

9 | 2021
ročník 26



POZDRAVY Z PRAGOVKY
PRŮKOPNICKÁ SOUPRAVA
PO KOLEJÍCH KE SPOLEČNÉMU ANO





ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

”DO DIVADLA, NA ZÁBaly, DO PŘÍRODY“

Podzimní program na Fidlovačce



- Dánská dívka, Šakalí léta, Eva tropí hlouposti a další divadelní představení
- **20% sleva** na každou zakoupenou vstupenku
- Vstupenky možné objednat pouze e-mailem nebo telefonicky
- Bližší informace na: 773 831 706 a mlnarikova@fidlovaacka.cz

Priessnitzovy zábaly



- Ulevuje při škrábání a bolení v krku, napomáhá při nachlazení, pomáhá s doléčením poúrazových stavů
- **30% sleva** pro zaměstnance DPP (15 % při registraci a 15 % při použití slevového kódu)
- Zábaly pro děti i dospělé
- Bližší informace na: 724 226 327 a hudakova@bokalk.cz

Pracovní stoly nejen domů



- Elektrické zvedací stoly na míru nejen na homeoffice
- Speciální nabídka se týká dvou produktů, Liftor základní stůl a professional, ceny na intranetu uvedeny již se slevou
- Nabídka platí po celý rok 2021
- Více informací na: kavunov@beryko.cz

Nový vůz do náročné doby



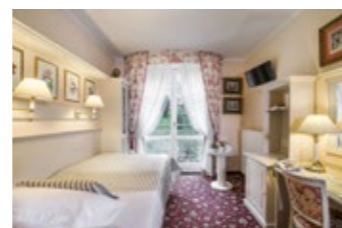
- Být mobilní a nezávislý, to vše splňuje nový vůz
- Výhodné pořízení několika značek od SwissLife: Audi, Citroën, Škoda, Renault apod.
- Maximální dostupné slevy, odborná pomoc s konfigurací či zvýhodněné balíčky
- Více informací na: 606 816 942 a uchylilova@swisslifeselect.cz



Dovolená na jihu Rakouska

- Ubytujte se v apartmánu Flattach v rakouských Alpách
- **10% sleva** z cenové ceny pro zaměstnance DPP
- V blízkosti ledovce Mölltal, který umožňuje lyžovat až 11 měsíců v roce, množství výletů i pro nelyžující (cyklo, ferraty, koupání, horské túry)
- Více informací na: 608 531 950 a apartmanflattach@gmail.com

Wellness v Karlových Varech



- Karlsbad grande Madonna SPA & Wellness hotel, hotel roku 2020 Karlovarského kraje
- Exkluzivní nabídka lázeňských a wellness programů
- Přijďte si odpočinout a nabrat síly
- Více informací na: 606 033 420 a petrajungmanova@hotel-kgm.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.

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



OBSAH 9 / 2021

AKTUÁLNĚ

4 – 7

DPP A MÉDIA

8 CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI

AKTUÁLNĚ

9 – 11 PŘÍMĚŘENÝ ZISK DO SMLOUVY PATŘÍ

AKCE

12 – 13 LETNÍ OPRAVY TRAMVAJOVÝCH TRATÍ

LEGENDA

14 – 17 POZDRAVY Z PRAGOVKY

PORTRÉT

18 – 19 PO KOLEJÍCH KE SPOLEČNÉMU ANO

PRO ŘIDIČE

20 – 21 MRTVÉ ÚHLY ANEB MÍSTÁ, KAM NEVIDÍME

TÉMA

22 – 23 JAK DÁL S AREÁLEM V HOSTIVAŘI?

PEL-MEL

24 OKNO Z DOPRAVNÍHO SVĚTA

PO STOPÁCH

25 – 27 PRŮKOPNICKÁ SOUPRAVA

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

28 – 29 MODERNÍ TRENDY V ODBAVOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH

KALEIDOSKOP

30 – 31 HISTORIE MHD VE FOTOGRAFIÍ A DOKUMENTECH

GENERACE

32 – 33 AUTOBUS ČI TRAMVAJ, DOPRAVA NÁS ZAJÍMÁ

34 ZÁBAVA

35 KULTURA / KVÍZ



Foto na obálce: Petr Hejna
Lucie a Miroslav Pencovi

DP kontakt

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

Kontakt: odbor Komunikace DPP, Sokolovská 42/217, Praha 9
Telefon: 296 192 056, 296 193 066; e-mail: internikomunikace@dpp.cz

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

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

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

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 27. srpna 2021
NEPRODEJNĚ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolístovat na:
www.dpp.cz/dp-kontakt nebo si načtete QR kód.
Objednat zaslání je možné na fanshopu DPP.

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





Trať na Dědinu má zelenou

Od další více než dva kilometry se rozroste tramvajová síť v Praze. DPP totiž získal pravomocné stavební povolení na tramvajovou trať Divoká Šárka – Sídlíště Na Dědině a ještě letos vyhlásí veřejnou zakázku na jejího zhotovitele. Nová trať bude mít délku 2,3 km, pět párů zastávek a bude končit smyčkou Dédinská u křižovatky Drnovské a Dédinské ulice. Zahájení stavby se plánuje na jaře příštího roku.

Trať bude začínat za současnou smyčkou Divoká Šárka, dále bude pokračovat po Evropské až ke křižovatce s Vlastinou ulicí, kde odbočí vlevo. Poté až do ulice Drnovská, kde se bude nacházet smyčka Dédinská, a to nedaleko současných autobusových zastávek Dlouhá Míle. V úseku mezi zastávkami Sídlíště na Dědině a Ciolkovského budou uprostřed ulice vysázeny nové stromy, ve zbytku Vlastiny ulice zachová DPP v maximální možné míře stávající stromořadí. V rámci stavby tramvajové trati na Dědinu vysadí DPP více než 170 nových stromů. (red)



Foto: Jakub Lachout

Solarisy v nových barvách

V ranních hodinách 7. září 2021 projela branou garáže Vršovice první pětice nových autobusů vyrobená již v nové vizuální identitě Pražské integrované dopravy. Toto nové grafické řešení, které vzešlo z designérské soutěže od vítězného studia superlative.works, obdržela druhá dvacetikusová série autobusů typu Midibus plus (Md+) Solaris Urbino 10,5. Ta navazuje na dodávku první dvacítky z prosince loňského roku ještě v korporátních barvách DPP (viz DPK 12/2020). Touto druhou dvacítkou tak dochází k vyčerpání celého kontraktu uzavřeného v r. 2020 na dodání až 40 ks vozidel, takže jsou kromě odlišného vnějšího barevného řešení a několika drobných detailů v interiéru v identické výbavě jako předchozí série vozidel a splňují aktuální standardy kvality PID. Prvních 10 těchto nových autobusů zaujme domovské místo v garáži Vršovice a druhých deset v garáži Klíčov. Dodání všech dvaceti autobusů, převzetí, doplnění vnějších i vnitřních polepů a piktogramů, zápis do registru vozidel a školení obslužného a dílenského personálu proběhne postupně během září a října. S autobusy se cestující budou moci setkat na linkách 101, 121, 138, 159 a dalších dle dohody s organizací ROPID. (mak)

ZLATÝ STŘEDNÍK TENTOKRÁT BRONZOVÝ



Pro časopis DP kontakt byl 19. ročník profesní soutěže Zlatý středník zatím neúspěšnější. Po oceněních z nedávné doby v podobě certifikátů TOP RATED a RATED získal za ročník 2020 v tradičně nejobsazovanější kategorii Interní tištěný časopis a noviny bronzovou pozici. Zástupci DP kontaktu převzali ocenění na slavnostním vyhlášení PR klubu v hotelu Vienna House Diplomat Prague 2. září 2021. Do soutěže Zlatý středník za rok 2020 se přihlásilo rekordních 490 projektů z ČR a SR v 28 hlavních a oborových kategoriích. Redakce DP kontaktu považuje toto ocenění jako poděkování všem spoluvůrcům, textovým i obrazovým, a také čtenářům, pro které je časopis důležitým nositelem informací a pro DPP šířitelem dobrého jména společnosti. (red)

T6A5 UŽ V RETRO PROVOZU

První zářijový víkend přinesl všem fanouškům dopravy příjemné překvapení. Na lince číslo 2 DPP poprvé vypravil tramvaje T6A5. Po oba víkendové dny se jednalo o čtvrté pořadí, v sobotu vyjel vůz 8601 (první dodaný vůz) a v neděli 8750 (poslední dodaný vůz). Vypravení proběhlo z vozovny Střešovice. Oba vozy však stále zůstávají ve správě vozovny Žižkov, odkud budou v rámci retroprovozu vypravovány na linku 13. (red)

Schválení účetní závěrky DPP

Rada hl. města Prahy v působnosti valné hromady DPP na svém zasedání 21. června 2021 vzala na vědomí výroční zprávu DPP za rok 2020 a návrh na převod výsledku hospodaření za rok 2020. Schválila účetní závěrku DPP za rok 2020 s vykázanou ztrátou ve výši 34 292 tisíc Kč a rozhodla o převodu této ztráty na účet 428 – Nerozdělený zisk z minulých let. (da)

Jiřího z Poděbrad bude v novém

Úvodem září zahájil DPP revitalizaci stanice metra Jiřího z Poděbrad. V rámci ní bude vybudována dvojice výtahů spojující nástupiště, přestupní chodbu a uliční úroveň. Kromě stavby výtahů dojde i k výměně stávajících eskalátorů za nové, což bude možné realizovat při uzavření stanice, které nyní předpokládáme od ledna do října 2023. DPP zároveň opraví průsaky v celém rozsahu stanice, poškozené části obkladů a dlažby, kompletně vymění veškerou vzduchotechniku a kabelové rozvody a odstraní stávající přístřešky. Stanice i vestibul dostanou nové, úspornější LED osvětlení. DPP zde osadí nový jednotný systém umožňující dálkové řízení a monitorování osvětlení metra. Dokončení celé rekonstrukce je naplánováno do konce února 2024. (red)



Situční výkres: Metroprojekt

NOVÝ SPECIÁL U HASIČŮ DPP

Flotilu vozidel Hasičského záchranného sboru DPP doplnil v srpnu nový speciál – automobilový nosič kontejnerů. Vozidlo na osvědčeném podvozku švédského výrobce Scania AG, které je vybaveno technologií podélně uloženého jednoramenného háku pro práci s kontejnery a hydraulické



Foto: Kamila Drábková

kým nakládacím jeřábem od rakouské společnosti Palfinger AG, dodala společnost THT Polička. Automobil je první součástí nově zaváděné koncepce tzv. kontejnerového systému. Detailní technická data automobilového nosiče kontejnerů a představení koncepce samotného kontejnerového systému pro vás připravujeme do dalších čísel DP kontaktu. (kd)

Ohlédnutí za Rustonkou

Jako každý rok, i letos ZV ZOOS Dopravní podnik Elektrické dráhy uspořádal ve dnech 30. 6. až 10. 7. 2021 turistický dětský tábor na chatě Rustonka v Krkonošském národním parku. Navzdory „covidové“ době se tábor vyznačoval velkým nadšením ze strany dětí i vedoucích. Všichni si užili výletů a her, které pro ně naši vedoucí připravili. Děkujeme všem vedoucím, kteří se příkladně o děti postarali, dětem za úsilí, se kterým plnily jednotlivé úkoly, a personálu chaty Rustonka za vynikající stravu, kterou nakrmil hladová vlčata. (sla)



Foto: Vladimír Hruška

Kroužkování vlaštovek v depu

Vlaštovky, které hnízdí ve dvou halách depa Kačerov, jsou okroužkovány. Ornitologové je v půlce srpna odchyťovali do speciálních sítí, aby je mohli poprvé označit a díky tomu zjistit, jestli ty hnízdičky u nás na Kačerově mají vazbu na další pražské kolonie, a která nocoviště přednostně využívají. Další kroužkování vlaštovek je v plánu v květnu příštího roku, a to v garáži Klíčov a v depu Kačerov.

Na výzkumu pražských vlaštovek se nyní podílí cca 20 pražských kroužkovatelů, kteří se tomuto projektu intenzivně věnují od roku 2015. Jsou spolupracovníky Národního muzea, každý s osobní licencí opravňující chytat ptáky za účelem kroužkování. Výsledky jsou ukládány do databáze kroužkovací stanice, která funguje jako zvláštní pracoviště Národního muzea. Zatím poslední velké mapování pražských vlaštovek proběhlo před dvěma roky. (dsa)



Foto: Filip Majtner

TRVALÉ ZMĚNY PŘEHLEDNĚ

Od soboty 28. srpna a středy 1. září 2021 došlo v provozu PID na území hl. m. Prahy k několika trvalým změnám a úpravám. Jedná se zejména o změny názvů některých zastávek a změny v provozu autobusů.

• Změny názvů zastávek od 28. 8. 2021

- Černokostelecká → **Nové Strašnice** (pro linky tramvají 7, 16, 95 a autobusů 228, 903, 909)
- Nové Strašnice → **Limuzská** (pro linky tramvají 7, 16, 95)
- Výstaviště Holešovice → **Výstaviště** (pro linky tramvají 6, 12, 17, 93, 94)

• Od noci z 28. na 29. 8. 2021

- Zřizuje se zastávka **Muzeum** (směr Hlavní nádraží) pro noční autobusové linky 905, 907, 908 a 911.

• Změny od 1. 9. 2021

- **Linka 187** je v provozu v trase Nádraží Holešovice – Jankovcova – Pelc Tyrolka – Parkoviště Trojský most – Nádraží Holešovice.

• Nové linky

- **409** Praha, Suchbátův náměstí – Velké Přílepy, Roztocká
- **415** Praha, Sídlíště Radotín – Karlík

• Ruší se provoz linky 315.

- **Zřizuje se** zastávka Sportovní centrum Horní Počernice v obou směrech pro linky **204, 223, 224**.

Dále v provozu PID dochází také k úpravám jízdních řádů některých linek a dalším dílčím změnám. Aktuální jízdní řády a další úpravy naleznete na dotčených zastávkách i ve vyhledávací spojení a jízdních řádech na webu DPP.

(red)



Foto: Petr Hejna

Generální oprava

Lanová dráha v pražské zoo projde generální opravou. Rekonstrukce plánovaná od 1. října 2021 do března 2022 zajistí zvýšení bezpečnosti záchytného systému proti pádu osob. Odstávka bude využita také pro provedení údržby nosné konstrukce, sloupových podpěr, kladkových baterií, lanáčů a provedení pravidelných revizí dráhy i sedaček, u kterých dojde k opravě vnějšího laku. Současně bude provedena kontrola elektrického zařízení lanové dráhy, dopravního lana i objektů stanic. Generální oprava se provádí jednou za deset let, a to s cílem zajištění bezporuchového provozu. DPP provozuje lanovou dráhu v zoo od roku 1981. Za tu dobu převezla více jak 8,5 milionu cestujících, přičemž nejvíce v roce 2016, kdy lanové dráhy využilo 334 193 návštěvníků.

(red)



Foto: Petr Havlíček

Krabička měřící rychlost

V rámci programu Zážitekové turistiky s historickou soupravou metra 81-71 po trati A si svou návštěvnickou premiéru zažil i nově instalovaný historický registrační rychloměr Metra E 662 A (výrobce Metra Blansko). O náročnosti a průběhu jeho instalace na vůz ev. č. 2159 jsme čtenáře DP kontaktu informovali v letošním březnovém vydání. Tak jen pro připomenutí uvedme, že se jedná o původní elektromechanický registrační rychloměr, který opět plně a historicky zcela věrně zobrazuje okamžitou rychlost, čas i ujetou dráhu a pomocí mechanických pisátek na proužek zaznamenává rychlost, použití elektrodynamické brzdy, použití pneumatické brzdy, aktivaci liniového vlakového zabezpečovače ARS, vyřazení ARS z činnosti tlačítky bdělosti a kódování povolené rychlosti ARS (0, 20, 40, 60, 80 km/h). Za nemalé úsilí patří poděkování všem těm, kteří se na přípravách, realizaci i na splnění legislativních požadavků instalace podíleli.

(ph)

ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

Představenstvo DPP se ke svému letošnímu 14. zasedání sešlo 20. července, aby projednalo mj. nastavení interních kompetencí v systému FIDIC, zavedení systému kvalifikace pro výstavby a rekonstrukce tramvajových tratí, obnovu vozového parku autobusů či přípravu záměru elektrifikace linky 201. Patnácté zasedání připadlo na 17. srpna a představenstvo projednalo mj. zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1. pololetí 2021, strategii jednotky IT na roky 2021 až 2026, informaci o průběhu elektrifikace autobusových linek a plnění standardů kvality PID za 2. čtvrtletí. Další zasedání se uskutečnilo 7. září, kdy představenstvo mělo na programu mj. studii ke kamerovému systému DPP v komparativním kontextu bezpečnosti a ochrany osobních údajů či aktualizace směrnic Organizační a řídicí normy a Poslání a působnosti útvarů DPP.

Dozorčí rada DPP se ke svému 7. letošnímu zasedání sešla 1. září, aby udělila souhlas s uzavřením akcionářské smlouvy a stanov, potřebných k založení obchodní společnosti pro revitalizaci stanice metra Nádraží Holešovice a přilehlého okolí. Dále byla dozorčí rada seznámena se zprávou o přezkoumání QMS, se zprávou o stavu tramvajové sítě, s informací o průběhu elektrifikace autobusových linek, s přehledem plnění nápravných opatření ve 2. čtvrtletí 2021 a s informací o činnosti představenstva. V personální oblasti byla dozorčí rada informována o obsazování pracovních míst a personálním přehledu manuálních profesí v DPP za období od 1. 1. do 1. 8. 2021 a o koncepci navyšování podílu zaměstnávání osob zdravotně postižených v DPP.

(red)

Modeláři ve Střešovicích

První ročník výstavy tramvajových modelů věnovaný značkám ČKD a Ringhoffer se konal 28. srpna 2021. Vystavujícími byli modeláři z Německa, Čech i Maďarska. Největší zastoupení mělo měřítko 1:87 a v něm všechny možné modifikace tramvaje T3. Největším modelem byla tramvaj KTNF6 zahradní velikosti. Zájem o výstavu byl velmi vysoký, někteří návštěvníci se přišli pochlubit i svými modely, které tahali doslova z kapes. Tím byl pán, který doma staví modely velikosti N, což je rozměr 1:160. Věříme, že se uskuteční příští rok 2. ročník této výstavy, třeba ještě ve větším zastoupení.

(hub)



Platba pokut na pravou míru

V DP kontaktu 7–8/2021 v aktualitě DPP umožňuje platbu pokut on-line došlo k nepřesnostem týkajících se placení pokut – přírůžek za jízdné. Pokuty lze platit přes e-shop i v případě, že kupony nebyly zakoupeny prostřednictvím e-shopu DPP nebo pidlitacka.cz. Zároveň je možné zaplatit pokuty on-line nejdříve následující pracovní den po uložení od 12.30 hodin (nikoliv od 13.00 hodin). Za nepřesnost se omlouváme.

(red)



Olejomalba: Anežka Klepřířková, Světlo a pohoda

CESTY K UMĚNÍ

Takto se jmenuje výstava kreseb zaměstnanců Dopravního podniku a jejich rodinných příslušníků, která je veřejnosti přístupná až do 27. října 2021 v prostorách školícího a kulturního centra InGarden v Praze 10 Strašnicích, v ulici Nad Přímaskou. Vstup je zdarma, a to ve všední dny od 9 do 17 hodin, vždy ve čtvrtek můžete přijít až do 19 hodin. Přehlídku pořádá ZO OS Dopravní podnik elektrické dráhy a PV – Autobusy – Garáž Klíčův.

(red)



Foto: Karolína Hubková

CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI



Foto: Jiří Spurný

„ (...) 1. 8. 2019 jsem poznala svého muže Vojtu a 1. 8. 2020 jsem si ho brala. A nyní každým dnem očekáváme příchod našeho prvního společného potomka,“

řekla tramvajačka Pavlína Malínská v rozhovoru pro Pražský deník. O svatbě jsme referovali v čísle 9/2020. Potomek je již na světě a redakce se tak připojuje s gratulací.

31. 7. 2021 – Pražský deník



Foto: Boris Kogut

„ Manažeri v prodej knihy moc nevěřili, po pár týdnech mi však volali a objednávali další výtisky. Dnes jsem vděčný za to, že mi vycházejí vstřícní knihkupectví po celé Evropě,“

prozradil Boris Kogut, autor knihy o metru, kde nechybí ani Praha. Publikaci je možné zakoupit i ve fanshopu DPP.

5. 8. 2021 – deník Metro



Foto: aktuálně.cz

„ Aniž by to věděla, tak mě velmi ovlivnila Dagmar Hazdrová, která hlásí zastávky v pražské hromadné dopravě. Má krásnou výslovnost a krásný hlas, zároveň i docela zajímavou minulost. Pracovala v rozhlasu v roce 1968, odkud musela za normalizace odejít. Ale čeština v jejím podání zní zkrátka ještě lépe než u běžných mluvčích,“

odpověděl na otázku Aktuálně.cz, zda má v české společnosti jazykové vzory, pětadvacetiletý ruský student Timur Kireev, který spravuje na instagramu profil Deník cizince.



Foto: Petr Hejna

„ Nyní projdou modernizací WC ve stanicích metra Luka, Stodůlky a Budějovická a současně bude probíhat soutěž na opravu toalet na Černém Mostě, Hájích, Roztylech a Pražského povstání. (...) Prostory budou také doplněny bezbariérovou kabinkou, přebalovacím pultem, místností pro obsluhu a úklidovou místností,“

sdílela tisková mluvčí Aneta Řehková serveru nasepraha.cz. V pražském metru je dohromady 64 toalet. Z toho 35 je buď nových, nebo po kompletní rekonstrukci.

31. 8. 2021 – nasepraha.cz



Foto: Archiv DPP

„ Lidové noviny před sto lety pak přinášejí dvě, tak říkajíc, kolejové zprávy, obě z Prahy. Ta první je o srážce tramvají v Sadové třídě. O třinácté hodině vrazil vůz číslo 386 na trati číslo jedna do vozu jedoucího týmž směrem na trati číslo třináct. Nárazem byly oba vozy tak poškozeny, že byly k další dopravě obecně úplně neschopny. V předním motorovém voze jedoucí Josef Mühl ze Žižkova utrpěl otřesem vážné vnitřní zranění,“

tak referovaly před sto lety Lidové noviny ve stejnojmenném pořadu magazínu Technet. Celé video můžete zhlédnout na webových stránkách technet.idnes.cz.

30. 8. 2021 – technet.idnes.cz

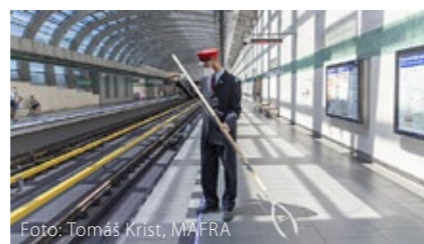


Foto: Tomáš Krist, MAFRA

„ Speciální kleště, které mají nastavitelnou délku až tři metry. Jsou samozřejmě odizolované a celé dřevěné, abychom při vyndávání věcí z kolejí, které je pod proudem, nedostali ránu,“

vysvětlil dozorčí Aleš Albrecht v rozhovoru pro iDnes.cz, jakým způsobem se vytažují předměty spadlé do kolejí metra.

14. 8. 2021 – cestovani.iDnes.cz



PŘIMĚŘENÝ ZISK DO SMLOUVY PATŘÍ

JE PŘIMĚŘENÝ ZISK ZISKEM? JAK SE VYVÍJÍ PRODEJ ELEKTRONICKÉHO JÍZDNÉHO? PŘINESE ZVÝŠENÍ JÍZDNÉHO EFEKTU? PO ROCE JSME S DIKTAFONEM ZAVÍTALI ZA EKONOMICKÝM ŘEDITELEM DPP MATEJEM AUGUSTÍNEM.

Pane řediteli, povídali jsme si přesně před rokem – změnil se za tu dobu váš pohled na Dopravní podnik?

Po mém příchodu do této společnosti se udály dvě zásadní věci. Tou první je, že se ekonomický ředitel stal členem představenstva. Nejde o mou osobu, ale považuji tento krok pro koncepčnost práce Dopravního podniku za velmi důležitý. A jak nám potvrdila koronavirová krize, je velmi důležité chod podniku finančně zabezpečit. Druhou oblast bych nazval rekognoskační terénu, což úzce souvisí s personálně procesní analýzou.

Ano, ta se v DPP skloňuje stále častěji. Co znamená pro úsek ekonomický?

Úvodem chci zdůraznit, že ukončenou analýzu považuji za velmi užitečnou, shodou okolností byla včera (1. září – pozn. red.) prezentována na dozorčí radě. Následovat by tedy měl exekutivní proces, tedy naplňování jejích závěrů. Na základě výsledků mě z pohledu ekonomického ředitele především zajímá, jak zoptimalizovat síť prodejních míst jízdného, řečneme našich kamenných obchodů. S tím totiž souvisí vyjasnění si kompetencí v rámci Hlavního města Prahy, kdo má kompetenci rozhodovat o elektronickém jízdném.



Můžete to přiblížit?

V této souvislosti jsem byl příjemně překvapený z výsledků srovnání nákladovosti jednotlivých prodejních kanálů – nákladovost předprodeje v kamenných obchodech DPP je do výše 7 procent. Analýza se zabývala i externími prodejci, v rámci tohoto srovnání si stojíme velmi dobře. Aktuálně v DPP pracujeme na optimálním mixu elektronického prodeje, tedy našeho e-shopu na bázi systému PDOS, a „kamene“. Neseme zodpovědnost za prodej, za fakturaci jízdného, měli bychom tedy mít minimálně rozhodující slovo při debatě, jak se prodej bude dále rozvíjet.

Ale dnes jsou tu dva systémy prodeje elektronického jízdného...

Ano, je tu Multikanálový odbavovací systém MOS zajišťující prodej elektronického jízdného prostřednictvím Operátora ICT. Město říká, že by tedy operátor měl být zodpovědný za kompletní prodej elektronického jízdného. S tím Dopravní podnik nesouhlasí – má vlastní odbavovací systém, PDOS. O něm tvrdíme, že jeho funkcionalita je od MOSu odlišná a svým způsobem unikátní.

Nacházíme se tedy při rozvoji elektronického jízdného v rozporu?

V současnosti ano. Usnesením rady hlavního města ale již vznikla platforma zástupců všech stran, kteří mají vyřešit možnost či nemožnost sjednocení, lidově řečeno, určit, zda jde o jablka

ka a jablka, nebo jablka a hrušky. Aktuálním pohledem je situace taková, že rozhodně nelze říct, že od zítřka bude jen jeden systém, MOS. Do konce září musíme předložit návrh řešení. Technické odlišnosti známe, doplníme cenové kalkulace apod. Ve výsledku jde o nalezení férového vztahu mezi námi, Ropidem a Operátorem ICT.

V závěru loňského rozhovoru jste nastínil změny v jednotce IT. Co se zde zásadního událo?

Pro nového vedoucího jednotky IT bylo důležité, že DPP zvládl k 1. 1. 2021 přechod z účetního systému SAP na SAP 4/HANA. Je to projekt na několik let, přechod není bezbolestný, ale už dnes můžeme říct, že jsme jedni z prvních v České republice, kteří to zvládli. Druhá věc se týká koncepční změny, a to přiřazení týmu projektových manažerů k jednotlivým funkčním celkům. Důležité v této souvislosti je rovněž to, že představenstvo schválilo strategii jednotky IT na pět let, kterou se budeme důsledně řídit.

Jedno z posledních usnesení představenstva se týká společného podniku...

Představenstvo schválilo vznik společného podniku na revitalizaci okolí stanice metra Nádraží Holešovice, aktuálně tak učinila i dozorčí rada, což je velmi významné. Je to první společný podnik, ve kterém má DPP účast a nebude určitě poslední. Pro úsek ekonomický to mj. znamená, že budeme tvořit dvě účetní závěrky – individuální a nově i konsolidovanou.

Rozhodně největší finanční zátěž se ale bude týkat metra D. Jaký je tu aktuální stav?

Rozhodujícím materiálem o způsobu financování metra D bude podklad náměstka primátora Pavla Vyhnánka na jednání rady hlavního města Prahy o rozpočtu na příští rok. Tady bych rád vysvětlil genezi – v případě výstavby celé trasy D najednou se počítalo s částkou přes 100 miliard, rada ovšem prozatím schválila prvních pět stanic, pohybujeme se tedy okolo 52 miliard korun. Připravili jsme studii o způsobu financování a v variantách s hledáním optimálního řešení, a to v kombinaci „co nejvýhodnější“ a „časově zvládnutelné“. Nyní budeme hledat vhodnou kombinaci vstupů, a to s výrazným přispěním z Evropské investiční banky.

Přejdeme k aktuálním ukazatelům – jak vypadá plnění dopravních výkonů po prvním pololetí?

Předpoklad byl na téměř 175 milionů vozových kilometrů za rok, odjezdili jsme ovšem

v pololetním objemu méně a měli bychom tedy vrátit přes 310 milionů korun. Na druhou stranu vznikl propad na jízdném oproti předpokladu, můžeme tedy nárokovat zpět přes 307 milionů. Navíc požadujeme proplacení vícenákladů na ochranné pomůcky a dezinfekci v souvislosti s pandemií koronaviru, ve výsledku tak můžeme za pololetí dofakturovat přes 33 milionů.

Můžete stručně popsat proces financování?

Máme rámcovou smlouvu s Hlavním městem Prahou a Ropidem o veřejné službě, k ní každoročně uzavíráme dodatky. Vypočteme tedy naše roční náklady, které se sníží o předpokládaný příjem z jízdného. Výsledné číslo se rozdělí na 12 dílů – jednotlivé platby dostáváme měsíčně jako zálohy na provoz. Na představenstvu čtvrtletně projednáváme náklady PID, vyhodnocujeme tedy náš vztah s Ropidem. Obdobným způsobem plníme i závazek veřejné služby vůči Středočeskému kraji.

Aktuální je tedy příprava dodatku na rok 2022?

Ano, vždy do konce července předkládáme výpočet nákladů na základě předběžné objednávky od Ropidu s objemem vozokilometrů. Ten pro příští rok představuje objem 180,229 milionů vozkm za všechny trakce. Náš výpočet nákladů tvoří jádro, standardní náklady, druhá část se nazývá přiměřený zisk. V základu požadujeme 16,8 miliard korun a 1,8 miliard jako vlastní zdroje investic, nazývané přiměřený zisk.

Vy sám tento pojem považujete za nešťastný. Můžeme u tzv. přiměřeného zisku zastavit?

Například v letošním roce jde o částku 1,8 miliardy, kterou jsme od hlavního města nedostali. Popis přiměřeného zisku nemáme ve smlouvě o závazku veřejné služby uveden, město má možnost přiměřený zisk zaplatit. Poslední roky se tak ovšem neděje, takže propad narůstá.

Ve skutečnosti jde o jakou položku?

Jedná se o navýšení vlastních zdrojů investic. Vysvětlím: pokud investuji z vlastních zdrojů, v rozvaze se investice odepisuje a promítá se do hospodářského výsledku. Když provedu investici, kterou ale zadotuje hlavní město či někdo druhý, nesmím ji odepisovat, musí být v podrozvahové evidenci. Příklad: budu mít dva hrnečky, oba stojí 100 korun, oba stárnou stejně rychle a každý rok si budu moci odepsat dvacet korun. Částku, kterou každoročně odepisuji, bych měl doplňovat, jinak mi hrneček zestárne natolik, že budu muset pak za-

platit celý nový. Ten „městský“ ale odepisovat nemohu a zde se hromadí částka, tzv. přiměřený zisk, lépe řečeno forma odepisování majetku, který jsme zaúčtovali přes jednu z dotančních forem. Přitom oba hrnečky stárnou stejně rychle – na jeden peníze dostávám, na druhý nikoli.

To je letitá bolest – vidíte východisko?

Stávající smlouva o závazku veřejné služby končí v roce 2024, proto již dnes pracuje skupina složená ze zástupců DPP, města a Ropidu k přípravě smlouvy od roku 2025. Pro nás je strategické prosadit do smlouvy, aby odpisy, které patří do podrozvahových položek, byly hrazeny. Ztráta dnes velmi narůstá a majetek, který je takto v podrozvahové položce, stárne a bude potřebovat obnovu. Tu nyní odkládáme, protože nemáme zdroje.

Minule jsme hovořili také o úpravě cen jízdného, které by podle vás mělo pokrýt náklady DPP alespoň ve výši 30 % (dosud to bylo cca 15 %). Jak se promítne zdražení jednorázového jízdného od 1. srpna?

Tento ambiciózní plán je dlouhodobou záležitostí a schválená úprava Tarifu PID je prvním, byť z příjmového hlediska nepříliš významným krokem. Zásadní oblastí by byla úprava časového jízdného. Kompetenci ke stanovení cen jízdného má hlavní město. Finanční dopad v souvislosti se zdražením jízdného od 1. 8. 2021 byl připravován ještě před koronavirovou krizí odborným odhadem a ve střednědobém horizontu činí:

ROK	mil. Kč
2021	45,4
2022	224,4
2023	305,4
2024	310,4
vliv a výnosy ročně po stabilizaci situace	300 až 320

Vzhledem k úbytku turistů však nelze očekávat plný takto odhadnutý přínos v tržbách, protože většina realizovaných změn závisí na návratu turistického ruchu, a to zejména jízdném pro jednotlivou jízdu.

A poslední otázka se týká směnečného programu, tedy splácení tramvají 15T...

V současné době dosahuje dluh na jistíně výše 3,2 miliard korun, každoročně splácíme 800 milionů Kč. Dluhová služba byla dlouhodobě kryta v rámci kompenzace či přes

přiměřený zisk. Jak jsme si řekli, v letošním a minulém roce však toto krytí nebylo poskytnuto a DPP zaplatil splátku z vlastních zdrojů.

Směnečný program by měl být finálně splacen v roce 2024.

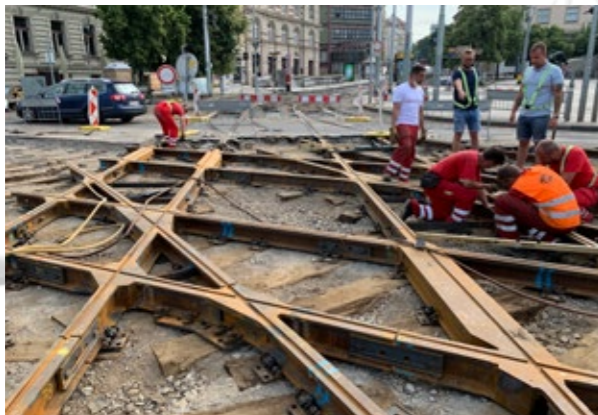
Vývoj tržeb Pražské integrované dopravy – srovnání prvních pololetí 2019–2021 (v tis. Kč)			
	1. pol. 2019	1. pol. 2020	1. pol. 2021
Tržby z jízdného (celý systém PID)	2 138 338	1 606 583	1 309 360
Podíl ostatních dopravců	326 318	269 385	219 556
Tržby z jízdného DPP	1 812 020	1 337 198	1 089 804



PROPAD TRŽEB V OBDOBÍ COVIDU JE VÝRAZNÝ – PŘÍJMY SE PROPADLY O 40 % OPROTI STANDARDNÍMU ROKU, KOMENTUJE VÝVOJ EKONOMICKÝ ŘEDITEL DPP MATEJ AUGUSTÍN

LETNÍ OPRAVY TRAMVAJOVÝCH TRATÍ

LETOŠNÍ LÉTO PŘINESLO VELKÉ MNOŽSTVÍ OPRAV TRAMVAJOVÝCH TRATÍ. JEDNALO SE NEJEN O AKCE VYVOLANÉ POTŘEBAMI DPP, ALE V NEBÝVALÉ MÍŘE BYLO VYUŽITO K ČINNOSTEM NA TRAMVAJOVÉ SÍTI I VÝLUK V RÁMCI ROZSÁHLÉ INVESTIČNÍ ČINNOSTI JINÝCH SUBJEKTŮ, ZEJMÉNA SPRÁVY ŽELEZNIC A TECHNICKÉ SPRÁVY KOMUNIKACÍ. AKCE UVÁDÍME V NÁSLEDUJÍCÍM PŘEHLEDU.



Palackého náměstí

21. 6. – 14. 7. 2021,
ve dvou etapách

- výměna většiny kolejové konstrukce Palackého náměstí
- oprava povrchu ve společné zastávce TRAM + BUS od Moráně
- navařování a broušení v přilehlých úsecích
- výměna rozjezdové výhybky u Mánesa
- výřezy kolejnic u Národního divadla



Průběžná – Švehlova (podjezd Zahradní Město)

15. 6. – 15. 9. 2021

- výměna bočně ojetých kolejnic v obloucích ve Švehlově ulici
- výřezy kolejnic v obratišti Nádraží Hostivař
- navařování kolejnic v obloucích před obratištěm Nádraží Hostivař
- výměna kolejnic v obloucích u zastávky Dubečská
- opravy opěrné zdi v úseku Hostivařská – Nádraží Hostivař (akce TSK)



Rekonstrukce mostu v Národní nad Divadelní ulicí

15. 7. – 20. 8. 2021

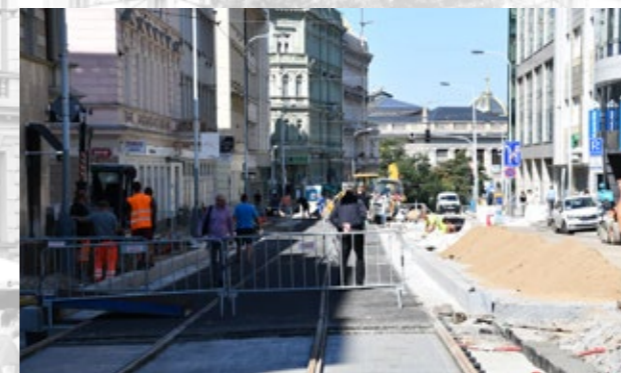
- výměna kolejí na mostě
- výměna kolejnic ve Spálené ulici mezi zastávkou Národní třída a Lazarskou
- předložba zastávky Národní třída pro lepší průjezd cyklistů
- navařování kolejnic v oblouku Národní – Spálená



Otakarova

21. 7. – 6. 8. 2021

- výměna části kolejové konstrukce Bělehradská – Otakarova



Bělehradská

od 15. 7. – 30. 9. 2021

- vložení kolejového přejezdu u Muzea
- rekonstrukce trati v úseku Anglická – Jugoslávská
- zajištění bezbariérovosti zastávek I. P. Pavlova v Bělehradské



Vyšehradský tunel

7. – 27. 8. 2021

- výměna kolejnic v tunelu a okolí
- výměny části kolejové konstrukce Výtoň



POSLEDNÍ VĚTRÍESKY DNES VYJÍZDĚJÍ Z AREÁLU VNITROPODNIKOVÉ DOPRAVY NA ŠVÁBKÁCH
FOTO: DUŠAN GAJDOŠ

POZDRAVY Z PRAGOVKY



V POVÁLEČNÉM ČESKOSLOVENSKÉM OBDOBÍ NEEXISTUJE TYPICKTĚJŠÍ PŘEDSTAVITEL NÁKLADNÍHO AUTOMOBILU NEŽ PRAGA V3S. CO TATO ZKRATKA ZNAMENÁ, JAKÉ MODERNIZACE SE PROVÁDĚLY A JAK TO BYLO „S VEJTRÁSKOU“ U DPP, SI POVÍME V TOMTO ČLÁNKU.

Na úvod si pojďme říci, co se pod zkratkou V3S skrývá. Jedná se o vojenský třítonový speciál, což znamená, že v terénu uveze 3,3 tuny nákladu včetně obsluhy. Na silnici to je dokonce 5,3 tuny. Poháněné jsou všechny 3 nápravy s možností odpojení pohonu přední osy.

Automobil se začal vyrábět na základě požadavku Československé armády v roce 1953. Oblibu vozidla „zavinila“ hlavně trojice vlastností: jednoduchá údržba, spolehlivost a nenáročnost na obsluhu. Vyrobeno bylo bezmála 132 000 kusů, a to v letech 1953–1990. Jedná se tak o nejdéle vyráběné nákladní vozidlo v Československu.

Modernizace

V průběhu tak dlouhé výroby vozidlo podstoupilo i dvě modernizace a po skončení výroby došlo ještě k dalším oficiálním modernizacím během generálních oprav. Zpravidla se jednalo o úpravy vedoucí ke zvýšení spolehlivosti „vétřiesky“. První modernizace, označovaná M1, probíhala v letech 1983–1987 a přinesla několik změn. Úpravou motoru Tatra 912 došlo ke zvětšení výkonu, změna převodových poměrů převodovky přinesla zvýšení maximální rychlosti z 60 na 75 km/h, spojka dostala hydraulické ovládání a vzduchový posilovač, tlumič výfuku byl zdvojený pro lepší odhlučnění, vyklápěcí čelní okna nahradila pevně zasklená apod.

Druhá modernizace M2 probíhala v letech 1984–1990 a jejím typickým znakem se stalo přemístění předních světlometů do předního nárazníku. Modernizace zahrnovala především úpravu motoru vedoucí ke snížení spotřeby paliva, napájení elektroinstalace pouze 24 V, náhradu přístrojové desky za novou s novými ovládacími prvky a novým volantem. Kryt motoru získal lepší izolaci a řidič seděl na vzduchem odpružené sedačce, čímž došlo ke zlepšení komfortu řidiče a modernizaci interiéru.

splňující emisní normy Euro 1 nebo Euro 2. Poslední verze modernizace zcela změnila „tvář“ vozu, v důsledku použití trambusové kabiny z automobilu Avia. Motory se zde užívaly už jen s emisní třídou Euro 2.

Celá éra výroby a modernizací automobilu Praga V3S trvala neuvěřitelných 50 let.



V DOPRAVNÍM PODNIKU SLOUŽILO NĚKOLIK NÁSTAVEB, NA SNÍMKU TROLEJOVÁ VĚŽ VE VOZOVNĚ ORIONKA
FOTO: ARCHIV DPP

bu několik desítek nástaveb, jednalo se o klasický valník či skříň, ale i v civilu těžko uchopitelné raketometry, přistávací světlo-mety nebo odmrazovací zařízení. Pro využití v běžném životě však našel uplatnění i klasický sklápěč, fekální vůz, autojeřáb nebo cisternová stříkačka.

Na známce, ve filmu i jako model

Jako hlavní představitel nákladních vozidel na československých silnicích samozřejmě nemohla „vétřieska“ chybět ani v kultuře. Kdo by si nevzpomněl na legendární snímek Vesničko má středisková, kde vozidlo JZD Neveklov de facto hrálo jednu z hlavních rolí. Málo známou je pak její přítomnost na československé známce vydané v roce 1958 jako připomínka na cesty firmy Motokov do Mongolska a Tibetu. V poslední řadě musíme zmínit i nemalý zájem mezi sběrateli modelů, kde hned několik výrobců nabízí vozidlo v několika provedeních v různých měřítkách.



JAKO VZPOMÍNKA NA EXPEDICI MOTOKOVU VYŠLA V ROCE 1958 POŠTOVNÍ ZNÁMKA S V3S



DVOJICE SVÁŘEČSKÝCH V3S NA ANDĚLU V ROCE 2010
FOTO: LUDĚK VIDÍM

Další modernizace po ukončení výroby se týkaly především náhrady vzduchem chlazeného motoru Tatra za vodou chlazené a přepřítvanované motory firmy Daewoo Avia,

Nástavby

Vzhledem k tomu, že V3S byla primárně určena pro armádu, vzniklo pro její potře-



JEDNA Z POSLEDNÍCH PROVOZNÍCH V3S V DUBNU 2021 NA PALMOVCE
FOTO: PETR HEJNA



Foto: Petr Hejna

Praga V3S v Muzeu MHD ve Střešovicích

Automobil byl vyroben v roce 1955 a dodán armádě ve valníkovém provedení. Další jeho známá historie se datuje až k roku 1998, kdy byl získán firmou Elaugen DP Praha, s. r. o. DPP byl 40% podílníkem v této společnosti, která se zabývala opravami tramvajových tratí. Pragovka byla určena jako svářečský vůz a jako jediná z celé flotily oranžových větrísek byla vybavena adaptérem pro jízdu na kolejích. Po roce 2010 už však do provozu nijak nezasahovala. V roce 2015 ji získalo Muzeum MHD do své sbírky a po opravě se premiérově předvedla v průvodu k výročí 140 let MHD v Praze.

V3S v DPP

„Vyučil jsem se u pražských silničních a vodo-hospodářských staveb, už tam jsme měli V3S, ale mimo nich také Tatry 805 a 111, východoněmecké Robury a rumunské Bucegi. Na vojně to bylo téměř to samé, takže jsem s 'vejtraskou' už od roku 1968,“ zahájil povídání **Petr Bokr, automechanik střediska Technické zabezpečení**. V Dopravním podniku pracuje přes 40 let, takže má o pragovkách v řadách DPP přehled.

„Pamatuji, že jsme měli nástavby jen skříně a jeřáby, ale je možné, že tu bylo ještě něco jiného. Byla tu i silniční verze S5T. Co se týká aktuálního stavu, máme poslední tři provozní svářečí, z toho jedna je záložní. Dokonce to vypadá tak, že se 'vejtraska' dožije ještě příštího roku, protože tu máme jedno Atego nabourané a zatím není rozhodnuto, co s ním bude dále,“ upřesňuje Bokr. Dlužno dodat, že Pragovky V3S se u DPP používají už od roku 1956, tedy 65 let.

Vzhledem k počtu vyrobených kusů a životnosti je jasné, že V3S má ještě jednu výhodu, lehce sehnatelné náhradní díly, jak potvrzuje Petr Bokr: „Na jednu stranu je škoda, že vozidla končí, protože veškeré úpravy si dokážeme na vozidle udělat sami. Když jsme byli umístěni ještě v Hloubětíně, dělali jsme všechno pod



PETR BOKR PŘED JEDNOU Z POSLEDNÍCH VĚTRÍSEK V DPP
FOTO: ZDENĚK BEK



čistým nebem a nic nebylo problém. Stačilo odpojit elektřinu a vše šlo, od výměny nápravy až po skříně.“

Teoreticky by se dalo říci, že neexistovala v Praze stavba, na které by nebyla V3S. To samé se týkalo i např. rekonstrukcí tramvajových tratí. „Určitě můžeme říci, že by se bez nich žádná rekonstrukce neobešla, vždyť je to nezníčitelný vůz, na vojně jsme s nimi i brodili do výšky vzduchového filtru! Nikdy neselhala, snad jen, když jedné praskl rám, ale ta snad sloužila v Afghánistánu, takže byla více namáhaná a nevydržela. Mě osobně vadila jen jedna věc, a to, že pojistky byly umístěné za motorem, takže k nim byl horší přístup. Jinak to bylo zlaté vozidlo, skončí 'vejtraska' a skončím taky,“ zakončil vyprávění Petr Bokr.



Foto: David Novotný

V3S končí, Mercedes navazuje

V posledních letech dochází k velké obměně vozového parku Vnitropodnikové dopravy DPP. S tím souvisí i postupné vyřazování vozidel Praga V3S. Jako náhrada za tato vozidla jsou pořizovány automobily Mercedes Benz – Unimog. Článek o těchto vozech naleznete v čísle 5/2019 na str. 29.



Foto: Dušan Gajdoš

Ptal se: Petr Ludvíček
Fotil: Petr Hejna



PO KOLEJÍCH KE SPOLEČNÉMU ANO

TÉMĚŘ PŘED TŘEMI LETY UDĚLALA VE STROMOVCE PŘI SVÉ PREMIÉŘE RADOST TISÍCOVKÁM OBDIVOVATELŮ. LETOS UNIKÁTNÍ TRAMVAJ T3 COUPÉ PŘIPRAVILA NA STEJNÉM MÍSTĚ DŮSTOJNÉ PROSTŘEDÍ PRO SVATEBNÍ OBŘAD, A TO OSOBE NE LEDAJAKÉ – VEDOUCÍMU JEDNOTKY DOPRAVNÍ CESTA TRAMVAJE MIROSLAVU PENCŮVI. K ODPOVĚDÍM NA OTÁZKY REDAKCE SE PŘIPOJILA TAKÉ NOVOMANŽELKA LUCIE.



Kdo? Lucie a Miroslav Pencovi

Kdy? V pátek 27. srpna 2021

Kde? V tramvajové zastávce Planetarium Praha

Proč jste si k obřadu vybrali právě tramvaj T3 Coupé?

L: Jde o legendární retro vůz, proto pro nás byla T3 Coupé jasná volba.

M: Vyhovovala nám kapacitně a v dnešní době má důležitou vlastnost: otevřenost prostoru pro malé společenské události.

Jaký je váš oblíbený dopravní prostředek a proč?

M: Mám rád všechny prostředky veřejné dopravy. Dávají mi svobodu volby cestovat nebo relaxovat.

L: A já doplním bicykl a lanové dráhy všeho druhu.

Můžete nám prozradit, jak vás Miroslav požádal o ruku?

L: Na vyhlídce nad horským průmyskem Semmering, a to poté, co Mirkovi zavolala matrika Prahy 7, zda termín a čas svatby platí.

Kdy a čemu jste se naposledy společně zasmáli?

Naposledy jsme se společně zasmáli odpovědí na předchozí otázku.

A teď tedy trochu vážně – čeho si na tom druhém vážíte nejvíce?

L: Mirek je chytrý, slušný, vtipný a pohodový muž.

M: Lucie je inteligentní, krásná, pracovitá a šikovná.

Jak byste charakterizoval/a povolání toho druhého?

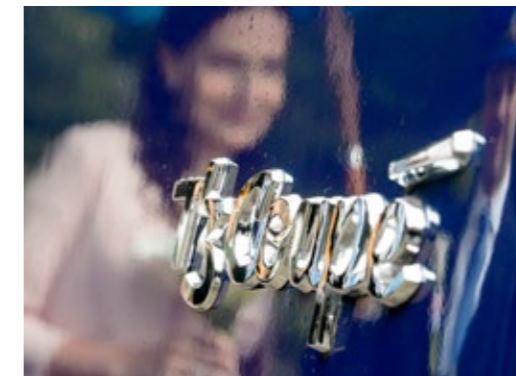
L: Na pozici vedoucího JDCT nekončí práce s koncem pracovní doby.

M: Architektka s velmi sympatickým zaměřením na dopravní stavby.

Jak budete ladit náročná povolání se zálibami partnerky/partnera?

L: Řadu zájmů osobních i profesních máme našťastí společných a vzájemně se snadno doplňujeme.

M: Nedílnou součástí výletů a dovolených je tedy i poznávání tramvajových provozů, železničních sítí a nejrůznějších nekonvenčních forem dopravy, ovšem vždy se zajímavým cílem cesty.



Lucie

- Absolventka fakulty architektury ČVUT
- Narodena během poslední dlouhé výluky provozu 1. podzemní dráhy v Česku
- Správa železnic, s. o., architektka oddělení přípravy Praha – Letiště – Kladno
- Koníčky, záliby: fotografování, cestování, sport

Miroslav

- Absolvent stavební a dopravní fakulty ČVUT
- Naroden během výstavby prvního úseku metra v Praze
- V DPP od roku 1998, vedoucím JDCT od r. 2011
- Koníčky, záliby: cestování, sport



Text: Petr Vítů
Foto: Jakub Lachout a autor



MRTVÉ ÚHLY ANEB MÍSTA, KAM NEVIDÍME

TZV. MRTVÉ ÚHLY JSOU PRO VŠECHNY ŘIDIČE VELKÝM RIZIKEM. ČÍM VĚTŠÍ VOZIDLO JE, TÍM VĚTŠÍ NEBEZPEČÍ HROZÍ. POJĎME SI NEJBĚŽNĚJŠÍ SITUACE, S KTERÝMI SE MUSEJÍ ŘIDIČI VELKÝCH VOZIDEL DENNĚ POTÝKAT, SHRNOUIT.

Pravidelně se této problematice věnují organizace zaměřené na bezpečnost provozu, ale i výrobci vozidel, kteří neustále vylepšují technologie pasivní bezpečnosti. Jedním z těchto bezpečnostních prvků je i technologie BLIS (Blind spot information system - pozn. autora), která díky radarovým senzorům upozorní řidiče na objekty v místech podél vozidla, tedy i v místech mrtvého úhlu. Jak již bylo zmíněno, u autobusů je těchto míst více a ty si ukážeme v následujícím přehledu.



V OBOU SITUACÍCH JE MRTVÝ ÚHEL V MÍSTECH, KTERÁ ZPĚTNÉ ZRCÁTKO NEZABÍRÁ A ZÁROVEŇ ŘIDIČ VOZIDLO NEVIDÍ PERIFERNÍM POHLEDEM. VELKOU HROZBOU JSOU V TOMTO PŘÍPADĚ I CYKLISTÉ, KTERÍ JSOU V MRTVÉM ÚHLU DELŠÍ ČAS

V ŘADĚ ZA SEBOU

Zastavení vozidla těsně za autobusem nebo nákladním vozidlem není vždy úplně bezpečné. Jak je možné vidět na fotografiích, vozidlo stojí přímo za autobusem, nemusí řidič mnohdy vůbec vidět. I proto je většina dnešních autobusů vybavena parkovací kamerou, ale není tomu pravidlem u vozů nákladních.

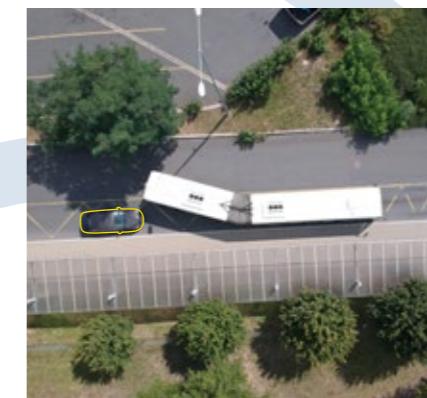


RŮZNÉ POHLEDY NA SITUACI STÁNÍ OSOBNÍHO VOZIDLA ZA AUTOBUSEM

PARKOVÁNÍ V ZASTÁVCE

Častým problémem, se kterým se řidiči autobusů v ulicích Prahy setkávají, je zastavení vozidel v autobusové zastávce. Především pro kloubové autobusy je tato situace komplikací, která ohrožuje bezpečnost provozu i cestujících.

Automobil stojící v zastávce neumožní přistavení autobusu k nástupní hraně. Řidič má zároveň omezený výhled na vlek vozu (ilustrační foto)



Nástup a výstup cestujících probíhá částečně ve vozovce a část vozu zasahuje do jízdního pruhu (ilustrační foto)



Přední pohled na celkovou situaci při zastavení vozidla v zastávce (ilustrační foto)

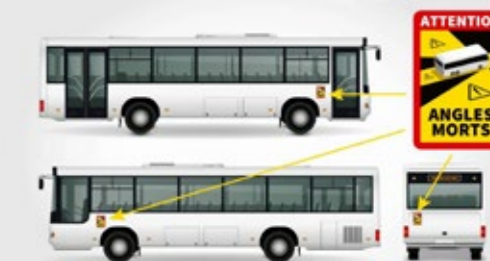


DO FRANCIE SE SAMOLEPKOU

Ve Francii platí od letošního ledna nová vyhláška (2020-1396 - pozn. autora), která má ostatní účastníky silničního provozu upozornit na místa, kam řidič vozidla nad 3,5 tuny nemůže vidět. Součástí vyhlášky je povinnost umístit na všechna tato vozidla výstražné samolepky, které upozorňují právě na mrtvé úhly. Umístění značek se vztahuje i na vozidla, která jsou registrována v zahraničí.



VZOR SAMOLEPEK, KTERÉ MUSÍ BÝT UMÍSTĚNY NA VOZIDLECH NAD 3,5 TUNY



VYHLÁŠKA POPISUJE KONKRÉTNÍ UMÍSTĚNÍ JEDNOTLIVÝCH SAMOLEPEK



VIDEO Z FRANCOUZSKÉ BEZPEČNOSTNÍ KAMPANĚ ZAMĚŘENÉ NA MRTVÉ ÚHLY



JAK DÁL S AREÁLEM V HOSTIVAŘI?

PŘEDSTAVENSTVO DOPRAVNÍHO PODNIKU PROJEDNALO KONCEPCI ROZVOJE AREÁLU ÚSTŘEDNÍCH DÍLEN V HOSTIVAŘI. Z OBSÁHLÉ STUDIE JSME PRO VÁS VYBRALI VÝBĚR ZÁSADNÍCH ZÁMĚRŮ A STRUKTUROVANÝ POPIS JEDNOTLIVÝCH ROZVOJOVÝCH PLOCH.

Materiál přináší analýzu stávajícího stavu s návrhem na další možný rozvoj a využití areálu. Ve studii jsou zpracovány předpoklady a podmínky realizace rozvoje celého prostoru i předběžná časová osa. Součástí jsou orientační finanční náklady na jednotlivé fáze rozvoje a identifikace a analýza možných rizik.

Studie také definuje rozvojové plochy území v rámci areálu, dále byly naplánovány rekonstrukce a dostavby v rámci areálu dle jednotlivých požadavků uživatelů a výhledových potřeb. Z konkrétních požadavků vyberme např. výstavbu nového diagnostického centra či haly spodního mytí. V rámci elektrifikace se očekává mj. zřízení stání včetně dobíjecích stanic, rozšíření stávající měnirny i pro účely napájení trolejbusů a elektrobusesů a veškerého dalšího zázemí pro elektrifikaci autobusů.

Uvažuje se o novém řešení vyhrazených parkovacích míst pro zaměstnance či o opravárenské hale pro velkokapacitní bateriové trolejbusy. V případě Opravy tramvají vybíráme přístavbu třířázkové lakovny či prodloužení zkušební trati.

Po zpracování a projednání investičních záměrů na jednotlivé nebo scelené akce odborem Technická správa objektů, založení akcí do ERI a schválení potřebných položek v investičním plánu DPP zahájí odbor Investice Povrch přípravnou činnost směřující k realizaci a naplnění rozvojových požadavků. Jednotlivé etapy budou postupně zařazovány do plánu veřejných zakázek a poptávkových řízení.

K obecným požadavkům na nové uspořádání areálu patří:

- eliminace drobných staveb a přístaveb
- centralizace jednotlivých funkcí a provozů
- odstranění zbytečných a nefunkčních objektů
- možnost rozšíření provozů v rámci rozvojových ploch
- definice požadavků na novou výstavbu

ROZVOJOVÁ PLOCHA 1

- nachází se mimo stávající areál
- pozemek ve vlastnictví DPP
- na pozemek zasahuje ochranné pásmo metra

8 460 m²

ROZVOJOVÁ PLOCHA 2

- nachází se mimo stávající areál
- pozemek ve vlastnictví DPP, část při jižní hranici ve vlastnictví Hl. m. Prahy
- na pozemku se nachází objemná navážka, která zabraňuje okamžitému využití pozemků
- na pozemek zasahuje ochranné pásmo metra

31 235 m²

ROZVOJOVÁ PLOCHA 3

- uvnitř stávajícího areálu
- pozemek ve vlastnictví DPP
- v případě nového využití tohoto území bude třeba nejdříve odstranit stávající zástavbu, což představuje určitý finanční náklad a zároveň bude nutné přesunout funkční provozy z těchto míst na nová
- na daném území se nachází požární nádrž

21 535 m²

ROZVOJOVÁ PLOCHA 4

- uvnitř stávajícího areálu
- pozemek ve vlastnictví DPP
- tato rozvojová plocha se nachází nejbližší vstupní části

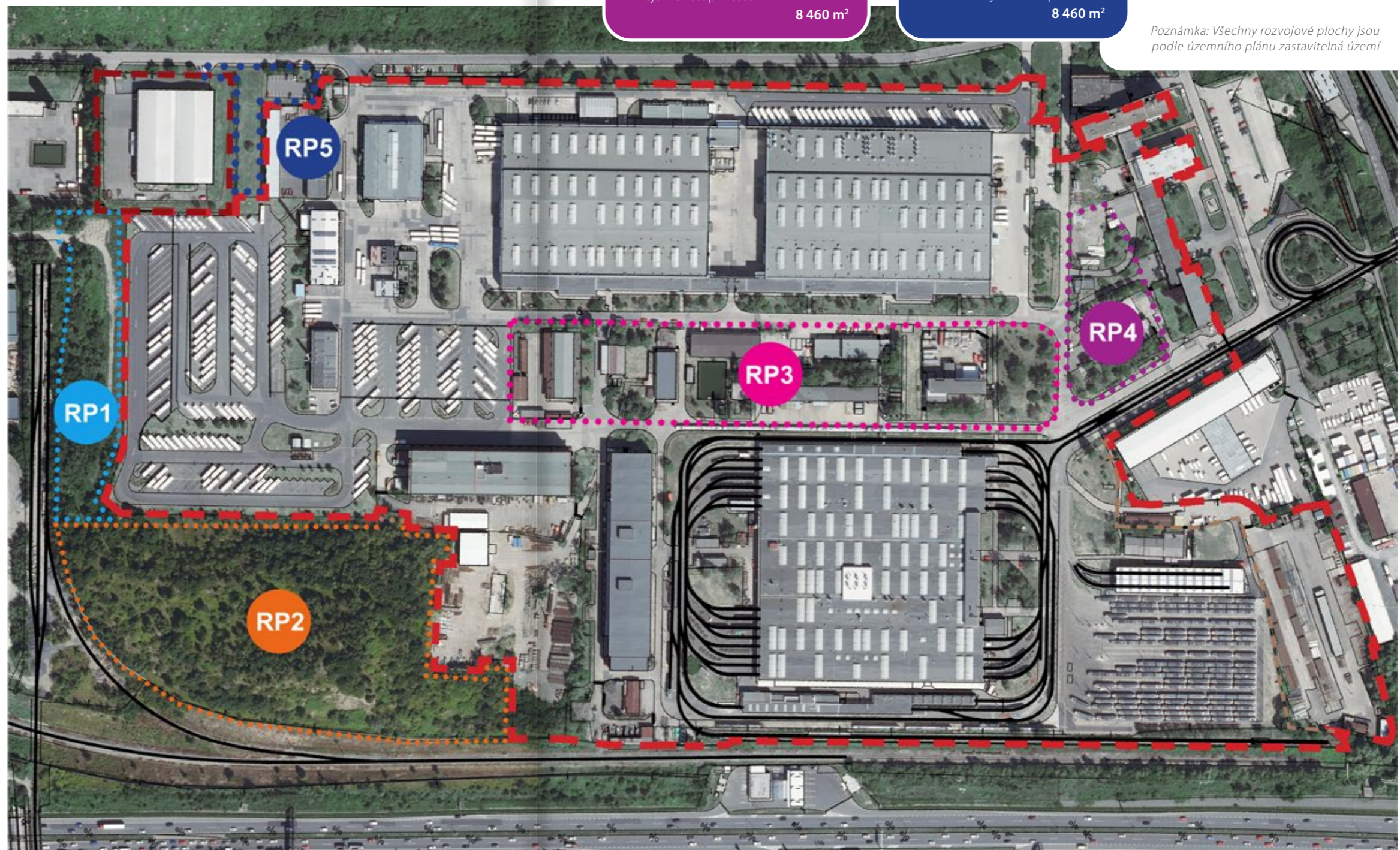
8 460 m²

ROZVOJOVÁ PLOCHA 5

- uvnitř stávajícího areálu
- pozemek ve vlastnictví DPP
- tato rozvojová plocha se nachází nejbližší vstupní části

8 460 m²

Poznámka: Všechny rozvojové plochy jsou podle územního plánu zastavitelná území



Okno z dopravního světa připravil: Zdeněk Bek

Text: Petr Havlíček a Petr Hušák
Foto: Archiv DPP a Škoda Transportation



Foto: Zdeněk Bek

Bramborové hody na zubačce

Počet akcí pro příznivce dopravy se pomalu tenčí a tak si pojďme představit jednu, pro změnu na železnici. V sobotu 25. září 2021 skončí letošní sezóna na ozubnicové dráze v Kořenově. Již tradičně je poslední akcí roku bramborové ukončení sezóny. Na mysl si tím mají bramborové pochoutky k zakoupení přímo ve stanici Kořenov. Příznivci se mohou těšit na jízdy zvláštních vlaků včetně unikátní ozubnicové lokomotivy T426.0 „Rakušanka“ (na snímku). Bližší informace naleznete na www.zubacka.cz



Foto: www.dpmcb.cz

Prodej autobusů v Českých Budějovicích

Jihočeský dopravce prodává devět svých autobusů prostřednictvím obálkové metody. Vozový park se postupně modernizuje a tak je k prodeji připravena 3x Karosa B941, 5x Renault Agora a jednu Solaris Urbino 12. Některé vozy jsou kompletní a způsobilé provozu, některé ovšem na vozovce nemají co dělat. Přehled vozů a pravidla obálkové metody naleznete na www.dpmcb.cz

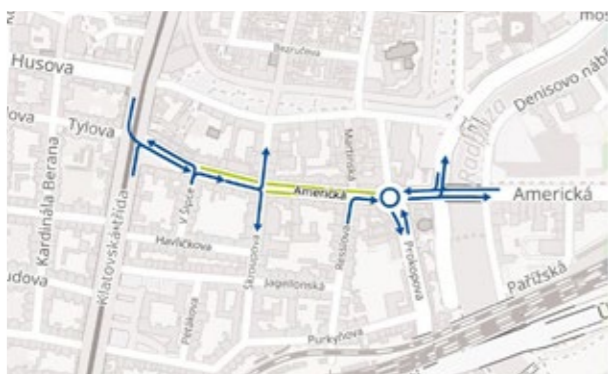


Foto: www.pmdp.cz

Americká jen chodcům, cyklistům a MHD

Od pondělí 23. srpna 2021 Plzeň uzavřela část Americké třídy pro individuální dopravu. Konkrétně tak motoristé nezajedou do úseku Škroupovy ulice po Ressleru ulici a v opačném směru od Goethovy ulice po ulici V Šípce. Do uzavřených částí Americké je tak povolen vjezd pouze vozům MHD, cyklistům, taxi, vozidlům IZS, zásobování a místní obsluze. Cílem je zklidnit tuto významnou městskou obchodní třídu a zlepšit podmínky pro pěší, cyklisty i pro MHD.

Ekova převedena pod Škodu



Škoda Ekova

Ostravský dopravní podnik dokončil prodej společnosti Ekova Electric, a. s. Začátkem srpna tak došlo k převodu 100 % akcií na kupující společnost Škoda Transportation, a. s. Předběžná kupní cena přesáhne 320 milionů korun a její konečná výše bude jasná až po zohlednění finančních výsledků dle účetních výkazů na začátku září. Dopravní podnik Ostrava se tak plně soustředí na kvalitně prováděnou službu městské hromadné dopravy. Nebude již dále podnikat v konkurenčně silné oblasti vývoje a výroby vozidel.



Foto: www.dpmb.cz

Nové psychologické centrum v Brně

Osobní starosti, řešení dopravních nehod nebo masáže. To vše mohou vyřešit zaměstnanci DPMB v novém centru psychologických služeb a rehabilitace, pojmenovaného UNITY. Stejně jako doposud budou psychologové DPMB provádět vstupní dopravně-psychologická vyšetření na nejmodernější dostupné technice. Více prostoru však bude věnováno osobním konzultacím, ať už se týkají pracovních nebo osobních záležitostí. Zájem o ně za poslední rok stoupl několikanásobně. Nové centrum nabízí i možnost masáží, na které se mohou zaměstnanci objednávat za zvýhodněnou cenu.

Zlín a trolejbusy



Foto: www.dszo.cz

Na stránkách <https://www.dszo.cz/category/historie-mhd-na-zlinsku/> postupně vychází zajímavý seriál o historii trolejbusů ve Zlíně. Dozvíte se nejen, jak to bylo za začátkem provozu trolejbusů, ale i zajímavé informace o prvních linkách a lidech spojených se začátky provozu. Namátkou můžeme uvést Ing. Viléma Pecinu, prvního ředitele trolejbusového provozu ve Zlíně, s jehož životem se můžete v článkách seznámit.



PRŮKOPNICKÁ SOUPRAVA

O HISTORII, SOUVISLOSTECH A OKOLNOSTECH VÝVOJE OBNOVY VOZOVÉHO PARKU PRAŽSKÉHO METRA, DATUJÍCÍ SE DO POČÁTKU 90. LET MINULÉHO STOLETÍ, SE NA STRÁNKÁCH NAŠEHO ČASOPISU NAPSALO JIŽ MNOHÉ. V TOMTO ČLÁNKU SE ZAMĚŘÍME NA JEDNU ZE DVOU CEST, KTERÁ VEDLA K ÚSPĚŠNÉ OBMĚNĚ VLAKŮ FORMOU MODERNIZACE PŮVODNÍCH SOVĚTSKÝCH VOZŮ 81-71.

V tomto směru byla hlavní průkopnická souprava složená z vozů ev. č. 3138-3268-3211-3250-3150, která pomáhala položit základy rodící se modernizace a po dlouhou dobu se tak stala zcela výjimečnou jak z pohledu technického provedení, tak provozního využití.

Ačkoli plzeňská Škodovka měla zkušenosti s vývojem a výrobou spolehlivých elektrických lokomotiv několika vývojových generací a ČKD dlouhou dobu úspěšně dodávalo dieselelektrické lokomotivy a tramvaje „klasické“ koncepce, komplexní rozsáhlá rekonstrukce pětivozového vlaku metra byla pro oba tradiční dodavatele kolejových vozidel krokem na neznámou půdu. K tomu navíc počínala éra zásadních inovací v oblasti silových polovodičů a na scénu nastupovaly digitální řídicí systémy.



PROTOTYPOVÁ SOUPRAVA 81-71M S VARIANTNÍM ŘEŠENÍM SEDÁKŮ

ČELNÍ VŮZ 81-71 č. 2138 VE STARÉ HALE PLZEŇSKÉ LOKOMOTIVKY JEŠTĚ PŘED ZAHÁJENÍM REKONSTRUKČNÍCH PRACÍ NA SOUPRAVĚ

V polovině 90. letech byla situace pro výrobce kolejových vozidel kritická, protože provozatelé drah neměli prostředky ani potřebu nákupu nových vozidel. Pro pražský dopravní podnik klíčový projekt na modernizaci stávajícího vozového parku metra měl tak u tuzemských výrobců okamžitou odezvu.

Stěžejní roli v projektu hrála společnost Škoda, a. s., která si na obtížný úkol musela sjednat řadu subdodavatelů – řídicí systém vyvíjela společnost UniControls, a. s., na pohonu se podílela společnost DiossElcom, s. r. o., systémovou analýzu proměnných řídicího systému provedla Západočeská univerzita.

Naproti tomu podíl tehdejšího ČKD (řešitel interiéru) byl spíše než technickou nutností obchodně-politickou nezbytností dané doby a na následných sériových dodávkách 81-71M již neměl žádnou účast.

Důležitá data prototypové soupravy

- 20. 6. 1994 Rozhodnutí DPP o modernizaci 1. prototypové soupravy vozů metra typu 81-71
- 7. 11. 1994 Podepsání smlouvy na rekonstrukci prototypové soupravy s konsorciem firem Škoda a.s. a ČKD Praha Holding a.s.
- 4. 7. 1996 Zahájení zkušebních jízd na zkušební trati depa Kačero
- 4. 2. 1998 Zahájení zkušebního provozu s cestujícími
- III/1998 Zahájení montáže PA135
- 24. 6. 1999 Homologace vozidla typu 81-71M
- 12. 10. 2001 Ukončení přestavby do provedení LZA
- 31. 10. 2009 Ukončení přestavby do standardního provedení BARS
- 12. 3. 2010 Zahájení provozu s cestujícími trasy B
- 26. 7. 2021 Zahájení obměny vlakového zabezpečovače ARS/LZA



DESIGNOVÉ ŘEŠENÍ REKONSTRUKCE SOUPRAV PRAŽSKÉHO METRA NESE PODPIS AKADEMICKÉHO SOCHAŘE FRANTIŠKA PELIKÁNA

Prototyp

Souprava č. 3138-3150 v první etapě svého života po své rekonstrukci naplno sloužila svému poslání prototypu. Absolvovala všechny typové zkoušky završené schválením Změny na drážním vozidle, a tím úředně vznikl nový typ vozidla metra – souprava 81-71M. Právě na ní byla více či méně úspěšně odzkoušena řada technologií i variantních řešení a na základě získaných zkušeností bylo možno optimalizovat budoucí sériové provedení rekonstruovaných souprav.

Jako první si tato souprava též prošla vývojem rozhraní a instalací mobilních částí vlakových zabezpečovačů PA135 a následně i LZA (na jeho montáž a částečné uvedení do sériového provedení v roce 2001 musela znovu do Plzně).

Později posloužila i při testech traťových částí vlakových zabezpečovačů a některých dalších technologií. Technické a vývojové úkoly soupravy tak zdaleka převládaly a zkušební provoz s cestujícími (bez vlakového zabezpečovače s dvočlennou vlakovou četou!) byl pouze kratičkou epizodou.

Další etapa jejího života je spjata s vlakovým zabezpečovačem ARS, na jehož montáž znovu jela do Plzně 7. 2. 2009. Zde proběhla úprava do již standardního sériového provedení „BARS“ jako v pořadí 78. rekonstruovaná souprava (50. ARS resp. 43. BARS). Po splnění všech zkoušek byla od 12. 3. 2010 zařazena do



NA STRANĚ DPP SE NA TECHNICKÉM ŘEŠENÍ A ZKOUŠKÁCH PROTOTYPU 81-71M PODÍLELA ŘADA TECHNIKŮ. NA ARCHIVNÍM SNÍMKU ZE ZKUŠEBNÍ TRATI DEPA KAČEROV JSOU ZLEVA: JINDŘICH MAGNUSEK, SOUČASNÝ VEDOUcí JSVM JAROSLAV KRISTEN A TEHDEJŠÍ VEDOUcí PROJEKTU VLADIMÍR BÍLEK

běžného provozu s cestujícími na trati B s domovským depem Zličín.

Po takřka dvanáctileté službě cestujícím prošla v průběhu letošních prázdnin přestavbou (stejně jako i ostatní soupravy BARS) na vlakový zabezpečovač LZA. Z funkčního pohledu je tak zcela ve standardním provedení „LZA-B“, avšak na čelním voze 3138 bylo jako doklad dobové technologie zachováno i původní zařízení ARS. Tím se souprava po letech stává opět viditelně výjimečnou.

Budoucí historická souprava

Proč se tak stalo? S ohledem na bohatou minulost a přínos pro rozvoj vozového parku pražského metra bude souprava č. 3138-3150 zachována jako budoucí historická zástupkyně typu 81-71M s myšlenkou opětovného oživení ARS v podobě historického funkčního vzorku. Než se tak stane po provedení všech předepsaných zkoušek, bude minimálně několik dalších let jezdit v běžném provozu na trati B.

Projekt zachování a konzervace původního vlakového zabezpečovače ARS přinesl a stále přináší celou škálu náročných úkolů, a to jak po přípravné, realizační tak i legislativní stránce. Část zařízení (zejména kabeláž na podvozcích, otáčková čidla, snímače návěstních kódů, ovládací a zobrazovací prvky v pultu strojvedoucího atd.) musí být přeci jen demontovány, aby byla možná řádná montáž zabezpečovacího zařízení LZA. Tyto díly je ale nutné pečlivě popsat, zabalit a uložit, aby mohly opět posloužit, až přijde jejich čas. Klíčovým je v tomto směru rovněž vznik detailní dokumentace včetně fotodokumentace, zaznamenávající jak původní, tak současný stav. Závěrem nám dovolte poděkovat všem, kteří se na tomto výjimečném projektu podílejí či v budoucnu podílet budou.



POHLED NA PULT STROJVEDOUČÍHO ČELNÍHO VOZU 3138 V ČASE PŘESTAVBY MOBILNÍ ČÁSTI LINIOVÉHO VLAKOVÉHO ZABEZPEČOVAČE ARS/LZA. FOTOGRAFIE Z 2. 8. 2021 ZACHYCUJE NÁROČNOST MONTÁŽE LZA PŘI ZACHOVÁNÍ ARS. VODIČE BYLO NUTNÉ CITLIVĚ ODPOJIT, ZAIZOLOVAT, PEČLIVĚ POPSAT A VYVÁZAT. KONEČNÝ STAV PAK MUSEL BÝT ZAZNAMENÁN DO NOVĚ VZNIKLÉ DOKUMENTACE A SCHÉMAT. TO VŠE UMOŽNÍ BUDOUCÍ OPĚTOVNĚ OŽIVENÍ ARS DO HISTORICKY PREZENTOVATELNÉ PODOBY



Zdroj: transport.nsw.gov.au

MODERNÍ TRENDY V ODBAVOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH

ČASOVÉ PORTÁLY, WARP POHONY, HOLOGRAMY NA RUKOU NEBO TITANOVÉ TRANSFORMÁTORY SCHOPNÉ PŘENĚST HMOTU Z JEDNOHO BODU DO DRUHÉHO. NEBOJTE SE, TAKHLE DALEKO SVĚT JEŠTĚ NENÍ, AČ NÁM SCI-FI FILMY ŘÍKAJÍ NĚCO JINÉHO. DO LETNÍHO DVOJČÍSLA JSME VYBRALI NOVINKY A ZAJÍMAVOSTI Z TOHO NEJLEPŠÍHO NA TRHU ODBAVOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH V MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ. ZATÍM SE JEDNÁ O PLATEBNÍ KARTY A MOBILNÍ APLIKACE, ALE JEDNOU TŘEBA...

Sydney: Opal karta

Obyvatelé Sydney od nynějška platí jízdné u společností Uber a Ingogo pomocí digitální karty Opal. Karta byla doposud využívána pouze k platbě za městské vlaky, autobusy a trajekty. Opal karta nabízí svým uživatelům mnoho zajímavých výhod. Pokud cestující po opuštění taxi v cílové destinaci stihne do 60 minut přestoupit na zmiňovaný vlak, autobus či trajekt, pak získá jako odměnu 3 \$ na svůj Opal kredit. Zároveň bude možné cestujícímu vrátit peníze, když v průběhu své cesty s taxi změní své plány a rozhodne se využít služeb hromadné dopravy.

Využití Opal karty tímto způsobem bude probíhat pouze na zkoušku u 10 000 uživatelů po dobu 12 měsíců. Pokud test proběhne úspěšně, vláda podpoří zavedení Opal karty v celé síti a vyzve další poskytovatele přepravních služeb, aby se také zapojili.

V rámci zkušební verze karty ušetří zákazníci služby My Fast Ferry 10 % za jízdu na trajektu během dopravní špičky a 25 % za jízdu při cestování mimo špičku. Zkušební proces karty běží od summitu Future Transport Technology Summit a je součástí strategie Transport for NSW's Future Transport Technology Roadmap 2021–2024.

Hongkong: Octopus karta

South China Morning Post uvádí, že cestující budou moci platit za autobusy, vlaky a trajekty ve více než 300 čínských městech pomocí jednotného platebního systému karty Octopus. Hongkongská tranzitní karta Octopus má být uvedena na trh do konce tohoto roku nebo začátkem roku příštího. Zástupci systému Octopus již projednávají další možnosti propojení platformy s ostatními čínskými městy. Do budoucna se uvažuje také o připojení Jižní Koreje a Singapuru.

Generální ředitel společnosti Octopus Angus Lee Chun-ming uvedl, že Octopus zažádal o vstup do celostátního systému plateb na jednu kartu vedeného ministerstvem dopravy China T-Union, aby bylo možné používat kartu k dopravě po pevninské Číně. Karta bude denominována v hongkongských dolarech.

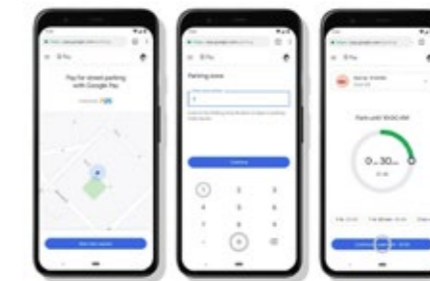


Zdroj: rawismyreligion.com

Firma Octopus tak reaguje na některé ze svých konkurentů, kteří v posledních letech dosáhli značného technologického pokroku. Například společnost Alipay ve spolupráci s hongkongskou dopravní sítí MTR Corporation již umožňuje cestujícím platit cesty hromadnou dopravou prostřednictvím naskenování QR kódu. Firma Octopus má v následujících letech v plánu vyrovnat se svým konkurentům v oblasti technologického rozvoje a služeb elektronických plateb.

Google Maps

Mapy Google umožní cestujícím hledat a platit jednorázové jízdenky za hromadnou dopravu včetně parkovacích lístků v jedné aplikaci. Pomůže jim tak eliminovat nutné přepínání mezi více aplikacemi během cesty. Když cestující bude s využitím Google Maps hledat, jak se dostane z bodu A do bodu B, ukáže se mu možný výčet tras včetně jejich platebního ohodnocení v závislosti na dopravním prostředku. Pokud je v příslušné dopravní síti instalována platforma Google Pay, pak mapy nabídnou možnost platby kreditní nebo debetní kartou propojenou s účtem Google.



Zdroj: slashgear.com

S aplikací Google Maps již spolupracuje více jak 80 dopravních agentur po celém světě. V San Francisku jde Google ještě dál. Cestující v oblasti Bay si mohou prostřednictvím Google Maps zakoupit elektronický dlouhodobý kupón v podobě digitální karty Clipper.

Vzhledem k tomu, že mnoho cestujících má velmi vážné obavy ohledně zdravotních rizik plynoucích z dotyku ovládacího systému parkovacích automatů, umožňují Google Maps také platbu za parkování. Tato funkce se vyplatí i v případech, kdy se jedinec nestihá vrátit včas ke svému zaparkovanému automobilu v závislosti na předplacené době stání a může si tak pohodlně na dálku zakoupit více potřebného času.

Google uvádí, že jeho funkce placení za parkování bude k dispozici ve více než 400 městech v USA včetně Bostonu, Cincinnati, Houstonu, Los Angeles, New Yorku

a Washingtonu D.C. Zpočátku budou funkce placení za parkování i veřejné dopravy k dispozici pouze na zařízeních Android.



Zdroj: ceem.es

Technologie NaviLens ve Francii

Mezinárodní dopravní společnost Keolis se ve spolupráci s Île-de-France Mobilités, městskou aglomerací Versailles Grand Parc a sdružením pro lidi postižených ztrátou zraku Valentin Haüy podílí na vývoji mobilní aplikace NaviLensGO. Tato aplikace pomáhá nevidomým a slabozrakým lidem orientovat se v systému městské hromadné dopravy.

Aplikace je navržena tak, že rozpoznává obrazy pomocí QR kódů umístěných na vybraných místech a poskytuje hlasové pokyny. QR kódy jsou z mobilního zařízení zaznamenávány automaticky ve značných vzdálenostech i vícečetných úhlech. Hlasový asistent následně cestujícímu sdělí, jak daleko se nachází od příslušného kódu a poskytne mu praktické informace včetně popisu fyzického vzhledu místa s kódem, navigace k místu a výčtu časů příjezdu a odjezdu autobusu a vlaků v reálném čase z daného místa.

Jelikož aplikace umožňuje přenášet informace ve 33 různých jazycích, bude také užitečná pro turisty s jazykovou bariérou. Potřebná data k vývoji inovativní aplikace jsou shromažďována ve francouzské stanici Versailles Chantiers za pomoci spolupráce s cestujícími. Technologie NaviLensGo je již hojně využívána ve španělských městech Barcelona a Murcia nebo v USA.

Text: Pavel Fojtík
 Obrazové podklady: Archiv DPP a Fortepan

HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

REKONSTRUKCI MOSTU NA NÁRODNÍ JSME UŽ JEDNOU ZAŽILI

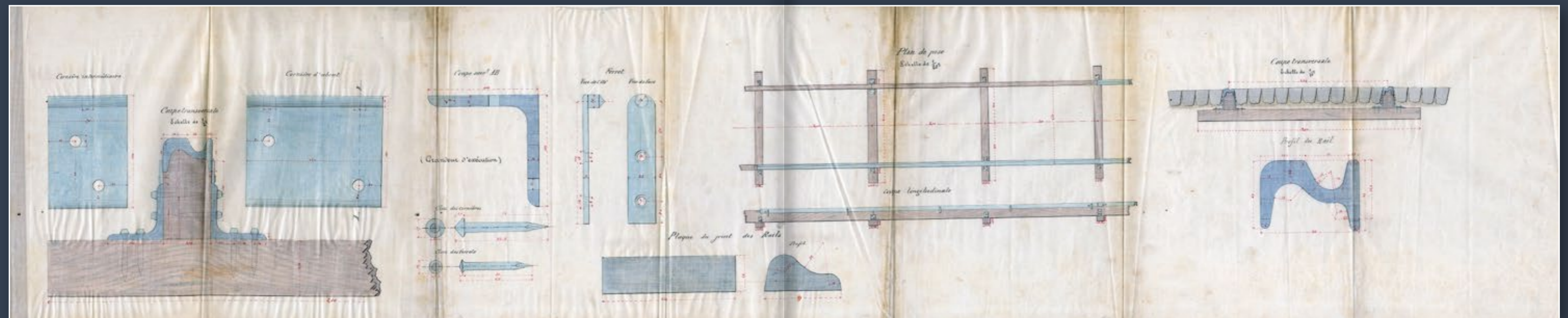
Cestování Prahou během letošního léta narušila rekonstrukce mostu přes Divadelní ulici spojená s opravou tramvajové tratě v Národní třídě. Je pravděpodobné, že most vznikl v souvislosti s výstavbou řetězového mostu a dnešního Smetanova nábřeží, kdy se zde měnila niveleta komunikací. Tehdy byl ale most, nebo chcete-li podjezd pod Národní třídou, mnohem užší a dominovalo mu schodiště do Divadelní ulice. Změnu přinesla až léta 1956–1957, kdy byl most, který měl původně jeden kamenný oblouk, nahrazen novým, trémovým, zhotoveným z předpjatých železobetonových prefabrikátů. Proti letošní rekonstrukci je zajímavé to, že v padesátých letech téměř nebyl přerušen tramvajový provoz. Občasné výluky se většinou omezily jen na noční hodiny. Nejdelší nepřetržitě přerušení provozu ale trvalo od 16 hodin 5. ledna 1957 do ranního vyjždění 7. ledna, tedy přibližně 25 hodin. Tramvajový provoz byl během přestavby mostu provozován na vyvýšeném mostním provizoriu. Originální fotografie má rozměr 18 x 15 cm.



TAJEMSTVÍ VÝKRESU STARÉHO PŘES 145 LET

V archivu DPP se nachází nedatovaný projektový výkres kolejového svršku koněspřežné tramvaje pocházející snad z roku 1875, ale možná je mladší. Použitá francouzština u jednotlivých nárysů naznačuje, že by mohl mít něco společného s Belgičanem Eduardem Otletem, který realizoval výstavbu pražské sítě koňky. Podle typu navrhovaného svršku

(dřevěné podélné trámy na dřevěných pražcích, svrchu opatřené profilovanými železy vytvářejícími žlábk) spadá jistě do „dřevěného období“ vrchní stavby. Víme, že zhruba od roku 1882 se používala vrchní stavba železná. Ale známe i jiné výkresy s dřevěnými kolejnicemi, které se v Praze používaly, takže nemůžeme s jistotou tvrdit, že právě tento typ první stavby se v Praze také použil. Výkres má rozměr 139 x 28 cm.



ŠTEFÁNIKŮV MOST SLAVÍ SEDMDESÁTINY

Kdysi na jeho místě stával krásný, ale modernímu provozu zcela nevyhovující most císaře Františka Josefa, po první světové válce pojmenovaný Štefánikův a za další války Janáčkův. Nový most, jehož sedmdesáté narozeniny si připomínáme, byl předán do provozu 29. září 1951. Byl pojmenován Švermův a po 46 letech, v roce 1997, dostal jedno ze jmen svého předchůdce. Významným způsobem ovlivnil dopravu v centru Prahy a jeho význam vzrostl v roce 1953, když byl otevřen Letenský tunel. Most má tři oblouky s různým rozpětím mostních polí a na obou březích byly vybudovány podjízdny komunikace. Současně se stavbou mostu se v návaznosti na budovaný tunel měnila i podoba letenské stráně, niveleta nábřeží i Revoluční třídy. Vybrali jsme snímek ze sbírek portálu Fortepan z roku 1954, kde již vidíme i dokončenou stráž. Fotografie má rozlišení 4944 x 2988 dpi.

PAMATUJETE SI DŮM HEDVÁBÍ?

První vozy metra se v pražském podzemí proháněly zatím ještě bez cestujících, ale už se stavěl první provozní úsek tratě A. V samém centru Prahy musel být zbořen tzv. Dům hedvábí na nároží ulic Na Můstku, Na Příkopě a Václavského náměstí. Bylo zapotřebí v těchto místech vybudovat severní vestibul stanice Můstek. Budova mizela postupně a jak je vidět, práce probíhaly za poněkud omezeného pěšího provozu, kdy chodci byli chráněni před případnými padajícími cihlami jen dřevěným krytem lešení. Barevný kinofilmový diapositiv byl pořízen 22. dubna 1974.



KONEC PŘÍVODČÍCH V TRAMVAJÍCH ZAČAL PŘED 60 LETY

Nedostatek průvodčích přinesl od 25. září 1961 důležitou novinku – tzv. samoobslužný provoz bez průvodčího v dvounápravových (tj. starých) motorových vozech. Poprvé se tak stalo na tramvajové lince číslo 2. Cestující vzhazovali jízdné do pokladničky a nevydávaly se žádné jízdenky. Kdo chtěl přestupovat, musel jet ve vlečném voze. Akci provázely propagační slogany *Provoz bez průvodčího – důvěra k cestujícím*. Originální velkoformátový negativ má rozměr 5,5 x 5,5 cm.



AUTOBUS ČI TRAMVAJ, DOPRAVA NÁS ZAJÍMÁ

JAKO STARTOVACÍ DOKUMENT DO DOSPĚLÁCKÉHO ŽIVOTA SI VYBRALI MATURITNÍ VYSVĚDČENÍ ZE STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÉ ŠKOLY DOPRAVNÍ. PŘINÁŠÍME VÁM POSLEDNÍ POSTŘEHY MLADÝCH LIDÍ, KTERÍ MAJÍ K DOPRAVĚ BLÍZKO.

1. Proč jste se rozhodli studovat na SPŠD?
2. Když se ohlédnete, co vám čtyři roky studia daly?
3. Čeho se týká vaše maturitní práce, proč právě toto téma?
4. Zajímáte se blíže o pražskou MHD?
5. Kam povedou vaše pomaturitní kroky životem, budou spojeni s dopravou?

JAKUB SÁBEL

1. Tuto školu jsem si vybral, protože jsem od malička velkým fanouškem dopravy obecně, nejvíce MHD. Obor logistika v dopravě jsem si vybral především kvůli svému zájmu dozvědět se, jak funguje logistika obecně a co přesně je potřeba a jaké jsou možnosti, aby se zboží dostalo z bodu A do bodu B.

2. Na škole jsem se naučil mnoho zajímavých věcí, některé se mi budou hodit i v budou-

cím životě. Například v ekonomice základní věci, jako jsou daně obecně nebo třeba zahájení podnikání. Nejvíce se mi líbil předmět obchodní korespondence, kde jsem se naučil psát rychleji na klávesnici.

3. Pro svou maturitní práci jsem si vybral téma pražské metro – chtěl jsem psát o zajímavých věcech, co naše metro zažilo. Například stavbu prvního provozního úseku trasy C nebo první rekonstrukce původních sovětských souprav.

4. Jak jsem psal, dopravu mám rád už od útlého dětství. Každý projekt, ať už se jedná o rekonstrukci tramvajové trati nebo zavedení výtahu do stanic metra, považuji za dobré projekty. Asi jediný nedostatek bych řekl, že u větších projektů (nová trasa metra D) trvá stavba a realizace velmi dlouho oproti jiným státům, kde se staví mnohem rychleji.

5. Po dokončení maturity bych rád pracoval v Dopravním podniku, mým největším snem je stát se řidičem autobusu.

DANIEL ŠKVR

1. O dopravu se zajímám již od mala a rád bych v budoucnu pracoval v dopravním odvětví. Na základě toho jsem se rozhodl studovat na SPŠD, abych měl základy a právě obor Ekonomika městské dopravy k tomu měl nejbližší. V tomto oboru mě zaujaly v první řadě předměty Městská doprava a Doprava a přeprava.

2. Díky učitelům a především pak externistům z DPP jsem se dozvěděl o určitých dopravních tématech dopodrobna, což splnilo

3. Má maturitní práce nese název Tramvajové vozy závodu ČKD. Rozebírám v ní historii závodu a především pak problematiku všech základních typů motorových a vlečných vozů vyrobených v ČKD a jejich následný export ať už na území Československa nebo do zahraničí. Toto téma jsem si zvolil z důvodu 125. výročí vzniku „Kolbenky“ a také tradice a kvality, s jakou ČKD dokázalo vyrábět své výrobky.

4. Vzhledem k tomu, že pražskou MHD využívám takřka denně, zajímám se o dění kolem ní, aby mi nic neuteklo. Samozřejmě je i zájem o budoucí vývoj dopravy v Praze a právě díky časopisu DP kontakt, který pravidelně čtu, se mohu o rozvoji dopravy spoustu dozvědět. Palec nahoru si zaslouží např. rozvoj tramvajové sítě a preference tramvají, obměna zastávkového mobiliáře za důstojnější či nákup elektrobuses a partiálních trolejbusů. Palec dolů bych dal za rychlost, s jakou trvá, než se projekty vůbec uskuteční, ale chápu, že některé projekty lze uskutečnit snadněji a jiné složitěji.

5. Rád bych se stal řidičem pražských tramvají. Řídit tramvaj je mým dlouholetým snem

2. Během čtyř let studia jsem se dozvěděl mnoho nových informací, poznal mnoho více či méně skvělých lidí a podíval se na místa, kam bych se běžně nepodíval. Během studia na škole jsem uvítal možnost brigádně pracovat v DPP, konkrétně v útvaru Provozní zabezpečení zastávek.

3. Má maturitní práce se týkala problematiky integrovaných dopravních systémů v České republice. Toto téma mi je poměrně blízké, velice často cestuji a tak mohu na základě svých zkušeností porovnat systémy mezi jednotlivými městy nebo státy. O mnohých integrovaných dopravních systémech jsem mnohdy slyšel poprvé, ať již kvůli jejich velikosti (tedy spíše maličkosti) nebo kvůli jejich zániku.

4. Zajímám se nejen o pražskou MHD, nýbrž o MHD ve světovém měřítku, dal bych se označit za šotouše, byť sám toto označení příliš nepoužívám a nemám ho rád. Dopravní prostředky zvětňují svou zrcadlovkou, v současné době mám databázi asi sta tisíc unikátních fotografií, díky tak rozsáhlé databázi mám v některých městech nafocena prakticky všechna vozidla. Rozhodně bych dal palec

Kam vedou jejich kroky?

Barbra Růžičková – Dopravní management a marketing na Dopravní fakultě Jana Pernera Pardubice

Ondřej Kovařík – Technologie a management v dopravě se specializací Technologie a řízení dopravy na Dopravní fakultě Jana Pernera Pardubice

Daniel Škvor – zahájil kurz řidiče tramvají v DPP

Ivan Liška – Technika a technologie v dopravě a spojích na Fakultě dopravní ČVUT

Jakub Ťukal – Technika a technologie v dopravě a spojích na Fakultě dopravní ČVUT



mé očekávání. Jsem velmi potěšen, kolik lidí z DPP si našlo čas a nad rámec své hlavní práce se věnovali i nám a předávali nám své zkušenosti. Samotnou kapitolou pak byly dvě 14denní praxe v DPP. Při první se mě ujal Tomáš Párys z oddělení Přípravy provozu v jednotce Provoz Autobusy. Velmi si cením jeho času, který mi věnoval, stejně tak, jako mi jej věnovali jeho kolegové a kolegyně, díky nimž jsem mohl nahlédnout do chodu tohoto oddělení a také do jednotlivých autobusových garáží DPP.

a všichni moji blízcí, včetně rodiny, mě v tomto velmi podporují.

DANIEL DENIS KOŽELUH

1. Rozhodl jsem se studovat na SPŠD kvůli tomu, že se zajímám již od útlého dětství o dopravu, s přibývajícím věkem jsem se postupně o ni začal zajímat více a více. Proto jsem se rozhodl své vědomosti ještě více prohloubit a případně i využít.

nahoru za postupné znovuzavádění trolejbusů do metropole, palec dolů bych dal za nekonečné průtahy, obstrukce a nesrovnalosti, které provází snad každé výběrové řízení.

5. Pokud by mi nevyšla žádná z vysokých škol, rád bych začal pracovat ve zmíněném zabezpečení zastávek v DPP, a to především kvůli široké škále benefitů a jisté práci. Mám v plánu si v blízké budoucnosti dělat řídicí průkaz skupiny D, abych mohl řídit autobus – mé vysněné povolání, které mě stále více a více přitahuje.

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Autobusy Škoda 506 N

V roce 1929 bylo Elektrickým podnikům dodáno sedm autobusů typu Škoda 506 N. Karosérie vozů č. 52 a 53 vyrobila firma Uhlík a zbylých pět autobusů mělo karosérie z Ringhofferových závodů. Ač bylo karosování provedeno podle shodné výkresové dokumentace, karosérie obou výrobců se od sebe v detailech lišily. Kostry karosérií byly z tenkých a (dokončení v tajence) navzájem spojených čepy a úhelníky. Vnější dolní polovina byla oplechována a plechové kryty byly též nad horními nadokenními ventilačkami.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do úterý 5. října 2021** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) Jeden vylosování luštitel získá hlavní cenu – 13dílnou sadu nožů Bergner, další dva tričko „Mazačka“ a drobné reklamní předměty.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 7–8/2021 zněla: **Zemskou jubilejní výstavou.** Hlavní cenu – dárkové karty DATART – získávají: **Miroslav Hampel** (2500,-), **Toni Horáků** (1500,-) a **Monika Fátorová** (1000,-). Blahopřejeme.

Hlavní cena:

Sada nožů Bergner

NA PEČIVO, ZELENINU, MASO, RYBY...
AŽ UŽ POTŘEBUJETE NAKRÁJET
JAKOUKOLIV POTRAVINU, S NOŽI
BERGNER TO NEBUDE PROBLÉM.
SADA ZAHRNUJE TAKÉ NŮŽKY,
UNIVERZÁLNÍ NŮŽ, NŮŽ NA
PEČIVO A STEAKOVÝ NŮŽ.
MATERIÁL RUKOJETI JE DŘEVO,
TAKŽE PERFEKTNÍ ÚCHOP
JE SAMOZŘEJMOSTÍ. V TĚTO
SADĚ NOŽŮ JE I STOJAN.



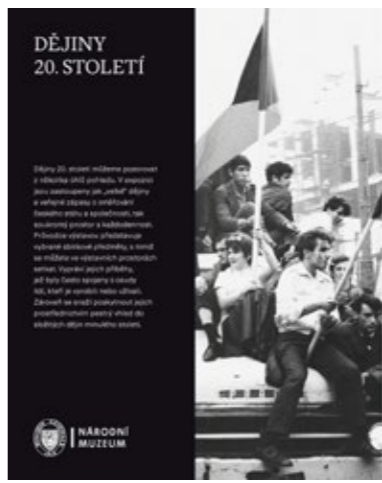
	ČESKÝ HEREC	ANGL. BRIGÁDA	ANGL. MÍRIT	CITO-SLOVCE BZUČENÍ	FRANCOUZSKÝ ČESKA	ČERNOMORSKÝ PŘÍSTAV	FILMOTA V PROZRAVNÉM STAVU	ČESKÝ MEDALÉR AZLÁTKA	ZAKRÝVATÍ	INIC. LUKAVSKÉHO	ANGL. TY	SLOVEN. JESTLIŽE	AVION	ANTIKY KRUPICHOVÝ CHRÁM V RÍMĚ	OBCHOD SE STAROCITNOSTMI			
ZPACHAT								BARVA PŘÍROD NÍHO HEDVÁBÍ			PLAZ		FRANCOUZKA					
STÁT V USA								DOUPĚ					DUMA SVOJ DRAMA ZN. ERBIA					
VLADNOUČI DVAŠTE V KLDŘ				VZNIKLY TAVENIM 1 ČÁST TAJENKY						MEZISPRA ARAB EMIRATI FESTIVAL NOVÝ NIGER			VYBUS MIVA 2 ČÁST TAJENKY					
BAŠANSKY MYTH. KRÁL				CITO-SLOVCE DUŠAN AKVARILNI RYBA														
TLUSTÝ OBUČEJ (OŠ EXPRES)								BERANIZ LALU 2KR. NAGISTICE TAJ. POLICE										
AMER. SOFTWAROVA FIRMA																		
GRUZÍNSKÁ MÍČOVÁ HRA DRUŽSTEV																		
	PYTEL (SLOV)	SAMICE BERANA TRAVNI MĚSTO NAURU						PRAŽSKÁ ČEST. AGENTURA						ZÁHRABI (ZAST)		ODEJIT	OD PRVOPORČATKU	ČELNÍ UTKO
APELOVATÍ																		
VÝROBCE NÁPOJŮ																		
ZNAK RODU																		
SUTINA CHROMU, NIKLU A ŽELEZA																		
STARODĚKÁ POKŘEBNÍ OBĚT																		

Připravil: Milan Slezák

OD BUDOVÁNÍ DEMOKRACIE PŘES FRONTOVÉ LINIE K SAMETOVÉ REVOLUCI

V červenci 2021 otevřelo Národní muzeum zcela novou výjimečnou expozici s názvem **Dějiny 20. století**, která v Nové budově Národního muzea na ploše téměř 2000 m² vypráví prostřednictvím bezmála 1000 exponátů příběh české moderní historie od první světové války až po vstup České republiky do Evropské unie.

Expozice je členěna na 4 základní části: veřejný prostor, tzv. „poloveřejný“ prostor představovaný koloniálním, továrnou či kulturním domem, soukromý prostor a politika. Všechny tyto části jsou propojeny a snaží se návštěvníkům předstírat plastický obraz dějin 20. století. Mezi nejzajímavější předměty, které lze v expozici najít, patří například první českoslo-



venská zlatá olympijská medaile z roku 1924 sportovního gymnasty Bedřicha Šupčíka nebo originální sportovní oblek prezidenta Tomáše Garrigua Masaryka. K nejdražším předmětům pak patří kolekce devíti řádů a vyznamenání, jež měl František Ferdinand d'Este na své uniformě v okamžiku atentátu 28. června 1914 v Sarajevu.

Připraveny jsou komentované prohlídky i lektorované návštěvy pro školy, seznamující žáky a studenty s dějinami a zlomovými okamžiky 20. století, životem v této době, ale rovněž upozorňující na důležitost lidské svobody a udržování demokracie, která byla v uplynulém století několikrát ohrožena.



KLAPKA, ZÁBĚR DVACETOSM, FEBIOFEST ZAČÍNÁ

Na dny od 17. do 24. září 2021 je naplánován již **28. ročník Mezinárodního filmového festivalu Praha – Febiofest**. Tentokrát je program situován do prostor Slovanského domu. Pro diváky jsou jako již tradičně připraveny filmy v mnoha festivalových sekcích. Hlavní soutěž, Soutěž komedií, Delikatesy z Východu, Queer Now, Planet Dark pro náročné diváky, Generace s programem pro celou rodinu a další sekce proběhnou v ustálené formě. Opomenuty nezůstanou ani další sekce, jako třeba Docs věnovaná dokumentárním filmům, populární Culinary Cinema nebo třeba Panorama rozčleněná letos na dvě části – Ikony (snímky režisérů zavedených jmen) a Nové proudy (snímky mladých tvůrců, jejichž filmy rezonovaly na světových festivalech). Veškeré další podrobnosti lze nalézt na stránkách www.febiofest.cz

NALEŠTĚNÍ VETERÁNI

Na sobotu 2. října připravil Veteran a Vintage Club Praha již 13. ročník jízdy pravidelnosti Jeremenkovou ulicí, tedy akci **Pražská noblesa 2021**. Jízda pravidelnosti historických motorových vozidel se jede na uzavřené trati Jeremenkovou ulicí. Cílem je dosáhnout ve dvou jízdách stejných časů při průjezdu měřicími body na trati tak, že si jezdec první jízdy určí libovolnou průměrnou rychlost max. do 50 km/h, kterou se bude snažit ve druhé jízdě zopakovat. Měření bude na 0,01 s. Překročení průměrné rychlosti 50 km/h v jednotlivé jízdě bude znamenat diskvalifikaci. Je to ovšem kromě „závodu“ také výjimečná příležitost vidět historická vozidla přímo v akci nebo pak během dne na různých místech. Bližší informace lze získat na stránkách pořadatele www.vavc.cz



ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději **do úterý 5. října** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou) a můžete získat: sadu výročních brožur, tričko „Nostalgie MHD“ a stylovou roušku s motivy MHD.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 7–8/2021 zněla: **Tykadla v obýváku**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a tričkem „Nostalgie MHD“, stylovou rouškou s motivy MHD a výběrem výročních brožur areálů DPP odměněna: **Soňa Ondřichová**.

**FOTO
KVÍZ**

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

Hurá do školy!

FAN SHOP

ŠKOLNÍ PENÁL VE TVARU VOZU PRAŽSKÉ MHD:

- vůz metra Ečs (Rozměry: 21 x 7,5 x 7 cm)
- kloubový autobus Karosa (26,5 x 7,5 x 7 cm)
- tramvajový vůz T3 (21 x 7,5 x 7,5 cm)

Materiál: 100% polyester



POZNÁMKOVÝ BLOK LEPENÝ LINKOVANÝ

- formát A4 a A5
- pevná záda
- s piktogramy HMD



Kompletní nabídku najdete na: fanshop.dpp.cz.

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

Nově dodáváme do Balíkovny. Ballkovna



Dopravní podnik hlavního města Prahy