



NAŠICH LÉKAŘŮ SE BÁT NEMUSÍTE
VZPOMÍNKY Z KRONIKY PRVNÍCH
STROJVEDOUČÍCH

PODLEHL JSEM TRAMVAJÍM





ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

Komplexní pomoc s hazardem

- Terapie a motivační aktivity se zaměřením na řešení problematiky hazardu
- Sociálně-právní poradna včetně pracovního poradenství
- Více na: www.sananim.cz



Rodinný zábavní park Superland

- Sleva 20 % na vstupné
- Velká hrací plocha a mnoho atrakcí, včetně vlastní restaurace a cukrárny
- Více na www.superland.cz



Dobrá kniha zlepšit náladu

- Sleva 10 % na e-shop Knihy Dobrovský
- Platí i na zlevněné zboží
- Výběr knih na: www.knihydobrovsky.cz



Do lázní za zdravím

- Zdravotní pobyty v Gala Hotels v Mariánských Lázních
- Sleva v hodnotě až osmi tisíc korun na pokoj
- Kompletní nabídka na intranetu DPP

Schůzka za pár kliknutí

- Výhodné nabídky pro nové zákazníky banky z řad DPP
- Sleva na pojištění nemovitosti a domácnosti, včetně slevy na úrokové sazby u hypoték
- Tuto nabídku lze využít na každé pobočce banky v České republice



Do Drážďan na Oskarův svět

- Poukaz na 50% slevu na 4 zážitkové fun pasy
- Fantastický zábavní park kousek od hranic
- Více informací poskytnete Monika Břejníková, tel. 296 193 360



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.



OBSAH 4/2024

AKTUÁLNĚ

- 4-5 TEHDY PŘED PĚDESÁTI LETY...
- 6 PŘIHLAS SE K ODBĚRU NA WEBU DPP
- 16

METRO 50

- 7-9 NĚKOLIK VZPOMÍNEK Z KRONIKY PRVNÍCH STROJVEDOUČÍCH

AKCE

- 10-11 HLÁVKŮV MOST PROŠEL REPANELIZACÍ

PORTRÉT

- 12-15 PODLEHL JSEM TRAMVAJÍM

INFORMACE

- 18-21 NAŠICH LÉKAŘŮ SE BÁT NEMUSÍTE

METRO A JEHO LIDÉ

- 22-23 50 LET PRAŽSKÉHO METRA S DP KONTAKTEM: 7 OTÁZEK PRO: LUKÁŠE HAMPACHERA

BOZP

- 24-25 PRACOVNÍ ÚRAZOVOST DPP V UPLYNULÉM ROCE

LETEM SVĚTEM

- 26-27 BEZEMISNÍ METROPOLE DO ROKU 2030? INSPIRACI NABÍZÍ STOCKHOLM

PO STOPÁCH

- 28-32 NEŽ SE PUSTÍME DO TRATI V DLÁŽDĚNÉ A HAVLÍČKOVÉ

KALEIDOSKOP

- 33-35 ZMIZELÉ METRO TRASA C – TŘETÍ DÍL

TIP NA VÝLET

- 36 ZA DOPRAVOU V POBALTÍ – TALLINN
- 37 KULTURA / KVÍZ
- 38 ZÁBAVA

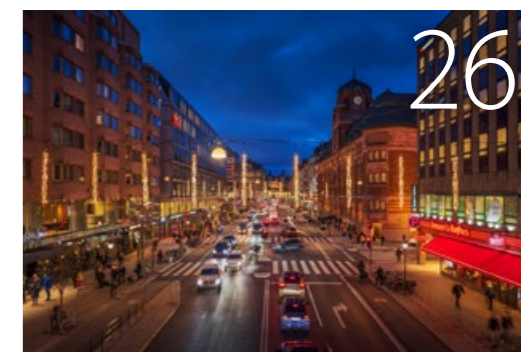


Foto na titulní straně: Jiří Krčmář, elektromechanik vozovny Hloubětín
Autor: Petr Hejna

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, Jan Barchánek, Milan Bárta, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Petr Havlíček, Vladimír Kalivoda, Ondřej Láska, Robert Mara, Milan Slezák, Jan Štojdl, Jan Ungerman, Ondřej Volf a Jakub Zatloukal

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s. r. o.
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 27. 3. 2024
NEPRODEJNÉ

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

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





Za krásou a zajímavostmi pražského metra

Kdo by neznal populární dokumentární sérii Šumná města, která vznikla pod taktovkou scénáristy a režiséra Radovana Lipuse a „sklepáka“ a architekta Davida Vávry. V podobném duchu se nese i série Prahou podzemní drahou, kterou pro pražský dopravní podnik vyrobila v minulém roce společnost PR Plus. Třídílná série představuje to nejlepší z Prahy nejen, co se týká útrob a zajímavostí pražského metra, ale i blízkého okolí jeho stanic. Koncem dubna a hlavně v květnu letošního roku sérii odvysílá i Česká televize na kanálu ČT2, a to v tyto dny:

Prahou podzemní drahou	linka C	30. 4. 2024
Prahou podzemní drahou	linka C	1. 5. 2024
Prahou podzemní drahou	linka C	2. 5. 2024
Prahou podzemní drahou	linka A	7. 5. 2024
Prahou podzemní drahou	linka A	8. 5. 2024
Prahou podzemní drahou	linka A	9. 5. 2024
Prahou podzemní drahou	linka B	14. 5. 2024
Prahou podzemní drahou	linka B	15. 5. 2024
Prahou podzemní drahou	linka B	16. 5. 2024

Průvodce jednotlivými díly David Vávra vás vezme například na prohlídku vlakového dispečinku pražského metra, depa Hostivař, ale i třeba do funkcionalistické budovy Elektrických podniků v blízkosti stanice metra Vltavská. (red)

Elektronické vyúčtování mzdy

V rámci postupné digitalizace papírových dokumentů došlo v dubnu k zavedení elektronického vyúčtování mezd, a to u všech zaměstnanců, kteří mají v DPP zřízen účet. Ke svému elektronickému vyúčtování mezd je možné se dostat prostřednictvím HR portálu, jehož odkaz naleznete na úvodní stránce intranetu v důležitých odkazech. Struktura vyúčtování je totožná s dosud distribuovanou tištěnou formou. V elektronické verzi si můžete navíc kdykoliv zobrazit vyúčtování mezd za libovolné předchozí období, stáhnout si kterékoli vyúčtování ve formátu PDF či si jej dokonce vytisknout. Podrobné informace naleznete na intranetu DPP. V případě dotazů k elektronické či papírové formě vyúčtování mezd se neváhejte obrátit na příslušnou referentku či referenta útvaru 500250 - odd. Personální a mzdové. (red)

ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

Ke svému letošnímu sedmému zasedání se představenstvo DPP sešlo 19. března, aby projednalo mj. informace o aktuálním vývoji smluvních vztahů DPP se společností Inženýring dopravních staveb, směrnice Správa a vymáhání pohledávek a Poslání a působnosti útvarů DPP a také zprávu o činnosti výboru pro audit v roce 2023 a aktualizaci č. 1 plánu interního auditu. Další jednání se uskutečnilo 2. dubna a představenstvo na něm projednalo mj. následující body: doplnění ověření postupu – Modernizace AUDIS, DORIS, ZIS, informace o nákupu plynu a elektřiny na rok 2025 a implementaci transpoziční novely zákoníku práce do norem DPP. Zároveň schválilo záměr veřejné zakázky na dodavatele poukázek na stravování a volnočasových poukázek.

Dozorčí rada na úvod svého letošního třetího jednání, které se uskutečnilo 27. března, projednala zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za rok 2023 a informaci k aktuální situaci ve věci společného podniku Nové Holešovice. Byla také seznámena s postupem ve věci veřejné zakázky „Provozní úsek I.D metra v Praze – úsek (Olbrachtova) – Nové Dvory – stavební část“, s informací o aktuálním vývoji smluvních vztahů DPP se společností Inženýring dopravních staveb a s aktuálním stavem projektu Komplexní bezpečnostní systém metra. (red)



Foto: Martin Frank

RINGHOFFER V LIBERCI

Na jeden rok si liberecko-jablonecký dopravní podnik pronajal pražskou historickou soupravu motorového vozu ev. č. 351 a vlečného vozu ev. č. 1202. Koncem března dorazila na speciálním silničním návěsu, který soupravu vyzlozil ve vozovně Mrštíkova. V pražském Muzeu MHD totiž byla v únoru zahájena výstavba nové výstavní haly pro historické autobusy a silniční pracovní vozidla, což značně omezilo odstavné prostory pro provozní tramvaje. Tím, že severočestí kolegové převzali tuto soupravu, ulehčují ve Střešovicích situaci. Jedná se tak o oboustranně výhodnou akci. Dopravní podnik Liberce a Jablonce nad Nisou soupravu poprvé nasadí do provozu ve středu 1. května 2024. Historická souprava bude v provozu vždy v dny státních svátků. O letních prázdninách bude jezdit každou sobotu prázdninové jízdy pro místní i návštěvníky Liberce. Pražské vozy si bude možné i pronajmout na soukromé jízdy. Jízdy organizuje Boverclub za podpory Libereckého kraje. (mf)

ORIONKA ZMĚNÍ MAJITELE

Rada hl. m. Prahy (RHMP) odsouhlasila, že DPP může prodat pozemky a stavby v areálu Orionka, tj. v prostoru bývalé vozovny tramvají a trolejbusů, která svému původnímu účelu neslouží od poloviny 50. let 20. století. Vlastníkem areálu je doposud DPP, který jej zařadil do zbytného majetku už v roce 2009. Novým majitelem se stane hlavní město Praha, které má o areál dlouhodobě zájem a plánuje zde vybudovat kulturně – komunitní centrum Orionka. Kupní cena areálu Orionka stanovena znaleckým posudkem činí 189 821 000 korun bez DPH. Areál Orionka je tvořen souborem pozemků a staveb v rámci oploceného areálu. Hlavní objekt je tvořen třemi industriálními halami. Součástí pozemku je i bytový dům s bytovými jednotkami, které jsou napojeny na otopnou soustavu s plynovým kotlem



Foto: Petr Hejna

nově instalovaným v roce 2020. Zároveň je součástí areálu i několik dalších objektů, např. vrátnice, bývalé sklady hořlavin a olejů či různé skladové přístřešky. Areál sloužil jako tramvajová vozovna od 25. června 1897 do 1. května 1933. Mezi roky 1949–1955 areál sloužil jako vozovna trolejbusů. (red)

Retro a historické linky v provozu

Dopravní podnik v sobotu 23. března zahájil provoz historické tramvajové linky 41 a autobusové linky K. Obě jsou v provozu o víkend a státních svátcích, a to až do 17. listopadu. Od stejného data je v provozu i linka 42, kterou s DPP provozuje i Prague City Tourism (PCT). Jen za prvních jedenáct víkendů letošního roku na ni DPP a PCT prodaly dohromady téměř o 25 % více jízdenek, než ve stejném období loňského roku. Největší novinkou letošního roku však je obměna vozového parku na autobusové retro lince K, na kterou by měla vyjet Karosa C734 ev. č. 3031 z druhé poloviny osmdesátých let. Jedná se o bývalý autobus garáže Řepy, který byl provozován na příměstských a méně vytížených městských linkách. Na léto je ještě v plánu připravit autobus v původní úpravě z přelomu šedesátých a sedmdesátých let. (red)



Foto: Zuzana Větrovcová

NAŠI BĚŽCI SE ZÚČASTNILI PRAŽSKÉHO PŮLMARATONU

Do startovní listiny se letos zapsali tři vylosovaní zaměstnanci (na snímku zleva Jan Mayer a Adam Valeček), aby za úžasné atmosféry úspěšně hájili barvy DPP. Počasí běžcům přálo, naopak se bojovalo s velkou únavou, která vyústila až k vyhlášení trauma plánu, který se však netýkal žádného z našich běžců. Této běžecké události se běžci DPP účastnili již vícekrát, a proto tato hezká tradice, která je pro naše zaměstnance čím dál zajímavější, bude určitě dál pokračovat. V květnu budeme fandit našim dalším vylosovaným borcům, kteří budou DPP reprezentovat na pražském maratonu. (zv)



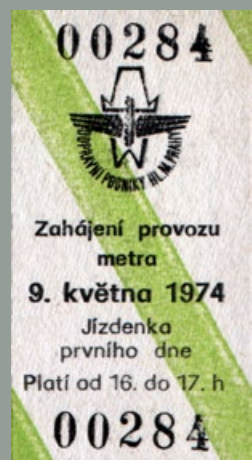
Foto: Jan Štrojdl

HUDBA V METRU

Ve středu 10. dubna 2024 se ve vestibulech stanic Náměstí Republiky, Muzeum A/C, Kačerov, Vltavská a Můstek A rozezněla tradiční akce Naladte se v metru. Akce se konala ve spolupráci s Konzervatoří Jaroslava Ježka a VOŠ Jaroslava Ježka. Ve stanicích zahrálo přes čtyřicet interpretů, včetně Pěveckého sboru DPP, který již tradičně vystoupil ve stanicích Vltavská. Akce přilákala desítky fanoušků jednotlivých kapel, ale i náhodných cestujících. (red)

Z podkladů Pavla Fojtíka připravila redakce
Foto: archiv DPP

TEHDY PŘED PADESÁTI LETY...



DEVÁTÝ KVĚTEN 1974 BYL VÝZNAMNÝM MEZNÍKEM V HISTORII PRAŽSKÉ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY. PRAHA SE DOČKALA SVÉHO METRA – V PROVOZU BYLO PRVNÍCH SEDM KILOMETRŮ S DEVÍTI STANICEMI. SOUČASNĚ DOŠLO K NĚKOLIKA DALŠÍM VÝZNAMNÝM UDÁLOSTEM: PŘESTALY JEZDIT DVOUNÁPRAVOVÉ TRAMVAJE, Z POVRCHOVÉ DOPRAVY DEFINITIVNĚ ZMIZELI PRŮVODČÍ A PRAŽANÉ SI BĚŽNĚ JÍZDENKY ZAČALI KUPOVAT V TRAFIKÁCH NEBO VE ZVLÁŠTNÍCH PŘEDPRODEJNÍCH MÍSTECH. A KROMĚ TOHO NASTALA I VELKÁ REVOLUCE V LINKOVÉM VEDENÍ MĚSTSKÉ DOPRAVY.

OFICIÁLNĚ SE 9. KVĚTNA DALO DO METRA VKROČIT JEN PŘI PŘEDLOŽENÍ TĚTO „JÍZDENKY PRVNÍHO DNE“



PRVNÍ ZE SÉRIE PAMĚTNÍCH ODZNAKŮ VYDÁVANÝCH PŘI PŘÍLEŽITOSTI ZAHÁJENÍ PROVOZU

S PROVOZEM METRA SI CESTUJÍCÍ MUSELI NAVYKNOUT NA NOVÝ PRVEK – TURNIKETY



JEDEN Z TYPICKÝCH SNÍMKŮ Z 9. KVĚTNA 1974: PREZIDENT GUSTÁV HUŠÁK ZAHAJUJE PROVOZ PRAŽSKÉHO METRA. NA SNÍMKU S GENERÁLNÍM ŘEDITELEM DP MIKULÁŠEM LACKEM



9. KVĚTEN 1974. PRŮVOD STARÝCH TRAMVAJÍ DORAZIL NA KONEČNOU NA BUDĚJOVICKÉM NÁMĚSTÍ. OD PŘÍŠTÍHO DNE SEM UŽ TRAMVAJE NEJEZDILY

JEDEN Z POSLEDNÍCH PRAŽSKÝCH PRŮVODČÍCH A JEDEN Z POSLEDNÍCH ŘIDIČŮ STARÝCH TRAMVAJÍ. TATO DVOJICE JEZDILA NA SÓLO SEDMIČCE



PŘIŠEL KVĚTEN 1974 A S NÍM ZAHÁJENÍ OSTRÉHO PROVOZU NA TRASE C. NA SNÍMKU TRÍVOZOVÁ SOUPRAVA VE STANICI BUDĚJOVICKÁ PRAVDĚPODOBNĚ EVIDENČNÍCH ČÍSEL 1017 – 1011 – 1030.

NĚKOLIK VZPOMÍNEK Z KRONIKY PRVNÍCH STROJVEDOUCÍCH

JE AŽ S PODIVEM, ŽE SE UDÁLOSTI SKUPINY PRVNÍCH STROJVEDOUCÍCH PRAŽSKÉHO METRA UCHOVALY V PODOBĚ KRONIKY DO DNEŠNÍCH DNŮ. PŘÍSPĚVATEL DO NAŠEHO ČASOPISU A PRACOVNÍK PRAŽSKÉHO METRA JIŘÍ TONAR PŘIPRAVIL VZPOMÍNKU NA PRACOVNÍKY, BEZ KTERÝCH BY SE PROVOZ METRA NIKDY NEZAHÁJIL.

50
let metra
1974–2024

Pražské metro letos slaví 50. výročí své existence, já osobně jsem s ním spjatý od roku 1976 do dnešních dnů, DPP je totiž stále můj první a jediný zaměstnavatel. Za ty desítky let je vzpomínek a zážitků skutečně mnoho, řada z nich je dávno zapomenuta, některé

však stojí za připomenutí. Vzhledem k blízcímu se výročí se však dnes zaměřím na úplný začátek, před nějakým časem se totiž v mé sbírce ocitly i kopie stránek z kroniky kolektivu prvních strojvedoucích. O část přepisu textu i několika zajímavých snímků

z dob příprav na provoz metra se zde u příležitosti letošního výročí se všemi zájemci rád podělím. A přidávám ze svého archivu i několik dalších vzpomínek na začátky provozu.



NA VLTAVSKÉ SE V PRVNÍCH DNECH VÝLUKY NEJPRVE ODSTRAŇOVÁLY VELKOPLOŠNÉ PANELY

HLÁVKŮV MOST PROŠEL REPANELIZACÍ

BUDE TO TRVAT JEŠTĚ MNOHO LET, NEŽ SE HLÁVKŮV MOST DOČKÁ VELKÉ REKONSTRUKCE. DO TÉ DOBY JE TŘEBA SI VYSTAČIT S OPRAVAMI. NA MOSTĚ TAK V ÚNORU A BŘEZNU 2024 DOŠLO K REPANELIZACI, TEDY K OBNOVĚ KONSTRUKCE TRAMVAJOVÉ TRATI Z VELKOPLOŠNÝCH PANELŮ.

Pracovalo se ve většině vyloučené trati mezi Těšnovem a Vltavskou. Vynechaly se jen dva úseky, které prošly opravou v letech 2009 a 2015, tedy tunel pod magistrálou a úsek mezi rampou z tunelu a zastávkou Štvanice.

Oprava spočívala v odstranění původních panelů a odfrézování podkladní vrstvy ve výšce přibližně 3 centimetry. Pro zajímavost, při této práci byly na mostě a ve výjezdu z podjezdu Těšnov odhaleny původní dřevěné pražce. Následně byla provedena nová asfaltová podkladní vrstva a na ni se vrátily BKV panely.

Původní prefabrikáty z roku 1981 však byly v tak špatném stavu, že nebylo možné je ve většině případů znovu užít. Ke slovu tak přišly čerstvě vytěžené panely z Libeňského mostu doplněné užitými z deponie. Jednalo se pravděpodobně o první případ, kdy byly v souběžně probíhajících výlukách vytěžené panely obratem pokládány na jiné místo v Praze. Nově jsou na celém mostě použity blokové kolejnice typu B3.

Výsledkem je obnovení původního stavu trati, což umožnilo odstranění omezených rychlostí na Těšnově i na mostě. Oprava tedy nevytěžila geometrii kolejí ani parametry zastávek.

Hlávkův most – Těšnov

Termín: 17. 2. – 18. 3. 2024 (zkrácení výluky o 8 dní)

Repanelizace v úsecích

- obřiště Těšnov (mimo) – podjezd Těšnov (mimo)
- rampa z podjezdu na magistrálu
- zastávka Štvanice (mimo) – hroty výhybek Vltavská

Celkem 1200 metrů panelů (jednokolejně)

Došlo k výměně systému elektrického ovládní výhybek Těšnov od Hlávkova mostu. Zde na prvním místě v Praze byl použit nový systém TRX. Oproti dosud používaným systémům, včetně posledního TSC 3.1, je doplněn o odhlašovací rádiový přijímač v místě hrotů výhybek.

Stavba měla původně skončit 26. března. Díky velmi příznivému počasí se jí podařilo zkrátit o 8 dní, což je prospěšné i s ohledem na nedávné neočekávané uzavření Libeňského mostu.

Aktuálně nelze říci, zdali se jednalo o poslední repanelizaci Hlávkova mostu. S jeho velkou rekonstrukcí by se mělo začít poté, co bude zrekonstruován Libeňský most, kde harmonogram prací zůstává nadále nejistý. Kromě toho čekají na zásadní stavební zásah mosty Legií a Palackého, tedy další mosty s provozem tramvajů.



NA HLÁVKOVĚ MOSTĚ UŽ JE POLOŽENÁ ASFALTOVÁ LEPENKA. NA NI SE POKLÁDAJÍ PRVNÍ BKV PANELY. DO UKONČENÍ VÝLUKY V TUTO CHVÍLI ZBÝVALY TŘI TÝDNY

Text: Zdeněk Bek
Foto: Petr Hejna



PODLEHL JSEM TRAMVAJÍM

„TRAMVAJ SICE NENÍ BOEING, ALE NEDÁVNO JSEM VIDĚL V TELEVIZI, JAK DO JEDNOHO LETADLA NEDALI ŠROUBY DO DVEŘÍ. TO SE MUSEL NĚKDO KLEPAT STRACHY...“ EVIDOVAT, KDO, CO V TRAMVAJI OPRAVIL ČI ZKONTROLOVAL, I TO JE JEDNOU Z NÁPLNÍ PRÁCE JIŘÍHO KRČMÁŘE, ELEKTROMECHANIKA A ČETAŘE PARTY PRACOVNÍKŮ VOZOVNY HLOUBĚTÍN, KTERÍ SE STARÁJÍ O TECHNICKÝ STAV TRAMVAJÍ. KROMĚ TOHO VŠAK NAVRHUJE I ZLEPŠOVACÍ NÁVRHY HLAVNĚ PRO VOZY TYPU KT. JAKÁ BYLA JEHO CESTA DO PODNIKU A JAK SE TĚŠÍ NA NOVOU VOZOVNU? I TO NAJDETE V NAŠEM ROZHOVORU.

Kde se vzal váš vztah k technice?

Jsem kluk z vesnice, ze čtyř dětí. Život na vesnici plyne jinak než ve městě, takže když přišel čas a já opouštěl základní školu, máma s tátou za mnou přišli a řešili jsme, co dál. Většina kluků od nás šla na učební obor, většinou zedník, instalatér, zámečnick, možná to bylo dáno i tím, co vesnice potřebovala (smích)...

Rodičům hlavně záleželo na tom, aby mě vybraný obor bavil a abych ho dělal dobře. Já si tenkrát otevřel noviny a v nich byl inzerát, že průmyslová škola v Motole přijme žáky do učebních oborů. Táta mě vzal a jeli jsme do Motola, kde se mnou udělali pohovor, a já se tak v roce 1982 vyučil elektromechanikem pro stroje a zařízení. Po škole jsem nastoupil

rovnou do vozovny Hloubětín, ve které jsem již během učení absolvoval praxi.

Automaticky jste nastoupil k Dopravnímu podniku, nikdo z rodiny u podniku dříve nepracoval?

Z mé rodiny u podniku nikdo nepracoval. Po vyučení jsem začínal v Hloubětíně a jsem mu

PRACOVNÍCI HLOUBĚTÍNSKÉ VOZOVNY AKTUÁLNĚ PEČUJÍ O TRAMVAJE V NOVÉ OPRAVÁRENSKÉ HALE Z ROKU 2020

věrný po celou svou službu u podniku. Ruku na srdce, po škole jsem toho o tramvajích moc nevěděl a ani jsem si nemyslel, že bych mohl technickému rozměru tramvajů rozumět, ale chtěl jsem. Od začátku jsem měl úctu k těm pracovníkům, které jsem obdivoval, že mají takové znalosti, a já je chtěl mít také a řešit s nimi někdy i složité závady.

Klidně jmenujte...

Dneska už jsou všichni ti pánové v důchodu, ale za všechny musím zmínit třeba Láďu Trpišovského, který mi svým přístupem pomohl tak, že mě práce začala zajímat a bavit stále víc a víc. Přišla dvouletá vojenská povinnost a po mém návratu do civilu zrovna do Hloubětína začaly přicházet nové typy vozů KT8D5. O problematiku těchto vozů jsem se začal hodně zajímat. Kolegové, o kterých jsem hovořil, se mnou začali i více diskutovat a z toho jsem měl velice dobrý pocit a hodně mi to pomohlo, protože já potom i z vlastní iniciativy začal některé problémy řešit a navrhovat jejich zlepšení.

To znamená, že se bavíme o letech 1986 a dále?

Přesně tak, a do dnešních dnů máme v Muzeu MHD ve Střešovicích jeden vůz, u kterého když s dětmi stojím, tak mi dělá radost takový malý ovládací panel v kabině řidiče. Během provozu prvních „kátěček“ se objevovaly závady, které nebylo jednoduché odstranit na trati. Vůz nebyl schopen jízdy a často se musel i odsunout z tratě, což nebylo někdy jednoduché a zdržovalo to provoz. Doplněný ovládací panel (můj pomníček) umožnil diagnostikovat poruchu a po přepnutí zásokového přepínače vůz mohl, a také to tak fungovalo, dojezdil celou směnu. Případná závada se později odstranila ve vozovně. Takovou větší úpravou na vozech KTN2 byla změna zapojení sedákového topení v salonu vozu. Bylo nutné změnit a rozdělit zapojení ovládacího i trakčního obvodu v každém článku. Původní zapojení vykazovalo časté závady, které se začaly projevovat až za provozu v zimním období. Těch úprav a vylepšení se postupem času udělalo hodně. V této souvislosti musím zmínit i dalšího svého kolegu, který se také na těchto úpravách podílel, dnes je také v důchodu a jmenuje se Jarda Čelůstka. Musím také říci, že u podniku jsou i další odborníci, se kterými jsem v kontak-



tu a konzultujeme různé závady, případně úpravy, jako je Standa Hrubíš z pankrácké vozovny nebo Vašek Janeček z jízdárny v Ústředních dílnách Hostivař.

Vám ale vaše vzdělání nestačilo a rozhodl jste se, že si ho zvýšíte...

Po letech práce jsem cítil, že bych si mohl ještě rozšířit vzdělání a v roce 2009 jsem úspěšně odmaturoval. Maturoval jsem rok po mé dceři... (smích). Někdy v roce 2012 mě napadlo udělat si zkoušky na revizního technika UTZ (Určená technická zařízení, pozn. redakce), tím bych si i zvýšil kvalifikaci, ale zároveň je to velká odpovědnost. Zkoušky nejsou jednoduché, informací je tolik. Skládají se na Drážním úřadě v Praze a dělají je tam všichni technici z celé republiky. Měl jsem obavy i odvahy, ale musím říci, že velkou podporu jsem měl ve vedoucím jednotky Správy vo-

zidel Tramvaje Milanu Slunečkovi, a nakonec jsem zkoušky i díky této podpoře zvládnul a revize na vozech provádím už skoro 12 let.

Jste přímým účastníkem, dalo by se říci, rychlého vývoje výzbroje tramvajů. Pracoval jste na původních T3, KT8D5 a dnes jezdíme s úplně jinými vozy...

Technika šla mílovými kroky dopředu a já měl to štěstí, že jsem začínal na těch jednodušších vozech se zrychlovačem. Zrychlovač, to byla a ještě je zajímavá odporová regulace trakčních motorů pomocí ovládacího pilotmotoru. Všechno bylo velmi pěkně technicky vymyšlené i pro pochopení systému regulace a ovládnutí, ale regulace trakčních motorů byla za cenu energetických ztrát. Vývoj pokračoval a v sedmdesátých letech přišla tyristorová výzbroj s výkonnými

tyristory, komutačním obvodem a analogovým regulátorem, vývoj tenkrát vedl a dotáhl do konce Ing. Antonín First, kterého jsem měl tu čest také párkrát potkat. Dokonce jsem měl a snad ještě někde mám fotografii z nějaké výstavy v Polsku, kde se vystavoval pulsní měnič. Pro mě to byly další informace, které mě posunuly dál. Vozy s touto výzbrojí jezdí dodnes, stejně tak i vozy se zrychlovačem na retro linkách. Pak následovaly vozy s výzbrojí tranzistorovou a digitálním regulátorem, takže já jako technik si při diagnostice závady s takovým vozem často povídám pomocí počítače. Tím jsem jen přiblížil, jak jde technický vývoj dopředu. Dnes již máme vozy s asynchronními a také synchronními motory řízené frekvenčními měniči. Díky tomu jsou, mimo jiné, vozy vybavené například tempomatem, omezovačem rychlosti atd. Dnešní tramvajové vozy jsou již standardně vybaveny klimatizačními jednotkami v kabinách řidiče, ale i v salonu vozu. Údržbou těchto agregátů se na vozích KTN2 zabývám od jejich začátků, protože klimatizační jednotka na těchto vozích je velmi specifická svými komponenty a vyžaduje pravidelnou kontrolu, údržbu a opravy. S nimi je spojeno vedení evidence, a to hlavně z důvodů používání chladiva, které je pro přírodu problematické. Samozřejmě, že vývoj probíhal i v této oblasti a dnešní vozy mají novodobé klimatizační jednotky na jiné úrovni.



ZLEVA MARTA ŘÍHOVÁ (ROZHOVOR NALEZNETE V KVĚTNOVÉM VYDÁNÍ DPK 2023), VÁCLAV JANEČEK, JIŘÍ KRČMÁŘ A VEDOUcí PROVOZU HLOUBĚTÍNSKÉ VOZOVNY PETR CHARVÁT

u nás ve vozovně zkoušeli vyvinutá zařízení na vozích. Často jsem s nimi spolupracoval, a to hlavně ze zvědavosti, ta práce byla zajímavá a dokonce jsem dostal nabídku, jestli

rodinu a být někde třeba dva měsíce pro mě bylo nemožné.

Pracujete jako elektromechanik ve vozovně Hloubětín, dočasně tedy v areálu Ústředních dílen Hostivař. Vy ale velice často navrhujete různá vylepšení pražských tramvají, která jsou před zraky cestujících skrytá, ale pro řidiče jsou důležitá. Je tato informace správná?

Já nechci a ani nemohu se takto vychvalovat, ano, několik zlepšovacích návrhů a úprav, které se na vozích již provedly, mám tak trochu na svědomí (smích)... ale musím říci, že se na tom vždy podílí i další, bez kterých by to ani nebylo možné dotáhnout do konce. Měl jsem to štěstí, že jak můj vedoucí Petr Charvát, tak vedoucí odboru Technická kontrola Martin Doubek a Marta Říhová z odboru Konstrukce a technické specifikace jsou otevření různým návrhům. Problematika je zajímavá stejně jako mě a jsou to lidé, kteří prošli provozem od píky, a to je podstatná výhoda. Víte, ona každá úprava na voze není jen tak. Musí to také zvládnout a schválit projektant, musí se to zapsat a zakreslit do dokumentace a musí se to nechat schválit Drážním úřadem, protože tramvaj vozí lidi, a to opravdu není žádná legrace. Ale abych odpověděl na vaši otázku. Máte pravdu, kromě běžného servisu a oprav tramvají se snažíme přicházet



JIŘÍ KRČMÁŘ U DIAGNOSTICKÉHO PŘÍSTROJE PRO OPRAVU KLIMATIZOVANÉHO OKRUHU U TRAMVAJE KT

Vývoj nejen u tramvajové výzbroje nezastavíme...

Zajímavé je, že hloubětínská vozovna byla blízko ČKD, kde se vyvíjely nové věci. Znal jsem jejich pracovníky-odborníky, kteří

nechci přejít a pracovat s nimi. Zaviděl jsem jim, jací jsou to odborníci, oni v té době jezdili do ciziny – do Ruska nebo například až do filipínské Manily. Byla to zajímavá nabídka, ale nakonec jsem to odmítl, měl jsem již

s různými zlepšovacími návrhy. Mojí hlavní podmínkou však je to, že navržené úpravy musí být bez větších problémů proveditelné. Myslím tím, že to nesmí být příliš složité je na stávajících vozích implementovat. Jakoukoliv úpravu, která by znamenala složitý zásah do stávajících ovládacích obvodů, bych nikdy nedoporučoval.

Můžete některé pro představu zmínit?

Aktuálně dokončujeme úpravu zapojení regulace doběhu otáček ventilátorů pohonů. Tato je jedna z úprav, která byla provedena z důvodů dochlazování výzbroje na jednotlivých pohonech, které se v určitém režimu elektrodynamické brzdy při jízdě ze svalu přehřívaly. Různých návrhů, které se na vozích provedly, je asi dvacet. Nedávno se dokončila úprava zapojení topení kabiny řidiče na vozích KTN2. Tyto vozy, jak jistě víte, jsou obousměrné a opravdu se stále a často tato výhoda využívá. Řidiči na konečných zastávkách pro změnu směru jízdy přechází z jednoho stanoviště na druhé. Po uvedení vozu

do pohotovostního stavu na řídicím stanovišti se uvedou v činnost obvody, které souvisí s řízením toho daného stanoviště, a to i z bezpečnostních důvodů. Jedna z funkcí je i topení kabiny řidiče, které fungovalo vždy, jen pokud bylo zapnuté řízení na ovládaném stanovišti. Úpravou zapojení ovládacího obvodu jsme vyhověli řidičům, kteří vznesli požadavek, aby bylo možné v zimním období temperovat i zadní kabinu. Tuto úpravu jsme prováděli ve spolupráci s kolegy z odboru Technická kontrola. V současné chvíli pracujeme na úpravě vyhřívání zadních zrcátek tak, aby řidiči před odchodem na opačné stanoviště měli i zrcátka vytápěna a neměl je zamlžená. To je ale jedna z jednodušších úprav, řidiči tyto vylepšení vždy ocení.

Musíme se toho tématu trochu dotknout. Původní vozovna Hloubětín je zbourána, opustil jste prostory, v kterých jste se téměř vyučil. Nová hala je za dveřmi...

Za to, že se zbourala vozovna Hloubětín, vlastně můžu já, ale možná nás všímavých

bylo více. Všiml jsem si prasklin na stropu a v kanceláři jsem řekl, aby se na to podíval někdo ze správy objektu, aby nám do haly nezačalo zatékat. Vůbec jsem neměl tušení, že se to tak rozjede. Do dnešních dní, když někde přijdu, tak si mě dobírají, že za zbourání můžu já, samozřejmě ze srandy. Musím se přiznat, že v té době mě to hodně mrzelo. Já si říkal, že oni zbourají naši vozovnu kvůli mně? To snad není možný! Měl jsem obavy z toho, že nová vozovna nakonec vůbec nebude. Že se postaví paneláky a s pánem bohem... Ale teď si říkám, že by zase mohli říkat, „Jirko, díky tobě máme novou vozovnu...“ (smích) S novou a moderní vozovnou jsou spjaté i nové vozy, každý se bude chtít podívat, určitě přijedou návštěvy ze zahraničí. Myslím, že nová vozovna bude dlouho v záři objektivů. Samozřejmě se těšíme, ač jsme v nové hale v Ústředních dílnách, kterou postavili i částečně kvůli nám. Odstavené vozy totiž trpí, což s novou vozovnou skončí, snad se příští rok do nových prostor přestěhujeme.



NA SNÍMKU S KOLEGOU STANISLAVEM CHRPOU PŘI SERVISU KLIMATIZACE NA TRAMVAJI KT

PŘIHLAS SE K ODBĚRU NA **WEBU DPP**

WEBOVÉ STRÁNKY DPP.CZ NOVĚ NABÍZEJÍ PŘIHLÁŠENÝM ODBĚRATELŮM INFORMACE TÝKAJÍCÍ SE PROVOZU MHD I NOVINEK Z DOPRAVNÍHO PODNIKU.



177	Metrolink	Prácheň - Mladá Boleslav - Chodov	2024.04.01	2024.04.02	2024.04.03	2024.04.04	2024.04.05	2024.04.06	2024.04.07	2024.04.08	2024.04.09	2024.04.10	2024.04.11	2024.04.12	2024.04.13	2024.04.14	2024.04.15
06:00	06:00	06:00	06:00	06:00	06:00	06:00	06:00	06:00	06:00	06:00	06:00	06:00	06:00	06:00	06:00	06:00	06:00
07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00	07:00
08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00	08:00
09:00	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00	09:00
10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00	10:00
11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00	11:00
12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00	12:00
13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00	13:00
14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00	14:00
15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00	15:00
16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00	16:00
17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00	17:00
18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00	18:00
19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00	19:00
20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00	20:00

Jak se zaregistrovat?

Naskenujte QR kód nebo zadejte adresu: www.dpp.cz/registrace

1. Zadejte e-mail pro registraci
2. Zadejte své heslo
3. Do registrovaného e-mailu vám bude poslán potvrzovací e-mail
4. Aktivujte účet ve svém e-mailu
5. Vyberte si své odběry



Po snadné registraci pomocí e-mailové adresy uživatelé mohou vybrat preferované linky, u kterých chtějí získávat informace o plánovaných změnách v dopravě nebo nových jízdních řádech. Kromě informací z provozu je možné vybrat i odběr aktualit z dění dopravního podniku, tiskových zpráv nebo upozornění na nové číslo DP kontaktu.

V rámci nastavení odběrů je možné využít i službu informačních SMS zpráv o stavu vybraných bezbariérových zařízení v metru, která funguje již několik let. ■

NAŠICH LÉKAŘŮ SE BÁT NEMUSÍTE

PŘEDSTAVUJEME VÁM JEDNO Z MÁLA ODDĚLENÍ V DPP, SE KTERÝM PŘIJDE DO KONTAKTU KAŽDÝ ZAMĚSTNANEC PODNIKU. AŽ UŽ VÁS ČEKÁ VĚTŠÍ ČI MENŠÍ „KOLEČKO“ NÁVŠTĚV DOKTORŮ, VŽDY SE JEDNÁ O PRACOVNÍKY NESTÁTNÍHO ZDRAVOTNICKÉHO ZAŘÍZENÍ DPP. POJĎME SE Z ČEKÁRNY PŘEMÍSTIT DO ORDINACE A NAHLÉDNOUT POD RUKU TOHOTO STĚŽEJNÍHO ODDĚLENÍ.

Když se řekne NZZ DPP

Dopravní podnik hl. m. Prahy má oprávnění k poskytování zdravotních služeb v oblasti ambulancí péče v oboru všeobecného praktického lékařství, vnitřního lékařství a fyzioterapie. Tyto služby jsou součástí činnosti – oddělení NZZ a psychologie. O činnosti pracoviště psychologie se více dozvíte v některém z dalších vydání.

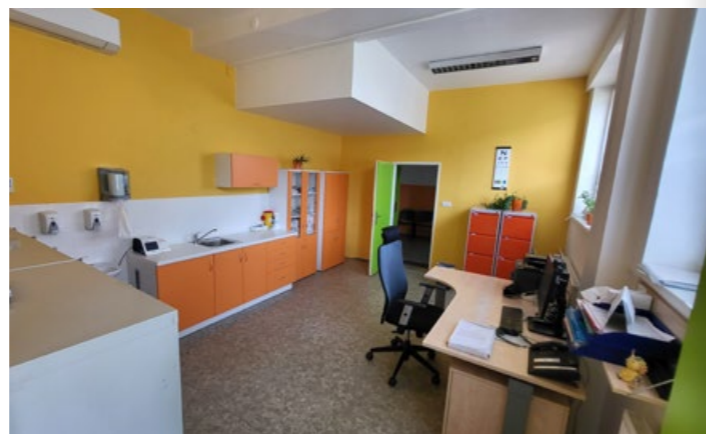
Praktičtí lékaři DPP poskytují ambulantní péči v oboru všeobecného praktického lékařství. Spolu se sestrami pečují o pacienty, kteří jsou u nich registrováni, většinou zaměstnanci DPP nebo bývalé zaměstnanci a jejich rodinné příslušníci, akutní péči poskytují i pro neregistrované osoby. Stěžejní náplní činnosti našich praktických lékařů a sester je ale poskytování pracovnělékařských služeb.

V rámci těchto služeb spolupracují s ordinací interního lékaře, který se zaměřuje na provádění a vyhodnocování EKG, chladových testů a orientační spirometrické vyšetření. Tato specializovaná vyšetření jsou nezbytná k vyhodnocování zdravotní způsobilosti k práci u některých profesí.

Zdravotní služby v oblasti ambulantní fyzioterapie poskytují dva zkušení rehabilitační



VLEVO ORDINACE LÉKAŘKY V AREÁLU GARÁŽE KLÍČOV A VPRAVO SESTERNA



pracovníci, kteří si poradí téměř se všemi požadavky v oblasti pohybového aparátu. Rehabilitaci navštěvují zaměstnanci DPP i externí pacienti.

Všichni naši zdravotničtí pracovníci jsou plně kvalifikováni v požadovaném oboru pro výkon činnosti. V rámci celoživotního vzdělávání absolvují odborné semináře, přednášky a konference. Lékaři jsou v rámci svých odborností nositeli diplomu celoživotního vzdělávání.

Když se řekne pracovnílékařské služby

Jedná se především o provádění pracovnílékařských prohlídek, při nichž jde o hodnocení zdravotního stavu zaměstnanců nebo osob ucházejících se o zaměstnání. Posuzuje se při nich zdravotní způsobilost k práci, zjišťuje se vliv pracovní činnosti, prostředí a podmínek na zdravotní stav a vývoj zdravotního stavu. Za tímto účelem se provádějí prohlídky vstupní, periodické, mimořádné, výstupní, případně následné. Jsme povinni zajistit odbornou nezávislost našich lékařů, proto je nepřijatelné jakkoli ovlivňovat jejich rozhodnutí při vydávání posudkového závěru.

Zaměstnavatel nesmí připustit, aby zaměstnanec vykonával práce, jejichž náročnost by neodpovídala jeho zdravotní způsobilosti. Zdravotní stav každé posuzované osoby je proto našimi lékaři pečlivě vyšetřován a hodnocen. Ačkoli většina z nás není z povinnosti absolvovat pracovnílékařskou prohlídku nadšená a někteří z ní mají obavy, je potřeba si uvědomit, že jde o posouzení našeho zdravotního stavu s cílem zjistit zdravotní způsobilost dlouhodobě vykonávat určenou činnost, a předejít tak případnému zhoršení zdravotního stavu. Ochrana zdraví všech zaměstnanců a předcházení vzniku nemoci z povolání je tak úkolem, který je pro zdra-

votnické pracovníky DPP prioritou. Dalšími, kdo se v našich ordinacích podrobují pracovnílékařským prohlídkám, jsou žáci středních a studenti vysokých škol, kteří absolvují odbornou praxi nebo odborný výcvik v rámci svého studia na pracovištích DPP. Zejména jsou to žáci Střední průmyslové školy dopravní, jejímž zřizovatelem je DPP.

Jak probíhá pracovnílékařská prohlídka?

Především je třeba mít výpis ze zdravotnické dokumentace od svého praktického lékaře, podle toho posuzující lékař rozhodne o případných dalších vyšetřeních. V ordinaci se při prohlídkách provádí základní vyšetření, které zahrnuje rozbor údajů o dosavadním vývoji zdravotního stavu, pracovní anamnézu a fyzikální vyšetření, včetně např. orientačního vyšetření sluchu a zraku. Sestra změří tlak, vyhodnotí vzorek moči, případně na glukometru změří hladinu cukru v krvi a natočí EKG. EKG je prováděno také v ordinaci našeho interního lékaře.

Kromě toho u vybraných profesí nebo funkcí musíte podstoupit odborná vyšetření na specializovaných pracovištích. Tato pracoviště jsou například neurologie, oční, ORL a další. Odborná vyšetření jsou předepsána zvláštními obecně závaznými předpisy pro vybrané profese nebo funkce např. pro řidiče autobusů, tramvají, pro strojvedoucí metra, hasiče a pro funkce a profese s profesním rizikem.

V rámci pracovnílékařské prohlídky si lékař může kromě legislativou předepsaných odborných vyšetření vyžádat i další odborná vyšetření, která podle svého uvážení potřebuje k vydání posudkového závěru o zdravotní způsobilosti k určené práci, například psychologické vyšetření, které mohou provádět naši psychologové.

A co se stane, když se odmítnu podrobit prohlídce nebo vyšetření, které je její součástí? V takovém případě lékař posudek nevydává se všemi důsledky. A když s posudkovým závěrem nesouhlasím? Mohu podat zdůvodněný návrh na přezkum lékařského posudku stejně jako zaměstnavatel.

Kam na pracovnílékařskou prohlídku půjdu?

Naši praktičtí lékaři mají pro pracovnílékařské služby přiřazeny jednotlivé útvary DPP, o které pečují. Zaměstnanec ani uchazeč o zaměstnání si tedy nemůže určit, ke kterému z našich lékařů na pracovnílékařskou prohlídku půjde. Jedině v případě, že je zaměstnanec u některého z našich lékařů registrován k péči všeobecného praktického lékaře, provádí se pracovnílékařská prohlídka u tohoto lékaře. Tento lékař zaměstnance zná, má informace o jeho zdravotním stavu, a k provedení prohlídky proto není nutný výpis ze zdravotní dokumentace.

Proč probíhají dohledy na pracovištích?

Nedílnou součástí pracovnílékařských služeb je také provádění pravidelného dohledu na pracovištích. Znalost pracovního prostředí je pro lékaře důležitá k posouzení zdravotní náročnosti vykonávané práce a charakteru podmínek na pracovištích, kde posuzují a hodnotí rizikové faktory a rizika při práci. Znáte rizikové faktory pracovního prostředí a profesní rizika? K častým rizikovým faktorům patří hluk, chlad, vibrace, fyzická zátěž, zraková zátěž, psychická zátěž, prach, práce s chemickými látkami, zátěž teplem, svařování elektrickým obloukem. K profesním rizikům pak patří např. obsluha a oprava jeřábů, práce vazačů jeřábových břemen, obsluha transportních zařízení, regálových zakladačů, pracovních plošin, stavebních a jim ob-



FYZIOTERAPIE V BUDOVĚ A AREÁLU DEPA HOSTIVÁŘ



dobných strojů, obsluha a řízení morových a elektrických vozíků, opravy tlakových nádob a kotlů, práce ve výškách, noční práce a další.

Dohledu na pracovišti se musí účastnit vedoucí útvaru nebo jím určený zaměstnanec, který je povinen umožnit lékaři provedení dohledu a poskytnout mu požadované informace týkající se např. rozhodnutí orgánu ochrany veřejného zdraví o zařazení práce do příslušné kategorie, výsledků šetření příslušných inspekčních orgánů nebo výsledků měření rizikových faktorů pracovních podmínek.

V současné době je interval provádění dohledu stanoven na nejméně jednou za tři roky. O provedení dohledu je zpracován protokol se zjištěnými závadami a návrhy na odstranění nedostatků. Protokoly vyžaduje kontrola z hygienické stanice, jsou součástí dokumentace o pracovnílékařských službách, a proto jsou pečlivě zpracovány a evidovány.

Když se řekne ambulanti péče praktického lékaře

Registrovaným, ale i neregistrovaným pacientům je v našich ordinacích věnována maximální dostupná ambulantní preventivní, diagnostická a léčebná péče.

Zdraví pacientů je pečlivě sledováno. Pro registrované pacienty v našich ordinacích probíhá dispenzární péče, která zahrnuje sledování chronických onemocnění, prevenci závažných kardiovaskulárních chorob, metabolických poruch a v neposlední řadě prevenci onkologických onemocnění. Dalším z preventivních programů je včasný záchyt demence v ordinaci praktického lékaře.

V našich ordinacích zajišťujeme registrovaným pacientům pravidelné očkování. V době pandemie covid-19 jsme zajistili očkování zaměstnancům, kteří o tuto službu projevi-

li zájem. Mohli se tak vyhnout přeplněným očkovacím centrům. Očkovat se můžete dát například proti klíšťové encefalitidě, pneumokokům a tetanu. Samozřejmostí je již každoroční očkování proti chřipce, je zajišťováno všem zaměstnancům, kteří projeví zájem.

Při své činnosti lékaři velmi úzce spolupracují s pracovištěm našich psychologů, kteří poskytují psychologické vyšetření a poskytují odbornou psychologickou pomoc.

Ordinace jsou vybaveny přístroji pro včasnou diagnostiku a vyhodnocení stavů, které vyžadují příslušnou léčbu. Např. přístroj QuikRead go z pouhé kapky krve pozná, zda se jedná o infekci bakteriální nebo virovou, a je cenným pomocníkem při monitorování úspěšnosti léčby. Dále v našich ordinacích provádíme jednoduchý a rychlý diagnostický test, který spolehlivě detekuje streptokoky skupiny A z výtěru z krku (angínu odhalíme do 5 minut), a usnadní tak lékaři rozhodování o volbě léčby. V ordinaci je k dispozici i jednoduchý test na okultní krvácení, který je využíván k prevenci onemocnění střev.

Dalším přístrojem v ordinacích je moderní EKG s propojením na elektronický lékařský ambulantní systém. Lékaři mají také k dispozici oxymetry k okamžitému bezbolestnému zjištění saturace krve kyslíkem, která je ukazatelem zejména respiračních onemocnění.

V situacích vyžadujících neodkladnou lékařskou pomoc jsou naši lékaři a sestry mnohokrát první, kteří na místě tuto pomoc poskytnou a postarají se o pacienta do příjezdu zdravotnické záchranné služby. Proto jsou naše ordinace vybaveny pohotovostní lékárnou s protišokovým balíčkem. Při potřebě okamžité pomoci na pracovištích i mimo ně mají k dispozici pohotovostní kufry s vybavením pro poskytnutí první pomoci, včetně ambuvaku pro umělé dýchání.

Trocha čísel pro představu

Za rok 2023 bylo v našich ordinacích provedeno **11 401 pracovnílékařských prohlídek**, z toho **1 516** vstupních prohlídek, **9 881** periodických a **4** výstupní prohlídky.

Od začátku roku 2023 bylo u našich lékařů k péči všeobecného praktického lékaře registrováno **1 942 pacientů**. V rámci zdravotní péče bylo v ordinacích praktických lékařů za rok 2023 vyšetřeno a ošetřeno **1 911** pacientů a provedeno celkem **9 399** zdravotních výkonů.

V ordinaci interního lékaře bylo za rok 2023 vyšetřeno **650 pacientů** a provedeno **1 328** zdravotních výkonů.

V roce 2023 byly provedeny dohledy na **198 pracovištích** s celkovým počtem **7 336** pracovních míst.

Pro představu, v rámci fyzioterapie bylo za rok 2023 ošetřeno **239 pacientů** a provedeno **7 330** úkonů.



ORDINACE PRAKTICKÉHO LÉKAŘE V AREÁLU GARÁŽE ŘEPY

Pro sterilizaci vzduchu a zabránění šíření bakterií a virů jsou ordinace vybaveny germicidními lampami, které se osvědčily zejména v době covidu i jiných respiračních chorob. Tyto lampy přispívají k ochraně zdraví našich zdravotnických pracovníků i zaměstnanců a pacientů, kteří ordinace navštěvují.

Veškeré zdravotnické přístroje v ordinacích procházejí v pravidelných intervalech bezpečnostně technickou kontrolou.

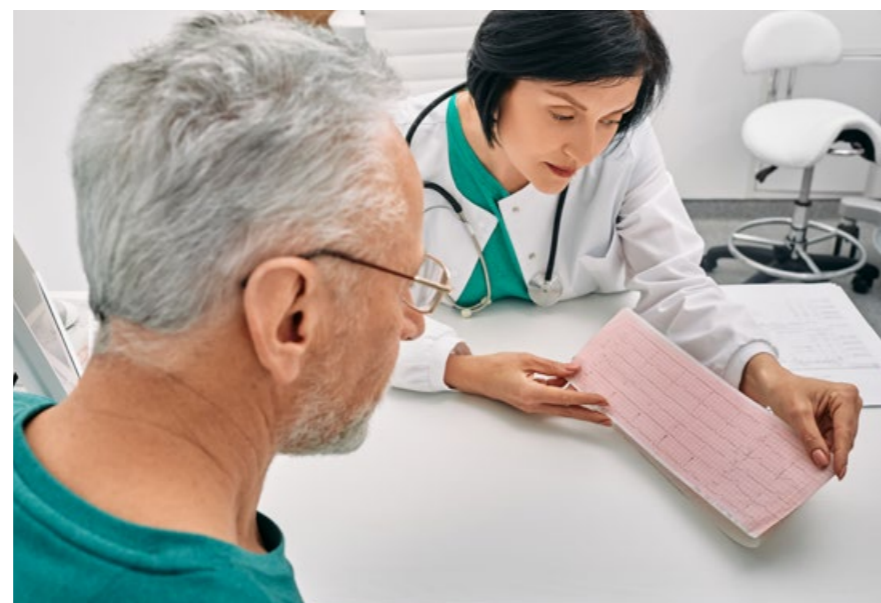
Když se řekne ambulantní péče interního lékaře

V ambulanci našeho interního lékaře se provádějí a vyhodnocují odborná vyšetření. EKG (Elektrokardiograf) sleduje činnost srdce, v případě závažných odchylek lékař spolupracuje s kardiologem. Spirometrie vyhodnocuje kapacitu plic a odhaluje mimo jiné obstrukční choroby plic. Chladové testy (pletysmografie) – toto vyšetření slouží ke stanovení prokrvení a oxylučení tkání v závislosti na teplotě. Kromě odborných vyšetření v rámci pracovnělékařských služeb interní lékař společně se sestrou pečují o své pacienty, u kterých monitorují vývoj jejich chronických onemocnění, zejména hypertenzi, diabetes, kardiologická a metabolická onemocnění. K tomuto je nejčastěji využíván Holter, který monitoruje stav pacienta po dobu 24 hodin.

Když se řekne fyzioterapie

Nejčastějšími obtížemi, které naši rehabilitační pracovníci řeší, jsou vertebrogenní nebo kloubní obtíže. Dále se zabývají porázovými stavy, stavy po zlomeninách, operacích a neurologickými diagnózami. Cílem je nejen léčit zdravotní problémy, ale také jim předcházet. Proto je velký důraz kladen i na prevenci poruch pohybového aparátu. Na základě odebrané anamnézy a kineziologického rozboru je stanoven následný individuální rehabilitační plán.

Nedílnou součástí léčby pohybového aparátu je využívání moderních léčebných přístrojů. Na pracovišti fyzioterapie jsou k dispozici přístroje pro elektroléčbu, ultrazvuk, magnetoterapie a laser. V nabídce je také ergonomický trenažér na chůzi, jízdu na kole, zvláště po traumatických stavech končetin. Nejvíce žádaná je vodoléčba, která je nyní zmodernizovaná a nabízí využití celkové vířivé vany s podvodní masáží nebo perličkovou lázní. Je zde i malá vířivá vana se zaměřením na dolní končetiny.



Víte, kde ordinace lékařů a pracoviště fyzioterapie najdete?

Našich deset ordinací je rozmístěno v areálech DPP téměř po celé Praze k zajištění optimální dostupnosti pro zaměstnance.

Začneme v Ústředních dílnách Hostivař, kde se nachází dvě ordinace, v jedné z nich ordinuje náš vedoucí lékař. Další dvě ordinace najdete v sousedním objektu budovy OZM Hostivař. V budově A areálu depa Hostivař je rovněž pracoviště fyzioterapie. Pokračujeme do Vršovic, kde ordinuje lékař hned vedle vstupu do areálu Garáže Vršovice. Následuje areál Depo Kačerov se dvěma ordinacemi praktického lékaře a rovněž ordinací lékaře internisty. Před-

poslední ordinaci najdete v těsné blízkosti areálu Garáže Řepy a virtuální cestu zakončíme ordinací v objektu Garáže Klíčov.

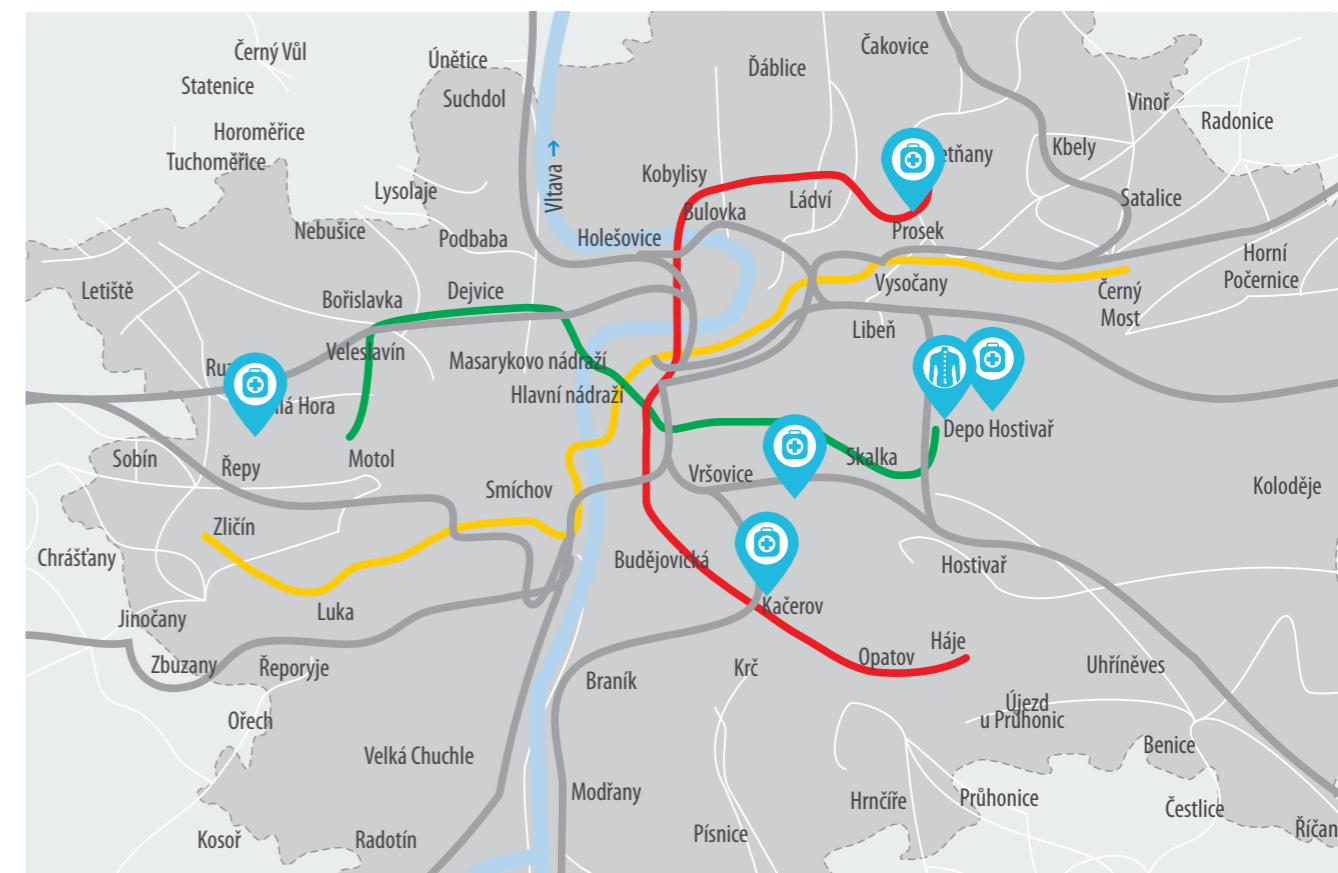
Kontakty na jednotlivé ordinace a plánky umístění najdete na intranetu na stránkách útvaru 500340. Na intranetu rovněž zveřejňujeme aktuální nepřítomnost lékařů a jejich zástupy.

Aby vše fungovalo

Z pracoviště na Sokolovské zajišťujeme administrativní, správní a technický provoz ordinací lékařů, pracoviště fyzioterapie i psychologie. Jedná se např. o podklady pro vydání rozhodnutí MHMP k oprávnění poskytování zdravotních služeb a jeho změny, zabezpečujeme uzavírání smluv se zdravotními pojiš-

tovními, zpracováváme vyúčtování, kontrolu a revizi vykazování zdravotních výkonů pro zdravotní pojišťovny, spolupracujeme s hygienickými stanicemi. Kromě toho obstaráváme servis pro ordinace lékařů, pracoviště fyzioterapie a psychologie v oblasti materiálového zabezpečení a vybavení, požadavky na nákup léků a zdravotnického materiálu a vše další, co pracoviště potřebují ke své činnosti.

Vybavení ordinací postupně obnovujeme a zlepšujeme pracovní prostředí zdravotnického personálu i prostředí pro všechny, kdo pracoviště NZZ navštíví. Obnovou prošly ordinace Klíčov, Řepy, Hostivař. Největší akcí je v současné době rekonstrukce ordinací NZZ Kačerov, která byla zahájena v prosinci loňského roku.



Garáž Vršovice
praktický lékař



OZM Hostivař a Depo Hostivař
praktický lékař
fyzioterapie



Ústřední dílny DPP
praktický lékař
vedoucí lékař



Depo Kačerov
praktický lékař
internista



Garáž Klíčov
praktický lékař



Garáž Řepy
praktický lékař

7 OTÁZEK PRO: LUKÁŠE HAMPACHERA



1974–2024
50 let
M metra
s DP kontaktem

LUKÁŠ HAMPACHER JAKO JEDEN Z PRŮVODCŮ V RÁMCI ZÁŽITKOVÉ TURISTIKY PRAŽSKÉHO METRA. NA SNÍMKU Z ČERVENCE 2021, KDY SE KONALA PROHLÍDKA DEPA KAČEROV A JÍZDA SOUPRAVOU EČS

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

Od malička mám rád auta, vlaky, techniku obecně. Když jsem jako student chodil na Střední průmyslovou školu elektrotechnickou Františka Křižíka v ulici Na Příkopěch, tak součástí studia byla v posledních dvou ročních praxích v provozu. Já tehdy nikoho u metra neznal, ale moje babička má spoustu známých. Celý život učí hrát na piano a má síť kontaktů ve všech různých směrech a někde našla kontakt na tehdejšího vedoucího služby elektrotechnické Františka Kučera, který sídlil v depu Kačerov. Praxe se domluvila a já a další dva spolužáci jsme nastoupili na 14 dní. Musím uznat, že praxe byla pestrá, dokonce jsme chodili i v noci do kabelových kanálů, ale mě to pořád táhlo směrem k vlakům.

Pan Kučera nám u tehdejšího vedoucího odboru Servis vozidel služby vozové Petra Moravce domluvil pár dnů i právě u souprav metra a to mě tak pohltilo, že za rok jsem se ozval už rovnou jemu s tím, jestli bych u něj nemohl mít znovu praxi. Po úspěšném absolvování školy jsem hledal práci a opět jsem volal Petra Moravce, jestli bych nemohl pracovat u podniku. V tu dobu začínal fullservice metra se společností Škoda Transportation. Domluvili jsme se spolu, že určitě, ale až za pár měsíců, až se uvolní pozice. Mezitím jsem tedy zkoušel kdeco, například jsem přijal místo jako konstruktér automobilových nástaveb (což jsem vydržel asi čtrnáct dní) nebo třeba jako prodejce ojetých vozů v jednom velkém pražském bazaru. Ale to už se blížil termín nástupu do DPP, kam jsem nastoupil 8. února 2010.

2) Na jaké pozici jste v DPP začínal a kterými dalšími jste prošel?

Začínal jsem na odboru 210400 – Servis vozidel a můj první vedoucí byl právě Petr Moravec. V podstatě jsem začínal podobně jako kolegové Petr Havlíček a Martin Březina a s celou tou partou, která stojí za projektem Zážitkové turistiky v metru. Od začátku jsem měl na starosti soupravy M1, protože v době mého nástupu se jim pořádně nikdo nevěnoval. Pamatuji si, že první dva, tři měsíce jsem jen ležel v předpisech a normách. Pořád jsem se na všechno vyptával, hlavně na vsudypřítomné zkratky. Následně jsem absolvoval zkoušku M3 na vedoucího zkušebního vlaku, to je takové nejzákladnější oprávnění tady u nás. Poté došlo k organizační změně a odbor Servis vozů byl zrušen, Petr Moravec odešel



V ÚTERÝ 24. ŘÍJNA 2023 PROBÍHALA NAKLÁDKA HISTORICKÉHO EXPONÁTU VOZU EČS Z MUZEA MHD, KTERÉ SE SAMOZŘEJMĚ ZÚČASTNILI I PRACOVNÍCI JEDNOTKY SPRÁVY VOZIDEL METRO. LUKÁŠ HAMPACHER VE DVEŘÍCH VOZU EV. Č. 1009, KTERÝ BYL DOČASNĚ PŘEVEZEN DO AREÁLU DEPA ZLIČÍN, KAM O DEN DŘÍVE SMĚROVAL I MUZEJNÍ VŮZ TYPU 81-71. FOTO: ZDENĚK BEK



Lukáš Hampacher (38)

Místo narození: Praha
Znamení: Býk
Záliby: Turistika, technika, železnice

EXTERNÍ PRŮKAZKA Z ROKU 2002, KTERÁ SLOUŽILA JAKO VSTUP DO AREÁLU V RÁMCI ŠKOLNÍ PRAXE

struktura zůstala stejná, ba se spíše i omezuje, nedokážu si dopravu v Praze bez metra vůbec představit... I proto je další rozvoj sítě našich podzemky nutností.

6) Jaký zážitek byste ze své kariéry zmínil?

Zážitků bylo jistě mnoho, zejména ze začátku mé profesní dráhy, kdy pro mě bylo vše nové. Dodnes si pamatuji na svoji první jízdu v kabíně strojvedoucího nebo nález první defektoskopické vady... Jeden z těch nejsilnějších ale asi byla první jízda čerstvě zprovozněné historické soupravy 81-71 pro veřejnost. Už si nevzpomínám přesně, ale muselo to být kolem 12. srpna 2012. Už jsme tou dobou měli zkušenosti s provozováním a přeževším s ohlasem veřejnosti na historickou třívozovou Ečsku. Přivedení k životu i druhé historické soupravy tak byla velká věc a cítil jsem (ač jsem osobně zásluhy na jejím zprovoznění neměl) velkou zodpovědnost a trochu i hrdost.

7) Co byste popřál metru do dalších let?

Určitě další fyzický i technologický rozvoj, tzn. automatizace, nové vozy, nové linky, celková modernizace... Ale také aby se přes všechny ty pohledy do budoucna tak trochu nezapomnělo na stávající techniku a technologii, které daly našemu metru charakteristickou podobu. Tím myslím to, abychom se o vše, co tu s námi ještě nějakou dobu bude, jako jsou právě například soupravy M1 a do jisté míry i 81-71M, řádně a pečlivě starali a udrželi je v co nejlepším stavu tak, jako se to dařilo našim předchůdcům s původními sovětskými vozy. A že to měli o mnoho těžší. Aby ti, co jednou přijdou po nás, mohli s podobnou hrdostí jako tehdy já novým generacím představovat zprovozněnou historickou soupravu M1 4101-4102 ☺

a my ostatní byli začleněni do zbývajících dvou odborů – Provozně technický a Technická kontrola. Většina kolegů skončila na Provozně technickém, já jsem rozšířil řady Technické kontroly, kde jsem dodnes. Mojí hlavní náplní tak je dohled nad řádným prováděním údržby, stavem vozů M1, dodržováním kilometrických proběhů atd. Samozřejmě nesmím zapomenout ani na jízdy historickými soupravami metra Ečs a 81-71 a jejich údržbu. S kolegou Petrem Havlíčkem stojíme za zrodem většiny původních programů Zážitkové turistiky v metru a dodnes téměř každou akci doprovázím jako průvodce.

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

Nevzala mi nic, ale dala mi jednoznačně obrovský vhled do problematiky provozu a údržby vozidel pražského metra. Dala mi i perfektní kolektiv, a to nejen v DPP, ale i u kolegů u Siemensu a Škodovky. A jednoznačně mi práce zvýšila kvalifikaci, protože jsem dostal nabídku dělat certifikovaného pracovníka v oblasti nedestruktivního testování – defektoskopie. Nastoupil jsem na základní kurz defektoskopických zkoušek, v metodách ultrazvukového, kapilárního a magnetického zkoušení. Získal jsem tak kvalifikační stupeň jedna, což mě opravňuje k omezené, ale relativně samostatné činnosti v těchto třech metodách. V rámci údržby vozidel je totiž stanoven jistý rozsah defektoskopických kontrol některých součástí. A u vozidel M1 je

pro Siemens vykonáváme na základě smlouvy my (DPP). Možná mě navíc do budoucna čeká zvýšení kvalifikace na stupeň 2, což už mi umožní zcela samostatnou práci a navíc dohled nad případnými novými dodavateli NDT činností.

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

Když se vrátím k sobě jako k mladému člověku, co chtěl pracovat v metru, tak jsem neměl nejmenší ponětí, do čeho vlastně jdu, přesto mě to sem lákalo. Takže všichni zájemci, ničeho se nebojte, ptejte se na cokoliv a hlavně mějte zájem o metro, to pro většinu bude znamenat chuť učit se nové věci. Je dobré si pak najít své nosné téma, které zájemce o práci v metru bude lákat a držet se ho. Víím, že takto na otázku odpovídá téměř každý, ale máte tady také svým způsobem některé věci jisté, nemusíte se dohadovat o výplatu, benefity... Práci u metra určitě doporučuji i proto, že nové posily budeme už velmi brzy potřebovat.

5) Jak byste nejvýstižněji charakterizoval tuto dopravní tepnu Prahy?

Je naprosto nepostradatelná. Osobně nepamatuji léta, kdy tady metro nebylo, ale pamatuji, kdy provoz na povrchu nebyl tak hustý. Když vidím, jak vypadá provoz dnes, kdy se množství vozidel násobně zvýšilo, ale infra-



PRACOVNÍ ÚRAZOVOST DPP V UPLYNULÉM ROCE

TRVALÝM CÍLEM DPP JAKO ZAMĚSTNAVATELE JE, ABY VŠICHNI ZAMĚSTNANCI ODCHÁZELI ZE SVÝCH SMĚN DOMŮ ZDRAVÍ. K TOMUTO CÍLI SMĚŘUJEME CELOU ŘADOU PŘIJATÝCH OPATŘENÍ, PŘESTO V TAK VELIKÉM PODNIKU S RŮZNORODÝMI ČINNOSTMI A RIZIKY SE PRACOVNÍM ÚRAZŮM NEVYHNEME. POJĎME SE Tedy V KRÁTKOSTI PODÍVAT NA TO, JAK JSME NA TOM S NIMI NEJEN V ROCE 2023 BYLI.

V úvodu jsme se dotkli různých opatření, která mají předcházet pracovním úrazům. Dají se rozdělit na vyhodnocení rizik, poskytování osobních ochranných pracovních prostředků, u strojů pak kryty a zábrany, dále školení a v neposlední řadě vlastní chování

zaměstnanců. Každé z těchto opatření nějakým způsobem předchází vzniku pracovního úrazu. Nastane-li však situace, kdy se v jednom okamžiku sejdou různé okolnosti v jedné přímce, je to cesta ke vzniku pracovního úrazu. Pootočením byť jediného z nastave-

ných opatření zabráníme vzniku pracovního úrazu, a to je to, o co nám všem jde. Dostáváme se tím do jiných situací mimo absenční pracovní úrazy, a to jsou drobná poranění, závady a porušení předpisů a skoronehody. To je ale trochu jiná oblast.

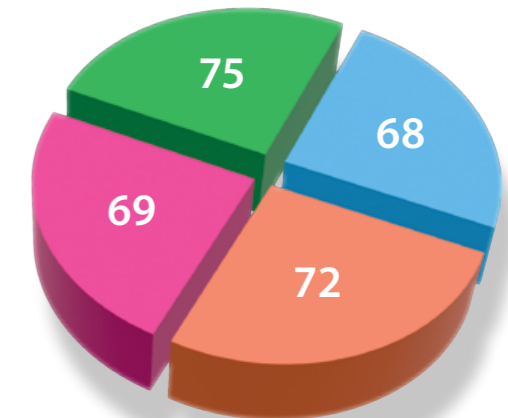
Jak jsme tedy na tom s absenčními pracovními úrazy v roce 2023 byli?

- 284 absenčních pracovních úrazů, žádný smrtelný úraz,
- 24 327 zameškaných kalendářních dnů,
- 2,54 pracovních úrazů na 100 zaměstnanců,
- 85,66 zameškaných kalendářních dnů v přepočtu na jeden pracovní úraz,
- 23 pracovních úrazů se stalo v důsledku napadení,
- 71 pracovních úrazů se stalo mezi 10:00–14:00 hod.,
- 75 pracovních úrazů se stalo po odpracování 4–6 hod. ve směně,
- 59 pracovních úrazů se stalo zaměstnancům s praxí 2–5 let,
- 102 pracovních úrazů se stalo zaměstnancům ve věku 50–60 let,
- 32 pracovních úrazů se stalo v měsíci květnu.

Jak vlastně definujeme pracovní úraz? Pracovní úraz je zásah do zdraví (nebo i smrt) zaměstnance krátkodobým, náhlým působením vnějších vlivů při plnění pracovních úkolů nebo v přímé souvislosti s nimi, vzniká nezávisle na vůli zaměstnance (nechce si ho sám přivodit). Zjednodušeně jde o dopad na zdraví zaměstnance v souvislosti s výkonem práce pro zaměstnavatele. V podmínkách DPP se oblast pracovních úrazů řídí interními směrnici a dalším dobrým zdrojem informací jsou intranetové stránky oddělení BOZP.

Počet pracovních úrazů 2023

- I. čtvrtletí
- II. čtvrtletí
- III. čtvrtletí
- IV. čtvrtletí

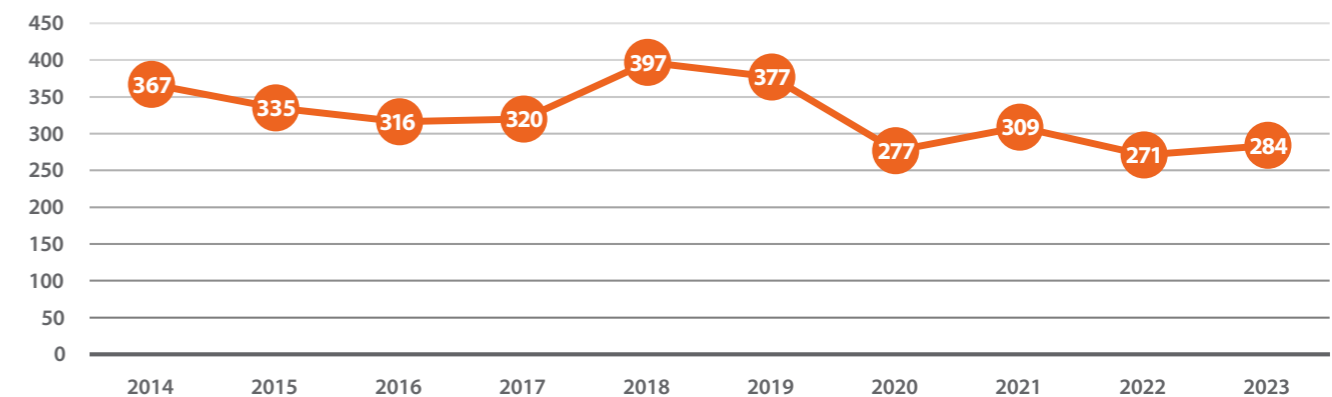


V závěru článku si pojďme připomenout tři pravidla, která by v oblasti BOZP mohla nebo měla platit:

1. Zaměstnanci nejsou problém, zaměstnanci dokážou problémy vyřešit.
2. Neříkejme, co se má dělat, ptejme se, co je potřeba udělat nebo vylepšit.
3. Neměříme bezpečnost podle počtu pracovních úrazů.

Motivací by mělo být, že zaměstnanci podávají nejlepší výkon, když cítí podporu od svých nadřízených, kolegů a podřízených. ■

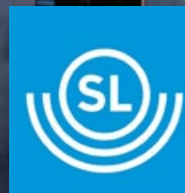
Vývoj pracovní úrazovosti v DPP od roku 2014



V oblasti pracovních úrazů by nemělo platit, že si zaměstnanci dovoří nahlásit jen takové incidenty, které dokáže zaměstnavatel přijmout.

Využitá legislativa:

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

Text: Jiří Došlý
Foto: Facebook KanalsL a visitstockholm

BEZEMISNÍ METROPOLE DO ROKU 2030? INSPIRACI NABÍZÍ STOCKHOLM

ZÁVAZKY NA ÚROVNI EU, STÁTŮ I MĚST NUTÍ MĚSTA NAPŘÍČ KONTINENTEM HLEDAT NOVÉ PŘÍSTUPY ROVNĚŽ V MOBILITĚ, KTERÉ SE OZNAČUJÍ JAKO TRVALE UDRŽITELNÉ. JAKÁ OPATŘENÍ V DOPRAVĚ ZAVÁDĚJÍ VE ŠVÉDSKÉ METROPOLI, ABY SE DO ŠESTI LET STALA MĚSTEM BEZ EMISÍ?

Švédská metropole, rozprostírající se na 14 ostrovech, je již několik dekád lídrem v investicích a inovacích do MHD. Kupříkladu první etanolový

autobus začal být provozován před takřka 40 lety a v roce 2012 jsme v DP kontaktu psali, že podíl naftových autobusů ve flotile dopravního podniku SL je pouhých 25 %. Zřejmě i proto byl Stockholm v roce 2010 jmenován prvním evropským zeleným hlavním městem. Ambice severské metropole jdou ještě výše; být za pár let městem bez emisí oxidu uhličitého.

Stockholm si dnes klade za cíl stát se světovým lídrem v procesu snižování emisí oxidu uhličitého a být vzorem pro ostatní města. Emise se ve městě od roku 1990 nepřetržitě snižovaly a již nyní klesly o více než polovinu, přičemž podíl dopravy na emisích se ve sledovaném období snížil o 15 %. Přesto si švédská metropole stanovila ambiciózní plán – být do roku 2030 klimaticky neutrální. Aby splnila tento závazek a aby dosáhla čistých nulových emisí, musí být všechny emise zejména oxidu uhličitého odstraněny. A to nebude jednoduché ani levné.

Stávající strategie Stockholmu v oblasti mobility vychází z cenově dostupného jízdného, krátké docházkové vzdálenosti na MHD a krátkých přepravních dob. Tato strategie již přinesla své plody. Nově se v oblasti MHD v budoucnu počítá s provozováním plně automatizovaných vlaků metra. Bezobslužný

Stockholm dnes:

- MHD se realizuje 2 miliony cest denně
- až 80 % dojíždějících spoléhá na MHD, jízdu na kole nebo chůzi
- průměrná docházková vzdálenost k nejbližší zastávce MHD je 300 metrů
- 70 % soukromých cest autem je volnočasových

provoz metra umožní rozšíření provozní doby a zvýšení počtu cestujících. Pokud by město zavedlo automatizované vlaky na jednu ze svých hlavních linek, mělo by to značný dopad na efektivitu systému metra. Ve svém důsledku bude projekt bezobslužného metra znamenat zvýšení nabídky kapacitní kolejové městské dopravy jako alternativu k jízdě osobním automobilem. Emise oxidu uhličitého z dopravy se budou snižovat.

Snížení silničního provozu a infrastruktura elektrického nabíjení

Psal se rok 2007, kdy se na předměstích zavedl systém zpoplatnění kongescí (daň z dopravní zácpy), který pracuje na systému bezobslužných kontrolních bodů s rozpoznáváním registračních značek automobilů pomocí kamerového systému. Z dnešního pohledu šlo o důležitý milník, který nastartoval změnu chování obyvatel a návštěvníků. Dnešní Akční plán pro klimatickou neutralitu města počítá s tím, že do roku 2030 plánovaná opatření



vil pravidla podpory sdružením nájemníků a vlastníků nemovitostí při instalaci dobíjecích zařízení. Vznikla tak motivace k využívání bezemisních osobních automobilů, což bude znamenat méně emisí.

Proměna nákladní a doručovací dopravy

Silniční doprava není jen osobní doprava. Dodávky, nákladní, doručovací, poštovní vozy či vozy zásobování podnikají v každé metropoli mnoho cest s těžšími vozidly. Aby se tento problém vyřešil, Stockholm v Akčním plánu navrhuje časový posun této formy městské logistiky mimo špičku, tedy mimo období, kdy se ve městě pohybuje nejvíce osob. Město rovněž počítá s rozvojem nízkoemisních vozidel těchto logistických městských služeb, a to z několika důvodů. Kvůli nulovým emisím škodlivin (oxidu uhličitého, oxidů dusíku, prachu), kvůli redukci hlukové zátěže (vozidla bez emisí jsou tišší, komfortnější). To umožňuje provoz v noci, protože se dodržuje přísné hygienické hlukové limity. Další synergický efekt provozu nákladních a doručovacích služeb mimo špičku je kratší doba jízdy, opomenout nelze ani vyšší atraktivitu města pro obyvatele samotné, lepší kvalitu života atp.

Podpora aktivní dopravy

Stockholm chystá do roku 2026 pokračovat v podpoře aktivní dopravy ve městě (pěší a cyklistické dopravy). Akční plán počítá s rozšířením stávajících nízkoemisních zón a zavedením více zón bez aut právě pro chodce a cyklisty. Jedna bezemisní zóna má vzniknout v centru města, druhá v širším centru. V těchto oblastech budou smět jezdit pouze vozy bez emisí. Město se zaměří i na regulaci parkovacích míst a poplatků za účelem podpory alternativ k vlastnictví automobilu. Zohledňovat se budou dopady na životní prostředí parkujícího automobilu, případně i obsazenost vozidel, tedy vznikne motivace pro uživatele bezemisních vozidel nebo plně obsazených automobilů.

(Sdílená) mobilita jako služba

Město vychází z premisy, že systém sdílení kol a aut je udržitelnějším způsobem dopravy než vlastnictví soukromého automobilu. Hodlá proto podpořit sdílené služby mobility jako další z nástrojů k motivaci obyvatel využívat více MHD. Centrem Stockholmu už dnes projede denně kolem 63 tis. jízdních kol a trend z posledních deseti let je stále rostoucí. Do roku 2030 počítá Akční plán s tím, že cyklistika se bude podílet 15 % na všech cestách po městě ve špičce pracovního dne. Opatřením k tomuto cíli se má stát podpora systému sdílení kol a vybudování kapacitní cyklistické infrastruktury. S tím souvisejí i investice do systému MHD, které mají zjednodušit používání jízdních kol v dopravních prostředcích. Akční plán vychází z předpokladu, že bikesharing (sdílení kol) a carsharing (sdílení aut) bude začleněn do širší sítě MHD a bude generovat větší počet cestujících kapacitnější a ekologické veřejné dopravy. Uživatelé tak budou upřednostňovat MHD pro cesty městem, protože od bydliště či kanceláře k zastávce MHD a naopak využijí prvky sdílené mobility.

Závěrem

Na úrovni Evropské unie vznikla iniciativa „Mise 100 klimaticky neutrálních měst do roku 2030 – díky občanům a pro občany“, která je zaměřena na podporu, propagaci a prezentaci 100 evropských měst při jejich přechodu na klimatickou neutralitu do roku 2030 a učinila z nich experimentální a inovační centra pro všechna města. Obyvatelé měst budou v misi sehrávat ústřední roli – jsou ostatně zákazníci, spotřebitelé, voliči nebo návštěvníci. Mají obrovský vliv na životní prostředí a klima, a mohou tedy rovněž podporovat svá města ke klimatické neutralitě. Lidé mohou iniciovat změny zdola. K cílům mise patří podpora spravedlivé transformace na cestě k bezemisnímu městu, aby se zlepšila kvalita života ve všech ohledech. Jediným městem ČR v této stovce je Liberec. ■

Text: Jan Šurovský



SNÍMEK MICHALA REŽNÉHO BY SE HODIL DO SOUTĚŽE „POZNEJTE MÍSTO NA FOTOGRAFII“. NELZE SE CHYTIT PRAKTICKY NIČEHO. JINÉ DOMY, JINAK TRATĚ A UŽ NE TROJÚHELNÍK, ANI ČÍSLO LINKY NENAPOVÍ. SOUPRAVA ODBOČUJE Z ULICE NA FLORENCI VLEVO DO HAVLÍČKOVY ULICE 12. SRPNA 1979

NEŽ SE PUSTÍME DO TRATI V DLÁŽDĚNÉ A HAVLÍČKOVÉ

ÚSEK TECHNICKÝ – POVRCH A JEHO JEDNOTKA DOPRAVNÍ CESTA TRAMVAJE SE PO DELŠÍ DOBĚ VRACÍ SE SKUTEČNOU REKONSTRUKCÍ TRAMVAJOVÉ TRATI PŘÍMO DO CENTRA PRAHY. POKUD SE JEDNÁ O „DEPANELIZACI“, TAK JE TEN NÁVRAT PO DESETI LETECH, A TO OD REKONSTRUKCE TRAMVAJOVÉ TRATI (RTT) VODIČKOVA – JINDŘIŠSKÁ. MOŽNÁ PŘESNĚJI SE JDCT VRACÍ SE SKUTEČNOU RTT DO PRAHY 1, JELIKOŽ V ROCE 2021 SE KONALA RTT NA NÁBŘEŽÍ EDVARDA BENEŠE (V PRAZE 7) A PŘED DVĚMA LETY NA RAŠÍNOVĚ NÁBŘEŽÍ V PRAZE 2.

Poměrně nenápadná trať v úzké Dlážděné a na ní ne zcela plynule navazující Havlíčkově ulici je zásadní spojnicí mezi Senovážným náměstím a ulicí Na Poříčí. Vznikla jako koňka 28. června 1883 a v roce 1900 byla elektrifi-

kována. Ne vždy byla tak zcela nenahraditelná, ale programová destrukce tramvajové sítě v 60.–80. letech minulého století zasáhla i zde, a to až na konci této devastace. A právě tuto dobu si připomeneme.

Ohlédnutí za linkami v centru Prahy

Nutno podotknout, že zde jezdilo vždycky mnoho tramvajových linek. Jezdily tudy především severojižní tramvajové linky od Mu-

zea a Hlavního nádraží, které dále pokračovaly na Těšnov. Pokud tyto linky pokračovaly do Karlína a na Palmovku, tak jely Havlíčkovou ulicí, pokud pokračovaly od Masaryčky (tehdy Praha střed) na Hlávkův most, tak jezdily po roce 1948 odlehčovací tratí ulicí Na Florenci a na tehdy jediné největší křižovatce (byl zde k dispozici plný sortiment oblouků, dnes to je v Praze k vidění na třech místech) se jezdilo zejména „na kříž“ tedy ve směru sever–jih a východ–západ. Od Hlavního nádraží tudy po roce 1961 (velká změna linkového vedení) jezdily linky 1, 6, 10 (na Hlávkův most) a 13 (do Karlína). Druhý zásadní směr, a to přibližně východozápadní, vedl z Vodičkovy a Jindřišské a následně pokračoval také na Hlávkův most či do Karlína. Šlo o linky 14, 18 a 24 (na Hlávkův most) a 15 do Karlína.

Postupná devastace započala zrušením linky 6 dne 1. července 1966 spolu s likvidací trati na Karlov. Zrušení tratě v Husitské ulici v roce 1977 sice na zdejší provoz vliv mělo jen modifikací trasy linky 13 (která pak odsud zmizela až 19. února 1979), ale zato likvidace tratě kolem Hlavního nádraží od 25. března 1978 ano, odpadla zde linka 10 (nově začala jezdit přes Příkopy a Václavák). Modifikována musela být i linka 1, ale ta stejně 13. srpna 1978 zcela zanikla při otevření metra I.A.

Likvidace trati na Václavském náměstí v prosinci 1980 na zdejší provoz dopad tak neměla, byť podle některých map zde měla krátce jezdit linka 19, ale nejspíš se tak nestalo, protože prioritou bylo, aby jezdila do Karlína a Vysočan z náměstí Republiky. Stejná záležitost pro „devatenáctku“ platila i v letech 1976–1978, kdy se z Václaváku na Můstku dalo odbočit pouze do „Myší díry“ na Národní třídu, nikoliv na Příkopy, a tehdy musely linky 11, 19 a 29 dlouhodobě jezdit odklonem přes Hlavní nádraží a Hyberskou na náměstí Republiky.

Pokud si projdeme trať od Senovážného náměstí, kde byl a je trojúhelník, Dlážděnou ulicí, tak v esíčku přes Hyberskou ulici se nacházelo prosté křížení s tratí v Hyberské. Propojení s touto tratí v posledních desítkách let neexistovalo. Podobné křížení, ale kolmé bylo ještě v půlce Václaváku (opuštěno 1980, odstraněno 1982).

V Havlíčkově ulici byla od roku 1948 napojena trať v ulici Na Florenci. V námi sledované době zde byl plný trojúhelník, aby se zde dalo obracet od Karlína, Hlávkova mostu a od Dlážděné. Od náměstí Republiky to nebylo možné, protože z Havlíčkovy ulice vlevo Na Poříčí (směr dnešních linek 6, 15 a 26)



SOUPRAVA LINKY 18 NA NEDATOVANÉM SNÍMKU JIŘÍHO KIRNIGA (ARCHIV DPP) JE VE STEJNÉ POZICI JAKO MINULÝ SNÍMEK. NYNÍ ALE KOUKÁME OD JIHU. MÍSTO PŮSOBÍ ZANEDBANĚ. SNÍMEK MŮŽE POCHÁZET NANEJVÝŠ Z ROKU 1981, KDY BYL KOLEJOVÝ TROJÚHELNÍK ZLIKVIDOVÁN



JEŠTĚ BIZARNĚJI PŮSOBÍ SNÍMEK PAVLA FOJTÍKA POŘÍZENÝ OD HYBERSKÉ ULICE K SEVERU DNE 28. ČERVENCE 1981. FASCINUJÍCÍ JE SVĚTELNÝ OZNAČNÍK UPROSTŘED VOZOVKY A PŘED NÍM SMĚREM K FOTOGRAFOVI TAKOVÁ PODIVNĚ POKROUČENÁ DLAŽBA. JDE O MÍSTO, KDE PŮVODNĚ BYL KONEC REFÝŽE Z MINULÉHO SNÍMKU. EXISTUJE I NOVĚJŠÍ SNÍMEK TOHOTO OZNAČNÍKU, KDE JIŽ JSOU HRANATÉ SMALTOVANÉ TABULKY ČÍSLA LINEK MÍSTO KULATÝCH

neexistoval. Kartami zde stavebně i provozně zamíchala stavba a následně i provoz metra I.B a jeho stanice náměstí Republiky. Dne 16. března 1981 byl zrušen oblouk z ulice Na Florenci do Havlíčkovy k Poříčí. Čtyři dny poté došlo k dlouhodobému uzavření

severní části Havlíčkovy ulice a nastala třídní úplná výluka v oblasti, po níž následoval provoz po provizoriu, které vedlo z jižní části Havlíčkovy ulice šikmo vpravo do ulice Na Florenci a umožnilo výstavbu podchodu metra.

Stěžejní osmdesátá léta

Zásadní pro náš příběh je rok 1983, kdy zde byl vytvořen prakticky dnešní stav, který se změní letošní jarní rekonstrukcí trati. Prvním krokem byla od 9. února 1983 výluka v úseku náměstí Republiky – Těšnov, jejíž podstatou byla panelizace úseku Havlíčkova – Těšnov (panely zde zrušeny po povodních v roce 2003). Dále byla provedena panelizace severní části Havlíčkovy ulice a založeny výhybky pro dosud chybějící oblouk od Náměstí Republiky do Havlíčkovy ulice. Dne 8. dubna 1983 byla zrušena ulice Na Florenci a provizorní přeložka u Masaryčky. Nově se už jezdilo jen Havlíčkovou ulicí, a to od 11. dubna 1983. Koleje v Havlíčkově ulici byly přiblíženy k východnímu chodníku, z čehož plynula nutnost provizorního propojení u nádraží.

Mezi 4. červencem a 1. zářím 1983 byl v Praze tak obrovský souběh výluk, že stojí za to tuto událost připomenout. Byly zahájeny rekonstrukce velmi zchátralých tratí mezi Prašným mostem a Vozovnou Střešovice (včetně), dále byla panelizována Spálená, což vyvolalo nutnost uzavřít i Vodičkovu a Jindřišskou. Souběžně byla panelizována zbylá část Havlíčkovy a celá Dlážďená (s výjimkou křížení s Hybernskou). Dále již byly v rekonstrukci tratě v Korunní a Smetanovo nábřeží, kde 15. prosince 1982 zhavarovala nábřežní zeď.

Pokud byste si všechny tyto úseky namalovali na dnešní mapu sítě, tak by jedinou spojnici v centru zůstala trať přes Malou Stranu. Trať přes Krejčárek tehdy ještě nebyla. Co však ještě poslední dva roky bylo k dispozici, tak byla trať přes Příkopy k Prašné bráně a odtamtud jednak na náměstí Republiky a také Hybernskou a malou Opletalovou do Bolzanovy ulice. Zkrátka tratě v centru určené k likvidaci ještě posloužily pro obnovu tratí perspektivních.

Dobře si na to léto jako devítileté dítě pamatuji, protože především bylo obrovské horko. 27. července 1983 padl v Uhříněvsi rekord 40,2 stupně. Platil až do 20. srpna 2012, kdy v Dobříšovicích bylo o 0,2 stupně více. Po rozbité ulici Na Příkopě jezdily linky 3, 5, 9, 14, 15, 18, 21, 24 a výluková 43 (kombinace 22 z Bílé Hory na Národní třídu a 29 z Národní k Vozovně Kobylisy). Těchto 9 linek muselo ještě překonat jednokolejku na Jungmannově náměstí a v ulici 28. října, kde se také stavěl podchod.

Dne 27. července 1983 otiskla Večerní Praha krátký článek o této RTT s názvem „Dlážďená



HAVLÍČKOVA SEVER NA SNÍMKU JIŘÍHO KIRNIGA (ARCHIV DPP) Z CCA POČÁTKU ROKU 1983. JE VIDĚT SNESENÁ DLAŽBA PRO VÝSTAVBU BUDOUCÍ TRATĚ Z BKV PANELŮ A V PÍSKU VÍCE VLEVO JEŠTĚ PŮVODNÍ ZBYTKY VÝHYBKY A KOLEJÍ VE STŘEDOVÉ POLOZE. NA TOMTO I NĚKOLIKA DALŠÍCH SNÍMCÍCH ZAUJMOU LAMPY TYPU „SOUDEK“ (ELEKTROPODNIK VS805), SVĚHO ČASU VELMI ROZŠÍŘENÉ, ZDE VŠAK JIŽ PŘED LIKVIDACÍ



JIŽ ZPROVOZNĚNÁ PANELOVÁ TRATĚ V HAVLÍČKOVĚ ULICI ZJEVNĚ V PRVNÍ ETAPĚ PROVOZU, TEDY CCA 2. ČTVRTLETÍ 1983. OBLOUKY K NÁMĚSTÍ REPUBLIKY JEN ZALOŽENY. SEMAFORY JIŽ NEFUNKČNÍ, DNES NAŠTĚTÍ JSOU ZCELA ZRUŠENÉ. FOTO: ARCHIV DPP, JIŘÍ KIRNIG



SNÍMEK (PRAVDĚPODOBNĚ) PAVLA FOJTÍKA ZE 4. SRPNA 1985 UKAZUJE OSIŘELOU TRATĚ V HYBERNSKÉ ULICI A KŘÍŽENÍ S DLAŽDĚNOU A HAVLÍČKOVOU ULICÍ



PRŮVOD 130 LET MHD 23. ZÁŘÍ 1995 A MEVRO S VLEČNÝM VOZEM RYCHLÍK V ZASTÁVCE MASARYKOVO NÁDRAŽÍ Z CENTRA. FOTO: JAN ŠUROVSKÝ

osiřela“. Mělo se tím na mysli, že neosiřela jen od tramvají, ale i od pracovníků. Komentuje se, že pracovníci DP-Pražské komunikace, závod 06, položili panely v Havlíčkově ulici a čekají na úpravu plynovodu a až potom budou moci pracovat v Dlážďeně. „Havlíčkovu

máme hotovu,“ řekl nám ředitel závodu 06 Ing. Stanislav Kopáč. „Zbývá jen položit koleje, které už jsou na místě. To ovšem chceme udělat potom na celé trase Havlíčkova – Dlážďená, aby byla potřebná mechanizace dostatečně využita. Na Dlážďenou nastoupíme hned, jak

skončí plynaři, což má být do konce července. Přejezd přes Hybernskou se bude pouze opravovat drobně, a to zvládneme během nočních směn.“

Od té doby již Dlážďená není dlážďená, ale asfaltová a panelová. Dne 3. října 1983 byl ještě po všech výlukách v centru zprovozněn oblouk z Havlíčkovy vlevo Na Poříčí.

Likvidace tramvajové trati od Perštýna přes Můstek k Prašné bráně a na náměstí Republiky, resp. také v Hybernské a malé Opletalově, přišlo 4. července 1985. Rozsahem šlo o jedno z nejbrutálnějších rušení a jedinou útěchou může být, že (na rozdíl od Václaváku) šlo v zásadě ojet souběžnými ulicemi a hlavně se jednalo v podstatě o rušení v Praze poslední. Dále už totiž byly rušené úseky nahrazovány přeložkami, byť ne vždy provozně přínosnými (Spořilov, Braník, Nový Hloubětín).

Do Dlážďené tak nově přibýly linky 3, 5, 10 a 26. Ubyla ale linka 18, která si úsek Lazarská – Hradčanská zkrátala přes Staroměstskou a Chotkovy sady. Trať na Příkopech musela být fyzicky zlikvidována a nahrazena

pěší zónou do otevření metra, a tak není divu, že zejména provoz v září a říjnu 1985 musel být velmi náročný, když metro ještě nejezdilo a tramvaje už měly jen jedinou trať. Od 3. listopadu 1985 u „Nádraží střed“ tedy jezdily linky 3, 10, 13, 24 a 26. Zanikly někdejší stálce 5, 14 a 15. Zatímco linka 10 stále byla ona tradiční z Hostivaře do Ďáblic, tak u 13 šlo o znovuzavedenou linku v trase Starý Hloubětín – Masarykovo nádraží – Spojovací. Jezdila jen ve špičkách pracovních dnů jako oboustranný napaječ a nezřídka na ní jezdily velmi staré vozy T3.

Porevoluční stav

V roce 1987 přišla ke slovu likvidace kolejové křižovatky s Hyberskou ulicí. Sice se předtím objevil ve Večerní Praze článek, takový výkřik do tmy, že by se mohly opuštěné koleje v Hyberské a odstavné koleje v Opletalově ulici využít pro vylepšení spojení mezi Hlavním nádražím a nádražím Praha střed za pomoci obousměrných tramvají KT8D5, ale zjevně to byla jen novinářská kachna. Křižovatka byla zlikvidována mezi 10. a 21. říjnem 1987. Od té doby je trať kontinuálně v BKV panelech a zejména pro protioblouky u Hyberské to dobrá konstrukce vůbec nebyla. Panely se musely měnit kompletně v roce 2003, dále se měnily oblouky v letech 1993, 1997, 2013 a 2018.

Prodloužení metra II.B na Českomoravskou dne 23. listopadu 1990 přineslo konec linkám 10 (výrazně jiná trasa a následný zánik) a 13 (úplný zánik) a místo nich se tu objevila linka 5 (mezi Náměstím Republiky a Palmovkou byla nově převedena přes Žižkov a Krejčířek, kde vznikla nová trať) a linka 14, která byla zcela nově zřízena přibližně v tradiční trase, čímž bylo přiznáno, že rušení přepravních vztahů v roce 1985 bylo až příliš násilné.

Nyní jezdí u Masaryčky linky 3, 6 (od poslední velké změny 28. srpna 2016), 14, 15 (nová linka vytvořená od 28. srpna 2016), 24 a 26. K datu 28. srpna 2016 odsud zmizela linka 5. Lze tedy říci, že zdejší linkové vedení je dlouhodobě stabilní.

O provedené rekonstrukci trati bude informovat článek Miroslava Grossmanna v některém z příštích čísel DP kontaktu. ■



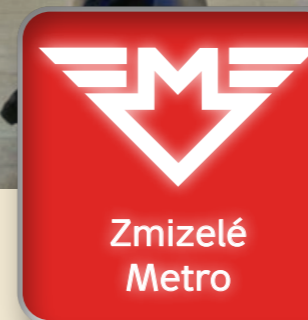
STÁVKA ŘIDIČŮ MHD 3. ÚNORA 2003 PŘINESLA V ULICÍCH MNOHO POLOOZNAČENÝCH TRAMVAJÍ, TATO SOUPRAVA BY MOHLA BÝT NA LINCĚ X-B, TEDY NÁHRADNÍ DOPRAVA ZA ZATOPENÉ METRO B. FOTO: JAN ŠUROVSKÝ



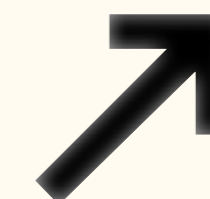
JEDNA Z MNOHA VÝMĚN KOLEJNIC ČI PANELŮ V ESÍČKU DLÁŽDĚNÁ – HAVLÍČKOVA BYLA ZACHYCENA 12. ŘÍJNA 2013. FOTO: JAN ŠUROVSKÝ



BĚHEM COVIDOVÉ PANDEMIE BYLO MOŽNO ZACHYTIT VOZY T3SUCS Z VOZOVNY HLOUBĚTÍN (SÍDLÍČÍ VŠAK V AREÁLU V HOSTIVAŘI) I NA LINCĚ 15, COŽ POHOTOVĚ 9. DUBNA 2021 ZADOKUMENTOVAL JIŘÍ ČERMÁK.



Stanice
a vestibuly
trasy C
Díl třetí



Stanice Mládežnická / Pankrác – vestibul (1974/2024)

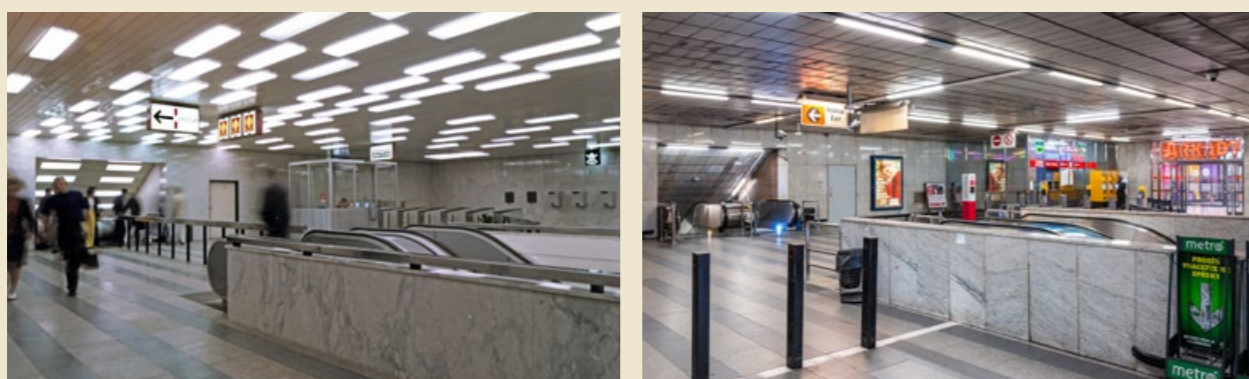


Stanice Mládežnická, dnes Pankrác a dle původní projektové dokumentace Autobusové nádraží Pankrác byla zamýšlena jako budoucí ústřední stanice metra v oblasti pankrácké pláně. V jejím okolí byly již v socialistické éře velkolepé plány na výstavbu nových budov rozhlasu, divadla, kulturního střediska, hotelu, obchodního domu, administrativního souboru či sportovního areálu v docházkové vzdálenosti. Nové centrum Pankráce se

zde opravdu začalo postupně rodit, a to včetně výrazných dominant výškových budov. Většina objektů dnešní kompozice však byla realizována, resp. dokončena, až po roce 1990. Do roku 1988 měla stanice metra také přímou vazbu na autobusové nádraží Pankrác, které následně procházelo modernizací a rozšířením. Tento záměr však nikdy nebyl dokončen a autobusy se na nádraží již nevrátily. V okolí stanice byla plánována i záchytná

parkoviště pro II. severojižní magistrálu, ani tato idea ale nebyla naplněna. Hloubený účelově řešený vestibul s podchodem byl připraven pro budoucí prodloužení pod ulici Na Pankráci a obousměrné propojení s novou zástavbou. Na snímcích srovnání původní a současné situace začátku přepravního prostoru stanice. Průchody turnikety byly zpočátku velmi předimenzovány na úkor průchodů pro majitele předplatných jízdenek.

Stanice Mládežnická / Pankrác – vestibul (1974/2024)



Další snímek nabízí pohled do vestibulu stanice Mládežnická/Pankrác z opačné, výstupní strany. Stanice je netypická uspořádáním ramen eskalátorů. Původně byl vstup/výstup koncentrován vždy na protilehlá ramena eskalátorů a proudy nastupujících a vystupujících cestujících byly odděleny zábradlím. V místech, kde byly v původním uspořádání měniče mincí, vznikl později přímý vstup do nového obchodního centra Arkády Pankrác, čímž

byla poprvé využita připravenost a variabilita vestibulu pro budoucí stavby. Ve výhledu bylo ve stanici Mládežnická plánováno větvení tratě C, nerealizovaná větve měla pokračovat ve směru k sídlištím Krč a Lhotka, u stanice je dodnes patrné založení plánované odbočky. V budoucnu tento směr obsluží nová trať D, která bude nejstarší trať C křížit právě na Pankráci, kde vznikne přestupní stanice. Tato změna bude mít dopady i do uspořádání

původní stanice. Za zmínku stojí i problematika tramvajové dopravy. Od roku 1970 jezdily na povrchu u budoucí stanice metra tramvaje a pokračovaly dále na Budějovické náměstí. S otevřením metra byla trať zrušena a dlouhá léta zůstávalo na ulici její torzo. V roce 2021 se tramvaje na Pankrác opět vrátily a nyní probíhá prodloužení tramvajové tratě směrem k budově pošty v ulici Na Strži.

Stanice Budějovická – vestibul (1974/2024)



Stanice Budějovická měla v době projektování poněkud specifický vývoj. Při začátku projektových prací již existovala urbanistická studie budoucího Budějovického náměstí od architektky Věry Machoninové, která byla přizpůsobena požadavku na umístění stanice metra a velmi ovlivnila zejména povrchové vestibuly. Ty byly na svoji dobu pojaty velmi nevhodně jako polootevřená obchodní pasáže zahloubená pod úroveň terénu. Kryté části pasáže a vestibulu byly v prostoru dvou mostních objektů, před rokem 1990 nazývaných podle přilehlých ulic jako „Most Ivana Olbrachta“ a „Most Antala Staška“, a dále pod terasou obchodního domu DBK. Urbanis-

tické záměry náměstí v průběhu let doznaly dalšího vývoje a jejich realizace za výstavbou metra značně zaostávala. Hlavním objektem provázaným s výstavbou stanice se nakonec stal jen dům bytové kultury (DBK), který byl otevřen v roce 1981 (v prvních letech měla stanice funkční jen jeden vestibul). Z původní urbanistické koncepce zůstala ve stanici částečně nedokončená obchodní pasáž příkladně připravená na obchodní vybavenost, která ve většině tehdejších stanic metra zcela scházela. Zde pro změnu nebyla využita a připravené plochy byly často využity jen jako výkladce pro samostatné socialistické „reklamy“. Sami projektanti v roce 1973 konstatovali,

že „přednosti úzké spolupráce s urbanisty při řešení stanice se výrazně projeví až po dokončení celého areálu Budějovického náměstí“. Na tento okamžik si musely stanice i náměstí počkat řadu desetiletí a ani dnes není možné jeho vývoj považovat za uzavřený. Po roce 1990 byla pasážová úroveň stanice využita pro intenzivní rozvoj obchodní vybavenosti, ovšem bez rozvoje architektonických kvalit vytyčených původním projektem. Snímek zachytil srovnání původního severního vestibulu s velkoplošnými skly a pevným schodištěm se zaoblenými rohy s nudným prefabrikovaným řešením současnosti. Osobní výtah byl do stanice doplněn v roce 2004.

Stanice Primátora Vacka / Roztyly – vestibul (1980/2024)

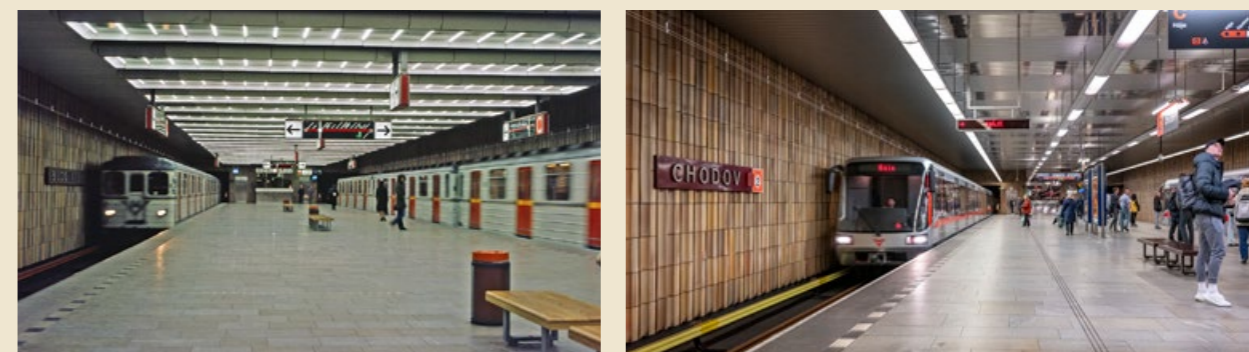


První stanice II. provozního úseku tratě C se původně jmenovala po prvním komunistickém primátoru Dr. Václavu Vackovi. Druhý provozní úsek tratě C prošel při projektování zajímavým vývojem v návaznosti na výstavbu dálnice D1 a gigantického sídliště Jižní město. Původní návrhy počítaly s povrchovým vedením tratě souběžně s dálnicí D1 a přizpůsobením se probíhající výstavbě Jižního Města na východ od dálnice, tak i zamýšlenému průmyslovému areálu na straně západní. „Dálniční“ varianta měla mít délku téměř 6 km se 3 povrchovými a 3 podpovrchovými stanicemi. Variantně vznikla i trasa, která by zajistila obsluhu

Spořilova. V následném porovnání zvítězila varianta „dálniční“. Po roce 1972 však i tato trasa doznala značné proměny. Povrchové úseky byly na pražském metru na doporučení sovětských poradců zamítnuty, což postupně vedlo k zahloubení trasy, jejímu napřimění, zkrácení a zrušení dvou stanic. Část trasy byla řešena metodou ražených tunelů, aby nebyla rušena bytová výstavba na povrchu. V ranějších fázích byla zvažována i etapová výstavba úseku s dočasnými koncovými stanicemi, pro lepší koordinaci s výstavbou sídliště. K tomu nakonec nedošlo, výstavba se musela částečně přizpůsobit. Stanice Roztyly byla budována jako zčásti hlou-

bená a zčásti povrchová, dodatečně zasypaná. Vestibul stanice je povrchový s terminálem pro návaznou autobusovou dopravu. V roce 2015 byl zprovozněn výtah pro cestující z vestibulu na nástupiště. Původnímu řešení dominovalo originální osvětlení válcovými svítidly i elegantní kombinace použitých obkladových materiálů zušlechťených doplňky z tombaku. Současné řešení vzniklo při postupných rekonstrukcích, kdy byl původní velkorysý, částečně prosklený prostor kromě stavebních úprav navíc zmenšen nevzhlednou obchodní vestavbou a degradován na užitkový vstup do metra bez architektonických ambic.

Stanice Budovatelů / Chodov – úroveň nástupiště (1980/2024)



Stejně jako na předcházející stanici dominují i architektuře stanice Budovatelů, dnes Chodov, keramické obklady instalované suchou montáží na ocelovou konstrukci (poprvé použito ve stanici Budějovická). V případě stanice Chodov jsou keramické tvarovky profilované. Široké užití keramiky na úseku II.C představovalo další evoluční krok v konstrukčním i architektonickém řešení stanic metra. Mimořádně zajímavé

konstrukčně i tvarově bylo ve stanici Chodov osvětlení tvořené podvěšenými osvětlovacími tělesy se vsazenými zářivkovými trubkami vytvářejícími zajímavý rastr. Tělesa se nacházela na nástupišti stanice a v menším vydání byla zopakována i na schodišti a ve vestibulu. Rekonstrukce stropu, osvětlení, nástupních hran a souvisejících technologií proběhla v letech 2014–2015. Nové řešení sice mění původní

vzhled stanice, ale ve srovnání s jinými rekonstruovanými stanicemi nepůsobí v utilitární architektuře tak rušivým dojmem. Můžeme si tak položit řečnickou otázku, v jakých případech je žádoucí striktní ohled na původní architekturu a kdy je naopak vhodnější podřídit nové řešení výhradně aktuálním provozním potřebám. Zajímavé je i srovnání původních a současných vlaků metra.

Titulní snímek: Zákoutí povrchového vestibulu nové stanice Kačerov s předprodejem jízdenek, měniči mincí a uměleckým dílem – vitráží akademického sochaře Benjamína Hejlka. Osoby na fotografii zřejmě sloužili jako figuranti pro propagační snímky.

Text: Jiří Tvarůžek
Foto: Jan Marek

TROLEJBUSY SOLARIS NA KONEČNÉ MUSTAMÄE, KDE KONČÍ TŘI ZE ČTYŘ AKTUÁLNĚ PROVOZOVANÝCH TROLEJBUSOVÝCH LINEK

ZA DOPRAVOU V POBALTÍ – TALLINN

NAŠE PUTOVÁNÍ ZA MHD V POBALTSKÝCH MĚSTECH ZAKONČÍME V HLAVNÍM MĚSTĚ ESTONSKA.

Metropole Estonska s asi 450 tisíci obyvateli se může pochlubit zrenovovaným historickým centrem s mnoha památkami. Z moderní architektury stojí za zmínku hala Linnahall, megalomanská stavba vystavěná u příležitosti olympiády v Moskvě v roce 1980, která je v současnosti bez využití a postupně chátrá.



PODVEČER V CENTRU MĚSTA S TRAMVAJÍ CAF URBOS. PŘESTOŽE JSME V EU, NENÍ ZDE PROBLÉM VÝSTUP CESTUJÍCÍCH PŘÍMO DO VOZOVKY PŘES DVA JÍZDNÍ PRUHY

Tramvaje ve městě jezdí od roku 1888, ovšem elektrifikace se zdejší síť dočkala až v roce 1925. Na nevelké síti, která má přibližně tvar kříže, se pohybují čtyři linky. V provozu jsou tramvaje KT4, některé s dosazeným středním

nízkopodlažním článkem, ke kterým přibýly v nedávné době i nízkopodlažní tramvaje CAF Urbos. Trať jsou i zde víceméně zrekonstruovány. Na nedávno zprovozněné trati obsluhující zdejší letiště se nejedí, neboť trať je v kolizi se stavenišťem vysokorychlostní železnice Rail Baltica. V centru města je pak ve výstavbě zcela nová trať, která obsluží rozvíjející se lokalitu v blízkosti zdejšího přístavu.

Od roku 1965 operují ve městě i trolejbusy. Jejich síť postupně pokryla hlavní směry z centra města do sídlišť, ležících západně od něj.



TRAMVAJ KT4D NA Lince 2 DORAZILA NA KONEČNOU SUUR-PAALA

V minulých letech ovšem i v Tallinnu přišli s nápadem zdejší trolejbusový provoz zlikvidovat. Tomuto nápadu tedy padly za oběť dvě trati, což byla prakticky polovina zdejší sítě. Dnes tak ve městě zbyly prakticky dvě paralelní tratě se čtveřicí linek, spojující centrum města, respektive nádraží Balti jaam se sídlišťem

Mustamäe. Trolejové vedení je i zde ve slušné kondici s dílčími úpravami dle evropských standardů. Cestujícím slouží zánovní nízkopodlažní trolejbusy Solaris v sólo i kloubovém provedení. I když se prozatím další likvidace tohoto systému zastavila a dokonce se začíná hovořit o možném rozšíření provozu za použití parciálních trolejbusů, nad budoucností zdejších trolejbusů zatím stále visí otázník.

Zásadní dopravní zátěž tedy spočívá na autobusech, které obsluhují jak okrajové části města, tak bývalé trolejbusové linky a v neposlední řadě i rozsáhlá sídlišť na východě města. Právě do těchto sídlišť směřují i zrychlené linky. Zdejší vozový park je velice moderní a dominují zde autobusy Solaris s pohonem na CNG. Dále můžeme na zdejších autobusových linkách narazit na vozy MAN a také hybridní Volva. V letech 1999–2014 byl zdejší raritou provoz autobusů s vlekm. Těch zde jezdilo celkem 20 a byly dodány firmou BaltScan, která je vyráběla na základě licence švýcarského Hessu.

Zdejší zajímavostí je jízdné. To je totiž pro místní zcela zdarma. V ostatních případech pak stojí jízdenka 2 eura. Pro nákup jízdenky nepotřebujete nic víc než přiložit při nástupu do vozidla bezkontaktní platební kartu ke čtečce u předních dveří. Pokud se budete vozit více, systém vám bude odečítat jízdné maximálně do výše 5,50 €, což je hodnota jednodenní jízdenky. ■

Připravil: Milan Slezák

UMĚNÍ NEJEN NA LEDĚ

Národní galerie připravila od 26. dubna do 27. října 2024 v prostorách paláce Kinských výstavu věnující se tématu bruslení a ledního hokeje ve výtvarném umění nazvanou **Na led! Hokej a bruslení v obrazech**. Výstava představuje přibližně sto různých výtvarných prací. Zastoupeny jsou jak malby starých mistrů, jako Pieter Brueghel II. či Norbert Grund, tak nejvýraznějších reprezentantů českého umění 19. století (např. Karla Purkyně či Antonína Barvitia). Návštěvníci mohou vidět i (nejen) pražská kluziště Otakara Nejedlého či Karla Holana. Kresby Marcela Niederleho patří již do světa hokeje a prvních velkých utkání

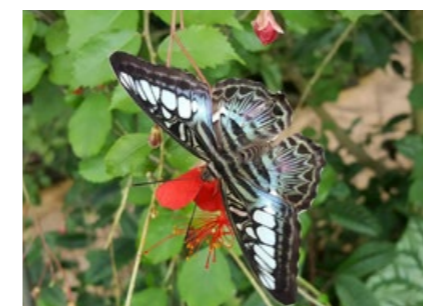


a vítězství, fotografie, které připomínají stavbu prvního zimního stadionu na Štvanici a mnohé hokejové okamžiky. Vedle klasických zpracování tématu v malbě i kresbě se zde prezentují také experimentální

výtvarné přístupy Jiřího Koláře, Vojtěcha Tittelbacha či Theodora Rotrekla. Devadesátá léta pak, kromě olympijského úspěchu v Naganu, otevírají nové možnosti, které se v umění na hokejové téma projevují zejména kritickým až ironizujícím nahlédem, jak dokládají díla Krištofa Kintery, Jiřího Surůvky či Ondřeje Kohouta. Výstavu uzavírají práce devíti současných umělců, kteří při příležitosti letošního hokejového mistrovství světa, jehož pořadající zemí je Česká republika, vytvořili na téma hokeje nová díla. Patří mezi ně třeba Jakub Špaňhel, Alena Kotzmannová, Jan Vytiska, Paulina Skavová či Karel Štědrý.

I HRY ZNĚJÍ DOBRĚ

Na sobotu 27. dubna je v Rudolfinu plánován další z koncertů Filmové filharmonie (tedy Filmharmonie) zasvěcený hudbě z počítačových her. O tom, že se koncertní program herní hudby **GAMES** stane stálíci repertoáru Filmharmonie, bylo jasno hned po jeho prvním uvedení v roce 2018. Poslech nezaměnitelné herní hudby v podání velkého symfonického orchestru se sborem, navíc ve sváteční atmosféře pražského Rudolfinu, je zážitek, který si herní fanoušci oblíbili. Koncem dubna tak dojde již na čtvrté pokračování této neobvyklé koncertní série. Na programu by měla být jak hudba z hitů českého videoherního průmyslu, her Mafia a Kingdom Come: Deliverance, tak i světových titulů League of Legends, Diablo nebo The Elder Scrolls. Taktovky se ujme jeden z nejúspěšnějších představitelů mladé dirigentské generace Ondřej Vrabec. Koncertem diváky provede známá osobnost domácí herní žurnalistiky Mikoláš Tuček. Atmosféru večera dokreslí posluchačům rovněž cosplayeri, s nimiž se budou moci návštěvníci o přestávce potkat a vyfotit ve foyer.



ZA BAREVNÝMI KŘÍDLY

Od 19. dubna do 2. června lze navštívit ve skleníku Fata Morgana botanické zahrady v Troji přehlídku pestrých barevných exotických druhů motýlů nazvanou **Motýli na cestách**. Kromě pohledu na ladný let a pestré zbarvení zástupců jednotlivých druhů možná přijde řeč i na jednoho z největších motýlích cestovatelů a vytrvalců babočku bodlákovou, která je schopna v rámci svých cest při stěhování za příznivějšími klimatickými podmínkami při vegetační sezoně zaletět z Afriky třeba až k nám, ale i na zajímavosti o dalších zástupcích motýlů říší s důrazem na druhy tropických motýlů.

Skleník je otevřen vždy od úterý do neděle od 9 do 19 hodin.

ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději do **pátku 3. května 2024** na e-mailovou adresu: soutezdpp@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno i s diakritikou) a můžete získat publikaci fotografa Tono Stana Brusel a reklamní předměty DPP pro děti.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 04/2024 zněla: **Profese hasiče je pro silné jedince**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován, knížkou Brusel fotografa Tono Stana a reklamními předměty odměněn: **Petr Zborník**.

FOTO
KVÍZ

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Historická vozidla

V roce 1965 byl uspořádán další průvod tramvajových vozidel k příležitosti 90. výročí od zahájení provozu na...*(dokončení v tajence)* a tím i MHD v Praze. V září 1965 se z trojúhelníku na Karlově vydal na slavnostní jízdu přes Václavské náměstí, Můstek a náměstí Republiky do smyčky Park kultury průvod celkem 20 vozů sestavených do 13 vlaků. Z dnešních muzejních vozů jely v průvodu pouze čtyři, ostatní byly zapůjčeny z běžného provozu. Také v tomto průvodu se vyskytly provozní tramvaje, které by se později velmi vyjímaly v pozdější muzejní sbírce – například motorový vůz č. 2313 z poměrně početné série vozů řady 2000 rekonstruovaných na jednosměrně.

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději do **pátku 3. května 2024** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – rádio Sony, další dva luštitelé po čtyřech vstupenkách do pražské ZOO.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 03/2024 zněla: **Waltrovky, Vedlejší a Klikatou**. Hlavní cenu – gymnastické kruhy Crossfit – získává: **Jana Vosková**, 4 vstupenky do pražské ZOO: **Jiří Špaček** a **Jana Janatková**. Blahopřejeme.

CENY PRO VÝHERCE: Rádio Sony



Staré dobré přenosné AM a FM rádio od prestižního japonského výrobce. Ideální pro všechny, kteří si nepotrpí na složitá rádia s desítkami funkcí. Pěkně klasicky pomocí knoflíků na boční straně naladíte své oblíbené stanice.

O zvuk se už postará kvalitní monofonní reproduktor. Pokud si poslech své oblíbené stanice chcete nechat jen pro sebe, samozřejmě si můžete připojit sluchátka. Napájet jej můžete ze sítě nebo prostřednictvím tří baterií AA. Nechybí ani držadlo pro snadný přenos.



Vstupenky do pražské ZOO

PODBRA- DEK	OZNAČENÍ DRUHU VLAKU	ZN. NITU	ZN. MĚDI	VÝROBCE POČÍTA- ČOVÝCH HER	MPZ BELO- RUSKA	HBITĚ	PÁN Z POLŽIC	SPZ ÚSTÍ NAD LABEM	JEHLIČ- NATÝ LES	KAM- BOŮŽSKÉ PLATIDLO	4. DÍL TAJENKY	NĚM. ČLEN NEURČITÝ	KALIBR, ZNAČKA
2. DÍL TAJENKY					ZN. BROMU POPĚVEK		PROSTO- REKÝ ČLOVĚK						
ANGLICKY SKUTEČNĚ KONČE- TINA							NEZŘED- NOSTI ZÁSTARALÉ ZAJMENO						
OBYDLÍ VČEL		BĚH PRO ZDRAVÍ	LEŠTIDLO	VYLIHLÉ RYBKY	OVCE		POHOŘÍ V JUGO- SLÁVIÍ						
DORAZIT				OSIŘELÉ DÍTĚ	ESPE- RANTSKÝ DALŠÍ	FEUDA ZVUK PŘÍ PÁDU	JUDŮV SYN	LESNÍ POROST HOVĚZÍ DOBYTEK					
3. DÍL TAJENKY							SEVE- ROVÝCHO D TÝKAJÍCÍ SE OVCI					FRAN- COUZSKÝ FILOZOF	
ŠLECHTIC	LIDOOOP AZÁLKA (Z RUŠTINY)					NAŠ BÁSNÍK	ZVĚROLÉK CHIRUR- GICKY NÁSTROJ FR. SIDLO						CYKLONA
ANGL. PES			INIC. ZPĚVÁKA HŮLKY	DCERA LABANOVA STAROBVLÝ HUDEBNÍ NÁSTROJ			MEZINA- RODNÍ KÓD BOUVE- TOVA OSTROVA	NAŠ BÁJNÝ KNÍŽE					
ČÁST UZDY					INCIÁLY FOTBA- LISTY PANENKY	ČÁST HOUSLÍ		VYÚČOVACÍ PŘEDMĚT 1. TRÍDY TU MÁŠ					
ČESKÁ KRALOVNA MANŽELKA RUDOLFA II.						1. DÍL TAJENKY							ČASOVÁ SPOJKA
JED- NOTKA PRÁCE			ANGL. DĚLKOVÁ MIRA			ROKY							ZÁPOR

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

DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ DEPA KAČEROV

u příležitosti 50 let provozu
pražského metra

sobota 4. května 2024
od 10 do 16 hodin

www.dpp.cz/dod

Květen a červen v Muzeu MHD

STŘEDA 1. 5. A 8. 5.
Nasazení nejstarší komerční tramvajové soupravy motorového vozu č. 240 z roku 1908 s vlečným vozem č. 628 z roku 1909 na linku č. 41

PONDĚLÍ 13. 5.
Komentovaná prohlídka Muzea MHD s Filipem Jiříkem – Historie tarifu pražské MHD

SOBOTA 25. 5. A NEDĚLE 26. 5.
Výstava montážních vozů Mercedes na dvoře před Muzeem MHD

SOBOTA 1. 6.
Den dětí – program pro děti na dvoře před Muzeem MHD

PONDĚLÍ 17. 6.
Komentovaná prohlídka Muzea MHD s Ondřejem Láskou – Jak a co se na tramvajích dělalo

SOBOTA 29. 6.
100 let provozu vlečných vozů „plecháč“ – nasazení nejstaršího provozního plecháče č. 855 na lince č. 41

Muzeum MHD je otevřeno o sobotách, nedělích a svátcích od 9 do 17 hodin.
Od 19. 6. do 28. 8. je otevřeno také ve středu od 9 do 17 hodin.
Historická tramvajová linka 42 jezdí každý den od 10 do 18 hodin.
Historické linky K a 41 jezdí o sobotách, nedělích a svátcích.

**FAN
SHOP**

Hračky pro děti i dospělé

FANSHOP.DPP.CZ



Kovová tramvaj „Vyhlídkový vůz“

Kovová tramvaj T3 vydrží kdekou nehodu se skříní či malíčkem
Tramvaj jezdí na zpětný chod
Vhodné pro děti od 3 let



Kovová mini tramvaj s retro logem Dopravních podniků

Malá 8,5 cm dlouhá sestřička větších hraček
S retro logem Dopravních podniků ideálně doplňující sbírku
Vhodné pro děti od 3 let

Kovová tramvaj s logem DPP

Retro tramvaj T3, která nemá
na lince zpoždění
Kovová konstrukce zajišťující stejnou
odolnost jako reálná tramvaj
Vhodné pro děti od 3 let



Moderní kovová tramvaj s logem DPP

Další nezničitelný vůz do sbírky
Kovová tramvaj dlouhá 20 cm se silným setrvačником.
Vhodné pro děti od 3 let



Sada 13 pohlednic 50 let metra 1974–2024

Kompletní přehled všech historických vozidel
pražského metra ve formě pohlednic
Unikátní snímky vozidel nezávislé trakce
Formát: A6



USB flash disk 32 GB tramvaj ČKD Tatra T3

Legendární tramvaj T3 převáží
nejen cestující, ale i vaše data
Kapacita: 32 GB
Rozhraní: USB 3.0



USB flash disk 32 GB autobus Karosa ŠM 11

Legendární „šemík“ skvěle poslouží
vašim fotografiím a dokumentům
Kapacita: 32 GB
Rozhraní: USB 3.0



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 Můstek, Anděl, Hradčanská
a v bistru Mezi řádky v Sokolovské ulici 42 v sídle DPP.

fanshop.dpp.cz



Dopravní podnik
hlavního města Prahy