2 | 2025
ročník 30

DP kontakt

PRVNÍ VŮZ 52T NA KOLEJÍCH

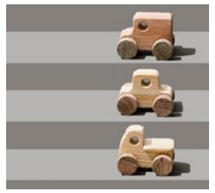
ABY DPP DÁL ŠLAPAL JAK HODINKY

HASIČI S REKORDNÍM ROKEM

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

Dopravní podnik
hlavního města Prahy

ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP



Flexibilní cesta k novému vozu

- Arval je významným hráčem v oblasti full-service leasingu vozidel a specialistou na řešení mobility
- Akce na operativní leasing – dlouhodobý pronájem vozidla
- Měsíční platba již zahrnuje všechny sjednané služby a poplatky

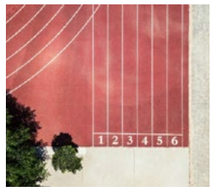
Cesta k obnově těla i mysli

- Zvýhodněné rekondiční pobyty v Mariánských Lázních v hotelu Ensana
- Hotel nabízí řadu procedur, možnost navštívit bazén, whirpool, saunu či fitness centrum
- Nabídka je platná do 20. 12. 2025

Gastronomický zážitek

- Ve spolupráci se společností CPI Hotels a Clarion Congress Hotel Prague jsme pro vás připravili slevu 20 % v Restaurant Pizza & Cafe v NC Fénix v Praze 9 Vysočanech

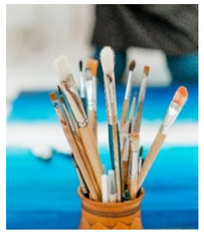
- Poskytnutá 20% sleva se vztahuje na veškerou konzumaci jídla a nápojů, vyjma tabákových výrobků
- Pro využití slevy je nezbytné se prokázat zaměstnaneckým průkazem



Vaše cesta k aktivnímu životu

- Sleva 20 % na sportovní vybavení od společnosti TRIEXPERT – běžecké, na triatlon, na plavání, sportovní výživu a mnohé další
- Pro uplatnění slevy je nutné mít založený účet online, kde je možné uvést příslušný kód, který je dostupný na intranetu
- Slevu lze uplatnit i na kamenných prodejnách, pokud máte předem založený účet online. Nahlásíte jméno a na pokladně se sleva odečte
- Slevu nelze uplatnit napsáním kódu v košíku do kolonky „Máte slevový kód?" či bez registrace

Kreativní malování



- Skupinový workshop malování akvarelem nebo akrylem s možností použití plátkového zlata, stříbra či texturovací pasty se slevou 20 %
- Při registraci dvou a více míst sleva až 30 %
- Více informací naleznete na intranetu

Biodomov

- Sleva ve výši 10 % na nákup v kamenných prodejnách biopotravin, ekologické drogerie a přírodní kosmetiky Biodomov a Bezobalový Biodomov v nadzemní nákupní pasáži metra Ládví
- Pro získání slevy předložte zaměstnanecký průkaz

S dotazy se můžete obracet na oddělení Benefitů a služeb pro zaměstnance na tel.: 296 193 360, e-mail: 500310@dpp.cz

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

DP kontakt 30 let

OBSAH 2/2025

AKTUÁLNĚ
4–5

AKCE
6–9 PRVNÍ TRAMVAJ ŠKODA 52T V CÍLOVÉ ROVINCE VÝROBY

BOZP
10–11 VÝVOJ PRACOVNÍ ÚRAZOVOSTI V DOPRAVNÍM PODNIKU

BEZPEČNOST
12–15 PODNIKOVÉMU HASIČSKÉMU SBORU OPĚT VZROSTL POČET ZÁSAHŮ

VZDĚLÁVÁNÍ
16 #STUDUJSPSD #PRACUJVDPP

SERIÁL DP KONTAKTU: 100 LET BUS
V–VIII AUTOBUSOVOU DUŠÍ PRAHOU 1930–1945

IT TIPY
17 PROČ BYSTE MĚLI PRAVIDELNĚ RESTARTOVAT SVŮJ POČÍTAČ?

UDÁLOST
18–20 ABY PRAŽSKÁ DOPRAVA I DÁL ŠLAPALA JAK HODINKY

PROFIL
21 REKORDNÍ ROK PRAŽSKÉ STROJÍRNY

PREFERENCE MHD
22–25 STROSSMAYEROVO NÁMĚSTÍ BEZ SEMAFORU PLYNULEJŠÍ

Z HISTORIE
26–27 PRAŽSKÁ DOPRAVNÍ VÝROČÍ

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM
28–29 NA NEPLATÍCÍ CESTUJÍCÍ POMOCÍ PSYCHOLOGIE

ZÁBAVA
30

KULTURA/KVÍZ
31

Foto na titulní straně:
Příslušníka HZS DPP ve výcvikovém polygonu v Hostivaři zachytila Kamila Drábková

DP kontakt
Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti
30. 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 Láska, Robert Mara, Tomáš Párys, Milan Slezák, Jan Štojdl, Jan Ungrman, 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: 28. 1. 2025
NEPRODEJNÉ

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

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

Foto: PS

Největší obráběcí centrum stojí ve Vinoři

Areál Pražské strojírny se může pyšnit největším obráběcím centrem v Praze. Nový stroj německé firmy AXA pod označením VHC 50 9000 XTS doplňuje dva stávající stroje od stejného výrobce, které byly pořízeny před dvěma lety za více než 26 milionů korun. Hlavním přínosem nových strojů je urychlení procesu obrábění až o polovinu času a zvýšení výrobních kapacit firmy. Do areálu strojírny ve Vinoři byl stroj dopraven z německého města Shöppingen a před areálem byl nejprve složen z dvou částí. Přední část stroje s upínacími stoly váží 33 tun a zadní část s pojízdným stojanem 39 tun. K těm patří i několik dílů příslušenství o celkové hmotnosti přibližně 5 tun. Přímo do haly bude nasunut pomocí vysokozdvižného vozíku a s centimetrovou přesností umístěn na místo určení. (red)

Vizualizace: Atelier Onixia

Trojice nových tratí má pravomocná povolení

DPP v půlce ledna obdržel pravomocná povolení záměru stavby dvou nových tramvajových tratí: Počernická a Olšanská – Habrová. V případě Počernické (na vizualizaci) DPP po dokončení probíhající veřejné zakázky na zhotovitele a podepsání smlouvy s vítězným uchazečem plánuje zahájení samotné výstavby ještě v letošním roce. V případě tratě Olšanská – Habrová se v nejbližších týdnech chystá DPP vyhlásit tendr na jejího zhotovitele s předpokládaným zahájením realizace na jaře 2026. Obě tratě by měly být zprovozněny v roce 2027. Jejich výstavba bude spolufinancována z dotací Evropské unie z Operačního programu Doprava 3.

Začátkem února získal pravomocné povolení na výstavbu tramvajové tratě i úsek Libuš – Nové Dvory. Jedná se o prodloužení úseku Sídliště Modřany – Libuš, který DPP zprovoznil v květnu 2023. Nová trať Libuš – Nové Dvory bude 1,8 kilometru dlouhá se dvěma páry zastávek a jednou nácestnou. Bude ukončena blokovou smyčkou. DPP letos vyhlásí veřejnou zakázku na jejího zhotovitele s předpokládaným zahájením realizace v roce 2026 a zprovozněním v roce 2027. Předpokládané stavební náklady této tratě činí cca 1,5 miliardy korun z důvodu rozsáhlých přeložek distribučních vodovodů v rámci akce. (red)

Z PŘEDSTAVENSTVA A DOZORČÍ RADY DPP

Představenstvo Dopravního podniku na svém letošním druhém zasedání, které se uskutečnilo 21. ledna, projednalo mj. návrh nového člena představenstva SPŠD, investiční plán DPP na rok 2025, plán veřejných zakázek a poptávkových řízení pro rok 2025, aktualizaci č. 1 plánu interního auditu na rok 2025 a program ESG – Výsledky hodnocení Dvojí významnosti v DPP. Projednalo rovněž informaci o kontrole dočasně práce neschopných zaměstnanců a o provedených orientačních vyšetření na alkohol a jiné návykové látky za 2. pololetí roku 2024 a také dohody o uvolňování zástupců odborových organizací pro rok 2025.

Třetí zasedání roku 2025 se uskutečnilo 4. února a představenstvo na něm projednalo mj. informaci k valné hromadě společnosti Nové Holešovice, informaci o aktuálním vývoji smluvních vztahů DPP se společností Inženýring dopravních staveb, informaci ke stavbě trasy I.D metra a zprávu o výkonu funkce Pověřence pro ochranu osobních údajů za období 8–12/2024. Představenstvo projednalo dále finanční dary odborovým organizacím na základě Kolektivní smlouvy DPP, zprávu o provozu Infocenter, chatbotu a Fanshopu a také program Politiky kvality DPP.

Dozorčí rada Dopravního podniku se k prvnímu letošnímu zasedání sešla 15. ledna, kdy schválila zprávu o činnosti dozorčí rady DPP za období říjen–prosinec 2024, zprávu o činnosti dozorčí rady DPP za celý rok 2024 a projednala provozní rozpočet na rok 2025. Dále byla informována o výsledcích průzkumu MHD a v rámci pravidelně předkládaných podkladů byla seznámena s informací o činnosti představenstva a s plněním plánu zadávacích řízení. (red)

Expirace Sodexo Multipass karty

Některým zaměstnancům DPP skončí platnost karty Sodexo MultiPass Card k 31. 3. 2025. Nová karta bude pro ně připravena k vyzvednutí v období od 20. 2. do 25. 3. 2025 na příslušném kontaktním místě – pracovišti, kde dochází k distribuci papírových poukázek na stravování, stravenkových karet a papírových volnočasových poukázek. Jakmile kartu obdržíte, můžete ji začít používat. S novou kartou musíte jen provést první platbu kontaktním způsobem – tzn. musíte ji vložit do terminálu, který vás vyzve k zadání 4místného PINu.

Svou stávající kartu Sodexo můžete používat až do první platby novou kartou, nejpozději však do 31. 3. 2025. Vždy může být aktivní pouze jedna karta. Po aktivaci prvním nákupem novou kartou ta původní přestane fungovat. Podrobnější informace naleznete na intranetu úseku personálního. V případě dotazů se neváhejte obrátit na referentky útvaru 500310 odd. Benefitů a služeb pro zaměstnance Věru Skakunovou (tel. 296 195 038, e-mail: skakunovav@dpp.cz) nebo Danu Dvořákovou (tel. 296 195 035, e-mail: dvorakovad@dpp.cz). (red)

PODĚKOVÁNÍ EKONOMICKÉHO ŘEDITELE ZAMĚSTNANCŮM

Ekonomický ředitel DPP Jiří Pařízek poděkoval zaměstnancům, jmenovitě Michaele Kopicové, Janu Cyranimu a Pavlu Novákovi (ten se z důvodu nemoci nemohl setkání zúčastnit) z oddělení Servis jízdenkových automatů, za jejich skvělou práci a nasazení při řešení mimořádné události při svozu tržeb z automatů ze stanice metra Staroměstská.

Při manipulaci s pokladnou došlo k pokusu o odcizení pokladny, ale díky rychlému a profesionálnímu zásahu přítomných zaměstnanců byl zloděj zadržen a předán Policii ČR. Ke zdárnému dopadení zloděje přispěla i posádka popelářského vozu, která ho pomohla zadržet. Jako poděkování byl zaslán děkovný dopis společnosti Pražské služby. (da)

Foto: Petr Hejna

Smlouva na dodávku bateriových trolejbusů uzavřena

Vizualizace: Bozankaya, Jiří Mejstřík

Pražský dopravní podnik v půlce ledna podepsal rámcovou smlouvu s tureckou společností Bozankaya Otomotiv, a to ve věci dodání až 70 bateriových trolejbusů typu Bozankaya SNG T12. DPP v této veřejné zakázce poptával kromě samotných vozidel také možnost odběru až 70 nových trakčních akumulátorů a výměnu vysloužilých pro zajištění provozuschopnosti vozidel během celé životnosti trolejbusů, dále až 35 sad hardware a software pro diagnostiku závad vozidel, až 20 kusů přenosných nabíječek a systém energetického managementu pro vzdálené sledování a řízení nabíjení vozidel.

Vysoutěžené bateriové trolejbusy Bozankaya SNG T12 jsou plně nízkopodlažní, dvounápravové, se třemi dvoukřídlými dveřmi a maximální přepravní kapacitou 82 cestujících, z toho 32 míst pro sedící. Všechna vysoutěžená vozidla budou mít celovozovou klimatizaci s topením, budou vybavena zařízením pro automatické počítání cestujících, kamerovým systémem zahrnujícím monitorování interiéru, čelní nehodovou a couvací kamerou. Dodavatel garantuje, že minimální dojezd plně obsazeného vozidla na trakční akumulátor s odbavováním cestujících ve všech zastávkách, zastavováním na všech křižovatkách a s běžící klimatizací nebo topením bude po celou dobu záruky baterie minimálně 15 kilometrů. Celková nabídková cena vítězného uchazeče činila 1,099 miliardy korun bez DPH. (red)

SMUTNÉ VÝROČÍ

Je tomu dvacet let, kdy široké řady dopraváků opustil Ing. Milan Houfek, bývalý generální ředitel Dopravního podniku (*30. 6. 1962, † 23. 2. 2005), jedna z nejvýznamnějších osobností polistopadového vývoje pražské městské hromadné dopravy. Do DPP nastoupil v roce 1991, o dva roky později byl zvolen dopravním ředitelem a v lednu 1995 generálním ředitelem. Následně byl zvolen také předsedou představenstva. Během svého působení v roli generálního ředitele se zasloužil o výraznou obměnu vozového parku metra, tramvají i autobusů, v Praze byla nasazována první nízkopodlažní vozidla. V roce 2004 byl pod jeho vedením zahájen transformační projekt, který podnik posunul k větší jednotnosti a také znamenal úsporu téměř dvaceti procent zaměstnanců. Dopravní podnik výrazně zviditelnil na mezinárodní scéně a zaměřil se také na kvalitu poskytovaných služeb směrem k cestujícím. (red)

TT Muzeum zná zhotovitele

„Společnost pro TT Muzeum“ se stala vítězem veřejné zakázky DPP na zhotovitele tramvajové tratě Muzeum. Stavbu tvoří 400 metrů dvoukolejné tratě, přičemž se jedná o přestavbu části stávající tratě a vytvoření napojení směrem k Václavskému náměstí. Tramvajová trať Muzeum bude začínat ve Vinohradské ulici mezi historickou a novou budovou Národního muzea, kde naváže na zhruba 80 metrů dlouhý úsek kusých kolejí, které zde byly položeny jako základ budoucí tratě na Václavské náměstí už v roce 2018. Nabídková cena vítěze činila 224,65 milionů korun, předpokládaná hodnota veřejné zakázky byla 274,44 milionů korun. DPP předpokládá její zahájení v průběhu druhého čtvrtletí letošního roku. Výstavba této tratě potrvá 20 měsíců. (red)

Text: Filip Jiřík
Foto: Robert Mara a Škoda Group

PRVNÍ VYROBENÁ TRAMVAJ ŠKODA 52T PŘIJÍŽDÍ NA PREZENTACI PRO NOVINÁŘE NA ZKUŠEBNÍ TRATI

PRVNÍ TRAMVAJ ŠKODA 52T V CÍLOVÉ ROVINCE VÝROBY

PŘED 13 MĚSÍCI JSME V DP KONTAKTU PŘEDSTAVILI VE VIZUALIZACÍCH NOVOU TRAMVAJ ŠKODA 52T PRO PRAHU, JEJÍMŽ VÝROBCEM JE SPOLEČNOST ŠKODA GROUP. CELÝ ROK 2024 BYL VE ZNAMENÍ INTENZIVNÍCH PRACÍ NA TOMTO PROJEKTU. DÍKY MAXIMÁLNÍMU ÚSILÍ MOHLA BÝT PRVNÍ TRAMVAJ V PRŮBĚHU PROBÍHAJÍCÍCH ZKOUŠEK DNE 27. 1. 2025 PŘEDSTAVENA V AREÁLU VÝROBCE. V DNEŠNÍM ČLÁNKU SI TAK PŘEDSTAVÍME PROCESY USKUTEČNĚNÉ K TOMUTO MILNÍKU A PLÁNY PROJEKTU ŠKODA 52T DO NÁSLEDUJÍCÍCH MĚSÍCŮ.

Projekt dodávky nových nízkopodlažních tramvají byl již od počátku pojat s maximální snahou ze strany DPP o přesnou specifikaci požadovaného vozidla již v průběhu přípravných fází. To bylo zajištěno provedením předběžných tržních konzultací, vypracováním nebývale podrobné technické specifikace a realizací veřejné zakázky postupem jednacího řízení s uveřejněním. Díky tomu již v době podpisu rámcové smlouvy na dodávku až 200 ks tramvají na konci prosince 2023 výrobce měl na podmínky podobných zakázek k dispozici velké množství informací.

Vzhledem k plánu dodání prvních 20 vozů do konce roku 2025 bylo zapotřebí po podpisu smlouvy neprodleně zahájit přípravné procesy. Počátkem ledna 2024 proto byla stanovena pracovní skupina se zastoupením DPP a výrobce a byl odstartován proces směřující k dopracování výrobní dokumentace do tří měsíců. Projekt je řízen odborem Investice Povrch a za technickou stránku jej zastřešuje jednotka Správa vozidel Tramvaje. V detailech týkajících se designu byla zajištěna v této fázi i externí konzultace designérky Anny Marešové.

Kontrolní dny projektu probíhaly v této přípravné fázi každý týden, což jednoznačně definovalo maximální prioritu projektu a potřebu řešit problematiku dílčích technologických celků nové tramvaje vždy v řádu dní. Takto intenzivní příprava výroby nové tramvaje nemá v současné době v Evropě obdoby. Pouze díky maximálnímu pracovnímu nasazení a vyčlenění speciálních pracovních týmů na obou stranách se podařilo docílit zahájení výroby podsestav první tramvaje v květnu 2024 a svaření prvních kompletních hrubých staveb článků tramvaje v srpnu 2024.

Začíná výroba tramvaje s číslem 9501

Tímto momentem společná práce významně nabrala na intenzitě, neboť kromě kontrolních dnů a pracovních jednání byly zahájeny i technické přejímky průběžných výrobních fází, což je činnost zajišťovaná zejména odborníky z odboru Technická kontrola JSVT. Pod jejich bedlivým okem tak procházejí činnosti od svařování přes lakování a lepení vnějšího opláštění až po následné vystrojení jednotlivých článků tramvaje. V lednu 2025 byla první tramvaj Škoda 52T s evidenčním číslem 9501 ve výrobním závodě sestavena a zahájeno její postupné oživování, což je proces sestávající se z instalace a prozkoušení všech silnoproudých i kabelových rozvodů a slaboproudých agregátů.

Ačkoliv se jedná prakticky o první tramvaj z letošní dvacetikusové série, fakticky je prototypem zcela nového vozu, a tak zkoušky vyžadují důslednost a čas. Vozidlo je však v této fázi již z hlediska vnějšího vzhledu kompletní, a proto byla dne 27. 1. 2025 provedena jeho prezentace v areálu výrobce, ze které pochází fotografie přiložené k tomuto článku.

Zatímco exteriér tramvaje je již prakticky dokončen, v interiéru ještě zbývá mnoho práce pro další naplánované zkoušky nezbytné ke kompletnímu oživení všech komponent tramvaje. Proto při prezentaci dosud nebyly instalovány díly, které by musely být zbytečně znovu demontovány, jako například některé kryty a zádržné tyče.
Předpoklad kompletního oživení první tramvaje a předání k zahájení zkušebního provozu je do dvou měsíců od proběhlé průběžné prezentace. Dokončenou tramvaj tak zřejmě budeme na zkušebních jízdách potkávat již v dubnu 2025.

Aby nebyla první tramvaj na zkouškách sama

Po fázi výroby první tramvaje je k předání všech tramvají do provozu ještě dlouhá ces-

STANOVIŠTĚ ŘIDIČE DOZNALO PROTI STARŠÍM TYPŮM VIZUÁLNÍCH ZMĚN Z DŮVODU AKTUÁLNÍ LEGISLATIVY

SEDÁKY PRO CESTUJÍCÍ V NOVÉ TRAMVAJI BUDOU POLSTROVANÉ S KOŽENKOVÝM POVRCHEM

INTERIÉR ZADNÍHO ČLÁNKU TRAMVAJE NENÍ DOKONČEN Z DŮVODU DALŠÍCH PLÁNOVANÝCH PRACÍ

ta. Každý nový typ drážního vozidla musí projít procesem zkušebního provozu završeného procesem homologace, což znamená schválení tramvaje drážním úřadem pro pravidelný provoz s cestujícími. K dosažení tohoto milníku slouží stanovený zkušební provoz. Ten bude probíhat nejprve bez cestujících na jaře 2025 a následně s cestujícími od léta 2025.

Aby bylo možné tyto procesy časově optimalizovat, bylo v rámci přípravné fáze projektu rozhodnuto uspíšit výrobu dalších dvou vozů s cílem požádat Drážní úřad o umožnění zkušebního provozu více tramvají současně. Ve velmi pokročilé fázi výroby se tak nyní již nachází i tramvaje budoucích čísel 9502 a 9503, které do Prahy přivítáme již na jaře tohoto roku. První tramvaj tak v Praze bude osamocena jen krátkou dobu.

PRVNÍ TRAMVAJ ŠKODA 52T PŘILÁKALA DO PLZNĚ ZÁSTUP NOVINÁŘŮ A HOSTŮ

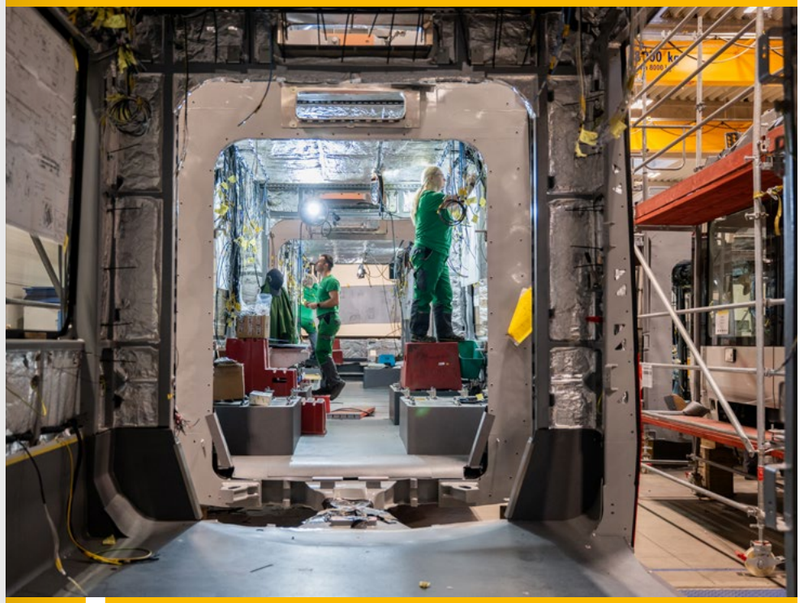
Harmonogram zkušebního provozu i schvalovacích procesů aktuálně předpokládá, že by tramvaje Škoda 52T měly jezdit v pra- prvních tramvají Škoda 52T se stane právě dokončovaná nová vozovna v Hloubětíně. nutné úpravy oblouků křižovatek pro průjezdný profil vozů KT8D5 či neblahý vliv

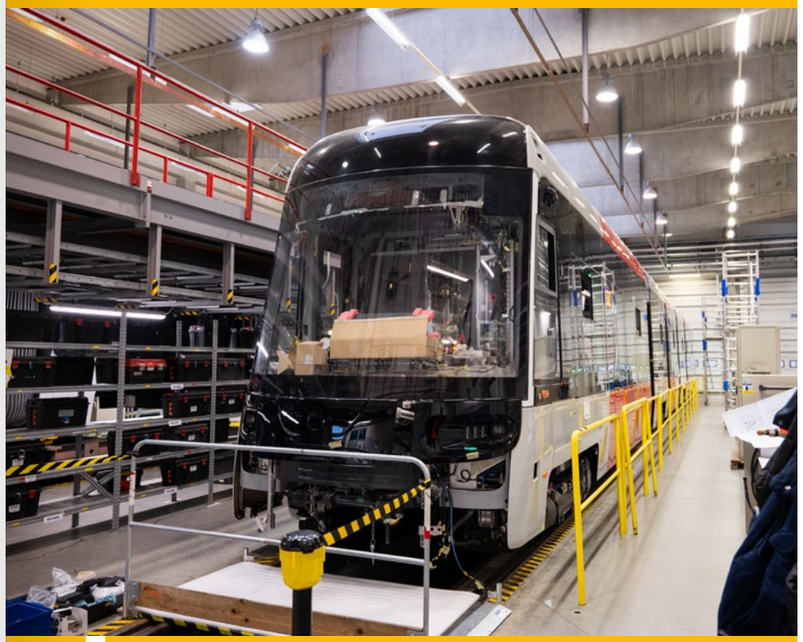
POHLED ZEZADU NA VŮZ BUDOUCÍHO ČÍSLA 9501 PŘI PREZENTACI

videlném provozu s cestujícími ještě před koncem roku 2025. Přesný termín a počet v té době dodaných tramvají není v tuto chvíli možné přesně predikovat, další vozy od čtvrté tramvaje až po 20. kus by se měly v Praze objevit postupně od léta 2025, dalších 20 ks pak do konce r. 2026. Domovem

Novinky v tramvaji Škoda 52T

Při zadání pro novou tramvaj byla maximální snaha ze strany DPP, aby se jednalo o vozidlo kompatibilní s tramvajovou sítí v Praze. V tomto ohledu nás poučila historie dávná i nedávná, vzpomeňme například na tramvajové tratě u vozů 14T s pevnými podvozky. Potřeba optimálního průjezdného profilu vyústila u tramvaje Škoda 52T v řešení s pěti články a čtyřmi podvozky, ze kterých krajní jsou plně otočné. Bude se jednat o první aplikaci této koncepce v Praze, avšak v nedaleké cizině tak koncipované


PRÁCE NA VÝROBĚ DALŠÍCH TRAMVAJÍ JSOU V SOUČASNÉ DOBĚ V PLNÉM PROUDU


TRAMVAJE 52T NA ZKUŠEBNĚ VÝROBNÍHO ZÁVODU, KDE DOCHÁZÍ K FINÁLNÍ KOMPLETACI A OŽIVENÍ

tramvaje nalezneme například ve Varšavě nebo v Bratislavě.

Exkluzivitou Prahy bude při této koncepci dosažení 100% nízkopodlažnosti bez schodů či podest v interiéru. Délka vozu 32 metrů byla stanovena jako maximální možná s ohledem na průjezdnost sítě, uspořádání zastávek a klíčových uzlů a parametry zázemí pro deponaci a údržbu. K dalším velmi významným technickým novinkám se řadí použití elektromechanické brzdy, antikolizního systému či celovozové klimatizace s přírodním ekologickým chladivem. K požadavku těchto komponent vedla DPP potřeba dostatečné nadčasovosti nového vozidla z hlediska splnění legislativních podmínek i snížení nákladů na údržbu.

Pro nové technologie musely být provedeny v přípravné fázi i specifické zkoušky. Technickým řešením tramvaje se budeme věnovat podrobně v jednom z dalších vydání DP kontaktu po dodání prvních tramvají do Prahy.

Závěrečný pohled do budoucna

Tramvaje Škoda 52T se již brzy stanou ve zkušebním provozu realitou naší tramvajové sítě. Jak již bylo výše zmíněno, po dodávce 20 ks pro rok 2025 (se schváleným dotačním spolufinancováním z Národního plánu obnovy) je již objednáno i dalších 20 tramvají k dodání v roce 2026.

Dodávky v dalších letech budou záviset na možnostech financování, celkem je možné dle rámcové dohody odebrat až 200 tramvají. Takový počet by umožnil v horizontu po roce 2030 pokrýt potřeby plánovaných nových tramvajových tratí a provést náhradu velké části morálně zastaralých vysokopodlažních tramvají T3R.P. K zajištění dodávek tramvají v dalších letech jsou prověřovány možnosti dotačního financování, aktuálně např. v rámci Modernizačního fondu.

Aktuální představení prvního dokončovaného vozu Škoda 52T tak může být začátkem velké série nových tramvají. Za rychlý a úspěšný rozjezd projektu si zaslouží bezesporu velký dík všichni kolegové z týmu přípravy a realizace vozu Škoda 52T. Díky jejich zkušenostem a aktivitě se daří projekt nové tramvaje pro Prahu úspěšně realizovat.

VÝVOJ PRACOVNÍ ÚRAZOVOSTI V DOPRAVNÍM PODNIKU

V PROBLEMATICE BEZPEČNOSTI A OCHRANY ZDRAVÍ PŘI PRÁCI JE PRACOVNÍ ÚRAZOVOSTI VĚNOVÁNA ZNAČNÁ POZORNOST. KAŽDÝ ZAMĚSTNAVATEL SE SNAŽÍ ŘADOU NASTAVENÝCH OPATŘENÍ TĚMTO UDÁLOSTEM PŘEDCHÁZET TAK, ABY JICH BYLO CO NEJMÉNĚ. V RÁMCI ČESKÉ REPUBLIKY SE STANE ROČNĚ ZHRUBA 40 TISÍC PRACOVNÍCH ÚRAZŮ. POJĎME SE TEDY PODÍVAT, JAK SE NA STATISTICE PRACOVNÍ ÚRAZOVOSTI V UPLYNULÉM ROCE PODÍLEL DOPRAVNÍ PODNIK.

Text: Roman Truhlář

Začněme pozitivní zprávou, že v rámci Dopravního podniku nedošlo k žádnému smrtelnému pracovnímu úrazu. V článku se nechceme omezit pouze na suchou statistiku, ale chceme dát podněty k zamyšlení nad touto oblastí. Pracovní úraz je totiž nějaká informace a pracovní úrazy se prostě stávají a stávat budou. V zásadě dojde k pracovnímu úrazu vždy, když dojde ke vzniku a kombinaci úrazových faktorů. Co s tím? Kdo za to může? Koho je to vina?

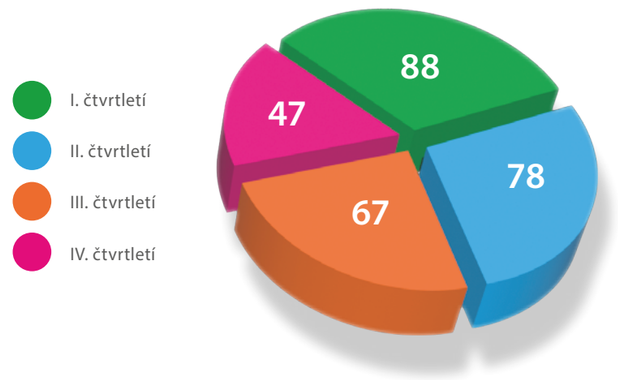
Lidé jsou tvorové omylní a chybující. Pracujeme s informacemi, proč k tomu došlo, co můžeme udělat, aby se to neopakovalo, a určitě neobviňujme zraněné. A byl to vůbec pracovní úraz? Tedy nejdůležitější je pracovat se všemi informacemi, které mám k dispozici, a řádně zahájit objasňování příčin a okolností vzniku úrazu.

V rámci evidence pracovních úrazů v DPP vedeme zvlášť statistiku pracovních úrazů, u kterých byla pracovní neschopnost delší než tři kalendářní dny, tzv. absenční pracovní úrazy. Pak statistiku všech pracovních úrazů, které se na pracovištích DPP staly, zjednodušeně vše, co je zaznamenáno v Elektronické knize úrazů (EKÚ).

VÍTE, ŽE:

- **od 1. ledna 2024 je v Dopravním podniku již celoplošně zavedena Elektronická kniha úrazů (EKÚ)?**
- **se do EKÚ zaznamenávají všechny úrazy v DPP?**
- **manuál pro práci s EKÚ či metodickou příručku s postupem při vzniku pracovního úrazu najdete na intranetových stránkách odd. BOZP v sekci Pracovní úrazy?**

Počet pracovních úrazů 2024



Jak jsme tedy na tom s absenčními pracovními úrazy v roce 2024 byli? Zde je několik zajímavých čísel:

- 280 absenčních pracovních úrazů, žádný smrtelný úraz,
- 25 515 zameškaných kalendářních dnů,
- 2,46 pracovních úrazů připadá na 100 zaměstnanců,
- 91,13 zameškaných kalendářních dnů v přepočtu na jeden pracovní úraz,
- 30 pracovních úrazů se stalo v důsledku napadení,
- 56 pracovních úrazů se stalo mezi 10. a 14. hodinou,
- 73 pracovních úrazů se stalo po odpracování 4–6 hod. ve směně,
- 45 pracovních úrazů se stalo zaměstnancům s praxí 2–5 let,
- 98 pracovních úrazů se stalo zaměstnancům ve věku 50–60 let,
- 38 pracovních úrazů se stalo v měsíci květnu, což byl nejvyšší měsíční počet.

Celkový počet pracovních úrazů zaznamenaných v Elektronické knize úrazů: **726** pracovních úrazů v DPP.

K objasňování příčin a okolností pracovních úrazů vycházíme ze zajištění zdrojů informací, analýzy dostupných informací, vyhodnocení informací a identifikace příčiny a stanovení postupu k zabránění opakování pracovního úrazu. Pracovní úraz je totiž výsledek kombinace faktorů, mezi které patří činnost, prostředí, materiál, zaměstnanci, organizace a vedení práce.

Vždy by mě mělo zajímat, jestli byla použita bezpečná pracovní procedura, jestli byly použity vhodné nástroje a materiály a jestli fungovala správně bezpečnostní a ochranná opatření. Tolik velmi zjednodušeně k objasňování příčin a okolností vzniku pracovního úrazu.

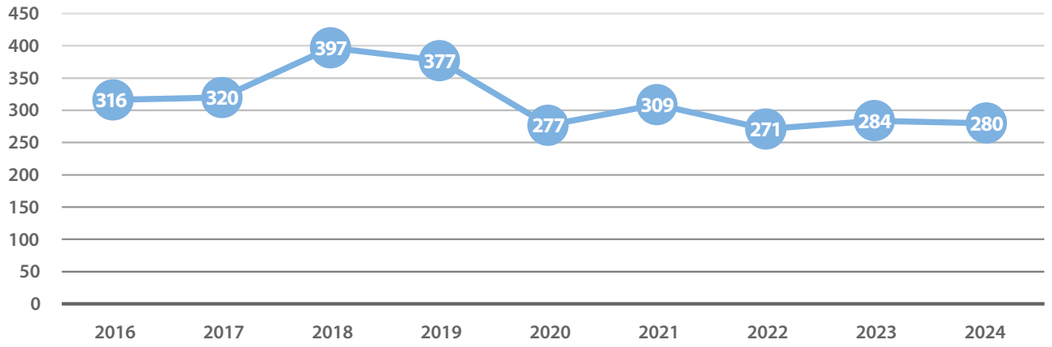
Na závěr pár otázek, na které si musí každý odpovědět sám:

- **Skoro vždy se někdo dívá. Jestliže zpozorujete nebezpečné jednání nebo chování, jak zareagujete?**
- **Jak reagují okolní zaměstnanci?**
- **Jak reagují vedoucí zaměstnanci?**

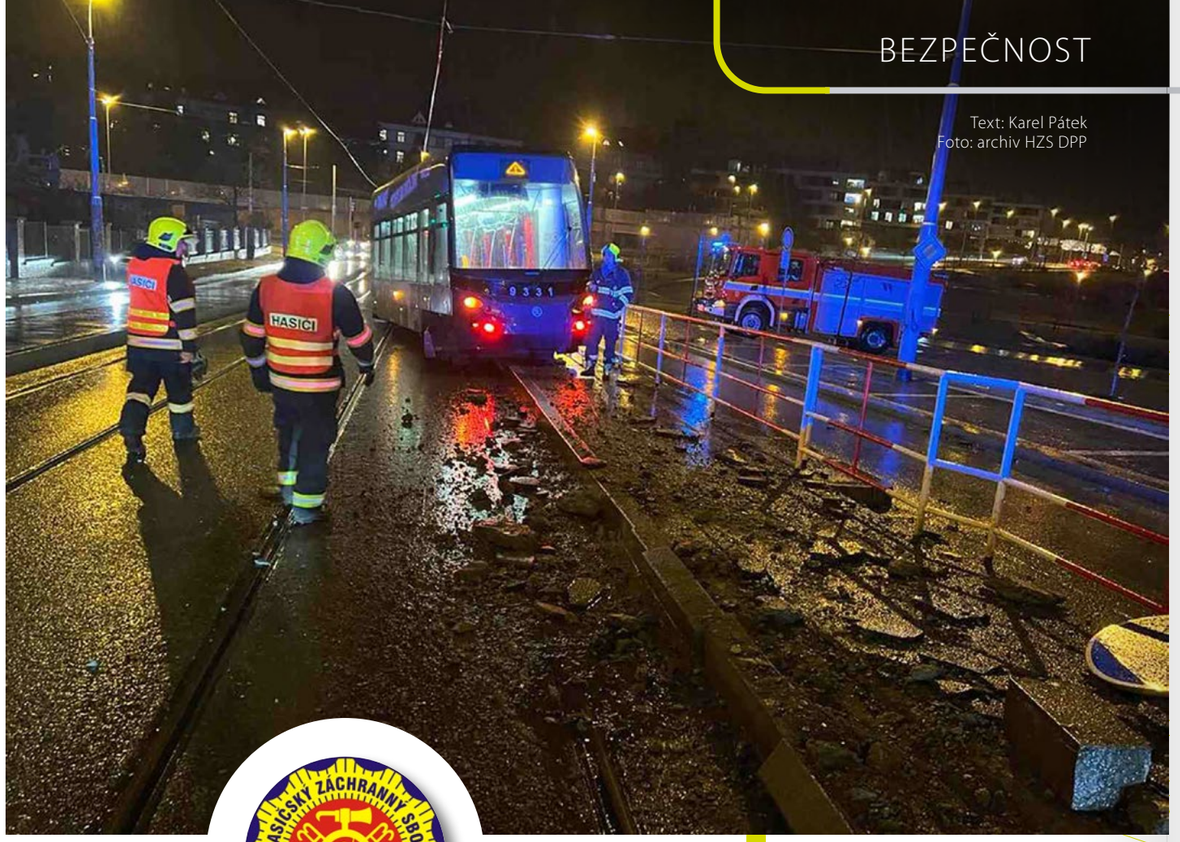
Využitá legislativa:

- Zákon č. 262/2006 Sb., zákoník práce.
- Směrnice 2011-003 Šetření pracovních úrazů, způsob jejich evidence, hlášení a zasílání záznamu o úrazu.

Počty pracovních úrazů v DPP od roku 2016



Text: Karel Pátek
Foto: archiv HZS DPP



4. 1. 2024 V 17:56 HOD. PŘEVZAL DISPEČINK HZS DPP INFORMACI O NEHODĚ TRAMVAJE V ULICI MYSLBEKOVA V PRAZE 6. ODSTRAŇOVÁNÍ NÁSLEDKŮ NEHODY TRVALO ČTYŘI HODINY A PODÍLELO SE NA NĚM OSMNÁCT HASIČŮ S VYUŽITÍM SPECIÁLNÍ TECHNIKY VČETNĚ HAVARIJNÍCH PODVOZKŮ

PODNIKOVÉMU HASIČSKÉMU SBORU OPĚT VZROSTL POČET ZÁSAHŮ

TAK JAKO KAŽDÝ ROK I TEN LETOŠNÍ PŘINESL STOVKY MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ, KTERÉ SI VYŽÁDALY ZÁSAH HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU DPP. KROMĚ DOPRAVNÍCH NEHOD A ÚNIKŮ CHEMICKÝCH LÁTEK SE JEDNALO I O NÁROČNÉ ZÁSAHY V PROSTORÁCH METRA. CELKOVÝ POČET VÝJEZDŮ SE OPĚT ZVÝŠIL.

V roce 2024 zasahovaly jednotky Hasičského záchranného sboru Dopravního podniku hl. m. Prahy (HZS DPP) celkem u 851 mimořádných událostí. V porovnání s předchozím rokem došlo k navýšení o 111 zásahů, což potvrzuje dlouhodobý trend rostoucí škály činností podnikových hasičů, kteří se stále více profilují v jednotku specializující se na zásahy v provozu městské hromadné dopravy, na pomoc s odstraňováním následků mimořádných událostí a obnovení provozu.

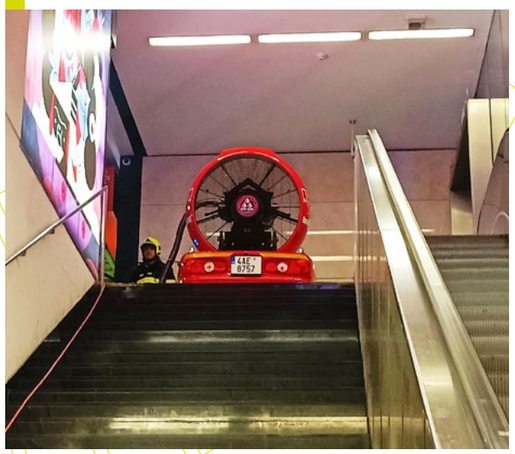
TŘI A PŮL HODINY TRVAJÍCÍ ZÁSAH SI VYŽÁDALO ODSTRANĚNÍ ÚNIKU NĚKOLIKA DESÍTEK LITRŮ KYSELINY SÍROVÉ, KE KTERÉMU DOŠLO 14. 5. 2024 V OZM. HASIČI PRACOVALI V OCHRANNÝCH ODĚVECH A S OCHRANOU DÝCHACÍCH CEST

JEDNOTKY HZS DPP ZASAHUJÍ V RÁMCI POPLACHOVÉHO PLÁNU I MIMO AREÁLY SVÉHO ZŘIZOVATELE. 12. 7. 2024 JEDNOTKA Z HOSTIVAŘE ODSTRAŇOVALA NÁSLEDKY PŘÍVALOVÉHO DEŠTĚ NA NOVÉM NÁMĚSTÍ V UHŘÍNĚVSI

Výjezdy k požárům tvoří pouhých 8 % z celkového počtu výjezdů. Z přiložené tabulky je zřejmé, že jich bylo 71 a že proti předcházejícímu roku došlo k výraznému nárůstu počtu těchto zásahů. Číslo však nezohledňuje počet požárů vzniklých v objektech Dopravního podniku, protože naše jednotky jsou stále častěji vysílány k zásahům u požárů mimo podnik. HZS DPP je základní složkou integrovaného záchranného systému a jeho jednotky mohou být využity k zásahům v případech, kdy mají s ohledem na dislokaci lepší dojezdový čas než jiné jednotky nebo když operační středisko IZS vyhlašuje vyšší stupeň poplachu.

K POŽÁRU OBALOVÉHO MATERIÁLU U PRODEJNY VE VESTIBULU STANICE METRA MŮSTEK DOŠLO V NOCI 6. 8. 2024. POŽÁR BYL LOKALIZOVANÝ BĚHEM PÁR MINUT PO PŘÍJEZDU PRVNÍ JEDNOTKY, ALE LIKVIDAČNÍ PRÁCE TRVALY CELOU NOC. Z HZS DPP ZASAHOVALO PATNÁCH HASIČŮ, KTEŘÍ K ODVĚTRÁNÍ PROSTOR POUŽILI I UNIKÁTNÍ PŘÍVĚSNÝ PŘETLAKOVÝ VENTILÁTOR LEADER

17. 7. 2024 VYJÍŽDĚLA KAČEROVSKÁ JEDNOTKA V RÁMCI POPLACHOVÉHO PLÁNU K POŽÁRU SKLADU DO ULICE MEZI SKLADY. NA MÍSTĚ SE ZAPOJILA DO EVAKUACE MATERIÁLU



TŘI HODINY TRVALO ODSTRAŇOVÁNÍ NÁSLEDKŮ NEHODY V ULICI KUNÍNOVA 18. 9. 2024. K UVOLNĚNÍ AUTOBUSU, KTERÝ SJEL MIMO KOMUNIKACI A ZAKLÍNIL SE O STROMY, BYLO NUTNÉ NEJPRVE NASADIT MOTOROVÉ PILY A PŘIPRAVIT PŘÍSTUP PRO JEŘÁBOVOU TECHNIKU

DRUHY ŘEŠENÝCH UDÁLOSTÍ ZA OBDOBÍ 2020–2024

Rok	2020	2021	2022	2023	2024
Typ události	počet	počet	počet	počet	počet
Požár	54	53	55	53	71
Dopravní nehoda	103	100	150	164	163
Živelní pohroma	17	9	0	0	0
Technická pomoc	156	228	330	398	457
Únik nebezpečných látek	27	18	19	14	29
Ostatní mimořádná událost	3	4	11	8	8
Planý poplach	137	75	92	94	115
Prověřovací cvičení	5	5	6	9	8
Celkem	**502**	**492**	**663**	**740**	**851**

Požáry se však podniku přes snahu preventistů nevyhnuly, a tak hasiči řešili požáry měníren, elektroinstalace v halách, autobusu i tramvají. Likvidovali jsme i požáry v provozu metra. Díky stále se zvyšující spolehlivosti elektrické požární signalizace a díky snaze všech zainteresovaných požárům předcházet, což je i jeden z úkolů HZS DPP, byly všechny požáry při provozu metra likvidovány v počátečním stádiu rozvoje. I tak v několika případech způsobily značné škody, zejména přerušením provozu a omezením výkonu základní služby Dopravního podniku.

Většinu výjezdů našich jednotek tvoří technické zásahy. Jejich počet rok od roku roste, a tak porovnáním dat v přiložené tabulce zjistíme, že proti roku 2020 byl jejich počet v minulém roce téměř trojnásobný. Mezi technické zásahy se řadí například odstraňování vyvrácených stromů, čerpání vody, vyprošťování osob z výtahů, vyprošťování osob zpod souprav metra, nakolejování tramvají, zvedání autobusů, odstraňování konstrukcí uvolněných nárazovým větrem nebo třeba i odchyt zvířat v tunelu metra. Mezi trvale rostoucí kategorii zásahů patří likvidace ropných i jiných chemických látek.

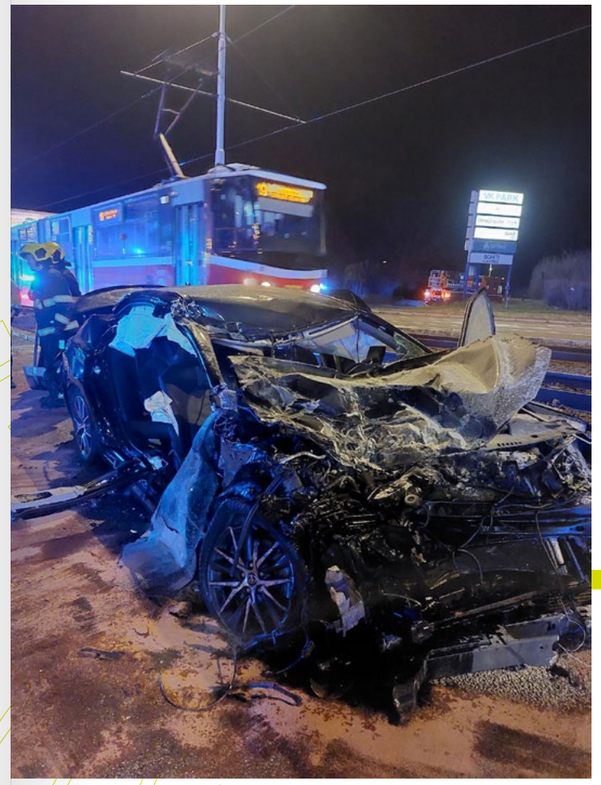
Při zásazích jsme v minulém roce zachránili 361 osob a 205 dalších evakuovali.

12. 11. 2024 DOŠLO K NEHODĚ AUTOBUSU S TRAMVAJÍ. ŘIDIČE AUTOBUSU VYPROSTILI HASIČI POMOCÍ HYDRAULICKÉHO ZAŘÍZENÍ, CELKEM DOŠLO KE ZRANĚNÍ PĚTI OSOB

VÝVOJ POČTU ŘEŠENÝCH UDÁLOSTÍ ZA POSLEDNÍCH DESET LET

Rok	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Počet výjezdů	532	472	510	576	577	502	492	663	740	851

23. 7. 2024 DOŠLO KE SRÁŽCE AUTOBUSU S NÁKLADNÍM VOZIDLEM V ULICI ZÁLESÍ. ZRANILO SE PŘI NÍ DVANÁCT CESTUJÍCÍCH A ZÁCHRANNÁ SLUŽBA HL. M. PRAHY PROTO VYHLÁSILA TRAUMATOLOGICKÝ HAVARIJNÍ PLÁN. NÁSLEDKY NEHODY ODSTRAŇOVALY HAVARIJNÍ SLUŽBY DPP VČETNĚ PODNIKOVÉHO HASIČSKÉHO SBORU ČTYŘI HODINY



21. 12. 2024 SE PODÍLELA JEDNOTKA HZS DPP NA ODSTRAŇOVÁNÍ NÁSLEDKŮ DOPRAVNÍ NEHODY V ULICI ČERNOKOSTELECKÁ

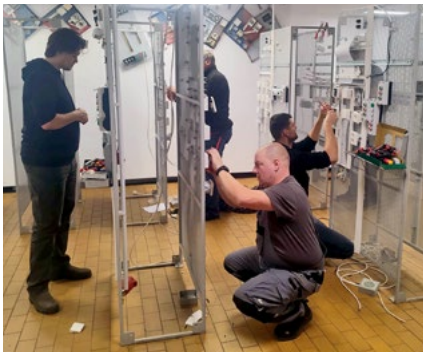
ULICE CHOTKOVA JE ČASTÝM MÍSTEM DOPRAVNÍCH NEHOD. PŘI ČELNÍM STŘETU OSOBNÍHO VOZIDLA S TRAMVAJÍ DNE 21. 7. 2024 DOŠLO KE ZRANĚNÍ ČTYŘ OSOB CESTUJÍCÍCH V OSOBNÍM VOZIDLE

Text: Michaela Franková
Foto: Ondřej Grund a archiv SPŠD

SPŠD JEDNIČKOU NA PŘIHLÁŠCE KE STUDIU

Profesní kvalifikace Elektrikář a Autolakýrník

SPŠD rozšířila možnosti dalšího profesního rozvoje dospělých uchazečů prostřednictvím profesních kvalifikací Elektrikář a Autolakýrník, které jsou součástí Národní soustavy kvalifikací (NSK). Jako autorizovaná osoba splnila škola všechny předepsané standardy pro udělení akreditace, a umožňuje tak zájemcům získat odborné vzdělání a certifikaci v oborech Elektrikář a Autolakýrník. Škola tímto reaguje na poptávku po kvalifikovaných pracovnících v technických oborech.



Profesní kvalifikace jsou složeny z dílčích kvalifikací, které umožňují postupné rozšiřování odborných dovedností v daném oboru. Například vyučený automechanik si může doplnit dílčí elektro kvalifikaci, která mu poskytne odborné znalosti potřebné pro práci s elektrickými systémy vozidel. To mu následně umožní kvalifikovaně provádět opravy a diagnostiku elektrických a elektronických součástí automobilů nebo jiných dopravních prostředků.

Velkou výhodou tohoto systému vzdělávání je jeho časová flexibilita – uchazeči nemusí absolvovat celé studium, ale mohou se soustředit pouze na konkrétní oblast, kterou potřebují pro svou praxi. Díky tomu je možné získat novou kvalifikaci v kratším časovém horizontu, což je ideální zejména pro zaměstnané nebo pro zaměstnavatele, kteří chtějí rychle reagovat na nové požadavky ve svých provozech. Osvědčení úplné či dílčí profesní kvalifikace v lednu získalo prvních osm montérů elektrických instalací, kteří dále pokračují k dalším čtyřem dílčím kvalifikacím oboru Elektrikář.

Inspekční činnost ČŠI v SPŠD

V prosinci 2024 proběhla inspekční činnost České školní inspekce (ČŠI) ve Střední průmyslové škole dopravní. Inspekční tým se zaměřil především na kvalitu pedagogického procesu, výsledky vzdělávání, práci s žáky s odlišným mateřským jazykem, podporu žáků s nárokem na podpůrná opatření, klima školy a její materiálně technické zabezpečení.

Součástí inspekce byla i rozsáhlá hospitační činnost, při níž bylo realizováno padesát hospitací napříč obory a ročníky včetně odborného výcviku. Dále proběhla kontrola dokumentace a celkového zajištění vzdělávání, a to i zpětně za školní roky 2022/2023 a 2023/2024.

V rámci inspekčního šetření bylo kladně hodnoceno nastavení vnitřních procesů, vedení pedagogické a interní dokumentace, materiálně technické zázemí školy, pedagogický proces a zlepšující se výsledky vzdělávání žáků. Jako jednu ze silných stránek uvádí ČŠI ve své zprávě dlouhodobou spolupráci se zřizovatelem a sociálními partnery, která umožňuje realizaci odborného vzdělávání na velmi dobré úrovni a přispívá k rozvoji odborných kompetencí žáků a jejich kariérního směřování.

Toto pozitivní hodnocení je výsledkem vzájemné spolupráce všech zainteresovaných osob ve škole, které vedou k jedinému a hlavnímu cíli – úspěšnému absolventovi.

Dny otevřených dveří na SPŠD

Dny otevřených dveří probíhají každoročně na Střední průmyslové škole dopravní vždy od listopadu do ledna a přitahují desítky zájemců o studium. Bylo tomu tak i tentokrát, kdy si budoucí studenti a jejich rodiče mohli přijít prohlédnout zázemí obou budov školy a dílny v Košířích. Během DOD se mohli uchazeči, obvykle v doprovodu rodičů, seznámit s učiteli i žáky a zjistit, co všechno je čeká na cestě za vzděláním v oblasti dopravy.

Je už samozřejmostí, že prezentace projektů je v režii žáků, kteří ochotně předváděli, co se během studia naučili, případně mohli poradit, jak na přijímací testy nebo pohovory. Učitelé

a mistři odborného výcviku odpovídali na dotazy týkající se učebních plánů, praktické výuky, zástupci DPP informovali o budoucím uplatnění absolventů. Největší zájem uchazečů jsme zaznamenali během posledního sobotního termínu 25. ledna 2025. Věříme, že pro většinu těch, kteří nás na DOD navštívili, budeme jedničkou na jejich přihlášce.

100 LET
TRVALÉHO PROVOZU
AUTOBUSŮ V PRAZE
1925–2025

Z materiálu Archivu DPP a zdrojů
zpracoval: Zdeněk Bek
Foto: Archiv DPP, Vyšehradskej jezdec
a sbírka Jana Arazima

AUTOBUSOVOU DUŠÍ PRAHOU 1931–1945

DRUHÝ DÍL NAŠEHO VÝLETU PO PRAZE AUTOBUSOVÉ SE ZAMĚŘUJE NA MEZIVÁLEČNÝ ROZVOJ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY V TEHDEJŠÍCH ELEKTRICKÝCH PODNICÍCH, ALE I JEJICH VÁLEČNÝ PÁD. PŘINÁŠÍME I DVOJICI UNIKÁTNÍCH SNÍMKŮ Z DOBY, KDY MATERIÁLU PRO FOTOGRAFOVÁNÍ BYLO MÁLO A JEŠTĚ K TOMU BYL KAŽDÝ S FOTOAPARÁTEM V RUCE PODEZŘELÝ.

1931 V lednu dodán experimentální autobus s dieselovým motorem, čímž se EP Praha zařadily mezi rané průkopníky tohoto pohonu v městských autobusech

Jednalo se o vůz Tatra 24 (č. 92) osazený motorem Aero Bosch Diesel, s nímž byly do prosince 1931 prováděny zkoušky a měření spotřeby na jednotlivých linkách při různých palivech (nafta, petrolej). První dieselové autobusy pro pravidelný provoz převzaly Elektrické podniky v roce 1935 (Škoda 656D č. 123 a 124).

1932 Dne 27. listopadu byla otevřena první výhradně autobusová garáž Dejvice s unikátní velkorozponovou remízovací halou a moderním zázemím pro údržbu a opravy autobusů

Otevřením garáže Dejvice mohly být od 20. 12. 1932 zrušeny garáže v Rustonce, které byly do roku 1936 přeměněny na specializované ústřední dílny autobusů. Do těchto dílen byly přesunuty veškeré vyvazovací opravy, zatímco v garážích zůstalo jen denní ošetření. Garáže Pankrác a Dejvice tvořily společně s dílenským zázemím v Rustonce jedinou technickou základnu autobusové dopravy až do 60. let 20. století.

1932 Od října zahájen noční provoz v pražské MHD prostřednictvím autobusů na zvláštních celonočních linkách

Tři noční linky se rozjížděly paprskovitě z náměstí Republiky se stejnými časy odjezdu. Rozsah nočního provozu byl 0:20–2:40 (resp. 3:00 o sobotách) při intervalu 20 minut.

1936 Dne 28. srpna byl zahájen provoz na první experimentální trolejbusové trati K ze Střešovic ke kostelu sv. Matěje v Dejvicích

Praha se tak stala prvním českým městem, které zavedlo do pravidelného provozu moderní trolejbusy. Trolejbus měl proti tramvajím výhodu v nižších investičních nákladech na výstavbu, proti tehdejším autobusům poté ve výrazně lepších jízdních vlastnostech i nižších provozních nákladech.

První trať se stavební délkou 3,6 km nahrazovala původní autobusovou linku a měla ověřit využitelnost nového dopravního prostředku v pražských podmínkách. Pro provoz byly dodány tři prototypy trolejbusů od firem ČKD, Tatra a Škoda. Technické zázemí bylo vybudováno ve vozovně Střešovice.

Jelikož se nový dopravní prostředek rychle osvědčil, vznikla řada záměrů na budování dalších tratí. Do počátku okupace a druhé světové války však byla ve zkrácené podobě zprovozněna jen druhá linka W od Anděla k Walterově továrně (k 1. 10. 1939), čímž byly násilně přerušeny záměry na další rozvoj trolejbusové dopravy.

1939 Od 26. března byla v Praze se zpožděním proti zbytku Protektorátu Čechy a Morava zavedena jízda vpravo

Tato změna si kromě dopravních úprav ulic a křižovatek vyžádala i větší rekonstrukce vozidel – zejména autobusů, trolejbusů a jednosměrných tramvají. Rekonstrukce autobusů probíhaly částečně v ústředních dílnách v Ruston-ce a částečně ve výrobních závodech firem Praga, Škoda a Tatra. Celkem bylo nutné přestavět 131 autobusů s 212 dveřmi pro cestující. V ústředních dílnách probíhaly rekonstrukce tempem 4 vozy týdně, u výrobců průměrně 2 vozy týdně.

1939–1945 Německá okupace a druhá světová válka

Docházelo k mimořádnému nárůstu přepravených cestujících, přetěžování vozidel, omezování údržby a oprav v důsledku nedostatku materiálů i radikálnímu omezení investic, což vedlo k rychlé devastaci vozidel i infrastruktury. Do role průvodčích se opět vrátily ženy, tentokrát již trvale. Vozy byly postupně opatřeny důmyslným systémem pro noční zatemnění jako ochrana proti náletům a maskovacím nátěrem byla opatřena

i funkcionalistická budova Elektrických podniků hl. m. Prahy v Bubenské 1, kde podniky sídlily od roku 1935 (na snímku). V rámci perzekuce židovského obyvatelstva došlo k radikálnímu omezení jejich přepravy veřejnou dopravou.

V autobusové dopravě byl charakteristický kritický nedostatek pohonných hmot, jenž byl řešen přechodem na náhradní paliva (např. dřevoplyn), ale i náhradních dílů, gumy a dalších materiálů, což vedlo k radikálnímu omezování provozu. Provoz s náhradními palivy byl zajišťován v letech 1941–49.

V období Pražského povstání v květnu 1945 byl přerušen provoz zbývajících autobusových linek a některé autobusy byly využity i na barikádách. Z důsledků válečné krize se autobusová doprava vzpamatovávala až do druhé poloviny 50. let.

Co pamatují pražské ulice:

PRUDKÉ STOUPÁNÍ V ULICI NA VÁCLAVCE, KTERÁ SE V ZIMĚ PROMĚNILA V PARKOVIŠTĚ PRAŽSKÝCH AUTOBUSŮ. ZNÁMÝ SNÍMEK ZOBRAZUJE AUTOBUSY PRAGA NO A TATRA 24

SNÍMEK AUTOBUSU MOTOR VT6 Č. 97 NA KONEČNÉ V LEDÁRNÁCH BRANÍK PŘIPOMÍNÁ VÁLEČNÉ PODMÍNKY. PO VYPUKNUTÍ DRUHÉ SVĚTOVÉ VÁLKY BYLA RADIKÁLNĚ OMEZENA SPOTŘEBA POHONNÝCH HMOT. VŮZ NA SNÍMKU TAK BYL PŘESTAVĚN NA DŘEVOPLYN, CO ŽNAMENALO, ŽE ŘIDIČ NEBO PRŮVODČÍ MUSELI VYLÉZT PO ŽEBŘÍKU NA STŘECHU VOZU A Z USKLADNĚNÝCH PYTLŮ SYPAT DŘEVĚNÉ ŠPALÍKY DO HORNÍHO OTVORU GENERÁTORU

JAK UVÁDÍ TEXT NA ZAČÁTKU AUTOBUSOVÉ PŘÍLOHY, JEDNÁ SE O JEDEN ZE DVOU PRVNÍCH DIESELOVÝCH VOZŮ, KTERÉ PŘEVZALY ELEKTRICKÉ PODNIKY V ROCE 1935. NA SNÍMKU Z DEJVICKÉ GARÁŽE SE NACHÁZÍ ŠKODA 656D S ŠESTIVÁLCOVÝM NAFTOVÝM MOTOREM O VÝKONU 105 KONÍ. MAXIMÁLNÍ RYCHLOST ČINILA 40 KM/H. VŮZ BYL V ROCE 1944 PRODÁN POŠTOVNÍ SPRÁVĚ

NA SNÍMKU VLEVO SE V ZASTÁVCE HŘEBENKA NACHÁZÍ VŮZ PRAGA TOV Č. 137, KTERÝCH TEHDEJŠÍ ELEKTRICKÉ PODNIKY OBDRŽELY 13 KUSŮ. SNÍMEK NÁM MÁ POSLOUŽIT JAKO PŘEDSTAVA TOHO, JAK VŮZ VYPADAL, PROTOŽE NA PRAVÉM SNÍMKU VIDÍME TORZO VOZU Č. 139, KTERÝ POSLOUŽIL JAKO BARIKÁDA V KVĚTNU 1945 PŘI PRAŽSKÉM POVSTÁNÍ. STAV VOZU ILUSTRUJE TĚŽKOSTI ČTYŘDENNÍCH BOJŮ V SOUSEDSTVÍ PANKRÁCKÉ VOZOVNY, JEŽ SE NA FOTOGRAFII NACHÁZÍ V LEVÉ ČÁSTI. ZA POSKYTNUTÍ SNÍMKU DĚKUJEME PAVLU FRIŠOVI, AUTOROVI WEBU VYŠEHRADSKEJ JEZDEC

ABYCHOM NEOPOMENULI TROLEJBUSOVÝ PROVOZ, SHRNEME JEJ DVOJICÍ SNÍMKŮ. LEVÝ POCHÁZÍ Z ROKU 1936 A PŘEDSTAVUJE TROJICI PRVNÍCH PRAŽSKÝCH TROLEJBUSŮ PŘED ÚSTŘEDNÍM DOMEM NA OŘECHOVCE, A TO V RÁMCI ZKUŠEBNÍCH JÍZD. ZLEVA VOZY ŠKODA 1TR, PRAGA TOT A TATRA T86. VZÁCNÝ SNÍMEK VPRAVO PŘEDSTAVUJE PROVOZ TROLEJBUSŮ BĚHEM VÁLKY. TROLEJBUS PRAGA TOT Č. 304 SE NACHÁZÍ V KONEČNÉ ZASTÁVCE SV. MATĚJ. SNÍMEK POCHÁZÍ ZE SBÍRKY JANA ARAZIMA

JEŠTĚ JEDNOU SE VRÁTÍME K AUTOBUSŮM TATRA 24/58, KTERÉ BYLY PRO TEHDEJŠÍ PROVOZ NEJEN PRVNÍMI VOZY S DIESELOVÝM MOTOREM. SPOLEČNĚ S AUTOBUSEM PRAGA NO SE JEDNALO O NEJTYPIČTĚJŠÍ VŮZ PRAŽSKÝCH PŘEDVÁLEČNÝCH LINEK, MY VŠAK MUSÍME VYZDVIHNOUT JEŠTĚ JEDNU PRVOTINU TOHOTO TYPU VOZŮ. K TOMU SI VŠAK VYPŮJČÍME FOTOGRAFIE A POPISEK, KTERÉ PŘIPRAVIL PAVEL FOJTÍK DO RUBRIKY KALEIDOSKOP V ROCE 2015: *„AŽ 15. DUBNA 1935 ELEKTRICKÉ PODNIKY PŘEVZALY PRVNÍ DVA AUTOBUSY S KAROSERIÍ CELOKOVOVOU. ŠLO O VOZY TYPU TATRA 24/58 Č. 120 A 121. DO PRAVIDELNÉHO PROVOZU BYLY ZAŘAZENY AŽ 13. ČERVNA 1935.“*

Zdroje:

- 2023 – Atlas pražských autobusů – Zdeněk Liška – Naše vojsko
- 2015 – Encyklopedie pražské MHD – kolektiv autorů – DPP
- www.dpp.cz/autobusy100 – Robert Mara

100 let autobusů: další fotografie, informace a videa na webu DPP

Text: Jiří Činátl

PROČ BYSTE MĚLI PRAVIDELNĚ RESTARTOVAT SVŮJ POČÍTAČ?

PRAVIDELNÝ RESTART POČÍTAČE JE DROBNÝ, ALE DŮLEŽITÝ KROK, KTERÝ MŮŽE ZÁSADNĚ OVLIVNIT STABILITU, BEZPEČNOST A VÝKON VAŠEHO SYSTÉMU. MNOZÍ Z NÁS MAJÍ VE ZVYKU POČÍTAČ DLOUHO NERESTARTOVAT NEBO JEJ NECHAT BĚŽET NEPŘETRŽITĚ, ALE TOTO POHODLÍ MÁ SVÉ NEVÝHODY. POJĎME SE PODÍVAT NA HLAVNÍ DŮVODY, PROČ SE VYPLATÍ ZAŘADIT RESTART DO SVÉ RUTINY.

Zachování stabilního chodu systému

Každý počítač během provozu hromadí dočasné soubory a procesy, které mohou zatěžovat paměť i procesor. Pokud počítač dlouho nerestartujete, může dojít ke zpomalení nebo dokonce zamrzání aplikací. Restartování vyčistí dočasné soubory, uvolní systémové zdroje a pomůže vrátit systém do optimálního stavu.

Instalace aktualizací a záplat

Aktualizace operačního systému a softwaru neslouží jen k přidávání nových funkcí, ale také k opravám bezpečnostních mezer a chyb. Mnoho z nich vyžaduje restart, aby se plně nainstalovaly. Pokud ho odkládáte, můžete počítač nechtěně vystavit zvýšenému riziku kybernetických útoků.

Prevence nekompatibility aplikací

Při každodenní práci často spouštíme a zavíráme různé programy. Někdy mohou vzniknout konflikty nebo chyby, které se projeví až po delším čase. Restart pomáhá obnovit normální chod aplikací a předchází zbytečným problémům.

Zvýšení životnosti hardwaru

Pravidelný restart může přispět k dlouhodobému „zdraví" vašeho počítače. Zamezíte tak nadměrnému zahřívání či opotřebení některých komponent, což může prodloužit jejich životnost.

Lepší soustředění a efektivita

Restartování počítače může být také příležitostí k rychlému odpočinku pro vás. Vědomě si naplánovat restart – třeba jednou denně nebo po určité činnosti – pomáhá vytvořit rutinu prospěšnou nejen pro vaše zařízení, ale i pro vaši produktivitu.

Prevence nečekaných restartů

Pokud počítač dlouho nerestartujete, může se stát, že systém provede restart přesně ve chvíli, kdy se vám to nejméně hodí (např. uprostřed důležité prezentace). Pravidelným restartem takovým nepříjemnostem předejdete.

Shrnutí nejdůležitějších bodů

- Restartujte počítač alespoň jednou za pár dní (ideálně každý den nebo po instalaci aktualizací).
- Neodkládejte systémové hlášky vyžadující restart – většinou znamenají instalaci důležitých oprav.
- Pravidelný restart pomáhá udržet počítač rychlý a bezpečný (vyčistí paměť, dokončí aktualizace, brání haváriím). ■

SOUTĚŽ O BEZDRÁTOVÁ SLUCHÁTKA O_2 pods+ Mark II.

Na straně 31 najdete kvíz s otázkami, které vycházejí z tématu tohoto článku. Pokud zašlete odpovědi, můžete vyhrát bezdrátová sluchátka O_2 pods+ černá s režimem potlačení okolního hluku (ANC).

Text: Petr Ludvíček
Foto: Petr Hejna

S DESÍTKAMI BÝVALÝCH ZAMĚSTNANCŮ SE TAKTO POZDRAVIL, KAŽDÉMU OSOBNĚ PODĚKOVAL SPOLU S PŘEDÁNÍM DARU A POPŘÁL VŠE DOBRÉ ŠTĚPÁN KREJČÍ, STÁLÝ ZÁSTUPCE PERSONÁLNÍHO ŘEDITELE DPP

ABY PRAŽSKÁ DOPRAVA I DÁL ŠLAPALA JAK HODINKY

PO PYRAMIDĚ DÁRKOVÝCH KRABIČEK S LOGEM DOPRAVNÍHO PODNIKU SE RYCHLE ZAPRÁŠILO. DO SPOLEČENSKÉHO SÁLU DEPA KAČEROV SI TOTIŽ PRO PODĚKOVÁNÍ ZA LETITOU PRÁCI PŘIŠLA ÚCTYHODNĚ POČETNÁ A PESTRÁ PLEJÁDA BÝVALÝCH ZAMĚSTNANCŮ. A NA CO BÝVALÉ KOLEGYNĚ A KOLEGOVÉ NEJVÍCE VZPOMÍNAJÍ?

„Pro nás jako představitele Dopravního podniku je velmi důležité se s vámi potkávat a vztah mezi zaměstnavatelem a vámi dále prohlubovat,“ řekl k zaplněnému sálu **Štěpán Krejčí, stálý zástupce personálního ředitele DPP**, a navázal: *„Vnímáme totiž, že být dopravákem je něco velmi speciálního, co jiní zaměstnavatelé nemají. Velmi si vážíme pouta, které mezi značkou podniku a jejími lidmi je.“*

Hosté dorazili ve dvou početných skupinách, dopoledne a odpoledne v pátek 31. ledna 2025, a rekrutovali se z těch, kteří odešli do starobního důchodu v průběhu roku 2023.

Jedna technická: během loňského roku se podařilo vypořádat se s legislativní úpravou ohledně zdaňování nepeněžitých darů a do té doby by setkání nedávalo smysl, protože, jak připomněl Štěpán Krejčí, Dopravní podnik v rámci těchto tradičních setkání chce připravit příjemné prostředí i s předáním věcného daru. Což se tedy na prahu letošního roku povedlo.

Dámské a pánské hodinky spolu s osobním poděkováním putovaly z rukou Štěpána Krejčího k těm, kteří značce Dopravního podniku věnovali nemalou část své kariéry. Někteří mají tohoto zaměstnavatele uvedeného v zápočtovém listu jako jediný zápis. Přispěli tak k dobrému jménu provozovatele veřejné dopravy, který je řazen do světové špičky. Firemní kulturu sice v poslední době narušují kauzy, které mají vliv na to, jak podnik veřejnost vnímá. Mrzí to i Štěpána Krejčího, který přítomným řekl, že: *„je to velká škoda, protože podnik odvádí dlouhodobě výtečnou práci. Zásluhu na tom mají právě zaměstnanci, kteří mnohdy veřejné dopravě věnovali většinu života nebo dokonce celou kariéru. Cítím za opravdu důležité vám za vše znovu poděkovat, což tady a teď jménem Dopravního podniku rád činím.“*

Žádná z podobných událostí neskončí předáním daru a chlebíčkem. Bývalé kolegyně a kolegové ještě dlouhé desítky minut vzpomínají na časy strávené na půdě městského dopravce. Bylo to tak i tentokrát. O to, co se jim z profesní dráhy nejvíce vrylo do paměti, se nyní ve zkrácené podobě podělí i se čtenáři DP kontaktu.

Na co nejvíce vzpomínáte či nikdy nezapomenete? Co vám práce v Dopravním podniku dala, případně vzala?

Jiří Holeček,
řidič autobusů na Kačerově:

Dnešní setkání mě potěšilo, a to nejen kvůli dárku a pohoštění. Rád zavzpomínám – v 80. letech jsem nastoupil na Kačerov, pracoval na dílně a dodělal si řidičák. Pak jsem tady pět let jezdil. Znovu jsem nastoupil v roce 2010 a jsem tu doteď, teď už ale jen jako brigádník. Mám tu ale spoustu známých i kamarádů. Tahle práce je hodně těžká a odpovědná. V DPP je ale jistota výdělku za kvalitní práci. Je i dost dalších benefitů a výhod. Když mě už nikde nechtěli, protože jsem byl v padesáti „starý“, DPP mě vzal zpátky. Přijímal mě šéf garáže Jaroslav Lerch. To byla určitě nej osobnost, se kterou jsem se při práci setkal. Určitě i jeho nástupce Petr Hanibal je člověk na svém místě.

Vladimír Fleyberk,
lakýrník, 17 let ve vozovně Střešovice:

Dopravní podnik mi nabídl solidní zaměstnání. Byl jsem nějaký čas nezaměstnaný a DPP mi dal šanci v mých bezmála padesáti letech. Vzpomínám na kolektiv v depu a na rekonstrukce vozů, které se nám podařilo dokončit a dnes jezdí.

STRÁVILI V DPP VĚTŠINOU DLOUHÁ LÉTA, PROTO JE NA CO VZPOMÍNAT. TÍM JSOU SETKÁNÍ BÝVALÝCH ZAMĚSTNANCŮ TYPICKÁ

František Měrka,
12 let jako řidič tramvaje vozovny Pankrác:

Při ohlédnutí zpět si nemohu vzpomenout na cokoli negativního. Pokud se něco nepříjemného objevilo, byly to vlastně všechno malichernosti. Veškeré vzpomínky na práci a na kolegy jsou krásné a musím říct, že mi vlastně řízení chybí, i trochu toho adrenalinu z této profese. Na druhé straně jsem měl vždycky jistotu, že mi v případě problému vždycky někdo přispěchal na pomoc. A doprava samotná se za ty roky kvalitativně velmi posunula vpřed i z pohledu vnímání veřejnosti.

Josef Husák:

V Dopravním podniku jsem pracoval 22 let. Neznám žádný jiný podnik ani z doslechu, který by zaměstnancům poskytl takové pracovní i sociální podmínky a bezpečí. Zároveň musím vyzvednout a velice kladně hodnotit odbory, které naplno fungují pro zaměstnance. Jsem poctěn, že jsem v takovém podniku bezstarostně mohl pracovat. Děkuji a přeji mnoho úspěchů.

Helga Kaminiecka:

Pracovala jsem jako operátorka v depu Kačerov 13 let a na zajímavou práci v Dopravním podniku ráda vzpomínám. Hlavně jsme měli výborný kolektiv, který nezkazil žádnou legraci, a vždy jsme si pomáhali.

Jiří Jankovec,
dispečer JPT:

Pracoval jsem v DPP od roku 2008, čtyři roky jako řidič tramvaje, poté 11 let jako dispečer v jednotce Provoz Tramvaje. Nejvíc asi vzpomínám na kolegu, s kterým jsem strávil 5 let na pohotovostním voze. Ono být s někým 12 hodin v malém autě není jednoduché. Samozřejmě přicházela občas i tzv. ponorka a lezli jsme si na nervy, ale fajn bylo, že jsme si dokázali z toho dělat legraci. Práce dispečera byla rozmanitá a dopředu člověk nikdy nevěděl, jakou mimořádnou událost v provozu tramvají bude likvidovat nebo řešit.

Václav Kříž,
dispečink autobusů, v DPP 34 let:

Velice dobré vzpomínky mám na svého vedoucího směny pana Zakouřila a celou naši partu, ve které byla vždy klidná a pohodová atmosféra.

Jaroslav Máchal,
řidičem tramvaje 42 let:

Samozřejmě nejvíc vzpomínám na mého prvního instruktora jízdy při kurzu v roce 1981. Byl jím dnes již zesnulý Karel Wittenberg z vozovny Strašnice. Naučil mne předvídat a nebourat. Za 42 let, co jsem řidičem tramvaje (občas výpravčí), jsem zažil spoustu vedoucích, ale nikdy nebyl problém. Je pravda, že je to povolání náročné na čas a pochopení rodiny. Já měl kliku. A co mě na povolání řidiče nejvíc baví? Odpovím slovy klasika: „Baví mne na této práci její rozmanitost. Každou chvíli mne na… někdo jiný!“ Ale je to na mě, aby se s tím člověk vyrovnal. Naposled bych vyzdvihl mého posledního vedoucího – Zdeňka Hrubeše z vozovny Žižkov, kam jsem přešel z vozovny Strašnice v roce 1998 kvůli T6A5. Tak lidský přístup jsem si opravdu cenil.

Pavel Táborský,
15 let řidič autobusu v garáži Klíčov:

Setkání bývalých zaměstnanců DPP bylo milým připomenutím práce, která mě po dobu 15 let v pozici řidiče autobusu nepřinesla nikdy nic špatného. Naopak mi do života dala pár skvělých lidí – kolegů řidičů ze střídání jako kamarády. I když jsem měl v úmyslu ještě dál jezdit, bohužel mi tuto možnost vzala nemoc. Rád ale na tuto dobu vzpomínám, i když to bylo někdy dost náročné.

Pavel Sajda,
majitel služebního čísla 110756:

Byl jsem u DPP od roku 1989, do roku 2009 jsem pracoval v depu Hostivař a posléze v depu Zličín jako zámečník kolejových vozidel na PO, což je provozní ošetření, slangově pénula. Když v roce 2009 škodovka převzala hostivařské depo, prchl jsem do kurzu na dozorčího stanice. A na koho vzpomínám? Hlavně na kluky, se kterými jsem pracoval v depech. Byli jsme dobrá parta, prostě kamarádi. Byli jsme oblíbeni i u vedení depa Zličín, kde tehdy šéfoval Josef Steiner. Byla to krásná léta a rád na to vzpomínám. Zdravím vás všechny v DP kontaktu a přeji klidný rok 2025.

Karel Korecký:

Let strávených v Dopravním podniku nelituji, i když to bylo někdy na úkor rodiny a za cenu zhoršeného zdravotního stavu. Bez měsíce a půl jsem tu pracoval 34 let. 1. února 1990 jsem nastoupil do garáží Dejvice jako řidič autobusu; na tuto dobu vzpomínám velmi rád, byla zde velmi dobrá parta. Důležité datum bylo i 30. října 2004 v 01:18 hod., kdy jsem naposledy zatáhl z linky 356/1 do Dejvic, a od 1. listopadu jsme společně s většinou z kolegů začali novou etapu v garážích Řepy, kde jsem pracoval až do svého odchodu do důchodu 12. prosince 2023. Rád vzpomínám na všechny kolegy a zejména na své parťáky, na které jsem měl opravdu štěstí a mohl jsem se na ně vždy spolehnout.

Jiří Šusta,
naposledy pracoval jako vedoucí
odd. 110210 – Rozpis směn v JPM:

U DPP jsem pracoval 44 let na různých pozicích, a to tzv. „od píky“ až po různé vedoucí pozice. Léta strávená u podniku mně rozhodně nic nevzala, naopak dala spoustu životních i pracovních zkušeností, hodně přátel a kamarádů. Lidí okolo sebe jsem si vždy povětšině vážil a myslím, že i oni si vážili mne, a to jak po pracovní stránce, tak i osobní. Pokud mám jmenovat jednoho z nich, opravdu moc jsem si po celou dobu svého působení v podniku vážil Ing. Ladislava Urbánka, se kterým jsem se od počátku setkával buď jako se svým nejbližším nadřízeným, postupem času se hlavně on vypracoval na posty až nejvyšší. Ale vždy, když jsem potřeboval radu či pomoc, neodmítl mě a naopak byl vstřícný. Je to člověk, který je jednak obrovským odborníkem, ale zároveň i „velkým člověkem“ s až ryzím charakterem.

Helena Čepelková,
bývalá referentka Provozní účtárny:

Chci vám tímto poděkovat za velmi milé setkání bývalých zaměstnanců DPP v Depu Kačerov. Dopravní podnik se stará nejen o aktivní zaměstnance, je pro ně pracovní jistotou, ale nezapomíná ani na zaměstnance bývalé a za to ještě jednou velké díky.

Pavel Blažek:

Metro mi dalo celoživotní práci, když jsem s ním v roce 1972 podepsal učňovskou smlouvu a vydržel jsem na stejném útvaru až do důchodu. Na tomto útvaru jsem prošel všemi pracovními pozicemi, vyjma parťáka (četaře), až po vedoucího provozu. Z této pozice, vedoucí Provozu rozvodné sítě a osvětlení, jsem odešel do důchodu. Nepočítám-li učební dobu, tak jsem u metra vydržel více než 48 let a za tu dobu mám mnoho vzpomínek.

Jaroslava Kadlečková:

Pracovala jsem 35 let jako referent nejdříve v zakázkovém oddělení, potom na zásobování na různých pozicích, naposledy na schvalování materiálových faktur. Práce mě bavila a za tu dobu jsem poznala mnoho kolegů, z nichž na mnohé vzpomínám ráda. S některými máme přátelské vztahy a dál se vídáme. Díky práci v DPP jsem měla jistotu trvalého příjmu a jiných jistot. Když jsem v roce 1988 hledala po mateřské dovolené práci, manžel mi poradil, abych to zkusila u DPP, a jsem ráda, že jsem to udělala. ■

REKODNÍ ROK PRAŽSKÉ STROJÍRNY,

DCEŘINKY DPP

PRAŽSKÁ STROJÍRNA a.s.

NA KONCI ROKU SE PODAŘILO DOKONČIT NÁROČNOU REKONSTRUKCI BRATISLAVSKÉ TRAMVAJOVÉ VOZOVNY KRASŇANY. PRAŽSKÁ STROJÍRNA SE NA NÍ PODÍLELA DODÁVKAMI PADESÁTI ŠESTI VÝHYBEK A ŠESTI KŘÍŽENÍ

- Pražská strojírna dosáhla tržeb přes 602 mil. Kč a zisky vrací zpět nejen do investic či výroby, ale i do výzkumu a vývoje
- V minulém roce realizovala významné zakázky po celém světě, mj. v Bratislavě, Melbourne, Hannoveru či Berlíně
- Jedním z nejdůležitějších odběratelů je DPP se svými opravami, rekonstrukcemi a novostavbami tramvajových tratí:
  – Václavské náměstí
  – Strossmayerovo náměstí
  – Holešovice, Výstavišti ad.
- V červenci nasadila strojírna do výroby prvního robota, který výrazně zrychluje a zkvalitňuje výrobní procesy – jediný robot nahradí práci dvou vysoce kvalifikovaných svářečů

OBNOVY TRAMVAJOVÝCH TRATÍ V PRAZE JSOU JEDNOU Z NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH AKCÍ PRAŽSKÉ STROJÍRNY. NA SNÍMKU VJEZD DO SMYČKY VE STROMOVCE

V ZÁŘÍ STROJÍRNA PŘEDALA TŘI VÝHYBKY A KOLEJOVÉ OBLOUKY PRO MĚSTO HANNOVER V HODNOTĚ DEVATENÁCTI MILIONŮ KORUN

- Po třech letech výzkumu s Univerzitou Pardubice byl představen nový typ obručí na tramvaje. Provoz tramvají by díky nim měl být úspornější, tišší a měla by také zvýšit životnost kolejových konstrukcí a komfort pro cestující díky snížení vibrací. Pražská strojírna je ve spolupráci s DPP nasadila do zkušebního provozu
- Na konci roku se také konal slavnostní ceremoniál soutěže Exportér roku. Pražská strojírna se umístila na druhém místě a patří mezi nejlepší středně velké vývozce

Zdroj: Pražská strojírna

Text a foto: Miroslav Grossmann

NA STROSSMAYEROVĚ NÁMĚSTÍ BYLA ODSTRANĚNA SIGNALIZACE, KTERÁ SLOUŽILA OD ROKU 2001. TRAMVAJE A CHODCI SE POHYBUJÍ PLYNULEJI. VÝZNAMNÁ VĚTŠINA AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY BYLA VYLOUČENA

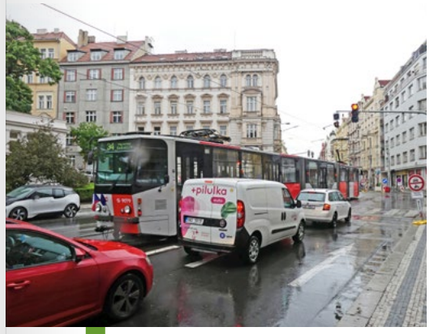
STROSSMAYEROVO NÁMĚSTÍ BEZ SEMAFORU PLYNULEJŠÍ

I RUŠENÍ PŘINÁŠÍ POKROK. ZLEPŠOVÁNÍ PREFERENCE TRAMVAJÍ V ROCE 2024 NEBYLO AŽ TAK O NOVÝCH SEMAFORECH A VĚTŠÍCH ÚPRAVÁCH. POČET SIGNALIZACÍ S PREFERENCÍ SE TÉMĚŘ NEZMĚNIL, STEJNĚ JAKO DÉLKA PODÉLNÝCH TVAROVEK, KTERÉ ODDĚLUJÍ PROVOZ TRAMVAJÍ OD AUT. PROMĚNA JEDNÉ ČÁSTI MĚSTA VŠAK VEDLA K VZÁCNÉMU POSUNU – PO LETECH DOŠLO KE ZRUŠENÍ VÍCE SEMAFORŮ. A DŮSLEDKY BYLY POZITIVNÍ. ZVLÁŠTĚ KDYŽ JEDNOU ZE TŘÍ ZLIKVIDOVANÝCH SIGNALIZACÍ BYLO SSZ STROSSMAYEROVO NÁMĚSTÍ.

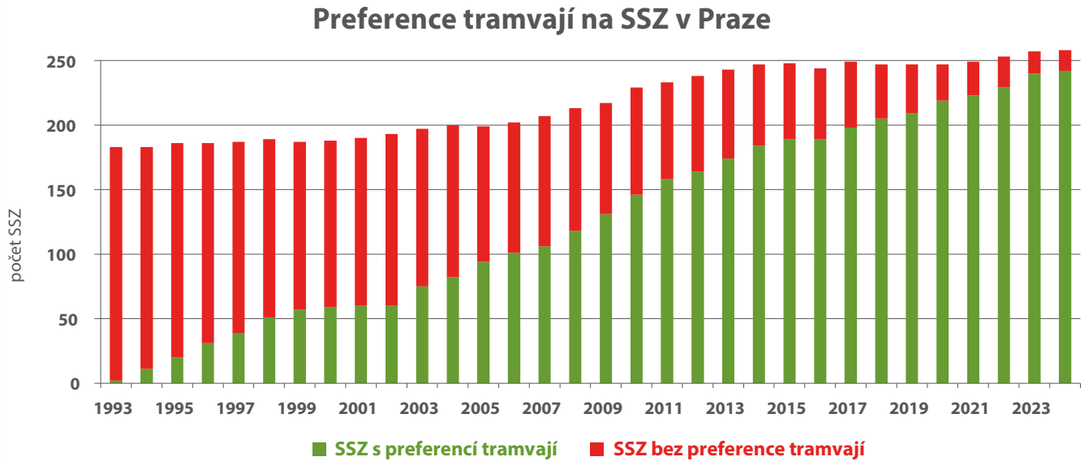
Pokrok v podobě odstranění světel se odehrál v rámci rekonstrukce trati **v ulici Dukelských hrdinů**, tedy akce, kterou dovedl ke společnému povolení po mnoha letech projednávání Dopravní podnik a na které se realizačně podílel a stále ještě podílí s Technickou správou komunikací.

Díky snesení semaforů se na Strossmayerově náměstí zrychlily tramvaje ve všech směrech, tedy nejen po hlavní, ale také z bočních vjezdů, které musejí dávat přednost. Velkou měrou k tomu přispěla další změna, a sice vyloučení běžné automobilové dopravy z náměstí. Časové úspory tramvají se pohybují od 2 do 17 sekund dle relací. To všechno přesto, že zlikvidovaná signalizace fungovala s preferencí tramvají, avšak rozptyly délek zastávkových pobytů, tramvaje ve druhé pozici a další okolnosti limitovaly možnosti dalšího zlepšení.

Výhody plynou rovněž pro chodce, kteří přecházejí na náměstí s mnohem menším zdržením – přednost dávají pouze tramvajím a nemusejí stát na červenou. Některé přechody se navíc zkrátily a celkový útlum provozu výrazně zlepšil pobyt v celém prostoru.



BEZPEČNĚJŠÍ PROVOZ NA KŘIŽOVATCE ULIC DUKELSKÝCH HRDINŮ A KOSTELNÍ. PŘI PRŮJEZDU TRAMVAJE Z CENTRA SVÍTÍ AUTŮM ČERVENÁ. DŘÍVE SE JEDNALO O MÍSTO, KTERÉ SNIŽOVALO BEZPEČNOST A PLYNULOST PROVOZU. S OHLEDEM NA ZVÝŠENÉ ODBOČOVÁNÍ AUT (PŘÍMO JE NOVĚ ZÁKAZ VJEZDU) UPRAVILO TSK ŘÍZENÍ SEMAFORU



Dalšími zrušenými semafory jsou SSZ 7.133a Dukelských hrdinů – U Výstaviště a SSZ 7.133 b Dukelských hrdinů – přechod Strojnická, které patřily mezi nejstarší signalizace s preferencí v Praze. Řídily přechody pro chodce a odbočení tramvají do smyčky Výstaviště z ulice U Výstaviště. V rámci rekonstrukce trati budou zřízeny nové chodecké ostrůvky, a tak semafory i zde mohly zmizet.

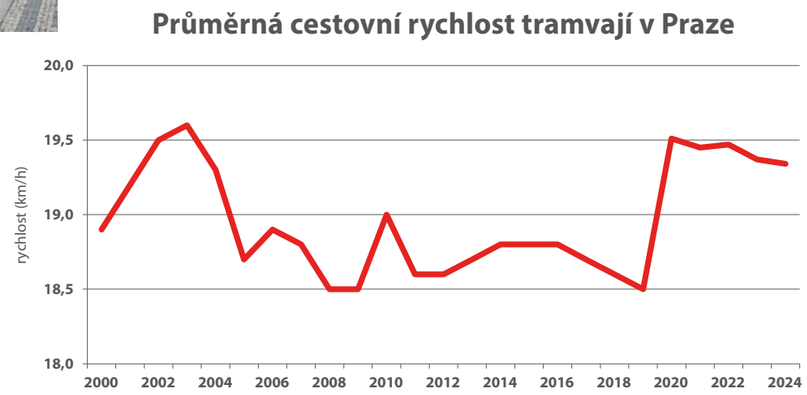
K rekonstrukci ulice Dukelských hrdinů náleží také **úprava SSZ 7.163 Dukelských hrdinů – Kostelní**, která se sice nachází mimo stavbu, ale dopravní změny na Dukelácích zasáhly i toto místo. Pro zvýšení bezpečnosti a plynulosti provozu tramvají došlo k příjemnému opatření: když jede tramvaj z centra, souběžná auta dostanou červenou, aby nevjížděla při odbočování vlevo na koleje. (Přičemž přímo je zákaz vjezdu.)

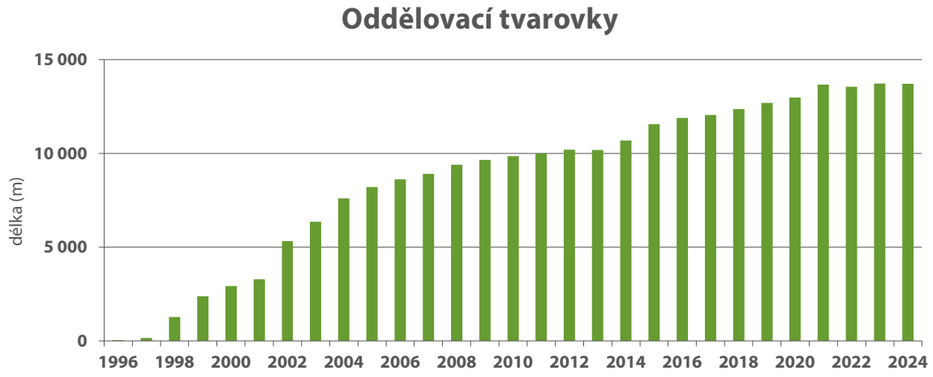
Teď opustíme ulici Dukelských hrdinů a podíváme se do jiných koutů města.

Ani další velmi přínosnou změnou není zavedení preference! „Pouhá“ úprava délek cyklu pomohla na magistrále, která na tramvaje dopadá na **I. P. Pavlova**. Místo cyklů 100 sekund se řídí délkou 80 sekund. Zdánlivá maličkost výrazně zvýšila kapacitu pro tramvaje, provoz je pravidelnější a lépe se daří odbavovat shluky tramvají, které vznikou běžným provozem, mimořádnostmi či výjezdy hasičů z nedaleké stanice.

Nutno doplnit, že v minulosti se podobné úpravy již opakovaně odehrály, avšak vždy skončily návratem k původním stovkám, zejména z důvodů vlivu na silniční dopravu. Aktuální zkrácení cyklu bylo součástí dalších úprav SSZ v oblasti, které má vliv na auta maximálně eliminovat. Řízení s kratší délkou cyklu je navíc příznivé i pro chodce.

A nyní k běžné preferenci na semaforech, která je dosahována dynamickým řízením. V rámci prodloužení tramvajové tratě na





Pankrác se ocitly dvě původní signalizace na tramvajové síti. Jde o **křižovatku s Hvězdovou a řízený přechod k zastávkám Pankrác**. Oba semafory jsou s preferencí. Bohužel na Hvězdově chybí detekce ve směru z centra. Byla sice vybudována v rámci stavby, ale přihlašovací kontakt je stažen ke křižovatce Pražského povstání, odkud je impuls předáván po koordinačním kabelu na Pankrác. Tedy měl by být, pokud by kabel nebyl porušený. Na řešení se pracuje.

Linka 23 se dočkala důstojného odbočení do smyčky Královka, a sice **úpravou SSZ 6.834 Bělohorská – Pod Královkou**. V řízení semaforu se sice dá najít pár dalších rezerv, ale volno do smyčky může padnout až dvakrát do cyklu a mírného zlepšení se dočkal i hlavní směr.

Naopak se dosud nepodařilo vyřešit staré dluhy. Semafory v Karmelitské ulici jsou stále bez preference. U Novoměstské radnice a u Ignáce, tedy na okraji Karlova náměstí, běží stále pevné programy už od obnovy, která proběhla před lety. A stejně tak už řádně zatuchlé SSZ Chodovská – U Plynárny, které je velkým zdrojem zdržení tramvají a autobusů. Jak vidno, seznam nedodělků se za poslední rok příliš nezměnil.

Některé položky by se mohlo letos podařit dotáhnout. K tomu se připravuje doladění skupiny semaforů v Divoké Šárce. A je žádoucí vyhodnotit a doladit také Karlovo náměstí a Depo Hostivař, které jsou sice v dynamickém řízení, ale bez preference tramvají. ■

NA PRODLOUŽENÍ TRAMVAJE NA PANKRÁC JSOU DVĚ SIGNALIZACE. SSZ NA PANKRÁCI – HVĚZDOVA PREFERUJE TRAMVAJE I AUTOBUSY

Světelná signalizační zařízení (SSZ) v tramvajové síti – srovnání let 2023 a 2024

	31. 12. 2023	31. 12. 2024
Celkem SSZ	257	258 (+1)
SSZ s preferencí	240	242 (+2)
Z toho s absolutní preferencí	63	64 (+1)
Podíl SSZ s preferencí	93,4 %	93,8 % (+0,4 p.b.)

Pozn.: do statistiky nejsou započítávána trvale vypnutá SSZ

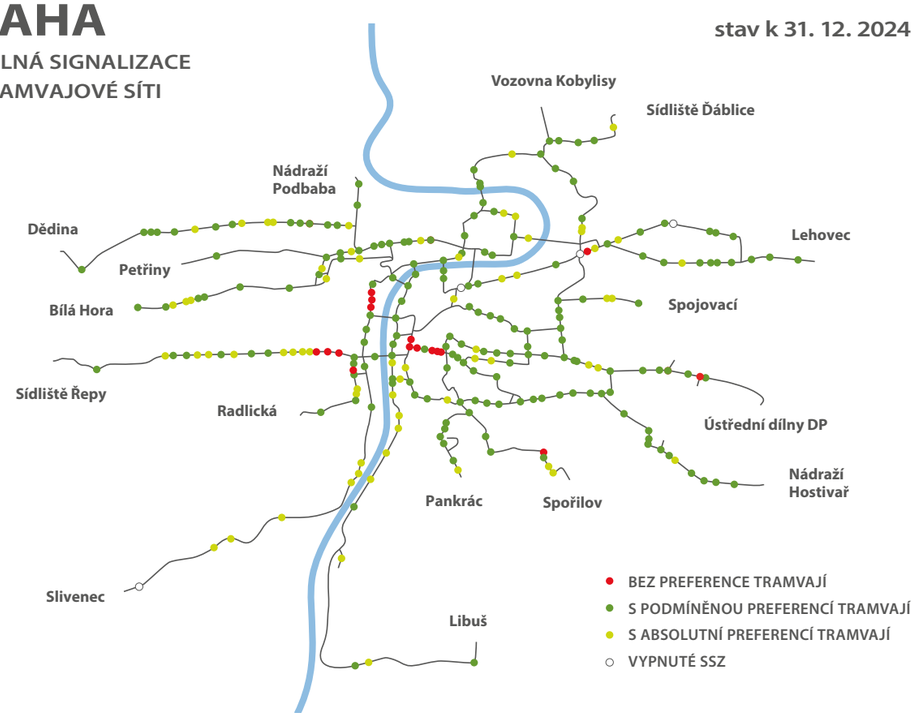
Zvýšené betonové tvarovky podél tratí (podélné dělicí prahy) v roce 2024

Havlíčkova	do centra	Na Poříčí – V Celnici	5,6	06/2024
Havlíčkova	do centra	od nástupního ostrůvku k Hybernské	-8,0	06/2024
17. listopadu	z centra	Na Rejdišti – Široká	-13,0	08/2024
CELKEM přírůstek za rok 2024			**-15,4 m**	

PRAHA

SVĚTELNÁ SIGNALIZACE NA TRAMVAJOVÉ SÍTI

stav k 31. 12. 2024



Změny v preferenci tramvají na SSZ v roce 2024

0.339 V Olšinách – Pod Rapidem	vylepšení podmíněné preference
0.340 V Olšinách – Průběžná	vylepšení podmíněné preference
2.029 náměstí I. P. Pavlova – Sokolská	zkrácení délky pevného cyklu na 80 s ve dne
2.047 náměstí I. P. Pavlova – Legerova	zkrácení délky pevného cyklu na 80 s ve dne
2.987 Na Slupi – přechod Sekaninova	stavba SSZ a zavedení podmíněné preference
3.375 Želivského – Malešická	doladění podmíněné preference
4.415b Na Pankráci – přechod u zast. Pankrác	úprava SSZ a zavedení absolutní preference (nová trať)
4.430 Na Pankráci – Hvězdova	obnova SSZ a zavedení podmíněné preference (nová trať)
5.548 Radlická – Za Ženskými domovy	doladění SSZ a zavedení podmíněné preference
6.834 Bělohorská – Pod Královkou	vylepšení podmíněné preference
7.129 Strossmayerovo náměstí	zrušení SSZ s podmíněnou preferencí
7.133a Dukelských hrdinů – U Výstaviště	zrušení SSZ s podmíněnou preferencí
7.133b Dukelských hrdinů – přechod Strojnická	zrušení SSZ s podmíněnou preferencí
7.163 Dukelských hrdinů – Kostelní	úprava SSZ pro bezpečnější odbočování přes TT
8.242 Klapkova – Střelničná	vylepšení podmíněné preference
8.243 Střelničná – Zdibská	úprava SSZ a zhoršení podmíněné preference do smyčky
8.251 Zenklova – Elsnicovo náměstí	vylepšení podmíněné preference a zřízení světelné závory pro auta z centra
9.209 Sokolovská – Českomoravská	obnova SSZ a vylepšení podmíněné preference
9.217 Poděbradská – U Elektry	obnova SSZ a vylepšení podmíněné preference
9.909 Poděbradská – OP Hloubětín	stavba SSZ a zavedení podmíněné preference

Z podkladů Pavla Fojtíka připravila redakce
Foto: Archiv DPP

PRAŽSKÁ DOPRAVNÍ VÝROČÍ

DP kontakt 30 let

100 LET TRVALÉHO PROVOZU AUTOBUSŮ V PRAZE 1925–2025

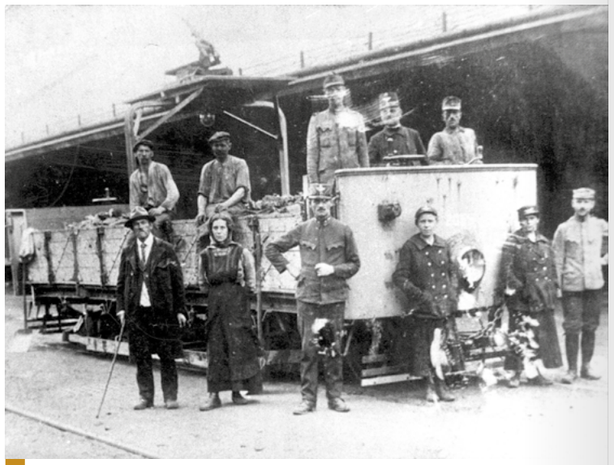
150 LET MHD V PRAZE 1875 – 2025

110 LET OD PŘEVÁŽENÍ POTRAVIN TRAMVAJEMI

V květnu letošního roku si připomeneme osmdesáté výročí od ukončení druhé světové války. My se ale nyní přeneseme do předchozího válečného konfliktu, který měl stejně tak neblahý dopad i do každodenního chodu Prahy. Již jsme na stránkách DP kontaktu připomínali 110. výročí zahájení provozu sanitních tramvají jako válečný důsledek nedostatku koňských potahů. Stejně tak vázlo i zásobování některými potravinami. Není proto divu, že se po úspěchu sanitních tramvají začala válečná pomoc Elektrických podniků městu projevovat i v tomto případě.

Zásobování města některými komoditami zajišťoval Aprovizační úřad královského hlavního města Prahy. Protože Elektrické podniky měly k dispozici několik vlečných nákladních vozů, ukázalo se jako výhodné využít je k rozvozu mouky a otrub z pražských mlýnů. Jako první se uskutečnila přeprava pytlů s moukou z Akciové společnosti mlýnů v Praze VII. Až k samotnému mlýnu sice nevedla tramvajová kolej, s úspěchem ale bylo možné využít původně divadelní a později i zkušební odbočnou kolej v dnešní ulici U Uranie, která byla 300 m dlouhá a od jejího konce do areálu mlýna to bylo jen asi 60 metrů, které se daly zvládnout pomocí ručních vozíků.

První jízda vedla na Žofín a uskutečnila se před 110 lety – 9. března 1915. Celkem bylo ten den přepraveno 320 pytlů mouky. K přepravě byl využit jeden motorový a jeden nákladní vůz, posádku tvořil řidič motorového vozu a dva dělníci. Na tomto místě je důležité zmínit, že Žofín v té době už nebyl nějakým centrem večerní zábavy a během prvních válečných měsíců se postupně proměnil v městské skladiště obecních zásob, které – jak psaly noviny – budou otevřeny, až bude v Praze nejhůře. V den, kdy se poprvé vezla mouka tramvajemi, se odhadovalo, že na Žofíně je asi 3500 pytlů bílé mouky, 400 beden gulášových konzerv, asi 4 vagóny rýže, 3 vagóny soli atd.



MOTOROVÝ NÁKLADNÍ VŮZ V AREÁLU NÁDRAŽÍ CÍSAŘE FRANTIŠKA JOSEFA I. (DNEŠNÍHO HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ)

SKLÁDÁNÍ PYTLŮ S MOUKOU Z TRAMVAJOVÉHO NÁKLADNÍHO VLEČNÉHO VOZU NA TŘETÍ KOLEJI U NÁRODNÍHO DIVADLA ZACHYTIL FOTOGRAF PRO DOBOVÝ ČASOPIS ČESKÝ SVĚT

Přepravy mouky na Žofín pak probíhaly každý den až do 20. března, celkem bylo za toto období na Žofín tramvajemi dopraveno 4620 pytlů mouky. V dalších dnech se vozila mouka z holešovického mlýna i na jiná místa Prahy, například na Klárov, kde byla odstavná kolej, nebo k Národnímu divadlu, kde byla k dispozici třetí kolej. Do konce května jsou jako cíle nákladních tramvají s moukou nebo ojediněle otrubami uvedeny také Josefské náměstí, Malostranské náměstí, ale otruby se vezly také do Novoměstského obecního dvora v Sokolské ulici.

Od 2. května 1915 se začala mouka odvážet v menším rozsahu také od firmy Odkolek ve Vysočanech. Zaznamenány jsou jízdy na Malostranské náměstí a na Maniny do Zátkových pekáren. Do konce května 1915 pražské tramvaje přepravily celkem 17 315 pytlů mouky a 3 960 pytlů otrub. Tím přeprava pro Aprovizační úřad pochopitelně neskončila.

LANOVÁ DRÁHA MÁ BÝTI NA LETNÉ SPOJENA S ELEKTRICKOU DRÁHOU

„Slavná rado král. hlavního města Prahy! Odpovídaje ku ctěnému přípisu ze dne 6. března 1890, sděluji, že zamýšlím připojit elektrickou dráhu k projektované lanové dráze k hoření restauraci, zřídit tuto od hoření restaurace až ku vchodu do Stromovky. Projekt pracují páni inženýři Reiter a Štěpán, kteří též pro slavnou městskou radu projekt lanové dráhy vypracovali. Pakli slavná rada městská k projektu tomu své svolení by dala, zařídil bych tuto ještě během tohoto roku. S úctou dokonalou Fr. Křižík.“

Tento historický dopis napsal před 135 lety, přesně 7. března 1890, slavný český elektrotechnik František Křižík pražské městské radě, aby tak potvrdil svůj úmysl postavit v Praze první českou elektrickou dráhu. Tento dopis jsme dlouhá léta považovali za nejstarší stopu po pražské elektrické tramvaji, i když z ní vyplývá, že se o „jakési elektrické dráze“ muselo vědět dříve. Nyní můžeme tuto domněnku potvrdit a posunout poznání o několik dní do minulosti. Už 25. února 1890, tedy dva týdny před zmíněným slavným dopisem, se v denním tisku objevila zpráva o návrhu letenské lanové dráhy, ve které najdeme větu, že *„Lanová dráha má býti spojena u restaurace na Letné s elektrickou dráhou, již zříditi hodlá elektrotechnický inženýr pan Fr. Křižík“*.

KŘIŽÍKŮV DOPIS ZE 7. BŘEZNA 1890, KTERÝ BYL AŽ DOSUD POVAŽOVÁN ZA NEJSTARŠÍ ZMÍNKU O PŘÍPRAVĚ STAVBY PRVNÍ PRAŽSKÉ ELEKTRICKÉ DRÁHY NA LETNÉ

NEŽ SE PŘED 150 LETY KOŇKA ROZJELA

Před 150 lety, 8. března 1875, obdrželi podnikatelé Zdenko hrabě Kinský a Bernard Kollmann od c. k. Místodržitelství pro Království české povolení ke stavbě koněspřežné dráhy z Karlína na Smíchov. V tomto tzv. Vysokém povolení byla stanovena podmínka, že na území Prahy bude mít dráha jen jednu kolej, zatímco v předměstích bude trať dvoukolejná. Stavební povolení sice bylo uděleno, ale pikantní příchuť měla skutečnost, že koncesionáři nedodrželi smlouvu s pražskou obcí uzavřenou už o dva roky dříve, a právě proto současně hrozilo nebezpečí, že dostanou od Prahy výpověď a žádná *tramway* nebude. Jak víme, vše nakonec dobře dopadlo.

DP KONTAKT VYCHÁZÍ 30. ROKEM

Po minulém představení prvního předchůdce DP kontaktu – časopisu Obzor se podíváme na dalšího. V letech 1920–1935 vydávalo Odborové sdružení zaměstnanců Elektrických podniků hlavního města Prahy vlastní časopis novinového charakteru s názvem **Odborové listy**. První číslo vyšlo 1. května 1921 pod názvem Odborné listy, ale brzy byl časopis přejmenován, aby zdůraznil svůj odborářský charakter. Zaměřen byl především na provozní zaměstnance a dělníky. Časopis míval obvykle 8 stran ve formátu 31 x 24 cm. Vycházel do roku 1935.

Text: Zuzana Meszárošová

Zdroj: Facebook Bus Artis

POŠŤOUCHNUTÍ Z FRANCOUZSKÉHO ARRASU: „KDYŽ UŽ JSME VÁS ZAUJALI TOUTO ROZTOMILOU KOČKOU, NEZAPOMEŇTE SI V AUTOBUSE PÍPNOUT SVOU JÍZDENKU!“

NA NEPLATÍCÍ CESTUJÍCÍ POMOCÍ PSYCHOLOGIE

MÁLOKTERÉ TÉMA JE MEZI LIDMI TAK OBLÍBENÉ JAKO ČERNÍ PASAŽÉŘI A REVIZOŘI. AŤ UŽ ZAPLACENÉ, ČI NEZAPLACENÉ POKUTY PŘEDSTAVUJÍ V ROZPOČTECH DOPRAVCŮ NEMALÉ POLOŽKY. POJĎME SE SPOLEČNĚ PODÍVAT NA AKTUÁLNÍ TRENDY A DOPORUČENÍ. ZA SLUŽBY JE PŘECI NORMÁLNÍ PLATIT.

Neplatící cestující jsou trnem v oku každého provozovatele veřejné hromadné dopravy po celém světě. Není tedy divu, že jsou investovány nemalé peníze do výzkumu a vývoje nástrojů, které by tento problém a s ním spojené obrovské finanční ztráty minimalizovaly.

Jeden z takových inovativních systémů byl v říjnu loňského roku oceněn na veletrhu European Mobility Expo ve Štrasburku v kategorii „ITS: informace a služby pro cestující“. Trofej získala francouzská společnost Keolis Besançon Mobilités za svůj projekt „Validomètre“, jehož cílem je povzbudit cestující k označení jízdenek. Aby podpořil osvědčené postupy a zefektivnil využívání veřejné dopravy, aniž by byla cestujícím ukládána nová pravidla, využívá systém tzv. pošťouchnutí, který má kořeny v behaviorální vědě.

Na palubě s emotikonem

V roce 2022 provedla společnost Keolis Besançon ve spolupráci s městem Besançon experiment, jehož cílem bylo povzbudit cestující k označení jízdenky: Validomètre. Testovaný systém zobrazoval emotikony odpovídající počtu cestujících na palubě, kteří si označili jízdenky, a těch bez platných prostřednictvím zábavného rozhraní, které je k tomu má povzbudit.

Zdroj: Linkedin Keolis Besançon Mobilités

VALIDOMÈTRE NA DISPLEJI V MHD V BESANÇONU: „NEJSI TO TY, KDO SI NEOZNAČIL JÍZDENKU?“

Na každé zastávce, když řidič otevře dveře autobusu, se na informačních obrazovkách zobrazí Validomètre. Jakmile cestující nastoupí, počet nových cestujících (odvozený z měřicího systému) a počet validací (odvozených z údajů o odbavení od validátorů) se zobrazí na palubní obrazovce vozidla, což odhalí, kolik cestujících si neoznačilo svou jízdenku.

Cílem tohoto 100% anonymního systému není trestat, ale povzbudit cestující k označení jízdenek pomocí pozitivních vzkazů. Sběr dat také pomáhá identifikovat oblasti s vysokou mírou úniků z jízdného, což přimělo dopravce pokračovat ve zvyšování povědomí cestujících prostřednictvím preventivních a kontrolních opatření.

Zvířata podle AI

Dalším příkladem pozitivně laděného pošťouchnutí je MHD ve francouzském Arrasu. Systém tady využívá svérázný a humorný tón k podpoře validace jízdenek. Kampaň obsahuje vizuály zvířat generované umělou inteligencí a jejím cílem je být hravá a pozitivní. Tento výrazný styl přitahuje pozornost cestujících a vyzývá je, aby si na palubě označili jízdenky. Cílem je snížit úniky z jízdného v síti Artis, což je pro komunitu zásadní problém.

„Společnost Keolis, která věří v potenciál vizuální sugesce, se stala průkopníkem v implementaci pošťouchnutí k cílenému chování ve veřejné dopravě: změna druhu dopravy, občanské chování, bezpečnost a další. Dnes se jedná o osvědčený přístup se všemi nezbytnými nástroji, které lze škálovat napříč našimi sítěmi. Tento přístup byl vyvinut ve spolupráci s odborníky na behaviorální vědy, kteří pomohli společnosti Keolis definovat účinnou metodiku pro zlepšení bezpečnosti a pohodlí všech cestujících,“ zmiňuje ředitel pro inovace společnosti Keolis Arnaud Julien a dodává: „Šťouchnutí pomáhají maximalizovat kvalitu zážitku cestujících. Jsme přesvědčeni o této metodologii, kterou jsme propagovali, a nyní je zaváděna ve všech našich sítích.“

Pošťouchnutí na vícero způsobů

Pošťouchnutí samozřejmě není samospásné. Jedná se o jeden z řady nástrojů pro zlepšení dopravních služeb a uživatelského komfortu. Testován nebo dokonce už i zaveden v provozu je tento princip nejen proti neplatícím cestujícím, ale i v jiných oblastech veřejné dopravy.

V roce 2022 bylo opět ve Francii, tentokrát v Dijonu, testováno inovativní značení, které kombinovalo barevné šipky a piktogramy, aby podpořilo používání různých druhů dopravy (kombinující například tramvaj, autobus a chůzi) na náměstí Place de la République, čímž pomohlo zmírnit přetížení tramvajové dopravy.

Zdroj: keolis.com

Co znamená pošťouchnutí (anglicky „nudge“)?

Pošťouchnutí je užitečným postrčením správným směrem. Toto pošťouchnutí, které poprvé teoretizoval nositel Nobelovy ceny za ekonomii Richard Thaler, lze definovat jako metodu jemné pobídky, jejímž cílem je ovlivnit chování jednotlivců bez použití donucovacích nebo restriktivních opatření. Tato teorie pochází z behaviorální ekonomie, oboru na pomezí ekonomie a psychologie. Na rozdíl od tradičních přístupů založených na trestech nebo odměnách využívá pošťouchnutí kognitivní zkreslení k jemnému vedení rozhodnutí. Za tímto účelem pošťouchnutí často používají signály nebo nepřímé návrhy, které vedou rozhodnutí jednotlivců vysoce efektivním způsobem.

Ukázkou využití v oblasti bezpečnosti je třeba tramvajový provoz ve francouzském Bordeaux, kde jezdí tramvaj tiše v klidném prostředí, chodci a cyklisté ji téměř neslyší. Klasické zvukové varování mnohdy nestačí, a to především u chodců se sluchátky nebo zaměřených na obrazovky svých chytrých telefonů. Iniciativa pošťouchnutí přijatá organizací Keolis Bordeaux Métropole Mobilités tady zavedla další vizuální signál: dva bílé záblesky světla nasměrované z kabiny tramvaje ven. Ty jsou spuštěny současně se zvukem gongu. Řešení se ukázalo jako účinné. Díky pošťouchnutím se zlepšila bezpečnost a počet kolizí se mezi lety 2021 a 2022 snížil o 13 %.

Ačkoli je pošťouchnutí principiálně vnímáno jako přístup, který respektuje svobodu jednotlivce, někteří kritici naznačují, že jemná manipulace může zpochybnit svobodnou vůli lidí. Je důležité si uvědomit, že ne všechna pošťouchnutí jsou eticky rovnocenná. Každý systém lze zneužít k manipulaci a získávání neoprávněných výhod v rámci soukromých zájmů jednotlivců nebo firem. Tato inovace ale pomáhá společensky prospěšným cílům, nebo dokonce záchraně lidských životů. To je také zřejmě důvod k zisku ocenění dopravními experty celého světa. ■

INOVACI V OBLASTI INFORMAČNÍCH A DOPRAVNÍCH ŘEŠENÍ NAJDEME NAPŘÍKLAD VE FRANCOUZSKÉM MĚSTĚ DIJON. ZDE SPOLEČNOST KEOLIS DIJON MULTIMODALITÉ ZŘÍDILA SPECIFICKÉ ZNAČENÍ PRO STUDENTY, ABY JIM USNADNILA ORIENTACI NA AUTOBUSOVÝCH A TRAMVAJOVÝCH ZASTÁVKÁCH NA NÁMĚSTÍ PLACE DE LA RÉPUBLIQUE. CÍL? UVOLNIT DOPRAVNÍ ZÁCPU V TRAMVAJI BĚHEM DOPRAVNÍ ŠPIČKY. GRAFIKA NABÁDÁ STUDENTY, KTEŘÍ PŘESTUPUJÍ Z LINKY T2, ABY SE K UNIVERZITĚ DOSTALI AUTOBUSEM LINKY 3 MÍSTO TOHO, ABY JELI PŘEPLNĚNOU TRAMVAJÍ T1, A TO V PODOBNÉM DOJEZDOVÉM ČASE

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Mazací vůz

Mazací zařízení se skládalo z podávacího agregátu, tyčového sběrače s mazací vaničkou a z odsávacího agregátu. Pro přívod maziva do vaničky bylo využito hadiček WABCO vedených dutinou tyče. Plnění zásobní nádrže maziva, umístěné uvnitř vozu, se provádělo z vnější pravé strany vozu. Agregáty čerpadel byly ovládány z kabiny mazače, přičemž odsávací čerpadlo bylo v chodu po celou dobu pracovní činnosti, zatímco podávací čerpadlo …*(dokončení v tajence)*. Při odstavení vozu nebo manipulační jízdě bez pracovní činnosti byl tyčový sběrač stažen.

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději do **neděle 9. března 2025** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – zahradní nůžky Fiskars. Další z vylosovaných obdrží výpravnou publikaci Tono Stano – Brusel a třetí luštitel knihu Zbyněk Sedlecký – Rekvizitář Propman.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 1/2025 zněla: **John George Brill**. Hlavní cenu – termohrnek Stanley – získává Ivana Vlášková, výpravnou publikaci Pražské metro Jan Bubeníček a sadu 24 pohlednic Evropské metro Slavomír Zoula. Blahopřejeme.

CENY PRO VÝHERCE:

Zahradní nůžky Fiskars X-series

Jaro je za dveřmi, přípravy na krásné zahrady vrcholí. Ruční nůžky Fiskars jsou určeny k ořezávání stromů, keřů a rostlin. Ergonomická rukojeť je přizpůsobena přirozenému tvaru ruky, takže dlouhá práce, kterou věnujete svým rostlinám, vám neunaví ruku. Samozřejmostí je praktický zamykací systém, díky kterému odložíte své nůžky v dílně nebo je jednoduše převezete na jiné místo. Čepele jsou vyrobené z tvrdé a odolné oceli.

Tono Stano – Brusel

Zbyněk Sedlecký – Rekvizitář Prompan

	EGYPTSKÝ FARAON	ZKYPŘIT MOTYKOU	1. DÍL TAJENKY	JMÉNO FR. HEREČKY AIMÉE		ANGL. VÝSTŘEL	HNŮJ	INIC. FR. MÓDNÍHO NÁVRHÁŘE	JUBILEJNÍ	ČLOVĚČÍ		OSTROV PAPUI-NOVÉ GUINEI	LEŠTIDLO	INIC. SOCHAŘE GUTFREUNDA	NIČEMOVÉ	MALÁ VOLIÉRA	RUSKÉ SÍDLO
VALAŠSKÁ ŽENA					CIT						MALÁ LEONA						
BÁSNÍK					VZÍT ROZUM DO …						CELNICE (ZAST.) / DOMÁCKÝ ALENA						
PŘÍSTAVNÍ HRÁZ					2. DÍL TAJENKY / ŽÁK STŘEDNÍ ŠKOLY									EVROPAN / 3. DÍL TAJENKY			
HODNĚ								KOSTRA	SPZ STARÁ ĽUBOVŇA / SKŘÍNĚ				DOMÁCKÝ IGNÁC / FINSKÝ VÝTRVALEC				
ASYRSKÝ BŮH VOD			ZNAČKA KILOTUNY / SEVERO-MORAVSKÉ MĚSTO			ČÁSTI NOHOU	KRÁTKÉ KABÁTY / ŘÍMSKY 49					VRH / BOLEST				AMER. HEREC (1914-1975)	MILOVNÍK KRÁSNA
CENTUM (Z LAT)				UŠLÝ / RUSKÝ REVOLUCIONÁŘ							ČÁST PŘÍBRAMI / ŘECKÁ BOHYNĚ						
	X	4. DÍL TAJENKY / ANGL. KRYSA								NĚM. ZÁPOR / NÁSTROJ VOZKY					ZN. OSMIA		
KVANTOVÝ ZESILOVAČ							NESTÁLÝ								ZN. NITU / INIC. MONTANDA		
RUČITEL (ZAST.)							MUŽSKÉ JMÉNO (26.10.)					OČIŠTĚNÉ VODOU					
ZAČÁTKY ZÁVODŮ							BIDLA							PRUDKÝ HOD			

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

Připravil: Milan Slezák

BOŽÍ VÍTR V KINĚ

Kino Lucerna hostí ve dnech 24. února – 2. března 2025 již 18. ročník **japonského filmového festivalu Eiga-sai** s podtitulem Svět mužů/Svět žen. Festival japonského filmu a kultury uvádí pravidelně nejenom české premiéry úspěšných snímků z posledních let, ale i známá japonská klasická filmová díla. Každý rok jsou vybírány filmy různých žánrů, známější i relativně neznámé, starší i ty vcelku aktuálního data dokončení. Projekce probíhají v hlavním sále kina Lucerna v původním znění s českými i anglickými titulky. Podrobnější informace se postupně objevují na stránkách festivalu www.eigasai.cz.

TO NEJLEPŠÍ Z OBJEKTIVŮ

V Nové budově Národního muzea lze až do 23. dubna 2025 navštívit výstavu jubilejního 30. ročníku prestižní novinářské soutěže **Czech Press Photo**. V letošním ročníku bylo vypsáno osm fotografických kategorií. Soutěžilo 256 fotografek a fotografů, kteří přihlásili přes čtyři a půl tisíce fotografií. Výstava vítězných a dalších vybraných fotografií 30. ročníku soutěže Czech Press Photo je pořádána ve spolupráci s Národním muzeem. Prezentovány zde jsou oceněné snímky a další vybrané fotografie, které charakterizují uplynulý rok. Celkově se jedná o více než 500 tištěných fotografií a přes 250 snímků v obrazovkách a projekcích od osmdesáti autorek a autorů.

POŘÁDNÉ DECIBELY DO UŠÍ

Na úterý 25. února je do Fora Karlín naplánován speciální koncert kapely **Tata Bojs**. Slibuje nevšední audiovizuální zážitek. Jednak by zde měl proběhnout křest nového čtyřpísňového EP, ale nebyli by to Tata Bojs, aby celou událost nepovýšili originální scénografií Milana Caise, šitou přímo na míru danému koncertnímu prostoru. Tato je inspirována jedním z Caisových děl ze série Contemporary Problems, vystavované v loňském roce v pražské Chemistry Gallery. A prý se chystá ještě i nějaké to překvapení. Nahlédneme-li pak dál do programů koncertů první poloviny měsíce března, lze upozornit kupříkladu na vystoupení anglických **Skunk Anansie** ve středu 12. března v klubu SaSaZu v areálu holešovické tržnice. Kapela, v čele s charismatickou zpěvačkou Skin, se na hudební scéně pohybuje již od roku 1994, na kontě má šestici studiových desek a její koncerty jsou plné energie a solidní porce originality. Do Prahy se vrací po pěti letech, a pokud svůj koncert odehraje minimálně tak jako tehdy ve Foru Karlín, bude to určitě stát za to.

KVÍZ: OTESTUJTE SVÉ ZNALOSTI O RESTARTOVÁNÍ POČÍTAČE

(Nápověda v článku na str. 21

1. **Jaký je jeden z hlavních důvodů, proč byste měli pravidelně restartovat počítač?**
   a) Aby se automaticky změnilo grafické téma pracovní plochy
   b) Aby počítač dokončil instalaci aktualizací a vyčistil dočasné soubory
   c) Aby se monitor přepnul do úsporného režimu
2. **Co se může stát, když počítač dlouhodobě nebudete restartovat?**
   a) Váš počítač začne vydávat podivné zvuky, jako by mluvil
   b) Počítač se sám přetaktuje a poběží rychleji
   c) Může dojít ke zpomalení systému, zamrzání aplikací nebo nečekanému restartu
3. **Jak často je doporučeno počítač restartovat, pokud to jde?**
   a) Nejlépe alespoň jednou denně nebo po instalaci důležitých aktualizací
   b) Jednou za rok, aby si uživatel vzpomněl na tlačítko „Restart“
   c) Nikdy – pokud jede, není třeba ho restartovat

Odpovědi ve tvaru 4. d) zašlete nejpozději **do neděle 9. března 2025** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: RESTART; u odpovědi uveďte celé své jméno i s diakritikou). Jeden z vás získá bezdrátová sluchátka O_2 pods$^+$ černá s režimem potlačení okolního hluku (ANC).

Správná odpověď na otázku z Fotokvízu z DP kontaktu 1/2025 zněla: Autobusovou duší Prahou. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a publikací 50 příběhů pražského metra odměněn: **Jiří Holinský**, leporelo Jak dědeček zachránil trolejbus získává **Aneta Vatra**.

Fanshop DPP

Kdo si hraje.... jezdí

Kovová mini tramvaj s retro logem Dopravních podniků

Kovová tramvaj s logem DPP
jezdí na zpětný pohon

Kovová tramvaj s retro logem Dopravních podniků
jezdí na zpětný pohon

Dřevěný model historické soupravy metra 81-71
na vláčkodráhu

Kovový trolejbus s logem DPP
jezdí na zpětný pohon

Kovová tramvaj připomínající vyhlídkový vůz DPP

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

fanshop.dpp.cz