



KDO SE HLÁSÍ DO SLUŽBY?  
ZAHRADNÍ MĚSTO. PŘESTUPOVAT!  
STROJVEDOUČÍ? HLAVNĚ ZODPOVĚDNOST



# Podzimní novinky ve Fanshopu

## FAN SHOP



### POLŠTÁŘ

Bílý polštář s grafikou kloubové tramvaje ČKD Tatra KT8D5 v originálním barevném schématu na lince 19

Rozměry: 400 × 400 mm  
Materiál povlaku: polyester – mikrovláknno



### KOVOVÝ PŘÍVĚŠEK

Odolný kovový přívěšek s motivem populární mazací tramvaje 5572  
Velikost: 65 × 33 mm

### KRAVATOVÁ SPONA

Kovová kravatová spona s motivem populární mazací tramvaje 5572  
Velikost: 65 × 33 mm



### FLASH DISK

Elegantní kovový USB flash disk s logem DPP  
Kapacita: 32 GB  
Rozhraní: USB 3.0

### NOTÝSEK

Linkovaný bloček z recyklovaného papíru s logem DPP a propiskou

Rozměr stránek notýsku: 7,5 × 11 cm  
Počet stran: 70  
Náplň propisky: černá nebo modrá

### JEZEVČÍK

Schéma metra tak, jak ho znáte z vozů podzemní dráhy.  
Tišťeno na kvalitní laminované samolepce  
Formát: cca 100 × 19 cm



OPĚT  
V PRODEJI



Kompletní nabídku najdete na: [fanshop.dpp.cz](http://fanshop.dpp.cz).

Platby možné platební kartou on-line, převodem na účet fanshopu DPP nebo dobírkou České pošty. Dodání zboží prostřednictvím České pošty, možnost vyzvednutí v Infocentrech Můstek, Hradčanská, Nádraží Velestavín a Anděl.  
Nově dodáváme do Balíkovny.



**Dopravní podnik  
hlavního města Prahy**

ZLATÝ  
STŘEDNÍK  
20/21

3. místo

**DP**  
kontakt

## OBSAH 10 / 2021

### AKTUÁLNĚ

4 – 5

### LISTÁRNA

6

### AKCE

7 – 9 ZAHRADNÍ MĚSTO.  
PŘESTUPOVAT!

### PROFIL

10 – 13 INFORMAČNÍ TECHNOLOGIE  
V DPP JSOU NEKONEČNÝM  
PŘÍBĚHEM

### TECHNOLOGIE

14 – 15 ENERGOCENTRUM V HLOUBĚTÍNĚ  
OŽIVILA MĚNÍRNA

### TECHNIKA

16 – 17 DO SLUŽBY SE HLÁSÍ:  
NOSIČ KONTEJNERŮ

### TÉMA

18 – 19 NA KNÍŽECÍ V MODERNÍM  
KABÁTĚ

### PEL-MEL

20 OKNO Z DOPRAVNÍHO SVĚTA

### PORTRÉT

21 – 23 HLAVNĚ ZODPOVĚDNOST

### KALEIDOSKOP

24 – 25 HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII  
A DOKUMENTECH

### BEZPEČNOST

26 – 27 KDYŽ JDE O VTEŘINY

### TRENDY

28 – 31 OSN A UITP: ÚSPĚŠNÉ MĚSTO  
= ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ  
+ PLÁNOVÁNÍ MOBILITY

### LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

32 – 33 ZA UMĚNÍM DO METROPOLE  
NA RÝNU

34 ZÁBAVA

35 KULTURA / KVÍZ

Foto na obálce: Petr Hejna  
Strojvedoucí Michal Petrák

### DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti  
26. ročník

Kontakt: odbor Komunikace DPP, Sokolovská 42/217, Praha 9  
Telefon: 296 192 056, 296 192 066; e-mail: [internikomunikace@dpp.cz](mailto:internikomunikace@dpp.cz)

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědný redaktor: Zdeněk Bek  
Redakční rada

Místopředseda: Daniel Šabík, Členové: Dagmar Asztalosová, Jan Barchánek,  
Milan Bárta, Lubomír Čabelka, Vít Cechmánek, Jiří Došlý, Martin Doubek,  
Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Ondřej Láška, Robert Mara,  
Rudolf Pála, Milan Slezák, Jindřich Spáčil, Jan Ungrman a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s.r.o.

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349  
Uzávěrka tohoto čísla: 24. září 2021  
NEPRODEJNĚ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolístitovat na:  
[www.dpp.cz/dp-kontakt](http://www.dpp.cz/dp-kontakt) nebo si načítáte QR kód.  
Objednat zaslání je možné na fanshopu DPP.

Jména výherců soutěží jsou zveřejňována v následujícím čísle DP kontaktu.  
Informace o zpracování osobních údajů na: [dpp.cz/osobni-udaje](http://dpp.cz/osobni-udaje)

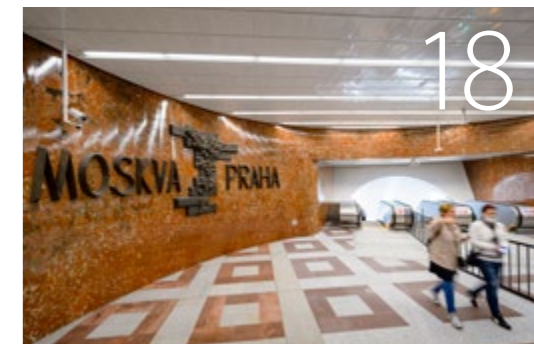
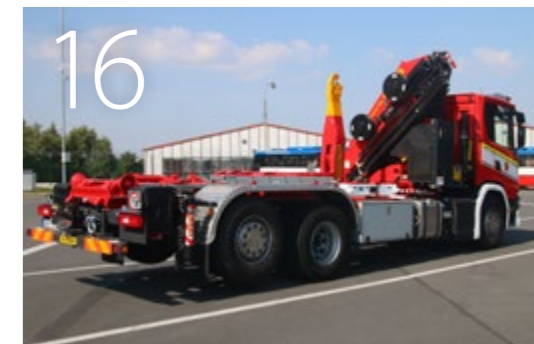
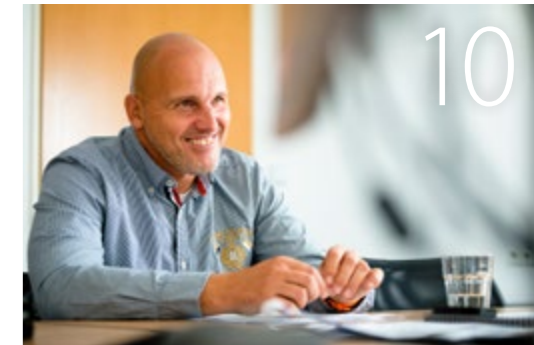




Foto: Martin Mendl

## Pražská strojírna zabodovala v Dánsku

Dceřiná společnost Dopravního podniku Pražská strojírna dodala své výrobky do dánského tramvajového muzea Sporvejsmuseet Skjoldenæsholm (o jeho pražské stopě jsme psali v DP kontaktu 12/2018, pozn. redakce). Součástí zakázky bylo pět srdcovkových částí výtahů, tři přídržnice a 82 metrů obloukové kolejové tratě složené do kompletní smyčky. Do Dánska dodala Pražská strojírna své výrobky poprvé. Zakázku pro muzeum získala díky doporučení dlouholetého partnera pro Skandinávii, který byl zároveň vlastníkem muzea pověřen veškerým jednáním. V tramvajovém muzeu nebudou kolejové konstrukce vystaveny takovému provozu jako na klasické tramvajové trati. Právě díky tomu se od výrobků očekává mnohem delší životnost, jelikož opotřebení nebude tak výrazné. (red)



Foto: Dopravní podnik Bratislava

## K2 v brněnských dílnách

V červnu letošního roku zakoupil pražský dopravní podnik tramvaj Tatra K2 v Bratislavě. Zakoupený vůz byl vyroben v roce 1977 a dodán jako poslední K2 do Bratislavy pod číslem 394. Zajímavostí je, že tramvaj od počátku sloužila jako cvičné vozidlo a nikdy nebyla nasazena do běžného provozu s cestujícími. Díky 32leté službě ve výcviku řidičů tramvaj neprošla zásadními konstrukčními úpravami a je zachována ve výjimečně původním stavu. Kompletní renovaci vozu zrealizují kolegové v Dopravním podniku města Brna, a proto již nic nebránilo tomu, aby vozidlo opustilo brány bratislavské vozovny Krasňany a vydalo se na tahači směrem do Brna. Jízda proběhla úspěšně v noci ze 7. na 8. října. Předpokládá se, že práce na renovaci potrvají ještě během příštího roku a v jeho závěru by DPP chtěl vozidlo zařadit do retroprovozu. (red)

## DOOČKOVÁNO JEST

V rámci Autobusového dne PID v pražských Letňanech měla veřejnost poslední možnost využít služeb očkovacího autobusu. Po téměř dvou měsících tak skončil provoz autobusu Iveco Crossway, který hlavnímu městu bezplatně zapůjčil DPP. Smyslem projektu nebylo jen samotné očkování, ale i propagační a vzdělávací činnost. Očkovací autobus projel celkem třicet míst a naočkoval téměř 1200 lidí. (red)

## Ze zasedání orgánů Dopravního podniku

Na letošním 18. zasedání se představenstvo DPP sešlo 21. září, aby projednalo mj. koncepci obnovy technologií a staveb metra do roku 2030 a informace o průběhu stavby metra I.D, o připravovaných novostavbách v tramvajové síti či o přípravě akce výstavby nové vozovny v Hloubětíně. Představenstvo také jmenovalo nového Pověřence pro ochranu osobních údajů. Devatenácté zasedání se uskutečnilo 5. října a představenstvo se zabývalo mj. organizačními opatřeními k 1. lednu 2022, plánem organizace dopravy k 27. 9. 2021 či vyhodnocením poskytování on-line informací cestujícím.

Ve středu 29. září 2021 se na svém osmém jednání v tomto roce sešla dozorčí rada DPP, aby projednala majetkoprávní záležitosti z představenstva, informaci o revitalizaci stanic metra a koncepci obnovy technologií a staveb pražského metra do roku 2030. Dozorčí rada dále projednala informaci k metru I.D, informaci o stavu projektu MOS/P-DOS, informaci ke Strategii jednotky IT 2021–2026, informaci o připravovaných novostavbách v tramvajové síti, informaci o přípravě akce „Výstavba nové vozovny Hloubětín“, informaci o činnosti představenstva a plnění plánu zadávacích řízení. Dozorčí rada byla mj. informována o projektu automatizace linky C, aktuálním vývoji sporů s Renčar Praha, a. s. a euroAWK a byla seznámena s aktuálním stavem projektu KBS a se zprávou o činnosti Týmu PPTČ. (red)

## Benchlearning visit v DPP

V úterý 7. září 2021 se v DPP uskutečnila návštěva České společnosti pro jakost (Centra excellence), tzv. benchlearning visit. Akce byla naplánovaná již dvakrát v roce 2020, ale kvůli pandemii covid-19 byla odkládána. Impuls k ní vznikl již v roce 2019, kdy DPP obdržel od ČSJ cenu Ambassador kvality.

Účastníci akce navštívili prostory Ústředních dílen Dopravního podniku v Praze-Hostivaři. Během dopoledne měli jedinečnou příležitost prohlédnout si celý provoz Opraven tramvaj za doprovodu vedoucího provozu, který hosty provedl procesem údržby, renovace a revitalizace tramvajové flotily. Během odpoledne pak zástupci útvarů personalistiky a kvality DPP představili způsob práce se studenty učilišť jakožto budoucími pracovníky v Opravnách a jedinečný systém standardů kvality DPP. (pev)



Zdroj: www.designblok.cz

## MEZINÁRODNÍ SOUTĚŽ NA NOVÉ VOZY NA PETŘÍN

Začátkem října vyhlásil DPP mezinárodní designérskou soutěž na novou podobu vozidel lanové dráhy na Petřín. Zájemci o účast v soutěži mohou svou žádost podat do 1. listopadu 2021. Soutěž je otevřena designérům z celého světa a DPP na ni po dohodě s hlavním městem vyčlenil částku 1,5 milionu korun. Předmětem soutěže je návrh designu dvou vozů lanové dráhy s kapacitou až 120 cestujících v každém z nich. Návrh musí být nadčasový, moderní a s inovativním řešením, které bude respektovat trendy 21. století. O vítězi rozhodne pětičlenná odborná porota, a to přibližně do konce února 2022. První cestující by se novou lanovkou mohli svést již na konci roku 2023. (red)

## Linda Hailichová novou tiskovou mluvčí SDP



Sdružení dopravních podniků ČR rozšiřuje od října svoji externí komunikaci směrem k médiím a odborné veřejnosti. Na nově vytvořenou pozici tiskové mluvčí nastupuje Linda Hailichová, která dříve působila mimo jiné jako tisková mluvčí Dopravního podniku města Brna. Jako jeden z komunikačních nástrojů směrem k odborné veřejnosti a novinářům bude SDP ČR nově používat sociální síť Twitter, kde ho najdete pod názvem @SdruzeniDP. (red)

## Z kačerovských jízd zručnosti

V garáži Kačerov patřila sobota 18. září 2021 jízdám zručnosti, jejichž součástí byly i testy z pravidel provozu. Nejlépe se s oběma částmi soutěže popasoval kačerovský tým ve složení Zdenka Byšková Ráchel, Kristýna Kaperová a Klára Stejskalová. Druzí byli: Pavel Kypta, Marián Lipták a Dan Švanda (Kačerov) a třetí skončili zástupci klíčovské garáže ve složení: Lucie Eickelmannová, Roman Motuzas a Josef Truksa. Stupně vítězů v kategorii jednotlivců od prvního místa



Foto: Jan Štátný

obsadili: Zdenka Byšková Ráchel, Pavel Kypta (oba Kačerov) a Roman Motuzas (Klíčov).

Do pětice disciplín patřily: slalom mezi kužely vpřed, přesné zastavení v zastávce, do držení bočního odstupu od cyklisty, odhad

průjezdního profilu a konečně zaparkování popředu včetně zacouvání na předem určené místo. O spolupřátelství a organizaci se podělil Josef Buriánek, Stanislav Brož, Petr Jelínek a Josef Šefrhans za spolupráce s JPA a JSVA. (red)



Vážená redakce,  
dostal se nám až nyní do rukou DP kontakt 7-8/2020, kde na straně 45 vpravo nahoře je fotografie, u které je otázka na místo pořízení. Pravděpodobně už se za ten rok někdo našel, kdo odpověděl. Pokud se tak nestalo, tak podle našeho názoru se jedná o ulici Na Václavce. Dům úplně vpravo je Na Václavce 1369/24, s ním sousedící dům je Na Březince 1370/21, domy vlevo od trolejbusu budou patrně Na Březince 1515/22 a 1547/24.

S pozdravem  
Milan Kríž

Dobrý den,  
dovolte mi, abych Vám zaslal jeden ze svých historických snímků pražských tramvají. Upravené vozy byly určeny pro provoz na krátkém úseku trati mezi Parkem kultury a Nádražím Holešovice, bez smyčky na opačném konci. Začátek 80. let. Pracuji jako řidič tramvaje ve vozovně Vokovice a jako OSVČ také 20 let jako redaktor časopisu Železniční magazín. Dokumentováním pražské dopravy se zabývám od roku 1978. Nabízím Vám daný snímek z doby, kdy ještě nebyly k dispozici vozy KT8, k případné publikaci ve Vašem časopise v rámci oslav letošního výročí elektrických drah.

S pozdravem  
Ivo Valent



### Z dopisu českého olympijského výboru

Vážený pane generální řediteli,  
dovolte nám jménem celého organizačního týmu Olympijského festivalu poděkovat za skvělou spolupráci a podporu projektu! I my si budeme Olympijský festival organizovaný ve spolupráci s Vámi rádi připomínat. Proto najdete řadu zajímavostí a podrobností v brožuře, v které jsme se snažili shrnout zážitky, jež jsme během sedmnácti olympijských dnů společně prožili.



Ještě jednou Vám velmi děkujeme a moc se těšíme na další spolupráci při Olympijských festivalech nebo na jiných projektech organizovaných Českým olympijským výborem, při kterých se budeme i nadále snažit co nejvíce šířit olympijské myšlenky a motivovat širokou veřejnost ke sportu.

Se sportovním pozdravem

Libor Varhaník, místopředseda ČOV  
Petr Graclík, jednatel Olympic Festival, s. r. o.



### Z dopisu pražského arcibiskupa

Vážený pane předsedo představenstva, dovolte mi, abych Vám bezprostředně před Nocí kostelů 2021 poděkoval za Vaši laskavou podporu a příspěví Noci kostelů 2021, které si opravdu velmi vážím. Mám velkou radost, že i díky končící „koronakrizi“ se v naší republice otevře více než 1150 kostelů, kaplí a modliteben a pražská arcidiecéze napočítala zatím více jak 290 nahlášených míst. Pro návštěvníky zde bude

připraveno mnoho zajímavých programů, díky kterým mohou poznat nejen kulturní hodnotu sakrálního prostoru, ale také se potkat s křesťanstvím a zamyslet se nad ekologií.

Vážený pane předsedo představenstva, doufám, že i Vy budete mít možnost se během Noci kostelů dostat do některého z našich „svatostánků“ a chvilku se zastavit a zažít kousek radosti lidí, kteří se mohou po dlouhé době znovu sejít na „prvním“ pokoronavirovém festivalu v celé České republice.

S přáním všeho dobrého zůstávám v úctě

Kardinál Dominik Duka OP  
arcibiskup pražský

# ZAHRADNÍ MĚSTO. PŘESTUPOVAT!



ŽELEZNICE V PRAZE NEBYLA PŘED LISTOPADEM 1989 VNÍMÁNA JAKO PROSTŘEDEK PRO DOPRAVU VE MĚSTĚ, SNAD VYJMA ZCELA OKRAJOVÝCH OBLASTÍ. DŮSTOJNÉ PŘESTUPNÍ VAZBY BYLY VYTVOŘENY POUZE NA VELKÝCH NÁDRAŽÍCH S DÁLKOVOU DOPRAVOU. DO KONCE 80. LET VZNIKLY POUZE 4 PŘESTUPNÍ TERMINÁLY VLAK – MHD. TO SE POMALU ZAČÍNÁ MĚNIT.

Hlavní nádraží, Smíchov, Holešovice a s přimhouřenými očima i nádraží Praha-střed, tedy dnešní Masarykovo, byly před 30 lety jedinými přiznanými přestupními uzly mezi městskou a železniční dopravou v Praze.

Ostatně, nebyla poptávka. Jízdenky na MHD neplatily na vlak, integrace neexistovala. Tam, kde se železnice dotýkala trasy metra, nebyla často ani vlaková zastávka, například na Kačerově nebo Rajske zahradě. V jiných místech sice nádraží byla, ale spíše tak trochu náhodou, často vzdálená či komplikovaně dostupná. Tak se dodnes chodí na nádraží Dejvice nebo Bubny.

Velmi pozvolna se situace začala měnit v posledních letech. Vznikly vlakové zastávky na Kačerově, v Podbabě (spolu s novou konečnou tramvají), staví se na Rajske zahradě, chystá se na Výtoni. Lepší přestupní vazby nabízí už řadu let nádraží Hostivař u smyč-



ky tramvaje. Loni přibýlo nádraží Eden, a byť cesta na tramvaj měří půl kilometru, zjevně se spouště lidí vyplatí.

Letos v září jsme se dočkali zprovoznění průlomového projektu Nádraží Zahradní Město. Spojuje autobusy, tramvaje a vlaky pod jednu střechu. Aby bylo možné potenciál terminálu využít, byla vybudována i nová tramvajová smyčka Zahradní Město.

Stavba terminálu začala s několikaletým zpožděním v roce 2018 a je součástí modernizace IV. tranzitního železničního koridoru v úseku vinohradské tunely – Hostivař. O stavbě již bylo v DP kontaktu a dalších médiích referováno mnohokrát, budeme se tedy věnovat zprovozněnému uzlu.

Na vlakovém nádraží vznikla 3 nástupiště se čtyřmi nástupními hranami. Přestoupit je možné ze zastávkových vlaků, od příštího jízdního řádu zde zastaví rychlíky a rezerva je i pro další spoje. K tomu se sluší dodat, že celá modernizovaná a přeložená železniční trať je čtyřkolejná. První v Česku.

Přímo pod nádražím vznikly zcela nové zastávky MHD a zrušena byla tramvajová zastávka Na Padesátém. Zastávky jsou řešeny formou bezbariérových ostrůvků, které jsou

úrovňově spojeny s chodníky. Z nich je možné po schodech, eskalátorem nebo výtahem pokračovat přímo na jednotlivá nástupiště.

Podjezd pod železnici byl rozšířen. Oproti dřívějšímu uspořádání, kdy se v díře tísnily tramvaje i silniční vozidla v uspořádání 1+1, je realizována samostatná tramvajová trať, dále zmíněné ostrůvky, po jednom pruhu vozovky v každém směru a nakonec ještě po obou stranách chodníky. Celková světla šířka je přibližně 37 metrů. Autobusy jezdí po kolejích a využívají společné zastávky s tramvajemi. Narostla i výška podjezdu a snad tak zcela odpadnou odvěké problémy se strháváním troleje vysokými auty.

Na severní straně podjezdu (blíže ke Skalce) se mírně změnilo vedení komunikace, tedy i tramvajové trati, přičemž příznivějších směrůvých poměrů se dočkal i oblouk Na Padesátém. Plynulost průjezdu autobusů od Skalce pomáhá zlepšit vyhrazený pruh, který je vzácně proveden přes celou křižovatku.

Právě zde také vznikla i jedna ze dvou nových světelných signalizací, SSZ 0.710 Průběžná – Na Padesátém. Poptávka po ní byla již dlouhá léta, zejména pro nepříznivé rozhledové poměry a kolony od Skalce. Ostatně semafor na tomto místě už jednou velice krátce byl,

a to od rekonstrukce tramvajové tratě v roce 1985 do dalšího roku, kdy se přerušila ulice Na Padesátém kvůli stavbě metra, a SSZ se demontovalo.

Druhá nová světla SSZ 0.716 Průběžná – rampa Jižní spojky vyrostla u zastávek v podjezdu. Kromě přístupu na zastávky kryje také levé odbočení aut ze Švehlovy na Jižní spojku. Tato nová signalizace je v dynamické koordinaci s obnoveným SSZ 0.618 Švehlova – rampa Jižní spojky v oblouku mezi podjezdy a Švehlovou. Semafore fungují v dynamickém řízení s preferencí tramvajů a aktuálně probíhá rovněž zprovoznění preference autobusů.

O týden dříve než se otevřelo nádraží, byla zprovozněna tramvajová smyčka. Jednalo se o obnovu obřadního po 34 letech, pouze na trochu jiném místě. Jednokolejná smyčka s jednou předjízdovou kolejí se nachází až za zastávkou Zahradní Město a je Ždánickou ulicí napojena do řízené křižovatky SSZ 0.620 Švehlova – Topolová. Ta byla uvedena s otevřením smyčky do provozu v pevném řízení, a tím bylo dočasně zrušeno původní dynamické řízení s preferencí tramvajů a autobusů. Pracuje se na obnově preference MHD, jejíž součástí bude rovněž preference tramvajů ze smyčky a do smyčky.



Zatímco nádraží budovala Správa železnic, investorem smyčky tramvají byl Dopravní podnik. Je dobře, že se podařilo akce dvou různých investorů s odděleným stavebním řízením dotáhnout společně, protože bez smyčky by část tramvajových spojů k novému nádraží ani nedojela.

A komu nový uzel prospěje? Železnice ve městě může sloužit v mnoha vrstvách, a to se zde naplní téměř beze zbytku. Zásadní frekvenci tvoří příměstské vlaky linky S9 mezi Benešovem a Prahou. Pro lidi ze Zahradního Města či Záběhlic bude vlak velmi rychlou možností, jak se dostat do centra města. Pro cestující, kteří po benešovské trati dojíždějí do Prahy, nabízí nové nádraží mnoho navazujících spojů, zejména silných autobusových

tangent 177 a 195 v severojižním směru. Tramvajové linky 22 a 26 jsou výhodné zejména pro obsluhu přilehlých částí Prahy 10.

Od prosince 2021 budou na Zahradním Městě zastavovat rovněž rychlíky na jih Čech, což bude zajímavé navíc i pro obyvatele lidnatého Jižního Města a Spořilova. Od roku 2024 by měla přes uzel jezdit nová městská železniční linka S61 z Běchovic do Vršovic, výhledově až do Radotína. Později by mohla přibýt linka S71 z Běchovic do Radotína přes Kačerov, která by přinesla první konkurenceschopné spojení veřejnou dopravou mezi východem a jihem Prahy.

Kolejová doprava je veřejností obecně vnímána jako kvalitnější druh veřejné dopravy.

Metro a vlak přitom sklízí body zejména díky své vyšší cestovní rychlosti a úplnému oddělení od automobilové dopravy. Vzhledem k tomu, že síť metra a železnice zřejmě nikdy nebude tak hustá, aby ji měla většina obyvatelstva v docházkové vzdálenosti, jsou právě přestupní terminály nezbytným nástrojem ke zlepšení nabídky pro cestující, a tedy zvýšení atraktivity veřejné dopravy jako celku.

A i když každá nová zastávka s sebou nese i na železnici prodloužení jízdní doby, pokud vzniká jako významný přestupní bod a dovejde ve výsledku celkovou dobu přesunu cestujícím zkrátit, je žádoucí.

Snad se tedy nejedná o poslední přestupní terminál mezi vlakem a konvenční MHD v Praze. Mnoho jich má vzniknout v rámci dlouho slibované elektrifikované dvoukolejky na letišti a na Kladno.



Víte, která linka jako první jezdila do Zahradního Města?

Kdy byla prodloužena trať do Hostivaře?

Kdy se v podjezdu v Průběžné objevily také autobusy?

Odpovědi nejen na tyto otázky se dozvíte v příštím čísle v článku Pavla Fojtíka o historii tramvajové trati v Zahradním Městě

Ptal se: Petr Ludvíček  
Fotil: Petr Hejna



# INFORMAČNÍ TECHNOLOGIE V DPP JSOU NEKONEČNÝM PŘÍBĚHEM

KDE DOPRAVNÍ PODNIK V OBLASTI IT NEJVÍCE HOŘÍ? CO JE NEJDRAŽŠÍ? CO NÁS OD LEDNA ČEKÁ? NA CO JE PĚT PILÍŘŮ STRATEGIE? CO PRVNÍ ROK VE FUNKCI VEDOUČÍHO JEDNOTKY IT PŘINESL LUŽKU ŠTEFFELOVI, JSME SE ZA VÁS ZEPTALI. Á PROPOS, NEPŘIPOMÍNÁ VÁM NĚKOHO?

## Co považujete za důležité sdělit po prvním roce svého působení v DPP?

Troufám si říct, že se nám za rok podařilo jednotku stabilizovat. Dnes máme dle systemizace 118 zaměstnanců a od počátku se snažím, abychom zbytečně nikde v oblasti nákladů nepřevyšovali. Na druhou stranu, úroveň podpory, kterou pro DPP zajišťujeme, si žádá přítomnost specialistů tak, abychom si co nejvíce úkolů řešili sami a ne dodavatelsky.

## Aktuálně máte za sebou od 1. září organizační změnu...

Zrušili jsme oddělení Strategie a rozvoj a projektové manažery jsme přesunuli v rámci jejich odbornosti pod odborné útvary. Od toho si slibujeme vyšší efektivitu práce, kdy manažeři pracují na konkrétních projektech v oblastech, které znají nejlépe. Aktuálně řešíme i oblast provozních aplikací – od roku 2012 DPP využívá formou insourcingu jeden

**Stávající Service Desk nepovažují za uživatelsky přívětivý. Chceme vytvořit nástroj, s kterým budou zaměstnanci pracovat rádi.**

z našich největších systémů, a to je ekonomický informační systém SAP. Protože ke konci října z vlastního rozhodnutí končí tři administrátoři, je pro mne zásadní zajistit to, aby nedošlo ke snížení kvality této poskytované služby.

## Ekonomický ředitel v loňském rozhovoru před vaším nástupem zmiňoval vysoké náklady jednotky...

Hledání úspor, vybalancování nákladů a výdajů, to je v oblasti IT složitá disciplína. Podnik byl vždy zvyklý investovat, ruku v ruce s těmito investicemi jdou provozní náklady. Většinu služeb máme dodávány externě na základě smluv, které s sebou nesou jasně daná čísla na dané období. Můžeme v této oblasti optimalizovat až při novém výběrovém řízení. Abychom pojmenovali naše potřeby, místa pro optimalizaci a hledání úspor, začali jsme vytvořením pětileté strategie.

## K té se určitě dostaneme. Je to vše mj. o věčné otázce, zda outsourcing, nebo insourcing?

Nikdy nebudeme znát na tuto otázku černobílou odpověď. Obecně je odborníků v ob-

cestou kanonu na vrabce. Navíc, tito drazí odborníci by nebyli využiti a na malém českém poli těžko v DPP udržitelní. Ano, je třeba mít v daných oblastech vlastní odborníky, ale na věčnou otázku, zda outsourcing, nebo insourcing, vidím opravdu jako ideální model kombinaci. Naším lidem chceme vytvořit prostředí a s tím souvisí i vzniklá strategie na pět let. Díky ní si chceme nadefinovat produktové portfolio, které chceme řešit. Dnes jsou oblasti rozděleny podle interních zákazníků, řešíme úkoly pro metro, pro povrch, pro klasickou administrativu. To si musíme nadefinovat a proškolenat lidi na ty technologie, které jsou třeba, a tím je i v rámci jejich znalostí posouvat dopředu.

## Je něco, co vás při vlastní tvorbě strategie překvapilo?

V 21. století bychom měli rozhodně více používat digitálních technologií, což se ne vždy daří. Nejen na tuto oblast mi chyběla strategie, poslední dokument nese datum vzniku 2013. Nejen pro celý DPP ale i zaměstnance jednotky IT to mohlo být hluché období. Lidi tu máme kvalitní, ale musejí mít jasný směr, aby i DPP v aktuální době dokázal růst



lasti IT nedostatek a v žebříčku finančního hodnocení jsou vysoko. Při zajištění IT služeb jde proti sobě smlouva s jasně danými sазbami u externího dodavatele, třeba vyššími, ale zároveň se sankcemi při neplnění, nebo vlastní zaměstnanec se mzdou, odvody a s dalšími navazujícími režijními náklady. Zvláště v dnešní době se stále více ukazuje, že je vhodný mix obou metod.

## To je asi citlivé rozhodování...

Nemůžeme fungovat jako SW house, vyvíjet si vlastní systémy na míru, to bychom šli

a mohl třeba i zodpovědně řešit téma optimalizace nákladů.

## Strategii, zdá se, berete velmi vážně...

Strategie je z mého pohledu v první řadě manuálem pro jednotku, jak by měla fungovat. Pokud jsme na území ČR jeden z největších podniků, musíme mít základní směry pojmenované nejen směrem k zaměstnancům jednotky, ale i směrem k managementu, aby si je vzal za své a do podnikatelského plánu je uměl zahrnout. DPP investoval za dobu svého fungování nemalé prostředky do techno-

## Co pro mě znamená IT v DPP?

Luděk Šteffel: IT je v takovémto podniku nekonečným příběhem. V prvních chvílích bylo třeba vyhodnotit stav a pojmenovat stabilní prvky. A v případě každého segmentu od infrastruktury po aplikace si pojmenovat, co je třeba bez odkladu řešit. Navíc jsme specifictí technologickými systémy, jako např. dopravní informační systémy, řídicí systémy, zastávkové informační systémy a další. Některé z technologií v průběhu času zakrněly, nerozvíjí se a je třeba je odbrzdřit.

logií a ty by měly být dokumentem zastřešeny, což mi tu chybělo.

## Mají se tohoto dokumentu zaměstnanci „bát“?

Strategie není revoluce s cílem něco nebo někoho likvidovat. Jde mi o to, aby prvky, které máme, byly v souladu s tím, co dnes trh nabízí. Porovnávali jsme technologie s jinými dopravci doma i v zahraničí, a to v oblasti odbavování, řídicích systémů i v samotném IT, kde bych jako malý příklad uvedl: chceme, aby neběhal papír, ale elektronický dokument. Jde o transakční strategii – o prvky, které obměňujeme např. v rámci životního cyklu HW. Z dalších prvků bych uvedl např. náhradu excelovských tabulek systémovým řešením.

## Tak pojďme na to – můžete čtenářům představit jednotlivé pilíře strategie?

Rád. Z pilířů bych jako první zmínil centralizaci IT služeb, které v DPP chceme nabízet tak, abychom je poskytovali z jednoho místa s potenciálem hledání úspor. Jde zejména o centralizaci SW prvků i globálních služeb v rámci podpory koncových zařízení. Důležitý pilíř číslo dvě se týká digitalizace. Tady personálně procesní analýza ukázala jasný směr – automatizaci a digitalizaci. To samotné nám v DPP počet zaměstnanců snižuje, ale při použití nástrojů jsme schopni zaměstnancům práci ulehčit a zefektivnit tak jejich čas.

## Třetí pilíř nese název využívání dat...

Během uplynulého roku jsem došel k závěru, že se s nimi v DPP pracuje velmi málo, myslím například vyhodnocování dat směrem

k managementu. Je mnoho dat např. z provozu, od cestujících, z prodejních kanálů, z plánování staveb a rekonstrukcí, ale nemáme je v zobrazovacím nástroji, aby se s nimi dalo dále pracovat a na základě toho plánovat činnost.

#### Trochu tajemně zní název čtvrtého pilíře – provozní excelence...

Jedná se o to, abychom dokázali služby, které nabízíme, vyhodnocovat. Tento pilíř je o hledání nástrojů pro podporu IT, abychom službu mohli vyhodnotit. Interní zákazník si podá žádost o dodávku informačního systému a očekává, že bude funkční. Pokud se tak neděje, má nastaveny parametry služby. Jeden z hmatatelných nástrojů pro tuto službu je Service Desk, který nepovažují za uživatelsky přívětivý. Chceme vytvořit nástroj, s kterým budou uživatelé pracovat rádi a který nám zároveň vyhodnotí, jestli dodavatel plní či neplní, a mohu případně využít sankce.

#### A poslední pilíř s nejdelším názvem: flexibilita rozvoje a modulární architektura...

U posledního pilíře jde z mého pohledu o odstranění vendor locku, uzamčení zákazníka. Když pro DPP někdo dodává informační systém, potřebujeme mít licenci a zdrojové kódy, abychom se systémem mohli pracovat dlouhodobě a neupnout se k jednomu do-



#### Co je v IT nejdražší?

„V žebříčku objemu finančních nákladů jsou určitě nejvyšší podnikové aplikace, kam spadá např. ekonomický informační systém SAP, což je takový hi-end na poli IT technologií. Následuje oblast dopravně informačních systémů, tedy aplikace v DPP využívané od 90. let, jež vyžadují neustálé zkvalitňování tak, aby plnily nejen požadavky interního zákazníka, ale i legislativní parametry. Po aplikacích následují koncová zařízení, což představuje mj. počítač nebo notebook pro zhruba pět a půl tisíce zaměstnanců. S tím souvisí dodávka operačních systémů a kancelářských balíčků. Aby toto vše fungovalo, musíme obhospodařovat další velkou oblast, a to jsou servery a systémy na ukládání dat a zálohování,“ říká Luděk Šteffel, vedoucí jednotky IT.

datavatel. Opačný příklad, kdy tu vendor locky budeme mít vždy, jsou řídicí nebo odbavovací systémy, kde jádro systémů bude např. z bezpečnostního hlediska uzavřeno.

#### Dá se těchto pět „pilířových“ let převést na peníze?

V tomto období plánujeme proinvestovat cca 1 miliardu korun tak, abychom stabilizovali uvedené pět pilířů. Ze stávajících provozních nákladů, které představují cca 350 milionů ročně, bychom měli díky uvedením pilířů v život cca pět procent ušetřit. Když uvedu příklad z oblasti digitalizace – uvedení elektronické spisové služby v život, kdy elektronická spisová služba je pro mne páteří systém pro elektronický oběh dokumentů. Dnes máme stále papírovou spisovou službu, což bylo pro mne po příchodu do DPP největší překvapení, nemáme např. zakotven ani elektronický podpis. Strategie není revolucí, jde o transakční strategii, chceme tedy hledat kladné věci a doplnit je

o nová doporučení. Soustředí se v akčním plánu, který nám na pět let dopředu ukazuje, jaké projekty jsou k dosažení stability těmi hlavními.

#### Kde by mohl referent brzy poznat kroky nového vedoucího IT?

Je to jednoznačně elektronický oběh dokumentů, který vidím jako základ pro ulehčení nadměrné administrativy. S tímto systémem (elektronická spisová služba) se samozřejmě budou muset všichni seznámit, bude se totiž od 1. ledna 2022 implementovat do celého podniku. Aktuálně připravujeme strategii rozvoje elektronické spisové služby v souladu se zákonem o této službě. Běžný uživatel by měl ocenit také elektronický oběh smluv. Zde jsme ve fázi tvorby cílového konceptu, kde má uživatel nástroje na výběr dokumentu, je tu možnost předvyplnění některých polí, možnost výběru vhodné smlouvy na typ řízení apod.



HLAVNÍ PILÍŘE SCHVÁLENÉ STRATEGIE JEDNOTKY IT NA ROKY 2021–2026

**Na interní komunikaci sledujeme nekonečný příběh hledání cest, jak informovat zaměstnance, tedy všechny. Nyní se místo „papírových“ nástěnek testují LCD panely. Od roku 2022 bychom měli mít nový intranet na nám známému ePortálu. Jak ale vidíte další vývoj v přenosu informací zejména k zaměstnancům bez vlastního účtu?**

Zkušenosti z jiných firem mám takové, že každý zaměstnanec měl svůj microsoft účet, takže každý měl zařízení, prostřednictvím kterého s ním firma komunikovala. V případě Dopravního podniku víme, že je ekonomicky nemyslitelné, abychom zaplatili licence od Microsoftu ještě pro téměř polovinu zaměstnanců. Chceme tedy jít cestou extranetu.

#### A to?

Prvotní je intranet na ePortálu, tedy na platformě Sharepointu, a pak extranet pomocí HR portálu s nadefinovanými oblastmi, které se budou směřem ke všem zaměstnancům komunikovat. Editoři budou pracovat s jedním redakčním systémem. Vysvětlím – technologie Sharepoint je osvědčená, takže pro nový intranet vhodná. Nicméně chceme zajistit stejné portfolio informací všem zaměstnancům a pro ty, kteří nemají možnost využít intranet, tak budou informace předávány pomocí extranetu, kde budou definovány oblasti, které budou přístupné zaměstnancům. Tuto službu chceme rozšířit v rámci personálního a mzdového systému, kde bude vytvořen právě HR portál, řekněme personální portál. Pandemická doba nám ukázala, že tento systém nám může komunikovat na ose zaměstnanec – mzdová účtárna nebo zaměstnanec – úsek personální a my tuto oblast rozšíříme i pro definované informace pro zaměstnance. V 21. století nemáme například elektronickou výplatní pásku, to je hned jeden z příkladů pro využití HR portálu potažmo extranetu. Na něho se lidé připojí přes kiosky na provozovnaích nebo v rámci lepšího komfortu z domova nebo mobilu, a to při zachování bezpečnostní metodiky.

**Jedna z posledních otázek trochu odjinud – jak čelíte výzvám poskytovat cestujícím jízdné moderními způsoby?**

Zákazník stále více inklinuje k elektronickému jízdnému a je tedy na stole otázka dostatku prodejních kanálů. Snažíme se prodej rozšířit, a to přes prodej třetích stran. Nebudeme tedy utrácet peníze za další aplikace, ideálně chceme získat velké partnery, kteří mají své mobilní aplikace, a my jim na základě komisionářské smlouvy nabídneme produkt. Cílem je, aby si uživatel koupil jízdenku jednoduchým způsobem, který je zvyklý používat, třeba tam, kde nakupuje spotřební zboží. Dalším příkladem posunu jsou společná jednání s Českými drahami a DPP, kde bychom chtěli doplnit papírovou verzi jízdenky T+R o elektronickou verzi.

#### Urychlila tuto strategii i pandemie koronaviru?

Toto období nám jasně ukázalo směr proje jízdného, tedy zaměřit investice na jeho elektronickou formu. A opakují – nabídnout produkt co nejvíce partnerům a mj. tak eliminovat riziko jízdy na černo. DPP musí mít kontrolu nad prodejem přes aplikace partnerů, které napojujeme přes definované rozhraní do našeho odbavovacího systému PDOS. Jedině tak můžeme měsíčně prodej vyhodnocovat. Chystáme se spustit pilotní projekt se společností Škoda DigiLab, kde si chceme otestovat, jaký by byl zájem o nákup jízdného pro vnitřní pásma Prahy a jaké technické řešení by bylo optimální.

#### Na závěr mi dovolte se zeptat na trávení vašeho volného času, koníčky...

Času opravdu moc není, rozhodně se snažím jeho část věnovat rodině, také dvěma psům, nejlépe procházkami v přírodě. Také aktivně provozuji lyžování a skialpinismus. Díky těmto aktivitám si člověk, jak se říká, vyčistí hlavu.

#### Nelze se nezeptat na „následky“ vaší podoby se známým kuchařem...



#### Kdo je Ing. Luděk Šteffel?

V IT je od roku 1995 a prošel jak lokálními tak nadnárodními společnostmi. Má za sebou například 13letou zkušenost u americké společnosti, která tu zastupovala největší vendory (výrobce) v rámci HW a SW. Posledních pět let pracoval v oblasti státní a veřejné správy, např. v představenstvu Operátora ICT, kde měl na starosti přeprofilování z minulého operátora opencard na IT operátora jako support pro IT hlavního města a městských částí. Před příchodem do DPP měl na starosti program digitalizace stavebního práva na Ministerstvu pro místní rozvoj. Zkušenosti tak má jak ve sféře infrastrukturní tak aplikační, jež poznal z pozic konfiguračních až po místa ve vedení společnosti.

Tato otázka se objevuje stále častěji. Je to ale záležitost dřívější, zhruba před dvěma lety jsem před zahájením pracovní schůzky čelil přímé otázce, zda jsem či nejsem Zdeněk Pohlreich. Občas se to stane i přímo na ulici, a to prozatím nemám podobné brýle. Ty na čtení mě podle lékařky asi brzy neminou. ■

Text: Filip Jiřík  
Foto: Petr Ludvíček

# ENERGOCENTRUM V HLOUBĚTÍNĚ OŽIVILA MĚNÍRNA

V AREÁLU VOZOVNY HLOUBĚTÍN BĚHEM LETOŠNÍHO ROKU VYROSTLA NOVÁ STAVBA, NAD JEJÍZ VELIKOSTÍ PŘEVAŽUJE JEJÍ PROVOZNÍ DŮLEŽITOST. VE ČTVRTEK 30. ZÁŘÍ BYLO DO ZKUŠEBNÍHO PROVOZU UVEDENO SAMOSTATNÉ ENERGOCENTRUM.

V energocentru budou umístěny stěžejní funkce zásobování energiemi. V provozu je již měnárna pro zajištění trakčního napětí vozovny i přilehlé tramvajové trati a rovněž trafostanice. Prostor je připraven také pro výměník centrálního zásobování teplem.

Zprovozněním nového energocentra byla splněna poslední technicky potřebná podmínka k dokončení demolic přístavků původní haly a následnému zahájení dalších etap stavby nové haly vozovny, ve kterých vyroste i nová deponovací hala.

## Okénko do nedávné historie

Původní hloubětínská vozovna přestala sloužit svému účelu v lednu 2018, kdy několik let nepřetržitě sledované závady střešní konstrukce dospěly do stádia, kdy již nebylo možné v hale garantovat bezpečný provoz. Od té doby jsou tramvaje dočasně depono-

vány v areálu ústředních dílen, kde je za tím účelem v provozu od jara 2019 odstavné kolejíště.

Hala vozovny byla demolována odstřelem v srpnu 2019 a od dokončení následného dobouření již v Hloubětíně vozovnu připomínají na osiřelém kolejíšti dvora jen odstavné, toho času neprovozní, tramvaje určené k opravám či odprodeji. Z hlediska provozu je tento stav, trvající již téměř čtyři roky, naprosto nevyhovující a trvale neudržitelný. Pro zajištění údržby a deponace tramvají je nová vozovna nezbytná.

Již v době před úplným uzavřením vozovny byl nastartován projekt nové vozovny, zahájený studií v roce 2014 a přes všechny projekční stupně dotažený ke všem pravomocným stavebním povolením počátkem roku 2020. V této chvíli nová vozovna překo-

nala byrokratické milníky povolovacího procesu a dostala se do období příprav realizační fáze a následně samotné realizace.

## Proč jsme budovali energocentrum?

Důvodem k samostatné stavbě energocentra jako první etapy nové vozovny bylo potřeba vymístění technologií silové elektřiny a výměníku tepla mimo původní prostory, nacházející se v západním přístavku deponovací haly. Tento přístavek mohl být zachován dočasně do doby výstavby nové haly vozovny, avšak před zahájením její stavby musely být tyto technologie přemístěny, aby byly v novém místě v provozu i během stavby vozovny.

Zásadní v novém objektu je měnárna, která napájí i přilehlý úsek provozované tramvajové trati v Kolbenově ulici a také trafostanice

PREdistribuce, která zásobuje elektrickou energií nejen vozovnu, ale i distribuční síť přilehlé rozvíjející se zástavby. Aby tyto funkce byly zajištěny i během výstavby celé nové vozovny, bylo energocentrum vyčleněno jako samostatná I. etapa výstavby nové vozovny, a to v projektu i v realizaci. Energocentrum bylo vybudováno jako samostatná volně stojící budova v areálu vozovny Hloubětín v termínu od listopadu 2020 do září 2021.

## Co v energocentru najdeme?

Energocentrum tvoří budova s jedním nadzemním a jedním podzemním podlažím. Základní funkce energocentra tvoří trafostanice, měnárna a rozvodna DPP (pro tramva-

střeše nové deponovací haly. Součástí stavby bylo kromě objektu samotného také vybudování kabelovodu pro PRE a dráhové kabely v trase od přilehlé tramvajové trati (mimo oplocený areál) do energocentra (v oploceném areálu vozovny), přeložky kabelových vedení a nutné úpravy trubních sítí.

Přímo v objektu energocentra budou dále v budoucnu pro nové haly vozovny instalována zařízení zdrojů tepla, kterými budou tepelná čerpadla a pro pokrytí špičkových potřeb také výměníková stanice napojená na již existující horkovod. Soustava tepelných čerpadel a horkovodní přípojka budou realizovány až v následných etapách.

## Nejmladší ze 41 pražských tramvajových měníren

Nejmladší měnárna DPP v Hloubětíně patří mezi středně velké měnárny trakčního napětí pro tramvajové tratě v Praze. DPP jich má v hlavním městě celkem 41. Tou největší je měnárna Holešovice ve Strojnické ulici, nejstarší je objekt měnárny na Smíchovské z roku 1922.

Zajímavostí je, že Hloubětín, Strašnice a Ústřední dílny Hostivař jsou jediné tři tramvajové měnárny v Praze umístěné v areálu vozovny.



jovou trať a budoucí vozovnu) a dále rozpičovací stanice a VN rozvodna PREdistribuce (slouží i pro potřeby PRE mimo areál). Tyto funkce jsou již plněny v současné době.

Dále se nachází v objektu prostory rezervní pro další potřeby areálu, které budou naplněny v dalších etapách s výstavbou samotné vozovny – pro výměník tepla a pro využití energie z fotovoltaických panelů, které budou na

## Co bude následovat po dokončení energocentra?

V současné době probíhá veřejná zakázka na výběr zhotovitele II. – IV. etapy stavby nové vozovny. Tyto etapy zahrnují dobouření zbylých objektů, výstavbu nové deponovací haly, haly oprav a údržby tramvají i nových budov pro ostatní provozy v areálu, zejména pro provozovnu Vrchní stavba.



POHLED DO NITRA ENERGOCENTRA Z VELÍNU

Přestože do procesů přípravy výběru zhotovitele stavby zasáhla pandemie covid-19, došlo jen k dílčímu prodloužení a v současné době je reálné zahájení stavby na jaře příštího roku s předpokladem doby výstavby v délce dvou let.



PODZEMNÍ PROSTORY S KABELOVÝMI ROZVODY BUDOU MÍSTEM I PRO VÝMĚNÍKOVOU STANICI





Text a foto: Kamila Drábková



## DO SLUŽBY SE HLÁSÍ: NOSIČ KONTEJNERŮ

JAK JSME JIŽ AVIZOVALI V AKTUALITĚ MINULÉHO ČÍSLA DP KONTAKTU, HASIČI DOPRAVNÍHO PODNIKU ROZŠÍŘILI SVŮJ VOZOVÝ PARK O NOVÉ SPECIÁLNÍ VOZIDLO – AUTOMOBILOVÝ NOSIČ KONTEJNERŮ.

Automobil je postaven na šasi švédského výrobce Scania AG a nese označení Scania G 500 B6x2\*4NB. Jak název napovídá, jedná se o třínápravový podvozek s pohonem druhé nápravy a zatáčecí třetí nápravou. Tato konfigurace značně zmenšuje poloměr zatáčení vozu a usnadní tak manévrování v pražských ulicích.

Pohon zajišťuje přeplňovaný vodou chlazený šestiválcový motor s typovým označením DC 13 o výkonu 368 kW při 1800 ot./min. Převodovka je vybavena automatickým sys-

témem řazení rychlostních stupňů (12 vpřed a 2 zpět) s možností manuální volby rychlostního stupně a pro plynulejší couvání je vybavena tzv. mikropojezdem.

Vzhledem k variabilitě délkových rozměrů přepravovaných kontejnerů je vozidlo osazeno hydraulicky stavitelným zadním nárazníkem. Pro případné vyprošťování je vůz v přední části vybaven odnímatelnou tažnou konzolou, v zadní části pak dvěma třmeny tvaru omega. Vozidlo dále disponuje automatickým tažným zařízením s čepem.

Kabina je dvoumístná, vybavená klimatizací, topením nezávislým na chodu motoru, digitální a analogovou radiostanicí, držákem pro výjezdový tablet a celkem 4 kamerami – 2 couvacími, s přenosem obrazu na displej integrovaný do palubní desky, a 2 pro záznam jízdy vozidla. Dále jsou zde umístěny 2 vzduchové dýchací přístroje, přenosné radiostanice, ruční svítilny, zdravotnická brašna a nabíječe pro akumulátory. Základní výbava a příslušenství pro ovládání hydraulického nakládacího jeřábu je uloženo ve schránkách přístupných z vnějšku kabiny.

Pro uložení vázacích prostředků má automobil dvě velké nerezové schránky před zadní nápravou a dvě malé plastové schránky v zadní části podvozku. Vázací prostředky jsou pro lepší manipulaci uloženy v plastových přepravkách.



ULOŽENÍ VÁZACÍCH PROSTŘEDKŮ

Pro nakládání kontejnerů slouží podélně uložený jednoramenný hák Palfinger s typovým označením Palift 15 A Telescopic, který díky své konstrukci umožňuje skládání kontejneru po nižší křivce. Systém je pro potřeby



PRACOVNÍ DIAGRAM HYDRAULICKÉHO NAKLÁDACÍHO JEŘÁBU

HZS DPP optimalizován pro práci s kontejnerem o délce 5 – 6,6 m a celkové hmotnosti do 11 tun. Zajištění naloženého kontejneru je provedeno hydraulickým mechanismem se signalizací v kabině. Ovládání kontejnerové technologie je umístěno v držáku v kabině řidiče, zároveň je možné ho vyjmout a používat i mimo kabinu. Bezpečnost obsluhy je zajištěna díky blokování funkcí proti nepovoleným manipulacím.

republiky, kterému byl hydraulický nakládací jeřáb o takovéto konfiguraci dodán.

Rameno jeřábu sestává ze sedmi hydraulických výložníků s dosahem 19,1 m a maximální nosností 7600 kg. Úhel otáčení jeřábu je nekonečný, je jím tedy možné otáčet dokola v plném rozsahu bez omezení. Hydraulický rozvod je doplněn o prvky tzv. aktivní hydrauliky, a tím je připraven na možné vy-

užití dalšího speciálního příslušenství, jako např. paletových vidlí s automatickým dorovnáním těžiště, různých typů pracovních nástrojů (lžice, lopaty a drapáky) nebo pracovního koše.

Pro zajištění stability při práci je vůz vybaven celkem 4 hydraulickými podpěrami se zajišťovacími ventily. Přední pár podpěr je otočný o 180° a vysunovatelný do stran s maximální opěrnou šíří 6,6 m, zadní pár je pevný s opěrnou šířkou 2,3 m. Ovládání jeřábu je možné pomocí proporcionálního dálkového ovladače PALcom P7, případně dálkovým ovládním s kabelem nebo nouzově pákami přímo na zařízení.

Dodavatelem vozu Scania je společnost THT Polička. Tento nosič kontejnerů je první součástí koncepce tzv. kontejnerového systému, který je u HZS DPP postupně zaváděn. Jeho představení a výhody, které přináší, pro vás připravujeme do dalšího čísla DP kontaktu.

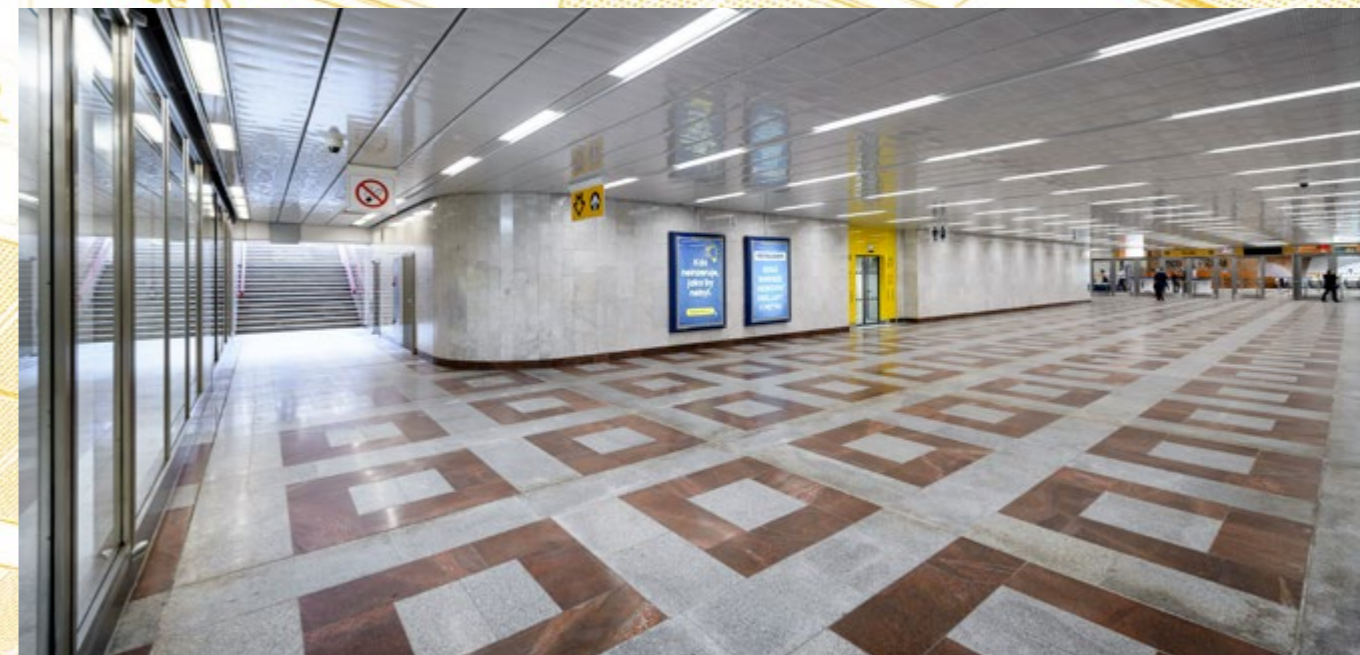


DÁLKOVÉ OVLÁDÁNÍ HYDRAULICKÉHO NAKLÁDACÍHO JEŘÁBU

Pro manipulaci s nákladem je vozidlo vybaveno hydraulickým nakládacím jeřábem Palfinger s typovým označením PK 27002-SH, F. Jedná se o jedno z technologicky nejvýkonnějších zvedacích zařízení, které má výrobce v současné době v nabídce. HZS DPP je zároveň prvním hasičským sborem v rámci České



MAXIMÁLNÍ DOSAH HYDRAULICKÉHO NAKLÁDACÍHO JEŘÁBU JE 19 METRŮ



# NA KNÍŽECÍ V MODERNÍM KABÁTĚ

- **Otevření vestibulu Na Knížecí stanice metra Anděl po modernizaci:** středa 29. září 2021
- **Modernizace obsahovala:** nové podhledy, energeticky úspornější LED osvětlení, odstranění průsaků do stanice, zrekonstruování výstupů do uliční úrovně, nové eskalátory z úrovně nástupiště do vestibulu, nové rozvody i vzduchotechniku, nové majáčky pro slabozraké, opravení a vyčištění všech kamenných obkladů a dlažby ve vestibulu, opatření speciálním antigraffiti nátěrem a další desítky činností
- **Modernizaci zrealizovaly společnosti:** Hochtief CZ a Syner
- **Celkové stavební náklady:** 259 milionů Kč (třetinu pokrývají dotace EU z fondu Operační program Praha – pól růstu ČR)
- V roce 2015 došlo k vybudování bezbariérového zpřístupnění v podobě dvojice výtahů vedoucích z nástupiště do uliční úrovně
- Vestibul Anděl (výstup k ulici Nádražní) byl rekonstruován v letech 2017–2018. Otevřen po rekonstrukci byl 11. června 2018



## Nové eskalátory:

- **Značka:** ThyssenKrupp
- **Dopravní zdvih:** 30,68 m
- **Sklon:** 30°
- **Příkon elektromotoru:** 2x 40 kW
- **Dopravní rychlost:** 0,75 m/s
- **Délka madla:** 136,5 m
- **Šířka madla:** 75 mm
- **Počet stupňů:** 349
- **Hmotnost stupně:** 14,20 kg
- **Délka tažného řetězu:** 141,6 m





## Výstavba odstavů tramvajů v Olomouci

Hlavní výhodou budovaného areálu bude možnost vyjždění vozů přímo k hlavnímu nádraží s efektivním zapojením do celé tramvajové sítě. Stavba by měla ulehčit přetížené vozovně v ulici Koželužská a lépe tak ochránit vozidla před poškozením vandaly. Realizace odstavů vozidel souvisí i s prodloužením tramvajové trati na Nové Sady. Hlavní dominantou budovaného areálu je objekt haly se zázemím pro obslužný personál údržby. V hale o celkové délce 105 m budou umístěny tři koleje, na kterých bude možné odstavit až 9 dvouvozových tramvajových souprav. Stavba by měla být dokončena v březnu 2023. Celková cena zakázky je 279 mil. Kč bez DPH. Vzhledem k velké finanční náročnosti bude stavba spolufinancována z fondů EU, a to konkrétně z Operačního fondu Doprava ve výši 85 %.

Přehled trolejbusových linek od 1. novembra 2021		
stávající číslo	nové číslo	poznámka k změně
33	33	bez změny
201	71	zachování poslední číslice
202	72	podle linek N72 a X72; zachování poslední číslice
203	44	podle existující linky N44
204	64	zachování poslední číslice
205	60	princip „na Autobusovou stanicu přemávají linky 40, 50, 60, 70“
207	47	podle existující linky N47
208	48	zachování poslední číslice
209	49	zachování poslední číslice
210	40	zachování poslední číslice; princip „na Autobusovou stanicu přemávají linky 40, 50, 60, 70“
211	45	
212	42	zachování poslední číslice; použité původní čísla autobusové linky, kterou trolejbusy nahradili
N44	N44	bez změny
N47	N47	bez změny
N72	N72	bez změny

## Jednotné číslování v Bratislavě

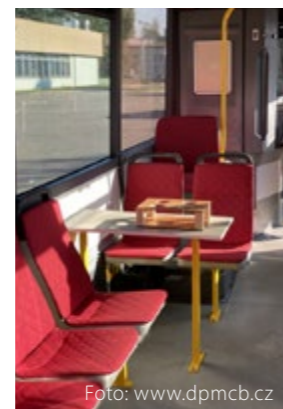
Od 1. listopadu dochází v Bratislavě ke sjednocení číselné řady městské hromadné dopravy tak, aby došlo k jasnému odlišení od příměstské dopravy. Trojčíferným číslům trolejbusů tak definitivně po čtyřiceti letech odzvoní. Bratislavský dopravní podnik i nadále rozšiřuje vozový park o hybridní autobusy, čímž se hranice mezi trolejbusovou a autobusovou dopravou stírá, proto už nebude zapotřebí rozlišovat autobusová a trolejbusová čísla linek. Hlavním důvodem je však nutnost přenechání číselné řady 201–212 pro regionální linky. Pro přehlednost bylo stanoveno půlroční přechodné období, v rámci kterého budou na trolejbusových linkách vozidla označena jak novým, tak starým číslem linky.

## Důl Jindřich v Ostravě v novém

Další frekventovaná zastávka v Ostravě se dočkala proměny. Kompletně novou tvář a moderní prvky obdržel Důl Jindřich. Nový přístřešek, zábradlí, lavička, ale i odpadkové koše. Pro Ostravu se tak jedná o druhé místo (po zastávce Kotva), které poslouží jako prototyp pro další modernizace. Přestavba trvala od srpna do začátku září a vyšla na dva miliony korun. Projekt je financován z vlastních zdrojů DPO.



## BarBus v Českých Budějovicích



ČeskoBudějovický dopravní podnik představil na Mezinárodním pivním festivalu svůj vlastní BarBus. Po ostré zkoušce na festivalu, který proběhl koncem září, bude autobus k dispozici i pro veřejné akce dopravního podniku, ale i na další události, jako jsou svatby nebo soukromé oslavy. Autobus Renault Agora si po vyřazení z běžného provozu vzali do parády zaměstnanci jihočeského dopravce. Původní interiér přetvořili na posezení se stolečky pro 20 osob. Samotný bar se nachází v zadní části vozu. Nabídka BarBusu bude brzy zveřejněna na stránkách dopravního podniku.

## Pára, uhlí a tvrdá práce



Naše klasické železniční okénko v této rubrice tentokrát obsadí tip na video. ČD Nostalgie připravila krátký snímek s názvem Parní fascinace. Lehce přes patnáct minut dlouhé video ukazuje jak současné, tak historické záběry na parní trakci v bývalém Československu. Hlavní role hrají Papoušek, Zelený Anton nebo Ušatá. Video je ke zhlédnutí na Facebooku a Youtube kanálu ČD Nostalgie.

## Brněnská tramvaj v barvách sanitky



Zdravotnická záchranná služba Jihomoravského kraje si nadělila ke svému patnáctiletému výročí dárek, a to vůz VarioLFR.E evidenční číslo 1551 v barvách sanitky. Nejčastěji je vůz k vidění na lince číslo 1. V tramvaji se cestující dozví základní informace nejen o práci zdravotníků, ale také o tom, jak poskytovat první pomoc nebo o skvělé mobilní aplikaci Záchranka.

# HLAVNĚ ZODPOVĚDNOST

DVA ROKY NA ZASTÁVKOVÉ SLUŽBĚ, ŠEST MĚSÍCŮ JAKO STROJVEDOUCÍ METRA V KURZU A AKTUÁLNĚ JIŽ PŮL ROKU SAMOSTATNĚ V PROFESI STROJVEDOUCÍ METRA. NEJEN CESTY BOŽÍ, ALE I TY Z NAŠÍ STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÉ ŠKOLY DOPRAVNÍ JSOU NEVYZPYTATELNÉ. MICHAL PETRÁK, NEŽ USEDL DO KABINY SOUPRAVY METRA, SI PROŠEL DLOUHOU CESTOU. JAK SE K METRU DOSTAL A JAK NÁROČNÝ BYL KURZ? NA TO VŠE JSME SE HO ZEPTALI A ROZHOVOR TAK MŮŽE PŘINĚST ZÁKLADNÍ INFORMACE PRO BUDOUCÍ ZÁJEMCE O PROFESI STROJVEDOUCÍHO METRA.



#### Máte dopravu v rodině? Proč jste se rozhodl jít na strojvedoucího?

Vůbec to v rodině nemáme. Můj otec je elektromechanik, pracuje v soukromé firmě, kde sestavují stroje pro postižené. Maminka pracuje jako fakturantka. Můj bratr je profesionální fotbalista, ale to s tím vůbec nesouvisí.

#### Co vás tak ovlivnilo?

Ve druhém a třetím ročníku SPŠD jsou povinné praxe a student si může vybrat, jestli chce jít do DPP nebo do jiné firmy, která souvisí s oborem. Já studoval Ekonomiku městské dopravy, takže jsem si mohl vybírat mezi více firmami, nemusela to být čistě doprava, ale i ekonomika, logistika, účetnictví apod. V druhém ročníku jsem byl v Dopravním podniku v autobusových garážích, kde mě to upřímně moc nezaujalo. Ve třetím ročníku jsem pak spolu s kamarádem, který shodou okolností také pracuje u metra, měl dvoutýdenní praxi v metru. Byli jsme u dozorčího stanice a také u „espěťáka“. V depu k nám byl přidělen strojvedoucí instruktor, který nám vše vysvětloval. No a tam jsem dostal ten prvotní impulz, že by mě tento obor mohl bavit.

#### Takže vám zbývalo vydržet poslední rok ve škole a mohl jste vyrazit. Vy jste si prý dokonce k maturitě zvolil téma o metru...

To je pravda, psal jsem o pražském metru. Měli jsme patnáct minut k prezentaci a já to ještě doplnil svými fotografiemi, které jsem pořídil na praxi. Vlastně celá obhajoba proběhla

v pořádku, v hlavě jsem měl jen poznámky, kdyby se náhodou někdo ze zkoušejících ptal, dokonce jsem dostal za jedna.

#### S maturitou jste opustil školu a šel rovnou...

...nešel jsem rovnou na metro. Nejdříve jsem odešel na zastávkovou službu, kde jsem se od kamaráda ze základní školy dozvěděl, že probíhá nábor. Nechtěl jsem po maturitě zůstat doma a tohle byla první seriózní nabídka na práci, tak jsem na to kývnul.

#### To je ale oproti strojvedoucímu v metru úplně jiný styl práce...

Přesně tak, bylo to výrazně krušnější než tady u metra, taky jsem to vydržel jen dva roky (úsměv).

V roce 2020 pracovalo v DPP 4371 řidičů, z toho 673 strojvedoucí metra.

#### Jak jste se tedy dostal k metru?

Kamarád, s kterým jsem byl na praxi na metru, mezitím začal dělat strojvedoucího. Začal mě přemlouvat, ať to zkusím také, jenomže jsem se strašně bál kurzu. Zlomil mě a přihlásil jsem se.

#### Jak kurz probíhal? Měl jste možnosti vybrat trasu?

To se řeší až na konci kurzu. Hodně záleží na tom, kolikátý v pořadí kurz uděláte, protože potom se rychleji dostanete do turnusu. Náš kurz byl rozdělen na čtyři skupiny. Na začátku nás přivítal pan Sedláček, vedoucí provozu trasy B, řekl nám, co nás čeká, a dostali jsme předpisy.

#### Čeho jste se nejvíce bál?

Nejvíce jsem se bál elektriky, ale je to široce položená otázka. V kurzu se učíte hodně věcí, trvá šest měsíců. První tři měsíce máte jen teoretickou část a učíte se technický popis vozidla, do kterého spadá elektrická, mechanická a pneumatická část. Dále se učíte různé dopravní předpisy D 1/1, D 2/1 apod. Učili jsme se i správnou činnost při závadách, které se nám mohou stát. K tomu slouží předpis V 4/1, a to vše jsme následně využili i při praktické části.

#### ... ke které jdou automaticky všichni účastníci kurzu po třech měsících?

Po třech měsících děláte zkoušku z teoretické části, což je asi čtrnáct předmětů, a pokud uspějete, můžete jít hned jezdit, respektive jdete do jízdního výcviku.

#### To si představuji tak, že jezdíte s již zkušeným strojvedoucí...

Přesně tak, každý strojvedoucí metra v kurzu dostane svého vlastního, již samostatného

strojvedoucího, s kterým jezdí po celý zbytek praxe. Během této doby jezdí všechny směny s ním, aby se naučil, jak to v metru chodí. Ještě během toho chodíte na tzv. „havarijní hry“, kde se trénují různá řešení závad na soupravě metra.

#### Když jste si poprvé sedl na místo strojvedoucího, jaký to byl pocit?

Byl to skvělý pocit. Poprvé jsem pod dohledem vyjížděl z depa Zličín a ještě k tomu jsem vezl i strojvedoucího instruktora, takže nervozita byla dvojnásobná, ale všechno proběhlo v pořádku.

#### Ještě bych se na chvíli vrátil k „havarijním hrám“. Můžete nám je popsat?

V kurzu jsme je měli každý týden, protože na konci se z nich dělá ještě jedna velká zkouška. Takže během tří měsíců praxe se stejně pořád musíte učit teoretickou část, abyste na konci úspěšně ukončil kurz. V případě trasy B probíhají „hry“ na zkušební trati depa Zličín. Jako strojvedoucí dostanete od instruktora dvě až tři závady, které musíte vyřešit před zkušební komisí.

#### Abych si to představil, instruktor vám řekne, např. „ztratil jste kontrolu zavřených dveří“ a vy to musíte vyřešit?

On nic neřekne, on přímo vytáhne některou z pojistek a tím navodí závadu. A já to potom musím řešit tak, jako bych byl na stanovišti úplně sám. Včetně komunikace s dispečerem.



#### Po šesti měsících na vás čeká tzv. „zákonitá zkouška“ (zkouška odborné způsobilosti), jak dlouho probíhá?

Probíhá tři dny. První den děláte písemný test, poté ústní zkoušky, které se skládají z technického popisu vozidla. Tím když projdete, jdete další den na „havarijní hry“, a když uděláte i ty, tak na závěr máte jízdy po trase bez cestujících, kde se zkouší různé události, ke kterým může dojít. Nutno dodat, že zkouška odborné způsobilosti probíhá v přítomnosti zástupce drážního správního úřadu.

#### Předpokládám, že nejméně příjemný je asi pád osoby do kolejíště...

Přesně tak, to je asi největší strašák pro všechny. Ale člověk na to nesmí myslet.

Na trase B je inventárně evidováno 52 souprav metra 81-71M

#### Jak na vaši práci reagovali doma? Přeci jen jste úplně mimo rodinné obory...

Nadšení nepřevládalo. Spíše šlo o to, že za sebou vozím stovky lidí, že je to velká zodpovědnost, ale zbytečně se tím nestresuji. Moc na to nemyslím a vše zvládám.

#### Jako strojvedoucí působíte půl roku. Je něco, co byste budoucím zájemcům o tuto práci doporučil nebo je před něčím varoval?

Určitě bych všem zájemcům o tuto práci doporučil, aby se toho nebáli, a pokud mají strach z kurzu, aby sebrali odvalu a šli si za tím, protože ze své zkušenosti mohu říct, že se to dá zvládnout, i když o tom člověk moc neví.

#### Poslední otázka. Na začátku jste zmínil, že váš bratr je profesionální fotbalista a i bývalý reprezentant Ondřej Petrák. Váš fotbal nikdy nebyl?

Já měl vždycky rád jiné sporty, ale je pravda, že bratr fotbalu propadl. Prošel si týmy v Čechách i v Německu, v současné chvíli působí ve Slovanu Bratislava a bohužel se tedy kvůli opatřením teď moc nevidáme, ale celá rodina mu fandí.



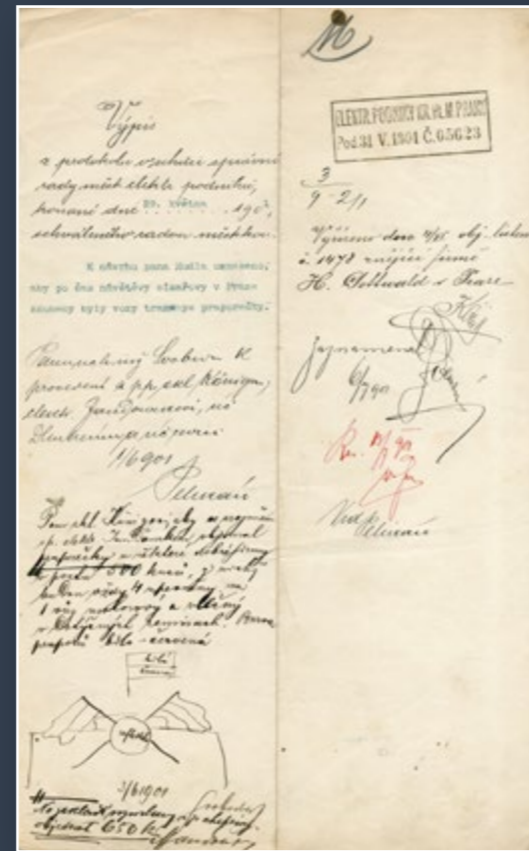
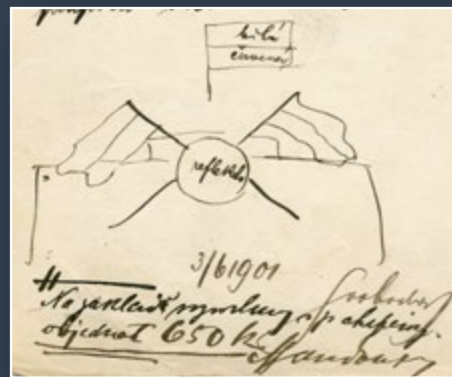
Text: Pavel Fojtík  
Obrazové podklady: Archiv DPP

# HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

## PŘIJÍŽDÍ CÍSAŘ, OZDOBTE VOZY PRAPORKY!

Řada útvarů DPP zná směrnici SM 2011-09-05 *Vlajková výzdoba vozů tramvajů a pozemní lanové dráhy*. I když se s použitím českých národních barev a praporek na vozidlech setkáváme již na koňské dráze a při slavnostním zahajování provozu na prvních tramvajových tratích, patrně prvním zatím známým dokumentem s vexilologickou tematikou pro pražské tramvaje je pokyn k výrobě bíločervených českých „praporečků“ k výzdobě tramvajů po dobu návštěvy císaře Františka Josefa v Praze v červnu 1901. Praporečky (skutečně jde typologicky o praporečky, nikoliv o vlajky) vyrobila známá pražská firma

Hynek Gottwald. Dokument – jde o výpis ze zasedání správní rady a navazující interní poznámky – má rozměr 20,96 x 33,97 cm. A pokud ještě nevíte, co je vexilologie, tak jde o pomocnou vědu historickou zabývající se studiem vlajek a praporů.



## NETRADIČNÍ POHOTOVOSTNÍ VŮZ ELEKTRICKÝCH DRAH

„K odstraňování překážek na tratích elektr. dráh zařazen byl pomocný automobil č. N-456 získaný účelnou rekonstrukcí z bývalého služebního automobilu,“ dočítáme se v podkladech pro Administrativní zprávu hl. města Prahy za rok 1918. Vůz se používal k menším opravám trolejového vedení, kde nebylo zapotřebí klasické automobilní lešení. Je ale také možné, že vyjížděl k opravám motorových vozů, při nichž bylo nutné vylézt na střešku vozu. Zajímavé je uspořádání sedadel pro montéry zády k sobě, připomínající některé typy starých hasičských vozů. Fotografie má včetně bílého rámečku rozměr 15,46 x 11,29 cm.

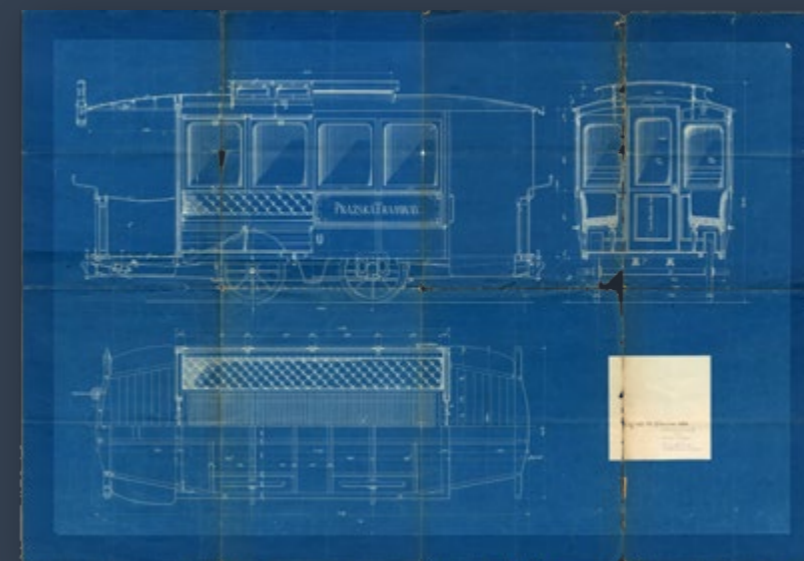


## PAMATUJETE SI STAROU LÁVKU PRO PĚŠÍ U STANICE METRA KOSMONAUTŮ?

Když na sídlišti Jižní Město začínalo v roce 1980 jezdit metro do stanice Kosmonautů, zajišťovala bezpečný přístup k vestibulu přes Šmidkeho ulici dřevěná provizorní lávka pro pěší. Časem ji poškodila dřevokazná houba, a tak musela být od 3. října 1987 uzavřena a následně rozebrána. Chodci tak museli používat úrovnňový přechod. Časem byla postavena lávka nová, definitivní. Změnil se také název ulice na Opatovskou a stanice metra byla přejmenována na přílehlavější Háje. Fotografie, která nám původní lávku připomíná, má rozměr 14,58 x 10,48 cm. Mimochodem, zná někdo datum, kdy byla uvedena do provozu nová lávka?

## TICHÁ LEGEROVA ULICE

V roce 1967 pořídil fotograf snímek Legerovy ulice a nazvěšoval ho na fotopapír normalizovaného formátu 18 x 13 cm. Na obrázku vidíme nejen automobily, které dnes zařazujeme do kategorie veteránů, ale také dům s číslem popisným 1784 (nebo Legerova 57, s kruhovým oknem nad vchodem) a vpravo sídlo Hasičského záchranného sboru hlavního města Prahy, někdejší novoměstský obecní dvůr. Můžeme se ptát, proč autor fotografoval v tehdy tiché ulici, kudy dnes denně projíždí tisíce automobilů. Právě v této části Legerovy ulice měla totiž vzniknout jedna ze stanic pražské podpovrchové tramvaje, jejíž první tunely se již v té době začaly stavět. Podle některých plánů měly být zdejší domy zbořeny.



## ŘEDITELSKÝ PODPIS NA VÝKRESU KONĚSPŘEŽNÉ TRAMVAJE

Výkresů vozů pražské koněspřežné tramvaje známe poměrně málo. Jeden z nich nese datum 15. ledna 1883 a pod razítkem podniku podpis nepříliš populárního generálního ředitele Pražské Tramway Constanta De Pretera. V tisku se objevují také tvary jména Depretre, De Préter či křestní jméno Konstantin; naše podoba jména je převzata z dobového výpisu z obchodního rejstříku. Výkres má rozměr 100,56 x 69,34 cm a je rozpadlý na několik částí.

Text: Kamila Drábková  
Foto: Miroslav Kosmata a autorka



# KDYŽ JDE O VTEŘINY

PO ROČNÍ PAUZE ZPŮSOBENÉ EPIDEMIOLOGICKOU SITUACÍ SE NA ZAČÁTKU ZÁŘÍ V PROSTORU LDT NUZICE OPĚT KONALA ODBORNÁ PŘÍPRAVA ČLENŮ JEDNOTEK SBORŮ DOBROVOLNÝCH HASIČŮ DOPRAVNÍHO PODNIKU.

Odborná příprava je prováděna formou soutěží v celkem 4 disciplínách, kdy své dovednosti porovnávají nejen členové jednotlivých sborů mezi sebou, ale i s družstvem složeným ze zaměstnanců Hasičského záchranného sboru DPP.

Ve středu 1. září 2021 se tedy všichni účastníci sešli na požární stanici Kačerov, odkud v koloně vyrazili do Nuzic. Cesta se obešla bez technických problémů, a tak po rychlém zařazení a obědě mohla být odborná příprava zahájena. Technická četa rozměřila a připravila dráhu pro první disciplínu – překážkový běh jednotlivců.

Každý soutěžící musí na dráze v délce 60 m překonat bariéru s oknem, příčné břevno o výšce 70 cm, rozvinout a spojit 2 díly hadice, připojit je na rozdělovač a proudnici a doběhnout do cíle. Z každého družstva se musí zúčastnit minimálně 5 členů, do celkových výsledků se započítávají 3 nejlepší časy.



Další soutěžní disciplíny byly naplánovány na čtvrtek. Jako první přišel na řadu požární útok od cisternové automobilové stříkačky v tzv. zmenšeném družstvu, tedy v počtu 1+3 (velitel + 3 hasiči). Hasiči při něm startují ze svého vozidla, rozvinou útočné vedení a musí naplnit připravený terč vodou.

Další disciplínou byl opět požární útok od cisternové automobilové stříkačky, tentokrát v družstvu o počtu minimálně 1+5. Provedení požárního útoku je obdobné jako v předchozím případě, „cílem“ jsou však dva terče. Po krátké obědové pauze následoval požární útok od plovoucího čerpadla, kde nebylo cílem dosáhnout co nejrychlejšího času, ale důraz byl kladen na správné provedení všech činností. Jako poslední „královská“ disciplína

následoval požární útok od přenosné motorové stříkačky.

Na závěr dne bylo provedeno vyhodnocení jednotlivých soutěžních disciplín i celkového vítěze. Mezi jednotlivci byli ze svých družstev nejrychlejšími závodníky Jan Kaválek (HZS DPP), který byl zároveň nejlepším ze všech jednotlivců, Martin Vorel (JSDHP Kačerov), Petr Svoboda (JSDHP Řepy), Michal Černý (JSDHP Klíčov) a Petr Budoš (JSDHP Vršovice). Požární útok od cisternové automobilové stříkačky v družstvu 1+3 zvládli nejrychleji hasiči z Řep, požární útok od cisternové automobilové stříkačky v družstvu 1+5 i od přenosné motorové stříkačky pak opanovali hasiči z HZS DPP. Po sečení všech časů bylo nejlepší dobrovolnou jednotkou družstvo



z garáží Kačerov, celkové vítězství si odvezli hasiči z HZS DPP.

V pátek již následovala jen snídaně a přesun zpět do Prahy. Děkujeme všem zúčastněným za bezproblémový průběh celé odborné přípravy a příslušným vedoucím provozů za pochopení a uvolnění svých zaměstnanců.



Družstvo	Jednotlivci	PÚ od CAS 1+3 <sup>1)</sup>	PÚ od CAS 1+5 <sup>2)</sup>	PÚ od PMS <sup>3)</sup>	Celkové pořadí
<b>HZS DPP</b>	1. 59,02 s	2. 42,91 s	1. 38,84 s	1. 34,12 s	<b>1. 181,89 s</b>
<b>JSDHP Kačerov</b>	2. 62,82 s	5. 48,94 s	3. 56,53 s	2. 40,78 s	<b>2. 209,07 s</b>
<b>JSDHP Řepy</b>	5. 92,82 s	1. 42,41 s	2. 53,54 s	3. 50,03 s	<b>3. 238,80 s</b>
<b>JSDHP Klíčov</b>	3. 76,69 s	4. 46,75 s	5. 62,00 s	5. 58,93 s	<b>4. 244,37 s</b>
<b>JSDHP Vršovice</b>	4. 87,27 s	3. 45,15 s	4. 60,47 s	4. 57,69 s	<b>5. 250,58 s</b>

Vysvětlivky:

- 1) požární útok od cisternové automobilové stříkačky družstev 1+3
- 2) požární útok od cisternové automobilové stříkačky družstev 1+5
- 3) požární útok od přenosné motorové stříkačky



Text: Jiří Došlý



Klíčové vlastnosti úspěšného města podle OSN a UITP



VYTVOŘENO PODLE STUDIE OSN A UITP

Analýza OSN a UITP ke změnám v oblasti mobility za posledních 20 let poukazuje na to, že starší města se vracejí k vývoji, který byl kolem roku 1900 na vzestupu a zaměřil se na rozvoj hromadné dopravy osob (železnice, tramvaje, metro). Od té doby známe třeba tramvajovou dopravu i v Praze nebo systémy metra na evropském kontinentu (Berlín, Budapešť, Paříž, Madrid atd.). Od roku 2000 tak bylo otevřeno 86 nových systémů metra a přibližně 150 systémů rychlé městské autobusové dopravy (tzv. BRT – bus rapid transit).

Začátkem nového milénia si začali zástupci mnohých měst uvědomovat, že limity automobilové dopravy nejsou nekonečné a ekonomický růst by měl být realizován s ohledem na trvalou udržitelnost. Do té doby koncept prosperujících měst začal dostávat trhliny. Impulsem ke změně v přístupu mohlo být neustálé se zhoršující znečištění ovzduší, zvyšující se počty dopravních nehod a častější dopravní zácpy, jež dosahovaly dramatických úrovní. Města tak začala čelit důsledkům 50 let rozvoje automobilové dopravy a vypořádat se s obrovskou výzvou: jak změnit chování, zpomalit rozrůstání měst, zlepšit kvalitu ovzduší, snížit hluk, zvětšit a zkvalitnit veřejný prostor. Podle studie OSN a UITP však zástupci měst netušili, že výsledek v podobě pozitivních dopadů na města se dostaví až za několik dekád.

Technologické a společenské změny vytvářejí tlak na vznik nových příležitostí a výzev, kterým se společnost musí přizpůsobit. Podle OSN a UITP mezi ně řadí zrychlení trendů od rozšiřování měst, digitalizace, mikromobility a sdílené formy mobility, až po snahu bojovat proti změně klimatu, dekarbonizovat a zhušťovat kapacity ve městě bez rozšiřování asfaltových ploch. Města tak musejí přezkoumávat plány v oblasti měst a mobility, čímž paradoxně zjišťují, že rozvoj měst samotných i městské infrastruktury je možný při zachování

dynamiky jejich ekonomického růstu a kvality života pro obyvatele. A co je neméně důležité, při zachování zelených ploch a kvalitního veřejného prostoru ve městě.

Dvacet let uplynulo, města se snažila být kvalitnější a úspěšnější, avšak přišel další milník. Mobilitu obyvatel totiž ovlivnila pandemie covid-19. Již více jak 18 měsíců probíhající globální pandemie covid-19 bude mít dlouhodobé dopady mimo jiné i na dopravní chování ve městech, od dojíždění do centra až po místní přesuny. OSN společně s UITP odhadují, že v mnoha vyspělých zemích lze 40–70 % pracovních pozic vykonávat z domova formou tzv. home office. To bude mít dopad i do dopravních systémů, které budou potřebovat silnou politickou podporu, aby hromadná doprava osob byla vždy tou dominující složkou.

OSN společně s UITP doporučují městům vytvořit jednotný městský plán, který by byl zaměřen na zásady hustoty zástavby a osídlení, městské hromadné dopravy, aktivní mobility a omezení automobilové dopravy. V ideálním případě by plán měl zahrnovat i grafický výstup – mapu území, která by ukazovala hlavní oblasti pro růst zaměstnanosti, oblasti vhodné pro rozvoj bydlení, stávající a plánovanou dopravní infrastrukturu.

Tento nástroj v našich podmínkách známe a tvoří základní pilíř územního plánování. Rovněž se v českých podmínkách u měst s cca 40 tisíci obyvateli zpracovává Plán udržitelné městské mobility (známý rovněž jako SUMP – Sustainable Urban Mobility Plan). Jak říká metodický materiál Ministerstva dopravy ČR z roku 2015, tento plán SUMP se snaží najít odpověď na to, jak skloubit zájmy obyvatel řešeného území s bezpečností, parkováním, řešením nákladní dopravy, tvorby veřejného prostoru s preferencí veřejné dopravy, chůze a jízdy na kole.

Plán udržitelné městské mobility chce zjednodušeně nabídnout možnost bezpečného, pohodlného a efektivního pohybu lidí i věcí - mobility. Z tohoto pohledu se zdá, že nejen Praha, ale i mnohá města ČR jsou rozvíjena úspěšně a v duchu být úspěšnými městy; v terminologii studie OSN a UITP města pracují s posílením integrace mezi územním plánováním a plánováním mobility. V jakých oblastech se může nejen Praha inspirovat ve světě? Jaká města nabízejí podle vyhodnocení dvou světových organizací dobré příklady?

Paříž, Francie

Autobusové garáže pařížského dopravního podniku RATP nabízejí inovativní přístup v rámci konceptu moderního a úspěšného města. Experiment potvrdil, že je možné a proveditelné kombinovat dvě odvětví (MHD a logistiku), aniž by byla ohrožena bezpečnost a spolehlivost veřejné dopravy. Všechny 25 autobusových garáží slouží pro svůj primární účel deponování a údržby vozidel pařížské MHD v noci, avšak přes den, kdy téměř všechny vozy obsluhují autobusové linky a vozí cestující po Paříži, nabízejí plochu o rozloze 3000 m<sup>2</sup> zásobovacím společenstvem v rámci logistických činností doručení „poslední míle“. Poslední míle (z angličtiny „last mile“) se v logistice nazývá propojení mezi koncovým bodem logistického řetězce a zákazníkem. Doručení zásilek k zákazníkovi je z lokalit autobusových garáží prováděna ekologickými elektrickými vozy. Hlavní motivací pro logistické firmy je lukrativní umístění v hustě osídlených oblastech Paříže se snadnou dostupností.



Singapur

Asijský přístup k rozvoji úspěšných měst a MHD je založen na silně komerčních obchodních modelech, kde je integrována výstavba nových developerských projektů s rozvojem veřejné dopravy v dané lokalitě. Tato integrace je řízena buď ze strany soukromého sektoru, nebo s dominujícím zapojením samosprávy, která je zodpovědná za rozvoj částí města. To vyžaduje, aby se město

# OSN A UITP: ÚSPĚŠNÉ MĚSTO = ÚZEMNÍ PLÁNOVÁNÍ + PLÁNOVÁNÍ MOBILITY

UPLYNULÉ DVĚ DEKÁDY NOVÉHO MILÉNIA BYLY PRO ORGANIZACI SPOJENÝCH NÁRODŮ OSN A MEZINÁRODNÍ SVAZ VEŘEJNÉ DOPRAVY UITP IMPULSEM OHLÉDNOUT SE A ZJISTIT, CO ČINÍ Z MĚST MĚSTA ÚSPĚŠNÁ, VE KTERÝCH SE OBYVATELŮM DOBRĚ ŽIJE A FIRMÁM ÚSPĚŠNĚ PODNIKÁ. NA KONKRÉTNÍCH PŘÍKLADECH NĚKOLIKA ZAHRANIČNÍCH MĚST TAK LZE PRAKTICKY POJMENOVAT TO, ČEMU SE TEORETICKY ŘÍKÁ TRVALE UDRŽITELNÝ ROZVOJ.

Města existují proto, aby umožňovala interakci mezi lidmi. Ve srovnání s vesnicemi jsou sídelními útvary, které se vyznačují vysokou hustotou osídlení, kompaktností a koncentrací zástavby, odlišnou sociální, profesní i demografickou strukturou obyvatelstva i specifickým způsobem života.

Tvar a hustota města určují, jak jednoduše k těmto vazbám mezi obyvateli dochází. Čím je město kompaktnější, propojenější a hustější, tím snáze se zákazníci dostanou do obchodů, obyvatelé za kulturou, do práce, za zábavou; odborněji řečeno mohou zvyšovat ekonomickou produktivitu a sociální inkluzi. Prosperující města, tak jak je známe dnes, jsou tradičně města s vysokou hustotou takřka všeho.



STANICE METRA CLEMENTI NA LINCĚ EW V SINGAPURU  
ZDROJ: LANDTRANSPORTGURU.NET

zavázalo k včasnému městskému strategickému plánování veškerého rozvoje, čímž je možné integrovat developerské projekty s budováním a zkvalitňováním veřejné dopravy v dotčené lokalitě.

Jinými slovy, rozvoj MHD je nějakým dílem (částečně či úplně) placen z kapes developerských společností, nikoliv z kapes daňových poplatníků. Jde o model tzv. zvyšování renty z pozemků ve prospěch veřejného sektoru, LVC (z angličtiny „land value capture“), viz DP kontakt 10/2019 a článek MHD: Prosperita a více peněz v rozpočtu měst. Příkladem může být nadzemní stanice metra Clementi na zelené východo-západní lince (East West Line, EW) v Singapuru, která je dopravním uzlem pro obyvatele nové čtvrti a slouží přílehlým nákupním centrům, občanské vybavenosti spolu se školami a bytovými projekty této oblasti. Obdobný přístup není pouze v Singapuru, lze se s ním potkat v Tokiu, Hongkongu a jinde.

### Helsinky, Finsko

Finská metropole se pravidelně objevuje na předních pozicích žebříčku světových měst, kde se obyvatelům žije nejlépe. Určitou měrou k tomu přispívá i integrovaný přístup města k otázce plánování bytové výstavby a zkvalitňování nabídky veřejné dopravy. Orgány helsinského regionu definují, kde a jak

v příštích desetiletích rozvíjet využívání ploch ve městě, rezidenční projekty i dopravu. Tento plán představuje cílový stav a konkrétní opatření. Na vypracování tohoto plánu se podílí 15 obcí metropolitní helsinské oblasti i veřejnoprávní instituce.

Regionální organizátor veřejné dopravy (HSL) je odpovědný za plánování dopravního systému, obce za územní plánování a plánování bytových projektů. Plán se aktualizuje každé čtyři roky, přičemž vždy popisuje:

- kde se budou stavět bytové projekty
- kde se bude rozvíjet síť MHD tak, aby co nejlépe sloužila potřebám celého regionu
- jak je zajištěna kapacita budoucích bytových projektů ve smyslu kvality bydlení okolního prostředí a občanské vybavenosti.

Plán je stvrzen všemi obcemi, místní vládou a organizací HSL. Dohoda popisuje konkrétní opatření na čtyři roky v oblasti bydlení, územního plánování a investic do veřejné dopravy. Pravá ruka (developeři) vědí, co dělá ruka levá (město, resp. HSL). Helsinky tak v současné době připravují výstavbu tramvajové trati Viikki – Malmi v severovýchodní části města, která bude napojena na stávající tramvajovou síť. Tato nová kolejová doprava má za cíl zvýšit podíl udržitelných druhů dopravy v lokalitě, proto umožní částečně nahradit autobusovou dopravu z centra města.

Budovaná tramvajová trať jde ruku v ruce s výstavbou nových bytových domů a na základě dnešních plánů Helsinky vědí, že v roce 2050 bude oblast s novou tramvajovou infrastrukturou obsluhovat o 86 tisíc obyvatel více než dnes a bude mít vliv i na dalších 65 tisíc pracovních míst.

### Kampala, Uganda

Hlavní město střeoafrické Ugandy je domovem pro 1,7 milionu obyvatel. Kvalitu MHD ve městě měl zvýšit projekt systému rychlé městské autobusové dopravy BRT. Analýza navrhovaného řešení koridoru BRT ukázala, že úroveň poptávky cestujících byla podhodnocena. Městský úřad Kampaly a ugandské ministerstvo prací a dopravy ve spolupráci s OSN zahájilo celoměstské mapování poptávky pomocí chytrých mobilních telefonů cestujících, jehož výsledkem se stala Mapa mobility města Kampala.

Na základě výstupů z projektu je možné lépe plánovat nabídku MHD včetně intervalu, kapacity vypravovaných vozidel, kapacity stanic a infrastrukturu pro moderní vysokokapacitní systém veřejné dopravy využívající autobusy. OSN ve spolupráci s orgány města zpřístupnilo data online platformám, aby mohli uživatelé lépe plánovat své cesty prostřednictvím oblíbených služeb, například Google Maps.



VIZUALIZACE NOVÉ HELSINKSKÉ TRATĚ VIKKI – MALMI  
ZDROJ: HSL

### Závěr

K vytvoření zdravých, úspěšných, ekonomicky konkurenceschopných městských oblastí s nulovými emisemi uhlíku musí města mít integrovaný přístup k územnímu a dopravnímu plánování.

Udržitelný růst a úspěšné město znamená:

- **ovlivnit umístění zástavby** tam, kde existuje dobré spojení veřejnou dopravou, chůzí i cyklistickou dopravou po vzoru příkladu z Helsinek
- **ovlivnit typ zástavby** a budovat smíšené využívané oblasti (ne čistě administrativní nebo čistě rezidenční čtvrtě města) a nebat se i rozmělnit čistě komerční oblast města po vzoru příkladu z pařížského RATP

- **zvyšovat rentu z pozemků ve prospěch financování a rozvoje MHD** (město na svůj účet zajistí zvelebení určité lokality, čímž dojde ke zhodnocení daného území, z čehož by neměl profitovat soukromý investor, ale město, resp. MHD) po vzoru příkladu ze Singapuru

K budování úspěšných a obyvatelných měst je podle OSN a UITP zásadní ovlivnit rozvoj pomocí dopravně orientovaných politik, přičemž rezidenční, pracovní a volnočasové aktivity musí být úzce propojeny a vzájemně smíchány. Města musí upřednostnit přístupné, bezpečné, prodyšné a průchozí ulice, přičemž sami lidé se tak stanou jádrem jejich rozvoje. Příklad z Paříže popisuje, že lze

směšovat i účelové využití lokalit v průběhu dne, jde jen o nalezení inovativního přístupu. Krize způsobená globální pandemií covid-19 paradoxně ukázala, že společnost je velmi přizpůsobivá novým výzvám. Čím déle tato krize trvá, tím dlouhodobější důsledky bude mít.

Chopí se města příležitosti a zahrnou do své rutinní agendy principy plánování udržitelné městské mobility, které se bude podílet na dynamickém oživení, kvalitních podmínkách pro život obyvatel a boji proti změně klimatu? Za několik dekád najdeme odpověď. ■



NÁVRH STANICE SYSTÉMU BRT V KAMPALĚ  
ZDROJ: UATP CONFERENCE



Text: Jitka Urbánková



LUC SCHUITEN A JEHO VEGETACE NA TRAMVAJI  
ZDROJ: TRAIN-TICKET.BLOGSPOT.COM

# ZA UMĚNÍM DO METROPOLE NA RÝNU

Autobusy a vlaky představují dopravní prostředky v rámci veřejné dopravní sítě v městech i obcích. Na stavu, designu a čistotě dopravních prostředků se zrcadlí statut konkrétní přepravní společnosti. Zároveň může vnější vzhled dopravních prostředků dopomoci k navození příjemnější městské atmosféry, dodat metropoli nezaměnitelnou originalitu a být inspirací i pro jiná mezinárodní města.

Ve Francii spadá modernizace městského prostoru do úkolů řízení a modernizace městské hromadné dopravy v rámci urbánní politiky. Klade se důraz na způsob stavebního řešení dopravních tras a zastávek hromadné dopravy a také na konstrukci jednotlivých vozidel. Ve Francii se razí přístup, že pozitivní, krásná a jedinečná image města má přednost před neustále narůstajícími nároky reklamního průmyslu. Samotná reklama na vozidlech a zastávkách je omezena jen na minimum.

Konkrétní případ propojení umělecké sféry s městskou hromadnou dopravou najdeme

ŠTRASBURK, HISTORICKÁ ALSASKÁ METROPOLE NA LEVÉM BŘEHU RÝNA, NABÍZÍ KROMĚ NÁDHERNÉ KATEDRÁLY, HRÁZDĚNÝCH DOMŮ A EVROPSKÉHO SOUDU PRO LIDSKÁ PRÁVA I ZAJÍMAVÝ DESIGN VOZIDEL MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY. S NAŠÍ RUBRIKOU JSME TAK VYRAZILI DO FRANCIE, KDE JE CELKOVĚ PŘÍSTUP KE VZHLEDU VOZIDEL MNOHEM DŮLEŽITĚJŠÍ, NEŽ KDEKOLIV JINDE.



ROSTLINY NA AUTOBUSU OD FRANCOISE GÉNOTA  
ZDROJ: CTS-STRASBOURG.EU



POSTAVY OD VINCENTA GODEAUA  
ZDROJ: VILLE-RAIL-TRANSPORTS.COM



VÝJEVY OD PAULA GUSTAVA DORÉ  
ZDROJ: CTS-STRASBOURG.EU

ve Štrasburku. Od roku 1994 byly nakoupené autobusy a tramvaje dodávány s metalickým lakováním ve stříbrné nebo smaragdově zelené barvě. Od roku 2011 se vedení města ve spolupráci s dopravním podnikem rozhodlo objednávat vozy pro hromadnou přepravu pouze v bílé základní barvě, aby na ně mohly být nalepeny speciální lepicí fólie s uměleckými grafikami. S využitím fólií se snížily náklady na konstrukci autobusů o 30 %.

Autobusy díky zajímavým polepům budí pozornost jak na místní umělecké scéně, tak i mezi cestujícími včetně turistů z jiných francouzských měst či ze zahraničí. Do umění na autobusech se promítá městská kultura a odkaz na přilehlé historické zámky, hrady a tvrze či přírodní památky. Použité motivy však musí před výlepem projít dvoustupňovým procesem výběru. Nejdřív komise pro umění ve Štrasburku navrhne nadějně umělce, kteří svá umělecká díla umístí na internetové stránky, kde jsou podrobeny veřejnému hlasování. Po uzavření hlasování je vybrán vítězný motiv určený pro implementaci na vůz. Motiv je poté zařazen do veřejných zakázek.

V roce 2012 se obyvatelé Štrasburku rozhodli pro návrh Françoise Génota. Okouzlili je jeho jemné jednobarevné malby vyobrazující strukturu rostlin. U autobusů Iveco dodaných v roce 2015 (osm autobusů Urbanway 12, sedm kloubových autobusů Urbanway 18) byly pro exteriér vozu vybrány ilustrace od Vincenta Godeaua. Umělec si pohrává s ilus-

tracemi nohou a částí lidských těl zdobících vnější stranu autobusu. Postavy připomínají běžný shon lidí v autobusu během ranní a večerní dopravní špičky. Autobusy také oplývají barevnými ilustracemi horských krajin a zvířat od totožného umělce.

Na některých kloubových autobusech typu Solaris a starších autobusech typu Heuliez zakoupených roku 2015 jsou k vidění abstraktní tmavé karikatury od malíře a grafika Paula Gustava Doré, jenž se narodil ve Štrasburku v roce 1832 a zemřel v Paříži v roce 1883. Dore mimo jiné ilustroval řadu knih včetně anglického vydání Bible.

Dalším motivem, který je k zahlédnutí na kloubových autobusech dodaných z roku 2016, jsou například africké masky. Motiv vznikl v dílně pěti umělců a týká se projektu na pomoc tělesně postiženým lidem. Na kloubových plynových autobusech značky Solaris z roku 2018 jsou k vidění obrazy od výtvarnice Jeanne Bischoff. Pro svůj návrh studovala techniku dřevorytů a s její pomocí vytvořila pestrobarevné výjevy fantastických zvířat, příšer, přírodních úkazů a nadpřirozených bytostí. Svě umělecké ztvárnění pojmenovala jako „Bischoffův barevný tanec“. Aktuálně se hledají vhodné umělecké návrhy na objednaných 49 elektrobusech od společnosti Irizaru.

Na štrasburských tramvajích zanechal svůj rukopis například architekt Luc Schuiten. Ve své umělecké tvorbě se zabývá syntézou ar-

chitektury a vegetace. V roce 2015 vystavoval své návrhy v továrně Shadok ve Štrasburku. Jeho ztvárnění lesa s vyskakujícími výhonky symbolizující ekologii a šetrné zacházení s přírodními zdroji bylo natištěno na fólii o velikosti 350 m<sup>2</sup> a následně nalepeno na vybrané štrasburské tramvaje. Luc Schuiten ve spolupráci se svým bratrem, známým komiksovým výtvarníkem Francoisem, navrhl také pro bruselské tramvaje polepy s motivy rostlin.

V roce 2018 zavítali do Štrasburku newyorští umělci Patrick Miller a Patrick McNeal známí pod přezdívkou FAILE. K 20. výročí Muzea moderního a současného umění navrhli polepy na fasádu místního muzea a tramvaj. V roce 2019 při příležitosti prodloužení tramvajové linky E do čtvrti Robertsau L'Escale se tramvaje proměnily v kvetoucí zahradu. Tato oblast byla v minulosti využívána pro pěstování zeleniny. Návrh poskytla výtvarnice Lisa Si Scale neboli Missy.

Místní dopravní podnik podporuje i streetartové umělce. Během uměleckých streetart festivalů jako byly „NI-Contest“ nebo „Colors Urban Art“ nabídlo město k dispozici vybrané plochy budov k posprejování. V některých tramvajích a vlacích byly cestujícím zase předváděny pětiminutové hudební a divadelní šoty v rámci události „Tram C comme Cultur“, na kterých se podílela místní opera společně s národním divadlem a vybranými hudebními školami.



LISA SI SCALE ALÁ „MISSY“ A JEJÍ KVETOUČÍ ZAHRADA NA TRAMVAJI  
ZDROJ: LISA-DISCALA.FR



BISCHOFFŮV BAREVNÝ TANEC OD JEANNE BISCHOFF  
ZDROJ: GRAPHIBUS.FR

# KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

## Větrání motorových vozů

V roce 1923 Ringhofferovy závody řešily celou řadu detailů – například zda má mít vůz větrací nástřešek, nebo má být větrání interiéru řešeno jiným způsobem, například pomocí větracích okének nad okny, případně vyklápěním oken kolem spodní hrany dovnitř vozu. V úvahu připadalo také větrání vozů pomocí střešních ventilátorů, ale jako nejsnazší řešení se zvažovalo částečné spouštění ..... (dokončení v tajence), tak jako tomu bylo u železničních vozů.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 31. října 2021** na adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – hever COMPASS, další dva tričko „Mazačka“ a drobné reklamní předměty.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 9/2021 zněla: **dubových a bukových sloupků**.

Hlavní cenu – sadu nožů Bergner – získává: **Marek Vančura**, tričko „Mazačka“ a drobné reklamní předměty získávají: **Milan Bejček** a **František Valeš**. Blahopřejeme.

# Hlavní cena: Hydraulický hever COMPASS

IDEÁLNÍ POMOCNÍK DO DOMÁCÍ DÍLNY. TENTO HEVER SE NEZALEKNE HMOTNOSTI 2000 KG, S ROZMEZÍM ZDVIHU OD 135 DO 342 MM. SNADNÝ PŘESUN HEVERU OBSTARÁVAJÍ ZABUDOVANÁ KOLEČKA. POKUD SE TEDY CHYSTÁTE MĚNIT KOLA SAMI DOMA, S HEVEREM COMPASS TO PŮJDE SKORO SAMO.



	MLOK	BUDOVA ZE SKLA	ZN. INDIA	NĚM. PŘED-LOŽKA (Z)	DRUHOVÁ ČÍSLOVKA	STRANOU	TYP HUDEBNÍ NAHRÁVKY	ZN. KREMIKU	TAHLE	HOLKAČKA	KNEŽ	LATINSKÁ SPOUKA	PŘED-LOŽKA	ZPR. OTORINO-LARYNGO-LOGIE	SOPEČNÉ MAGMA	FLISKA-VICE
LYŽE				FERMIT						NA LIBOVOL-NĚM MÍSTĚ						
NITRID HUNĚJKU				DÍLO T. MORÁ 2. část tetenky						EVANGELIK INIC. SMOLLAČKA						
RÍMSKÝ 51			OBEC U BEROUNA UNĚLÝ JAZYK				NĚM. STUDENÝ	BLÁBOL SLOVEN-SKÝ ZPĚTEČNÍK				DRÖBNE ČASTEČKY	RÍMSKÝ 56			
JEZERO V TUL-RECKU				LÉKAŘSKÝ PŘÍSTROJ								SLOVEN. SPOUKA	ENSTEJ-NOVÝ INICIA-LY BOKRANÝ			
ANGL. VÝROBEVO				OBLOUŽ-NĚNÍ (ZÁST)					KOŽNÍ CHOROBA					ZAHRADNÍ ROSTLINA	SPZ TRUTNOVA	
STAROE-GYPTSKÝ ESMI SLUNCE				BULHÁR. KRAJ	MARNO-TRATNÍK	POPĚVĚK SCEDIT		KOMPL. KOVANÝ PROCES	VZÁCNOST NEVYHL-BOVAT							
SPZ NITRY			STLAČO-VAT	1. část tetenky									3. část tetenky	OTO-SLOVJE BOLESTI AMINOGEN-ZEN		
SLOVEN. STAVĚNÍ				DUŠE BOHA V UGROFN. MYTOL.			KDESI	ZAPOR.		ŠPAŇ. ČLEN	DĚLNÍK VE FLORENT-SKÝCH MANUFAK-TURÁCH	ČÁSTI OČI				
ZKRATKA NUKLEOVÉ KYSELINY				ČÁST KLATOV 1000 KG				JEZERO V AUSTRÁ-LII				ŠPAŇ. EKSKRA-LOVNA				RUSKY JAK
	NOVÉHO ZELANDU	ČÁSTI MĚSTA PLANETKA					INDONÉS. OSTROV	VELKÁ SOVA				ANGL. NOREK ZN. JEDNOTKY ENERGIE				
ČESKÝ HEREC							GERMÁN			ČEPEL (ZÁST)						
ZPUSOBIT ÚRAZ							DYŠNA			ŠILENEC						
MAĎARSKÁ ŘEKA							NAŠ BIVĚLÝ HÁZEKÁŘ			SKUPEN-SKÝ STAV HMOTY						

Výherce nemá na cenu právní nárok. Uvedené ceny mohou být nahrazeny adekvátním výrobkem či službou.



## TO NEJLEPŠÍ Z NĚMECKA

Již od roku 2006 se každoročně otevírají brány festivalu německy mluvených filmů **Das Filmfest**. Nejinak tomu bude i letos. Filmová přehlídka proběhne od 20. do 26. října 2021 v pražských kinech Lucerna a Atlas. Pravidelně přináší výběr aktuálních snímků z Německa, Rakouska a Švýcarska. Ať už se jedná spíše o mainstreamové záležitosti pro „většinové“ publikum, dokumenty nebo třeba a snímky, které sklídily úspěch na mezinárodních filmových festivalech. Akce představuje českým divákům i takové filmy, které by pravděpodobně cestu do zdejších kin hledaly jen s obtížemi, a zároveň nabízí i inspira-tivní setkání se zástupci evropské kinematografie. Podrobnější informace o programu či jednotlivých filmech nabízejí internetové stránky [www.dasfilmfest.cz](http://www.dasfilmfest.cz).

## DO FANTAZIE A JEŠTĚ DÁL

Až do 29. prosince 2021 lze v hale číslo 17 Pražské tržnice v Holešovicích navštívit výstavu nazvanou **Imaginárium**. Výstava je živou instalací, která přináší autentický zážitek malým i velkým, dětem i dospělým. Návštěvníkům představuje hravý i tajuplný divadelní a výtvarný svět a láká na výpravu do světa tvůrčí fantazie. Je zaměřena jako pocta představivosti, dovednosti a tvořivosti. Intenzivní spoluprací pestré a velmi různorodé skupiny výtvarní-ků se Imaginárium zabydluje v každém místě, v každém prostoru nově a originálně. Nabízí mnohá překvapení, zákoutí, dobrodružná setkání a pří-běhy zakleté v divadelních dekoracích, loutkách, fotografiích, objektech, hračkách, vynálezech, „hejblátkách“ a interaktivních předmětech. Mimo-chodem, kupříkladu v dánském Silkeborgu ji přibližně za tři měsíce zhlédlo přes deset tisíc návštěvníků. Více na stránkách [vystavaimaginarium.cz](http://vystavaimaginarium.cz).

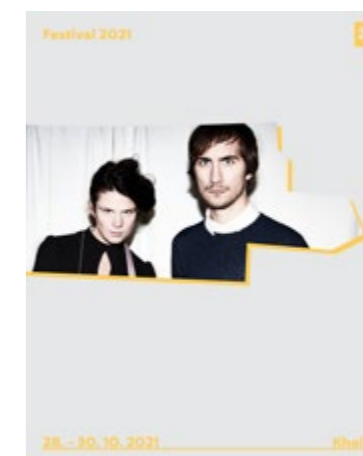


## NA ŽIŽKOV NEJEN ZA ŽENAMI

Desátý ročník multikulturního a multižánrového festivalu Žižkovská noc byl připraven už dvakrát, avšak dosud neproběhl. Pandemie zhatila jak původně plánovaný termín, tak i ten náhradní na podzim 2020. Doba, v níž nelze s jistotou plánovat jednotlivé akce, vedla pořadatelský tým k radikální proměně aktivit pod hlavičkou Žižkovské noci, k rozproštění akcí do delšího časového horizontu a občas i mimo Žižkov.

Každopádně ale tradiční srdce Žižkovské noci tepe dál a 10. ročník je naplánován na 28. – 30. října 2021. Nabídne nejen hudební program, ale i divadlo, performance či přesahy do literárních sfér. Z pestrého hudebního programu lze upozornit kupříkladu na domácí kapely Khoiba a teepee proplouvající mezi indie, alternativou a náznaky mainstreamu. Zajímavostí jistě bude návštěva norského expresivního voka-listy Sturleho Dagslanda. Svá vystoupení mají v plánu postpunková němečtí Bleib Modern, bristolské duo Giant Swan, ukrajinská rapperka Alyona Alyona nebo třeba Martin Khanja (aka Lord Spike Heart) a Sam Karugu – členové projektu Duma z ugandského kolektivu Nyege Nyege zaměřující se na progresivní africkou elektronickou scénu.

Za česko-slovenskou hudební scénu můžeme uvést například slovenskou interpretku a producentku Katarzii, postpunkové Plusminusnula, západo-českou kapelu Povodí Ohře, temné country kovboje Frankie & The Deadbeats, slovenské punkrockové klasiky Konflikt, pražské metalové Mindwork nebo poměrně zřídka vystupující emocoreové Esazlesa. Více na stránkách [www.zizkovskanoc.net](http://www.zizkovskanoc.net).



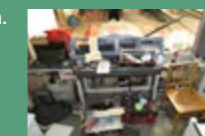
## ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději **do neděle 31. října 2021** na e-mailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou) a můžete získat: sadu výročních brožur, tričko „Nostalgie MHD“ a stylovou roušku s motivy MHD.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 9/2021 zněla: **Průkopnická souprava**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a tričkem „Nostalgie MHD“, stylovou rouškou s motivy MHD a výběrem výročních brožur areálů DPP odměněn: **Matěj Pick**.



FOTO  
KVÍZ



# Nadhled s DP kontaktem

Objednejte roční zasílání časopisu pro sebe či známé pouze za cenu poštovního a získáte 2 vouchery k návštěvě 7 pražských věží

**12 DP kontaktů**  
a **7 věží**  
za **1 korunu**  
denně

**Prvních  
10 předplatitelů  
získá 2 vouchery  
na prohlídku  
7 pražských věží**



## Co získáte?

- Tradiční časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, který:
  - přináší původní texty a fotografie z dění v největším dopravním podniku v ČR
  - vychází 26. rokem a je nositelem řady prestižních ocenění
- 7× jiný pohled na Prahu díky výstupu na: Staroměstskou radnici, Petřínskou rozhlednu, Prašnou bránu, Malostranskou a Staroměstskou mosteckou věž, Svatomikulášskou městskou zvonici a Novomlýnskou vodárenskou věž

Objednávejte na [fanshop.dpp.cz](http://fanshop.dpp.cz)

