

5 | 2023
ročník 28

DP

kontakt

OSTRÝ ROK DÉČKA

TRAMVAJ VE HVĚZDNÉ BRÁNĚ

NEJLEPŠÍ JE VIDĚT VÝSLEDEK SVÉ PRÁCE



Oblékněte se do dopravního!

FAN SHOP



Ponožky metro 81-71

– velikosti 36–41, 42–46 a dětské 32–35



Ponožky tramvaj Tatra T2

– velikosti 36–41, 42–46 a dětské 32–35

Černé triko se schématem pražského metra

– pro dospělé i pro děti



Ponožky Mazačka

– velikosti 36–41, 42–46 a dětské 32–35



Pánské trenky Styx s piktogramy muzejních vozidel

– poslední velikosti M, XL, XXL


Tmavě modré triko ČKD Tatra K2

– pro dospělé



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

fanshop.dpp.cz

 **Dopravní podnik hlavního města Prahy**

DP
kontakt

OBSAH 5 / 2023

AKTUÁLNĚ

4–7

DPP A MÉDIA

8 CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI

UITP

9 SVĚTOVÍ „METRÁCI“ PO DESETI LETECH OPĚT V PRAZE

METRO D

10–12 OSTRÝ ROK DĚČKA

PORTRÉT

13–15 NEJLEPŠÍ JE VIDĚT VÝSLEDEK SVÉ PRÁCE

TÉMA

16–17 O DALŠÍ PODJEZD MĚNĚ

BEZPEČNOST

18–19 VÍCE RESPEKTU, MĚNĚ RISKU

METRO A JEHO LIDÉ

20–21 50 LET PRAŽSKÉHO METRA S DP KONTAKTEM: 7 OTÁZEK PRO: ZDEŇKA RAMPU

VZDĚLÁVÁNÍ

22 #STUDUJSPSD
#PRACUJVDP

PARTNERSTVÍ

23–25 I TRAMVAJ SE VEJDE DO HVĚZDNÉ BRÁNY

INFORMACE

26–27 NOVÝ BENEFIT PRO ZDRAVOTNĚ POSTIŽENÉ ČI ZNEVÝHODNĚNÉ ZAMĚSTNANCE V DPP

TECHNIKA

28–29 DVOJČATA U ZÁCHRANÁŘŮ DPP

TIP NA VÝLET

30–31 S HLAVOU V OBLACÍCH NAD TEMŽÍ

ZÁŽITKOVKA

32–33 HISTORICKÝMI VOZY ZPĚT DO MINULOSTI PRAŽSKÉ MHD

34 ZÁBAVA

35 KULTURA / KVÍZ

Foto na titulní straně: Marta Říhová z oddělení Konstrukce a technické specifikace
Foto: Petr Hejna

DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 28. ročník

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

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědný redaktor: Zdeněk Bek
Redakční rada
Místopředseda: Daniel Šabík, Členové: Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Lubomír Čabelka, Vít Čechmánek, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Petr Havlíček, Ondřej Láška, Robert Mara, Milan Slezák, 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: 28. dubna 2023
NEPRODEJNÉ

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

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





Foto: Jiří Došlý a Michaela Franková

Povelikonoční generálské cesty

Generální ředitel DPP Petr Witowski po velikonočních svátcích zavítal do areálů DPP, aby se potkal se zaměstnanci a na místě si prohlédl vývoj realizace řady investičních akcí, které byly v uplynulém období schváleny. V garážích Řepy kromě výpravny měl na programu průběh výstavby nabíjecích stání pro velkokapacitní trolejbusy včetně výstavby měnirny a nové vozy Iveco Crossway 14.5 pro linku AE. V hostivařském areálu diskutoval se zaměstnanci HZS DPP, navštívil Opravnu tramvají s dokončenými modernizovanými obousměrnými tramvajemi i tramvajemi typu T3R.PLF, zároveň si prohlédl autobusové dílny i výpravnu. Do vozovny Strašnice přijel kvůli probíhající modernizaci zázemí depa. V rámci CD navštívil dispečink 1. stupně, dále tramvajový i vlakový, a také energetická dispečerská pracoviště metra a tramvají. Při setkání se zaměstnanci se detailněji zajímal o plánování směn řidičů tramvají. Další den byl věnován vršovické autobusové garáži (viz foto) a depu Kačerov, kde kromě nové myčky pro soupravy metra od společnosti Siemens byla příležitost pohovořit se zaměstnanci úseku technického – Metro a úseku personálního včetně náborové kanceláře.

Kromě provozů DPP stihl Petr Witowski 12. dubna zavítat i do Střední průmyslové školy dopravní. Při prohlídce školy se zajímal o aktuální projekty žáků maturitních oborů, na kterých pracují během praxí a výuky odborných předmětů. Následovala prohlídka školního autoservisu v Košířích, kde proběhla ve dvou halách v posledních měsících oprava podlah, výměna lakovacího boxu, dílenského nábytku, oprava šaten a další změny, které značně zlepšily pracovní prostředí pro naše žáky a učitele odborného výcviku. Panu řediteli se mohli svou práci pochlubit i autolakýrníci, kteří se podílejí na opravě dílů k tramvajím různých typů. Návštěva proběhla za přítomnosti ředitele školy Lukáše Sobotky a zástupců ředitele školy pro odborné předměty Tomáše Jelínka, Vladimíra Pušmana a Lukáše Kusého. (jd; mf)

Dvojice Crosswayů do Mykolajiva

V půlce května předal Dopravní podnik dvojici autobusů Irisbus Crossway LE 12.8M zástupcům společnosti Mykolajivpastrans, kteří provozují MHD v jihoukrajinském městě Mykolajiv. Předání se osobně zhostil pražský primátor Bohuslav Svoboda a Alexij Ušakov, ředitel Mykolajivského dopravního podniku. Autobusy evidenčních čísel 4501 a 4502 z roku 2008 mají najeto přibližně 900 tisíc kilometrů a původně jezdily na linkách H1 a Airport Express. Připojily se tak k dalším vozidlům, která DPP těžce zkoušené zemi daroval. DPP na předávání autobusů spolupracuje s organizací Člověk v tísni. (red)



Foto: Ondřej Kubát

Z JEDNÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

Na svém osmém zasedání v tomto roce se představenstvo DPP sešlo 18. dubna 2023, aby v působnosti valné hromady schválilo roční účetní závěrku a výroční zprávu společnosti Pražská strojírna za rok 2022. Dále projednalo mj. auditorské ověření účetní závěrky a výroční zprávy DPP za rok 2022 či zrušení příspěvku na ubytování. K dalšímu jednání se představenstvo sešlo 2. května, kdy projednalo mj. obnovu vozového parku autobusů či zprávu o stavu vnitřního kontrolního systému za rok 2022 a schválilo 1. změnu investičního plánu na rok 2023 a Pandemický plán DPP.

Dozorčí rada DPP se ke svému třetímu jednání v tomto roce sešla 26. dubna, kdy zvolila nového místopředsedu, kterým se stal Mgr. Jakub Jiran, MBA. Dále dozorčí rada nastavila cíle členům představenstva na rok 2023 a projednala majetkoprávní záležitosti z představenstva. Dále byla seznámena s informací k dotačnímu managementu DPP ze zdrojů EU a v rámci pravidelně předkládaných podkladů byla seznámena s informací o činnosti představenstva a plněním plánu zadávacích řízení. (red)



Prague Visitor Pass nově na pobočkách DPP

Oficiální pražskou městskou turistickou kartu Prague Visitor Pass (PVP) uvedla městská společnost Prague City Tourism (PCT) v minulém roce do pilotního provozu. PVP v podobě fyzické karty nebo aplikace v mobilním telefonu umožňuje návštěvníkům Prahy neomezeně cestovat MHD, užít si turistické linky 41, 42 a K a navštívit nepřeberné množství památek a aktivit na území hlavního města. Od května letošního roku si návštěvníci Prahy mohou zakoupit městskou kartu kromě poboček PCT také ve všech pobočkách Infocenter DPP a v předprodejních místech I. P. Pavlova a Florenc. (ms)

Jízda do budoucnosti

Jízda pro osm reálných zájemců o budoucí práci strojvedoucího metra z řad studentů 3. a 4. ročníků SPŠD se uskutečnila 13. dubna 2023. Studenti měli možnost se seznámit s depem, vykonávanými činnostmi v hale a následně jim strojvedoucí David Prosícký názorně ukazoval procesy související s převzetím soupravy před jízdou. V 11:27 opustili bránu koleje 26 a vyjeli na trať směr Letňany. Studenti byli v kabině a mezi dveřmi do kabiny, kde mohli vyslechnout souvislosti mj. kolem zabezpečovacího zařízení, komunikace s dispečery na vlakovém dispečinku, funkce nouzové brzdy, tzv. tlačítka bdělosti. Na ob-

ratu v Letňanech se studenti vyměnili (kdo byl mezi dveřmi, šel do kabiny, a naopak), aby měli plnohodnotnou příležitost se ptát a vidět pod ruku strojvedoucímu všichni. Následovalo zatažení z tratě opět do haly depa na 26. kolej, poté následoval ještě popis toho, jak probíhá kurz, následný zácvik až po samostatné ovládání soupravy s odbavováním cestujících. Po téměř třech hodinách skupina ze SPŠD opustila depo s tím, že mají nespočet nových zážitků, že dostali odpovědi na svoje otázky a ve výsledku jsou všichni o to víc motivováni se zajímat o práci strojvedoucího DPP. (jd)



Mosty 2022 pro Dopravní podnik

Ve Slovanském domě se 16. května 2023 uskutečnilo slavnostní předání cen 20. ročníku projektu Mosty, které uděluje Národní rada osob se zdravotním postižením. Vítězem II. kategorie nestátních subjektů se stal Dopravní podnik hl. m. Prahy za rozvoj bezbariérové dopravy v Praze. Ve zdůvodnění ocenění se uvádí, že DPP se podařilo na pravidelných autobusových linkách dosáhnout 100% nízkopodlažnosti a na tramvajových významného pokroku. Pokud jde o metro, došlo k postupnému zpřístupňování jednotlivých stanic metra, které byly budovány za minulého režimu, pomocí výstavby výtahů, instalací nájzdových ramp na nástupišťích nebo tzv. gap-fillerů vyplňujících mezery mezi vlakem a hranou nástupišť. Cenu převzal generální ředitel DPP Petr Witowski z rukou ministra dopravy Martina Kupky a handicapovaného profesionálního závodníka Rally Dakar a ambasadora Unicef Alberta Llovery. (red)



Nová podoba Českomoravské

Vítězi soutěže na graficko-výtvarné řešení interiéru stanice metra Českomoravská se stali Maxim Velčovský a edit! architects. Původní keramické obklady v rámci plánované rekonstrukce stanice nahradí skleněné desky se speciálním rastrovým vzorem. Nová podoba stanice tak naváže na výtvarnou tradici pražského metra. Do soutěže, kterou na podzim loňského roku vyhlásil DPP a organizoval Czechdesign, se přihlásilo 43 týmů. Z nich porota vybrala devět finalistů, které vyzvala k předložení svých výtvarných návrhů. DPP naváže na výsledky soutěže a letos plánuje vyhlásit veřejnou zakázku na zhotovitele rekonstrukce stanice Českomoravská. DPP předpokládá zahájení svých prací na rekonstrukci stanice Českomoravská ve druhé polovině roku 2024. (red)



Foto: Jiří Došlý

Historická autobusová linka K v provozu

V sobotu 22. dubna 2023 poprvé vyjela do provozu historická linka K, a to v polookružní trase Stadion Strahov – Vozovna Střešovice – Koleje Strahov. Linka částečně kopíruje první pražskou trolejbusovou linku, která od srpna 1936 do roku 1959 jezdila mezi Vozovnou Střešovice a Svatým Matějem na Hanspaulce. V provozu je o sobotách, nedělích, státních svátcích a během letních prázdnin také ve středu, a to v intervalu 40 minut zhruba mezi 10. a 18. hodinou. DPP na linku vypravuje zatím šestici autobusů ze začátku tohoto století (2x Karosy B951 a B961, Irisbus Citybus a Irisbus Citelis). Jednorázové jízdné pro dospělé je 100 Kč, děti, studenti a senioři platí 60 korun. Podrobné informace o trase a jízdném naleznete na www.dpp.cz. (red)



Foto: Petr Hejma



Foto: archiv PS

Pěvecký sbor na jihu

Poslední dubnový víkend byl pro Pěvecký sbor DPP ve znamení zájezdu do jižních Čech. Ubytování nám poskytli pohádkový Borovanský mlýn. V sobotu bylo počasí sice střídavě oblačné, přesto se ve tvářích posluchačů objevily úsměvy, neboť koncert na hradě v Nových Hradech se vydařil na výbornou. Zazpívali jsme průřez tvorbou z našeho repertoáru a při zakončení vystoupení skladbou Super Trouper od skupiny ABBA zazněl potlesk, který započal do rytmu již během skladby. Následovalo vystoupení dětského pěveckého sboru Zvonečci z Trhových Svinů pod vedením Marie Balkové, na klavír doprovázel Jiří Balek. Děti předvedly taktéž bezvadný výkon. Úplný závěr koncertu byl pro oba sbory společný, zazpívaly skladbu příhodnou především pro děti, a sice Pásla ovečky.

A co ještě čeká zpěváky a posluchače do letních prázdnin? V sobotu 10. června 2023 v 17 hodin proběhne koncert Pěveckého sboru DPP v evangelické modlitebně v Praze-Libni v ulici U Pošty 6. Na akci pro širokou veřejnost zazpíváme populární hity, lidové písně, několik novinek a skladeb zkomponovaných sbormistrem Lukášem Janírkem. Ten si koncertem zároveň připomene půlkulaté životní výročí. Jste srdečně zváni. (dv)

30 let Muzea MHD = Kniha, autobus a nová hala



V půlce května střešovické Muzeum MHD oslavilo 30 let od svého otevření a k jubileu si nadělilo trojici dáreků. Jednak je to historický vůz Praga NDO z roku 1948, které DPP provozoval. Pro sbírku právě historických autobusů současně hodlá postavit novou výstavní halu, jejíž stavbu plánuje zahájit letos na podzim a její otevření v roce 2025 ke 150. výročí MHD v Praze. Historii Muzea MHD nově mapuje stejnojmenná brožura, kterou DPP vydal a kterou si můžete zakoupit ve fashopu DPP. V průběhu třicetiletého fungování Muzea MHD se jeho sbírky téměř zdvojnásobily. Aktuálně ji tak tvoří celkem 69 historických vozidel: 46 tramvají, 12 autobusů a z toho dva vraky (Praga NO z roku 1929 a Ikarus 620 z roku 1963), tři trolejbusy, dva vozy metra a šest nákladních automobilů. (red)

KVĚTNOVÉ TRVALKY

Od soboty 27. května 2023 dochází k zahájení pravidelného provozu na nově vybudované tramvajové trati v úseku Sídliště Modřany – Libuš a k souvisejícím trvalým změnám ve vedení vybraných autobusových linek v jižní části Prahy.

Tramvaje

- V denním provozu je celodenně, včetně víkendů, prodloužena linka 17 ve směru z centra ze zastávky Sídliště Modřany do nově vybudovaného úseku trati do zastávky Libuš (prodloužení se týká poloviny spojů).

Změny v zastávkách tramvají

- Na novém úseku tramvajové trati jsou v obou směrech zřízeny zastávky: Hasičská stanice Modřany, Observatoř Libuš, Sídliště Libuš a Libuš.
- Trať je dočasně zakončena kolejovým přejezdem. Na tento úsek v budoucnu naváže druhá etapa celého projektu, prodloužení tramvajové trati až na Nové Dvory – budoucí konečnou stanicí nové linky metra D.
- Projekt nové tramvajové trati Sídliště Modřany – Libuš byl spolufinancován Evropskou unií, z dotací Evropských strukturálních a investičních fondů z Operačního programu Doprava 2.

Autobusy

Dochází k přejmenování zastávek autobusů:

- Pavlíkova – nový název Libuš
- Libuš – nový název Stará Libuš
- Na Dražích – nový název Zbraslav

Změny tras autobusových linek

- Dva ranní spoje linky 122 pouze ve směru do centra jsou vedeny v prodloužené trase Křeslice – Dolnokřeslická – Újezd u Průhonice – Opatov.
- Část spojů linky 139 je v provozu v prodloužené trase Želivského – Komořany – Nádraží Zbraslav – Sídliště Zbraslav (přibližně do poloviny července je z důvodu uzavírky Žabovřeské ulice pro



Foto: Ondřej Kubát

směr Sídliště Zbraslav zrušena zastávka Žabovřeská a zřízena zastávka U Včely, v ulici Elišky Přemyslovny).

- Linka 154 je vedena v trase Strašnická – Nádraží Hostivař – Sídliště Petrovice – Háje – Modrá škola – Mikulova – Opatov – Šebeřov – Hrnčířský hřbitov – Kunratice – Stará Libuš – Sídliště Libuš (v úseku Háje – Brechtova – Donovalská – Benkova – Chodov – Koleje Jižní Město nahrazena novou linkou 126).
- Linka 165 je zrušena (nahrazena tramvajovou linkou 17 a autobusovými linkami 139, 154, 246).
- Linka 197 je vedena v trase Smíchovské nádraží – Nové Dvory – Sídliště Písnice – Chodov – Roztyly (v úseku Chodov – Benkova – Donovalská – Brechtova – Háje nahrazena novou linkou 126).
- Linka 213 je zkrácena do trasy Želivského – Opatov – Háje – Jižní Město (v úseku Horčičkova – Křeslice – Nové Pitkovice – Nádraží Uhřetíněves nahrazena novou linkou 126).
- Linka 246 je prodloužena do trasy Zličín – Stodůlky – Nádraží Radotín – Zbraslavské náměstí – Nádraží Zbraslav – Komořany – Nádraží Modřany – Poliklinika Modřany.
- Linka 247 je vedena v trase Nádraží Radotín – Zbraslavské náměstí – Žabovřesky – Zbraslav.
- V denním provozu je zavedena nová linka 126 v trase Koleje Jižní Město – Chodov – Brechtova – Háje – Křeslice – Nové Pitkovice – Nádraží Uhřetíněves.

Dále v provozu PID dochází také k úpravám jízdních řádů některých linek a dalším dílčím změnám. Aktuální jízdní řády a další úpravy naleznete na dotčených zastávkách i ve vyhledávacích spojeních jízdních řádů na webu DPP. (red)

Vzpomínka na Yvettu Němcovou



Po dlouhé nemoci opustila 12. dubna 2023 ve věku 61 let řady zaměstnanců jednotky Elektrotechnika paní Yveta Němcová. U Dopravního podniku působila celých 38 let, nepřetržitě od 9. července 1984. Po celou dobu byla pevnou součástí, srdcem a středem kolektivu nejprve služby Elektrotechnické, později podle nového organizačního schématu jednotky Elektrotechnika v úseku technickém-Metro, kde kromě technické a administrativní činnosti poskytovala spolehlivě a obětavě pracovní zázemí a podporu nejužšímu vedení. Vedle toho se aktivně podílela na činnosti Vědecko-technického klubu při DP-Metro.

Yveta byla stále usměvavá žena plná života, která kolem sebe vždy šířila veselou náladu, přitom vždy ochotná poskytnout druhým podporu v pracovním i osobním životě. Byla opravdovou optimistkou, kterou zůstala až do posledních okamžiků.

Vzpomínáme na ni s vděčností a úctou a budeme ji stále mít v našich srdcích.

Zaměstnanci jednotky Elektrotechnika

Galerie Vltavská naposledy

Veřejný prostor kaskádových teras u stanice metra Vltavská ustoupí novému urbanistickému řešení území Bubnů. Dosud místo využíval Dopravní podnik a Galerie hl. m. Prahy k dočasným uměleckým intervencím. Proběhlo jich šest, poslední, sedmá nese název Horror vacui od Hynka Smotáka. Autor pracuje s vyčištěním geometrického výseku prostoru, který je přehutěn vizuálním smogem. Místo využívá jako kousek prostorového



Foto: Matěj Stránský

puzzle z velkého barevného obrazu Prahy, který zapadl pod koberec čelem dolů a je vrácen zpátky do systému, kde teď svítí v městské džungli původními povrchy a květinovou výzdobou. Projekt je k vidění do 23. června 2023. (red)

Kavka odchycena

Téměř dva týdny poletovala ve stanici metra Kobylisy chráněna kavka obecná. Pro nutnost odchytu Dopravní podnik cestující informoval cedulí umístěnou u vstupu do stanice s žádostí o nekrmení, jelikož se ptáka nedařilo odchytit, pravděpodobně z toho důvodu, že nebyl vyhladovělý. Kavka létala nejen stanicí, ale i v tunelech. Konec nedobrovolné návštěvy v podzemí skončil o přepravní výluce z 18. na 19. května, kdy se pracovníkům Záchranné stanice Lesů hl. m. Prahy podařilo kavku odchytit a vypustit do přírody. (red)



CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI



Foto: Zdeněk Bek

„Konstrukce, která má sloužit jako přeložka inženýrských sítí, by na místě měla stát asi dva roky,“

řekl tiskový mluvčí Prahy 8 Martin Šálek na ocelovou konstrukci, která překlenula ulici v blízkosti stanice metra Florenc. Dopravní podnik v letošním roce již provedl pět výluk metra v úseku mezi Hlavním nádražím a Vltavskou, které souvisí s rekonstrukcí stropní desky ve stanici Florenc.

19. 4. 2023 – praha.idnes.cz



Foto: Petr Hejna

„Město v posledních letech věnuje dopravě mnohem více pozornosti a je vidět i na investicích, že jim na stavu dopravy v Praze záleží. I nadále budeme v tomto ohledu městu poskytovat ten nejlepší servis, jaký umíme,“

řekl Robert Masarovič, předseda představenstva a generální ředitel Pražské strojírný. DPP uzavřel s Pražskou strojírnou novou rámcovou smlouvu na následujících 8 let na dodávku kolejových výměn, náhradních dílů do nich, kolejových oblouků, konstrukcí a jejich součástí pro stavby a rekonstrukce tramvajových tratí.

17. 4. 2023 – TZ Pražská strojírna



Foto: Petr Hejna

„Chtěli bychom do funkční dopravy zapojit i železnici,“

vedl místostarosta Prahy 5 Karel Kryl. Městská část tak chce u Správy železnic prosadit vznik nové vlakové zastávky u stanice metra Radlická, která by měla pomoci přetížené Radlické ulici.

21. 4. 2023 – Mladá fronta Dnes



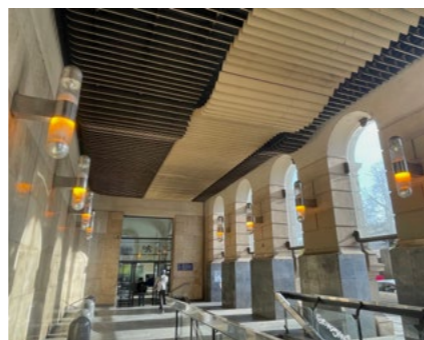
Foto: Petr Hejna

„Tematické jízdy tramvají jsou dalším inovativním produktem cestovního ruchu, který jsme vyvinuli pro sofistikovanou klientelu. Spojuje atraktivní zážitek s edukací, navíc je ekologický a nezatěžuje silniční provoz ve městě,“

řekla místopředsdkyně představenstva Prague City Tourism Jana Adamcová k pořádání tematických jízd historickou tramvají. Nový projekt odstartoval v sobotu 27. května k výročí operace Anthropoid. Během jízdy se účastníci přenesli do roku 1942 a dozvěděli se zajímavé souvislosti s operací, která měla za cíl zlikvidovat říšského protektora Reinharda Heydricha. Více informací o budoucích akcích naleznete na www.prague.eu/cs/65.

27. 4. 2023 – TZ Prague City Tourism

Z mediálních výstupů vybíral: Zdeněk Bek



„Je skvělý, kolik toho může jedinec změnit k lepšímu. Dlouho jsem chodil okolo zaprášených a nefungujících světel ve vstupu do metra na Karláku. Pak jsem napsal podnět na Dopravní podnik. Do 14 dnů celý prostor vyčištěn, opraven. No není to krása? Už delší dobu mám pocit, že by na tom byl náš veřejný prostor o dost líp, kdyby se miň nadávalo od stolu a víc řešilo věci na přímo. Vše je o komunikaci. Nebojte se ozvat,“

vedl cestující Martin Šnobl. Pokud i vy máte podnět/dotaz, který se týká DPP, využijte kontaktní formulář na webu www.dpp.cz.

19. 4. 2023 – Facebook Martin Šnobl



Foto: Václav Holíč

„Podíváme se do slepého ramene tunelu chystané odbočky trasy B ve stanici Stodůlky. Vlak s námi zastaví v tubusu mostu nad Nepomuckým rybníkem a pak zajedeme na obratiště na Smíchovském nádraží,“

popsal jízdu historickou soupravou metra Jan Jindřich, který společně s vnukem a jeho kamarádem vyrazili na jednu ze zážitkových jízd metra, které DPP pořádá. Vstupenky na další jízdy je možné zakoupit na fanshop.dpp.cz.

15. 4. 2023 – Mladá fronta Dnes



SVĚTOVÍ „METRÁCI“ PO DESETI LETECH OPĚT V PRAZE

Místo setkání: Praha, 24. a 25. května 2023. Takovou pozvánku koncem roku 2022 dostali členové Rolling Stock SubCommittee (Metro Division) UITP z pěti kontinentů naší planety. První setkání za poslední čtyři roky, které se uskutečnilo osobně, nikoliv přes videokonferenci. Během covidové pauzy se změnilo i zastoupení více dopravních podniků v této struktuře mezinárodního svazu, což zvýšilo význam pražského setkání a naplnilo potřebu se osobně setkat. Pozvánku nakonec využili metráci ze tří kontinentů. Dopravní podnik zde zastupovala jednotka Správa vozidel Metro.

Agenda dvoudenního jednání byla napřechovaná tématy souvisejícími s vozy metra. Namátkou: řešení požární bezpečnosti na palubě souprav, sledování stavu nápravových ložisek, speciální kolejová vozidla na údržbu, kolejnicová fréza, vozidlo s jeřábem, výzvy týkající se vozidel údržby dopravní cesty v metru na bateriový pohon (elektrický traktor) nebo souprava metra budoucnosti. Program byl osvěžen dvěma technickými návštěvami na pracoviště DPP: depo Kačerov a vlakový dispečink v rámci Centrálního dispečinku.

Během prohlídky depa Kačerov se delegáti za účasti zástupců společnosti Siemens seznámili se soupravami M1 a zázemím pro jejich údržbu a opravy. Představena byla i po-

slední investice společnosti Siemens, nová myčka pro soupravy metra. V budově J, kde se provádí opravy rámu podvozků a dvojkolí, byla diskutována i problematika praskajících rámu podvozků souprav M1, která byla aktuální před deseti lety během posledního setkání této skupiny v Praze. Mnozí kolegové, zejména z bruselského a marseillského metra, měli tyto informace v paměti a po detailní diskusi byli překvapeni, jak se celý problém vyřešil bez dopadu na provoz metra, bez dopadu na samotné cestující.

Úterní odpoledne bylo věnováno vlakovému dispečinku, kam se skupina záměrně dopravila metrem z Vysočanské na I. P. Pavlova, aby měla možnost okusit i reálný provoz metra v Praze. V podzemí tak obdivovali čistotu stanic, vestibulů, překvapily je krátké intervaly mezi soupravami i množství cestujících, kteří se metrem přepravují. Bedlivým okem odborníků zaznamenali i plynulost jízdy souprav pomocí zabezpečovacího zařízení, projekt nástupištních ramp u prvních dveří do soupravy na běčku včetně gumového hřebene na vyplnění mezery mezi nástupištem a vlakem apod. Kritickým odborným okem zmiňovali nepřehledné označení vstupů do stanic metra na uliční úrovni, resp. absenci dominantního informačního systému, který by již z dálky upozornil na stanici metra v dané lokalitě.

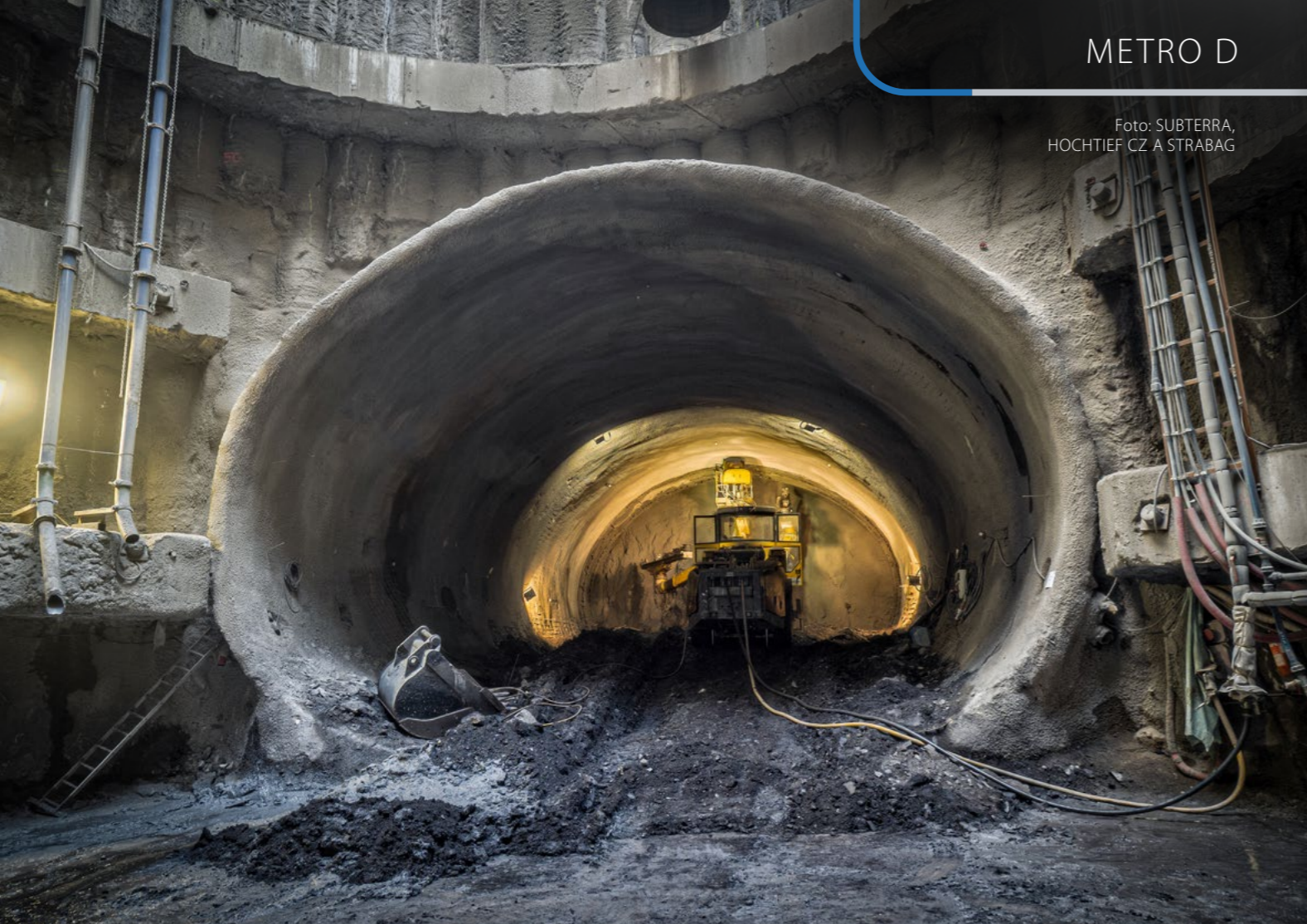
Text a foto: Jiří Došlý



DOPRAVNÍ PODNIK JE ČLEMEM CELOSVĚTOVÉHO MEZINÁRODNÍHO SVAZU VEŘEJNÉ DOPRAVY UITP OD ROKU 1900. JE TAK VNÍMÁN JAKO DŮLEŽITÝ ČLEN NEJEN V EVROPSKÉM MĚŘÍTKU. V UPLYNULÉ DEKÁDĚ SE TAKŘKA KAŽDÝ ROK V PRAZE SETKALI ODBORNÍCI NA VŠELIJAKÁ TÉMATA MHD. PO KOVIDOVÉ PŘESTÁVCE SE POSLEDNÍ UDÁLOSTÍ, KTEROU HOSTIL DPP, STALO ZASEDÁNÍ PODVÝBORU VOZŮ METRA.



Načasování setkání odborníků z několika systémů metra z celého světa se potkalo s aktuálními tématy, která jsou v rámci Dopravního podniku intenzivně řešena: např. automatizace linky C, výstavba nové linky D. Možnosti formálních i neformálních diskusí s širokou množinou světových odborníků na vozy metra tak využil i generální ředitel Petr Witowski a technický ředitel – Metro Marek Kopriva. ■

Foto: SUBTERRA,
HOCHTIEF CZ A STRABAG

Co se kde děje v režii zhotovitelů (SUBTERRA, HOCHTIEF CZ, STRABAG)?

PAD1b = Pankrác D 1 b

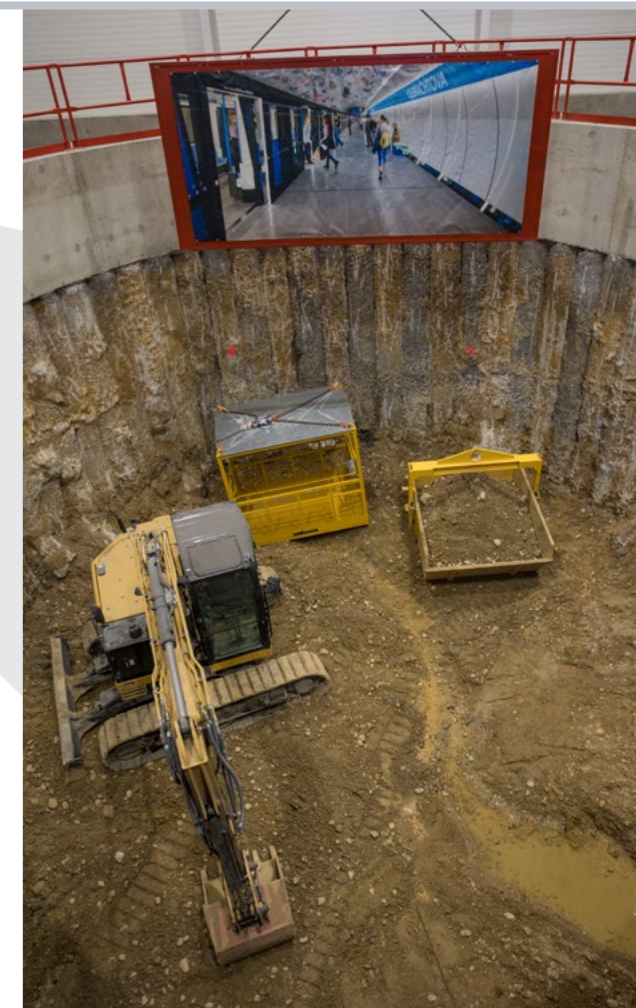
u nájezdu z ulice Na Strži směrem na magistrálu, tj. k ulici 5. května

Ražby překonaly jeden z nejsložitějších úseků v bezprostřední blízkosti mostu v ulici 5. května vedoucího nad ulicí Sdružení. V současné době se razí pod budovou Enterprise Office Centre technologická propojka směrem do budoucího tunelu obrátových kolejí. V létě v této lokalitě začnou ražby samotného tunelu obrátových kolejí, a to na obě strany, jak směrem do Krče, tak směrem na náměstí Bratří Synků.

PAD4 = Pankrác D 4

u budovy České pošty, u křižovatky ulic Na Strži a Budějovická

Ze štoly vybudované během geologického průzkumu jsou zrealizovány injektáže pro zpevnění okolí budoucí stanice Pankrác D. V současnosti pokračuje výstavba tří šachet, které budou sloužit pro kompenzační injektáže zajišťující obchodně-administrativní budovu NOLA na Budějovické ulici.



OSTRÝ ROK DĚČKA



Děčko na časové ose

- 19. 1. 2022** DPP dokončil geologický průzkum pro metro D
- 24. 3. 2022** DPP získal pravomocné stavební povolení na stavbu metra D v úseku I.D1 Pankrác – Nové Dvory
- 1. 4. 2022** Předání staveniště zhotovitelům a faktické zahájení stavby úseku I.D1a Pankrác – Olbrachtova

Ražby na prvním úseku metra D budou probíhat ještě necelé tři roky, zhruba do přelomu let 2025 a 2026.

Zahájení výstavby druhého úseku od stanice Olbrachtova po Nové Dvory DPP předpokládá letos na podzim.

DPP za loňský a letošní rok investoval do výstavby metra D bezmála 1,8 miliard korun.



PAD2 = Pankrác D 2 u OC Arkády, u křižovatky ulic Na Strži a Na Pankráci

Na tomto staveništi byly provedeny přeložky inženýrských sítí nutných pro realizaci stavebních jam pro přestupní vestibul mezi linkami C a D a pro výstup na povrch. Poslední krok zahrnuje komplikovanou přeložku páteřního horkovodu. Po jejím dokončení bude na začátku roku 2024 zahájeno hloubení stavební jámy přestupu mezi trasami C a D. Na začátku letošních letních prázdnin se začne s realizací stavební jámy pro vybudování přímého výstupu ze stanice Pankrác D na povrch směrem k obchodnímu centru Arkády.



Uplynulý rok stavby ve faktech

Celková délka vyražených tunelů a štol od zahájení výstavby:	1082 metrů
Celková délka vyražených tunelů během geologického průzkumu:	520 metrů
Celkem vytěženo rubaniny od zahájení výstavby:	67 848 m ³
Celkový objem použitého betonu od zahájení výstavby:	17 831 m ³
Celkové množství použité ocelové výztuže:	1473 tun
Celkové množství použitých ocelových kotev:	206 382 metrů
Celkový objem použitých zpevňujících injektáží:	1124 tun
Celková délka vrtů pro zpevňující injektáže:	119 330 metrů

OL1 = Olbrachtova 1
u křižovatky ulic
Antala Staška a Na Strži,
u supermarketu Albert

Na stavenišťích budoucí stanice Olbrachtova se v současnosti realizují přeložky inženýrských sítí před samotnou výstavbou jižního vestibulu stanice. O letních prázdninách bude následovat vrtání pilot (celkový součet jejich délek bude 1300 m) k zajištění budoucí stavební jámy. Na přelomu léta a podzimu letošního roku začne samotné hloubení stavební jámy. Z ní zhotovitelé následně budou razit eskalátorový tunel k budoucímu nástupišti stanice.

OL2 = Olbrachtova 2
u křižovatky ulic Na Strži
a Jeremenkova

V této lokalitě jsou zrealizovány přeložky více než pěti kilometrů inženýrských sítí, piloty a záporny v celkové délce bezmála půldruhého kilometru pro zajištění těžní jámy pro výstavbu samotné stanice a severního vestibulu. V současnosti zde probíhá hloubení těžní jámy novou rakouskou tunelovací metodou (NRTM). V průběhu léta by měla být těžní jáma dohloubena a z jejího dna bude následovat ražba severní propojky mezi budoucími staničními tunely. Po jejím dokončení v průběhu posledního čtvrtletí letošního roku pak navážou ražby samotných staničních tunelů na oba směry, jak směrem k Pankráci, tak i ve směru do Krče.

VO-OL = Větrací objekt Olbrachtova

v ulici Na Strži u hřbitova Zelená liška

Jde o největší stavební lokalitu prvního úseku metra D. Práce zde probíhají na pěti místech ze dvou šachet.

• Od hlavní šachty směr Pankrác D:

jsou dokončeny ražby patní štoly budoucí stanice Pankrác D v délce 130 m; na konci letošních letních prázdnin budou zahájeny ražby pravé části dvoukolejného mezistaničního tunelu;

• Od hlavní šachty směr Olbrachtova:

dokončeny ražby dvoukolejného mezistaničního tunelu v délce 175 m po tzv. rozplet; do konce roku bude zhotovitel v tomto úseku pokračovat v ražbách levého i pravého jednokolejného tunelu směrem ke stanici Olbrachtova, ražba staničních tunelů a současně spojky mezi tratěmi C a D; na konci letošního roku se očekává prorážka z tratěvého tunelu do samotné stanice Olbrachtova;

• Strojovna vzduchotechniky:

na staveništi VO-OL zhotovitel vyhloubil druhou, menší samostatnou šachtu, z jejíhož dna vyrazil strojovnu vzduchotechniky v délce zhruba 85 m, která bude sloužit pro celý mezistaniční úsek Pankrác D – Olbrachtova.



„Vozy KT8 z Miškolce jsou moje srdcovky. Hodiny a hodiny práce jsme na nich strávili, a když vidíte, že vůz jezdí bez poruch, je to nádhera.“

NEJLEPŠÍ JE VIDĚT VÝSLEDEK SVÉ PRÁCE

VE VÝKRESECH ČTE JAKO V KNIZE. KDYŽ SE POSTAVÍ PŘED ROZPRACOVANOU TRAMVAJ, VÍ NAPROSTO PŘESNĚ, KTERÉ KABELY KAM MAJÍ VÉST. POPIŠE VÁM FUNKCI KAŽDÉHO PŘÍSTROJE A PŘESNĚ ZNÁ JEHO CENU A DODAVATELE. VÍCE ČASU TRÁVÍ V OPRAVÁRENSKÉ HALE NEŽ V KANCELÁŘI. PŘEDSTAVUJEME VÁM MARTU ŘÍHOVOU, PRACOVNICI ODDĚLENÍ KONSTRUKCE A TECHNICKÉ SPECIFIKACE JEDNOTKY SPRÁVA VOZIDEL TRAMVAJE.



Jaká byla vaše cesta do Dopravního podniku?

Po mateřské dovolené jsem hledala práci. Podnikala jsem, vařila jsem ve školce, a když děti odrostly, hledala jsem práci s pevnější pracovní dobou. Jsem vyučená elektromechanička pro stroje a zařízení, takže jsem hledala práci ve svém oboru, a tu jsem našla zde. Měla jsem štěstí na své tehdejší parťáky Karla Knížka a Pavla Smrkovského, ve finále však i na celý kolektiv spolupracovníků. S Pavlem Smrkovským jsme společně pracovali na tramvajích T3R.P, prvních T3R.PLF a KT8N2. Pokud si dobře vzpomínám, tak můj první vůz byl konkrétně ev. č. 8302.

Jak jste se z dělnické pozice elektromechaničky vypracovala až na vedoucí projektů?

Má cesta byla trochu klikatější, z elektromechaničky jsem později přestoupila k OIS (odbavovací informační systém) pod Vladimíra Horešovského, tzv. na „jízďárnu“. Moji hlavní pracovní náplní byly opravy komponentů pro OIS a ožívování vozů po pravidelných periodických opravách, plánovaných pravidelných údržbách a generálních opravách. Po dvou letech jsem přešla pod Josefa Příkrýla v oddělení Výrobní technologie, kde jsme zajišťovali např. technické podklady pro opravárenskou činnost a údržbu tramvají. Aktuálně jsem dva roky pod Davidem Hladíkem v oddělení Konstrukce a technické specifikace.

Který projekt v rámci Opravy tramvají byl váš první?

Důvěru jsem dostala od bývalého vedoucího Opravy tramvají Jaroslava Jandy. Začínala jsem na projektu modernizace vozů Düewag



PETR STEJSAL, VEDOUČÍ PROVOZU VOZOVÉ SKŘÍNĚ, A MARTIN DOUBEK, VEDOUČÍ ODBORU TECHNICKÁ KONTROLA. SPOLEČNĚ ŘEŠÍ, JAK ZLEPŠOVAT TECHNICKÝ STAV PRAŽSKÝCH TRAMVAJÍ

M8C pro německý MVG Mainz a následně jsem připravovala a dělala původně maďarská KT8. Aktuálně do mě vložil důvěru nový vedoucí opraven David Dienstbier, protože pracuji i na vozích T3R.PLF a novém cvičném voze. Samozřejmě na tom nepracuji sama, ale s mnoha kolegy z celé Opravy tramvají. Máme projektanta, který nám projekt vede

a který zpracovává základní plán, který já následně dále rozpracovávám na tzv. stříhací plány, abychom věděli, kolik kabeláže budeme do vozu potřebovat, kde budou jaké přístroje, řešíme umístění veškerých elektronických přístrojů, jejich specifikace, včetně dodavatele apod.

Jak se vám spolupracuje převážně s mužským kolektivem?

Nikdy jsem tu neměla problém. Vzhledem k tomu, že jsem začínala na dělnické pozici, tak máme velice dobré vztahy. To, co po lidech chci, jsem sama jako dělnice dělala: rozvaděče, pulty, to všechno znám, veškeré technické postupy, instrukce. Takže když mi někdo řekne, že se něco nedá stihnout, tak mě neopije rohlíkem, zvládneme všechno. Na druhou stranu nemám problém si nechat poradit a vyslechnout možné problémy kolegů z dílen.

ANDREJ HALŽA, PARTÁK ZE STŘEDISKA KAROSÁRNA A LAKOVNA. NA SNÍMKU KONKRÉTNĚ ŘEŠÍ USAZENÍ BEDNY SYPAČE PÍSKU



S DAVIDEM HLADÍKEM, VEDOUČÍM ODDĚLENÍ KONSTRUKCE A TECHNICKÉ SPECIFIKACE, U JEDNÉ Z BUDOUCÍCH TRAMVAJÍ T3R.PLF

Kdybyste vás zeptal, kolik metrů kabeláže je zapotřebí do jednoho tramvajového vozu?

Když jsme měli den otevřených dveří, tak tohle byla nejčastější otázka, kterou nám návštěvníci pokládali. Klasická T3R.P má sedm kilometrů kabelů, to vím z hlavy, ale samozřejmě se to dá najít v tabulkách, není problém to spočítat, ale nutně to v hlavě nedržím.

Jaký je to pocit, když pak vůz vidíte na kolejích?

Je to skvělý pocit. Je obrovská výhoda v tom, že vidím výsledek svojí práce. Speciálně vozy

KT8 z Miškolce jsou moje srdcovky. Hodiny a hodiny práce jsme na nich strávili, a když vidíte, že vůz jezdí bez poruch, je to nádhara.

Bylo na přípravách na maďarská KT8 něco, co vás překvapilo? Říkala jste si někdy, „proč jsem do toho šla“?

Tenhle pocit jsem nikdy neměla. Mám ráda, když se můžu s něčím poprat a posunout se dopředu. Je pravda, že jsem měla za zády skvělého projektanta pana Příbyla z Šumperka, na kterého jsem se mohla spolehnout. Měli jsme asi deset návrhů úprav od vedoucího hloubětínského depa Petra Charváta a elektromechanika Jiřího Krčmáře, které jsme nakonec provedli v rámci všech vozů typu KT8 v Praze. Během jejich provozu se udělalo opravdu hodně změn, např. blokování řadiče, reset OIS, pomocný start, zrušil se odporník výhybky aj. Ty tramvaje pořád žijí, ostatně vůz ev. č. 9104 je toho se svým novým kamerovým systémem důkazem, takže neustále vymýšlíme, jak vozy zlepšit.

Když za sebou zabouchnete dveře a jdete domů, přemýšlíte nad prací i doma, nebo ne?

Ano, přemýšlím (úsměv). Dokonce se mi o tom i zdá a ve spaní jsem našla i chybu. Dělal jsem rozvaděče a objevila jsem špatný přepoj. Nejhorší na tom bylo, že ráno, když jsem přišla do práce, tak špatně opravdu byl, takže jsem si to opravila.

PAVEL SMRKOVSKÝ, BÝVALÝ PARTÁK ZE STŘEDISKA OPRAVY ELEKTRO PŘÁVE KONTROLUJE OTVORY PRO TLAČÍTKA V LÍMCI PULTU

Když se vám vrátí vůz s poruchou, tak hned víte, kde hledat chybu?

Ano, v této věci spolupracujeme s odborem Technická kontrola. Jako příklad mohu uvést nedávný požár tramvaje ve Vyšehradské ulici, kdy bylo po vyhodnocení zjištěno, že u tramvaje došlo k protržení měchu a zahoření. Takže i takto zpětně se snažíme vždy najít to nejlepší řešení, aby se událost už nestala. Když jsem jednou jela domů, tak jsem seděla právě v jedné z tramvají KT8N2 a při jízdě drnčeli dvířka rozvaděče. Druhý den jsem hned volala na vozovnu, aby zkontrolovali těsnění dvířek, a opravdu to tím bylo, takže problém byl odstraněn.

Jak to aktuálně vypadá s vaším nejaktuálnějším projektem – cvičnou tramvaj?

Jsem v plenkách. Máme sice vůz, ale teprve bude zatahovat do boxu na rozebrání. Před pár týdny jsem projektantovi předala počáteční návrh základního plánu, v kterém bude muset udělat úpravy, protože nový cvičný vůz bude malou kopií T3R.PLF, bude mít ethernetovou síť, LED panely a hodně prvků právě z tohoto typu. Samozřejmě máme nějaké specifické požadavky z oddělení Výcvik a vzdělávání – Tramvaje, ale ještě jsme před hlavní schůzkou s kolegy, takže uvidíme.



LUKÁŠ VODRÁŽKA Z ODDĚLENÍ VÝROBNÍ TECHNOLOGIE JE PRAVOU RUKOU MARTY ŘÍHOVÉ, A TO HLAVNĚ PŘES VÝKRESOVOU DOKUMENTACI

Není tajemstvím, že moc žen zde v Opravných tramvajích není...

To máte pravdu. Máme tady Pavlínku Slámovou, mistrovou ze střediska Karosárna a lakovna (DP kontakt 6/2015 – pozn. red.). Jinak je nás tady jen pár žen a v této funkci jsem jediná.

Doporučila byste tuto práci ženám?

Nevím, jak je to dnes s počtem dívek v technických oborech, nás bylo šest, čtyři jsme školu udělaly. Jedna z nás dělá v bance, druhá ve školce a já jako jediná pracuji v oboru. Děvčata, nebojte se toho, pokud vás láká práce s lidmi, doporučuji.

Text: Zdeněk Bek
Foto: Zdeněk Bek, Petr Hejna
a Václav Holíč



O DALŠÍ PODJEZD MÉNĚ

MODERNÍ ŽELEZNIČNÍ SPOJENÍ NA LETIŠTĚ SE ZAČÍNÁ POMALU RÝSOVAT. V RÁMCI ZCELA NOVÉ ŽELEZNIČNÍ ESTAKÁDY JIŽ DOCHÁZÍ K VIDITELNÝM ZMĚNÁM, KTERÉ SE DOTÝKAJÍ I DOPRAVNÍHO PODNIKU.

Pro mnohé cestující nepříjemné opatření, v celkovém důsledku však velká železniční revoluce. Přerušení železničního provozu v úseku Praha-Masarykovo nádraží – Praha-Dejvice předznamenalo jednu z nejdůležitějších dopravních staveb v Praze za posledních roků. Modernizaci trati Praha – Kladno včetně připojení nové odbočky k Letišti Václava Havla.

Pohledem dnešních dnů nezůstal kámen na kameni. Zemní práce vystřídala kompletní likvidace železničního svršku a spodku včetně kácení dřevin v nezbytném okolí. Pokud se rozhodnete vstoupit do Stromovky z tramvajové zastávky Výstaviště, po železniční tra-

ti už nenajdete památky, včetně původního železničního mostu z roku 1891. V sobotu 15. dubna 2023 totiž došlo k jeho snesení a převozu do areálu budoucího železničního muzea v bývalém depu Masarykova nádraží.

Pro Dopravní podnik tak zároveň ubylo jedno z rizikových míst, ve kterém docházelo k poškození trolejového vedení, a tudíž i častému přerušení tramvajového provozu. „Vjezdům vozidel překračujících maximální povolenou výšku do takových míst není jednoduše zabránit. Na místech, kde je to technicky možné, se instalují různé zábrany, např. v podobě kovových kruhů nad jízdním pruhem nebo světelné výstražné zařízení využívající

laserové měření výšky příjezdějícího vozidla, které kromě dopravních značek řidiče upozorní na možné nebezpečí. Pro Dopravní podnik představuje stržení troleje přerušení provozu v řádu hodin, náročná řešení odklonů tramvají s náhradní autobusovou dopravou. Ročně nás stojí opravy stovky tisíc korun,” vysvětlil **Robert Domašínský, vedoucí odboru Řízení a kontrola provozu.**

Definitivní řešení však představuje přestavba starých podjezdů, u kterých se v době jejich výstavby s dnešními rozměry nákladních vozidel jednoduše nepočítalo. V následující tabulce naleznete přehled nejrizikovějších míst a počet nehod.

Lokalita (v blízkosti zastávky)	2020	2021	2022	2023
Praha 2 – Rašínovo nábřeží (Výtoň)	0	0	0	0
Praha 2 – Sekaninova (Divadlo Na Fidlovačce)	1	3	2	2
Praha 2 – Bělehradská (Nuselské schody)	0	5	0	1
Praha 4 – Chodovská (Teplárna Michle)	1	0	1	0
Praha 5 – Nádražní (Na Knížecí)	2	1	2	1
Praha 7 – Dukelských hrdinů (Výstaviště)	2	4	0	1
Praha 7 – Partyzánská (Nádraží Holešovice)	0	1	2	0
Praha 8 – Zenklova (Libeňský zámek)	0	1	0	0
Praha 10 – Průběžná (Zahradní Město)	2	0	0	0

Data platná k 14. 5. 2023

Z mimořádných událostí

21. 6. 2021, 10:46
Praha 5, Nádražní, 15 metrů za křižovatkou Nádražní x U Železničního mostu
Dle zjištěných skutečností řidič nákladního vozidla při manipulaci s vozidlem v blízkosti podjezdu ČD zachytil horní část vozidla o trolejové vedení, tím poškodil trolejový drát a izolovaný úchyt troleje. Z místa MU okamžitě bez možnosti zjištění odjel.

Z mimořádných událostí

10. 3. 2020, 10:50
Praha 7, U Výstaviště x komunikace na vjezdu do parku Stromovka
Řidič nákladního automobilu vjel do místa se sníženou výškou troleje a vysokým nákladem (pojízdny pracovní stroj) zavadil o trolejový drát, který se tímto přetrhl. Tím došlo k narušení TRAM dopravy.



SOBOTA 15. DUBNA 2023 BYLA PRO DESÍTKY ZVĚDAVČŮ PŘÍLEŽITOSTÍ SLEDOVAT ODSTRANĚNÍ PŮVODNÍ MOSTNÍ KONSTRUKCE U VÝSTAVIŠTĚ



PODJEZD NA VÝTONI STRAŠÁKEM PRAŽSKÝCH DOPRAVÁKŮ JEŠTĚ ZŮSTÁVÁ...



... STEJNĚ JAKO PODJEZD V ULICI NÁDRAŽNÍ NA SMÍCHOVĚ

Text: Zdeněk Bek
Foto: Jiří Holub a autor



VÍCE RESPEKTU, MÉNĚ RISKU

BLATINY, ZCELA BĚŽNÁ TRAMVAJOVÁ ZASTÁVKA NA PŘEDMĚSTÍ PRAHY, SE PRO CHODCE STALY JIŽ DVAKRÁT OSUDNÝMI. JEDNOU S TRAGICKÝMI NÁSLEDKY, PODRUHÉ V UVOZOVKÁCH JEN SE ZRANĚNÍM. MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 17 VE SPOLUPRÁCI S DOPRAVNÍM PODNIKEM A POLICIÍ ČR TAK PŘIPRAVILA NA KUSÉ KOLEJI U ŽELEZNIČNÍ STANICE PRAHA-ZLIČÍN TRAMVAJOVOU SOUPRAVU T3, A TO V RÁMCI BEZPEČNOSTNÍ KAMPANĚ NESKÁKEJ MI POD KOLA.



Ve čtvrtek 20. dubna 2023 se tak přes pět stovek dětí z místních škol a desítky seniorů během sedmi hodin vystřídaly ve dvou tramvajích T3, které do blízkosti smyčky Sídliště Řepy přistavil Dopravní podnik. O program se postaral vedoucí odboru Technická kon-

trola Martin Doubek a jeho zástupce Marek Dráb, kteří kromě videoukázek ze skutečných nehod a jejich popisu nabídli i svezení v jedné z tramvají s následným zastavením běžným a nouzovým brzděním.

Největší pozornost dětí upoutaly již zmíněné záběry z nehod, které s otázkou, co udělal chodec špatně, popisoval sám **Martin Doubek**. „Už víte, co se tady stane? Odkud chodec vyjde? A teď dávejte pozor, je to dospělý muž, ale rozum nemá.“ Kapuce přes hlavu

nasazená takovým způsobem, že i přes rozhlédnutí chodec nevidí tramvaj, mobilní telefon v ruce, sluchátka v uších, nepozornost. Důvody srážek a jejich následky jsou stále stejné.

Jen za minulý rok DPP zaznamenal 83 srážek tramvají s chodci, ve čtyřech případech skončily smrtí. Nejrizikovější místa srážek stále představují přechody a tramvajové zastávky. **Mezi nejčastější omyly či příčiny srážek tramvají je představa absolutní přednosti na přechodech pro chodce, nepozornost chodců a nevnímání okolí kvůli sledování displejů mobilních telefonů a sluchátek v uších, dále chybný odhad vzdálenosti a délky brzdné dráhy přijíždějící tramvaje a v neposlední řadě spěch a s ním spojené riskování.**

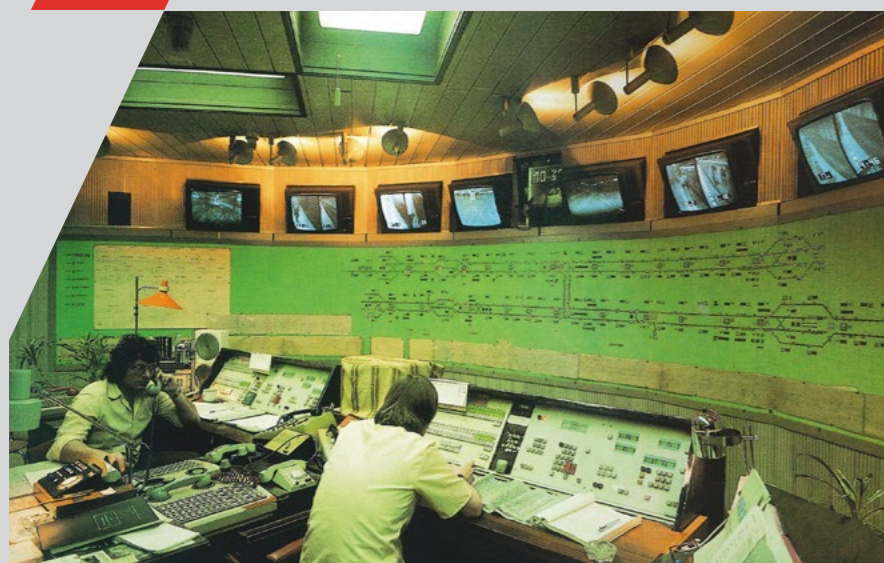
Ač se statistika jeví vzhledem k množství vozů a cestujících v Praze jako nezas tak děsivá, záběry z nehod jsou pravý opak. Respektujte tramvajový provoz a zbytečně v blízkosti tramvajových kolejí neriskujte. Následky si totiž ponese celý život. ■



Celkový počet srážek tramvají s chodci v Praze

2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
75	111	105	87	47	40	83

7 OTÁZEK PRO: ZDEŇKA RAMPU



ZDENĚK RAMPA U TELEFONU. TAKTO VYŠLA FOTOGRAFIE VLAKOVÉHO DISPEČINKU V ROCE 1990 V KNIZE PRAŽSKÉ METRO, ČTVRTÁ DIMENZE VELKOMĚSTA

1) Kdy a proč jste se rozhodl začít pracovat v pražském metru?

Bydlel jsem s rodiči nedaleko od pražské Štvanice a od dětství mne přitahovaly vltavské osobní i nákladní parníky v tamním zdymadle. To se však změnilo poté, kdy jsem se dozvěděl o existenci vzdáleného příbuzného, který pracoval jako řidič ve vokovické vozovně. Poznával jsem díky němu svět tramvajáků a obousměrných tramvají, později i novějších typů. A bylo rozhodnuto: mým oborem bude doprava. Přihlásil jsem se ke studiu na SPŠ dopravní v Masné na obor P (městská doprava), který se později změnil na M (metro). Po úspěšné maturitě na jaře 1974 bylo jasno a se třemi dalšími spolužáky ze třídy jsme byli přijati k DP Metro coby dozorní turniketů.

2) Na jaké pozici jste začínal a kterými dalšími jste až dodnes prošel?

Všichni jsme ihned byli zařazeni do kurzu pro nové dozorní stanice k nezapomenutelnému lektorovi Josefovi Klofáčovi. Pravda, ne všich-

ni snášeli jeho osobitý styl, ale ti, kteří vydrželi, to v provozu zpravidla dotáhli až do vyšších funkcí. Po absolvování kurzu jsem pracoval pár týdnů jako dozorní stanice Gottwaldova a další rok ve stanici Muzeum. Pokračoval jsem jako náčelník stanice I. P. Pavlova a další půlrok jsem „velel“ dozornímu stanice a někdy až čtyřem přepravním manipulátům ve směně. V útrokách této stanice se nacházelo provizorní řídicí stanoviště vlakového dispečinku a každodenním stykem jsem poznal jeho kompletní osazenstvo, do jehož hledáčku jsem se dostal. Takže mou první delší pracovní etapou se od června 1976 až do konce roku 1999 stal tento „mozek podzemní dopravy“.

Nastoupil jsem jako provozní technik, ale po pár měsících už ve funkci vlakového dispečera jsem zažil v létě 1978 přechod do rozestavěné budovy Centrálního dispečinku na nové podzemní pracoviště VDM. Kromě běžné dispečerské náplně jsem (už jako vedoucí směny) začal spolupracovat na automatizaci řídicího procesu jak s kolegy ze služby sdělovací a zabezpečovací, tak i se spolupracovníky cizích

1974–2024
50 let
M metra
s DP kontaktem

firm. Postupně tak vznikaly základy pro digitalizaci doposud striktně analogového řídicího procesu i představy o novém pracovišti VDM. Od roku 1995 jsem jako vedoucí vlakového dispečinku velmi úzce spolupracoval na projektování a výstavbě řídicího sálu ve 2. patře CD, odlaďování techniky a přepojování ze staré na novou techniku, na koordinaci opatření s ostatními trakcemi v DPP a nechyběla ani spolupráce s Metroprojektem.

Od roku 2000 jsem přesídlil do kanceláře jako dopravní specialista v odd. Technologie provozu a podílel jsem se na zpracování dlouhé řady norem a rozkazů o výluce, na mnoha nových projektech i stavbách při rozšiřování tratí metra, při nichž jsem pěšky prochodil všechny tratě metra. Po povodních v srpnu 2002 jsem pomáhal vymýšlet a realizovat technická i dopravní opatření pro rychlé obnovení provozu. V dubnu 2009 přišlo další stěhování – do depa Kačerov jako vedoucí odboru Řízení provozu: spadaly pod něj traťová pohotovost, technologický dispečink a komplexní spolupráce se všemi provozními útvary metra. Zároveň jsem zastupoval technického ředitele metra při jeho nepřítomnosti. Po zhoršení zdravotního stavu jsem profesní kariéru u metra ukončil v srpnu 2019 – tedy po 45 letech a jednom měsíci 😊.

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

Především mi dala poznání, že nic není nemožné! Přestal jsem užívat slovního spojení „TO NEJDE“. Usutečnitelné je leccos, jen musí být vůle, trpělivost, vytrvalost a schopnost najít tu správnou cestu. Byť občas za cenu nezdarů či slepých uliček... Našel jsem



ZDENĚK RAMPA NA FOTOGRAFII VLEVO SICE BEZ SVÝCH BUBENICKÝCH PALIČEK, ALE ZATO SE SVOU KAPELOU TERRA IGNOTA

Zdeněk Rampa

(69)

Místo narození: narozen uprostřed Vltavy, v tehdejší pražské porodnici na Štvanici

Znamení: Scorpion (štír)

Záliby: především rocková hudba – aktivně (30 let už bubnuje ve skupině TERRA IGNOTA, 20 let souběžně v undergroundové legendě Umělá hmota) i pasivně; podzemní doprava a technika všeobecně; dříve aktivně fotbal i hokej, teď plavání, rodina, chalupa, četba...

tu velkou spoustu skvělých lidí, se kterými jsem se (snad až na jednu či dvě výjimky) vždy dokázal rozumně domluvit. A pár opravdu dokonalých přátel!

Zmíněné „budovatelské úsilí“ na VDM mne trochu obralo o rané dětství mých dětí. Ono stíhat opravdu vše, při nepřetržitém turnusové službě se ještě zúčastňovat řady jednání či náročných nočních zkoušek a k tomu ještě souběžně hrát v několika rockových kapelech – to byl dost oříšek, ale díky úžasné manželce to žádný rodinný deficit nezpůsobilo.

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

„Pokud to dočtěl až sem, dostal by karamelku KRÓWKA,“ jak napsal do jedné sáhodlouhé zprávy jeden z mých uvedených přátel. Především by však poznal, že práce v pražském metru je tuze rozmanitá a mnohotvárná. Při bližším zkoumání dojde k závěru, že všechno souvisí se vším a zpětně ho může jeho zvolená profese uprostřed rozsáhlého kolektivu naučit leccos užitečného do života. A když se zvolená práce člověku stane celoživotním koníčkem, je to prostě nádherná!

5) Jak byste nejvíce charakterizoval tuto dopravní tepnu Prahy?

Así tak, že dopravu v Praze bez metra si opravdu nedokážu představit. Původní koncepce podpovrchové tramvaje by sice bývala levnější a rychleji realizovatelná, ale nejen Jára Cimrman by musel varovně vztýčit prst a upozornit na další slepou uličku. Stejně tak, jako byly ve svém období ne zcela rozumné snahy místo trasy D vybudovat jen odbočku z trati C i mnohé jiné historické přešlapy. Výstavba nových tras metra je sice (zejména lokálně) dost bolavá – viz dnes na rozhraní

Pankráce a Krče, ale budoucí užitek se stane historicky neopominutelným.

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

Bylo jich za těch 45 let opravdu hodně, nemůžu však opominout následující tři. Zajištění provozu v listopadu 1989 v době rozsáhlých demonstrací proti komunistickému režimu, konaných na Václavském náměstí a především na Letenské pláni. Snažil jsem se to podrobněji popsat v DP kontaktu a zpětně se dá konstatovat, že neuvěřitelná spolupráce všech provozních pracovníků metra měla zřetelný historický dopad.

Připomněl bych také řadu jednání zakončených rozhodnutím tehdejšího technického náměstka z konce ledna 1995 o vybudování nového pracoviště VDM – a do roka a do dne se nový sál slavnostně otevíral, o den později byl zkolaudován a uveden do provozu. Byl to (nejen pro mne) opravdu perný rok, ale stálo



SNÍMKY Z KRONIKY VLAKOVÉHO DISPEČINKU (NA ČERNOŠKÉ FOTOGRAFII ZDENĚK RAMPA VLEVO NAHOŘE)

to za to. Podle odborníků se podařilo vytvořit řídicí centrum na evropské úrovni.

A do třetice, když jsem se stal zástupcem Marka Kopřivy, tehdy šéfem technického úseku metra, pověřil mne delikátním a nepsaným úkolem: pokusit se obnovit horizontální vazby mezi pracovníky dopravy a techniky. Ty byly necitlivě provedenou reorganizací, doporučenou po personálním auditu firmou BNV Consulting, téměř úplně zprerháný. Při mém odchodu jsme se shodli, že se mi to podařilo.

7) Co byste popřál metru do dalších let?

Aby elán a smysl pro humor původního mladého kolektivu po vzniku metra byl úspěšně kombinován s postupně nabývanými zkušenostmi tak, jak se v průběhu let získávaly. Je třeba nezapomenout na dva postuláty: „v jednoduchosti je síla“ a „se slušností nejdál dojdeš“, a to i ve vztahu ke klientům. ■

Text: Michaela Franková
Foto: Petr Hejna a archiv SPŠD

Text: Michaela Franková
Foto: Milo Dvorak a autorka



#studujpsd #pracujvdpp

Přijímačky, maturity, závěrečné zkoušky

Období od 1. března by se dalo ve středním školství s trochou nadsázky přirovnat k období adventu; období stresu, očekávání, zklamání, ale i radosti. První „adventní neděle“ jsou ve školství jednotné přijímací zkoušky organizované celostátně do oborů s maturitou. V napětí je po několik exponovaných týdnů mnoho rodičů a uchazečů, kteří jsou součástí generace čelící nedostatku míst na středních školách. Zákonem stanovené podmínky pro přijímání předepisují 60 % váhy pro jednotnou zkoušku, zbylých 40 % může škola rozdělit mezi výsledky ze základní školy a případnou školní přijímací zkoušku.



Vedení SPŠD rozhodlo pro letošní přijímací řízení pilotně ověřit v oboru Provoz a ekonomika dopravy možnost přijímacích pohovorů, které mohou vnést do rozhodování o přijetí další rozměr, a to zjištění motivace a zájmu o studium zvoleného oboru. Pohovory se velmi osvědčily, jmenované komise mile překvapil zájem většiny uchazečů. Mnozí z nich představili členům výběrových komisí svá portfolia fotografií nebo videí, která se věnují dopravní problematice. Komise hodnotily podle pečlivě sestavených kritérií.

Uchazeči o studium tříletých oborů s výučním listem to mají o něco snazší, v letošním roce se přihlíželo především k výsledkům ze ZŠ. Kritéria se ale zpřísnila, bodové ohodnocení výsledků a hranice pro „posledního“ přijímaného jsou výrazně vyšší. Při hodnocení jsou zápornými body hodnoceny nedostatečné nebo snížený stupeň z chování.

U dospělých uchazečů jsou kritéria poněkud volnější, zde se ale předpokládá, že dospělí jsou ke studiu motivováni nejen výší školného, ale rovněž možností kariérního postupu.

Druhou „adventní neděle“ jsou bezesporu maturity, které začínají slohovou prací, pokračují odevzdáním maturitních prací, didaktickými testy a vrcholí ústními zkouškami. Třetí „advent“ nastává v červnu, žáci oborů s výučním listem zakončují studium závěrečnými zkouškami. Nejprve písemnými, podle jednotného zadání CERMATu, dále praktickými v dílnách odborného výcviku a zakončeny jsou ústní částí. Slavnostní předávání v Muzeu MHD ve Střešovicích (na snímku) je tím čtvrtým svátkem, na který se všichni těší. Žáci, učitelé a rodiče. Hodně štěstí všem!

Programujeme s ČVUT

V průběhu března a dubna jsme realizovali sérii workshopů programování v Arduinu. Aktivit pod vedením lektorů z ČVUT se účastnili žáci oborů Informační technologie a Mechanik elektrotechnik. Dva poslední absolvovali také učitelé odborného výcviku oborů elektro, zástupce ředitele školy pro elektroobory Tomáš Jelínek a ředitel školy Lukáš Sobotka. Materiální podporu poskytla Hospodářská komora hl. m. Prahy, která financovala veškeré součástky a pomůcky pro realizaci této vzdělávací akce. Dovednosti získané z této aktivity uplatní absolventi v různých studentských projektech, které ve škole realizujeme. Od repase tramvajových trenažérů, které běží právě na Arduinu, po



často využívané kolejiště. Pro přehlídku Maker Faire 2023 chystáme elektronické vizitky. Pomůcky z workshopů využijeme také v polytechnických hnízdech, která realizujeme pro základní školy.

Elevator: nápadem to začíná

V soutěži, kterou vyhlašuje veřejný ochránce práv České republiky, máme v premiéře svoje zástupce. Tým studentů druhého ročníku oboru Provoz a ekonomika dopravy se zaměřením na Ekonomiku městské dopravy pod vedením garantky Andrey Tábořské se přihlásil koncem února s odhodláním zaujmout ombudsmana svým tématem o bezpečnosti v dopravě. Ve své práci se věnují bezpečnostním opatřením v tramvajové, autobusové, vlakové dopravě a v metru. Jako konzultanta si vybrali technického ředitele – Povrch DPP Jana Šurovského, který se jim věnoval v rámci osobní konzultace a podrobně s nimi prošel připravenou prezentací.



Svoji soutěžní prezentaci představili kluci z týmu 2.BE ještě během projektového dne, který škola organizovala pro žáky prvních ročníků v době jednotných přijímacích zkoušek. Kluci získají díky účasti v soutěži zpětnou vazbu k projektu, individualizovanou konzultaci a odborné poradenství od Kanceláře veřejného ochránce práv, Centra podpory podnikavosti (mj. autorky projektu Podnikavá mysl) a Domu zahraniční spolupráce (zprostředkovává financování mj. studentských projektů napříč Evropou, např. Erasmus+, Evropský sbor solidarity, projekty EHP a další). ■



POPULÁRNÍ ŠKOLNÍ TRAMVAJOVÉ KOLEJIŠTĚ BYLO PRO COMIC-CON OSAZENO HVĚZDNOU BRÁNOU A MAZAČKOU

I TRAMVAJ SE VEJDE DO HVĚZDNE BRÁNY

KDYŽ SE STUDENTI SPŠD DOZVĚDĚLI, ŽE ŠKOLA DOSTALA PROSTOR V PREZENTAČNÍM STÁNKU DOPRAVNÍHO PODNIKU NA AKCI COMIC-CON PRAHA 2023, ZAVLÁDLO MEZI NIMI NADŠENÍ. DOSTAT SE NA TAKOVOU AKCI JE SNEM KAŽDÉHO TEENAGERA, NICMÉNĚ I MEZI MNOHA DOSPĚLYMI MÁ NESPOČET PŘÍZIVCŮ.



Po prvotní euforii nastalo období plánování, co všechno pro prezentaci připravit, abychom obstáli ve společnosti mnoha vystavovatelů, domácích i světových filmových hvězd a kostýmovaných cosplay fanoušků. Tématem našeho stánku se stal legendární americký sci-fi seriál Hvězdná brána, jehož dva hlavní herci přijeli na letošní ročník Comic-Conu osobně a jenž byl pro mnoho fanoušků v ČR údajně velkou inspirací pro to, aby se naučili anglicky.

Hvězdná brána/Stargate

Americký sci-fi seriál z let 1997–2006 navazující na stejnojmenný film. Hvězdná brána představuje portál ve tvaru prstence, kterým je možné po zadání adresy cestovat do jiných světů. Seriál tak vypráví příběhy o různých vojenských a vědeckých cestách po galaxiích. V roce 1928 bylo takové zařízení nalezeno v egyptské Gíze a až po rozluštění kódů vědcem Danielem Jacksonem došlo k jeho aktivaci.

Jasnou volbou pro prezentaci bylo školní automatizované tramvajové kolejiště s tím, že bude doplněno o diody osazenou hvězdnou bránu, kterou budou stylizované lego tramvaje T3 projíždět. Ve velmi krátkém čase přestavěl jeden z autorů kolejiště elektromechanik Vojta Tetaur lego vlak na populární mazačku. Ta byla shodou okolností nositelkou reklamního polepu na tento festival, jelikož DPP byl partnerem této velké akce.



OPRAVA TRAMVAJOVÉHO TRENAŽÉRU VE STYLOVÉ UNIFORMĚ SG TÝMU

Další elektromechanik Jarda Vlček upravil 3D model hvězdné brány tak, aby bylo možné ho vytisknout 3D tiskem a následně osadit diodami. Vše bylo následně propojeno s řídicím systémem kolejiště. Nevědomky jsme tak připravili pro naši expozici další „atrakci“ – fotokoutek, kde si návštěvníci pořizovali snímky projíždějící mazačky nebo Tě-trojky, případně se do brány snažili vtěsnat sami. Veškerá příprava této části se odehrávala během setkání kroužku elektrotechniky, který vede na pobočce SPŠD v budově v ulici Moravská zaměstnanec DPP z odd. Technická školení Miloš Kejzlar.

Když už jsme návštěvníkům připravili hvězdnou bránu na tramvajové trati, nabízel se, abychom tento zážitek převedli do virtuální reality, se kterou pracujeme ve výuce provozně dopravních praxí. Ve velmi krátkém



čase se podařilo vytvořit autorskou aplikaci studentů 2. ročníku Provoz a ekonomika dopravy, která zájemcům o tento neuvěřitelný zážitek umožnila projet na místě řidiče tramvají hvězdnou bránou krajinou, která připomíná sci-fi svět. Nenápadně jsme si do tohoto „zážitku“ vložili nejen text o naší škole, ale rovněž jeho audio verzi, kterou pro nás namluvil „anglický hlas“ pražského metra Milo Dvorak.

Kdo neměl na virtuální projížďku, protože ne každému tato technologie dělá dobře, mohl si v klidu prohlédnout video vizualizaci stavby metra trasy D nebo náborové video DPP, které připravili zaměstnanci z oddělení Výběr a nábor zaměstnanců. Ti komunikovali se zájemci o volné pozice v DPP, měli i pro

stor pro oslovení našich studentů, kteří se v expozici střídali po celé dny v pravidelných službách.

Z organizační stránky akce je třeba jmenovat Tondu Thaimera, přípravou aplikace se i ve volném čase zabýval hlavně Kuba Taubman, Radek Šmíd a Patrik Majchrák pod vedením Lee Barbera. Matyáš Růžička a Kuba Honzátko se věnovali obsluze 3D tiskárny, která tiskla jako o život modely tramvají pro malé návštěvníky fanshopu DPP.

Tahákem pro malé i velké je stále tramvajový trenažér se simulací jízdy tramvají. Po této akci už opravdu musel do servisu, o upgrade se postarají elektrikáři a elektromechanici na odborném výcviku v OZM Hostivař, kde má

Comic-Con se v Praze konal počtvrté. Třídenní festival věnovaný videohram a stolním hrám, filmům a seriálům, anime a komiksu, knihám a obrazům či kostýmům se konal ve dnech 14. – 16. dubna 2023 v O2 Universum. Dopravní podnik byl partnerem této akce.

škola zázemí pro dílny. Fit musí být trenažér na další akci, kterou bude svátek všech makerů, fandů technologií a techniky – Maker Faire 2023 na Výstavišti 10. a 11. června.



VIRTUÁLNÍ JÍZDU SCI-FI SVĚTEM Z POHLEDU ŘIDIČE TRAMVAJE SI VYZKOUŠEL ZA PŘIHLÍŽENÍ ŘEDITELE SPŠD LUKÁŠE SOBOTKY I NÁMĚSTEK PRIMÁTORA PRO DOPRAVU ZDENĚK HŘIB



NA STÁNKU DPP A SPŠD SE ZASTAVIL I BRITSKÝ VELVYSLANEC V ČESKU MATT FIELD

K překvapení všech dorazil i Thor. Nikoliv však nejvyšší velitel asgardské flotily známý ze seriálu, ale Thor s kladivem z univerza Avengers. Jeden z kostýmovaných účastníků akce nás oslovil se žádostí, zda by si mohl jízdu tramvají vyzkoušet, že ho to vždy lákalo. Takže řídit tramvaj chtějí i superhrdinové. Kromě této legendární postavy týmu Avengers nás navštívil také náměstek pro dopravu Zdeněk Hřib, velvyslanec Velké Británie Matt Field nebo herec Jakub Kohák.



NOVÝ BENEFIT PRO ZDRAVOTNĚ POSTIŽENÉ ČI ZNEVÝHODNĚNÉ ZAMĚSTNANCE V DPP

OD ZAČÁTKU ROKU 2023 KOLEKTIVNÍ SMLOUVA DOPRAVNÍHO PODNIKU PŘINÁŠÍ NOVÝ BENEFIT PRO ZAMĚSTNANCE ZDRAVOTNĚ POSTIŽENÉ ČI ZDRAVOTNĚ ZNEVÝHODNĚNÉ. CHTĚLI BYCHOM TEDY ZVÝŠIT POVĚDOMÍ O TĚTO PROBLEMATICE.

Tento článek přináší informace, jak v případě získání statusu osoby se zdravotním postižením (OZP) mohou držitelé průkazu ZTP, ZTP a ZTP/P dosáhnout na nezanedbatelné finanční i nefinanční úlevy a výhody v Dopravním podniku.

Definice OZP a povinnosti DPP

Osobou zdravotně postiženou je osoba, která může pracovat, ale zároveň potřebuje vhodně upravit pracovní prostředí, pracovní dobu a další pracovní podmínky s ohledem

na její zdravotní stav. O uznání osobou zdravotně postiženou rozhodují okresní správy sociálního zabezpečení, Městská správa sociálního zabezpečení Brno nebo Pražská správa sociálního zabezpečení.

DPP je organizací, která zaměstnává více než 25 zaměstnanců, tudíž se na ni vztahuje zákonná povinnost, dle zákona o zaměstnanosti, zaměstnávat 4% podíl zaměstnanců se zdravotním postižením.

Dle zákona o zaměstnanosti má DPP možnost tuto povinnost plnit některým z níže uvedených způsobů:

- zaměstnáním 4 % zaměstnanců OZP v pracovním poměru,
- odebíráním výrobků nebo služeb od určité skupiny zaměstnavatelů v tzv. režimu náhradního plnění,
- odvodem do státního rozpočtu, nebo vzájemnou kombinací těchto způsobů.

Výhoda pro obě strany

DPP se zaměřuje zejména na zaměstnávání osob zdravotně postižených či zdravotně znevýhodněných. Je možné, že ne všichni zaměstnanci, kteří mají nebo mohou mít tento statut, nahlásili tuto skutečnost na oddělení Personální a mzdové. **Tím, že tuto informaci předá zaměstnanec zaměstnavateli, vznikne výhoda pro obě strany.** Pro zaměstnavatele to znamená, že si může zaměstnance započíst do plnění povinného podílu zaměstnávání osob OZP, a může tak odebrat méně zboží v režimu náhradního plnění, případně bude povinen nižšího odvodu do státního rozpočtu. Pro zaměstnance z toho plyne výhoda v podobě slevy na dani z příjmů a poskytnutí volnočasových poukázek.

Dodatkem č. 1 byl do Kolektivní smlouvy doplněn text nového bodu 5. 9. 28. Zaměstnancům v pracovním poměru tak po uplynutí zkušební doby vzniká nárok na **nový benefit v podobě volnočasových poukázek ve výši 3000 Kč.** K jeho získání je potřeba doložit rozhodnutí vydané orgánem sociálního zabezpečení, že zaměstnanec je osobou se zdravotním postižením, případně osobou zdravotně znevýhodněnou.

Kdo je OZZ?

Osoba zdravotně znevýhodněná (OZZ) je dle § 67 zákona o zaměstnanosti občan, který má zachovanou schopnost vykonávat soustavné zaměstnání nebo jinou výdělečnou činnost, ale jeho schopnost být nebo zůstat pracovním začleněným, vykonávat dosavadní povolání nebo využívat dosavadní kvalifikaci či získat novou je podstatně omezena. Příčinou tohoto omezení je dlouhodobě nepříznivý zdravotní stav, který má podle poznatků lékařské vědy trvat déle než rok a podstatně omezuje tělesné, smyslové nebo duševní schopnosti, a tím i schopnost pracovního uplatnění.

Osobou zdravotně znevýhodněnou může být pouze osoba, která není osobou invalidní v prvním, druhém či třetím stupni. Tato osoba

tedy nepobírá invalidní důchod. Status OZZ se prokazuje buď rozhodnutím, nebo potvrzením, které na žádost občana vydá příslušná OSSZ (okresní správa sociálního zabezpečení).

Benefity pro držitele ZTP/P

Zaměstnanci, kteří pobírají invalidní důchod nebo jsou držiteli průkazu ZTP/P, doloží všechny potřebné doklady a mají podepsané prohlášení poplatníka daně z příjmu fyzických osob ze závislé činnosti, mohou uplatňovat základní slevu na invaliditu, nebo slevu na držitele průkazu ZTP/P.

Zaměstnanci v invalidním důchodu mají nárok na daňovou slevu ve výši **2520 Kč ročně (210 Kč měsíčně)** v případě invalidity I. a II. stupně.

Jsou-li zařazeni do III. stupně invalidity, mají nárok na slevu ve výši dvojnásobku, tedy **5040 Kč ročně (420 Kč měsíčně)**.

Slevu ve výši **16140 Kč (1345 Kč měsíčně)** za rok si může uplatnit držitel průkazu ZTP/P.

Bližší informace o dokladech, které jsou potřeba k uplatnění slev na dani, sdělí na požádání referent oddělení Personální a mzdové. ■

POTŘEBUJETE UŠETŘIT NA ENERGIÍCH?

Udělejte první krok
Praha vám pomůže

Zjistěte, zda můžete žádat
o Příspěvek na úsporu energií
ve výši 3 000 Kč.

podani.socialninadacnifond.cz
pomocprazanum.praha.eu



Text: Kamila Drábková
Foto: Miroslav Kosmata a autorka



AUTOMOBILOVÉ NOSIČE SCANIA S KONTEJNERY – VLEVO PRVNÍ, ZAKOUPENÝ V SRPNU 2020, VPRAVO DRUHÝ, LETOŠNÍ

DVOJČATA U ZÁCHRANÁŘŮ DPP

A proč tedy zmínka o dvojčatech? Pro maximální zjednodušení obsluhy a údržby jak podvozku automobilu, tak i hydraulického nakládacího jeřábu a kontejnerového systému byl nákup vozidla koncipován tak, aby bylo co nejvíce identické s tím předchozím.

Pro dlouhodobé čtenáře pro připomenutí, pro nové pak pro představení: jedná se o vozidlo značky Scania, jehož dodavatelem je společnost THT Polička. Podvozek je třínápravový s pohonem druhé nápravy. Vzhledem k požadavkům na dobrou manévrovatelnost je pak třetí náprava zatáčecí. Pohonná jednotka je tvořena přeplňovaným vodou chlazeným šestiválcem o výkonu

368 kW, doplněná o automatickou převodovku s možností manuální volby rychlostního stupně.

Kabina pro osádku je dvoumístná, vybavená nezávislým topením a klimatizací. Ve výbavě dále nalezneme digitální a analogovou radiostanici, ruční svítilny, přenosné radiostanice, dýchací přístroje apod. Samozřejmostí u nově pořizovaných vozidel je pak kamerový systém. Na bocích vozidla, před zadními nápravami, je na každé straně umístěna nerezová ochranná sloužící pro uložení vázácích prostředků, v zadní části podvozku jsou pak umístěny dvě plastové ochranné pro další drobné příslušenství.

JAK JSME JIŽ NAZNAČILI V PŘEDCHOZÍM ČLÁNKU O TECHNICE HASIČŮ DOPRAVNÍHO PODNIKU, PŘIBYL DO JEJICH VOZOVÉHO PARKU NOVÝ AUTOMOBIL. JEDNÁ SE O DALŠÍ POMYSLNÝ DÍLEK DO SKLÁDAČKY KONTEJNEROVÉHO SYSTÉMU.

Pro manipulaci s kontejnery je instalován podélně uložený jednoramenný hák Palfinger Palift 15 A Telescopic. Ten díky své konstrukci umožňuje nakládání po snížené křivce, což umožňuje mimo jiné snazší složení kontejneru, například pod trolejovým vedením. S ohledem na délkovou variabilitu přepravovaných kontejnerů je automobil vybaven hydraulicky vysunovacím zadním nárazníkem.

Pro nakládání a manipulaci s břemeny pak slouží hydraulický nakládací jeřáb Palfinger PH 27002-SH F. Jeho maximální dosah činí 19,1 m a maximální nosnost pak 7600 kg. Rameno jeřábu je opět doplněno o prvky



NOSIČ KONTEJNERŮ S OSAZENÝM PRACOVNÍM KOŠEM



VÝCVIK VAZAČŮ A JEŘÁBNÍKŮ S NOVÝM PŘÍSLUŠENSTVÍM

tzv. aktivní hydrauliky, která umožňuje používání dalšího příslušenství.

Stabilitu vozidla při použití jeřábu pomáhají zajistit celkem 4 hydraulicky vysouvané podpěry. Jeřáb pak může stroj obsluhovat pomocí proporcionálního (bezdrátového) dálkového ovládání, případně ovládaním s kabelem. V případě nefunkčnosti obou zařízení je pak možná nouzová manipulace pákami přímo na jeřábu.

Ačkoliv se na první pohled zdá, že jsou vozidla opravdu identická, není tomu tak. Druhý nosič je navíc vybaven záložním elektromo-

torem pro pohon hydraulického systému. Tento „doplněk“ umožňuje hydraulický nakládací jeřáb využívat také jako pracovní plošinu. Součástí dodaného příslušenství je tak i pracovní koš italského výrobce Ormet s.r.l. Ten disponuje nosností 2 osob do maximální hmotnosti 200 kg.

Jako další příslušenství, využitelné pro oba automobily, byl dodán hydraulický zvedací systém pro nakládání osobních automobilů. Tento systém má hydraulicky stavitelné těžiště a umožňuje transport vozidel až do hmotnosti 3500 kg. Pro usnadnění nakládání materiálu byly také pořízeny paletizační



ZKOUŠKA DOSAHU PRACOVNÍHO KOŠE

vidle s možností nastavení šířky a automatickým vyvažováním.

Zakoupením vozidla a příslušenství tak opět došlo k rozšíření oblasti, v rámci které jsou hasiči schopni účinně, rychle a bezpečně poskytovat pomoc nejen v rámci Dopravního podniku, ale i v součinnosti se složkami IZS. ■

Text: Žaneta Novodvorská



Trat postavila společnost Doppelmayr a celkové náklady se pohybovaly kolem 60 milionů liber

S HLAVOU V OBLACÍCH NAD TEMŽÍ

JEN 15 MINUT JÍZDY OD SRDCE LONDÝNA SE 90 METRŮ NAD HLADINOU ŘEKY TEMŽE VZNAŠÍ MODERNÍ MĚSTSKÁ LANOVÁ DRÁHA IFS CLOUD CABLE CAR, ČASTĚJI ZNÁMÁ POD NÁZVEM DANGLEWAY.

Trasa lanovky má délku přes 1 km a vede mezi Greenwichským poloostrovem a Royal Docks, pouhých pět minut chůze od londýnské O2 arény a stanice metra North Greenwich.

Desetiminutová jízda jedním směrem nabízí jedinečný výhled na hlavní město Anglie. Z prostorné kabiny vybavené pohodlnými sedadly můžete sledovat například katedrálu sv. Pavla, Olympijský park královny Alžběty, Greenwich a rozsáhlé pobřeží řeky Temže.

V provozu je lanovka do pozdních nočních hodin, a dokonce nabízí prodloužené noční jízdy v každém směru. Jedna cesta tedy v tomto případě trvá 12 minut a se zpáteční jízdenkou si dohromady užijete 25 minut romantického výhledu na noční Londýn z výšky.



Platební možnosti:

- Online
- Bezkontaktně
- Oyster card
- Hotově v informační kanceláři

Otvírací hodiny:

Po–Čt	07:00–21:00
Pá	07:00–23:00
So	08:00–23:00
Ne, svátek	09:00–21:00

IFS Cloud Cable Car má bezbariérový přístup a je vhodná pro většinu invalidních vozíků včetně motorizovaných invalidních vozíků a mobilních skútrů.

Kabina přijíždí každých 30 sekund a přepraví až 10 osob.

Konečné stanice:

- Greenwich Peninsula (západ)
- Royal Docks (východ)

Zajímavosti:

Londýnská lanovka hostila známé tváře, tento způsob přepravy přes řeku Temži využil wimbledonský šampion z roku 2022 Novak Djoković, boxer David Hays nebo třeba Arnold Schwarzenegger.

V kabinách lanovky je možné zažít i nevšední zážitky, jako je romantická jízda se šampaňským nebo přímo večeri, vystoupení živé hudby, rychlé seznamování, zásnuby a další.

Lanovka London Cable Car, nyní nazývaná IFS Cloud Cable Car, získala ocenění Travelers' Choice 2022 v kategorii „Things to Do in London“.

Architekti londýnské lanovky z William Matthews Associates zvítězili v soutěži o návrh stanic a podpěr lanovky Podbaba – Troja – Bohnice.



IFS Cloud Cable Car má bezbariérový přístup a je vhodná pro většinu invalidních vozíků včetně motorizovaných invalidních vozíků a mobilních skútrů.



CENY JÍZDENEK:

	jednosměrná	zpáteční (okružní)
dospělý	£6	£12
děti (5-15 let)	£3	£6
děti do 5 let (s doprovodem)	zdarma	zdarma
rodinná (2 dospělí a 3 děti)	N/A	£30

TECHNICKÉ ÚDAJE:

Otevření	28. 6. 2012
Délka trati	1100 m
Typ	kabinová lanovka
Charakter	vyvýšená
Elektrifikace	napájecí kabel elektromotoru bullwheel, přídatný napájecí kabel diesellového motoru
Nejvyšší bod	90 m
Provozní rychlost	22.5 km/h



Text a foto: Josef Mottel a Roman Málek
Ilustrační foto: Petr Hejna



HISTORICKÝMI VOZY ZPĚT DO MINULOSTI PRAŽSKÉ MHD

V SOBOTU 6. KVĚTNA 2023 MĚLI ZÁJEMCI Z ŘAD VEŘEJNOSTI MOŽNOST PROJET SE HISTORICKÝMI VOZY PRAŽSKÉ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY A POZNAT DOPRAVNÍ PODNIK ZBLÍZKA V RÁMCI ZÁŽITKOVÉ TURISTIKY. A JAK TO CELÉ PROBÍHALO? TO SE DOČTETE V NÁSLEDUJÍCÍCH ŘÁDCÍCH, JEJICHŽ AUTORY JSOU STUDENTI SPŠD.

Akce začala po deváté hodině ranní v depu Zličín, kam se návštěvníci mohli dostat krátkou linkou speciálně vypravenou pro tuto událost v autobuse SOR NB 18. Na místě byli přivítáni svými průvodci, a to Petrem Havlíčkem a Lukášem Hampacherem. Ti kromě uvítání sdělili návštěvníkům základní informace o pražském metru a depu Zličín.

Po tomto krátkém uvedení si návštěvníci mohli prohlédnout vybavení hasičů z HZS DPP, ale také si příslušníky sboru vyslechnout, co vlastně obnáší práce hasiče, jak se jejich vybavení liší od běžných hasičů a na jaké eventuality jsou připraveni. Ke zhlédnutí toho u požární zbrojnice bylo opravdu hodně, návštěvníci si tak mohli detailně prohléd-



nout požární vozy značek Scania a Tatra, ale také velitelskou dodávku Volkswagen.

Zajímavou atrakci pak představoval dnes již vyřazený autobus Karosa B 951 E, který byl zaparkován na dvoře před požární stanicí. Po velkém zájmu zejména nejmenších návštěvníků byl i tento vůz zpřístupněn. Zhruba po 20minutové prohlídce zavedli pánové průvodci návštěvníky do vnitřních prostor depa, zde pak bylo k vidění mnoho současných souprav metra, technická vozidla používaná pro provoz a také jedna historická souprava 81-71. Celý průchod dlouhou halou doprovázel návštěvníky zajímavý komentář průvodců, kteří popisovali, jak funguje provoz depa i jak se zrodila myšlenka mít v Praze metro.

Po průchodu halou byla pro návštěvníky připravena historická souprava Ečs, kterou exkurze pokračovala na trase B. Po nástupu do vozu si návštěvníci mohli všimnout, že je vůz specificky upraven právě pro zážitkovou turistiku. V podlaze vozu se totiž nacházely zasklené díry, které umožňovaly výhled na pod-



Návštěvníci se také mohli podívat do obratiště ve stanici Smíchovské nádraží. Obratiště dříve sloužilo jako místo pravidelných kontrol sovětských souprav. Později bylo taktéž možné si prohlédnout tunel u stanice Florenc, který propojuje linky B a C. Na Florenci byla jízda ale ukončena v obratišti.

dopravy v Evropě. Toto muzeum, které se nachází v areálu bývalé tramvajové vozovny v pražské čtvrti Střešovice, nabízí návštěvníkům nejen pohled na historická vozidla, ale i možnost seznámit se s vývojem městské hromadné dopravy v Praze od prvo počátku až do současnosti.



vozek za jízdy. Rovněž byly vysazeny i dveře do kabiny metra, aby byl umožněn výhled na řídicí pult za jízdy.

Pro výjezd z depa na elektrifikovanou část kolejí bylo použito speciální motorové vozidlo nazývané lokotraktor. Jakmile vozy vyjely na elektrizovanou trať před vjezd do tunelu, byl návštěvníkům prostřednictvím vysílaček zprostředkovan autentický rozhovor s vlakovým dispečerem, který povolil vjezd metra na linku B. Celou trasou pak cestující doprovázely nahrávky starého hlášení i s komentářem, ve kterém se návštěvníci dozvěděli, jak se jmenovaly stanice dříve či jak dříve vypadaly. Rovněž si mohli vyzkoušet, jak funguje traťový zabezpečovač ARS, který vlak nouzově zastaví, je-li porušena maximální povolená rychlost 80 km/h.

Z Florenc se pak souprava metra opět vrátila na stanici Smíchovské nádraží, kde už čekal historický tramvajový vůz K2. Jedná se o jednu ze starších tramvají v Praze, která byla vyrobena v roce 1977, v Praze se však kvůli kopcovitému terénu nevyskytovala, proto ji zakoupil Dopravní podnik ze Slovenska.

Jízda historickou tramvají ze Smíchovského nádraží pokračovala přes Zborovskou, Jiráskovo náměstí, Karlovy lázně, Malostranskou a Královský letohrádek až do Muzea MHD ve Střešovicích. Během této jízdy si mohli návštěvníci prohlédnout ulice historické Prahy a vychutnat si úchvatné výhledy na řeku Vltavu.

Jízda tramvaje následně skončila v jednom z nejzajímavějších muzeí městské hromadné

dopravy v Evropě. Toto muzeum, které se nachází v areálu bývalé tramvajové vozovny v pražské čtvrti Střešovice, nabízí návštěvníkům nejen pohled na historická vozidla, ale i možnost seznámit se s vývojem městské hromadné dopravy v Praze od prvo počátku až do současnosti.

A tak probíhala jedna z úžasných akcí Dopravního podniku, kterou dozajista ocení každý dopravní nadšenec!

Autoři studují na SPŠD obor Provoz a ekonomika dopravy, Josef Mottel 1. a Roman Málek 2. ročník.

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Technologie v pražském metru

Poslední segment technologií zajišťuje pro metro(dokončení v tajence) a vodní hospodářství. Pro zajištění čerstvého vzduchu ve stanicích metra slouží 164 ventilátorů hlavního větrání. Odvětrání jednotlivých technických prostor či technologií v zázemí stanic zajišťuje přes tisíc vzduchotechnických zařízení. Vzduch pro větrání prostor a místností metra je nasáván z traťových tunelů, vestibulů nebo podchodů. Přivodní vzduch je filtrován. U některých zařízení je využívána rovněž rekuperace. Odsávaný vzduch je odváděn z místností se zdroji škodlivin na povrch. Některé místnosti jsou větrány parapetními jednotkami nebo axiálními ventilátory.

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 11. června 2023** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – **ohniště La Proromance**, další dva publikaci.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 4/2023 zněla: nedostatečnou délku posuvny. Hlavní cenu – Sixtol sadu zahradního nářadí – získává: **Bohumila Antošová**, flash disk ve tvaru vozu MHD získávají: **Robert Pochop** a **Štěpán Vaněk**. Publikaci Brusel fotografa Tono Stana získává: **Leoš Havlíček**. Blahopřejeme.

Hlavní cena:

Ohniště La Proromance

Dlouhé letní večery? Tak to pro vás máme ideálního pomocníka. Ohniště Proromance Fire Pit 3L je oblíbené pro svou obslužnost a rychlost přípravy. Stablní trojnožka, dvě madla pro rychlé přenesení. Pokud chcete na zahradě otevřený oheň, ohniště vám poskytuje tu nejbezpečnější variantu.



Připravil: Milan Slezák

NALAĎTE SI PŘIJÍMAČ

V Národním technickém muzeu je možné od 17. května 2023 až do konce roku navštívit výstavu věnovanou sto letům pravidelného rozhlasového vysílání u nás. Národní technické muzeum ve spolupráci s Českým rozhlasem připravilo expozici, která provede návštěvníky historií rozhlasové techniky a nabídne jim možnost zažít rozmanitost rozhlasové produkce v průběhu uplynulého století. Výstava **100 let je jen začátek – Český rozhlas 1923–2023** je stěžejním výstavním projektem Národního technického muzea letošního roku. Jeho záměrem je vylíčit sto let technického i programového vývoje rozhlasu i dnešní roli moderního veřejnoprávního média. Velkoryse koncipovaný projekt připomíná významné rozhlasové osobnosti a události, program a hudbu v jednotlivých obdobích i překotný vývoj výrobní, přenosové a vysílací techniky. Vystaveny jsou vzácné exponáty ze sbírek Národního technického muzea, jako např. nově zrestaurovaný vysílač, typ SFR MD 50 francouzské provenience, spuštěný na počátku roku 1925 v pražských Strašnicích, který rozdával radost prvním posluchačům Československého rozhlasu. Nechybí ale ani představení aktuálních trendů a vizí konzumace rozhlasového obsahu nebo moderní způsoby příjmu i distribuce.



U víkendů 27. a 28. května se na holešovickém Výstavišti koná další ročník motoristické slavnosti – **Legendy 2023**. Pořadatelé slibují přes tisícovku nejrůznějších exponátů (automobily, motocykly, závodní stroje, ale třeba

TO NEJLEPŠÍ Z NĚMECKA

i karavany). Jedním z ústředních témat letošní přehlídky jsou německé značky, a k vidění tak budou produkty z dílen firem Mercedes-Benz, BMW, Volkswagen, Audi, Porsche, Opel, ale zapomenut nebude ani Trabant. Nepůjde ale jenom o německé výrobce. V pavilonu supersportů se představí 45 sportovních automobilů a své zastoupení tu budou mít třeba značky Porsche, Ferrari, Aston Martin, Lamborghini, McLaren nebo Mercedes-Benz. Své fanoušky si jistě najde i letošní novinka – pavilon motocyklů. Ten nabídne jak kla-

sické legendární americké motocykly značky Indian, domácí značku Jawa či anglickou Norton, italské sportovní značky Ducati nebo Aprilia, stroje nejstaršího kontinuálně existujícího výrobce motocyklů na světě, anglické značky Royal Enfield, která působí na trhu od roku 1901, tak třeba i exponáty výrobce čtyřkolek a pracovních strojů Polaris. Chybět na akci nebude ani speciální pavilon věnovaný automobilce Ferrari nebo venkovní prezentace karavanů a obytných vozů.

STARÁ ZASE DĚLÁ ROTYKU

Kapela Tři sestry zase slaví. Tentokrát už svou 38. koncertní sezonu. A to rovnou dvoudenní akcí pod širým nebem – **Tři sestry 38 let Open Air** v prostorách A-parku Ledárny Braník. Oslaví pojal soubor kolem zpěváka Lou Fanánka Hagena vskutku velkolepě a gratulovat mu přijde solidní sestava kapel v čele s anglickými punkovými „žertéry“ The Toy Dolls. Z domácí hudební scény se pak mohou diváci těšit třeba na kapely jako S.P.S., Totální nasazení, Staré pušky, Synové výčepu, Doctor P. P., EIE nebo Vypsaná fixa. Celý koncertní program pak završí vystoupení samotných oslavenců, tedy skupiny Tři sestry.



ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději **do neděle 11. června 2023** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno i s diakritikou) a můžete získat publikaci obrazů Džiny, nůžky, sprej malíře Františka Matouška a k tomu sadu reklamních předmětů DPP pro děti.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 4/2023 zněla: **Klíčovské narozeniny pohledem Petra Hejny**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován, knížkou Džiny, nůžky, sprej od Františka Matouška a sadou reklamních předmětů pro děti odměněn **Antonín Martinek**.



ČÁST ZABŘEHU	VYBYT	OBRAZIT	OVIN	ANGL. OTEVŘÍT	PŘEDMĚT	NÁZEV ZNAČKY DUSÍKU	RŮŽEK	FEDE. RALNÍ SHRO. MAZDĚNÍ	X	JMÉNO ČERTA Z ARABELY	ROZPIS	MĚSTO V MADRAJA PRADEŠI V INDII	DOMÁCI JMÉNO LIANY	KAM. BODŮSKÉ PLATIDLO
ZPĚVNÝ PTÁK								VLA. KĚNKO VE VAZIVU						
1. ČÁST TAJENKY								NAKLONIT ZN. RADONU						
KOVÁNÍ NA HRŮT VORAR. BIBLA SPZ ZLIN								VOZKOVO CITO. SLOVCE 3. ČÁST TAJENKY						
TRESTNÝ CIN						ZVNITŘKU PRYČ VECPAT				ZABÍ CITO. SLOVCE PŘEDLOŽKA			HORA NA ŠUMAVĚ	ÚZEMÍ SAUDSKÉ ARABIE
ULIJANOV						STÁŘI OPĚT				OSTRAVSKÁ ČÁST ZPUSOB HRANI MARIÁSE				
ČESKÝ HEREC	ZN. ASTATU SLOU. POVÁ SIŇ				ROZVIRAT SE AFRICKÝ KMEN			INICIÁLY HERCE VET. CHEHO	ZÁS. JAMA Z DOBY BRONZOJE KAMARÁD ŠEBESTOVĚ					
SPZ KOŠICE- VENKOV				SOU. HVĚZDI PŘED. LOŽKA									ANGL. VČELA	ZAKVIČENÍ VĚPRE ANGLICKY JEDNA
LATINSKÁ SPOJKA A		OSYCHAVAT NA PŮVRCHU TRIC. MUNZARA											ZN. ARSENU	VODNÍ HLŮDAVEC KŮD ZIMBABWE
POTOMEK THRAC. KYCH KMENU														2. ČÁST TAJENKY
ŠIROKO- PLECI										ZÁMEK V BRITÁNII				

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



JARNÍ TÓNY V PODZEMÍ

