



VÁCLAVÁK V OTÁZKÁCH A ODPOVĚDÍCH
IVECO URBANWAY 18 M DIESEL HYBRID
POHÁDKA O STARÉM TROLEJBUSU





ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

Myslete na zadní vrátka



- OK Klient, pojištění majetku a odpovědnosti občanů
- Pojištění staveb, domácností či odpovědnosti v běžném životě
- Exkluzivní sleva pro zaměstnance DPP

Na podzim do lázní

- Léčebné pobyty v Lázních Poděbrady
- Sleva 15 % na všechny pobyty ze stále nabídky
- Dámský víkend, víkend pro dva, výroční pobyty



Do světa dinosaurů

- Zábava pro celou rodinu v Galerii Harfa u stanice metra Českomoravská
- Sleva 15 % na vstupné ze základního ceníku
- Nové atrakce, nové modely a nový 3D film o dinosaurech



Ostře vidět

- Dopřejte si kvalitní brýle za rozumnou cenu v AIM optic
- Sleva až 30 % na celou zakázku jen do konce září
- Provozovna v Praze 2

Vše pro nejmenší

- Hračky, výbava na výlety nebo první batůžky do škol
- 10% sleva na celý sortiment Majastore.cz
- Renomované značky, kvalitní materiály



Dentální hygiena

- Medical zone nabízí okamžitou registraci nových pacientů
- Uzavřené smlouvy se zdravotními pojišťovnami
- Klinika v Praze 8 a dobře dostupná MHD

OBSAH 9/2024

DP
kontakt

AKTUÁLNĚ

- 4 ZNAČKA CZECH MADE OPĚT V RUKOU DPP
5-7

PŘEDSTAVUJEME

- 8-10 IVECO URBANWAY 18 M DIESEL HYBRID

FOTOGRAFIE MĚSÍCE

- 11 S FORMULÍ NA ZÁDECH

TÉMA

- 12-16 TRAMVAJE NA VÁCLAVSKÉM NÁMĚSTÍ V OTÁZKÁCH A ODPOVĚDÍCH

PŘÍBĚH

- 17-19 POHÁDKA O STARÉM TROLEJBUSU

INFORMAČNÍ TECHNOLOGIE

- 20-22 MICROSOFT COPILOT CENTRUM SOFTWARU

KALEIDOSKOP

- 23-26 ZMIZELÉ METRO POVRCHY STANIC TRASY B

PORTRÉT

- 27-31 NA PANKRÁCI SE (STARO)NOVÝM KOLEKTIVEM

BOZP

- 32-33 HORKO PŘI PRÁCI

ZAJÍMAVOST

- 34-35 RINGHOFFER NA LIBERECKÝCH KOLEJÍCH

PEL-MEL

- 36

VZDĚLÁVÁNÍ

- 37 #STUDUJSPSD
#PRACUJVDPP

Z HISTORIE

- 38-39 PRAŽSKÁ DOPRAVNÍ VÝROČÍ

TIP NA VÝLET

- 40-41 ZA TROLEJBUSY DO GDYNĚ

- 42 ZÁBAVA

- 43 KULTURA / KVÍZ

Na titulní straně:
Ilustrátorka Pavla Brinkmann při autorském čtení knihy Jak dědeček zachránil trolejbus
Foto: Petr Hejna

DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 29. 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, Milan Bárta, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Petr Havlíček, Vladimír Kalivoda, Ondřej Láška, Robert Mara, Tomáš Párys, Milan Slezák, Jan Štojdil, Jan Ungerman, Ondřej Volf a Jakub Zatloukal

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

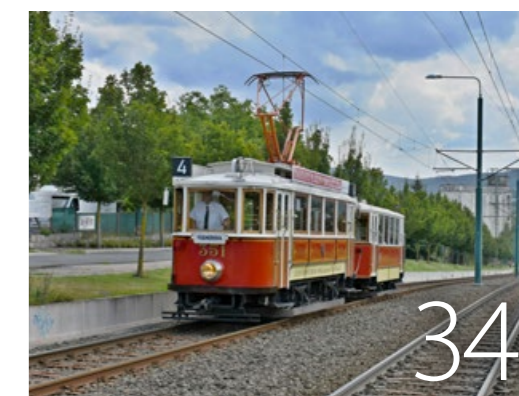
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 26. srpna 2024

NEPRODEJNĚ

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





ZNAČKA CZECH MADE OPĚT V RUKOU DPP

DOPRAVNÍ PODNIK OPĚTOVNĚ ZÍSKAL ZNAČKU CZECH MADE PRO SLUŽBU PROVOZOVÁNÍ VEŘEJNÉ PRAVIDELNÉ HROMADNÉ PŘEPRAVY OSOB METREM, TRAMVAJEMI, TROLEJBUSY, AUTOBUSY A LANOVOU DRÁHOU.

Tuto značku DPP získal již podruhé, a to od České společnosti pro jakost, z. s., na základě hodnocení kvality svých služeb, které proběhlo na jaře letošního roku. Hodnocení kvality bylo rozděleno do tří samostatných celků:

- sebehodnocení prostřednictvím standardizovaného formuláře,
- hodnocení kvality služby zákazníkem,
- jednodenní hodnocení kvality služby místním šetřením za účasti tří nezávislých hodnotitelů ČSJ.

Celkové hodnocení služeb DPP dosáhlo 97,29 % (před 2 lety bylo toto hodnocení 87,78 %) a všechna tzv. neopomenutelná kritéria byla splněna. Souhrnné výsledky označila ČSJ jako excelentní. **Značku CZECH MADE smí Dopravní podnik užívat po dobu dalších dvou let.**

DPP je prvním dopravním podnikem v ČR, který používá značku CZECH MADE. Tuto prestižní značku uděluje ČSJ českým výrobkům napříč obory a zároveň službám, které jsou poskytovány českými společnostmi. Vznikla s cílem usnadnit spotřebitelům a zákazníkům orientaci v dostupných kvalitních výrobcích a službách na českém trhu. Je jednoduchým návodem pro spotřebitele, jak vybrat kvalitní český výrobek nebo službu. Zároveň je jejím smyslem podpora odpovědných českých organizací, kterým záleží na celkové a prokazatelné kvalitě vlastních produktů a kteří poskytují zákazníkům vysokou přidanou hodnotu.

Letošní hodnocení kvality na místě proběhlo v útvarech jednotky Správa Vozidel a Autobusů v areálech Hostivař a Řepy. Hodnotitelé ocenili jak technickou základnu pro opravy autobusů (využívání nejnovějších technologií, např. 3D tisku), tak i technická školení za pomoci moderních komunikačních nástrojů. Zajímavým zážitkem pro hodnotitele byla i projížďka novým 24metrovým tříčlánkovým nízkopodlažním trolejbusem Škoda-Solaris (linka 59 mezi stanicí metra Nádraží Veveřslavín a terminály Letiště Václava Havla).

Příští rok navštíví hodnotitelé z ČSJ jednotku Správa vozidel Tramvaje, čímž se završí čtyřletý cyklus, na jehož začátku byly provozní jednotky metra, tramvaj a autobusů v úseku



HODNOTITELÉ Z ČESKÉ SPOLEČNOSTI PRO JAKOST: ZPŘEDU ŠTĚPÁN SMEJKAL, PETR KOTEN A ELENA STIBŮRKOVÁ

dopravním. V loňském roce pak nesměla chybět návštěva úseku technického – Metro.

V případě posuzování kvality poskytovaných služeb na celorepublikové úrovni jde již o druhé ocenění pro DPP, které navazuje na cenu Ambassador kvality, kterou Dopravní podnik získal v roce 2019. Obě ocenění potvrzují vysoký standard služeb DPP a též funkční nastavení systému řízení kvality (QMS) a zejména Programu kvality služby. Tento program je součástí firemních procesů již od roku 1997. Vysoce hodnocená kvalita našich služeb je oceněním každodenní práce všech zaměstnanců DPP a předpokladem dalšího rozvoje systému řízení kvality. Díky tedy patří každému zaměstnanci DPP. ■

Text a foto: Pavel Edvard Vančura

AKTUÁLNĚ

AKTUÁLNĚ

DPP MÁ NOVÉHO DOPRAVNÍHO ŘEDITELE

Novým dopravním ředitelem Dopravního podniku se od 1. září 2024 stal Jan Barchánek, dosavadní vedoucí jednotky Provoz Autobusy DPP. Jan Barchánek uspěl ve výběrovém řízení, které DPP vypsal letos v červnu a do něhož se přihlásilo 12 uchazečů. Výsledek výběrového řízení schválilo představenstvo DPP. Jan Barchánek vystřídá v exekutivní funkci dopravního ředitele Ladislava Urbánka, kterého představenstvo znovu zvolilo k 19. srpnu 2024 do statutární funkce místopředsedy představenstva na další funkční období.

Jan Barchánek, narozen v roce 1977, pracuje v DPP od února 2001, kde prošel různými pozicemi od technického pracovníka v oblasti řídicích a informačních systémů až po vedoucího oddělení Kvalita a technika řízení. V březnu 2008 se stal zástupcem vedoucího jednotky Provoz Autobusy DPP, od října 2018 pak jejím vedoucím. Od května 2014 je členem Dopravně-provozní skupiny Sdružení dopravních podniků ČR. V říjnu 2011 se stal členem Autobusové komise Mezinárodního svazu veřejné dopravy (UITP) a od června 2023 byl zvolen místopředsedou této



komise. Je stále aktivním řidičem autobusu s platným profesním osvědčením. Vystudoval ČVUT, Fakultu dopravní, studijní odbor Dopravní infrastruktura v území. Mezi jeho záliby patří kuželky, které hraje i závodně, plavání, hudba a literatura. (red)

Aktuálně z kolektivního vyjednávání

V úvodu se vrátíme k datu 6. června 2024, kdy proběhlo 1. kolo osobního kolektivního vyjednávání mezi zástupci zaměstnavatele a odborových organizací o podobě kapitoly 5 (Benefity) a Přílohy (Mzdový předpis) Kolektivní smlouvy DPP uzavřené na období od 1. 1. 2022 do 31. 12. 2026 (KS) na rok 2025. Při tomto vyjednávání se podařilo nalézt dílčí shodu např. v oblasti zavedení dlouhodobého investičního produktu v DPP jako alternativy k doplňkovému penzijnímu spoření a penzijnímu připojištění a také v technických a formálních úpravách kapitoly 5 a Přílohy KS.

Aktuálně 5. září 2024 proběhlo 2. kolo osobního kolektivního vyjednávání, na němž byla nalezena dílčí shoda např. ohledně výše příspěvku zaměstnavatele na doplňkové penzijní spoření nebo penzijní připojištění, poskytování zaměstnavatelem jízdného zaměstnancům manuálních profesí, kteří pracují na základě dohody o pracovní činnosti se sjednaným rozsahem pracovní doby větším než 200 hodin v kalendářním roce, či technických a formálních úpravách kapitoly 5 a Přílohy KS.

Na 2. října 2024 je plánováno další (3. kolo) osobního kolektivního vyjednávání, na jehož programu bude zejména znění Přílohy KS (Mzdového předpisu) na rok 2025. Začne tedy vyjednávání o výši mezd a jednotlivých jejich složek zaměstnanců DPP pro rok 2025. (jaz)



Ilustrační foto: Petr Hejma

NZV aneb Nouzové zastavení vlaku

K tragické události ve stanici metra Křižíkova došlo 8. srpna 2024, kdy spadl nevidomý cestující do prostoru 1. staniční koleje. I když bylo na nástupišti přibližně dalších dvacet cestujících a do příjezdu vlakové soupravy zbývaly téměř 2 minuty, nikdo z nich nedokázal tomuto cestujícímu správně pomoci. Došlo ke střetu osoby se soupravou s fatálními následky. Obdobná událost se odehrála 14. srpna ve stanici Jiřího z Poděbrad, tam naštěstí téměř bez následků. Ani v jednom případě svědci události nepoužili tlačítko nouzového zastavení vlaku (NZV), které by změnilo kódování povolené rychlosti vlaku vlakového zabezpečovače, a tím bezpečně zastavilo vlak před stanicí.

Na základě těchto dvou událostí se rozhodl odbor Komunikace ve spolupráci s jednotkou Provoz Metro a Policií ČR připravit prezentaci pro novináře, na které bylo předvedeno použití tlačítka NZV. Podařilo se udělat zdařilé předvedení, které se objevilo v reportážích všech významných celoplošných televizních stanic i ve zpravodajství většiny deníků. Nyní se realizuje zkušební zvýrazněné označení těchto tlačítek ve stanici metra Můstek na linkách A i B. Je ho tam možné spatřit v různých navržených variantách. Jedná se zejména o barevně zvýrazněné ohraničení tlačítka a instalaci praporečků upozorňujících na místo, kde se NZV nalézá. Nedávno, 17. srpna, ve stanici Nádraží Veveřslavín došlo opět k pádu cestujícího do prostoru kolejí. Svědci použili tlačítko nouzového zastavení, a tím pravděpodobně zachránili lidský život. (vkl)



Foto: Miroslav Grossmann

Nový semafor na Ostrčilově náměstí

Mezi zastávkami Ostrčilovo náměstí a Albertov vznikla nová signalizace, která kromě řízení přechodu pro chodce a přejezdu pro cyklisty preferuje tramvaje. Ve směru k Albertovu, kde v napojení Sekaninovy ulice mohou zasáhnout zejména větší vozidla do průjezdného profilu tramvaje, je provoz touto signalizací oddělen. Tramvaj se s výjezdem ze zastávky přihlásí do signalizace, následně se ukončí zelená pro auta a vybere se volno pro tramvaj. V opačném směru funguje preference tramvajů prodlužováním vlastní fáze. Semafor je zřízen jako provizorní, což se projevuje ve směru od Albertova, kde detekce tramvajů zatím není zřízena v optimální vzdálenosti před signalizací, a část tramvajů je tak zdržena. Zařízení vzniklo na požadavek Prahy 2 s ohledem na pěší trasu do školy. (MiG)

ZÁŘIJOVÉ TRVALKY

Se začátkem školního roku jsou již několik let spojeny i trvalé změny pražské městské hromadné dopravy. K nejpodstatnějším na území Prahy a v bezprostředním okolí patří především následující změny:

Autobusy – od 31. 8. 2024:

- pro **linku 194** se zřizuje zastávka Malostranská i ve směru Florenc
- pro **linku 108** se zřizuje nová výstupní zastávka Divoká Šárka (v zastávce tramvajů v Evropské ulici)

Změny v provozu příměstských a regionálních autobusových linek zasahujících na území hlavního města Prahy (od 1. 9. 2024):

Linka 319 je nově vedena v trase Smíchovské nádraží – Lihovar – Mníšek pod Brdy – Dobříš – Příbram,

Linka 320 je nově vedena v trase Smíchovské nádraží – Jíloviště – Mníšek pod Brdy, Stříbrná Lhota.

Zavedena je nová **linka 429** v trase Nádraží Veveřská – Divoká Šárka – K Letišti – Terminál 3 – Terminál 1 – Tuchoměřice – Kněžves – Dobrovíz – Hostouň – Unhošť.

Dále v provozu PID došlo k úpravám jízdních řádů některých linek a dalším dílčím změnám. Se začátkem školního roku došlo také ke změnám, které se týkají školních linek (zavedení nových školních linek a úpravy provozu stávajících linek). Aktuální jízdní řády a další úpravy naleznete na dotčených zastávkách i ve vyhledávací spojení na webu DPP. (red)

Z JEDNÁNÍ ORGÁNŮ DPP

Představenstvo Dopravního podniku se ke svému letošnímu patnáctému zasedání sešlo 6. srpna 2024, aby projednalo mimo jiné rozhodnutí ve věci zadávacího řízení „Provozní úsek I.D metra v Praze – úsek (Olbrachtova) – Nové Dvory – stavební část“, informace k LMS systému – Bořislavka či ukončení členství v Asociaci lanové dopravy v ČR. Představenstvo dále schválilo zprávu k ukončení výběrového řízení na pozici dopravního ředitele/ka, zprávu o výkonu funkce Pověřence pro ochranu osobních údajů za 1. pololetí 2024, dále aktualizaci rozdělení odborných působností členů představenstva a jmenování manažera a architekta kybernetické bezpečnosti.

Na svém šestnáctém zasedání 3. září představenstvo schválilo koncepci obnovy nákladních vozidel v majetku DPP a zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1. pololetí 2024. Projednalo také vzorovou smlouvu o výkonu funkce členů představenstva, nabídku na prodloužení směnečného programu pro financování vozového parku DPP a požadavek na navýšení cen plnění v VZ „Stropní deska u stanice metra Florenc“ a „Výměna pohyblivých schodů, revitalizace stanice a vybudování bezbariérového přístupu ve stanici Jiřího z Poděbrad“.

Dozorčí rada Dopravního podniku na svém letošním sedmém zasedání 4. září 2024 udělila souhlas s volbou Mgr. Petera Síváčka do funkce člena představenstva dceřiné společnosti Nové Holešovice. Dále odsouhlasila prodloužení směnečného programu na financování vozového parku DPP, projednala rozhodnutí ve věci zakázky „Provozní úsek I.D metra v Praze – úsek (Olbrachtova) – Nové Dvory – stavební část“, Business plán DPP do roku 2050 (aktualizace 2024), zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1. pololetí 2024. Dozorčí rada také vyhodnotila cíle členů představenstva pro přiznání cílové odměny jeho členů za rok 2023.

Dozorčí rada byla mj. seznámena s aktualizací strategie prodeje jízdného DPP 2022+, s informací k LMS systému – Bořislavka, s auditní zprávou k ověření postupu zadavatele při ověření referencí uchazečů v zadávacím řízení na veřejnou zakázku „Provozní úsek I.D metra v Praze – úsek (Olbrachtova) – Nové Dvory – stavební část“, s externím hodnocením kvality interního auditu, s reportem výsledků kontinuálního monitorování a testování systému řízení shody (CMS) za 1. pololetí roku 2024 a zabývala se tématem zvýraznění systému značení tlačítek nouzového zastavení vlaků ve stanicích metra. (red)

Schválení účetní závěrky DPP za rok 2023

Rada hl. města Prahy v působnosti valné hromady DPP na svém zasedání 24. června 2024 vzala na vědomí výroční zprávu DPP za rok 2023 a návrh na převod výsledku hospodaření za rok 2023. Schválila řádnou účetní závěrku DPP za rok 2023 s vykázaným čistým ziskem ve výši 1 222 616 tis. Kč a rozhodla o převodu této částky na účet 428 – Nerozdělený zisk minulých let. (da)

Náměstek pro dopravu navštívil Motol



Foto: SPŠD

Povzbudit budoucí dopravní experty přišel první školní den letošního roku náměstek pražského primátora pro dopravu Zdeněk Hříb. Stalo se tak v areálu Střední průmyslové školy dopravní v Motole. Škola, která je provázána s pražským dopravním podnikem, tak nabízí to nejlepší spojení teoretického vzdělání a praxe napříč provozem DPP. Jak se mohli hosté přesvědčit (na foto zleva personální ředitel DPP Jiří Špička, vedoucí studijního odd. školy Michaela Franková, ředitel SPŠD Lukáš Sobotka a náměstek pro dopravu Zdeněk Hříb), aktuálně se například žáci učí modelovat a tisknout na 3D tiskárnách různé plastové součástky. Pokud i vy máte doma fanouška pražské dopravy a pomalu se blíží okamžik rozhodování, jak a hlavně kde pokračovat, navštivte stránky www.spsd.cz. (red)

Odborný výcvik pro žáky SPŠD připraven

Nový školní rok přináší nový začátek i pro činnosti realizované v rámci odboru Vzdělávání a rozvoj zaměstnanců. Opět navazujeme spolupráci se Střední průmyslovou školou dopravní mimo jiné v oblasti zajišťování odborného výcviku žáků. V tomto školním roce plánujeme umístit na pracoviště DPP celkem 78 žáků auto oborů, elektro oborů a oborů KLZ (karosář, lakýrník, zámečnick). Společně s instruktory z řad odborníků z provozu věříme, že se mezi těmito žáky najde co nejvíce šikovných nadšenců pro dopravu a s ní provázané profese, aby úsilí, které instruktoři nad rámec svých běžných pracovních povinností věnují žákům, bylo pro DPP očekávanou investicí do budoucna.

Odborný výcvik žáků byl zahájen tradičním informativním setkáním 13. září 2024. Kromě základních informací o DPP a průběhu odborného výcviku byly prezentovány rozvojové programy pro žáky a budoucí absolventy, konkrétně Stipendijní program a Absolventský program pro SŠ. Účelem těchto programů je podporovat kvalitní žáky s potenciálem a zájmem o práci v DPP ještě v době jejich studia (Stipendijní program) a usnadnit čerstvým absolventům vstup do pracovního prostředí a získávání odborné praxe (Absolventský program pro SŠ). Bližší informace o těchto programech případně zájemci najdou na intranetu, na webu DPP, případně si je mohou vyžádat na tel. 727 966 702. (peš)



STUDENTI SPŠD ZLEVA: SEBASTIAN NAVRÁTIL A SEBASTIEN DIGOŇ

Foto: Renáta Říháková

Letní studentské brigády v DPP

Během jarních měsíců letošního jsme oslovili studenty SPŠD s nabídkou praxe formou letní brigády v DPP. Možnost nechat studenty nahlednout do reálného provozu některých pracovišť je výhodná pro obě strany. Studenti získají možnost podílet se na chodu útvarů během dočasně pracovního závazku z nejnižší pozice, což je pro nastavení představ o reálném chodu útvaru vždy dobré. Znalost hierarchie pracovního postupu motivuje pro postup k vysněným činnostem. Primární poptávku po letní brigádě učinilo 63 studentů. Některé požadavky studentů na zařazení ke konkrétní činnosti nebo na konkrétní pracoviště byly nereálné vzhledem k neukončené kvalifikaci studentů, absenci praxe na specializovaném místě nebo plné obsazenosti poptávaného útvaru. Na letní brigádu (DPČ) nakonec nastoupilo 13 studentů, z toho 9 z nich na celé prázdniny. Stávající zaměstnanci tak mohli studenty motivovat k budoucímu nástupu a ti si během dovolených kmenových zaměstnanců vyzkoušet některé činnosti v realu.

Vedoucí oddělení Energetická služba Jih a Západ, oddělení Energetická služba Sever a Východ, střediska Opravy vozidel, střediska Dopravně-ekonomickém, provozu Hostivař, provozu Žižkov a jednotky Historická vozidla zapojení studentů naší firemní SPŠD velmi ocenili. Věříme, že v budoucích letech bude spolupráce se studenty nejenom touto formou čím dál intenzivnější. (mř)

VÝSTAVBA VÝTAHU NA RADLICKÉ

Z důvodu výstavby bezbariérového zpřístupnění stanice metra Radlická dochází od zahájení denního provozu 21. září 2024 do ukončení provozu 20. června 2025 k uzavření nástupiště stanice ve směru Černý Most (2. staniční kolej). Cestující tak musí využít cestu na Smíchovské nádraží s přestupem na vlak v opačném směru. Nový výtah propojí úroveň nástupiště s úrovní vestibulu. Cestující jsou informováni skrze hlášení v soupravách metra a prostřednictvím informačních kanálů DPP. (red)

Chcete řídit tramvaj?

Pokud ano, tak můžete využít ještě tři poslední letošní termíny informačních dnů pro zájemce o práci řidič/řidička tramvaje. Kdy? Vždy ve středu v 15:00 ve dnech: 9. října, 13. listopadu a 11. prosince 2024. Sraz je vždy u vrátnice vozovny Pankrác, nám. Hrdinů 13 v Praze 4. Těšit se můžete na naše zaměstnance, kteří vás seznámí s tramvajovým řemeslem. Bližší informace naleznete na: www.dpp.cz/chci-do-dpp. (red)

Text: Petr Vítů
Foto: Zdeněk Bek, Ondřej Volf a Petr Vítů

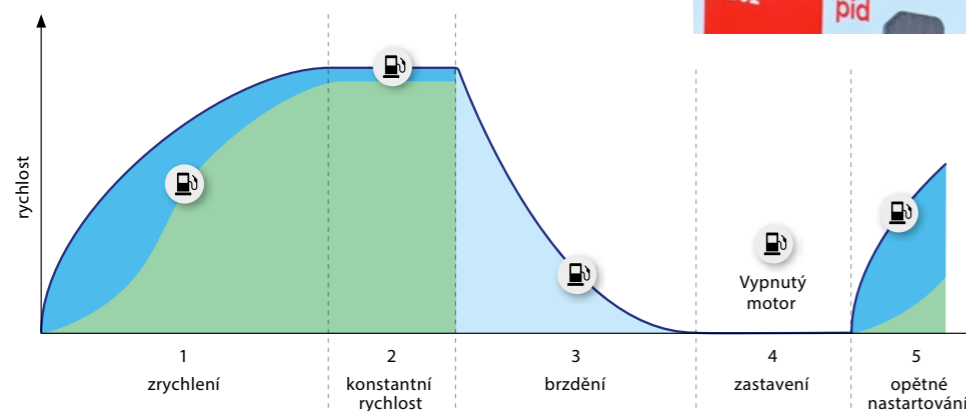


IVECO URBANWAY 18 M DIESEL HYBRID

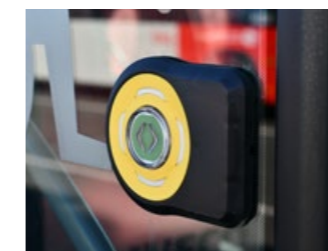
GARÁŽE HOSTIVAŘ A KAČEROV VYPRAVUJÍ OD LETOŠNÍHO 18. ČERVNA NOVÉ KLOUBOVÉ AUTOBUSY IVECO URBANWAY 18 M DIESEL HYBRID. AKTUÁLNĚ DEVATENÁCT Z DVACETI TĚCHTO VOZŮ DODALA SPOLEČNOST IVECO CZECH REPUBLIC ZE SKUPINY IVECO GROUP NA ZÁKLADĚ RÁMCOVÉ SMLOUVY, KTERÁ DOPRAVNÍMU PODNIKU UMOŽŇUJE OBJEDNAT AŽ 140 TĚCHTO AUTOBUSŮ. DPP JE V ČESKÉ REPUBLICE PRVNÍM PROVOZOVATELEM TĚCHTO VOZIDEL, KTERÉ JSOU DEFINOVÁNY JAKO NÍZKOEMISNÍ.



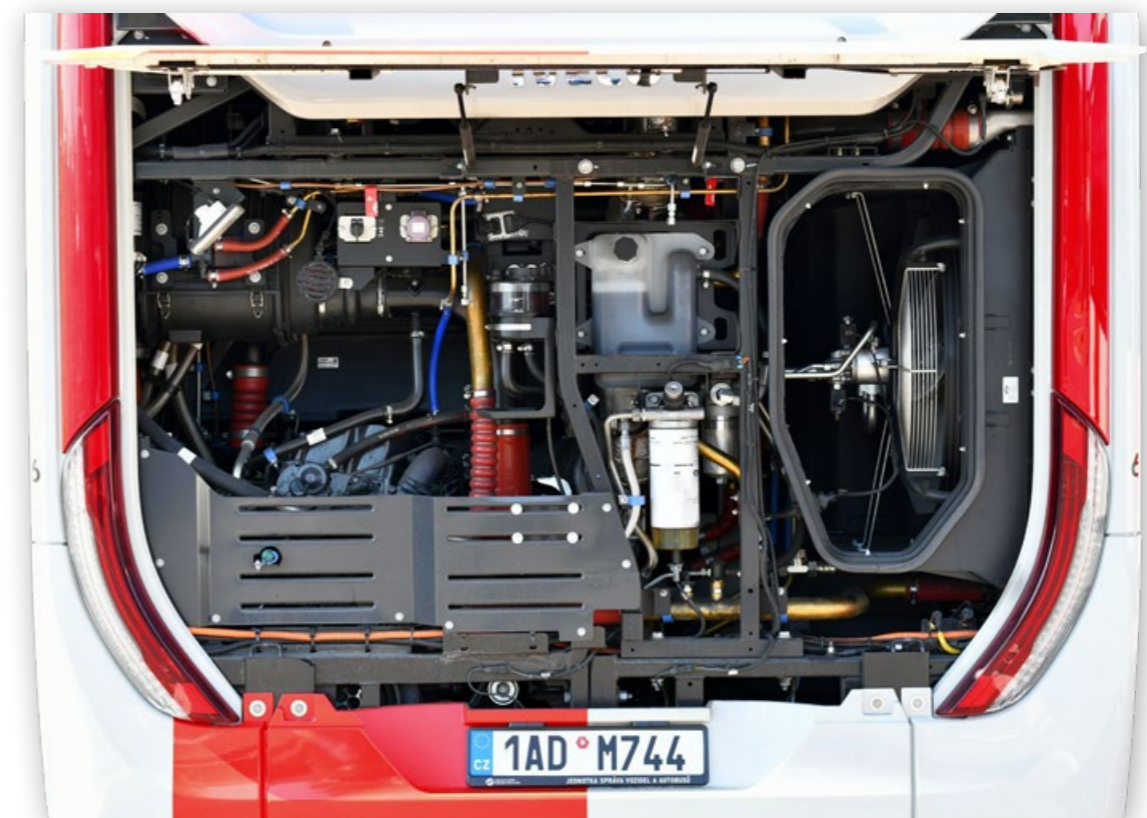
- Energie dodávána baterií 48V
- Energie dodávána tepelným motorem
- Rekuperace energie při brzdění



VOZIDLO URBANWAY 18 M DIESEL HYBRID DISPONUJE HYBRIDIZAČNÍM SYSTÉMEM, KTERÝ JE SLOŽEN Z 48 V BATERIE A GENERÁTORU O VÝKONU 35 KW, KTERÝ JE PROPOJEN S PŘEVODOVKOU. SYSTÉM JE ŘÍZEN ŘÍDÍČÍ JEDNOTKOU A UMOŽŇUJE VYUŽÍVAT ENERGIÍ Z BATERIE BĚHEM ROZJÍŽDĚNÍ, A NAOPAK UKLÁDAT ENERGIÍ PŘI BRZDĚNÍ TZW. REKUPERACÍ. BATERIE SPOLU S KONVERTOREM JE ULOŽENA NA STŘEŠE A MOTORGENERÁTOR MEZI MOTOREM A PŘEVODOVKOU



AŽ 130 CESTUJÍCÍCH MŮŽE VYUŽÍT ČTYŘICETI DVEŘÍ PRO VÝSTUP A NÁSTUP. TEPELNŮU POHODU BĚHEM CESTOVÁNÍ ZAJIŠŤUJE KLIMATIZACE EBERSPÄCHER SŮTRAK AC 136 G4. NECHYBÍ KAMEROVÝ SYSTÉM, TROJICE INFORMAČNÍCH OBRAZOVEK A DOSTATEK TLAČÍTEK PRO OTEVÍRÁNÍ DVEŘÍ



AUTOBUS POHÁNÍ MOTOR IVECO CURSOR (EURO VI STEP E) O VÝKONU 265 KW / 360 HP S AUTOMATICKOU PŘEVODOVKOU VOITH NXT 865.8 MH. MOTOROVÝ PROSTOR I TRAKČNÍ BATERIE JSOU VYBAVENY SAMOZHÁŠEČÍM SYSTÉMEM



PRACOVNÍ MÍSTO ŘIDIČE NABÍZÍ PŘEHLEDNÉ OVLÁDACÍ PRVKY SPOLEČNĚ S ANALOGOVÝMI UKAZATELI A BAREVNÝM LED DISPLEJEM O STAVU VOZIDLA. ŘIDIČ MŮŽE VYUŽÍT MANUÁLNĚ OVLÁDANOU ZASTÁVKOVOU BRZDU A TŘI TLAČÍTKA PRO OBSLUHU DVEŘÍ: 1 – OTEVŘENÍ PRVNÍCH DVEŘÍ, 2 – DRUHÉ AŽ ČTVRTÉ DVEŘE, 3 – VŠECHNY DVEŘE. NOVINKOU JE VESTAVĚNÉ AUTORÁDIO A MOŽNOST NABÍJENÍ DROBNÉ ELEKTRONIKY POMOCÍ PŘIPOJENÍ ZÁSUVKY USB TYPU C

Technické údaje Iveco Urbanway 18 m Diesel Hybrid:

Délka:	18 003 mm
Šířka:	2 500 mm
Výška:	3 165 mm
Rozchod kol:	2 087 mm vpředu / 1 870 mm vzadu
Rozvor:	5 355 mm přední / 6 675 mm zadní
Celková maximální hmotnost:	28 000 kg
Maximální rychlost:	99 km/h
Počet dveří pro nástup a výstup:	4
Nástupní výška hrany dveří:	320/330/330/340 mm
Celkový počet sedadel:	35
Celkový počet cestujících:	130
Výkon spalovacího motoru:	265 kW / 360 hp
Nabíjecí zásuvka:	CCS-2



S FORMULÍ NA ZÁDECH

I když světu stále více vládne digitální reklama, v případě vozidel MHD trvá popularita vnějších reklamních polepů často doplněných o využití vnitřních prostor vozu. Zcela jinou dimenzi představovala srpnová reklama na oblíbeném pražském tramvajovém voze – mazačce. Nejen že se převlékla ze svého typického oranžového kabátu do modrého polepu, ale navíc odstraněním nádrže na vodu uvolnila místo na svých bedrech opravdovému monopostu F1 týmu Red Bull Racing. Poutala tak mezi 12. a 15. srpnem 2024 na akci této stáje, která se uskutečnila 17. srpna v Karlíně i za přítomnosti legendárního pilota Davida Coultharda. Snímek byl pořízen na Krejčárku ve směru na Ohradu ve čtvrtek 15. srpna v 20:52.

Reklama je s pražskými tramvajemi spojena od počátků jejich provozu. Plakáty či tabule se objevily už na vozech koněspřežné tramvaje. Pro celovozovou reklamu se později využívaly tramvajové vozy, především ty starší, vyřazené, případně málo používané. Na rozdíl od dneška nebylo často vůbec poznat, o jaký tramvajový vůz se jedná. Stačí si připomenout



černobílý snímek, na kterém Elektrické podniky propagují využití elektřiny v domácnosti. Vidíme kompletně „zakapotovaný“ menší motorový vůz a obrovskou zehličku, na kterou se změnil bližší neurčitelný vlečný vůz (anebo podvozek vyřazeného vozu). Originální skleněný negativ je o rozměru 10 x 15 cm.

Máte-li zajímavé historické snímky neobvyklé reklamy na vozech MHD, uvítáme je na adrese: kaleidoskop@dpp.cz

Ptal se: Petr Ludvíček
Foto: Petr Hejna a Filip Jiřík

TRAMVAJE NA VÁCLAVSKÉM NÁMĚSTÍ V OTÁZKÁCH A ODPOVĚDÍCH

V ZÁVĚRU ČERVNA LETOŠNÍHO ROKU BYLA ZAHÁJENA STAVBA TRAMVAJOVÉ TRATI NA VÁCLAVSKÉM NÁMĚSTÍ. JEDNÁ SE O JEDNU Z VELKÝCH INVESTIC NOVÝCH TRAMVAJOVÝCH TRATÍ SOUČASNÉ DOBY SOUVISEJÍCÍ S VÝRAZNOU PŘEMĚNOU VEŘEJNÉHO PROSTORU. K TOMUTO TÉMATU JSME SI DO REDAKCE DP KONTAKTU POZVALI FILIPA JIŘÍKA, PROJEKTOVÉHO MANAŽERA ODBORU INVESTICE POVRCH.

Jak se přihodí, že jste se dostal k přípravě tramvajové tratě v úplném centru města, na Václavském náměstí?

Stručně bych mohl konstatovat, že standardním pracovním procesem – v roce 2019 jsme dostali úkol od Rady hlavního města Prahy projekt připravovat, později nám byly dalšími usneseními definovány konkrétní činnosti. Na úrovni koncepčních materiálů města a nekonečných diskusí jsem ale tento záměr aktivně sledoval již mnoho let předtím.

Můžete v krátkosti přiblížit, proč se tramvaje na Václavské náměstí vrací?

V první řadě bych rád uvedl, že tramvaje se doslova nevrací tak, jak zde bývaly. Náměstí bude vypadat úplně jinak, bude mít novou architektonickou podobu. Důvod stavby také není žádná snaha vrátit tramvaje někam, kde bývaly, jen proto, aby tam zase jezdily. Důvodem je potřeba zřídit v síti chybějící propojení, jehož absence zbytečně prodlužuje časy potřebné k dopravě v širším centru města. Tohle jasně prokázala analýza společnosti ROPID už asi před patnácti lety. A v dopravní otázce můžeme vzpomenout i dobu zrušení tramvají, o kterém se tradují nepravdivé historky, že to bylo kvůli stavbě či provozu metra A pod náměstím nebo kvůli křížení se Severojižní magistrálou.

A jak to tedy bylo?

Trasa metra A byla zprovozněna pod Václavským náměstím v létě 1978, na konci téhož roku byla zprovozněna i Severojižní magistrála u muzea, ani jedno z toho však provoz tramvají nenarušilo. Tramvaje zde jezdily společně s provozem metra A i s provozem magistrály bez problémů až do roku 1980 a samozřejmě byly hojně využívány, protože nabízely

jiné směrové možnosti než metro. Zrušení tramvajové trati na podzim 1980 bylo čistě politickým rozhodnutím bez technických či dopravních důvodů. Dopravní obsluha centra města se tím zhoršila a následky téhle chyby napravujeme až po dlouhých desetiletích.

Dnes už stavba na místě běží a zejména ve Vodičkově a v polovině náměstí se vyvíjí doslova každým dnem...

Máte pravdu, že ve Vodičkově jsme již hodně pokročili, tam probíhá rekonstrukce části stávající trati od Palackého ulice po Václavské náměstí a výstavba kolejové křižovatky Vodičkovy, Jindřišské a horní části náměstí. Tuhle část ovlivňující provoz na důležité trati ve Vodičkově a Jindřišské si tak odbudeme letos a již zde nebude potřeba další dlouhodobá výluka. Hovoříme spolu v polovině srpna, kdy se již ve Vodičkově ulici pracuje na vozovce vedle tramvajové trati a v polovině Václavského náměstí každým dnem postupují práce na zmíněné křižovatce. Až budou

naši čtenáři držet v ruce DP kontakt, tak již bude zbývat jen pár dní do navrácení provozu tramvají v Jindřišské a Vodičkově ulici.

Jak hodnotíte dosavadní průběh výstavby?

Na takovou otázku je poměrně brzy po dvou měsících ze tří let. Navíc tohle sleduje kolega Jan Kostar, který realizaci stavby řídí. Máme v odboru Investice Povrch pod vedením Milana Zadiny jasně rozdělené kompetence a organizovanou činnost. Můj úkol je příprava a jednání s lidmi, jsem spíš ta kancelářská krysa, na stavbě je pak realizační tým. A ten se nám sešel dobře, od projektanta a architektů přes technický dozor až po zhotovitele. V dnešní době není úplně běžné, že vám lidi zvedají telefony v sobotu v pět odpoledne a řeší problémy hned. Já chodím tuhle stavbu dokumentovat obvykle v neděli odpoledne a i tou dobou se tam setkávám se stavbyvedoucími.

Aktuálně se staví na více místech, proč tomu tak je?

Tento stav vyplynul z organizace výstavby, kdy v rámci akce je několik stěžejních částí stavby, které je buď třeba logisticky udělat ze začátku, nebo mají dlouhou dobu výstavby na etapy, a proto probíhají průběžně. Konkrétně teď běží do konce září již zmíněná rekonstrukce trati v relaci Vodičkova – Jindřišská se založením křižovatky na horní část Václavského náměstí. Dále probíhá práce na přeložkách vodovodů a začíná výstavba retenční nádrže, kterou realizujeme pro hlavní město Prahu. To se děje v oplocené



NA VIZUALIZACI OD SPOLEČNOSTI JAKUB CIGLER ARCHITEKTI JE KROMĚ VEDENÍ NOVÉ TRATĚ PAMATOVÁNO I NA NOVÉ VOZY TRAMVAJÍ SKODA 52T, KTERÉ SE V PRAZE OBJEVÍ JIŽ V R. 2025



MONTÁŽ PRVNÍCH VÝZTUŽÍ PŘI OPRAVĚ STROPNÍ DESKY ČÁSTI VESTIBULU STANICE METRA MUZEUM NA POČÁTKU ZÁŘÍ 2024

ohradě přímo na náměstí mezi Vodičkovou a Štěpánskou. Realizuje se tu také páteří podpovrchový rozvod s připojením sítí pro stánky v případě pořádání trhů. Zde nás trochu zdržel archeologický průzkum, protože se jedná o část náměstí, která nebyla nikdy do hloubky vykopána.

Můžete ještě popsat situaci se stropní deskou?

Určitě. Posledním a nejdůležitějším místem je horní část v oblasti podchodu stanice metra Muzeum, kde již byla zahájena oprava stropu podchodu spojená se změnami výstupů z podchodu. Tato činnost logicky omezuje i provoz na magistrále, která je zúžená na dva pruhy. Současná etapa potrvá do jara 2025, pak se pruhy pro auta přesunou dočasně více do náměstí a práce na opravě stropu podchodu blíže k Národnímu muzeu. Činnosti prováděné na stropu vestibulu stanice metra Muzeum jsou technicky velmi komplikované a skutečný stav konstrukcí si vyžádal i průběžné úpravy realizovaných řešení. Velký dík za trpělivost a součinnost zde patří kolegům z technického úseku – Metro, pro které stavba znamená významná omezení.

Je ta stavba něčím specifická, když se nachází přímo v centru Prahy?

Určitě stísněností prostoru a velkým počtem subjektů, které do organizace prací chtějí mluvit, často i když znají místo jen z pohledu z auta. Všude musí být zachován dostatečně kapacitní průchod pro pěší i příjezd pro zásobování a dopravní obsluhu. Také je nutný průjezd po magistrále dvěma pruhy, což je velké omezení znemožňující pracovat rychleji. Naštěstí s vlastníky budov a provozovateli obchodů ve Vodičkově ulici a na

Václavském náměstí byla až na pár výjimek dobrá domluva. Výsledkem je to, že i na širokém náměstí pracujeme složitě po etapách v dílčích zábořích při zachování provozu okolí. Abychom to takto zvládli, běží stavba denně, od pondělí do neděle a některé trasy jsou pro průjezd autem či obcházení stavby komplikované.

Má stavba takového rozsahu srovnání třeba v rámci Evropy?

Opravdu stavíme velkou věc za provozu. Takový postup není zdaleka ve světě běžný. Zažil jsem podobnou stavbu před pár lety v Birminghamu a tam prostě celou ulici a náměstí zavřeli, obchody a turisté měli smůlu a dělalo se jen v pracovní dny. Ostatně jen v pracovních dnech často běží i stavby na dálnicích v Německu a Rakousku, což asi čtenářům bude místně bližší. Tak špatnou morálku ani celkovou uzávěru náměstí si v centru Prahy opravdu nemůžeme dovolit.

Byla složitost stavby důvodem, proč se o tramvajích na Václavském náměstí roky jen mluvilo?

Ne, to rozhodně ne, provádění stavby je to poslední, co by se řešilo v koncepčních úvahách. Důvody dlouhých debat o tramvajích na Václavském náměstí byly hlavně v tom, že se musela najít v celé věci politická shoda, přeci jen se jedná o reprezentativní plochu v centru města. Navíc na náměstí byla již v roce 2005 architektonická soutěž a vítězný návrh studia architekta Jakuba Cíglera musel být respektován. Podoba tramvajové trati dle architektonické studie, respektive jejího dopracování z roku 2019, je pro nás pevným zadáním, které jsme nesměli změnit. Nezbytnost dodržení závazných podmínek vítězně-

ho návrhu se projevila i v celkových nákladech stavby a termínu její realizace.

Když zmiňujete náklady, laikovi se zdají vysoké v porovnání s tratěmi budovanými na okraji města...

V centru se potýkáme s nejhustší konfigurací inženýrských sítí a podzemních staveb, které při zřízení tramvajové trati je třeba posoudit a případně rekonstruovat. Často se jedná o zařízení stará nebo dimenzovaná v jiné době. Osobně jsem ještě v projekci dělal pro tramvaj na Václavském náměstí odhad nákladů v roce 2013 a již tehdy jsme se pohybovali v tehdejších cenách ve vyšších stovkách milionů korun. Již v době zadání projektu bylo zřejmé, že to nebude snadná úloha. V roce 2020 jsem nechal zpracovat posouzení stropních desek podchodu vestibulu metra. Zatímco podchod v polovině Václavského náměstí, dokončený v roce 1968, vyšel bez problémů, tak podchod stanice Muzeum zprovozněný v roce 1974 vyžaduje větší opravu. Ostatně, desítky let jej zatěžuje jedna z nejfrekventovanějších silničních komunikací v Praze.

Pro vás tedy rozsah nákladů překvapením nebyl?

Nebyl, ale zdůraznil bych, že při ekonomickém hodnocení celé stavby vyšla její efektivita velmi dobře. Navíc se procesuje dotace na spolufinancování z Evropské unie v rámci Operačního programu Doprava 3, která pokryje až 85 % uznatelných nákladů. Náklady, které dotace z EU nehradí, jsou záležitosti navíc nad nezbytné položky ke zřízení trati, jako je třeba retenční nádrž nebo nová stromořadí. Tyto části postavíme, ale platí si je odděleně hlavní město Praha.

Souvisí s tím nějak i celková doba výstavby akce?

Jak už jsem zmiňoval, akci musíme složitě etapizovat. Má vlastně dvě Achillovy paty. První je oprava stropní desky podchodu stanice Muzeum, kterou nemůžeme kvůli potřebě zachování provozu na magistrále dělat najednou a musíme složitě po více dílčích etapách. Druhou je výstavba retenční nádrže, to je dost velká podzemní stavba se složitými technologiemi. Ale město ji zde chtělo z důvodu potřeby zdržovat dešťové vody a používat je znovu k zalévání stromů. Až tyhle části budou dokončené, můžeme teprve stavět koleje přímo na náměstí, kde budou v nové podobě tramvaje jezdit v jednosměrných jízdních pruzích společně s auty. Střed náměstí, kde jezdily tramvaje do roku 1980, bude nově patřit jen pěším a utvoří vlastně třetí široký chodník. Takhle to určil architektonický návrh studie Jakub Cíglér Architekti, který je pro nás nepřekročitelným podkladem.

Tramvaje tedy budou jezdit na náměstí s auty, nebojíte se zde zdržení provozu?

Ani moc ne. Stačí se podívat na spodní polovinu Václavského náměstí, kde již revitalizace spojená s výraznou redukcí jízdních pruhů a parkovacích míst proběhla. Dříve i tam byly dva jízdní pruhy pro každý směr a vedle nich dlouhá řada šikmo zaparkovaných aut. Dnes je tam pěší promenáda a vjezd jen pro dopravní obsluhu a aut je zde naprosté minimum. Jasně se potvrzuje pravidlo, které je známé již léta – co v prostoru nabídnete, to získáte. Nabídnete-li hodně jízdních pruhů a parkovacích míst, máte v ulicích spoustu aut. Nabídnete-li prostor přátelský pěším, máte živou ulici s lidmi. Na horní části tak osobně očekávám úbytek automobilového provozu a ovlivnění tramvajů maximálně takové, jako je třeba v Jindřišské ulici.

A co zdržení aut na magistrále?

Ani to se nestane. Provoz na magistrále je řízen sestavou vzájemně propojených světelných signalizací a jejich režim se nebude se zavedením tramvajů měnit, doba zelené pro auta, a tedy i kapacita magistrály zůsta-

ne stejná. Na to jsme si dokonce v projektu nechali udělat výpočty a mikrosimulaci, abychom si tím mohli být jisti.

Když se postaví nová trať, bude na to mít DPP vůbec dostatek tramvajů?

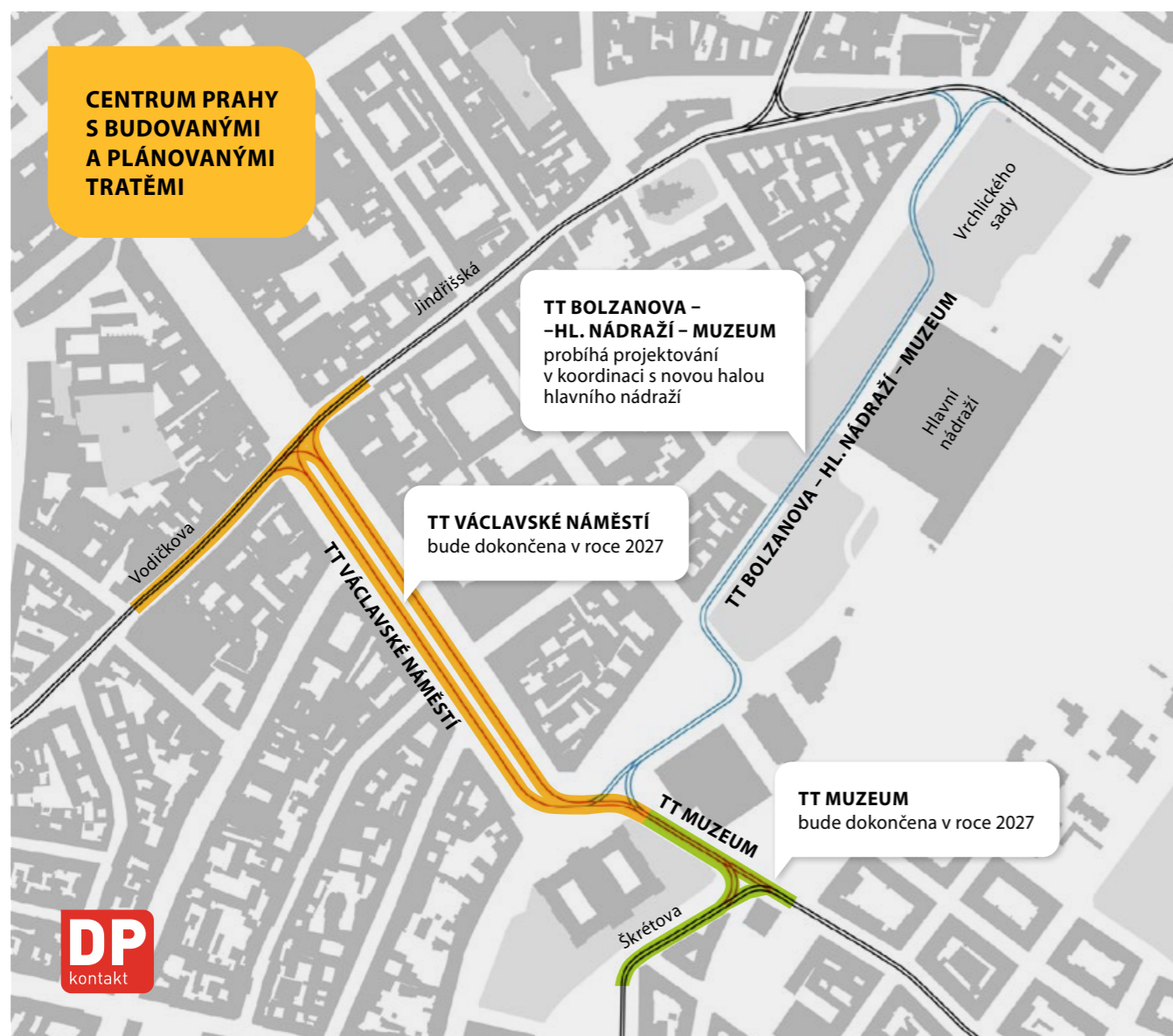
Pro každou novou trať je v předstihu zpracován organizací ROPID návrh linkového vedení včetně potřebného vypravení. Takže již několik let víme, že zprovoznění tratě na Václavském náměstí bude znamenat nárůst vypravení o 12 tramvajových vlaků v síti. To není tak mnoho v absolutním počtu, ale v rámci dané změny linek by mělo dojít mimo jiné k změně vypravení u linek 13 a 21 ze sůl na soupravu (respektive článkové vozy délky do 32 metrů), což ve výsledku znamená, že pro pokrytí vypravení s tratí na Václavském náměstí bude potřeba navýšit počet vozů o ekvivalent 33 vozů T3. Alespoň dle dosavadních výpočtů ROPIDu.

S tím tedy souzní veřejná zakázka na dodávku nových tramvajů...

Ano, ta se uskutečnila v dostatečném předstihu tak, aby právě prvních 40 kusů vozů

STAVÍME VELKOU VĚC ZA PROVOZU A TAKOVÝ POSTUP NENÍ VE SVĚTĚ ZDALEKA BĚŽNÝ, ŘÍKÁ FILIP JÍŘÍK





PODKLAD: IPR, DPP
GRAFIKA: BÁZE3

Škoda 52T bylo dodáno v letech 2025–2026. Tím budou bezpečně zajištěny vozy pro nové tratě nejen na Václavském náměstí, ale i pro další záměry, které se připravují do roku 2027. Koordinaci vozového parku s výstavbou tratí řeší pravidelně aktualizovaná Dlouhodobá strategie řízení vozového parku tramvajů zpracovávaná kolegy z jednotky Správa vozidel Tramvaje.

V centru města se mluví o více nových tramvajových tratích. Můžete to našim čtenářům na závěr vysvětlit?

Samozřejmě, tohle je dobré vysvětlit a složí k tomu i přiložená mapa. Nyní realizovaná stavba TT Václavské náměstí je provozně provázána se stavbou TT Muzeum. Tyhle dvě tvoří spolu jeden provozní celek, který je propojením tratí ve Vinohradské a Škrétově

ulici na jednom konci s tratěmi ve Vodičkově a Jindřišské na opačném konci. Rozhraní těchto investičních akcí tvoří úsek již položených kolejí mezi budovami Národního muzea, které zde byly v předstihu koordinovaně zřízeny v roce 2018 při rekonstrukci historické budovy muzea. Nyní již budujeme od těchto kolejí trasu přes Wilsonovu ulici a po Václavském náměstí do Jindřišské a Vodičkovy. Na jaře 2025 bude zahájena stavba menší akce TT Muzeum, napojující tyto koleje přes Legerovu ulici do tratí ve Vinohradské a Škrétově. Akce TT Václavské náměstí a TT Muzeum by měly být společně zprovozněny v polovině roku 2027.

V nákrese vidíme i trať kolem Hlavního nádraží...

Tou další zatím jen plánovanou tratí v této lokalitě je opravdu trať kolem Hlavního nádraží.

Pro tu bude v rámci nyní realizované akce TT Václavské náměstí připravena zatím kusá odbočka podél Wilsonovy ulice směrem k budově Státní opery. Propojení této odbočky s existující kusou tratí v Opletalově ulici bude předmětem budoucí stavby tramvajové trati kolem Hlavního nádraží, jejíž příprava je však provázána se soutěžním dialogem Nový Hlavák, a proto zde tramvaje vyjedou o dost později než na Václavském náměstí. ■

POHÁDKA O STARÉM TROLEJBUSU

POSLEDNÍ ČERVENCOVOU STŘEDU SE V MUZEU MHD KONALO ČTENÍ KNIHY, KTERÁ SE VOLNĚ INSPIROVALA PŘÍBĚHEM ZÁCHRANY HISTORICKÉHO TROLEJBUSU PRAGA TOT EV. Č. 303. VĚTŠINA NAŠICH DOSPĚLÝCH ČTENÁŘŮ TENTO PŘÍBĚH JISTĚ ZNÁ, PROTOŽE O OSUDU VOZU JSME NĚKOLIKRÁT NA STRÁNKÁCH NAŠEHO ČASOPISU PSALI. PRO NĚ TATO KNIHA TAKÉ URČENA NENÍ. JEJÍMI ČTENÁŘI JSOU TOTIŽ DĚTI, PRO KTERÉ JE CELÝ PŘÍBĚH JEŠTĚ MNOHEM VÍCE K NEUVĚŘENÍ NEŽ PRO DOSPĚLÉ.

LEPORELO VYŠLO V ČERVNU LETOŠNÍHO ROKU. DĚTSKÝM ČTENÁŘŮM NAŠEHO ČASOPISU PRINÁŠÍME EXKLUZIVNÍ PLAKÁT SE ZACHRÁNĚNÝM TROLEJBUSEM



KNIHU JAK DĚDEČEK ZACHRÁNIL TROLEJBUSU VYDALO NAKLADATELSTVÍ PASEKA A K ZAKOUPENÍ JE VE FANSHOPU DPP, V POKLADNĚ MUZEA MHD A U VŠECH DOBRÝCH KNIHKUPCŮ

Hlavním bodem setkání byla osoba Jana Arazima (*29. 5. 1969 – †18. 12. 2017). Nejenom že byl zaměstnancem Dopravního podniku, ale byl to také celoživotní dopravní fanoušek, odborník na historii pražské MHD a spolupracovník Muzea MHD, kde pomáhal především s dokumentací k historickým vozidlům. Ale hlavně s objevováním a zachraňováním vraků pražských vozů napříč republikou. Bez jeho iniciativy by se vozidlo Praga TOT pravděpodobně nikdy do sbírek muzea nedostalo. V duchu vzpomínání na tohoto úžasného člověka se také celá akce nesla.

Samotnou besedu zahájil **Ondřej Láška, správce Muzea MHD**: „Abych se přiznal, na dnešní den jsem se velmi těšil, protože k trolejbusu Praga mám vztah a těším se na vyprávění, jak samotné leporelo *Jak dědeček zachránil trolejbus* vlastně vznikalo.“ Trojice autorů Lenka Arazimová, Pavla Brinkmann a Aleš Briksí se tak pohodlně posadila za připravený stolek a vyprávění mohlo začít.

„Syna Honzika jsme pojmenovali po dědečkovi a chtěla jsem, aby dědečka, alespoň z vyprávění, znal. Tak jsem mu povídala o tom, jak zachránil trolejbus. Jednou mě napadlo, že bych mu mohla udělat knihu s touto pohádkou a že by mi to Pavla mohla ilustrovat a Aleš pomoci s textem. Ze začátku mě nenapadlo, že by kniha mohla jít do prodeje, bylo to zamýšleno čistě pro rodinný kruh. Velký dík proto patří Martě a Vaškovi (manželka a syn Jana Arazima, pozn. redakce), kteří s vydáním knihy nakonec souhlasili,“ zahájila povídání **Lenka Arazimová, jedna z autorek knihy.**

Pro **ilustrátorku Pavlu Brinkmann** byly trolejbusy jedna velká neznámá: „Předtím, než mě Lenka oslovila, jsem toho o trolejbusích moc nevěděla. Musela jsem si nastudovat, jak tento konkrétní vůz vypadal ze všech stran, a nezapomenout na důležité detaily. Teď už mám ale pocit, že je Praga můj starý známý, kterého bych skoro zvládla nakreslit i jedním tahem,“ dodala s úsměvem ilustrátorka.



ALEŠ BRIKSÍ, LENKA ARAZIMOVÁ A PAVLA BRINKMANN, AUTOŘI DĚTSKÉ KNIHY. ZA NIMI HISTORICKÝ TROLEJBUS PRAGA TOT V MUZEU MHD VE STŘEŠOVICÍCH



LENKA ARAZIMOVÁ PŘEDČÍTÁ Z PŮVODNÍHO VÝTISKU „DOMÁČÍHO“ LEPORELA, Z KTERÉHO SE NÁSLEDNĚ ZRODILA KNIHA DO PRODEJE



SAMOTNÁ OPRAVA TROLEJBUSU TRVÁ NEPŘETRŽITĚ OD ROKU 2010. OD ÚNORA 2022 SE NACHÁZÍ VE VYSTAVOVATELNÉM STAVU V MUZEU MHD. 29. SRPNA 2022 BYLO VOZIDLO VYSTAVENO DOKONCE V ZASTÁVCE U MATĚJE, KAM SMĚROVALA PRVNÍ TROLEJBUSOVÁ LINKA V PRAZE, A TO V RÁMCI PŘÍPOMENUTÍ 86. VÝROČÍ ZAHÁJENÍ PROVOZU TROLEJBUSŮ V PRAZE

Třetím autorem je **Aleš Briksí**, který přiznal, že všichni tři jsou součástí velké rodiny: „Chtěl bych poděkovat svojí manželce Ivce, sestře Lenky, která nás stále urgovala a připomínala, ať na knize pokračujeme, a vlastně nás k tomu v dobrém dokopala.“

Samotné leporelo má téměř deset stran a je volně inspirováno záchranou právě trolejbusu Praga TOT ev. č. 303, který můžete v Muzeu MHD vidět. „Shodou mnoha náhod se rodinné leporelo dostalo až do Dopravního podniku a následně do nakladatelství Paseka. Kniha musela projít úpravami. Například nás pánové z Dopravního podniku upozornili, že všechny tři trolejbusy, které byly vyobrazeny na jednom

z původních obrázků (Praga TOT 303, Tatra T400 a Škoda 8Tr), se při zahájení trolejbusového provozu v Praze potkat nemohly. To je jako posadit vedle sebe Masaryka, Gottwalda a Havla a napsat pod to, že tři prezidenti si v roce 1936 někde povídají. Záměrně to ale bylo v původní verzi takto nakresleno, protože na obrázku to vypadalo barevněji a hravěji. Ve skutečnosti děda Honza trolejbus nevypátral, vědělo se, kde se nachází. Proto všude raději zmiňujeme, že jsme se příběhem záchranu Pragy jen inspirovali. A hlavně, kdybychom měli odvyprávět celý jeho příběh, leporelo by se nám pravděpodobně také významně rozšířilo,“ upřesnili autoři jeden z dotazů z publika.

Překvapením besedy byla i přítomnost Eduarda Stárka a Ondřeje Horázného, kteří popsali období od vyřazení trolejbusu v roce 1959 až do doby, než ho získal Jan Arazim v roce 1995. Eduard Stárek totiž vozidlo převzl od původního majitele v Kokoříně, který trolejbus využíval jako chlívek, na svůj pozemek v Buštěhradu, kde ho Jan Arazim objevil.

Samotný trolejbus Praga TOT ev. č. 303 zpoza rohu čekal na všechny přítomné zájemce a jak jinak než že u něj také celá akce skončila. Samotná rekonstrukce vozidla probíhá od roku 2010 a ještě nějakou dobu potrvá. Jednou se však nejstaršího trolejbusu v Praze v pojezdném stavu určitě dočkáme.



KROMĚ PŘÍZNIVCŮ MHD A DĚTSKÝCH ČTENÁŘŮ DORAZILA NA SETKÁNÍ S AUTORY KNIHY I ŘADA KAMARÁDŮ JANA ARAZIMA



SETKÁNÍ ZPŘÍJEMILO POVÍDÁNÍ EDUARDA STÁRKA (VLEVO) A ONDŘEJE HORÁZNÉHO (NAHOŘE), KTERÍ POPSALI OBDOBÍ OD VYŘAZENÍ TROLEJBUSU V ROCE 1959 DO DOBY, NEŽ HO ZÍSKAL JAN ARAZIM

PAMĚTNÍ SNÍMEK JANA ARAZIMA (NA KAPOTĚ JEŘÁBU) S KOLEGY PŘI PŘEPRAVĚ TROLEJBUSU. SNÍMEK VZNIKL V LIDICÍCH 19. SRPNA 1995. JAN ARAZIM BYL MIMO JINÉ I AUTOREM TŘÍ KNIH O PRAŽSKÝCH TROLEJBUSECH. V ROCE 2005 VYŠLA KNIHA TROLEJBUSY V PRAŽSKÝCH ULICÍCH. V ROCE 2014 A 2015 VYŠLA DVOUDÍLNÁ SÉRIE KNIH TROLEJBUSY A TROLEJBUSOVÉ TRATĚ, KTEROU VYDALO NAKLADATELSTVÍ PASEKA. AUTOREM PAMĚTNÍHO SNÍMKU JE MARTIN HARÁK, SBÍRKA JIŘÍ HERTL

Trolejbus Praga TOT
v DP kontaktu: 04/1996,
09/2010, 08/2016, 1/2018,
2/2022



AKTUÁLNĚ Z JEDNOTKY INFORMAČNÍ TECHNOLOGIE

TESTUJEME VYUŽITÍ AI PRO DOPRAVNÍ PODNIK

Text: Lukáš Malich

S termínem generativní umělé inteligence neboli AI se určitě většina kolegů a kolegů setkala již mnohokrát. Nyní máme prvně možnost vyzkoušet nového asistenta pod názvem Microsoft Copilot v Dopravním podniku i my.



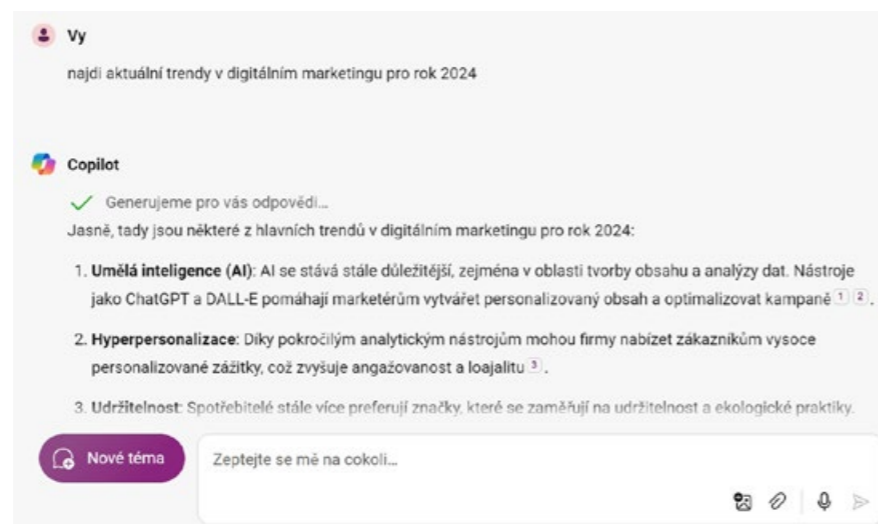
Tento druh umělé inteligence umožňuje vytvářet nový smysluplný, relevantní a originální obsah díky velkému množství tréninkových dat – v podstatě dat z obsahu celého internetu. Rozšíření generativní AI přinesl nástroj ChatGPT od společnosti OpenAI, který byl v listopadu 2022 zpřístupněn široké veřejnosti. Od této doby je umělá inteligence využívána převážně pro dosažení vyšší produktivity a zjednodušení či zefektivnění práce všech, kdo ji používají.

V Dopravním podniku samozřejmě nechceme zůstat pozadu, a proto můžete již dnes, vy všichni zaměstnanci, kteří máte vytvořen účet, začít používat tento nástroj v aplikaci EDGE. Stačí kliknout na ikonu

Vyzkoušejte Microsoft Copilot – inteligentního asistenta pro každodenní úkoly

Microsoft Copilot je více než jen nástroj; je to **chytrý asistent**, který vám může výrazně ulehčit každodenní pracovní život. Pokud ho začnete využívat naplno a budete klást

NÁSLEDUJÍCÍ STRÁNKY SE VĚNUJÍ NOVINCE, KTEROU PRO ZAMĚSTNANCE DOPRAVNÍHO PODNIKU PŘIPRAVILA JEDNOTKA IT – VYUŽITÍ ASISTENTA MICROSOFT COPILOT. OBSAHEM DRUHÉHO ČLÁNKU JE PŘIPOMÍNKA ŠIKOVNÉHO NÁSTROJE PRO VŠECHNY – CENTRUM SOFTWARE.



správné otázky, zjistíte, že vám dokáže ušetřit nejen čas, ale také přinést nové pohledy na řešení problémů. Copilot Vám tak zajistí cestu k produktivitě. Jednoduše, rychle a efektivně.

Jak ho využít naplno?

Aby vám Copilot co nejvíce usnadnil práci, je dobré znát několik tipů a triků, jak ho efektivně používat:

- **Buďte konkrétní při zadávání požadavků:** při kladení otázek nebo zadávání úkolů se snažte být co nejpresnější. Místo „najdi informace o marketingu“ zkuste například „najdi aktuální trendy v digitálním marketingu pro rok 2024“. Čím konkrétnější dotaz, tím relevantnější odpověď.
- **Využívejte prompty pro detailní analýzy:** pokud potřebujete vytvořit například report nebo analýzu, zadejte úkol jasně a srozumitelně. Zadaný úkol „vytvoř mi přehled hlavních ukazatelů prodeje za poslední kvartál s důrazem na růstové trhy“ vám po-

skytne daleko podrobnější výsledek než obecná žádost o přehled prodeje.

- **Pracujte s šablonami a předdefinovanými odpověďmi:** v mnoha případech můžete urychlit práci tím, že si připravíte šablony nebo strukturované otázky. Například „napiš e-mail zákazníkovi, který čeká na dodávku, a informuj ho o zpoždění s nabídkou kompenzace“ může být užitečné, pokud často řešíte podobné situace.
- **Využívejte ho pro brainstorming a hledání nápadů:** kromě vyhledávání faktů může být Copilot skvělým nástrojem pro brainstorming. Zadejte mu úkol „navrhni tři nové nápady na kampaň pro náš nový produkt“ a nechte se inspirovat jeho návrhy.

Užitečné tipy pro efektivní práci

- **Zadávejte úkoly postupně:** pokud máte komplexní úkol, rozložte ho na několik kroků. Například „nejprve najdi data, poté je analyzuj a nakonec vytvoř prezentaci“. To umožní lepší kontrolu nad výsledky.



MICROSOFT COPILOT JE CHYTRÝ ASISTENT, KTERÝ MŮŽE VÝRAZNĚ ULEHČIT KAŽDODENNÍ PRACOVNÍ ŽIVOT, ŘÍKÁ VEDOUcí JEDNOTKY IT LUKÁŠ MALICH

- **Učte se z jeho odpovědí:** s každým dotazem můžete svůj postup zdokonalovat. Sledujte, jak Copilot reaguje na různé typy dotazů, a přizpůsobujte své otázky, aby byly odpovědi co nejvíce relevantní.

V dnešním světě, kde technologie hraje klíčovou roli, je důležité mít po ruce nástroje, které vám usnadní práci a zvýší produktivitu. Právě proto je tu Microsoft Copilot, který se může stát cenným pomocníkem při plnění vašich každodenních úkolů.

Vybranou skupinu zaměstnanců čeká testování rozšířené verze generativní AI v nástrojích Microsoft Office

Vybraní zaměstnanci dostanou příležitost testovat nový produkt M365 Copilot včetně rozšířených možností. Budou si tak moci vyzkoušet, jak generativní umělá inteligence funguje v aplikacích jako Word (například pro psaní a shrnutí dokumentů), PowerPoint (vytváření prezentací), MS Teams (zápisy ze schůzek a inteligentní vyhledávání) a dalších nástrojích z balíčku Office.

Úvodní testování pro obě uživatelské skupiny, které bude probíhat ve spolupráci se společností Microsoft, nám pomůže identifikovat konkrétní oblasti, kde M365 Copilot může výrazně zvýšit naši efektivitu a přinést nové možnosti do každodenní práce.

CENTRUM SOFTWARE: NABÍDKOVÝ SYSTÉM PRO INSTALACI APLIKACÍ

Text: Martin Panáček

Již přes pět let je v prostředí Dopravního podniku k dispozici pro každého zaměstnance a uživatele výpočetní techniky Centrum software. Nenápadná ikona na ploše každého počítače a notebooku.



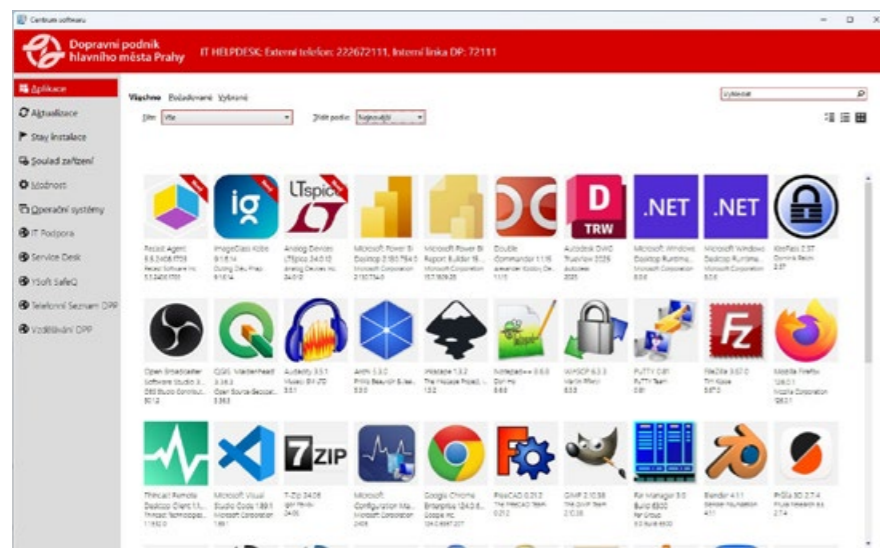
Požadavky na instalaci softwaru se v posledních letech zvýšily na takové množství, že oddělení podpory koncových uživatelů hledalo způsob, jak efektivně, rychle a bezpečně požadovaný software zaměstnancům a uživatelům Dopravního podniku poskytnout.

Aplikace, které jsou volně dostupné na internetu, si uživatelé často instalovali do firemních počítačů sami, čímž se zvyšovalo riziko možnosti napadení jak samotného počítače, tak i firemní datové sítě. Takto instalované aplikace neprošly žádnou kontrolou a často nešlo ani o jejich poslední verze, které mají opravené známé chyby. Metodu, jak zajistit centrální instalace těchto aplikací s volnou licencí GNU realizuje IT v nabídkovém systému „Centrum software“.

Po rozkliknutí ikony Centra softwaru na ploše každého počítače se uživatelům otevírá možnost bezpečně a rychle nainstalovat většinu doplňujících aplikací potřebných pro výkon jejich práce. V záložce „Aplikace“ jsou k dispozici desítky aplikací, jejich základní informace a stručný popis, k čemu slouží. Často je k dispozici i odkaz na oficiální stránky tvůrce, kde se nachází podrobnější popis. Po rozkliknutí požadované aplikace je tak k dispozici ucelený popis a možnost vlastní instalace bez zásahu správců jednotky IT. Všechny nabízené aplikace k vlastní instalaci uživatelem je možné přehledně filtrovat a najít si například nejideálnější souborový manažer nebo prohlížeč obrázků.

Tyto aplikace jsou testované, často aktualizované a po jejich instalaci již není potřeba hlídat, zda je k dispozici nová verze. Dochází také k jejich doplňování na základě poptávky ze strany uživatelů či správců aplikací nebo k obměně v případě nalezení lepšího řešení či z důvodu změny jejich licencování. Mimo aplikací s volnou licencí GNU jsou k dispozici v omezeném rozsahu i licencované části společnosti Microsoft, a to podle toho, na co má daný uživatel nárok ze své pracovní činnosti nebo technologické aplikace.

Dále je zde k dispozici záložka „Aktualizace“, kde se zobrazují zejména uvolněné aktualizace operačního systému Microsoft Windows a jeho součástí, jako například



Office 365. V další záložce „**Stav instalace**“ je pak vidět průběh instalace, pokud běží, ale hlavně je zde seznam již uživatelem nainstalovaných aplikací.

Některé součásti operačního systému jsou instalovány automaticky z důvodu zajištění funkčnosti rozšířených nastavení, například Outlooku nebo webových prohlížečů dle požadavků jednotlivých oddělení, které tyto součásti požadují a spravují.

Určité je také dobré zmínit i záložku „**Možnosti**“, kde si každý uživatel může nastavit svoji pracovní dobu. Tím je možné nastavit, kdy se mají instalovat nekritické aktualizace jak nainstalovaných aplikací, tak i operačního systému. Vždy je ale potřeba dbát na to, aby uživatel, který ukončí svoji práci a odchází domů, vypnul počítač nebo pro-

vedl alespoň jeho restart, pokud se k němu potřebuje připojit vzdáleně. Jinak počítač každý den vypínat. V případě pouhého uzamknutí a ponechání zapnutých aplikací typu MS Outlook, Google Chrome apod. uživatel způsobí problémy s aktualizacemi a jejich nefunkčnost.

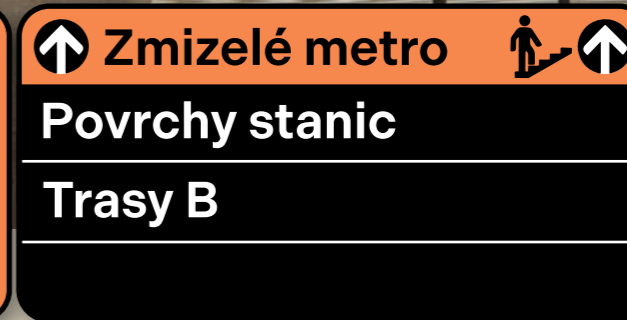
V neposlední řadě je z „Centra softwaru“ zajištěn **rychlý přístup na webové stránky IT Podpory**, kde jsou užitečné odkazy nebo návody. Dále na **ServiceDesk**, kde je možné zadávat incidenty a požadavky anebo se přes **odkaz na web SafeQ** přihlásit k náhledu na uskutečněné tisky na centralizované tiskárny. Popřípadě možnost vygenerovat si zde PIN pro možnost tisku, pokud zaměstnanec zapomene služební kartu. K dispozici je i **web Telefonní seznam** a **Vzdělávací portál DPP**. Tyto výše zmíněné odkazy na intra-

netové stránky je možné změnit a v případě nutnosti zajistit rychlý přístup na důležité odkazy v rámci Dopravního podniku.

Tento ucelený nabídkový systém již řadu let zjednodušuje a zefektivňuje práci zaměstnancům a zejména uživatelům počítačů a notebooků Dopravního podniku. Významně pomohl například během pandemie covidu-19 k distribuci potřebného softwaru a aktualizací pro možnost práce z domova. Pod tímto systémem se však ukrývá ještě mnohem větší a komplikovanější konfigurační management pro hromadnou správu výpočetní techniky, díky kterému je obsluha a možnosti instalace a nastavení mnohem snazší a rychlejší jak pro správce, tak pro všechny uživatele.

Za celým systémem stojí svědomitý tým, který se o něj stará a aktivně vyhledává další možnosti řešení poskytování co nejlepší podpory. Díky tomu je možné poskytnout spolehlivou a rozšířenou podporu pro koncové uživatele.

Po rozkliknutí ikony Centra softwaru na ploše každého počítače se uživatelům otevírá možnost bezpečně a rychle nainstalovat většinu doplňujících aplikací potřebných pro výkon jejich práce.



Stanice Dukelská/Nové Butovice – autobusový terminál (1988/2024)



V říjnu roku 1988 dosáhla linka metra B východního okraje rozestavěného sídlištního komplexu Jihozápadní Město I výhledově projektovaného pro 80 000 obyvatel. Koncová stanice Dukelská (dnes Nové Butovice) byla vybavena kapacitním terminálem i průjezdnými zastávkami pro

návaznou autobusovou dopravu. V době otevření byl sídlištní komplex JZM I dosud ve výstavbě, která byla zahájena již v roce 1976. Počítalo se s tím, že plné vyřízení nového provozního úseku metra B nastane až s dostavbou všech etap sídlišť i prodloužením metra dále na západ

do oblasti Zličína. Na snímcích pohled na odstavňovou plochu autobusů a terminál Dukelská (Nové Butovice) při dokončovacích pracích v roce 1988 a v současnosti s objekty nově vybudovaných obchodně-administrativních komplexů (viz další strana).

Stanice Dukelská/Nové Butovice – západní vestibul (1988/2024)



Stanice Dukelská byla v počátcích provozu především stanicí přestupní na návaznou autobusovou dopravu. Sídlištní komplex JZM I byl budován od západu – postupně tak vznikaly soubory Stodůlky, Lužiny, Velká Ohrada a nakonec Nové Butovice. Bloky panelových domů přiléhající stanici Dukelská tak byly zařazeny

až do posledních fází výstavby, jež byly dokončeny až po roce 1990 a představují jednu z posledních panelových domů socialistické éry. Na ně plynule navázala výstavba nových projektů budovaných již soudobými stavebními technologiemi. Západní výstup ze stanice byl připraven k napojení na budoucí pěší promenádu,

jež byla důležitou osou urbanistické koncepce Jihozápadního Města. Vstup od stanice metra Dukelská byl v této koncepci zamýšlen jako pomyslná hlavní brána nového sídlištního celku. Na snímku srovnání původního a současného uspořádání západního vestibulu s kamennou plastikou ak. sochaře Milana Váchy.

Stanice Dukelská / Nové Butovice – autobusový terminál (1988/2024)



Srovnávací pohled na autobusový terminál Dukelská od západu. Velkou část zdejší návazné autobusové dopravy vyřešilo prodloužení metra o pátý provozní úsek tratě B v roce 1994, kdy bylo zprovozněno 5 nových stanic a koncovou stanicí běčka se nově stal Zličín. Bezprostřední okolí terminálu, původně umístěného uprostřed polí, bylo po roce 2000

obklopeno stavbami tří komerčních projektů – Office Park Nové Butovice (dnes Coral Office Park), dokončeného v roce 2009 (zde při pravé straně snímku), Explora Business Centre dokončených v roce 2008 (v zadní levé části předcházejícího snímku) a Metronom Business Center (v popředí vlevo předcházejícího snímku), dokončeného v roce 2015

a vzniklého zčásti na místě nedostavěného multifunkčního objektu ze socialistické éry. Tento vývoj názorně demonstruje bouřlivý stavební rozvoj mnoha lokalit v někdejších periferních částech Prahy, podmíněný umístěním stanic kapacitní a spolehlivé veřejné kolejové dopravy.

Stanice Švermova / Jinonice – povrchový vestibul (1988/2024)



Stanice Švermova, dnes Jinonice, na provozním úseku III.B měla v době svého vzniku zásadní význam zejména v obsluze průmyslového areálu podniku Motorlet, sekundárně měla sloužit k obsluze bytové zástavby Jinonic a přestupům na návaznou autobusovou dopravu.

Význam této oblasti v dopravní historii podtrhuje skutečnost, že byla v roce 1940 vybrána pro vedení druhé trolejbusové linky W, která zde byla provozována (od roku 1951 již pod číslem 52) až do roku 1969. Od roku 2018 byla při stanici metra zřízena nová železniční zastávka Praha-Jinonice na trati 122, která umožnila lepší přestupní vazby mezi metrem a železniční dopravou i lepší dostupnost stávající zástavby. Okolí stanice Švermova (Jinonice) se zásadním způsobem proměnilo po postupném zániku průmyslové výroby

v tradičním podniku Motorlet (dříve Walter) a konverzi bývalého továrního areálu na moderní čtvrť. V rámci několika návazných projektů v bezprostředním okolí stanice postupně vznikly zejména administrativní soubory Waltrovka Aviatika, Mechanica a Dynamica dokončované v letech 2015 až 2018, v dokončovací fázi se nachází další soubor Nová Waltrovka s budovami Metalica a Legatica. Bytová výstavba je reprezentována projekty Rezidence Waltrovka a Nová Waltrovka. Z historické industriální zástavby zůstala zachována jen památkově chráněná budova víceúčelové haly z roku 1929, která byla integrována do souboru Mechanica. Touto radikální změnou okolí stanice metra získala nový význam a mohlo být využito výhody, že páteřní kolejová doprava zde byla vybudována v předstihu před novou výstavbou.

Ražená stanice Švermova (Jinonice) byla díky své poloze zajímavá i způsobem odtěžování, kde klasickou vertikální šachtu nahradil přístupový tunel v hliništi cihelny v Jinonicích.

Oba srovnávací snímky nepocházejí z identického místa, které již v dnešní době nelze zcela shodně reprodukovat. Dokončovací práce na povrchu stanice Švermova zachytily poslední fázi výstavby vestibulu i budování nové komunikace u křižovatky Radlická x V Zářezu. Orientační bod poskytuje zejména komín bývalé energetické ústředny národního podniku Motorlet. Na dalším snímku pohled blíže k Radlické ulici, v dnešní době již bohužel silně zarostlý bujnou vegetací.



Titulní snímek: Pohled na povrch stanice Náměstí Republiky na sklonku osmdesátých let. „Demoverze“ pěší zóny v ulicích Na Příkopě a 28. října s vně opravenými fasádami domů po několika blocích domů končila a na většině zrušených tras tramvajové dopravy mezi Perštýněm a Náměstím Republiky či Bulharem nastal vytoužený automobilní ráj nerušený kolejovými pásy a provozem tramvají, k němuž se upínaly zástupy předválečných a zejména socialistických plánovačů. Vývoj po roce 1989 velmi rychle ukázal, že to nebylo moudré řešení. Cesta k nápravě však trvala řadu let.

Stanice Černý Most – terminál (1998/2024)



Stanice a nezvykle koncipovaný terminál autobusové dopravy Černý Most (v projektové dokumentaci Počernická) byl otevřen v roce 1998 společně s úsekem IV.B pražského metra, který prozatím zakončil stavební rozvoj této tratě. Do kategorie Zmizelé Metro dnes patří jen ztracený lesk terminálu, v budoucnu však tuto lokalitu čekají zásadnější změny. Výstavba metra IV.B byla zahájena v roce 1989 s předpokladem zprovoznění v roce 1995. Již v počátcích si prošla složitým obdobím společensko-ekonomických změn, kdy se v letech 1991 až 1993 práce téměř zastavily v důsledku nedostatku finančních prostředků. Teprve po vydání obligací hl. m. Prahy došlo v roce 1994 k rozvinutí prací s novým termínem dokončení v roce 1998. Změnami prošlo i řešení terminálu Černý Most. Již od počátku se počítalo s jeho významnou rolí s ohledem na předpokládaný dlouhodobý charakter nejvýhodnějšího přístupového bodu do metra v blízkosti významných dopravních tahů. Projektční práce začaly v polovině 80. let a v prvním doplňku úvodního pro-

jektu z roku 1990 již nalezneme základní obrysy stanice s typickými bočními nástupišti a čtyřkolejným uspořádáním obrátových a odstavných kolejí se stanovištěm provozního ošetření vlakových souprav. Nápadně podobné realizaci je i střešní zachytivé parkoviště P+R. Zásadním rozdílem byla koncepce nástupišť a odstavů autobusové dopravy, kde se počítalo s odjezdovými i příjezdovými stánkami podél Chlumecké ulice napojenými systémem nadchodů navazujících na lávku přes Chlumeckou ulici, která měla procházet nad stanicí metra a překlenovat terénní nerovnost na jižní straně stanice. Zde se ještě vycházelo ze zastavovacích plánů z předlistopadové éry (uvážující na jižní straně např. učební závod ČKD Praha), které se po roce 1990 rychle měnily. Odstavy autobusů byly uvažovány v prostoru před stanicí po obou stranách tubusu metra. Jižní strana stanice měla mít kromě lávky přímé výstupy do okolní zástavby bez mimoúrovňových řešení. Kolem roku 1994 došlo k proměně koncepce stanice do dnešního formátu. Nástupní zastávky

a odstavy autobusů jsou z větší části zahloubeny pod úroveň okolního terénu a na úrovni nástupišť metra vznikly pochůzní plochy a přístřešky napojené na cesty do okolní zástavby a schodišti i výtahy propojené s autobusovými stánkami. Výstupní stanice autobusů byly díky novému komunikačnímu řešení umístěny bezprostředně u nástupiště metra směrem do centra. Vlastní objekty stanice byly nově řešeny tak, aby na ně bylo možné vybudovat až pětipatrové komerční nástavby. V současné době je terminál morálně i technicky dožitý a počítá se s jeho revitalizací a zásadnějšími proměnami. Koncepční studie pro IPR Praha byla vypracována v roce 2022. Stavba je ukázkou dozívající pozdně socialistické megalománie obohacené o stylové výkřiky i nové technologie a materiály první poloviny 90. let. Ani při vysokých investičních nákladech nebyla stavba schopna zajistit vyhovující dopravní řešení, uživatelsky přívětivé prostředí pro cestující či odpovídající technické kvality. Srovnávací snímky nabízí dva pohledy na terminál po zahájení provozu a v současnosti.



NA PANKRÁCI SE (STARO)NOVÝM KOLEKTIVEM



PŘÍCHOD ZÁŘÍ ZNAMENÁ PRO VĚTŠINU STUDENTŮ NEODVRATNÝ KONEC PRÁZDIN A PŘÍCHOD NOVÝCH POVINNOSTÍ. V DOPRAVNÍM PODNIKU JE REŽIM NAŠICH VZDĚLÁVACÍCH ÚTVARŮ SAMOZŘEJMĚ CELOROČNÍ, A PROTO JSME SE ZAMĚŘILI NA ODDĚLENÍ VÝCVIK A VZDĚLÁVÁNÍ – TRAMVAJE, KDE V LETOŠNÍM ROCE DOŠLO K NĚKOLIKA PERSONÁLNÍM ZMĚNÁM. PŘEDSTAVME SI TAK LEKTORY A JEJICH PRACOVNÍ NÁPLŇ V NÁSLEDUJÍCÍM ROZHOVORU.

Během mého působení ve funkci vedoucího oddělení Výcvik a vzdělávání – Tramvaje se na pozici Mistr odborného vzdělávání již vystřídala pěkná řádka kolegů. Změny probíhaly z důvodu generační obměny, ale také z důvodu odchodu do jiných částí podniku. Také školicí nástroje se za tu dobu posouvají z pouhých prezentací v PowerPointu k lépe zpracovaným videím a dalším multimédiím, v současné době chceme poskytovat informace všem zaměstnancům pomocí vzdělávacího portálu DPP. Těsně před dokončením je simulátor tramvaje, který doufám již brzy všem předvedeme.

Milan Bárta,
vedoucí oddělení Výcvik a vzdělávání – Tramvaje

Otázky:

- 1/ Jaká byla vaše dosavadní kariéra v DPP?
- 2/ Co činí stávajícím řidičům tramvají v DPP největší obtíže? O čem se nejčastěji zmiňují?
- 3/ Jak často upravujete podklady pro řidiče? Zlepšila se za poslední roky legislativa?
- 4/ Co vás baví, zajímá, jaké máte koníčky?

Martin Choleva

mistr odborného vzdělávání

1/ Ke konci roku 2014 jsem úspěšně ukončil základní kurz řidičů tramvají a od této doby jsem byl aktivní řidič tramvaje ve vozovně Vokovice. Část své profesní kariéry jsem působil jako řidič tramvaje ve vozovně Žižkov a po přestěhování v roce 2018 jsem opět zakotvil ve vozovně Vokovice, kde působím dodnes, i když v této chvíli pouze jako řidič tramvaje brigádně. Minulý rok v srpnu jsem úspěšně prošel výběrovým řízením na pozici Mistr odborného vzdělávání a od té doby se podílím na vzdělávání nových uchazečů v tramvajové škole ve vozovně Pankrác. V březnu roku 2024 jsem získal i průkaz instruktora, takže mohu své znalosti a zkušenosti z provozu tramvají předat novým tvářím nejen v teorii ve škole, ale i v praxi.



prostředí. Toto jsou faktory a situace, které jsou asi nejčastěji zmiňovanými tématy.

2/ Práce řidiče tramvaje je velmi různorodá a pestrá činnost. Ne vždy se daří skladbu směn a požadavky všech řidičů vyplnit ke všeobecné spokojenosti všech dotčených. Mezi řidiči třeba nejsou oblíbené šejdrové, neboli dělené směny. Někteří kolegové zase nemají v oblibě jisté trasy tramvajových linek. Horko v kabinách tramvají v těchto velmi teplých a slunečných dnech taky není znakem příjemného pracovního

3/ Pokud se změni linkové vedení, popřípadě se jezdí výlukovými trasami, podklady dostane řidič vždy aktuální před výkonem své směny. Učební materiály pro nové adepty o získání řidičského oprávnění na tramvaj se přepracovávají průběžně a aktualizují se také průběžně. Za krátkou dobu se bude zprovozňovat nový Dvorecký most v Praze, který zasáhne do linkového vedení, instalují se rozjezdové výhybky na

Václavském náměstí a vždy je potřeba, pokud se něco takto výrazným stylem v pražském provozu tramvají změni, aby se materiály pro kurzisty i pro stávající řidiče aktualizovaly a přepracovaly. Pracujeme i na nových verzích už stávajících výukových materiálů, a to tak, aby byly přehlednější, jednodušší a srozumitelnější a aby naši noví řidiči tramvají pochopili danou problematiku v požadovaném rozsahu a v takovém stylu, který jim umožní se k těmto informacím dále vracet i v praxi a budou jim k ruce po celou dobu jejich profesního života.

4/ Snažím se svůj volný čas vyplnit fyzickou aktivitou a aktivním odpočinkem. Mám rád posilování, dlouhé procházky a fotografování. Samozřejmě k nim patří i seberozvoj a sebevzdělávání, a to v různých tématech. Poslední dobou jsem našel zálibení v různých filozofických tématech a životních postojích, takže i tímto směrem se soustřeďuje má aktivita ve volném čase.

“ Mezi řidiči třeba nejsou oblíbené šejdrové, neboli dělené směny. “

Tomáš Bautz

technický pracovník, zástupce vedoucího 120030 odd. Výcvik a vzdělávání – Tramvaje

1/ Pro DPP pracuji již velmi dlouho, abych si nepřipadal příliš starý, tak odpracovaná léta zásadně nepočítám, ale nastoupil jsem již před rokem 1989. Postupně jsem pracoval v oddělení nehod a škod, na dopravním úseku a nyní jako technický pracovník v odd. Výcvik a vzdělávání – Tramvaje.

2/ Pro stávající řidiče se snažíme neustále zlepšovat prostory našich učeben a často obnovovat vybavení, zejména židle ☺.

3/ Legislativa se z mého pohledu neustále zpřesňuje, v rámci své činnosti spolupracuji s MHMP, oddělením dráž-



ního správního úřadu, na organizaci zkoušek odborné způsobilosti nových řidičů tramvají

a evidenci Průkazů způsobilosti k řízení drážních vozidel, s kolegy na MHMP máme velmi dobrou spolupráci.

4/ Většinu víkendů trávím na své šumavské chalupě, kde je stále hodně manuální práce, což je příjemná změna proti celodennímu sezení u počítače. O dovolených rád cestuji, nejraději se s manželkou potulujeme autem po méně známých turistických místech ve Francii.

“ Pro stávající řidiče se snažíme neustále zlepšovat prostory našich učeben a často obnovovat vybavení. “



Simona Fafelová

mistr odborného vzdělávání

1/ Do kurzu řidičů tramvaje jsem nastoupila v říjnu 2011 a od ledna 2012

jsem jezdila šest let jako kmenová řidička vozovny Motol. Během této doby jsem si udělala výpravárenský kurz a zastupovala jsem ve výpravě či na plánování směn řidičů tramvají. Od září 2017 pracuji na pozici Mistr odborného vzdělávání a asi dva roky jsem brigádně pomáhala ve vozovně Střešovice jako průvodčí historických tramvají. V rámci působení na školním oddělení jsem absolvovala i instruktorský kurz. Zpočátku jsem si svým rozhodnutím jít řídit tramvaj nebyla vůbec jistá, ale bylo to asi mé nejlepší životní rozhodnutí, co se týče zaměstnání.

2/ Kromě jiného je dost zásadní problém čím dál tím složitější dopravní situace v Praze. Řidič tramvaje zažívá každodenní stres z nenadálých a nebezpečných situací, který se občas těžko zvládá.

3/ Podklady pro řidiče tramvaje i pro nové uchazeče o tuto práci se samozřejmě aktualizují průběžně dle aktuálních legislativních požadavků. Snažíme se

o co nejjednodušší podání, aby bylo vše srozumitelné i pro přichozí nové řidiče.

4/ Vzhledem k tomu, že v práci po většinu času stále mluvím, ať už na školení řidičů, nebo v kurzu, tak doma si užívám moc ráda ticho. Miluji práci na zahradě na chatě, kam o víkendu často jezdím, procházky se psy, houbaření, výlety. Plno květin máme i v kanceláři na Pankráci. A také velmi ráda pečuji a to si myslím, že na rozdíl od kytek, které musí při mé nepřítomnosti čas od času zalít, kolegům tak úplně nevadí a nepřekáží.

“ Řidič tramvaje zažívá každodenní stres z nenadálých a nebezpečných situací, který se občas těžko zvládá. “

Richard Matoušek

mistr odborného vzdělávání

1/ Do DPP jsem nastoupil v říjnu 2010 a „zlanaril“ mě pro něj tehdejší kolega, se kterým jsem dálkovou formou studoval maturitní nastavbu na SPŠ dopravní v Moravské ulici. Po absolvování základního kurzu řidičů tramvají jsem svou kariéru zahájil ve

Vozovně Motol, kde jsem byl po celou dobu svého působení zařazen v turnusu dělených směn (neboli šejdrů). Vozovně Motol jsem věrně dodnes a příležitostně si za ni zajezdím, nyní již jako řidič brigádník. Po úspěšném absolvování výběrového řízení jsem v únoru 2015 nastoupil do oddělení Výcvik a vzdělávání Tramvaje na Pankráci, kde působím na pracovní pozici Mistr odborného vzdělávání

a instruktor. Zde se podílím na teoretické přípravě frekventantů v základních kurzech řidičů tramvají a v rámci přezkoušení a pravidelných školení se setkávám i s kolegy řidiči.

2/ Práce řidiče tramvaje je krásná a bezesporu zajímavá svou rozmanitostí. Současně je to ale velmi náročná profese, která na všechny, kteří ji vykonávají, klade po

všech stránkách vysoké nároky. Každý je jiný a každý se s aspekty nepřetržité služby v drážním provozu vyrovnává jinak. Není možno se zavděčit všem, což platí zejména pro skladbu směn. Někomu nemusí vyhovovat provozní mimořádnosti a s tím spojená práce s palubním počítačem a následná administrativa. Například nutnost vyplnění tzv. „blouděnky“ a dalších náležitostí v Provozním výkazu řidiče tramvaje. Jindy si kolegové posteskou nad chemickým WC v rámci různých provozních provizorií nebo nad horkým počasím letošního léta a absencí klimatizace kabiny řidiče u některých typů tramvajových vozů.

3/ V současné době se postupně přepracovávají okruhy materiálů určených pro vzdělávání v základních kurzech. Cílem je zjednodušení a sjednocení všech podkladů pro výuku. Po letech stagnace jsme součástí mimořádného období, kdy jen v uplynulém roce byly otevřeny tři nové tramvajové trati, ve výstavbě je aktuálně trať



na Václavském náměstí a další jsou v přípravě. Dále jsou v realizaci stavby Dvoreckého mostu a Vozovny Hloubětín a to vše se musí nutně do vzdělávacích materiálů postupně

promítat. V nejbližším období nás ve vzdělávání řidičů tramvají čeká výzva v podobě nového modelu tramvaje Škoda 52T.

4/ Mé první odborné vzdělání je Mechanik opravář kolejových vozidel. Od malička mám rád vše, co souvisí s kolejovou dopravou. Mám to štěstí, že mohu dělat práci, která mě skutečně baví. Můj velký koníček jsou i železniční modely. Rád navštěvuji i různé drážní provozy, kde mám možnost nahlédnout takříkajíc „pod pokličku“. Hlavu si chodím „vyčistit“ do hor a lesů. Turistika a příroda jsou nejlepší relax a duševní hygiena.

” Každý je jiný a každý se s aspekty nepřetržité služby v drážním provozu vyrovnává jinak. Není možno se zavděčit všem, což platí zejména pro skladbu směn. **“**



Miroslav Thera

mistr odborného vzdělávání

1/ Celé mé působení u DPP odstartovalo zcela spontánní rozhodnutí pokusit se přihlásit do kurzu řidičů tramvají v roce 2010. Cestou z tehdejšího zaměstnání mne prostě napadlo vystoupit na I. P. Pavlova z tramvaje a zeptat se v budově Na Bojišti, zda Dopravní podnik nenabírá nové řidiče tramvají. Ta práce mne sice vždy velmi zajímala, ale nikdy jsem o ní reálně neuvažoval. Bylo to skutečně okamžité rozhodnutí, kterého jsem nikdy nelitoval. Po úspěšném absol-

vování kurzu jsem nastoupil jako kmenový řidič do vozovny Motol. Snad díky dosavadní praxi v médiích mi byla o několik let později nabídnuta možnost si udělat kurz dispečera a také instruktora, které jsem tedy absolvoval. Deset měsíců jsem strávil na dispečerském vozidle KGX-20 jako oblastní dispečer. To pro mne byla obrovská zkušenost, ze které čerpám v podstatě dodnes. Po několika letech jsem požádal o přeložení z vozovny Motol do vozovny Pankrác. Zde mně asi před dvěma lety kolegové ze „školního oddělení“ nabídli, zda bych neměl zájem učít. Lektor jsem teprve krátce, od března tohoto roku, a musím říct, že mě ta práce skutečně baví. Možná je to právě tím, že se tady potkávají mé dvě životní dráhy – moderátorská a tramvajácká.

2/ Potíže současným řidičům určitě působí například kódování palubních počítačů. To je záležitost, kdy například při manipulačních přejezdech řidiči pátrají v jízdním řádu, kdy a co vlastně správně zadat do palubního počítače – na tuto problematiku se chceme při školení zaměřit. Během školení jsem pak také zaregistroval velký zájem o vyplňování Provozního výkazu RT – tedy štítku, kdy velké množství řidičů skutečně zaujme způsob vyplňování tak zvané „blouděnky“, tedy trasy jeté mimo jízdni řád.

3/ Studijní materiály nejen pro řidiče, ale také pro kurzisty se neustále

aktualizují. Snažíme se o pokud možno co nejsrozumitelnější podání dané problematiky, ale zároveň není možné polevit na kvalitě. Příkladem mohou být změny u periodických lékařských prohlídek řidičů tramvají, díky kterým jsme museli upravit výklad během školení hned několikrát.

4/ S manželkou máme dvě děti, na které jsem neskutečně hrdý a chci jim být dobrým příkladem. Mým největším koníčkem je ale určitě celoživotní vášeň k hudbě. Studoval jsem teplotickou konzervatoř, a i když jsem ji absolvoval na violu, hraju na housle. Hudba je pro mě v životě hodně důležitá. Když poslouchám jakoukoliv muziku, sleduji, co je na ní zajímavého, poslouchám jednotlivé nástroje, hudební motivy atd. Dalším z mých koníčků je pak práce v rádiu. Než jsem přišel k podniku, pravidelně jsem moderoval vysílání na řadě soukromých rádií. Torzo této profese si snažím stále uchovat, a tak jednou týdně moderuji večer písničky na přání.

” Snažíme se o pokud možno co nejsrozumitelnější podání dané problematiky, ale zároveň není možné polevit na kvalitě. **“**



Pavel Kos

mistr odborného vzdělávání

1/ Moje pracovní kariéra je spjata s DPP již od studia na střední škole, kdy jsem se vyučil na pozici Mechanik opravář pro stroje a zařízení. Na stejnou školu, kde je zřizovatel Dopravní podnik, jsem se po letech v rámci benefitu pro zaměstnance vrátil a absolvoval jsem nástavbové maturitní studium. Tato škola mi pomohla i při studiu vysoké školy pedagogické na Karlově univerzitě v oboru Učitelství praktického vyučování a odborného výcviku. K podniku jsem nastoupil v lednu 1994 na pozici řidič tramvaje,

v roce 2007 pozice řidiče rozšířena o řidiče instruktora a v lednu 2019 jsem začal pracovat na pozici Mistr odborného vzdělávání.

2/ Na školení řidičů se občas dozvídáme o problémech dodržování časů jízdních řádů, na malé obratové časy, nepřehlednosti kódů pro různé přejezdy. Před několika lety vznikl na tomto oddělení projekt uložení materiálů a jejich přístupu pro řidiče na Vzdělávání DPP, který poskytoval a poskytuje dostatek informací jak pro nováčky v základním kurzu, tak pro stávající řidiče jak naučnou, tak trochu i hravou možností se neustále udržovat v kontaktu s novinkami z provozu. Bohužel situace je taková, že ze strany stávajících řidičů zájem o tyto informace je minimální, a pak se nemůžeme divit, že se setkáváme s problémy na trati právě v oblasti práce s jízdním řádem. Za třicet let, co pracuji u podniku, se spousta věcí změnila, ale náročnost této profese zůstává na vysoké úrovni a je potřeba se neustále učit a vzdělávat. Dovolím si však otázku přeformulovat, co dělá problémy novým adeptům na pozici řidiče tramvají? Někdy to může být mylná představa, co je čeká v kurzu řidičů, neschopnost se naučit některé důležité manipulace s vozy, linkové vedení, provozní předpisy, které jsou nutné pro splnění kritérií státní zkoušky, nezvládnutí jízd a také je to dost často jazyková bariéra.

Stanislav Šťastný

mistr odborného vzdělávání

1/ V DPP jsem začal pracovat v roce 2009 jako řidič tramvaje a šest let jsem jezdil pro vozovnu Vokovice. V průběhu těchto let jsem absolvoval kurz na dispečera a na výpravčího. Zastupoval jsem kolegy z výpravny a také kolegy z plánování směn řidičů tramvají. Řízení tramvaje se věnuji dodnes jako brigádník pro vozovnu Motol. Na pozici mistra odborného vzdělávání jsem nastoupil v roce 2015 a v té době jsem navíc absolvoval i kurz instruktora. V rámci své práce neustále prohlubuji své znalosti a dovednosti.

2/ Na tuto otázku se nedá lehce odpovědět. U každého řidiče je to individuální. Nejčastěji to bývá řešení mimořádných událostí, závady na voze a situace, které řidiči neřeší každý den. My se snažíme v rámci pravidelného poučování řidičů touto problematikou zabývat, například praktickou ukázkou odstraňování závad na voze.



3/ Podklady pro řidiče tramvají se průběžně aktualizují i s ohledem na změny v legislativě. Jedná se tedy o celoroční společnou práci nejen v rámci našeho oddělení, ale také s dalšími útvary v DPP. V současné době se věnuji i přípravě podkladů pro nový kurz přepravní kontroly, který začíná v listopadu. K tarifu PID a ke Smluv-

3/ Na materiálech pro základní kurz je neustále co zlepšovat a při různých novinkách je ihned zapracovat do stávajících materiálů, aby bylo vše aktuální. Na našem oddělení se neprovádí jen školení řidičů, ale také školení manipulačních řidičů, řidičů dvoucestných vozidel, ale také například kurz nových přepravních kontrolorů, takže je neustále důležité hlídat různé změny v legislativě.

4/ Jsem hrdým otcem dvou úžasných dcer a snažím se s nimi trávit co nejvíce času ať už na výletech, nebo při dobrém jídle. Rád čtu, komunikuji s umělou inteligencí, vařím a užívám si života se všemi radostmi, ale také strastmi. V poslední době po ustálení našeho kolektivu a nadechnutí do nové etapy fungování našeho oddělení proběhlo několik společných víkendových výletů a jeden nás právě čeká v říjnu do Budapešti. Není to jen o tramvajích, je to i o kultuře, gastronomii, historii daného místa. Je zajímavé poznat i kolegy z jiné stránky než z pracovní.

” Na materiálech pro základní kurz je neustále co zlepšovat a při různých novinkách je ihned zapracovat do stávajících materiálů, aby bylo vše aktuální. **“**

ním přepravním podmínkám, které v kurzu učím, vytvářím také různá cvičení a ověření znalostí. K profesi řidičů tramvají se vztahuje velké množství legislativy a je těžké posoudit, došlo-li ke všeobecnému zlepšení. Ačkoli snahou legislativy by mělo být zlepšení situace, tak někdy její změny mohou vyvolat i smíšené pocity. Například nová vyhláška o stanovení podmínek zdravotní způsobilosti osob k provozování dráhy a drážní dopravy, která je platná od letošního roku, a mnoho kolegů s ní má už osobní zkušenost.

4/ Kromě mé práce, která je mým koníčkem, mě baví kultura a historie. Navštěvuji hrady, zámky, muzea a galerie. Rád cestuji a poznávám nová místa s přáteli, rodinou nebo s kolegy z práce.

” K profesi řidičů tramvají se vztahuje velké množství legislativy a je těžké posoudit, došlo-li ke všeobecnému zlepšení. **“**



HORKO PŘI PRÁCI

DLOUHÁ ŘADA TEPLÝCH DNŮ BUDE URČITĚ SYNONYMEM PRO LETOŠNÍ LÉTO. POJĎME SE BLÍŽE PODÍVAT NA PROBLEMATIKU, KTERÁ SE SPRÁVNĚ NAZÝVÁ ZÁTĚŽ TEPEM PŘI PRÁCI.

Zůstaneme u horka, i když do této oblasti spadá logicky i opačný extrém, a to zima a zátěž chladem. V obou případech je potřebné se tím zabývat, nestačí pouhé konstatování, že je vedro nebo zima a musí se to v práci nějak překonat. Podíváme se blíže, o čem hovoří nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví bližší podmínky ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů.

Zdali zvýšený počet horkých dní v létě souvisí se změnou klimatu, přenechme klimatologům a pojďme se na tuto poměrně složitou problematiku podívat trochu blíže. To, že by se něco mělo dělat, většina lidí zjistí pohledem na teploměr, který atakuje letní třicítky. Jak už bylo naznačeno, nedá se zátěž teplem při práci řešit pouhým ukazatelem stupňů na teploměru v daný okamžik, což si většina myslí.

Jisté je, že rostoucí teploty představují **riziko tepelného stresu**, kterému jsou vystaveni zaměstnanci při práci. Neřešená zátěž

teplem může vyústit až v závažné zdravotní potíže, jako je vyčerpání z horka a úpal. Děletrvající vyšší teploty mohou rovněž zvýšit **riziko zranění** v důsledku únavy, nedostatečné koncentrace, špatného rozhodování apod. Dojít může i ke snížení produktivity práce.

Vyšší teploty mohou mít rovněž **dopad na některé materiály a zařízení**. S prací v horkém prostředí může být spojena i zvýšená expozice chemických látek, například při práci s rozpouštědly a jinými těkavými látkami. Horka mohou také zvýšit úroveň znečištění ovzduší a riziko expozice zaměstnanců škodlivým látkám, jako je např. smog nebo jiné jemné částice, a přispívat k hromadění látek znečišťujících ovzduší v důsledku nehybného vzduchu.

Zátěž teplem upravuje v úvodu zmíněné nařízení vlády č. 361/2007 Sb. Po poslední novele nařízení vlády č. 330/2023 Sb. zaznamenalo právě v této oblasti změny

– byla zrušena část B v příloze 1 k tomuto nařízení vlády. Již tedy neplatí, že v případě překročení teploty na pracovišti 36 °C musí být navíc uplatněn režim střídání práce a bezpečnostní přestávky stanovený podle výpočtu, který byl upraven právě v této části. Dle § 4 odst. 2 nařízení vlády se nyní dlouhodobě a krátkodobě přípustná doba práce ve směně pro aklimatizovaného i neaklimatizovaného zaměstnance stanoví podle výpočtu tepelné bilance podle české technické normy ČSN EN ISO 7933 upravující ergonomii tepelného prostředí.

To, že není tato problematika vůbec jednoduchá, jsme se snažili sdělit již v úvodu článku. Patří sem rozdělení prací do jednotlivých tříd, které jsou pak součástí přílohy uvedeného nařízení vlády, dále definice aklimatizovaného a neaklimatizovaného zaměstnance a k tématu patří i poměrně složitý vzorec výpočtu tepelné zátěže.

Držme se ještě chvíli toho, co nám říká legislativa. Přípustné mikroklimatické hodnoty pro třídy práce I až V (třída práce I – práce vsedě s minimální celotělovou pohybovou aktivitou, a naopak práce třídy V – práce spojená s rozsáhlou a velmi intenzivní činností svalstva a trupu) jsou uvedeny v příloze tohoto nařízení vlády. V případě, že nejsou dodrženy tyto přípustné hodnoty zátěže teplem pro aklimatizovaného zaměstnance (zaměstnanec vykonávající práci po dobu alespoň 3 týdnů od nástupu na posuzované pracoviště), musí být uplatněn režim střídání práce a bezpečnostní přestávky v rámci dodržování dlouhodobě a krátkodobě přípustné doby práce ve směně.

Dodržení přípustných hodnot se nevyžaduje u práce zařazené do třídy I a IIa na nevenkovním pracovišti s neudržovanou teplotou za mimořádně teplého dne, tzn., kdy nej-

Důležitá informace je, aby se dávalo pozor u **klimatizovaných pracovišť**, aby rozdíl mezi vnitřní a venkovní teplotou nebyl příliš vysoký. Organismus má problémy se rychle vyrovnávat s těmito teplotními rozdíly při přechodech zvenku dovnitř a naopak. Rozdíl obou teplot by neměl překročit maximálně 6 °C.

Zátěž teplem na venkovním pracovišti se hodnotí podle výsledné teploty kulového teploměru. Proudění vzduchu a relativní vlhkost se nezohledňují. Dlouhodobě přípustná zátěž teplem se hodnotí rozdílně pro zaměstnance aklimatizovaného (viz výše) a neaklimatizovaného na tepelné podmínky na posuzovaném pracovišti.

U neaklimatizovaného zaměstnance vykonávajícího práci zařazenou do třídy IIb až V, pokud jsou při ní na pracovišti překračová-

Využitá legislativa:

Zákon č. 262/2006 Sb. zákoník práce, ve znění pozdějších předpisů

Nařízení vlády č. 361/2007 Sb., kterým se stanoví podmínky ochrany zdraví při práci, ve znění pozdějších předpisů

Směrnice 2011-075 – Zásady pro bezplatné poskytování nápojů za ztížených pracovních podmínek

ČSN EN ISO 7933 – Ergonomie tepelného prostředí – Analytické stanovení a interpretace tepelného stresu pomocí výpočtu předpokládané tepelné zátěže



vyšší teplota venkovního vzduchu dosáhla hodnoty vyšší než 30 °C. V takovém případě musí být poskytnuta náhrada ztráty tekutin.

V příloze nařízení vlády jsou také upraveny **přípustné hodnoty nastavení mikroklimatických podmínek pro klimatizované pracoviště třídy práce I a IIa**. V této třídě musí být také dodrženy přípustné vertikální rozdíly mezi teplotou kulového teploměru na úrovni hlavy a na úrovni kotníků pro klimatizovanou a přirozeně větranou nevenkovní pracoviště a pro pracoviště, na němž je k větrání použito kombinované nebo nucené větrání.

ny přípustné hodnoty zátěže teplem, se po dobu 3 týdnů od nástupu na takové pracoviště dlouhodobě přípustná doba práce sníží o 30 %.

Při hodnocení dlouhodobě a krátkodobě přípustné zátěže teplem je možné vycházet i z přímých měření, a to měření ztráty vody potem a dýcháním, teploty vnitřního prostředí organismu a srdeční frekvence.

Článek nemá za cíl přepisovat doslova, za jakých podmínek lze při zátěži teplem pracovat, ale má poukázat na to, že je to oprav-

du poměrně složitá problematika zejména v oblasti měření teplot. To, co je naprosto jasné z nařízení vlády, jsou přestávky v práci a pitný režim. Tedy přesné poskytování bezpečnostních přestávek a poskytování ochranných nápojů, na které má nárok zaměstnanec, který ztratí potem a dýcháním 1,25 litrů tekutin a více za osmihodinovou směnu.

Přesný rozsah a postup při poskytování ochranných nápojů v DPP je uveden ve směrnici 2011-075.

Text a foto: Zdeněk Bek



MOTOROVÝ VŮZ Č. 351 NA KONEČNÉ STANICI VRATISLAVICE NAD NISOU, VÝHYBNA. NÁŠ PRAŽSKÝ VŮZ NENÍ PRVNÍ RINGHOFFER, KTERÝ SE PROHÁNÍ PO LIBERECKÝCH KOLEJÍCH. V ROCE 1940 DORAZILA DO LIBERCE DODÁVKA ČTYŘ VOZŮ ČÍSEL 37-40 Z ČESKOLIPSKÉ ČÁSTI ZÁVODU RINGHOFFER – TATRA, COŽ BYLA PŮVODNĚ VAGONKA BOHEMIA, KTERÁ BYLA OD ROKU 1935 SLOUČENA S FIRMOU RINGHOFFER. POSLEDNÍ Z VOZŮ (39) BYL ZLIKVIDOVÁN V ROCE 1970. JABLONEC OBDRŽEL PRVNÍ VOZY Z RINGHOFFEROVÝCH ZÁVODŮ V ROCE 1926 POD OZNAČENÍM MB1. POSLEDNÍ Z NICH (57) BYL VYŘAZEN V ROCE 1963

RINGHOFFER NA LIBERECKÝCH KOLEJÍCH

Od dubna letošního roku do března roku 2025 se v Liberci nachází pražský motorový vůz Ringhoffer č. 351 společně s vlečným vozem č. 1202 „plecháčem“. Kromě pravidelných jízd po samotném Liberci se historická souprava začátkem srpna poprvé podívala s cestujícími do Vratislavic. Pro místní se jednalo o vcelku mimořádnou možnost svést se historickou tramvají, protože liberecké historické úzkorozchodné tramvaje se do těchto míst již nedostanou. Teď už pražské Ringhofferce zbývá poslední úsek, vyrazit i s cestující veřejností do Jablonce nad Nisou.

V ZASTÁVCE LÉKARNA ŘIDIČ HISTORICKÉ SOUPRAVY MARTIN FRANK VYČKÁVÁ NA PŘÍJEZD TRAMVAJE Z OPAČNÉHO SMĚRU. ZA TOUTO ZASTÁVKOU SE TOTIŽ ÚSEK LIBEREC – JABLONEC NAD NISOU STÁVÁ JEDNOKOLEJNÝM, A TO AŽ DO JABLONCE NAD NISOU



PRAŽSKÁ HISTORICKÁ SOUPRAVA ODJÍŽDÍ ZE ZASTÁVKY SÍDLIŠTĚ NOVÉ VRATISLAVICE SMĚREM K ZASTÁVCE PIVOVARSKÁ. VLEČNÉ VOZY PLECHÁČ LETOS SLAVÍ 100 LET. VŮZ NA SNÍMKU (EV. Č. 1202) BYL VYROBEN V ROCE 1930 V KOLÍNĚ A VYŘAZEN BYL V ROCE 1972. POTÉ BYL PŘEDÁN PRAŽSKÉMU KROUŽKU PŘÁTEL MĚSTSKÉ DOPRAVY A V ROCE 1975 PROŠEL OPRAVOU V RUSTONCE. V LETECH 2004–2006 PROŠEL VŮZ VE VOZOVNĚ STŘEŠOVICE GENERÁLNÍ OPRAVOU



KOSTEL NEJSVĚTĚJŠÍ TROJICE VE VRATISLAVICÍCH SE AKTUÁLNĚ SCHOVÁVÁ POD LEŠENÍM, JELIKOŽ PROCHÁZÍ OPRAVOU. V LETECH 1996–2000 PROŠEL OPRAVOU I PRAŽSKÝ MOTOROVÝ VŮZ Č. 351. JEDNALO SE O PRVNÍ TAKTO ROZSÁHLOU GENERÁLNÍ OPRAVOU MOTOROVÉHO VOZU PROVEDENOU VE VOZOVNĚ STŘEŠOVICE

ZASTÁVKA TEXTILANA JE POJMENOVÁNA PO STEJNOJMENNÉM PRŮMYSLOVÉM PODNIKU JOHANN A LIEBIGA, Z KTERÉHO DODNES STOJÍ JIŽ JEN JEDNA BUDOVA. V PLÁNECH BY SE JEDEN Z NEJVĚTŠÍCH LIBERECKÝCH BROWNFIELDŮ MĚL ZMĚNIT V MĚSTSKOU ČVŘT VČETNĚ ZACHOVÁNÍ PRAVĚ POSLEDNÍ PŮVODNÍ BUDOVY



PRAŽSKÁ TRAMVAJ 351 BYLA VYROBENA V ROCE 1915, JAKÉ TRAMVAJE ALE JEZDILY V TU DOBU V LIBERCI? PROVOZ LIBERECKÝCH TRAMVAJÍ BYL ZAHÁJEN 25. SRPNA 1897 VÝHRADNĚ MOTOROVÝMI VOZY ZE ŠTYRSKÉHO HRADCE. ZAJÍMAVOSTÍ JE, ŽE POSLEDNÍ Z NICH (EV. Č. 15) BYL VYŘAZEN AŽ V ROCE 1979. ZAJÍMAVOSTÍ TAKÉ JE, ŽE Z PRVNÍ OSMIKUSOVÉ SÉRIE SE DOCHOVALA SKŘÍŇ VOZU Č. 3. VÝROBU REPLIKY TĚTO TRAMVAJE SI MÍSTNÍ BOVERACLUB ZADAL JAKO JEDEN ZE SVÝCH CÍLŮ A I VY JEJ MŮŽETE FINANČNĚ PODPĚRIT. BLIŽŠÍ INFORMACE NALEZNETE NA STRÁNKÁCH SPOLKU



Text: Žaneta Novodvorská



Foto: berlin-live.de

Madrid

Metro Madrid si objednalo 40 šesti-vozových vlaků od společnosti CAF za 450 milionů eur. Budou nasazeny na linkách 6 a 8 a nahradí některé z nejstarších vozů ve vozovém parku, které jsou v současné době v provozu (například vlaky řady 5000). Součástí smlouvy uzavřené se společností CAF je také technická pomoc při údržbě vozového parku po dobu 10 let.

V rámci druhé fáze programu obnovy vozového parku madridského metra bude v příštích měsících objednáno dalších 40 šestivozových souprav za 518,4 milionu eur. Budou nasazeny na 24 km dlouhé lince 1, která vede z Pinar de Chamartin do Valdecarros, a obsluhuje 33 stanic.



Foto: insurgenciamagisterial.com

Berlín

Společnost BVG vybrala společnost Siemens pro instalaci moderního vlakového systému Trainguard MT pro poloautomatizovaný provoz na tratích U5 a U8. Tento systém s technologií CBTC pomůže zkrátit intervaly mezi vlaky. Očekává se též zvýšení kapacity linek až o 30 %. Implementace nového systému je plánována postupně s dokončením do roku 2032 bez přerušení pravidelného provozu. Jedná se o kontrakt v celkové hodnotě přibližně 200 milionů eur.

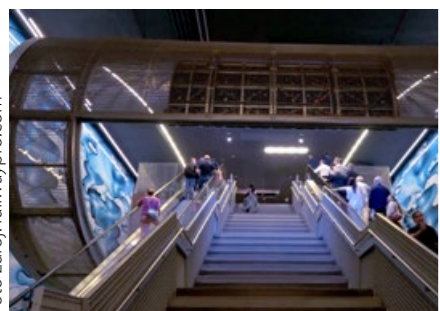


Foto zdroj: railwaypro.com

Neapol

Po 11 letech je znovu otevřeno neapolské metro na lince číslo 6. Slavnostní otevření se uskutečnilo 16. července 2024 a od 17. července je k dispozici pro cestující od 7:00 do 15:30, zatím tedy ve zkráceném režimu. Na trase jsou použity tři z celkem pěti dostupných vozů Firema T67 LRV, vyrobených v roce 1990. Trať s osmi stanicemi, dlouhá 5,5 km, je celá pod povrchem země. Kompletní servis a prodloužení provozního času je plánováno na 15. září.

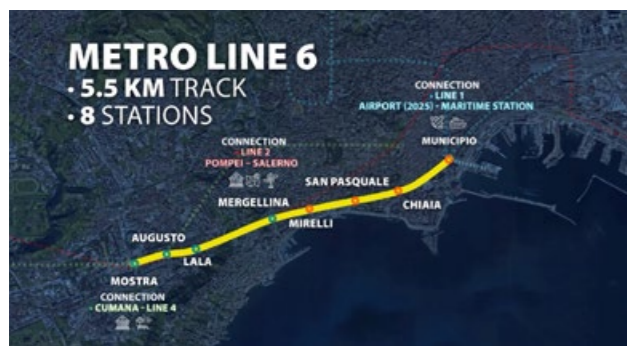


Foto: DP Bratislava

Bratislava

Hlavní město Slovenska vypsaló výběrové řízení a hledá ve dvou tendrech vhodného dodavatele na nákup 40 nových nízkopodlažních tramvají o délce 32,5 metru. Dvacet má být jednostranných a dvacítko oboustranných. Obousměrné s kapacitou alespoň pro 230 cestujících.

Předpokládaná cena je 78 milionů eur. Jednosměrné pak alespoň pro 240 cestujících. Zde je odhad nákupní ceny přibližně 71 milionů eur. Kritérii hodnocení je cena (70 %) a technicko kvalitativní požadavky (30 %). Vybraný uchazeč bude mít na dodání nejvýše 22 měsíců. Rámcové dohody budou uzavřeny na 4 roky.



Foto: Škoda Transportation

Riga

Hlavní město Lotyšska upravuje svou tramvajovou síť zejména z důvodu potřeby širšího využití nízkopodlažních tramvají Škoda 15T. Dopravce má k dispozici 46 kusů tohoto modelu, ale do nedávna bylo možné je nasadit pouze na dvou linkách (lince 1 a 11). Aktuálně 30. července 2024 byly dokončeny úpravy na lince 7, a tím se stala třetí linkou v Rize, na které je možné zařadit nízkopodlažní vozy Škoda 15T. Technická úprava spočívala ve výměně kolejového svršku, trolejového vedení, ale i v úpravě některých povrchů silnic a mostů. Byla také vybudována nová měřícírna. Práce trvaly více než rok, od května 2023.

Text: Michaela Franková
Foto: archiv SPŠD

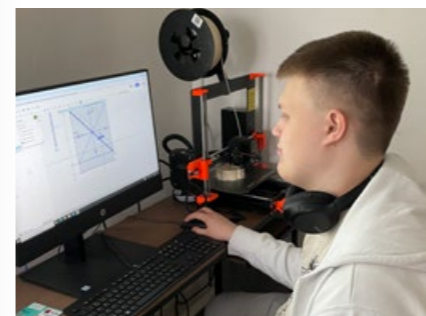


#studujpsd #pracujvdpp

Nové prostory pro studentský klub a modernizace posilovny

Škola má poskytovat žákům nejen optimální prostor pro studium, ale vzhledem k času, který musí trávit ve škole, je nutné disponovat i prostorem pro relaxaci a případné samostudium. Ani v jedné budově Střední průmyslové školy dopravní takové prostory nebyly prozatím k dispozici. V Motole se po vyklizení několik desítek let nevyužívané bývalé technologické místnosti povedlo vytvořit studentský klub. Společně s žáky postupně vytváříme multifunkční prostor, který odpovídá potřebám moderního vzdělávání.

Věříme, že klub bude do budoucna nejen relaxační zónou, ale také díky vybavení poskytne možnosti pro kreativní aktivity a studijní činnosti v době volných hodin. Pro podporu těchto studentských aktivit jsme do prostor klubu umístili 3D tiskárnu z programu Průša do škol, PC a obrazovky, které škola získala jako sponzorský dar. V hodinách grafiky si žáci připravili plakáty, kterými prostor vyzdobili podle vlastního vkusu.



Vzhledem k tomu, že máme ve školách omezené možnosti stravování, je v klubu další mikrovlnná trouba a varná konvice. Díky finanční podpoře rady rodičů SPŠD vznikla také v budově A, kde probíhá většina výuky, nová žákovská kuchyňka a důstojný prostor pro svačiny a obědy. S ohledem na omezené možnosti tělocvičny v budově v Moravské jsme rovněž uvítali příspěvek rady rodičů a investovali do modernizace posilovacích strojů v posilovně. Byla instalována nová podlaha, která dobře odhluční posilovnu od tříd během provozu. Z příspěvku jsme také pořídili další mobilní počítačové učebny. Notebooky umožňují flexibilní využití

prostoru pro výuku, což je klíčové zejména při současné naplněnosti prvních ročníků.

Studijní pobyt autolakýrníků

Žák oboru Autolakýrník ze SPŠD Adam Beneš dosáhl skvělého úspěchu v rámci 29. ročníku celostátního finále soutěže Autoopravář junior, které se konalo ve dnech 2.–4. dub-



na 2024 v prostorách Service Training Center ŠKODA AUTO a Servisního centra ŠKODA AUTO v Kosmonosech. Díky tomuto úspěchu dostali žáci a učitelé odborného výcviku příležitost zúčastnit se před koncem školního roku studijního pobytu v německém Stuttgartu, kde se seznámili v provozech firem SATA, Porsche a Mercedes Benz s nejnovějšími trendy v oblasti autolaků a moderních lakoven.

Akci zprostředkovala firma Servind, která je v ČR špičkou ve svém oboru a se školou dlouhodobě spolupracuje. Navíc je generálním partnerem soutěže Autoopravář junior. Žáci i mistři získali na této zahraniční stáži cenné zkušenosti pro svou budoucí profesi. Kromě odborného programu si mohli také užít relaxaci a zábavu v místním zábavním parku. Velmi si vážíme každého ocenění našich žáků a příležitosti, které jim v rámci vzdělávání poskytují firmy a zaměstnavatelé.

Rozloučení s absolventy v Muzeu MHD

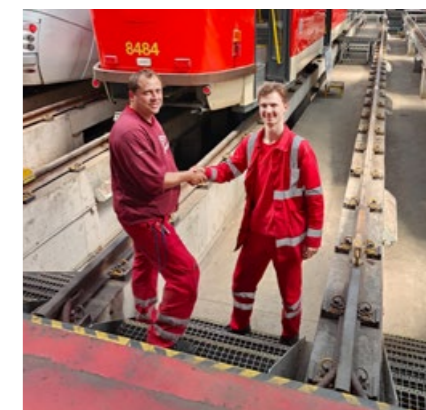
Ve dvou termínech se v závěru školního roku 2023/24 konalo v Muzeu MHD slavnostní rozloučení s našimi absolventy maturitních i učeb-

ních oborů. Ukončení studia ve střední škole je prvním významným milníkem v životě a pro někoho také chvílí, kdy se s úlevou ohlédne za cestou, která k výučnímu listu nebo k maturitnímu vysvědčení vedla.

Zástupci vedení školy, členové představenstva SPŠD, třídní učitelé, rodiče i přátelé se sešli, aby absolventům pogratulovali k úspěšnému završení této cesty v naší škole. Muzeum MHD je místem, kde můžeme nahlédnout do nejstarší historie pražské dopravy, a zároveň je to prostor, který může být absolventům inspirací při hledání budoucího zaměstnání a směřování jejich kariéry. Dopravní podnik hl. města Prahy nabízí mnoho možností, jak zúročit znalosti a dovednosti, které během studia žáci získali i v jeho provozech, kde jim vytvářel během studia zázemí pod vedením zkušených instruktorů, kteří v mnoha případech některým ze vzdělávacích programů SPŠD sami prošli. Přejeme všem mnoho úspěchů a skvělý start v profesním životě a klidnou jízdu osobním životem.

Závěrečné zkoušky poprvé na pracovištích DPP

V uplynulém školním roce se historicky poprvé konala praktická část závěrečné zkoušky přímo na pracovištích DPP. Zkoušku pod dohledem instruktorů z Dopravního podniku konali žáci, kteří absolvovali odborný výcvik



ve svém oboru v posledním ročníku právě na podnikové půdě. Na projektu spolupracovala škola s Cermatem a výsledky jsou skvělé. Téma si zaslouží větší prostor v některém z dalších čísel DP kontaktu.

Z podkladů Pavla Fojtíka připravila redakce
Foto: Archiv DPP

PRAŽSKÁ DOPRAVNÍ VÝROČÍ

PŘEKRYVNÁ AUTOBUSOVÁ SÍŤ SE ROZJELA PŘED 60 LETY

V minulém DP kontaktu jsme zmínili autobusovou linku č. 125, která se v roce 1959 stala první denní autobusovou linkou, která pronikla do centra města. V roce 1960 pak přibýly dvě linky nového typu: č. 126 (Vysočany, Zákostelní – Vršovice, Čechovo náměstí) a 127 (Vysočany, Zákostelní – Nusle, Kloboučnická). Nebyly jen pouhými napáječi tramvajové sítě, ale vytvářely zcela nová spojení. Měly tangenciální charakter a spojovaly poměrně vzdálené části města bez nutných jízd a přestupů v centru.

Pravý boom autobusové dopravy ale nastal před 60 lety 3. října 1964, kdy byl slavnostně zahájen provoz první diametrální autobusové linky



SOBOTA 3. ŘÍJNA 1964. AUTOBUSY ŠKODA 706 RTO ČEKÁJÍ SEŘAZENÉ V ULICI U PETŘIN NA SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ PROVOZU NOVÉ AUTOBUSOVÉ LINKY Č. 134

V LETECH 1971–74 BYLO UPRAVENO ČÍSLOVÁNÍ PŘEKRYVNÝCH LINEK TAK, ŽE ZAČÍNÁLY DVOJKOU, ABY VYJÁDRILY ZVÝŠENÉ JÍZDNÉ, KTERÉ TEHDY ČÍNILO 2 KORUNY. PROTO SE Z LINKY Č. 134 STALA LINKA 234. NA SNÍMKU PROJÍždĚJÍ HLED DVA VOZY V TĚSNÉM ZÁVĚSU PŘES JIRÁSKOVO NÁMĚSTÍ. VYŠŠÍ, DVOJNÁSOBNÉ JÍZDNÉ ČÁSTEČNĚ POMÁHALO REGULOVAT POČET CESTUJÍCÍCH



NA LINCE ČÍSLO 134 BYL V ROCE 1965 NASAZEN I PRVNÍ Z NOVÝCH TŘÍDVEŘOVÝCH AUTOBUSŮ ŠM 11. NA FOTOGRAFII JE ZACHYCEN NA KONEČNÉ SÍDLIŠTĚ ANTALA STAŠKA V KRČÍNĚ PŘED POLIKLINIKOU

vedené přes střed města. Pravidelný provoz linky spojující Petřiny a sídliště Antala Staška, která dostala číslo 134, začal až 5. října přesně ve 4 hodiny a 32 minut. Na lince bylo včetně konečných jen 15 stanic, z nichž jen jediná – Národní divadlo – byla stálá, ostatní byly na znamení. Linka byla dlouhá 17,2 km a jízdní doba byla 50 minut v jednom směru.

Linku vypravovaly garáže Dejvice a Pankrác, což ale mělo za následek, že se vypravování

linek č. 101 a 133 nově přestěhovalo do trolejbusové vozovny Vršovice, čímž v ní začal čtyřletý souběh trolejbusů a autobusů, než byly nakonec trolejbusy zcela vytlačeny. Protože na „stotřicetčtyřku“ nebylo možné přestupovat z jiných linek MHD a naopak, nevydávaly se na ní žádné jízdenky.

Linka si svojí rychlostí rychle získala velkou oblibu. Za měsíc provozu, přesněji 9. listopadu 1964, byla její trasa mírně upravena, nově

vedla přes Švermův most, Řásnovku a nábřeží Na Františku a přibýlo na ní několik nových stanic, z nichž Na Františku byla druhá stálá. Tím byl v Praze položen základ překryvné autobusové sítě. Od 2. listopadu 1964 přibyla další diametrální linka, č. 135 (Nádraží Veleslavin – Spořilov), k níž v červenci 1965 přibyla ještě linka 136 (Vozovna Kobylisy – Hostivař, náměstí J. Marata).

LINKA W VYJELA PŘED 85 LETY

Před 85 lety, 1. října 1939, došlo vlivem vypuknutí druhé světové války k radikálnímu omezení městské autobusové dopravy v Praze zrušením všech vnitroměstských úseků. Pražané se ale ke stejnému datu dočkali druhé trolejbusové linky, která nesla označení W a zajistila kvalitní spojení od smíchovské křižovatky Anděl k Walterově továrně v Jinonicích. Vozy vypravovala adaptovaná bývalá tramvajová vozovna Smíchov v dnešní ulici Na Valentince.



KONEČNÁ TROLEJBUSOVÉ LINKY W U WALTROVKY KOLEM ROKU 1942

ČTVRT STOLETÍ HLOUBĚTINA

Před 25 lety, 17. října 1999, zahájila provoz stanice metra Hloubětín na IV. provozním úseku tratě B. Stala se prvním případem dodatečně zprovozněné stanice, když její dokončení (stejně jako druhé stanice v tom samém úseku, Kolbenovy, a povrchových úprav mostu mezi stanicemi Rajská zahrada a Černý Most) v původním plánovaném termínu současně s celým traťovým úsekem v závěru roku 1998 nebylo možné z důvodu nedostatku finančních prostředků.



ZAHÁJENÍ PROVOZU V DODATEČNĚ OTEVŘENÉ STANICI HLOUBĚTÍN 17. ŘÍJNA 1999

FOTOVOLTAICKÁ ELEKTRÁRNA
NA ZASTŘEŠENÝCH ODSTAVECH

kdy při daném počtu trolejbusů je denně vypravováno 92–98 vozidel. Délka trati (obousměrně) je 90 km. Provoz zajišťuje 410 zaměstnanců (265 řidičů trolejbusů).

Trolejbusový provoz v Gdyni je jedním ze tří současných v Polsku (Gdyně, Lublin, Tychy). Gdynské trolejbusy v loňském roce oslavily 80 let (provoz od roku 1943). Trolejbusy to

ších 41 vozů umožňovala ujet mimo trolejové vedení jen 3–5 km (Ni-Cd baterie). Následovaly ve dvou variantách trolejbusy s bateriemi Li-Ion s dojezdem 15, resp. 30 km v počtu 6 ks, dále 1 vůz s bateriemi s chemií LiFePO4 s dojezdem 20 km a nejnovější je flotila 6 vozů s bateriemi na bázi LTO s dojezdem 50 km!

Právě tyto vozy Solaris jsou zvláštní tím, že ačkoliv jsou vybaveny trolejbusovými sběrači, výzbroj je řešena jiným způsobem jako elektrobusem. Fakticky se tedy jedná o elektrobuse s dynamickým nabíjením, což z hlediska provozování neznamená v Polsku žádný problém. Trolejbus je totiž v Polsku stejně jako autobus legislativně veden jako silniční vozidlo, má tedy přidělenou registrační značku. Pokud je vybaven nezávislým pohonem, může se pohybovat bez omezení po běžných komunikacích.

vyrobené rekuperací trolejbusů v síti. Toto úložiště o kapacitě 1,5 kWh a maximálním výkonu 400 kW bylo instalováno jako samostatný objekt u jedné z deseti měniren. Zásobník byl dodán společností Medcom a nabíjí se automaticky, pokud napětí v síti překročí 735 V (trolejbusový provoz v Gdyni je na na-

V GDYŇSKÉ VOZOVNĚ NAJDETE I VŮBEC
PRVNÍ VYROBENÝ TROLEJBUS SOLARIS
TROLLINO 12 M

ZA TROLEJBUSY DO GDYŇĚ

GDYŇĚ, POLSKY GDYNIA, JE MĚSTO NA SEVERU POLSKA NA POBŘEŽÍ BALTSKÉHO MOŘE. JE SOUČÁSTÍ TROJMĚSTÍ S MĚSTY GDAŇSK A SOPOTY V POMOŘANSKÉM VOJVODSTVÍ S PŘIBLIŽNĚ 1 MILIONEM OBYVATEL. MĚSTO SAMOTNÉ ČÍTÁ ASI 250 TISÍC OBYVATEL.

V TROLEJBUSOVÉ VOZOVNĚ GRABÓWEK
VE ČTVRTI LESZCZYŃKI ZACHYCEN
KLOUBOVÝ TROLEJBUS SOLARIS
TROLLINO 18 M 4. GENERACE



Gdyně je známá mimo jiné námořním přístavem, ale i námořní univerzitou. Délka linek hromadné dopravy zahrnující autobusy a trolejbusy je asi 250 km. V rámci trojměstí je městská hromadná doprava zajišťována z Gdaňsku a Gdyně, kde je i trolejbusová doprava (Sopoty vlastní dopravu nemají).

Trolejbusovou dopravu v Gdyni a do Sopot zajišťuje dopravce PKT (Przedsiębiorstwo Komunikacji Trolejbusowej). Její podíl ze všech linek je cca 30 %. V provozu je 16 denních trolejbusových linek a 10 linek s částečným provozem trolejbusů, které celkem obsluhují 105 vozidel. Zajímavá je jejich spolehlivost,

NEJNOVĚJŠÍ RADA TROLEJBUSŮ ALIAS
ELEKTROBUSŮ S DYNAMICKÝM NABÍJENÍM
BYLA POŘÍZENÁ V ROCE 2020 V RÁMCI PROJEKTU
IMC GEPARD. OBRÁZEK TOHOTO ZVÍŘETE ZDOBÍ
ČELA VOZŮ HNEDE VEDLE TYPICKÉHO JEZEVCÍKA
PATŘÍCÍHO VÝROBCI AUTOBUSŮ A TROLEJBUSŮ
SOLARIS



V TROLEJBUSOVÉM DEPU MAJÍ SVÉ MÍSTO I ZÁSTUPCI Z HISTORIE PROVOZU V GDYŇI

zde neměly v minulosti jednoduché. Však také z 15 trolejbusových provozů se v Polsku zachovaly jen tři. V 90. letech minulého století hrozilo jejich zrušení i v Gdyni. Od roku 2005 se díky několika projektům a významné podpoře fondy EU podařilo provoz modernizovat, a to nejen vozový park, ale i napájecí infrastrukturu. Dnes se zde testují a zavádí nejnovější technologie v tomto odvětví městské hromadné dopravy.

Dnešní moderní vozový park (vyjma historických trolejbusů) zahrnuje trolejbusy polské značky Solaris s elektrickou výzbrojí rovněž od polské firmy Medcom. 54 trolejbusů je vybaveno hybridním bateriovým pohonem, přičemž bateriová technologie těch nejstar-

Tyto specifické trolejbusy byly pořízeny v roce 2020 v rámci projektu IMC Gepard rovněž financovaného EU. Stejně jako naše pražské elektrobuse mají galvanicky oddělený nabíječ a jednoduchou izolaci ostatních částí vozidla. Výkon nabíječe je 150 kW a vodou chlazené baterie mají využitelnou zásobu 87 kWh elektrické energie. Nasazením zmínovaných šesti trolejbusů byla transformována autobusová linka 170 na trolejbusovou 32, kdy 40 % trasy ujedou vozidla v trolejovém módu a 60 % v bateriovém. Délka linky je 10 km.

Dalším zajímavým projektem podpořeným EU, který byl realizován, je využití superkapacitoru pro úložiště elektrické energie

pětí 600 V). Pořizovací hodnota zásobníku byla cca 80 tis. eur, avšak zásobník uspoří 12 % elektrické energie v obvodu dané měnirny.

Na úsporu elektrické energie cílí i další projekt na infrastrukturu, a to elektrické propojení sítě dvou měniren. Pak trolejbus brzdící v oblasti 1 měnirny může předávat elektřinu trolejbusu jedoucímu v oblasti druhé, případně elektrobuse, který se z dané sítě bude nabíjet. Zatím takto byly propojeny dvakrát dvě měnirny (Grabówek & Dworzec a Sopot & Sopot I).

Zajímavostí je rovněž fotovoltaická elektrárna, která byla zřízena na 5000 m² plochy střech trolejbusového depa o výkonu 500 kWp, která je zapojena a napájí trakční síť. Solární energie zajišťuje 5 % celkové roční spotřeby elektřiny. S ohledem na úspěšnost projektu se připravuje rozšíření elektrárny.

V tomto roce očekává dopravce dodání nových 30 bateriových trolejbusů opět od výrobce Solaris (14 ks standardních 12 m a 16 ks kloubových 18 m). Připravuje se výměna nejstarších Ni-Cd baterií ve 21 trolejbusech a výhledově se počítá s prodloužením trolejbusových linek na úkor autobusových.

Gdyně je zajímavé přímořské město nejen pro moderní dopravní systém, ale i pro nádherné pobřeží, moderní architekturu, námořní historii a řadu kulturních a rekreačních zajímavostí.

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Vozidla pražských lanovek

Vozy určené pro obecní lanovou dráhu na Letnou a pro lanovou dráhu na Petřín vyrobila v roce 1891 firma (dokončení v tajence), na (dokončení v tajence). Vozy obou drah si byly velmi podobné a lišily se především v rozměrech. Oba vozy byly vybaveny nádrží na vodu pro systém pohonu na vodní převahu. S ohledem na uspořádání tratě a stanic měly vozy dveře vždy jen na jedné straně, takže cestující ve stanicích museli používat nástupišť střídavě, přičemž každé sloužilo jak k výstupu, tak k nástupu cestujících.

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději do **úterý 1. října 2024** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – toustovač 3 v 1, další z vylosovaných získá nástěnný kalendář Evropské metro 2025.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 7–8/2024 zněla: **druhý pantografový sběrač**. Hlavní cenu – nůžky na trávu – získává: **Eva Hrabánková**, 2 vstupenky do pražské ZOO: **Gabriel Jiroušek** a **Petra Králíková** a kalendář Evropské metro 2025: **Štěpán Kovářik**. Blahopřejeme.

CENY PRO VÝHERCE:

Toustovač 3 v 1

Praktický sendvičovač **ETA 4156 90000 Tempo** lze využít pro přípravu až tří různých druhů pokrmů. Bez problémů připraví chutné sendviče, lahodné vafle i řadu grilovaných pochoutek.

Součástí balení jsou totiž 3 výměnné pracovní desky – sendvičovač trojúhelníky, vařovací a grilovací. Všechny desky jsou opatřeny antiadhezním povrchem, který zaručuje, že pokrmy připravíte bez připalení a přichycení. Desky lze otevřít až o 180° do vodorovné polohy, čímž vytvoříte velkou pečení plochu.



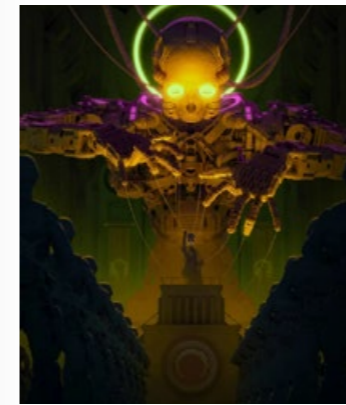
Kalendář Evropské metro 2025

Připravil: Milan Slezák

BRÁNA BUDOUCNOSTI V LUCERNĚ

Ve dnech 24.–30. září 2024 proběhne v kině Lucerna již 11. ročník největšího festivalu science fiction filmů ve střední Evropě **Future Gate**. Podle informací na webových stránkách akce je i pro letošní rok na programu mezinárodní soutěž celovečerních filmů uváděných v České republice v premiéře, sekce žánrových filmových legend, dokumentů, seriálových maratonů a nezapomíná

se ani na krátké či studentské filmy. Filmový program doplní hosté ze světa kinematografie i vědy a připraven je také doprovodný program. Festival si za roky své existence dokázal vytvořit poměrně silnou návštěvnickou základnu, a to nejen z řad milovníků filmu, ale i fanoušků vědy a technologií budoucnosti. Bližší podrobnosti lze nalézt na www.futuregate.cz.



NEJEN ZA BĚŽNÝM ŽIVOTEM ŽELEZNIČÁŘŮ

Až do konce letošního roku je v pražském Poštovním muzeu možné navštívit výstavu realizovanou k nedožitým 90. narozeninám malíře Jiřího Boudy nazvanou **Známky, vlaky, cesty, boudy**, která připomíná jeho (nejen poštovní) rozsáhlou tvorbu s tématy techniky a hromadné dopravy (zejména železniční).

Výstava se soustředí především na Boudovu československou, resp. českou známkovou tvorbu z období 1982–2015. Zahnutý jsou i návrhy na dopisnice z období České republiky. Tematicky se jedná o soudržný celek vlakové dopravy (například emise 60. výročí Mezinárodní železniční unie, Doprava – železnice roku 1900 a roku 2000, dopisnice Ukončení provozu vlakové pošty), dopravních prostředků (Československá kolejová vozidla, dopisnice 60 let od začátku výroby vozítka Velorex, Balónová pošta), železničních cest (100 let provozu elektrické dráhy Tábor – Bechyně, 150. výročí příjezdu



prvního vlaku z Olomouce do Prahy) anebo našich měst a budov (Městská architektura). Opomenuta není ani rytecká práce Jiřího Boudy a vystavena jsou i další díla či předměty.

DO PLNEJCH S IVANEM HLASEM



Pražské Popmuseum pokračuje ve svých retrospektivních výstavách u příležitosti životních jubilej známých interpretů. Ta současná nese

název **Budem to táhnout až do rána na Hanspaul City aneb Ivan Hlas 70**. Z něj je celkem jasně patrné, že oním jubileantem je Ivan Hlas a výstava provede návštěvníka jak hudební kariérou osobitého zpěváka, textaře, muzikanta a skladatele, tak nemůže v dané souvislosti opomenout ani fenomén Hanspaulky a svébytné komunity soustředící se v sedmdesátých a osmdesátých letech kolem zdejšího hostince U Tyšerů alias Houtyše, unikátního společenství tvůrčích osobností – a to nejen hudebníků, ale i literátů či výtvarníků. A to vše s všudypřítomným přesahem ke sportu.

Hlavním tématem výstavy je ale „život a dílo“ Ivana Hlase. Od skromných počátků jeho hudební dráhy přes působení ve skupinách Žízeň, Žlutý pes, Navi Papaya nebo Nahlas po dodnes trvající existenci kapely Ivan Hlas Trio. Všimá si i jeho prací ve sférah hudby pro film a divadelní představení.

Výstava trvá do 3. října a Popmuseum je otevřeno každou středu a čtvrtek od 16 do 20 hodin a v sobotu od 14 do 18 hodin.

ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději do **úterý 1. října 2024** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno i s diakritikou) a můžete získat nástěnný kalendář Pražské metro 2025.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 7–8/2024 zněla: **Kalibrační laboratoř DPP nese titul akreditovaná**. Z autorů správných odpovědí byl vylosovan, knížkou s malbami Laury Limbourg a sadou 13 pohlednic „Historická vozidla pražského metra“ odměněn: **Richard Ráček**.

FOTO
KVÍZ



Výherce nemá na cenu právní nárok. Uvedené ceny mohou být nahrazeny adekvátním výrobkem či službou. Redakce ceny nezasilá, výherce si je vyzvedne v sídle DPP.

V síti pražského metra

Bavlněná
nákupní taška
s dlouhými
uchy



Dětské
bavlněné
tmavě modré
triko



Elegantní
unisex bavlněné
bílé triko



V prodeji ve Fanshopu DPP. Platby možné platební kartou on-line,
převodem na účet Fanshopu DPP nebo dobírkou České pošty.
Dodání zboží prostřednictvím České pošty.
Možnost vyzvednutí v Infocentrech Anděl, Hradčanská a v bistro
Mezi řádky v Sokolovské ulici 42 v sídle DPP.

fanshop.dpp.cz

