

12 | 2021
ročník 26



VRCHNÍ, JEZDI!
CZECHBUS PODESÁTÉ
VÁNOCE V POHYBU



Dopravní čtení k Vánocům

Ať už Štědrý den stiháte, nebo budete
vybírat dárky až po něm

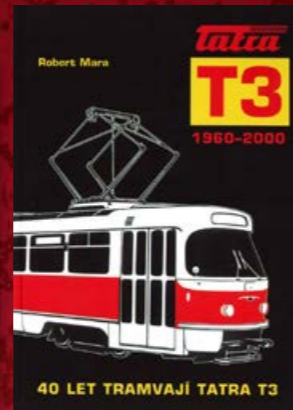
FAN SHOP



Metrovagonmash



Města
budoucnosti



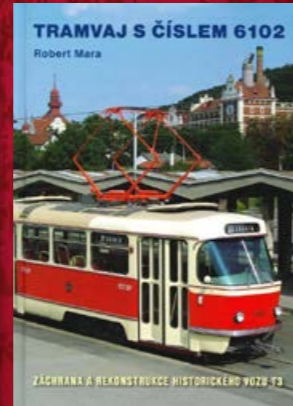
Tatra T3



Historie provozu
autobusů Karosa
řady 700 a 900
v DPP



Stanice
pražského
metra



Tramvaj
s číslem 6102



Článekové
tramvaje KT4



Objednávejte na fanshop.dpp.cz
s dodáním zdarma do Infocenter DPP
nebo Českou poštou od 65 Kč

OBSAH 12 / 2021

AKTUÁLNĚ

4 – 7

OD CESTUJÍCÍCH/LISTÁRNA

8

FOTOGRAFIE MĚSÍCE

9 VRCHNÍ, JEZDI!

K VĚCI

10 – 13 PETR WITOWSKI: AŽ JE DOPRAVNÍ
PODNIK NADÁLE VLAJKOVOU
LODÍ PRAHY

PRŮVODCE

14 – 16 CZECHBUS PODESÁTĚ

JEDEN Z NÁS

17 STOPY MÁME PO CELÉM
PODNIKU

TÉMA

18 – 20 JIŘÍ ŠPIČKA: DOPRAVNÍ PODNIK
MÁ NOVOU KOLEKTIVNÍ
SMLOUVU

DPP A MÉDIA

21 CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI

PRAŽSKÁ STOPA

22 – 23 DRUHÝ ŽIVOT TRAMVAJÍ T6A5
V SOFII

KALEIDOSKOP

24 – 25 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD
VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

PO STOPÁCH

26 – 29 JAK STAVĚLI NOVÉ TRAMVAJOVÉ
TRATĚ NAŠI PŘEDCHŮDCI?

BOZP

30 DOBRÝ POMOCNÍK S VELKÝM
RIZIKEM

TIP NA VÝLET

31 ZA TRAGÉDIÍ ROMEO A JULIE
VE VERONĚ AUTOBUSEM,
PŘÍŠTĚ I TROLEJBUSEM

LETEM (VÁNOČNÍM) SVĚTEM

32 – 35 VÁNOCE V POHYBU

PEL-MEL

36 OKNO Z DOPRAVNÍHO SVĚTA

37 KULTURA / KVÍZ

38 ZÁBAVA

Foto na obálce: Petr Hejna

DP kontakt

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

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

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědný redaktor: Zdeněk Bek

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

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s. r. o.
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 26. listopadu 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





Foto: archiv DPP

Tramvaje řady T a jejich kulatiny

V roce 2022 si připomeneme hned několik významných výročí tramvajových vozidel. Před sedmdesáti lety, v roce 1952, začala cestující vozit první tramvaj T I, která zahájila zcela novou etapu vývoje pražské tramvajové dopravy. O deset let později, v roce 1962, navázalo zahájení provozu nejslavnějších tramvajů této konstrukční řady – typu T3. Do třetice si budeme připomínat i patnácté výročí zahájení provozu částečně nízkopodlažní modifikace slavné Tě-trojky, která začala cestující vozit v roce 2007. DP kontakt tato významná výročí připomene seriálem, na první díl se můžete těšit již v lednovém čísle. V něm mj. odhalíme, co se skrývá za písmeny PCC a jak souvisely s tatrováckými tramvajemi. (rm)

U Edenu preference

Zatíženou křižovatkou u Slavie projíždějí vozidla městské hromadné dopravy plynuleji. V listopadu bylo uvedeno do provozu dynamické řízení SSZ 0.326 Vršovická – Bělocerkevská, které umožňuje tramvajím prodlužovat, předvybírat a vkládat vlastní volno. Autobusům pak prodlužovat a krátit vlastní volno. Semafory byly obnoveny v roce 2016 a dosud byly bez preference. Upraveny nyní byly i sousední signalizace Vršovická – Kodaňská a U Slavie – Vladivostocká. Dynamicky se koordinují tak, aby auta přijíždějící od hlavní křižovatky pokud možno podruhé nezastavovala. Na SSZ U Slavie – Vladivostocká byla rovněž vylepšena preference autobusů. (mig)

Vánoční vozy v ulicích

O prvním adventním víkendu DPP vypravil flotilu vánočně vyzdobených vozidel. Letos se seznam vánočních vozů o něco rozšířil. Kromě vozů Škoda 15T, oblíbené mazačky, tramvaje T3 (ev. č. 7001) a retrobusu Irisbus Citelis se přidal vůz T3 (ev. č. 6921) a dvounápravový Ringhoffer (ev. č. 2210). Velkou premiéru si odbyla dvojice vozů na lanové dráze Petřín včetně vánočně vyzdobené horní stanice. Všechna vozidla zdobí dohromady více než 13 tisíc vánočních světýlek, vnitřní sváteční dekorace a také speciální vnější polepy se zimní a vánoční tematikou. Aktuální jízdní řady vozů naleznete na webu DPP. (red)



Foto: Václav Holíč

NOVÝ KLOUBOVÝ SOR NA ROK V PRAZE



Foto: Zdeněk Bek

Koncem listopadu dorazil do hostivařské garáže DPP nový kloubový autobus SOR NS 18 na roční testování. Jeho pronájem za symbolickou částku 100 Kč za měsíc byl nabídnut ze strany výrobce s požadavkem na otestování v náročných podmínkách pražské MHD. Výrobce bude na tomto zkušebním vozidle ověřovat všechny jeho vlastnosti, včetně modernizované pohonné jednotky pro plnění emisní normy Euro VI step E. DPP na oplátku získá důležité provozní zkušenosti s novou typovou řadou, která navazuje na nejrozšířenější autobusy v podniku. Vůz byl ze strany výrobce dodán v běžném červeno-

bílém provedení a vybaven v souladu se Standardy kvality PID, nutnými pro vypravení do pražského provozu. Zajímavostí je osazení vozidla systémem sledování mrtvých úhlů, který DPP v případě úspěšného otestování předpokládá zařadit do požadované specifikace pro budoucí nákupy autobusů. Do ulic vůz poprvé zavítal v sobotu 4. prosince 2021, a to na lince 125 spojující Smíchovské nádraží se Skalkou. Nasazení autobusu je plánováno na různé linky po celé Praze, testovací autobus postupně navštíví všechny garáže (s výjimkou Vršovic, které kloubové vozy nevypravují). (kd)

ŠKODA E'CITY PRO PRAHU

Představení nového elektrobusu pro DPP byl jeden z vrcholů letošního desátého ročníku veletrhu Czechbus. Praha tak bude prvním městem, kde zbrusu nový model Škoda E'CITY z dílny skupiny Škoda Transportation vyjede do ostrého provozu. DPP si objednal flotilu celkem 14 vozidel, které plánuje nasazovat na linkách č. 154 a 213. Nabíjecí trolejové stopy pro vozidlo na konečných zastávkách Strašnická a Želivského jsou již připravené a i v garáži Vršovice probíhá intenzivně jejich instalace. E'CITY je plně nízkopodlažní bezemisní bateriový autobus, který má na jedno nabití garantovaný dojezd více než 100 kilometrů po celou

dobu navržené životnosti baterií, a to včetně plně elektrického vytápění nebo chlazení interiéru. Nabíjení bude probíhat z trolejí trolejbusového typu pomocí dvoupólového pantografového sběrače. Na rozdíl od předchozích testovaných elektrobusů je technologie pro galvanické oddělení osazena přímo na vozidle, odpadá tedy nutnost používání stacionárního galvanického oddělovače, tzv. „dobudky“. Elektrobus je vybaven informačním a odbavovacím systémem v souladu se Standardy kvality PID. Nechybí ani kamerový systém pro bezpečnost cestujících nebo systém automatického počítání cestujících. Nad rámec



Foto: Robert Mara

První kloubová Karosa vyjela před 30 lety

Přesně na Nový rok 1992 vypravil pražský dopravní podnik poprvé do provozu novinku: kloubový autobus Karosa B741. Vůz s evidenčním číslem 6001 si odbyl premiéru

na lince 141, tehdy obsluhující sídliště Černý Most. Po dlouhých 10 letech od první dodávky krátkých Karos řady 700 se Praha dočkala od tuzemského výrobce i kloubové varianty. Do té doby byly jedinými kloubováky ve vozovém parku dnes již legendární maďarské „čabajky“, tedy Ikarusy 280. Mimochodem, poslední z nich byl zakoupen jako nový počátkem roku 1991, takže ve stejný rok, kdy byla vyrobena i první Karosa B741. Těch pražský DP odebral do roku 1996 dalších 173.

OSTRÉ VÝJEZDY S PODVOZKY

Čtenáři určitě v DP kontaktu zaznamenali představení nového kontejnerového systému, o který je obohacen vozový park Hasičského záchranného sboru DPP. Nečekali jsme, že se tak rychle zapíše do statistik výjezdů. Poprvé se tak stalo 25. října 2021, kdy hasiči ve smyčce Královka instalovali havarijní podvozek pod tramvaj 15T. Jeden z dalších poplachů přišel 19. listopadu ve 22:17, kdy bylo do Vodičkovy ulice vysláno družstvo hasičů z Kačerova v počtu 1+5 s prvovýjezdovou cisternovou automobilovou stříkačkou a právě automobilový nosič kontejnerů ANK 13 s posádkou 1+1. Na místě zásahu hasiči ve spolupráci s obsluhou automobilového jeřábu DPP i zde nainstalovali havarijní podvozek pod tramvaj 15T. Jednotka HZS DPP po zásahu doprovázela tramvaj pro případ vzniku další mimořádné události až do vozovny Motol. (kd)



Foto: Zdeněk Bek

Standardů kvality PID je doplněn prostor pro druhý kočárek nebo invalidní vozík. K převzetí prvního vozidla by mělo podle smlouvy dojít nejpozději 5. ledna 2022, do měsíce na to je pak očekáván příjezd zbylých třinácti vozidel. (red)

Od Ikarusů se kloubové Karosy zásadně odlišovaly zvolenou koncepcí. Tradiční tažnou, kdy byl kinematický řetězec pohánějící prostřední nápravu umístěn v přední části autobusu pod podlahou a zadní díl tvořil v zásadě jen přívěs, vystřídala u Karosy moderní tlačná, u které se motor s převodovkou nachází v zadní sekci a pohání poslední nápravu. Na rozdíl od Ikarusů byly všechny Karosy B741 vybaveny automatickými převodovkami. V porovnání s dosluhujícími dýchavičnými „maďary“ nové článkové Karosy doslova lítaly jako rakety – možná ještě pamatujete ten propastný rozdíl zejména při jízdě do táhlých stoupání např. Vysočanské estakády. Hranaté kloubové Karosy pak ve výrobě nahradila modernizovaná řada B941/E. S logem DPP se jich v Praze objevilo do konce roku 2001 dalších 175 a v následujících dvou letech přibýlo ještě posledních 31 vozů modifikovaného typu B961. Celkový počet vysokopodlažních kloubových Karos v našem podniku se zastavil na čísle 380. Jeden z vozů, ev. č. 6366 z poslední série, byl po náročném opravě zařazen do sbírek Muzea MHD a další dva jsou na střídačku vypravovány v rámci retro jízdy na linku 180. (ov)



Foto: Roman Heřman



Foto: Martin Míčka

Galerie na Vltavské vystavuje dále

Venkovní galerie na kaskádách u stanice metra Vltavská hostí od 10. listopadu letošní čtvrtou výstavu, digitální obrazy Markéty Magidové pod názvem To není víla, to je máma. Expozice reaguje na sousoší Olgy a Miroslava Hudečkových, kteří v 80. letech minulého století navrhli do prostor u stanice metra fontánu nazvanou Faun a Vltava. Projekt Galerie Vltavská vznikl na sklonku roku 2020 spoluprací Dopravního podniku a Galerie hl. m. Prahy (GHMP) v rámci programu Umění pro město. Původním záměrem byl cyklus čtyř různých instalací střídajících se po třech měsících v rámci roku 2021, výstavní prostor si ale získal pozornost a bude pokračovat i v příštím roce. (red)

DALŠÍ JAZYKOVÝ KURZ PRO ZAMĚSTNANCE INFOCENTER DPP

Předáním účastnických listů byl 23. listopadu 2021 ukončen další konverzační kurz anglického jazyka určený zaměstnancům Středisek dopravních informací. Kurz probíhal během listopadu v celkem pěti tematických blocích zaměřených na potřeby a problematiku SDI, jako např. ceny a typy jízdného, reklamace, zákaznický servis nebo krizové a mimořádné situace – ztráta dokladů či zdravotní potíže. Jazykový kurz úspěšně absolvovalo celkem pět zaměstnanců SDI a probíhal prezenční formou v důstojném prostředí zasedací místnosti na CD. I díky mimořádnému nasazení a přístupu lektora Karla Janouška a všech účastníků se kurz vydařil a jistě bude přínosem pro jejich práci a příkladem pro následování. (js)

Pěvecký sbor DPP ruší koncerty

Čas plyne, podmínky se mění a nejinak je tomu i v Pěveckém sboru DPP. Někteří posluchači si myslí, že sbor již dávno skončil, jiní se těší na adventní a vánoční koncerty. Skutečnost je taková, že sbor zkouší v jakémsi nouzovém režimu. Všichni se snaží, bohužel současná doba přináší to, že někteří jsou v karanténě, jiní v izolaci, další zpívají a ve skutečnosti za týden ve zkoušce je úplně jiná skupinka zpěváků. A tak zkoušíme pořád dokola. Jsme nuceni pro všechny tyto uvedené důvody připravované koncerty zrušit. Nestihneme vše řádně nacvičit, nevíme, co se na pěvecké sbory a akce tohoto typu chystá po Novém roce. Koncerty nejsou také levnou záležitostí a byla by škoda, kdybychom museli vše po pečlivém naplánování rušit. Aktuální informace vždy přinášíme na našich webových stránkách sbordpp.cz. Věříme, že zjara budeme moct připravit koncert pro vaše potěšení. (lj)



Foto: archiv Pěveckého sboru

ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

Letošní 21. zasedání mělo představenstvo DPP na programu 9. listopadu, kdy schválilo mj. návrh 2. změny investičního plánu na rok 2021, příkaz o výkonu práce mimo pracoviště zaměstnavatele, směrnici o poslání a působnosti útvarů DPP a motivační náborový příspěvek pro uchazeče na pozici řidič/řidička autobusu. Dále projednalo standardy kvality PID za DPP – 3. čtvrtletí 2021, zprávu o stavu zabezpečení areálů DPP či o činnosti HZS DPP za období březen až říjen 2021.

Následující zasedání představenstva se uskutečnilo 23. listopadu 2021, na kterém projednalo mj. zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1.–3. čtvrtletí 2021, informaci o průběhu elektrifikace autobusových linek a strategii nákupu zboží a služeb s náhradním plněním. Představenstvo schválilo aktualizaci příkazu o výkonu práce mimo pracoviště zaměstnavatele, příkaz o testování na covid-19 a mimořádnou odměnu pro zaměstnance očkované proti onemocnění covid-19.

Dozorčí rada DPP se na svém desátém jednání v tomto roce sešla 24. listopadu. Projednala zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1.–3. čtvrtletí 2021, návrh 2. změny investičního plánu na rok 2021 a vzala na vědomí strategii rozvoje tramvajových vozoven i technické podklady pro zadávací dokumentaci na nákup nových tramvají. Dozorčí rada byla seznámena mj. s informací k harmonogramu činnosti pro zajištění insourcingu výroby, distribuce, správy a údržby technologických celků a infrastruktury tepelného hospodářství a také s informacemi o činnosti představenstva a plnění plánu zadávacích řízení. (red)

DVĚ DEKÁDY S CURSOREM

„Nové autobusy v naší společnosti“. Takto nezápadně zněl titulček článku, který přesně před dvaceti lety představil čtenářům DP kontaktu novinku ve vozovém parku DPP v podobě padesátikusové flotily modernizovaných autobusů City Bus, vybavených motorem Iveco Cursor v té době s nejpřísnější emisní normou EURO III. Veřejnost se s novinkou mohla seznámit 22. 9. 2001 v garáži Řepy při příležitosti konání dne otevřených dveří. Tehdy si navzdory umístění technického popisu na čelním skle vozu patrně nikdo z návštěvníků plně neuvědomil, co přesně se skrývá pod pomyslnou kapotou jinak vcelku běžně vyhlížejícího „citřáku“. Zásadní konstrukční změny takřkajíc „pod kabátem“ byly výsledkem spolupráce firem Renault V. I. a Iveco v rámci vzniklého holdingu Irisbus.

Z důvodu rozhodnutí vlastníka nabízet v této kategorii pouze motory Iveco neminula obdobná motorová revoluce ani autobusy Karosa řady 900. Dodávkou prvních článkových autobusů B961 a standardních B951 tak v roce 2002 definitivně padla možnost dřívější volby pohonné jednotky (LIAZ nebo Renault).

Premiéra samotného Cursoru proběhla v roce 1998. Chlubil se vyspělou konstrukcí, která zahrnovala elektronicky řízené vstřikování paliva (systém čerpadlo – tryska) a zejména premiérové použití turbodmychadla s variabilní geometrií lopatek v sériové produkci v této kategorii. Ačkoliv byl motor představen ve verzi EURO III, dokázal vlivem technických změn a vylepšení vyhovět čím dál přísnějším požadavkům



Foto: Roman Vánka

na množství exhalací. Přidáním systému selektivní katalytické redukce do výfukového systému (SCR), zvýšením vstřikovacího tlaku paliva pomocí technologie common rail a zvětšením zdvihového objemu válců konstruktéři docílili plnění současně nejpřísnější emisní normy EURO VI step E. Motory řady Cursor ve verzích EURO V /EEV a EURO VI pohání v současné době i bezmála 500 kloubových autobusů SOR NB 18 v našem DP. (zj)

Nové P+R je na Černém Mostě

Na Černém Mostě v Praze 14 je od 1. prosince 2021 v provozu nové parkoviště P+R. Parkovací dům byl vybudován v lokalitě povrchového parkoviště P+R u Chlumecké ulice a nahradil dřívější prostor pro stání, avšak nyní má trojnásobnou kapacitu. Řidiči tak mohou zaparkovat pár minut chůze od konečné stanice trasy B Černý Most a v docházkové vzdálenosti od nákupních center. Z celkového počtu

886 míst je 89 míst určeno pro auta na plyn, dalších 22 pro handicapované a 18 míst pro rodiče s dětmi. Osm míst bude sloužit pro nabíjení elektromobilů a na parkovišti je i 28 míst pro motocykly. Zároveň zde budou moci v uzamykatelné části odložit své kolo i cyklisté, celková kapacita je pro ně 38 míst. Celkově stálo vybudování parkoviště necelých 500 milionů korun bez DPH, přičemž celková dotace z Evropské unie činila 291 milionů korun. Řidiči zaplatí za parkovné vozidel i motocyklů 50 Kč na den, případně 100 Kč za noc. (red)



Foto: Metrostav

Podzim ve znamení zájmu o DPP

Během podzimních měsíců se Praha každý rok stává cílovou destinací mnohých odborníků na veřejnou dopravu. Stejně tomu bylo i letos s tím rozdílem, že se jednalo o odborné delegace z exotických destinací. Asii reprezentovala delegace z Tchaj-wanu. Ve spolupráci s hlavním městem Prahou a CzechInvestem navštívili DPP zástupci téměř třímilionové metropole Tchaj-pej. Zajímali se o systém MHD v Praze jako takový i o využití moderních technologií na principu smart city. Afriku reprezentovala delegace z Keni, která projevila zájem o setkání se zástupci DPP na základě

spolupráce mezi hlavním městem a Ministerstvem zahraničních věcí ČR. Odborníci na dopravu z Nairobi tak měli příležitost být seznámeni s principy fungování, financování i budoucího rozvoje systému MHD v Praze. Byli ohromeni kvalitou poskytovaných služeb, jednoduchou intuitivní orientací v síťovém vedení především kolejové dopravy i množstvím cestujících v době pandemie. Koncem listopadu přijalo vedení města delegaci zástupců pěti ukrajinských měst. K setkání byli přizváni zástupci ROPID i DPP. Měli tak možnost přiblížit kolegům z dopravních

podniků i samosprávy organizaci systému hromadné dopravy v rámci systému PID (tvorbu jízdních řádů, financování dopravců, využití moderních technologií atd.). Poslední listopadovou odbornou návštěvou se stala turecká skupina starostů sedmi měst. Setkání proběhlo v reprezentativních prostorech magistrátu. Do programu byla zahrnuta prezentace DPP s diskusí, v rámci které se diskutovalo o aktuálních otázkách energetické krize, budoucích rozvojových projektů v oblasti MHD i o motivaci obyvatel a návštěvníků Prahy k preferování veřejné dopravy pro cesty městem. (jd)

Z dopisu AC Sparta Praha

Vážení,

dovolte nám, abychom Vám a Vaším kolegům upřímně poděkovali za spolupráci při organizaci utkání s Rangers FC, se kterým jsme se utkali ve čtvrtek 30. 9. 2021.

Domácí mezinárodní utkání s Rangers FC bylo mimořádnou výzvou pro všechny zúčastněné. Nejvýznamnějším úkolem pro nás bylo zajistit zdraví a bezpečí 10 000 dětí, které na utkání dorazily pouze v doprovodu svých trenérů nebo učitelů, a to nejen na stadionu, ale i v jeho okolí, kde probíhá poměrně masivní tramvajový provoz. Díky hladké spolupráci všech zapojených složek, dopravního podniku nevyjímaje, se toto podařilo, za což Vám upřímně děkujeme.

S úctou,

Ing. František Čupr, MBA
místopředseda představenstva
AC Sparta Praha fotbal, a. s.

Mgr. Tomáš Křivda
člen představenstva
AC Sparta Praha fotbal, a. s.



Z dopisu Střední školy Kostka

Vážený pane generální řediteli,

s velkým potěšením jsme přijali Vaši zprávu, která sděluje, že jste vyhověl mé žádosti o zohlednění situace našich studentů, kteří si zakoupili v metru nesprávné jízdenky. Dnešního dne jsme symbolickou přírazku obratem uhradili.

Děkuji za Váš ohleduplný přístup, velice si ho vážím, především proto, že můžu studentům demonstrovat na konkrétním případě, že zdravý úsudek v naší zemi nechybí, že se k sobě dokážeme navzájem chovat s respektem, pochopením a lidskostí a že dokážeme rozlišovat mezi omylem a podvodem. Vaše rozhodnutí znamená větší benefit jak pro Vaši firmu, tak pro výchovu dětí, než který by se dal vyjádřit penězi.

Myslím si, že studenti, kterých se věc týkala, už podobnou chybu neudělají, budou pozornější a také motivovaní a inspirovaní k přesvědčení, že odpouštění znamená v životě mnohonásobně víc než trestat.

Ještě jednou děkuji a srdečně zdravím.

PaedDr. Karel Kostka, MBA, Ph.D.

ředitel školy



Včera jsem byla součástí autonehody na křižovatce pod Kačerovem v ulici Vídeňská. Jela jsem od Kačerova na zelenou a paní, co odbočovala na červenou, do mě narazila tak, že mi vyletěly airbagy a auto bylo na totálku. Vylezla jsem z auta v hrozném šoku, sotva jsem věděla, jak se jmenuji. Najednou se u mě objevil řidič autobusu, který pravděpodobně někam převážel, tedy byl bez cestujících, a hned mě dostal od auta, zavolal sanitku, policisty, přinesl mi z auta věci, auto zabrzdil, celou dobu mě uklidňoval, všechno zařídil, sepsal informace od svědků a prostě celou situaci zařídil, protože já sotva stála.

Panu Viktoru Benčíkovi patří obrovské díky za to, co pro mě všechno udělal. Nedokážu slovy vyjádřit, jak mi pomohl, protože kdyby tam nebyl a nepostaral se o mě, nevím, co bych dělala, protože v tom šoku jsem nebyla schopna ani nikomu zavolat. Jsem velmi vděčná za to, co pro mě udělal, protože jeho pomoc mě naprosto zachránila.

N. A.



Dnes 2. 6. 2021 ráno v cca 6:50 ráno jsem byl účastníkem dopravní nehody u přechodu pro chodce u tramvajové zastávky Olšanská ve směru na nákladové nádraží Žižkov. Nehoda se stala tak, že paní dobíhala tramvaj, která stála nazastávce, a vběhla mi náhle před automobil, kdy já sice dokázal dobrzdít, ale řidič za mnou do mě boural. Bohužel, já byl v danou situaci trochu v šoku, a i když je škoda pouze na autech, došlo mi, že nemám případné svědky, kteří by mohli nehodu vyjasnit. Proto prosím, zda byste se mohli zeptat řidiče tramvaje č. 39, který v tu dobu vyjížděl ze zastávky Olšanská směr Spojovací dle jízdního řádu 6:47 nebo 6:52 (ze zastávky Olšanská), zda danou nehodu zaregistroval a případně by dosvědčil průběh nehody.

A. L.

Z odpovědi:

Litujeme, ale součinnost v takovýchto případech poskytujeme pouze Policii ČR a orgánům činným v trestním řízení. Z tohoto důvodu doporučujeme obrátit se na Policii ČR.



Dobrý den, jak je možné, že dnes mezi 9:20 až 9:42 nevyjela ze zastávky Želivského autobusová linka 124 a 139, pak jely autobusy linky 139 hned dva za sebou, autobus 124 vůbec v 9:34 nevyjel? Prosím o nápravu a doufám, že se již tato situace nebude nikdy opakovat. Silnice byly v naprosto plynulém provozu, žádná zácpa, nehoda atd. Díky tomu jsem dnes měla v zaměstnání pozdní příchod.

M. M.

Z odpovědi:

Prostřednictvím dispečerského řídicího systému bylo zjištěno, že bohužel dochází k nepravděpodobnému zpoždění spojů linky číslo 124 a 139 vlivem dopravních komplikací v jejich trase a na přilehlých komunikacích. Oblast je dopravně velmi exponovaná a probíhající stavební práce (rekonstrukce plynovodu v ul. U Vršovického hřbitova, Moskevské a Bohdalecké) značně omezují propustnost komunikací. Pro ilustraci doplňujeme, že spoj linky číslo 124 přijel do konečné zastávky se zpožděním o 26:07 minut a spoj linky číslo 139 byl též na příjezdu opožděn o více než 20 minut.

Texty na této stránce byly redakčně kráceny a jazykově upraveny



Vrchní, jezdi!

Autobusová linka 101 nabrala zajímavý směr. Počínaje 3. prosincem 2021 svým prodloužením ze zastávky Tolstého přes náměstí Jiřího z Poděbrad až na novou konečnou Viktoria Žižkov protíná výsostně území děje filmu Vrchní, prchni! To vysvětluje, proč u slavnostního otevření nové zastávky U Prdlavky nemohlo ve Slavíkově ulici chybět ani legendární vozítko Velorex, ani Zdeněk Svěrák.

Scenárista i postava Pařízka z filmové komedie Vrchní, prchni! Zdeněk Svěrák mohl po 41 letech obléknout zeleného kulicha i pletený svetr a znovu roztlačit velorex knihkupce Dalibora Vrány. Ještě před odhalením zastávky U Prdlavky po cimrmanovsku přednesl:

„Zastávky se v Praze dají rozdělit do šesti kategorií. Za a) neutrální, jako je U Lípy, U Hangáru, Pod Stadiony. Za b) jsou to roztomilé: např. Žežulka, Kuliška, Krejčárek, Ovcí hájek.

Za c) pak děsivé: Dábský hřbitov. Za d) máme erotické: Divoká Šárka, ale i Pod Pekařkou. Za e) absurdní: to je podle mne Zelená liška, tu jsem nikdy zelenou neviděl. Za f) nudné: to je např. Správa sociálního zabezpečení. Málokterý název je inspirován uměleckým dílem. Výjimku tvoří snad jen zastávka Psohlavců připomínající Jiráskův román. Druhou výjimkou se stane nová zastávka U Prdlavky, která se váže k filmové komedii Vrchní, prchni! Zakládá zároveň sedmou kategorii názvů, a to kategorií zábavnou. Dá se očekávat, že při jejím ohlašování se cestující poušměji a vzpomenu si na postavu knihkupce Dalibora Vrány. V těchto místech bydlel a vlastnil něco mezi motocyklem a autem, kdysi slavný velorex, a proto mu sousedé přezdívali Prdlavka. Když se poušmání tisíců Pražanů sečtou, jeví se mi to jako slušná dávka dobré nálady, které pohoršení těch, kteří název odsoudí, nemůže ubrat na síle. Jsem rád, že úředníci mají smysl

pro humor a ta poušmání cestujících opravdu přinesou něco pro zdraví duše.“

K zajímavostem okolo vzniku filmu Zdeněk Svěrák dodal:

„Když jsme hráli s Divadlem Járy Cimrmana v Malostranské besedě, šel jsem před představením na večeri do restaurace U Schnellů. Měl jsem na sobě černý oblek a motýlek přesně tak, jak jsem oblečen na představení. Když jsem vešel, zvedl se les rukou a zákazníci volali: Konečně jdete, a chtěli, abych je zkasíroval. Při čekání na večeri mě právě napadlo, že by to mohl být námět. Napsal jsem scénář pro režiséra Jiřího Menzela, ten si ale nemyslel, že to je na celovečerní film. Jako první samostatnou režii tento film na Barrandově nakonec přičklí Ladislavu Smoljakovi. Druhou zajímavostí je, že filmovou hudbu napsal Jaroslav Uhlíř, a vznikla tak slavná píseň Severní vítr.“

Ptal se: Petr Ludvíček
Fotil: Petr Hejna

AŽ JE DOPRAVNÍ PODNIK NADÁLE VLAJKOVOU LODÍ PRAHY

CO LETOS UDĚLALO GENERÁLNÍMU ŘEDITELI NEJVĚTŠÍHO DOPRAVNÍHO PODNIKU V ZEMI RADOST? NEBO TOHO BYLO VÍCE? CO ŘÍKÁ NA NOVOU KOLEKTIVNÍ SMLOUVU? JAKÉ MÁ PRIORITY PRO PŘÍŠTÍ ROK? PŘINÁŠÍME ODPOVĚDI PETRA WITOWSKÉHO NA OTÁZKY, KTERÉ JSME MU POLOŽILI VE FINÁLE ROKU 2021.

V tyto týdny spějí k závěru jednání o podobě nové kolektivní smlouvy. S jakými ambicemi do tohoto složitého procesu vedení společnosti vstupovalo?

Snahou managementu při kolektivním vyjednávání bylo postupovat v souladu se Strategií DPP, kterou jsme v roce 2019 schválili. Jedna z jejich stěžejních kapitol se jmenuje motivovaný zaměstnanec. Tímto směrem se ubíralo i kolektivní vyjednávání, aby tady zaměstnanci Dopravního podniku pracovali rádi a byli odolní nabídkám zvenčí. Nerad používám termín spokojený zaměstnanec. Chtěl bych, abychom měli motivované zaměstnance, kteří firmě odvádí více, než by museli, a takovými lidem chceme vytvářet kvalitní pracovní prostředí. Ale chceme vytvářet atraktivní prostředí i pro ty, kteří zaměstnání hledají.

Když znáte požadavky zástupců zaměstnanců, reálné možnosti akcionáře podniku a k tomu aktuální složitou dobu, jak náročné je toto vybalancovat?

V dobách bezstarostných je situace jiná. Nyní, v době krizové, což covidová éra je, se spory mohou zostřovat – zmenšují se ekonomické možnosti akcionáře a zároveň rostou požadavky zástupců zaměstnanců. Dochází tak k rozevírání nůžek a úkolem managementu je nalézt rozumný balanc. Tedy splnit cíl, abychom podmínky, které zaměstnancům nabízíme, byly motivující, a zároveň byly reálné z pohledu akcionáře a městského rozpočtu. Čím je doba krizovější, tím větší balancování to je. Tomuto schématu finální podoba nové kolektivní smlouvy odpovídá. (Podrobněji se nové kolektivní smlouvě věnuje v rozhovoru personální ředitel Jiří Špička na str. 18 až 20 – pozn. red.)

Ohlédnete-li se za obdobím pandemie, jak v něm podle vás Dopravní podnik obstál?

Jak se říká, že každá krize odhalí charakter, stejně tak je to v případě covidu a Dopravního podniku. Dlouhodobě říkám, že tato firma má horší mediální obraz, než je vlastní skutečnost. Po provozní stránce jsme dobře fungující firmou, která se do světové špičky řadí právem. A covid nám ukázal, že to tak je.

Jak konkrétně?

Dokážeme operativně reagovat na různá mimořádná opatření, a to i přesto, že náro-

ky na zaměstnance zajišťující provoz jsou enormní. Stejně jako na zajištění bezpečnosti a komfortního prostředí pro cestující. Provozoschopná MHD i v době nejtěžších lockdownů byla jednou z mála známek normálního života Prahy. Fungování veřejné dopravy i přes pokles cestujících bylo splněním naší úlohy a synonymem normality i jistotou, na kterou se občané mohou spolehnout.

V takových dobách není slov díky asi nikdy dost...

Ano, poděkování zaměstnancům Dopravního podniku je na místě a myslím zejména za to, jak se v krizové době k výzvám postavili. Ukázalo se, že drtivě většinu zaměstnanců není lhostejné, jak DPP v této době obstojí a jak funguje. Velmi si uvědomuji, že doba kladla a klade mimořádné nároky jak na provozní, tak na podpůrný personál a za to všem určitě velký dík patří. Slíbit, že je něco za námi, samozřejmě nemůžeme ani náhodou. I do budoucna se od nás bude očekávat, že budeme pracovat s plným nasazením a operativně reagovat krize-nekrize.

Můžeme ke kvalitě toho všeho, o čem hovoříte, přispět ještě něčím?

Myslíte očkování proti covidu-19? Doba covidová klade zvýšené nároky na odpovědnost každého z nás. Když se budeme chovat odpovědně, přispějeme každý svým dílem k tomu, že firma jako celek bude fungovat lépe. Čím více zaměstnanců bude očkováno, tím bezpečnější prostředí budeme vytvářet nejen pro cestující, ale zároveň i mezi sebou navzájem. Pokud budeme muset řešit další provozní problémy, tak jich bude o to méně, o kolik více půjdeme naproti naší vlastní bezpečnosti.

Pojďme se vrátit tři roky nazpět. Po vašem nástupu byla v běhu změna makrostruktury DPP, zejména vznik nového úseku pro metro. Jak tehdejší změnu hodnotíte?

Změna makrostruktury neznamena jen vytvoření nového úseku technického – Metro, ale následně i zrušení úseku investičního. Co se týče metra, považuji vznik tohoto úseku za velmi dobrý počín, protože původní technický úsek byl za mě příliš velké, neřiditelné těleso. Problematika povrchu a metra je mnohdy diametrálně odlišná, řediteli nezbyval čas na detaily, aby pak mohl vydávat rozhodnutí, která jsou precizní. V osobě Marka Kopřivy coby technického ředitele pro metro jsme získali nejen špičkového odbor-

níka, ale i výborného manažera. Má dostatek času a erudice k tomu, aby se věnoval jenom metru, protože tato trakce si to zaslouží. Historicky z pohledu investic metro bylo jedinou z nejméně podinvestovaných oblastí. Už jenom z tohoto pohledu si metro zaslouží vynést na světlo.

A váš komentář k investicím?

Krátce po mém příchodu jsem tento návrh předkládal s tím, že se mi tento mezičlánek mezi technickými úseky a centrálním nákupem zdál nadbytečný. V drtivě většině případů nositeli investičních myšlenek a záměrů jsou právě technické úseky, které to předávaly na zpracování investičnímu úseku a odtud přecházely k vyřízení centrálnímu nákupu. Takto jsme mezičlánek odstranili. Technické úseky dnes mají své investiční útvary, které komunikují s centrálním nákupem napřímo. Komunikace je za mě hladší, což přispívá k rychlejšímu průběhu soutěžení zakázek.

V souladu se strategií využití alternativních paliv v podmínkách DPP a s klimatickým závazkem Prahy bychom rádi v rámci projektů elektrifikace autobusových linek na levém břehu Vltavy využili dotační programy EU pro nákup trolejbusů jak standardní 12metrové délky, tak i kloubových.

O kterých akcích můžete říct, že se je vašemu vedení podařilo zahájit nebo dotáhnout do zdárného konce?

Nemyslím si, že by tu byl jeden velký úspěch, který by celé období rámoval. Spíše jde o řadu věcí, které se tu po letech podařilo rozvíjet, a to nejen změnami v DPP, ale i u akcionáře. Zároveň je třeba říct, že celá řada aktivit, které dnes finalizujeme, je tu díky tomu, že je vůbec někdo před námi započal. Stejně tak to bude s věcmi, které jsme my nastartovali, ale bude je dotahovat někdo další po nás. Nejsem zastáncem filozofie, že všichni před námi to dělali všechno špatně a my teď uděláme pořádek. V mnoha záležitostech jsme na minulá, ale i třeba předminulá vedení navazovali, protože horizont událostí v DPP je velmi dlouhý.



Když byste byl konkrétní?

Začala rozhodně nejvýznamnější investiční akce, která bude podnik nejméně dalších deset let provázet, a to je výstavba nové linky metra. S tím souvisí projekt automatizace trasy C, který jsme odstartovali. Také jsme významně nasměrovali investice do stávající infrastruktury metra, které možná nejsou tolik vidět, ale jde mj. i o jeho bezpečnost, jsou to výměny vzduchotechniky, osvětlení v tunelech. Z těch viditelnějších věcí v metru musím zmínit pokračování projektu bezbariérovosti, revitalizaci stanic, uzavřeli jsme také první společný podnik na revitalizaci severního vestibulu Nádraží Holešovice a podobně.

A vyjdeme-li na povrch?

Významně se rozvíjely výstavby nových tramvajových tratí. U autobusů máme jednu z nejmladších flotil v novodobé historii DPP. Dále jsme přesoutěžili desítky nevýhodných kontraktů z minulosti, což přineslo podniku a městu úsporu stovek milionů korun. Příkladem může být insourcing vnitropodnikové dopravy, to samé nás čeká i s tepelným hospodářstvím. Dotáhli jsme soudní spory, které tu trvaly i více než deset let. Jestli se tedy

něco podařilo, tak roky zamrzlé záležitosti vyřešit či rozhybat.

To musí i vás osobně těšit, že jste podepsán pod konkrétními úspěchy podniku...

Ono se tu opravdu děje v tomto období spousta důležitého a zajímavého, byť u mnohých projektů jde o běh na dlouhou trať. Samozřejmě říct, že jsem byl u toho, když se začalo stavět nové metro, že po desítkách let se povedlo zprovoznit novou tramvajovou trať, je příjemné. Těší mě, že můžu být součástí týmu, který se na těchto úspěších podílí. Nedělám to ale proto, abych se pak mohl bít v prsa a v budoucnu ukazovat, podívejte, tohle jsem zařídil. Děláme to pro budoucnost této firmy, která má svou tradici a jméno. Naším úkolem je starat se o to, aby DPP špičkově fungoval, aby se rozvíjel a byl pro město i nadále vlajkovou lodí.

Co vám naopak přidělová vrásky na čele?

Jedna z vrásek je, že se nám nedaří posunout metro D do stavu, že opravdu začneme stavět. Bohužel stále narážíme na obstrukční jednání. Řešíme samozřejmě mnoho problé-

Věřím, že na podzim příštího roku budeme moc zahájit pravidelný trolejbusový provoz na lince 58 až do Miškovic.

mů v souvislosti s covidem, jako je propad počtu cestujících a tržeb, nárůst cen energií a pohonných hmot, AdBlue a dalších komodit. Je toho celá řada.

Jaký je váš výčet priorit pro příští rok?

Souvisí to s předchozí otázkou. Budeme muset rozhodně řešit navyšování provozních nákladů ve vazbě na vyšší ceny energií. Stěžejní pro nás bude debata s městem o nové smlouvě o závazku veřejné služby, kterou chceme dojednat na výrazně delší dobu. Stejně tak doufám ve vyřešení metra D tak, abychom začali skutečně stavět. S tím souvisí financování výstavby jak ve spolupráci s městem, tak s komerčními bankami. Provázet nás bude proces insourcingu tepelného hospodářství či debata o struktuře pojištění Dopravního podniku. Bude pokračovat i přesoutěžování kontraktů, abychom dosáh-

li na lepší podmínky i rovnoprávnější postavení. Byl bych rád, kdyby se nám nejpozději na začátku příštího roku podařilo dotáhnout všechny záležitosti kolem řídicího systému povrchové dopravy, což je jeden z kostlivců, který tu po desítky let zůstává (tzv. kauza Xanthus – pozn. red.).

A je tu s námi stále covid...

Nejspíše i příští rok bude tématem číslo jedna, s čímž souvisí propad tržeb. Ten oproti roku 2020 dosáhl výše jedné miliardy a 350 milionů korun. Letos půjde o částku půlmiliardovou a pro příští rok predikujeme propad velmi podobný. Letos jsme přemýšleli o struktuře financování metra D, s čímž souvisí výhled obchodního plánu až do roku 2050, kde jsou vidět rozevírající se nůžky mezi rostoucími provozními náklady a tím, jak je DPP schopen náklady hradit z vlastních příjmů. Jak známo, těch není mnoho – kromě jízdného sem patří například příjem z pronájmu nemovitostí nebo z reklamy. To je určitě jeden z úspěchů tohoto vedení, že se příjmy v poslední jmenované oblasti ztrojnásobily. Zásadní je ale příjem z jízdného, který nám ovšem významně klesá, ve zbytku jsme pak závislí na městském rozpočtu.



odkudkoli kamkoli za deset korun za den, je námět na významné zamyšlení.

Jak z těch nůžek nákladů a příjmů ven?

Jedna možnost je navýšení příjmové části, tedy jak prostřednictvím jízdného, tak příjmy například z oblastí, kdy začneme lépe nakládat s naším nemovitým majetkem. Ve střednědobé budoucnosti bych tento třetí pilíř vedle reklamy a jízdného považoval za velmi perspektivní. Na druhé straně šetříme provozní náklady, vloni to bylo cca 300 mil. Kč, letos to bude velmi podobná částka. Výrazná úspora se ovšem může odehrát jen v případě optimalizace dopravních výkonů. Do budoucna tedy budeme řešit dvě oblasti: navýšení příjmové stránky a nákladovou optimalizaci, což se týká hlavně dopravních výkonů.

Můžete uvést nějaký model optimalizace?

Jako příklad lze uvést projekt automatizace linky metra C, který úsporou nákladů vlastně sám sebe zaplatí. Častým dotazem v této souvislosti je, zda při hledání úspor budeme šetřit i snižováním počtu zaměstnanců. Za-

hájením provozu děčka samozřejmě narostou provozní náklady. Automatizací céčka si ale vytvoříme prostor k tomu, že personál, který nebudeme potřebovat na céčku, můžeme využít na děčku. Jiným příkladem optimalizace může být záměr výstavby nové vozovny, kterou v oblasti jihovýchodní části Prahy budeme v dohledné době potřebovat. Zaplatí se z úspor provozních nákladů, když odpadne současná přejíždění vozů vypravovaných na linky v této části města ze vzdálenějších vozoven.

O realizaci všech důležitých záměrů budeme zaměstnance v DP kontaktu samozřejmě informovat. V tuto chvíli děkuji za rozhovor a tlučím přání čtenářů všeho dobrého k vánočním svátkům a do nového roku.

Děkuji a rád bych připojil blahopřání k významné ceně ze soutěže Zlatý středník, kterou měsíčník zaměstnanců DPP letos získal. Všem kolegyním a kolegům nejen k Vánocům přeji štěstí, zdraví, pohodu a pozitivní mysl do dalšího roku naší společné práce. Děkuji všem. ■

Text a foto: Jakub Lachout



CZECHBUS PODESÁTÉ

JUBILEJNÍ ROČNÍK AUTOBUSOVÉHO VELETRHU CZECHBUS SE PO ROČNÍ ODMLCE OPĚT KONAL V AREÁLU LETŇANSKÉHO VÝSTAVIŠTĚ. PROTOŽE SI TRÍDENNÍ PŘEHLÍDKU TOHO NEJNOVĚJŠÍHO Z TOVÁREN AUTOBUSOVÝCH VÝROBCŮ NENECHALY UJÍT POUZE TŘI TISÍCOVKY NÁVŠTĚVNÍKŮ, PŘINÁŠÍME VŠEM DALŠÍM ZÁJEMČŮM PODROBNÉHO PRŮVODCE TÍM NEJZAJÍMAVĚJŠÍM.

Po jednorroční pauze kvůli pandemii covid-19 se v pražských Letňanech uskutečnil jubilejní ročník známého autobusového veletrhu Czechbus. Jeho hlavním tématem byla elektromobilita. Nejžhavější novinkou 10. ročníku bylo představení hned několika nových vozidel.

MAN ve světové premiéře ukázal nový meziměstský autobus MAN Lion's Intercity LE 12. Polský SOLARIS BUS & COACH S.A. představil nový elektrobus Solaris Urbino 9 LE electric. Společnost OSTRA GROUP, která je autorizovaným prodejcem autobusů značky IVECO BUS v ČR, se pochlubila novým autobusem STREETWAY. Jedná se o nový nízkopodlažní autobus, který se bude vyrábět v tureckém Otokaru. Výrobce SOR představil novou řadu meziměstských autobusů SOR IC, která je nástupcem řady BN.

Nejhlavnější novinkou pro pražskou integrovanou dopravu bylo představení nového elektrobusu Škoda E'CITY 12M, který by měl na začátku roku 2022 vyrazit s cestujícími do ulic na linkách 154 a 213 pod hlavičkou Dopravního podniku hl. m. Prahy.



PLZEŇSKÁ ŠKODA TRANSPORTATION SPOLEČNĚ S GENERÁLNÍM ŘEDITELEM DPP PETREM WITOWSKÝM A NÁMĚSTKEM PRIMÁTORA PRO DOPRAVU ADAMEM SCHEINHERREM SLAVNOSTNĚ ODHALILA NOVÝ ELEKTROBUS PRO DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY ŠKODA E'CITY 12M. 14 NOVÝCH ELEKTROBUSŮ BY DPP MĚL PŘEVZÍT NA ZAČÁTKU ROKU 2022. ŠKODA E'CITY VYUŽÍVÁ KAROSÉRII TURECKÉHO VÝROBCE AUTOBUSŮ TEMA, V NĚMŽ MÁ OD LOŇSKÉHO ROKU SKUPINA PPF (DO NÍŽ SPADÁ M.J. I ŠKODA TRANSPORTATION) PĚSÁTIPROCENTNÍ PODÍL. U STÁNKU ŠKODOVKY BYL K VIDĚNÍ TAKÉ ELEKTROBUS TEMA MD9 ELECTRICITY, KTERÝ BYL NEDÁVNO NA TESTOVÁNÍ V MARIÁNSKÝCH LÁZNÍCH



ŠVÉDSKÁ ZNAČKA SCANIA, NA VELETRHU KONKRÉTNĚ SCANIA CZECH REPUBLIC, S. R. O., MĚLA U SVĚHO STÁNKU VYSTAVENY HLED DVA MODELY AUTOBUSŮ. PRVNÍM BYLA SCANIA CITYWIDE 12 M ELECTRIC A DRUHÝM DÁLKOVÝ AUTOKAR SCANIA IRIZAR I65



SPOLEČNOST EVOBUS ČESKÁ REPUBLIKA, S. R. O., PŘEDSTAVILA MERCEDES-BENZ ECITARO S PRŮBĚŽNÝM DOBÍJENÍM POMOCÍ ČTYŘPÓLOVÉHO PANTOGRAFU



IVECO BUS V ZASTOUPENÍ SPOLEČNOSTI OSTRA GROUP PŘEDSTAVILA U SVĚHO STÁNKU NOVINKU, KTEROU BYL NOVÝ MĚSTSKÝ NÍZKOPODLAŽNÍ AUTOBUS IVECO STREETWAY V DVANÁCTIMETROVÉ VERZI, KTERÝ JE URČEN PŘEVÁŽNĚ PRO VÝCHODNÍ TRHY. PŘÍMO Z PRODUKCE VYSOKOMÝTSKÉHO IVECA BYL PŘEDSTAVEN INOVOVANÝ IVECO CROSSWAY LE 12 M LINE. INOVACE SE DOČKALO NAPŘÍKLAD PRACOVNÍMÍ ŘIDIČE, ÚPRAVOU PROŠLO I BAREVNÉ SCÉMA V INTERIÉRU A SAMOZŘEJMĚ VŮZ SPLŇUJE NEJPŘÍSNĚJŠÍ EMISNÍ NORMU EURO VI STEP E



ČESKÝ VÝROBCE SOR LIBHAVÝ PREZENTOVAL DLOUHO OČEKÁVANOU NOVINKU V PODOBĚ DVOU VOZŮ SOR IC PRO PŘÍMĚSTSKÉ A REGIONÁLNÍ LINKY, KONKRÉTNĚJI VOZY SOR ICNG12 (PLYNOVÝ Pohon - NA SNÍMKU) A SOR ICN 12 (S DIESELOVÝM Pohonem). JEDNÁ SE O NÁSTUPCE MODELOVÉ ŘADY TZV. „HRBÁČŮ“ NEBOLI VOZŮ ŘADY BN. SÉRIOU VÝROBU NOVÝCH VOZŮ SKONČÍ DLOUHOLETÁ VÝROBA PRAVĚ ZMÍNĚNÝCH VOZŮ BN



V ZASTOUPENÍ HISTORICKÝCH VOZIDEL BYLO MOŽNÉ U STÁNKU RTO KLUBU SPATŘIT I AUTOBUSY ŠKODA 706 RTO LUX NEBO ŠKODA 706 RTO V PROVEDENÍ POJÍZDNÉ PRODEJNY

DOPRAVNÍ PODNIK COBY GENERÁLNÍ PARTNER VELETRHU SPOLČNĚ SE SPŠD PREZENTOVAL NEJEN VOLNÉ PRACOVNÍ POZICE, ALE TAKÉ SVOJI FLOTILU VOZIDEL. HISTORICKOU SBÍRKU ZASTUPOVALA KAROSA ŠM11, AKTUÁLNÍ PAK NOVÝ SOLARIS URBINO 10,5. VEDLE AUTOBUSŮ BYLA MOŽNOST SI PROHLÉDNOUT I ODTAHOVOU TATRU PHOENIX T158 (O VOZIDLE JSME PSALI V DP KONTAKTU Č. 7-8/2020)



NA VELETRHU NESMĚL CHYBĚT ANI POLSKÝ ZÁSTUPCE AUTOBUSŮ SOLARIS, KTERÝ PŘEDSTAVIL SVŮJ NEJMENŠÍ VŮZ NABÍZENÝ NA TRHU – SOLARIS URBINO 9 LE ELECTRIC (ZA ZMÍNKU STOJÍ, ŽE TATO DEVÍTIMETROVÁ VERZE BUDE VYRÁBĚNA POUZE V PROVEDENÍ ELECTRO). VODÍKOVÝ AUTOBUS SOLARIS URBINO 12 HYDROGEN BYL DRUHÝM VYSTAVENÝM MODELEM, VOZIDLO NA JEDNO NAPLNĚNÍ VODÍKEM UJEDE AŽ 350 KM



MAN VE SVĚTOVÉ PREMIÉRE NA VELETRHU NÁVŠTĚVNÍKŮM PŘEDSTAVIL NOVÝ MEZIMĚSTSKÝ AUTOBUS MAN LION'S INTERCITY LE 12. NA SVĚ KONFERENCI PAK SPOLEČNOST PREZENTOVALA ELEKTROBUS MAN NL 367 LION'S CITY 12E. JEDNALO SE O STEJNÝ VŮZ, KTERÝ BYL NEDÁVNO TESTOVÁN V HAVÍŘOVĚ. U STÁNKU MANU BYL K VIDĚNÍ JEŠTĚ MINIBUS, KTERÝ JE POSTAVEN NA PODVOZKU JIŽ ZNÁMÝCH UŽITKOVÝCH VOZIDEL MAN

STOPY MÁME PO CELÉM PODNIKU

IKARUSY U NĚHO ZVÍTĚZILY NATOLIK, ŽE HO PŘIVEDLY K CELOŽIVOTNÍ OBLIBĚ ŘÍZENÍ KLOUBOVÝCH AUTOBUSŮ. V LISTOPADU TO BYLO PŘÁVĚ PADESÁT LET, CO JAN ZAVADIL K DOPRAVNÍMU PODNIKU PŘIŠEL.

U podniku ovšem začínal u jiného volantu – po vojně nastoupil jako řidič pohotovostního vozu Volha 21: „Garážovali jsme na Valentince ve vozovně mezi trolejbusy. Když jsem první den přišel podepsat papíry k paní Hanušové, poslala mě na halu za řidičem,“ vzpomíná Jan Zavadil na první minuty v DPP a pokračuje: „Jaké bylo mé překvapení, že jsem narazil na kamaráda z vojny Jirku Vágnera. Odjezdili jsme spolu pod dispečinkem hodně směn.“

Postupně ho ale stále více přitahovaly autobusy, kam se nakonec do kurzu přihlásil. „První garáže pro mě byly Dejvice. Jezdil jsem krátké autobusy, ale pak jsem si zamiloval ikarusy,“ přidává vzpomínku Jan Zavadil a doplňuje: „Ne každý je měl rád. Měly třeba blízko sebe dvojku a zpátečku a pár klukům se stalo, že místo dopředu zacouvali. Po ukončení provozu Dejvic jsme jednoho dne přejezili s autobusy do Řep a tady jsem dodnes.“



DROBNÉ POZORNOSTI SPOLU S BLAGOPŘÁNÍM JANU ZAVADILOVI PŘEDAL NA PŮDĚ GARÁŽE ŘEPY VEDOUČÍ JEDNOTKY PROVOZ AUTOBUSY JAN BARCHÁNEK

Vyučít se Jan Zavadil chtěl jako hodně kluků automechanikem. Jak říká, kdo neměl známosti a vynikající prospěch, neměl šanci, proto: „Sáhl jsem naslepo po první nabídce – byl to experimentální obor v oblasti výstavnictví. No prostě děsný úlet.“ Na vojně pak měl šanci udělat si papíry a řídit tatrovky, větráky či pragovky. A láska k volantu zůstala. A nejen u Jana Zavadila: „My jsme vlastně taková rozvětvená rodina po všech koutech Dopravního podniku – můj strýc jezdil v garáži na Kačerově, můj bratranec tam pracuje jako garážmistr a jeho syn se tam vyučil automechanikem. To ještě švagr jezdil s tramvají a jeho syn je strojvedoucí.“

Jan Zavadil je důkazem celoživotní věrnosti jednomu povolání a zaměstnavateli. Oceňu-

je zejména jistoty, které zaměstnanec v Dopravním podniku má, a vzpomíná na kolegy, kteří šli zkoušet štěstí jinde: „Poté, co udělali kolečko po jiných firmách, jsem se s nimi opět na naší garáži potkal. Sám bych ještě nějakou dobu jezdil, ale hlásil se zdravotníkem, takže se asi poslední směna pomalu blíží.“

Až ten den D nastane, čeká na něho seriál aktivit: „Práce na zahradě kolem domu a také chaty se osídit nedá. Stejně jako pes, takže je vám jasné, co jsou mé jasné dané koníčky.“ Ale ještě na jednoho se Jan Zavadil těší – na svého motocyklového veterána a také na choppera: „Není nadto pohodlně zasednout a kochat se jízdou třeba po točících silničkách brdských kopců.“ Tak hodně zdraví a bezpečných kilometrů.

Ptal se: Petr Ludvíček
Fotil: Petr Hejna



DOPRAVNÍ PODNIK MÁ NOVOU KOLEKTIVNÍ SMLOUVU

STRUČNÁ OZNAMOVACÍ VĚTA. JE ZA NÍ OVŠEM MNOHO MĚSÍCŮ NÁROČNÉHO VYJEDNÁVÁNÍ A HLEDÁNÍ VÝCHODISEK. NA TO, CO ZNAMENÁ 8. DODATEK, CO A PROČ OBSAHUJE NOVÁ KOLEKTIVNÍ SMLOUVA, JSME SE ZEPTALI TOHO NEJPOVOLANĚJŠÍHO – PERSONÁLNÍHO ŘEDITELE DPP JIŘÍHO ŠPIČKY, KTERÝ JAKO ČLEN PŘEDSTAVENSTVA KOLEKTIVNÍ VYJEDNÁVÁNÍ ZA ZAMĚSTNAVATELE VEDL.

To nejdůležitější si řekněme na úvod: 11. listopadu 2021 byla po proběhlém kolektivním vyjednávání nalezena mezi zástupci DPP a zástupci odborových organizací shoda na těchto dvou dokumentech:

1/ znění Dodatku č. 8 ke Kolektivní smlouvě DPP (KS) uzavřené na období 2016–2017 ve znění Dodatku č. 1, č. 2, č. 3, č. 4, č. 5, č. 6 a č. 7,

2/ znění Kolektivní smlouvy DPP na období 2022 a roky následující.

Pane řediteli, mohl byste na úvod objasnit smysl osmého dodatku KS?

Vyjednávání o tomto dodatku k původní smlouvě bylo zahájeno letos 30. dubna, kdy odborové organizace předložily společný návrh na zvýšení tarifních mezd na období od července do prosince 2021 o 1,9 procenta za účelem minimálně dorovnání inflace za rok 2021. Na dovysvětlení – pro letošek jsme měli dohodnuté navýšení o 2,2 % a inflace byla 3,1 %. Nacházeli jsme se již v době epidemie a hospodaření DPP nebylo v dobré kondici, na druhou stranu jsme si byli vědomi problémů s nedostatkem řidičů a strojvedoucích. Po projednávání některých dalších variant vznikla dohoda na navýšení mzdových tarifů řidičů MHD a strojvedoucích o jedno procento. Tím došlo ke shodě na Dodatku č. 8, účinnému od 1. 12. 2021.

Tím můžeme za starou smlouvou udělat tlustou čáru a věnovat se nové. Jak je její platnost? Je opět uplatněn princip roční periody vyjednávání u mzdového předpisu?

Nová kolektivní smlouva Dopravního podniku byla podepsána 6. prosince 2021 a má platnost do 31. 12. 2026 s výjimkou kapitoly 5, jejímž obsahem je sociální oblast – benefity, a Přílohy kolektivní smlouvy – Mzdového předpisu, u nichž se bude opět uzavírat dohoda na každý rok zvlášť. U těchto částí kolektivní smlouvy je nyní dohodnuta platnost do 31. 12. 2022. Velmi složité by se představenstvo DPP mohlo zavazovat v ekonomické oblasti na delší dobu, když není jasná ekonomická situace, ovlivňována především epidemií covidu.

To, co každého zajímá, je navýšení mezd. K jaké shodě došlo?

Když velmi zkrátím mnohaměsíční vyjednávání a přejdu do finále, tak zaměstnavatel navrhoval v rámci mzdového předpisu navýšení o 2 procenta bez zohlednění inflace, odborové organizace požadovaly nárůst o výši inflace plus 3 procenta. Po vyjednáváních a argumentaci došlo ke shodě na navýšení od 1. ledna 2022 o výši inflace roku 2021 a navíc o jedno procento. Oficiální výši inflace za rok 2021 budeme znát v lednu příštího roku, proto bude navýšení mezd realizováno od března 2022 a zpětně vyplaceno i za první dva měsíce roku ve vyúčtování mzdy za měsíc březen 2022.

Jak výsledek hodnotíte? Co navýšení znamená pro pokladnu DPP?

Z mého pohledu jde o dobrou zprávu jak pro management, tak o dobrý výsledek pro zaměstnance DPP. Mají jistotu pokrytí infla-

ce s bonusem jednoho procenta navýšení ve mzdových tarifech. Toto procento představuje navýšení mzdových nákladů ve výši cca 85 mil. Kč. V úhrnu s inflací můžeme odhadovat celkové navýšení cca 400 až 450 milionů Kč. Není to malá částka, ale stejně tak konkurenti na trhu práce postupují obdobným způsobem. Musíme být realisty a vnímat stav nejen na českém trhu práce, kdy nedostatek např. řidičů postihuje globálně všechny dopravce.

Být tedy v rámci možností stále tím atraktivním zaměstnavatelem?

Ano. V případě Dopravního podniku se k vyjednanému navýšení mezd přidávají benefity, o kterých říkáme, že máme jedny z nejzajímavějších.

Žadavky odborů byly v řádech miliard ročně, výsledek tedy považuji za velice příznivý. Rozumím tomu, že ani zástupci odborů nejsou v lehké pozici, sdružují různé profese a každá má jiné zájmy a priority. Z mé strany často slychávali, že i oni musejí být vstřícní ke kompromisním řešením už proto, že jako odbory předkládají jednotný návrh, nikoliv za každou organizaci zvlášť. Ve finále jsou samozřejmě i na jejich straně ústupky větší i menší s cílem dobrat se společné shody.

Sociální partnery tedy za přístup oceňujete...

Rozhodně a mj. také za to, že pochopili, jak důležitým benefitem je roční zvyšování částky na doplňkové penzijní spoření, resp. penzijní připojištění. Před odchodem do



Ve smlouvě je jedna změna, která se týká zavedení čtvrtletní odměny a naopak zrušení roční...

Nová čtvrtletní výkonnostní odměna je nástrojem pro vedoucí zaměstnance a bude sloužit k motivaci zaměstnanců. Roční specifická odměna představovala výši 20 milionů korun a z důvodu současné ekonomické situace již není obsahem nové kolektivní smlouvy.

Šlo ve vaší historii o jedno z nejsložitějších vyjednávání?

Určitě ano, už proto, že probíhalo téměř dva roky. Nová smlouva podle původních plánů měla platit od ledna 2021. Úplně prvotní po-

starobního důchodu jde z mého pohledu pro zaměstnance o určitou jistotu. Zaměstnavatel se zavázal, že bude každoročně tuto částku navýšovat o 100 korun, příští rok tedy dosáhne 1400 Kč/měsíc. Ostatní benefity jsou pro příští rok tzv. zmrazeny ve stávajícím rozsahu.

Kdy vás čeká pokračování vyjednávání o dalším dodatku?

Odhaduji, že již v květnu příštího roku bychom měli začít vyjednávat o dodatku na rok 2023, protože už v červnu hl. m. Praha připravuje rozpočet na další rok. Každopádně se bude vše odvíjet od ekonomické situace podniku a města.

Základní principy v nové kolektivní smlouvě a mzdovém předpisu:

- **K 1. 1. 2022 budou navýšeny tarifní mzdy** (mzdové tarify) u bodu 2.1 a středy mzdových tarifů u tarifních rozpětí dle bodů 2.2, 2.3 a), 2.3 b), 2.3 c) a 2.4 o **1 % nad průměrnou roční míru inflace**. Vzhledem k termínu zveřejňování průměrné roční míry inflace za předchozí rok bude úprava tarifních mezd zaměstnanců realizována od 1. 3. 2022, navýšení mezd za měsíce leden a únor 2022 se vyplatí zaměstnancům ve vyúčtování mzdy za měsíc březen 2022;
- dochází ke změnám u kolektivních výkonnostních odměn:
 - u řidičů MHD včetně instruktorů a strojevedoucích metra včetně instruktorů dochází k přesunu části kolektivních výkonnostních odměn do mzdového tarifu,
 - zavádí se čtvrtletní kolektivní výkonnostní odměny u zaměstnanců v pracovním poměru, kterým se částka kolektivních výkonnostních odměn stanoví procentní sazbou podle bodu 5.1 Přílohy KS násobenou součtem skutečně vyplacených základních mezd (včetně přesčasů) zaměstnanců kolektivu,
- oproti současné KS dochází ke **zrušení specifické roční odměny**,
- zaměstnavatel garantuje, že **průměrná mzda v roce 2022 a v jednotlivých letech následujících nepoklesne** za srovnatelných podmínek v žádné ze statisticky sledovaných kategorií **pod úroveň dosaženou v předchozím roce**,
- **nově přísluší poukázky na stravování zaměstnancům pracujícím na základě dohod o pracích konaných mimo pracovní poměr** (při nejkratší délce výkonu práce 6 hodin),
- **zavádí se tzv. stravenkový paušál** – podmínky nároku na poskytování tohoto peněžitého příspěvku poskytovaného zaměstnavatelem zaměstnancům na stravování budou upraveny vnitřní normou o stravování zaměstnanců,
- **příspěvek zaměstnavatele na doplňkové penzijní spoření nebo penzijní připojištění byl navýšen o 100 Kč/měsíc**, v roce 2022 tak bude tento příspěvek zaměstnavatele činit 1400 Kč/měsíc a bude dále v letech 2023 a následujících podobu platnosti nové KS každoročně navyšován nejméně o 100 Kč/měsíc,



- **výše příspěvku na dětskou rekreaci** v době hlavních (letních) prázdnin je **navýšena na 240 Kč na den**, tj. maximálně na 15 dnů 3600 Kč,
- **výše hodnoty poskytovaných volnočasových poukázek** zůstává totožná jako v současné KS, tj. je stanovena na částku **4000 Kč/rok**,
- **hodnota poukázek poskytovaných zaměstnancům na stravování** zůstává totožná jako v současné KS, tj. **110 Kč, z toho 55 Kč poskytne zaměstnavatel a 55 Kč hradí zaměstnanec**,
- **pracovní volno s náhradou mzdy, takzvané „sick days“**, zůstává v rozsahu **nejvýše 3 pracovních dní za kalendářní rok** (nově na toto volno nemají nárok zaměstnanci účastníci se základního kurzu a školení pro získávání kvalifikace nezbytné pro řádný výkon sjednané práce),

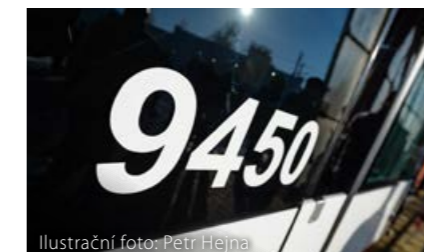
Zaměstnavatel garantuje, že průměrná mzda v roce 2022 a v jednotlivých letech následujících nepoklesne za srovnatelných podmínek v žádné ze statisticky sledovaných kategorií pod úroveň dosaženou v předchozím roce.

- **výměra dovolené za kalendářní rok všech zaměstnanců v pracovním poměru zůstává totožná jako v současné KS, tedy pět týdnů** v kalendářním roce. ■

CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI



Foto: Zdeněk Bek



Ilustrační foto: Petr Hejna

„V případě prvních autobusů SOR typové řady NB 12 se jedná o jejich fyzický stav, kdy by bez větších investic nebylo možné tyto vozy udržet na potřebné technické úrovni. Výrobce u této typové řady deklaroval životnost dvanáct let, která byla dosažena. (...) Vytěžením těchto vozů získáme díly, které pak můžeme využít u dalších, které budou nadále provozovány. V daném kontextu je třeba rovněž pracovat s obnovou vozového parku, respektive náhradou vyřazovaných vozů za nové, využitelnosti dané kategorie v rámci aktuálních potřeb objednatelů přepravních služeb, opravárenskou kapacitou, případně také s parkovacími možnostmi jednotlivých garáží.“

upřesnila tisková mluvčí DPP Aneta Řehková, proč došlo k vyřazení prvních pěti vozů autobusů SOR NB 12. Poslední autobus tohoto typu dorazil do DPP v prosinci minulého roku pod ev. č. 4100.

9. 11. 2021 – deník Metro



Reprofoto: CNN Prima News

„Pomalou jsem předjížděl, kouknul jsem se, co tam dělá, protože to vypadalo, že si tam hraje s telefonem. Byl u toho zkrucený, tak jsem zastavil a šel jsem se na něj podívat.“

vedl Arnošt Kolman, řidič tramvaje ze strašnické vozovny, který zachránil život řidiči, který zkolaboval na Štěrboholské spoje. Za tento odvážný čin byl odměněn titulem Gentleman silnic.

3. 11. 2021 – CNN Prima News

„Budeme připravovat veřejnou zakázku na příští rok. V Národním plánu obnovy je 1,18 miliardy korun na nákup nových tramvají. Musí jich být minimálně dvacet.“

naznačil generální ředitel Petr Witowski, jak by mohl DPP využít prostředky z Národního plánu obnovy. Dosud největším nákupem bylo 250 tramvají Škoda 15T za 19 miliard korun. Poslední vůz tohoto typu byl předán 4. února 2019 (ev. č. 9450).

24. 11. 2021 – Lidové noviny



Foto: Zdeněk Bek

„Uliční síť v těch místech opravdu neumožňuje nějakou efektivní náhradní dopravu. (...) Cestující metrem C od jihu, kteří budou cestovat do okolí Florence, budou moci vystoupit na hlavním nádraží a tramvají popojet blíž ke svým cílům. A stejně tak cestující z prostoru okolo Florence směřující na sever budou moci tramvají jet směrem ke stanicí linky C Vltavská a pokračovat dál metrem.“

popsal Miroslav Penc, vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje, důvod náhradní tramvajové dopravy do Opletalovy ulice. Stanice metra C Florenc bude příští rok o některých víkendech uzavřena z důvodu její rekonstrukce.

22. 11. 2021 – idnes.cz

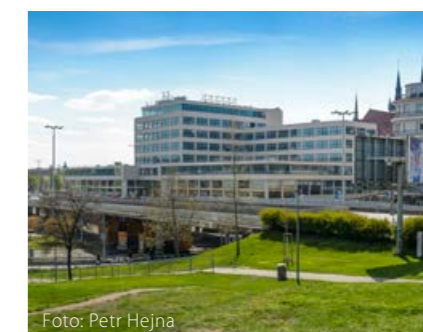


Foto: Petr Hejna

„Prosklená stěna s dvojitým sklem byla na svou dobu velmi pokroková a dnešním návoslovím bychom ji mohli nazvat inteligentní fasádou. Funguje jako topení a klimatizace zároveň, v zimě se do ní vhná teplý vzduch a v létě studený. Prohřívá a ochlazuje dům, což je také důvod, proč i když na schodišti není ani jeden radiátor, je tu teď příjemná klima. (...) Světlo bylo v budově zásadní. Ono to vychází z ideálů první republiky, které se ale táhnou až k antice. Je to o harmonii člověka – těla a mysli a sounáležitosti s přírodou. Jsou to ideály, které u nás hájili lidé jako Tyrš a sokolské hnutí. Komplexní pohled na svět, který generovaly prvorepublikové intelektuální spolky, se pak přenášel i do architektury.“

vedl Marek Tichý, architekt, který je podepsaný pod rekonstrukci bývalého sídla Elektrických podniků u stanice metra Vltavská. Budova získala ocenění Stavba roku 2021 i cenu Národního památkového ústavu.

1. 12. 2021 – aktualne.cz



Reprofoto: Youtube Království Železnic

„Máme již simulátor tramvaje, autobusu a motorového vozu 810 a metro vhodně doplní naši nabídku.“

pochlubil se Rudolf Pospíšil, tiskový mluvčí z Království železnic, které zakoupilo dva vozy pražského metra v ostravských Vítkovicích. Přeprava vozů vedla přes Olomouc, Kolín a Všetaty. Jednání o odkoupení vozů metra trvala přibližně čtyři roky.

9. 11. 2021 – zdopravy.cz

Text a foto: Filip Jiřík



PRVNÍ SOUPRAVA EXPRAŽSKÝCH VOZŮ. V MÍSTNÍCH DÍLNÁCH BYLA VYBAVENA NOVÝM BAREVNÝM TRANSPARENTEM

Při rozhodování o budoucnosti tramvajové flotily v Praze bylo rozhodnuto, že vozy T6A5 jsou již neperspektivní, a proto došlo k ukončení jejich provozu, který nastal v sobotu 26. června 2021. Bližší informace o strategii k vozovému parku tramvají byly zveřejněny v dubnovém DP kontaktu na stranách 8–11.

Ojeté tramvaje T6A5 z Prahy byly do Sofie dodány v několika várkách postupně od léta 2016 do konce roku 2020 v celkové počtu 57 kusů. Postupně bylo zprovozněno 28 souprav, jeden jediný vůz byl cíleně pořízen na náhradní díly a nejezdí.

Na podzim 2021 již jejich domovské depo Iskar vypravovalo téměř výhradně tramvaje modelové řady T6 – vozy T6A5 z Prahy na linku 22 a původní T6B5 na linku 20. Jediné výjimky na normálním rozchodu tvoří několik obousměrných tramvají Duewag GT8 na lince č. 23 zakončené úvratí a vyjímečně dosluhující poslední soupravy T4D+B4D z Lipska na lince 22. Na několika snímcích z konce září 2021 se můžeme podívat na to, jak se pražským tramvajím T6A5 v Sofii daří.

DRUHÝ ŽIVOT TRAMVAJÍ T6A5 V SOFII

PŘESTOŽE K SOFII PATŘÍ JIŽ 120 LET TRAMVAJE NA ÚZKÉM ROZCHODU, NALEZNE ME ZDE I ČÁST TRATÍ A JEDNU VOZOVNU S NORMÁLNÍM ROZCHODEM. PŘÁVĚ ZDE NACHÁZEJÍ ÚTOČIŠTĚ PRO DALŠÍ PROVOZ JIŽ PÁTÝM ROKEM VYŘAZENÉ TRAMVAJE T6A5 Z PRAHY.

Hlavní město Sofie je jediným tramvajovým provozem v Bulharsku. V 80. letech minulého století zde byla zahájena výstavba dvou nových tratí do sídlištních a průmyslových oblastí města. Nové tratě byly nezvykle na normálním rozchodu 1435 mm na rozdíl od zbytku sítě provozované od roku 1901 do dnes na úzkém rozchodu.

Smělé plány nových tratí i změn rozchodu stávajících byly v 90. letech opuštěny a nahrazeny výstavbou metra, avšak zůstaly po nich dvě kapacitní tratě linek 20 a 22 vedené z centra města směrem na východ, v poslední době doplněné krátkou linkou č. 23.

Tramvaje na rozchodu 1435 mm vyjely v Sofii v roce 1987, jednalo se o článkové vozy místní proveniencí označené T6MD-1000. O dva roky později flotilu posílilo 37 ks československých tramvají T6B5 z ČKD Praha. Zatímco vozy T6B5 jezdí dodnes, místní vozy se udržely v provozu jen několik let a byly nahrazeny nejprve ojetými vozy Duewag z Bonnu a následně soupravami T4D+B4D z Lipska.

Když se v roce 2016 naskytl možnost za dosluhující ojeté vozy z Německa pořídit tramvaje T6A5 z Prahy, jednalo se pro Sofii o poměrně jasnou volbu. Pražské tramvaje sice byly prodávány ve stáří více než třicet let a již za tu dobu nasbíraly mnoho šrámů, ale roz-

hodně byly v lepším stavu než výrazně starší ojetiny z Německa, které měly nahradit.

Dalším důvodem pro pořízení tramvají T6A5 do Sofie byla existence podobných vozů v tamním vozovém parku. Jednalo se zejména o tramvaje T6B5, tradičně jezdící na normálněrozchodné lince 20. Díky nim mají v depu Iskar mnoho zkušeností s elektrickou výzbrojí TV3 i dalšími technologickými celky tramvají z ČKD Praha. Rozdíl mezi vozy T6A5 a T6B5 je v tvaru čel a vzdálenosti otočných čepů podvozků, vozy T6B5 tak mají větší průjezdný profil, známý v Praze z tramvají typu KT8D5.

Pro úplnost dodejme, že tramvaje typu T6 potkáme v Sofii i na úzkém rozchodu 1009 mm. Jedná se o tramvaje typu T6A2 z roku 1990 a T6A2SF z roku 1999. Tyto vozy jsou na první pohled odlišné svojí šířkou pouhých 2200 mm (tedy o 300 mm méně, než tramvaje T6A5 a T6B5).



EXPRAŽSKÉ VOZY ODAVENÉ VE VOZOVNĚ ISKAR



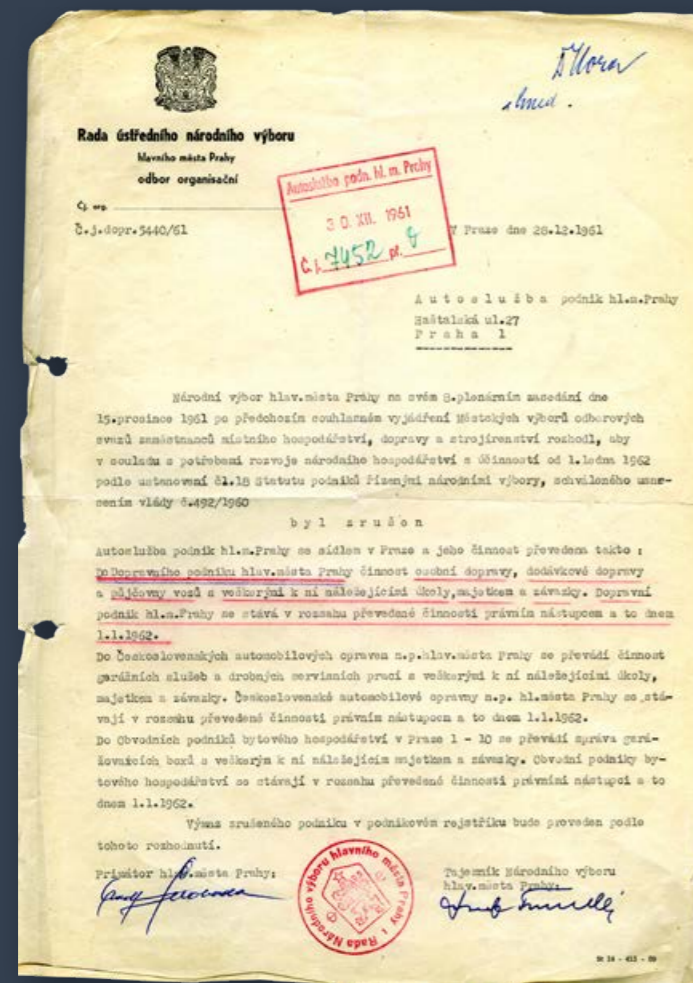
SETKÁNÍ S TYPY T6A2, KTERÝ JEDE NA LINCĚ 11 NA ÚZKÉM ROZCHODU

Text: Pavel Fojtík
 Obrazové podklady: Archiv DPP a Václav Lídla

HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

ŠEDESÁTÁ LÉTA NASTUPUJÍ

„Dobrý den, s velkým zájmem pročítám časopis DP kontakt. Myslím, že mám fotografii, která by se hodila do oddílu historie. Je jí příložený snímek Revoluční ulice, pořízený při zkoušce fotoaparátu Flexaret v prosinci 1961.“ Tento e-mail nám nedávno přišel od pana Václava Lídla. „Jedná se o jeden z mých prvních fotografických pokusů. Zástavba zůstala, ale mnoho dalšího zmizelo v propadlišti dějin (nepočítaje muzejní provoz). Motorový vůz Ponorka s vlečákem Krasin, auta Škoda 1201STW, Škoda 1200 (tzv. Sedan), slavná kavárna Vltava a konečně i dlážděná vozovka.“ Od pořízení fotografie právě uplynulo 60 roků.



TAXÍKY DO DOPRAVNÍHO PODNIKU

Před šedesáti lety, 15. prosince 1961, rozhodlo plenární zasedání Národního výboru hlavního města Prahy, že s účinností od 1. ledna 1961 ruší podnik *Autoslužba podnik hl. m. Prahy* a jeho činnost delimitoval do tří institucí. Provozování osobní a dodávkové dopravy (tj. osobní a nákladní taxi-sloužbu) a půjčovna automobilů byly převedeny do Dopravního podniku hlavního města Prahy. Další činnosti byly svěřeny *Československým automobilovým opravám n. p. hl. města Prahy* (opravy vozidel a garážní služby; mimochodem tak krkolomně je opravdu jméno podniku uvedeno) a Obvodním podnikům bytového hospodářství v Praze 1-10 (správa garážovacích boxů). Příslušná listina byla vydána čtyři dny před koncem roku. Má klasický normalizovaný formát papíru A4.

TADY JEZDILY TRAMVAJE?

Obyčejná fotografie z Holešovic, pořízená 3. srpna 1981 na kinofilm Fomapan N21, nám o tramvajové dopravě neříká vlastně nic. Je to jedno z míst, kde bychom rádi fotografii tramvaje někdy viděli. Právě tady v ulici U Papírny (to je ta, co vede doprava) bývala od 18. července 1930 tramvajová konečná s názvem Na Zátorách. Ačkoliv tu koleje byly jen několik let, je jejich historie docela bohatá. Nejdříve tady obracela linka č. 8, kterou v roce 1932 vystřídala ve dne osmnáctka a v pozdních večerních hodinách dvanáctka. V roce 1933 byla odbočka prodloužena, aby se veškeré manipulace s vlečnými vozy odehrávaly mimo Plynární ulici. V lednu 1936 zdejší konečná oficiálně zanikla, ale patrně se tu nějaké úpravy uskutečnily již v listopadu 1935. Poněkud pitoreskní domek, třípodlažní dům za ním a všechny domy vlevo byly ještě v osmdesátých letech srovnány se zemí a dnes je tu parkoviště.



NA TRAMVAJ SE ČEKALO NEJEN „POD KONĚM“

Asi poznáte místo na fotografii. Je to před Národním muzeem. Dnes tudy projíždějí tisíce automobilů po tzv. severojižní magistrále. Mnoho z nás si pamatuje patrně tramvajovou zastávku Muzeum, jak jsme říkali „pod koněm“ či „pod ocasem“, která vzala zaskvě i s tratí v prosinci 1980. Od roku 1928 byla po mnoho let zastávka také v místech na snímku. Byla určena v levostranném provozu pro směr na Václavské náměstí. Vpravo vykukuje budova peněžní burzy (dnes nová budova Národního muzea), dokončená v roce 1938. Ta nám proto pomáhá snímek časově zařadit na přelom let 1938-1939. Originální negativ je skleněná deska o rozměru 10 x 15 cm.

ŠVAŘOVÁNÍ KOLEJÍ V METRU

Velkoformátový diapozitiv o rozměru 5,5 x 5,5 cm nám připomíná, jak vypadalo švařování kolejnic v tunelech pražského metra švařovacím vozem K 355 PT od rakouské firmy Plasser & Theurer. Vůz obdržel tehdejší DP-Metro v roce 1977 a jeho práce začala na trati A ve vznikající stanici Leninova, dnes Dejvická. Později se od švařování kolejnic v tunelech odstoupilo a zařízení se používalo v depu, kde se kolejnice švařovaly do stometrových pásů, které se pak pracovními vlaky převážely na místo určení. Dnes už je v DPP tento švařovací vůz minulostí, ale nadále slouží na železnici.



Text: Jan Šurovský



FOTOGRAFIE IVO ŠTECHY ZE SLAVNOSTNÍHO ZAHÁJENÍ PROVOZU NA NOVÉ TRATI Z OHRADY NA PALMOVKU Z 22. 11. 1990 UKAZUJE, JAK BYLO NEVLÍDNO. PŘESTO V DEŠTI NA POSLEDNÍ CHVÍLI STAVITELÉ STRÍKALI PŘECHOD PRO CHODCE, KTERÝ JIŽ TEN DEN ODPOLEDNE NEBYL VIDĚT. DALŠÍ KAŇKOU BYL FAKT, ŽE PO PRŮJEZDU SLAVNOSTNÍ SOUPRAVY HNED NASTALA VÝLUKA PRO DOKONČENÍ A TRAMVAJE V ROZPORU S INFORMACEMI VYJELY AŽ DALŠÍ DEN

JAK STAVĚLI NOVÉ TRAMVAJOVÉ TRATĚ NAŠI PŘEDCHŮDCI?

V SOUČASNÉ DOBĚ SE NACHÁZÍME V ÉŘE NOVÝCH TRAMVAJOVÝCH TRATÍ. V TÉ SOUVISLOSTI SE OBJEVUJÍ VÍCE ČI MĚNĚ PŘESNÉ INFORMACE O TOM, JAK SE STAVĚLY TRAMVAJOVÉ TRATĚ DŘÍVE. POJĎME SE NYNÍ PODÍVAT DO STARÝCH STATISTIK.

Průběžný rozvoj tramvajové sítě ustrnul druhou světovou válkou. Poté, co skončila, se podařilo realizovat řadu kratších tratí a obratů, tedy např. Vozovna Motol – Motol (úvrat), Vozovna Vokovice – Divoká Šárka, Nové Strašnice – Černokostecká (nově přejmenováno na Limuzská – Nové Strašnice), Chodovská – Záběhlice, ulice Na Florenci, smyčky Podbaba, Střelnická (nyní Březiněveská), Dlabačov, Královka, Vápenka (Vozovna Žižkov), Lihovar, Radošovická, Kotlářka, Spojovací a možná i další. Poslední novou smyčkou této éry byly Hlubočepy (občas nazývané Perkutov) otevřené 8. prosince 1962.

Od úvratí ke smyčkám aneb Poválečné tratě

Důvodem budování většího počtu nových smyček místo původních úvratí v poválečném období byla nová tendence dodávek jednosměrných vozů, která byla zahájena již jednosměrnými vozy „Ponorka“ z let 1936–1942 a „Mevro“ z roku 1948. Trvalá potřeba smyček byla potvrzena zejména plánem výroby jednosměrných tramvají koncepce PCC v závodě Tatra Smíchov, odkud bylo do Prahy dodáno v padesátých letech 133 vozů typu T1 (později značeny T1) a ná-

trati na Bělohorské ulici po Vypich (vč. nově lokalizované smyčky) a z Podolí do Braníka i s prodloužením z Ledáren k Nádraží Braník.

Pak už se nové tratě příliš nestavěly, protože se hodně rekonstruovalo. O tomto procesu šedesátých let informoval DP kontakt v únoru 2011. Součástí rekonstrukcí byla i zásadní přestavba trati Vítězné náměstí – Divoká Šárka, spojená s přeložkou, realizovaná v letech 1966 a 1967. Výsledkem byla supermoderní Leninova, nyní Evropská ulice. Podobně obsáhlý proces byl i v oblasti Pankrác, který souvisel i s projektem podpovrchové tramvaje. O tomto tématu DP kontakt v posledních dobách rovněž velmi podrobně informoval.

Do Ústředních dílen, Ďáblic i Lehovce

Dne 2. května 1967 byl zahájen provoz po nové tramvajové trati od smyčky Černokostecká po Ústřední dílny DP. Tato trať musela vzniknout, protože jinak by se tramvaje do nové opravy tramvají nedostaly. Význam této tratě až do dnešních dnů je především pro frekvenci do přilehlých průmyslových závodů.

K dalším novostavbám uvedme i data. 29. července 1968 byl zahájen provoz na nové tramvajové trati v ulici Na Moráni. Lze ji řadit

i do skupiny přeložek, protože její realizace vytvořila předpoklad pro následné zrušení trati v Resslerově ulici. Zároveň se jednalo o obnovení již dříve zrušené tratě, jejíž zrušení bylo schváleno v roce 1909.

V době, která tramvajím opravdu nepřála, byl 3. ledna 1971 zahájen provoz na nové tramvajové trati Kobylisy – Sídliště Ďáblice. Opravdovou novinkou byl tunel pod křižovatkou Střelnická – Ďáblická – Vysočanská a fakt, že trať vedla do nového sídliště.

Další novostavbou, rovněž do sídliště, byla trať Hloubětín – Černý Most (dnes Starý Hloubětín – Lehovec). Otevřena byla 30. června 1976. Šlo o dobu, kdy se tratě spíše jedna za druhou rušily, v lepším případě se realizovaly přeložky. Největší takovou přeložkou byla trať Trojská – Partyzánská, jejímuž vzniku se DP kontakt rovněž několikrát věnoval. Provoz na ní byl zahájen 5. května 1977.

Nejprve Nádraží Hostivař, pak Řepy

Po dlouhých letech útlumu a rušení tratí se začátkem 80. let v reakci na ropné šoky začala karta obracet a začalo se hovořit o nerušení tramvají jako systému, později se postupně dařilo tratě určené na zrušení zase prohlásit za perspektivní (např. Vinohradská, Korunní,



JEŠTĚ JEDNOU AKCE Z 22. 11. 1990, TENTOKRÁT NA DIAPOZITIVU JANA ŠUROVSKÉHO

sladěné po tři desetiletí v různých modifikacích téměř 1200 tramvají typu T3.

Po válce došlo i na větší tratě, a to od dnešní Vysočanské do Nového Hloubětína včetně Kbelské a nové vozovny Hloubětín. Další velkou tratí byla Vojenská nemocnice – Petřiny a zejména trať Zahradní Město – Hostivař (smyčka byla na dnešní Hostivařské). Padesátá léta přinesla i zcela zásadní přestavbu



PŘÍŠEL 26. KVĚTEN 1995 A S NÍM ZAHÁJENÍ PROVOZU DO MODŘAN. PRVNÍ VŮZ T6A5 EV. Č. 8601 TEHDY BYL JEŠTĚ NEPROVOZUSCHOPNÝ, A TAK JEJ PŘIVLEKLA TYRISTORKA T3M EV. Č. 8081 A PO UKONČENÍ SLAVNOSTI JEJ ODVLEKLA ZPĚT. CELKOVÁ ORGANIZACE ZAHAJOVACÍHO CEREMONIÁLU BYLA KRAJNĚ BIZARNÍ FOTO: JAN ŠUROVSKÝ

Nádražní či Sokolovská) a v denním tisku se objevoval seznam plánů na rozvoj.

Postupně se dokonce plány začaly realizovat a 26. října 1988 byl zahájen provoz na první nové tramvajové trati této éry, a to Motol – Řepy. Denní tisk tehdy informoval, že jde o první novostavbu po 11 letech, ale nebyla to pravda.

Ano, již předtím se realizovala řada přeložek (vesměs kontraproduktivních, protože odálily tramvaje od svých cestujících) na Spořilově, v Braníku a Novém Hlobětíně. Ale to byly přeložky, navíc motivované stavbami pro IAD. Autoři novinových článků zapomněli především na skutečné prodloužení zprovozněné 4. října 1982, a to Hostivařská – Nádraží Hostivař. To byla opravdová novostavba.

Po listopadu 1989 zásadní: Modřany a Barrandov

Rozvoj pokračoval: 23. listopadu 1990 trať Ohrada – Palmovka včetně ulic Na Žertvách a U Balabanky. Mimochodem, právě trať Ohrada – Palmovka podstoupí v nadcházejícím období zásadní rekonstrukci mostní estakády, protože, ač řada z nás vnímá tuto estakádu jako zánovní, pravda je nemilosrdná a most je již 31 let v provozu.

Po listopadové revoluci z celkem pochopitelných důvodů přišla v oblasti staveb nových tratí značná stagnace, ale 26. května 1995 byla otevřena trať Braník – Modřany, která svou délkou a rozsahem provozu nepochybně přinesla obrovský skok, který patrně nikdy



PRVNÍ LISTOPADOVÝ DEN ROKU 2003 NA BARRANDOV JEZDILY NEZVYKLÉ TRÍVOZOVÉ SOUPRAVY PRACOVNÍM LINKOVÝM ČÍSLEM 77. JEDNALO SE O ZKUŠEBNÍ JÍZDY, PROVOZ BYL ZAHÁJEN 28. LISTOPADU
FOTO: PAVEL FOJTÍK

už v jedné etapě nebude moci být překonán. Dne 21. prosince 1998 byl zahájen provoz v nové smyčce Smíchovské nádraží, tedy po 20 letech od zrušení předchozí smyčky.

Poslední velká tramvajová trať Hlubočepy – Barrandov zahájila svůj provoz 28. listopadu 2003 a jednalo se bezpochyby o nejojedinejší dílo v historii tramvajových tratí. Právě k ní se vážou různé citace, kdy naposledy vznikla nějaká nová trať. Mlyně připomínaný rok 2001 se váže k přestavbě smyčky Hlubočepy, kde bylo založeno odbočení na Barrandov. Napojení budoucí trati vzniklo v předsti-

hu proto, že v důsledku stavby Zličovského tunelu nejezdily dlouhodobě tramvaje ani do Hlubočep.

Nicméně trať na Barrandov nebyla poslední. Dne 4. října 2008 byl zahájen provoz na nové tramvajové trati Laurová – Radlická. Tato cca kilometrová trať je plnohodnotnou novostavbou se třemi páry nových zastávek, protože původní zastávka Laurová byla přesunuta blíže ke Křížové pod novým názvem Braunova. Také je třeba upřesnit, že se v tomto případě nejedná „pouze“ o obnovu dříve zrušené trati. Původní trať do Radlic (zrušená v roce 1983) končila na úrovni dnešních zastávek Škola Radlice a navíc byla v poměrně podstatné délce jednokolejná. Tedy přesnější definice by byla: obnovení zrušené tratě, její zdvoukolejnění a podstatné prodloužení.

Nová trať tak nejen obnovila léta chybějící dopravní obsluhu lokality u zastávky Škola Radlice, ale také zajistila obsluhu rozvíjející se lokality u metra Radlická, kde vznikl nový kancelářský komplex a tramvajová trať přinesla jiné směrové možnosti než metro, což brzy potvrdilo využití tramvajové linky č. 7. Důležité je připomenout, že právě trať na Laurovou byla dlouhá léta prohlašována za neperspektivní a reálně hrozil její zánik ještě počátkem tisíciletí.

Podbaba a pak dlouho nic

Ale ani to není všechno, dne 1. září 2011 byl zahájen pravidelný provoz na nové tramvajové trati k (tehdy budoucímu) Nádraží Podbaba.



PROVOZ NA TT K DNEŠNÍMU NÁDRAŽÍ PODBABA BYL ZAHÁJEN 31. SRPNA 2011. SLAVNOSTNÍ VLAK PŘEDSTAVOVALA TEHDY NOVÁ TRAMVAJ 15T EV. Č. 9225 ŘÍZENÁ LUCIÍ KUČEROVOU
FOTO: MICHAL VÁNA



NA SNÍMKU ZDEŇKA BEKA Z 15. PROSINCE 2021 JE VIDĚT, ŽE VÝSTAVBA TRATĚ DO HOLYNĚ POSTUPUJE RUKU V RUCI S NOVOU VÝSTAVBOU. BRZY SE TU OBJEVÍ DALŠÍ DOMY A TENTO POHLED JIŽ NEBUDE MOŽNÝ. NA MENŠÍM SNÍMKU JE ZACHYČEN OPAČNÝ SMĚR DO ÚVRATĚ HOLYNĚ. Z NÍ BUDEME ČASEM POKRÁČOVAT AŽ DO SLIVENCE

- **smyčka Depo Hostivař** (stavba bude zahájena na jaře 2022),
- **TT Divoká Šárka – Dědinská**, zvaná též Dědina (probíhá proces výběru zhotovitele),
- **TT Václavské náměstí** (zahajuje se řízení ke společnému povolení),
- **nová vozovna Hlobětín** (od roku 2016 postupně zajištěn kompletní povolovací proces, předpoklad zahájení stavby na jaře 2022).

I v tomto případě se jedná o jasnou novostavbu, neboť zde tramvaje v minulosti nejezdily.

Další novostavby jsou v současné době většinou spojeny s osobou Filipa Jiříka, který se plánuje nových tratí věnoval v jedné z pražských projekčních kanceláří od roku 2004. Jako projektant stál například u nového vratného oblouku do smyčky Florenc (Těšnov), realizovaného v roce 2016, či u mnoha uvažovaných nových tratí včetně koncepce aktuálně připravované podoby tramvajové trati na Dědinu.

Po přestupu z projekce do DPP se Filip Jiřík stal projektovým manažerem rozvoje tram-

vajové sítě, kdy se zabývá přípravou nových tramvajových tratí (následnou realizaci již zajišťují specializovaní projektoví manažeři v rámci odboru Investice – Povrch) a výsledky jsou již znát, přestože povolovací procesy nových staveb jsou v naší zemi stále zbytečně komplikované. Telegraficky si některé připomeňme:

- **odstavné kolejiště v areálu Opravy tramvajů**, kde je nyní dislokována vozovna Hlobětín (realizováno 2019),
- **smyčka Zahradní Město** (zprovozněna v září 2021),
- **TT Modřany – Libuš** (stavba bude zahájena na jaře 2022),

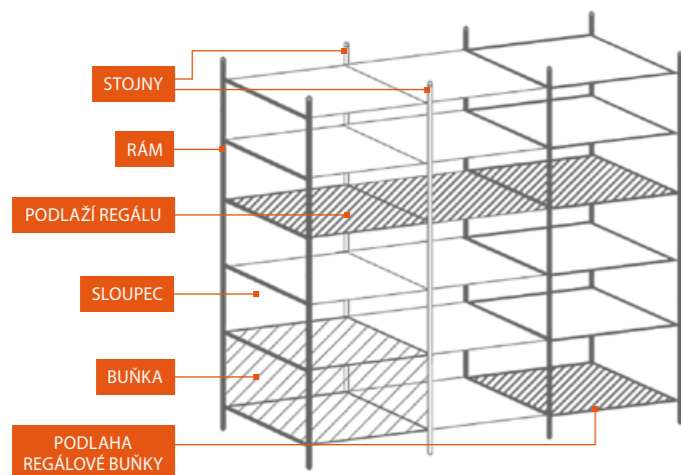
Jiné novostavby zajišťují další kolegové, například trati Barrandov – Holyně se ujal Daniel Veverka. Menší stavby, jako byla trať na Pankrác a odstavné koleje v Opletalově ulici, byly či jsou v gesci JDCT. Práci dalších kolegů, zejména pak z odboru Investice – Povrch představí DP kontakt v příštích číslech.

Věříme, že zamýšlený rozvoj budeme krůček po krůčku skutečně realizovat a nebude docházet k výpadkům a revokacím těchto smělých plánů naplňujících naše očekávání z pohledu zvyšování kvality našich služeb či z pohledu zlepšování životního prostředí v Praze.



DOBŘÍ POMOCNÍK S VELKÝM RIZIKEM

REGÁLY – CELKEM BĚŽNÁ VĚC, SE KTEROU SE MŮŽEME SETKAT V DEPECH, VOZOVNÁCH, GARÁŽÍCH, SKLADECH, ALE I V ADMINISTRATIVNÍCH BUDOVÁCH. PŘI PROVĚRKÁCH BOZP BÝVÁ OVŠEM TĚMA REGÁLY PŘEDMĚTEM NĚKTERÝCH NEDOSTATKŮ. PODÍVEJME SE TEDY NA NĚKTERÉ POVINNOSTI PŘI JEJICH POUŽÍVÁNÍ A TŘEBA TÍM PŘEDEJDEME BUDOUCÍM DISKUSÍM U PROVĚREK.



Regál č. 1	
Nosnost buňky	kg
Počet buněk ve sloupci	
Počet sloupců	
Celková nosnost	kg

VZOR ŠTÍTKU K OZNAČENÍ NOSNOSTI REGÁLU

Regály jsou zařízení, která slouží k ukládání zásob materiálů, zboží a jsou jedním ze základních prostředků používaných v logistice. Zaskladňování do regálů a vyskladňování z nich lze provádět ručně nebo pomocí manipulačních zařízení (vysokozdvíhací a nízkozdvíhací manipulační ruční nebo motorové vozíky a regálové zakladače).

Při nesprávné obsluze a při nedodržení bezpečnostních zásad představují regály značné riziko. Je povinností všech zaměstnanců brát identifikovaná rizika v potaz při všech svých pracovních činnostech. Rizika při provozu regálů se dají rozdělit na dvě hlavní kategorie. První představuje nejzávažnější riziko, a to je **ztráta stability** a následně zřícení regálu z různých příčin, což zpravidla vede k materiálním škodám, ale také může vést k velmi vážným pracovním úrazům. Stabilita regálu může být narušena např. naražením vysokozdvíhacího vozíku do stojiny regálu, přetížením regálu (především v jeho horních podlažích), nerovnoměrným zatěžováním regálu a neodborným zásahem do konstrukce regálu. Druhá kategorie identifikovaného rizika při provozu regálů je **pád materiálu z regálové buňky** a následně zasažení osoby.

Častým případem také je, že chybí na regálech štítek s nosností nebo jsou na nich umístěny dva štítky s protichůdnými parametry. Zaměstnanec pak neví, jakým nejvyšším dovoleným způsobem lze regálovou buňku zatížit. U regálů se nosnost stanoví dle pokynu výrobce. Nosnost regálové buňky a regálového sloupce musí být vyznačena trvanlivě a čitelně na viditelném místě. Nosnosti buňky a nosnosti regálového sloupce je nutno označovat i u přestavitelných regálů, kde lze měnit rozteče podlaží či polic regálových buněk, a tím jejich velikost. Vzor štítku s nosností je k dispozici ke stažení na intranetových stránkách oddělení 600130 BOZP.

S bezpečným technickým stavem regálů souvisí **správné zatěžování a ukládání břemen**. Do regálů lze zakládat jen takové manipulační jednotky, pro které jsou regálové jednotky určeny. Zakládání jednotky musí být stabilní bez mechanického poškození. Při užívání regálů je nutno dbát na správné a rovnoměrné ukládání materiálu. Těžší materiál se ukládá do spodních částí regálů a ten, který se často přemísťuje, se umístí pokud možno co nejbližší výdeje. Břemeno se musí ukládat na podlahu (podlaží) regálu správným způsobem (na širší plochu).

Zaměstnanci ve skladu musí být instruováni o podmínkách provozu regálu majících vliv na bezpečnost regálů a bezpečnost osob ve skladu. **Nosnost regálové buňky a regálového sloupce nesmí být překročena.** Na regály je zakázáno lézt nebo do nich vstupovat (s výjimkou jejich montáže a údržby, kdy musí být příslušný regál dostatečně stabilizován vzpěrami).

Častým případem v praxi je, že nelze dohledat dokumentaci výrobce ohledně nosnosti regálu. Pojďme si tedy závěrem říct, jakým způsobem postupovat, abychom byli v souladu s legislativou. První možností je statickým výpočtem, kdy se propočít nosnosti provede s ohledem na skutečný technický stav regálů. Druhou možností je zkušenostním odhadem potvrzeným zatěžovací zkouškou, kdy se při odhadu nosnosti vychází z nosnosti obdobných typů regálů uvedených v technické literatuře, katalogích, statických tabulkách apod.

Při stanovení nosnosti (regálových buněk, resp. sloupců) starších regálů bude nutno buď dodatečně provést statický výpočet, nebo stanovit nosnost policového regálu odborným odhadem doplněným zatěžovací zkouškou. ■

ZA ROMEEM A JULIÍ AUTOBUSEM, PŘÍŠTĚ I TROLEJBUSEM



VERONA, HLAVNÍ MĚSTO STEJNOJMENNÉ PROVINCE, JE ZNÁMÉ HISTORICKÉ MĚSTO PLNÉ KULTURY, UMĚNÍ A PAMÁTEK Z DOBY ŘÍMSKÉ A STŘEDOVĚKÉ. ANGLICKÝ DRAMATIK WILLIAM SHAKESPEARE DO NÍ ZASADIL DĚJ SVÉ SLAVNÉ TRAGÉDIE ROMEO A JULIE. OD ROKU 2000 JE HISTORICKÉ CENTRUM MĚSTA ZAŘAZENO NA SEZNAM UNESCO. VÍCE NEŽ NA HISTORII SE ALE POJĎME PODÍVAT NA SOUČASNOU MHD.



V současné době do tohoto italského města nevede žádné přímé letecké spojení z Prahy, ale není problém se sem dostat autobusem či vlakem třeba z Milána či Benátek. Pravděpodobně tak začne vaše cesta ve Veroně na hlavním nádraží (Porta Nuova), odkud se dostanete pohodlně do centra místními spoji, provozovanými lokálním dopravním podnikem ATV (Azienda trasporti Verona).

MHD ve Veroně je reprezentována pouze autobusy, jak městskými, tak i příměstskými. Denních linek jezdí celkem 19, z čehož tři linky jezdí každých 5 až 7 minut, nočních linek jezdí ve Veroně devět. Dále ATV provozuje celkem 77 příměstských linek. V přípravě je momentálně pro město velmi důležitý projekt, a to provoz trolejbusů, ve Veroně chce ATV provozovat celkem 4 trolejbusové linky, obsluhované 18metrovými vozy.

Dalším projektem, který ATV aktuálně připravuje, je přejmenování autobusových zastávek, aby byly pro uživatele celkově přívětivější. Součástí tohoto procesu je také proměna designu, zaměřeného na bezprostřednost, přehlednost a snadnou interakci s uživateli aplikace.

Aby toho nebylo málo, ATV pracuje i na nových systémech prodeje jízdenek. Již byla zprovozněna aplikace (Ticket Bus Verona) pro nákup jízdenek s QR kódy, ale také je v přípravě plánovač cest s automatickým výpočtem jízdného a platbami EMV (Europay, MasterCard, Visa). Místní dopravní podnik má za cíl být také součástí integrovaného systému jízdenek v regionu Veneto, čili aby zde platily stejné jízdenky na autobusy, sdílená kola, vlaky a lodě.

Jelikož se v regionu nachází známé a mezi turisty oblíbené jezero Lago di Garda, ATV se snaží od roku 2013 o zlepšení služeb k tomuto rekreačnímu místu (vyšší frekvence spojů, více linek, turistické linky, školení personálu, spolupráce s partnery) a zlepšení komunikace (nové mapy, brožury promoující služby). Výsledkem bylo zvýšení počtu turistů, pro porovnání v roce 2013 bylo zaznamenáno 307 000 turistů, v roce 2019 už to bylo 845 000 (vždy v období od května do října). Ročně ATV přepraví 30,7 mil. cestujících městskými spoji, 13,3 mil. příměstskými spoji. V současné době se počty přepravených osob pohybují na 50 až 60 %, než bylo zvykem před pandemií covid-19. ■

Text: Petra Jalovcová



VÁNOCE V POHYBU

V ČESKÝCH MĚSTECH UŽ JEZDÍ KRÁSNĚ ZDOBENÉ VÁNOČNÍ TRAMVAJE, AUTOBUSY A TROLEJBUSY. A TAK JSME SE PODÍVALI, JAK TO LETOS VYPADÁ S VÝZDOBOU MHD VE SVĚTĚ.

VANCOUVER

V kanadském Vancouveru začaly opět jezdit sobí autobusy. Každý z autobusů je pojmenován po devíti sobech, kteří řídí Santovy sáně: Dasher, Dancer, Prancer, Vixen, Comet, Cupid, Donner, Blitzen a Rudolph. Tisková mluvčí společnosti TransLink k výzdobě dodala: „Posledních 18 měsíců bylo neuvěřitelně náročných s pandemií, lesními požáry a záplavami, takže opravdu doufáme, že autobusy se sobími vozy v těchto těžkých časech přinesou lidem úsměv na tváři.“

Krom toho ale Reindeer Bus podporuje každoroční iniciativu Toys for Tots, která sbírá hračky a peněžní dary. To vše směřuje k distribuci rodinám s nízkými příjmy, které si nemohou dovézt dárky pro své děti.



Zdroj: dailyhive.com

MISKOLC

První adventní víkend vyjela na trasu zdobená tramvaj v maďarském městě Miskolc. Zvenčí již známá perníková chaloupka dostala u příležitosti jubilea deseti let zlaté zdobení.



Zdroj: miskolcsun.hu



Zdroj foto: Instagram/nordic.oslo

OSLO

V pátek 26. listopadu se vánočně rozsvítila tramvaj také v norském Oslu. Zahájení doprovázelo pěvecké vystoupení místních dětí.

LIEPĀJA

Spolu s rozsvícením vánoční výzdoby lotyšského města Liepāja vyjela v neděli 28. 11. speciální sváteční tramvaj zdobená LED diodami a obrovským trpasličím kloboukem.



Zdroj: irliepaja.lv

VE KTERÝCH DALŠÍCH MĚSTECH BYLA VÁNOČNÍ TRAMVAJ SPATŘENA?

AMSTERDAM

I letos se mohou cestující v Amsterdamu svézt vánoční tramvají sponzorovanou holandskou rozhlasovou stanicí.



Zdroj: Instagram/nickensimon.insta



Zdroj: facebook/Peter Eijkman



GRAZ, RAKOUSKO
Zdroj: Instagram/michaela_austria



BASILEJ, ŠVÝCARSKO
Zdroj: Instagram/bitter_loquat



CURYCH

Speciální vánoční tramvají se mohou svézt děti v Curychu. Cesta trvá asi 25 minut, během kterých dva andělé čtou dětem vánoční pohádky a zpívají vánoční písničky.



Zdroj: Instagram/vbzzuerilinie



BUDAPEŠŤ, MAĎARSKO
Zdroj: Instagram/ultimatebudapest

Foto: DPMUL – Jana Dvořáková



Nová ředitelka v Ústí nad Labem

Na základě usnesení rady statutárního města Ústí nad Labem a představenstva společnosti byla dnem 15. listopadu 2021 do čela podniku a zároveň i do představenstva společnosti zvolena Mgr. Ing. Simona Mohacsi, MBA, dosavadní náměstkyně výkonného ředitele společnosti pro ekonomii a obchod. Simona Mohacsi má dlouholeté zkušenosti na manažerské pozici ve vedení společnosti, kde působí od roku 2014, a je první ženou v čele DPMUL a dopravních podniků v ČR vůbec. Její předchůdce, Libor Turek, na funkci výkonného ředitele a člena představenstva ústeckého podniku rezignoval. V představenstvu společnosti působil v letech 2006 až 2012. V roce 2015 vyhrál výběrové řízení na místo výkonného ředitele DPMUL. Důvodem rezignace byl úspěch ve volbách do Poslanecké sněmovny, kde se chce maximálně věnovat práci poslance.



Foto: FB Technické muzeum Liberec

Boveraclub zachraňuje Pragovku

V rámci společné přeshraniční spolupráce „Historie průmyslu v Sasku a Čechách v zážitcích“ se v těchto dnech naplno rozjíždí renovace dalšího unikátu, historického autobusu Praga RND z roku 1947. Renovaci si vzala pod svá křídla firma Zliner a do konce roku 2022 by se vozidlo mělo stát exponátem libereckého Technického muzea s možností příležitostného provozu. Vozidlo bylo původně vyrobeno jako zubní ambulance, později došlo k přestavbě pro přepravu cestujících. Boveraclub vozidlo zakoupil od Zubnické muzeální železnice.

Plzeňské změny v tarifu

V červnu letošního roku schválila Rada města Plzně tarif na rok 2022 pouze s jednou výraznější úpravou. Dle systému plynulé valorizace nastaveného v roce 2015 dojde také v příštím roce k mírnému navýšení ceny předplatného jízdného, a to o 3,2 %, což je číslo odpovídající inflaci za rok 2020. Cestující se tímto způsobem vyhnou skokovému zdražení, ke kterému dochází v jiných městech, a mohou dopředu snadno odhadnout, jaké navýšení je čeká. Cena jednotlivého jízdného se nemění, neboť její úprava se řídí jinými pravidly než předplatné.

	365 dní (roční)	183 dnů (půlroční)	31 dnů (měsíční)
základní	4 252 Kč	2 460 Kč	520 Kč
zlevněné	2 126 Kč	1 230 Kč	260 Kč
přenosné	5 526 Kč	3 193 Kč	672 Kč

www.pmpdp.cz



Foto: FB DPMB

Zimní posila v Brně

Zaměstnanci brněnského dopravního podniku upravili starší trolejbus Škoda 14 Tr, který tak může nášet nemrznoucí směs na trolejové vedení. Servisní vůz vyjíždí do ulic již od roku 2015. Pro letošní rok přidal DPMB druhý trolejbus, díky kterému stihne podnik projet všechny tratě, a to rovnou za poloviční dobu. Na 10 km vozy spotřebují průměrně 1 litr nemrznoucí směsi. Kromě servisních vozů pomáhají noční námraze řešit i vybrané tramvaje, které vyjíždějí z vozoven ráno jako první. Jsou vybaveny speciální lištou, která případnou námrazu odstraní, aby mohly spoje vyrazit do ulic.

Laminátka v NTM

Stalo se již tradicí, že se v našem dopravním okénku zmiňujeme i o železnici. Národní technické muzeum získalo do svých sbírek unikátní prototyp šestinápravové elektrické lokomotivy S699.001 vyrobené v plzeňské Škodovce v roce 1963. Vozidlo bylo zakoupeno od Techmania Science Center, které po zhodnocení svých možností rozhodlo o prodeji. „Velká laminátka“ představuje průkopníka, který stojí na počátku vývoje střídavé elektrické trakce na našem území. Vedle svých rozměrových a výkonových superlativů je lokomotiva nesmírně cenná též pro svůj ikonický design, za který vděčí designérovi Otakarovi Diblíkovi, který pro stavbu skříňe lokomotivy použil tehdy nový a nepříliš vyzkoušený materiál – skelný laminát. Vozidlo bylo umístěno do Železničního depozitáře NTM v Chomutově, kde bude vystaveno pro návštěvníky. Pro úplnost naší informace je nutné dodat, že NTM vlastní ještě jednu „laminátku“, a to 230.022, která je umístěna v depozitáři od roku 2019.



Foto: www.muzeumtatra.cz

Tatrovácké muzeum otevřeno

V rekonstruované bývalé slévárně došlo 17. listopadu k otevření muzea nákladních automobilů Tatra v Kopřivnici. Na ploše více než 5000 m² se představuje sbírka 80 nákladních vozidel a podvozků značky Tatra. Nejstarší česká automobilka se může pochlubit i skutečnými unikáty, např. letištním tahačem Tatra 815 TPL nebo Tatro 138 ve verzi tahače. Zmínit musíme i nádherně zrekonstruovaný motorový vůz Slovenská strela, který je připravený k prohlídce v areálu muzea. Veškeré informace k návštěvě muzea naleznete na www.muzeumtatra.cz.

Vzhledem k proticovidovým opatřením doporučujeme sledovat webové stránky pořadatelů akcí.

Období Vánoc bývá z hlediska kulturních a společenských akcí poměrně specifickou dobou. Kromě každoročních výstav betlémů nebo nejrůznějších provedení a nastudování České mše vánoční Jakuba Jana Ryby se v době, kdy bývají rodiny s dětmi delší čas spolu, objevuje i více možností pro návštěvy akcí určených právě dětem.

DO DIVADLA ZA MAŠINKOU

Do této kategorie lze zařadit kupříkladu představení divadelní společnosti ProDivadlo **Nejlokomotivovější lokomotiva**. Unikátní zpracování Pohádek o mašinkách spisovatele Pavla Numanu se sedmi modely vlakových souprav, herci a marionetami se letos poprvé odehrává v prostorách ČVUT v Dejvicích. Přehled termínů, ve kterých na scéně ožívá příběh o tom, jak si nejvyšší pan železničář nechá u černokněžníka Zababy vyrobit tu největší, nejdražší a nejlokomotivovější lokomotivu na světě (a co se potom stane), lze najít na stránkách www.prodivadlo.cz. Uvádí se, že představení je interaktivní, trvá přibližně 50 minut a je vhodné pro děti od 3 do 12 let. Inzerovány jsou sice dva díly, ale nijak výrazně na sebe nenavazují, a je tedy možné navštívit s dětmi jakýkoliv z nich.



KUTILOVÉ V AKCI

Do 2. ledna 2022 je možné navštívit ve výstavních sálech v přízemí zámku Ctěnice výstavu nazvanou **Pat a Mat... a je to!** Duo legendárních nezníčetelných kutilů, jejichž snaha zpravidla vede ke zcela jiným výsledkům, než původně měla, se začalo objevovat v roce 1976 ve večerníkovém seriálu výtvarníka a karikaturisty Vladimíra Jiráňka a režiséra Lubomíra Beneše. Výstava se zaměřuje na



historii animovaných příhod, originální scény z natáčení, nechybí ani kino s projekcí filmu Pat a Mat ve filmu z roku 2016, animační dílna a různé hry pro hravější návštěvníky. Nakonec optimistická nálada neopouští téměř nikdy ani kutilskou dvojku, byť problémy, do nichž se vlastním přičiněním dostali, řešivají zpravidla tím nejméně očekávaným způsobem.

DÁT NA INSTINKT

Až do 27. března 2022 lze zavítat do historické budovy Uměleckoprůmyslového muzea na výstavu ke 125. výročí narození fotografa Josefa Sudka nazvanou **Josef Sudek / Otto Rothmayer: Návštěva u pana kouzelníka**. Výstava připomíná přátelství fotografa Josefa Sudka (1896–1976) a architekta Pražského hradu Otto Rothmayera (1892–1966). Těžištěm rozsáhlého výstavního souboru jsou světoznámé i nově připomenuté Sudkovy fotografie architektonických realizací na Pražském hradě, ale hlavně výběr z cyklů Procházka po kouzelné zahrádce a Vzpomínky. Oba vznikly u architektonické vily v Praze 6-Břevnově. Kolekcí doplňují ukázky Sudkových fotografií podle Rothmayerova návrhu a prototypy architektonického zahradního nábytku. Je zde zařazena i řada autentických předmětů a děl Sudkových a Rothmayerových přátel, pro které se břevnovská vila stala ve 40. až 60. letech místem setkávání a spolupráce. Výstava vznikla ve spolupráci s Muzeem hlavního města Prahy, které vilu Otto Rothmayera v ulici U Páté baterie 50 v Praze 6 v současné době spravuje. Mimochodem, na rekonstrukci vily se podílelo právě i Uměleckoprůmyslové muzeum.



ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději **do neděle 2. ledna 2022** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své 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 11/2021 zněla: **Historie MHD ve fotografii a dokumentech**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a tričkem „Nostalgie MHD“, stylovou rouškou s motivy MHD a výběrem výročních brožur areálů DPP odměněn: **Bohuslav Sosna**.

FOTO KVÍZ



KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Elektrobuses v Praze

Na počátku roku 2014 se v Praze představily za velkého zájmu veřejnosti dva vozy. Nejdříve to byl vůz (dokončení v tajence), jehož atraktivně vyhlížející dobíjení probíhalo během dne na Bořislavce pomocí pantografu z troleje instalované vedle měnirny Vokovice. Druhým vozem byl SOR EBN 8. Oba byly nasazeny na lince č. 216. V červnu 2015 byl veřejnosti představen elektrobuses SOR s elektrickou výzbrojí (dokončení v tajence). Vůz byl vybaven pantografem a dobíjecí místo bylo zřízeno v terminálu Želivského.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 2. ledna 2022** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – **posilovací hrazdu na zed'**, jeden z dalších vylosovaných 2 voucherů k návštěvě 7 pražských věží, další dva tričko s dopravní tematikou a drobné reklamní předměty.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 11/2021 zněla: **ústil doslova do polí**. Hlavní cenu – Autosmyčku Hot Wheels – získává: **Zuzana Jirovská**, voucher k návštěvě věží získávají: **Iveta Gruberová** a **Richard Matoušek**, tričko „Mazačka“ a drobné reklamní předměty získávají: **Roman Strejc** a **Jiří Louček**. Blahopřejeme.

Hlavní cena: Posilovací hrazda na zed'



Jak na nový, tak po celý. Pokud i vás zasáhla každoroční chuť začít od ledna cvičit, máme pro vás první pomůcku. Hrazda je skvělým pomocníkem při cestě za získáním a posílením svalů horní poloviny vašeho těla. Na zed' se připevní pomocí osmi šroubů. Nosnost hrazdy 250 kg.

NOVOROČNÍ
BONUS

VOUCHER NA 7 PRAŽSKÝCH VĚŽÍ
Jeden z dalších vylosovaných získá 2 poukazy k návštěvě 7 pražských věží.



HASIČSKÁ „LÍZA“ EXPONÁTEM MUZEA

V pátek 19. listopadu 2021 došlo ve Střešovicích k symbolickému předání prvního hasičského vozu do sbírek Muzea MHD. Exponátem se stala cisterna Hasičského záchranného sboru DPP značky Liaz, která sloužila převážně na požární stanici Zličín. Od roku 2004 byla v souvislosti s nákupem nových vozů přeznačena do zálohy. Zástavba vozidla je oproti původnímu stavu několikrát upravována tak, aby odpovídala potřebám a vybavenosti technickými prostředky.

V souvislosti s představením nového exponátu veřejnosti bylo možné si vůz až do neděle prohlédnout na dvoře vozovny. To se k vozu výjimečně přidala ještě další hasičská technika, a to v podobě vozidla Tatra 815 CAS 20 – 4 x 4 a v minulém čísle představeného kontejnerového nosiče Scania.



LIAZ 101.860 CAS K 25 – 4x4

- Rozměry (d x š x v): 7770 × 2500 × 3350 mm
- Maximální hmotnost: 16 000 kg
- Výkon motoru: 189 kW při 2050 ot./min.
- Nastavba: Karosa n. p., Vysoké Mýto
- Čerpací zařízení: odstředivé kombinované
- Výkon při tlaku 8 bar: 2500 l/min.
- Výkon při tlaku 16 bar: 1250 l/min.
- Nádrže na vodu / pěnidlo: 2500 litrů / 400 litrů
- Rok výroby: 1986



TEKOVÝ UDER	ŽLUTO- HNĚDÉ BARVIVO	MLADÉ HUSY	DOSTIHOVÁ DRÁHA U LONDÝNA	AMERICKÝ ATLET	SUROVÁ KYSELINA OLEJOVÁ	ANGL. HISTORICKÁ ZEŇE	NÁZEV HLÁSKY	ZŘEJMÉ	SITUACE	KLERIK NÍŽŠÍHO SVĚCENÍ	MATEŘSKÉ ZNAMENKO	TELEVIZNÍ NOVINY	ZN. ASTATU	TENISOVÉ PÁTKY	ZKRATKA EVROPSKÉ MĚNY	EVROPAN
NĚM. SIDLO										HVĚZDA V SOUVĚŽÍ ŠTÍRA						
ŠANCE				8. DEŇ MAVSKÉHO MĚSÍČE						KONČLO- VÝK						
HLAVNÍ MĚSTO BELGIE							ČÁST ZÍDKOVA				JINOTAJ		DRUHÝ KANEN		3. ČÁST TAJENKY	
	ANGL. HEZVÁBI	FRAŠKA					URČENÍ HODNOTY									
1. ČÁST TAJENKY		NÁŠ KOMIK								VYBĚJIT JMÉNO HEREČKY THURMA NOVÉ						KOL
RUSKÁ PŘEDLOŽKA			RUSKÝ SOUHLAS	ČISTICI PROSTRE- DEK		ČÁST UST	SPZ USTI NAD ORLÍMI		ZN. PLATNY		AFRICKÝ STÁT					
ZN. MRAZENÉHO KRÉMU					ANGL. ZKR. OTÁČEK ZA MIN.			ZN. TITANU			ZN. GERMANIA				ZN. IRIDIA	
SOPĚČNÝ OSTROV V INDOÉŠII					NADNAR. IT KORPORACE				ZN. MANGANU	JEDN. LÁTKOVÉHO MNOŽ.				FRANCOUZ. SKY ČLEN URČITY		SUROVÝ PARAFIN
	ANIC PRŮZKA KLIMY	ZN. VOLTAM. PERU	ALKYL				FR. BĀSER				STÁT V USA					
PATRIČIVÉ			RÍMSKÝ 49				POPEVEK				ZN. TERBIA					
ČESKÝ MATEMATIK						JMÉNO NOBISKÝCH KRÁLŮ					RADOVÁ ČÍSLOVKA					
						KALHOTY (OBEC.)										ANGL. VČELA
																PŮVAB (KNIŽ.)

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

Vybraná výročí pražské MHD roku 2022

- | | | |
|--------------|-----|--|
| 11. 1. 1992 | 30 | Zavedeny první příměstské autobusové linky DPP jako základ budoucí Pražské integrované dopravy (č. 351 do Hovorčovic a č. 352 do Ořechu) |
| 9. 2. 2007 | 15 | Vozovnou Vokovice byl poprvé vypraven do pravidelného provozu s cestujícími první vůz typu T3R.PLF ev. č. 8521 (s nízkopodlažní střední částí) |
| 17. 3. 1952 | 70 | Zahájení pravidelného provozu tramvají typu T I (T1) |
| 28. 4. 1912 | 110 | Výročí zahájení provozu vozovny Žižkov |
| 29. 6. 1997 | 25 | Ukončení provozu vozů metra typu Ečs |
| 12. 8. 2002 | 20 | Během povodní byla zaplavena velká část tratí a stanic pražského metra. Provoz byl obnovován postupně po náročných rekonstrukcích až do 22. března 2003 |
| 15. 8. 1982 | 40 | Provoz zahájila garáž Řepy |
| 1. 9. 1897 | 125 | Zahájily činnost Elektrické podniky královského hlavního města Prahy (na foto titulní stránka zakládací listiny), jejichž úkolem bylo provozovat mj. tramvajovou dopravu na území pražské aglomerace (přímý předchůdce Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti) |
| 1. 9. 1952 | 70 | Zřízeno učiliště DP Praha, dnešní SPŠD |
| 1. 10. 1992 | 30 | Dopravní podnik zahájil provoz na první speciální lince pro přepravu osob se sníženou pohyblivostí z Černého Mostu na náměstí Republiky |
| 16. 10. 1972 | 50 | Skončil provoz klasických trolejbusů v Praze |
| 21. 11. 1962 | 60 | Do pravidelného provozu poprvé nasazeny vozy T3 |
| 13. 12. 1932 | 90 | Zahájila provoz garáž Dejvice |



125 let

od založení Elektrických podniků
královského hlavního města Prahy



1897
2022



Foto: Petr Hejna

2022

01 leden	02 únor	03 březen	04 duben
3 10 17 24 31 4 11 18 25 5 12 19 26 6 13 20 27 7 14 21 28 1 8 15 22 29 2 9 16 23 30	7 14 21 28 1 8 15 22 2 9 16 23 3 10 17 24 4 11 18 25 5 12 19 26 6 13 20 27	7 14 21 28 1 8 15 22 29 2 9 16 23 30 3 10 17 24 31 4 11 18 25 5 12 19 26 6 13 20 27	4 11 18 25 5 12 19 26 6 13 20 27 7 14 21 28 1 8 15 22 29 2 9 16 23 30 3 10 17 24
05 květen	06 červen	07 červenec	08 srpen
2 9 16 23 30 3 10 17 24 31 4 11 18 25 5 12 19 26 6 13 20 27 7 14 21 28 1 8 15 22 29	6 13 20 27 7 14 21 28 1 8 15 22 29 2 9 16 23 30 3 10 17 24 4 11 18 25 5 12 19 26	4 11 18 25 5 12 19 26 6 13 20 27 7 14 21 28 1 8 15 22 29 2 9 16 23 30 3 10 17 24 31	1 8 15 22 29 2 9 16 23 30 3 10 17 24 31 4 11 18 25 5 12 19 26 6 13 20 27 7 14 21 28
09 září	10 říjen	11 listopad	12 prosinec
5 12 19 26 6 13 20 27 7 14 21 28 1 8 15 22 29 2 9 16 23 30 3 10 17 24 4 11 18 25	3 10 17 24 31 4 11 18 25 5 12 19 26 6 13 20 27 7 14 21 28 1 8 15 22 29 2 9 16 23 30	7 14 21 28 1 8 15 22 29 2 9 16 23 30 3 10 17 24 4 11 18 25 5 12 19 26 6 13 20 27	5 12 19 26 6 13 20 27 7 14 21 28 1 8 15 22 29 2 9 16 23 30 3 10 17 24 31 4 11 18 25