

11 | 2022
ročník 27



T3 ŠEDESÁT LET NA KOLEJÍCH
ENERGETICKÁ KRIZE OČIMA MHD
KDYŽ JE DISPEČEREM RÁD. CELOŽIVOTNĚ

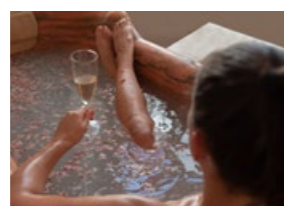




ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

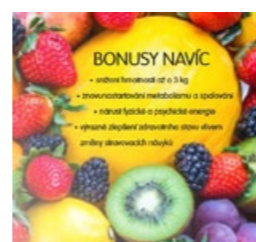
Prohřejte se v lázních

- Lázně Libverda ležící 25 km od Liberce
- Sauna, whirlpool, bazén, biliard, kuželky, masáže, fitness centrum
- Wellness pobyty ve SPA se slevou 10 % + 3 bonusy
- Léčebná kúra po covid-19 s celkovou regenerací těla
- Nabídka a kompletní ceník na intranetu DPP



Komplexní analýza těla

- Zjištění aktuální kondice
- Procenta vody v těle, svalová hmota, procenta tuků, metabolický věk apod.
- Zjištění potřeb vašeho těla a sestavení výživového programu
- Pro zaměstnance DPP a jejich rodinné příslušníky je celá analýza zdarma
- Více informací na intranetu DPP



Kopírujeme, tiskneme, razítkujeme



- Copy centrum Hacopy v OC Park Hostivař
- Barevné i černobílé kopírování, velkoplošný tisk, kancelářské potřeby
- 15% sleva na všechny služby
- Rychlá a precizní práce
- Široký sortiment kancelářských potřeb

Masáže Reiki a Shiatsu



- Pro všechny unavené, ve stresu, přetížené s bolestmi zad
- Energetické masáže, které nastartují váš vnitřní uzdravující systém
- Sleva 10 % z ceníkových cen
- Pro všechny s chronickými zdravotními problémy
- Nutné objednat se dopředu

Podpora podnikání

- V rámci bezplatného poradenství možné řešení problémů: dluhy, návrhy na oddlužení, finanční gramotnost či základní právní poradenství
- Diskrétní probrání životní situace
- Příprava veškerých podkladů
- Vysvětlení, jak bude řešení vašich problémů probíhat
- Kontakty na intranetu DPP



Laser game Mercuria

- Pobočky Holešovice, Braník a Na Příkopcech
- Sleva 10 % na laser game
- Sleva nejen pro zaměstnance, ale i celou skupinu
- Designově propracované arény
- Desítky různých módů a hudebních kulís



Slevy uplatníte předložením zaměstnaneckého průkazu, případně způsobem uvedeným u nabídky. Kompletní přehled a pravidla využití zvýhodněných nabídek naleznete na intranetu DPP v sekci Benefity.

S dotazy se můžete obracet na oddělení Benefitů a služeb pro zaměstnance na tel.: 296 195 038, e-mail: 500310@dpp.cz

PŘIŠLO OD CESTUJÍCÍCH

4

AKTUÁLNĚ

- 5 PRAŽSKÉ VOZY SMĚR UKRAJINA
- 6-7 AKTUALITY

BEZPEČNOST

- 8 ODBORNÁ PŘÍPRAVA OPĚT V NUZICÍCH

PORTRÉT

- 9-11 KDYŽ JE NĚKDO DISPEČEREM RÁD. CELOŽIVOTNĚ

BOZP

- 12-13 NAHLÉDNĚME POD ZKRATKU OOPP

PROFIL

- 14-16 OTVÍRÁME DVEŘE PRO KVALITNÍ STUDENTY

PEL-MEL

- 17 OKNO Z DOPRAVNÍHO SVĚTA

TÉMA

- 18-19 ENERGETICKÁ KRIZE OČIMA VEŘEJNÉ DOPRAVY

KALEIDOSKOP

- 20-21 HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

VÝROČÍ

- 22-29 70 LET TRAMVAJÍ KONCEPCE PCC V PRAZE
60 LET TRAMVAJÍ T3 - 9. DÍL: TRAMVAJ T3 ŠEDESÁT LET NA KOLEJÍCH HLAVNÍHO MĚSTA

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

- 30-32 VARŠAVSKÉ METRO ROSTE

FOTOGRAFIE MĚSÍCE

- 33 NEUVĚRITELNÁ PODOBA
- 34 ZÁBAVA
- 35 KULTURA / KVÍZ

Foto na titulní straně: Petr Hejna
Miloslav Husar, dispečer

DP kontakt

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

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

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědný redaktor: Zdeněk Bek

Redakční rada

Místopředseda: Daniel Šabík, Členové: Dagmar Asztalosová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Lubomír Cabelka, Vít Čechmánek, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Ondřej Láška, Robert Mara, 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: 27. října 2022

NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na:
www.dpp.cz/dp-kontakt nebo si načtete QR kód.
Objednat zaslání je možné na fanshopu DPP.
Přetisk jen se svolením redakce.

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





Touto cestou chci pochválit řidiče na lince 167 Nemocnice na Homolce – Na Knížecí číslo autobusu 6640, který dnes odvedl vzorovou jízdu autobusem. Byla radost svést se dnes ráno bez zbytečného zrychlování a brzdění. Byla to krásná plynulá jízda, za kterou jsem na konečné zastávce poděkoval panu řidiči. Víc takových řidičů by byla krásna.

Z odpovědi:

S obsahem podnětu jsme seznámili vedení garáže, kam je dotčený řidič pracovně příslušný. Vedoucí garáže tomuto zaměstnanci poděkoval za profesionální přístup a dobrou reprezentaci naší společnosti.



Chtěla bych vás požádat o vyřešení problému s opakujícím se nedodržením jízdního řádu. Už po několikáté nevyjela tramvaj z Holyně v 7:47. Na světelné tabuli svítí čas, který se vzápětí změní na úplně jiný, a tramvaj si jede, jak chce. Dnes jely potom dvě za sebou. Ta zpožděná a hned za ní ta, která měla jet 7:56. Ta zase jela dřív. Takže spoléhat se na nějaký čas nelze. Děkuji za kladné vyřízení.

Z odpovědi:

Prošetřením záznamů bylo zjištěno, že zmiňované nepravdelnosti na lince č. 5 nebyly způsobeny DPP. Dne 16. 9. 2022 byly odjezdy spojů linky č. 5 z Holyně ovlivněny mimořádnou událostí (nehodou linky č. 24 s nákladním autem a následným narušením dopravy v oblasti Masarykovo nádraží – Hlavní nádraží – Václavské náměstí), kde DPP nebyl viníkem. Spoj s odjezdem v 7:47 hod. přijel na konečnou Holyně se zpožděním cca 11 minut. Po nezbytných manipulacích pokračoval ihned zpět do centra se zpožděním cca 9 min. Následující spoj byl v konečné zastávce zpožděn o cca 5 min. a směrem do centra odjel se zpožděním cca 2 min., nikoli napřed. Elektronické informační panely zobrazují odjezdy dle aktuální známé polohy tramvaje. Při zastavení provozu tak může dojít ke skokové změně zobrazeného času. Děkujeme za pochopení a omlouváme se za nepříjemnosti.



V sobotu 17. září v 05:19 (odjezd 05:20) ve stanici metra Křižkova směrem Zličín došlo k tomu, že metro, na které spoléhám a vozí mne do práce, odjelo o více jak minutu dříve. Byl jsem na odjezdu s předstihem o jednu minutu a metro již bylo v tunelu. Děkuji vám za pochopení a přijetí stížnosti.

Z odpovědi:

Dle prověření záznamů strojvedoucí odjel ze stanice Křižkova ve směru Zličín v 5:19:30 hodin, což je o 30 sekund dříve oproti jízdnímu řádu. Při šetření bylo zjištěno, že se strojvedoucí přehlédnul v JŘ. Toto pochybení bylo strojvedoucímu jeho přímým nadřízeným důrazně vytknuto a byl poučen o nutnosti striktně dodržovat jízdní řád. Za nepříjemný zážitek při cestování se omlouváme.



Poslední dobou se hodně mluví o nutnosti šetřit energie, jak kvůli rostoucím cenám, tak životnímu prostředí. V pátek, v 7 ráno, byl už docela krásný den, teplota 12 stupňů. V tramvaji číslo 17 (9118), směr z Modřan do centra, byla rozsvícená všechna světla a zapnuté topení. Upozorněte, prosím, své zaměstnance na tuto problematiku, není to ojedinělý případ.

Z odpovědi:

Podání prošetřil příslušný vedoucí pracovník a s řidičem je projednal v rámci pracovního



PRAŽSKÉ VOZY SMĚR UKRAJINA

Dohromady 20 tramvají a 2 autobusy daruje DPP ve spolupráci s Prahou a neziskovou organizací Člověk v tísni na Ukrajinu. Všechna darovaná vozidla jsou provozuschopná. Tramvaje budou sloužit veřejně dopravě v Charkově a autobusy ve městě Chmelnický. K listopadu proběhly již tři dodávky tramvají T6A5, a to vždy po čtyřech kusech (26. října, 3. a 16. listopadu 2022). Kamionovou přepravu a veškeré celní formalities si zajišťuje obdarovaná strana.



Foto: Ondřej Kubát



Foto: Ondřej Volf



Dobrý den, chtěla bych moc poděkovat zaměstnancům metra ve stanici metra Vyšehrad, že mi našli a schovali moje sluchátko, které mi spadlo do kolejí. Nebyly nejlevnější, takže mám radost a vážím si toho.

Z odpovědi:

Ochota a profesionální přístup provozních zaměstnanců vůči cestujícím je prvořadou snahou jednotky Provoz Metro. Věříme, že naše úsilí bude i nadále přinášet kladné výsledky.



Na tramvajovém voze č. 8077, který dnes okolo 8. hodiny ranní vyjžděl ze zastávky Radlická na lince 7, se otevírá za jízdy jedno křídlo zadních dveří, typicky při zpomalování. Tramvaj typu T3.

Z odpovědi:

Na uvedeném voze vznikla technická závada na pohonu dveří, řidič nárokoval přes provozní dispečink opravu nebo operativní výměnu vaku v zastávce Bohemians, která následně proběhla.

Tramvaje a autobusy DPP věnované na Ukrajinu:

Tramvaje T3SUCS – celkem 5 vozidel
• ev. č.: 7144, 7191, 7256, 7262 a 7282

Tramvaje T6A5 – celkem 15 vozidel
• ev. č.: 8611, 8637, 8658, 8670, 8679, 8682, 8695, 8704, 8711, 8716, 8731, 8739, 8744, 8747 a 8748

Autobusy – celkem 2 vozidla
• Městský autobus Karosa B951, ev. č. 4109
• Městský kloubový autobus Irisbus Citelis 18M, ev. č. 6599

Výběr komponentů, které byly z tramvají demontovány

- Přední a zadní spřáhlo
- Boční plenty nad podvozky
- Pantograf
- Výzbroj na střeše vozu (stahovák,bleskojistka, anténa apod.)

Veškeré demontované díly byly uloženy do interiéru vozů.



VYKLÁDKA JEDNÉ Z PRAŽSKÝCH TRAMVAJÍ V CHARKOVĚ
FOTO: DMYTRO LIPOVIY

Nový ekonomický ředitel DPP

Vítězem výběrového řízení na pozici ekonomického ředitele Dopravního podniku se stal Jiří Pařízek, který nastoupil do své funkce 14. listopadu 2022. Výběrové řízení na tuto pozici vypsal DPP na základě žádosti akcionáře 23. srpna 2022. Přihlásilo se do něj celkem 23 zájemců, přičemž do finálního kola postoupili čtyři kandidáti. Jiří Pařízek (1959) po většinu své pracovní kariéry působil na manažerských pozicích zaměřených na ekonomiku a personalistiku. Od roku 2015 až doposud pracoval v DPP jako vedoucí odboru Benefitů a péče o zaměstnance. V letech 2012–2015 byl radním hl. m. Prahy pro oblast dopravy a současně předsedou výboru pro dopravu zastupitelstva hl. m. Prahy. Kromě toho byl od srpna 2011 členem a od roku 2012 do roku 2014 předsedou dozorčí rady DPP. V předchozím období po zhruba 16 let zastával pozici ekonomicko-personálního náměstka Divize Autobusy DPP a předtím pozici vedoucího odboru ekonomiky a hospodářské správy koncernového podniku Zemědělské zásobování a nákup. Jiří Pařízek je absolventem Fakulty řízení Vysoké školy ekonomické v Praze. (red)



DPP na přehlídce čisté mobility

Dopravní podnik je pravidelným účastníkem veletrhu e-SALON. Při letošním ročníku představil služby Infocenter mj. s aktuálními propagačními předměty, které najdete i na stránkách fanshopu. Zajímavou prezentací měla i Střední průmyslová škola dopravní a její studenti, kteří se přišli pochlubit celou řadou cen ze soutěží s vodíkovými autíčky. Vedle závodních modelů přivezli také autentický tramvajový trenažér, na kterém si všichni návštěvníci mohli vyzkoušet řízení tramvaje v provozu. Díky velkému monitoru bylo jednoduché se do jízdy vnořit. Pro všechny, kteří přemýšlejí o své budoucnosti a zajímá je práce v dopravě, zde byla připravena prezentace náborového oddělení DPP. Kolegové řidiči



předávali návštěvníkům veletrhu všechny potřebné informace, ale také své postřehy z každodenního provozu. Zastoupení na stánku mělo i Muzeum MHD, které poskytlo trolejbus Škoda 8Tr z roku 1959. (vh)

PLATNOST POUKÁZEK



Před koncem kalendářního roku je vhodné si ověřit platnost papírových kuponů i kreditu na elektronických poukázkách.

Papírové poukázky na stravování vydané:

- v období 1. 1. 2022 – 31. 8. 2022 mají platnost do 31. 12. 2022,

- od 1. 9. 2022 mají platnost až do 31. 12. 2023 – tzn. 16 měsíců.

Informaci o platnosti kreditu na stravenkové kartě nalezne zaměstnanec v detailech svého účtu Sodexo. V případě dobití kreditu:

- v období 1. 1. 2022 – 31. 8. 2022 je jeho platnost do 31. 12. 2022,
- od 1. 9. 2022 je jeho platnost až do 31. 12. 2023 – tzn. 16 měsíců.

Při použití stravenkové karty se automaticky odečítá kredit s nejkratší dobou platnosti. (red)

AKTUÁLNĚ

ZASEDÁNÍ EKONOMŮ V PRAZE



Hlavní město hostilo ve dnech 5. až 6. října 2022 zasedání odborné skupiny Ekonomika (OSE), která je poradním orgánem Sdružení dopravních podniků ČR. Za DPP se zasedání zúčastnil Marek Polický, Miroslav Choutka a Markéta Choutková. Členové skupiny se zabývali ekonomickými dopady způsobenými nárůstem cen energií a pohonných hmot a v neposlední řadě pak vlivem těchto dopadů na investiční strategie jednotlivých dopravních podniků a způsoby jejich financování. OSE projednala v rámci stálé agendy vývoj základních ekonomických parametrů jednotlivých dopravních podniků v ČR a byly prezentovány hospodářské výsledky za 1. pololetí 2022 včetně zhodnocení dopadů významného nárůstu cen energií do jejich hospodaření. V rámci komplexního programu jednání se uskutečnila také návštěva ochranného systému metra a Muzea MHD Střešovice. Další jednání se uskuteční na jaře 2023 v Ústí nad Labem. (da)

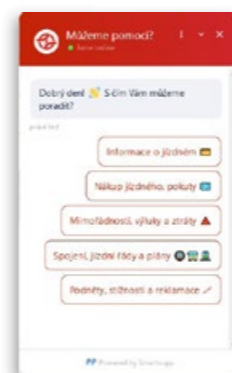
Z JEDNÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

Ke svému dvaadvacátému zasedání v tomto roce se představenstvo Dopravního podniku sešlo 8. listopadu. Představenstvo projednalo mj. závěrečnou zprávu k insourcingu tepelného hospodářství, informaci o změnách v PPTČ a přijetí Protikorupčního programu, požadavek na prověření bezpečnosti provozu při výjezdu z tramvajové smyčky Depo Hostivař a informaci o aktuálním stavu kolektivního vyjednávání.

Dozorčí rada DPP na svém letošním dvanáctém zasedání 2. listopadu projednala majetkoprávní záležitosti z představenstva a plnění stanovených cílů technického ředitele – Povrch pro rok 2022. Byla seznámena mj. s informací o připravovaných novostavbách v tramvajové síti, s návrhem změny stanov DPP, s informací k projektům informačních panelů a dále se zprávou o změnách v PPTČ a přijetí protikorupčního programu a také se zprávou z interního auditu ve věci prověření obchodního projektu Nové Holešovice. V personální oblasti byla dozorčí rada informována o volbách členů dozorčí rady volených zaměstnanci a o kolektivním vyjednávání. (red)

AKTUÁLNĚ

Chatbot na webu DPP



Od konce října 2022 je na webu DPP nově k dispozici chatbot, pomocí kterého mohou návštěvníci získat informace o podmínkách cestování, tarifu a dopravě v PID. Chatbot je v provozu nonstop, v pracovních dnech od 7:00 do 19:00 navíc umožňuje vyřešit komplikovanější požadavky on-line s operátory Infocenter DPP. Chatbot, který naleznete v podobě červené „bubliny“ v pravém dolním rohu webu, slouží zejména k rychlejší a efektivnější komunikaci. V následujících měsících budeme funkčnost a možnosti chatbota dále vylepšovat a optimalizovat. (red)



Foto: DPMB

Tramvaj K2 přijede ještě letos

Brněnský dopravní podnik dokončuje práce na renovaci tramvaje K2 pro DPP. Zaměstnanci ústředních dílen DPMB vrátili po 14 měsících tramvaji K2 původní podobu z roku 1977, tramvaj také dostala nové evidenční číslo 7000. Následovat nyní bude prosincový převoz do Prahy, kde tramvaj absolvuje další zkušební jízdy a technickobezpečnostní zkoušku. Historie tohoto vozu sahá do roku 1977, kdy byl vyroben v závodě ČKD Tatra Praha. Odtud putoval do Bratislavy jako zácvikové vozidlo pro řidiče, kde sloužil až do roku 2009. Dvoučlánkové tramvaje K2 jezdily v Praze pouze v rámci výrobních zkoušek v letech 1965–1966. „Ká-dvojka“ č. 7000 bude využita jak na nostalgické lince č. 23, tak i na historické č. 42, s prvním vypravením DPP počítá v průběhu prvního čtvrtletí příštího roku. (red)

Operátor ICT prodlužuje platnost Lítačky

Všechny karty Lítačka, kterým končí platnost v roce 2023, budou automaticky v databázi provozovatele prodlouženy, a to o 3 roky. Cestující nebudou muset provést žádný úkon. Cestujícím, kterých se původní konec platnosti v příštím roce bude týkat, budou rozesílány informační e-maily a SMS zprávy. Podrobné informace týkající se prodlužování platnosti karet budou komunikovány na webu Operátora ICT, sociálních sítích Lítačky a rovněž i na výdejních místech Lítačky v Praze a Středočeském kraji. (red)



Foto: Archiv DPP

Z Dejvic se vyjelo před 90 lety

Byla sem převedena část autobusů garáže Pankrác a nahradila garáže ústředních dílen v Rustonce. Kdo? Garáž Dejvice, otevřená 19. prosince 1932, tedy přesně před 90 lety. Základem areálu se stala garážovací hala rozčleněná do dvou hlavních prostorů – dvorany a umývárny. Dvorana má téměř čtvercový půdorys bez vnitřních sloupů. Nosnou konstrukci střešky tvoří tři příhradové vazníky o rozpětí 68,4 m parabolického tvaru, čímž dodávají střeše charakteristický tvar. Šlo ve své době o jednu z největších střešních konstrukcí v Evropě. Pro parkování autobusů byl zvolen kartovitý způsob pod úhlem 45°. Do garáže bylo možné umístit až 102 autobusů. Provoz byl v Dejvicích ukončen 4. prosince 2004, hala se zachovanou střešou dnes slouží jako parkoviště Kauflandu. (red)

PĚVECKÝ SBOR DPP ZVE NA KONCERT



Foto: Petr Hejma

Pěvecký sbor po více než dvouleté nucené pauze uspořádal v květnu letošního roku koncert v kostele sv. Martina ve zdi. Od září se začal připravovat na vánoční období. Členové společně strávili víkendové sborové soustředění v hotelu v Třebízi, kde pilovali skladby, které společně zazpívají na dvou hlavních akcích, a to na adventním a vánočním koncertě. Adventní koncert se bude konat 19. prosince 2022 od 18:30 hodin v kostele sv. Petra na Petřském náměstí v Praze na Novém Městě. Zazní hlavně díla duchovní, na varhany nás doprovodí Soňa Kružíková. Pokud by někdo měl zájem s námi začít zpívat, rádi vás mezi sebe přivítáme. Hledáme nové členy do všech hlasových kategorií. Podrobnosti a kontakty najdete na sborových stránkách www.sbordpp.cz. Nový rok je skvělou příležitostí „naskočit do rozjetého vlaku“. (mp)



V NUZICÍCH PŘÍMO NA TERČ

NA PŘELOMU SRPNA A ZÁŘÍ SE V PROSTORÁCH LETNÍHO DĚTSKÉHO TÁBORA V NUZICÍCH SEŠLI ZA ÚČELEM ODBORNÉ PŘÍPRAVY ČLENOVÉ SBORŮ DOBROVOLNÝCH HASIČŮ DOPRAVNÍHO PODNIKU.



Jako již tradičně během 3 dnů porovnávají při plnění různých soutěžních disciplín své dovednosti nejen mezi sebou, ale i s družstvem složeným ze zaměstnanců Hasičského záchranného sboru DPP.

První disciplínou byl překážkový běh jednotlivců. Každý ze závodníků musí překonat bariéru s oknem, příčné břevno a následně spojit a roztáhnout 2 hadice, napojit je na rozdělovač a proudnici a doběhnout do cíle. K dalším úkolům patří provedení tzv. požár-

ního útoku v několika různých variantách, přičemž cílem bylo vždy co nejrychleji naplnit terče vodou. Hlavním rozdílem mezi disciplínami byl počet závodníků a druh čerpadla.

Mezi jednotlivci byli ze svých družstev nejrychlejšími závodníky Ondřej Wolf (HZS DPP), který byl zároveň nejlepším ze všech jednotlivců, Miroslav Borovička (JSDHP Kačerov), Igor Drenina (JSDHP Klíčov), Petr Svoboda (JSDHP Řepy) a Lukáš Netresta (JSDHP Vršovice).

Požární útok od cisternové automobilové stříkačky v družstvu 1+3 zvládli nejrychleji hasiči z Řep, požární útok od cisterny v družstvu 1+5 i od přenosné motorové stříkačky pak opanovali hasiči z Vršovic. Po sečtení všech časů bylo nejlepší dobrovolnou jednotkou družstvo z garáže Vršovice, celkové vítězství si odvezli hasiči z HZS DPP. ■

KDYŽ JE NĚKDO DISPEČEREM RÁD. CELOŽIVOTNĚ

ČKD, ČI ZPA? VE FINÁLE DPP. V PATNÁCTI LETECH TO JE MOŽNÁ TAKOVÉMU KLUKOVÍ Z PRAHY ÚPLNĚ JEDNO. ANIŽ BY TO TEHDY ALE TUŠIL, TŘETÍ VOLBA ZNAMENALA UPSÁNÍ SE DOPRAVNÍMU PODNIKU NA CELÝ ŽIVOT. JAKÝ TEN PROFESNÍ V PODÁNÍ MILOSLAVA HUSARA BYL?



Tak jak to tehdy vlastně bylo, pane Husare?

Bude to znít jednoduše. Nastoupil jsem 1. září 1968 do motolského učiliště k Dopravnímu podniku do učení, byli jsme celostátně první zkušební ročník pětiletého oboru s maturitou se zaměřením elektromechanik. Po třech letech jsem získal výuční list, dva roky jsem pak studoval na Střední odborné škole železniční, kterou jsem úspěšně zakončil maturitou.

Zaujala mě ta železniční škola...

Nástavbu nám jako novému oboru nikdo jiný tehdy nabídnout neuměl. Cítili jsme, že jsme takoví na okraji, i učitele z průmyslovky k nám posílali spíše za trest. Jako výhodu jsme viděli, že už nebyla povinná ruština, tak jsme si samozřejmě vybrali matematiku. A ta nás u maturity málem zahubila. Měli jsme na ni učitele jak z filmu Študáci a kantoři, přísného, staršího ročníku. Současné trendy matematiky ho ale asi dost míjely, takže u maturity jsme měli třeba problém spočítat úrok. Selským rozumem jsme k němu došli, ale nespočítali správným postupem. Ale škola mě neodradila, dostudoval jsem si ještě průmyslovku na silnoproud.

Když jsem 1. září 1968 nastoupil do učiliště, stáli jsme na dvoře motolské vozovny u dílen prvního ročníku. Panoval tu dril jak na vojně – ostříhané vlasy, nakrémované boty, čisté montérky, rozsvičky... Plánoval jsem tu být maximálně tři roky, pak složit maturitu a rychle pryč. Teď v říjnu jsem s kurzisty stál na stejném místě. Vidíte, uteklo 54 let, ohlíží se Miloslav Husar (70).

Pak už směřovaly vaše kroky na půdu Dopravního podniku?

Hned po získání výučního listu jsem nastoupil na vozovnu Pankrác jako elektromechanik. V třiašedesátém jsem šel na vojnu, po dvou letech se vrátil na tutéž vozovnu. Začal jsem ale brzy chodit na četnu mobilní údržby, kdy jsme s vozy Škoda 1203 vyjížděli na opravy tramvají do ulic.

To byl prvopočátek vaší tramvajové dispečerské dráhy?

Přišlo to brzy, ale pomohlo k tomu seznámení s činnostmi pohotovostních složek, což způsobilo můj pozdější zájem o tuto práci. Nastoupil jsem jako směnový technický



ASI JEN ROK PO VYUČENÍ JSEM BYL NA DENNÍ SMĚNĚ A PAK PŘEŠEL DO NEPŘETRŽITÉHO TURNUSU. ZVYKL JSEM SI NA NĚJ A VYDRŽEL V NĚM CELOU KARIÉRU, KONSTATUJE MILOSLAV HUSAR

dispečer na technický dispečink, který fungoval po boku dopravního dispečinku ve Washingtonově ulici nedaleko Václavského náměstí. Po sloučení obou dispečinků jsem pracoval na sále jako zástupce vedoucího směny nového provozního dispečinku. A od roku 1994 pak v pozici vedoucího směny.

Jak si můžeme chodit dispečinku z té doby představit?

Když jsem na technický dispečink nastoupil, sloužil jeden dispečer na sále a jeden na voze. Na sál se nikomu moc nechtělo, auto je auto. Mně bylo přes dvacet, ani já jsem nebyl výjimka, ale bohužel moc prostoru na výběr jsem nedostal, a tak jsem nastoupil rovnou na sál. Jako dispečink jsme se starali o troleje, koleje, výhybky, vadné vlaky. Takže jsme nebyli určeni primárně k nehodám, ale jako technická podpora provozu. K mimořádným událostem jsme vyjížděli pouze tehdy, pokud se dotýkaly technické závady.

Co tehdejší doba přinášela?

Z dnešního pohledu i zcela kuriozní situace. Tehdejší vedoucí po nás začal v jednu dobu požadovat zaznamenávání mimořádných událostí do grafů. Jako příklad uvedu, že jsme měli sledovat každé zpoždění z důvodu technické závady, které přesáhne 120 minut. Ne vteřin, ale minut... Prostě jiná doba.

Jak vzpomínáte na stěhování do budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti?

Stěhování na „céděčko“ byla velká sláva. Ale pamatuji se i na zábavné chvíle. Třeba když jsme měli dostat první elektronické telefony. Ve skutečnosti to byla velká plechová krabice, která uměla navíc jen na displeji ukázat číslo volaného. Tak to byly první stopy vědeckotechnického pokroku. Plachta, neboli denní přehled provozu, se ale dále psala se čtyřmi kopiemi na psacím stroji o šířce válce téměř jeden metr. Vyplňovala se oboustranně, a když jste si takhle v jednu hodinu v noci otáčel papíry a špatně vložil kopírky, tak jste začínal znovu a bylo do rána co dělat.



PŘES 18 LET JEZDIL JAKO HLAVNÍ VEDOUČÍ NA LETNÍ TÁBORY DPP. MILOVAL OBLAST KARLOVA ÚDOLÍ U ŠLUKNOVA. UVAŽUJE, ŽE BY SE V DŮCHODU VĚNOVAL KNIZE O CELOTÁBOROVÝCH HRÁCH

Jak si vás můžeme představit jako vedoucího směny?

Při vybírání kteréhokoli kolegy do své směny jsem vždy říkal, že nepotřebuji úplně nejlepšího odborníka, ale chci nejlepšího člověka. Požadoval jsem, abychom si vždy říkali věci na rovinu, což je pro mě zásadní. Tím pádem si i myslím, že i díky tomu mě nemuseli všichni kolegové za dobu mé kariéry mít rádi. Byl jsem vždy rád i za opozici v názorech. Podle mě jedině tak se může kvalita práce zlepšovat.

A vaše pracovní postupy?

Vedoucí směny sloučeného provozního dispečinku měl vždy funkci řídicí, manažerskou a komunikoval primárně s dispečinkem prvního stupně. Ve směně jsem vždy preferoval dobrý tým, proto jsem se snažil hledat vhodné kolegy jak na pozici technického dispečera, dnes vlakového, tak zástupce vedoucího směny, který má na starosti hlavně technické záležitosti. Zejména na dopravu jsem chtěl mít nejlepšího odborníka, který byl v kraji k máni, protože faktem bohužel

musíte s tramvají pravidelně jezdit! U mě to byl hendikep, který se při výkonu služby občas více či méně projevoval. To je nejspíš asi jediné, co bych u sebe v čase změnil. Proč? Jde o nenahraditelné zkušenosti z tramvajového provozu, jako jsou traťové poměry, jízdní doby a další. Dopravu nelze řídit pouze s naučenou teorií. Měl jsem ale štěstí na kolegy, které jsem v kariéře kolem sebe měl. Řídicí ústředna musí být dobře fungující tým, a když se to povede, funguje jak namazaný stroj.

Vedle pozice na dispečinku jste před lety přijal pozici vedení kurzů nových uchazečů...

Někdy od roku 1995 zajišťuji pro PDT všechny dispečerské kurzy. V současnosti už tu snad opravdu není jediný dispečer, který by neprošel tímto kurzem. Dříve měly formu „one man show“, později jsme přešli ke kolektivnímu pojetí, protože není dobré, aby frekventanti dva měsíce poslouchali jen jednoho člověka. V tyto dny právě probíhá opravdu už úplně poslední kurz, za který jsem zodpovědný.

rovým plánem, kde byla tramvaj s osobním vozem po nehodě. Nyní to probíhá tak, že posádka pohotovostního vozu předvede na místě akci, podruhé předvedou ten samý postup, ale zpomaleně a s komentářem. Napotřetí nehodu již frekventanti likvidují sami včetně sepsání Hlášení o mimořádné události.

Vypadá to, že jste se pro práci dispečera narodil...

Jsem ve znamení Vah, takže mám potřebu pořád něco analyzovat a plánovat. Pro mě je tím pádem práce dispečera ideální. Po celou dobu jsem odmítal nabídky na administrativní práci, i třeba na pozici vedoucího. Práci bych si tzv. nosil domů, nad vším bych totiž dlouho rozvažoval a udusilo by mě to. Tady je vše on-line, hned. Takže jediné, co jsem musel jako Váha zvládnout, bylo naučit se rychle rozhodovat.

Blíží se vám poslední směna. Na co budete nejvíce vzpomínat?



V ZÁJMU KAMERY ČESKÉ TELEVIZE BYL V ÚNORU 2019 PŘI SNĚHOVÉ KALAMITĚ

je, že jsem sice dělal dopravu celý život, ale opravdovým dopravákem jsem se vlastně nikdy nestal.

Zajímavé...

To máte tak. Auto jsem musel začít řídit až v 55 letech kvůli splnění pracovních podmínek. Řidičák tedy mám, ale nejzdím. Šel jsem na dispečink z depa a jako řidič tramvaje jsem nikdy nepůsobil a ani jako brigádník jsem nejzdil. Jako dispečer jsme ale museli každé dva měsíce tramvaj s cestujícími řídit, nyní je to jednou za půl roku. Když to přijde, mám k sobě vždy kolegu, protože pražský provoz je pro mě stresující, nechci riskovat... Jen po těch letech mohu zodpovědně říct...

Ano?

Je to možná paradoxní, že to říkám zrovna já, ale pokud chcete být dobrým dispečerem,



VE SMYČCE ŠPEJCHAR PROBÍHÁ ZÁVĚREČNÁ ČÁST KURZU DISPEČERŮ – NÁCVIK LIKVIDACE DOPRAVNÍCH NEHOD TRAMVAJÍ. PO ČTVRT STOLETÍ VEDENÍ KURZŮ MILOSLAV HUSAR UZNÁVÁ, ŽE INFORMACE JE ZA DVA MĚSÍCE V KURZU HODNĚ, ALE ZÁKLAD PROVOZU BY MĚL V PAMĚTI ZŮSTAT KAŽDÉMU

Jak se po čtvrt století kurzy vyvinuly?

Kurz dnes trvá skoro dva měsíce a má tři části. Úvod je ta nejméně populární část, tedy seznámení s předpisy, ale jejich znalost je povinná a všichni to musejí zvládnout. Před zhruba 15 lety jsme zavedli část, která by se mohla jmenovat vadné vlaky. Vlakový dispečer vyhradil jeden den na seznámení s každým typem vozu. Nepřehánáme to s technologickými podrobnostmi, ale seznamujeme je se základním vybavením, možnostmi manipulace na trati, aby vůz mohl pokračovat, zajištění tachografu, spojování a rozpojování jednotlivých typů.

A třetí část?

Tě říkáme Špejchar, kde ve smyčce cvičíme dopravní nehody. Začínali jsme nad papí-

Dispečink mi v životě přinesl spoustu hezkých zážitků i hodně bezva lidí kolem sebe. Bohužel, covid mi odebral hodně zájmů i kamarádů, s kterými jsem se dříve pravidelně vídal. Takže v poslední době se mi stali nejbližšími lidé z pracovního kolektivu. Ale síla a chuť se mě drží asi právě díky letním táborům, které jsem jen u DPP 18 let vedl a organizoval. Díky tomu jsem byl celý život obklopen mladými lidmi. A to mě celoživotně nabíjelo. Když jsem se pak sešel s vrstevníky, neměl jsem si ani s nimi moc o čem povídat. Bylo mi bližší řešit problémy spíš těch mladších. Mezi vrstevníky tak nemám moc kamarádů. Už teď vymyslím, co budu v důchodu dělat, abych měl stále nějakou náplň a povinnosti. ■



NAHLÉDNĚME POD ZKRATKU OOPP

JIŽ OD LISTOPADU LOŇSKÉHO ROKU DOŠLO KE ZMĚNĚ ČÁSTI LEGISLATIVY A VEŠLO V PLATNOST NAŘÍZENÍ VLÁDY Č. 390/2021 SB. O BLIŽŠÍCH PODMÍNKÁCH POSKYTOVÁNÍ OSOBNÍCH OCHRANNÝCH PRACOVNÍCH PROSTŘEDKŮ, MYCÍCH, ČISTÍCÍCH A DEZINFEKČNÍCH PROSTŘEDKŮ. POJĎME SI V TĚTO SOUVISLOSTI V KRÁTKOSTI PŘIPOMENOUT ZPŮSOB A POUŽÍVÁNÍ OOPP.

Základním kamenem problematiky OOPP je, že zaměstnavatel je povinen poskytnout zaměstnancům osobní ochranné pracovní prostředky. Tomu předchází řada kroků, které v tuto chvíli není potřeba zmiňovat, ale je to poměrně složitý proces, do kterého jsou vtaženy útvary napříč podnikem.

Osobní ochranné pracovní prostředky jsou prostředky, které musí chránit zaměstnance před riziky, nesmí ohrožovat jejich zdraví,

nesmí bránit při výkonu práce a musí splňovat požadavky stanovené zvláštním právním předpisem.

OOPP jsou prostředky určené k tomu, aby se jejich používáním zaměstnanci chránili před riziky, která by mohla ohrozit jejich život, bezpečnost nebo zdraví při práci. Za ochranné prostředky se považují také pracovní oděv nebo obuv poskytovaná zaměstnancům v prostředí, v němž oděv nebo obuv

podléhá při práci mimořádnému znečištění nebo opotřebení.

Zaměstnanci mají podle zákoníku práce povinnost používat OOPP, které jim zaměstnavatel zajistil pro bezpečný výkon práce. Každý typ OOPP slouží k jinému účelu, není proto nutné vždy nosit všechny poskytnuté OOPP. Konkrétní typy má zaměstnanec povinnost nosit v těchto případech:

OOPP pro ochranu dýchacích orgánů, jako jsou dýchací masky, polomasky a čtvrtmasky, brání vdechování částic (pevných i kapalných) nebo plynů. Měly by se tedy používat v prostředí, kde vznikají aerosoly a prachové částice. Typ masky záleží na velikosti těchto částic.

OOPP pro ochranu sluchu se používají na pracovištích, kde jsou překročeny hygienické limity hluku a vibrační stanovené v nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací. Používají se mohou mušlové nebo zátkové chrániče.

OOPP chránící oči by měly být používány v prostředí, kde jsou oči ohrožovány, například prachem nebo jinými pevnými částicemi, postříkem kapalin či optickým zářením. Zaměstnanci mohou mít buď ochranné brýle, nebo ochranný štít, a to podle potřeby chránit pouze oči, nebo celý obličej.

OOPP pro ochranu rukou a paží, které se využívají nejvíce, jsou rukavice. Ty mohou chránit proti styku s chemikáliemi, mikroorganismy nebo proti mechanickým rizikům, jako je prořezání, propíchnutí apod. Rukavice bývají označeny piktogramy, které popisují, proti kterému nebezpečí chrání.

OOPP pro ochranu nohou je speciální pracovní obuv. Pokud zaměstnanec pracuje v prostředí, kde hrozí uklouznutí na mokré podlaze, musí mu zaměstnavatel poskytnout protiskluzovou obuv.

OOPP pro ochranu těla je zpravidla použití montérek, ochranných pláštů, zástěr a dalšího oblečení (tričko, kalhoty, bunda), které zaměstnavatel poskytuje zaměstnancům, aby nedošlo k přílišnému ušpinění jejich vlastních věcí. Dále se může jednat o speciální obleky, které chrání proti plynům, prachu nebo proti potřísnění chemikáliemi (pevným, kapalným nebo i aerosolům) a biologickými činiteli. Vhodnost obleku do konkrétní situace je

Od hlavy až k patě

OOPP jsou důležitou a v mnoha případech nepostradatelnou součástí pro zajištění bezpečnosti a ochrany zdraví při práci. Zahrnují velké množství prostředků a pomůcek, které chrání různé části lidského těla od hlavy až k patě. Vlastní práce s nimi je ale o pracovní kázní a dodržování technologických postupů.



možné také zjistit podle piktogramů. Dále dle povahy vykonávané práce je vhodné reflexní oblečení, aby byli zaměstnanci vidět ve snížené viditelnosti v terénu. Existují i obleky proti mechanickému poškození.

OOPP by měly obsahovat návod na správné používání (například ochranných brýlí) a u některých OOPP je obzvláště důležité dát si pozor na to, jakým způsobem se nasazují a svlékají.

Pro používání OOPP je v podmínkách DPP vydána směrnice 2011-079 Poskytování osobních ochranných pracovních prostředků.

Na intranetových stránkách je k dispozici Katalog OOPP, který je členěn do skupin OOPP a pro objednání a vyzvednutí OOPP se používá aplikace PER_B Nároky na stejnojmenné a OOPP. Oba tyto elektronické nástroje spravují kolegové z Centrálních skladů.

Využitá legislativa:

- Zákon č. 262/2006 Sb. zákoník práce
- Nařízení vlády č. 361/2007 Sb. kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci
- Nařízení vlády č. 272/2011 Sb. o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací
- Nařízení vlády č. 390/2021 Sb. o bližších podmínkách poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, mycích, čistících a dezinfekčních prostředků

■ NÁHLED TITULNÍ STRÁNKY KATALOGU OOPP NA INTRANETOVÝCH STRÁNKÁCH DPP



Ptal se: Petr Ludvíček
Fotil: Petr Hejma

Střední
průmyslová
škola
dopravní, a.s.

ZŘIZOVATEL ŠKOLY



Dopravní podnik
hlavního města Prahy



OTVÍRÁME DVEŘE PRO KVALITNÍ STUDENTY

CO TRAMVAJ V ZASTÁVCE VOZOVNA MOTOL, TO DALŠÍ SKUPINA ZÁJEMCŮ O PROHLÍDKU VE ŠKOLE. PRÁVĚ TU PROBÍHÁ DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ, PRVNÍ NEJEN V TOMTO ŠKOLNÍM ROCE, ALE PREMIÉROVÝ I PRO LUKÁŠE SOBOTKU V ROLI NOVÉHO ŘEDITELE STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÉ ŠKOLY DOPRAVNÍ.

Ing. Lukáš Sobotka (38)

- absolvent České zemědělské univerzity, provozně ekonomické fakulty, studijní program Ekonomika a Management
- od roku 2015 učitelem odborných předmětů a lektorem rekvalifikačního kurzu Management na SPŠD
- od roku 2013 konzultantem vzdělávacích programů v oblasti realizace projektových žádostí pro soukromé a neziskové organizace

Pane řediteli, jaká esa máte v rukávu, ptají-li se rodiče vašich budoucích potenciálních žáků na to, čím je SPŠD jedinečná?

V pomyslném žebříčku vládne na prvním místě vazba na činnost Dopravního podniku. To je naše největší přednost. Následuje široká oblast projektů, které pro studenty připravujeme. Také se snažíme o vytvoření studijního prostředí, což je dnes velmi akcentováno ze strany metodiky MŠMT, tedy více než učení se nazpaměť umět se v množství informací orientovat, zpracovávat je. Mimo jiné proto, že mladí lidé nemohou vědět, jakou profesi budou za dvacet či třicet let vykonávat.

Množstvím projektů jste pověstní, asi nejznámější jsou vodíkové modely závodních aut...

Nabídkou projektů žáky více do dění ve škole zapojujeme, motivujeme, prostě vtahujeme do hry. Ano, příkladem může být elektro obor s dnes již populárním projektem vodíkových modelů aut. Ale může to být jakýkoliv další fyzický projekt, na který si žáci mohou doslova sáhnout. Mají pak reálný výstup z každodenní činnosti. Spouštíme projekt automatizované LEGO tramvaje T3, rýsuje se možnost využít novou lakovnu pro práci na reálných dílech, třeba pro DPP. Takže chceme jít více hravou a praktickou formou, říká se tomu dnes neformální výuka. Student si při zapojení do konkrétního projektu uvědomí, že získává přitažlivou formou povědomí o něčem, co by musel sám a déle získávat z literatury.

Opravdu máte na mysli stavebnici LEGO?

Pod heslem LEGO není jen 6+ absolvovali studenti oboru Provoz a ekonomika dopravy workshop s lektorem a mohli tak nahlédnout zcela jiným způsobem na možnosti kreativního řešení problémů. V rámci projektu LEGO tramvaje plánujeme, že žáci dopravních oborů zajistí stavbu modelu, elektro obory pak samotné rozhybání vozu, a to až s dosahem na jednoduchý dispečink. Na IT obory tak případnou autonomní řídicí systémy provozu. Snažíme se tak simulovat procesy v DPP, aby naši absolventi byli pro Dopravní podnik přínosem a měli našemu zřizovateli co nabídnout. I proto je důležité, aby se o projekty starali přímo studenti. My naopak chceme jít studentským aktivitám naproti, aktuálně například pořízení 3D tiskárny s cílem zahrnout je do výuky tak, aby absolventi získali kompetence v této inovativní oblasti a dokázali je pak nabídnout budoucímu zaměstnavateli, třeba v procesech údržby tramvají nebo autobusů. Nerad bych opomenul i zapojení našich žáků, při rozvíjení tradiční spolupráce s dráždanskou dopravní



KOMERČNÍ POJIŠTĚNÍ. JEDNA Z MATURITNÍCH OTÁZEK 4. ROČNÍKU OBORU PROVOZ A EKONOMIKA DOPRAVY SE ZAMĚŘENÍM NA LOGISTIKU A EKONOMIKU V MĚSTSKÉ DOPRAVĚ, KTEROU S ŽÁKY PROBÍRÁ LUKÁŠ SOBOTKA. JAK ŘÍKÁ, I JAKO ŘEDITEL CHCE PRO UDRŽENÍ KONTAKTU S CHODEM ŠKOLY UČIT NADÁLE

školou, která po několikaleté pauze způsobené pandemií opět funguje.

Zmínil jste lakovnu v prostorách dílen v Košířích. Můžete prostory přiblížit?

Jedná se o prostor Dopravního podniku, který využíváme pro odborný výcvik automechaniků, autotroniků, autoelektrikářů, klempířů, lakýrníků a zámečníků. V rámci reálných možností, tedy času a financí, jsme jako první krok po mém nástupu do funkce zrealizovali investici v podobě instalace nového lakovacího boxu. Ve spolupráci s odborem Technická správa objektů DPP se podařilo opravit vnitřní podlahové povrchy včetně výměny vnitřního vybavení, např. ponků potřebných pro odborný výcvik. Akce je pozitivní jak pro zaměstnance a žáky, tak pro marketing, protože můžeme v tuto chvíli nabídnout veřejnosti kvalitní pracoviště. Vzhledem k tomu, že demografická křivka jde nahoru, není to dnes ve školství tzv. boj o studenta, ale boj o kvalitního studenta a my k tomu přinášíme kvalitu i tímto pracovištěm odborného výcviku.

Jak se díváte na aktuální nabídku oborů SPŠD?

Považuji za výhodu, že už nyní je skladba oborů poměrně široká a vedle dopravních oborů můžeme nabídnout škálu technických a elektro oborů. Naopak již neotvíráme obor aranžér a můžeme tak pro další školní rok počítat s uvolněnou kapacitou tříd pro některý ze současnosti poptávaných oborů, zejména ze strany DPP. Na úrovni expertní skupiny (zástupci SPŠD a DPP – pozn. red.) chceme skladbu oborů revidovat, dokonce i uvažovat o oboru novém. Tam ale musí přijít povolení ze strany magistrátu a hlavně ministerstva školství.

A to je běh na dlouhou trať?

Ano, proto v tuto chvíli jdeme cestou profesních kvalifikací, kde můžeme uchazečům nabídnout poměrně pružnou cestu, jak v různých profesích dostat požadované úrovně. Například u zmíněného autolakýrníka jsou dvě dílčí kvalifikace – připravář a finální povrchová úprava – uchazeč po složení obou získá plnou profesní kvalifikaci a může postoupit



NABÍZÍME OBORY BLÍZKÉ UPLATNĚNÍ V DOPRAVNÍM PODNIKU, ŠKÁLU ŠKOLNÍCH PROJEKTŮ A ZÁROVEŇ PROSTŘEDÍ, VE KTERÉM SE UČITELÉ A ŽÁCI CÍTÍ PŘÍJEMNĚ, BYLA ČÁSTÁ ODPOVĚď ZÁJEMCŮM PŘI DNI OTEVŘENÝCH DVEŘÍ SPŠD

přímo k závěrečným zkouškám s cílem získat výuční list. Autorizace je otázkou zhruba roku, nyní jsme ve fázích příprav. V kontextu toho je takovou top cílovou představou, že část praktické výuky může uchazeč vykonávat přímo na pracovišti u zaměstnavatele (Dopravního podniku).

Posilujete tak vazby s Dopravním podnikem?

To je nit, která se vine celou naší činností. Profesní kvalifikace mají smysl v poměrně pružném „dodání“ požadovaných profesí Dopravnímu podniku. Má-li někdo určitou úroveň v oboru, může přistoupit k další profesní kvalifikaci. Plánujeme takto dále připravovat elektrikáře pro silnoproud, zámečnicka pro kolejovou vozidla a další profesní kvalifikace.

Jak vidíte dlouhodobě oboustranně smyslupnou spolupráci s vaším zřizovatelem?

Spolupráce se nyní odehrává primárně mezi námi a odd. Vzdělávání DPP. Setkáváme se na úrovni expertních skupin, kdy se jednání účastní i zástupci jednotlivých provozů. Takto společně jednotlivé cíle formulujeme. Vycházím z toho, že náš zřizovatel je společnost, která má za hlavní náplň provozovat městskou hromadnou dopravu a můžeme tak v rámci odborných praxí aplikovat praktickou výuku přímo na pracovištích DPP. Toto považují za velké plus a vidím zde prostor pro rozšíření spolupráce.

Můžete to přiblížit?

Chtěli bychom například monitorovat, co všechno se žáci v rámci vzdělávacích procesů při odborném výcviku na pracovištích učí a mohli tak jeho průběh zkvalitnit. Tedy mít zpětnou vazbu s cílem zvýšit kvalitu odborné přípravy studenta. Mít praxi ve vyšším měřítku je z mého pohledu pro studenta ideální – pro nasátí atmosféry na pracovišti, sžítí se s prostředím, navázání sociálních vazeb. Pak můžeme

očekávat, že nastoupí do některého z programů. Velmi kvituji i možnost exkurzí a stáží, například na dispečinku. Nebo novou směrnicí, na základě které může zaměstnanec DPP do školy nastoupit jako specialista a vyučovat konkrétní obor. Pak je pro nás velkou personální oporou. Spojení s DPP je samozřejmě i velké marketingové lákadlo. Dokazují to studenti, kteří přicházejí zcela jasně s vědomím, že jde o školu DPP.

Jak se dá v dnešní době orientovat v možnostech financování školy? A jak na vás dopadá realita cen energií?

Nemůžeme nevnímat aktuální energetickou krizi. Jako aktuální příklad uvedu, že na nárůst nákladů za spotřebovanou energii reagujeme výměnou všech koncových světél za LED svítidla, která přinesou 60% úsporu v objektech Moravská, Motol a Košíře. Obecně potřebné finanční prostředky skládáme z více zdrojů. Projekt CERV nám zafinancoval projekt pro elektromobilitu, tedy jak vybavení, tak náplň kurzů, kde můžeme spolupracovat s externími odborníky. Dílčí projekty má připravena i Hospodářská komora, Ministerstvo školství a další. Například rekonstrukci v objektu Košíře financoval z části vlastník, tedy DPP, druhou etapu poté my z vlastních zdrojů. Dotační zdroje chceme využít pro vybavení elektro učebny a pro diagnostiku vozidel.

Do funkce jste nastoupil 1. července. Co jste stihl do 1. září přenastavit v administrativě školy?

Důležitý byl organizační řád a změny v makrostruktuře školy. Základní myšlenkou bylo mít za každý obor odborného garanta. V tuto chvíli mám svého zástupce pro elektro obory a dalšího pro dopravu. Chceme ještě obsadit místo zástupce ředitele pro auto obory. Společně nahrazují zástupce pro odborný výcvik tak, aby při velikosti školy byly zastoupeny všechny důležité oblasti, které eminentně zajímají i Dopravní podnik. Všichni si i nadále zachovávají

své vyučovací hodiny, protože sázíme na kontakt se studenty.

To je i váš případ?

Ano, rád bych si povědomí o procesu výuky ponechal i nadále tak, abych neměl odstup. Navíc mě tato práce těší a zpětnou vazbu od studentů bych rozhodně chtěl mít i nadále. Tady u stolu vidím jeden svět prostřednictvím e-mailů, ale pak například v depu na Kačerově při zahájení odborného výcviku jsem získal jiný pohled – poznáte, že pro studenty jde o důležitý mezník, že ocení vaši přítomnost, protože se zajímáte o jejich budoucnost. Tak to mě nabíjí.

Říkal jste, že studentů s dalšími ročníky přibývá. Jak je to ale se získáváním učitelů?

Tak to je velmi složitá otázka a rozhodně každého kolegu, který má zájem s námi spolupracovat, zejména v rámci odborných předmětů, vítáme. Ocítáme se na stejné lodi, jako každá jiná škola, kdy je kvalifikovaných učitelů nedostatek. Je potřeba ale na tomto poli pracovat průběžně, protože doba je taková, že nemůžeme očekávat, že nám složení pedagogického sboru setrvá desítky let. I navenek musíme umět prodávat image školy, která je otevřená spolupráci a nabízí celou řadu zajímavých projektů.

Za co budete rád, řekněme, v závěru školního roku?

Každým milníkem je pochopitelně úspěšná maturita nebo závěrečná zkouška, kdy studenty nasměrujeme do dalšího života. Jinak budu rád za každou chvíli, kdy budu přesvědčený o tom, že prostředí ve škole máme přívětivé jak pro studenty, tak pro kolegyně a kolegy. Souhlasím s tím, že zdravé prostředí rozvíjí zdravou spolupráci, takže se tomu chci hodně věnovat. ■

Dny otevřených dveří v budovách SPŠD Moravská, Motol a Košíře

- Čtvrtek **8. 12. 2022** od 15:30 do 17:30
- Čtvrtek **12. 1. 2023** od 15:30 do 17:30 (se zkouškami nanečisto)
- Sobota **28. 1. 2023** od 9:00 do 11:30 (se zkouškami nanečisto)



Foto: www.dpmb.cz

Kompletní dohled nad dopravou

Nový dispečink provozovaný Dopravním podnikem města České Budějovice bude zpracovávat komplexní informace o dopravě přijímané z telematických systémů, dopravních kamer a dalších informačních zdrojů. Informace o dopravě včetně upozornění a doporučení budou navíc ihned zveřejňované, aby účastníci provozu mohli lépe reagovat na aktuální situaci na budějovických silnicích. Důležité bude i informování cestující veřejnosti, kterou budou mít na starost operátoři dopravních informací. Ti budou informace zveřejňovat kromě sociálních sítí i na elektronických informačních panelech ve městě. Obsluhovat také budou call centrum pro přijímání hlášení a podávání informací. Ostrý provoz dispečinku by měl být zahájen v březnu 2023.



Pára pro Solvayovy lomy

Na crowdfundingovém serveru Donio je možné podpořit nákup parní lokomotivy z Anglie pro skanzen Solvayovy lomy. Do svého muzea téžby a dopravy vápence v Českém krasu se rozhodli zakoupit parní lokomotivu vyrobenou v roce 1927 v Berlíně v továrně Luise Schwartzkopff pro slévárny mědi. Příspěť můžete již od 200 korun. Podrobné informace naleznete na stránkách sbírky.

Liberecké depo se postará o vozy Die Länderbahn

Nové obousměrné tramvaje zkušebně

V půlce října dorazila do Brna první nová obousměrná tramvaj Škoda ForCity Smart 45T. Už na jaře příštího roku bude na lince číslo 8 jezdit celkem pět těchto moderních klimatizovaných tramvají. Nové vozy částečně nahradí starší obousměrné tramvaje typu KT8D5. Tramvaj je kromě zmíněné klimatizace vybavena i nerezovými madly, širokoúhlými informačními LCD monitory nebo USB nabíječkami. Cena jednoho vozu je 60 milionů korun. DPMB má podepsanou rámcovou smlouvu, která mu umožňuje nakoupit v letech 2022–2026 až 40 těchto tramvají. Podle požadavků Drážního úřadu bude tramvaj v dalších týdnech najíždět potřebné kilometry bez cestujících a budou na ní prováděny některé typové zkoušky. Následně bude ve zkušebním provozu s cestujícími. Do pravidelného provozu na nové trati na Kampus bude pravděpodobně zařazena během prosince.



Foto: FB DPMB



Foto: SDP ČR

Lázeňské rozšiřování flotily autobusů

Karlovarský dopravní podnik pokračuje i v letošním roce s obnovou vozového parku. Díky získání finančních prostředků z dotačního titulu Integrovaných plánů rozvoje území ve výši 85 % je tak možné i letos zařadit do provozu nový nízkopodlažní autobus s pohonem na CNG. Jedná se o vůz značky Scania Citywude LF, na který jsou cestující karlovarské MHD zvyklí. DPKV disponuje celkem 94 vozy pro zajištění městské i meziměstské hromadné dopravy v Karlových Varech a okolí. Karlovarský podnik plánuje i v dalších letech pokračovat s obměnou vozového parku s využitím dotačních prostředků z Evropské unie a ze státního rozpočtu.

Každý šestý cestující vyloučen z přepravy

V noci z pátku 21. na sobotu 22. října 2022 proběhla bezpečnostní akce asistentů přepravy Dopravního podniku Ostrava a strážníků městské policie. Noční akce, která probíhala na tramvajových linkách v centru Ostravy, vyloučila z celkem 1626 zkontrolovaných cestujících dohromady 263 pasažérů za nedodržování smluvních přepravních podmínek. Akce probíhala v úseku zastávek Křižkova–Karolína v celkem 46 spojích. Nejčastějším důvodem pro vyloučení z přepravy byla jízda bez platného jízdního dokladu. DPO aktuálně zaměstnává více než čtyři desítky asistentů přepravy, kteří zvyšují bezpečnost v ostravské MHD už pět let.



Foto: FB DPO

Přestože České dráhy přišly v posledních letech v oblasti Liberecka o řadu výkonů, tamější dílny starající se o údržbu motorových vozů se zaměstnanců zbavovat nemusí. Uvolněnou kapacitu budou nově naplňovat vozy společnosti Die Länderbahn, která provozuje řadu vlaků v Sasku i v severočeském pohraničí. Společnost Die Länderbahn díky tomu získává kvalitní a odborné provozní zázemí pro své vlaky, které nyní nemusí složité dopravovat do depa ve Zhořelci nebo do Neumarku v Sasku. Die Länderbahn není z hlediska údržby pro liberecké depo jediným externím zákazníkem. Kromě běžné údržby a plánovaných obnov vozidel Českých drah se zde provádí také údržba vozidel ČD Cargo a motorových jednotek Desiro společnosti Arriva.



ENERGETICKÁ KRIZE OČIMA VEŘEJNÉ DOPRAVY

NADCHÁZEJÍCÍ ZIMU BUDE EVROPA ČELIT VELKÉ ZKOUŠCE V DŮSLEDKU PRUDCE ROSTOUCÍCH CEN ENERGIÍ A NUTNOSTI SNÍŽIT EMISE SKLENÍKOVÝCH PLYNŮ. ZATÍMCO SE EVROPSKÉ STÁTY SNAŽÍ ENERGIE UŠETŘIT, MEZINÁRODNÍ SVAZ VEŘEJNÉ DOPRAVY UITP VYZÝVÁ K OPATŘENÍM NA PODPORU MHD.

Energetické výdaje představují druhé nejvyšší provozní náklady MHD. Metro, tramvaje, autobusy, trolejbusy a jiné prostředky veřejné dopravy se neobejdou bez elektřiny a pohonných hmot. Mezinárodní svaz veřejné dopravy UITP je přesvědčen, že je třeba zajistit, aby sektor veřejné dopravy nemusel snižovat svou nabídku a přenášet vysoké náklady na cestující.

Evropské instituce po dohodě s UITP uznaly veřejnou dopravu jako páteř městské mobility a zdůraznily její přínos k úspoře energie. Během současné energetické krize je povinností měst zajistit obyvatelům dostupné možnosti mobility. Dostupné ve smyslu nabídky služeb MHD i ve smyslu cenově dostupné pro veškeré sociální skupiny.

Provozovatelé MHD potřebují silnou podporu místních, národních i evropských politiků, aby tuto krizi zvládli. Jaké dopady energetické krize na sektor veřejné dopravy zaznamenaly evropské dopravní podniky?

Vídeň

Vídeňský dopravní podnik Wienerlinien čelí výraznému nárůstu nákladů na energii. Očekává, že v roce 2022 náklady na elektřinu vzrostou o 27 mil. eur (cca 660 mil. Kč) a příští rok o 110 mil. eur (cca 2,7 mld. Kč). Podobně rostou náklady na dálkové vytápění a zemní plyn; odhadem o 3 mil. eur v roce 2022 a o 3,5 mil. eur v roce 2023. Státní finanční podpora během krize sníží náklady na elektřinu o 4 mil. eur (cca 100 mil. Kč) v roce 2022 a o 2 mil. eur (cca 50 mil. Kč) v roce 2023.



Mezi zavedená opatření v MHD patří snížení teploty v metru a v tramvajích o 2 stupně, optimalizace osvětlení stanic a vzduchotechniky a případně utlumení osvětlení uměleckých děl. Dopravní podnik si je vědom, že tato opatření negativně ovlivní pohodlí cestujících.

Barcelona

Španělská asociace pro městskou a metropolitní veřejnou dopravu ATUC očekává celkové zvýšení nákladů na elektrickou energii pro MHD ve španělských městech v roce 2022 o 702,5 mil. eur (cca 17,2 mld. Kč). Z toho 207,5 mil. eur (cca 5 mld. Kč) na naftu, plyn a elektřinu používaných v autobusech a 495 mil. eur (cca 12,1 mld. Kč) v případě kolejové dopravy. Cena elektřiny ve Španělsku od února 2022 raketově vzrostla a dnes se pohybuje na 300 % cenové hladiny z ledna 2021.



Barcelonský dopravní podnik Transports Metropolitans de Barcelona zaplatil za dodávky energie během prvních devíti měsíců letošního roku 84,7 mil. eur (cca 2 mld. Kč), což představuje nárůst o 236 % oproti nákladům na rok 2021 a nárůst 214 % oproti plánovanému rozpočtu pro rok 2022. Dopravní podnik zavedl během roku 2022 energeticky úsporná opatření, díky čemuž se mu daří udržovat nabídku a služby cestujícím na úrovni před nárůstem cen.

Atény

V posledních měsících roku 2021 se podle údajů řeckého statistického úřadu zvýšily ceny ropy (+ 34,1 %), zemního plynu (+ 134,5 %) a elektřiny (+ 45 %). Současná



geopolitická situace a vysoká inflace tuto situaci zhoršily, a zvýšené náklady tak velmi silně dopadají na aténský městský dopravní podnik OASA.

Provozovatel autobusů a trolejbusů čelí průměrnému nárůstu celkových nákladů na pohonné hmoty (trakční elektřinu, naftu a CNG) o více jak 52 %, u spotřebního materiálu – pneumatiky, motorový olej atd. – činí nárůst více jak 30 %. Pro provozovatele metra a tramvají se zvýšily náklady na elektřinu o 50 %.

Milán

Náklady na služby veřejné dopravy v celé Itálii razantně vzrostly. Národní asociace veřejné dopravy ASSTRA odhaduje dodatečné náklady pro prvních osm měsíců roku 2022 na paliva na 155 mil. eur (cca 3,8 mld. Kč), v případě trakční elektřiny nárůst o 509 mil. eur (cca 12,5 mld. Kč).

Národní sdružení veřejné dopravy AGENS vypočítalo, že v první polovině roku 2022 byla průměrná cena elektřiny přibližně 0,437 €/kWh (cca 10,71 Kč/kWh), což je oproti roku 2019 nárůst o více jak 100 %. To dramaticky zvyšuje náklady pro sektor veřejné dopravy, který spotřebuje asi 3,4 miliardy kWh ročně.



Vládní opatření ke zmírnění dopadů krize zahrnují snížené sazby spotřební daně na paliva, daňové úlevy a rovněž 140 mil. eur (cca 3,4 mld. Kč) na pokrytí vyšších nákladů na energii ve druhém a třetím čtvrtletí roku 2022.

Milánský dopravní podnik Azienda Trasporti Milanesi po celý rok 2022 těží z pozitivních účinků nákupu elektřiny za ceny roku 2021 a z daňových úlev na státní úrovni. Po zrušení daňových úlev však dopravní podnik počítá výrazný nárůst nákladů na elektřinu souhrnně přibližně o 200 mil. eur (4,9 mld. Kč) pro roky 2022 a 2023. Náklady na naftu bez spotřební daně se zvýšily meziročně o 7,5 mil. eur (cca 184 mil. Kč) na 27 mil. eur (cca 662 mil. Kč) v roce 2022.

Paříž

Na základě výpočtů Francouzské unie veřejné a železniční dopravy se náklady na energii v letech 2021 a 2022 zdvojnásobily a očekává se, že se v roce 2023 ztrojnásobí.



Pro pařížský dopravní podnik RATP má energetická krize výrazný dopad. Očekává se, že účet pařížského RATP za energii bude v roce 2022 o 33 % vyšší než v roce 2021.

Výběr z uskutečněných či plánovaných úsporných opatření v DPP

- k 1. 11. 2022 začal DPP bez zásadních problémů vykonávat činnosti zajišťující chod tepelného hospodářství vlastními silami
- aktualizace směrnice Úsporná opatření ve spotřebě tepla, elektrické energie a vody
- vytvoření tzv. energetických karet jednotlivých objektů s možnostmi úsporných opatření
- plošné snižování teploty pracovního prostředí o 2 až 3 °C v souladu s evropským trendem a Nařízením vlády
- přepojení areálů Kačerov a Hostivař z dodávek plynu zpět na dodávky tepelné energie ze soustavy CZT
- příprava postupu v případě vyhlášení regulačních stupňů v dodávkách zemního plynu
- opatření vedoucí ke snížení odběru elektrické energie v době energetických špiček

(red)

Text: Pavel Fojtík
Obrazové podklady: Archiv DPP

HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

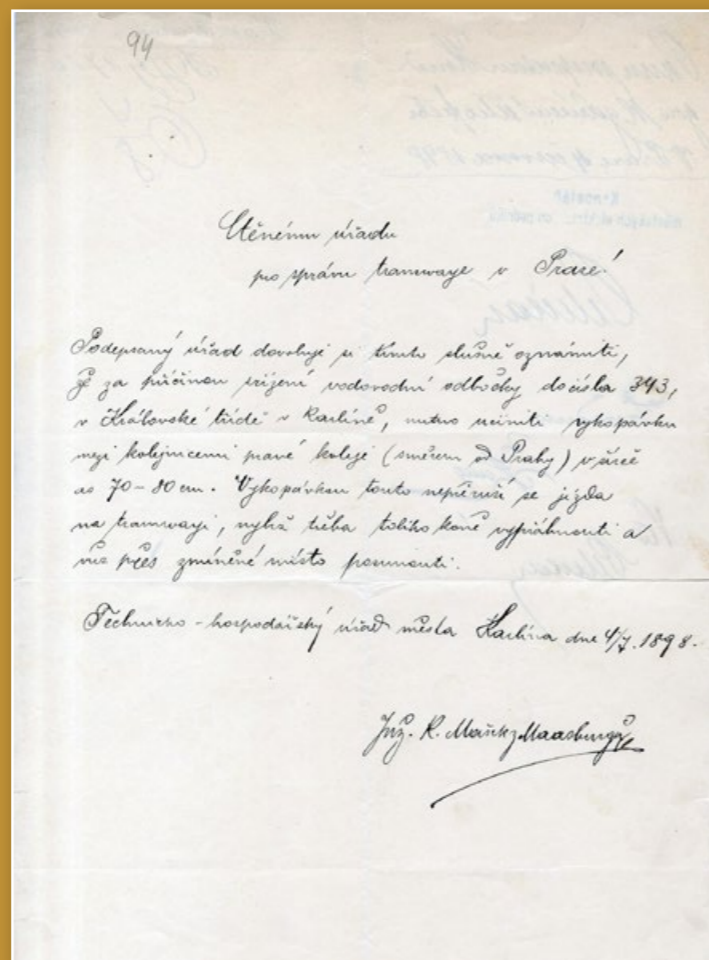


PLÁN NAPÁJECÍ SÍTĚ TRAMVAJÍ A TROLEJBUSŮ

Patrně někdo z pracovníků měření si kdysi rozstříhal velký plán napájecí sítě přibližně na listy o rozměru 44 x 29,5 cm, přibližně tedy formátu A3, proděravěl je a vložil do kroužkového bloku. Plán není datován, jen tipujeme, že je z roku 1965, nebo byl v tomto roce aktualizován. Objevuje se na něm datum 15. 9. 1965. Zůstává otázkou, proč není zakreslena manipulační trolej Vozovna Smíchov – Knížecí a trať Hřebenká – Dílny Košíře. V plánu je ještě vyznačena pomocná měřná ve vozovně Motol (číslo 16, zrušena v roce 1962), měřná Octárna nemá číslo, což je zřejmě důsledek jejího původního provizorního charakteru pro spartakiády.

KURIÓZNÍ OMEZENÍ PROVOZU KOŇKY

Zajímavý případ určitého omezení provozu na koňské dráze zaznamenáváme v červenci 1898, kdy tento dopravní prostředek již patřil Elektrickým podnikům královského hlavního města Prahy. Svědčí o tom tento dopis: „Ctěnému úřadu pro správu tramvaje v Praze! Podepsaný úřad dovoluje si tímto slušně oznámiti, že za příčinou zřízení vodovodní odbočky do čísla 343, v Královské třídě v Karlíně, nutno učiniti vykopávku mezi kolejnicemi pravé koleje (směrem do Prahy) v šířce asi 70 – 80 cm. Vykopávkou touto nepřerušit se jízda na tramvaji, nýbrž třeba toliko koně vypřáhnouti a vůz přes zmíněné místo posunouti.“ Podepsán je Technicko-hospodářský úřad města Karlína dne 4./7. 1898, Ing. K. Mašek z Maasburgu. Jak je patrné z rubové strany dopisu, tehdejší chefingenér Elektrických podniků královského hlavního města Prahy pověřil dopravního inspektora koňských drah „k zařízení čeho třeba“. Inspektor König pak na list napsal stručně „Provedeno.“ a připojil podpis. Chefingenér Pelikán pak stvrdil, že vzal informaci na vědomí. Dopis má tehdejší normalizovaný formát, cca 20,83 x 33,93 mm.



NA KONEČNÉ

Na skleněném negativu o rozměru 10 x 15 cm zachytil neznámý fotograf v roce 1939 konec jedné tramvajové tratě. Poznáváte místo, i když se od té doby proměnilo? Je to konec rumburské výpadovky, dnešním uličním názvoslovím horní konec Klapkovy ulice, s odbočením do kobyliště vozovny. Smyčka ještě neexistovala a ani známá kolej na skládku smetí nebyla hotová. Zajímavé jsou benzínové čerpací stanice, protože na levé straně ulice jsou hned tři různých značek a na protější se zdá být rovněž víc než jedna. Vpravo, na samém okraji snímku, stojí pravděpodobně příslušník finanční stráže. Na tomto místě se totiž vybírala tzv. potravní daň. Fotografie patrně vznikla ještě za levostranního provozu, i když tady nemáme žádné jasné vodítko.

REKONSTRUKCE BUBENSKÉHO NÁBŘEŽÍ PŘED SEDMAPADESÁTI LETY

Současná rekonstrukce tramvajové tratě na Bubenském nábreží je jednou z mnoha, které se tady během její 122leté historie uskutečnily. Ta v pětadesátém začala 20. listopadu a provoz byl obnoven 2. února 1966. Pak byl ještě několikrát narušen různými výlukami vyvolanými podbjením kolejí a dalšími dokončovacími pracemi. Vše definitivně skončilo až 2. května 1966. Na rubové straně fotografie o rozměru 13 x 18 cm, která tuto rekonstrukci zachytila, je razítko fotografa Jaroslava Kováře a redakce podnikových novin Pražský dopravák. Tužkou je připsán popis: „Odvoz starého šterkového lože je mechanizován. Zručná ruka s. Barše vede ješterku, která je velkým pomocníkem našich stavbařů.“



VZHŮRU KE STŘEŠE PŘED ZAJÍMAVÝMI VOZIDLY

Jakékoliv opravy ve výškách v interiéru vozoven vždy byly náročnou záležitostí. Například tento nedatovaný snímek byl pořízen v motolské vozovně, což jsme zjistili podle typu střešní konstrukce. Nezvyklé pojízdné lešení se štaflemi na vrcholu bylo ve své době jistě nezbytnou pomůckou. Při pečlivém prohlížení nepříliš ostré fotografie o rozměru 8,45 x 13,44 cm v pozadí rozeznáme zajímavé tramvajové vozy. Zcela vlevo je otevřený vlečný vůz č. 501 (sešrotován 1963), nákladní motorový vůz č. 4055 (vyřazen 1958), za nímž je vidět konstrukce „skříně“ vyhlídkového vozu č. 500, motorový sněhový pluh č. 4004 (vyřazen 1953) a vpravo vůz koňské dráhy s číslem 15. Lze tedy soudit, že fotografie vznikla někdy na počátku padesátých let minulého století.



POETICKÝ PRŮHLID PŘES PŮVODNÍ STANOVISŤE ŘIDIČE T3 S NÍZKÝMI DVEŘMI, TZV. „LÍTAČKAMI“ A DVOUDÍLNÝM ČELNÍM SKLEM V ROCE 1964
FOTO: ARCHIV DPP

TRAMVAJ T3 ŠEDESÁT LET NA KOLEJÍCH HLAVNÍHO MĚSTA

PRO NEJSTARŠÍ OBDOBÍ PROVOZU T3 BYL CHARAKTERISTICKÝ SÓLO PROVOZ. DVA VOZY T3 NASAZENÉ NA LINKU Č. 17 SE POTKÁVAJÍ NA KŘIŽOVATCE U NÁRODNÍHO DIVADLA V LÉTĚ 1963. LINKA Č. 17 BYLA TÉ-TROJKAMI OBSAZENA MEZI PRVNÍMI – JIŽ OD LEDNA 1963, KDY BYLY ZÁROVEŇ PŘESUNUTY ZDEJŠÍ VOZY T1 NA LINKU Č. 12.

FOTO: JAROSLAV KOVÁŘ, ARCHIV DPP

V DNEŠNÍM PŘEDPOSLEDNÍM DÍLU SERIÁLU SE PODÍVÁME NA STRUČNÝ PRŮŘEZ PROVOZNÍ HISTORIÍ TÉ-TROJEK V PRAZE A ROVNĚŽ SI PŘEDSTAVÍME ZÁKLADNÍ TYPOLOGII VOZIDEL.

Tramvaje T3 zahájily provoz s cestujícími od 21. 11. 1962 na linkách č. 4 a 27, které byly v té době nejlépe připraveny pro provoz s pantografy a již předtím na nich byly nasazovány vozy T1. Jezdilo se v sólo provozu, tzn. samostatné vozy, vlakovou četou tvořili řidič a průvodčí. Vstup do vozu byl možný jen předními dveřmi, střední a zadní dveře byly pouze výstupní. Zahájení provozu předcházela příležitostný provoz prototypu č. 6101 s cestujícími, který oficiálně probíhal od 21. 6. 1961, a poté zvláštní jízda sériového vozu č. 6110 v rámci průvodu ke 110. výročí založení Vagonky Tatra Smíchov dne 18. 11. 1962.

Po prvotním nasazení typu T3 na vyzkoušené trasy linek č. 4 a 27 bylo nutné urychleně řešit strategii obsazování dalších linek s ohledem na velmi početné série nově příchozích vozů (při zahájení dodávek v roce 1962 bylo dodáno 70 vozů a v následujících čtyřech letech dosahoval každoroční objem dodávek 100 i více vozů ročně).

Pro nasazení velkých sérií nových tramvají bylo nutné výrazně zintenzivnit rekonstrukce a posilování měřičů a kabelové sítě, velké opravy tratí, úpravy trolejového vedení a v některých případech upravovat osovou vzdálenost kolejí v obloucích a na křižovatkách. Rekonstrukce byly nutné i v technologickém zázemí vozoven a výrazně vyšší náročnost získala dlouho odsouvaná výstavba nových ústředních dílen v Hostivaři.

Při rozhodování o nových linkách pro vozy T3 měl proto velký vliv stav infrastruktury v příslušných úsecích a dále zejména dopravní význam a vytíženost příslušných linek či potenciál pro rozšiřování traťových úseků, kde bylo možné odstranit souběh (tzv. peáž) s linkami obsazovanými staršími dvounápravovými tramvajemi. Takto byly již na počátku provozu T3 vytipovány úseky, kde bude možné obsazením nových linek docílit úplné odstranění peáže (např. Výtoň–Braník či Anděl–Hlubočepy).

Prioritním cílem se stal záměr úplné výměny vozového parku na důležité tramvajové tepně mezi středem města (Náměstí Republiky) a libeňsko-vysočanskou průmyslovou oblastí (s koncovými rameny Balabenka–Hloubětín a Balabenka–Nový Hloubětín). Výběr nově obsazovaných linek se proto již od roku 1963 začal soustředit na dosažení tohoto odvážného cíle, který měl přinést zásadní zvýšení kultury cestování do významných průmyslových podniků. V sou-

ladu s tímto záměrem se Té-trojky začaly postupně objevovat na linkách č. 5, 13, 15, 19 a 25 a později i 8. Tím se podařilo do roku 1965 zajistit obsluhu libeňsko-vysočanských továren výhradně vozy řady T.

Do roku 1963 byly pro nasazení tramvají řady T vybírány linky s trasováním a dopravními parametry vhodnými pro nasazení sólo vozů. Soupravy dvou spřažených tramvají řady T byly sice krátkodobě zkoušeny v letech 1954–55 a 1960, tehdejší stav trakční energetiky však jejich plnohodnotné nasazení a rozšiřování neumožňoval. Problémy byly i s ovládním elektromagnetických výhybek, kde byl stále ve vývoji systém blokování trolejových kontaktů proti nežádoucímu přestavení výhybky průjezdem druhého vozu soupravy. Při tehdejších počtech nových vozů (v letech 1956–1961 to bylo 134 kusů, předtím ještě méně) byl tento systém udržitelný.

S příchodem vozů T3 se však fáze seznamování s novou technikou posunula do fáze plnohodnotné výměny vozového parku, jejíž dokončení bylo původně předpokládáno do roku 1968, resp. 1970. Tím vyvstala nutnost začít obsazovat i velmi zatížené (dnes by-

chom řekli páteřní) tramvajové linky. První vlašťovkou v této oblasti bylo nasazení tramvají T3 na linku č. 5 od července 1963. Na silně zatížených linkách již sólo provoz (v souladu s očekáváními) kapacitně zcela nedostačoval a nahrazování jednoho starého třívozového vlaku dvěma za sebou jedoucími sólo vozy, které bylo na lince č. 5 po určitý čas praktikováno, bylo dlouhodobě neudržitelné s ohledem na ekonomiku provozu i propustnost traťových úseků ve středu města.

V roce 1964 bylo proto nutné přistoupit k zavádění spřažených souprav a připravit pro ně potřebné podmínky. Dopravácká terminologie byla obohacena o pojmy řídicí a řízený vůz – řídicí vůz byl řazen v soupravě jako první a seděl v něm řidič ovládající celou soupravu, řízený vůz byl řazen jako druhý a pouze replikoval funkce řídicího vozu. Zkušební provoz spřažených souprav 2xT3 byl zahájen od 13. 7. 1964, kdy začalo být na linku č. 5 vypravováno prvních 7 spřažených dvojic, které vyjízděly pouze na období přepravních špiček a měly mj. stanoven provizorní režim signalizace a ovládání dveří (zmiňován v předcházejícím čísle).





SOUPRAVA 2xT3 NAsAZENÁ NA LINCĚ Č. 5 ODBAVUJE DAVY CESTUJÍCÍCH PŘI SPARTAKIÁDĚ 1965 NA SOKOLOVSKÉ TR. V KARLÍNĚ (ZASTÁVKA THÁMOVA). TATO ZASTÁVKA SE NACHÁZELA NA „TRAMVAJOVÉ MAGISTRÁLE“ SPOJUJÍCÍ PRŮMYSLOVÉ PODNIKY LIBEŇSKO-VYSOČANSKÉ OBLASTI SE STŘEDEM MĚSTA. U STŘEDNÍCH DVEŘÍ OBOU VOZŮ JSOU PATRNĚ INFORMAČNÍ PLAKÁTKY UPOZORŇUJÍCÍ NA NOVĚ PVOLENÝ NÁSTUP CESTUJÍCÍCH S PŘEDPLATNÝMI JÍZDENKAMI I STŘEDNÍMI DVEŘMI PRO URYCHLENÍ ODBAVOVÁNÍ. JAKO ŘÍDÍČ JE RAZEN PATRNĚ JEŠTĚ NEUPRAVENÝ VŮZ ZE STARŠÍCH DODÁVEK DO Č. 6323, JAKO ŘÍZENÝ VŮZ Z NOVĚJŠÍCH DODÁVEK (Č. 6408), KTERÉ UŽ MĚLY PLNOHODNOTNOU VÝBAVU STANOVIŠTĚ PRŮVODČÍHO
FOTO: ARCHIV DPP

Po prázdninovém vyzkoušení spřaženého provozu a dodání potřebného množství vozů s ovládacími prvky na stanovišti průvodčího bylo možné od 24. 8. 1964 obsadit celou linku č. 5 spřaženými soupravami – celkem zde ve špičkách jezdilo 21 souprav. V duchu praxe s vlečnými vozy u dvounápravových tramvají byly řízené vozy na období mimo přepravní špičky odpojovány a stahovány do vozoven. Interval byl konstantní 5,1 min. a přepravní nerovnoměrnosti byly kompenzovány odpojováním řízených vozů.

Od 21. 9. 1964 byl zrušen provozně náročný režim odpojování řízených vozů na mimošpičková období a spřažené soupravy jezdily již celý den. Nerovnoměrná přepravní poptávka byla kompenzována prodloužením intervalu mimo špičky na 7,1 min. Po premiéře na lince č. 5 začaly být soupravami postupně obsazovány i další silně zatížené linky, jejichž trasy byly již technicky připraveny pro provoz tramvají T3.

Zavádění spřažených souprav bylo v roce 1964 vnímáno i jako generální zkouška pro spartakiádu v roce 1965, kde se již počítalo s masivním nasazením více než 300 tramvají T3. To byla významná změna, neboť při předcházejících spartakiádách (1955 a 1960) byly tramvaje řady T naopak vypravovány na méně důležité linky a obsluha strahovského stadionu byla postavena jen na dvounápravových tramvajích. Při spartakiádě v roce 1965 byla již celá tzv. modrá větve do smyčky Královka obsazena tramvajemi T3, což byla impozantní zátěžová zkouška celého tramvajového

TRAMVAJE T3 PŘI PŘELOMOVÉ SPARTAKIÁDĚ 1965. SOUPRAVA 2xT3 VEDENÁ ZBRUSU NOVÝM VOZEM Č. 6455 VE SLAVNOSTNĚ VYZDOBENÉ ULICI NA PŘÍKOPĚ NA LINCĚ Č. 11, KTERÁ BYLA SOUČÁSTÍ Tzv. MODRÁ VĚTVE JEZDÍČÍ DO SMYČKY KRÁLOVKA
FOTO: ČKD PRAHA



ATMOSFÉRA UVNITŘ VOZU T3 Č. 6587 V OBDOBÍ PROVOZU S PRŮVODČÍMI. SNÍMEK BYL POŘÍZEN KOLEM ROKU 1967 NA LINCĚ Č. 12
FOTO: ARCHIV DPP



STAROU TŘÍVOZOVOU SOUPRAVU LINCĚ Č. 14 VEDENOU MOTOROVÝM VOZEM Č. 2163 MŮJ SÓLO VŮZ T3 Č. 6244 NAsAZENÝ NA LINCĚ Č. 21. KRÍŽOVATKA VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ – VODIČKOVA – JINDŘIŠSKÁ BYLA V ROCE 1965 JEDNÍM Z NEJZATÍŽENĚJŠÍCH UZLŮ V KOLEJOVÉ SÍTI TRAMVAJOVÉ DOPRAVY
FOTO: LADISLAV ŘEZNÍČEK

určitým předstupněm pro budoucí tzv. mechanizované odbavování cestujících (MOC).

Princip spočíval v tom, že v řídicích vozech souprav byly instalovány dvě pokladny samoobslužného provozu, které nahradily průvodčího. Tyto vozy byly určeny jen pro přímé jízdy bez přestupu a cestující s předplatními jízdenkami. Vozy byly vybaveny opticko-akustickou signalizací ve dveřních prostorech a dveře řídicího vozu ovládal řidič. Samoobslužný provoz se brzy rozšířil na všechny vlaky 2xT3. Soupravy byly nápadně velkým písmenem „S“ na předním čele řídicího vozu a velkou informační tabulí za prvním bočním oknem.

K datu 9. 5. 1974 byl slavnostním průvodem ukončen provoz starých dvounápravových tramvají. Posledními linkami obsluhovanými do té doby dvounápravovými tramvajemi byly č. 7, 18 a 23. Provoz tak patřil již jen tramvajím T1 a T3. Ke stejnému datu byl zahájen provoz na první lince pražského metra a v celé síti MHD byl zaveden nepřestupný tarif s tzv. mechanizovaným odbavováním cestujících.

Prodej jízdenek byl v tomto systému přesunut již zcela mimo vozidla. Do tramvají T3 byly dosazeny mechanické znehodnocovače pro nový typ jízdenek. Funkce průvodčích byla zrušena a stanoviště průvodčích byla z vozů

systému a zejména úseku od dnešního Strossmayerova náměstí na Královku.

Tato organizace si pochopitelně vyžádala mimořádná opatření ve všech oblastech provozu. K vidění tak byly např. pojízdné měnírný pro posílení napájení nejzatiženějších úseků, nově zakoupené vyprošťovací jeřáby Tatra 138 AV-8 pro rychlé řešení případných vykojení nebo závad vyžadujících odstranění vozu z tratě či blokování posledních rozjezdových stupňů v řídicích vozů T3 pro odstranění proudových špiček při hromadných rozjezdech v kolonách na trati. Zkušenosti získané touto mimořádně náročnou akcí byly využity při dalším rozšiřování provozu nových vozů i při dalších ročních spartakiád.

Masivní dodávky vozů T3 spustily velmi intenzivní vyřazovací program starých dvounápravových tramvají. V prvních letech provozu T3 skončily nejprve nejstarší motorové a vlečné vozy vyrobené do roku 1915. Do konce roku 1966 byla předčasně vyřazena poslední

generace jednosměrných vozů typu „mevro“ z roku 1948 a zjednosměrněné vozy řady 22xx a 23xx. Do počátku roku 1968 byly poté vyřazeny i starší jednosměrné vozy typu „ponorka“ z let 1935–1942.

V provozu tak zůstávaly již jen nejnovější série obousměrných motorových vozů a vlečné vozy typu „plecháč“ a „krasin“. V únoru 1969 bylo vypravováno již 171 souprav T3 a 226 sólo vozů T1 a T3. Dvounápravových motorových vozů zůstávalo ve stavu 179, vlečných vozů bylo ještě 231 (z toho 127 „krasinů“).

V lednu 1968 zahájily provoz nové ústřední dílny v Hostivaři a těžká údržba vozů řady T byla přestěhována na moderní pracoviště nové Opravny tramvají s linkovým uspořádáním periodických oprav.

Od 2. 5. 1972 začal být na spřažených soupravách zaváděn samoobslužný provoz (pilotními linkami byly č. 1 a 11), který reflektoval přetrvávající nedostatek pracovních sil a byl



POHLED NA SPECIFICKOU VÝBAVU ŘÍDICÍCH VOZŮ SOUPRAV 2xT3 ZAŘAZENÝCH V REŽIMU SAMOOBSLUŽNÉHO PROVOZU V KVĚTNU 1972
FOTO: DANA MOLNÁŘOVÁ, ARCHIV DPP



postupně odstraněna. Vlaky T3 tak byly nově obsazovány již pouze řidičem. Pro tento provoz bylo nutné vozy vybavit centrálním ovládním dveří a upravenou signalizací.

V roce 1976 byly převzaty poslední vozy ze série č. 6923–6992, kterou byly zakončeny dodávky vozů T3. Celkem bylo dodáno 892 kompletních vozů (č. 6101–6992) a 25 náhradních skříní v různém stupni kompletnosti. Ve stejné době začalo již i systematické vyřazování prvních tramvají T1.

Specifickou skupinou z množiny náhradních skříní bylo 16 vozů T3, které byly dodány bez podvozků jako náhradní díly a určeny pro rekonstrukci starších tramvají T1. Patnáct z nich bylo dodáno v roce 1966 jako náhrada atypických vozů T1 ověřovací série, na nichž bylo rozhodnuto neprovádět pracné generální opravy, jeden byl dodán jako náhrada vozu poškozeného po dopravní nehodě. Vozy byly nápadné netypickými čísly v řadě 60xx.

Další dodávky nebo modernizaci T3 již výrobci odmítali jako neperspektivní a do budoucna měla být obnova vozového parku zajišťována již novým typem z unifikované typové řady tramvají ČKD Tatra. Přechodné období bez dodávek nových tramvají mělo



INTERIÉR VOZU T3 Č. 6754 S MAKETOU ZNEHODNOCOVAČE JÍZDENEK SYSTÉMU MOC V DOBĚ PŘÍPRAV NA ZAVEDENÍ NOVÉHO SYSTÉMU V ROCE 1974
FOTO: ARCHIV DPP

být saturováno úbytkem obsluhované kolejové sítě vlivem rušení některých traťových úseků v souvislosti s budováním metra. Tyto redukce však nakonec byly nižší, než uvažovaly původní záměry.

Konec 70. let přinesl do provozu T3 několik výraznějších inovací. Předně jimi byla úspěšná přestavba 102 tramvají T3 na tyristorovou



SOUPRAVA 2X T3 VEDENÁ VOZEM Č. 6204 NA LINCE Č. 12 NA MALOSTRANSKÉM NÁMĚSTÍ V ZIMĚ 1978/79. NA PŘEDNÍM ČELE JE PATRNÁ NEPŘEHLEDNUTELNÁ ANTÉNA STARŠÍ GENERACE RADIOSTANIC A TĚŽ NOVÝ DRŽÁK ZPĚTNÝCH ZRCÁTEK.
FOTO: ARCHIV DPP

pulzní regulaci TV1 v ústředních dílnách DP Praha (viz DPK č. 10 a 11/2016). Celoplošně byly poté zaváděny některé nové prvky – zejména uzavřené kabiny řidiče, nové držáky zpětných zrcátek – tzv. hrazdy, systém havarijního pojezdu a ovladače zpětného pohybu vozu ze zadní plošiny. Postupně začaly být vozy vybavovány i mobilními radiostanicemi.

Na počátku 80. let se začal projevovat vnitřní dluh ve vozovém parku, kdy již začaly citelně scházet pozastavené dodávky nových tramvají. Úbytek vyřazovaných tramvají T1 nebylo do budoucna čím nahradit a ke konci své životnosti se již blížily i nejstarší tramvaje T3 (původně se počítalo s životností 20 let).

Tím, že se jednalo o velké série, nebylo reálné uvažovat o obnově výhradně novými vozy. Proto byl po ukončení tzv. tyristorizace T3 připraven program tzv. celkových oprav T3 (obdoba generální opravy), který v rámci kapacitních možností opravy tramvají umožnil alespoň u části tramvají T3 poměrně výrazně prodloužit životnost. Celkové opravy byly prováděny v letech 1981 až 1995 a celkem jimi prošlo 575 tramvají T3 a T3M.

V lednu 1983 byl ukončen provoz tramvají T1, čímž se Tě-trojky na tři roky staly jediným provozovaným typem tramvají v osobní dopravě. V roce 1984 začaly být z provozu odstavovány a o rok později šrotovány již i první tramvaje T3.

V oblasti nových vozidel nastal sice určitý průlom v roce 1981, kdy byl po mnoha letech diskuzí zahájen vývoj tříčlankové osminápravové obousměrné tramvaje KT8D5, vývoj a příprava sériové výroby nového typu však byly rozplánovány až do druhé poloviny 80. let. Kritickou situaci v obnově vozového parku však bylo nutné řešit ihned.

Kompromisní řešení bylo nalezeno v dosud probíhající exportní výrobě tramvají T3SU pro Sovětský svaz. Dočasně bylo povoleno odebrat stanovený kontingent vozů z této exportní výroby a nebylo ani nutné revokovat dřívější rozhodnutí o ukončení výroby T3 – formálně se jednalo o dva rozdílné typy.

V roce 1982 se uskutečnila dodávka prvních 20 vozů T3SU, které byly narychlo upraveny pro možnost využití v tuzemských podmínkách. Od roku 1983 již došlo na exportní modifikaci T3SU k provedení potřebného souboru úprav

PRVNÍ SOUPRAVA VOZŮ PO TZV. CELKOVÉ OPRAVĚ Č. 6102+6115 VYJELA Z ÚSTŘEDNÍCH DÍLEN V HOSTIVĚŘI V BŘEZNU 1982 A ZKUŠEBNĚ MĚLA PROVEDEN VNĚJŠÍ LAK V NOVÉM BAREVNÉM SCHÉMATU DLE NÁVRHU GRAFIKA JIŘÍHO RATHOUSKÉHO. ÚPRAVA SE NEUJALA A PO KRÁTKÉ DOBĚ BYLY OBA VOZY PŘELAKOVÁNY. SNÍMEK ZACHYTL SOUPRAVU VE SMYČCE DIVOKÁ ŠÁRKA NA LINCE Č. 25
SBÍRKA: JAN ŠUROVSKÝ

vyžadovaných pro provoz v Československu a takto vzniklý typ byl poněkud eufemisticky označen jako T3SUCS.

Jeho dodávky poté pokračovaly až do roku 1989, čímž byl překonán i export do Sovětského svazu, který skončil o dva roky dříve. Poslední vozy z této výroby – č. 7253 a 7292, byly do provozu zařazeny od 29. 3. 1990. Celkem bylo do provozu v Praze zařazeno 292 vozů T3SU a T3SUCS, což značně prodloužilo provozní život slavné řady.

Staronové typy přinesly do pražského provozu některé nové prvky – zejména novou zástěnu stanoviště řidiče s posuvnými dveřmi, která se později dosazovala i na vybrané starší vozy, či vytápění prostoru pro cestující odpadním teplem, které na původní „domácí“ verzi T3 nebylo. Vozy však byly stále vybaveny zastaralou odporovou regulací PCC, kvůli níž byla v 70. letech původní výroba typu T3 pro Československo primárně zastavena.

Dodávkami typů T3SU a T3SUCS byl saturován úbytek vozů T1 a nejstarších sérií T3. V určitých obdobích se tak na odstavných kolejích



smíchovského nákladového nádraží setkávaly čerstvě vyřazené Tě-trojky s nově vyrobenými. V letech 1990–1991 převzala štafetu obnovy vozového parku tramvaj KT8D5 (dodáno jen 48 vozidel), v letech 1995–1997 byly poté dodávány tramvaje T6A5 (dodáno celkem 150 vozidel). Těmito dodávkami se podařilo částečně nahradit nejstarší série T3 a zároveň jimi skončilo dlouholeté období dodávek tramvají od tradičního výrobce spojeného se značkami Tatra (resp. Ringhoffer) a ČKD.

Provoz v osmdesátých letech patřil zejména soupřímám 2xT3, sólo provoz byl již od druhé poloviny 70. let postupně rušen z důvodu nedostatku řidičů. Jeho rušení však bylo

podmíněno dostatečným počtem vozů, což záviselo na nových dodávkách. V období od listopadu 1985 až do roku 1991 nejezdily sólo vozy v tramvajovém provozu vůbec (a to ani v noční dopravě).

Libeňsko-vysočanská oblast si uchovala svůj strategický význam i v pozdějších letech. Proto zde byl v první polovině 80. let uvažován provoz trojic tramvají T3SU, resp. T3SUCS, a v červenci 1986 vyjely na linku č. 15, zajišťující tehdy napojení průmyslových závodů na metro, čtyři vozy z ověřovací série tříčlankových tramvají KT8D5. Problémy definitivně vyřešilo až prodloužení metra B v roce 1990 a návazně útlum průmyslové výroby.

Období 80. let bylo charakterizováno též velmi zanedbaným vzhledem většiny vozidel, která ztratila svoji krásu a eleganci z prvních dvou desetiletí provozu. Tomu přispívaly zejména tehdy (ne)dostupné technologie povrchových úprav. V oblasti inovací byly prováděny zajímavé pokusy se sérioparalelním skupinovým řazením, které mělo u nově dodávaných tramvají T3SU a T3SUCS pomoci vylepšit energetickou bilanci bez nutnosti nákupu nedostupných sad tyristorové pulzní regulace. Sériového nasazení se však tyto úpravy dočkaly jen v pracovních vozech. Úspěšnější inovací byly kazetové hlásiče za-



PŘEJÍMKY DRŤIVÉ VĚTŠINY NOVÝCH TRAMVAJÍ T3 PROBÍHALY V ULICI ZA ŽENSKÝMI DOMOVY, KDE BYLA VLEČKA VÝROBNÍHO ZÁVODU ČKD TATRA SMÍCHOV PROPOJENA S KOLEJOVOU SÍŤÍ DPP. NA SNÍMKU PŘEJÍMKA VOZU T3SU ZE SÉRIE Č. 7001–7020 V LISTOPADU 1982
FOTO: TOMÁŠ DVOŘÁK





VZHLED VĚTŠINY VOZŮ T3 V OBDOBÍ POZDNÍHO SOCIALISMU PŮSOBIL VELMI ZANEDBANĚ. TENTO STAV TROCHU VYLEPŠIL PROGRAM CELKOVÝCH OPRAV A DODÁVKY NOVÝCH TRAMVAJÍ T3SU A T3SUCS. VELKÉ PROCENTO VOZŮ ALE DOJÍŽĎELO KILOMETRICKÉ PROBĚHY DO VYŘAZENÍ NEBO CELKOVÉ OPRAVY A BYLO ZCHÁTRALÉ PODOBNĚ JAKO SOUPRAVA VEDENÁ VOZEM Č. 6244 NA SNÍMKU, POŘÍZENÉM V ZASTÁVCE OHRADA NA ROZPADAJÍCÍ SE TRATI S ASFALTOVÝM ZÁKRYTEM 21. 8. 1985
FOTO: JAROSLAV VESELÝ

Stručná typologie a období provozu typové řady T3 v Praze (bez krátkodobě provozovaných zkušebních typů)

	Typ	Číselná řada	Počet	Období dodávek	Zahájení provozu	Ukončení provozu
Tovární typy	T3	6101 ¹	1	1960	21. 6. 1961 ¹	10. 10. 1984
		6102–6992, 6009, 6012–6025, 6092 ²	891+25	1962–1976	21. 11. 1962	19. 12. 2011
	T3SU	7001–7020	20	1982	29. 11. 1982	7. 4. 2016
	T3SUCS	7021–7292	272	1983–1989	21. 11. 1983	24. 3. 2017
Modernizace původních továrních typů	T3M	8005–8106	102	1976–1981	29. 9. 1976	16. 3. 2017
	T3M2DVC	8009... 8089 ³	19	1996–2003	17. 1. 1997	v provozu
	T3R.P	8211–8245 (realizace Pars Šumperk)	35	2000–2001	20. 1. 2001	v provozu
		8300–8579 (realizace DP Praha)	280	2001–2010	5. 7. 2001	v provozu
	T3R.PV	8151–8185	35	2003–2007	7. 1. 2004	v provozu
	T3R.PLF	8251–8283 (1. generace)	33	2007–2010	9. 2. 2007	v provozu
od 8284 ⁴ (2. generace)		2 ⁴	od 2017	3. 7. 2017	v provozu	

¹ Prototyp T III (T3), od 21. 6. 1961 provozován pouze zkušebně

² Část vozů (25 ks) byla dodána jako druhé obsazení stejného evidenčního čísla (zpravidla náhrady po mimořádných událostech), vozy řady 60xx byly náhradní vozové skříně pro tramvaje T1 rekonstruované výměnou vozové skříně.

³ Všechny vozy byly očíslovány jako druhé obsazení evidenčních čísel zdrojových vozů T3M č. 8009, 8015, 8029, 8051, 8053, 8063, 8067, 8068, 8072, 8074, 8076, 8079, 8080, 8082, 8083, 8087, 8088, 8089.

⁴ Realizace dosud probíhá (stav k 31. 10. 2022)

stávek PaMi, zaváděné od roku 1987 a odstraňující dřívější nejednotná hlášení zastávek mikrofonem.

Období společensko-ekonomických změn po roce 1990 s sebou přineslo nové možnosti pro rozvoj vozového parku. Inovační úsilí bylo rozděleno na dva hlavní směry – dílčí inovace vozidel v rámci cyklických prohlídek, které měly odstranit vybrané zastaralé uzly T3 (např. nové elektronické prvky v původní elektrické výzbroji, elektricky vytápěná zrcátka s moderními držáky, náhrada žárovkových kontrolky ovládacího panelu diodami apod.), a komplexní modernizace, jejichž těžištěm měla být především úplná výměna zastaralé trakční výzbroje.

Zatímco dílčí inovace vozidel probíhaly poměrně úspěšně a rychle, komplexní modernizace dlouhá léta zůstávaly jen ve fázi zkušebních projektů, neboť nebyla vůle pro jejich financování. Zkušebně se tak na vybraných vozech T3 vyskytly např. nové systémy dveří, nové trakční výzbroje (TV8, TV14, TV Progress) či různé vzorky nových sedaček a dalších prvků. Existovaly i dva prototypy prezentující možné směry budoucí komplexní modernizace T3. Po boku těchto zkušebních realizací vznikla úspěšná série 18 vozů T3M2DVC s novou vozovou skříní a dalšími inovačními prvky.

V roce 1996 došlo k zásadní změně tarifního systému v Praze. Nový tarif je přestupný, časový a na jízdenkách proto již nedostačoval proměnlivý dírkový kód znehodnocovače MOC, ale bylo nezbytné registrovat zejména čas označení jízdenky. Tato změna vyžadovala instalaci nového odbavovacího systému do vozidel, s níž byla spojena i zásadní modernizace palubních systémů vozů T3.

Zastaralé informační a komunikační prvky byly nahrazeny novým odbavovacím a informačním systémem Mypol s palubním terminálem, digitálním hlásičem, modulem pro dispečerský řídicí systém DORIS, modulem pro komunikaci s nevidomými, elektronickými označovacími strojky a zobrazovačem času a pásma. Ve stejné době došlo také k náhradě původních typů sběracích hlavic pantografů uhlíkovými. V roce 2019 se vozy dočkaly i terminálů pro platby platebními kartami, čímž se platební styk opět částečně vrátil do vozidel.

V letech 1996 až 2000 probíhala realizace stěžejních etap přestavby Opravny tramvajů, které v některých fázích významně omezovaly kapacity pro těžkou údržbu tramvajů. Ve

stejně době vrcholily i ekonomické problémy tradičního dodavatele tramvajových vozidel, který od roku 1997 existoval pod názvem ČKD Dopravní systémy.

Právě v této kritické době se podařilo prosadit do realizace program tzv. technického zhodnocení tramvajů T3, v němž byly zúročeny veškeré dosud získané poznatky, a byl tak navržen velmi racionální rozsah modernizace spojený se zachováním tradičního vnějšího vzhledu vozidel. Nový typ byl zpočátku označen jako T3P, později T3R.P.

Modernizační program byl na počátku realizován ve spolupráci s firmou Pars DMN Šumperk. Návrh realizace probíhala i v Opravně tramvajů na nových pracovištích vzniklých v rámci přestavby. V pozdějších letech byl do výroby zaveden typ T3R.PV, který byl proti standardnímu provedení T3R.P vybaven novou vozovou skříní VarCB3. Další novinkou byl typ T3R.PLF, který měl použítu vozovou skřín VarCB3LF odlišných rozměrových parametrů s nízkopodlažní středovou částí a trakční výzbrojí umístěnou ve střeše.

Zavedení modernizovaných typů přineslo provozu zejména zdařilou trakční výzbroj TV Progress s pulzní regulací rozjezdu i brzdění, možností rekuperace elektrické energie při brzdění a protiskluzovou/protismykovou ochranou doplněnou o elektricky ovládané sypače písku. Vozy dále disponují novými prvky v interiéru (např. polstrované sedačky s novým systémem zachytných tyčí, protiskluzové lino, nerezové schody, nové osvětlení či nový informační systém) i na stanovišti řidiče.



PRVNÍ MODERNIZOVANÝ VŮZ T3R.P Č. 8211 REALIZOVANÝ FIRMOU PARS DMN ŠUMPERK BYL V ZÁŘÍ 2000 PREZENTOVÁN NA MEZINÁRODNÍM STROJÍRENSKÉM VELETRHU V BRNĚ
FOTO: ROBERT MARA

Po přestavbě Opravny tramvajů byl po roce 2000 zásadně vylepšen i rozsah periodických prohlídek vozů, které nebyly zařazeny do modernizačního programu. Během několika let se tak podařilo významným způsobem zlepšit technický stav vozů T3 všech modifikací.

V letech 2005 až 2009 byly realizovány dodávky 60 nízkopodlažních tramvajů Škoda 14T, které byly první sériově vyráběnou nízkopodlažní tramvaj pro Prahu. Na ně navázala dodávka celkem 250 tramvajů modernější technické koncepce Škoda 15T, které byly dodávány v letech 2010 až 2019.

Množství dodaných vozů odpovídalo ekvivalentu 620 tramvajů T3. V návaznosti na dodávky se proto rozběhl vyřazování tramvajů T3, T3SU, T3SUCS, T3M a později též T6A5. Vyřa-

zované vozy byly primárně prodávány kompletní k dalšímu využití v provozu, jen malá část z nich byla fyzicky likvidována.

Počínaje rokem 2011 bylo možné postupně ukončovat provoz původních modifikací tramvajů T3. Tento proces byl završen v březnu 2017, kdy byla do provozu vypravena poslední souprava s odporovou regulací systému PCC. Od 25. 3. 2017 byla jako památka na slavný typ tramvaje i výtvarníka Františka Kardause zavedena nostalgická linka č. 23, kde jsou provozovány různé historické modifikace tramvajů T3 a další významné typy z produkce vagónky ČKD Tatra Smíchov, resp. jejich nástupců.

Modernizace vozů s využitím částečně nízkopodlažních vozových skříní na typ T3R.PLF byly počínaje rokem 2016 opět obnoveny. Od roku 2017 byly do provozu zařazeny dva pilotní vozy, další série je v procesu realizace. Vozy vznikají náhradou za vybrané vozy T3R.P a T3R.PV vyřazované např. po dopravních nehodách. Jejich cílovým posláním bude zajištění bezbariérové noční tramvajové dopravy za přijatelných realizačních i provozních nákladů.

Autor děkuje za podnětné připomínky kolegům Františku Zahnášovi, Borisi Ceferovi a Vladislavu Borkovi.



PŘELOMOVÝM SE PRO TOVÁRNÍ MODIFIKACE TRAMVAJÍ T3 (TEDY TY, KTERÉ BYLY DOSUD VYBAVENY ELEKTRICKOU VÝZBROJÍ PCC SE ZRYCHLOVAČEM – T3, T3SU A T3SUCS) STAL 24. BŘEZEN 2017, KDY BYLA NA LINKU Č. 24 VYPRÁVENA POSLEDNÍ SOUPRAVA T3SUCS Č. 7269+7174
FOTO: ROBERT MARA



Text: Žaneta Novodvorská



STANICE KSIĘCIA JANUSZA ZPROVOZŇENÁ V DUBNU 2020

VARŠAVSKÉ METRO ROSTE

VARŠAVA, METROPOLE POLSKA LEŽÍCÍ NA KRÁSNÉ VISLE, KOKETOVALA S VÝSTAVBOU METRA JIŽ V ROCE 1925. O DVA ROKY POZDĚJI BYLY VYPRACOVÁNY PRVNÍ PLÁNY A ZAHÁJENY GEOLOGICKÉ PRŮZKUMY. V TĚCHTO PLÁNECH PROJEKT POČÍTAL SE DVĚMA LINKAMI, KTERÉ BY SE NAVZÁJEM KŘÍŽILY. A JAKÝ JE STAV K 28. ZÁŘÍ 2022?

Projektové práce probíhaly až do vypuknutí druhé světové války v roce 1939. K pokračování plánování varšavského metra došlo až po katastrofálním válečném peklu, při kterém bylo zničeno na osmdesát procent města. V roce 1946 konečně nastal čas, kdy mohly být plány předloženy. Podle této koncepce by první linky metra měly mít celkovou délku 68 km. Avšak ta část projektu, ve které procházela trať pod řekou Vislou, se v roce 1953 jevila jako příliš drahá a složitá.

Teprve „investiční boom“ na začátku 70. let vytvořil jiné ekonomické podmínky, které vnesly na předložené plány nové světlo. Přesto polská vláda definitivně rozhodla o výstavbě první trasy metra až v roce 1982 a v roce 1984 se začaly na stavbě metra objevovat první stavební stroje. Protože byla polská ekonomická situace v 80. letech katastrofální, postupovala stavba trati velmi pomalu. Proto Polsko přistoupilo k dotaci výstavby ze státní pokladny.

První vlaky metra s cestujícími konečně vyjely 7. dubna 1995. Jednalo se o vozy 81-71 a 81-57 v modifikované verzi, které byly v SSSR vyrobené jako „dárek“ pro město Varšavu. Prvních deset jednotek přišlo v letech 1990–1991 v době rozpadu bývalého Sovětského svazu. V roce 1994 město Varšava objednalo dodání dalších vozů z Petrohradu.

K prvnímu krátkému úseku trasy M1 od roku 1995 přibýlo téměř každý rok pár kilometrů.



K NOVÝM STANICÍM LINKY M2 OD ZÁŘÍ 2022 PATŘÍ I ZACYSZE A KONDRATOWICZA



Ale teprve v roce 2008, po 25 letech výstavby, byla konečně dokončena 23,1 km dlouhá trasa metra M1 s 21 stanicemi! U stanic na první lince se vycházelo z promyšleného celkového konceptu, později se otevřela spolupráce s umělci při návrhu jednotlivých stanic.

Rozvoj druhé linky

O konečné podobě druhé linky (dnes známé pod označením M2) bylo rozhodnuto v roce 2006. Za tři roky, v roce 2009, byla podepsána smlouva na její výstavbu. Na rozdíl od linky M1, která vede Varšavou ze severu na jih, linka M2 prochází z východu na západ a na své trase překonává řeku Vislu. Realizace tedy byla náročná, protože práce rozdělila město na dvě části.

Ani výstavba této trasy se neobešla bez zpoždění. Otevření nejdůležitějšího centrálního úseku druhé linky bylo odloženo na rok 2015. To v reálu znamenalo, že došlo ke spuštění provozu na tomto úseku 8. března 2015. Cestujícím otevření přineslo sedm nových stanic na 6,1 km dlouhém úseku.

V roce 2014 bylo vypsáno výběrové řízení na první přístavbu nazývanou „3 + 3“, která spočívala v dokončení 3 stanic na západě a 3 stanic na východ od stávající centrální části. Dokončena měla být v roce 2019. Zatímco východní úsek Dworzec Wilenski-Trocka byl uveden do provozu 15. září 2019, tak prodloužený 3,4 km dlouhý úsek Płocka, Młynów a Księcia Janusza v západní části města spustil provoz až 4. dubna 2020.

V mezidobě, konkrétně v roce 2018, bylo vypsáno další výběrové řízení na 2. prodloužení



KONEČNÁ STANICE LINKY M2 BRÓDNO OTEVŘENÁ ROVNĚŽ V ZÁVĚRU LETOŠNÍHO ZÁŘÍ



SOUPRAVA SIEMENS INSPIRO V ČERVNU 2022 OTEVŘENÉ STANICI ULRYCHÓW



METRO WARSZAWSKIE

AKTUÁLNÍ SCHÉMA VARŠAVSKÉHO METRA

známé jako „3 + 2“, které zahrnovalo 3 stanice na východě a 2 na západě. Zadání bylo ještě rozšířeno na „3 + 5“. Předpokládaný termín dokončení byl v roce 2021. Z důvodu pandemie koronaviru byl termín dokončení posunut na rok 2022 a tento termín se podařilo splnit. Západní úsek dlouhý 2,1 km se stanicemi Ulrychów a Bernowo byl otevřen 30. června 2022, kdy vyjela ze stanice Bernowo první souprava Siemens Inspiro.

Nejaktuálnější byl 28. září 2022 na východní straně Visly otevřen další 3 km dlouhý úsek metra M2 v Targówku, tj. dvě stanice v Bródnu (Kondratowiczka a Bródno) a jedna v Zacisze (Zacisze). Metro Bródno zajistí efektivní spojení mezi Targówkou a Białołękou se čtvrtí Praga, Śródmieście, Wolou a Bemowem. Současně zde zůstane většina stávajících autobusových linek, objeví se nové a část východní Białołęky získá přístup k metru každých pár minut.

Během ranní špičky vyráží z ulice L. Kondratowicze do Pragy a do centra během jedné hodiny asi tisíc vlaků metra, které přepraví asi 30000 cestujících – dvakrát více než všechny autobusy a tramvaje, které tam jezdí. Cesta do centra, do ulice Świętokrzyska, trvá jen asi 20 minut.

V současné chvíli zbývá ještě dobudovat západní úsek se třemi stanicemi, jehož zahájení čeká na vyřízení všech stavebních povolení ze strany města Varšavy. Dokončení nebude pravděpodobně dříve než v roce 2025.

Umění ve varšavském metru

Při realizaci stanic druhé linky Varšava kladla zvláštní důraz na umělecký design. Na sedmi stanicích se nachází největší podzemní galerie pop-artu. Mezinárodně uznávaný umělec Wojciech Fangor zde zanechal svou stopu a navrhl vstupy do metra v geometrické reflexi, převedené do názvů stanic. Na střední části metra se zvěčnili i designéři ILF a Andrzej Chholdzynski, kteří spolupracovali s Wojciechem Fangorem. Výsledkem je nevšední umělecký zážitek. Projekt ve východní části stanice metra vznikl pod záštitou skupiny ILF, kancelář Kazimierski a Ryba ve spolupráci s umělcem Piotrem Mlodozieniec.

Nové stanice na západní části M2 jsou zelené a oděné do mosazi, přesto vypadají velmi podobně. Jasně barvy odkazují na minulost: Ulrychów je považován za Mekku moderního zahradnictví. Bemowo naproti tomu dokumentuje projekty průmyslové grafiky. Grafické prvky na stěnách stanic v západní části trati navrhl Andrzej Chholdzynski.



STANICE STŘEDNÍ ČÁSTI LINKY M2 JSOU PODZEMNÍ GALERIÍ POP-ARTU, PŘÍKLADEM JE I NOWY ŚWIAT

Východní část metra má evokovat historii staré Varšavy, čtvrti Praga. Stanice jsou velmi minimalistické, s odkazy na brutalismus. Zastávky jsou v různých odstínech šedé: naproti tomu vchody vybudované jednoduchou formou, kde dominuje sklo a kov, dojem ze prostoru nekazí. Na stěnách „pražských“ zastávek převládají mohutné betonové šipky, atmosféru pak charakterizují dekorace v rastrových freskách, které navrhl známý výtvarník Piotr Mlodozieniec.

Linka M2 varšavského metra má v současnosti 18 stanic a měří přibližně 19 km. Po úplném dokončení bude mít 21 stanic rozprostřených na 23,1 km. Ale ani to není konec rozšiřování varšavského metra. Již nyní plánuje město další linku – M3.



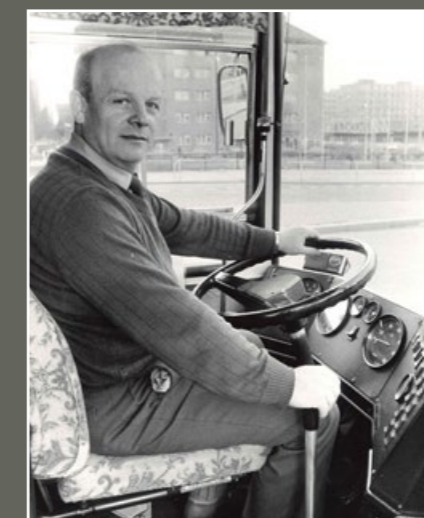
TŘÍDNÍ FOTOGRAFIE 1. ROČNÍKU Z LET 1958/59, OBOR ELEKTROMECHANIK PRO OPRAVU TROLEJBUSŮ, AUTOBUSŮ A TRAMVAJÍ. V ČERVENÉM KRUHU VRATISLAV TICHÝ

Neuvěřitelná podoba

V letošním DP kontaktu, konkrétně v devátém čísle, se v historickém okénku objevila fotografie jedné třídy k 70. výročí založení Učňovského střediska Dopravního podniku hl. m. Prahy. Na tomto snímku se můj táta, Vratislav Tichý, poznal. Jenže, léta plynou, vzpomínky šednou a většinou krásně. Ve skutečnosti na fotce tatínek není, i když ta podoba... Kdo by se po tolika letech nespěl! Přesto, nebo právě proto přikládám fotografie tátova ročníku, prvního z let 1958/59, protože si myslím, že si to po 61 letech ve službách DPP zaslouží.

Táta nastoupil do učení v září 1958, a to do prvního ročníku oboru Elektromechanik pro opravu trolejbusů, autobusů a tramvají (tak praví výuční list). Absolvoval v roce 1961 a nastoupil do vozovny Pankrác k tramvajákům, kde pracoval do roku 1963, kdy odešel absolvovat povinnou dvouletou vojenskou základní službu. Po vojně v roce 1965 se opět vrátil na Pankrác k tramvajím, ale jeho touha volala čím dál silněji po autobusech.

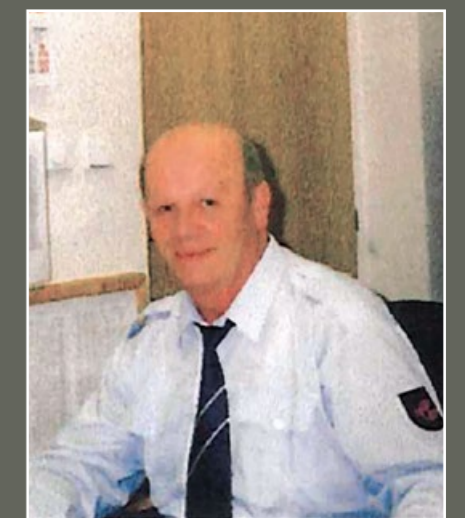
V dubnu 1966 se stal řidičem autobusu v garáži Pankrác a od 30. května 1966, prvního provozního dne nově otevřených garáží Kačerov, pokračoval za volantem autobusu



VRATISLAV TICHÝ ZA VOLANTEM IKARUSU 280

jako věrný „Kačerovák“ dlouhých 31 let až do listopadu 1997. V průběhu těchto let chodil na „vedlejšku“ do výpravny jako směnový výpravčí.

Od listopadu 1997 do konce roku 2007 pracoval jako směnový výpravčí a vedlejší pracovní poměr měl pro změnu za volantem. Od 1. ledna 2008 je sice v důchodu, ale dalších 12 let pravidelně zaskakoval za své mladší kolegy a kolegyně v kačerovské výpravně. 31. května 2019, tedy po neuvěřitelných 61 letech, se



prací v DPP definitivně rozloučil a konečně si užívá klidné, leč stále aktivní stáří.

Na závěr musím poznamenat, že jeho činnost u DPP se neobešla bez „následků“, protože já i můj bratr rovněž pracujeme v DPP jako řidiči autobusů, a kde jinde než samozřejmě v kačerovských garážích. Bratr, ač mladší, už 36 let (vyučil se tady stejně jako táta) a já 30 let.

Pavel Tichý

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Sněhový pluh

Odvoz sněhu speciálními nákladními tramvajovými vozy skončil asi až během první světové války, kdy bylo zapotřebí tyto vozy adaptovat pro odvoz komunálního odpadu. Sněhové pluhly byly ovšem dál v pražských zimních ulicích samozřejmostí. S dalším rozvojem kolejové sítě pražských tramvají vzrůstaly nároky na zimní údržbu tratí, a proto musely Elektrické podniky postupně opatřit další sněhové pluhly. Například v listopadu 1921 byl zařazen do provozu motorový nákladní vůz.....(dokončení v tajence).

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 4. prosince 2022** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – **podložka na jógu**, další dva flash disk ve tvaru vozu MHD. Jako bonus získá jeden z vylosovaných 2 poukazy na vstup do vybrané budovy Národní galerie.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 10/2022 zněla: **Alois Píbl a Ipswich**.

Hlavní cenu – stolní lampičku – získává: **Milan Rigo**, flash ve tvaru vozu MHD získávají: **Tomáš Zýka a Vladimír Dorošenko**. Vstupenky do Národní galerie vyhrála: **Jaroslava Musilová**. Blahopřejeme.

Hlavní cena:

**Podložka na jógu
Sharp Shape ECO
Yoga mat Mandala**



Protáhnout celé tělo, uvolnit svaly, zbavit se stresu. K tomu všemu pomáhá pravidelné cvičení jógy, které pomůže najít vnitřní klid a celkovou vyrovnanost. Podložka na jógu je tak ideální pomocník pro vaše lekce jógy.

BONUS:
Vstup do Národní galerie



Připravil: Milan Slezák

VÁNOČNÍ PŘEDSTAVENÍ



Nahlédnout můžeme například do programu **Národního divadla**. Ten na různých

scénách divadla nabízí např. balet Petra Iljiče Čajkovského Louskáček – Vánoční příběh, opery Růžový kavalír Richarda Strausse, Bohéma Giacomo Pucciniho, Čert a Káča Antonína Dvořáka, Jeníček a Mařenka Engelberta Humperdincka či Kouzelná flétna Wolfganga Amadea Mozarta. Můžete navštívit i speciální vánoční představení, jako jsou Vánoce s Choreou (zde soubor Chorea Bohemia

ál ní vánoční představení, jako jsou Vánoce s Choreou (zde soubor Chorea Bohemia

v symbióze tradiční hudby, zpěvu, tance, lidového divadla a výtvarného citění jako kdyby oživil naivní figurky tradičních českých betlémů, vánočních obchůzek, písní a koled) či scénické provedení České mše vánoční Jakuba Jana Ryby v nastudování Dětské opery Praha a Orchestru Národního divadla. Činohernímu programu pak pro toto období vévodí adaptace komedie Williama Shakespeara Mnoho povyku pro nic a románu Jane Austinové Pýcha a předsudek. Podrobnější informace lze nalézt na www.narodni-divadlo.cz.

POSPÍCHEJME K BETLÉMU, MÍSTU SVATÉMU

Tradičními akcemi jsou výstavy nejrůznějších provedení betlémů. I v letošním roce budou k vidění na různých místech. Již od 26. listopadu mimo jiné v Toulcově dvoře v Hostivaři nebo v Muzeu Karlova mostu a také v **Betlémské kapli**. Výstava v Betlémské kapli se zaměřuje na jejich papírové provedení. V informacích k připravované výstavě se uvádí, že papírové vystřihovací betlémy se u nás objevily někdy před rokem 1850. Původně se jednalo o černobíle vytištěné archy, které byly kolorovány pouze základními barvami. Prvním významným počinem v této oblasti pak bylo vydání tří barevných archů betlému od Mikoláše Alše v roce 1902. Postupně se přidali i další výtvarníci (Josef Lada, Josef Wenig, Marie Fišerová-Kvěchová a další). V první polovině 20. století pak vycházelo i poměrně velké množství reklamních betlémů. Leccos z toho bude v Betlémské kapli ke zhlédnutí.



MÁ VLASY DLOUHÝ DO PŮL PASU

Vydat se ve druhé polovině prosince lze i za živou hudbou. Ať už se jedná o relativně speciální koncerty, jako je kupříkladu vánoční koncert **Michala Prokopa a Framus Five** ve Velkém sále Lucerna 16. prosince, vystoupení Markéty Irglové v divadle Studia Dva 20. prosince nebo sváteční recitál Lucie Bílé s klavírním doprovodem Petra Maláska v Divadle Lucie Bílé 27. prosince. No a pokud by někdo chtěl s živou muzikou strávit třeba i silvestrovský večer, nabízí se například Malostranská beseda, kde 31. prosince od 20:30 zahraje Ivan Hlas Trio (tedy Ivan Hlas, Norbi Kovács a Jaroslav „Olin“ Nejezchleba).



ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději **do neděle 4. prosince 2022** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno s diakritikou) a můžete získat flash disk a knížku 140 osobností a událostí pražské MHD.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 10/2022 zněla: **Tramvaj T3 se představuje**.

Z autorů správných odpovědí byla vylosována a flash diskem a knížkou 140 osobností a událostí pražské MHD odměněna: **Kateřina Kohlová**.

FOTO
KVÍZ



RODINNÉ DOBY (ZKR)	ODVAŽENÍ LETADEL JEMENU	ŠKADIT	ENZYM	IRSKÁ OSVOBODZENECKÁ ARMÁDA	ŠICI VLÁKNO	MLADÉ SLEPICE	VRYPNOUT	NĚM TY	2. ČÁST TAJENKY	OBRAZY	PŘIDÁVAT SŮL	MASTURBOVAT	ZVOST
ODRŮDA VINA						HÁZET	RÍMSKY 486		INIC. ZEDNÍČKA				
ALKOHOLICKÁ PSYCHOZA							REČKA DELKOVÁ MIRA PRUVAN		DYNASTIE SASKYCH ZEMSKÝCH ALK. NÁPOJ Z PELYŇKU				
OBCHODNÍ TISKÁRNÍ KOLÍN (ZKR)	1. ČÁST TAJENKY MPZ RUIJANDY							ZATELEFONOVAT					
ORÁNÍ				TRANSFORMÁTOR (SLANG)	LESNICKÁ DŘEVÁŘSKÁ JEDNOTKA				HOVĚŽÍ KUZE				
SPOL. TANEČ. 60. LET					PSEUDONYM GOGOLA	ZKR. ADVOLTU ČLENOVCI		IND	ZN. POKRMOVÉHO TUKU NARYCHLO				
ZÁKAL OČNÍ ČOČKY (Z REČ.)							A TAKÉ NE SPZ OLO-MOUCE					RÍMSKÁ 6 DVOJKOV	
AMER. KOSMICKÁ LOď PRO 3 KOSMONAUTY	ŠVIHAK	ANGL. BĚŽET	KYSLONK. HUNATY ČTO. SLOVCE PODMŮ.			VELKÝ NOS (EXPR)			ANGLICKÝ NETOPÝR VYHR. NOVATI				
DRUH DÝCHAČO. PŘÍSTROJE						OZÝVAT SE	ČÁST ROSTLINY		ČÁST TOKA PERIODA PRVOHOR				
3. ČÁST TAJENKY							ANGLICKÝ ZPĚVÁNÍ KONŠKÝ OSTRŮV		ZKR. LETIŠTĚ DAMASCUS GUINEJSKÉ POHŮRČI			KOLIMBUŠKÉ SIDLO	
FR. ATOL				RUSKY TITTO	ŠEVEL	NĚM. ČLEN		4. ČÁST TAJENKY JEMNO ZPĚVAČKY SLUNEC					VELKÉ POLE
DESETINNÝ LOGARIT. MŮS		MODEL FORU	ÚŘEDNÍ VÝNOSY JENZ (BASKN)					PĚSTITEL RÍMSKY 49					
VÁBITI					JAPON. OSTROV								NAVŮJENÁ
MASTURBACE					FILIPN. SIDLO NA OSTROVĚ LUZON								AROMATICKÝ AMIN

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

Tipy na vánoční dárky

FAN SHOP



Sada
5 skleněných
vánočních ozdob
s dopravními prostředky
pražské MHD

Stolní
kalendář



Dámské a pánské
trenky Styx



Charitativní kolekce Klokart
Na projekt Klokánek je určena
částka ve výši 50 % prodejní ceny



Fotoalbum metra
pěti měst
Evropské metro
– Díl 1.

Osuška Tatra T3
ev. č. 7001
70 x 140 cm



V prodeji na fanshopu DPP, omezená nabídka k dispozici v Infocentru Můstek. 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, Anděl, Hradčanská a Nádraží Veveřslavín.

fanshop.dpp.cz



Dopravní podnik
hlavního města Prahy