



SEDM OTÁZEK PRO
Z MAĎARSKA ZPĚT DO PRAHY
PŮL STOLETÍ GARÁŽE ZE SEVERU





ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

Pro vaše mazlíčky

- PetExpert – 2 měsíce pojištění zdarma
- Slevy u partnerů PawSomeGang nebo trenér psů Robert Zlocha
- Snížení účtu u veterináře až o 90 %
- Na výběr z několika úrovní pojištění
- Pro páničky, kterým na jejich mazlíčkovi záleží



Pořádně si odpočinout

- Resort Svatá Kateřina – ideální místo k odpočinku
- Jedinečný areál uprostřed lesů a čisté přírody Vysočiny
- Klid, wellness, jóga, ájurvéda a vy
- pobytové balíčky a 20% sleva na vyšetření ájurvédským lékařem
- Rezervujte si relaxační, jógový, detoxikační, antistresový nebo jiný balíček z nabídky

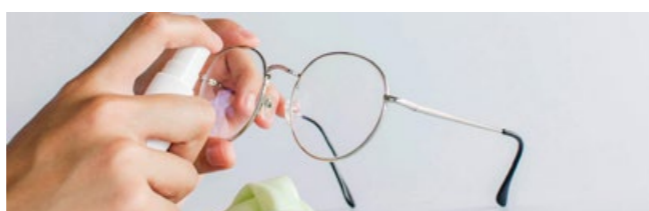


Vitamíny pro vaše tělo



- Vysoce kvalitní doplňky stravy
- Sleva 10 % na nákup
- Vysoce kvalitní, přírodní a nenávykové bez vedlejších účinků
- Na vlasy, nervy a mysl, klouby a kosti a další desítky doplňků stravy v nabídce
- Ve formě tablet a měkkých či tvrdých tobolek

Stop mlžení brýlí



- Čistící gel agePURE
- Brýle vydrží čisté 2–3 dny
- Rychlé odmlžení, gel je vybaven hydrofobní technologií
- Vyvinuto odborníky na čištění povrchů
- Exkluzivní sleva 25 % na jedno balení

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

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

OBSAH 3 / 2023

AKTUÁLNĚ

- 4–6
7 JIŘÍ ŠPIČKA: VĚŘÍM, ŽE ZAMĚSTNANCI VÝSLEDKY KOLEKTIVNÍHO VYJEDNÁVÁNÍ OCEŇÍ

VÝROČÍ

- 8–11 PŮL STOLETÍ GARÁŽE ZE SEVERU

AKCE

- 13 CO SE DĚJE V PRAZE

DPP A MÉDIA

- 14 CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI

TECHNIKA

- 15–17 Z MAĎARSKA ZPĚT DO PRAHY
18–19 POSTER: KT8D5.RN2P FACELIFT EV. Č. 9105

UDÁLOST

- 20–21 Z PODHRADÍ KOLEM HRADU

VZDĚLÁVÁNÍ

- 22 #STUDUJSPSD

TÉMA

- 23 CO TO JE ESG?

METRO A JEHO LIDÉ

- 24–25 50 LET PRAŽSKÉHO METRA S DP KONTAKTEM: 7 OTÁZEK PRO: JINDŘICHA NOVODVORSKÉHO

BOZP

- 26 DPP A PRACOVNÍ ÚRAZY

BEZPEČNOST

- 27–29 KONTEJNEROVÝ SYSTÉM SE ROZRŮSTÁ

KALEIDOSKOP

- 30–31 HISTORIE MHD VE FOTOGRAFIÍ A DOKUMENTECH

TIP NA VÝLET

- 32 POJEDEME PO NĚMECKU ZA 49 ĚČEK MĚSÍČNĚ?
33 KULTURA / KVÍZ
34 ZÁBAVA

Foto na titulní straně: Den otevřených dveří garáže Klíčov
Foto: Petr Hejna

DP kontakt

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

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

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědný redaktor: Zdeněk Bek

Redakční rada

Místopředseda: Daniel Šabík, Členové: Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Lubomír Cabelka, Vít Čechmánek, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Petr Havlíček, Ondřej Láška, Robert Mara, Milan Slezák, Jan Ungrman a Ondřej Volf

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

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 27. února 2023

NEPRODEJNÉ

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

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

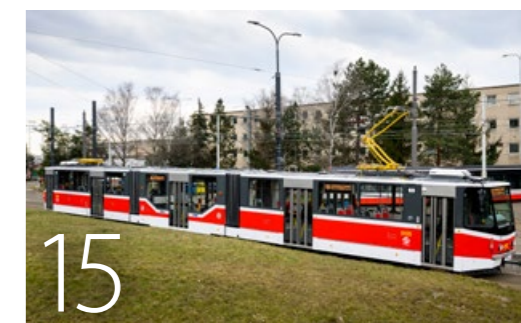




Foto: Petr Hejma

Linka 137 pod trolejí

DPP získal pravomocné společné povolení (sloučené územní a stavební) k elektrifikaci autobusové linky č. 137 v úseku Na Knížecí – U Waltrovky. V návaznosti na to může připravit zadávací dokumentaci a vyhlásit veřejnou zakázku na zhotovitele stavby třetí trolejbusové tratě v Praze. DPP předpokládá zahájení samotné výstavby ideálně v příštím roce v koordinaci s dalšími projekty v oblasti připravovanými jinými subjekty, zprovoznění očekává v roce 2025. Autobusová linka č. 137 se pak změní na trolejbusovou 52. (red)



Foto: Kamila Drábková

Speciální boxy novinkou u hasičů

V návaznosti na řešení problematiky požárů akumulátorů zakoupil Hasičský záchranný sbor Dopravního podniku dva speciální karanténny boxy. Slouží k uložení akumulátorů, které jsou jakýmkoliv způsobem poškozené nebo u kterých došlo k požáru. Každý box má objem 84 litrů a je možné do něj umístit akumulátor až do rozměru 435 x 235 x 280 mm. Prostor kolem akumulátoru je vyplněn sáčky se speciálním křemičitým granulem Pyrobubbles, který se při teplotách nad 1000 °C začne tavit a v případě požáru vytvoří kolem hořícího akumulátoru uzavřenou a tepelně izolovanou vrstvu. Zároveň je schopný absorbovat případný únik elektrolytu. (dk)

NOVÁ MYČKA NA KAČEROVĚ

Dopravní podnik uvedl do provozu novou plně automatizovanou myčku pro vlaky metra M1. Před rokem přestala být stará myčka provozuschopná, a to nejen po technologické stránce. Nová myčka je vybavena nejmodernější technologií od německé společnosti BHB Waschanlagen, vlaky do ní zajíždí vlastní silou jako při zátahu do haly. Je osazena tepelným čerpadlem, tzn. že rekuperuje teplo v ní vznikající, má nové technologické zázemí a je v hale oddělená od ostatního provozu. V nové myčce vlak stojí a rám se systémem kartáčů se pohybuje kolem vagonů, což urychluje proces mytí. Voda po mytí se z povrchu vlaků odpuzuje aplikací osmotické vody. V myčce se navíc recykluje téměř 70 % vody, ve staré to byla jen zhruba třetina. Recyklovaná voda se opět používá k mytí vlaků. (red)

CO SE MĚNÍ DODATKEM Č. 3 KE KOLEKTIVNÍ SMLOUVĚ?

Vedení DPP a zástupci všech 28 odborových organizací působících v DPP podepsali 9. března 2023 Dodatek č. 3 ke kolektivní smlouvě uzavřené od 31. prosince 2026. Dodatek č. 3 od 1. dubna 2023 navyšuje mzdové tarify zaměstnanců DPP o 4 %. Navazuje na Dodatek č. 2, který byl podepsán v prosinci loňského roku, díky kterému došlo od 1. ledna k navýšení mzdových tarifů řidičů MHD a strojvedoucích metra o 5,5 %, u ostatních zaměstnanců pak o 6 %. V konečném součtu se díky oběma dodatkům souhrnně meziročně zvýší zaměstnancům DPP mzdové tarify a středy mzdových tarifů u tarifních rozpětí o téměř 10 %. Jednotlivé změny komentuje na str. 7 tohoto vydání personální ředitel Jiří Špička. (red)

Nové složení dozorcí rady DPP

Rada hlavního města Prahy v působnosti valné hromady DPP svým usnesením z 6. března 2023 odvolala z funkce člena dozorcí rady DPP k 6. 3. 2023 Pavla Vyhánka, M.A., a Mgr. Petru Kolínskou. Zároveň k 7. 3. 2023 zvolila do funkce člena dozorcí rady Dopravního podniku MUDr. Zdeňka Hříba, Ing. Gabrielu Lněničkovou, MBA, a Ing. Ondřeje Prokopa. Jednání dozorcí rady DPP v novém složení se uskutečnilo 22. března 2023, o jeho výsledcích budeme informovat v příštím čísle. (red)



Foto: Daniel Šabík

Iveco Crossway LE pro Airport Express

Začátkem března přivítal Dopravní podnik v řepských garážích první trojici autobusů Iveco Crossway LE 14,5M. Vozidla mají celozovovou klimatizaci s topením, jsou vybavena zařízením pro automatické počítání cestujících, kamerovým systémem zahrnujícím monitorování interiéru, čelní nehodovou a couvací kamerou. Zároveň mají automatickou převodovku s motorem Cursor 9 s technologií HI-SCR, která umožňuje vozidlům plnit emisní normy Euro 6 step E bez použití systému EGR (bez recirkulace spalin) a zaručuje velmi vysokou účinnost přeměny oxidů dusíku na více než 95 %.

Autobusy jsou částečně nízkopodlažní, třínápravové, třídvéřové, s maximální přepravní kapacitou 100 cestujících, z toho 41 míst pro sedící, a splňují příslušné Standardy kvality PID a další doplňující požadavky pro přepravu leteckých cestujících (speciální police na zavazadla). DPP objednal celkem 6 těchto vozidel, a to na základě rámcové smlouvy uzavřené s vítězem loňského tendru se společností IVECO Czech Republic. Autobusy by měly postupně od začátku dubna jezdit na lince Airport Express, kde doplní jedno již dříve pořízené testovací vozidlo tohoto typu a zvýší kapacitu pro cestující oproti stávajícím dvounápravovým autobusům. Současně mohou být tyto autobusy vypravovány i na linku číslo 100, která obsluhuje letiště od stanice metra Zličín. (red)



Foto: Daniel Šabík

VODÍKOVÁ STANICE NA BARRANDOVĚ OTEVŘENA



Foto: Orlen Unipetrol

Na čerpací stanici na pražském Barrandově byl uveden do provozu samoobslužný vodíkový plnicí stojan pro automobily, nákladní vozidla a autobusy. Jedná se tak o důležitý bod i pro zahájení testování vodíkového autobusu v Praze na lince 170. V rámci zavádění lokálně bezemisních nebo částečně bezemisních vozidel plánuje DPP z důvodu diverzifikace zdrojů využívat i hybridní autobusy a zkoušet také jiná paliva, jako např. vodík. Autobusy na vodíkový pohon jsou lokálně zcela bezemisní vozidla, která jsou navíc nezávislá na napájecí infrastruktuře. Termín dodání vodíkového autobusu Škoda H'City a jeho následné nasazení na linku je nyní závislé již jen na dokončení homologace vozidla. Testování na lince 170 je plánováno na dva roky. Článek o vozidle naleznete v únorovém vydání DP kontaktu. (red)

Změna Tarifu PID ve vnějších pásmech

Na základě rozhodnutí Středočeského kraje schváleného zastupitelstvem Středočeského kraje dochází od 1. dubna 2023 ke změnám tarifu ve vnějších tarifních pásmech PID. Úprava tarifu reaguje na růst inflace, energetickou krizi a na další podněty od cestujících a partnerů v systému. Přináší sjednocení podmínek u jednotlivých jízdenek při použití na železnici, podporu cestování na delší vzdálenosti, zastropování ceny časových kuponů, zavedení 10měsíčního časového kuponu pro vnější pásma a zavedení tzv. firemního jízdného, které umožní nákup přenosných časových kuponů. Vzhledem k inflaci dochází ke zvýšení ceny jízdného pro jednotlivou jízdu na krátkou vzdálenost. Delších jízdných dob se změny téměř nedotknou, nebo naopak dojde k jejich zlevnění. Ještě výhodnější budou předplatní kupony nebo celodenní jízdenky. Více informací o změně naleznete na www.pid.cz. (red)

DUBNOVÉ KULATINY

Na letošního 17. dubna připadá stoleté výročí úmrtí **Jana Kotěry** (18. 12. 1871 – 17. 4. 1923), známého architekta, urbanisty a designéra. Je podepsán například pod vzhledem vozů rakouských státních drah i některých tramvajových vozů našeho hlavního města. Je autorem zastávkových sloupků s lucernou tramvajových zastávek, ale i světelné kinetické plastiky transformační stanice v Jeruzalémské ulici. (red)



Foto: Archiv DPP



Foto: TSK

STAVBA STOLETÍ PADESÁTILETÁ

Nuselský most překonává již 50 let Nuselské údolí a spojuje Pankrác s Karlovem a středem města. Slavnostně byl most uveden do provozu 22. února 1973 a v roce 2000 získal ocenění Stavba století v kategorii Dopravní stavby. Uvnitř lichoběžníkového tubusu o výšce 6,5 metru s tloušťkou stěn od 30 do 110 centimetrů je vedena linka C pražského metra, která byla zprovozněna o rok později, 9. května 1974. Most je součástí Severojižní magistrály s průjezdem průměrně 70 tisíc automobilů denně v každém směru. Železobetonová rámová konstrukce na čtyřech pilířích je dlouhá 485 metrů, široká 26,5 metru a nad Nuselským údolím se tyčí do průměrně výšky 42,5 metru. Dvoustranu unikátních fotografií jsme přinesli v minulém čísle DP kontaktu jako avízo blížícího se 50. výročí zprovoznění pražského metra. Snímek u tohoto článku je z rozsáhlé rekonstrukce mostu z let 2014–2017. (red)

ZE ZASEDÁNÍ PŘEDSTAVENSTVA DPP

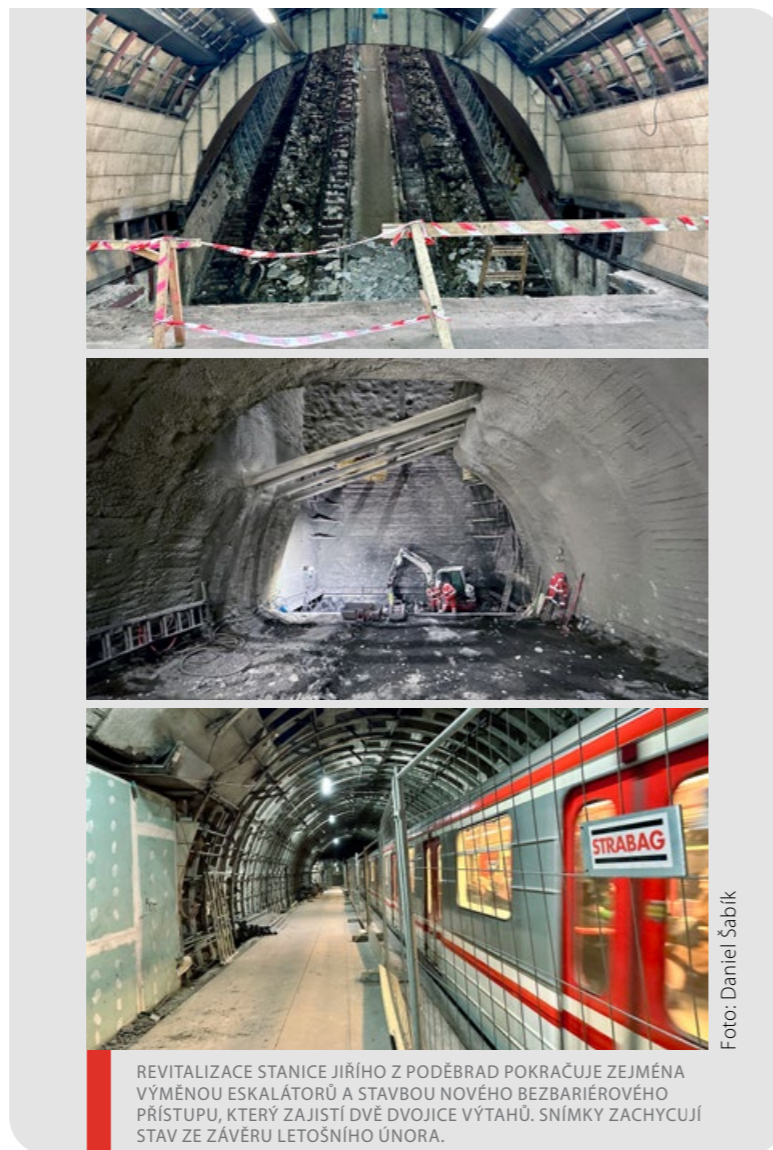
Ke svému letošnímu čtvrtému zasedání se představenstvo Dopravního podniku sešlo v úterý 21. února 2023, aby mj. schválilo plán veřejných zakázek a poptávkových řízení na rok 2023 a úpravu podmínek Stipendijního programu DPP od školního roku 2023/2024. Dále vzalo na vědomí souhrnnou zprávu agendy Podněty veřejnosti za rok 2022 či plán bezpečnostních cvičení DPP a součinnostních cvičení složek IZS na rok 2023. V úterý 7. března na svém pátém zasedání představenstvo schválilo Zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za rok 2022 a účetní závěrku a zprávu o vztazích za rok 2022. Projednalo také informaci o nalezení shody na znění Dodatku č. 3 Kolektivní smlouvy DPP. (red)

Jarní revize na Petříně

Od pondělí 20. března do čtvrtka 6. dubna 2023 probíhá pravidelná jarní revize lanové dráhy Újezd – Petřín. V rámci revize se provádí nezbytná prohlídka drážního tělesa včetně přesných geodetických měření jednotlivých prvků trati a dalších nezbytných kontrol všech součástí tratě. Lanovka na Petřín je nejvytíženější během letní sezóny (duben až říjen), kdy v běžném roce v průměru přepraví 250 tisíc cestujících za měsíc. Předloni to bylo o zhruba 40 % méně, cca 150 tisíc měsíčně. V zimní sezóně (listopad až březen) to v běžném roce je v průměru 120 tisíc cestujících měsíčně, předloni v průměru jenom 40 tisíc. Nejen o nových vozech pro petřínskou lanovku jste si mohli přečíst v rozhovoru s Pavlem Kejhrou v minulém DP kontaktu. (red)



Foto: Petr Hejna



REVITALIZACE STANICE JIŘÍHO Z PODĚBRAD POKRAŽUJE ZEJMÉNA VÝMĚNOU ESKALÁTORŮ A STAVBOU NOVÉHO BEZBARIÉROVÉHO PŘÍSTUPU, KTERÝ ZAJISTÍ DVĚ DVOJICE VÝTAHŮ. SNÍMKY ZACHYCUJÍ STAV ZE ZÁVĚRU LETOŠNÍHO ÚNORA.

Foto: Daniel Šabík



Ptal se: Petr Ludvíček
Foto: Petr Hejna

VĚŘÍM, ŽE ZAMĚSTNANCI VÝSLEDKY KOLEKTIVNÍHO VYJEDNÁVÁNÍ OCENÍ

PODÍVEJME SE NA STAVEBNÍ KAMENY KOLEKTIVNÍ SMLOUVY A JEJÍCH DODATKŮ PRO ROK 2023 PROSTŘEDNICTVÍM KOMENTÁŘŮ PERSONÁLNÍHO ŘEDITELE DPP JIŘÍHO ŠPIČKY. TEN JE PŘEDSTAVENSTVEM DPP POVĚŘEN ŘÍZENÍM KOLEKTIVNÍHO VYJEDNÁVÁNÍ.

Můžete na úvod sdělit, v jakém rámci se vyjednávání odehrávalo?

Pro Dopravní podnik je závazná smlouva o veřejných službách, kterou má uzavřenu s hl. m. Prahou a Ropidem. Náklady jsou specifikovány v příloze číslo 12 této smlouvy, která hovoří o předpokladu růstu nákladů DPP pro každý následující rok o zjištěnou míru inflace. Magistrát tuto míru za rok 2022 určil ve výši 12,7 %, což představuje 1 162 091 000 korun. Tato částka je obsahem provozního rozpočtu na rok 2023.

Navýšení osobních nákladů se tedy promítlo do různých forem růstu mzdových nákladů a benefitů...

Ano, proto jsme v první fázi podepsali Dodatek č. 1 a č. 2 k platné Kolektivní smlouvě, a to 15. prosince loňského roku. První dodatek, platný od 1. ledna do 31. prosince 2023, specifikuje navýšení příplatku podle délky dosažené odborné praxe, a to v každé kategorii o dvě koruny na hodinu. Dále jde o navýšení hodnoty poukazů na stravování na 140 korun, o sto korun navýšení příspěvku zaměstnavatele na doplňkové penzijní spoření nebo penzijní připojištění – pro rok 2023 je to 1500 korun měsíčně. Rehabilitační pobyty se dodatkem rozšířily i pro zaměstnance v profesích hasič

a hasič-velitel. A konečně – u zaměstnanců odměňovaných na základě smluvních mezd přibyl příplatek za délku odborné praxe, a to od 1. dubna 2023.

Prosím o váš komentář k mzdovému předpisu...

Ten je obsahem Dodatku č. 2, kterým došlo k navýšení tarifů u řidičů MHD a strojvedoucích metra o 5,5 % a u ostatních zaměstnanců o 6 %. To platí do konce března 2023. A nyní 9. března byl podepsán Dodatek č. 3, kterým dojde k navýšení tarifních mezd a středů mzdových tarifů od 1. 4. 2023 o další čtyři procenta. Řidiči tedy budou mít navýšení o 9,5 % a ostatní zaměstnanci o deset procent. To je rovněž platné do konce letošního roku. Zároveň se zavazujeme vyplatit dvě zvláštní mimořádné odměny. První bude vyplacena za první čtvrtletí 2023 v celkové výši 57 milionů korun, a to ve výplatě za duben. Druhá bude vyplacena za období leden až říjen v úhrnné výši sto milionů korun, a to v listopadové výplatě.

Čtvrtým bodem třetího dodatku je navýšení nominální hodnoty příplatků...

Za období mého působení po dobu devíti let se příplatky navýšovaly minimálně, proto

Za dobu mého devítiletého působení v DPP jde letos jednoznačně o nejvyšší navýšení mzdových prostředků a benefitů.

Jiří Špička, personální ředitel

zaměstnavatel navrhl od 1. 4. 2023 navýšení nominální hodnoty příplatků podle bodu 4 Přílohy KS, a to o dvacet procent, což představuje zhruba 15 mil. korun ročně. Týká se to příplatků, které jsou poskytovány v nominální výši, nikoliv procentem z průměrného výdělku.

Jak letošní posun v nárůstu osobních nákladů vnímáte?

Vnímám ho velice pozitivně, především populární budou zvláštní mimořádné odměny a zejména pak ta předvánoční. Věřím, že zaměstnanci ocení, že v rámci možností reagujeme na zvyšování inflace a obecně nárůst nákladů. Za devět let mého působení jde jednoznačně o nejvyšší navýšení mzdových prostředků a benefitů. Od tohoto navýšení si slibuji, že dojde ke stabilizaci zaměstnanců a také nám to pomůže v nábore nových zaměstnanců. Zbývá dodat, že výše benefitů a nový mzdový předpis pro rok 2024 budou předmětem dalšího vyjednávání, které započne na podzim letošního roku.

Mzdové tarify zaměstnanců v manuálních profesích, TH zaměstnanců a přepravních kontrolorů platné od 1. 4. 2023 jsou obsahem Informace INF 2023-005-00.

Text a foto: Petr Ludvíček



GARÁŽ KLÍČOV ZA DESET LET? NEDÍLNÁ SOUČÁST MODERNÍ MHD V PRAZE, PŘI SOUŽITÍ STÁVAJÍCÍHO I ALTERNATIVNÍHO PROVOZU A ZA SPOLUPRÁCE VŠECH ÚSEKŮ, SHODUJÍ SE OBA VEDOUcí: DAVID VINKLER A VRATISLAV KUČERA

PŮL STOLETÍ GARÁŽE ZE SEVERU

KDYBY BYLY BÝVALY TERMÍNY PŘÍPRAVY A STAVBY GARÁŽE KLÍČOV DODRŽENY, SLAVILI BY KOLEGYNĚ A KOLEGOVÉ KLIDNĚ ŠEDESÁTKU. ŽE TEHDY ZNAČNÝ ODSUN REALIZACE TOLIK POTŘEBNÉ GARÁŽE PRO OBSLUHU SEVERU A VÝCHODU ROZRŮSTAJÍCÍHO SE MĚSTA ZPŮSOBILY PERIPETIE S POZEMKY, PROJEKTY, DODAVATELI, KOLAUDACEMI ATD., JSME POPSALI V MINULÉM ČÍSLE. NYNÍ POJĎME ZA TĚMI, PRO KTERÉ JSOU PADESÁTINY GARÁŽE PŘÍTOMNOSTÍ.

Na kvarteto otázek odpovídají:

Vratislav Kučera, vedoucí garáže
David Vinkler, vedoucí provozu

Jak byste charakterizoval garáž Klíčov?

VK: Co se týká stavby – architektonicky světový skvost. Co se týká polohy – nejsevernější garáž Prahy, sice blízko Proseku, ale katastrálně Vysočany, stejně jako sídlo společnosti DPP. Co se týká počtu zaměstnanců na garáži, třetí největší garáž v Praze. Co se týká pokrytí vypravení – od Újezdu nad Lesy přes Černý Most, Jižní Město, centrum Prahy, Čakovice, Neratovice, Bohnice až na Suchdol.

DV: Autobusová garáž, která se operativně přizpůsobuje požadavkům dopravní obslužnosti a zároveň se vrací zpět ke svému původnímu účelu, což je společný provoz autobusové a trolejbusové dopravy. Takový byl totiž původní záměr při výstavbě garáže Klíčov.

Co vám v poslední době udělalo radost, na co se těšíte?

VK: Radost mi dělá vše, co se nám, kolektivu garáže, povede. Např. zlepšení zázemí a vybavení pro odpočinek řidičů ve výpravně nebo na konečných. Realizace nových projektů, např. trolejbusové tratě č. 58 Palmovka –

Miškovice včetně dobíjecích míst na garáži. Ale hlavně pracovití a zodpovědní lidé okolo mě!

DV: V nedávné době proběhla výměna opláštění administrativní budovy včetně celkové rekonstrukce části jejich prostorů, což se opravdu povedlo. Bylo vybudováno nové pracoviště STK, kde probíhají celkové kontroly vozidel včetně testování brzd na brzdové stolici a geometrie náprav autobusů. Toto pracoviště nám pomáhá plnit náročné požadavky na každodenní bezpečný provozu autobusů. Zároveň byla vybudována nabíjecí místa pro trolejbusy, které budou provozová-

ny na lince 58 (současná linka 140). Plánuje se zateplení hal, kde probíhají opravy a kontroly autobusů, a v neposlední řadě výstavba nové karosárny, na kterou již netrpělivě čekáme.

Co vám práce na Klíčově za dobu vašeho působení dala, případně vzala?

VK: Dala mi veliké zkušenosti a odbornost v nových oborech dopravy, zejména teď v trolejbusích. A naučila mě, že i po 20 letech praxe na Kačerově a více než 6 letech v Řepích je pořád něco nového i tady. Hodně mne těší, že nemáme v této nelehké době na naší garáži nedostatek řidičů autobusů a plno z nich má zájem o řízení trolejbusu. Už skoro pět let života, ale není to ztráta.

DV: Poznal jsem tu spoustu skvělých lidí, díky kterým je moje práce příjemnější a chodím sem rád. Zajištění provozu je složité v tom, že se jeho podmínky mění každým okamžikem.

Neovlivníte počty nehod nebo životnost jednotlivých dílů, natož jejich kumulaci. Trefně podle rčení, že co se může pokazit, tak to se pokazí. Záleží jenom na nás, jak se s takovou situací vypořádáme. A já vím, že když se spojíme, tak se s tím umíme „poprat“ – toto poznání mi dalo víru v kolektiv. A co mi má práce vzala? Pár volných odpolední a pár klidných nocí.

Jakou byste rád viděl garáž Klíčov při jejich šedesátinách?

VK: Rád bych garáž Klíčov viděl jako důležitou součást moderní MHD v Praze.

DV: Hlavně jako fungující a jednotnou se vzájemnou spoluprací a podporou jednotlivých úseků působících na garáži s dokonalým skloubením autobusového, trolejbusového nebo i jiného alternativního provozu dle současných prosazovaných trendů.



KDY A PROČ SE V PROJEKTU GARÁŽE PŘISTOUPILO NAMÍSTO KONSTRUKCE STŘEŠY ZAVĚŠENÉ NA OCELOVÝCH LANECH KE DVĚMA DVOJICÍM ŠIKMÝCH OBLOUKŮ, PSAL UNOROVÝ DP KONTAKT

Počty zaměstnanců garáže Klíčov (k 28. 2. 2023)

JEDNOTKA PROVOZ AUTOBUSŮ:

Řidiči autobusů: 532 na HPP a 129 na dohodu
Pracovníci výpravní: 11 na HPP a 8 na dohodu

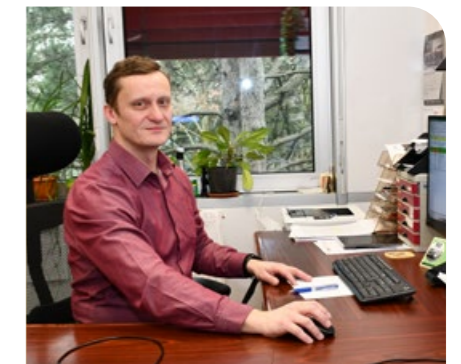
JEDNOTKA SPRÁVA VOZIDEL A AUTOBUSŮ:

Provoz Klíčov: 151 zaměstnanců (10 na TH pozicích, dále dělnické profese: automechanik, dělník v autoservisu, lakýrník, karosář-klempíř, garážmistr, manipulační řidič, provozní zámečnick)
Středisko Provozní podpora: 6 (zejména administrativní podpora celého provozu)
Středisko Příprava vozidel: 29, z toho 23 v nepřetržitém provozu (zajištění vypravení požadovaného počtu autobusů dle JŘ, plánování na pravidelné údržby, mytí atd.)
Středisko Opravy vozidel: 115, z toho 60 v nepřetržitém provozu (zajištění oprav a údržby autobusů)



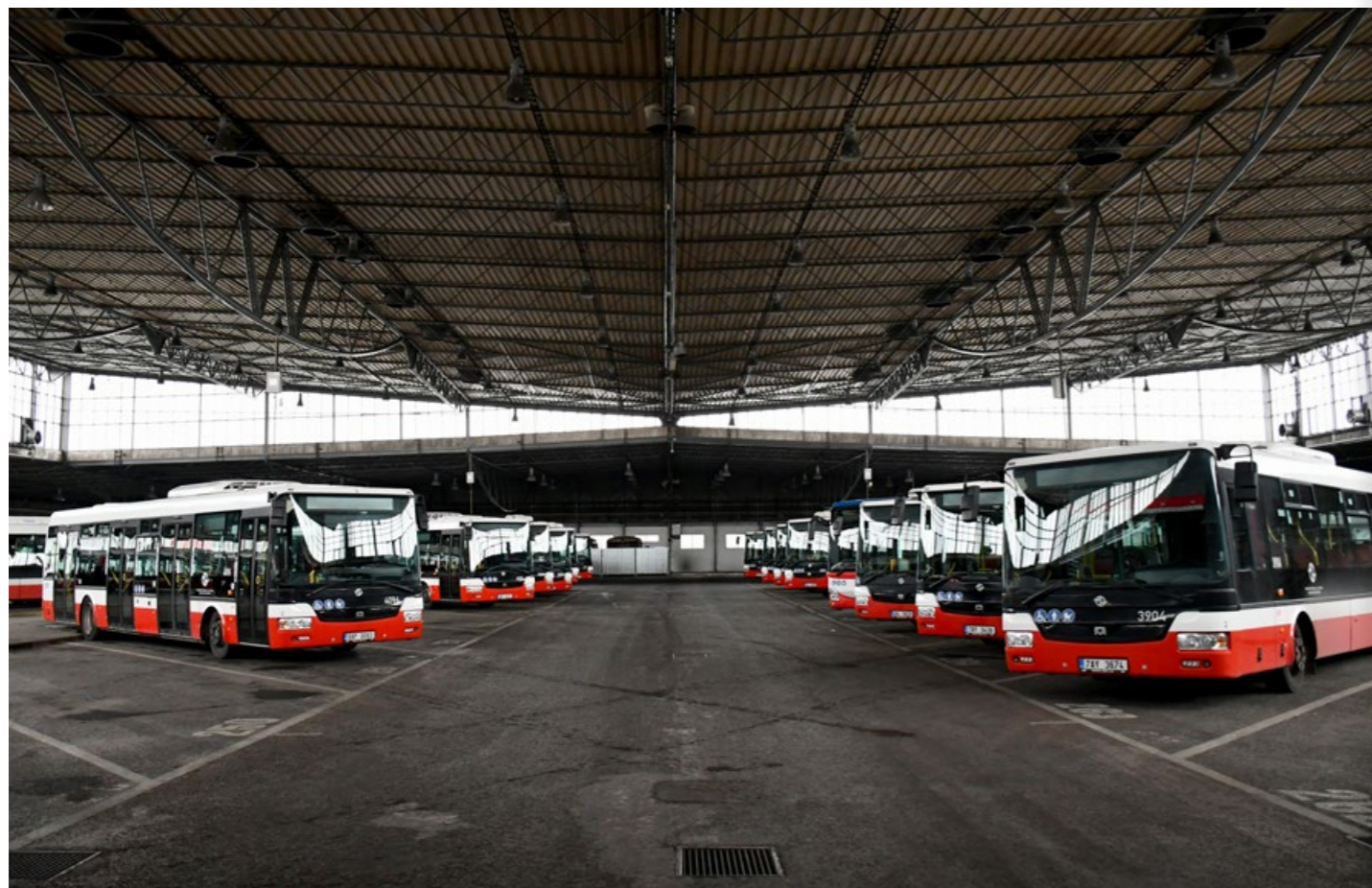
Vratislav Kučera, vedoucí garáže

pro mnohé známý pod přezdívkou VrKuč, pracoval od 3. 11. 1992 na pozici řidiče autobusu v garáži Kačerov, dodnes aktivní řidič autobusu na dohodu, od 1. 11. 2003 zde vypomáhal na dohodu jako směnový výpravčí. Od 1. 11. 2007 pracoval na pozici zástupce vedoucího garáže Kačerov, od 1. 3. 2012 jako vedoucí garáže Řepy a od 1. 9. 2018 působí jako vedoucí garáže Klíčov.



David Vinkler, vedoucí provozu

Od 11. 8. 1993 nastoupil k DPP jako řidič nákladního vozu pro sklad náhradních dílů v garáži Klíčov, od 1. 10. 2004 působil jako vedoucí skladu a následně jako nákupčí materiálově technického zabezpečení. Od 1. 1. 2006 dočasně opustil garáž Klíčov a pracoval jako vedoucí oddělení Řízení zásob pro SVA na TÚ v Hostivaři. Od 1. 11. 2011 nastoupil jako vedoucí střediska Provozní podpora v garáži Řepy, kde zároveň zastupoval vedoucího provozu, a od 1. 10. 2014 se na základě úspěšně zvládnutého výběrového řízení vrátil zpět na garáž Klíčov do pozice vedoucího provozu.



KLÍČOVSKÁ GARÁŽOVACÍ HALA POD UNIKÁTNÍMI OBLUKY ING. ZEMANA ZAPOČALA DALŠÍ PŮLSTOLETÍ SVÉHO ŽIVOTA

Co se vám vybaví, když se řekne garáž Klíčov?

Jan Barchánek, vedoucí jednotky Provoz Autobusů:

Garáž Klíčov, to jsou především stovky současných i bývalých zaměstnanců, kteří již 50 let denně zajišťují městskou autobusovou dopravu zejména v severovýchodní oblasti Prahy a v posledních třiceti letech i do některých obcí Středočeského kraje. Ať už se jedná o řidiče, výpravčí, automechaniky, či další kolegy v dopravních nebo technických funkcích a profesích, všichni společně stojí za kvalitou poskytovaných služeb a dobrým jménem klíčovské garáže i celého Dopravního podniku.

Projekt klíčovské garáže byl původně koncipován pro společné deponování autobusů i trolejbusů. Pak sice došlo k jeho přepracování pouze pro autobusy, ale od října 2017 se Klíčov stal kromě autobusové i první novodobou trolejbusovou garáží v Praze, i když v první etapě pouze pro dlouhodobé testování bateriových trolejbusů a systému dynamického nabíjení. Cesta k obnovení pl-

nohodnotné pravidelné trolejbusové linky nebyla vůbec jednoduchá a stále nás čeká ještě spousta dalších kroků. Pevně však věřím, že i díky klíčovskému kolektivu prokážeme, že bateriové trolejbusy jsou efektivním řešením pro lokálně bezemisní dopravu na silně zatížených autobusových linkách.

Přeji všem zaměstnancům garáže Klíčov do dalších let mnoho úspěchů, šťastných kilometrů a pracovní pohody.

Tomáš Párys, vedoucí provozovny Zabezpečení provozu:

Když se řekne garáž Klíčov, vybaví se mi severní část Prahy a velká autobusová garáž, jejímž úkolem je zajištění dopravy nejen do velkých přilehlých sídlištních celků. Následuje asociace, při které (již jen ve vzpomínkách) „vidím“ dlouhé řady kloubových autobusů Ikarus, kterými byly v minulosti klíčovské odstavné plochy zaplněny, aby obsluhu těchto sídlišť zabezpečily. Čas ale plyne, po autobusech Ikarus již dávno ani památka a máme zde novou etapu a nový historický milník pražské dopravy. Na bedrech klíčovské garáže tak nyní je (básnický řečeno) dalšími od-

stavci pokračovat v psaní kroniky, jež by se dala nazvat „Pražské trolejbusy“. Po 50 letech jsme se dočkali a můj dík patří všem zaměstnancům garáže a provozu Klíčov (a samozřejmě nejen jim), kteří se na tomto nelehkém úkolu podílejí. Klíčovu a jeho zaměstnancům přeji do další padesátky mnoho úspěchů a mnoho dalších spokojených autobusových i trolejbusových cestujících.

David Jehlička, vedoucí jednotky Správa Vozidel a Autobusů:

Když se řekne garáž Klíčov, okamžitě se mi vybaví současné servisní zázemí pro 273 autobusů se 150 zaměstnanci JSVA. Zároveň se nabízí dva další pohledy. Jedním je zmínka o minulosti, kde půl století fungování garáže je dobrou vizitkou všech, kteří se na tomto letitém chodu garáže podíleli, a druhým je pohled do blízké budoucnosti, kterým je očekávání blížícího se provozu pravidelné trolejbusové dopravy v rámci pražské MHD. V souvislosti se zahájením trolejbusové dopravy bylo zaslavně 15 ks kloubových bateriových trolejbusů SOR TNS 18 a provedeno nemálo administrativní práce, přípravných prací od stavebních úprav dílenských



VE STANICI METRA PROSEK BYLA PŘED DESETI LETY VEŘEJNOSTI PŘÍSTUPNÁ VÝSTAVKA KE ČTYŘICÁTINÁM KLÍČOVSKÉ GARÁŽE
FOTO: PETR HEJNA

objektů až po vybudování samotné infrastruktury pro trolejbusovou dopravu. Celé garáží Klíčov přeji bezproblémové zahájení trolejbusového provozu a další úspěšnou padesátku.

Miroslav Olejník, vedoucí provozovny Správa Autobusů:

Co se mi vybaví, když se řekne garáž Klíčov? Klíčovská garáž plní nezastupitelnou roli v dopravní obslužnosti především tzv. severního města, ale s významným přesahem i do východní části Prahy a částečně i do centra. Podobně jako mají řepské autobusy výsadu obsluhovat ruzyňské letiště, tak ty klíčovské mají zase na seznamu trojskou zoologickou zahradu. Kloubové autobusy pak vyjíždějí na nejdelší tangenciální linky 136 a 177. O vozo-

vý park 273 autobusů všech kategorií se pod taktovkou vedoucího provozu Bc. Davida Vinklera stará celkem 150 zaměstnanců JSVA.

Na samém začátku byla garáž Klíčov projektovaná i pro trolejbusy a po 50 letech existence se jich opravdu dočká. V současné době je totiž důležitým milníkem její částečná přestavba na trolejbusový provoz. Zázemí a dobíjecí místa pro první bateriové trolejbusy již máme z větší části hotová. Velký důraz v současné době klademe na rekvalifikaci a zaškolení dílenského a provozního personálu pro zajištění provozu a údržby již zmíněných trolejbusových vozidel. V kooperaci s kolegy z JPA zajišťujeme nové kurzy pro získání potřebného průkazu způsobilosti k řízení drážního vozidla. Tyto probíhají prozatím na jediném vlastním „ojetém“ vozidle

Počty vozidel garáže Klíčov

Celkový počet autobusů v garáži Klíčov (k 28. 2. 2023):	
SOR NB18	140
SOR NB12	95
Solaris U8,5LE	15
Solaris Urbino 10,5	10
SOR BN 12LE	9
Crossway LE	3
Trolejbus Škoda 24Tr Agora	1

Škoda 24Tr. Brzy však cvičná vozidla doplní pronajatý trolejbus Škoda 36Tr a v průběhu roku pak garáž konečně obdrží 15 kloubových parciálních trolejbusů SOR TNS 18.

Garáž Klíčov s ohledem na svou strategickou polohu vždy patřila a nadále bude neodmyslitelně patřit k pražské MHD, a to nejen kvůli nově budovaným trolejbusovým tratím, ale zejména díky mnoha srdcařům z řad zaměstnanců, kterým se práce stala koníčkem a zároveň i druhým domovem. Tímto bych chtěl všem v garáži Klíčov poděkovat za jejich pracovní nasazení a profesionalitu, to zejména při přípravě a opravě vozidel značné části flotily, která každým dnem zajišťuje přepravu cestujících v hlavním městě. ■



PO DESETILETÍ TYPICKÝ POHLED NA GARÁŽ Z Odstavné plochy se změnil: v popředí soustava dobíjecích stání pro budoucí bateriové trolejbusy



METRO JE PLNÉ PŘÍBĚHŮ A VZPOMÍNEK Vynesme je na světlo



metro50@dpp.cz

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

Podělte se tak o své příběhy s ostatními čtenáři DP kontaktu

50 let pražského metra je oslavou celého Dopravního podniku



**STŘEDNÍ
PRŮMYSLOVÁ
ŠKOLA
DOPRAVNÍ**

**Dopravní podnik
hlavního města Prahy**



**NÁSTAVBOVÉ
OBORY
PRO DOSPĚLÉ**

PODNIKÁNÍ V DÁLKOVÉ FORMĚ

Tříletý nástavbový obor s maturitou
Pro absolventy všech tříletých oborů

PROVOZNÍ TECHNIKA V DÁLKOVÉ FORMĚ

Tříletý nástavbový obor s maturitou
Pro absolventy vybraných tříletých strojních oborů
(Automechanik, Karosář, Autolakýrník, Strojní mechanik)

Přihlášky: www.sps-dopravni.cz
Informace e-mail: info@sps-dopravni.cz
Informace mobil: +420 778 461 089



CO SE DĚJE V PRAZE



Elektrifikace linky 119

Zahájení stavby: 14. 2. 2023
Předpokládané zahájení provozu: 1.Q 2024

Foto: Petr Vítů (3. 3. 2023)



Stavba TT Sídliště Modřany – Libuš

Zahájení stavby: 1. 4. 2022
Předpokládané zahájení provozu: červen 2023

Foto: Dominika Brabcová Györiová (3. 3. 2023)



Stavba TT Holyně – Slivenec

Zahájení stavby: 2. 2. 2023
Předpokládané zahájení provozu: říjen 2023

Foto: Zdeněk Bek (11. 3. 2023)



Rekonstrukce TT Ohrada – Palmovka (Krejčárek)

Zahájení stavby:
28. 3. 2022
Předpokládané
zahájení provozu:
2. Q 2023

Foto: Dominika Brabcová
Györiová (16. 3. 2023)



Stavba TT Divoká Šárka – Dědina

Zahájení stavby: 13. 7. 2022
Předpokládané zahájení provozu: do konce roku 2023

Foto: Filip Jiřík (4. 3. 2023)



Oprava TT Újezd – Malostranská

Zahájení stavby: 28. 1. 2023
Předpokládané zahájení provozu: 27. 3. 2023

Foto: Dominika Brabcová Györiová (28. 2. 2023)

Z mediálních výstupů vybíral: Zdeněk Bek

Text: Zdeněk Bek
Foto: Petr Hejna

CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI



Foto: Petr Hejna

„Řidičů metra není nikdy dost, vyškolit nově trvá půl roku. (...) Kurz na strojevedoucího metra je daleko delší než ten pro řidiče tramvají a autobusů. Pozice se daří obsazovat, ale do ideálního stavu nám lidé chybí.“

zmínil nábor strojevedoucích metra ředitel DPP Petr Witowski při příležitosti oslav 50 let Nuselského mostu. Úplné podmínky pro přijetí do kurzu naleznete na www.dpp.jobs.cz.

24. 2. 2023 – deník Metro



Foto: Petr Hejna

„Stalo se mi, že z tramvaje vylezlo pár chlapů a auto odhodili kousek stranou.“

vylicila Nikol Pravdová, řidička tramvaje, problém se špatně zaparkovanými vozidly, které blokují provoz pražských tramvají. V Poslanecké sněmovně aktuálně leží novela silničního zákona, která (pokud bude schválena) zpřísní pokuty špatně parkujícím řidičům. Za rok 2022 eviduje DPP bezmála čtyři sta případů blokování provozu tramvají z důvodu špatně zaparkovaných vozidel.

25. 2. 2023 – ČT24

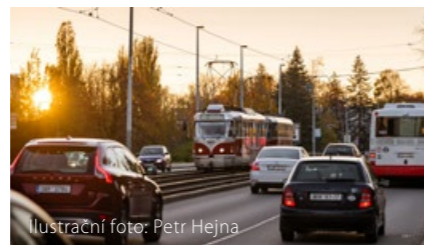


Foto: www.prazskastrojirna.cz

„Úzkokolejka z Liberce do Jablonce nad Nisou byla opravdovou raritou. Na trať dodáváme veškeré výhybky, výhybkové systémy, odvodnění tramvajových tratí i ostatní příslušenství. Součástí zakázky je i servis, minulý rok jsme také dělali kompletní přebroušení nové trati.“

řekl Robert Masarovič, předseda představenstva a generální ředitel Pražské strojírny, a. s. Aktuálně trať prochází přestavbou na klasický rozchod 1435 mm. Tramvaje by se na trať měly vrátit již v letošním červnu.

20. 2. 2023 – TZ Pražská strojírna



ilustrační foto: Petr Hejna

„Každý jednotlivec může pomoci v tom, že pro své cestování po městě bude co nejvíce preferovat MHD, pro které chceme dále zlepšovat podmínky a zvyšovat jeho kapacitu. Je smutnou vizitkou Prahy, že až 21 procent cest vykonaných autem je kratších než 2 kilometry. To je vzdálenost, kde ostatní druhy dopravy dokážou bez potíží automobilům konkurovat.“

reagoval náměstek primátora pro dopravu Zdeněk Hřib na aktuální emisní situaci v hlavním městě. Aktuální výsledky měření ovzduší z dvaceti míst Prahy mj. říkají, že zplodiny z aut se na znečištění ovzduší podílejí ze 70–90 %.

1. 3. 2023 – blesk.cz

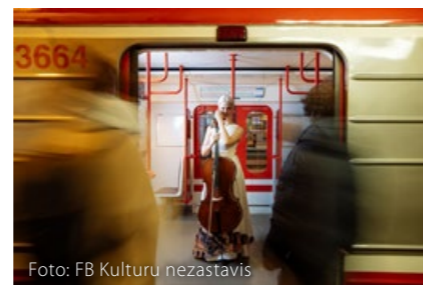


Foto: FB Kulturu nezastavíš

„Kultura nestojí na vedlejší koleji. Reaguje na proměnlivost doby a pomáhá nám se s krizí vyrovnat. Chceme krize měnit v příležitost. Proto společně s Dopravním podnikem oživíme metro uměním.“

zmínil režisér Vít Nezval, který stojí za iniciativou #kulturunezastavíš. Ve spolupráci s DPP tak bylo možné ve čtvrtek 2. března 2023 v jedné ze souprav metra A vidět kulturní vystoupení některého z více než 50 umělců.

2. 3. 2023 – deník Metro



Foto: Zdeněk Bek

„Nová poloha lávky výhledově vytvoří jeden funkční celek s připravovaným projektem hlavního města Prahy na víceúčelový dopravní terminál. Lávka je konstrukčně navržena tak, aby byla samostatně realizovatelná. (...) K odstranění lávky by mělo dojít letos na podzim. Momentálně probíhá výběrové řízení na zhotovitele stavby.“

prozradila mluvčí Správy železnic Nela Friebová k odstranění lávky spojující Radlice a Smíchovské nádraží, a to z důvodu výstavby v okolí a blížící se rekonstrukce Smíchovského nádraží. Jedná se o frekventovanou spojnici pro obyvatele Radlic, kteří směřují k metru Smíchovské nádraží. Jak dočasně lávku nahradit, se bude řešit v průběhu března.

28. 2. 2023 – blesk.cz



Z MAĎARSKA ZPĚT DO PRAHY

BUDOU TO JIŽ TŘI ROKY, KDY DO PRAŽSKÝCH ULIC VYJELA PRVNÍ TRAMVAJ KT8D5.RN2P FACELIFT REKONSTRUOVANÁ Z PŮVODNÍHO VOZU KT8D5 Z MAĎARSKÉHO MISKOLCE. NAVÝŠENÍ POČTU TĚCHTO TŘÍČLÁNKOVÝCH OBOUSMĚRNÝCH KLOUBOVÝCH TRAMVAJÍ V HLAVNÍM MĚSTĚ PRAZE BYLO DŮSLEDKEM ROZVOJE TRAMVAJOVÉ SÍTĚ A POTŘEBĚ ZAJIŠTĚNÍ OBOUSMĚRNÝCH NÍZKOPODLAŽNÍCH TRAMVAJÍ. JAK CELÝ PROCES REKONSTRUKCE PROBÍHAL, SI POPÍŠEME NA NÁSLEDUJÍCÍCH ŘÁDCÍCH.

DPP v současnosti provozuje 55 vozů typu KT8D5.RN2P, z toho 45 vozů patří do vozovny Hloubětín a 10 do vozovny Pankrác



DPP DOHROMADY ZAKOUPIL 15 KUSŮ TRAMVAJÍ TYPU KT8D5 Z MAĎARSKÉHO MISKOLCE V LETECH 2016 A 2019



OD EV. Č. 9106 BUDOU VŠECHNY PŮVODNĚ MAĎARSKÉ A JIŽ PROVOZNI VOZY KT8D5.RN2P PO VELKÝCH CYKLICKÝCH OPRAVÁCH V BARVÁCH NOVÉHO VIZUÁLNÍHO STYLU PID

Rekonstruované tramvaje typu KT8D5 s elektrickou tranzistorovou výzbrojí Cegelec s rekuperací a nízkopodlažním článkem jsou cestujícím známé již od roku 2005, kdy do provozu vyjela první z nich. Pro Dopravní podnik ji kompletně zrekonstruovala společnost Pars nova, a. s., Šumperk, která dodala v období let 2005–2008 celkem 23 vozů. Následně přešel celý proces rekonstrukce pod křídla Opraven tramvajů v Hostivaři, jak potvrzuje **Martin Černý, technolog odd. Výrobní technologie** a člen týmu zodpovědného za rekonstrukci původem maďarských vozů KT: „Od roku 2009 do roku 2014 se u nás v dílnách dělala kompletace dalších 23 vozů. Zcela nový nízkopodlažní článek se však vždy kompletně vyráběl v Krnovských opravnách a dílnách, protože na něj mají know-how. Celý vůz je vybaven vnějším a vnitřním kamerovým systémem s výstupy obrazů v kabině řidiče. Vozy mají specifický průjezdný profil, a proto řidiči oceňují vnější kamery pro kontrolu průjezdnosti oblouků.“ Když v roce 2014 rozhodlo vedení podniku o zvýšení aktivit v oblasti

externích zakázek, dorazil do Opraven tramvajů první ze tří vozů z německého Strausbergu přezdívaný Včelka Mája, který v rámci externí zakázky prošel precizní rekonstrukcí podle přísných německých předpisů pro zajišťování provozu v tomto městě blízko Berlína. Náročnost prací upřesňuje Martin Černý: „Na voze bylo využito několik specifických požadavků. Například rozmístění infopanelů, plnohodnotná venkovní zpětná zrcátka na obou stranách kabiny řidiče, čelní svítidla, čalouněné sedačky, výkonnější klimatizace řidiče či při vykloněné invalidní plošině aktivní výstražné osvětlení.“ Zbýly 2 vozy ze Strausbergu, kterými německý dopravní podnik uhradil část ceny za rekonstrukci, prošly v letech 2015 a 2016 také rekonstrukcí, avšak odpovídající pražskému provedení a jsou dnes v provozu pod evidenčními čísly 9056 a 9098. „Zkušenost z rekonstrukce vozu pro Strausberg pro nás byla důležitá právě při rekonstrukci maďarských vozů, protože jsme na nich použili některé modernizační prvky,“ zakončil v kostce vzhled do rekonstrukce vozů KT8D5 Černý.

Maďarská cesta

Probíhající rozvoj tramvajových tratí v Praze ukončených u některých z nich úvratí (kusou kolejí), a tím zvýšená potřeba obousměrných tramvajů, dovedly Dopravní podnik na křižovatku. Buď zakoupit nové obousměrné vozy, nebo zajistit vozy typu KT8D5 a provést na nich rekonstrukci v podobném provedení jako u předchozí série 48 vozů. Když maďarský Miskolc ohlásil modernizaci svého vozového parku a nákup tramvajů Škoda 26T, otevřela se možnost odkupu vozů KT8D5, které pražský dopravní podnik bezesbytku využil. Martin Černý dodává: „V roce 2016 odkoupil DPP sedm vozů, o tři roky později zbylých osm. Vzhledem k naší plné dílenské kapacitě se oprava hrubých staveb krajních článků prvních dvou vozů (ev. č. 9101 a 9102) dělala též v Krnově s tím, že my jsme si je následně zkompletovali. V září 2020 vyjel na trať první vůz ev. č. 9101. Vozy s označením facelift se vyznačují zcela novým informačním systémem Bustec, moderním provedením interiéru s nerezovými madly, no-



PŘEHLED VE VOZE A V JEHO OKOLÍ ZAJIŠTUJE I VNĚJŠÍ/VNITŘNÍ KAMEROVÝ SYSTÉM VČETNĚ ČELNÍ NEHODOVÉ KAMERY. ZOBRAZENÍ NA OBRAZOVKÁCH NA STANOVISTI ŘIDIČE JE PODOBNÉHO ROZVRŽENÍ JAKO VE VOZECH ŠKODA 15T (TZV. KVADRANT)



V PROVOZU JE AKTUÁLNĚ JIŽ SEDM KUSŮ TRAMVAJÍ PŮVODEM Z MAĎARSKA (EV. Č. 9099–9105)



Martin Černý

Do DPP, konkrétně do Opravy tramvajů, nastoupil v roce 2017. Zde působí v oddělení Výrobní technologie, kde se věnuje zpracovávání výrobní dokumentace včetně řešení konstrukce detailů u tramvajových konstrukčních uzlů. Příznivec kolejové dopravy a řidič-brigádník ve vozovně Kobylisy. Vystudoval magisterské studium na ČVUT v Praze Fakultě dopravní, obor Dopravní systémy a technika

vým provedením tlačítek pro cestující, umístěním klimatizace řidiče na střeše a změnou provedení elektrické kabeláže s využitím některých nových elektropřístrojů. Zvláštní požadavek byl brán na ochranu hrubé stavby proti korozi v podobě konzervačních dutin pro nanášení antikorozního přípravku,“ upřesnil Černý.

Aktuálně se v různém procesu rekonstrukce nacházejí 3 vozy, dalších 5 vozů na zahájení rekonstrukce teprve čeká. S ohledem na současné dílenské kapacity z důvodu vyššího počtu cyklických oprav ostatních vozů je naplánováno zprovoznění tří vozů za rok. „Aktuálně jsme dokončili vůz 9105, jehož snímky poslouží

i tomuto článku. Na něm bylo aplikováno několik změn. Pro řidiče je zde nový kamerový systém, který na obrazovkách v kabině dokáže na 2 obrazovkách vidět pohledy ze všech kamer současně tak jako na vozech Škoda 15T (tzv. kvadrant). Cestující se mohou těšit na osvětlení interiéru pomocí LED technologie. Dalším z nových prvků je typ polopantografu od firmy Sécheron. V září letošního roku předpokládáme dokončení vozu 9106 a v Krnovských opravnách nám provádějí opravu hrubé stavby krajních článků vozu 9108,“ zakončil povídání Martin Černý. Předpokladem je, že celý proces rekonstrukce tramvajů řady KT8D5.RN2P v Praze bude ukončen v roce 2025.

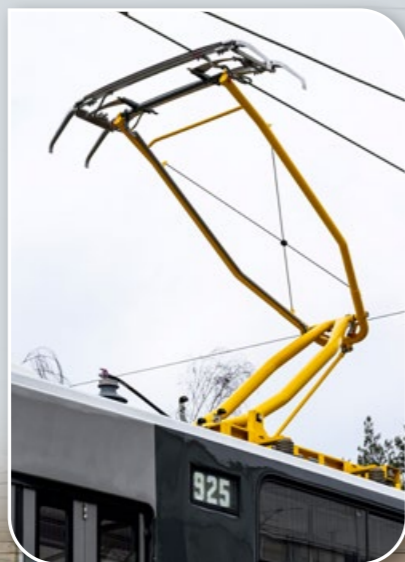


NOVÉ VOZY JSOU PRO CESTUJÍCÍ LEHCE ROZPOZNATELNÉ, A TO HLAVNĚ DÍKY NOVÝM LED ORANŽOVÝM VNĚJŠÍM INFOPANELŮM

Článek o modernizaci tramvaje pro německý Strausberg naleznete v DP kontaktu 11/2014

Vůz KT8D5.RN2P FACELIFT ev. č. 9105

Nový typ
sběrače
Sécheron
SPL26



Nový vnitřní informační systém,
včetně monitoru za kabinou
řidiče. Samozřejmostí je
i nerezový zádržný systém



Nízkopodlažní (střední) článek vozu
s novým umístěním obrazovky OIS
a částečně novým uspořádáním
sedaček



Nová vnitřní/vnější tlačítka
pro předvolbu dveří



UDÁLOST

Foto: Václav Holíč



VÝROČNÍ JÍZDY VOZEM IKARUS E91 VEDLY 11. 3. 2023 Z MUZEA MHD PŘES POHOŘELEC, HRADČANSKÉ NÁMĚSTÍ, DÁLE KANOVNICKOU ULICÍ PŘES BRUSNICI NA MALOSTRANSKÉ NÁMĚSTÍ A ZPĚT DO STŘEŠOVIC



Ikarus E91

Všechna vozidla maďarského výrobce Rába Ltd. byla v provozu pod hlavičkou garáže Kačerov (do roku 2003) a následně garáže Vršovice. Obsaditelnost vozidla je dohromady 41 míst, z toho 19 k sezení. Autobus je vybaven motorem Daimler Chrysler ON 904 LA o výkonu 130 kW (EURO 3). Autobus má dvoje dveře a výška podlahy nad vozovkou je 360 mm. Dopravní podnik zakoupil celkem šest vozidel tohoto typu. Muzejním exponátem se po deseti letech služby v roce 2014 stal vůz ev. č. 2004 (pův. 3134 a 3904).



VZPOMÍNKA NA ROK 1908 – ULICÍ KE HRADU ŠPLHAL IKARUS V RÁMCI VÝROČÍ 110 LET OD ZAHÁJENÍ PRVNÍHO PROVOZU AUTOBUSŮ V PRAZE
FOTO: PETR HEJNA

115 let od zahájení provozu první autobusové linky v Praze

V sobotu 7. března 1908 byl v Nerudově ulici zahájen provoz autobusové linky, která paradoxně neměla označení, ale i přesto dokázala obslužit 9 stanic v úseku z Malostranského náměstí po Pohořelec. Kvůli častým poruchám, a dokonce i několika nehodám byl provoz již v listopadu 1909 zastaven a k jeho obnovení došlo až za dlouhých 16 let. 21. června 1925 tak byl zahájen provoz autobusové linky A z Vršovic do Záběhlic, čímž se autobusová doprava stala už nedílnou součástí pražské dopravy.

Z PODHRADÍ KOLEM HRADU

K VÝROČÍ ZAHÁJENÍ PROVOZU PRVNÍ MIDIBUSOVÉ LINKY A PRVNÍHO POKUSU O PRAVIDELNÝ AUTOBUSOVÝ PROVOZ V PRAZE BYL V SOBOTU 11. BŘEZNA 2023 PŘIPRAVEN KE SVEZENÍ JEDEN A V NEDĚLI PAK K VIDĚNÍ NĚKTEŘÍ DALŠÍ ZÁSTUPCI TÉTO SPECIFICKÉ AUTOBUSOVÉ KATEGORIE.

20 let midibusů v DPP

V pátek 18. dubna 2003 byl zahájen provoz první midibusové linky 291 (dnes 148) v trase I. P. Pavlova – Karlovo náměstí, a to vozidlem Ikarus E91. Linka byla spuštěna v rámci projektu Trendsetter, který byl zaměřen na zlepšení kvality životního prostředí, zejména kvality ovzduší, hladiny hluku, a hlavně k podpoře veřejné osobní dopravy. Záměrem linky bylo spojení areálů Všeobecné fakultní nemocnice v oblasti Karlova a Větrova se stanicemi metra Karlovo náměstí a I. P. Pavlova.

Na 21 linkách DPP aktuálně provozuje tyto typy midibusů:

- SOR BN 8.5
- Solaris Urbino 8.9 LE
- Solaris Urbino 10.5 (typ midibus+)



V NEDĚLI 12. BŘEZNA 2023 SE NA NÁDVORÍ MUZEA MHD SJELI NĚKTERÍ ZÁSTUPCI MIDIBUSOVÉ KATEGORIE V RÁMCI PID
FOTO: ONDŘEJ LÁSKA

Text: Michaela Franková
Foto: SPŠD

Text: Jiří Došlý

#studujpsd

Autotronici ve finských vodách

Autotronici ze čtvrtého ročníku vyjeli spolu s pedagogy v rámci projektu Erasmus+ na stáž do finského Turku. Projekt s názvem „Do Evropy za budoucností“ navazuje na předchozí spolupráci s finskou střední školou Vocational Institute a je součástí našich dalších zahraničních vzdělávacích programů v Německu nebo na Slovensku. Při dvoutýdenní stáži žáci a učitelé absolvovali praxi ve školním servisu a také se účastnili teoretické výuky přímo ve škole. Kromě atraktivního programu měli kluci s pedagogy zajištěné „dobrodružné“ ubytování na lodi, která funguje jako hostel.



Tato spolupráce je pro nás velmi inspirativní, protože finský vzdělávací systém patří mezi nejvyšší v Evropě; prochází pravidelnými revizemi za účasti expertů, zájmových skupin, učitelů a úředníků. Proces revize bere do úvahy změny ve společnosti a v hospodářství, ale také zvyšování stupně vzdělanosti všeobecně, obzvláště na vyšších stupních školní docházky. Více informací a fotografií z průběhu stáže zveřejníme po návratu žáků a pedagogů na www.sps-dopravni.cz

In English Please

S touto větou se na začátku tandemové výuky setkávali žáci 2. ročníku oboru Provoz a ekonomika dopravy nejprve velmi často, ale brzo si na požadavek zvykli a tzv. přepnuli do cizojazyčného módu. Během hodin komunikují anglicky nejen mezi sebou, ale především s rodilým mluvčím z Británie, pod jehož vedením připravují další projekt. Jedná se o výukovou pomůcku pro dopravní obory, kterou máme v plánu využít i v rámci marke-

tingových aktivit školy. Díky virtuální realitě budou mít žáci a zájemci o studium možnost „projít“ tramvajovou kabinu vozu T3 a následně interiér vozu. Nejprve se studenti v rámci tohoto projektu seznámili s aplikacemi, jejichž prostřednictvím následně zpracovávají fotografie pořízené outdoorovou 360° kamerou přímo ve voze T3. Následovat bude popis jednotlivých řídicích částí v kabině nebo zařízení vozu, kde prozatím postupujeme podle dostupných příruček. V poslední fázi nás čeká finalizace projektu s techniky a odborníky z DPP, kteří jako supervizoři budou připomínkovat správnost veškerých popsaných detailů.



Jak pokračuje stavba a provoz tramvajové LEGO trati?

Máme za sebou další úspěšné prezentace naší tramvajové LEGO trati. Původní zpracování má za sebou mnoho technických úprav a ty nejnovější jsme představili v rámci doprovodného programu středoškolské soutěže ENERSOL. Ta vznikla jako následovník česko-holandského projektu z období 2000–2004, ve kterém měly vybrané školy a jejich učitelé možnost získat první zkušenosti z výuky obnovitelných zdrojů energií a investování do alternativní energetiky v Holandsku. V rámci myšlenek této soutěže, do které se pravidelně zapojujeme, a díky zkušenostem z projektu vodíkových autíček jsou naše plány jasné! Naši automatizovanou tramvajovou trať a všechny její periferie, jako jsou výhybky, návštěvní a kolejové obvody, chceme napájet pomocí kombinace palivových článků a foto-



voltaických panelů. Zatím jsme ve fázi výzkumu a výpočtů, nicméně na zmíněné prezentaci jsme mohli předvést automatické řízení celé tratě i samotného pohybu vozidel po ní. Na projektu spolupracují žáci oboru Elektromechanik pro zařízení a přístroje z Moravské a žáci oboru Provoz a ekonomika dopravy z Motola. Technická část je ale rozhodně zcela pod taktovkou elektromechaniků.

Cesta k maturitě bez omezení

Název nastavbového oboru Podnikání možná odrazuje část uchazečů, kteří uvažují o maturitě. Obavy, že absolvent tohoto oboru musí po maturitě podnikat, založit živnost a zahájit samostatnou činnost, jsou zbytečné. Tento obor má sice poněkud zavádějící název, nicméně umožňuje všem, kteří mají ukončené vzdělání v jakémkoli tříletém oboru s výučním listem, získat maturitní zkoušku bez omezení vyhláškou MŠMT. Vzdělávací systém ČR umožňuje nastavbové studium obvykle pouze v návaznosti na původně vystudovaný obor. Příkladem je Provozní technika – obor určený pro absolventy oborů Automechanik, Strojní mechanik, Karosář nebo Autolakýrník. Pro ty, kteří mají vystudovaný jiný tříletý obor, než který je vymezen vyhláškou, je určeno právě Podnikání, které je zaměřeno více obecně a poskytuje studujícím všeobecný vhled do oblastí, jako je ekonomika, základy účetnictví, management nebo základy práva. Jako téma dlouhodobé maturitní práce mohou ale studující zvolit oblast, která koresponduje s jejich pracovním zařazením v DPP, nebo je oborově orientována na jejich profesní zaměření, a podle toho si vybrat vedoucího práce a oponenta. ■

ESG ANEB ODPOVĚDNÉ A UDRŽITELNÉ PODNIKÁNÍ

SOUČASNÝ FENOMÉN, BUDOUCÍ POVINNOST. ESG REPREZENTUJE TŘI FAKTORY UDRŽITELNÉHO PODNIKÁNÍ, KTERÉ SE ZOHLEDŇUJÍ VEDLE FINANČNÍCH FAKTORŮ V RÁMCI ROZHODOVACÍHO PROCESU. JAK SE DOTÝKÁ ESG DOPRAVNÍHO PODNIKU?

Co je ESG?

ESG z anglického Environmental, Social, Governance (životní prostředí, sociální oblast, řízení společnosti). V překladu lze definovat jako odpovědné chování jakéhokoliv podnikatelského subjektu ve vztahu k životnímu prostředí, společnosti v nejširším smyslu slova a k uplatňovanému stylu řízení.

Proč ESG v DPP?

DPP splňuje definici velkého podniku, bude povinen se řídit požadavky vyplývajícími ze Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2464. Hlavní body, které pro DPP vyplývají (mohou se ještě měnit v závislosti na transpozici do české legislativy):

- od 1. 1. 2026 bude mít DPP povinnost (za fiskální rok 2025) ročně zveřejňovat report o udržitelnosti, dopadech svého působení na životní prostředí a společnost dle reportovacího standardu a v příslušném formátu,
- reportované informace bude potřeba podrobit auditní kontrole či kontrole certifikační autority.

Základní faktory ESG?

Environmentální faktor se zabývá dopadem na životní prostředí, např. odpovědným přístupem ke klimatické změně, omezováním znečištění hlukem i smogem, rozvojem cirkularity a snižováním odpadů, ekologickým vozovým parkem, ekologickými stavbami a rekonstrukcemi.

Sociální faktor posuzuje, jak Dopravní podnik spolupracuje se všemi komunitami od zaměstnanců (z pohledu péče o zaměstnance a náborové politiky, rovných příležitostí, rozvoje zaměstnanců, zdraví a bezpečnosti na pracovišti aj.) přes dodavatelsko-odběratelské vztahy, vztahy s akcionářem, institucemi a orgány státní správy i samosprávy, dceřinými

společnostmi, spokojenými cestujícími až po podporu např. charitativních projektů, filantropii. Prioritou DPP je zajištění inkluzivního a bezpečného prostředí pro své zaměstnance a realizace koncepčního dialogu se zainteresovanými subjekty, se kterými DPP přijde do styku.

Jako Faktor řízení se věnuje interním postupům a vnitřním procesům, které v Dopravním podniku vedou k efektivnímu rozhodování a dodržování veškerých právních předpisů. Jde rovněž o firemní kulturu, nezávislost vedení, systém vnitřní kontroly a auditu, odpovědné zadávání, boj proti korupci a úplatkářství.



Cíle ESG?

Všechny tři faktory ESG jsou vzájemně propojeny a v poslední době získávají větší význam. ESG tak lze označit jako připravenost společnosti na budoucí výzvy. Svůj význam hraje rovněž sjednocený vykazovací standard. Bude tak jednodušší dohledat a vyčíslit meziroční pokrok a ambice jednotlivých podniků například ve snižování emisí CO₂, v podílu využívání zelené elektřiny nebo podílem realizovaných zakázek cestou odpovědného zadávání.

Na první pohled jsou prvky ESG z velké části nefinančního charakteru, nicméně finanční trhy a poskytovatelé dotací stále více zohledňují ESG při poskytování úvěrů či dotací.

Co proběhlo v DPP?

Inspiraci k pohledu na problematiku ESG hledal DPP i v dopravních podnicích Paříže (RATP), Vídně (Wiener Linien), Stockholmu (SL) a Montrealu (STM). V DPP proběhla analýza současného stavu v rámci jednotlivých ESG faktorů prostřednictvím interních a externích dokumentů, které mají na chod podniku vliv. Následovalo přes 65 rozhovorů s klíčovými zaměstnanci a externími aktéry (ROPID, Hl. m. Praha), na které navázala tři setkání k tématům každého ESG faktoru. Na základě identifikovaných požadavků byly vytipovány oblasti, ve kterých má DPP aktuálně určité mezery vůči chystanému povinnému reportingu o udržitelnosti dle standardů.

Další kroky v DPP?

Pro efektivní zavedení ESG bude nastaven vhodný způsob řízení, ve kterém budou definovány role jednotlivých útvarů. V nejbližší době dojde k ukotvení agendy zejména ve Směrnici SM 2011-040 Poslání a působnosti útvarů DP, na což budou navazovat další kroky. Následovat bude i zohlednění ESG při aktualizaci Strategie DPP po roce 2024 (dnes je strategie platná pro roky 2019–2024 a naleznete ji např. na intranetu DPP).

Přihlášením se k ESG a přípravou na povinné ESG reportování od roku 2026 se tak Dopravní podnik zařadí do rodiny podniků se zavedeným modelem ESG. Reputace a vnímání DPP tak získá další rozměr, neboť kromě vnímání Dopravního podniku cestujícími i odbornou veřejností jako dopravce s vysokou úrovní poskytovaných služeb (např. označení kvality CZECH MADE, zahraničních srovnání systémů MHD) budeme označováni rovněž jako udržitelná a společensky odpovědná společnost, která je připravena na budoucí výzvy. ■

7 OTÁZEK PRO: JINDŘICHA NOVODVORSKÉHO



OD 84. ROKU JAKO STROJVEDOUČÍ, OD 91. ROKU U TVORBY SMĚN STROJVEDOUČÍCH A OD ROKU 2011 VEDOUČÍM NA VLAKOVÉM DISPEČINKU. TO JE STRUČNÁ KARIÉRA JINDŘICHA NOVODVORSKÉHO, Z KTERÉ ČTENÁŘŮM PROZRADIL I ZAJÍMAVÉ PŘÍHODY

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

V roce 1984 jsem pracoval jako konstruktér podvozků motorových lokomotiv v ČKD Lokomotivka. Ve stejné době mi kamarád vyprávěl o profesi strojvedoucího metra a navrhl, že by mi mohl pomoci dostat se do těžkého, ale kýženého kurzu na strojvedoucího. Volba byla opravdu obtížná. V ČKD Lokomotivka mně dva zkušení konstruktéři, kteří dělali na tzv. hydraulikách T 211, T 212, nabízeli, abych zůstal, že mě všechno naučí, protože to tam nikdo neumí. Obě možnosti byly pro mne velmi lákavé. Nakonec zvítězila touha nekreslit už jen části lokomotiv na papír, ale reálně se posadit do kabiny strojvedoucího a řídit skutečnou vlakovou soupravu, třebaže metra. A co si budeme povídat

a není to žádným tajemstvím, že v té době se jednalo o vysoce prestižní povolání s nadstandardním ohodnocením. To v rozhodování hrálo samozřejmě také svou roli. Volba to byla nejspíš klíčová, ohlédnou-li se s trochou smutku i nostalgie a vidím, kde je nebo spíš není ČKD Lokomotivka.

2) Na jaké pozici jste začínal a kterými dalšími jste až dodnes prošel?

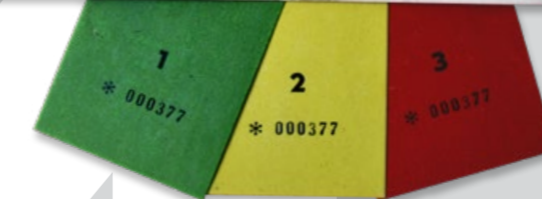
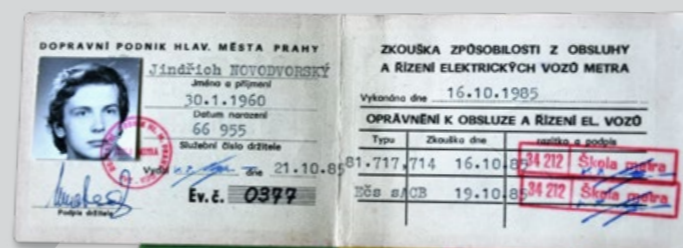
Jak jsem již řekl, nastoupil jsem do DP Metro v roce 1984, a to na pozici strojvedoucího s tím, že jsme byli před kurzem zařazeni na několik měsíců na pracízámečníka kolejových vozidel. Po úspěšném absolvování kurzu jsem byl jako strojvedoucí přidělen na trasu B. Bylo to v době, kdy se trasa B nově otevírala veřej-

1974–2024
50 let
M metra
s DP kontaktem

nosti (2. listopadu 1985, úsek Florenc – Smíchovské nádraží, pozn. redakce). Do kabiny strojvedoucího jsem tedy zasedl těsně před zahájením provozu s cestujícími – všechno tam krásně vonělo novotou. V tunelu jsem jezdil až do roku 1991, kdy mi bylo nabídnuto místo u Ing. Jaroslava Diviše, které jsem přijal. Jednalo se o funkci technika se zaměřením na tvorbu směn strojvedoučích. Na této pozici jsem byl přesně 20 let. V roce 2011 jsem přijal místo vedoucího Vlakového dispečinku. No a tam jsem dodnes.

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

Myslím si, že mi práce v metru víc dala, než vzala. Dala mi pocit jistoty v době často nejisté. Dala mi ekonomické zázemí pro celou moji rodinu. Naučila mě loajalně k DPP a jeho důstojné prezentaci navenek. Co tím myslím? Za nás jsme na mašinu chodili v uniformách skládajících se z hnědých kalhot, saka, košile a kravaty. Na hlavě nesměla chybět čepice, tzv. „elpičko“. Neexistovalo jít na směnu a mít jakoukoli část uniformy v nepořádku. To by šly hned prémie dolů. V neposlední řadě musím zmínit to, že jsem v DPP poznal mnoho skvělých lidí. Bohužel, mnozí z nich už nejsou mezi námi...



OPRÁVNĚNÍ K ŘÍZENÍ ELEKTRICKÝCH VOZŮ METRA OBSAHOVALO I TYTO 3 KARTY. O NĚ MOHL STROJVEDOUČÍ PŘIJÍT PŘI ZÁVAŽNÝCH PROHŘEŠCÍCH PŘI SLUŽBĚ

Co mi vzala? Pravděpodobně pár dní na délce života. Hovořím o období, kdy jsem byl strojvedoucí. Práce hezká, ale psychicky velmi náročná. Neustále se strachujete, abyste neprojel stanicí. Ještě dnes se smějeme tomu, jak se mě moje paní bála budit, když jsem po směně usnul třeba v křesle, protože jednou jsem ji málem přizabil, když mně jemně zatukala na rameno a já okamžitě vylétl s oběma rukama nahoru a „začal brzdit“ v domněni, že jsem projel stanicí ☺. A zcela určitě mi odečetlo pár dní ze života mé zděšení, když mi pod mašinu skočil muž. Dodnes slyším srdceryvný křik jeho matky, která s ním byla ve stanici, a také vidím jeho zkravený obličej v okamžiku, kdy vylézal mezi vagony soupravy. A co víc, jen co vylezl, snažil se utéct. Chytil jsem ho za oblečení a on mě táhl po peroně. Na pomoc mi přispěchali další lidé. Ale zastavil ho až muž, který ho složil k zemi a držel. S ledovým klidem řekl: „Teď už se ani nehne!“ Teprve když bylo po všem, uvědomil jsem si, že vnímám snad každý nerv v těle. Hrozný prožitek!

4) Co řeknete mladému zájemci o práci v metru?

Odpověď na tuto otázku trochu koresponduje s předešlou odpovědí. Podnik, jako je DPP, mu může nabídnout jistoty zaštitěné kolektivní smlouvou, zázemí velké společnosti, zajímavou práci v příjemném prostředí a mnoho dalších benefitů. Zároveň bych mu také řekl, že by měl být připravený pracovat tak, aby mu to dělalo radost, a mohl tak pocítit sounáležitost s ostatními kolegy.

5) Jak byste nejvýstižněji charakterizoval tuto dopravní tepnu Prahy?

Domnívám se, že jsem vám metro již rámcově charakterizoval. Ale ještě to shrnu do třech výstižných slov – metro znamená dopravu po Praze: rychle, kulturně a včas.

6) Jakou příhodu ze své kariéry byste zmínil?

Vedle již zmíněného skoku muže pod soupravu, kterou jsem řídil, si také vzpomínám na jednu z mnoha opravdu stresujících situací z období, kdy jsem působil v metru jako strojvedoucí. Již jsem dojížděl do tehdy konečné stanice Smíchovské nádraží, bylo už vidět světlo ze stanice a najednou se souprava cca 100 metrů před vjezdem zastavila. Byl pátek, odpolední špička a souprava byla plná lidí. Na soupravě spávaly do jízdy možná první dva vozy z pěti, což bylo opravdu zvláštní. Zkoušel jsem vše možné i nemožné, a nic. Nakonec jsem požádal vlakového dispečera o pomocný vlak. Do kabiny za mnou mezitím přišel kolega strojvedoucí, tuším Eda Holý, který právě vykonával funkci manipulační čety, se slovy: „Co s tím máš?“ Já jsem ale fakt už nevěděl. Začal jsem se prodírat mezi cestujícími směrem do zadní kabiny. Cestou jsem je žádal, aby mi umožnili přístup pod sedačky, kde byly umístěny jističe a já nějaké postupně vypnul. Vzpomínám si, že tam hráli na kytaru a lákali mě, abych si šel s nimi zazpívat. Když jsem taktó absolvoval cestu soupravou až na zadní stanoviště, stál už za mnou pomocný vlak, ve kterém se na mě čekal Vláda Kučík, ale věřte mi, že mně do smíchu vůbec nebylo. Ten stres nikomu nepřeji. Ještě jsem povypínal vše, co jsem mohl a zavřel kohout k autostopu. Najednou souprava odbrzdila a rozjela se do stanice. Ve stanici jsem přeběhl dopředu a ptal se Edy, čím to bylo? Co udělal, že se to rozjelo. On jen krčil rameny a říkal, že neví. Prostě se to najednou rozjelo.



TATO OBÁLKA Z ROKU 1984 OBSAHOVALA POZVÁNKU NA SLAVNOSTNÍ SETKÁNÍ U PŘÍLEŽITOSTI VÝROČÍ 10 LET PRAŽSKÉHO METRA

Bc. Jindřich Novodvorský (63)

vedoucí oddělení Vlakový dispečink jednotky Provoz Metro

Místo narození: Karlovy Vary

Znamení: Vodňák

Záliby: Veteráni a cyklistika

Nakonec jsem se dozvěděl, že to byla prasklá hadice od autostopu. Kdybych byl v této situaci sám, pravděpodobně by musel být použit pomocný vlak a byla by to mimořádná událost se vším všudy.

7) Co byste popřál metru do dalších let?

Mnoho zaměstnanců, tak zvaných srdcařů, kteří budou svoji práci dělat rádi nejen pro mzdu, ale i proto, aby si metro udrželo své dobré jméno a aby se neustále posouvalo dál, a to nejen technicky.



JEDNA COVIDOVÁ FOTOVZPOMÍNKA Z RODINNÉHO ARCHIVU – S VNUČKOU V KABINĚ VOZU EČS

DPP a pracovní úrazy

NA KAŽDÉM ZAČÁTKU NOVÉHO ROKU SE V RŮZNÝCH ODVĚTVÍCH BILANCUJE UPLYNULÉ OBDOBÍ. V NÁSLEDUJÍCÍM ČLÁNKU SE V KRÁTKOSTI PODÍVÁME NA STATISTIKU PRACOVNÍCH ÚRAZŮ V DOPRAVNÍM PODNIKU ZA ROK 2022. SOUČASNĚ SE DOTKNEME POSTUPNÉHO ZAVÁDĚNÍ ELEKTRONICKÉ KNIHY ÚRAZŮ.



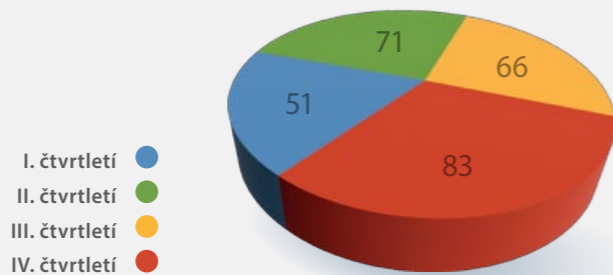
V roce 2022 se v DPP stalo 271 pracovních úrazů, což je o 38 méně než v roce předchozím. Nutno podotknout, že celkové číslo uvádí pouze pracovní úrazy s pracovní neschopností delší než tři kalendářní dny a u nichž je povinnost vyhotovit záznam o úrazu. V knihách úrazů bylo zapsáno pracovních úrazů více, ale tato statistika úrazů není vedena.

Platí ale, že v průměru téměř každý den se v DPP stane jeden pracovní úraz, nejvíce se jich stalo v listopadu, 35. Stoprocentně pozitivní zpráva je, že nedošlo k žádnému smrtelnému pracovnímu úrazu. Dodejme, že statistika smrtelných pracovních úrazů v České republice za rok 2022 ještě není k dispozici, ale průměrně u nás dochází ke stovce těchto úrazů.

Víte, že:

- zmiňovaných 271 pracovních úrazů v DPP přineslo celkem 22 723 zameškaných kalendářních dnů a počet pracovních úrazů na sto zaměstnanců je 2,44?
- v roce 2022 se stalo přesně o polovinu méně pracovních úrazů z příčiny napadení než v roce 2021 (celkem 16, z toho u přepravní kontroly 4, u řidičů autobusů 10 a u ostatních 2)?
- nejvíce pracovních úrazů se stalo mezi 6. hodinou ranní a 10. dopolední, celkem 66?
- 75 úrazů, tedy nejvíce, se stalo po odpracování dvou až čtyř hodin ve směně?

Počet pracovních úrazů podle čtvrtletí 2022



- 86 pracovních úrazů se stalo zaměstnancům ve věku 50–60 let?

Součástí agendy pracovních úrazů je také jejich evidence v knize úrazů, která je vedena na jednotlivých pracovištích. Pro úplnost do knihy úrazů se zapisuje vše, co se stalo na daném pracovišti, i když z události nevznikne úraz s pracovní neschopností delší než tři kalendářní dny, a nepsuje se tedy záznam o úrazu. Toto nám ukládá legislativa a v podmínkách DPP také směrnice 2011-001 *Šetření pracovních úrazů, způsob jejich evidence, hlášení a zasílání záznamu o úrazu*. Další informace k pracovním úrazům mohou vedoucí zaměstnanci čerpat z intranetových stránek oddělení BOZP.

Na závěr slibovaná informace z úvodu článku ohledně postupného zavádění elektronické knihy úrazů (EKÚ). V současné době probíhá v DPP na vybraných útvarech zkušební provoz vedení EKÚ, která je součástí personálního systému EGJE. Postupně dojde k zavedení této evidence na všech útvarech, čímž dojde ke zrušení evidence ve stávajících knihách úrazů. Přidanou hodnotou elektronické knihy je mj. možnost filtrace přehledu všech úrazů, které na pracovišti vzniknou, a to může sloužit např. jako podklad pro vedoucí zaměstnance a oddělení BOZP k hodnocení rizik.

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



NOVINKOU VE VÝBAVĚ HASIČŮ JE TATO ZÁSOBÁRNA UŽITKOVÉ VODY – KONTEJNER POJME AŽ 6 KUBÍKŮ. ZABUDOVANÁ STRÍKAČKA MÁ VÝKON 1950 LITRŮ ZA MINUTU

KONTEJNEROVÝ SYSTEM SE ROZRŮSTÁ

V ROCE 2021 JSME V ŘÍJNOVÉM A LISTOPADOVÉM ČÍSLE DP KONTAKTU PŘEDSTAVILI PRVNÍ ZÁKLADNÍ KAMENY KONTEJNEROVÉHO SYSTÉMU HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU DOPRAVNÍHO PODNIKU – AUTOMOBILOVÝ NOSIČ KONTEJNERŮ SCANIA A PRVNÍ TECHNICKÝ KONTEJNER S HAVARIJNÍMI PODVOZKY. OD TÉ DOBY BYLY DO SLUŽEB HASIČŮ ZAŘAZENY DALŠÍ 3 SPECIÁLNÍ KONTEJNERY A SVÉ DVOJČE DOSTAL I NOSIČ KONTEJNERŮ. POJĎME SI TEDY JEDNOTLIVÉ KONTEJNERY PŘEDSTAVIT, O SAMOTNÉM VOZIDLE SI POVÍME PŘÍŠTĚ.

Kontejnerová cisterna

Unikátní kontejner s označením KC-6000 slouží zejména jako stacionární „zásobárna“ užitkové vody. Uplatnění tak najde například při odstávkách nebo poruchách vodovodního řádu v areálech Dopravního podniku. Další možností využití je tzv. dálková doprava vody v případě, že v místě požáru není žádný vhodný zdroj. Díky vestavěné motorové stříkačce je možné kontejner využít i přímo k hašení. Pozorný čtenář „hasičských“ článků již z označení jistě odhalil, že cisterna disponuje kapacitou 6000 litrů vody. Nosný rám kontejneru je zvýšený, a je tak uzpůsoben pro potřeby nouzového zásobování vodou, respektive pro její snazší čerpání do nádob.



Ve výbavě najdeme již zmíněnou motorovou stříkačku PH Alfa (byla čtenářům představena v DPK 1/2021), základní požární příslušenství jako hadice, proudnice, rozdělovač, hydrantový nástavec, páčidla, prostředky pro označení místa zásahu a další drobné technické prostředky. Ve skříni v zadní části kontejneru pak najdeme dvojici výdejních kohoutů pro odběr užitkové vody. Součástí výbavy je také několik plastových kanystrů a věder, do kterých je případně možné vodu nalít.

Nákladní kontejner

Tento kontejner nese označení KN, a jak jeho název napovídá, slouží zejména k přepravě různých typů nákladů. Kontejner je koncipován jako valník s dělenými bočnicemi a plachtou. Celá konstrukce bočnic, jejich sloupků a nosného rámu plachty je koncipována jako jednoduše rozebíratelná. Ize ji tedy sejmout bez použití nástrojů. Během několika minut je tak možné z valníku vybaveného plachtou vytvořit tzv. plato, tedy rovnou, neohraničenou ložnou plochu. V podlaze kontejneru je umístěno celkem 8 párů výklopných ok pro upevnění nákladu. K tomuto účelu lze využít i konzolové úchyty na vnější spodní straně nosného rámu.

Součástí výbavy pro přepravu nákladu jsou i zámky pro standardizované kontejnery nákladní dopravy – tzv. ISO kontejnery. V přední části nosného rámu jsou vytvořené schránky pro uložení vázacích prostředků, ochranných rohů a dalších drobností. V zadní části pak najdeme hliníkové nájezdy umožňující naložení osobních a menších dodávkových automobilů. Plachta je v neděleném provedení s celním lankem, náklad lze tedy zaplombovat.

Kontejner pro likvidaci ropných havárií

Zatím posledním přírůstkem HZS je kontejner pro likvidaci ropných havárií. Z názvu je možné odvodit, že jeho výbavu tvoří zejména prostředky pro řešení mimořádných událostí, při kterých je potřeba jimat, přečerpávat nebo jiným způsobem likvidovat ropné produkty, jako jsou benzin, nafta nebo různé oleje. Ve výbavě tedy najdeme sypké sorbenty ve standardním i hydrofobním provedení (tento typ sorbentu nesaje vodu), sorpční hady, polštáře, rohože, koberce a normé stěny. Dále pak několik typů úkapových van a nádrží včetně speciálně profilované nádrže, kterou je možné umístit na kolejový svršek.



NÁKLADNÍ KONTEJNER JE KONCIPOVÁN JAKO VALNÍK S DĚLENÝMI BOČNICEMI A PLACHTOU, KONSTRUKCE JE SNADNO ROZEBÍRATELNÁ. PŘEVÉZT JE MOŽNÉ NAPŘ. I Tzv. ISO KONTEJNERY



TŘETÍM NOVÝM KONTEJNEREM VE SLUŽBÁCH HZS JE KONTEJNER PRO LIKVIDACI ROPNÝCH HAVÁRIÍ. JEHO SPECIÁLNÍ VÝBAVA ČÍTÁ DESÍTKY POLOŽEK



Kontejnerová cisterna KC-6000

Rozměry (d x š x v):	5700 mm x 2480 mm x 2200 mm
Hmotnost:	9000 kg (včetně vody)
Objem vody:	6000 l
Výkon stříkačky:	15,5 kW / 20,8 HP / 1950 l.min ⁻¹

Nákladní kontejner KN

Rozměry (d x š x v):	6570 mm x 2500 mm x 2440 mm (vč. plachty)
Délka ložné plochy:	6306 mm
Pohotovostní hmotnost:	3360 kg
Užitný objem:	cca 26 m ³ (přepravní prostor pod plachtou)

Kontejner pro likvidaci ropných havárií KRO

Rozměry (d x š x v):	6500 mm x 2500 mm x 2300 mm
Hmotnost:	6450 kg
Množství sypkého sorbentu:	360 kg standardního + 360 kg hydrofobního
Celkový objem záchytných nádob:	1500 l

Pro zamezení kontaminace kanalizačního potrubí je možné využít kanálové ucpávky, které se položí přes víko kanálu a po okrajích dotěsní. V případě nutnosti zaslepení celého potrubí jsou ve výbavě speciální „nafukovací“ ucpávky o různých rozměrech. Pro zabránění dalšímu úniku ropných produktů je kontejner vybaven těsnícími tmely a sadou dřevěných a pneumatikových kuželů a klínů. Vzhledem k tomu, že je často nutné ropné produkty přečerpávat z poškozených obalů, najdeme ve výbavě i mechanická a elektrická čerpadla a nádoby – sudy a kanystry, do kterých je možné kapalínu čerpat.

Pro zajištění bezpečnosti v případě nutnosti provádění prací v prostředí s nebezpečím výbuchu hořlavých par je součástí výbavy také nejkřivější ruční a ženíšní nářadí i protizásleňové obleky Isopant. Samozřejmostí pak je i standardní náčiní jako košťata, lopaty, různá páčidla, prostředky pro vytyčení místa zásahu (kužely a stojany pro vytyčovací pásku), pracovní LED svítidly, jednorázové obleky a rukavice, sada pro odběr vzorků a další technické prostředky.

Nákupem této speciální techniky HZS DPP reaguje na neustále se zvětšující počet technických zásahů a nutnou připravenost na řešení neobvyklých nebo nepříliš častých situací. V roce 2023 by měl tuto techniku doplnit i kontejner pro likvidaci požárů elektromobilů a kontejner s technickými prostředky pro čerpání vody. To už ale trochu předbíháme...

Psalí jsme:

- DP kontakt 1/2021: Motorová stříkačka PH Alfa
- DP kontakt 10/2021: Nosič kontejnerů Scania 6x2
- DP kontakt 11/2021: Technický kontejner pro přepravu havarijních podvozků

Text: Pavel Fojtík
 Obrazové podklady: Archiv DPP
 a fortepan/Gergely János

HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

AUTOBUS Z PANKRÁCE

Před časem získal archiv DPP mezi jinými i tuto malou skupinovou fotografii pořízenou na dvoře vozovny a garáží na Pankráci před autobusem Škoda 706 RO. Vlastní snímek byl vyhotoven patrně jako kontaktní kopie a má rozměr 5,3 x 5,3 cm, s ozdobným okrajem 6 x 6 cm. Nemáme bohužel žádnou informaci, kdo na fotografii je ani kdy byla pořízena. Jediné, co můžeme zjistit, je evidenční číslo vozu (83), pod nímž autobus existoval v letech 1954–1964. Protože byl vyřazen o rok později, není stoprocentně jisté, zda nové číslo (4083) dostal nejen papírově, ale i v reálu. Nicméně uvedených deset let je orientačním vodítkem, kdy byl zřejmě snímek pořízen. Pozná někdo některou z dam na fotografii?



STO DESET LET STARÝ SNÍMEK

Při prvním pohledu na tuto fotografii někteří čtenáři zaváhají, kde byla pořízena. A přitom oba domy v popředí dosud stojí (ten zadnější má jen o patro výš). Fotograf Antonín Novotný stál 8. února 1913 na křižovatce ulic Radlické a Křížové, kdy se zde stavěla tramvajová trať. Pokud vás mate směr koleje, tak je to proto, že daným směrem – do stanice Koulka – už tramvaje dlouho nejezdí. Nyní je to právě 110 let, kdy tudy tramvaje 23. března 1913 svezly své první cestující. Na Koulku se jezdilo až do roku 1927, kdy byla postavena nová trať do Radlic. Koleje tu ještě nějaký čas ležely, později byly vyjmuty výhybky a v roce 1934 byla trať úplně zrušena. Fotografie byla zhotovena na fotopapír o rozměru 9 x 12 cm a tónována „do sépie“.



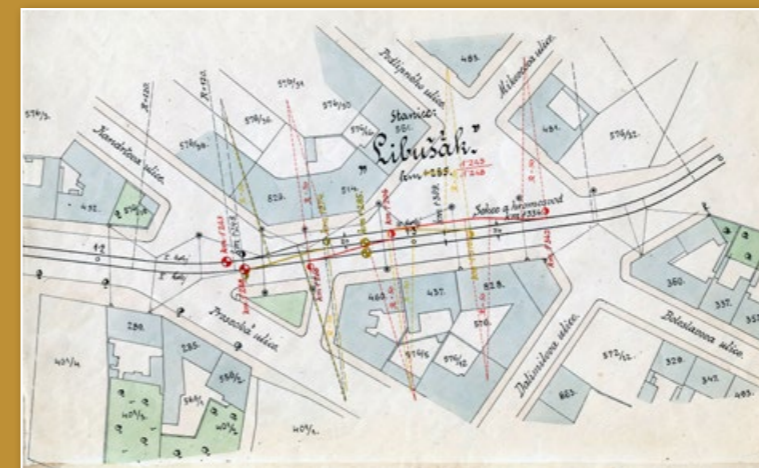
TAJEMSTVÍ FOTOGRAFIE LINKY Č. 19

Také tento snímek patří mezi přírůstky archivu. Jeho kvalita je sice dost špatná (těžko říct, zda fotografie vybledla, byla špatně exponovaná, či obojí), ale je mimořádně zajímavá tím, že zachytila tramvaj v místech, odkud zatím žádný historický obrázek neznáme. Žádné datum autor na rub tužkou nepoznamenal, a tak vidíme vlastně jen tramvaj linky č. 19 s motorovým vozem č. 290, před nímž pózuje skupina tramvajáků. A přece na této fotografii, na které z okolí není moc vidět, máme určitá vodítka. Vůz má na čelní orientační tabulce napsáno, že jede do Nuslí na Riegrovo náměstí (nynější náměstí Bratří Synků). Víme, že „devatenáctka“ tam měla konečnou od 29. července 1923 do 20. července 1925 a pak ještě jednou od 1. dubna do 29. května 1927. A protože druhá konečná linky byla v tomto období na Libušáku (později Prosecká, dnes U Kříže), mělo by to být právě tam. Při rozboru postavení vozu, rozmístění kolejí a nepatrně viditelné třetí koleji dojdeme k témuž závěru. Opravdu tam byly tři koleje. A pozor – vlevo od čísla linky na střeše vidíme „něco“, co není součástí tramvaje – je to ozdoba střechy nějakého domu. Dům i s touto ozdobou existuje dodnes a má libeňské číslo popisné 481.



TŘETÍ KOLEJ NA LIBUŠÁKU

Ve stanici Libušák (dnes U Kříže) odpojovaly vlaky linky č. 14 jedoucí k Vychovatelně vlečné vozy. Protože manipulace na pouhém přejezdu nebyla praktická, zřídily zde Elektrické podniky od 5. března 1921 ještě třetí kolej. K odstavení vlečných vozů sloužila kolej prostřední. Aby bylo možné ukončit v roce 1923 na Libušáku novou linku číslo 19 a přitom zachovat nerušený průběžný provoz linky č. 14 na Vychovatelnu a umožnit manipulaci s vlečnými vozy obou linek, byla od 20. července 1923 třetí kolej ještě o 24 metrů prodloužena při současném přeložení přejezdu. Zařízení bylo v provozu do roku 1930, kdy se změnil dopravní poměr. Ale již v roce 1932 byla v této stanici zřízena bloková smyčka s kusou odstavnou kolejí v Prosecké ulici. Plán v měřítku 1:720 má rozměr 33,5 x 20 cm. Černě je zakreslen stav, který byl beze změny, žlutě koleje rušené a červeně nové.



POJEDEME PO NĚMECKU ZA 49 ĚČEK MĚSÍČNĚ?

VZPOMENETE SI NA PROJEKT 9EUROVÉ JÍZDENKY Z LOŇSKÉHO LÉTA? POKUD ANO A ZAUJAL VÁS, TAK JISTĚ OCENÍTE NOVINKU PŘIPRAVOVANOU NAŠÍM NĚMECKÝM SOUSEDEM PRO LETOŠEK. SNAD SE JI PODAŘÍ CELOPLOŠNĚ SPUSTIT.



V průběhu roku 2023 by měla být definitivně zveřejněna nová jízdenka za cenu 49 € platná po celém Německu, a to napříč různými dopravními společnostmi, které zde operují. Oproti své předchůdkyni by se tato varianta jízdenky měla v nabídce usadit stabilně, ne pouze sezonně, jako tomu bylo u 9eurové jízdenky. Tvůrci projektu sázejí na atraktivní cenu, a tím zvýšenou poptávku. V dnešní nelehké energetické a ekonomické době je tento aspekt ještě větším lákadlem než dříve. Pozitivní dopad se očekává v oblasti životního prostředí, kdy cestující raději zvolí cestování veřejnou dopravou namísto osobních automobilů.

Více o Deutschland Ticket

O definitivní podobě jízdenky německá vláda stále ještě jedná. Mělo by se ale jednat o jednotnou výhodnou jízdenku, která umožní využít **veškerou hromadnou dopravu v Německu včetně regionálních vlaků** (neplatí v dálkových autobusech a vlacích IC, EC, ICE). Jedná se o osobní, nepřenositelnou permanentku. To znamená, že se nedá použít pro jiné osoby, psy nebo jízdní kola.

Základní cena této jízdenky je stanovena na **49 € měsíčně** a bude možné ji zakoupit i jako roční. Výsledná cena zůstane stejná, tedy 588 €. Diskutované je navýšení ceny od roku 2024 na 69 € měsíčně a zlevněné varianty pro děti, zaměstnance a osoby pobírající sociální dávky.

První, kdo již předprodej jízdenky Deutschland Ticket nabízí, je společnost BVG (Berlínský dopravní podnik). Od 20. února 2023 je na internetových stránkách **bvg.de** možné on-line objednat tuto jízdenku **s platností nejdříve od 1. května 2023**.

Oficiální termín celoplošného spuštění prodeje na internetových stránkách německých dopravců je 3. dubna s platností jízdenky od 1. května. Jízdenku zatím nelze koupit v zákaznických centrech.

Peripetie na startovní čáře

Podle původního plánu měla být pro cestující německou veřejnou dopravou jízdenka Deutschland Ticket k zakoupení již od ledna 2023. Z důvodu nejednotnosti němec-

ké vlády ohledně podmínek zavedení této jízdenky se ale termín uvedení na trh několikrát odložil. Na základě usnesení přijatého vládou a jednotlivými spolkovými zeměmi z ledna 2023 bylo přislíbeno, že bude jízdenka zavedena letos co nejdříve.

Jako příklad, proč má projekt zpoždění, můžeme uvést možnost papírové varianty jízdenky, která je přijatelnější zejména pro starší cestující. To prosazují spolkové země, ale nenacházejí podporu u vlády. Dalším tématem, ve kterém nepaduje shoda, jsou podmínky využití zvýhodněné jízdenky pro děti. Diskutované jsou i další slevy. Například jízdenka ve variantě za 31 € pro zaměstnance pracující v Německu (ve spolupráci se zaměstnavateli) nebo pro příjemce sociálních dávek. Například Berlín ale oznámil, že už nechce spolufinancovat slevy na jízdenky pro zaměstnavatele.

Nejdiskutovanější téma je obecné financování této jízdenky a následné přerozdělení tržeb. Německá spolková vláda oznámila, že nepomůže financovat datovou platformu, která by sledovala, kde si cestující koupili jízdenku, a úměrně rozdělovala příjmy z prodeje. Rovněž se očekává, že každý stát přispěje několika tisíci euro na celostátní marketingovou kampaň v hodnotě 1 miliardy euro. Hamburk, Berlín a Braniborsko se stále zdráhají do této propagační akce zapojit. Třech ploch je tedy stále mnoho a z toho důvodu není zcela jasné, kdy skutečně dojde k souladu potřebnému ke zveřejnění tak velkého projektu. V době vzniku tohoto článku stále platil termín spuštění k 1. květnu.

Věříme, že se podaří našim německým sousedům všechny překážky překonat, a přiblíží tak díky této zajímavé nabídce dostupnost veřejné dopravy více cestujícím. Především v letních měsících jistě využijí tuto nabídku k dopravě po Německu a poznávání tamních kulturních a přírodních krás i čeští turisté se zálibou v cestování veřejnou dopravou. ■

Zdroj: Stadtverkehr 12/2022

MONA LISA, DAVID A VENUŠE NA JEDNOM MÍSTĚ

Ve výstavní síni Mánes lze od 1. března až do 30. května 2023 navštívit unikátní výstavní projekt **Mistři renesance**. Výstava představuje repliky slavných výtvarných děl v reálných velikostech, a to i takových kusů, které není možné v současné době vidět v žádné ze světových galerií. Zaměřena je na kvartet slavných jmen umělců tehdejší doby. Jak praví oficiální materiály pořadatelů: „*Da Vinci, Michelangelo, Botticelli a Raffael – každý rok se miliony lidí hromou do velkých uměleckých metropolí, jako je Florencie, Benátky, Milán, Řím, Londýn a Paříž, aby obdivovaly díla těchto světových veličin. Výstava poprvé spojuje nejvýznamnější umělecká díla jako vysoce kvalitní reprodukce z celkem 12 předních*



světových center umění pouze na jednom místě. Abyste mohli zažít asi 40 děl prezentovaných na přehlídce v jejich původní podobě, museli byste cestovat do desítky měst po celém světě. Některá z nich jsou dokonce veřejnosti zcela nepřístupná.“ Zmínujeme-li zde obrazy či malby, které nejsou momentálně veřejnosti přístupné v žádném muzeu či galerii, lze v rámci tohoto výstavního projektu zhlédnout například nejdražší obraz na světě, dílo Salvator Mundi od Leonarda da Vinciho, i Raffaelovy malby Hlava múzy a Hlava mladého apoštola. Dalšími lákadly mohou být třeba da Vinciho Mona Lisa, Zrození Venuše Sandra Botticelliho nebo David, více než 5 metrů vysoká socha z dílny Michelangela Buonarrotoho.



S ĎÁBLEM V TĚLE

Energická nestorka rock and rollu **Suzi Quatro** připravuje další návrat do České republiky. Naposledy u nás vystoupila těsně před první covidovou uzávěrou v rámci turné No Control a nyní se chystá na dva dubnové koncerty, které se uskuteční 22. dubna v brněnském Sonu a 23. dubna ve Velkém sále pražské Lucerny. Zpěvačka a hudebnice s „baskytarou zavěšenou proklatě nížko“, která v loňském roce oslavila své 72. narozeniny, během covidu nezhálela. V roce 2021 jí vyšlo novinkové album, deska s názvem The Devil in Me. Návštěvníci koncertů se tak mohou těšit na novinkové skladby zahrané naživo, ale s největší pravděpodobností nebudou chybět ani zásadní skladby jejího repertoáru: od A Girl Like Me, přes Devil Gate Drive či Can the Can až po nejnámější Stumblin' In a If You Can't Give Me Love.

ZPÁTKY DO JESKYNÍ

Národní galerie nabízí ve 4. patře Veletržního paláce do 23. dubna výstavu s názvem **Fenomén jeskyně v kresbě a grafice kolem roku 1800**. Expozice se zaměřuje na jeskyni a její zobrazení jako určitý poměrně mnohoznačný symbol, jenž v dějinách kultury představuje. Ať už jako fascinující přírodní úkaz, nebo místo spojené s mýty a pověstmi. Dříve, než se jeskyně staly předmětem vědeckého zájmu, vyvrcholila jejich popularita coby námětu tvorby výtvarných umělců. Vyobrazovány byly jak imaginární jeskynní prostory s postavou poustevníka, tak i různé reálné lokality. Způsobu a motivace těchto děl dokládají rozmanitost dobových významů, s nimiž byla jeskyně spojována: mohla být pouhou kuriozitou, součástí zobrazení krajiny, jindy pak zase místem vyjadřujícím kontemplativní spojení člověka s Bohem nebo s přírodou či představovat určitý tajemný mystický prvek.



ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději **do neděle 2. dubna 2023** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno i s diakritikou) a můžete získat publikaci obrazů Džiny, nůžky, sprej malíře Františka Matouška a k tomu sadu reklamních předmětů DPP pro děti.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 2/2023 zněla: **Klíčov: Střípky z dlouhé cesty k prvnímu vypravení.** Z autorů správných odpovědí byla vylosována, knížkou Rekvizitář od Zbyňka Sedleckého a sadou reklamních předmětů pro děti odměněna: **Zuzana Kotyková Varadinová.**

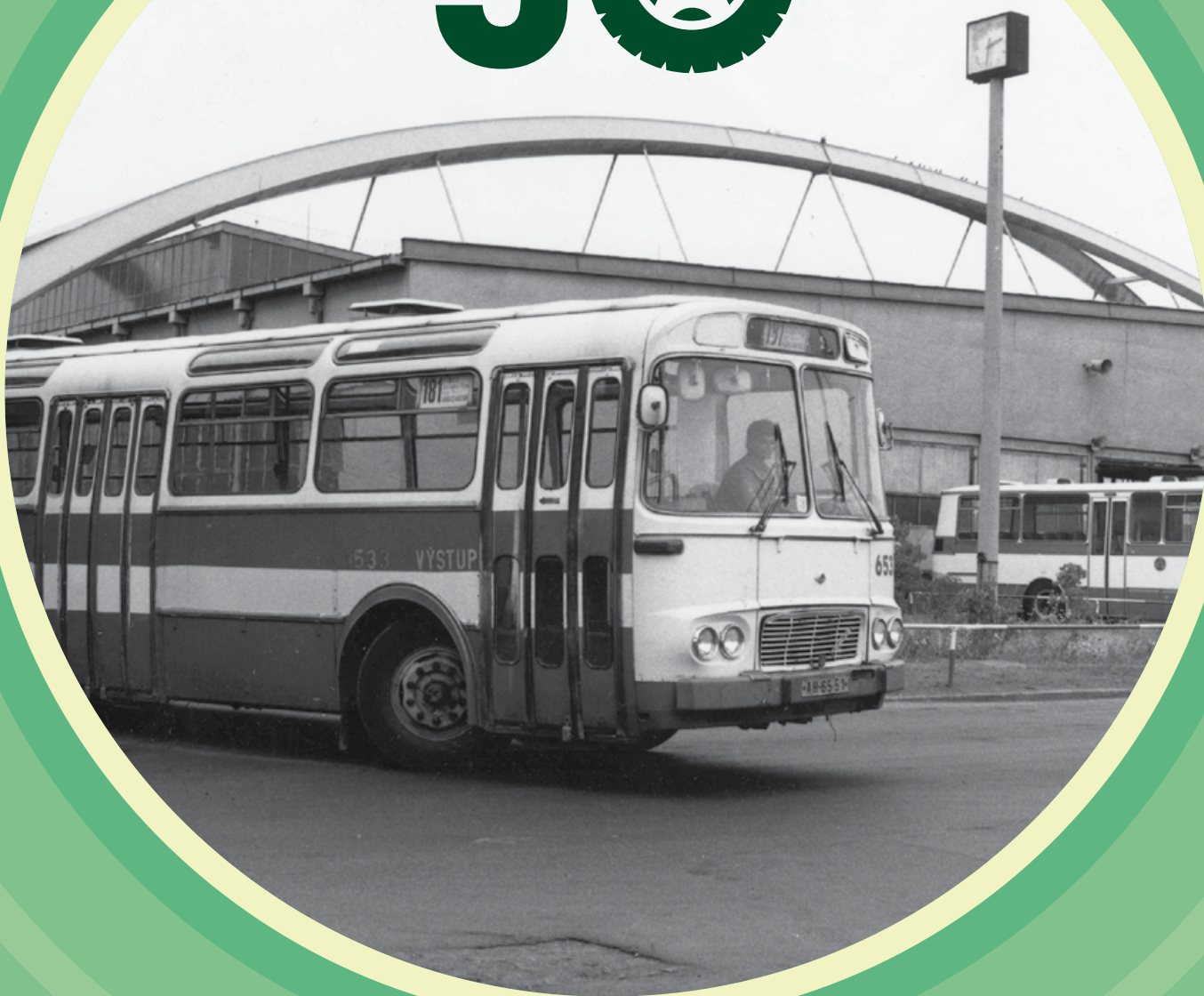


FOTO KVÍZ

Dopravní podnik hlavního města Prahy vás zve na

DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ GARÁŽE KLÍČOV

50



v sobotu 1. dubna od 10 do 16 hodin
k výročí 50 let od zahájení provozu

Více se dozvíte na www.dpp.cz/dod



Dopravní podnik
hlavního města Prahy