



PORSCHE? STÁLE PERSPEKTIVNÍ
**DOPRAVNÍM PODNIKEM JSEM
NAČICHLA UŽ JAKO UČEŇ**

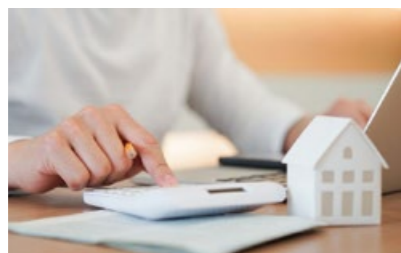




ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

4fin – Better together

- Slevy u partnerských pojišťoven pro všechny zaměstnance DPP
- U vybraných produktů lze vyjednat slevy i na již uzavřených smlouvách
- Kontakt: Jiří Ušjak
jiri.usjak@4fin.cz
725 387 661



Komplexní analýza těla – Kateřina Klásková

- Pro zaměstnance a jejich rodinné příslušníky analýza ZDARMA
- Zjistíte vaši aktuální kondici: svalovou hmotu, metabolický věk, stav lymfatického systému, procenta vody a tuků v těle ad.
- Konzultace probíhají on-line formou
- Kontakt: Kateřina Klásková,
775 684 335



O2 Family

- Platíte za naše služby z účtu u Air Bank a odměna je vaše:
- Získejte tak 300 Kč měsíčně
- Kontakt: Pavel Netušil
pavel.netusil@o2.cz
841 117 118



Top Hair MATUSCHKA

- Pro zaměstnance DPP platí 15% sleva na vlasovou kosmetiku Top Hair MATUSCHKA a MAXIMA
- Při objednávce nad 1000 Kč je sleva 20 %
- Všechny výrobky lze objednat na www.matuschka.cz



Hotel Olympia Mariánské Lázně

- Speciální nabídka balíčků pro zaměstnance DPP:
„Rekondice“ na 3 noci
„Wellness“ na 2 noci
- Rezervujte na: sales@olympiahotel.eu

Veganland

- Thai Curry, Kung-Pao, závitky, knedlíčky, sushi a mnoho dalšího
- Sleva 10 % na celou objednávku
- Pobočka: Karlovo náměstí 317/5, Praha 2
- Pro uplatnění slevy se prokažte zaměstnaneckou kartou



5 dotazy se můžete obracet na oddělení Benefitů a služeb pro zaměstnance na tel.: 296 193 360, e-mail: 500310@dpp.cz

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



OBSAH 10 / 2023

LISTÁRNA

4

AKTUÁLNĚ

5 – 7

AKCE

8

ZA VOLANTY DO BRNA

13

9. ROČNÍK TURNAJE V MALÉ KOPANÉ O POHÁR GENERÁLNÍHO ŘEDITELE DPP

PORTRÉT

9 – 12

DOPRAVNÍM PODNIKEM JSEM NACÍCHLA UŽ JAKO UČEŇ

MODERNIZACE

14 – 17

PORSCHE? STÁLE PERSPEKTIVNÍ

JUBILEUM

18 – 19

DEN OTEVŘENÝCH (HASIČSKÝCH) DVEŘÍ

PROFIL

20 – 21

OD KONCERTU PŘES PRASKLÉ POTRUBÍ AŽ PO FILM

VZDĚLÁVÁNÍ

22

#STUDUJSPSD
#PRACUJVDPP

BOZP

23

ELEKTRONICKÁ KNIHA ÚRAZŮ

TECHNOLOGIE

24 – 25

NA TROJSKÉ SE UKLÁDÁ REKUPEROVANÁ ELEKTŘINA DO BATERIÍ

METRO A JEHO LIDÉ

26 – 27

50 LET PRAŽSKÉHO METRA S DP KONTAKTEM: 7 OTÁZEK PRO: JANA UNGRMANA

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

28

VLAKEM NEOMEZENĚ PO PORTUGALSKU ZA 49 EUR

ZAJÍMAVOST

29

ABY SE VODA VRÁTILA

PROTI PROUDU ČASU

30 – 34

ZNOVUZROZENÍ TRAMVAJOVÉ LEGENDY 3062

ZÁBAVA

34

KULTURA / KVÍZ

35

Foto na titulní straně: Eliška Skálová, automechanik, garáž Hostivař
Foto: Petr Hejna

DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti
28. 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 Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Petr Havlíček, Vladimír Kalivoda, Ondřej Láska, Robert Mara, Milan Slezák, Jan Štojdil, Jan Ungrman, Ondřej Volf a Jakub Zatloukal

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

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 29. 9. 2023
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



9



13



14



18



26

NĚKOLIK ČERNOBÍLÝCH VZPOMÍNEK NA POČÁTKY METRA

Vážená redakce,
zasílám pár fotografií z doby před zahájením provozu pražského metra. První fotografie je známá. Jedná se o skupinu prvních strojvedoucích (strojvedoucích, nikoliv prvních sedmi instruktorů!), a to z konce února 1973 před odjezdem do Moskvy. Snímek je z pražského Hlavního nádraží.

Druhou fotografii poslal pan František Vycpálek své ženě z Moskvy. Na rub fotografie tehdy přidal poznámku: „Snímek z depa, před nástupem na subotnik 21. duben 1973, mě poznáš podle bílé košile.“

Třetí fotografie představuje lokomotivní četou depa Praha -Střed, která v roce 1973 odvážela první skupinu strojvedoucích pražského metra do Moskvy. Ač se to nezdá, tak v čele vlaku byla jedna z lokomotiv řady E 499.1. Na jejím stanovišti, v úseku Praha Hlavní nádraží – Žilina, byla osvědčená četa ve složení: zleva Josef Tomšů a Emil Klatt.

Antonín Altner,
vozovna Kobylisy



Metro je plné příběhů a vzpomínek...

Vynesme je na světlo!

Fotografie, dokumenty, předměty, vzpomínky a tipy na rozhovory můžete zasílat na e-mail: metro50@dpp.cz nebo zasílat poštou či donést osobně na adresu:
Dopravní podnik hl. m. Prahy, Redakce DP kontaktu,
Sokolovská 42/217, 190 00 Praha 9

Podělte se o své příběhy s ostatními čtenáři DP kontaktu

metro50@dpp.cz

50 let metra 1974–2024
s DP kontaktem

Výročí pražského metra je oslavou celého Dopravního podniku

DP kontakt

OBNOVA AUTOBUSŮ VSTUPUJE DO DALŠÍ FÁZE

KDO SLEDUJE SOCIÁLNÍ SÍTĚ PRAŽSKÉHO DOPRAVNÍHO PODNIKU, JISTĚ SI VŠIML, ŽE ZA POSLEDNÍ MĚSÍC DOŠLO K NĚKOLIKA ZMĚNÁM V AUTOBUSOVÉ A TROLEJBUSOVÉ FLOTILE DPP. NĚKTERÉ OBJEDNANÉ VOZY JSOU JIŽ V PROVOZU NA LINKÁCH, NĚKTERÉ SE TESTUJÍ NEBO JSOU TĚSNĚ PŘED DODÁNÍM. POJĎME SI TYTO NOVINKY SHRNOUIT.

KLOUBOVÝ BATERIOVÝ TROLEJBUS SOR TNS 18

První pražská novodobá trolejbusová trať se konečně dočkala svých vozidel – 22. září 2023 začal zkušební provoz trolejbusů bez cestujících na trati Palmovka – Čakovice. V rámci homologace potřebují vozidla dle podmínek Drážního úřadu najezdit nejprve deset tisíc kilometrů bez cestujících. Aktuálně jsou v DPP čtyři vozidla (stále v majetku společnosti SOR), se kterými se dle požadavků dodavatele jezdí v režimu 24/7 až na tři směny. Denně tak zvládnou porci přibližně 500 kilometrů. Na ukončení zkušební provozu bez cestujících naváže provoz ve zkušebním režimu s cestujícími, kdy vozidla bez závažných závad musí ujet dalších dvacet tisíc kilometrů.



Foto: Zdeněk Bek



Foto: Daniel Šabík

TŘIČLÁNKOVÝ BATERIOVÝ TROLEJBUS ŠKODA SOLARIS 24

V půlce září se zástupci DPP vypravili na kontrolu stavu vozidel do areálu Škoda Transportation v Plzni. Vše zatím nasvědčuje tomu, že harmonogram výroby vozidel pro DPP je plněn a očekáváme, že v průběhu listopadu 2023 by mohl být jeden trolejbus převezen do garáže Klíčův k absolvování části předepsaného zkušební provozu na naší první trolejbusové trati (Palmovka – Letňany – Čakovice). Další devatenáct vozů bude postupně dodáváno do garáže Řepy na konci letošního a počátkem příštího roku. Tříčlankový trolejbus je určen pro trolejbusovou linku z Nádraží Veleslavín na Letiště Václava Havla Praha, kde je ve výstavbě napájecí infrastruktura.

IVECO STREETWAY 18M

První dva autobusy tohoto typu vyjely z garáže Hostivař s pětíměsíčním zpožděním 14. září 2023 na linky 136 (ev. č. 5101) a 177 (ev. č. 5103), dalších sedm pak bylo zařazeno do provozu 19. září 2023. Autobusy byly objednány v loňském roce, a to na základě uzavřených rámcových smluv se společností Iveco Czech Republic v celkovém počtu 253 kusů autobusů různých verzí. Další autobusy Streetway ve 12 a 18metrovém provedení by měly dorazit v říjnu a listopadu. Bohužel i v tomto případě bylo dodavatelem avizováno částečné opoždění dodávek.



Foto: Petr Vítů

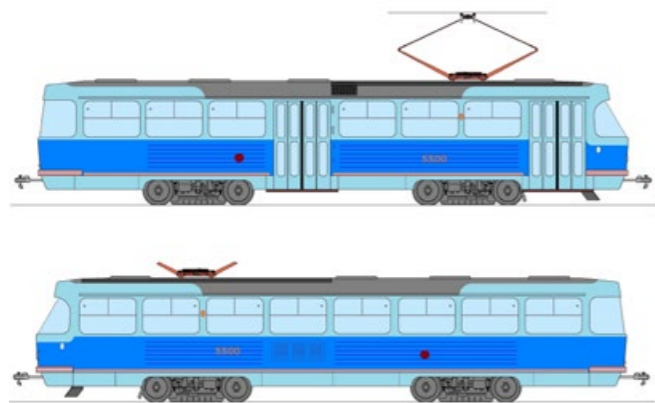


Foto: Ondřej Kubát

SOR ICN 9,5

V červnu letošního roku si DPP objednal u společnosti SOR Libchavy z dříve vysoutěžené rámcové smlouvy dvacet naftových midibusů SOR ICN 9,5 za bezmála 105 milionů korun. Všechny tyto objednané vozy by měl DPP obdržet nejpozději do konce března 2024. Výrobce však avizoval dřívější dokončení výroby, a lze tak očekávat dodání všech dvaceti vozidel již v průběhu října a listopadu 2023 do garáže Řepy, kde kompletně nahradí již dosluhující midibusy SOR BN 8,5. Midibusy budou samozřejmě v souladu s platnou legislativou vybaveny motory s nejpřísnější emisní normou Euro VI, step E.

Informace jsou aktuální k 10. říjnu 2023



NA OPRAVU ČEKÁ ŠEST HISTORICKÝCH TRAMVAJÍ

V půlce září začal DPP hledat firmu, která opraví celkem šest historických tramvají typu T3 a T4 za odhadovanou částku 60 milionů korun. Opravit se konkrétně musí tramvaje T3 ev. č. 6312, 6892, 6921, T4 ev. č. 5500 (na snímku) a T3SUCS ev. č. 7122 a č. 7188. Očekává se, že vozidla by se do pražského provozu měla vrátit do čtyř let. (red)

Střešovice pod smlouvou



Vítězem veřejné zakázky na výstavbu nové výstavní haly pro historické autobusy a silniční pracovní vozidla Muzea MHD ve Střešovicích se stala společnost OHLA ŽS. DPP v tendru obdržel nabídky od devíti subjektů. Nabídková cena vítěze činila 122,45 milionů korun, což je o 27,55 milionů korun méně, než byla předpokládaná hodnota zakázky. Doba výstavby nové haly je 20 měsíců od předání staveniště. DPP předpokládá její zahájení ještě do konce letošního roku a otevření pro veřejnost v roce 2025. (red)

Lávka stržena, autobus jezdí

V pondělí 9. října 2023 došlo k uzavření pěší lávky přes koleje nádraží Praha-Smíchov spojující oblast Smíchova s Radlicemi. I přes dobrou obslužnost lokality jinými druhy dopravy došlo na základě komunikace se zástupci Prahy, Městské části Praha 5 a Správy sociálního zabezpečení, která je největším zaměstnavatelem v oblasti za kolejistěm smíchovského nádraží, k doplnění dopravního spojení o novou autobusovou linku číslo 232. Linka je provozována v úseku Smíchovské nádraží – Lihovar (zastávka v provozu až po stanovení příslušnými úřady) – Pod Děvinem – Pod Konvářkou (Z) – Správa sociálního zabezpečení – Křížová – Na Knížecí. Jízdní řád linky najdete na www.dpp.cz. (red)

ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

Představenstvo Dopravního podniku se ke svému letošnímu šestnáctému zasedání sešlo 19. září, aby projednalo mj. koncepci obnovy technologií a staveb pražského metra do roku 2035, souhrnnou informaci ke Katalogu rizik s uvedením nákladů na jejich ošetření po revizi a aktualizaci k datu 8. 9. 2023 a také aktualizaci plánu veřejných zakázek a poptávkových řízení pro rok 2023. V úterý 3. října se na svém sedmáctém zasedání představenstvo zabývalo mj. shrnutím výsledků auditu kybernetické bezpečnosti, zprávou o splnění nápravných opatření NÚKIB a informací o elektrifikaci autobusových linek. Rovněž bylo seznámeno s informací o uzavření Dodatku č. 4 Kolektivní smlouvy DPP uzavřené na období od 1. 1. 2022 do 31. 12. 2026, schválilo aktualizaci plánu veřejných zakázek a poptávkových řízení pro rok 2023 a projednalo záměry změn systemizace PM.

Dozorčí rada DPP na svém sedmém jednání 27. září projednala zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1. pololetí roku 2023 a informací o probíhajících soudních sporech v souvislosti s výstupy ze stanic metra. Věnovala se také rozhodnutí ve věci zakázky „Provozní úsek I.D metra v Praze – úsek (Olbrachtova) – Nové Dvory – stavební část“. Dozorčí rada byla seznámena s koncepcí obnovy technologií a staveb pražského metra do roku 2035, s informací k metru I.D, s aktuálním stavem projektu „Komplexní bezpečnostní systém metra“, informací o probíhajících soudních sporech, dále se systémem řízení rizik – souhrnnou informací ke Katalogu rizik, s přehledem plnění nápravných opatření ve 2. čtvrtletí 2023 a analýzou rizik závadového jednání DPP pro rok 2023. (red)



Foto: Petr Ludvíček

ZLATÝ KLÍČOV

Po loňské obnovené soutěži autobusových Jízd zručnosti na půdě hostivařské garáže se letošní ročník odehrál na odstavných plochách garáže Kačerov. Z 25 účastníků se v jednotlivcích nejlépe vedlo Martině Kollárové v barvách Hostivaře a jako tým vystoupal na nejvyšší příčku Klíčov. Podrobné výsledky přinese listopadový DP kontakt. (red)

PO KOLEJÍCH AŽ DO SLIVENCE

Od 14. hodiny v pátek 13. října 2023 je prodloužen pravidelný tramvajový provoz linek 4 a 5. Linka č. 4 je nově prodloužena o celý úsek Sídliště Barrandov – Náměstí Olgy Scheinplugové – Holyně – Slivenc, kam jezdí v pracovních dnech mezi 6. a 20. hodinou. Linka č. 5, která původně jako jediná jezdila do Holyně, je prodloužena o závěrečný úsek do Slivence. Stalo se tak po slavnostním zahájení provozu v úseku mezi Holyní a Slivencem. Vznikla zde nová trať dlouhá 415 metrů ukončená smyčkou Slivenc, kde je vybudována stejnojmenná výstupní a nástupní zastávka. Výstavba druhého úseku trvala 36 týdnů a stála přes 233 milionů korun. Podrobnosti o novém úseku přinese příští DP kontakt. (red)



Foto: Zdeněk Bek

Listopadová výročí: Barrandov a Černý Most



Představy o rozvoji tramvajové dopravy v Praze v polovině 80. let byly po letech otevřeného nepřátelství vůči tomuto druhu dopravy stále ještě opatrné, ale přesto se počítalo s jistým rozvojem. Poněkud překvapivé bylo, že se mezi sídlišti určenými na konci 70. let k obsluze tramvajemi objevil také tzv. Nový Barrandov. První obyvatelé se sem stěhovali v srpnu 1985, ale ke slavnostnímu poklepání základního kamene stavby tratě došlo až 24. 10. 2001. Ačkoliv se jednalo o mimořádně náročnou stavbu, jejíž součástí jsou dvě estakády a dva podjezdy, o dva roky později bylo mimořádné dílo hotovo. Den D přišel před 20 lety – 28. 11. 2003, kdy byl slavnostně zahájen na nové trati provoz. Teprve od následujícího dne se na barrandovské sídliště začalo jezdit pravidelně.



Stavba čtvrtého provozního úseku tratě B začala v roce 1990 předstíhacími pracemi a o rok později začala definitivně. Traťový úsek označovaný IV.B je v mnoha směrech v historii metra zajímavý. Neobvyklé je jeho architektonické zpracování, kde bezpochyby zaujme především stanice Rajská zahrada s kolejemi umístěnými nad sebou v různých patrech, a navazující krytý most na Černý Most dlouhý 488 metrů, který vyrovnává nerovnosti okolního terénu. Slavnostní zahájení pravidelného provozu na Černý Most se uskutečnilo před 25 lety – 8. 11. 1998. Další téměř tři roky trvalo dokončování dalších stanic. Nejdříve byla 17. 10. 1999 předána do provozu stanice Hloubětín, 28. 6. 2000 západní vestibul stanice Vysočanská a krátce nato, 12. 7. 2000 bylo dokončeno opláštění tubusu mostu metra se stezkou pro pěší a cyklisty. Jako poslední se cestující dočkali 8. 6. 2001 stanice Kolbenova. (red)

Co říká čtvrtý dodatek Kolektivní smlouvy DPP?

Výsledkem kolektivního vyjednávání, které bylo zahájeno 18. května 2023, je Dodatek č. 4 Kolektivní smlouvy DPP s těmito nejdůležitějšími dohodnutými závěry:

- Ve vyúčtování mezd za říjen 2023 bude zaměstnancům vyplacena zvláštní mimořádná odměna. Rozhodné období pro výpočet odměny je od ledna do září tohoto roku, kdy maximální výše na jednoho zaměstnance je 8 tisíc korun.
- Všem zaměstnancům v manuálních profesích (dělníci, manuální zaměstnanci trvale pracující v nočních přepravních výlukách při údržbě tratí a tunelů metra, provozní a obslužný personál včetně hasičů a manipulačních řidičů) bude jejich základní (tarifní) mzda platná k 30. 9. 2023 navýšena o 0,5 % s účinností od 1. 10. 2023.
- Od roku 2024 dojde k navýšení příspěvku na dětskou rekreaci na 400 Kč na den (tj. při současném počtu maximálně na 5 dnů 2000 korun v období jarních prázdnin a při současném počtu maximálně na 15 dnů 6000 korun v době hlavních prázdnin).
- Nově budou mít zaměstnanci nárok na pracovní volno s náhradou mzdy na nezbytně nutnou dobu (max. 1 den) k účasti při porodu manželky nebo družky.
- Od 1. 1. 2024 se celkem výrazně zvyšuje příspěvek při pracovních výročích.

Kompletní obsah Dodatku č. 4 Kolektivní smlouvy je k dispozici na intranetu.

(red)



ZA VOLANTY DO BRNA

CELKEM DESET DOPRAVNÍCH PODNIKŮ VYSLALO SVÁ AUTOBUSOVÁ VOZIDLA DO BRNA NA PREMIÉROVÝ SRAZ MĚSTSKÝCH AUTOBUSŮ ORGANIZOVANÝ SDRUŽENÍM DOPRAVNÍCH PODNIKŮ ČR. PRAŽSKÝ DOPRAVNÍ PODNIK NA AKCI ŠOTODAYS VYPRAVIL HNED DVOJICI VOZIDEL, A TO KLOUBOVÝ AUTOBUS SOR NB 18 A SOLARIS URBINO 10,5.

V sobotu 23. září 2023 se DPP zúčastnil nultého ročníku akce Šotodays v Brně. S nápadem uskutečnit sraz městských autobusů z různých dopravních podniků v České republice přišla Linda Hailichová, tisková mluvčí SDP ČR, jehož jsme také členy. Pozvání k účasti přijalo a se svými městskými autobusy se pochlubit přijelo celkem deset dopravních podniků, konkrétně z Brna, Českých Budějovic, Karlových Varů, Olomouce, Opavy, Ostravy, Pardubic, Plzně, Prahy a Zlína – Otrokovic.

Praha se zúčastnila dvěma vozidly – SOR NB 18 a Solaris Urbino 10,5 v novém barevném schématu PID. První část akce, kdy

byly vystaveny všechny vozy a bylo možné si je prohlédnout a vyfotit, se konala v areálu brněnského Výstaviště. Od 12 hodin následovala Barevná jízda konvoje autobusů za dispečerského doprovodu na Moravské náměstí s několikerým průjezdem centra města a fotozastávkou.

Po této jízdě byly mezi 13. a 17. hodinou všechny autobusy vypravovány v šestiminutovém intervalu na půlhodinovou Barevnou okružní linku. O projížďku vozy z různých měst byl ze strany veřejnosti velký zájem, ale asi největší byl o jízdu poschodovou Scanií Unvi Urbis Doubledecker z ostravského DP.

Program zakončila afterparty pořádaná ve vozovně Pisárky, kde byly vystavené historické tramvaje, autobusy a trolejbus. V rámci vozovny bylo možné se zúčastnit komentované prohlídky nové moderní haly denního ošetření tramvaji.

Akci moderoval herec a milovník autobusů Václav Kopta. Poděkování za výbornou organizaci akce patří organizátorům, Sdružení dopravních podniků ČR a Dopravnímu podniku města Brna. Již nyní se těšíme na další ročník, možná i putovní akce propagující moderní městskou hromadnou dopravu. ■



DOPRAVNÍM PODNIKEM JSEM NAČICHLA UŽ JAKO UČEŇ

NA AUTOBUSECH MĚ BAVÍ CHYBY, KTERÉ SI MŮŽU NAJÍT SAMA. TAKTO SMĚLE A STRUČNĚ POPISUJE SVOJI PRÁCI ELIŠKA SKÁLOVÁ, RŮŽE MEZI TRNÍM, ELEKTROMECHANIČKA MEZI MNOHA MUŽSKÝMI KOLEGY Z GARÁŽE HOSTIVAŘ.



Jsmo v hale hostivařských dílen, mezi mnoha autobusy je tu i ten „váš“, dnešní. Můžeme si u něho říct, co všechno má elektromechanik v náplni?

Můžeme začít tím, že se staráme o to, aby řídicí jednotky spolu komunikovaly, posílaly si ty signály, které si posílat mají. Děláme i diagnostiky, kde odhalujeme případné chyby právě mezi řídicími jednotkami. Do kontrol elektrického stavu vozidla patří i tlačítka dveří, stopky, tlačítka pro kočárky i plošiny pro vozičkáře, jestli k řídicí správně signalizují stav. Kontrolujeme jak venkovní, tak vnitřní osvětlení vozů, dále topení a nezávislé topení a dá se říci, že veškerou elektroniku ve voze.

Jak se od sebe kontroly vozů liší? V jakém režimu pracujete?

Tady na hale na nás čekají vozy s nahlášenými chybami. Jiná kategorie jsou vozy na pravidelných prohlídkách. Pracuji na denní směnu, práce na daný den je dle zjištěných závad na voze. Většinu činností si provádím sama, v týmu pracujeme například při práci s autobateriemi. Pod dvěma mistry jsou zaměstnanci určení na pravidelnou údržbu a na aktuální opravy, patří sem kromě nás elektrikáři a klempíři.

Když vidím mladou křehkou ženu v typicky chlapeckém dílenském prostředí... Vy musíte mít k autům vztah od malička, že?

Je to tak. Už jako malá holka jsem se se stredjou doslova hrabala v autech. Bylo to tak, že za mnou přišel a zeptal se, jestli s ním chci jít opravovat auto. Ráda jsem se k němu přidala. Nejvíc si pamatuju dvěstěšestku peug-

geota, pustil mě třeba i ke startéru, ale zkoušela jsem skoro všechno, sama, nebo s jeho pomocí. S postupem času mě to neodradilo, spíše víc a víc zajímalo. Dokonce jsem začala uvažovat o tom, že bych nějaký takový obor chtěla studovat.

A výsledek?

V deváté třídě jsem začala vhodný obor hledat a našla jsem autotroniku. Šlo to rychle – podala jsem přihlášku na SPŠD v Moravské, přijímačky jsem zvládla a přijali mě. V prvním ročníku se potvrdilo, že mě to opravdu baví. Dokončením třetího ročníku jsem získala výuční list jako automechanik a následně čtvrtým ročníkem jsem obor autotronik ukončila maturitou.

Už tam jste byla rúží mezi trny, ale s praxí z domova...

Nejenom při praxích, ale i při teoriích bylo poznat, kdo je auty tzv. trefenej. Kdo se o ně do té doby moc nezajímal, hůř to doháněl. Byla



ELIŠKA SKÁLOVÁ V PRACOVNÍM TANDEMU NA HOSTIVAŘSKÉ DÍLNĚ S DAVIDEM SOCHREM

jsem mezi třicítkou kluků sama, ale vůbec mi to nevadilo ani mě to neodradilo.

Jak na průmyslovku v Moravské vzpomínáte?

Krásně. Ráda vzpomínám na paní učitelku Marii Antuškovou, která nás měla na motorová vozidla a předala mi hodně znalostí. Taky vzpomínám na technologie s Miroslavem Surou, který nám dal hodně informací o materiálech a opravování. A nejradši vzpomínám na třídní učitelku Irenu Gojovou, která si nás hýčkala a držela třídu jako úžasnou partu. Na SPŠD je skvělé, že má mnoho mimoškolních aktivit. Měli jsme možnost se účastnit turnajů ve stolním tenise, florbalu nebo fotbalu. Ten jsem hrála ráda. Mohli jsme se přihlásit prakticky na cokoli. Pravidelně jsme také chodili na veletrhy aut nebo autobusů.

V rámci studia jste si prošla absolventským programem...

Vlastně už ve druhém ročníku jsem poprvé o absolventském programu slyšela. Líbilo se mi, že to je věc dobrovolná a je na každém, zda podmínky přijme či nikoli a podle toho pak může očekávat výhody. Sem na garáž Hostivař jsem začala docházet už ve třetím ročníku na praxi a ve čtvrtáku jsem na přímou otázku, kde bych chtěla pracovat, odpověděla, že bych tu chtěla zůstat. Měla jsem i štěstí, že se tu uvolnilo místo a mohla jsem hned do Hostivaře nastoupit.

Dříve bývalo slyšet, že praxe bývá pro formu, příliš nebavila jednu ani druhou stranu. Jak je to dnes?

Jednoznačně se praxe na škole blíží dnešní náplni práce. To, co jsem se tu naučila při praxi, tak dnes opravdu dělám. Pustili nás ke všemu, třeba k výměně startéru. Není pak



žádná činnost pro mě jako zaměstnance cizí, neznámá.

Máte ve výhledu nějaký osobní kariérní postup, změnu?

Jsem tu ráda, baví mě to, s klukama vycházím v pohodě a dokážeme si pomoci. Možná jednou bych jiné místo zkusila, ale teď rozhodně o něčem takovém nepřemýšlím. Až zas tak úplně sama tu také nejsem – dalšími jsou kolegyně ve skladu. Na hale sice jsem sama, ale už sem začíná docházet učednice taky z Moravské a už říká, že by tu ráda zůstala. Tak uvidíme.

Jste tu jako zaměstnanec něco přes dva roky a už u sebe míváte žáky ze SPŠD. Jaké to je být v opačné roli? Jaký volíte přístup?

Postupně se jim snažím vysvětlovat teorii v základních otázkách, pak postupně základy praxe a jednotlivé postupy. Třeba si řekneme, jak fungují kenové sběrnice, jakou mají hodnotu a pak je to nechám proměřit. U výměny startéru jim řeknu teorii, popíšu postup, zdůvodním ho a pak mohou práci provést, kdy na ně samozřejmě dohlížím. Teď tu máme tři čtvrtáky autotroniky a jednoho třetáka. Jeden z mých učňů teď už pracuje na

Kačerově, bývalý spolužák je elektrikářem na vedlejší hale.

Co je nejmíc zajímavé, máte od nich zpětnou vazbu?

Hodně se ptají na funkci řídicích jednotek, jak a přes co komunikují, na hlášení chyb při diagnostice. Ohlasy od nich z praxe jsou většinou úžasné. Jednak vyplňují dotazníky po absolvování praxe v DPP a jednak při osobních setkáních oceňují úroveň praxí. Nejčastěji říkají, že to nebyl ztracený čas, že se hodně dověděli, naučili a mohli samostatně některé činnosti vykonávat. To je hodně milý. Základy třeba zůstávají stejné, ale vozy, technologie se rychle mění, vývoj jde dopředu a mladí lidé mají šanci tohle zachytit. Já to mám navíc tak, že jsem od praxe Dopravním podnikem načichla a těžko by mě někdo zlákal jít někam jinam. Usadila jsem se tu už jako učeň.

Co tomu všemu říkali doma?

Maminka byla zpočátku překvapená z mého rozhodnutí. Zároveň mi ale řekla, že školu si mám vybrat sama, že to je můj život a chce, abych dělala to, co mě bude bavit. Takže myslím, že ocenila můj samostatný výběr. Vidí, že jsem ve svém živlu a navíc jsem doma u všech našich aut užitečná. Teď v září jsem tu byla

druhým rokem. Navíc jsem se právě teď v září pustila do dalšího studia na Moravské.

Opravdu?

Je to opět elektrikařina v rámci zvýšení kvalifikace. Studium bude zakončeno závěrečnou zkouškou s výučním listem. Vrátila jsem se tak i k některým učitelům. Chodím jednou týdně po práci od dvou do šest na teorii, další týdny bývají praxe, třeba v OZM, ty bývají zhruba od tří do půl osmé.

Máte čas na koníčky, vyjma tedy aut?

Aut všeho druhu opravdu byla a jsou kolem mne od malička. I doprava je kolem mě, bratra mám v metru, strýc je řídicím autobusu. Hodně se zajímám o závodní auta, formule, rallye. Volant v rallye jsem si se stredjou zkusila dvakrát. To sportovní chování auta je opravdu zážitek, který se nedá slovy popsat. Aktivně jsem také hrávala fotbal. Ale vše se stejně točí kolem autobusů. Nejvíc mě na nich baví, když si chybu mohu najít sama i si ji sama opravit. Je-li nahlášen třeba zkrat a nejde o závadu řídicí jednotky nebo kenové sběrnice, musím projít celý vůz podle schématu a chybu vystopovat, třeba špatnou kabeláž. Po takto vyřešené detektivce a včas předanému vozu do služby mám skvělý pocit.

Petr Kmošek, vedoucí střediska Opravy vozidel provozu Hostivař, říká:

■ O STŘEDISKU:

Na starosti mám sedmdesátku lidí, tedy autoelektrikáře, automechaniky a klem-píře. K dispozici mám dva mistry, kteří zajišťují opravy busů na dílně přes den, abychom měli potřebné vypravení a vozy u nás stály co nejméně času. Odpoledne tu pak máme partáky střídacích čet, které pracují až do šesti do večera. Rozdělují a přebírají práci ve svých partách za nepřítomnosti mistrů. Starám se o chod dílny a u všech o administrativu s tím spojenou, jako jsou docházky, dovolenky apod. Naše práce se týkájí dvou stovek hostivařských autobusů.

■ O NEJČASTĚJŠÍCH ČINNOSTECH:

Dá se říci, že nejčastěji pracujeme na podvozcích a na brzdách, to je taková

obehraná písnička. U starších vozů jsou to nejčastěji elektro práce, hlavně u kloubových vozů trpí kabeláž. Pro zaměstnance je potom docela složité závady vyhledávat.

■ O NASTUPUJÍCÍ GENERACI:

Když má někdo zájem tu v rámci praxe být, pravidelně sem docházet a má pak i chuť tu nastoupit, tak to je opravdu to nejlepší, co se může stát. Mladí pak vědí, do čeho jdou, co asi budou dělat, jací jsou tu kolegové. Ještě nedávno jsme sháněli tři automechaniky a stejný počet elektrikářů, teď to máme naštěstí vykryté.

■ O JISTOTÁCH V DPP, SMYSLU PRÁCE A ELIŠCE SKÁLOVÉ:

Určitě bych mladým na škole zdůraznil jistotu práce a mzdy, zajímavé benefity. Máme pevnou pracovní dobu a práci si rozvrhneme tak, aby se stihla v požadovaném termínu. Práce s mladými mi dává smysl, pozná se totiž, že kdo chce chodit a dělat, tak to bez problémů vykonává. Ti ostatní se přirozenou cestou oddělí. Těm prvním se snažíme předat maximum

a nechat je dělat pokud možno to, co se týká jejich oboru. Eliška je příklad zaměstnance, který si to vzal za své a dokáže jim postup vysvětlit, ukázat a zároveň se nebát je nechat samostatně pracovat.

■ O AKTUÁLNÍCH TÉMATECH:

Aktuálně řešíme kvalitnější vybavení dílen, ale i třeba příjemnější zázemí v podobě odpočinkových místností. Také diskutujeme kvalitnější podobu školení, zejména v případě nově dodávaných vozidel. Takové dveře vypadají na první pohled zvenku stejně, ale jejich vybavení se velmi odlišuje. Je to o přístupu ke kvalitní dokumentaci.

■ O SOBĚ:

Od května 2023 jsem vedoucím střediska, předtím jsem pracoval tady na technologii oprav. Od roku 1992 jsem v DPP od svého vyučení, tři roky jsem zkoušel štěstí jinde, ale nakonec jsem se vrátil. Prošel jsem si tu dílnou, dále jsem pracoval jako reklamační technik, technolog a čerstvě působím jako vedoucí střediska.



FC Slavoj Vyšehrad, 30. září 2023

Malý fotbal 5+1 s účastí min. jedné ženy v týmu

System: každý s každým, vyřazovací způsob o pořadí



9. ROČNÍK TURNAJE V MALÉ KOPANÉ O POHÁR GENERÁLNÍHO ŘEDITELE DPP



Konečné pořadí:

1. Sklady
2. Metráčci
3. Vozovna Kobylisy
4. OSPEA
5. Dycky Vokovice
6. Podstav Vokovice

Nejlepší střelec:

Miloš Junek, Sklady – 20 branek



NEJEN VÍTEZNĚMU
TÝMU SKLADY
PŘEDAL OCENĚNÍ
GENERÁLNÍ ŘEDITEL
DPP PETR WITOWSKI

JAN „DINO“ KOLLER
PŘEDAL POHÁR
I NEJLEPŠÍMU
STŘELCI TURNAJE
– MILOŠI JUNKOVI



Text: Zdeněk Bek
Foto: Petr Hejna



VE VOZOVNĚ KOBYLISY SEŘAZENÉ JEDNOTLIVÉ DESIGNY PRAŽSKÝCH TRAMVAJÍ 14T: VPRAVO PODOBA Z ROKU 2006, UPROSTŘED TZV. KOTASŮV DESIGN Z ROKU 2016 A VLEVO VZHLED PID Z ROKU 2021

PORSCHE? STÁLE PERSPEKTIVNÍ

PRVNÍ SÉRIOVĚ DODÁVANÉ NOVÉ NÍZKOPODLAŽNÍ TRAMVAJE V PRAZE, JEJICHŽ ČELA NAVRHLA SPOLEČNOST PORSCHE DESIGN A JEŽ V PRAZE JEZDÍ JIŽ SEDMNÁCT LET. ŘEČ JE O VOZECH ŠKODA 14T, KTERÉ PRAŽSKÝ DOPRAVNÍ PODNIK PROVOZUJE OD ROKU 2006 A KTERÉ VEŘEJNOST ZNÁ PRÁVĚ POD PŘEZDÍVKOU PORSCHE. PO POČÁTEČNÍCH KOMPLIKACÍCH SE JEDNÁ O PERSPEKTIVNÍ VOZY, S JEJICHŽ PROVOZEM SE I NADÁLE POČÍTÁ, A TO I DÍKY TZV. MALÝM MODERNIZACÍM.

Opravnou tramvaj v pražské Hostivaři prošlo již třicet jedna tramvaj Škoda 14T, na kterých byla provedena tzv. malá modernizace. S naším pravidelným příspěvkem a pracovníkem dílen **Martinem Černým z oddělení Výrobní technologie** jsme se na modernizace podívali trochu podrobněji.

Tenkrát v roce 2006...

Připomeňme si jen ve zkratce dodávky nízkopodlažních vozů do hlavního města, kterými Martin Černý zahájil společné povídání. „Na počátku 21. století se hlavní město rozhodlo zakoupit tramvaje s označením Škoda 14T a obchodním názvem Elektra (Elektrická Tramvaj).“ I mezi Pražany a hlavně cestujícími se

rychle vžil označení Porsche. Společnost proslavená hlavně svými sportovními vozy totiž navrhovala vzhled čel článků tramvaje.

„28. ledna 2006 byla tramvaj v České republice zatím nepoužívaná koncepce s pěti články s rozdělením na nosné a nesené a pevnými podvozky poprvé vypravena z vozovny Motol na linku č. 3 s cestujícími. Tramvaje byly zpočátku nasazovány i na páteřní linky č. 9 a 22. Bohužel právě na těchto linkách se nejvíc projevilo nešťastné uspořádání interiéru. Neotočné podvozky navíc nejsou šetrné ke kolejnicím, rozdělením článků na nosné (uložené na podvozcích) a nesené (se sníženou podlahou) dochází k většímu zatěžování nosných článků, resp. podvozky těchto článků působí na trať většími nápravovými

tlaky, což zapříčiňuje její větší degradaci,“ popsal potíže vozů ze začátku jejich provozní kariéry Martin Černý. Nebylo to však všechno.

Opravy příčniců

V srpnu 2014 došlo ke stažení všech vozů z provozu, a to z důvodu nalezení trhlin na příčnicích nosných článků v místech uchycení podvozku. Do listopadu stejného roku prošly kontrolou všechny vozy, ale do provozu se vrátili jen tři. Potíže se podařilo vyřešit v roce 2016, kdy došlo k úspěšnému zavedení postupu oprav v rámci projektu KOJOT (Kontrola Ojnice Oprava Tramvaje), navrženého výrobcem vozů firmou Škoda Transportation, což umožnilo vozy postupně vracet zpět do

pražského provozu. Od roku 2015 docházelo k opravám vozů přímo v areálu hostivařské Opravy tramvaj. Od následujícího roku se oprava dále prováděla i v areálu bývalé továrny ČKD Dopravní systémy ve Zličíně.

V roce 2016 navázala na opravy příčniců takzvaná malá modernizace, která byla poprvé realizována na voze ev. č. 9148. Během ní dochází kromě opravy příčniců ke změně dlouhodobě kritizovaného uspořádání sedadel v nosných člancích z podélného na obvyklejší příčné, čímž dochází k uvolnění uličky pro snazší průchod těmito články. Dochází tím ke zvýšení kapacity a zrychlení odbavování cestujících, což je jedním z cílů modernizace. Současně jsou vyměňována čalouněná sedadla za hygieničtější s plastovými sedáky. S tím souvisí i změna uspořádání zachytných tyčí a další interiérové změny, jako je například použití šedého obložení skříní pod sedadly podlahovou krytinou Altro.



PRVNÍM, KTERÝ PROŠEL MALOU MODERNIZACÍ, BYL VŮZ EV. Č. 9148



VŮZ EV. Č. 9142 NA LINCĚ ČÍSLO 3, JEDNÉ Z TYPICKÝCH LINEK PRO TRAMVAJE ŠKODA 14T

Z mechanického hlediska dochází k úpravě šířky stupínek a změně umístění a provedení vybraných elektrických přístrojů, jako jsou topné jednotky, násypky pískovačů a agregátů mazání okolků. Všechny tyto agregáty jsou společně s agregáty mechanického ovládání podvozků schovány místo v prostoru lavic ve skříních pod sedadly. Použitím skříní tak vznikl mnohem vzdušnější prostor a kombinace sedadel v červeném a šedém odstínu společně s šedým obložení skříní a červeným odstínem stupínek dodala interiéru atraktivnější vzhled.

Tři různé barevné vizuály

„Do konce roku 2018 bylo naplánováno provést malou modernizaci u všech vozů, ale dodávky náhradních dílů ji zpozdily. Proto bylo rozhodnuto, že méně rozsáhlejší oprava příčniců dostane přednost před malou modernizací. Tím došlo k tomu, že některé vozy mají opravené příčnice, ale nemají upravený interiér a nový vnější barevný vizuál. Původní vizuál byl zpočátku nahrazován kombinací červené, stříbrné a černé barvy, a to podle návrhu architekta Patrika Kotase. Aktuálně je na vozy aplikován barevný vizuál ve schématu PID.

Zajímavostí je, že při aplikaci nových vizuálů jsou lakována pouze čela, na bočnice jsou umísťovány polepy,“ upřesnil Černý rozdíly mezi jednotlivými vozy a způsob provádění vnějšího vzhledu.

„V současnosti má všech padesát pět provozovaných vozů (z šedesáti dodaných, pět jich totiž bylo po nehodách zrušeno, pozn. redakce) vyměněné příčnice, třicet jedna z nich je současně i po malé modernizaci,“ sdělil Martin Černý.

Bylo by chybou nezmínit, že již první vůz Škoda 14T (ev. č. 9136) je na velké, tzv. periodické opravě, kde stávající podobu modernizace doplní ještě několik novinek, které si Martin Černý prozatím nechal pro sebe. Předpokládá se však, že vůz bude uveden do provozu na přelomu roku.

Škoda 14T měla jako první tramvaj v Praze automatické přimazávání okolků, které se však v provozu ukázalo jako ne úplně ideální varianta pro pražský provoz. DPP tak pracuje na jeho vylepšení pomocí GNSS (globální navigační satelitní systém), který bude oproti analogovému provedení tuto funkci optimalizovat.

Doma v Kobylisích

Všechny vozy jsou po opravě příčniců soustředěny ve vozovně Kobylisy, kde zpočátku jezdily na páteřní lince č. 17. Po krátké době se k ní přidala také linka č. 3. Obě linky mají jednu shodnou vlastnost: přímá trať s minimem oblouků o malých poloměrech.

„Po jejich dlouhodobějším odstavení došlo k výrazné modernizaci kolejové sítě. Konstrukce tratí s BKV panely nahradily tratě s otevřeným kolejovým svrškem. Součástí oblouků jsou nově přechodnice, které zajišťují plynulý náběh kol podvozků do oblouků. Tím se zlepšil jak komfort z jízdy, tak snížení opotřebování kolejnic. Současně se celkově mění směrové vedení tratí, kdy dochází k jejich napřimování. Po počátečních úskalích se zaváděním tohoto typu do provozu, problémy s příčnicí a uspořádáním interiéru se vozy 14T staly již nepostradatelnou součástí vozového parku. O tom svědčí i měsíční proběhy vozů okolo 8000 km, které jsou nad průměrem ostatních vozů,“ zakončil společně povídání Martin Černý.

Na závěr můžeme dodat, že k tématu tramvají Škoda 14T se v časopise ještě vrátíme, minimálně proto, abychom si představili vůz po periodické opravě.

Zdroj:
Pražské tramvaje, Robert Mara,
Dopravní vydavatelství Malkus, 2012
Encyklopedie MHD: 2. díl,
4. svazek – Tramvaje, kolektiv autorů,
Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2017



ZMĚNY V INTERIÉRU JSOU VIDĚT NA PRVNÍ POHLED. KROMĚ ZMĚN SEDAČEK A JEJICH USPOŘÁDÁNÍ DOŠLO I K ÚPRAVĚM ZÁDRŽENÉHO SYSTÉMU



Tzv. malá modernizace vozů 14T v DPP:

První vůz po malé modernizaci:
ev. č. 9148

Poslední vůz po malé modernizaci:
ev. č. 9167

Aktuálně rozpracované vozy
v Opravně tramvají Hostivař:
ev. č. 9136

Aktuálnost dat k:
10. 10. 2023

VŮZ EV. Č. 9142 PROJÍZDÍ POD
DNES JIŽ ODSTRANĚNÝM MOSTEM
U VÝSTAVIŠTĚ NA LINCĚ ČÍSLO 17

V PŘÍSTÍ ROCE PROJDOU MALOU MODERNIZACÍ
V OPRAVNĚ TRAMVAJÍ DALŠÍ DVA VOZY 14T





DEN OTEVŘENÝCH (HASIČSKÝCH) DVEŘÍ

LETOŠNÍ TŘETÍ DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ USPOŘÁDAL DOPRAVNÍ PODNIK V SOBOTU 16. ZÁŘÍ V HOSTIVAŘSKÉM DEPU METRA. PROHLÍDKA KABIN VOZŮ SOUPRAV I SPECIÁLNÍCH DRÁŽNÍCH VOZIDEL, ZÁZEMÍ A BĚŽNĚ NEPŘÍSTUPNÝCH TECHNICKÝCH PROSTOR AREÁLU SPOLU S TRADIČNĚ BOHATÝM DOPROVODNÝM PROGRAMEM, TO BYLA NEJVĚŠÍ LÁKADLA PRO MALÉ I VELKÉ NÁVŠTĚVNÍKY. A PROTOŽE TĚMĚŘ ROK PŘED ZAHÁJENÍM PROVOZU METRA V ROCE 1974 VZNIKL PODNIKOVÝ HASIČSKÝ SBOR, PATŘILA NEMALÁ ČÁST PROGRAMU PRÁVĚ ZÁCHRANÁŘŮM. SVÉ 50. VÝROČÍ PŘIPOMNELI POČETNÝM ZÁSTUPŮM NÁVŠTĚVNÍKŮ BOHATÝM CELODENNÍM PROGRAMEM, JEHOŽ PESTROST DOKLÁDÁ I VÝBĚR FOTOGRAFIÍ.

50 let Hasičského záchranného sboru Dopravního podniku

21. 8. 1973 nastoupilo do provizorních prostor požární stanice v depu Kačerov do směny prvních 5 hasičů; svoji činnost tak zahájil „Záchranný, havarijní a požární útvar Metro“ jako podmínka pro kolaudaci stavby metra.

Druhá požární stanice zahájila svou činnost v roce 1984 s otevřením depa Hostivař a v roce 1994 pak přibyla třetí v prostorách depa Zličín.

Hlavním úkolem podnikových hasičů byla od počátku akceschopnost pro požární zásah ve stanicích a tunelech metra, tedy převážně podzemních objektech s dlouhými přístupovými cestami. Od roku 2005 je podnikový sbor součástí úseku Bezpečnostního a nese název Hasičský záchranný sbor DPP.

HZS DPP tvoří 151 zaměstnanců, kteří zajišťují úkoly v rámci požární ochrany v oblasti:

- prevence – provádí školení zaměstnanců i odbornou přípravu požárních hlídek, provádí kontroly na úseku požární ochrany, zajišťují servis hasičských přístrojů, jsou účastníkem stavebních řízení;
- represe – provádějí zásahy v provozu městské hromadné dopravy, zajišťují vysoce specializované práce při nakolejování drážních vozidel, vyprošťují osoby z výtahů, řeší úniky provozních kapalin, odstraňují následky živelních pohrom či zasahují v metru (např. v roce 2022 to představovalo zásahy u 663 mimořádných událostí);
- metodicky vedou a technicky zajišťují činnost čtyř podnikových jednotek sborů dobrovolných hasičů.

Hasičský záchranný sbor DPP je součástí integrovaného záchranného systému ČR.



UKÁZKA Z CHEMICKÉHO PRŮZKUMU



AKCE LEZECKÉHO DRUŽSTVA



VYPROŠTĚNÍ OSOBY PO STŘETU S AUTOBUSEM



LIKVIDACE POŽÁRU HASIČIMI PŘÍSTROJI



Ptal se: Zdeněk Bek
Fotil: Petr Hejna



OD KONCERTU PŘES PRASKLÉ POTRUBÍ AŽ PO FILM

V ÚNORU LETOŠNÍHO ROKU DOŠLO KE ZMĚNĚ NA POZICI VEDOUČÍHO ODDĚLENÍ ŘÍZENÍ PROVOZU. JEDNU Z NEJVYŠŠÍCH DISPEČERSKÝCH POZIC V DPP OBSADIL STANISLAV MAŠEK, DLOUHOLETÝ PRACOVNÍK DOPRAVNÍHO PODNIKU. JAK VELKÁ TO PRO NĚJ BYLA ZMĚNA, CO OBNÁŠÍ JEHO PRÁCE A JAK NÁROČNÉ BYLO NAVÁZAT NA PRÁCI PŘEDCHŮDCE V PODOBĚ JANA CIBULKY? S TÍM VŠÍM SE S NÁMI PODĚLIL V KRÁTKÉM ROZHOVORU.

Jak vypadá váš klasický pracovní den?

Mojí povinností je si udržovat přehled o aktuálním stavu pražské dopravy, ať už z pohledu mimořádných událostí, tak plánovaných výluk. Když pominu rutinu v podobě velkého množství schůzek s různými státními institucemi (PČR, MHMP, HZS, Pražská plynárenská apod.), spočívá má práce také v úzké spolupráci s různými filmovými štáby, se kterými řešíme jejich plány a potřeby s ohledem na provoz městské hromadné dopravy v Praze. Když se v Praze konají větší kulturní a sportovní akce, řídím dopravní opatření a koordinuji činnost tramvajových a autobusových dispečerů v místě konání. Nedílnou

součástí mojí náplně práce je vytváření interních dokumentů pro havarijní výluky v MHD. Dále dohlížím na řízení a organizaci provozu jednotlivých dispečinků. V případě mimořádných událostí většího rozsahu jsem nápomocen při řešení vzniklé události.

Na co si musíte dávat při organizaci dopravy při kulturních akcích pozor?

Na prvním místě je součinnost s pořadatelem a organizátorem kulturní akce a konsolidace potřeb pořadatele s potřebami návštěvníků a ostatních účastníků dopravy. Při přípravě organizace dopravy při velkých akcích je i nezbytná spolupráce se zástupci Policie České republiky a dalších

složek IZS. Nesmíme zapomenout i na jednání se zástupci jednotlivých městských částí a hlavního města.

Kromě toho řešíte v Praze i havárie. Jsou lokality, kde dochází k haváriím inženýrských sítí nejčastěji?

Jednoznačně nelze říci, že by bylo nějaké místo, kde jsou havárie sítí pravidelné. V letošním roce bylo několik oprav sítí s následnou potřebou odklonit veřejnou hromadnou dopravu ve Kbعلích a na Vinohradech. Každé omezení nebo odklon dopravy způsobené havarijní opravou je náročné na rychlou změnu vedení dotčených linek. Vždy se snažíme dopravu přizpůsobit tak, aby dopad na cestující byl co nejmenší. V provozu tramvají je to samozřejmě obtížnější, protože kolejové vedení je pevně dané a ve srovnání s odklony linkového vedení autobusů je více náročné vybrat nejlepší odklonovou trasu ve vztahu k cestujícím.

Je něco, co by vám v Praze pro organizaci dopravy pomohlo?

Musím se přiznat, že v této oblasti souzním s odbornými hlasy. K efektivnější organizaci dopravy by pomohly novější, tudíž propracovanější

David Šrámek
@davidsramek

Dnes proběhlo velmi plodné jednání na centrálním dispečinku @DPPOfficialni s hlavním vedoucím p. Stanislavem Maškem. Věřím, že se nám již brzy podaří realizovat další konkrétní kroky k lepší předzápasové i pozápasové dopravě v Edenu!



6:19 odp. · 9. 10. 2023 · 10,8 tis. zobrazení

PROVOZNÍ ŘEDITEL
SK SLAVIA PRAHA
DAVID ŠRÁMEK
ŘEŠIL SPOLEČNĚ SE
STANISLAVEM MAŠKEM
NA CENTRÁLNÍM
DISPEČINKU DOPRAVU
NA FOTBALOVÁ UTKÁNÍ

úrovni. Jedna z možností pomoci, kterou bychom uvítali, je rozšíření a z kvalitnění kamer městského kamerového systému, který je nedílnou součástí sledování a řízení provozu MHD, a to hlavně v kontextu mimořádných událostí.

Nastoupil jste na pozici po Janu Cibulkovi. Bylo náročné navázat na jeho práci?

S Honzou jsme se znali mnoho let a jeho náhlý odchod mě osobně, tak jako mnoho dalších, velice zasáhl. Poprvé jsme se setkali

si přinesl velký smysl pro operativní a rychlé rozhodování při velkém časovém tlaku. Velkou pomocí je i znalost prostředí a hlavně kolegů, se kterými jsem se znal ze svých i jejich předešlých pracovních pozic.

Jaká byla vaše předchozí pracovní kariéra v DPP?

K Dopravnímu podniku jsem nastoupil na konci roku 1989 hned s čerstvým výučním listem jako automechanik do tehdejšího závodu Služby v Libni ve Voctářově ulici. Po nástupu jsem začal navštěvovat večerní školu, abych si doplnil i maturitní vzdělání. V roce 1994, když byla zrušena autobusová garáž Libeň, jsem se s ostatními kolegy připravoval na stěhování do nového působiště oprav osobních a nákladních vozidel v nově vzniklé garáži Hostivař (Ústřední dílny Hostivař). Do nově vzniklého pracoviště jsem už nenastoupil jako automechanik, ale dostal jsem šanci přejít na pozici garážmistra osobních a nákladních vozidel. Následně jsem přešel na dispečink autobusů a začal se starat o pohotovostní vozidla přímo v jeho srdci na Centrálním dispečinku. Po reorganizaci podniku jsem dostal příležitost stát se vedoucím střediska vozidel Centrální dispečink, kde jsem setrval dlouhých 16 let. V roce 2021 nadešla situace, kdy jsem vycítil, že potřebuji změnu, a nastoupil jsem zpátky přímo na Dispečink autobusů do pozice dispečera. A teď od února jsem dostal důvěru a nastoupil na pozici vedoucího řízení provozu.

Práce dispečera je náročná, jak čerpáte energii?

Snažím se veškerý volný čas věnovat rodině a svým koníčkům, ke kterým patří kynologie a sportovní střelba. Jsem členem Pražské záchranné brigády, kde aktivně pomáhám při výcviku, ale i při pátrání po pohřešovaných osobách (například ztracených dětí, seniorůch v porostech) v okolí Prahy, ale i na území celé republiky. ■



vanější informační systémy, které umí rychleji a spolehlivěji nabízet informace o provozu linek a návazných spojení i při mimořádných událostech. S rozvojem tramvajových tratí a trolejbusů se samozřejmě nabízí i otázka ohledně rozšíření počtu dispečerů a dispečerských vozidel. Ale i díky rozvoji a postupnému zavádění nových systémových a informačních technologií se nám daří řídit provoz městské hromadné dopravy na výborné

už v roce 1997, kdy jsem měl možnost začít spolupracovat (i díky Jiřímu Fléglovi) na organizaci veletrhů, kulturních a sportovních akcí pořádaných ještě na Strahově. Honza byl velký odborník a za ta léta, která strávil jako vedoucí Řízení provozu, nastavil laťku velmi vysoko. Proto jsem měl z této funkce velký respekt. Částečnou výhodou je moje dobrá znalost podniku a jeho struktury. Z doby vedení střediska autoprovozu jsem



#studujspsd #pracujvdpp

Od vraku k „závoďáku“

V dílnách SPŠD v Košicích začal hned od září fungovat avizovaný „Autokroužek“. Škola získala pro žáky oborů Autotronik, Mechanik opravář motorových vozidel (Automechanik) a Autoelektrikář jeden automobil Škoda Fabia v nepojízdném stavu. Auto by mělo v rámci mimoškolní činnosti žáků projít celkovou rekonstrukcí, kdy z pětidveřové verze dojde k přeměně na třídvéřovou podle pravidel rallyecrossu. Celkovou rekonstrukcí projde také karoserie, na které se budou podílet obory Karosář a Autolakýrnik. V plánu je také instalace ochranné konstrukce auta. Výměna a oprava motoru a elektroniky bude zcela v režii žáků. Vše bude probíhat pod dohledem a odborným vedením učitelů odborného výcviku.



Výsledkem společné práce během letošního školního roku bude funkční polozávodní automobil, ve kterém se jeho autoři budou moci svést na uzavřené trati, a vyzkoušet si tak v souladu s pravidly provozu takového automobilu výsledky svojí práce. Postupy práce můžete sledovat na sociálních sítích školy a na vlastní oči bude projekt k vidění na Dnech otevřených dveří v dílnách odborné

ho výcviku v Košicích. Jak probíhají plánované práce, bude možné zjistit přímo od autorů celé rekonstrukce.

Metro v kvízu

Další tematicky zaměřené kvízy pro Den otevřených dveří v Hostivaři si pro dopravní nadšence připravili žáci SPŠD. Pro úspěšné



řešitele byly opět připraveny drobné odměny. Na stánku byly k vidění také velkoplošné fotografie, které pořídili žáci dopravních oborů při akci DPP 6. května 2023 a které se týkaly metra. Fotografie jsou kompletně k vidění ve školní fotogalerii Zonerama, kterou také žáci sami spravují. A co nás nejvíc na celé akci potěšilo? Hlavně to, že si náš stánek cíleně vyhledávali už teď zájemci o studium. Zajímali se o podmínky studia, přijímacího řízení a možnosti uplatnění po studiu.



Chytrá a čistá mobilita

V rámci Evropského týdne mobility se kluci z oboru Mechanik elektrotechnik a Elektromechanik pro zařízení a přístroje zúčastnili 10. ročníku konference „Chytrá a čistá mobilita“ z cyklu SMART COMMUNITY. Zájem o účast na této akci byl ze strany studentů velký, zřejmě hlavně proto, že hlavním tématem byl vodík v dopravě. Právě tomuto tématu se tyto obory věnují v projektu vodíkových autíček. I když se jedná o nesrovnatelné parametry využití vodíku, princip výroby a uchování této energie je velmi podobný i v našich malých modelech. Celý



přednáškový den byl velmi náročný, ale témata a hosté byli zajímaví a jejich prezentace byly doslova nabitě informacemi, na které se v běžné výuce nedostává. Prezentace všech vystupujících organizátoři škole poskytl, a můžeme je tak využít nejen pro další vzdělávání pedagogů, kteří se akce nemohli zúčastnit, ale také pro žáky ostatních oborů. Kromě ryze technických témat zaujala Patnáctiminutová města nebo přednáška na urbanistické téma – Chytrá část města – švýcarský přístup.

ELEKTRONICKÁ KNIHA ÚRAZŮ

AKTUÁLNĚ BĚŽÍ V DPP PROJEKT ZMĚNY ZAPISOVÁNÍ PRACOVNÍCH ÚRAZŮ. STÁVAJÍCÍ KNIHA ÚRAZŮ BUDE NAHRAZENA APLIKACÍ EGJE – ELEKTRONICKÁ KNIHA ÚRAZŮ (EKŮ). ZJEDNODUŠENĚ, ÚDAJE, KTERÉ SE ZAPISOVALY DO PAPIŘOVÉ KNIHY ÚRAZŮ, SE BUDOU NOVĚ ZAPISOVAT DO APLIKACE EGJE ELEKTRONICKY.

Vzhledem k rozsáhlosti jednotlivých pracovišť DPP je u tohoto projektu nastaven harmonogram postupného zavádění Elektronické knihy úrazů v jednotlivých útvarech. Díky pochopení a velmi dobré spolupráci všech zainteresovaných je daný harmonogram plněn v termínech projektu. EKŮ už je zavedena v úseku bezpečnostním, personálním, v úseku Vedení společnosti, úseku ekonomickém a dopravním. Aktuálně se připojuje úsek technický – Povrch a před koncem roku přijde na řadu úsek technický – Metro.

Přípravě zavedení EKŮ předcházela poměrně složitý proces, a to nejprve definování parametrů, následně zavedení testovací verze aplikace EGJE a testování zaměstnanci odd. BOZP. Následovalo vytipování spolupracujících provozních úvarů a zavedení elektronické knihy úrazů pro tyto útvary do ostré verze, ale stále ve fázi testování. Po odladění všech nedostatků, které se během tohoto prověřování objevily, teprve došlo ke zpracování harmonogramu plošného nasazení EKŮ. Její používání na všech pracovištích DPP je tedy plánováno od roku 2024.

Pro připomenutí: Kniha úrazů je evidenční kniha na pracovišti, jejíž vedení nařizuje zaměstnavatelům § 105 zákona č. 262/2006 Sb., zákoník práce, a nařízení vlády č. 201/2010 Sb.,

o způsobu evidence úrazů, hlášení a zaslání záznamu o úrazu. Do knihy se zapisují bezodkladně všechny úrazy, které se na pracovišti odehrají.

K vyplnění záznamu do Knihy úrazů nejsou potřeba žádné speciální znalosti problematiky BOZP. V podstatě jde jen o vyplňování předem připravených textových polí. Důležité ale je, aby vše bylo vyplněno správně a pravdivě.

Legislativa ukládá, že v Knize úrazů se vede evidence pracovních úrazů, i když jimi:

- nebyla způsobena pracovní neschopnost zaměstnance;
- byla způsobena pracovní neschopnost zaměstnance nepřesahující tři kalendářní dny;
- došlo ke zranění zaměstnance s pracovní neschopností delší než tři kalendářní dny;
- došlo k úmrtí zaměstnance.

Vraťme se ale zpátky k EKŮ. Cílem každého projektu je posunout věci dále, a ne jinak tomu je u zavádění elektronické knihy. Tím, že budeme mít kompletní evidenci pracovních úrazů elektronicky v aplikaci EGJE, získá oddělení BOZP detailní přehled všech událostí spojených se všemi pracovními úrazy v podniku. Doposud mají přehled pouze nad pracovními úrazy s pracovní neschopností delší než tři kalendářní dny. Přehledy z EKŮ

využije oddělení BOZP k sestavení detailních reportů pracovní úrazovosti, kontrolní činnosti a metodické pomoci při stanovování opatření, která zabrání opakovaným pracovním úrazům.

Již teď je v plánu další rozvoj Elektronické knihy úrazů, a to překlopení údajů z EKŮ do Záznamu o úrazu, který se vyhotovuje u pracovních úrazů s pracovní neschopností delší než tři kalendářní dny. Ale to už je trochu jiný téma a třeba i námět na další článek v budoucnu.

Využitá legislativa:

Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce
Nařízení vlády č. 201/2010 Sb., o způsobu evidence úrazů, hlášení a zaslání záznamu o úrazu, ve znění pozdějších předpisů.

Vnitřní předpis:

Směrnice 2011-001 Šetření pracovních úrazů, způsob jejich evidence, hlášení a zaslání záznamu o úrazu.



MĚNÍRNA TROJSKÁ SE NACHÁZÍ POBLÍŽ TRAMVAJOVÉ TRATI U STEJNOJMENNÉ ZASTÁVKY. JDE O SVĚTLOU BUDOVU V POZADÍ

NA TROJSKÉ SE UKLÁDÁ REKUPEROVANÁ ELEKTŘINA DO BATERIÍ

NAPROSTÁ VĚTŠINA TRAMVAJÍ UŽ TO UMÍ. PŘI BRZDĚNÍ, KTERÉ PRIMÁRNĚ PROBÍHÁ POMOCÍ ELEKTRODYNAMICKÉ BRZDY, VYRÁBÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ. TUTO ENERGIÍ PŘEDÁVÁ ZPĚT DO SÍTĚ. SPOTŘEBUJE JI JINÁ TRAMVAJ, KTERÁ SE ROZJÍŽDÍ ZE ZASTÁVKY. PODMÍNKOU VŠAK JE, ABY ROZJÍŽDĚJÍCÍ SE TRAMVAJ BYLA V OBLASTI STEJNĚ MĚNÍRNÝ JAKO TRAMVAJ, KTERÁ BRZDÍ.

A co když tomu tak není? Přebytečná elektřina přijde vniveč. Dojde k tomu tak, že tramvaj, která rekuperuje, měří napětí v síti. **Jakmile dojde k překročení hladiny 820 V, elektřina se zmaří v odporu tramvaje** a do sítě se vůbec nedostane. Kinetická energie se tedy přemění v teplo, což snižuje úsporný efekt rekuperace.

Nejvíce se tento jev děje v místech s velkým převýšením a nižší intenzitou provozu tramvají. Typicky v oblasti měnirny Trojská. **Třat od Vltavy na Stírku má převýšení přes 100 metrů** a je zde provozována jedna tramvajová linka s polovičním intervalem, tedy

ve špičce 4 minuty. Celý úsek napájený touto měnirnou začíná u zastávky Nádraží Holešovice a končí na Stírce, na křižovatce Trojské a Zenklovy ulice. Dlouhý je 2,7 km.

Pokud se podíváme na jízdní řády tramvají v Trojské, je zřejmé, že **první formou zajištění maximální efektivity rekuperace je právě sestavení grafikonu**. V denním i nočním provozu se protisměrně jedoucí tramvaje potkávají právě v Trojské. Tramvaje však nejsou vždy vzájemně v pohybu, vliv navíc mají i zpoždění, která se vyskytují zejména ve směru z centra.

Jak tyto koincidence vyřešit? Rozvoj baterií, který pocítíme v příštích letech především v oblasti dvouzdrojových trolejbusů, nechal vzniknout myšlence rekuperovanou energií z tramvají uložit. **Princípem je překlenout krátkou dobu od okamžiku vzniku energie z rekuperace do okamžiku, než se v úseku vyskytne tramvaj, která elektřinu odebere**. Cílem je kromě snížení spotřeby elektrické energie i snížení emisí CO₂.

Jedna typická tramvaj odebere mezi Nádražím Holešovice a křižovatkou Stírka přibližně 26 kWh elektřiny. Zrekuperuje přibližně 4 kWh, zejména při brzdění do zastávek. Při jízdě opačným směrem dolů spotřebuje přibližně 10 kWh a stejné množství také zrekuperuje. (Pro představu, jedná se přibližně o dvoudenní spotřebu běžné české domácnosti, která netopí elektřinou.)

Při uvážení provozu tramvají do roku 2022, kdy Trojskou jezdily přes den tramvaje v základním intervalu 8 minut ve špičce a 10 minut v sedle, činila hodinová spotřeba energie ve špičce pracovního dne 185 kWh, což tvořilo

roční spotřebu 970 MWh. A ještě jedna důležitá hodnota: DPP letos nakupuje elektřinu přibližně v ceně 5,70 Kč/kWh.

Dle výpočtových simulací tvořil potenciál rekuperační energie, která se bez baterií nevyužila, přinejmenším 145 MWh za 1 rok, tedy 14,9 % z celkové spotřeby. Po započtení ztrát lze uvažovat s cca 132 MWh za rok. Současně tím lze dovodit, že přibližně 2/3 energie vzniklé brzděním se bez baterií zmařilo. S ohledem na fakt, že v současnosti jezdí linka 17 Trojskou ulic v polovičním intervalu (typicky 4/5 minut), budou se reálné hodnoty lišit, jak si ukážeme následně.

Akce Snížení spotřeby měnirna Trojská tedy řešila doplnění stávající měnirny Trojská technologií úložiště trakční energie (UTE). Použité baterie jsou lithium-titanové, kapacita jednoho bateriového modulu je 1,5 kWh. Celkem je použito 44 bateriových modulů umístěných do dvou stringů, tedy řetězce sériově propojených článků. Celková instalovaná kapacita baterií činí 66 kWh.

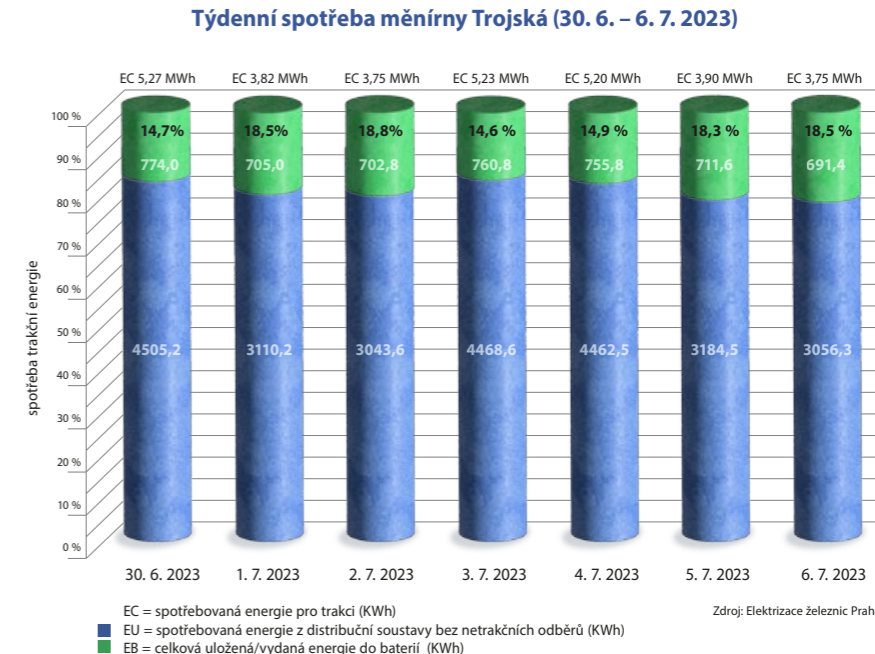
To zhruba odpovídá kapacitě baterií běžného osobního elektromobilu či dvouzdrojového trolejbusu. Trakční napájecí síť se vyznačuje



ÚLOŽIŠTĚ TRAKČNÍ ENERGIE V MĚNÍRNĚ TROJSKÁ SE NACHÁZÍ MIMO OSTATNÍ TECHNOLOGII MĚNÍRNÝ. MÍSTNOST PŮVODNĚ SLOUŽILA JAKO GARÁŽ. V LEVÉ SKŘÍNI JE VYPÍNAČ. VE DVOU DALŠÍCH JSOU MĚNIČE. SAMOTNÉ BATERIE JSOU VE ČTYŘECH SKŘÍNÍCH VPRAVO

nehomogenními a nepředvídatelnými poměry odběru. Jak jsme si uvedli výše, jedna tramvaj dolů zrekuperuje přibližně 10 kWh elektřiny, tedy existuje dostatečná rezerva pro případy, kdy z jakýchkoli důvodů pojedou více vlaků za sebou jedním směrem. Baterie současně postačí na „vytažení“ dvou vlaků ve směru nahoru.

Cena za provedení díla činila 12 857 308 Kč bez DPH. Nejednalo se přitom zdaleka jen o baterie samotné, ale rovněž o další technologie, stavební úpravy, software apod. Ve smlou-



vě o dílo je přitom specifikováno, že úspory energie musejí dosáhnout více než 12 %, jinak bude uplatněna smluvní pokuta vůči zhotoviteli. Ta činí 5 % při úsporách v intervalu 10–12 %, dále 25 % při úsporách 5–10 % a pokuta 50 % bude uplatněna při úspoře pod 5 %. Akce byla realizována bez dotace.

Celkový objem uložené energie je ovlivňován zahříváním baterií (>65 °C) v úložišti. V horkých letních dnech (>30 °C) docházelo k odstavení UTE na cca 1–2 hodiny, aby se ochladily baterie. Tento problém již byl odstraněn a v současné době k přehřívání nedochází. V dalším kole měření by se měl denní objem uspořené energie blížít 1 MWh, namísto zjištěných 0,7–0,8 MWh.

Roční úspora by tedy měla dosáhnout více než 300 MWh, což je více než dvojnásobek původně vypočtené hodnoty, a to zejména díky zmíněnému zkrácení intervalu na polovinu. Ten sice snížil pravděpodobnost, že tramvaj bude v úseku sama, avšak pro výsledek to není zcela zásadní. **Při současných cenách elektřiny dochází k návratnosti investice přibližně 7 let.**

Rekuperovanou energii čistě technicky není nutné ukládat do baterií, ale šlo by ji vracet do distribuční sítě. Spotřebovat by se tedy mohla nejen kdekoli na tramvajové síti, nýbrž na jakémkoli odběrném místě včetně domácností. Nebylo by třeba baterií a účinnost systému by byla vyšší. Takové řešení je však v současnosti neekonomické, neboť výkupní cena elektřiny je výrazně nižší než nákupní.

DPP má vypracovány studie na dovybavení bateriemi pro další 3 měnirny. A počítá i s dalšími zelenými projekty, jako například osazení budované vozovny Hloubětín fotovoltaickými panely. Opět s bateriemi, ale také s technickou přípravou na dodávky energie do veřejné sítě.

Ptal se: Petr Ludvíček
Foto: archiv J. Ungrmána a autor

7 OTÁZEK PRO: JANA UNGRMANA



1974–2024
50 let
M
metra
s DP kontaktem

2) Na jaké pozici jste v DPP začal a kterými dalšími jste prošel?

I když jsem nastupoval k metru s ukončeným středoškolským vzděláním a, je to trochu sebeckvála, maturoval jsem s průměrem jedna, kvůli složité situaci se zdravím a v té souvislosti s mým uplatněním jsem nastoupil jako provozní elektrikář. Mým prvním a zároveň dlouholetým působištěm se stal útvar, který byl součástí tehdejší elektrotechnické služby. Naše skupina provozních elektrikářů a zámečnicků zajišťovala pro tuto službu veškeré dílenské práce, které byly třeba pro provoz všech zařízení tehdejší služby od drobných oprav až po montáže celých rozváděčů. Po návratu ze základní vojenské služby, kde se mi podařilo kupodivu zůstat v oboru, protože jsem se podílel mj. na výstavbě zázemí pro stavbu jaderné elektrárny Mochovce, jsem pokračoval dále jako provozní elektrikář, poté jako parták, mistr a současně zástupce vedoucího provozu. V roce 2005 při velkém třesku v organizační struktuře celého DPP mi byl nabídnut kariérní postup – místo technického pracovníka v nově vznikajícím odboru Koordinace provozu v rámci nových „štábních“ útvarů jednotky Dopravní cesta Metro. Po 19 letech pracovního života ve skvělém kolektivu pod řízením vynikajícího a zkušeného vedoucího Vaška Blína to nebyl jednoduchý krok. Ale nakonec jsem dal na doporučení tehdejšího vedoucího

la být oklika, jak se k dráze dostat. Po úspěšném absolvování jsem si to krátce zkusil na ČVUT, ale evidentně jsem nebyl studijní typ, a tak jsem po třech semestrech studium ukončil a musel jsem si hledat zaměstnání. Směr byl jasný, doprava, a kam v Praze jinak než k Dopravnímu podniku. O pozici strojvedoucího metra jsem se ani nesnažil, věděl jsem, že na tehdy požadovanou smyslovou skupinu bych nedosáhl. Ale zkusil jsem se ucházet postupně o pozice řidiče tramvaje nebo dozorčího stanice. Ani v jednom případě jsem však neprošel přes lékaře. Když jsem se již po několikáté vrátil do náborového střediska umístěného tehdy na nástupišti stanice metra Hlavní nádraží, paní náborářka si vzpomněla na jeden útvar, jehož vedoucího znala z oslav MDŽ. Sdělila mi, že bych sice nebyl v provozu, ale nemusel by vadit můj zdravotní stav. A ono to dopadlo a dnes už jsem u metra 37 let, což se mi v této chvíli, kdy odpovídám na položenou otázku, jeví jako neskutečné číslo.

1) Proč jste se rozhodl začít pracovat v pražském metru?

Do pražského metra jsem nastoupil hned po ukončení školy v březnu roku 1986. A přiznejme si otevřeně, že v prvním momentě to byla tak říkajíc „z nouze čnost“. To asi trochu musím vysvětlit. Už od malička jsem byl, jak se někdy říká, „trefený glajzou“. Prostě se mi líbily mašinky a vše okolo železnic. O budoucím směřování mé kariéry tak nebylo pochyb a rodiče, oba technici, byť v jiných oborech, mi v tom nebránili. Na problémy jsem narazil prvně po podání přihlášky na dopravní průmyslovku. Její akceptaci předcházela prohlídka lékařem a ten řekl jednoznačně a rezolutní ne, protože jsem již v té době trpěl na vysoký tlak. Dodnes to rozhodnutí tak trochu nechápu, bavilo by mě malovat i grafikony a tomu by tlak krve jistě nebránil. Jako náhradní řešení tedy přišla elektrotechnická průmyslovka, a to silnoprůdová elektrotechnika s tím, že by to moh-

služby Elektrotechnika Františka Kučery a nabídku přijal. V útvaru, který dnes funguje pod názvem odbor Technická koordinace Metro a je „štábním“ útvarem úseku technického – Metro, pracuji dodnes a od roku 2019 jako vedoucí odboru.

3) Co vám práce v metru dala a případně vzala?

Co mi práce v metru vzala? Asi nic, nemám pocit, že bych svým působením na půdě Dopravního podniku o něco přišel. A co mi dala? Jednak, byť oklikou, jsem si splnil svůj sen a pracuji u podniku, jehož náplní je mj. kolejová doprava. Poznal jsem spoustu úžasných lidí, kdy se z kolegů a nadřízených postupně stali skvělí přátelé a kamarádi. Metro se stalo postupem času mojí srdeční záležitostí.

4) Co byste řekl mladému zájemci o práci v metru?

Pražské metro zůstane i do budoucna páteří městské dopravy. Jde tak o perspektivní zaměstnání. S ohledem na rozsah technologií si tu svoji práci najdou lidé s širokým spektrem zájmů a rozhodně se nemusí bát, že by se



DLOUHOLETÝ ČLEN, DNES PŘEDSEDA VĚDEKOTECHNICKÉHO KLUBU PŘI DP-METRO

nedostávali k novým technologiím, protože snahy o zajištění maximálně spolehlivého a bezpečného provozu metra nás vedou k neustálému zavádění špičkových a moderních technologií.

5) Jak byste nejvýstižněji charakterizoval tuto dopravní tepnu Prahy?

Myslím si osobně, že metro je neodmyslitelnou hlavní součástí pražské veřejné dopravy a již téměř půlstoletí zajišťuje spolehlivou, rychlou a bezpečnou dopravu v Praze. Kdo je trochu fanda do dopravy, ví, jaká je historie kauzy podzemní tramvaj, nebo metro. Také

ví, kdo měl vliv na rozhodnutí o výstavbě metra. Ale přiznejme si otevřeně, že kdyby se Praha na přelomu 60. a 70. let minulého století nevydala cestou metra, byla by dnes doprava v Praze komplikovaná a výstavba metra v centrálních částech města by se v dnešní době těžko prosazovala. Budme tedy dnes rádi, že pražské metro máme.

6) Jaký zážitek či vzpomínku byste ze své kariéry zmínil?

Zážitek sice nesouvisí přímo s mojí kariérou u metra, ale váže se k mému působení ve Vědeckotechnickém klubu při DP-Metro. Vše začalo tím, že jsem se kolegyni zmínil o tom, že v hlavním městě ostrova Tenerife mají metro, tedy spíš rychlodrážní tramvaj. Mimochodem, už se o něm na stránkách DP kontaktu několikrát také psalo. A kolegyně mě začala heco-



Jan Ungrman (58)

Místo narození: Praha (bývalá porodnice na ostrově Štvanice, takže opravdu rodilý Pražák křtěný Vltavou)

Znamení: Vodňář

Záliby: železnice a kolejová doprava vůbec, turistika, vaření

vat, že poznávací zájezd za poznáním tohoto dopravního systému stejně neudělám. Jenže já už jsem takový, že mi to nedalo, a opravdu se podařilo zájezd na Tenerife uspořádat (i o něm byl článek v DP kontaktu) a zařídil i exkurzi do zázemí provozu Metropolitano de Tenerife. Tím nás provázal technický ředitel společnosti. A jak vyplynulo z rozhovoru, byli jsme pro něj asi úkaz z jiné planety, protože jsme byli první turisté, kteří měli zájem zázemí navštívit a které to i docela zajímalo.

7) Co byste popřál metru do dalších let?

Určitě bych popřál metru další léta spolehlivého provozu, smysluplný rozvoj sítě, dobrou podporu městských i státních orgánů a spokojené cestující. Také, protože po půlstoletí už přeci jen metro trochu údržby potřebuje a ne vše jde realizovat jen v nočních výlukách, velkou toleranci ze strany Pražanů i návštěvníků města při nezbytných výlukách, které nás v budoucnu čekají.

V ROCE 1988 ABSOLVOVAL JAN UNGRMAN ODBORNOU ZKOUŠKU DPP JAKO ELEKTROMONTÉR OPRAV EL. STANIC



NA PÁR DESÍTEK VTEŘIN SE JANU UNGRMANOVI SPLNIL DĚTSKÝ SEN, KDYŽ ZASEDL K ŘÍZENÍ VLAKU NA "VELKÉ" DRÁZE

VLAKEM NEOMEZENĚ PO PORTUGALSKU ZA 49 EUR



NĚKOLIK MĚSÍCŮ POTÉ, CO SE 3. DUBNA 2023 ZAČALA PRODÁVAT NĚMECKÁ JÍZDENKA ZA 49 EUR, OFICIÁLNĚ ZNÁMÁ JAKO DEUTSCHLAND TICKET, PORTUGALSKO SPUSTILO SVŮJ VLASTNÍ NATIONAL RAIL PASS. TUTO MĚSÍČNÍ JÍZDENKU PRO REGIONÁLNÍ VLAKY ZA 49 EUR ZAVEDLA V SRPNU STÁTNÍ SPOLEČNOST COMBOIOS DE PORTUGAL (CP), KTERÁ PROVOZUJE OSOBNÍ VLAKY V PORTUGALSKU.

Cílem projektu je podpora územní soudržnosti a udržitelné mobility. Pedro Moreira, předseda CP, řekl, že „poskytováním dostupné mobility ve všech regionech země CP podporuje rovné příležitosti, usnadňuje cestování všem lidem a přispívá k vyváženému socioekonomickému rozvoji“. Dodal také, že „toto opatření je významným pokrokem v závazku CP podporovat udržitelnou mobilitu a podporovat její využívání“. Nová vnitrostátní vlaková jízdenka CP je v prodeji od 1. července s platností od 1. srpna 2023.

Platnost jízdenky je vždy na jeden kalendářní měsíc a k zakoupení je vždy od 21. dne předcházejícího měsíce. Další podmínkou je, že cestující musí být držitel CP karty, která je vydávána dopravcem. Na tuto kartu se měsíční jízdenka po zakoupení načte.

CP karta (za 6 €) i měsíční jízdenka (za 49 €) je k zakoupení na všech přepážkách státního dopravce.

Slevu pro děti nebo jiné zvýhodnění?

U National Rail Passu je nehledejte. Cena je jednotná, žádné další slevy není možné uplatnit.



Kde neplatí?

Tuto předplacenou jízdenku nejde použít na dálkové či mezinárodní vlaky Alfa Pendular, Intercidades, InterRegional či International.

Je možné vrátit již zakoupenou předplacenou jízdenku?

Náhrada za National Rail Pass je k možná pouze před začátkem její platnosti, s poplatkem 20 procent z celkové ceny, tedy 9,80 €. K žádosti o vrácení peněz musí cestující předložit použitou kartu CP a originál účtenky nebo faktury.

Portugalská nabídka měsíční jízdenky zatím není tak propracovaná jako u německých sousedů, ale jistě si své příznivce najde a umožní dostupnost cestování hromadnou dopravou více cestujícím.

Více informací naleznou zájemci na webových stránkách: www.cp.pt/passageiros/en

Jaké jsou klíčové vlastnosti Národního železničního průkazu?

- měsíční jízdenka je k dostání za pevnou cenu 49 eur
- platí ve všech regionálních vlacích
- bez omezení ujeté vzdálenosti na celém území Portugalska



ABY SE VODA VRÁTILA

STANICE METRA MALOSTRANSKÁ SE MŮŽE PYŠNIT JEDNÍM Z NEOFICIÁLNÍCH TITULŮ. PODLE MNOHÝCH TOTIŽ PŘEDSTAVUJE JEDNU Z NEJHEZČÍCH STANIC PRAŽSKÉHO METRA, KDE SE SPOJIL HISTORICKÉ PROSTŘEDÍ MALÉ STRANY S MODERNÍM DOPRAVNÍM PROSTŘEDKEM. V BLÍZKOSTI STANICE SE ZÁROVEŇ NACHÁZÍ ZAHRADNÍ ATRIUM, KTERÉ NABÍZÍ NEBÝVALE KLIDNÝ PROSTOR V CENTRU PRAHY. AKTUÁLNĚ ZDE VŠAK KLID NENAJDETE. CELÝ PROSTOR PROCHÁZÍ REKONSTRUKCÍ, NA KTEROU SE BLÍŽE PODÍVÁME.



STAV FONTÁNY A BAZÉNŮ V ATRIUMU U STANICE MALOSTRANSKÁ V ROCE 2019

Jen devět kopií barokních soch od sochařské rodiny Braunů může sledovat rekonstrukci zahrady u stanice metra Malostranská, kterou začátkem září od DPP převzal zhotovitel Metrostav DIZ. Celý prostor je s výjimkou koridoru k Valdštejské jízdárně a zachování průchodu do stejnojmenné ulice ohraničen, a tak jen úzké průzory mezi oplocením dávají napovědět, že jedním z hlavních bodů rekonstrukce bude oprava bazénů a technologie fontán.

„V roce 2021 byla fontána ve všech svých částech zakryta dřevěnými prkny, protože se ohledem na její stav již nebylo možné, aby fungovala. Poslední úpravy zahrady souvisely s výměnou staničních eskalátorů v roce 2000, takže po stránce technologické byla fontána již značně zastaralá,“ zahájil povídání Petr Sloup z oddělení Technika úseku technický-Metro a jeden ze zástupců DPP na stavbě.

S ohledem na lokální průsaky a stav fontán je nutná kompletní rekonstrukce. Provedena tak bude nová izolace včetně nového dna bazénů. Vyměněny budou rozvody vody, a to včetně okrasných prvků. Současně budou vyměněny elektrické rozvody v kolektorech včetně obnovy strojovny a nového čerpadla. Obnovou projde také technologie bazénu v podobě potrubí a kanalizace. Cílem je, aby fontány byly funkční a co nejvíce se podobaly stavu v době otevření stanice v roce 1978.

V plánu však není jen samotná oprava všech vodních prvků v zahradě, fontány včetně technologie, souvisejících rozvodů vody, kanalizace a elektro, páteřní kanalizace, přívodu vody do stanice a dotčených povrchů atria, jak potvrzuje Petr Sloup: „Obnovovat budeme i povrch atria včetně zeleně v místech výkopů pro opravu technologie. Před vstupem do stanice

metra bude provedena oprava vodovodu k pitku a dešťových svodů ze střech. V případě poškození prvků mobilizace v atriu budou tyto prvky opraveny. Opravě se nevyhne ani stávající omítka zdi a dalšího vybavení zahrady. Podle návrhu architekta bude do projektu doplněna vybraná a odsouhlasená konstrukce lávky horního bazénu fontány, řešeny požadavky na vybavení atria nebo na jeho úpravu. Upravená či nová lávka by neměla mít dopad do úrovně hladiny vody v bazénu, aby nemusela být změněna technologie vodních prvků. Nově realizované opravy včetně definitivní podoby provedení úprav zahradního nádvoří, které tvoří odpočinkově relaxační prostor mezi stanicí metra a Valdštejskou jízdárnou v samotném centru Prahy, budou během realizace řešeny po dohodě se Senátem ČR a Národním památkovým ústavem.“

Předpoklad ukončení veškerých prací je v červnu 2024. V časopise si opravenou zahradu samozřejmě představíme.

Text: Vlastimír Mudra
Foto: Archiv VÚKV, Jaroslav Bureš,
Michal Martinek a Ondřej Řepka



ZNOVUZROZENÍ TRAMVAJOVÉ LEGENDY 3062

ZÁŘIJOVÝ DP KONTAKT PŘINESL REPORTÁŽ O NÁVRATU HISTORICKÉHO MOTOROVÉHO VOZU ZVANÉHO PONORKA DO PROVOZU. NÁROČNÁ A PRECIZNĚ VYKONANÁ OPRAVA TRAMVAJE ZAZNAMENALA VELKÉ OHLASY. PŘINÁŠÍME VÁM TAK ČLÁNEK O HISTORII TOHOTO VOZU, O KTERÝ SE POSTARAL JEDEN Z JEHO ZACHRÁNCŮ A EXTERNÍ SPOLUPRACOVNÍK MUZEA MHD VLASTIMÍR MUDRA. VYDEJME SE SPOLEČNĚ PROTI PROUDU ČASU A PŘIPOMEŇME SI DOBU, KDY JEDNOSMĚRNÉ VOZY KONČILY V PROVOZU, A JAK NÁROČNÁ BYLA ZÁCHRANA VOZU PRO MUZEJNÍ SBÍRKY.

Od samého uvedení do provozu v roce 1936 se tomuto novému, ve své době převratnému typu tramvaji říkalo „ponorka“. Přesto, že už dávno zmizely z pražských ulic, legendární přezdívka přežila až do dnešních dnů. Oficiální tovární název byl u nového modelu však poněkud archaický: „Dvouosový motorový vůz pro jednosměrný provoz“.

„Ponorky“ byly vůbec první jednosměrné tramvaje uvedené do pražského provozu a naznačily už v polovině třicátých let budoucí trend vývoje nových typů tramvají, který se plně osvědčil. Poprvé řidič při řízení seděl a průvodčí rovněž už neprocházeli vozem jako u obousměrných starších vozů, naopak cestující procházeli kolem jeho stano-

viště s pokladnou. Manipulace na koncových stanicích se zjednodušila, odpadlo pracné a fyzicky náročné rozpojování vozů, přejíždění a opětovné spřahování, zavírání dveří na jedné a otevírání dveří na opačné straně, či otáčení tyčového sběrače.

JEDNOSMĚRNÝ MOTOROVÝ
VŮZ Č. 3062 S VLEČNÝM
VOZEM KRASIN V POSLEDNÍ
DNY PROVOZU NA LINCE Č. 20
DNE 8. 12. 1967

Na konečných stanicích se začaly místo jednoduchých přejezdů budovat smyčky. Na nich se mohly pochopitelně otáčet i obousměrné soupravy. Posádky mohly čas na otočce využít alespoň ke krátkému odpočinku před dalším výjezdem na trať. Nové „ponorky“ tak jednoznačně zlepšily pracovní a sociální podmínky zaměstnanců, bezpečnost posádek a samozřejmě i cestujících. Za jízdy zavřené dveře znemožnily naskakování a vyskakování. Byly to první vozy, které nastolily trend, který je dnes naprostou samozřejmostí!

Vyřazování nejstarších jednosměrných vozů

Štíhlá funkcionalistická a na koncích sešikmená karoserie, plně za jízdy uzavřená, přímo vybízela k nápaditému připodobnění k ponorce. Ostatně, vlečné vozy se středním vstupem dostaly dodnes vžitý název už v roce 1930 od ledoborce Krasin... Zajímavostí jistě je, že o elektrickou výzbroj se podělily dvě firmy, ČKD a Škoda, a to i u vozů jedné série. Technické podrobnosti jsou zdokumentovány v Encyklopedii MHD vydané DPP v roce 2014.

Masivní dodávky nových tramvají T3 v šedesátých letech umožnily vyřazovat nejstarší série motorových i vlečných vozů a došlo i na „ponorky“ a „mevra“ z roku 1948. Vozy „mevro“ byly poslední dvounápravové jednosměrné motorové vozy vyrobené pro Prahu v době, kdy v Praze probíhala velmi populární „Mezinárodní výstava Rozhlasu“. Odtud jejich záhadná přezdívka mevro.

„Mevra“ dojezdila v roce 1966, zcela nenápadně, bez jakékoliv odezvy odborné i širší veřejnosti. Nekonalo se žádné rozloučení s typem, jak se to dnes u významnějších typů vozidel běžně dělá. Jednoho dne prostě nevyjelo do provozu ani jedno „mevro“, a to samé čekalo i „ponorky“, které přežily „mevra“ ještě o rok.

Hlavním důvodem pro dřívější vyřazení vozů „mevro“ byl nedostatek některých atypických náhradních dílů pro celkem malou sérii pouhých třiceti vozů. Z vyřazovaných „mevro“ se podařilo zachránit jediný vůz číslo 3083, který je dnes ozdobou muzejních sbírek ve Střešovicích. Zcela poslední vůz 3098 byl přestavěn na speciální energetický měřicí vůz, který dlouho sloužil svému účelu pod

„Ponorka“ 3062 uzavírala 31. prosince 1967 éru prvních jednosměrných tramvají v Praze a je v současnosti nejstarším provozním jednosměrným vozem nejen v Praze, ale v celé České republice.

číslem 4100. Po jeho nahrazení vozem T3 byl naštěstí zachráněn i on od likvidace a dlouhá léta uschován pro možné další využití jako historické vozidlo.



PONORKA Č. 3062 PO VYZVEDNUTÍ Z VOZOVNY VOKOVICE PŘI PŘEPRAVĚ DO ÚSTŘEDNÍCH DÍLEN V HOSTIVĚŘI. V TĚTO DOBĚ BYL VŮZ JIŽ TŘI ROKY ODSTAVEN A JEHO STAV BYL TRISTNÍ



PONORKA Č. 3062 PO OPRAVĚ V ÚSTŘEDNÍCH DÍLNÁCH V RUSTONCE. JEJÍM DOMOVEM SE STALY ÚSTŘEDNÍ DÍLNY HOSTIVĚŘA A POZDĚJI VOZOVNY VOKOVICE A STŘEŠOVICE, KDE BYLA DEPONOVÁNA SPOLEČNĚ S MUZEJNÍMI VOZY

Původní předpoklad, že nové vozy „mevro“ i část „ponorek“ bude modernizována a přizpůsobena ke spřahování s modernizovanými vlečnými vozy typu „F“ – „krasin“, a prodlouží se tak jejich životnost vytvořením celkem moderních souprav s velkou kapacitou cestujících, vzal za své. A to především pro nedostatek kapacity výrobních podniků ČKD Tatra vyrobit navíc pro přestavby vlečných vozů velké množství dveřních mechanismů, motorů, ale i samotných křídel dveří.

I to uspělo vyřazování „mevro“ a „ponorek“ přesto, že řada z nich už byla přizpůsobena pro tuto alternativu, kupříkladu pro přidání baterií pro obvody 24 V nutných k ovládnutí dveřních mechanismů vlečných vozů, montáží příslušných zásuvek na zadní čela vozů atd.

Labutí píseň ponorek

Je zajímavé, že v polovině šedesátých let, kdy už rušení jednosměrných dvounápravových vozů nabralo obrátky, bylo nutné ještě několik měsíců udržet v provozu řadu „ponorek“, než opravdu bude dodáno takové množství nových vozů T3, které umožní zbývající „ponorky“ definitivně vyřadit. Tak na některých vozech byla na poslední chvíli provedena v Rustonce velká prohlídka a dokonce dostaly i nový lak.

Posledním takto opraveným vozem byla „ponorka“ 3063, kterou se mimořádným úsilím podařilo dát stranou jako rezervu tak, že už nezasáhla do provozu, a dnes je zařazena do řady historických tramvají ve střešovickém muzeu. Ostatní „ponorky“ jako nevhodné pro přestavbu na služební, manipulační a speciální vozy čekalo sešrotování. Nakonec byla „ponorka“ 3068 přeci jen využita přestavbou na reklamní vůz, ale o tom někdy přistě...

„Ponorka“ 3063 byla tedy zachráněna od sešrotování, to bylo jistě záslužným činem. Společně s Josefem Handlem, správcem vozového parku tramvají, a Lubošem Kyselou se nám to povedlo. Budoucí využití snad pro nějaké v té době fiktivní muzeum tramvají bylo pochopitelně velice nejisté. Zachránění ale ještě dalšího vozu stejného typu bylo téměř absurdní.

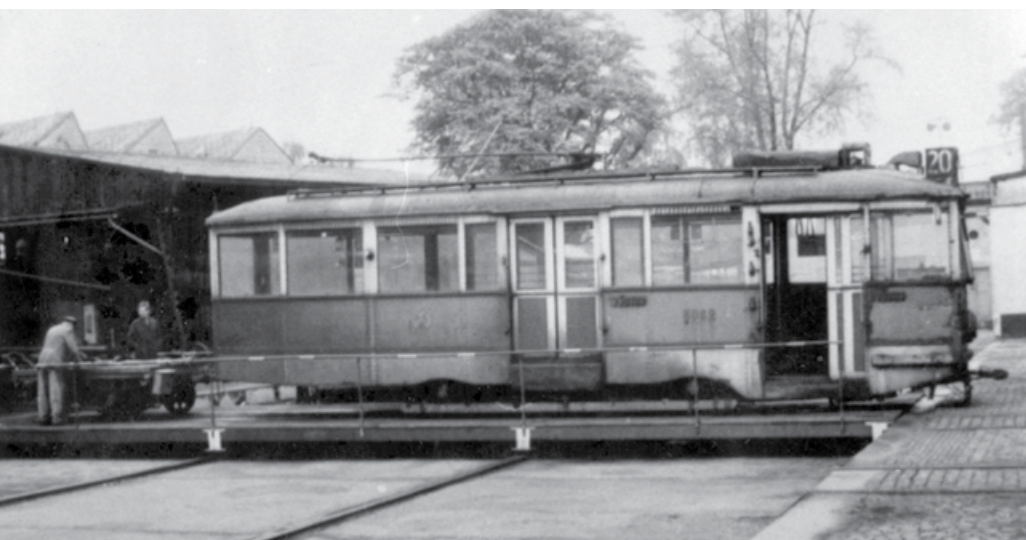
V polovině roku 1967 už bylo stanoveno definitivní datum ukončení provozu dvounápravových jednosměrných vozů typu „ponorka“, a to k 31. prosinci 1967. Konec jejich provozu byl neodvratně zpečetěn! Onoho 31. prosince byly nasazeny na linku 20 poslední dvě soupravy vedené „ponorkami“. Vozy 3060 a 3062 bez jakéhokoliv zájmu odborné i širší veřejnosti dojžděly své poslední kilometry v pražských ulicích.

Zachránit alespoň jeden vůz

Ta, která zatáhla jako zcela poslední do strašnické vozovny, byla „ponorka“ číslo 3062, a uzavřela tak definitivní dvaatřicetiletou



DVA POHLEDY DO INTERIÉRU JEDNOSMĚRNÉHO MOTOROVÉHO VOZU Č. 3062 V POSLEDNÍCH DNECH PROVOZU (8. 12. 1967). V PŘEDNÍ ČÁSTI VOZU ZAUJMOU DODATEČNĚ DOPLNĚVANÉ PŘEPÁŽKY, JIMIŽ BYLA VYZTUŽENA VOZOVÁ SKŘÍŇ, A POKLADNA SAMOOBSLUŽNÉHO PROVOZU. V ZADNÍ ČÁSTI POD SEDADLEM JE UMÍSTĚNA BATERIE PRO DODATEČNĚ INSTALOVANÉ PRVKY 24 V



PONORKA Č. 3062 PŘED REKONSTRUKCÍ V ÚSTŘEDNÍCH DÍLNÁCH V RUSTONCE

éru a dobu provozu těchto šedesáti čtyř vozů, ve své době naprosto výjimečných, vyrobených celkem a výlučně jen pro hlavní město. Od té chvíle jsem začal usilovat o její zachránění s vizí jejího využití jako speciální tramvaje. Například vyhlídkové jízdy by reprezentovaly dobře typ tramvaje, který posunul vývoj dál až k moderním velkokapacitním jednosměrným vozům dnešní doby.

V roce 1968 jsem napsal o své vizi poměrně zásadní článek do podnikového časopisu Pražský dopravák, ale bez odezvy ze strany tehdejšího vedení DPP. Dopravní podnik hl. m. Prahy – Elektrické dráhy, což byl samo-

statný útvar z tehdejšího koncernu Dopravních podniků, neprojevil zájem. Vozy se postupně šrotovaly, až nakonec zůstala pouze takzvaná strategická rezerva osmi „ponorek“ a mezi nimi našťestí i 3062.

Zrod Kroužku přátel městské dopravy

V roce 1969 jsme po neúnavné snaze zejména Jiřího Čermáka, velkého fanouška a znalce městské hromadné dopravy, a dalších zájemců a fandů společně založili „Kroužek přátel městské dopravy Praha“. Vznikla tak platforma, která umožnila konkrétní jednání o zachránění vozu 3062, tentokrát s vedením

Dopravního podniku hl. m. Prahy – Technické služby, kde jsem jako elektromechanik pracoval v nové opravě tramvají v Hostivaři.

Ředitel technických služeb Ing. Jan Janák nám po vysvětlení důvodů pro záchranu tohoto konkrétního vozu vyšel maximálně vstříc a po zaslání interního dopisu na vedení Elektrických drah byl vůz po tříleté snaze od ukončení provozu v roce 1970 odepsán ze stavu Elektrických drah a darován pro činnost kroužku, který byl v té době jedním ze zájmových kroužků „Kulturního domu Dopravních podniků“.

Snaha o záchranu vozidel a dalších technických i písemných památek z oblasti městské dopravy měl a dosud má kroužek přátel ve svých stanovách. „Ponorka“ 3062 byla první vůz z řady dalších vozidel, které kroužek zachránil.

Po zhlédnutí „ponorky“, která dostala větší opravu a nový lak někdy ve druhé polovině padesátých let a podle toho taky vypadala, velkoryse zajistil ředitel technických služeb v Ústředních dílnách Rustonka velkou opravu včetně nového už historického laku. Byla to odměna za trvalé úsilí i činnost kroužku, který aktivně, v té době jako jediný subjekt, svou činností propagoval s úspěchem historii i současné dění a rozvoj pražské městské hromadné dopravy a byl aktivním kroužkem v rámci Kulturního domu Dopravních podniků.



VŮZ Č. 3048 DOKUMENTOVANÝ PO DODÁNÍ Z VÝROBNÍHO ZÁVODU V ROCE 1942 UPOUTÁ ZEJMÉNA DVOJAZYČNÝMI NÁPISY



INTERIÉR NOVÉ PONORKY Č. 3048 PO DODÁNÍ Z VÝROBNÍHO ZÁVODU. VOZY BYLY TEHDY VYBAVENY STANOVÍŠTĚM PRŮVODČÍHO U STŘEDNÍCH DVEŘÍ

opět zamířila do pražských ulic a obohatila typovou nabídku historických vozů.

V následujících týdnech dostane „mladšího bratříčka“ v podobě „mevra“ 3098, u kterého proběhla generální oprava v krnovských dílnách, opět v koordinaci se střešovickou provozovnou. Fanoušci se mají tento rok tedy ještě na co těšit. Na závěr lze dodat, že svěst se „ponorkou“ 3062 bude pro přátele a fanoušky pražských tramvají vždy ojedinělý zážitek, rovněž i jen zahlédnout ji jet po Praze. Na rozdíl od historických obousměrných motorových vozů, kterých je přeci jenom více, je ona jediná...

Motorový vůz č. 3062 je jediným pražským provozním motorovým vozem vyrobeným za války v roce 1942. Je z poslední série „ponorek“ 3044–3068, z níž řada 3058 až 3068 byla vybavena elektrickou výzbrojí firmy Škoda.

Málokdo si dnes uvědomuje, že „ponorky“ měly i další primát, který navždy ovlivnil systém odbavování cestujících a bez kterého bychom si dnešní provoz už neuměli představit. V roce 1962 poprvé vyjely na okružní linku číslo dvě „ponorky“ bez průvodčího, jako samoobslužné, což byla v té době naprostá novinka. Průvodčí byl pouze ve vlečném voze. „Ponorky“ s „krasinem“ tvořily ve své době typickou a elegantní soupravu.

Naše „ponorka“ 3062 uzavírala 31. prosince 1967 éru prvních jednosměrných tramvají v Praze a je v současnosti nejstarším provozním jednosměrným vozem, nejen v Praze, ale v celé České republice! Proto 81 let staré a nyní omlazené tramvaji přejme mnoho dalších ujetých kilometrů se spokojenými cestujícími.

Deponaci našeho prvního zachráněného vozu jsem dojednal na území Ústředních dílen v Hostivaři, kde jsme teď už naši zachráněnou „ponorku“ využívají jako klubovnu. Později, aby netrpěla pod širým nebem, jsme vůz umístili díky Luboši Kyselovi ve vozovně Vokovice, kde byla „ponorka“ 3062 při tehdejších dnech otevřených dveří vystavována spolu s ostatními zachráněnými vozy. To už se psala sedmdesátá léta...

Shodou okolností, když bylo rozhodnuto v roce 1991 o zavedení historické linky v rámci Všeobecné československé výstavy se symbolickým číslem 91 provozované pouze historickými tramvajemi, požádal Ing. Janák, který byl v té době ředitelem DP Elektrické dráhy, o dlouhodobé zapůjčení „ponorky“ 3062 pro provoz na této historické lince. Ochotně jsem souhlasil s provozem vozu, ale tak, aby byl provozován s vědomím, že se jedná v podstatě o unikát.

Vůz byl k tomuto účelu vybaven místo tyčového sběrače pantografem a postupně i dalšími komponenty tak, aby bez problémů sloužil svému účelu. Po dlouhá léta byl využíván na lince i při příležitostných jízdách, a to bez po-

třeby větších oprav. Dobrý základ stále tvořila v roce 1970 provedená velká prohlídka. Při pravidelných technickobezpečnostních zkouškách vůz vždy vyhověl bez problémů!

Č. 3062: v roce 2021 znovu do dílen

Přesto po více než dvaceti letech provozu a objektivním zhodnocení technického a vzhledového stavu rozhodl vedoucí jednotky Historická vozidla Petr Malík s vrchním mistrem Janem Sladkým o větším, zásadním rozsahu oprav, týkajícím se jak elektrické a mechanické části výzbroje, tak stavu karoserie, interiéru, stanoviště řidiče a též zlepšení historického stavu vozu.

Proto vůz načas zmizel z provozu (viz zářijové vydání DP kontaktu str. 26–28). Na opravy nastoupila osvědčená parta pracovníků, kteří mají bohaté zkušenosti s celkovými renovacemi nejrůznějších typů historických tramvají. Řemeslný um a vztah k unikátním vozům vždy byl a je zárukou stoprocentně provedené práce ve střešovické dílně! Výborná je i kooperace s hostivařskou Opravnou tramvají, zde konkrétně jde o spolupráci s lakovnou. Můžeme konstatovat, že náročná renovace byla zdárně dokončena a „ponorka“ č. 3062

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Stavba první trolejbusové tratě

Na nově vybudované části Pražského okruhu (Třebonice – Dlouhá míle) zahájila v roce 2002 provoz linka ... (*dokončení v tajence*), označená mimo používanou číselnou řadu číslem 100, jezdící v trase Zličín – Letiště Ruzyně a napojující pražské letiště na druhou trasu metra. Byly na ni nasazovány nízkopodlažní autobusy upravené pro vyšší rychlost a přepravu většího počtu zavazadel. V roce 2010 byla zavedena další rychlíková linka – 125 v trase Smíchovské nádraží – Jižní Město, vedená po Jižní spojnici.

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do pondělí 6. listopadu 2023** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – **vánoční LED osvětlení Immax**, další dva po 2 vstupenkách do Národní galerie.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 9/2023 zněla: **Šáreckou, Fišerky, Matěje**. Hlavní cenu – Masážní přístroj NAIPO – získává: **Gabriela Čechová**, publikaci získávají: **Zdeněk Holeček** a **Jaromír Nedvěd**. Blahopřejeme.

Hlavní cena: Vánoční LED řetěz 20 metrů



Připravte se na nadcházející Vánoce a pořiďte si dekoraci světelný řetěz Immax NEO LITE Smart, kterým můžete vkusně ozdobit interiér i exteriér své domácnosti. Osvětlení se jednoduše ovládá pomocí aplikace Immax NEO PRO. Prostřednictvím ní můžete následně měnit jas a teplotu bílé barvy v rozmezí 2700 K až 6500 K, nebo využít jeden z osmi přednastavených módů. Řetěz je tvořen 200 kusy LED diod. Součástí balení je dálkový ovladač.

VRCHOLNÉ BAROKO V NÁRODNÍ GALERII



Až do 11. února příštího roku lze ve Valdštejnské jízdárně navštívit výstavu Národní galerie věnovanou dílu jednoho z nejvýznamnějších tvůrců barokního umění v Čechách, Petra Brandla. Výstava **Petr Brandl: Příběh bohéma** představí jeho monumentální plátna, která jsou pro účel této výstavy restaurována, dále portrétní produkce a žánrové malby. Poprvé budou k vidění rovněž jeho nově objevená díla. Výstava je koncipována jako vyprávění dvou paralelních příběhů: děl malíře a jeho života.

Umělcův život, k němuž jsou k dispozici četné archivní doklady, je pozoruhodný i dnes bohémským a revoltujícím stylem: Brandl (1668–1735) byl celoživotním dlužníkem, neboť se zhlédl v životním stylu šlechty a luxusu, který si chtěl dopřát. Dluhy jej několikrát dostaly i do soudních sporů a dokonce do vězení. Problémy měl také s objednateli děl, protože často nedodržel smluvní podmínky. I přesto se stal nejlépe placeným umělcem své doby, a to zřejmě i kvůli velice osobitému a originálnímu stylu a malířskému rukopisu, u něhož lze vyzpozorovat jisté paralely třeba až s malbou Rembrandtovou.

JAK VZNIKÁ FILM ČI SERIÁL

Od 23. října do konce roku 2023 se lze vypravit do prostor bývalé restaurace Rohlík v areálu České televize na zdarma přístupnou výstavu určenou spíše dětem (ale nějakou tu zajímavost si z ní jistě odnesou i ti trochu odrostlejší) nazvanou **Příběh pořadu**. Výstava si klade za cíl provést návštěvníky vznikem a životním cyklem filmů i seriálů a představit několik desítek televizních profesí. Začíná se „natáčecím placem“ a výstava postupně seznamuje návštěvníky s jednotlivými televizními profesemi i uceleným vývojem a výrobou pořadu. Kombinace jednotlivých částí, kterými procházejí, skýtá jedinečnou možnost nahlédnout do zákulisí filmového a seriálového prostředí. To startuje kreativní pracovní scénaristy a pokračuje kostymérnou (kde si děti mohou kostýmy také vyzkoušet) a maskérnou až do trikové a ruchového studia, kde lze zjistit třeba to, jak se do pohádek zasazují zvuky koňských kopyt. Celou expozici provází hlasem herce Josefa Dvořáka Maxipes Fík.



ZHUDEBNĚNÁ LEGENDA ČESKÉ LITERATURY



Ve středu 1. listopadu proběhne v Paláci Akropolis koncertní křest nového alba skupiny **Kafka Band** nazvaného Proces. Jedná se o završení trilogie alb inspirovaných dílem Franze Kafky (dříve vyšly desky Zámek a Amerika). Album se natáčelo v lednu 2023 pod producerskou taktovkou kytaristy a kapelníka Kafka Bandu Dušana Neuwertha ve studiu SONO a vyšlo 15. září. Koncertní program večera zahájí projekt Miloše Dolinského nazvaný Černý tesák.

ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději **do pondělí 6. listopadu 2023** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno i s diakritikou) a můžete získat publikaci fotografa Tono Stana Brusel a reklamní předměty DPP.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 9/2023 zněla: **Z Černé do Prahy**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován, knížkou Brusel fotografa Tono Stana a reklamní předměty odměněn: **Petr Pražák**.



AZORSKÉ OSTRVY (LIDOVĚ)	ZA KAŽDOU CENU	ADAMOVA ŽENA	VÝBUŠNINA	OZNAČENÍ LETADLA IRÁKU	ANGL. HVĚZDA	LESK	ANGL. SAL	UDĚLAT ODLITEK	ANGL. BRZDA	FRANCOUZSKÝ ČLEN URČITY	OSOBNÍ ZÁJMEMO	CENNY PAPIR	MOHAMEDANSKÝ BŮH	KADAŇSKÝ ZÁBAVNÝ PARK	BLAŽEJOVA MILENKA
FIALOVÝ DRAHO-KAM							PRÁCOVÁTI S HOBLÍKEM								
OPAK ZVNĚJŠKU							EPINER-FIN OZVĚNA								
PRÁCOVÁT S PLUHEM				SPARTSKÉ SHROMAŽDĚNÍ OBČANŮ						MEŠNÍ ROUCHA	RUSKÁ REKA				
MPZ MADAGASKARU		SMOLINEC	SEVERÁN	1. ČÁST TAJENKY IND. TERITORIUM											CITOSLOVCE ZAMYSLENÍ
ANGL. MLADÝ					UKAZOVACÍ ZÁJMEMO VISET			HRUZOVLÁDA					LUTEINIZÁČNÍ HORMON ČÁSTI STĚBEL		
	ANGL. KOŘEN ZIMA					KÓD TOKELAU	STAROVĚKÉ MĚSTO NA TIGRIDU	ZN. DLAŽDIČEK	OZNÁMIT ÚRADUM	KÓD NIZOZEMÍ			KUBÁNSKÉ CIGARETY ATOL V SOUOSTR. RALIK		
	2. ČÁST TAJENKY OSOBNÍ ZÁJMEMO									KAINŮV BRATR			DEN V MAJSKÉM KALENDÁŘI	VLASTNÍ PRIMÁTUM	
SPZ OLOMOUCE			NÁZEV HLÁSKY V	PENÍZE ULOŽENÉ DO BANKY ZN. NANOSEKUNDA						POKRMY RUSKY INIC. LUKAVSKÉHO					
HLOUPÝ						AKVARIJNÍ RYBY					RUSKY PEPIK				
NĚCO SEBRAT A ODEJÍT						NÁŠ FOTOGRAF					TEĎ				

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

FAN SHOP

Podzimní nabídka Fanshopu



Stolní kalendář Autobusy 2024

Kalendář s fotografiemi autobusů MHD v České republice

Obsahuje i seznam výročí a důležitých dat autobusové dopravy roku 2024



Černé triko metro 81-71M

Potisk: grafika metra 81-71M na hrudi, logo DPP na levém rukávu

Textil: Fruit of the Loom Valuweight

Materiál trika: 100% bavlna; 165 g/m²

PŘIPRAVTE SE
NA VÁNOCE!



Plechová pokladnička

S retro potiskem dvounápravového vozu č. 2110

Rozměr: 18 x 13 x 8 cm



Vánoční skleněné ozdoby

v sadě 6 červených ozdob s piktogramy pražských vozů MHD
modrá ozdoba s autobusem Škoda 706 RTO



V prodeji ve fanshopu DPP. 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 nově také v bistru Mezi řádky v Sokolovské ulici 42 v sídle DPP.

fanshop.dpp.cz



Dopravní podnik
hlavního města Prahy