



PŘELOMOVÝ SUMMIT V BARCELONĚ
KDYSI NÁDRAŽÁCI, DNES ŘIDIČI
V LIBUŠI TRAMVAJ PŘED METREM



TRAMVAJOVÁ TRÁŤ
SÍDLIŠTĚ MODŘANY – LIBUŠ

Zahájení stavby dne 1. dubna 2022
Zahájení provozu 27. května 2023

Projekt byl spolufinancován Evropskou unií, z Operačního programu Doprava.





ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

SwissLife Select

- Široká nabídka vozidel různých značek a výbavy
- Garance vysoké slevy spojené s koupí vozu
- Finanční poradenství, investice a další služby
- Pomoc s řešením vlastního bydlení
- Více informací a výše slev na intranetu DPP



Oskarův svět

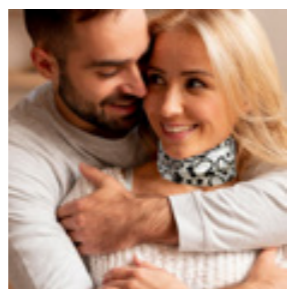
- Zábavní park u Drážďan
- Více než 50 atrakcí uvnitř a venku
- Vstupenky zdarma – kontaktujte oddělení Benefitů a služeb pro zaměstnance

Oční optika Vyšehradská

- 35% sleva na kompletní brýle
- Platnost akce: do 31. 8. 2023
- www.optikavysehradka.cz



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

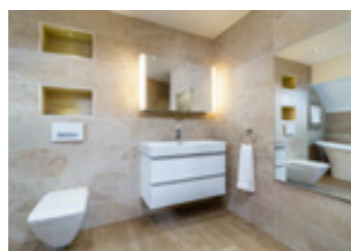


Priessnitzovy zábaly

- K léčbě bolestí v krku, suchého kašle apod.
- Sleva až 30 % pro zaměstnance DPP
- Pomůžou a vyléčí z různých nejen respiračních onemocnění
- Více informací na www.priessnitzuvzabal.cz

Raiffeisen bank – Bydlení

- Stavební spoření i pro děti a mladé
- REKO půjčka, HYPOsplátka
- Úvěr ze stavebního spoření, úvěrový tarif
- Životní a majetkové pojištění
- Cestovní pojištění, povinné ručení
- Sleva 20 % pro zaměstnance DPP, pro rodinné příslušníky sleva 10 %



Koupelny Koupeto

- Rekonstrukce bytových jader, koupelen a bytů na klíč
- Zdarma po osobní návštěvě i vypracování cenové nabídky projektu
- 30% sleva pro zaměstnance na obklady a dlažby RAKO při realizaci rekonstrukce koupelny

OBSAH 6 / 2023



LISTÁRNA/OD CESTUJÍCÍCH

4

AKTUÁLNĚ

5 – 7

UITP

8 – 9 PŘELOMOVÝ SUMMIT
V BARCELONĚ

UDÁLOST

10 – 11 V LIBUŠI TRAMVAJ PŘED
METREM

TÉMA

12 – 15 KDYSI NÁDRAŽÁCI,
DNES ŘIDIČI

PEL-MEL

16 OKNO Z DOPRAVNÍHO SVĚTA

INFORMACE

17 NÁCVIK POSKYTOVÁNÍ PRVNÍ
POMOCI
PÉČE O DUŠEVNÍ ZDRAVÍ
ZAMĚSTNANCŮ

JUBILEUM

18 – 19 KDYŽ SE VOKOVICKÉ DVEŘE
OTEVŘELY

METRO A JEHO LIDÉ

20 – 21 50 LET PRAŽSKÉHO METRA
S DP KONTAKTEM:
7 OTÁZEK PRO: JANU DURSTOVOU

VZDĚLÁVÁNÍ

22 #STUDUJSPSD
#PRACUJVDPP

DPP A MÉDIA

23 CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI

PORTRÉT

24 – 25 „METRÁCKÉ KOMANDO“
VE STARONOVÉM SLOŽENÍ

AKCE

26 – 27 SETKÁNÍ ODBORNÍKŮ
V METROPOLI

BOZP

28 – 29 PESTRÁ PALETA ŠKOLENÍ BOZP

TIP NA VÝLET

30 – 32 TRAMVAJE NA OSTROVĚ
TENERIFE

33 METRO 50

34 ZÁBAVA

35 KULTURA / KVÍZ

Foto na titulní straně: Zdeněk Bek

DP kontakt

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

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

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

Místopředseda: Daniel Šabík, Členové: Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek,
Milan Bárta, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann,
Petr Havlíček, Vladimír Kalivoda, Ondřej Láška, Robert Mara, Milan Slezák,
Jan Štojdl, Jan Ungerman, Ondřej Volf a Jakub Zatloukal

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s. r. o.
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 29. května 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





IVANA VESELKOVÁ Z RADIA WAVE NA TRAMVAJOVÉ ZASTÁVCE ITALSKÁ, KTERÁ SE NA JEDEN DEN PŘEJMEHOVALA U ROZHLASU

100 let Českého rozhlasu

Rád bych vám poděkoval za podporu Českého rozhlasu. Moc si toho vážím. Včera to pro nás byl velký den a musím říct, že vlajčky na tramvajích i spoty v MHD patřily k tomu nejlepšímu. Řada kolegů z toho byla dojatá a měli jsme na to také skvělé reakce od veřejnosti. Ještě jednou velké díky!!!

Jiří Hošna
ředitel Komunikace, obchodu a vnějších vztahů



Poděkování za Noc kostelů

Vážený pane předsedo, dovoluji mi, abych Vám před letošní Nocí kostelů poděkoval za Vaši spolupráci a nasazení. Je to pro nás velkou pomocí a velice si toho vážím. Bez Vás a samozřejmě i stovek dobrovolníků by Noc kostelů nemohla vůbec proběhnout.

Letošní Noc kostelů má přihlášení více jak 1700 kostelů v celé ČR. V naší pražské arcidiecézi máme aktuálně nahlášeno 379 kostelů a modliteben a je připraveno na 1600 programových bodů. Zapojí se největší kostely Prahy stejně tak jako zapomenutá místa na okraji.

Jan Graubner
arcibiskup pražský a primas český

Vzpomínky bývalého zaměstnance nejen na Klíčov

Vážená redakce, děkuji za DP kontakt 3/2023. Je v něm zase mnoho zajímavého. Garáž Klíčov znám a rád bych připojil svoji vzpomínku. U nás v domě bydlel Petr Zlatník, klíčovský garážmistr. Znali jsme se, protože jsem jezdil školit mechaniky na zvedáky a vzedací zařízení. Bylo to po zahájení provozu garáže, kdy tam byly i trolejbusy a vždy jsem měl problém, kde zaparkovat svoji Škodu 1203, aby nepřekážela. O autobusy nešlo, ty ji objely, ale trolejbus byl dimenzován sběrači. Tak jsem stále sledoval hlášení, zda nepřekážím. Později mi připadly do stavu i traktory na zavážení autobusů do klempírny, lakovny a pro manipulaci. Nevím proč, ale každá garáž měla obyčejně dva, ale každý jiný typ, a pak jsem sháněl po kamarádech v JZD náhradní díly.

Na straně 31 mne zaujala křížovatka U Kříže. Tam to znám, ale později, než je na fotografii. V jednom z dvou domů bydlel pan Chuchler, oblastní dispečer. Já jsem si po práci vydělával a jezdil na dispečinku a jeho jsem často vozil. Měl syna Karla v dílně ve vozovně Pankrác a tenkrát nebyly na dílně platy zrovna vysoké, a tak jsem jej přetáhl k nám a jezdil pro náš autosklad se Škodou 1202. Jezdili jsme spolu na dlouhé tratě, např. i Brno, a střídali se za volantem. Potom se vrátil k řemeslu elektrikáře a dělal v Rostonce u pana Smolaře, kde byl partákem.

S pozdravem
Jiří Kovařovič

56. ročník Pochodu Praha-Prčice

Dovolují si jménem pořadatelů letošního 56. ročníku dálkového pochodu Praha-Prčice 20. 5. 2023 poděkovat Dopravnímu podniku hlavního města Prahy, akciová společnost, za umožnění startu jeho titulní 70+ km trasy ve východním vestibulu stanice metra C Háje.



Miroslav Juráš
pořadatel trasy 70+ km Karla Kulleho KČT, odbor Praha-Karlov, oddíl Sparta



Ředitel rekordman

Mikuláš Lacek byl nejvýraznější postavou socialistického období pražské MHD, uvádí brožura 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie pražské MHD.

Dále se mj. píše: Do pražského dopravního podniku byl povolán v roce 1964, kdy MHD vyžadovala radikální koncepční řešení. Za jeho vedení se začaly uskutečňovat velké rekonstrukce tramvajových tratí. V polovině 60. let prosazoval podzemní dráhu místo tehdy navržené podpovrchové tramvaje. O 50 let staré události, kdy 4. 1. 1973 do tunelu metra poprvé vyjela drezína s politickou reprezentací města, jsme psali v lednovém DP kontaktu. Mikuláše Lacka jsme zde chybně uvedli se jménem Milan, za což se čtenářům dodatečně omlouváme. V čele DPP byl Mikuláš Lacek nejdéle – 23 let, do důchodu odešel v roce 1987 a letos v červenci uplyne 15 let od jeho úmrtí. (red)

Ikarus v lakovně

Možná by se mohlo zdát, že práce na celkové renovaci muzejního Ikarusu 280 nepokračují, ovšem opak je pravdou. Koncem května se důkladně opravený a oplechovaný skelet karoserie maďarského kloubového autobusu dostal konečně do lakovny. Na fotografii jej vidíme opatřený první vrstvou sjednocujícího plniče, aby se zjistilo, která místa bude potřeba tzv. doladit čili vytmelit a znovu obrousit tak, aby svrchní lak byl co nejdokonalejší. Odstíny barev jsou odborně změněny, již namíchány přesně dle originálu zjištěného ze skrytých částí karoserie a nutno dodat, že lak, který měl autobus v minulých letech v muzeu, neodpovídal skutečnosti.

Motor a nápravy jsou již zrepasovány a čekají na montáž do vozu. Mezitím je však nutné zadat výrobu kompletního rozvodu vzduchu, vodního potrubí a dalších součástí. Také probíhá výroba nových svazků elektroinstalace. Běh na dlouhou trať nás čeká při shánění či výrobě celé sady vnějšího a vnitřního olišťování, vnitřních umakartů



Foto: Ondřej Volf

a stovky dalších dílů. V tuto chvíli nelze ještě predikovat termín dokončení vozu, protože hlavním úskalím je již zmíněná problematická dostupnost náhradních dílů. Ty se shánějí přímo v Maďarsku. Ikarus se po dokončení renovace představí v podobě, ve které jezdil začátkem 90. let, tedy v poněkud divokém období, které zatím není v Muzeu MHD na žádném autobusu prezentováno. (ov)

Odborné zahraniční návštěvy v DPP



Foto: Jiří Došlý

V uplynulých týdnech pokračoval zvýšený zájem odborných delegací ze zahraničí, které si za svůj cíl vybraly Prahu. Kromě zasedání podvýboru Kolejová vozidla Mezinárodního svazu veřejné dopravy UITP šlo o následující skupiny. Delegace z Velké Británie přijela do Prahy kvůli tramvajové dopravě, zajímal ji rozvoj tramvajových tratí v posledním roce včetně zázemí dep a Opravny tramvajů. Skupina ze SRN, spadající pod provozovatele kolejové dopravy v Berlíně, zavítala do depa Kačerov. Cílem bylo zázemí souprav metra a činnosti prováděné ze strany DPP vůči společnosti Siemens.

Dopravní podnik estonské metropole vyslal do Prahy na odbornou návštěvu své zaměstnance, kteří se v hostivařském areálu zajímali o autobusovou a tramvajovou dopravu, která je v Tallinu rovněž provozována. Měli možnost nahlédnout i do Opravárenské základny metra a depa Hostivař, aby jejich poznání o procesech údržby vozů pražské MHD bylo kompletní. Koncem května se dánská odborníci na kolejová vozidla seznámili se zázemím pro tramvajové vozy, aby pochopili rozsah činností souvisejících s tramvajovou dopravou. Delegace odborníků na městskou mobilitu pod hlavičkou Evropské komise se poslední květnový týden zastavila i v sídle DPP, kde projevili zájem se blíže seznámit s rozvojovými a inovativními projekty MHD z pohledu největšího pražského dopravce. (jd)

VEŘEJNÁ ZAKÁZKA NA NOVÉ ELEKTROBUSY

DPP se chystá v nejbližších letech nakoupit až 100 městských nízkopodlažních elektrobuseů typu Standard, tj. s délkou vozidla 12 metrů. Na jejich dodavatele DPP vyhlásil koncem května veřejnou zakázku, jejíž celková předpokládaná hodnota činí 1,5 miliardy korun. Nabídky bude DPP vyhodnocovat podle pěti kritérií, jedním z nich je i termín dodání vozidel. Vítěz tendru by měl být znám do konce letošního roku, DPP s ním uzavře rámcovou smlouvu na pět let. (red)

Z jednání orgánů společnosti

Představenstvo Dopravního podniku 23. května 2023 v rámci desátého zasedání mj. schválilo zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1. čtvrtletí 2023, poskytnutí daru na dopravu dětí zaměstnanců DPP na LDT, aktualizaci směrnice Protikorupční program DPP a jmenovalo architekta kybernetické bezpečnosti. Následující jednání se uskutečnilo 6. června, kdy představenstvo schválilo roční účetní závěrku a výroční zprávu SPŠD za rok 2022. Zároveň vzalo na vědomí informace o připravovaných novostavbách v tramvajové síti a o průběhu elektrifikace autobusových linek.

Ke svému čtvrtému jednání v tomto roce se dozorčí rada DPP sešla 31. května, kdy projednala zprávu k roční účetní závěrce a k výroční zprávě za rok 2022. Doporučila valné hromadě schválit roční účetní závěrku, výroční zprávu a výsledek hospodaření DPP za rok 2022 a rozhodnout o rozdělení hospodářského výsledku společnosti dosaženého za účetní období roku 2022 v podobě zisku ve výši 236 943 tis. Kč formou převodu na účet 428 – Nerozdělený zisk minulých let. Dále dozorčí rada projednala dopis pro vedení účetní jednotky (management letter) za rok 2022, zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1. čtvrtletí 2023, 1. aktualizaci investičního plánu na rok 2023 a podnikatelský plán DPP 2023. Dozorčí rada byla rovněž seznámena s informací o kolektivním vyjednávání, s informací k systému řízení rizik v DPP, přehledem plnění nápravných opatření v 1. čtvrtletí 2023, se zprávou o stavu vnitřního kontrolního systému a zprávou z interního auditu „Prověření projektu Nový řídicí systém povrchové dopravy“. (red)



Foto: Petr Hejna

Kino na kolech již po šestnácté

Oblíbené letní kino pražského dopravního podniku Kinobus znovu vyráží do provozu. Letošní ročník přináší 22 filmů kompletně v českém dabingu. Těšit se můžete na české komedie, jako je například Mimořádná událost, Za vším hledej ženu či Ostrov s Janou Plodkovou a Jiřím Langmajerem v hlavních rolích. Největší filmovou peckou ale bude pokračování legendárního akčního dramatu Top Gun Maverick s Tomem Cruisem v hlavní roli. Turné Kinobusu začíná 26. června v Čakovicích na náměstí Jiřího Berana a končí 7. září snímkem Super-Blb, a to již na tradiční zakončovací lokalitě v Praze na Hůrce (na snímku).

(red)

Zastoupení DPP ve výboru IT & I v rámci UITP

Vedoucí jednotky IT Lukáš Malich bude zastupovat Dopravní podnik ve výboru IT & I (Informační technologie a inovace) v Mezinárodním svazu veřejné dopravy UITP. Ve dnech 19. – 21. dubna 2023 se zúčastnil prvního setkání v Kolíně nad Rýnem, které se konalo v rámci 19. ITT and IT & I společné schůze obou výborů.

Na programu v rámci prvního dne bylo představeno řešení jednotné digitální jízdenky Deutschland Ticket pro celé Německo (viz DP kontakt č. 3/2023). Toto řešení představuje jednu z největších revolucí v oblasti jízdného v Německu vůbec. Projednávala se oblast internetové mobility a možnosti realizace shromažďování, agregace a poskytování údajů z toho vyplývajících. Následně probíhala diskuse o klíčových dokumentech EU týkajících se digitalizace, možnosti digitální transformace, využití blockchainu a 5G sítí. V rámci druhého dne se uskutečnila návštěva v regionální dopravní společnosti Kölner Verkehrsbetriebe (KVB), ve které proběhla prezentace společnosti, prezentace na téma „digitalizace infrastruktury“ a návštěva dispečinku. O dalších novinkách v zastoupení DPP v UITP se dočtete v reportáži z červnového summitu v Barceloně (na

(da)

SEZNÁMENÍ S LIBUŠÍ

Pod patronací oddělení Výcvik a vzdělávání – Tramvaje došlo ve dnech 27. až 30. května 2023 k seznámení řidičů tramvají s nově otevřenou tramvajovou tratí Sídliště Modřany – Libuš. Během přibližně hodinové vyjíždky byli naši kolegové seznámeni jak s novým napojením na stávající obchůdky Levského nebo s novými zastávkami, tak i s manipulacemi na nové konečné Libuš. Nejzajímavějším úsekem je okolí zastávky Sídliště Libuš, kde je nová měřící, nová světelná křižovatka, ale také výrazný pochyb chodců, resp. žáků a studentů z přilehlých škol. S tratí se přišlo seznámit bezmála 600 řidičů z celkového počtu cca 1700. (mb)



Foto: Milan Bárta



Foto: Petr Hejna

Novinka na Zličíně

Od konce května je ve stanici metra Zličín v rámci zkušebního provozu umístěn optický ukazatel, který slouží jako pomůcka pro strojvedoucí k přesnějšímu zastavení vlaku. Zobrazovač číselně i pomocí baragrafových symbolů informuje strojvedoucího soupravy o vzdálenosti od ideálního bodu zastavení. Pokud dojde k přejetí bodu, dojde ke změně barvy symbolů a čísla vzdálenosti na modrou. Zkušební provoz ukazatele souvisí s plánovanou výstavbou nástupištní stěny s dveřmi, a to v rámci přípravy automatizace na linkách pražského metra. (čab)

SEZNAM LOKACÍ

- ČAKOVICE**
Náměstí Jiřího Berana, zastávka Nám. Jiřího Berana nebo cca 500 m od zastávky Čakovice směr centrum.
- LETŇANY**
Ulice Tvrdeho (Stará náves), zastávka Staré Letňany, přibližně 200 m od úřadu MČ Prahy 18.
- KBELY**
Amfiteátr Kbely, Centrální park Kbely, zastávka Kbely, autobusové linky: 159, 182, 185, 201.
- PROSEK**
Park Přátelství, 250 m od stanice metra C – Prosek.
- HORNÍ MĚCHOLUPY**
Areál SK Horní Měcholupy, na rohu ulic Hornoměcholupská – U Golfu.
- VÍTKOV**
Parkoviště u Národního památníku na Vítkově, ulice Pražáčka, zastávka tramvaje Ohrada, zastávka autobusu Tachovské náměstí.
- SUCHDOL**
Brandejsovo náměstí, linky 107 a 147, zastávka BUS Zemědělská univerzita.
- SÍDLIŠTĚ ŘEPA**
Ulice Žalanského, zastávka Radnice Řepy, autobusová linka 225.
- PARK U CHODOVSKÉ TVRZE**
Zastávka Chodovská tvrz, stanice metra C – Chodov v docházkové vzdálenosti.
- ZLIČÍN**
Park Na Prameništi, zastávka Halenkovská.
- HŮRKA**
Stuneční náměstí, před Úřadem MČ Prahy 13, přibližně 100 m od stanice metra B – Hůrka.

KINOBUS 2023

26. 6.	pondělí	27. 6.	úterý	28. 6.	středa	29. 6.	čtvrtek
Čakovice	Mimořádná událost	Čakovice	Top Gun Maverick	Čakovice	Tři mušketýři: D'Artagnan	Čakovice	Co jsme komu všichni udělali?
3. 7.	pondělí	4. 7.	úterý	5. 7.	středa	6. 7.	čtvrtek
Letňany	Hádkovi	Letňany	Za vším hledej ženu	Letňany	Přání k narozeninám	Letňany	Dobry šéf
10. 7.	pondělí	11. 7.	úterý	12. 7.	středa	13. 7.	čtvrtek
Kbely	Super-Blb	Kbely	Invalida	Kbely	Střídávka	Kbely	Kdyby radši hořelo
17. 7.	pondělí	18. 7.	úterý	19. 7.	středa	20. 7.	čtvrtek
Prosek	Ostrov	Prosek	Láska hory přenáší	Prosek	Dobry šéf	Prosek	NightLife: Na tahu
24. 7.	pondělí	25. 7.	úterý	26. 7.	středa	27. 7.	čtvrtek
Horní Měcholupy	Hádkovi	Horní Měcholupy	Top Gun Maverick	Horní Měcholupy	Mimořádná událost	Horní Měcholupy	Kdyby radši hořelo
31. 7.	pondělí	1. 8.	úterý	2. 8.	středa	3. 8.	čtvrtek
Vítkov, Praha 3	Děti Nagana	Vítkov, Praha 3	Co jsme komu všichni udělali?	Vítkov, Praha 3	Super-Blb	Vítkov, Praha 3	Střídávka
7. 8.	pondělí	8. 8.	úterý	9. 8.	středa	10. 8.	čtvrtek
Suchdol	Bud chlap	Suchdol	Super-Blb	Suchdol	Život pro samouky	Suchdol	Kocour v botách: Poslední přání
14. 8.	pondělí	15. 8.	úterý	16. 8.	středa	17. 8.	čtvrtek
Sídliště Řepy	Invalida	Sídliště Řepy	DC Liga supermazlíčků	Sídliště Řepy	Top Gun Maverick	Sídliště Řepy	NightLife: Na tahu
21. 8.	pondělí	22. 8.	úterý	23. 8.	středa	24. 8.	čtvrtek
Park u Chodovské tvrze	Láska hory přenáší	Park u Chodovské tvrze	Dobry šéf	Park u Chodovské tvrze	Bud chlap	Park u Chodovské tvrze	Super Mario Bros ve filmu
28. 8.	pondělí	29. 8.	úterý	30. 8.	středa	31. 8.	čtvrtek
Zličín	Top Gun Maverick	Zličín	Kocour v botách: Poslední přání	Zličín	Dobry šéf	Zličín	Ostrov
4. 9.	pondělí	5. 9.	úterý	6. 9.	středa	7. 9.	čtvrtek
Hůrka	Grand Prix	Hůrka	Život pro samouky	Hůrka	Invalida	Hůrka	Super-Blb

Změna programu vyhrazena.

Kdy se promítá?

Kde se promítá?

Co se promítá?

Začátky promítání vždy po setmění, uvedené časy jsou orientační.

od 21.30 hodin od 20.45 hodin od 20.15 hodin
od 21.15 hodin od 20.30 hodin



Dopravní podnik hlavního města Prahy

Opravený Krejčárek

Začátkem června byl zprovozněn přes rok opravovaný úsek Ohrada – Palmovka. Rekonstrukci estakády, tramvajové trati a zastávek Krejčárek realizovalo sdružení společností Colas CZ a FIRESTA-Fišer, rekonstrukce, stavby. Části tratě od zastávky Krejčárek po křižovatku Ohrada a od konce mostu po křižovatku Palmovka zrekonstruoval DPP vlastními silami. V rámci investiční akce došlo k odstranění celého tramvajového tělesa, odstojení mostu až na mostovku, která byla zkontrolována a opravena. Kromě toho došlo i k přeložení inženýrských sítí a optických kabelů z prostor pod evakuačními chodníky přímo do tubusu mostu. Tramvajová estakáda dostala nové římsy, lícní prefabrikáty i osvětlení v podobě úsporných LED lamp. Trakční brány, kterých je na estakádě celkem 22, byly zrepasovány, obdobně jako zábradlí. Rekonstrukcí prošlo odvodnění celé tratě a v úseku od mostu po křižovatku Palmovka také samotná kanalizace. Vyčištěny byly všechny vpustě a osazeny novými nekovovými mřížemi. V souvislosti se zahájením provozu na estakádě došlo i k trvalým změnám, převážně tramvajových linek. Náklady na celkovou rekonstrukci tratě jsou 239,5 milionů korun. (red)



Foto: Zdeněk Bek

VETERÁNI PODRUHÉ

Koncem května se v areálu střešovické vozovny konal druhý ročník srazu veteránů zaměstnanců DPP. Celkem 26 vozidel včetně dvou motocyklů, tak zaplnilo dvůr vozovny, kam přilákaly desítky návštěvníků. Kromě typické produkce československých výrobců Jawa a Škoda bylo možné zhlédnout i další vozidla, ať už východní, či západní proveniencí. Jednalo se například o motocykl Dněpr MT 11 se sajdkárou či automobily Trabant, Lada, Fiat, VW a Fordy Capri nebo Sierra. Jistou třešničkou na dortu bylo francouzské vozidlo s vlašťovkou ve znaku Simca 1301. Zajímavostí bylo i premiérové setkání dvou podnikových pohotovostních Škodovek z 80. let s oranžovými majáky. Po zhruba dvouhodinové komentované exkurzi Muzea MHD vyrazili účastníci setkání na spanilou jízdu Prahou. Kolonu vozidel mohli návštěvníci Prahy vidět například na Staroměstském náměstí, při průjezdu pod Prašnou bránou nebo u koně na Václavském náměstí. (zb)

Foto: Raděk Sedláček

PŘELOMOVÝ SUMMIT V BARCELONĚ

MEZINÁRODNÍ SVAZ VEŘEJNÉ DOPRAVY UITP KAŽDÝ DRUHÝ ROK POŘÁDÁ MEZINÁRODNÍ KONGRES A VÝSTAVU NA TÉMA VEŘEJNÉ DOPRAVY. LETOŠNÍ 64. GLOBAL PUBLIC TRANSPORT SUMMIT HOSTILA KATALÁNSKÁ BARCELONA. JAK SE TATO AKCE VE ŠPANĚLSKU, MIMOCHODEM V ROCE, KDY SI PŘIPOMÍNÁME 123 LET OD VSTUPU DPP DO TÉTO ASOCIACE, DOTKLA NAŠÍ SPOLEČNOSTI?

Zastoupení DPP v Policy Boardu

Policy Board UITP, neboli Politická rada Mezinárodního svazu veřejné dopravy, patří mezi nejvýznamnější strukturu s pravomocí ovlivňovat aktuální témata a směřování UITP. V posledních čtyřech letech měl v tomto orgánu zastoupení i Dopravní podnik. Dvakrát obhájil svůj mandát jeho **generální ředitel Petr Witowski**. Barcelonským summitem mu skončilo druhé dvouleté funkční období a dle stanov UITP se o tuto pozici nemohl dále ucházet.



Ke svému působení generální ředitel uvedl: „Moje působení v Policy Boardu UITP poslední dvě funkční období představovalo unikátní možnost ovlivnit stanoviska a směřování globálního světa MHD z pozice klíčového evropského podniku, za kterého je DPP v UITP vnímán. V době, kdy celý svět čelil pandemii nebo kdy i v Praze reagujeme na současnou geopolitickou a klimatickou krizi, šlo o velmi užitečnou zkušenost a nenahraditelnou platformu pro neformální výměnu zkušeností. Díky aktivní práci jsme na nejvyšší mezinárodní úrovni měli možnost dokázat, že DPP je špičkově fungující podnik, který se směle může měřit s těmi nejlepšími na světě.“

Zastoupení DPP ve vedení Autobusové komise

Začátkem června, ještě před zahájením celosvětového setkání v Barceloně, byl zvolen dlouholetý člen Autobusové komise UITP Jan Barchánek (vedoucí jednotky Provoz Autobusy) místopředsedou této významné struktury této organizace. DPP tak ve složitém budoucím období plnění klimatických závazků v oblasti dekarbonizace MHD bude moci přispívat k nastolování témat a stanovisek nejen na evropské úrovni.

Zastoupení DPP v Trolejbusové komisi

S postupujícími projekty elektrifikace autobusové dopravy v Praze bylo na místě stát se



UITP LZE BEZPOCHYBY OZNAČIT JAKO JEDINÉ PROFESNÍ SDRUŽENÍ V OBLASTI VEŘEJNÉ DOPRAVY, KTERÉ MÁ CELOSVĚTOVÝ DOSAH. POČET ČLENŮ Z VÍCE JAK 100 ZEMÍ NAŠÍ PLANETY SE BLÍŽÍ DVĚMA TISÍCOVKÁM. PO KOVIDOVÉ PŘESTÁVCE KVŮLI KTERÉ SE V ROCE 2021 NEUSKUTEČNIL „GLOBÁLNÍ SUMMIT VEŘEJNÉ DOPRAVY“ V KANADSKÉM MONTREALU, SE HLAVNÍM MĚSTEM VEŘEJNÉ DOPRAVY STALA ZAČÁTKEM ČERVNA 2023 BARCELONA.

MĚSTO, KTERÉ PATŘÍ MEZI JEDNO Z NEJLEPŠÍCH MĚST NA SVĚTĚ Z POHLEDU UDRŽITELNÉ VEŘEJNÉ DOPRAVY I MĚSTSKÉHO PROSTORU.



MOTTO LETOŠNÍHO SUMMITU BYLO „BRIGHT LIGHT OF THE CITY“, TEDY VEŘEJNÁ DOPRAVA PŘINÁŠÍ JASNÉ SVĚTLO DO KAŽDÉHO MĚSTA. JAKÁ TÉMATA VYSLAL PAPPREK Z KATALÁNSKA DO SRDCE EVROPY?

právoplatným členem Trolejbusové komise UITP. Dopravní podnik má nově zástupce v této komisi, Martin Košek (zástupce vedoucího jednotky Provoz Autobusy) tak bude mít možnost sdílet s kolegy ze zahraničních dopravních podniků zkušenosti, problémy i jejich řešení.

Valná hromada

Každoroční valná hromada UITP se konala před slavnostním zahájením barcelonského summitu. Do dvouletého funkčního období prezidenta UITP zvolila poprvé ve své historii ženu, Reneé Amilcar z Kanady.

Zde opět najdeme paprsek spojující Barcelonu s Prahou – v roce 2016, kdy DPP hostil zasedání jubilejní 100. Autobusové komise UITP, Reneé Amilcar byla jednou z účastnic, a to jako členka této komise z pozice ředitelky montrealského dopravního podniku Société de transport de Montréal STM.

Text: Jiří Došlý
Foto: UITP, Petr Hejna a autor



UITP Global Public Transport Summit 2023 v číslech

Počet registrovaných účastníků:	2700
Počet řečníků:	423
Počet vystavovatelů:	337 ze 41 zemí
Počet zástupců médií:	251 ze 40 zemí

Valná hromada UITP reagovala na náhlé úmrtí dvou předsedů komisí UITP v uplynulém období, a vzdala tak hold minutou ticha i Jiřímu Kohoutovi z Plzeňských městských dopravních podniků, předsedovi Trolejbusové komise UITP, který byl nejen našim kolegům dlouhodobě velmi nápomocen.

Další pražská stopa

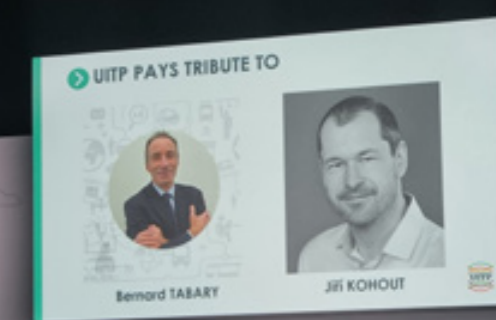
Při Global Public Transport Summit v Barceloně byla účastníky přijata i nová deklarace. Slouží jako svědectví o nepostradatelnosti veřejné dopravy v našem každodenním životě, která přináší prospěch všem obyvatelům.

Představuje tak neodmyslitelnou roli při usnadnění pohybu, podpoře zaměstnanosti, podpoře měst a hospodářství, ochraně životního prostředí, podpoře dobrého zdraví a mnoha dalších. Pražský dopravní podnik je jedním ze signatářů dohody, a to prostřednictvím podpisu generálního ředitele Petra Witowského.

Kompletní znění deklarace je zveřejněno na intranetu

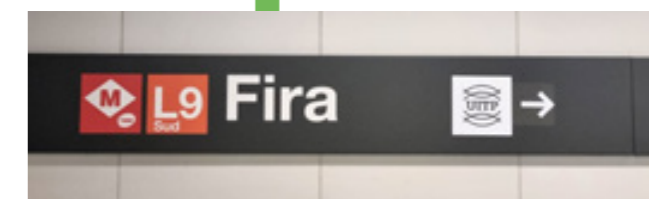


NOVOU PREZIDENTKOU UITP SE NA DVA ROKY STALA ŘEDITELKA MONTREALSKÉHO DOPRAVNÍHO PODNIKU RENEÉ AMILCAR. V ROCE 2016, KDY DPP HOSTIL 100. ZASEDÁNÍ AUTOBUSOVÉ KOMISE, NAVŠTÍVILA I PROVOZY DPP



V PRŮBĚHU VALNÉ HROMADY PŘÍTOMNÍ UCTILI PAMÁTKU DVOU VÝZNAMNÝCH PŘEDSTAVITELŮ UITP – ČLENA POLICY BOARDU BERNARDA TABARYHO Z FRANCIE A PŘEDSEDY TROLEJBUSOVÉ KOMISE JIŘÍHO KOHOUTA Z PLZNĚ

STANICE METRA FIRA POBLÍŽ VÝSTAVIŠTĚ, KDE SE UITP GLOBAL PUBLIC TRANSPORT SUMMIT KONAL, S DOČASNÝM NAVIGAČNÍM SYSTÉMEM



Připravil: Petr Ludvíček
Foto: Petr Hejna a Zdeněk Bek



LINKA 17 JEDOUČÍ OD LIBUŠE
KLEŠÁ DO PŮVODNÍ KONEČNÉ
LEVSKEHO

V LIBUŠI TRAMVAJ PŘED METREM

KAŽDÝ DRUHÝ SPOJ LINKY 17 POKRAČUJE OD 27. KVĚTNA 2023 ZE SÍDLIŠTĚ MODŘANY DO LIBUŠE. SKONČILA TAK 60 TÝDNŮ TRVAJÍCÍ VÝSTAVBA NOVÉ TRATĚ, JEJÍŽ POKRAČOVÁNÍ K BUDOUCÍ STANICI METRA D NOVÉ DVORY MÁ UŽ DPP V PROJEKČNÍ FÁZI.

Tramvajová trať do Modřan resp. Libuše patří k těm, které začaly psát svůj životopis před desetiletími. Už od roku 1936 plánovaly Elektrické podniky prodloužení tratě od Nádraží Braník do Modřan. Ale...

Realizace se odkládala i po druhé světové válce, reálnější obrysy dostala až v roce 1977 při zahájení výstavby nového sídliště v Modřanech. Na stole bylo rok na to dokonce územní rozhodnutí i s letopočtem plánovaného zprovoznění 1983.

Realitou ale bylo, že obyvatelé rostoucích sídlišť Lhotka, Libuše, Kamýk a Modřany měly na starost výhradně autobusy. Většinou směrem na Kačerov ke stanicí metra C a po zprovoznění Barrandovského mostu a linky B v roce 1985 i na Smíchovské nádraží. Tramvajového provozu do Modřan se cestující dočkali 26. května 1995.

Už při realizaci úseku do Modřan byly reálné úvahy o prodloužení tratě o zhruba jeden a půl kilometru do Libuše do blízkosti bytových domů u jižního konce Novodvorské ulice. Plán dokončení? 1996. Realita? Čtvrt

Zhotovitel:
Sdružení firem OHLA ŽS
a STRABAG Rail

Předpokládané náklady:
cca 304 mil. Kč

85 % uznatelných nákladů
pokryje dotace EU z Operačního
programu Doprava 2

století odsun. Důvodem byly jiné „investiční priority Prahy a koordinace výstavby tratě s novou trasou metra D“.

Dnes koleje do Libuše vedou a metro D se teprve staví. Tramvajová linka vedoucí z modřanského sídliště do centra totiž svůj smysl minimálně obhájila. To spolu s opakovanými

snahami městské části Praha – Libuš přineslo v roce 2015 probuzení záměru dovedení tramvají do Libuše. Dále stačí uvést základní data:

- únor 2017 – kladné stanovisko zjišťovacího řízení posouzení vlivu na životní prostředí
- červenec 2017 – pravomocné územní rozhodnutí
- únor 2021 – pravomocné stavební povolení
- duben 2021 – DPP vyhlásil zakázku na zhotovitele stavby
- 1. 4. 2022 – zahájení stavby
- 27. 5. 2023 – zahájení provozu

Vydejme se ze smyčky Sídliště Modřany, upravené na prodloužení již v roce 1995, nejprve na západ. V ulici Generála Šišky trať vede na samostatném tramvajovém tělese odděleně od automobilové dopravy – je otevřená, tedy s pražci ve štěrkovém loži, a má tři páry nových zastávek: Hasičská stanice Modřany, Observatoř Libuš a Sídliště Libuš.

Směrem na sever se trať obrací v křižovatce ulic Generála Šišky, Novodvorské a Meteorologické, kde koleje tvoří čtvrté rameno křižovatky. Trať vede v ose Novodvorské ulice a pokračuje se zatravněným svrškem do konečné zastávky Libuš, společně i pro autobusy. Je řešena dočasnou úvratí, protože odtud



bude trať pokračovat do přestupního uzlu v místě budoucí stanice metra D Nové Dvory. DPP na tomto prodloužení tratě projekčně pracuje od února 2021.



PŘEDSKOKANÉ NA KOLEJÍCH – PÁTEK 26. KVĚTNA 2023 PATŘIL PO SLAVNOSTNÍM ZAHÁJENÍ PROVOZU ZÁJEMČŮM O SVEZENÍ HISTORICKÝMI VOZY – DVOUNÁPRAVOVÝMI Č. 351 A 2210 A „KAČENOU“ Č. 9048



Délka tratě:	1750 metrů
Počet sloupů trolejového vedení:	43 betonových a 18 ocelových
Délka trolejového vedení:	4100 metrů
Použité kolejnice:	celkem 314,2 tun
Počet instalovaných pražců:	4962 kusů
Vysazeno:	85 stromů a 26 392 keřů

Text: Zdeněk Bek
Foto: Petr Havlík, Petr Hejna
a Ondřej Řepka

KDYSI NÁDRAŽÁCI, DNES ŘIDIČI

NÁZEV NÁDRAŽÍ
SE V PRŮBĚHU LET
NĚKOLIKRÁT ZMĚNIL.
NA BUDOVĚ JE DNES
JEHO NEJTYPIČTĚJŠÍ
NÁZEV



NA PŘELOMU KVĚTNA A ČERVNA 2023 SE NA PALMOVCE OTEVŘELA NOVÁ ODPOČINKOVÁ MÍSTNOST PRO REALIZACI A ČERPÁNÍ PŘESTÁVEK ŘIDIČŮ TRAMVAJÍ. BUDOVA BÝVALÉHO NÁDRAŽÍ PRAHA-LIBEŇ DOLNÍ NÁDRAŽÍ PROŠLA V POSLEDNÍCH DVOU LETECH NÁROČNOU REKONSTRUKCÍ. V BLÍZKOSTI POZASTAVENÉHO PROJEKTU CENTRA NOVÁ PALMOVKA TAK ZÁŘÍ OBJEKT, KTERÝ TU PŘED PLÁNOVANOU REVITALIZACÍ MÍSTA PŮSOBÍ PROZATÍM AŽ NEPATŘIČNĚ.

SNÍMEK BUDOVY S BUFETEM, KTERÝ BYL PŘÍSTAVEN V ROCE 1937. NA FOTOGRAFII ZCELA VPRAVO

Původní budova byla otevřena v prosinci 1877, a to jako součást železniční tratě Rakouské severozápadní dráhy, konkrétně úseku Praha-Těšnov – Praha-Vysočany. Projektování všech budov na trati měl původně na starost architekt Karl Schlimp, který se však v roce 1873 po neshodách s ředitelstvím rozhodl Rakouské severozápadní dráhy opustit a nahradil ho Rudolf Frey. O další dva roky později došlo k další změně, kdy se architektem stal Artur Demme.



FOTOGRAFIE Z 29. ÚNORA 1968 PŘEDSTAVUJE NÁDRAŽÍ JEŠTĚ S DŘEVĚNOU BUDOVOU SKLADIŠTĚ. LOKOMOTIVOU NA SNÍMKU JE 464.074 NYMBURSKÉHO DEPA, KDE V ČERVNU 1968 DOJEZDILA

za DPP od samého počátku na starosti **projektový manažer odboru Investice Povrch Lukáš Večeřa**.

Nelehké povstání z trosek

Prozatímní cesta k rekonstruované budově, která paradoxně leží ve stínu většího a dočasné pozastaveného projektu Centra Nová Palmovka, ani náznakem nenaznačuje, že sem vůbec někdy vedly železniční koleje. Až architektura a nápis na budově mohou

Když ještě dolní Libní drnčely vlaky

Zde se už dostáváme k naší budově, která byla zpočátku nízkým výpravním objektem postaveným na základě projektu právě Artura Demmeho. Až v roce 1899 došlo ke zvýšení budovy o jedno patro. Ve stanici se nacházely tři dopravní koleje a železniční vlečka směřující kromě jiného i do strojírenského podniku Rustonka (od roku 1912 opravárenská základna Elektrických podniků hlavního města Prahy).

V souvislosti s tratí se ještě na chvíli vrátíme ke jménu Karla Schlimpa, původního architekta Rakouské severozápadní dráhy, který byl mimochodem autorem pravděpodobně nejkrásnějšího nádraží u nás Praha-Těšnov. V jeho očích byla základním smyslem maximální účelnost budovy a estetické hledisko. Jednotícím prvkem všech stanic tak byl kamenný sokl, kamenná ostění dveří a oken, nízká sedlová střecha, dřevěné obložení střešních štítů na bočních stěnách a okrasné zakončení převislého krovu mezi hambalkem a vrcholkem štítu.

Když 1. července 1972 odjel poslední osobní vlak, celá trať z Těšnova až do Vysočan osiřela. Úsek byl nadále využíván jen pro nákladní dopravu. Některé zdroje uvádějí, že k definitivnímu zániku provozu došlo 3. června 1984, kdy úsekem projel poslední vlak pro fanoušky železnice. Pravděpodobně poslední jízda je však evidována z 24. dubna 1985 za účasti lokomotiv T334.0617 a T669.1040 s pracovním vlakem.

V té době však v Praze docházelo ke smutným likvidacím nádražních budov, konkrétně máme na mysli nádraží Praha-Těšnov, které bylo v sobotu 16. března 1985 v 8:00 odstřeleno. Jistým zdviženým prstem posledních roků je zoufalý boj o záchranu budovy nádraží Praha-Vyšehrad, jejíž osud působí obzvláště tragicky. Z těch pozitivněj-

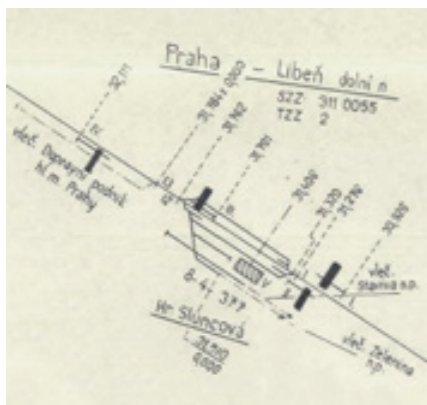
ších případů můžeme zmínit aktuální rekonstrukci Fantovy budovy na pražském Hlavním nádraží či blížící se rekonstrukci Masarykova nádraží. Podobný osud potkal i libeňské dolní nádraží. Samotnou rekonstrukci objektu měl



BUDOVA BÝVALÉHO NÁDRAŽÍ PO REKONSTRUKCI DNES...



... A NA SNÍMKU Z ŘÍJNA 1967



STANICE DOLNÍ LIBEŇ ZOBRAZENÁ V DISPEČERSKÉM DOKUMENTU TRATOVÉ SCHÉMATICKÉ PLÁNY Z ROKU 1970 – PRAŽSKÝ ÚZEL. DNES SE SAMOZŘEJMĚ JIŽ NEPOUŽIVÁ

všímavějším nastínit, že lokalita Palmovky vypadala v minulosti zcela jinak. To potvrzuje i Lukáš Večeřa. „Uznávám, že budova nyní působí, jako by sem nepatřila, ale již existují zastavovací studie, které řeší zájmové území v širším měřítku, kdy v této lokalitě v budoucnu dojde k značnému rozvoji výstavby a celkové kultivaci veřejného prostoru.“

Budova už od ukončení pravidelného železničního provozu značně trpěla. Diplomaticky řečeno, do objektu se neustále dobývaly různé subkultury, které si samozřejmě nedělaly starosti s následky svých činů. Jak



NEUTĚŠENÝ STAV OBJEKTU PŘED REKONSTRUKCÍ V ROCE 2018



TOČITÉ SCHODIŠTĚ BYLO JAKO JEDEN Z MÁLA PŮVODNÍCH PRVKŮ ZACHOVÁNO

zmiňuje Lukáš Večeřa: „Největším problémem byly lokální poruchy způsobené zatékáním a působením vody a celkovým opotřebením vnitřních prostor. A všude, kam se dostane vlhkost, tam materiál samozřejmě trpí. Například celá dřevěná konstrukce střechy včetně krytiny byla natolik degradována, že bylo nutné přistoupit k její celkové výměně. Zároveň jsme lpěli na tom, aby se zachovaly i ozdobné římsy a dřevěné okrasné prvky v konstrukci střechy.“

Bývalý objekt nádraží svými vnitřními prostory nadále neodpovídal současným potřebám. V případě rekonstrukce tak došlo k zásadním úpravám v interiéru, jak potvrzuje Lukáš Večeřa: „V prvním nadzemním podlaží byly vybourány zděné a lehké příčky, byla odstraněna skladba podlahy. Stejně tak došlo k odstranění veškerých obkladů, omítky, dlažby a došlo k demontáži oken, dveří, nábytku apod. Jediné, co zůstalo v budově původní, je točité schodiště. Rekonstrukce se dotkla každé místnosti včetně fasády, kdy jsme veškeré vybourané prvky a konstrukce museli nahrazovat novými.“

Další možnosti na využití

Už od samého počátku směřovala rekonstrukce budovy nejen k využití pro zaměstnance Dopravního podniku, ale k celkovému zkulturnění lokality. „V přízemí je připravené zázemí např. pro budoucí provoz kavárny, v prvním patře je místo pro odpočinek řidičů a v podkroví je kancelářský prostor pro některý z útvarů podniku,“ zmínil využití budovy projektový manažer.

I laické veřejnosti musí být zřejmé, že rekonstrukce objektu s takovou historií přináší různé komplikace. Budova v průběhu života několikrát změnila název (od Lieben Oe.N.W.B při zahájení provozu, přes válečné Prag-Lieben unter Bahnhof až po finální Praha-Libeň dolní nádraží) stejně jako svůj vzhled, a to hlavně díky různým přístavbám.

„Bylo pro nás velice důležité zachovat v maximální možné míře takové venkovní prvky, které sice nebudou stoprocentně historicky přesné, ale zároveň nebudou ubírat budově na krásě. S vedoucím našeho odboru Milanem Zadinou jsme tak řešili odborně technickou stránku věci celého projektu, kolegyně architektka Irena Nešková Mádlová se zabývala například barvou fasády a fontem nápisu. Rozhodně jsem na celý projekt nebyl sám, a pokud mohu, rád bych kolegům tímto poděkoval,“ zakončil společnou řeč projektový manažer Lukáš Večeřa.



PŘI REKONSTRUKCI VELMI ZÁLEŽELO NA TĚM, ABY DOŠLO K ZACHOVÁNÍ CO NEJVĚTŠÍHO MNOŽSTVÍ VENKOVNÍCH OKRASNÝCH PRVKŮ

To nejlepší na Palmovce

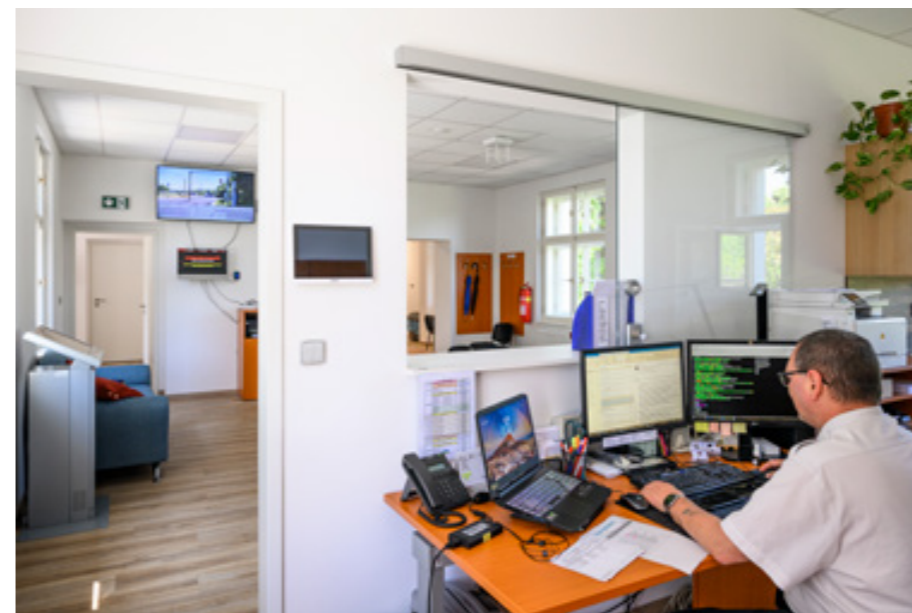
Odpočinková místnost pro řidiče na Palmovce prošla stěhováním již několikrát. Od září 2005 se nacházela v prostorách autobusového terminálu. Následně došlo ke stěhování do stavebních buněk u tramvajové zastávky, aby se v minulém roce řidiči vrátili do odpočinkové místnosti v autobusovém terminálu. Od konce letošního května jsou následně v rekonstruovaných prostorách bývalého nádraží. Jak zdůraznil Karel Toman, vedoucí oddělení Výpravny, obě původní místa

nebyla úplně ideální. „Ani jedno bývalé místo se, co se týče komfortu, nevyrovná aktuálním prostorám. V podstatě se jednalo o prostory poplatné době vzniku, takže v nich bylo vymalováno, čisto a jistý komfort to mělo, ale například na sociálním vybavení byl patrný jistý zub času.“

Rekonstruovaná budova má jedno velké pozitivum. Je výrazně větší než obě bývalá odpočinková místa, což pro zaměstnance DPP představuje výhodu. „Snažíme se, aby řidiči měli všechna odpočinková místa ideálně stejná, co se týče vybavenosti. Jsou tu nové počítače, pohovky, stoly, klimatizace, automaty na nápoje a jídlo, sodobar, lednice a samozřejmě je zde vybavená kuchyňka. Zkrátka vše potřebné,“ dodává Toman. I přesto, že do tohoto místa již žádný vlak nikdy nepřijede, se rekonstruovaný objekt již dnes stává prvním nositelem krásy, a to se v lokalitě, která krásou neoplývá, obzvláště cení.



MÍSTNOSTI NABÍZEJÍ ŘIDIČŮM DOSTATEK PROSTORU K ODPOČINKU



SLUŽBU ZDE KONÁ VÝPRAVČÍ, KTERÝ JE V BUDOVĚ ŘIDIČŮM NEUSTÁLE K DISPOZICI

Nádraží v majetku DPP?

Ano, a to kvůli výstavbě metra. Po zrušení dráhy byla tato zčásti převedena k DPP. Budova je v majetku Dopravního podniku od roku 1984, kdy společně s okolními pozemky posloužila jako zázemí pro výstavbu stanice metra Palmovka na provozním úseku II.B pražského metra.

Zdroje:

- Zmizelé koleje, zmizelá nádraží – Petr Lapáček, Petr Ovsenák, Josef Bosáček – CPress – 2019
- Česká nádraží IV. díl, druhá část, Architektura a stavební vývoj – Mojmír Krejčířík – Vydavatelství dopravní literatury – 2015
- 140 let Severozápadní dráhy – Jiří Kacel – Jihomoravské muzeum ve Znojmě – 2013
- Vůně pražských nádraží – Stanislav Musil – Plot – 2005
- www.atlasdrah.net



Okno z dopravního světa připravil: Zdeněk Bek



Foto: FB DPKVas

DPKV zaměstnavatelem regionu

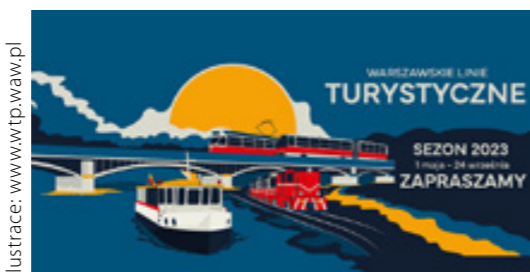
Zaměstnavatelem regionu 2023 v Karlovarském kraji do 500 zaměstnanců byl zvolen Dopravní podnik Karlovy Vary. Na medailových pozicích se umísťuje pravidelně od roku 2017. Akci organizuje Klub zaměstnavatelů, kteří se snaží touto cestou ukázat význam oblasti řízení lidských zdrojů. Metodika se zaměřuje na 14 významných oblastí péče o zaměstnance, jako jsou odborná školení, celkové náklady na vzdělávání, investice do aktivit společenské odpovědnosti nebo výše ohodnocení.

Elektrobus v Děčíně

Koncem května byl přibližně po dobu dvou týdnů v Děčíně testován další elektrobus. Tentokrát se jednalo o vůz Iveco Heuliez GX 337. Vůz byl vyroben minulý rok a byl již zkoušen v provozech napříč republikou. Vybaven je klimatizací a USB nabíječkami. Celkově má 26 míst k sezení a 49 k stání. Děčínský dopravní podnik testoval vozidlo bez účasti cestujících.



Foto: FB DPDEČÍN



Ilustrace: www.wtp.waw.pl

Turistické linky ve Varšavě

Varšavské turistické linky nejsou určeny jen pro milovníky veřejné dopravy, ale jsou také způsobem, jak poznat Varšavu, její památky a zajímavá místa. Projížďkou historickými

mi tramvajovými linkami T nebo 36, případně autobusovou linkou 100, si připomenete historické časy. Jízda trajektem po Visle vám ukáže Varšavu v úplně jiném světle, než který běžně znáte. Kompletní přehled linek najdete na adrese: www.wtp.waw.pl/warszawske-linie-turystyczne/.

Modernizace trati do Jablonce má zpoždění

Aktuální stavební práce probíhají v úseku z Vratislavic nad Nisou do Jablonce nad Nisou k ulici Poštovní včetně úpravy tramvajové smyčky v Tyršových sadech. Stavbu se ale nepodaří dokončit v plánovaném červnovém termínu, provoz s cestujícími je předpokládán až na konci září letošního roku. Nejvíce problematické jsou související přeložky ČEZ distribuce, které se nedaří časově sloučit s prováděnou rekonstrukcí tramvajové trati. Na zrekonstruované trati se objeví i celorepubliková rarita. U bývalého nádraží v Proseči vznikne společný přejezd pro vlaky i tramvaje osazený závorami. Cestující tak mají možnost pohodlně přestoupit z jednoho dopravního prostředku na druhý. Společná tramvajová trať mezi městy Liberec a Jablonec nad Nisou byla otevřena v roce 1955. Svými 12 kilometry délky je nejdelší meziměstskou tramvajovou tratí v České republice. Za rok přepraví téměř milion cestujících. Plánuje se i její prodloužení o dalších cca 800 metrů do dolního centra Jablonce nad Nisou.



Foto: FB DPMLJ



Foto: FB Železnice Slovenskej republiky

175 roků železnice na Slovensku

Ve dnech 9.–10. září se ve starém vlakovém depu Bratislava východ připravuje akce Rendez 2023, která se ponese v duchu 175. výročí železnic na Slovensku. Těšit se můžete na historické jízdy vlaků a další bohatý program. V letošním roce navíc mají slovenští kolegové další provozní parní lokomotivu, kterou opravovali železniční nadšenci z Klubu historických kolajových vozidel při rušňovom depe Haniska pri Košiciach. Jedná se o „čtyřkolák“ 434.2338, který v roce 1917 vyrobila První českomoravská továrna na stroje v Praze-Libni. Celá oprava lokomotivy stála více než 100 tisíc eur, přičemž část z nákladů pokryly sponzorské dary. Je tak velká šance, že se lokomotiva objeví i na oslavách.



Foto: www.meiningen.de

Za párou do Německa

Německé opravny v Meiningenu po třech letech pauzy připravují další den s parními lokomotivami. Těšit se na ně můžete o víkend 2.–3. 9. 2023. Kromě návštěvy opraven se zajímavými exponáty a hosty z celého Německa se můžete těšit i na jízdy parních lokomotiv. Jak už bývá na akcích u našich západních sousedů zvykem, program bude bohatý jak na typy lokomotiv, tak jejich počet. Bližší informace prozatím nejsou známy, ale doporučujeme sledovat webové stránky www.dampflokwerk.de

ních lokomotiv. Jak už bývá na akcích u našich západních sousedů zvykem, program bude bohatý jak na typy lokomotiv, tak jejich počet. Bližší informace prozatím nejsou známy, ale doporučujeme sledovat webové stránky www.dampflokwerk.de

NÁCVIK POSKYTOVÁNÍ PRVNÍ POMOCI

MINIMUM TEORIE, MAXIMUM PRAXE. TO PŘINESLA PRVNÍ ŘADA KURZŮ PRAKTICKÉHO NÁCVIKU PRVNÍ POMOCI, KTERÝ PŘIPRAVIL ODBOR VZDĚLÁVÁNÍ A ROZVOJ ZAMĚSTNANCŮ.



V osmi termínech si mohlo 130 účastníků z řad vedoucích zaměstnanců, jejich stálých zástupců a vedoucích ve směnném provozu pod vedením profesionálních záchranářů společnosti Workmed navštívit, jak s chladnou hlavou správně poskytnout první pomoc před příjezdem záchrané zdravotnické služby. Cílem kurzu bylo vyvrátit obavy a připravit účastníky na situace, které je mohou potkat jak v pracovním, tak i v běžném životě.

Účastníci získali znalosti, které mohou jako „laici“ aplikovat v praxi v oblasti posouzení stavu pacienta, první pomoci při bezvědomí, zhodnocení stavu dýchání, základních pravidel při poskytování první pomoci, komunikaci s tísňovou linkou. Prakticky si měli možnost na figuríně vyzkoušet resuscitaci – nepřímou srdeční masáž a použití AED (automatický externí defibrilátor) při srdeční zástavě. Dále první pomoc při krvácení a zotavovací polohu – jak stabilizovat pacienta.

Každý kurz probíhal příjemnou, vtipnou, a přesto poučnou a záživnou formou. Nejen, že byli účastníci obohaceni o historiky z běžné praxe záchranářů, ale rovněž byly vyvráceny mýty související s poskytováním první pomoci.

Věříme, že tento profesionálně vedený kurz přispěl k případnému zbavení se obav z poskytnutí první pomoci, které jsou nejčastějším důvodem, proč se jí lidé zdráhají poskytnout. Pozitivní zpětná vazba je pro nás námětem k pokračování v těchto kurzech, o jejichž nabídce budeme informovat. Zachránit život stojí za to.

Text a foto: Jana Erbenová

PÉČE O DUŠEVNÍ ZDRAVÍ ZAMĚSTNANCŮ

V RÁMCI ZKVALITNĚNÍ PÉČE O PSYCHICKÉ ZDRAVÍ ZAMĚSTNANCŮ VYBRANÝCH PROFESÍ S VYSOKOU MÍROU PSYCHICKÉ ZÁTĚŽE BYLA VYTVOŘENA NABÍDKA NA PŘEDNÁŠKY PSYCHOLOGŮ ODDĚLENÍ NZZ A PSYCHOLOGIE.

Přednášky jsou vytvářeny po vzájemné dohodě podle požadavků a potřeb jednotlivých oddělení Vzdělávání – Metro, Výcvik a vzdělávání – Tramvaje, Vzdělávání – Autobusy a odboru Přepravní kontrola v rámci kurzů a školení, které tyto útvary realizují. Přednášky jsou koncipovány i jako semináře s aktivní účastí posluchačů. Důraz v péči o duševní zdraví je kladen na praktické zkušenosti ze zaměstnání (například řešení konfliktů s cestující veřejností, řešení stížností, zkušenosti s dopravní nehodou apod.) a životní situace.

V rámci pravidelného poučování pro strojvedoucí metra a staniční personál budou přednášky zaměřeny především na asertivitu, zvládnání agrese a syndrom vyhoření. V období od května 2023 do června 2024 je připravováno 38 termínů.

Pro začínající řidiče tramvají jsou v rámci zahajovacích kurzů připraveny přednášky na téma péče o duševní zdraví a umění relaxace, v období od června 2023 do ledna 2024 jde o 7 termínů. Pro řidiče autobusů jsou nyní termíny v jednání.



Nezapomínáme ani na pracovníky přepravní kontroly, pro které jsou v sedmi termínech připravovány na říjen a listopad 2023 přednášky především o psychohygieně, frustraci a vyhoření i mezilidské komunikaci.

Péče o duševní zdraví zahrnuje širokou oblast, ať již jde o stres a možnosti jeho zvládnání, problematiku psychického

zdraví a nemoci, vliv alkoholu a jiných návykových látek na tělesné a duševní zdraví, spánkovou hygienu, problematiku mezilidské komunikace a řešení konfliktů.

Asertivita, komunikace s cestující veřejností, rizikové dopravní chování a lidský faktor jako příčina dopravních nehod, jejich předcházení, ovlivňování, problematika krizí a traumatických událostí, to vše jsou oblasti, kterým se přednášky budou věnovat.

Součástí jsou i otázky náročných životních situací a jejich zvládnání a samozřejmě i praktické příklady, zkušenosti, modelové situace. Cílem přednášek je upozornit posluchače na důležitost péče o vlastní duševní zdraví, seznámit se se zdroji pomoci a možnosti svépomoci.

Text: Alena Fimanová

KDYŽ SE VOKOVICKÉ DVEŘE OTEVŘELY

- Co? Den otevřených dveří vozovny Vokovice
- Kdy? V sobotu 20. května 2023
- Proč? U příležitosti 90. výročí zahájení provozu vozovny
- Příští Den otevřených dveří v depu Hostivař, sobota 16. září 2023



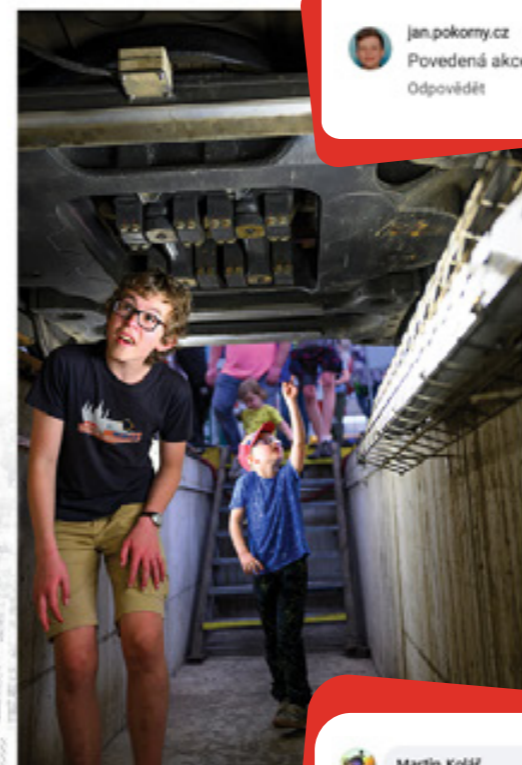
Dobrý den, dnes jsme se s celou rodinou účastnili Dne otevřených dveří k 90. výročí vozovny Vokovice. Musím smeknout před tím, jak skvěle byla celá tato akce organizována. Původně jsme plánovali pobýt dvě hodiny, nakonec jsme odcházeli maximálně spokojeni po hodinách pěti. Personál byl úžasný, vzdělaný a vstřícný. Předvedená vozidla, technika, trenažéry i kreativní koutky a diskotéka pro děti, to nemělo chybu. Bravo... Ještě jednou všem děkujeme a moc se těšíme na další obdobnou akci.

L. V.

Selma Dana
Bylo to super! Velké díky všem 🙌
To se mi líbí · Odpovědět 11 · Upraveno



jan.pokorny.cz
Povedená akce! 😊
Odpovědět



Martin Kotál
Byli jsme tam celá rodina. Chtěl bych tímto poděkovat všem, kdo se na této akci podíleli. Bylo tam možné vidět např. vyvážané podvozky, tramvaj zespodu, ochotní lidé odborně dokázali odpovídat na dotazy o měnících nebo opravách a hledání kabelů nebo řidiči nechali prohlédnout stanoviště s řídicím pultem. Bylo tam slyšet časté zvonění tramvají.

To se mi líbí · Odpovědět 11

Foto: Petr Hejna



7 OTÁZEK PRO: JANU DURSTOVOU



BYLA JSEM PRVNÍ, NA KOHO UŠILI UNIFORMU. PROTO JSEM BYLA V CENTRU ZÁJMU NOVINÁŘŮ A DELEGACÍ I ČASTÝM HOSTEM BESED. ŘEDITEL METRA ING. VALÁŠEK SI DĚLAL LEGRACI, ŽE JSEM SI SAMA SUKNI JEŠTĚ ZKRÁTILA, JENŽE ONA BYLA TAKTO DODÁNA Z VÝROBY, VZPOMÍNÁ JANA DURSTOVÁ. CLÁNEK I TITULNÍ STRÁNKA, KTEROU DRŽÍ NA VEDLEJŠÍ STRÁNCE, PATŘÍ TÝDENÍKU SIGNÁL Z LEDNA 1974. NA TOMTO SNÍMKU S KOLEGY NOVÁČEKEM, NOVÁKEM A KOTASEM

JEHO ŠIROKÝ ZÁBĚR, POVĚDOMÍ O MNOHA OBORECH V METRU, CELOŽIVOTNÍ POSLÁNÍ. I TO BYL MOŽNÁ JAZÝČEK NA VAHÁCH, PROČ VZNIKL TENTO ROZHOVOR. BYL TO MŮJ DOPRAVNÍ GURU, ŘÍKÁ JANA DURSTOVÁ O ZDEŇKU RAMPOVI, KTERÝ NA 7 OTÁZEK ODPOVÍDAL V MINULÉM ČÍSLE.

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

Když jsem v roce 1972 měla v kapse maturitní vysvědčení z dopravní průmyslovky, vyvstala otázka, kam dál. Praxi jsme od druhého ročníku měli na železnici a já od té chvíle věděla, že tuto práci dělat rozhodně nechci.

Přišla naštěstí doba, kdy začínaly náborové pohovory pro metro. Zaujal mě ten fakt, že to je něco úplně nového, proto jsem neváhala a přihlásila se. Psal se stále rok 1972.

2) Na jaké pozici jste začínala a kterými dalšími jste až dodnes prošla?

Přijali nás takto deset. V té době nebylo možné přijímat lidi ještě na konkrétní pozice, takže jsme byli tam, kde bylo třeba. Chvilku jsem takto pracovala jako sekretářka dopravního náměstka. Cílem tohoto období bylo se co nejlépe seznamovat s problematikou metra, které bylo stále pro všechny úplně nové. Protože ani v roce 1973 nebyl dostatek kancelářských prostor, pronajímaly se agitační střediska, abychom měli kde sedět. Zpočátku jsme studovali plány metra a chodili na prohlídky staveb metra.

1974–2024
50 let
metra
s DP kontaktem

První stálé místo jsem měla na autobusovém nádraží na Florenci, kde sídlila část vedení metra. V útvaru hlavního inženýra jsem měla na starosti přípravu staničních řádů, které existují dodnes. Pro každou stanicí je řád biblí a je závazný pro každého, kdo na tu či onu stanicí metra přijde sloužit. Každá stanice je samozřejmě odlišná, specifická, proto jsme na psacích strojích tvořili řady pro každou z nich zvlášť.

Před zahájením provozu metra v květnu 1974 jsem už začala se školením na pozici dozorky stanice. To znamenalo, že na mne u pana Klofáče čekaly stohy dopravních či přepravních předpisů a mnoho dalšího. Moji první stanice coby dozorky bylo Pražského povstání. Tam byla nejen „bouda“ na nástupišti, ale i malé stavědlo, takže činnost byla pestřejší. V té době jsem ještě každý vlak na nástupišti vypravovala. Byla jsem tam moc ráda, lidé přicházeli do metra stále ještě dychtiví jako do něčeho nového, moderního, dokonce mi ráno přinášeli ovoce a koláče.

Další štací byl Kačerov a pozice náčelníka stanice, a to až do roku 1977, kdy jsem šla na mateřskou. V roce 1980 jsem se vrátila do útvaru hlavního inženýra, kde jsem navázala na to, s čím jsem u metra začínala – přípravou staničních řádů. To představovalo neustálý proces aktualizací. Pro mě velmi zajímavá práce nastala s počínajícími rekonstrukcemi, které



Jana Durstová

Místo narození: Praha

Znamení: beran

Záliby: cestování a sport, dobrá káva

mí být u zajištění provozu, ale obecně, u této úžasné dopravní novinky. Ale jednu mohu přidat – nahoře u dozorčího turniketu, kde se vhozovaly mince do kasičky, zastavila skupina turistů a jeden z nich začal na mě gestikulovat. Myslela jsem, že neví, kam vhodit peníze, tak mu ukazuji směrem do kasy. On se k ní sklonil a nahlásil: Ferko sa nám stratil, nevieme, kde je.

7) Co byste popřála metru do dalších let?

Budu se možná opakovat, ale přála bych metru co nejvíce mladých lidí, kteří mají práci rádi a naplňuje je. A v rámci složité finanční doby, aby si udrželo rozvoj, zachovalo si svoji čistotu, bezpečnost i krásu, kterou ve světě obdivují.

v metru logicky přijít musely. V té chvíli jsem musela spolupracovat s Metrostavem, dodavateli, patřilo sem připomínkování projektů. Od této oblíbené činnosti jsem přešla i k normotvorné práci, směrníci, k rozkazům o výlukách a podobně. To mě provázelo až do roku 2022, tedy do konce mé kariéry.

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

Práce v metru mi nevzala vůbec nic. Nemůžu si stěžovat na ošizené soukromí, rodinu, protože jsem byla srdcař, pro metro jsem žila. Měla jsem ráda jak směnný provoz mezi lidmi, tak etapu, kdy jsem se zahryzla do kancelářské práce. Poznala jsem spoustu dobrých, pozitivně naladěných lidí, s kterými se scházím dodneška. Protože jsem se nikdy techniky nebála, cítila jsem se v metru na všech pozicích dobře a dodnes se nebojím sledovat nové trendy kolem sebe. Všechno je pro mne stále, jak mladí říkají, challenge.

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

Už na stanici jsem zacvičovala nové lidi a většinou jsem mezi mladými pracovala. Většina z těch, kteří zůstali anebo odešli, pochopili dvě věci – v metru byly vždy dobré party a měli zde jistoty. I ti, co šli pracovat jinam, se s námi stále schází, právě pro tu přátelskou atmosféru. To, že jsou v Dopravním podniku ekonomické jistoty neoddiskutovatelné, potvrzují i ti, kteří se k metru zase vrátili.

5) Jak byste nejuvěstižněji charakterizovala tuto dopravní tepnu Prahy?

Metro vnímám opravdu jako velký fenomén. Umístit městskou hromadnou dopravu pod zem je ideální myšlenka a potvrzují to roky přibývajících aut na povrchu. Metro by se v Praze rozhodně mělo rozvíjet dál, chaos, který je na povrchu, se nedotýká dopravy pod zemí.

6) Jakou příhodu z vaší kariéry byste zmínila?

Zážitků jsme zažili samozřejmě spoustu. Ale musím říct, že jsem byla hlavně hrdá na to, že jsem mohla být u zrodu metra v Praze. Nemyslím teď předvádění se v uniformě u stříhání pásky, protože to už jsem musela v záze-



FOTOKNIHU DOSTALA JANA DURSTOVÁ PŘI ODCHODU NA ZASLOUŽENÝ ODPOČINEK OD KOLEGŮ Z ODDĚLENÍ TECHNOLOGIE DOPRAVY



TÝDENÍK KVĚTY SE JAKO MNOHÉ DALŠÍ TITULY ZAJÍMAL O NOVÝ DRUH DOPRAVY V PRAZE. V ROZHOVORECH V ŘÍJNU 1973 NEVYNECHAL ANI JANU (VESELOU) DURSTOVOU

Text: Michaela Franková
Foto: Josef Mottel, Pavlína Pecháčková
a autorka



#studujpsd #pracujvdpp

Maturitní vysvědčení a výuční listy slavnostně

V červnu proběhlo slavnostní předávání maturitních vysvědčení a výučních listů pro úspěšné absolventy studijních oborů Střední průmyslové školy dopravní. V krásném a pro naši školu stylovém prostředí Muzea MHD se sešli absolventi, jejich rodinní příslušníci, kteří je během studia podporovali, pedagogové, vedení školy a zástupci DPP. Sešlo se zde dokonce několik rodin, jejichž členové pracovali nebo pracují v DPP a jejichž potomek právě úspěšně odmaturoval nebo se vyučil. Všichni obdrželi na rozloučenou od DPP dárkové



tašky, které mimo jiné obsahovaly i dopis s informacemi o volných pozicích v DPP se všemi potřebnými kontakty. Studentům, kteří zakončili studium s vyznamenáním, předalo vedení školy hrnečky s číslem tramvajové linky 23, připomínající rok, kdy vstoupili úspěšným absolvováním studijního oboru do dospělosti. Věříme, že se naši absolventi budou rádi ve vzpomínkách vracet k této slavnostní události, nebo si najdou cestu přímo do zaměstnaneckých pozic v DPP.

Absolventská jízda T3 Coupé

Karosáři, autolakýrníci a strojní mechanici (zámečníci) dostali malý dárek ještě před složením závěrečných zkoušek. Jízda T3 Coupé pro ně byla zážitkem, který jim Dopravní podnik zprostředkoval díky jejich zapojení do Motivačního programu DPP. Ten připravuje oddělení Vzdělávání a rozvoje zaměstnanců DPP ve spolupráci s kariérovými poradci, učiteli odborných předmětů a učiteli odborného výcviku SPŠD. Cílí na auto, elektro a strojní obory s výučním listem: Mechanik opravář motorových vozidel, Autolakýrník, Autoelektrikář, Elektrikář, Elektromechanik pro zařízení



a přístroje, Karosář a Strojní zámečník, ale také s maturitní zkouškou, tedy Autotronik a Mechanik elektromechanik. Do programu jsou přijati žáci, kteří splňují stanovené limity absence v teoretické výuce a na odborném výcviku. Přihlíží se rovněž k prospěchu a doporučení z odborného výcviku na pracovištích DPP. Na Motivační program navazuje Stipendijní program, který žákům nabízí zajímavé finanční částky, a motivuje je tak k nástupu na preferované pracovní pozice v DPP.

SPŠD dětem na dopravním dni v Braníku

První červnový den, případně víkend, patří neodmyslitelně dětem a akcím pro ně. Pokud je na programu nějaká dopravní aktivita, je zaručené, že bude „nabito“. Bylo tomu tak i na Dětském dopravním dni v Braníku. SPŠD přiv



spěla do programu DPP workshopem výroby mini elektro autíčka, který zaujal děti, ale i rodiče. Starší návštěvníci mohli vyzkoušet kabinu řidiče tramvaje T3 prostřednictvím virtuální reality, kterou naprogramovali studenti během výuky předmětu Provozně dopravní praxe, nebo QR dopravní kvízy.

Las Vegas bez motolského vodíku

Jeden z našich velmi úspěšných projektů Horizon Educational, kterému se věnují pře-

devším elektroobory (Mechanik elektrotechnik, Elektromechanik pro zařízení a přístroje a Elektrikář) se celý školní rok nesl na vlně úspěchů. Kluci z týmu Motol Speeders se umístovali v závodech Hydrogen RC Challenge Cup České republiky se svými modely aut 1:10 na vodíkový pohon na medailových příčkách. Jejich úspěšná jízda směřovala k velmi motivačnímu cíli, kterým byla účast na světovém finále závodu v americkém Las Vegas. Tento sen se bohužel rozplynul na ná-



rodním finále Grand Prix v Ostravě. Kluci se potýkali s technickými obtížemi na motoru modelu. Jednalo se o závadu na straně dodavatele. Mechanici odhalili závadu ještě před technickou přejímkou, ale vzhledem k tomu, že se krátil čas do plánovaného startu, rozhodli se nahradit připravený model Ford Focus WRC 1999 na českém podvozku UliTECH R10 evo, designově vyladěného v barvách retro busu, a to „starým“ modelem s přezdívkou Elmo. Elmo – model Pagani Zonda na americkém podvozku RJ Speed Oval Racer 2021 – čtyřhodinový závod zvládl i díky šikovnosti řidiče na předních pozicích. V prvních třech hodinách byla stále naděje na postup do světového finále. Během poslední hodiny závodu začal „odcházet“ palivový článek a kluci nakonec uhájili 5. místo mezi nejlepšími týmy České republiky.

Jsmo na kluky a jejich vedoucího Pavla Válka pyšní, jsou opravdovou špičkou této technicky náročné disciplíny a dosahují skvělých výsledků. Máme za to, že i díky této aktivitě se nám daří zaujmout uchazeče o elektroobory, které jsou na trhu práce velmi žádané. ■

CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI

Z mediálních výstupů vybíral: Zdeněk Bek



Vizualizace: Ivan Kroupa architekti

„Jedná se o záchytné parkování osobních vozidel o kapacitě 450 míst. Majetkoprávní vypořádání pozemků je nezbytnou podmínkou pro řádnou realizaci stavby parkovacího domu.“

je psáno v dokumentu schváleném zastupiteli hlavního města Prahy. Hlavní město chce odkoupit od DPP pozemky na Zličíně pro výstavbu P+R. Parkovací dům bude umístěn v ulici Na Radosti, v blízkosti plánované stanice metra Depo Zličín.

25. 5. 2023 – seznamzpravy.cz



Foto: Zdeněk Bek

„Po jeho vypracování budou podmínky prodeje, kupní cena a koncept kupní smlouvy předloženy hlavnímu městu Praze k odsouhlasení v jeho orgánech. Poté bude materiál prodeje trati předložen k odsouhlasení správní radě Správy železnic.“

odpověděl tiskový mluvčí Správy železnic Jan Nevola na otázku aktuálního stavu prodeje železniční trati z Nákladového nádraží Žižkov do Malešic. Aktuálně probíhá poptávkové řízení na zpracování znaleckého posudku, ze kterého má vyjít kupní cena. Malešická trať je od roku 2019 odříznutá od zbytku železniční sítě. DPP ji následně využije pro stavbu TT Olšanská – Habrová.

15. 5. 2023 – zdopravy.cz

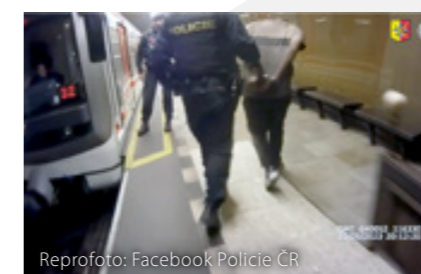


Foto: Petr Hejna

„Účinnost opatření vyhodnotíme a rozhodneme o dalším postupu po prázdninách.“

řekl místostarosta Prahy 3 Ondřej Rut. Rada Prahy 3 totiž schválila zkrácení parkovacího pruhu v části Seifertově ulice tak, aby nedocházelo k blokování tramvajů v kolonách aut. V příštích letech projde ulice velkou proměnou – dostane nové stromořadí, upraví se parkovací místa a samozřejmě dojde k rekonstrukci tramvajové tratě. Více informací naleznete na www.ippraha.cz/projekt/10/seifertova.

11. 5. 2023 – Pražský deník



Reprofoto: Facebook Policie ČR

„Policisté muže omezili na osobní svobodu a převezli ho na policejní služebnu pro podezření ze spáchání trestného činu maření výkonu úředního rozhodnutí a vykázání.“

řekla tisková mluvčí Policie České republiky Violeta Šišišťová. Z tunelu ve stanici metra Náměstí republiky se ozýval lidský hlas. DPP přerušil provoz metra a za asistence PČR a HZS DPP byl z prostor vzduchotechniky vyveden dvaadvacetiletý muž. Následně bylo zjištěno, že se jedná o uprchlého vězně z nestřeženého pracoviště. Uprchlík se vrátil do pankrácké věznice.

29. 5. 2023 – Zpravodajství ČTK



Foto: Václav Holíč

„Zoologické zahrady hrály loni prim, co se týče turistů, v celkem osmi ze čtrnácti krajů. Konkrétně v Jihočeském, Královéhradeckém, Libereckém, Olomouckém, Plzeňském, na Vysočině, Ústeckém a ve Zlínském kraji.“

vedl ředitel CzechTourism Jan Herget. Nejpopulárnějším turistickým cílem v Česku byla za minulý rok totiž opět lanová dráha na Petřín, která svezla 1,7 milionu lidí. Pozadu nezůstala ani lanovka v pražské ZOO, která svezla téměř 315 tisíc zájemců.

30. 5. 2023 – Zpravodajství ceskenoviny.cz



Foto: Petr Hejna

„Chystáme i nákup časového jízdného přes velké žluté jízdenkové automaty, které všichni znají z prostor pražského metra. Dnes umožňují nákup jenom jednorázového jízdného. Když všechno dobře půjde, tak by to ještě letos mohlo být hotové.“

řekl generální ředitel Petr Witowski. Dopravní podnik tak reaguje na to, že většina nákupů je dnes placena kartou nebo on-line. Přibývá cestujících, kteří si dlouhodobé jízdné kupují přes webové stránky či aplikaci Lítačka. Ubývá naopak cestujících, kteří si kupují SMS jízdenky, jejich rušení se ale cestující bát nemusí.

12. 6. 2023 – praha.rozhlas.cz

„METRÁCKÉ KOMANDO“ VE STARONOVÉM SLOŽENÍ

PŘED PĚTI LETY SE JIŘÍ ŠUSTA, VEDOUcí ODDĚLENÍ ROZPISU SMĚN, ROZPOVÍDAL O PSANÍ SMĚN PRO STANIČNÍ PERSONÁL A PRACOVNÍKY DEPA. V ČERVNU LETOŠNÍHO ROKU SI TEORETICKY ŘEČENO VŠECHNY ZÁKONÍKY PRÁCE A KOLEKTIVNÍ SMLOUVY OTEVŘEL NAPOSLEDY. JEHO ČAS SE V ŘADÁCH JEDNOTKY PROVOZ METRO NAPLNIL A OD ČERVENCE PŘEVZAL OTĚŽE ODDĚLENÍ PAVEL POSPÍCHAL. V LEHCE BILANČNÍM ROZHOVORU SE DOZVÍTE, ŽE JEDNOHO METRO NECHTĚLO A DRUHÝ JE TU SKORO OMYLEM.



Vzpomenete si, kdy jste se vy dva poprvé setkali?

Jiří Šusta: Myslím, že jsi, Pavle, tenkrát dělal samostatného provozního technika na trase A? Na Strašnické?

Pavel Pospíchal: To jsem akorát znal tvé jméno, ale myslím, že poprvé jsme se setkali až na „komandu“ v roce 1991, kdy jsem chodil podepisovat dovolenky.

JŠ: To je pravda, tenkrát bylo tehdejší oddělení Rozpisu směn již zde, ve stanici metra Nádraží Holešovice, jen o pár dveří vedle nynějšího.

Jaká byla vaše cesta k práci v metru?

PP: U mě to byl omyl! V roce 1988 jsem si v novinách všiml inzerátu na dozorčího metra, tak jsem se přihlásil. Přes dozorčího staniče a samostatného provozního technika jsem

se dostal až sem do oddělení Rozpisu směn, kde jsem od roku 1993. Když jsem přišel na „komando“, tak byly nově počítače a sestavy tras se daly vytisknout. Stejně tak se dělaly mzdové výkazy, ale to už jsou hodně dávné časy. Takže nepamatuji dobu, kdy se vše psalo ručně. V průběhu mého nástupu na rozpis směn jsem zažil instalaci nových počítačů s programy T602 a C602. Byla to velká pomoc, ale rozpisy na stanice se ještě několik let připravovaly pořád ručně.

JŠ: A to pamatuji já, tenkrát se např. výkazy směn pracovníků vyplňovaly v papírové formě, dokonce dvakrát měsíčně, kdy bývala i výplata mzdy vyplácena v tzv. záloze a po konci měsíce v dobírce. Vše provázely ruční výpočty, tedy maximálně pomocí kalkulaček. Postupem času přišel na pomoc tomuto procesu „vynález“ v podobě stolního počítače. Jeho využití následně rostlo až geometrickou

Pojem „komando“

Slovo známé i na železnici, a to jako jeden z mnoha používaných germanismů. Představuje útvar zpracovávající rozpis směn.

řadou rozšiřovanými různými programy a aplikacemi, včetně dálkového přenosu informací mezi pracovišti v Dopravní podniku, ale též institucemi mimo podnik, např. bankami, což výrazně zlepšilo přesnost, a hlavně rychlost samotných procesů.

Trošku jste mi utekl z otázky, jaká byla vaše cesta k metru, pane Šusto?

JŠ: Mě metro původně nechtělo. Já chtěl pracovat na metru hned po vojně, ale byl stop stav a nepřijímalo se. V dubnu 1979 mě



přijímal pan Mráz, tehdejší vedoucí služby dopravní, a dělal si ze mě legraci, že na Prvním máje se uvidíme na Letné. Já samozřejmě nikoho neznal a nechtělo se mi držet někde transparent, takže jsem do průvodu ještě nemusel. Začínal jsem jako dozorčí, po půl roce si udělal zkoušky na SPT, poté dozorčího provozu a chvíli jsem dělal i vedoucího trasy B. Pokud si dobře pamatuji, tak to tenkrát byl úsek Nové Butovice – Českomoravská.

Jak moc se změnil staniční personál za tu dobu, kdy jste nastoupili?

PP: Kdysi jsme ještě rozvázeli rozpisy směn po stanicích, takže jsme všechny pracovníky znali osobně. Atmosféra byla tenkrát domácí a často jsme se viděli i ve volném čase. Dnes je pracovníků více než dvojnásobek, stanic je taky o pořádný kus více, takže vybudovat vztahy je výrazně náročnější.

JŠ: Je pravda, že se společnost hodně změnila a mezilidské vztahy už nejsou takové, jaké bývaly. Pavel zmínil, že vztahy už nejsou takové domácí. Co se týká například dozorčích stanic, tak máme velký problém nabrat pracovníky od prvního září letošního roku. Hlavně tedy díky vstupnímu psychologickému vyšetření jsme museli znovu otevřít inzerát, protože nám hodně lidí neprošlo.

Lehce bych se teď věnoval panu Pospíchalovi. Od prvního července jste vedoucí oddělení, co to pro vás znamená?

PP: Celý život dělám nepravidelný turnus, takže pracovní doba od pondělí do pátku pro mě bude velká změna. Aktuálně již dělám panu Šustovi zástupce, takže se neobávám, že by byl nějaký problém.

Máte v plánu nějaké změny?

PP: Budu se snažit vytvořit tabulková místa, abychom měli na každou trasu dva lidi. Máme sice nějaké lidi na dohodu o pracovní činnosti, ale od roku 1992 je nás pořád ten samý počet. Od té doby přibýlo hodně stanic a potřeboval bych vzájemnou zastupitelnost pro každou trasu. Tak uvidíme, co se mi povede.

Předpokládám, že pan Šusta se naopak konečně vyspí?

JŠ: Přesně tak, ranního vstávání jsem si za ta léta užil dost. Konečně budu mít dopoledne pro sebe a nudit se také nebudu. Máme čtyři vnučata, takže mě čeká i dost zábavy.

Oba jste v metru desítky let. Kdo je ale pan Šusta a pan Pospíchal, mám na mysli po osobní stránce?

PP: Já jsem rodinný typ. Rád jezdím autem na výlety a do ciziny. Také mám rád české sci-fi, speciálně Jiřího Kulhánka. V prvních knihách se mu hodně přibližoval František Kotleta, ale teď posledními už se mu vzdáčil. Nepřestává mě fascinovat například kniha Dům o tisíci patrech od Jana Weisse z roku 1929. Skoro sto let stará kniha a hodně věcí se dneska naplňuje. U filmů to mám stejné, u nás se tedy sci-fi moc netočí, snad jen s výjimkou Ikarie XB-1 z roku 1963. Doma jsem spíše uspěl se Star Wars. Nebaví mě sice sekání, ale mým koníčkem je i zahrada, zvláště posekaná (úsměv). Moje manželka zároveň pracuje pro Klub českých turistů a já jí pomáhám. Kontrolujeme cykloznačení na Nymbursku, takže jezdíme po všech cestách nejdříve autem, protože někdy je nutné použít i beton k zajištění značek, a pak je projíždíme na kolech. Nejvíce mě tedy mrzí, že cykloznačky lidé ničí a někdy vám odnesou celou značku i s betonem.

Oddělení Rozpis směn připravuje směny pro 61 stanic metra a 3 depa, což všehovšudy představuje okolo 600 zaměstnanců

JŠ: Jsem členem Sdružení přátel piva, které vzniklo kvůli zlepšení pivní kultury u nás. Řekněme, že delší dobu u nás převládala v uvozovkách dělnická kultura, kdy do chvíle, dokud jste neudělal deset, patnáct piv, tak nejedete domů. A proto se snažíme přejít z té kvantity na kvalitu a trochu to zkulturnit.

Takže jste objížděl pivovary po republice a hospody?

JŠ: Ano, každý rok se dělá vyhodnocení pivovarů a různých piv, takže se konala degustační sezení a vyhodnocovalo se i na místě.

V první řadě ve většině kategorií rozhoduje počet hlasů členů. O ostatních oceněních, například sládek roku apod., se už rozhodovalo v úzkém kruhu sdružení.

Máte nějakého favorita, kterého kdy vidíte v regálu, tak si koupíte?

JŠ: Je to už pár let, co k nám pronikla móda svrchně kvašených piv, to jsou takové ty IPA, ALE, APA, a v tom jsem se docela našel. Pivovarníci pořád říkají, že první liga je uvařit český ležák, ale tyto druhy piv mají trochu jině suroviny a mně osobně velice chutnají.



Zastihli jsme Vás ještě v poslední dny v práci. Vybavíte si situace, ať už veselé, nebo smutné, které si z metra odnesete?

JŠ: Každá situace, která se vymyká běžnému stavu, a je jí potřeba řešit, se člověku vryje do paměti, některá na kratší a jiná na delší dobu. Z té smutné kategorie stále nedokážu vymazat z mysli situaci, kdy jeden z mých dlouholetých spolupracovníků spadl do stavu, který řešil alkoholem. Když toto trvalo několik měsíců, a i přes opakované domluvy se situace nelepšila a vše ohrožovalo pověst celého útvaru, musel jsem přistoupit na řešení, které vedlo k okamžitému ukončení jeho pracovního poměru. Z té veselejší skupiny mám také historku, ale je to již hodně dávné – za dob dozorčích turniketů – došlo k havárii vodo-vodního řadu navrchu Václavského náměstí a do stanic metra Muzeum se z toho důvodu valila voda. Službu konající „turniketák“ oznámil vlakovému dispečerovi havárii dvěma slovy: „Voda, voda,“ dispečer se zeptal „Kde?“ a odpověď byla „Všude!“

Připravil: Petr Ludvíček
Foto: Jan Havíř, DPMB



METROPOLE V ZAJETÍ DOPRAVNÍCH ODBORNÍKŮ

ČECHY, MORAVA A SLOVENSKO V PRAZE. TAK BY SE DALO MÍSTOPISNĚ STRUČNĚ SHRNOU ZASEDÁNÍ DOPRAVNĚ-PROVOZNÍ KOMISE SDRUŽENÍ DOPRAVNÍCH PODNIKŮ, KTERÉ SE VE DNECH 16. – 18. KVĚTNA 2023 USKUTEČNILO V NAŠEM HLAVNÍM MĚSTĚ.

Tři dny, desítky dopravních expertů a nabitý program. Na ten v režii pražského dopravního podniku mimo zasedací sál hotelu Step jsme se zeptali zástupců všech tří jednotek. Nutno dodat, že i v přednáškovém sále byl prostor pro rozsáhlou prezentaci DPP, zaměřenou hlavně na probíhající a připravované projekty v metru, u tramvají i autobusů.

1) Jaký program za svou jednotku jste pro hosty připravili?

Josef Jeníček, vedoucí jednotky Provoz Metro:

Za JPM jsme ve spolupráci s JSVM připravili prohlídku depa Kačerov, kde jsme se chtěli zejména pochlubit novou myčkou souprav, která je v hale společnosti Siemens. Účastníci byli pro exkurzi rozděleni do tří skupin. Každá skupina měla svého průvodce, který prohlídku oživil poutavým komentářem. K vidění byla nejen nová myčka, ale i první rekonstruovaná

souprava 81-71M, která by se do budoucna měla stát muzejním exponátem. Dále si mohli účastníci prohlédnout interiér soupravy M1, ve které mají dva vozy ve zkušebním provozu namontovány plastové sedačky, a historickou soupravu EČs, která nás pak všechny odvezla do stanice Kobylisy, kde pokračoval další program připravený kolegy z jednotky Provoz Tramvaje.

Petr Hloch, vedoucí jednotky Provoz Tramvaje:

Za tramvaje byla připravena jízda s T3 Coupé a historickou tramvajovou soupravou ze stanice metra Kobylisy do Muzea MHD ve vozovně Střešovice se zastávkami v obřích Florenc a Podolská vodárna, aby se mohli všichni účastníci vystřídat v přistavených vozech. V Muzeu MHD byl prostor pro neformální jednání a byla také připravena komentovaná prohlídka s velmi poutavým výkladem.



3) Co zajímavého vám zasedání SDP přineslo?

Martin Beneš, vedoucí odd. Provozní dispečink JPA:
Za JPA (ve spolupráci s JSVA) byla připravena prohlídka autobusové garáže Kačerov, kde byla hostům představena historie garáže a její současný provozní stav (počet autobusů a zaměstnanců), byly prezentovány dílenské prostory (nové diagnostické pracoviště, nová rampa na údržbu a servis vozidlových klimatizací) a prostory výpravní s ukázkou funkcí manipulačního pracoviště pro řidiče autobusů. Venkovní prostor garáže nabídl hostům prezentaci vozidel z posledních dodávek z let 2020 až 2021 (SOR NB 12 a Solaris Urbino 10,5) a nového autobusu Iveco Crossway LE 14,5 s úpravou pro letištní linku, které byly v počtu šesti kusů zařazeny do provozu v dubnu 2023. Vedle autobusů bylo zde prezentováno také pohotovostní dispečerské vozidlo VW Transporter, které je vybaveno notebookem a tiskárnou pro zjednodušení práce oblastního dispečera například při likvidaci dopravní nehody.



PH: Upozornil bych zejména na problematiku nábory nových řidičů.

MB: Na jednání byly prezentovány aktuální provozní ukazatele jednotlivých zúčastněných dopravců. Řešena byla otázka věkové struktury řidičů autobusů, úvaha o snížení věkové hranice pro řidiče autobusů, téma nábory nových řidičů, problematika zakázek na dodávky nových vozidel, jako jsou naftové autobusy a parciální trolejbusy.



2) O co konkrétně se hosté zajímali?

JJ: Především o historii i současnost provozu metra, zejména o specifika provozu a přepravy klientů vzhledem k tomu, že se jedná o podpovrchovou dopravu. DPP je jediným dopravním podnikem v SDP, který provozuje tuto trakti, a proto byla většina jejich dotazů vedena spíše zájmem osobním než profesním.

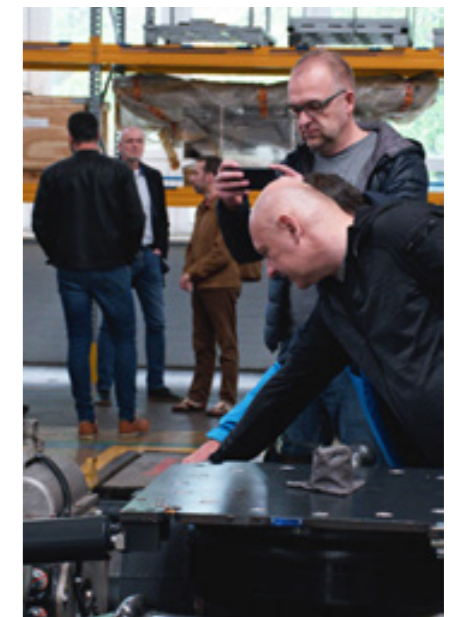
PH: O výstavbu nových tramvajových tratí a nové vozovny Hloubětín, dále také o to, jakým způsobem si můžeme dovolit provozovat tak rozsáhlé dopravní muzeum.

MB: Například o aktuální stav řidičů autobusů, vývoj vyhlášených veřejných zakázek na dodávku nových autobusů, dále o alternativní pohony autobusů či aktuální stav rozvoje trolejbusové dopravy v Praze.



Elektrobusy v akci

Převážu hostů z místa konání v hotelu Step do garáže Kačerov a následně k dalšímu bodu programu (prohlídka depa Kačerov) zajistily dva vršovické elektrobusy Škoda E'City 36BB, které si na garáži Kačerov mohli hosté rovněž prohlédnout. Hostům bylo navíc v obřích Želivského předvedeno statické nabíjení z troleje.



Co dodat? Podle slov zástupců DPP byl zájem ze strany mimopražských kolegů o témata i provozu velký zájem a občas došlo i na překvapení. To když při průjezdu odstavnými plochami garáže Kačerov návštěvníci obdrželi informaci, že jen v této garáži parkuje téměř 300 autobusů a že denní vypravení v ranní špičce se za celý DPP pohybuje okolo 950 autobusů. K zajímavým zážitkům pro redakci DP kontaktu bylo také povídání s předsedou Dopravně-provozní komise Janem Seitlem. Tento rozhovor si ale necháme na příště. ■

PESTRÁ PALETA ŠKOLENÍ BOZP

POJEM ŠKOLENÍ BOZP JE HLUBOCE ZAKOŘENĚN, ALE SPRÁVNĚ BY MĚLO BÝT UVEDENO SEZNÁMENÍ ZAMĚSTNANCŮ S PRÁVNÍMI A OSTATNÍMI PŘEDPISY, KTERÉ SE TÝKAJÍ VÝKONU PRÁCE A PRACOVÍŠTĚ, JAK UVÁDÍ LEGISLATIVA.



Samostatné školení BOZP jako pojem v podstatě neexistuje, nelze školením BOZP naučit zaměstnance bezpečně pracovat. Oblast BOZP je ošetřena množstvím zákonů, vyhlášek i nařízením vlády a zahrnuje souhrn právních, organizačních, technologických, zdravotních, hygienických a vzdělávacích opatření. Podívejme se v tom článku na tuto problematiku trochu blíže.

Cílem každého školení BOZP je poskytovat zaměstnancům a dalším osobám, které se vyskytují na pracovištích, informace o hrozcím nebezpečí a o způsobu ochrany proti němu. Jedná se o průběžný a neustále se opakující proces. Chráněným zájmem jsou životy, zdraví a také majetek. Systém školení BOZP je v DPP nastaven následovně:

Vstupní školení BOZP

Skládá se ze dvou částí a první z nich se dále dělí podle toho, na jaké pracoviště zaměstnanec nastupuje.

- Základní vstupní školení BOZP
- Základní vstupní školení BOZP zaměstnanců nastupujících do základních nebo přípravných kurzů
- Základní vstupní školení BOZP žáků

Společné pro první část je, že jsou zde předávány informace z právních a ostatních předpisů podle předem dané osnovy školení. Druhou částí je vstupní školení BOZP na pracovišti, ve kterém jsou předávány informace o rizicích daného pracoviště, a jedná se zejména o praktické seznámení s pracovištěm.

Zácvik BOZP

Zácvik BOZP slouží k tomu, aby se zaměstnanec co nejlépe a nejrychleji přizpůsobil podmínkám DPP a byl schopen se podílet na plnění cílů DPP tak, jak je očekáváno. Součástí zácviku BOZP je, že se zaměstnanec učí bezpečně a efektivně pracovat na daném pracovišti zaměstnavatele a využívat svěřené stroje, technická zařízení, vybavení, přístroje a nářadí. O nutnosti a délce zácviku BOZP rozhoduje vždy vedoucí zaměstnanec příslušného pracoviště.

Periodické školení BOZP

Účelem periodických školení BOZP je pravidelné opakování základních znalostí právních a ostatních předpisů a vnitřních norem k zajištění BOZP a prohloubení a doplnění

znalostí o nové poznatky nebo o nové právní a ostatní předpisy a vnitřní normy k zajištění BOZP včetně seznámení s riziky práce.

Vzhledem k rozmanitosti profesí v DPP je u periodického školení přistoupeno k rozdělení zaměstnanců do skupin 1–8, což má vliv na osnovy školení a také na jeho formu. U periodického školení se jedná buď o prezenční nebo elektronickou formu, případně kombinovanou formu školení, které je podobně jako vstupní školení rozděleno na dvě části. První část je prováděna elektronicky, kde jsou předávány informace z právních a ostatních předpisů, a druhá část prezenčně a zde je důraz na rizika daného pracoviště.

Mimořádné školení BOZP

Mimořádné školení BOZP se provádí vždy, vyžaduje-li to zajištění BOZP na pracovišti při pracovním úrazu, jako jedno z opatření přijatých zaměstnavatelem k zabránění opakování pracovního úrazu. Dále při zavedení nové technologie nebo změně výrobních a pracovních prostředků nebo změně technologických anebo pracovních postupů, při závažné nebo rozsáhlé změně ustanovení předpisů o BOZP, při hrubém nebo

opakovaném porušení ustanovení předpisů o BOZP a změně pracovního zařízení nebo druhu práce.

Školení vyplývající z právních a ostatních předpisů

Pod tato školení spadá školení BOZP řidičů referencky řízených vozidel a ostatní školení vyplývající z právních a ostatních předpisů. Jedná se o školení BOZP zaměstnanců vykonávajících odborné činnosti, u kterých je školení, ověřování znalostí, zkoušky a opakované přezkušování stanoveno obecně závaznými právními a ostatními předpisy. Například řidiči motorových dopravních vozíků, obsluha plynových zařízení, obsluha propanbutanových zařízení, svářeči, obsluha energetických a otopných systémů, obsluha tlakových zařízení, jeřábníci, vazači, obsluha zdvihacích zařízení, zaměstnanci vykonávající činnost na elektrických zařízeních.

Další odborná školení

Jedná se o školení zaměstnanců vykonávajících odborné činnosti, pro jejichž výkon není

právními předpisy požadován doklad o kvalifikaci na základě školení a zkoušek a opakovaného přezkušování (např. obsluha obráběcích strojů, tvářecích strojů, zaměstnanců zajišťujících první pomoc apod.) a také školení zaměstnanců pro práce ve výškách a nad volnou hloubkou.

Další školení BOZP

Školení BOZP osob, které nejsou zaměstnanci, ale účastní se odborných stáží, odborného výcviku, odborných praxí nebo exkurzí.

Školení BOZP cizích organizací

Toto školení je rozděleno opět na dvě části, přičemž první část zajišťuje oddělení BOZP, a to je základní všeobecné seznámení s riziky, která se vyskytují na všech pracovištích s přijatými opatřeními, a informování o způsobu zajištění BOZP na pracovištích. Druhá část je pak prováděna na konkrétních pracovištích, kde mají pracovat nebo vykonávat činnost pracovníci cizí organizace.

Systém školení BOZP v DPP upravuje směrnice 2012-032 Bezpečnost a ochrana zdraví při práci v DPP. Vzhledem k poměrně rozsáhlé problematice je připravováno vyjmutí bodu týkajícího se školení BOZP z výše uvedené směrnice do samostatné směrnice Školení o právních a ostatních předpisech k zajištění BOZP. Aktuálně jsou obě směrnice po aktualizaci v připomínkovém řízení v EŘD.

Na intranetových stránkách útvaru 6001360 jsou k dispozici další informace týkající se školení BOZP.

AKTUÁLNĚ: Od 24. srpna 2023 se dle legislativy požaduje odborná příprava zaměstnanců používajících k práci diisokyanáty. V současné době probíhá odborná příprava pro zaměstnance pracující s diisokyanáty. ■

Využitá legislativa:
Zákon č. 262/2006 Sb.
zákoník práce



ABSOLVENTSKÝ PROGRAM PRO STŘEDOŠKOLÁKY

Hledáme:

- Absolventy oborů: autotronik, autoelektrikář, autolakýrník, elektrikář, elektromechanik pro zařízení a přístroje, karosář, mechanik elektrotechnik, mechanik opravář motorových vozidel, strojní mechanik, příp. dalších příbuzných technických oborů
- Nejdéle 2 roky od ukončení studia v denní formě vzdělávání

Nabízíme:

- Uzavření pracovního poměru a umístění na absolventské místo s nadstandardním prostorem pro získání odborné praxe pod vedením zkušených a ochotných kolegů
- Možnost dalšího vzdělávání a perspektivu odborného a kariérního růstu
- Zajímavé zaměstnanecké benefity



727 966 702

e-mail: absolventskyprogram@dpp.cz

Více na: dpp.jobs.cz/absolventi

Text a foto: Filip Jiřík



VŮZ ALSTOM CITADIS NA LINCE 1 V CENTRU HLAVNÍHO MĚSTA SANTA CRUZ

TRAMVAJE NA OSTROVĚ TENERIFE

KANÁRSKÉ OSTROVY, NACHÁZEJÍCÍ SE V ATLANTICKÉM OCEÁNU ZÁPADNĚ OD POBŘEŽÍ AFRIKY, JSOU V NAŠÍ ZEMI VNÍMÁNY PŘEVÁŽNĚ JAKO TURISTICKÁ DESTINACE. NA OSTROVĚ TENERIFE VŠAK NALEZNEME MODERNÍ TRAMVAJOVÝ PROVOZ S VELKÝM DOPRAVNÍM VÝZNAMEM A NĚKOLIKA ZAJÍMAVÝMI TECHNICKÝMI ŘEŠENÍMI.



TRAMVAJ ZDOLÁVÁ MIMORÁDNÉ STOUPÁNÍ NA ZVÝŠENÉM TĚLESE V ULICI CALLE PEDRO SUÁREZ HERNÁNDEZ

Tenerife je největším z Kanárských ostrovů a trvale zde žije přes 900 tisíc obyvatel. Více než třetina z nich žije v urbanizované oblasti na východě ostrova. Zde se nachází na pobřeží hlavní město Santa Cruz de Tenerife a několik kilometrů ve vnitrozemí pak město

San Cristóbal de La Laguna, jehož centrum je zapsáno na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO.

První elektrické tramvaje spojující Santa Cruz a La Lagunu vyjely již v roce 1901 a po několika desetiletích byly oblíbeným dopravním prostředkem. V roce 1951 byl však jejich provoz ukončen s rozvojem automobilismu, považovaného v mnoha zemích mylně za spásu dopravy. Debaty o výstavbě nového tramvajového provozu vyvrcholily rozhodnutím na přelomu tisíciletí a moderní tramvajová linka propojující opět Santa Cruz a La Lagunu byla uvedena do provozu 2. června 2007. O necelé dva roky později byla následována krátkou linkou č. 2, která má být základem pro další plánovaný rozvoj systému.

Tramvajová síť na Tenerife má celkovou délku 14,6 km dvoukolejných tratí, přičemž její převážnou délku tvoří linka č. 1 Intercambiador – La Trinidad o délce 12,5 km. Doplnková linka č. 2 v trase Tincer – La Cuesta je mnohem kratší, má pouhých 3,6 km s částečným souběhem s linkou 1. Všechny trasy tramvajů jsou řešeny jako stavebně oddělené od silniční dopravy, nikde v systému tedy nejedí auta po kolejích. Obě tramvajové křižovatky, na kterých se linky dělí, jsou řešeny jako podpovrchové zcela mimo vliv automobilové dopravy.

Stavební řešení tratí přináší využití velkých podélných sklonů, což je nutné na základě výškového profilu terénu ostrova, kdy linka 1 překonává na své trase převýšení 550 metrů.

Největší podélný sklon trati je 85 ‰, tedy více, než je v Praze na nejstrmější Trojské ulici (80,15 ‰). Řešení sklonových poměrů při výstavbě tratí na Tenerife si vyžádalo i atypická řešení, kdy k nejzajímavějším patří vedení tramvajové trati v ose komunikace na zvýšeném tělese dosahujícím až třímetrové opěrné zdi, a to proto, aby tramvaj dokázala nastoupit do výšky, kterou silnice dosáhne následně vyšším podélným sklonem.

Vozový park tvoří 26 tramvají modelu Alstom Citadis 302 vyrobených v letech 2005–2009 ve španělské pobočce Alstomu v Barceloně. Jedná se o rozšířený a osvědčený model petičlankové 100% nízkopodlažní tramvaje s pevnými podvozky. Vozy o délce 32,15 metru a šířce 2,40 metru mají udávanou kapacitu 200 cestujících (z toho 60 sedících) a maximální rychlost 70 km/hod. Vozy pro Tenerife jsou vybaveny pohonem všech náprav z důvodu velkých podélných sklonů v tramvajové síti.

strategie je založena na tom, že dokonale čistá vozidla odrazují cestující od znečištění interiéru či vandalismu.

Z hlediska provozu je jednoznačně vytiženější linka č. 1, která začíná u autobusového nádraží v Santa Cruz a po průjezdu centrem města vytrvale stoupá převážně zastavěným územím (vyjma jednoho mezistaničního úseku) až do centra La Laguny. V pracovní dny je interval mezi spoji 5 až 6 minut a spoje jezdí intenzivně vytižené. Proti tomu linka č. 2 je provozována v pracovních dnech v intervalu 10 minut a její vytižení cestujícími je výrazně nižší. Všechny konečné stanice jsou řešeny úvratěmi a pro obracení vozů je tak využita jejich obousměrnost.

Přestávky pro řidiče jsou řešeny střídáním u vozovny, kde se nachází i zázemí pro oddech. Tento model je snadno realizovatelný díky lokalizaci vozovny společného úseku u obou linek. Obousměrnost vozů a z toho



SETKÁNÍ DVOU VOZŮ NA TYPICKÉ ZASTÁVCE S OSTROVNÍM NÁSTUPIŠTĚM

Denně je vypraveno do provozu 17 vozů z 26 disponibilních a údržba je naplánována tak, aby nebylo odstaveno více než 6 vozů. Zázemí údržby disponuje osmi kolejemi, z nichž některé disponují lávkami a podsklepením kolejí, ostatní pak zvedáky. Depo je navrženo i pro případný další rozvoj systému a vyšší počet tramvají. Na vozech jsou prováděny pravidelné prohlídky po každých 15 000 km a generální oprava (odpovídající v Praze stupni PO) pak po 600 000 km, přičemž tato oprava již byla přímo na místě na všech 26 vozech provedena. Při opravách nebyly provedeny na vozech zásadní změny, došlo však k doplnění drobných prvků požadovaných cestujícími, např. USB nabíječek. Součástí denního ošetření prováděného každý den je mytí vozů zvenku i zevnitř, přičemž firemní



TRAMVAJ EV. Č. 07 NA STANOVIŠTI TZV. TĚŽKÉ ÚDRŽBY VE VOZOVNĚ



DISPEČERSKÉ STANOVIŠTĚ ŘÍZENÍ PROVOZU VE VOZOVNĚ TRAMVAJÍ

plynoucí umístění dveří na obou bocích bylo využito s výhodou při stavebním uspořádání zastávek s ostrovním nástupištěm – jedním společným mezi kolejemi, sloužícím pro oba směry jízdy. Z celkového počtu 25 zastávek v síti je s ostrovním nástupištěm zřízeno sedmáct. Provozní zajímavostí je občasné používání spřažených souprav dvou vozů (souprava o délce cca 65 metrů), a to při speciálních, předem plánovaných příležitostech vyžadujících navýšení kapacity spojů (např. karneval v Santa Cruz).

Tramvajovou dopravu provozuje firma Metropolitan de Tenerife (běžně zkráceně jako Metrotenerife), založená již v roce 2001 v rámci přípravy stavby tramvajového provozu. Organizátorem dopravy na celém ostrově je společnost Trajeta de transporte de Tenerife

(ten+). Ta kromě tramvají zastřešuje z hlediska tarifu také autobusovou dopravu provozovanou společností Transportes Interurbanos de Tenerife (TITSA).

Základní jízdenku na tramvaj je možné pořídit v automatech na zastávkách tramvají v ceně 1,35 €. Papírová jízdenka se ve voze přikládá k bezkontaktní čtečce, která zobrazí informaci o jejím označení a zeleným prosvětlením signalizuje, že odbavení proběhlo v pořádku. V opačném případě se displej podbarví červeně a ozve se méně přátelský zvukový signál. Lepší cenu za cestování nabízí jízdenky na více jízd a dále předplatní jízdenky, ke kterým je již nezbytná personalizovaná karta nebo aplikace v mobilním telefonu. Mobilním telefonem lze zakoupit i jednotlivé jízdenky, a to pomocí snížení QR kódu ve vozidlech.

Zajímavou alternativou mezi papírovými jízdenkami z automatu je jízdenka celodenní za 10 €, která je platná pro tramvaje i autobusy. Poněkud mrzuté však je, že není uvedena informace o její platnosti a ani snímáče ve vozech neukáží při přiložení jízdenky čas konce její platnosti. Praktickým pokusem bylo zjištěno, že jízdenka platí 24 hodin od prvního přiložení, a také to, že některé čtečky nepřechou platnou jízdenku. Z pozorování chování místních však vyplynulo, že poruchovost čteček jízdenek je běžný jev, který zde cestující neřeší.

Vozovna je zároveň sídlem společnosti Metrotenerife, která zaměstnává cca 200 zaměstnanců. Administrativní a technické zázemí firmy je lokalizováno přímo v budově vozovny v patře nacházejícím se nad dílenskou částí vozovny. Pro zaměstnance je zde umístěno také kryté parkoviště. Provozní dispečink může sledovat více než 200 kamer umístěných ve městě na všech zastávkách, na hlavních komunikacích a na světelně řízených křižovatkách.

Zde je na místě poznamenat, že pomocí SSZ jsou řízeny prakticky všechny křižovatky, a to s relativně funkční preferencí tramvají, náročnost tohoto systému na dopravní řízení je však jistě obrovská. Z pohledu zvyklostí v ČR je mnoho signalizací zbytečných, je však třeba uvážit, že tramvaj na Tenerife přišla jako novinka po několika desetiletích.

Z velína dispečinku je možné sledovat i kamery ve všech vozech a nahrávat z nich záznamy. Veškeré mimořádné události v síti jsou řešeny centrálně dispečinkem, což ne-

musí být vždy výhodou, neboť i při relativně banálních komplikacích je upozaděna rozhodovací možnost řidiče. Je však nutné vydvihnout velmi sofistikovaný systém s jasně nastavenými pravidly.

Tramvajový provoz na Tenerife je zásadním prvkem místní městské dopravy a jeho intenzivní využívání cestujícími ukazuje, že nabídka kvalitní městské dopravy generuje poptávku cestujících. Do budoucna mají místní smělé plány v podobě prodloužení linky č. 2 a možná i výhledové třetí linky. Popřejme tedy barevně pruhovaným tramvajím na ostrově vzdáleném z Prahy cca 4000 kilometrů mnoho spokojených cestujících i do dalších let.



BUDOVA VOZOVNY S ADMINISTRATIVNÍM ZÁZEMÍM V PATŘE NAD HALOU ÚDRŽBY TRAMVAJÍ



INTERIÉR TRAMVAJÍ OBSAHUJE TYPIZOVANÉ ŘEŠENÍ CITADISŮ VČETNĚ SKLOPNÝCH SEDAČEK (VLEVO)



ČELNÍ POHLED NA TRAMVAJ CITADIS 302 V TYPICKÉM USPOŘÁDÁNÍ SEVERNÍ ČÁSTI TRATĚ LINKY Č. 1

Dobrý den, vážená redakce DP kontaktu,

reaguji na Vaši výzvu k 50 letům metra. Pracuji jako řidič autobusu v DPP. Velice mě dodnes zajímá veškerá doprava a v mladém studentském věku jsem měl to štěstí, že se začala v Praze naplňovat letitá myšlenka vybudování podzemní dopravy. Tenkrát se ještě uvažovalo o podpovrchové tramvaji, jejímž pozůstatkem je stanice Hlavní nádraží a potažmo i Vyšehrad. Jakmile se myšlenka začala realizovat, začal jsem urputně sledovat denní tisk různých značek a vystřihávat si články o této stěžejní změně způsobu dopravy. Historie výstavby je dostatečně známá, ale dobové články mají právé z pohledu do minulosti svůj půvab. Nalepoval jsem vše do velkých sešitů a přestal jsem, až byla první trasa C spuštěna do provozu. Veškerý materiál jsem potom po dlouhých letech předal do archivu Pavlu Fojtíkovi.

Stejně tak jsem se těšil na každý den otevřených dveří, které jsem si natáčel, pokud to v podzemí při minimálním osvětlení šlo, na 8mm film. I ze zatěžkávací zkoušky Nuselského mostu tanky mám záběry z toho mlhavého dne. Metro byl prostě zlomový způsob dopravy v již tehdy přeplněné Praze, kdy často vypadal tramvajím proud a stály v kolonách.

Pro mě dodnes vyvolává stejné nostalgické myšlenky původní zajištění vlaků metra, které měly být naší proveniencí z Tatra Smíchov, zvláště když jsme byli největším výrobcem tramvají na světě. Proto si také troufli na vývoj podzemních vlakových jednotek. Bohužel, když byly hotové vagony představeny veřejnosti, měli jsme na škole výcvikový kurz a in natura jsem tyto vozy nikdy neviděl. Mě vzpomínky umocnila ještě kniha o vývoji vlaku R1, která se krásně čte a velmi smutně končí. Vše potvrzuje i jediný pozůstatek, model této jednotky, který je vystavován v Muzeu MHD. Myslím, že co do vzhledu by neudělal ostudu v tunelech ani dnes. Tolik z mých stručných vzpomínek na prvopočátky metra.

Vlastík Pilař



Tablo plné (nejen) metra

Když bylo Michaelu Machů 23 let, získal při zahájení provozu pražského metra 9. května 1974 první odznak první trasy linky C. Od té doby odznaky jednotlivých tras ukládá do plánu metra. Se svým dílem, doplněným i o další odznaky z pražského MHD či DPP, se podělil s ostatními čtenáři.

Metro je plné příběhů a vzpomínek...

Vynesme je na světlo!

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



Výročí pražského metra je oslavou celého Dopravního podniku

Podělte se o své příběhy s ostatními čtenáři DP kontaktu

metro50@dpp.cz

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Citybus

Autobusy č. 3419 a 3425 se lišily použitím pětistupňové převodovky ZF 5 HP 502. Od dodání obou autobusů do června 2007 měly ve výfukovém potrubí nainstalované filtry pevných částic (CRT filtry), čímž plnily emisní normu EURO 4. Poslední dodávky City busů poháněl motor IVECO (EURO 3) spojený s automatickou čtyřstupňovou převodovkou Voith D 854.3 s vestavěným hydraulickým retardérem. Vozy č. 3429–3431 se lišily hlavně nižší obsaditelností a zabudovanými(dokončení v tajence). Tyto autobusy byly nasazovány na expresních linkách směřujících na letiště.

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do pátku 7. července 2023** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – **gril Happy Green Gril Wood**, další dva publikaci.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 5/2023 zněla: **vytápění, chlazení, větrání**. Hlavní cenu – ohniště La Proromance – získává: **Jarmila Nová**. Knihu Džiny, nůžky a sprej malíře Františka Matouška získávají **Pavel Filípek a Jan Mikoříšek**. Blahopřejeme.

Hlavní cena:

Happy Green Gril Wood



Kvalitní gril vyrobený ze smaltované oceli. Poskytne dostatek prostoru pro přípravu různých pokrmů, a to i pro větší skupiny lidí. Ve velmi komfortní výšce 70 cm si můžete ugrilovat své oblíbené pochoutky. Výhodou grilu jsou odolná madla, dvě kolečka pro přemístění a nastavení roštu do 4 vzdáleností od ohniště.

A CO NA TO JAN TLESKAČ?

Galerie Tančící dům nabízí do 25. září 2023 výstavu děl výtvarníka, ilustrátora Štěpána Mareše, který je široké veřejnosti znám asi zejména jako jeden z autorů komiksu Zelený Raoul, jenž osmadvacet let provokoval a komentoval dění v oblasti české politiky a společenského dění na stránkách časopisu Reflex. Výstava nazvaná **Zelený Raoul a další výtvarné umění**, mapující autorovo třicetileté působení na uměleckém poli, je patrně dosud nejrozsáhlejší expozicí Marešova díla. Kromě kultovního komiksu představuje i jeho nejstarší kresby nebo nově vydané limitované edice grafických listů. Nechybí ani akryly z devadesátých let inspirované surrealismem, postavené do kontrastu s plátny ze současného období.

Raritou je část originálu nikdy nevydaného hororu „Dívka s tvářmi z mramoru“ na základě scénáře Ondřeje Neffa, stěna skandálů a kresby na podporu svobody slova. Dojde pochopitelně i na Zeleného Raoula, který se zrodil ve vinohradské kavárně Demínka v roce 1994 s podtitulem Nekonečný příběh České republiky očima uřada. „Komiks vždy reagoval na to, co se skutečně stalo. Nikdy to nebylo prvoplánové,“ ohlíží se za ufonovými postřehy Štěpán Mareš. Na druhé straně, výstava zdaleka není pouze o Zeleném Raoulovi.



V letním období ožívají pravidelně i letní divadelní scény. Jednou z nich je kupříkladu i **Letní scéna Harfa** v nákupní Galerii Harfa vedle O2 Arény, která nabízí poměrně pestrý program od června až do konce srpna. V období na přelomu konce školního roku a začátku prázdnin jsou v plánu různá představení převážně ze šuplíku s názvem

LETNÍ SCÉNA S NÁROŽNÝM

komedie. Petra Nárožného můžete vidět v hlavní roli anglické hry Edwarda Taylora Pardon, pane premiére! nebo ve francouzské konverzační komedii Jeana Barbiera V Paříži bych tě nečekala, tatínku!, kde se Petr Nárožný podílel i na finální úpravě českého textu. Na programu je i úspěšná adaptace one man (a vlastně i one woman) show Caveman a Cavewoman nebo třeba retro komedie Normální debil, která vznikla na motivy stejnojmenné knihy Roberta Bellana. Základem vyprávění jsou příhody z autorova dětství prožitého v socialistickém Československu včetně dobové „pop music“ nebo vysílání Československé televize. Podrobnější informace na stránkách www.letniscenaharfa.cz.

NĚKTERÉ OTÁZKY UŽ SI PROSTĚ NEKLADU

Z koncertní nabídky plánované pro období konce června a začátku července lze připomenout třeba koncert kapely **Mňága a Žďorp** v prostorách Ledáren Braník pod širým nebem ve čtvrtek 29. června vystoupení legendárního trumpetisty **Laca Decziho** (na snímku) s kapelou Celula New York v Jazz Docku 2. a 3. července, případně koncert amerických stoner rockových **Monster Magnet** v klubu Futurum Music Bar ve středu 5. července.



ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději do pátku **7. července 2023** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno i s diakritikou) a můžete získat publikaci fotografa Tono Stana Brusel a reklamní předměty DPP.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 5/2023 zněla: **I tramvaj se vejde do Hvězdné brány**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován, knížkou Džiny, nůžky, sprej od Františka Matouška a sadou reklamních předmětů pro děti odměněn: **Tomáš Pfeifer**.

FOTO
KVÍZ



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

Novinky ve fanshopu

FAN SHOP

3 druhy
šňůrek na krk
s trasou a logem
metra



Plecháček
s motivem
T2



Pěnové
modely
vozidel

Nové
podložky
pod myš



Kniha
30 let Muzea
MHD



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