



ZÁŽITKOVÁ TURISTIKA JAKO TEAMBUILDING
FOR CITY: OD PROTOTYPU K PŠENIČKOVÍ
MLUVTE ZA JÍZDY S ŘIDIČEM



Rodičům, kteří poslali
své děti do bezpečí

Památník rozloučení

APEL WINTONOVÝCH DĚTÍ

Řekli dětem „Uvidíme se brzy“, ale...

většina rodičů své děti už nikdy neviděla, protože zahynuli během Holokaustu.

Byli to rodiče tzv. „Wintonových dětí“, které v roce 1939 posadili do vlaků, zajištěných Sirem Nicholasem Wintonem, poslali je samotné do bezpečí a tím jim zachránili život.

Teprve jako dospělá matka jsem pochopila to obrovské sebezapření, bolest, strach i naději rodičů, kteří byli schopni takto statečně jednat bez ohledu na to, co je samotné čeká.

My „děti“ jsme měly to štěstí, že jsme mohly Siru Nicholasi Wintonovi za jeho obdivuhodný čin poděkovat osobně. Rodičům jsme už poděkovat nemohly.

Proto se několik z nás ještě žijících „děti“ rozhodlo vybudovat rodičům památník, kterým bychom vyjádřily naši vděčnost a který by byl trvalou upomínkou na jejich obětavost a lásku.

Památník, ve tvaru dveří dobového vlaku s oknem, na kterém budou ze skla ruce rodičů na jedné straně a ruce dětí na straně druhé, bude stát uvnitř haly Hlavního nádraží v Praze jako symbol loučení.

Vzhledem k tomu, že nám, ještě žijícím „dětem“ je mezi 85 a 94 lety a rychle nás ubývá, velmi bychom si přály, aby byl památník odhalen co nejdříve v letošním roce.

Je nás už také příliš málo na vybudování památníku z vlastních prostředků a proto vás, kteří máte pro tento náš záměr pochopení, prosíme o příspěví na památník, který bude láskyplnou připomínkou pro nás všechny. Jménem výboru Spolku „Památník rozloučení“ vám mnohokrát děkuji.

Zuzana Marešová
místopředsedkyně výboru



Děkujeme za vaši podporu.
„Wintonovy děti“



Více informací na
valedictionmemorial.org

Bankovní spojení
Česká spořitelna číslo účtu:
0-4241397369/0800

OBSAH 2 – 2017

AKTUÁLNĚ

4-5

PRÁVNÍ PORADNA

6 INSOLVENCE V KOSTCE – CO A JAK DĚLAT

MÉDIA

7 MEDIÁLNÍ VJEZD DOPRAVNÍHO PODNIKU DO ROKU 2017

UDÁLOST

8-9 OD PROTOTYPU K PŠENÍČKOVI

PRŮZKUM

10-12 PRAŽSKÉ TRAMVAJE HLÁSÍ: PŘES MILION CESTUJÍCÍCH DENNĚ

TECHNIKA

13 MLUVTE ZA JÍZDY S ŘIDIČEM

ZAKÁZKA

14-16 ZELENO-BÍLÁ POSTDAM SE VRACÍ DOMŮ JAKO NOVÁ

KALEIDOSKOP

17-19 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

BEZPEČNOST

20-21 JEDEN ROK OBJEKTIVEM HASIČŮ

PREFERENCE

22-24 POZOR. PŘEDNOST PRO TRAMVAJE STAGNUJE

ZAJÍMAVOST

25 ZÁŽITKOVÁ TURISTIKA JAKO TEAMBUILDING? PROČ NE

DOKUMENT

26-27 MHD V HLEDÁČKU FOTOGRAFŮ – ZDENĚK KAČENA

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

28-29 NEJDELŠÍ GALERIE NA SVĚTĚ

ABSOLVENT

30-32 KAŽDÝ DEN MÁ JINÝ PŘÍBĚH

33 KULTURA / SOUTĚŽ

34 ZÁBAVA

Foto na obálce: Petr Havlíček

DP kontakt

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

Adresa redakce: oddělení Komunikace DPP, Sokolovská 217/42, Praha 9

Telefon: 296 192 056, 296 193 332

e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček, redaktorka: Jana Šejnohová

Redakční rada: Jiří Štábl (předseda), Jan Barchánek, Michal Brunner,

Milan Bárta, Martin Doubek, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann,

Dagmar Habová, Soňa Jindráková, Jaroslav Kristen, Rudolf Pála,

Zdeněk Rampa, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báže3

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 27. 1. 2017

NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt
lze prolistovat na: www.dpp.cz/dp-kontakt
nebo si načtete QR kód



Milé čtenářky a milí čtenáři,

dostali jsme v Zanzibaru před oči tento text: „V případě přesunu činnosti z jednoho úseku na jiný úsek je kromě souhlasného stanoviska dotyčných úseků nutný i souhlas úseku lidských zdrojů s cílem zamezení duplicity vykonávaných činností a pokrytí veškerých procesů a činností společnosti.“



Zanzibar je jednou z učeben čtvrtého, afrického, poschodí. Dům v ulici U půjčovny je plný šikovných seminářů, nabízených v patrech pojmenovaných podle světadílů. A na jednom takovém workshopu jsme měli možnost celý den být. Týkal se „tvůrčího psaní ve firemní praxi“ a jakoby organizátoři věděli, že právě v Zanzibaru se občas pěkně zapotíme.

Lektorův úkol byl na první pohled jednoduchý – na základě příkladů ze života vyvést přítomné posluchače ze stereotypů a klíšé, kterými jsou korporátní texty zapleveleny. Výše uvedený textík plný spletenin slov jsme měli při jedné z dílen přetvořit na srozumitelný, stručný, prostě polidštěný. Ne všechna cvičení by ten den dopadla na jedničku. Ať jsme přišli z jakéhokoli oboru, ukázalo se, že zažitých obrátů a stereotypně se opakujících slovních spojení, která navíc od sebe opisujeme, máme v sobě víc než dost. A jak z toho ven?

Primárně nejde o týráni gramatikou či štosy slohových pouček. Máme se snažit nad češtinou přemýšlet: co říkám, komu to říkám, proč to říkám. Nakonec se prý ukáže, že každý umíme psát líp, než si sami o sobě myslíme. Zkusme se probudit i tam, kde to zdánlivě nejde. Snad nejhorším příkladem suchařiny bývají naše e-maily, kde bychom mohli začít. Jedna z rad zněla: pište o své činnosti tak, jako byste to vyprávěli kamarádovi u piva nebo odpovídali na otázku svému ditku na prvním stupni. Určitě byste mu neřekli „v případě potřeby se na mě neváhejte obrátit“.

I když pracujete s texty nějakou dobu, je takové zjištění, že „venku“ jezdí vlaky trochu rychleji i kapku jiným směrem, docela ozdravné. Při přípravě firemního časopisu máme jeden motor navíc. Je prokázáno, že tištěná média mají dobu, kdy je s jistotou měla převládat či dokonce zlikvidovat média elektronická, za sebou. A zatímco čtenost stránek na internetu se počítá na vteřiny, časopis dokáže udržet pozornost na desítky minut. Navíc čtenář se k němu vrací, přečte až polovinu jeho obsahu, přes 60 % z nich si jej ponechá v dosahu týden a třikrát se k němu vrátí.

Nenechme se tedy přemoci vlastní profesí, budme překvapivě srozumitelní, lidští a využijeme bohatost našeho jazyka. K naší tvořivosti nám nabízí neomezené možnosti. S úctou a pokorou k jazyku

Petr Ludvíček,
šéfredaktor



ELEKTROBUS POKOŘIL HRANICI 100 000 KM

Po roce a půl běžného provozu s cestujícími má dlouhodobě testovaný elektrobus SOR EBN 11 najeto již sto tisíc kilometrů. Oproti většině obdobných elektrobusových projektů v ČR či Evropě jsou výkony pražského elektrobusu za srovnatelné období dvojnásobné až trojnásobné. V návaznosti na úspěšné výsledky tohoto projektu připravuje DPP plnou elektrifikaci autobusové linky 207 a také pilotní projekt elektrobusu s dynamickým nabíjením v ul. Prosecká. Podrobnosti přinese další číslo DP kontaktu. Metu 100000 dosáhlo vozidlo na lince 213 ve středu 22. února 2017 v 7.57 hodin v místě mezi zastávkami Bělocerkevská a Želivského. (jb)

S VTK DO VĚZNICE

Vědeckotechnický klub při DP-Metro vás zve do Vazební věznice Pankrác na prohlídku Památníku Pankrác. Prohlídka se koná v pátek 24. března 2017, sraz je v 9.45 hodin u výstupní zastávky linky 18 Vozovna Pankrác mezi budovou Vrchního soudu a objektem vozovny. Památník Pankrác vznikl v roce 1965 v autentických prostorách bývalého popraviště tzv. sekýrárny, aby připomínal zrudnost nacismu a hrdinství těch, kteří mu odporovali za cenu vlastního života. Tento morální apel byl později propagandisticky zneužit ke zdůrazňování zásluh KSČ a SSSR v boji proti nacismu a související historické skutečnosti byly interpretovány jednostranně, zjednodušeně a zkresleně, současně byla odváděna pozornost od politické perzekuce odpůrců komunistického režimu. V novém pojetí byl Památník vybudován v letech 1994–1995, aby názorně dokumentoval důsledky odporu proti nacismu i komunismu a mravní příklad skutečného vlastenectví. Poplatek za exkurzi je 200 Kč. Přihlášky přijímá Ing. Zita Riedlová, tel. (2226) 72861, riedlova@dpp.cz, a to současně se zaplacením poplatku v hotovosti. Při přihlašování je nutno uvést celé jméno, datum narození a číslo občanského průkazu všech přihlašovaných. Bez splnění těchto podmínek nebude přihláška akceptována. (zr)

vali za cenu vlastního života. Tento morální apel byl později propagandisticky zneužit ke zdůrazňování zásluh KSČ a SSSR v boji proti nacismu a související historické skutečnosti byly interpretovány jednostranně, zjednodušeně a zkresleně, současně byla odváděna pozornost od politické perzekuce odpůrců komunistického režimu. V novém pojetí byl Památník vybudován v letech 1994–1995, aby názorně dokumentoval důsledky odporu proti nacismu i komunismu a mravní příklad skutečného vlastenectví. Poplatek za exkurzi je 200 Kč. Přihlášky přijímá Ing. Zita Riedlová, tel. (2226) 72861, riedlova@dpp.cz, a to současně se zaplacením poplatku v hotovosti. Při přihlašování je nutno uvést celé jméno, datum narození a číslo občanského průkazu všech přihlašovaných. Bez splnění těchto podmínek nebude přihláška akceptována. (zr)

ru proti nacismu i komunismu a mravní příklad skutečného vlastenectví. Poplatek za exkurzi je 200 Kč. Přihlášky přijímá Ing. Zita Riedlová, tel. (2226) 72861, riedlova@dpp.cz, a to současně se zaplacením poplatku v hotovosti. Při přihlašování je nutno uvést celé jméno, datum narození a číslo občanského průkazu všech přihlašovaných. Bez splnění těchto podmínek nebude přihláška akceptována. (zr)

DALŠÍ SEZONA MUZEA MHD ZA DVEŘMI

Loňská sezóna střešovického Muzea byla zahájena v pátek 25. března a ukončena ve čtvrtek 17. listopadu. Za tuto dobu si do muzea našlo cestu celkem 22 610 příznivců dopravy, což je o 1592 lidí více než v roce 2015. Novinkou roku 2016 bylo zpřístupnění expozice zájemcům každou středu ve třech časových termínech, a to v rámci běžného vstupného. Návštěvníky doprovázel odborný průvodce, který v případě zájmu prohlídku komentoval nebo odpovídal na všetečné dotazy. Těchto prohlídek se v období od 13. dubna do 16. listopadu zúčastnilo celkem 420 návštěvníků. Muzeum bylo v uplynulé sezóně otevřeno také 4 dny zdarma – v neděli 5. června ke Dni dětí, v sobotu 11. června rámci festivalu Muzejní noci, v sobotu 10. září v rámci Dne evropského dědictví a také v sobotu 17. září v rámci DOD DPP. Možnosti volného vstupu do muzea využilo 4000 lidí. Letos muzeum své brány otvírá 25. března. (red)



Foto: Petr Hejna

VELETRŽNÍ NABÍDKA DPP

Středoevropského veletrhu cestovního ruchu v Praze Holešovicích Holiday World se zúčastnil i Dopravní podnik. Prostřednictvím stánku Infocenter mj. propagoval Muzeum MHD ve Střešovicích, historickou linku 41, navazující na známou jednaděsátku. Z nabídky reklamních předmětů a publikací byl mezi návštěvníky největší zájem o šňůrky na krk, kravatové spony a trička za veletržní cenu. Na stánku byly k dispozici i mapy MHD či publikace Slang pražských dopraváků. (red)



POKŘTĚNÁ 200. TRAMVAJ 15 T VOZÍ JMÉNO OLYMPIONIKA

Obratiště Těšnov, 9. února 2017. Na místě 200. dodaná tramvaj 15 T For City pro Prahu, technický ředitel DPP, vnuk a vnučka Václava Pšeničky. Slavnostní akt křtu jubilejního vozu spolu s jeho pojmenováním tak mohl začít. Kdo čte DP kontakt pravidelně, ví z č. 10/2016 o vzpěrači v těžké váze Pšeničkovi mnohé, i to, že v Elektrických podnicích pracoval od roku 1929 jako řidič v Rustonce a že v roce 1932 získal na LOH v Los Angeles stříbro stejně jako o čtyři roky později v Berlíně. Na jeho účast vždy přispěla správní rada Elektrických podniků. „Pšenda“ pracoval u podniku do roku 1952 v administrativním odboru. Jeho jméno nyní nese nová tramvaj s ev. č. 9400. DPP bude v projektu pojmenovávání vozů po slavných průkopnících MHD v Praze pokračovat – v závěru března, jak píšeme na jiném místě, vyjede „František Kardaus“. (pel)

ZÁVODNÍ AUTO NA VODÍK ROSTE V SPŠD

Studenti 2. ročníku oboru Počítačové a zabezpečovací systémy Střední průmyslové školy dopravní finišují s dokončováním stavby závodního automobilu s vodíkovými palivovými články pro soutěž Hydrogen Horizon Automotive Challenge (H2AC). Kluci pracují převážně ve svém volném čase pod vedením mistra odborného výcviku Pavla Válka a studentů strojní fakulty ČVUT. Cílem je umístit se na „kovových“ příčkách mezi silnou konkurencí téměř dvou desítek středních odborných škol. Díky výukovým pomůckám, které jsme v tomto projektu pro školu získali, mají možnost se seznámit v praxi se zdroji obnovitelné energie, které pomáhají řešit problémy s klimatickými změnami. Během soutěže H2AC studenti musí navrhnout, zkonstruovat a řídit dálkově ovládaný model vozu v měřítku 1:10 poháněný technologií vodíkových palivových článků. V soutěži, která je plánována na 8. dubna 2017 na půdě ČVUT, se posuzuje design, provedení a výkon. Všechny týmy musí po celou dobu závodu splňovat technické požadavky. Rozměry, podvozek a pohonný systém (motor a baterie) vozů podléhají kontrole. Rádi uvítáme zájemce o celou akci buď přímo ve škole nebo na avizovaném závodě. Pozvánka bude zveřejněna na webu školy www.sps-dopravni.cz. (mf)

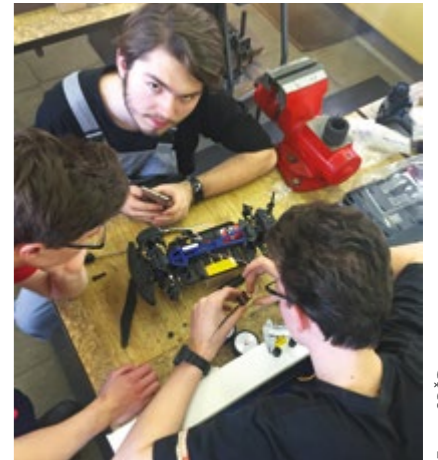


Foto: SPŠD

TRAMVAJ 15 T PONESE JMÉNO FRANTIŠKA KARDAUSE

V sobotu 25. března 2017, tedy přesně v den, kdy by oslavil 109. narozeniny průmyslový výtvarník a propagační grafik František Kardaus, proběhne v obratišti Královka křest tramvaje 15 T, nesoucí jeho jméno. František Kardaus vystudoval Uměleckoprůmyslovou školu v Praze a následně navštěvoval Aca-

demii de la Grande Chaumiére v Paříži. Již od předválečných let spolupracoval s celou řadou strojírenských podniků (Ringhoffer-Tatra, Škoda, Walter, ČZ). V poválečném období vytvořil velké množství designérských návrhů kolejových vozidel, automobilů či trolejbusů, z nichž mnoho bylo realizováno,

včetně tramvají řady T. Vedle designérské práce se intenzivně věnoval propagační grafice a filmovým plakátům. Řada jeho prací získala ocenění v mezinárodních soutěžích. František Kardaus převážnou většinu aktivního života žil a tvořil ve Velké Chuchli a v ateliéru na Janáčkově nábřeží na Smíchově. (jaš)

CO NOVÉHO U PĚVECKÉHO SBORU DPP?



Foto: archiv sboru

Pěvecký sbor Dopravního podniku nechyběl tradičně na akci „Naladte se v metru také o Vánocích“ ve čtvrtek 15. prosince 2016. Směsí vánočních a dopravních písní potěšil nejprve posluchače ve vestibulu stanice Vltavská a následně také ve stanici Muzeum. První lednový víkend jste sbor mohli slyšet hned na dvou novoročních koncertech. V sobotu 7. ledna 2017 společně s cimbálovou muzikou Lašár rozehráli hudbou všechny, kdo přišli do kostela sv. Jakuba Staršího v Moravské Nové Vsi. V neděli pak cimbálková oplatila návštěvu pěveckému sboru a doprovodila ho na jeho tradičním lednovém koncertě v Praze, v kostele sv. Martina ve zdi. A kde můžete Pěvecký

sbor DPP potkat v nejbližších měsících? Tak například u příležitosti slavnostního zahájení provozu linky č. 23 v sobotu 25. března 2017 v areálu střešovického Muzea MHD. Další plánovanou akcí je 22. května od 19 hodin benefiční koncert v kostele Čsl. církve husitské v Holešovicích, jehož výtěžek poputuje na léčbu chlapce postiženého svalovou dystrofií. Ve prospěch postiženého Davida Nerada bude Pěvecký sbor DPP zpívat také 27. května ve Znojmě v Pravoslavném kostele sv. Rostislava a o den později v kostele sv. Michala v Dýjakovicích. Více o plánovaných akcích sboru i nábore nových členů se dozvíte na www.sbordpp.cz (dol)

MEDIÁLNÍ VJEZD DOPRAVNÍHO PODNIKU DO ROKU 2017

VE STRUKTUŘE LEDNOVÝCH MEDIÁLNÍCH VÝSTUPŮ, KTERÉ SE TÝKALY DOPRAVNÍHO PODNIKU HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, SE NEJČASTĚJI OBJEVOVALA TÉMATA TÝKAJÍCÍ SE JÍZDNÉHO, MAGISTRÁTU HL. M. PRAHY A REKONSTRUKCÍ ČI STAVEB NOVÝCH TRAMVAJOVÝCH TRATÍ.



CESTUJÍCÍ BY TAKTO MĚLI POZNAT NOVOU PODOBU STANICE JINONICE I SE ZACHOVANÝMI SKLENĚNÝMI TVAROVKAMI 17. LISTOPADU 2017
VIZUALIZACE: METROPROJEKT

Největší zájem médií o pražský dopravní podnik vyvolala smogová situace, a to ve chvíli, kdy rada města rozhodovala, jestli kvůli smogu dočasně zavede **MHD zdarma**. DPP Pražany ubezpečil, že případný nárůst cestujících zvládne. Patříčnou pozornost si získal i návrh středočeské hejtmanky **prodloužit metro D až do Jesenice**.

Hospodaření DPP a jeho trendy mají v médiích svou neopomenutelnou pozici. Připravované **rekonstrukce tramvajových tratí**, plány na výstavbu těch nových či plánované opravy stanic metra a přípravy na výstavbu linky D – tato témata přinesla značné množství pozitivních výstupů i díky tiskové konferenci, v níž byl představen **plán investic DPP pro rok 2017**.

Několikaměsíční uzavření stanice Jinonice na lince B metra se stalo jádrem značného množství zpráv, převážně informativního charakteru. Problematiku průsaků na Můstku i nefunkční eskalátor na Budějovické žurnalisté podali spíše kriticky.

Běžně se v médiích napříč typy objevily nárazové pochvaly či výtky k nejrůznějším aspektům cestování pražskou MHD, ať už se jednalo například o přetopené tramvaje či kluzké schody metra.

Sporným tématem byla veřejná soutěž na tzv. **bikesharing** (sdílení kol), zrušená Ústavem na ochranu hospodářské soutěže. Kvůli tomu měl zakladatel společnosti Rekola Vítek Ježek příležitost kritizovat podobu a smyslnost výběrového řízení. Negativního či ambivalentního vyznění se dočkalo předběžné opatření Obvodního soudu Prahy 9, podle

něhož musí DPP umožnit společnosti Rencar **umístování reklamy na autobusech MHD**. Naopak velmi pozitivně vyzněla připravovaná **výměna sedaček** za vhodnější z hlediska hygieny a údržby.

Se společností ROPID, potažmo s pražskou integrovanou dopravou, souvisely články týkající se rozšíření pražské integrované dopravy na Mělnicko a Roudnicko, dále téma **přečíslování nočních linek tramvají a autobusů** a také fakt, že ROPID nepočítá se zavedením autobusových linek do pražských tunelů, včetně Blanky.

Lednová medializace DPP

- 725 výstupů (články, zprávy, reportáže) – měsíční dlouhodobý průměr činí 676 zpráv
- denní lednový průměr 23,4 článků

Skupiny médií přinášející zprávy o DPP

- internetové servery (352 článků)
- tištěné tituly (263)
- rozhlas ve zpravodajských a analyticko-publicistických pořadech (62)
- televize (48 výstupů)

INSOLVENCE V KOSTCE – CO A JAK DĚLAT

Insolvence je často vnímána jako pokračování procesu vymáhání pohledávky. **Ve skutečnosti se jedná o proces resuscitace finanční situace dlužníka, který není dlouhodobě schopen plnit své závazky.** Tedy situace tzv. dluhové smyčky, kdy je evidentní, že dlužník své závazky nikdy neuhradí. Může být zahájena i tehdy, nemá-li věřitel tzv. exekuční titul, tj. insolvenční řízení je možné vést i s dlužníkem, kterému nikdy v životě soud neuložil povinnost k úhradě dlužné částky.

Podmínkou zahájení insolvenčního řízení je úpadek dlužníka. Za úpadek je považována situace, kdy dlužník má více věřitelů, peněžitě závazky po dobu delší 30 dnů po lhůtě splatnosti a tyto závazky není schopen plnit. **Jedná se o podmínky kumulativní, tj. musí být splněny všechny najednou.** Pokud tedy dlužník není schopen plnit závazek jednomu věřiteli po dobu delší než 30 dnů, nenachází se v úpadku a nemůže tak svou situaci řešit insolvenčně. A to bez ohledu na výši dlužné částky.

Smyslem insolvence tedy je umožnit osobě v situaci klinické ekonomické smrti začít znovu od nuly, tj. po úhradě alespoň části dluhů jej od placení zbytku dluhů osvobodit. Jedná se samozřejmě o řešení pro věřitele nevýhodné, když průměrná výše uspokojení pohledávky v insolvenčním řízení dosahuje sotva 7 %. Ovšem kde nic není, ani smrt nebere a lepší něco než nic.

Zahájením insolvenčního řízení je pozastavena možnost vymáhat vůči dlužníkovi pohledávky jakýmkoliv způsobem, **tj. soudní i exekuční řízení se přerušují, nelze podat žalobu.** Insolvenční řízení se zahajuje na návrh, který může podat věřitel i dlužník. Věřitel však musí při podání svého návrhu doložit skutečnosti osvědčující úpadek dlužníka, tj. musí nalézt minimálně jednoho dalšího

věřitele téhož dlužníka a doložit, že dlužník není schopen své závazky plnit.

Po zahájení insolvenčního řízení **soud stanoví věřitelům lhůtu k přihlášení pohledávek**, která je lhůtou propadnou, tj. k přihláškám, které jsou podány později, insolvenční soud nepřihlíží a takto uplatněné pohledávky se v insolvenčním řízení neuspokojí. Přihláška přitom musí být ve lhůtě doručena insolvenčnímu soudu, podáním přihlášky u jiného soudu není pohledávka přihlášena. Jak správně vyplnit a podat přihlášku je možné zjistit z návodu na webových stránkách Ministerstva spravedlnosti <https://isir.justice.cz/isir/common/stat.do?kodStranky=FORMULAR> na kterých lze rovněž nalézt insolvenční rejstřík, tedy internetový vyhledávač zahájených insolvenčních řízení.

Insolvenční řízení přitom probíhá ve fázích do rozhodnutí o úpadku (zda dlužník je či není v úpadku) a po rozhodnutí o úpadku. **Lhůta k podání přihlášky do insolvenčního řízení činí 2 měsíce od vydání rozhodnutí o úpadku.** Přihlášku pohledávky je samozřejmě možné podat ihned po zahájení insolvenčního řízení. **Úroky pohledávky ovšem přirůstají až do vydání rozhodnutí o úpadku**, proto je vždy lepší vyčkat s přihláškou pohledávky až do vydání rozhodnutí o úpadku a získat tak měsíc úročení navíc, neboť úroky je třeba v podané přihlášce vyčíslit ke konkrétnímu datu. Pokud tedy dojde k podání přihlášky před rozhodnutím o úpadku, budou úroky vyčísleny zpravidla ke dni zahájení insolvenčního řízení nebo ke dni podání přihlášky. V tom případě si věřitel snižuje výši budoucího případného uspokojení pohledávky.

Přihlašují se pohledávky splatné i nesplacené, tj. pokud bude zahájeno insolvenční řízení s dlužníkem, který má věřiteli za půl roku zaplatit pohledávku, musí věřitel tuto po-

hledávku přihlásit do insolvenčního řízení. Rovněž se přihlašují pohledávky vykonatelné, tj. pohledávky, u kterých má věřitel již v ruce pravomocný a vykonatelný rozsudek ukládající dlužníkovi povinnost k úhradě pohledávky. I takovou pohledávku musí věřitel uplatnit přihláškou. Pokud již předal pohledávku k exekučnímu vymáhání, musí ji do insolvenčního řízení přihlásit věřitel sám. **Podle exekučního řádu totiž přihlášení pohledávky do insolvenčního řízení nespadá pod způsob výkonu exekuce (neboť se nejedná o vymáhání pohledávky).** Podání přihlášky nenahrazuje splnění povinnosti dlužníka připojit k insolvenčnímu návrhu seznam svých závazků s uvedením věřitelů. Pohledávku si vždy každý věřitel přihlašuje sám.

Dlužník po dobu insolvenčního řízení samozřejmě může přijímat nové závazky. Pokud by dlužníkovi z těchto nových závazků vznikla nová pohledávka, je samozřejmě možné ji uspokojit mimo insolvenční řízení.

Insolvenční řízení je poměrně komplikované, když stanoví způsob řešení úpadku odlišně pro podnikatele a nepodnikatele. Každý ze způsobů má specifické instituty, které se nevztahují na ostatní způsoby řešení úpadku.

Pro potřeby DPP je nutné zmínit pravidlo § 257 insolvenčního zákona, podle kterého nájemní nebo podnájemní smlouvu, kterou dlužník uzavřel jako nájemce nebo podnájemce, nemůže druhý účastník smlouvy po rozhodnutí o úpadku vypovědět nebo od ní odstoupit pro prodlení dlužníka s placením nájemného nebo jiné úhrady, ke kterému došlo před rozhodnutím o úpadku, anebo pro zhoršení majetkové situace dlužníka.

Milan Zeman,
odbor Právní

Text: Martin Doubek
Foto: Robert Mara a Petr Hejna

OD PROTOTYPU K PŠENIČKOVÍ

DEVATENÁCTÝ LEDNOVÝ DEN ROKU 2017 SE STAL DALŠÍM Z MEZNÍKŮ V DODÁVKÁCH CELKEM 250 TRAMVAJÍ FOR CITY PRO HLAVNÍ MĚSTO. ZE ŠKODOVKY PŘIJELA V POŘADÍ 200. TRAMVAJ, KTERÁ BYLA POD EV. ČÍSLEM 9400 POJMENOVÁNA PO OLYMPIONIKOVÍ – ZAMĚSTNANCI ELEKTRICKÝCH PODNIKŮ. CO SE ALE SKRÝVÁ ZA „OBYČEJNOU“ PŘEJÍMKOU KAŽDÉHO Z VOZŮ?



DVĚ SOUSEDKY – TRAMVAJE EV. Č. 9399 A 9400 V OPRAVNĚ TRAMVAJÍ

Je třeba nejprve zmínit, co ještě předcházelo samotným přejímkám vozů 15 T v roce 2009. Ve Škodě Transportation (dále ŠT) nejprve vyrobili tzv. „referenční vůz“, po kterém následoval první a druhý prototyp (ev. č. 9201 a 9202). Prvním sériovým vozem byl až vůz s evidenčním číslem 9203.

Referenční vůz byl postaven čistě v režii samotné ŠT, kde si výrobce zkoušel a testoval všechna konstrukční a technologická řešení, přístroje, agregáty, funkce i materiály. Tento vůz zprovoznili na tratích plzeňského dopravního podniku, kde obdržel plzeňské ev. č. 115, s nímž byl také přivezen do Prahy v noci na

15. června 2009. Po půlnoci bylo započato „skládání“ referenčního vozu ze speciálně upraveného podvalníku na koleje v Opravně tramvajů DPP. Vůz obdržel pražské ev. č. 9200 a sloužil několik měsíců v rámci nespočtu zkušebních jízd k ověřování předpokládaných parametrů, nastavení a základních funkcí.

Oficiální přejímka prvního prototypu, vozu 9201, ale proběhla v areálu ŠT v Plzni až 21. října 2009 za účasti čtyř zaměstnanců Technické kontroly JSVT. Pro zajímavost lze uvést, že bylo nalezeno rovných osmdesát závad a nedostatků. Od té doby bylo vykonáno více jak dvě stě přejímek. Některé byly i opakované, jiné seznamovací technické. Separátně probíhaly přejímky a kontroly hrubých stavů a podvozkových rámu včetně nápravnic. Nutno poznamenat, že druhý prototyp během výroby nabral značné zpoždění, a tak byl do Prahy dodán dokonce později, než sériové vozy 9203 a 9212, které byly složeny 6. a 7. prosince 2010. První prototyp se v Praze objevil 16. 12. 2009 a druhý 1. 2. 2011.

Určitou zvláštností v běžné rutině přejímek jsou první a poslední vozy v roce nebo „kulatá“ evidenční čísla vozů. Tato zvláštnost nastala i 19. ledna 2017, kdy přišla řada na přejímku dvoustého vozu. Tedy vozu s ev. č. 9400. V rámci zkušebního provozu se tento vůz představil veřejnosti například 9. února, kdy byl slavnostně pokřtěn a pojmenován po bývalém zaměstnanci Elektrických podniků a úspěšném olympionikovi Václavu Pšeničkoví (1906–1961). DPP tak zahájil projekt uctění památek těch, kteří se významně zasloužili o pražskou MHD.

Vratme se ale zpět ho provozních hal a řekněme si, co je obsahem každé přejímky, prováděné Technickou kontrolou JSVT. Skládá se ze dvou částí. Nejdříve se provede tzv. stacionární – statická přejímka v hale. Na zvednutém voze se kontrolují všechny součásti, kvalita provedení podvozků, nástřiku spodku vozu, upevnění plent a další úkony. Po spuštění vozu na koleje probíhá kontrola v interiéru vozu a poté na střeše. Tuto část završí kontrola vnějšího laku. Další částí přejímky je tzv. funkční – dynamická zkouška po přesunu vozidla na zkušební kolej s trakčním napětím 600 V. Zde se provádí testování všech elektrických i mechanických funkcí i zkoušky jízdnic a brzdnic vlastností vozidla.

V původním designu bylo převzato sto dvacet pět vozů 15 T (9201–9325), tedy polovina kontraktu. Od vozu ev. č. 9326 jsou dodávány vozy 15 T v tzv. faceliftu s typickým žlutým orámováním předního čela, které mj. značí, že se jedná o vozy s klimatizací. Budou vyráběny až do posledního z nasmlouvaných vozů (ev. č. 9450), tedy plus dalších 125. K polovině února 2017 máme přebráno 201 vozů 15 T. Zbývá tedy ještě dodat 49 vozů, které bude třeba, stejně jako předešlé vozy, řádně převzít a zkontrolovat na přejímkách u výrobce.



JUBILEJNÍ 200. VŮZ 15 T PŘI PŘEJÍMCE V PLZNI SE ZÁSTUPCI ŠT A PŘEJÍMAJÍCÍMI TECHNIKY Z ODBORU TECHNICKÁ KONTROLA JSVT



DVOUSTÁ TRAMVAJ FOR CITY V PRAZE PŘI SKLÁDÁNÍ Z TRAILERU. JE 24. LEDNA 2017 PO OSMÉ HODINĚ RANNÍ.



PRAŽSKÉ TRAMVAJE HLÁSÍ: PŘES MILION CESTUJÍCÍCH DENNĚ

PŘEHLED PROVOZU NA LINKÁCH. ZÁKLADNÍ CHARAKTERISTIKY LINEK. ROZBOR ZATÍŽENÍ LINEK. ROZBOR ZATÍŽENÍ ZASTÁVEK PO LINKÁCH. TABULKA NABÍDKY A POPTÁVKY PRO VYBRANOU LINKU. SPOLEČNĚ PROJÍZDĚNÉ ÚSEKY. PŘEHLED ZATÍŽENÍ ÚSEKU – PRŮJEZDY VOZŮ. ROZBOR ÚSEKU. PŘEHLED PROVOZU – LINKOVÝ JÍZDNÍ ŘÁD. PENTLOGRAM ZATÍŽENÍ SÍTĚ. KDE SE NACHÁZÍME?



Rekordní hodinová zátěž jedním směrem byla zaznamenána v úseku Štěpánská – I. P. Pavlova, téměř 5 tisíc cestujících.

Tyto a mnoho dalších modifikací výsledkových sestav mohou pracovníci Dopravního podniku a organizace ROPID generovat a využívat ke své práci. Lze to díky dokončené databázi ASW PRŮZKUMY, obsahující nejnovější data z pravidelného fyzického sčítání cestujících, tentokrát z **komplexního přepravního průzkumu tramvajové sítě 2016**.

V rámci pravidelné spolupráce DPP a organizace ROPID při sledování zatížení sítě Pražské integrované dopravy proběhl ve dnech 8. až 10. listopadu 2016 komplexní přepravní průzkum tramvajové sítě PID.

Průzkum byl připraven a organizačně zajištěn pracovníky oddělení Dopravně-provozní podpora DPP a Odboru kvality služby organizace ROPID. Personálně byl průzkum zajištěn pracovníky všech úseků DPP, dále pak pracovníky organizace ROPID, studenty Střední průmyslové školy dopravní a několika studenty SPŠD Masná. Pro účastníky průzkumu byly vydány Pokyny pro sčítače s metodikou průzkumu a v jejich smyslu proběhlo zaškolení.

Linky s největším počtem cestujících

| linka | přepravené osoby (6.00 – 23.00 hod.) |
|-------|--------------------------------------|
| 22 | 118 075 |
| 9 | 101 226 |
| 10 | 65 520 |
| 26 | 58 548 |
| 16 | 54 891 |

Linky s nejmenším počtem cestujících

| linka | přepravené osoby (6.00 – 23.00 hod.) |
|-------|--------------------------------------|
| 21 | 5 605 |
| 13 | 13 411 |
| 4 | 17 982 |
| 2 | 20 692 |
| 15 | 22 402 |

Vzhledem ke značnému rozsahu a náročnosti byl průzkum, také s ohledem na omezené personální kapacity, připraven a rozdělen do třech pracovních dnů. Převážná část pracovních směn byla naplánována na středu 9. listopadu. Na úterý 8. a čtvrtek 10. listopadu připadly zbylé, převážně večerní směny v časovém rozsahu 17.00–23.00 hod. V souladu s metodikou předchozího průzkumu bylo 153 odpoledních směn realizováno studenty SPŠD ve čtvrtek 10. listopadu, tzn., že někteří studenti se průzkumu zúčastnili ve středu i ve čtvrtek. Studenti SPŠD při průzkumu od-



Nejvíce zatížené úseky v tramvajové síti (6.00 – 23.00 hod.)

| úsek | počet osob celkem v obou směrech |
|------------------------------------|----------------------------------|
| I. P. Pavlova – Štěpánská | 84 731 |
| Václavské náměstí – Jindřišská | 78 578 |
| I. P. Pavlova – Náměstí Míru | 65 400 |
| Národní divadlo – Národní třída | 65 128 |
| Hlavní nádraží – Husinecká | 60 739 |
| Strossmayerovo náměstí – Kamenická | 59 385 |

pracovali celkem 655 ranních a odpoledních směn. Zaměstnanci DPP a organizace ROPID odpracovali celkem 549 směn, včetně 51 výjezdů z vozoven.

Účastníci průzkumu sledovali počet cestujících v tramvaji po odjezdu ze zastávky a nástup cestujících na každé zastávce (výstup byl následně dopočítán ASW PRŮZKUMY). Údaje byly zapisovány do předem připravených formulářů s předtištěnými údaji (rozsah průzkumu pro danou směnu, linka a pořadí, seznam zastávek pro oba směry, časové údaje plánovaných odjezdů z nástupních zastávek) a s kolonkami pro zápis časového údaje odjezdu tramvaje z každé zastávky, počtu nastupujících a počtu osob ve voze po odjezdu ze zastávky. Počet osob sčítači zapisovali ve skutečných hodnotách, kódy pro odhad obsazenosti nebyly použity.

Průběh komplexního přepravního průzkumu tramvajové sítě realizovaného ve dnech 8.–10. listopadu 2016 lze hodnotit jako standardní, bez výraznějších událostí, které by mohly ovlivnit konečné výsledky.

Z důvodu rekonstrukce tramvajové trati byl v době průzkumu vyloučen provoz v úseku Náměstí Bratří Synků – Spořilov a byly změněny trasy linek č. 11, 13 a 14. V úseku Kloboučnická – Náměstí Bratří Synků byla zavedena náhradní autobusová linka X11.

V úterý v 18.37 hod. došlo v úseku Karlovo náměstí – Moráň k technické závadě tramvaje linky č. 10 a byla narušena doprava na 49 minut. Podle zpracovaných statistik byl v úterý večerní průzkum prováděn jen v menším objemu směn, podstatný objem večerních směn byl realizován až ve středu, resp. ve čtvrtek.

Obraty cestujících ve vybraných uzlech (6.00 – 23.00 hod.)

| uzel | výstup | nástup | obrat |
|-------------------|--------|--------|--------|
| Anděl | 41 624 | 41 856 | 83 480 |
| Karlovo náměstí * | 37 710 | 36 080 | 73 790 |
| I. P. Pavlova | 30 473 | 35 079 | 65 552 |
| Palmovka | 27 351 | 27 337 | 54 688 |
| Hradčanská | 22 194 | 21 990 | 44 184 |
| Národní třída | 17 428 | 19 793 | 37 221 |

* včetně zastávek Moráň a Novoměstská radnice

MLUVTE ZA JÍZDY S ŘIDIČEM

MEZI STANICÍ METRA NÁDRAŽÍ VELESLAVÍN A LETIŠTĚM VÁCLAVA HAVLA VOZÍ CESTUJÍCÍ I S OBJEMNÝMI ZAVAZADLY OD POLOVINY LISTOPADU LOŇSKÉHO ROKU VELKOKAPACITNÍ AUTOBUS VAN HOOL. OD PRVNÍHO DNE VZBUDIL NEJEN U ODBORNÉ VEŘEJNOSTI OPRÁVNĚNÝ ZÁJEM. MY JSME SE ŠLI NA TOHOTO OBRA PODÍVAT OČIMA ŘIDIČE DOPRAVNÍHO PODNIKU.



nestěžuje na topení. Soustava kvalitně topí, větrá i chladí v celém voze. I topení pro řidiče je velmi dostatečné," dodává Havrda.

Kdybychom hledali nějaké mouchy, na lince 119 by se jedna našla. Jak je autobus dlouhý, některé zastávkové mysly jsou mu těsné. Je třeba trochu přejet označnick, přesto část autobusu zasahuje do jízdního pruhu. Vůz je tak zalomený a řidič nemá dobrý přehled o cestujících u dveří. „Je tu ale jedna vychytávka," doplňuje Havrda. „Pokud je někdo v blízkosti dveří, čidlo nedovolí dveře zavřít.“ Když byla silnice namrzlá, autobus si trochu „hrábnul“, což Jiřímu Havrdovi připomnělo jízdy právě s Ikarusem, který konstrukčně také vlastně táhl vleč. A přidal ještě jednu zajímavost z jízdy: „Při táhlém nájezdu z ulice K letišti na Aviatickou se vozidlo výrazněji nakloní a v ten moment jde plyn automaticky dolů.“

Než „Vyhu!“, jak se tomuto belgickému obrovovi v Řepích přezdívá, vyjel na linku, prošla dvacítkou řidičů DPP školením, poté seznámením a jízdami s vozem. „Zaměřili jsme se na odlišnosti," vzpomíná Jiří Havrda, „jako je způsob tankování, otvírání dveří apod. Topení je tu shora, takže pro případ poruchy víme o uzávěru.“

Jiří Havrda s tímto 25metrovým dlouhánem jezdí rád. Pochvaluje si i sortu zahraničních turistů, kteří jsou vesměs bezproblémoví. A dotazy na typy jízd, spojení směr centrum i ubytování zvládá v angličtině bravurně. Jen tak ho někdo po dlouhé praxi nevytočí, a když netočí volantem Van Hoola, točí tím menším a vyrazí do oblíbených Jizerských hor či východních Čech. A stále rád. ■

NEJOSTŘEJŠÍ ZATÁČKA JE NA VELESLAVÍNĚ. ALE I KDYŽ STOJÍM U OBRUBNÍKU, V POHODĚ TO VYTOČÍM, ŘÍKÁ K ŘÍZENÍ VOZU VAN HOOL JIŘÍ HAVRDA

Tento krátký rozhovor zabral přes tři hodiny, řidič na prvním pořadí linky 119 se totiž prakticky nezastaví. S Jiřím Havrdou jsme za čtyři kola měli na povídání vždy pár minut na obratišti u letiště, za jízdy pochytili pár postřehů a pak sledovali, jak na Veleslavíně jen projíždíme obratištěm a už spěcháme k nástupní zastávce. Když na letišti cizinci kupovali ve větším množství jízdenky u řidiče, tak příjezd na metro byl i s nějakou minutkou zpoždění.

Zde ale veškeré nepříjemnosti této reportáže končí. Posuďte sami: „Ve srovnání s jinými

mi vozy mohu říct, že se s ním jezdí velmi dobře – čistě řadí, má plynulý rozjezd, takže převodovka bude určitě kvalitní. Na to, jak je vozidlo dlouhé, jde krásně ve stopě, není s ním potřeba nic nadjíždět," znějí první slova 60letého Jiřího Havrdy z garáže Řepy, který má ve své kariéře řidiče za sebou autobusovou dopravu meziměstskou, městskou i dálkovou. Pochvaluje si „ikarusácké“ pedály vedoucí odspodu, dobře stavitelnou sedačku a velká, dobře posazená zrcátka. „I volant se dobře stává, jak známe i z jiných vozů. Tady na monitoru si nalistujeme stav oleje, vzduchu, nafty, teplotu, močovinu. Nikdo si

Srovnání počtu přepravených cestujících při posledních průzkumech (linky NAD nezahrnutý)

| datum realizace průzkumu | časový rozsah průzkumu | počet přepravených cestujících | | sledované spoje (na pravidelných trasách linek) |
|--------------------------|------------------------|--------------------------------|--------------------------------|---|
| | | na pravidelných trasách linek | výjezdovými a záťahovými spoji | |
| 8.–10. 4. 2014 | 6.00 - 23.00 hod. | 1 043 109 | 7 987 | 5 831 |
| 8.–10. 11. 2016 | 6.00 - 23.00 hod. | 1 062 680 | 7 183 | 5 828 |

Maximální hodinová zátěž jedním směrem byla zaznamenána v úseku **Štěpánská – I. P. Pavlova**, kdy tudy v době **od 17.15 do 18.15 hod.** jelo celkem **4936** cestujících. K dispozici měli **49** tramvajových spojů s kapacitou **6 762** míst (přepravní nabídka odpovídající standardu kvality pro přepravní špičku pracovního dne).

Na všech sledovaných 24 denních tramvajových linkách bylo v období **od 6.00 do 23.00** hodin přepraveno celkem **1 069 863** cestujících (včetně výjezdových a záťahových spojů, bez náhradní autobusové linky X11).

Děkujeme všem účastníkům průzkumu za jejich zodpovědný přístup, který umožnil získat kvalitní data z tramvajového provozu pro další zvyšování kvality služeb poskytovaných cestující veřejnosti. Těšíme se na spolupráci při dalších průzkumech. ■

KOMPLEXNÍ PŘEPRVNÍ PRŮZKUM TRAMVAJOVÉ SÍTĚ PID

Pracovní název: TRAM 2016

Metodika průzkumu: sčítání cestujících ve vozech (u souprav pouze v 1. vozu)

Termín realizace: od 8. do 10. listopadu 2016

Časový rozsah průzkumu: od 6.00 do 23.00 hod.

Příprava a organizace: odd. 100110 Dopravně-provozní podpora

Spolupráce: Odbor kvality služby ROPID

Počet pracovních směn: 1204 ranních, odpoledních a večerních směn

z toho: 549 směn pro zaměstnance DPP a ROPID (včetně 51 večerních výjezdů z vozoven)

630 směn pro studenty SPŠD Plzeňská (Motol + Moravská)

25 směn pro studenty SPŠD Masná

Text: Martina Hoblová a Martin Doubek
Foto: Martina Hoblová a Petr Hejna

ZELENO-BÍLÁ POTSDAM SE VRACÍ DOMŮ JAKO NOVÁ

OPRÝSKANÉ ZELENO-BÍLÉ TRAMVAJE TYPU KT4D, KDYSI CHLOUBA HLAVNÍHO MĚSTA BRANIBORSKA, POSTUPIMI, SE DO OPRAVNY TRAMVAJÍ DOPRAVNÍHO PODNIKU DOSTALY 11. KVĚTNA 2016. CÍL BYL JEDINÝ – OŽIVIT JE!



Externí zakázku za zhruba 85 milionů, zveřejněnou na evropském serveru veřejných zakázek, vyhrála Opravna tramvají Dopravního podniku. Nejprve tomu ale předcházelo zrušení prvního výběrového řízení ze strany dopravního podniku - VIP Potsdam.

„Druhé výběrové řízení mělo několik kol, jejichž součástí byla i dvě osobní jednání u zákazníka, spojená s upřesněním specifikace a rozsahu oprav a úprav na vozech. Veškerá komunikace probíhala v německém jazyce,“ sdělil obchodní manažer Opravny tramvají Zbyněk Marcín.

S typem KT má pražská Opravna tramvají mnohaleté zkušenosti, a to nejen při opravách pro Českou republiku. Není to tak dávno, co se podílela na celkové renovaci vozu KT8D5 pro německý Strausberg, přezdívaném Včelka Mája. K zákazníkovi odjela v listopadu roku 2014.

Před vlastní opravou proběhly přípravné fáze: „KT4D byla po dovozu umyta, sejmuli jsme folie ze skel, demontovali skla, podlahy a elektrická zařízení ve voze a nad rámec požadavků jsme provedli ještě další drobné úpravy,“ prozradil vedoucí provozu Vozové skříně Ivo Stránský.

Následně byly články vozu zamaskovány, převezeny do tryskače k otryskání a očištění abrazivou a byl nanesen základní lak. Poté se vůz přemístil do karosářského boxu, kde proběhla zkouška penetrace střechy včetně oprav – výměna prahů, vyvaření kovových dílů a podobně.

Dále se provedly lakýrnické práce včetně ošetření dutin vozů, doplnila se kabeláž, začaly se lepit podlahy včetně krytin altro, namontovaly se stropy, zářivky, zbylé obložení, vůz se zasklil a osadil zbylými mechanickými díly. Poté už chybělo jen doplnění a zapojení elektrických rozvaděčů, dostrojení kabiny, montáž zádržných tyčí, montáž podvozků, lepení fólií a samotné oživení vozu, které již, u prvních dvou vozů, proběhlo.

„U strausbergské KT8 jsme museli stavět karosérii z nových dílů, u Postupimi probíhaly jen dílčí opravy,“ řekl Ivo Stránský. Vedoucí provozu Montážní celky, repasující u KT4 skříně elektrické výstroje, Karel Knížek k tomu doplnil: „Pokud je šikovný kolektiv, tak nás ani KT4 nezastaví!“ „Nejvíce času zabralo zaměstnancům vůz odstrojit. Následný proces před jízdou zkouškou trval u prvního vozu zhruba pět měsíců, mezitím se čtyřikrát dostavily pověřené osoby přímo z VIP Potsdam



Z POSTUPIMI VOZY KT4D DORAZILY DO OPRAVNY TRAMVAJÍ 11. 5. 2016



ČERVENEC 2016 – JEDEN Z VOZŮ NA VZDUCHOVÉM DOPRAVNÍKU VE FÁZI LAKOVÁNÍ

ke kontrole vozu,“ prozradil vedoucí Opravny tramvají Jaroslav Janda.

V pondělí 19. prosince 2016 proběhla zkušební jízda první dvojice vozů mimo areál Opravny tramvají a 4. ledna 2017 se uskutečnil transport prvních dvou vozů zpět do Postupimi. První souprava pak byla oficiálně předána 17. ledna 2017 a konec projektu skýtajícího celkem šest souprav se plánuje na září 2017.

Co tato zakázka může do budoucna pro DPP znamenat, předjímá obchodní manažer Opravny tramvají Zbyněk Marcín: „Realizace externích zakázek ze zahraničí ukazuje, jak kvalitní personál v Opravně tramvají máme. Motivuje nás si kvalitní personál nejen udržet, ale především rozvíjet jeho kvalifikaci v oblasti oprav kolejových vozidel, které ná-

sledně využijí i při práci na pražských tramvajích. Pro DPP, respektive OT, jde v krátké době již o třetí, respektive čtvrtou, zakázku pro německého zákazníka. Tím získáváme reference, které lze využít při účasti v dalších výběrových řízeních, která znamenají nemalý příjem pro Dopravní podnik.“

Co předcházelo první zkušební jízdě se soupravou vozů? Po prvotním „oživení“ zaměstnanci Opravny tramvají bylo třeba vyzkoušet funkce a ovládání při všech jízdách a brzděných režimech, a to v širokém rychlostním pásmu včetně nájezdu předepsané počtu 100 kilometrů. Ještě před samotným výjezdem ke zkušební jízdě mimo areál Ústředních dílen provedli zaměstnanci Technické kontroly JSVT vedle organizace a zajištění zkoušek na každém voze tzv. ověření zábrzdých



NOVÉ ZASKLENÍ, PODLAHY, STROPY, OBLOŽENÍ, ZÁŘIVKY. TO JSOU NĚKTERÉ NOVÉ PRVKY, KTERÉ VOZY KT4D V PRAZE DOSTALY

drah, v tomto případě dle požadavků německého drážního úřadu.

Souprava vozů KT4DC vyjela 19. prosince 2016 přesně v 8.45 hod. k historicky první zkušební ověřovací jízdě do ulic hl. m. Prahy. Trasa a podmínky zkušebních jízd těchto vozů byly pevně stanoveny vzhledem k odlišnému konstrukčnímu provedení spřáhel a větší šířce tramvajových kol. Trasa vedla

z ÚD na Vinici, Strašnickou, přes Radošovicou na Nádraží Hostivař a zpět. Druhá zkušební jízda za účelem najetí zbylých kilometrů a prezentace německému provozovateli byla provedena 22. prosince 2016.

Co se ovládání vozu týče, je až na určité nuance (funkce mrtvého muže na páce řadiče, volba režimů dveří pomocí přepínače, odlišné startování vozu, volba směru jízdy pomocí

„Realizace externích zakázek ze zahraničí ukazuje, jak kvalitní personál v Opravně tramvají máme.“

přepínače, která je možná po odjištění mechanické blokáce pomocí zámku s cylindrickou vložkou, atypické ovládání pomocného stanoviště pro zpětný pohyb atd.) obdobné jako u ostatních „pražských“ tramvají s ručním ovládním.

Přestože šlo o jízdy v reálném provozu po tak rozsáhlé opravě, s úplně jinými typy vozů a odlišnou elektrovýzbrojí, nenastaly během zkušebních jízd žádné výrazné závady ani komplikace. Malým problémem byl skluz a smyk při větším proudovém zadání, na který vždy nekompromisně zareagovala smyková a skluzová ochrana včetně aktivace pískovačů. Toto chování je způsobeno zejména výrazně odlišným profilem tramvajových kol. Jízdní komfort a chodové vlastnosti vozu jsou velmi příjemné a kultivované. ■

HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH



Mnoho zaměstnanců DPP si ještě pamatuje tento či podobný pohled. Díváme se z bývalé „ústřední budovy“ v Bubenské ulici na Hlávkův most. Snímek byl pořízen v roce 1973 nebo 1974. Alespoň přibližně ho můžeme datovat podle autobusu linky č. 274, která pod tímto označením jezdila od 2. ledna 1973 do 8. května 1974. Nedílnou součástí koloritu této oblasti v té době bývalo velké parkoviště kropicích automobilů podniku Pražské komunikace, který se v roce 1977 stal součástí koncernu Dopravních podniků.

Nadílky sněhu jsme si letos užili nakonec docela dost. Dřív byl v Praze sníh naprosto běžný. K jeho odstraňování z tramvajových kolejí sloužily speciální tramvaje – pluhy. Jejich běžnou výbavou byly i lopaty. Na této nedatované fotografii, pořízené snad někdy na přelomu dvacátých a třicátých let, vidíme jeden takový pluh při práci ve Stromovce u oblouku smyčky Výstaviště. V té době vedly koleje ještě dál do Stromovky, kde dokonce bývala vozovna. V levostranném provozu se od ní dalo jet i obloukem do smyčky. Ten ale na snímku poznáme víc podle troleje než podle kolejí.



Poznáváte místo na této fotografii? Zřejmě ano, ale mnohé se tady od doby pořízení tohoto snímku (bylo to někdy v polovině třicátých letech minulého století) změnilo. Především z těchto míst zmizely tramvajové koleje, a to už v roce 1972. Domy vpravo – sídlo ředitelství státních drah – vyhořely v Pražském povstání, a proto byly bez náhrady zbořeny. Místo nich dnes stojí tzv. severojižní magistrála, a tam, co jsou na snímku tramvajové koleje, dnes stoupá nájezdová rampa. Ano, jistě jste to uhadli. Podél domů vlevo dnes vede krátká ulice U Bulhara.



Na jiném místě DP kontaktu píšeme o nejděším autobusu, který se – i když jen dočasně – objevil v loňském roce ve službách DPP. Tím nejmenším autobusem, který se po roce 1925 v pražské MHD objevil, byl Walter PN, zakoupený ve dvou kusech v roce 1929. Měl délku pouhých 5,93 m, a protože se do něj vešlo jen 25 cestujících, pro pražský provoz se nehodil. Oba autobusy byly proto už v roce 1932, tedy po pouhých třech letech provozu, vyřazeny. Z č. 42 se stal vůz pro údržbu trolejového vedení, z č. 43 podbíjecí automobil.

Před 105 lety, 27. února 1912, podepsalo Královské hlavní město Praha s Pražskou akciovou strojírnou smlouvu, na základě které se majetkem města – a tím jeho Elektrických podniků – stala realita č. p. 145/VIII, známá většinou pod názvem Rustonka. Areál si Elektrické podniky přizpůsobily a zřídily zde svoje ústřední dílny. Nebyla tu jen opravna tramvají, ale také velké dílny kolejových konstrukcí, později i autobusové garáže a mnoho dalších provozů. Na fotografii, kterou na skleněný negativ formátu 18 x 24 cm pořídil ve 20. letech neznámý fotograf, vidíme vpravo kotelnu s kůlnou na uhlí a vlevo objekt, který sloužil jako garáž a dílna pracovníkům vrchního vedení. Jeden z „drátenických“ vozů vykukuje z vrat.



Na tomto snímku pózuji pracovníci vrchní stavby při tzv. aluminotermickém svařování kolejnic, kterému se také říkalo svařování termitem (původně se psalo thermitem). Poprvé se uplatnilo v létě roku 1923, ale zatím nevíme, ve kterém úseku. V uvedeném roce bylo v pražské kolejové síti tímto způsobem svařeno celkem 582 styků při použití jedné soupravy svařecího zařízení. V roce 1934 se od tohoto způsobu svařování kolejnic ustoupilo. V posledních 50 letech se čas od času, spíše pokusně, znovu aluminotermické svařování v Praze použilo, a dnes, když byla tato technologie vylepšena, můžeme ji při rekonstrukcích znovu vidět. A kde dělníci na snímku pózují? V Pařížské ulici před Staronovou synagogou.

Text: Michal Brunner
Foto: archiv HZS DP

JEDEN ROK OBJEKTIVEM HASIČŮ



Hasičský záchranný sbor Dopravního podniku zaznamenal za rok 2016 celkem 472 výjezdů, tedy o 60 případů méně, než v roce předchozím. Pokles celkového počtu událostí je dán zejména dlouhodobě klesajícím množstvím planých poplachů. Naopak narůstá počet výjezdů k dopravním nehodám. Prakticky neměnný zůstává počet technických zásahů.

SOUPEŘENÍ S ROJEM SRŠŇŮ, SLANĚNÍ NA STŘECHU VÝTAHU ČI PÁTRÁNÍ PO OHNI S TERMOKAMEROU. I TAKOVÝ BYL ROK 2016 U PODNIKOVÝCH HASIČŮ. A PROTOŽE JEDEN OBRÁZEK VYDÁ ZA TISÍC SLOV, NECHME PROMLUVIT VEDLE PÁR ČÍSEL HLAVNĚ FOTOGRAFIE Z LOŇSKÝCH ZÁSAHŮ.

| ROK | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|-----------------------------|--------------|------------|--------------|------------|--------------|------------|
| Počet výjezdů HZS DP | 609 | 577 | 556 | 552 | 532 | 472 |
| | 2014 | | 2015 | | 2016 | |
| Typ události | počet | % | počet | % | počet | % |
| Požár | 31 | 6 | 64 | 12 | 42 | 9 |
| Dopravní nehoda | 36 | 6 | 52 | 10 | 84 | 18 |
| Živelní pohroma | 22 | 4 | 12 | 2 | 15 | 3 |
| Technická událost | 177 | 32 | 195 | 36 | 193 | 41 |
| Únik nebezpečných látek | 37 | 7 | 47 | 9 | 24 | 5 |
| Ostatní mimořádná událost | 1 | 0,2 | 0 | 0 | 2 | 0,4 |
| Planý poplach / EPS | 220 | 40 | 153 | 29 | 99 | 21 |
| Prověřovací cvičení | 28 | 5 | 9 | 2 | 13 | 3 |
| Celkem | 552 | 100 | 532 | 100 | 472 | 100 |



211. VÝJEZD, DEPO MĚTRA ZLIČÍN – **TECHNICKÝ ZÁSAH**; VĚCÍ ROJ NA PŘÍVODNÍ KOLEJNICI: ZAJIŠTĚNO VYPNUTÍ A VYZKRATOVÁNÍ PK, ROJ ZLIKVIDOVÁN PŘENOSNÝM VYSAVAČEM, KOLEJNICE NASTŘÍKÁNA SPREJEM PROTI BODAVÉMU HMYZU. POUŽIT OCHRANNÝ ODĚV „SRŠEŇ XXL“



ZÁSAH 396., STANICE MĚTRA BOŘISLAVKA – **TECHNICKÝ ZÁSAH**; OSOBY UVĚZNĚNÉ VE VÝTAHU: LEZECKÁ SKUPINA HZS DP PŘEVĚDLA SLANĚNÍ NA KABINU VÝTAHU, ČTYŘI CESTUJÍCÍ VYPROŠTĚNI A ODVEDENI PO NOUZOVÉM SCHODIŠTI, VÝTAH PONECHÁN MIMO PROVOZ



ZÁSAH S ČÍSLEM 54, STANICE MĚTRA PALMOVKA – **POŽÁR** KONTEJNERŮ S ODPADEM: STANICE UZAVŘENA PRO VSTUP A VÝSTUP, POŽÁR LIKVIDOVÁN ZA POUŽITÍ DÝCHACÍ TECHNIKY, ZACHRÁNĚNÍ 3 PRACOVNÍCI Z TECHNICKÝCH PROSTOR, PŘEVĚDENO NUCENÉ ODVĚTRÁNÍ PROSTOR STANICE A MĚŘENÍ TOXICKÝCH PLYNŮ V OVZDUŠÍ

VÝJEZD S POŘADOVÝM ČÍSLEM 340, ULICE V OLŠINÁCH – **DOPRAVNÍ NEHODA**: ZRANĚNÝ ŘIDIČ AUTOMOBILU VYPROŠTĚN A PŘEDÁN ZÁCHRANNÉ SLUŽBĚ, NEPOJÍZDNÝ AUTOMOBIL ODTAŽEN Z KOLEJISTÉ POMOCÍ LANOVÉHO NAVIJÁKU NA TECHNICKÉ TATŘE



VÝJEZD Č. 93, VOZOVNA STRAŠNICE – **POŽÁR** KABELÁŽE OHŘEVU VÝMĚNY: OHNÍSKO POŽÁRU VYHLEDÁNO POMOCÍ TERMOKAMERY, POŽÁR LOKALIZOVÁN OXIDEM UHLÍČITÝM ZE SNĚHOVÉHO HASIČÍHO PŘÍSTROJE A PO VYPNUTÍ EL. ENERGIE LIKVIDOVÁN VYSOKOTLAKÝM VODNÍM PROUDEM, ZÁSAH PŘEVĚDĚN V DÝCHACÍ TECHNICI



VÝJEZD S ČÍSLEM 411, STANICE MĚTRA PETŘINY – **TECHNICKÝ ZÁSAH**; ZAKOURENÍ STROJOVNY ESKALÁTORU: K PRŮZKUMU POUŽITA TERMOKAMERA, ZJIŠTĚNO PŘEHŘÁTÍ BRZDNÉHO REZISTORU, PŘEVĚDENO PŘIROZENÉ ODVĚTRÁNÍ PROSTORU

Text a foto: Miroslav Grossmann

POZOR. PŘEDNOST PRO TRAMVAJE STAGNUJE

MINULÝ ROK PŘINESL V PREFERENCI TRAMVAJÍ NA SVĚTELNÝCH SIGNALIZACÍCH V HLAVNÍM MĚSTĚ JEN MENŠÍ ZMĚNY. K LEPŠÍMU, ALE TAKÉ K HORŠÍMU. NADÁLE POKRAČOVALY PRÁCE NA ODDĚLOVÁNÍ TRAMVAJOVÝCH TRATÍ OD VOZOVKY. MEZIROČNĚ PŘIBYLO 379 METRŮ BUNLÍKŮ, A TO PŘEDEVŠÍM V SOUVISLOSTI S REKONSTRUKCÍ TRAMVAJOVÉ TRATI V ULICI U PLYNÁRNY.

Tramvajová doprava v Praze zažila v roce 2016 zásadní posun, který s její preferencí zdánlivě nesouvisí. Od změny linkového vedení na konci srpna jsou její výkony na rekordní úrovni. Především centrem města projíždí takové množství spojů, které je již na řadě míst na samé hranici propustnosti sítě.

Nový stav se neprojevuje pouze v pozitivní nabídce pro cestující, ale klade rovněž značné nároky na infrastrukturu, která, jak víme, se v posledních letech rozvíjela jen minimálně, ve středu města dokonce vůbec. Nelze předpokládat, že doplnění kolejí tak, aby síť umožnila naplnění dopravních potřeb lidí, se odehraje v krátkém čase. Zvláště za situace, kdy i z celoměstského hlediska důležité tratě se ne vždy setkávají s podporou lokální samosprávy.

Na stávající infrastrukturu jsou nyní zřetelněji vidět nedostatky, které snižují její kapacitu. A preference MHD se tato problematika dotýká již velmi těsně. Jde jak o potřebu oddělení provozu tramvajů od aut, problematiku propustnosti jednotlivých křižovatek, či dokonce vnímání opačným pojetím: přetížení stávajících křižovatek tramvajovou dopravou.

Zajištění kapacity a co nejplynulejšího průjezdu především přes kritická místa je zásadní pro plynulost běžného provozu i stabilizaci situace po mimořádných událostech, které v důsledku silného provozu působí problémy rychleji a šířeji, než tomu bylo v minulosti.

Rok 2016 ověřil kvalitu některých preferenčních opatření na světelných signalizačních zařízeních (SSZ) provedených v minulosti.



KŘÍŽOVATKA VRŠOVICKÁ - SPORTOVNÍ PATŘÍ I VÍCE JAK ROK PO REKONSTRUKCI K TĚM, KTERÉ MÁJÍ PEVNÉ ŘÍZENÍ BEZ PREFERENCE

Nebýt jich, nebylo by současné posílení provozu možné. Pět spojů za osm minut by se nevešlo do malostranské splítky, výraznější problémy by nastaly na Klárově nebo na Výtoni. Na druhou stranu je vidět, že některá v minulosti provedená preferenční opatření nejsou pro dnešní potřeby dostatečná, jako v případě křižovatky na Palackého náměstí.

V roce 2016 proběhla na světelných signalizacích vztahu k preferenci tramvajů řada změn. Obvykle se jednalo o softwarové úpravy za

účelem zavedení preference či jejího vylepšení. To se týkalo především Evropské třídy, na které se již podařilo zrealizovat preferenci tramvajů na většině obnovených signalizací.

Zdaleka však ne na všech. V několika případech došlo také ke zhoršení či vypnutí preference na SSZ. Z loni obnovených signalizací bohužel nebyla nově zavedena preference tramvajové dopravy ani na jedné, což se stalo poprvé od roku 2002. Konkrétní změny na SSZ jsou zpracovány v tabulce. Je třeba zmínit i vypnutí



DLABAČOV JE PŘÍKLADEM, KDE VYPNUTÁ SIGNALIZACE SLOUŽÍ PLYNULOSTI PROVOZU

SSZ na tramvajové síti – srovnání let 2015 a 2016

| | Celkem SSZ | SSZ s preferencí | Z toho s absolutní preferencí | Podíl SSZ s preferencí |
|--------------|------------|------------------|-------------------------------|------------------------|
| 31. 12. 2015 | 248 | 189 | 67 | 76,2 % |
| 31. 12. 2016 | 244 (-4) | 189 | 66 (-1) | 77,5 % |

| SSZ | stručný popis změny |
|--|---|
| Vršovická – Bělocerkevská | obnova SSZ, doplnění detekce TRAM, nadále bez preference |
| Vršovická – Moskevská | doplnění vzdáleného rádia od Slavie, vylepšení podmíněné preference |
| Vršovická – Užocká | obnova SSZ, vylepšení podmíněné preference |
| V Olšínách – Pod Rapidem | obnova SSZ, doplnění detekce TRAM, nadále bez preference |
| V Olšínách – Průběžná | obnova SSZ, doplnění detekce TRAM, nadále bez preference |
| Karlovo náměstí – Odborů | úprava řízení bez preference, prodloužení volna pro TRAM |
| Plešská – Pod Kotlářkou | vylepšení podmíněné preference, především pro tramvaje z obratiště |
| Na Zličově – přechod u zast. Zličov | doladění SSZ, zavedení absolutní preference |
| Evropská – Horoměřická | zavedení dynamického řízení a absolutní preference |
| Evropská – Na Pískách | zavedení podmíněné preference |
| Evropská – Starodejvická | doladění podmíněné preference |
| Evropská – Etiopská | zavedení absolutní preference |
| Evropská – Alžírská | zavedení podmíněné preference |
| M. Horákové – přechod K Brusce + M. Horákové – přechod Pod Baštami | zavedení noční blikající žluté s preferenčním zapínáním chodcem bez ohledu na TRAM, z toho plyne změna preference z absolutní na podmíněnou |
| Myslbekova – Dlabačov | vypnutí SSZ |
| Bělohorská – Vaníčková | vypnutí SSZ |
| Bělohorská – Pod Královkou | zavedení blikající žluté s preferenčním zapínáním chodcem bez ohledu na TRAM, nadále podmíněná preference |
| Milady Horákové – U Sparty | místo podmíněné zavedení absolutní preference |
| Strossmayerovo náměstí | vypínání SSZ do režimu blikající žluté ve slabším provozu |
| Plynárni – Komunardů | odpojení detekce TRAM, zrušení preference |
| Sokolovská – Šaldova | úprava detekce, doladění absolutní preference |

Nebýt preference, pět spojů by se za osm minut do malostranské splítky nevešlo.

systému MOTION v oblasti Smíchova, které za silného provozu přineslo zkrácení cyklu řízení z 90 na 80 sekund. Rovněž lze v běžném způsobu řízení pozorovat zlepšení koordinačních vazeb v úseku Anděl – Bertramka a zpět.

Zatím se však nepovedlo nikde v oblasti zavést preferenci, přestože detekcí tramvajů jsou vybaveny všechny signalizace. SSZ Štefánikova – Kartouzská je vybavena i řídicí logikou pro preferenci, která byla loni na jaře i odzkoušena. Zatím se však nepovedlo projednat její trvalé nasazení.

Přes optimismus prezentovaný v DP kontaktu při poslední bilanci je už přes rok tristní situace na Vršovické ulici, kde přitom proběhla významná rekonstrukce tramvajové trati. Jak bylo uvedeno výše, tři SSZ obnovená v roce 2016 jsou stále v pevném řízení bez preference. Dosud se ale nepodařilo zprovoznit dynamické řízení a preferenci ani na jednom SSZ obnoveném v roce 2015, tedy na SSZ Vršovická – Petrohradská a SSZ Vršovická – Sportovní.

Zvýšené betonové tvarovky podél tratí (podélné dělicí pražky) v roce 2016

| | | |
|------------------|-------------|--------|
| Vršovická | do centra | 34 m |
| Sokolovská | z centra | -100 m |
| nám. Courieových | z centra | 30 m |
| Nuselská | z centra | 26 m |
| U Plynárny | do/z centra | 389 m |

Ve vazbě na to funguje bez preference (pouze s dynamickým řízením) také SSZ Vršovická – U Vršovického nádraží.

Za pozitivní lze naopak z hlediska plynulosti provozu dopravy, a to nejen tramvajové, označit trvalé vypínání některých signalizací v méně zatížených či specifických křižovatkách. Loni se jednalo o SSZ Myslbekova – Dlabachov a SSZ Bělohorská – Vaničkova na Malovance. Již v minulých letech byla vypnuta SSZ Sokolovská – Zenklova (horní Palmovka) a Radlická – smyčka TRAM.

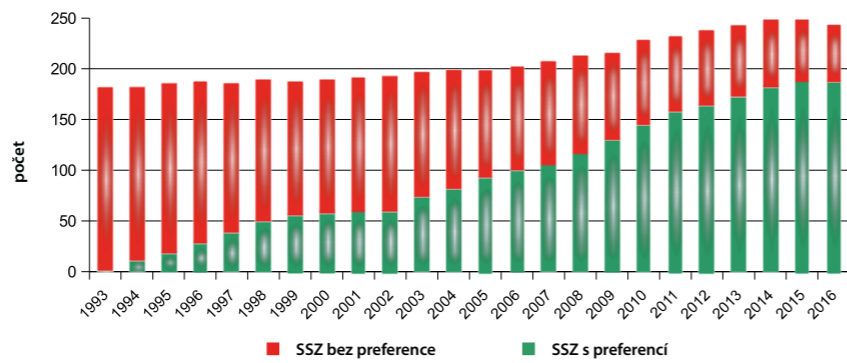
Vzhledem k tomu, že se fakticky jedná o neřízené křižovatky, nejsou trvale vypnuta SSZ od této rekapitalizace evidována jako SSZ na tramvajové síti a nejsou označena jako s preferencí ani bez ní. Tím dochází ve srovnání s rokem 2015 k úbytku celkového počtu SSZ o 4 (při vztážení stejné metodiky i na rok 2015 pak pouze o 2). Počet signalizací s preferencí zůstal beze změn, podíl signalizací s preferencí se zvýšil o 1,3 procentní body na 77,5 %.

Pokračoval rozvoj preference tramvajů oddělováním tratí od vozovky pomocí zvýšených betonových tvarovek. Bylo instalováno

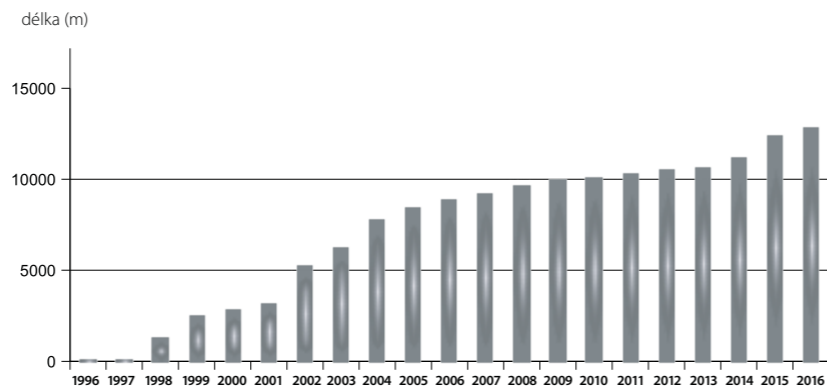
479 metrů bumlíků, a to především v ulici U Plynárny v rámci rekonstrukce tramvajové trati, kde se v kombinaci s přeložením trati k severní straně komunikace vytváří prostor pro jednoznačné oddělení provozu hromadné dopravy od dopravy individu-

ální. Naopak při rekonstrukci tramvajové trati ubylo 100 metrů pražky v Sokolovské ulici před křižovatkou s ulicí U Rustonky a k náhradě sniženou hranatou obrubou. Celková délka betonových tvarovek v Praze dosáhla 12 396,7 metru.

Preference tramvajů na SSZ v Praze

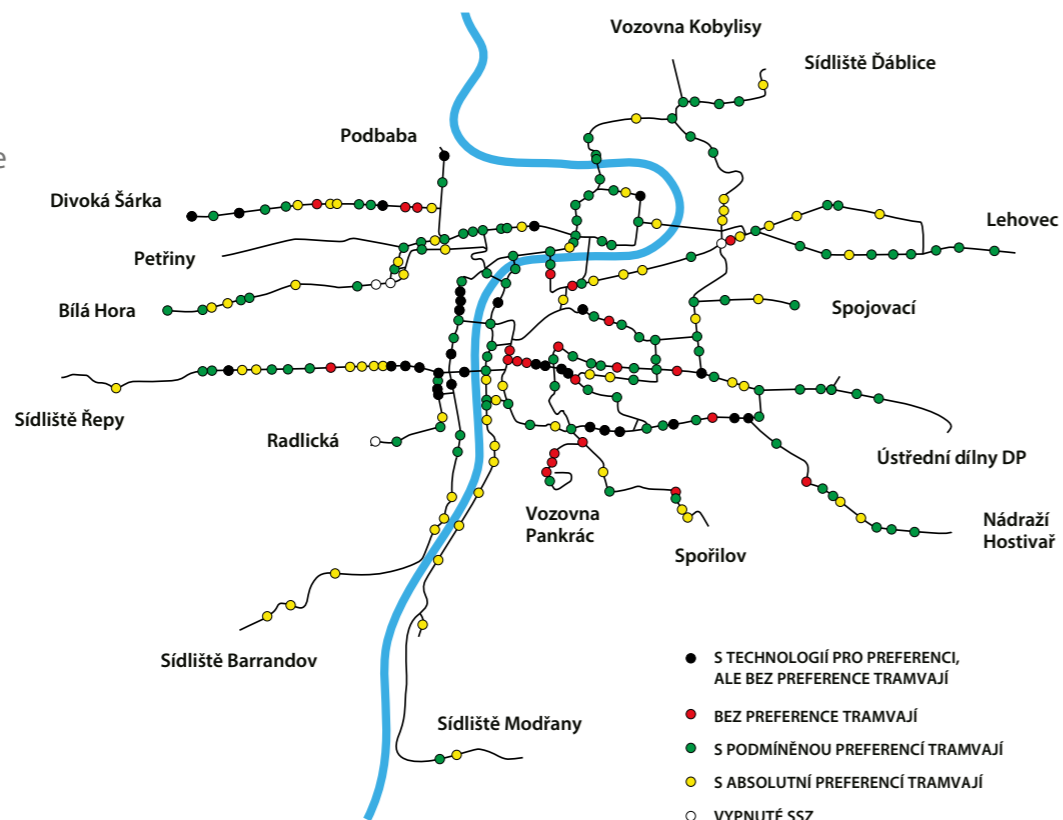


Zvýšené tvarovky podél tratí



Praha
světelná signalizace na tramvajové síti

stav k 31. 12. 2016



ZÁŽITKOVÁ TURISTIKA JAKO TEAMBUILDING? PROČ NE



STŘEDA 21. PROSINCE 2016, OSMÁ RANNÍ, VRÁTNICE DEPA KAČEROV. PRÁVĚ NA TOMTO MÍSTĚ SE SCHÁZÍ HLAVNÍ ORGANIZÁTOŘI MIMOŘÁDNÉ ZÁŽITKOVÉ TURISTIKY, KTERÁ SE V PLNÉ PARÁDĚ USKUTEČNÍ O DVĚ HODINY POZDĚJI.

A co je na ní tak mimořádného? Termín, čas, i složení programu, který byl objednan jako odměna pro skupinu pracovníků, kteří metrem jeli naposledy jako malí... „Snažili jsme se nabídnout zážitkovou turistiku i jiným skupinám, než jsou ty klasické, sobotní, a podařilo se. Toto je taková první vlna,“ komentuje premiérovou komerční jízdu Petr Havlíček z odboru Provozně-technického jednotky Správa vozidel Metro. Právě on a jeho kolegové mají lví podíl na oblíbeném projektu, jenž „šlape“ šestým rokem pod hlavičkou Hospodářské komory.

„Hlavní myšlenkou bylo, přijde-li nějaká skupinka zájemců, vyhovět jí v maximálně možné míře – to znamená, aby vše pasovalo časově, prostorově i organizačně. Zkrátka, aby si lidé, případně agentura, která akci objedná, mohli říct, jakou trasu chtějí poznat a co ze zájmu metra je nejvíce zajímavá,“ upřesňuje ideu Havlíček, zatímco míváme čekající soupravu Ečs, v níž již za pár chvil zavládne čilý ruch s přípravou cateringu pro třicetiletou společnost. Ta v půl desáté přichází před vrata tzv. malého depa, kde sídlí dieslové lokomotivy k údržbě tratí a tunelů. Po přivítání Lukášem Hampacherem z odboru Technická kontrola JSVM následuje přesun mezi unikáty, které zůstávají oku běžného cestujícího

skryty. Atraktivitu lokomotiv nezávislé trakce, univerzálních motorových vozíků i „vychytávek“, jakými jsou například tunelový vysavač či strojní podbíječka metra, umocní ještě zasvěcený výklad pracovníků služby Stavby a tratě, a tak není vůbec jednoduché přeměrovat pozornost dál, do „velkého“ depa.

Právě zde se po krátkém exkurzu do historie dodávek jednotlivých typů vozů a objasnění jejich provozu a údržby dostáváme k velkému finále – projížďce původní sovětskou soupravou Ečs. Ta je již připravena stejně jako tým dobově ustrojených strojvedoucích, kteří profesionálně pózuji pro „selfie portréty“ a zodpovídají zvědavé dotazy. Krátce před půl jedenáctou se souprava vydává na kolečko depo Kačerov – Nádraží Holešovice a zpět, během kterého samozřejmě nechybí ani krátká zastávka v tubusu mostu přes Nuselské údolí s populárním „zhoupnutím“. Z celé jízdy nejvíce „táhne“ kabina strojvedoucího, neustále obklopena novými a novými zájemci „o pohled do mimořádně rozsvíceného tunelu.“ Možnost zeptat se na rozdíly

v jízdních vlastnostech starých a moderních typů souprav a podívat se tzv. pod ruku strojvedoucímu baví početnou část skupiny až do stanice Hlavní nádraží, kde zážitkový program končí.

„Měli jsme připravené ještě další bonbónky, jako třeba dopravní sál ve věži výpravčího, kde se staví vlakové cesty a odkud se řídí provoz, to však už naši hosté kvůli dalšímu plánovanému programu nestihají. Možná příště,“ dodává Petr Havlíček, jenž stejně jako jeho kolegové věří, že i komerční jízdy si brzy najdou svůj okruh příznivců.



Ptala se: Jana Šejnová
Foto: Zdeněk Kačena a Petr Hejna

MHD V HLEDÁČKU FOTOGRAFŮ – ZDENĚK KAČENA

DESETITISÍCE FOTOGRAFIÍ, HODINY A HODINY FILMOVÝCH ZÁBĚRŮ Z NEJRŮZNĚJŠÍCH KOUTŮ REPUBLIKY I EVROPY. V HLAVNÍ ROLI LOKOMOTIVY, TRAMVAJE, AUTOBUSY, TROLEJBUSY, METRA A LANOVKY. A V ROLI FOTOGRAFA, KAMERAMANA, STŘIHAČE I RETUŠÉRA ZDENĚK KAČENA, ČINORODÝ CHLAPÍK ODDANÝ DOPRAVĚ, KTERÉMU I PŘES POKROČILÝ VĚK NEJSOU CIZÍ MODERNÍ TECHNOLOGIE.

Váš zájem o dopravu rodiče příliš nepodporovali...

To je pravda. Táta byl vědecký pracovník a doufal, že půjdu v jeho šlépějích. V roce 1961 rodiče koupili automobil Škoda Octavia. Otec kupoval Svět motorů a nerad viděl, že mě zajímají vláčky. Jednou si mě dokonce posadil proti sobě a pravil: „Kdybys jednou chtěl pracovat na železnici, budeš samá noční, svátek a neděle.“ Snažil se mě postrašit a vcelku se povedlo – místo vlaků, které mi začaly připadat stejné, jsem se vrhnul na sledování aut. Škoda! Protože v době, kdy jsem nadšeně fotil na Václaváku auta, tudy jezdily ještě staré tramvaje a trolejbusy, a já je nemám.

K mašinám a dopravě vás to ale stejně časem přitáhlo...

Bydleli jsme poblíž Palmovky a v okolí byly tři železniční tratě, také pod okny našeho bytu jezdilo 5 tramvajových linek. Blízko byla Ruská a za rohem trolejbusová vozovna. Takže doprava železniční i MHD mě „pronásledovaly“ už od malička. Po roce 1961 převládá bohužel zájem o automobily. O železnici jsem se začal zajímat zase v roce 1967. Jel jsem tehdy z Břeclavi do Prahy vlakem Balt-Orient a ta cesta plná parních lokomotiv mě nadchla. Ale to jsem ještě železnici ani MHD nefotil. Fotit jsem začal až v roce 1969, kdy jsem počátkem léta nastoupil k ČSD.

Už předtím jste si však vedl zápisník a sledoval z okna libeňského bytu pohyb na nádraží...

Došlo to dokonce tak daleko, že místo přednášek na vysoké jsem chodil pozorovat mašiny k tunelu na Wilsonově nádraží a doma sledoval jízdy vlaků na libeňském dolním nádraží. Zapisoval jsem si časy průjezdu vlaků místo studia matematiky. Ani Žilina, kam



SNÍMEK VLAKU IC 693 NA MOSTĚ ANGERTAL V RAKOUSKU. TAMNÍ TAUERNSKÁ DRÁHA PATŘÍ K NEJOBLÍBĚNĚJŠÍM ŽELEZNIČNÍM TRATÍM ZDENĚKA KAČENY



NÁHODNÝ SNÍMEK ZACHYCUJÍCÍ ZKUŠEBNÍ JÍZDU NÍZKOPODLAŽNÍHO AUTOBUSU NEOPLAN EVIDENČNÍHO ČÍSLA 3001 A ZKUŠEBNÍ JÍZDU REKONSTRUOVANÉ TRAMVAJE T3 S EVIDENČNÍM ČÍSLEM 8200



JEDEN Z NETRADIČNÍCH SNÍMKŮ – VLAK A TRAMVAJ NA DNES JIŽ NEEXISTUJÍCÍCH ZÁVORÁCH NA PALMOVCE

jsem na doporučení známých mých rodičů přešel studovat, nedopadla slavně. Samá deskriptiva a rýsování, které mi nikdy nešlo. Po roce jsem studium ukončil a řešilo se, co budu dělat. Když jsem se ucházel o brigádu, nabídli mi rovnou práci – po čtrnáctidenním kurzu na Masaryčce jsem začal dělat signalistu v Malešicích. A musím uznat, bylo to bezvadné.

Po mnoha letech, strávených v různých profesích na železnici, jste „zaklepal na dveře“ Dopravního podniku...

Kamarád přišel s tím, že Dopravní podnik hledá informátory. Navštívil jsem tedy informační středisko na Palackého náměstí a po Vánocích mi volali, abych přišel na „cédéčko“ na pohovor. A tam byl pan vedoucí Cimrhakl. Nějak jsme si padli jako fanoušci dopravy do oka a on mi hned nabídl práci na ředitelství. Když pak přestal dělat vedoucího oddělení, seděli jsme spolu ještě tři roky v jedné kanceláři a kamarádíme se dodnes. Takhle jsem se dostal do Dopravního podniku, kde jsem byl zaměstnán 15 let, až do důchodu.

Co bylo náplní vaší práce?

Začínalo to hezky – měl jsem na starosti hlášení v metru a informace pro tisk. V rámci přeskupení pak nový vedoucí každému něco ubral a něco přidal, já ovšem dostával jenom přidávání, což pokračovalo i po odchodu dalších lidí z našeho oddělení. Práce bylo početně a nejhroší to bylo v roce 2002, kdy byly povodně.

Jak na to hektické léto vzpomínáte?

Pracovali jsme prakticky nepřetržitě. V osm hodin večer se sešla povodňová komise, ta rozdala pokyny, které jsme museli obratem zpracovat, protože už v jedenáct hodin přijel kluk z tiskárny, která nám vydávala letáky, pro tisková data. A ve čtyři hodiny ráno bylo hotovo – to bylo něco nepředstavitelného. Co jindy trvalo 14 dní, teď bylo hotové přes noc.

Vraťte se ale k vašemu koníčku a nosnému tématu našeho rozhovoru, tedy k fotografování. Jaké fotografie máte rád? Živé s lidmi, nebo bez?

Jsem příznivcem čistých fotografií bez lidí. Znáť však spoustu těch, kteří to mají přesně naopak. Co se týká kompozice, mám rád, když je dopravní prostředek na fotce dominantní, aby pěkně vynikly detaily.

Kromě focení jste také vášnivým kameramanem. Kterému způsobu zaznamenávání dáváte přednost?

To je těžká otázka. Dřív jsem více fotografoval, teď asi víc natáčím. Nejlepší je, když třeba někde natočím vlak, jak přijíždí do stanice, vypnu kameru, vlak vyfotím, a pak natočím ještě jeho odjezd. Takže asi kombinace.

Váš archiv je až neuvěřitelně rozsáhlý. Máte představu kolik záznamů čítá?

Spočítal jsem, že černobílých negativů mám asi 15 tisíc. Filmy jsem dával do trezorků, kterých mám třicet, v každém je asi 500 snímků. Další jsou diáky. Těch bude hrubým odhadem tak 10 tisíc, stejně jako barevných negativů. Když jsem začínal, filmy nebyly nejlacinější, takže se člověk snažil fotit úsporně. Teď u digitálu uděláte sérii fotek, z nichž si vyberete třeba jen jednu. Jsem ale takový, že ostatní, pokud nejsou rozmazané, nemažu. Proto i počet digitálních fotografií bude velký, od roku 2003 to vidím zhruba na 20 tisíc...

Nedílnou součástí fotky je i dobrý popis, stiháte při tak velkém množství fotografií a záznamů ještě tuto činnost?

Přiznávám, že popisky jsou problém. Úplně ze začátku jsem si nic nepsal. Ale protože po letech člověk zapomíná, zřídil jsem si zápisníček. Nejdříve malý, primitivní. Ten jsem pak nahradil velkou knihou na černobílé negativy, kterou mám do dneška. Když se mě ale někdo zeptá, zda mám tu a tu lokomotivu, musím

listovat, a to není moc praktické. Popisky u diapositivů a barevných negativů, které jsem převedl do elektronické podoby, mám přehledně v excelové tabulce. Problém jsou ale digitální fotografie a záznamy z kamery, kde už jsem si zápisky později přestal dělat a musím se spolehnout na data zaznamenaná digitálně, případně i na paměť. Otázku bych uzavřel tím, že popisky je dobré mít, ale je to časově velmi náročné. Času ubývá a věci před námi je ještě hodně.



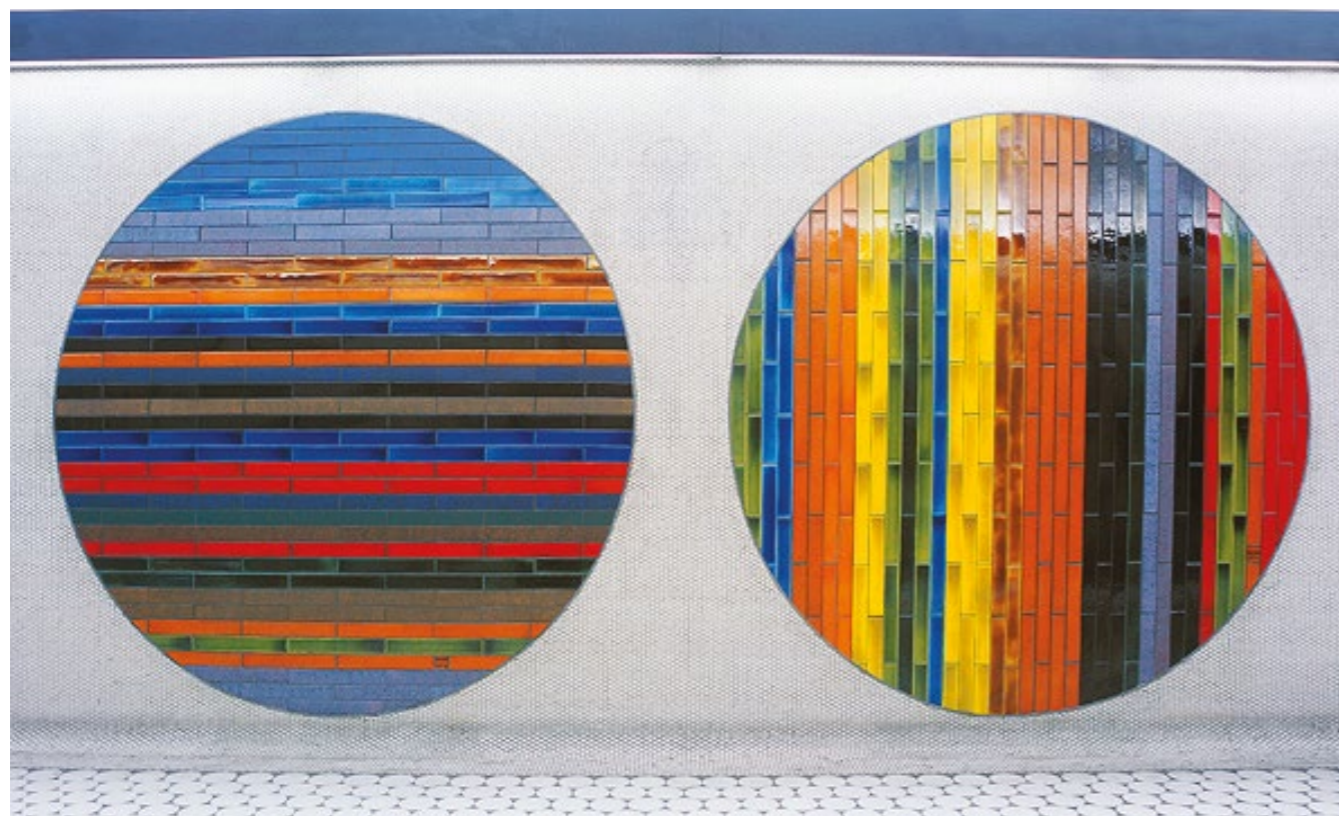
Zdeněk Kačena (70)

pracoval u Českých drah a poté v Dopravním podniku na oddělení Provozních informací. Fotografování dopravy se věnuje s přestávkami od roku 1965 a jeho oblíbenými typy vozů jsou metrácké „M-jedničky“ z první série od ČKD a tramvajové „Té-trojky“. Fandí také elektrobusům, u kterých se mu líbí jejich akcelerace a klimatizace pro cestující. Jeho foto a video archiv čítá neuvěřitelné množství záznamů, které postupně prostřednictvím prezentací a sestřihů šíří prostřednictvím kanálu YouTube. Ve svých toulkách za dopravou by se ještě rád znovu podíval do Terstu a do Mnichova.

Text: Radka Herglová a Zuzana Meszárošová

NEJDELŠÍ GALERIE NA SVĚTĚ

TENTOKRÁT JSME SI VZALY DO HLEDÁČKU SÍŤ METRA V KANADSKÉM MONTREALU, KTERÁ JE SVOU VÝZDOBOU SVĚTOVÝM UNIKÁTEM A ŽIVOU GALERIÍ ZÁROVEŇ. V SOUVISLOSTI S MNOŽÍCÍMI SE DISKUZEMI O PODOBĚ STANIC NOVĚ PŘIPRAVOVANÉ LINKY METRA D V PRAZE MŮŽE JÍT O ZAJÍMAVÝ POHLED, JAKÝM SMĚREM SE ROZHODLI JÍT PROVOZOVATELÉ V TOMTO MĚSTĚ.



„KRUHY“ – KERAMICKÁ MOZAIKA VE STANICI PEEL OD MONTREALSKÉHO RODÁKA A UMĚLECKÉHO ŘEDITELÉ METRA JEAN-PAULA MOUSSEAU – MALÍŘE, SOCHAŘE A INTERIÉROVÉHO DESIGNERA

Montreal je se svými téměř 1,9 miliony obyvatel druhé největší město v Kanadě. Nachází se na jihu provincie Québec při soutoku řeky Ottawy a Řeky Svatého Vavřince. Zajímavostí je, že se rozkládá na obrovském ostrově. Pod zemí je vytvořeno unikátní město propojující jednotlivé městské části. Možnost nákupů nebo občerstvení v obchodních centrech či krytý vstup do stanice metra bývá oceňován zvláště v zimních měsících, kdy teplota často klesá až pod mínus 30 stupňů a ulice jsou pokryty hromadami sněhu.

Ve dnech 15.–17. května tohoto roku bude Montreal hostit návštěvníky UITP Global

Public Transport Summitu. Jde o kongres pořádaný **Mezinárodním svazem veřejné dopravy – UITP**. Tato konference spojená s výstavou se koná jednou za dva roky. Montreal byl vybrán mimo jiné v souvislosti s úspěchy ve veřejné dopravě, kterých za poslední léta dosáhl.

Místní metro, na které bychom se chtěly zaměřit, je provozováno společností **Société de transport de Montréal (STM)**. Síť metra čítá 4 linky se 73 stanicemi o celkové délce 69,2 km. První vozy vyjely na tratě s 20 stanicemi 14. října roku 1966, minulý rok tedy proběhly oslavy 50letého výročí. Rozšíření sítě podpořila

výstava Expo konaná v roce 1967 a také letní olympijské hry v roce 1976. Montrealské metro je z kanadských podzemních přepravních systémů nejrůznější a třetí nejfrekventovanější v rámci Severní Ameriky po metropolitách jako New York City a Mexico City.

Metro v Montrealu má řadu specifíků. Vlaky zde jezdí na pneumatikách, stejně jako např. ve francouzských městech Marseille, Lyonu a na některých linkách v Paříži. Kompletně celá síť je v podzemí a každá stanice byla navržena v jiném architektonickém stylu. Tento princip byl rozhodnut a je dodržován od samého začátku výstavby a provozu. Pro většinu pod-

zemních systémů ve světě jsou typické stylově identické stanice, patří do uzavřených celků. Architekti v Montrealu se naopak zaměřili na budování stanic, které jsou osobité, a každá se odlišuje od ostatních. **Uměleckým ředitelem se stal malíř a karikaturista Robert LaPalme**, který se zasloužil o integraci uměleckých děl v rámci stanic metra. Montreal byl spolu se Stockholmem jedním z prvních měst, který přišel s myšlenkou instalace uměleckých děl do prostor metra, dříve typickou spíše pro komunistická města (např. Moskvu). Většina vybraných umělců spolupracovala s architekty již během výstavby s cílem zajistit větší harmonii mezi samotným uměleckým dílem a architekturou stanice.

Na podobě stanic se podílelo několik slavných quebeckých výtvarníků - Jean-Paul Mousseau, Charles Daudelin, Frédéric Back, Jordi Bonet, Jacques de Tonnancour, Pierre Granche a Marcell Ferron. Robert LaPalme trval na tom, aby díla vytvořená pro místní metro byla obrazná, znázorňující montrealskou historii. Jeho nástupce, Jean-Paul Mousseau (quebecký umělec), zastával opačnou myšlenku – díla by měla být abstraktní. Ve více jak 50 stanicích si tak můžeme prohlédnout sochy, vitráže, mozaiky, nástěnné malby aj., které reprezentují oba tyto směry.



VSTUP DO STANICE **SQUARE-VICTORIA-OACI** NÁPADNĚ PŘIPOMÍNÁ VSTUPY DO METRA V PAŘÍŽI, KTERÉ NAVRHOVAL FRANCOUZSKÝ ARCHITEKT HECTOR GUIMARD, JEDEN Z NEJZNÁMĚJŠÍCH PŘEDSTAVITELŮ SECESE. NEJDE O NÁHODU. JEDNÁ SE O ORIGINALNÍ DÍLO, KTERÉ DAROVALA MONTREALU SPOLEČNOST RATP (PROVOZOVATEL VEŘEJNÉ DOPRAVY V PAŘÍŽI) JAKO PŘIPOMENUTÍ SPOLUPRÁCE A PŘÍSPĚNÍ PAŘÍŽSKÝCH INŽENÝRŮ NA VÝSTAVBĚ MONTREALSKÉHO METRA



VITRÁŽ VE STANICI **CHAMP-DE-MARS** OD QUEBECKÉHO MALÍŘE A VITRÁŽISTY MARCELLA FERRONA

„L'HISTOIRE DE LA MUSIQUE À MONTREAL“ („HISTORIE MONTREALSKÉ HUDBY“) MALOVANÁ NÁSTĚNNÁ MALBA VE STANICI PLACE-DES-ARTS OD KANADSKÉHO UMĚLCE A REŽISÉRA KRÁTKÝCH ANIMOVANÝCH FILMŮ FRÉDÉRIC BACKA. SLO O ÚPLNĚ PRVNÍ DÍLO, KTERÉ BYLO V MONTREALSKÉM METRU INSTALOVÁNO PO SLAVNOSTNÍM OTEVŘENÍ V ROCE 1966





Ptala se: Jana Šejnohová
Foto: Petr Hejna

KAŽDÝ DEN MÁ JINÝ PŘÍBĚH

„DVAKRÁT DO TĚŽE ŘEKY NEVSTOUPÍŠ,“ ŘÍKÁ ZNÁMÉ PŘÍSLOVÍ. V PŘÍPADĚ MILANA BÍLÉHO TOTO NEPLATÍ, NEBOŤ ŠKOLSTVÍ DOPRAVNÍHO PODNIKU SE JEHO PROFESNÍ KARIÉROU TÁHNE JAKO ČERVENÁ NIT. ZAČÍNAL JAKO UČEŇ V MOTOLE, KDE SI MĚL MOŽNOST OSAHAT ZÁKLADNÍ AUTOMECHANICKÉ DOVEDNOSTI, ABY PAK O NĚKOLIK LET POZDĚJI PO RŮZNÝCH PRACOVNÍCH PERIPETIÍCH ZNOVU USEDL DO ŠKOLNÍ LAVICE, OPĚT POD HLAVIČKOU DPP, AVŠAK JIŽ NA JINÉ ADRESE.

Jak na svá školní léta v Motole na SPŠD vzpomínáte?

Vzpomínám rád hlavně na základní praxi, kterou jsme měli jako automechanici v bývalé trolejbusové vozovně Na Valentince. Úžasným mistrem odborného výcviku tam byl pan Čermák. Vidím ho jako dnes, modrý plášť, čepici bekovku, aby mu nenastydla hlava. Pod jeho vedením jsme se učili poznávat materiály, nářadí, pilovat kostku, rybinu. A to si hned vzpomenu na dalšího báječného člověka, Jirku Kóniga. Byl malého vzrůstu, ke svěráku si nosil bedýnku, aby na něj dosáhnul. Bylo to sice legrační, ale tenkrát o nějaké šikaně nebo posměšcích vůbec nemohla být řeč. Je zajímavé, že někteří lidé vám utkví v paměti, zatímco po jiných ani nevzdechnete.

Kteří z vyučujících patřili ještě do kategorie nezapomenutelných?

Třeba paní profesorka Králíčková. Když tehdy přišla na předmět Automobily, hodně nás to udivilo. „Ženská! Co ta nám může říct o převodovce, motoru?“ A ejhle, byla to příjemná dáma a její hodiny byly velmi slušné. S mým oblíbeným předmětem, kterým byl tělocvik, souvisí i další vzpomínka – na paní učitelku Zacharovou. Ta se už v té době angažovala u paraplegiků, což bylo velmi pokrokové. Pamatuju si, že když jsme byli na lyžařském kurzu na Hájence nedaleko Pece pod Sněžkou, ukazovala nám jejich sjezdářský styl. A nás to nadchlo. Z koho šel respekt, tak to byl určitě pan učitel Egermajer, garant teoretické části výuky (v minulém díle na něho vzpomínal i Richard Bílek – pozn. autora). Když se řekl: „...Egy jde...“, každý hned věděl, že jde z tlustého do tenkých...

Ve kterém roce jste nastoupil do Dopravního podniku a na jakou pozici?

V roce 1983 k metru, jako kandidát strojevedoucího. Nejdříve jsem byl „letmo“, protože zařazení do turnusu podmiňovalo datum zákonitě zkoušky. A pak tady byla také posloupnost mezi kolegy. Kvůli ní se na mě, jako na mladocha, moc nedostávalo. Na vlaku jsem strávil nějakou dobu, abych zjistil, že stereotyp mi nevyhovuje a potřebuji manuální práci.

Následoval přesun na provozní ošetření a likvidaci mimořádných událostí...

Řešili jsme např. nakolejování souprav po vykolejení, odstraňování následků po střetu s osobou, apod. V době povodní v roce 2002 jsme měli s kolegy na starosti „vozový park“ v úseku Palmovka – Černý Most na trase B. Představte si, že máte pouze omezený počet vozů, které se opotřebovávají nerovnoměrně, protože jezdí stále stejnou dráhu na trati,

nemáte šanci dostat jiné, a přesto musejí být provozuschopné a sloužit k přepravě cestujících veřejnosti. Bylo to složité, hodně věcí bylo založeno na kamarádství, ochotě, dobré partě. Přesto jsem si přišel po čase vyhořelý a začal uvažovat o změně místa v rámci DPP – věřte, že to nebylo vůbec snadné rozhodování.

Další kapitola – Opravná tramvají – vás vrátila k učebnicím a před zkušební komisí...

Měl jsem technické vzdělání a potřeboval jsem ještě elektro – vstoupil jsem tedy znovu do školství Dopravního podniku. Rekvalifikaci elektro – silnoproud, zakončenou závěrečnou zkouškou, jsem dělal dálkově rok. Jak to tak bývá, když jste někde noví, v hierarchii jsem byl zase poslední. A byl člověk už x let v podniku, přišla de-limitace, v rámci které došlo k propouštění zaměstnanců. K čemu mistr, když nemá mistrovat komu...

Oslovení magistra Halíře vás přivedlo do oddělení Provozní škody, kterému v současné době šéfuje. Jak náročné bylo zvyknout si z provozu na režim kanceláře?

Zprvu jsem se obával stereotypní kancelářské práce, ale u nás v oddělení je to v podstatě také o provozu. Protože těch mimořádných událostí z provozu MHD, úrazů na eskalátorech, nebo při nastupování a vystupování z dopravních prostředků je skutečně hodně.

S jakými druhy škod se setkáváte a jak se řeší?

Například jsou to škody vzniklé při provozování dopravy, tedy při dopravních nehodách, ty které nám způsobí naši zaměstnanci a jsou řešeny přes tzv. „blbostní pojistku“, což je Pojištění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou zaměstnavateli. V tomto případě veškeré podklady za zaměstnance připravíme a on vstoupí do jednání až ve chvíli, kdy se škoda projednává s vybranou odborovou organizací. Tak je to dáno zákoníkem práce u všech škod, jejichž výše přesáhne tisíc korun. Škoda je pak podle svého charakteru řešena v některé z Komisí pro náhradu škod z provozu metra, tramvají nebo autobusů. Ovšem pouze do výše 4,5násobku jeho hrubé mzdy, u zbytku jde o krytí z pojistné smlouvy nebo o odpis pohledávky.

Jistě se shodneme, že u některých profesí je pravděpodobnost vzniku škody větší než u jiných. Mají tito zaměstnanci pojištění povinné?

Všichni, kterým z popisu funkce vyplývá řízení vozidla, jsou pojištěni. Participují se zaměstnavatelem na platbě pojistného, přičemž limit pojistného plnění v jednom kalendářním roce je 150 tisíc korun (škoda může být buď jedna velká, nebo se skládá z několika menších). Pokud je škoda do této výše, řeší se plnění v intencích 90 % pojišťovna a 10 % spoluúčast od zaměstnance. Když ale zaměstnanec v daném kalendářním roce

Škody jsou čím dál tím složitější a pojišťovny vyžadují stále více podkladů. Do kapsového šanonu, kam se dříve vešlo 50 událostí, dáme nyní sotva půlku.

limit vyčerpá, jde celá škoda, respektive max. její 4,5násobek, za ním. Jako benefit beru v dnešní době možnost, že se zaměstnanec může dohodnout na úhradě pohledávky ve formě splátek.

Podívejme se nyní na věc z druhé strany. Co se děje v případě, kdy cestující uplatní nárok na Dopravním podniku například poté, co si roztrhli bundu v tramvaji?

Nejprve musí být prokázáno, že jsme jako podnik něco zanedbali, opomenuli a odpovědnost za vzniklou škodu je na naší straně. Například, sedne-li si cestující v metru do mokré sedačky, kterou strojvedoucí kontroluje až na konci trasy, tak za to, co se stane v průběhu jízdy, odpovědnost jako podnik neneseme. Tuto bychom nesli v případě, že po upozornění a zjištění stavu bychom nepřistoupili neprodleně ke zjednání nápravy.

Český národ – vynalézavý národ. Stává se, že si cestující škody vymýšlejí?

Kreativita lidí nezná mezí. Jelikož se u nás případy kumulují, moji lidé takřka už na první pohled poznají, podle stylu psaní nebo mluvené řeči, jestli je nárok opodstatněný nebo smyšlený.

Ve kterých případech jako podnik nejčastěji přistupujeme k plnění?

Jsou to náhrady plynoucí z provozu MHD – škody vzniklé při dopravních nehodách, a to ať na zdraví nebo škody materiální, např. poškozené pneumatiky a disky kol při provozu na tramvajových kolejích, neboť zde existuje pásmo, za které ještě podnik nese odpověď.



S ROSTOUCÍ ADMINISTRATIVOU KOLEM ŘEŠENÍ KAŽDÉ ŠKODY PŘIBÝVAJÍ OBJEMNÉ ŠANONY RYCHLEJI

nost. A potom jsou to třeba i lehce úsměvné věci – například dlouhá sukně zachycená do hřebenu eskalátoru. Nedávno jsme zrovna toto řešili u paní kolem šedesátky. Popisovala nám, jak jela dolů po eskalátoru a najednou se jí zachytila sukně do hřebenu tak, že dole zůstala v podstatě v nedbalkách. A ve svých letech musela ještě absolvovat cestu nahoru k dozorcím – nic příjemného.

Kolik škod průměrně vám přistane dejme tomu za týden?

Může to být klidně 40 nebo 50 nehod na autobusech, 40 událostí z tramvají a k tomu ještě případy poškození majetku a úrazy cestujících veřejnosti. Týdně možná i stovka událostí. Navíc škody jsou čím dál tím složitější a pojistovny vyžadují stále více podkladů a s tím narůstá i administrativní zátěž. Do kapsového šanonu, kam se dříve vešlo 50 událostí, dáme nyní sotva půlku.

Mezi kolik lidí se tento objem práce dělí?

Na oddělení je nás pouze osm a já jsem moc rád, že oddělení Provozní škody má v rámci firmy vysoký kredit, ze kterého nechceme slevit. Spadáme pod právní odbor v přímé působnosti generálního ředitele a právě vzájemná těsná spolupráce přináší „ovoce“.

Jsem přesvědčen, že by bylo velmi prospěšné a účelné i tento kolektiv rozšířit v návaznosti na nárůst zpracovávané agendy a její náročnost.

Na závěr našeho povídání se vraťme ještě k SPŠD. Dala vám škola dobrý základ pro vaše pracovní uplatnění?

Myslím, že se to k dnešní době moc přirovnat nedá. Protože podmínky tenkrát před více než 30 lety a dnes jsou úplně jiné. Počítáče teprve začínaly a člověk byl „vypytlený“ z toho, že po obrazovce lítal panáček a žral kuličky. S rozhledem, který jsem tehdy dostal, bych asi dneska nevystačil.

Vidáte se s kolegy z dálkového nebo prezenčního studia?

Spolková činnost, ta byla spíš dřív. MDŽ, Mikulášské, letní tábory. Jezdil jsem jako hlavní vedoucí, takže jsem přišel do kontaktu s bývalými spolužáky zase z jiného pohledu – byli to rodiče dětí, které s námi jezdily. Teď se náš kontakt smršknul na různá školení (BOZP, požární apod.), nebo si jen tak zamáváme v jídelně, pravidelné etudy to ale nejsou.



Takže odpověď zní: ne.

V Dopravním podniku jste vystřídal několik různých profesí, která z nich vám nejvíce přirostla k srdci?

Možná to bude znít jako klišé, ale všim, čím jsem byl, byl jsem rád. Asi úplně neumím vypíchnout, co mě bavilo nejvíce. Je pravdou, že v pozici vedoucího oddělení Provozní škody hodně čerpám ze zkušeností nabytých na pozicích, které jsem v DPP zastával, a musím říci, že je to z mého pohledu velmi cenná deviza. Jsem přesvědčen, že už jsem lety došel do rozumového stádia, kdy dokážu řešit věci s nadhledem a ne jako dřív, emočně. Jak s úsměvem a trochou nadsázky říkám: „Každý den mě naštve někdo jiný,“ a proto je důležité nic neuspěchat. ■

Text: Milan Slezák

ZA DREZÍNOU TATROU ČI HUBIČKOVÝM RAZÍTKEM

Až do konce dubna je v **Národním technickém muzeu** pro návštěvníky připravena **výstava k výročí 50 let od premiéry oscarového filmu režiséra Jiřího Menzela *Ostře sledované vlaky*** (18. listopadu 1966). Jak se praví v průvodním textu muzea – Národní technické muzeum nemůže se svojí bohatou železniční sbírkou opomenout šanci vzdát hold tomuto nejvýznamnějšímu českému filmu z drážního prostředí. Návštěvníci tak mohou obdivovat např. historickou drezínu Tatra ze sbírek muzea, která si ve filmu „zahrála“, nebo sošku Oscara, kterou zapůjčil režisér Jiří Menzel. Úspěšný film natočený podle stejnojmenné předlohy Bohumila Hrabala ve stanici Loděnice na trati Praha-Smíchov – Rudná u Prahy – Beroun, zachytil každodennost venkovského nádraží mezi

roky 1939 a 1945 a situaci, kdy partyzánské skupiny podporované českými železničáři, kteří znali logistiku „ostře sledovaných vlaků“ (transportů s vojenským materiálem), uskutecňovali akce napomáhající rozkladu válečného hospodářství nacistické říše.

Návštěvníci se mohou těšit na projekce úryvků z filmu, kostýmy herců či razítka z proslulé scény s výpravčím Hubičkou coby razítkujícím. Dokreslení dobové atmosféry období protektorátu se pokouší navodit i modely vozidel, která se v protektorátní Loděnici mohla objevit, život a práci na železniční stanici pak přibližuje například Morseův rýcí telegraf či záložní stavědlový přístroj, kterým příslušný zaměstnanec stavěl vlakovou cestu a ovládal signalizaci v daném úseku tratě.



Divadlo Kalich není jen scénou zasvěcenou nejruznějším muzikálovým představením, ale své místo v programu zde dostává i činohra. Pro příznivce herectví **Báry Hrzánové** a **Radka Holuba** lze z této oblasti vybrat třeba adaptaci francouzské komedie **Začínáme končit** Sébastiena Thiéryho.

Ve Francii velmi populární hra nabízí unikátní herecké příležitosti jak pro Barboru Hrzánovou, která ztvárňuje jednu ženskou hrdinku, a přesto se vlastně jedná o dvojroli, tak pro Radka Holuba, který hraje manžela přesvědčeného, že jeho žena stárne příliš rychle a je třeba se jí co nejdříve zbavit. Francouzská komedie si bere na mušku vztahy mezi muži a ženami, ale zaznívá v ní i téma plynutí času, strachu ze stárnutí a (ne)schopnosti být spolu.

Z JAKÉ ZASTÁVKY MÍŘÍ LINKA 154 NA SKALKU?



Odpovězte na soutěžní otázku a získejte publikaci „140 osobností a událostí pražské MHD“ a hrneček se schématem MHD. Odpověď zašlete nejpozději **do neděle 12. března 2017** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotohádanka; uveďte celé vaše jméno).



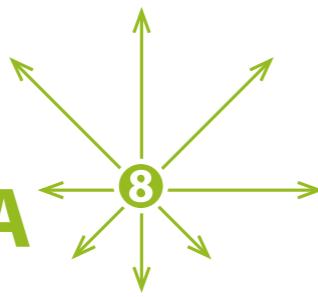
Správná odpověď na otázku **Do které ulice míří fotograf objektivem?** z Fotohádky v DP kontaktu 1/2017 zněla: **Na Moráni**. Z autorů správných odpovědí byla vylosována a publikací Slang pražských dopraváků a CD Romana Tomeše Navěky odměněna: **Mirka Hrubantová**.

FOTOHÁDANKA O CENY



Foto: Martin Dufek

OSMISMĚRKA O VĚCNÉ CENY



V tajence najdete doplnění textu o Emanuelu Pochem, který zemřel před 30 lety: Emanuel Poche byl český historik umění, autor řady odborných i populárních publikací. Jednou z nejznámějších je kniha... (název v tajence). První vydání vydal Orbis v roce 1948 a ilustroval jej Cyril Bouda. První manželkou Pocheho byla vnučka prezidenta T. G. Masaryka Herberta Masaryková, s níž měl dceru Charlottu, provdanou za hudebního skladatele Petra Kotíka.

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete nejpozději **do neděle 12. března 2017** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Osmisměrka; uveďte vaše celé jméno) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: grilovací sadu a další dva flash disk 16 GB.

V tajence osmisměrky z DP kontaktu č. 1/207 bylo dokončení textu ke 155. výročí založení Sokola: Miroslav Tyrš a Jindřich Fügner založili 16. února 1862 v Malypetrově tělocvičně české realky v Panské ulici v Praze český spolek „**Tělocvičná jednota Pražská**“ se znakem sokola v letu.

Hlavní cenu – trekingové hole – získává **Jaroslava Zdražilová** a flash disk 16 GB získávají **Roman Císař** a **Daniel Kelnar**.

Hlavní cena:

Grilovací sada Kitchen Artist GS60

STYLOVÁ KUFŘÍKOVÁ SADA OBSAHUJE 12 DÍLŮ S PROMYŠLENÝM DESIGNEM A KVALITNÍM ZPRACOVÁNÍM OD FRANCOUZSKÉHO VÝROBCE. SOUČÁSTÍ JE TAKÉ PRAKTICKÝ TEXTILNÍ KUFŘÍK. SADA OBSAHUJE VIDLIČKU, NABĚRAČKU TONG, ŠPACHTLI, ŠTĚTKU, 4 VIDLICE, SOLNÍČKU, PEPRĚNKU A MĚDĚNÝ KARTÁČ NA ROŠT.

A N I J A R K Í Š R P D K E E Š V É D A
D Ř E Z P A O A C E T A J A Z I M Y F R
Y L R N E D R S A A I R M A N U C E L A
G Z V E Ž M H M E K O M Ů Š E O K O U V
K A Á N Ý I Ě U R C A S R L P R N S T T
V I H O R L A T S E O T Y Y S G Ř Á I D
O B A A K A E A N Z Y R O A U T K D D D
Ú V A Z M M J C E L P K P M S T I K R Y
R F Á R O S A E D R I Y A C H A L T A O O
A O C H R Y P T T Á L T S K B K S E Á L K
Z I A W O O D M J I V P U D R I D O L O
V B T T S É N A H N E Z O R H Ě B Í Ř P

OSMISMĚRKA: ÁCHAT, BAROMETR, BARYON, CAPOT, CELA, COPY, DENS, DIÁŘ, DISKUZE, DŘEZ, FÁRO, GLEJ, GUMA, HITY, HROZEN, ILJA, IRMA, KANONÁDY, KEFA, KRAJINA, LODI, LORDI, LSTI, MŮRY, MUTACE, NĚST, OÁZY, ODKLIDIT, OKOP, ONEN, OSÁDKA, PLÁT, PLEC, PROCESOR, PRŠÍ, PŘÍBĚH, PUDR, RADMILA, REAKCE, RÝŽE, SAMOTA, SMAHA, SMRAD, STLÁT, SUSPENZE, ŠARM, ŠVĚD, TABU, TAJE, TKÁT, TLACH, TVAR, ÚRAZ, ÚVAZ, VÁHA, VIHORLAT, VICHŘ, VINŠ, VTIPY, WOOD, ZAJATEC, ZEMĚ, ZIMY

**STŘEDNÍ
PRŮMYSLOVÁ
ŠKOLA
DOPRAVNÍ, a. s.**

DP
kontakt
mediální partner


DOPRAVÍME VÁS ZA VZDĚLÁNÍM V OBORECH:

Automechanik
Karosář
Autolakýrník
Elektrikář
Autotronik
Elektromechanik pro dopravní prostředky
Zámečnick
Aranžér
Informační technologie
Ekonomika městské dopravy
Logistika v dopravě
PC a zabezpečovací systémy
Obchod, doprava a služby

Motol:
Plzeňská 298/217a, Praha 5

Vinohrady:
Moravská 3/965, Praha 2

Více informací o denní, dálkové
a zkrácené formě studia na
www.sps-dopravni.cz

 Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Partner



 242 481 933 / 604 459 207

K zakoupení v Infocentrech

Dopravního podniku
hl. m. Prahy



Brožura

Slang pražských dopraváků

129 Kč

V prodeji pouze
v Infocentrech Anděl,
Můstek, Hradčanská
a Nádraží Veleslavín.



ČKD RT6N1



ČKD Tatra T3 cvičný vůz



ČKD RT6N1



ČKD Tatra T3M



ČKD Tatra KT8D5



ČKD Tatra T6A5



ČKD Tatra KT8D5.RN2P



Škoda 15T



Škoda 15T Alfa (facelift)



Ikarus 280



Škoda 706 RTO



SOR City NB 12



Karosa ŠM 11



SOR City NB 18



Karosa B732



Pantograf EM 475.1

Kravatové spony

Kovové kravatové spony s vyzobrazením
jednotlivých typů vozidel.

199 Kč

Sortiment se v jednotlivých
Infocentrech může mírně lišit.



Více informací na: www.dpp.cz/infocentra



Dopravní podnik
hlavního města Prahy