

11 | 2023
ročník 28

DP

kontakt

JÍZDY ZRUČNOSTI
PRO GARÁŽ KLÍČOV

**TŘETÍ TRAMVAJOVÝ LIST
TROJLÍSTKU VYROSTL**





ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

Zlaté spoření

Česká mincovna nabízí:

- Pravidelné měsíční spoření od 500 Kč měsíčně na dobu 3, 4 nebo 5 let
- Jednorázový příspěvek 700 Kč při založení spoření vložení kódu DPP700
- Více informací na intranetu a u: Nadi Pokorné, tel.: 735 705 268 e-mail: nada.pokorna@mint.cz



Albert

- S kartou Sodexo dostanete v Albertu 10 % zpět
- Platí pro zaměstnance DPP od 1. 11. do 31. 12. 2023



Spodní prádlo TIMO

- Tento český výrobce nabízí zaměstnancům DPP a jejich rodinným příslušníkům 10% slevu na spodní prádlo, plavky a pyžama
- K uplatnění slevy je třeba předložit ID kartu

Kurzy reflexní terapie

- Kurz je rozdělen do 3 bloků, maximální doba kurzu je při více účastnících 2,5 hodiny
- Zaměstnanci DPP mohou využít 20% slevu při individuálních i skupinových kurzech
- V případě zájmu o kurz nebo masáž volejte: 725 739 985 Šárka Zemanová, e-mail: sarkazemanova1@seznam.cz



Větší nápoj za cenu menšího

- Za cenu Tall nápoje obdržíte Grande, za cenu Grande obdržíte Venti
- Akce je platná pouze v kavárnách Starbucks v Praze do 31. 12. 2023



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

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



OBSAH 11 / 2023

AKTUÁLNĚ

4 – 6

DPP A MÉDIA

7 CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI

PROFIL

8 – 9 POD POKLIČKOU PÉČE
O ZAMĚSTNANCE

SDP ČR

10 CO JE U VÁS NOVÉHO? VŠE!

UDÁLOST

11 – 15 TŘETÍ LIST TROJLÍSTKU VYROSTL

16 – 17 TRAMVAJOVÝ CÍL DOBYT:
SLIVENEC

SOUTĚŽ

18 – 19 JÍZDY ZRUČNOSTI 2023
PRO KLÍČOV

METRO A JEHO LIDÉ

20 – 21 50 LET PRAŽSKÉHO METRA
S DP KONTAKTEM:
7 OTÁZEK PRO:
ONDŘEJ KRULIKOVSKÝ

ZÁŽITKOVKA

22 PO 50 LETECH ZNOVU
NA KAČEROVĚ

TÉMA

23 – 25 NA DĚDINU IN NATURA

VZDĚLÁVÁNÍ

26 #STUDUJSPSD
#PRACUJVDPP

KALEIDOSKOP

27 – 31 ZMIZELÉ METRO
TRASA A – PRVNÍ DÍL

ZAJÍMAVOST

32 ZE STŘEŠOVIC DO DEPA ZLIČÍN

33 KULTURA / KVÍZ

34 ZÁBAVA

PŘÍLOHA

INFORMACE ÚSEKU
PERSONÁLNÍHO:
TRANSPOZIČNÍ NOVELA
ZÁKONÍKU PRÁCE – I. ČÁST

Foto na titulní straně: Tramvajová trať na Dědinu
Foto: Petr Hejna

DP kontakt

Časopis zaměřený na Dopravní podnik 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

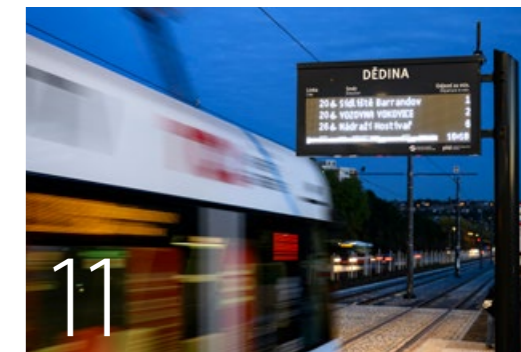
Místopředseda: Daniel Šabík, členové: Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Petr Havlíček, Vladimír Kalivoda, Ondřej Láska, Robert Mara, Milan Slezák, Jan Štojdil, Jan Ungerman, Ondřej Volf a Jakub Zatloukal

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

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 25. 10. 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 vítězců soutěží jsou zveřejňována v následujícím čísle DP kontaktu.
Informace o zpracování osobních údajů na: dpp.cz/osobni-udaje



LINKA 134 BUDE TROLEJBUSOVÁ

Už na šestnácté městské autobusové lince v Praze budou v blízké budoucnosti naftové autobusy nahrazeny bateriovými. Rada hl. m. Prahy schválila investiční záměr elektrifikace autobusové linky č. 134 Podolská vodárna – Dvorce. DPP začne na základě usnesení rady s projektovou přípravou tohoto záměru. Odhadované investiční náklady činí 338 milionů korun, realizaci DPP předpokládá v horizontu let 2027–2028. Po zprovoznění trolejbusové infrastruktury je v plánu vzájemné propojení elektrifikovaných linek č. 134 a 176. (red)

Kulaté oslavy integrované dopravy



Foto: Zdeněk Bek

Pestrým programem plným akcí pro širokou i odbornou veřejnost oslavila organizace ROPID své třicetileté výročí. V rámci kulatého výročí se konala řada akcí včetně výstavy na Střeleckém ostrově nebo odborných přednášek v CAMPu, kterých se zúčastnila i dvojice projektových manažerů DPP. Filip Jiřík představil budoucnost tramvajové dopravy v Praze a okolí a Michal Andelek popsal trolejbusovou budoucnost pro Prahu 21. století. Obě přednášky jsou k dispozici na YouTube. Vrcholem oslav byly slavnostní jízdy historických vozidel, kterých se zúčastnila i vozidla DPP. Připomeňme, že příspěvková organizace ROPID zahájila svoji činnost 1. prosince 1993, od té doby se podílí na rozvoji a zajišťování pražské integrované dopravy. (red)

normy o programu předcházení trestné činnosti ze strany DPP a rizik z ní vyplývajících a také studii proveditelnosti rozšíření odstavů ve vozovně Motol.

Dozorčí rada DPP se ke svému zasedání sešla 25. října, kdy projednala nedodržování povinnosti mlčenlivosti a porušení Smlouvy o výkonu funkce člena dozorčí rady společnosti a zprávu k průběžnému plnění ekonomických cílů členů představenstva. Věnovala se také informaci ohledně všech

námitek proti rozhodnutí zadavatele o „Výběru dodavatele“ i „Vyloučení účastníka“ včetně jejich vypořádání na veřejnou zakázku „Provozní úsek I.D metra v Praze – úsek (Olbrachtova) – Nové Dvory – stavební část“. Dozorčí rada byla dále seznámena s informací o elektrifikaci autobusových linek a v rámci pravidelně předkládaných podkladů byla seznámena s informací o činnosti představenstva a plněním plánu zadávacích řízení. (red)

Ilustrační foto: Petr Hejma

Nové tramvaje dodá Škoda

DPP na základě jednomyslného doporučení hodnotící komise vybral dodavatele nových tramvají pro Prahu. Vítězem veřejné zakázky na nákup až 200 jednosměrných článkových tramvají se stala společnost Škoda Transportation se 100% nízkopodlažním vozidlem s pracovním názvem Škoda ForCity Plus, jejíž nabídka byla na základě deseti hodnotících kritérií vyhodnocena jako ekonomicky nejvýhodnější. Celková nabídková cena vítěze za celou zakázku činí 16,602 miliard korun, přičemž jednotková cena tramvaje je 82,5 milionů korun. Nové tramvaje pro Prahu DPP představí po uplynutí správních lhůt a podepsání rámcové smlouvy s vítězem této veřejné zakázky. (red)

ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

Představenstvo DPP se ke svému letošním osmnáctému zasedání sešlo 24. října, aby projednalo mj. analýzu dopadu transpoziční novely zákoníku práce, informace o připravovaných stavbách v tramvajové síti a plnění standardů kvality za třetí čtvrtletí roku 2023. Další zasedání se uskutečnilo 7. listopadu 2023, kdy představenstvo projednalo mj. změnu v rozsahu pojištění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou zaměstnavateli, podporu zaměstnávání zaměstnanců na kratší pracovní dobu, aktualizaci

NOVÝ TRANSPORTÉR V HOSTIVAŘSKÉ OPRAVNĚ

Na základě poptávkového řízení byla v lednu letošního roku uzavřena kupní smlouva na nový vzduchový transportér. Dodávka nové technologie proběhla 11. 10. 2023 a kompletní uvedení do provozu proběhlo ve čtvrtek 19. 10. 2023. Jedná se o transportér na „vzduchových polštářích“, typ LRF 22 – výrobek společnosti DELU (Deutsche Luftgleitkissensysteme, Nürnberg), umožňující transport tramvají bez podvozků po ploše opravy mezi jednotlivými pracovišti. Tato technologie byla v DPP realizována již před více než 20 lety, a to dodávkou dvou kusů transportérů, které se však dostávají na hranici své životnosti.

Nový transportér je vybaven dálkovým ovládním, v jehož konstrukci jsou použity čipy na současné vysoké úrovni. Obě pojízdné části (plovoucí na cca 1 mm vrstvě tlakového vzduchu) jsou



Foto: Martin Černý

otočné, což ve srovnání se staršími technologiemi umožňuje mnohem menší poloměr otáčení při manipulaci. Dalším vylepšením je prodloužení přívodní hadice tlakového vzduchu na 65 metrů, která je uložena na navijáku uvnitř transportéru. Pro představu o úrovni technologie, kterou mohou zaměstnanci v OT využívat, je třeba uvést, že na podobných zařízeních s tímto principem probíhá spojovací montáž křídel a trupu letadel Airbus. (mor)

Vánoce v Muzeu MHD



Foto: Václav Holíč

Sváteční čas je za rohem a ani pražské Muzeum MHD nezahálí a připravuje pro své návštěvníky zajímavý program, který začíná hned prvním adventním víkendem:

- **Sobota 2. 12.**
Rozsvícení vánoční flotily DPP; 17:00
- **Neděle 3. 12.**
Mikuláš; 13:00–17:00
- **Neděle 10. 12.**
Čtení; 13:00–17:00
- **Pondělí 18. 12.**
Adventní koncert; 18:00
- **Čtvrtek 28. 12.**
Tajemné prohlídky muzea s Ondřejem Láskou; 17:00–18:00.

Linka 42 jezdí o sobotách, nedělích a svátcích do 1. 1. 2024. Muzeum MHD bude otevřeno o sobotách, nedělích a svátcích od 9 do 17 hodin s výjimkou následujících dní: 24. 12. 2023 otevřeno od 9 do 14 hodin; 25. 12. 2023 zavřeno; 27. 12. otevřeno od 9 do 17 hodin; 1. 1. 2024 otevřeno od 11 do 17 hodin. Více informací naleznete na muzeum.dpp.cz (red)

Preference autobusů na západě

V průběhu podzimu postupně dochází ke spuštění preference autobusů na deseti signalizacích v západní části Prahy. V Praze 6 se jedná například o semaforech u zastávek Divoká Šárka, Břevnovský klášter nebo Hlušičkova. V Praze 13 je preference nově na výjezdu z terminálu metra Nové Butovice a dále na semaforech u zastávek Archeologická, Píškova a Amforová. Preference pomůže zvýšit pravidelnost projíždějících linek autobusů, resp. v budoucnu trolejbusů. Například na trase linky 142 se nachází celkem šest semaforů a preference je zprovozněna na pěti z nich. (ves)





Foto: Petr Hejna

Jiřák v novém kabátě

V úterý 2. listopadu 2023 Dopravní podnik znovuotevřel stanici metra Jiřího z Poděbrad. Za rekordně krátkou dobu necelých deseti měsíců se ve druhé nejhlubší stanici pražského metra podařilo vyměnit eskalátory, zrekonstruovat eskalátorový tunel i vestibul a provést revitalizaci nástupiště. Kromě nových eskalátorů, osvětlení, podhledů, kamenných obkladů na nástupišti dostala stanice také nový navigační systém a signál LTE i 5G. Díky tomu je pražské metro již kompletně pokryto oběma sítěmi. V dalších měsících bude ve stanici pokračovat výstavba výtahů, jejichž zprovoznění DPP očekává na přelomu jara a léta 2024. Náklady na revitalizaci stanice včetně výměny eskalátorů činí zhruba 800 milionů korun, celkové stavební náklady včetně výstavby výtahů pak 1,29 miliard korun. Projekt je spolufinancován z Operačního programu Praha – pól růstu ČR částkou necelých 85 milionů korun. (red)

ŘÍJNOVÉ ZAHRANIČNÍ NÁVŠTĚVY

Podzim byl bohatý nejen na barevné listy, ale i na odborné zahraniční návštěvy v Dopravním podniku. Začátkem podzimu dorazila do Prahy jihokorejská delegace z provincie Severní Čolla (Jeollabuk Do). Zájem projevila o pochopení souvislostí letošního rozvoje tramvajové infrastruktury a provázanosti metra, tramvají, autobusů, lanovek a trolejbusů. V říjnu přijela také delegace z dopravního podniku německé Postupimí, která provozuje tramvaje, jež prošly Opravnou tramvají DPP. Další německou delegací byli odborníci na tramvajové vozy z Berlína. Čtyři dispečinky v budově CD navštívil ministr dopravy Uzbekistán, který byl součástí vládní uzbeké delegace v ČR. Poslední říjnovou odbornou návštěvou byla delegace z polského Ministerstva infrastruktury, která měla v hledáčku projekty financované z evropských zdrojů, a to jak obecně, tak i prakticky – výtah a eskalátory na Palmovce, rekonstrukci tramvajové tratě Sokolovská, bezbariérové zpřístupnění stanice Můstek atp. (jd)

Na Pankrác letos naposledy

Pokud vás láká řídit tramvaj v hlavním městě, můžete využít poslední letošní informační den pro zájemce o práci řidič/řidička tramvaje. Akce se koná ve vozovně Pankrác ve středu 13. prosince 2023 od 15.00 hodin. Těšit se můžete nejenom na podrobné informace o profesi řidiče tramvaje MHD, ale i na praktické ukázky a jízdu tramvají T3R.P po trase Vozovna Pankrác – Náměstí Bratří Synků. Podrobné informace o akci naleznete na www.dpp.cz/chci-do-dpp. (red)



Foto: Zdeněk Bek

Kdo postaví trať na Václavském náměstí?

Vítězem veřejné zakázky DPP na zhotovitele výstavby nové tramvajové tratě na Václavském náměstí se stala společnost Eurovia CS. Nabídková cena vítěze činí 1,239 miliardy korun a nabízený termín realizace stavby tři roky. DPP v této veřejné zakázce obdržel nabídky od šesti subjektů, což představovalo 15 společností ze čtyř zemí. DPP uzavře smlouvu s vítězem tendru, samotné zahájení výstavby tratě předpokládá na jaře příštího roku. (red)



Vizualizace: JAKUB CIGLER ARCHITEKTI

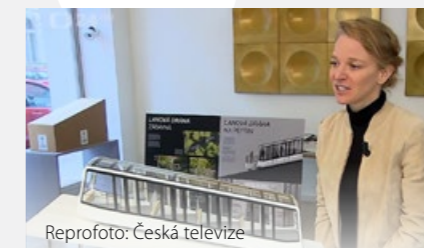
DPP POSÍLÍ V DIVIZI METRO UITP

Dopravní podnik využívá více jak 120leté členství v Mezinárodním svazu veřejné dopravy UITP na maximum, proto má nově a poprvé za svou historii zastoupení i v Operations Platform (Provozní platforma) Divize Metro. Jednotka Provoz Metro pověřila účastí v této struktuře UITP Radka Sedláčka, vedoucího provozu Obsluha vozidel B. Operations Platform se zabývá provozními záležitostmi podzemních drah, má téměř 30 zástupců provozovatelů metra z několika kontinentů. Témata, která se řeší v podzemí mnoha systémů metra, jsou tak podobná a přínos pro DPP je v kontextu strategických projektů metra nasnadě. Zástupce za DPP se zúčastnil 81. zasedání koncem října v Mnichově, o tom v některém z budoucích DP kontaktů. (jd)

CO JSTE MOŽNÁ NEPOSTŘEHLI



Foto: Zdeněk Bek



Reprofoto: Česká televize

„Aktuálně je ve správě ŘSD, ale bude převeden na Prahu, protože je s ním počítáno v souvislosti s připravovaným železničním terminálem Dlouhá Míle.“

vedl mluvčí Ředitelství silnic a dálnic Jan Studecký k nepoužití novému mostu D0-218 přes Pražský okruh, který by výhledově mohl sloužit pro prodloužení tramvajové tratě z Dědiny k chystanému dopravnímu terminálu Dlouhá Míle u budoucí zastávky železnice na letišti u OC Šestka. Projekční i stavební práce zde budou probíhat v koordinaci s novostavbou železniční tratě na letišti.

24. 10. 2023 – zdopravy.cz



Foto: FB Deník tramvajačky

„Jsem člověk, který nevydrží sedět a pořád musí něco tvořit, a pokud to nedělám, mám depky a jsem smutná. Už jsem vymyslela další knížku, budou to tramvajové pohádky. Chci ale, aby to nebylo jen pro děti, ale aby se něco dozvěděli i jejich rodiče. Takže když budu psát o tramvaji, bude tam i její historie a k tomu fantasy pohádka se skřítky. Zatím to mám v hlavě, ale nějak se k tomu dostanu, až mi dovlí syn.“

odpověděla na otázku o novém projektu Karolína Hubková, známá pražská řidička tramvají a autorka knihy Deník tramvajačky z letošního roku. Knihu si mohou zájemci zakoupit i na fanshopu DPP.

20. 10. 2023 – Pražský deník

„Chtěli jsme zachovat atmosféru lanovky, kterou teď má. Měli jsme vizi, aby bylo z lanovky dobře vidět, než aby samotná lanovka byla výrazná a rušivá. (...) Jedna lanovka na druhé mrkne a ta, protože se zastydí, zčervená. Je to tak viditelné pro cestující v jednom i druhém voze, takže budou mít zážitek všichni.“

řekla při představení nových vozů na lanovou dráhu na Petřín Anna Marešová, šéfdesignérka projektu. Nové vozy by měly vyjít téměř na 138 milionů korun. Rekonstrukce lanové dráhy začne pravděpodobně na jaře 2025. Samostatnou investicí by poté měl být kompletní bezbariérový přístup.

8. 11. 2023 – Události, Česká televize



Foto: Petr Hejna

„Koncem příštího roku začneme rekonstruovat Floru, na jaře ji začneme soutěžit. (...) S bezbariérovostí pokračujeme, chystáme výtahy na Radlické a chceme začít s Českomoravskou.“

řekl Petr Witowski, generální ředitel DPP, při otevření zrekonstruované stanice Jiřího z Poděbrad. Za rekordně krátkou dobu necelých deseti měsíců se podařilo stanici zrekonstruovat. Kromě toho je ve stanici dostupný i signál LTE a 5G. Díky tomu je pražské metro skutečně kompletně pokryto oběma sítěmi. V dalších měsících bude ve stanici pokračovat výstavba výtahů, jejichž zprovoznění DPP očekává na přelomu jara a léta 2024.

3. 11. 2023 – Mladá fronta DNES



Foto: PS

„Pro využití rychlostní výhybky je potřeba vždy prověřit místní poměry dané lokality a splnit celou řadu kritérií, ať už jde o dostatečný prostor pro instalaci kolejového zabezpečení, nebo dokonalá přehlednost křižovatky pro řidiče tramvají. Proto se rychlovýhybky v Praze zatím dají spočítat na prstech rukou. (...) Geometrické poměry musí umožnit instalaci nové výhybky s úhlem křížení žlábků v srdcovce ideálně do 10° tak, aby srdcovka mohla být v provedení s hlubokými žlábkami a s navýšením v srdcovce.“

přiblížil možnosti a technické řešení rychlovýhybky Robert Masarovič, generální ředitel Pražské strojírny. V pražské tramvajové síti je aktuálně sedm rychlostních výhybek, které umožňují výrazně rychlejší průjezd tramvají výhybkou a potažmo i plynulejší provoz.

23. 10. 2023 – TZ Pražská strojírna



Foto: Petr Hejna

„Konkrétně mám na starost plánování údržby. Hlídám tak celkový technický stav vozidel, ačkoliv nejsem člověk, co chodí po dílně a opravuje autobusy. Díky programům, které má DPP, tak plánuji údržbu, respektive po jaké době a jaký stupeň údržby se má udělat, zda B, nebo C, a to včetně přípravy vozu na technickou kontrolu. Zároveň mám na starost zaškolování řidičů na nové vozy, což byly v poslední době nové Solarisy či elektrobusesy Škoda.“

odpověděl na otázku, jaká je jeho náplň práce, Jakub Lachout, technický pracovník garáže Vršovice. Podcast z Vozovny připravují studenti SPŠD dopravní a najdete ho na Spotify.

27. 9. 2023 – Podcast z Vozovny

Text: Gabriela Jakubková
Foto: Petr Ludvíček



POD POKLIČKOU PÉČE O ZAMĚSTNANCE

V ZÁŘIJOVÉM DP KONTAKTU JSME VÁM PŘEDSTAVILI VEDOUCÍHO ODBORU BENEFITŮ A PÉČE O ZAMĚSTNANCE ALEŠE HRDLIČKU. TENTOKRÁT SLUŽBY PATŘÍČÍ DO OBLASTI ODDĚLENÍ BENEFITŮ A SLUŽEB POPÍŠEME PŘEHLEDNĚ I S KONTAKTY NA JEHO ZAMĚSTNANCE, KTERÍ VÁM MOHOU S JEDNOTLIVÝMI SLUŽBAMI POMOCI.

STRAVOVÁNÍ

Zajištění smluv s dodavateli stravovacích služeb – pronájem kantýn a jídelen DPP externím subjektům a kontrola stravovacích provozů. Smlouvy s dodavateli nápojových a jídelních automatů. Další činností je zajištění dodavatele poukázek na stravování jak v papírovém, tak elektronickém druhu.

Norma: SM 2014-005 Stravování zaměstnanců

Kontaktní osoby:

Gabriela Rambousková,
rambousko02@dpp.cz, tel: 2961-95041
Věra Skakunová,
skakunovav@dpp.cz, tel: 2961-95038

Hlavními činnostmi oddělení Benefitů a služeb pro zaměstnance je:

- zajištění benefitů pro zaměstnance, zejména poskytování volnočasových poukázek, příspěvků na stravování, rehabilitačních pobytů a dětské rekreace,
- metodické zajištění poskytování příspěvků na penzijní připojištění, doplňkové penzijní spoření, životní pojištění, poskytování pracovnílékařských služeb a psychologických služeb,
- zajištění provozu ubytovny Řepy, smluvní ubytovny, smlouvy na stravovací provozy, jídelní a nápojové automaty.

”

Na této pozici mě baví, že se nejedná o každodenní stereotyp a každý den mě čeká nová výzva. Protože mám výzvy ráda, rozhodla jsem se dělat tuto práci. U nás na benefitech jsme v neustálé komunikaci s lidmi, a proto mě ta práce těší. Mnoho lidí si zaměstnavatele vybírá i podle nabízených benefitů a myslím si, že v Dopravním podniku máme jejich krásnou přehlídku. V zaměstnání je také velice důležitá firemní kultura a stabilita firmy, a to si myslím, že je v DPP velice kvalitní. V našem oddělení se snažíme naše benefity stále zlepšovat a posouvat dále.

“



VOLNOČASOVÉ POUKÁZKY

DPP poskytuje zaměstnancům volnočasové poukázky s širokým rozsahem využití podle Kolektivní smlouvy. Poukázky jsou poskytovány za kalendářní rok. Další možností je o ně možné požádat při pracovních výročních, také při rozvázání pracovního poměru v souvislosti se vznikem nároku na starobní důchod, dále v případě nevyčerpaného pracovního volna v rozsahu 3 dnů při onemocnění bez dodání Rozhodnutí o vzniku dočasné pracovní neschopnosti.

Kontaktní osoba:

Věra Skakunová,
skakunovav@dpp.cz, tel: 2961-95038



REHABILITAČNÍ POBYTY

Pobyty jsou poskytovány zaměstnancům na základě Kolektivní smlouvy. Vysoutěženým poskytovatelem rehabilitačních pobytů jsou Slatinné lázně Třeboň, konkrétně lázeňský komplex Aurora. Zahájení rehabilitačních pobytů bylo v roce 2020, kdy došlo k posunutí začátku poskytování rehabilitačních pobytů a dalšímu přerušení poskytování rehabilitačních pobytů vlivem pandemie koronaviru. K dalšímu přerušení poskytování rehabilitačních pobytů z tohoto důvodu došlo začátkem roku 2021.

Norma: SM 2018-009 Rehabilitační pobyty pro zaměstnance

Kontaktní osoba:

Jan Kolář,
kolarja@dpp.cz, tel: 2961-95163



DĚTSKÁ REKREACE

Příspěvek na dětskou rekreaci je poskytován nepeněžní formou – nákupem poukazu s tím, že rodiče uhradí Dopravnímu podniku rozdíl mezi cenou poukazu a poskytnutým příspěvkem. Příspěvek se poskytuje maximálně na 5 dnů v době jarních prázdnin a na 15 dnů v době hlavních prázdnin.

Kontaktní osoba:

Michal Petrus,
petrusm@dpp.cz, tel: 2961-95035



PRACOVNĚLÉKAŘSKÉ SLUŽBY

Zde je úkolem zejména sledování změn v legislativě a její přenášení do praxe v DPP. Pracovnílékařská služba je jedna z nejdůležitějších činností z hlediska péče o bezpečnost a ochranu zdraví při práci. Je to služba preventivní, jejíž součástí je hodnocení vlivu pracovních činností, pracovního prostředí a pracovních podmínek na zdraví. Můžeme ji rozdělit na tři hlavní součásti:

- hodnocení zdravotního stavu zaměstnanců/uchazečů
- poradenství
- dohled na pracovištích.

Metodické vedení a tvorba SM 2012-035 Pracovnílékařské služby pro zaměstnance DPP má na starost oddělení 500310. Ostatní záležitosti spojené s Pracovnílékařskými službami zajišťuje 500340 – odd. NZZ a psychologie, které si představíme příště.

Norma: SM 2012-035 Pracovnílékařské služby pro zaměstnance

Rehabilitace pro zaměstnance na jedničku

Oddělení Benefitů a služeb pro zaměstnance provedlo průzkum spokojenosti zaměstnanců s rehabilitačními pobyty. Hodnotilo se stupnicí 1 až 5 jako ve škole. Převažuje hodnocení 1 a 2, což znamená vysokou spokojenost zaměstnanců s poskytovanými rehabilitačními pobyty.

Kolik procent zaměstnanců vyhodnotilo jednotlivé služby na jedničku?

Pobyt	90 %
Ubytování	90 %
Stravování	100 %
Procedury	80 %
Personál	97 %

Kontaktní osoby:

Monika Brejníková,
brejnikovam@dpp.cz, tel: 2961-93360
Jan Kolář,
kolarja@dpp.cz, tel: 2961-95163

Víte, že?

- Za rok 2022 dosáhla částka uhrazená Dopravním podnikem na příspěvek na stravování výše 139 423 890 Kč?
- Částka uhrazená DPP za volnočasové poukázky za loňský rok dosáhla výše 76 245 600 Kč?
- Za rok 2022 dosáhla částka na dětskou rekreaci výše 3 069 670 Kč?
- V loňském roce se rehabilitačních pobytů zúčastnilo 299 zaměstnanců?



PSYCHOLOGICKÉ SLUŽBY

Dopravní podnik zajišťuje legislativou povinně dopravně psychologické vyšetření řidičů, vstupní psychologické vyšetření uchazečů na základě požadavků útvarů a psychologickou pomoc pro zaměstnance DPP.

Metodické vedení a tvorba SM 2012-016-08 Psychologická péče o zaměstnance má na starost oddělení 500310. Ostatní záležitosti spojené s Psychologickými službami zajišťuje 500340 – odd. NZZ a psychologie (představíme si jej příště).

Norma: SM 2012-016-08 Psychologická péče o zaměstnance

Kontaktní osoby:

Monika Brejníková,
brejnikovam@dpp.cz, tel: 2961-93360
Jan Kolář,
kolarja@dpp.cz, tel: 2961-95163

Text: Milan Bárta, Jan Barchánek a Martin Beneš
Foto: Martin Beneš a Vladimír Kalivoda



CO JE U VÁS NOVÉHO? VŠE!

Další společné zasedání Dopravné-provozní skupiny Sdružení dopravních podniků ČR a Združenie prevádzkovateľov MHD SR se uskutečnilo ve dnech 17. až 19. října 2023 ve slovenské Nitře. Po organizační stránce jednání zajistila místní společnost TD Transport (člen nadnárodní skupiny Transdev), která na základě úspěchu ve veřejné zakázce převzala od 1. ledna 2022 na deset let provozování městské hromadné dopravy ve městě Nitra

od původního dopravce Arriva Nitra. A od loňského 1. září provozuje na deset let také MHD v nedalekém Trenčíně (plynová vozidla SOR NSG 12 a NSG 18).

Kolegové z Nitry se nám díky novému provozovateli mohli pochlubit kompletně novým vybavením jak dispečinku, tak i vozového parku. Protože zasedání se po určité době vrací do stejných měst, byla odpověď na otázku „Co je u vás nového?“ velice jednoduchá: „Vše!“ Vozový park MHD Nitra se aktuálně skládá z osmdesáti dvouletých autobusů SOR řady NB a NS ve standardním dvanáctimetrovém i kloubovém provedení a dvou záložních vozů Iveco Urbanway 12M. Dispečerský řídicí systém i informační systém ve vozidlech dodala společnost BUSE v obdobném provedení jako pro Bratislavu. Ostatně standardy kvality pro zajišťování MHD Nitry, které jsou nedílnou součástí vysoutěžené desetileté smlouvy, vychází právě z bratislavských standardů.

Po prohlídce garáží a dispečinku pro nás pořadatelé připravili velice zajímavou prohlídku soukromé sbírky historických automobilů a motorek. V obrovském skladu byly vystaveny desítky vozidel všech možných značek (na foto vpravo) včetně několika autobusů a motocyklů.



Při pracovních i neformálních diskusích jsme se s kolegy z ostatních dopravních podniků informovali o problémech, které nám přinesla změna zákoníku práce, a o způsobu jejich řešení v jednotlivých provozech. Pozitivně byla přijata úprava drážního zákona, která zjednodušuje zdravotní způsobilost pro řízení trolejbusů.

Významným tématem byly zkušenosti se zastávkami na znamení. V tomto směru se v diskusích objevily názory od bezproblémového používání zastávek na znamení (např. v Nitře toto funguje již 10 let a nemají s tím žádný problém, v Bratislavě byly zavedeny pro autobusy a trolejbusy všechny zastávky na znamení od února 2023), přes občasné stížnosti od cestujících, až po obavy některých dopravních podniků, které zastávky na znamení zatím vůbec nevyužívají.

Na závěr zasedání jednotliví členové přednesli novinky a změny v jejich provozech. Uvedme alespoň Pardubice, kde během příštího roku dojde k výraznému omezení dopravy přes všechny tři mosty, které využívá místní MHD. ■

Připravil: Petr Ludvíček
Foto: Petr Hejna



TŘETÍ LIST TROJLÍSTKU VYROSTL

ROK 2023 PŘINESL PRAŽSKÉ MHD TŘI NOVÉ TRAMVAJOVÉ TRATĚ. DOPRAVNÍ PODNIK V KVĚTNU ZPROVOZNIL TRATĚ DO LIBUŠE A V ŘÍJNU HNED DVĚ – ÚSEK Z HOLYNĚ DO SLIVENCE A Z DIVOKÉ ŠÁRKY NA DĚDINU. PRÁVĚ TENTO VÍCE JAK DVOUKILOMETROVÝ ÚSEK, PO KTERÉM SE LINKY 20 A 26 ROZJELY POPRVÉ 23. ŘÍJNA, SI PROJDĚME.

V jiném článku tohoto vydání DP kontaktu si můžete novou trať na Dědinu projet s komentářem řidiče pražských tramvají. Na tomto místě si řekneme, v jakých parametrech pro cestující vyrostla. Začneme ve smyčce Divoká Šárka, odkud nové koleje vedou dále Evropskou ke křižovatce s ulicí Vlastina. Ještě na Evropské v úrovni McDonaldu je první dvojice zastávek – **Divoká Šárka**. Slouží pro společné odbavení tramvajových, autobusových a do budoucna také trolejbusových spojů. Hned

první dny provozu ukázaly, že je zastávka využívána i k přestupu z autobusů na tramvaje.

Popojedme tedy do ulice Vlastina. V tomto úseku je až po křižovatku s ulicí U Silnice konstrukce tratě vybudována jako pevná jízdní dráha s upevněním W-tram. Zdůrazněme, že základní betonová deska je uložena ve speciální antivibrační konstrukci. Těsně před křižovatkou s ulicí U Silnice se nachází druhá dvojice zastávek: **Vlastina** v podobě chodníkových mysů. V tomto prvním úseku je automobilový a tramvajový provoz veden ve společném koridoru, a to z důvodu nedostatku prostoru a nutnosti zachovat současný ráz ulice.

Při výstavbě se podařilo ulici Vlastina mezi křižovatkami s ulicemi U Silnice a Klimčína rozšířit o 8,5 metru na jižní stranu na úkor vojenského areálu. Výsledek je důležitý – původní dvoupruhovou ulici bylo možné rozšířit na směrově rozdělenou. To znamená, že v každém pásu se nachází jeden jízdní pruh a samostatná nepojížděná tramvajová kolej se zachovaným stromořadím v ose trati. Tramvajový svršek má v této oblasti ulice zatravněný svršek, stavebně jde o klasickou metodu s kolejnicemi na betonových pražcích.



Cesta byla dlouhá a trnitá, ale nikdy jsme to nevzdali

SEDMIDÍLNÝ SERIÁL FILIPA JIŘÍKA O NOVÝCH TRAMVAJOVÝCH TRATÍCH VYCHÁZEL V DP KONTAKTU V ROCE 2017. ČTVRTÝ Z NICH NESL NÁZEV NA DĚDINU KONEČNĚ PO KOLEJÍCH? PO VÍCE JAK ŠESTI LETECH MŮŽEME Z TĚTO VĚTY OTAŽNÍK ODSTRANIT A ZÁROVEŇ SI S PROJEKTOVÝM MANAŽEREM ODBORU INVESTICE POVRCH ANABÁZI VZNIKU TRATĚ PROJÍT.

PROLOG

Tramvajová trať na Dědinu byla uvažována už architektem původního sídliště. Myslelo se na ni již při výstavbě domů podél ulice Vlastina, což potvrzuje tehdejší územní plán. To se ovšem realizovat nepodařilo. V roce 1995 vznikla další studie, která ovšem skončila v šuplíku stejně jako jiné plánované tramvajové tratě v Praze v té době.



PRVNÍ STOPA FILIPA JIŘÍKA

Poprvé jsem se k trati na Dědinu dostal ve chvíli, kdy tento projekt byl zhruba patnáct let u ledu, tedy v roce 2010. Bylo to v souvislosti s dlouhou se vleklou přípravou železnice na letiště. V té době se otvírala myšlenka, zda na letiště nemá vést raději tramvaj. Útvar rozvoje hlavního města měl tedy za úkol prověřit tramvajové spojení smyčky Divoká Šárka s letištními terminály 1 a 2. Pracoval jsem v projektovní firmě DIPRO a na počátku roku 2011 jsem na projektu začal pracovat. Vzniklo šest variant tramvajového propojení Divoké Šárky

s letištěm. Potvrdilo se, pro mě vcelku nepřekvapivě, že tramvaj až k letištním terminálům by nebyla lepší než připravovaná železniční trať. Jízdní doby tramvajů z letiště k metru i následně do centra byla srovnatelná s autobusy. A měla-li tramvajová trať obsloužit ještě další místa, jako právě sídliště Dědina, tato doba by ještě narostla. Jako nejlepší varianta spojení na letiště ze studie pochopitelně vyšla železnice. Díky této studii se ale opětovně otevřela právě otázka tramvajové trati na Dědinu.

STARÉ RÁNY OTEVŘENY

Mezi staré bolístky spojené s tímto projektem patřila zejména změna uličního profilu, spojená s rizikem úbytku parkovacích míst či obavy z kácení stromů. Každopádně v roce 2011 jsem podobu tratě nakreslil v několika variantách včetně vedení v ulici Vlastina, dokonce se podařilo najít novou polohu pro smyčku. A dnešní podoba tratě z této studie vychází. Po odsouhlasení studie na úrovni města dostal DPP za úkol projektční přípravu. Na základě tohoto úkolu byl vybrán projektant, společnost Metroprojekt Praha, která měla zajistit dokumentaci k územnímu řízení a proces EIA, tedy posouzení vlivu na životní prostředí.

Projektová dokumentace byla k dispozici v roce 2013, to jsme ještě nevěděli, že to bude první z několika verzí.

NA OSTRÍ NOŽE

V projektu se dle zadání města pracovalo s myšlenkou zřízení nové křižovatky v Evropské ulici s novým vjezdem pro osobní vozidla do sídliště Dědina u ulice Navigátorů. Část ulice Vlastina by se tak částečně zklidnila, tedy by byla bez možnosti tranzitu. To vzbudilo společně s omezením parkování velkou nevoli obyvatel, a projednávání EIA se tak stalo nečekaně debatou o parkování. Dopravní podnik se ke všem závěrům procesu EIA postavil čelem a připomínky do projektu byly zapracovány.

DALŠÍ VÝZVA: HLUKOVÉ LIMITY

Kladné stanovisko EIA získal DPP v roce 2015 s mnoha podmínkami, rok na to vznikla další verze dokumentace k územnímu řízení, která je reflektována. Tehdy jsem v říjnu 2016 nastoupil do Dopravního podniku. Vzhledem k tomu, že jsem se v předchozích letech touto tratí již zabýval a účastnil jsem se někte-

rych jednání, logicky mi tento úkol připadl i v DPP. Bylo to v týmu tehdejšího oddělení Strategie, kde za tuto akci předtím léta bojoval kolega Josef Stehlík, dnes již v důchodu. Bylo to v době, kdy byly zapracovány připomínky z EIA a započalo získávání stanovisek dotčených orgánů. Intenzivní jednání se vedla v otázce hluku, protože v roce 2016 došlo k fatální chybě v novelizaci nařízení vlády o ochraně obyvatelstva před hlukem, kde byla tramvajová doprava znevýhodněna proti silniční. Dnes je situace napravena, ale tehdy se pro Dědinu musela hledat řešení například snížením rychlosti v některých úsecích či řešením samotné konstrukce tratě, která sníží vibrace. Také jsme nemohli plánovat na nové trati noční linku.

BITVA O OSM A PŮL METRU

Předmětem dalších sporů bylo posunutí zdi lemující vojenský areál v úseku mezi ulicemi U Silnice a zastávkou Sídlíště na Dědině. Původně zde byla alej vzrostlých stromů po obou stranách úzké ulice. Stromy jsme rozhodně kácet nechtěli a zároveň jsme měli snahu oddělit tramvajové koleje od jízdních pruhů pro automobily. Územní plán rozšíření

prostoru umožňoval velmi velkoryse, to by ale výrazně omezilo fungování sousedního oploceného areálu ministerstva obrany. Stanovisko, že armáda bude areál i nadále plnohodnotně využívat, jsme se museli přizpůsobit a vzít to v potaz při jednáních. Ta byla velmi náročná a projekt se musel měnit, ale podařilo se vyjednat kompromisní posun zdi o 8,5 metru. Tím se rozšířila ulice a stromořadí, které bylo původně podél ulice u vojenského areálu, se tak dostalo doprostřed ulice. Koleje jsou tedy dnes po obou stranách aleje.

STROMY A ZASE STROMY, I TO JE DĚDINA

Se stromy to ještě neskončilo. V roce 2019 po vydání územního rozhodnutí, což byl první stupeň tehdy platného povolovacího procesu, podal odvolání občanský spolek zabývající se ochranou stromů. Tohle bylo pro mě překvapení, protože v projektu jsme káceli zhruba dvě desítky stromů a plánovali vysadit asi osmdesát nových, důvod k nespokojenosti jsem tedy nevnímal. Při řešení této záležitosti se projevila dlouholetá podpora záměru stavby ze strany města. Jednání se stěžovatelkou zastřešil osobně tehdejší

Třetí dvojici zastávek najdeme s názvem **Sídlíště Na Dědině** u obchodního domu Delta, resp. u křižovatky se Žukovského ulicí. Před koncem ulice Vlastina u křižovatky s Ciolkovského ulicí je umístěna čtvrtá dvojice zastávek: **Ciolkovského**, rovněž s možností využití i pro autobusové spoje MHD. I v tomto úseku je trať v maximální možné míře zatravněna a bylo zde založeno zcela nové stromořadí.

Zbývá nám úsek do smyčky Dědina. K ní se dostaneme přes světelně řízenou křižovatku ulic Vlastina a Drnovská, za níž tramvaj vjede mimo pozemní komunikaci a pokračuje severozápadním směrem podél Drnovské. Pak už následuje konečná zastávka **Dědina**, od které vede chodník ke stávající i nově vznikající zastávce. V samotné smyčce DPP postavil zázemí pro řidiče a také novou měnárnu. Ta napájí nejen novou tramvajovou trať, ale v příštím roce bude sloužit také pro trolejbusy na letišti.

Hlavní klady nové tratě

Shrňme si největší přínos tratě. Její výstavba především umožnila redukci autobusové dopravy a přinesla bezemisní veřejnou dopravu, a to v kratších intervalech a větší kapacitou



náměstek primátora Adam Scheinherr a věc se podařilo vyřešit – nakonec v rámci stavby sázíme 176 nových stromů.

RÁZ NA RÁZ

Získali jsme pravomocné územní rozhodnutí, s kterým jsme šli do stavebního řízení, abychom následně stavební povolení získali již s podstatně menšími starostmi v roce 2021. Následně na to jsme zahájili proces výběru zhotovitele a to byla doba, kdy se můj díl práce na toto projektu začal zmenšovat. Na tomto místě bych rád zdůraznil, že při přípravě staveb a následné realizaci jde vždy o týmovou práci a my máme na odboru Investice Povrch velice dobrý tým, realizaci akce řešil kolega Jan Kostar. Jeho nesnadným úkolem byla fáze výstavby, o které bychom mohli popsat několik stran. Já měl to štěstí, že mi bylo dopřáno být zpracovatelem studie, později být v převzetí mnoho let mrtvého projektu s cílem jeho dotažení do finálního povolení. Každopádně být průběžně u celého procesu, to byla cenná zkušenost.

PARKOVACÍ DŮM NENÍ, ALE BUDE

V řízení EIA bylo konstatováno, že s novou tramvajovou tratí v lokalitě ubudou parkovací místa. To je fakt, který jsme nikdy nepopírali. Jako řešení byl vybrán parkovací dům, což konstatovala již EIA. Ten ovšem neměl stavět DPP, což dnešním pohledem je trochu škoda, protože by podle mého názoru už stál. Architektonická soutěž na něj probíhala v letech 2016–2017, poté mohla být zahájena příprava, která nebyla tak rychlá jako u samotné trati. Je stále naděje, že bude postaven během příštího roku. Paradoxem je, že řidiči v lokalitě si již během stavby tramvajové tratě celkem dobře poradili a parkování částečně přesunuli do okolních ulic. Jsem tedy zvědavý na to, jak bude parkovací dům využíván.

NIKDY JSME TO NEVZDALI, ANI S ROSTLINÁŘI

Cesta k dokončení stavby byla trnitá, ale nevzdali jsme to nikdy. Za zmínku stojí ještě jednání s Výzkumným ústavem rostlinné výroby, který má pozemky v místě u dnešní smyčky.

Šlo o to, že v tomto prostoru probíhají po desetiletí pěstební pokusy, a přesto, že trať byla veřejně prospěšnou stavbou, byla to nepřekonatelná překážka. Já tomu rozumím, tramvajová trať byla územním plánem určena v místě, kde měl zájmy výzkumný ústav, a museli jsme hledat kompromis, abychom co nejméně zasáhli pěstební plochy. Důležitý je výsledek, že s kapacitou smyčky nemá problémy dopravní úsek a že případné prodloužení tratě bude rovněž možné. Na tomto místě musím pochválit skvělou spolupráci s oddělením Smluvní vztahy z odboru Nemovitý majetek, které zajišťovalo složité jednání při výkupu pozemků, nájmech a zřízení věcných břemen.

ZÁVĚREČNÉ OHLÉDNUTÍ AUTORA PROJEKTU

Musím přiznat, že se mi trať opravdu líbí. Když jsem na místě, tak mě stále provázejí pochybnosti, jestli to či ono nemohlo být trochu jinak, zábradlí o kousek dál, jestli ta cestička vede správně a podobně. Je to dáno věcným kritickým okem. Samozřejmě že v počátku provozu se setkáváme i se stížnostmi, ale není jich mnoho. Moje obavy



O projektu TT na Dědinu

Urbanistické studie počítaly pro sídlíště Na Dědině s tramvajovou tratí s ukončením v místě dnešní zastávky Ciolkovského. Společně se sídlíštěm se ale trať vybudovat nepodařilo.

Studie z roku 2011 po dlouhých letech umožnila projekt znovu obnovit. Zajistilo ji hl. m. Praha a její výsledky byly předány DPP k zahájení projektové přípravy.

- 2013** zahájení projektové přípravy
- 7/2015** získání souhlasného stanoviska posuzování vlivů stavby na životní prostředí (EIA)
- 11/2019** pravomocné územní rozhodnutí
- 8/2021** pravomocné stavební povolení
- 3/2022** DPP vysoutěžil zhotovitele stavby
- 7/2022** zahájení stavby
- 23. 10. 2023** zahájení pravidelného provozu linek 20 a 26

Investor a objednatel: Dopravní podnik hl. m. Prahy
Projektant: METROPROJEKT Praha
Zhotovitel: Subterra

rozptýlil třeba i hovor s kolegou z technické kontroly, který mi sdělil, že tam dosud nebyla žádná nehoda. Toho jsem se třeba bál, protože jsme zavedli tramvaje do ulice, kde nejezdily a řidiči aut na ně nejsou zvyklí. Stejně tak mě potěšila informace od kamaráda, který dělá řidiče ve vozovně Vokovice, že se mu novým úsekem dobře jezdí. Nejcennější byl zatím podnět z řad veřejnosti, oceňující prodloužení trati s možností přímé cesty tramvajů dále k centru bez přestupu.

spojů. Tramvajové spoje pokračují do středu Prahy 6 a dále do centra města. Pro obyvatele oblasti tak kromě možnosti dopravy k metru vzniklo mnoho nových atraktivních přímých spojení. Preference MHD také přinesla menší závislost na silničním provozu.

A co dále?

Do konce letošního roku budou v oblasti ještě probíhat dílčí dokončovací práce na pokládce kabelových tras inženýrských sítí na části chodníků a také sadové úpravy. Kromě toho budou do konce listopadu pokračovat opravy silnic dotčených stavbou. V neposlední řadě v Evropské ulici nadále probíhá výstavba trolejbusového trakčního vedení v rámci projektu elektrifikace autobusové linky č. 119. Tyto práce zde potrvají do února 2024.

Společně s tratí byl připravován parkovací dům u křižovatky ulic Vlastina a Ciolkovského. Jeho přípravou a realizací byl pověřen investiční odbor pražského magistrátu. S 290 parkovacími místy by měl být otevřen příští rok. Je důležité také dodat, že smyčka Dědina je z hlediska geometrie připravena na prodloužení tramvajové tratě západním směrem, a to k plánované železniční zastávce Dlouhá Míle na trati na Letiště Václava Havla.



Foto: Zdeněk Bek a Petr Hejna

TRAMVAJOVÝ CÍL DOBYT: SLIVENEC

Dopravní podnik v pátek 13. října 2023 zahájil po pouhých 36 týdnech výstavby provoz na nové trati mezi Holyní a Slivencem. Zprovoznil tak druhou, a tedy závěrečnou etapu tramvajové tratě Sídliště Barrandov – Holyně – Sliveneč. Do nové smyčky vyrazily linky 4, 5 a 94.



” V posledních několika letech jsme v Praze zprovoznili celou řadu nových tramvajových tratí nebo smyček. Sídliště Barrandov – Holyně – Sliveneč je z nich první dokončená ucelená trať zakončená smyčkou. Díky tomu jsme mohli z linky číslo 5 uvolnit obousměrné tramvaje KT8, které využijeme na linkách do Libuše a na Pankrác. Zejména na Pankráci je zhruba od ledna 2025 budeme potřebovat na náhradní tramvajovou dopravu při výstavbě metra D a budování přestupu mezi stanicemi Pankrác D a C, kdy bude stanice Pankrác pro cestující zhruba rok uzavřena. “

Petr Witowski,
generální ředitel DPP

” Rozvojové plány města počítají, že prakticky každá tramvajová radiála by mohla být ještě prodloužena či dále rozvětvena. V případě té barrandovské jsme se však dostali již opravdu do cílového bodu ve Slivenci. Právě proto je zde vybudována velkorysá smyčka se dvěma předjízdňými kolejiemi, což je pro náš tramvajový provoz příjemná změna po řadě minimalistických úvratí. “

Jan Šurovský,
technický ředitel DPP – Povrch



Tramvajová trať Sídliště Barrandov – Holyně – Sliveneč

Trať zprovozněna ve 2 etapách:

Sídliště Barrandov – Holyně

Zahájení stavby: 11. 6. 2021
Zahájení provozu: 8. 4. 2022
Délka: 904 m

Holyně – Sliveneč

Zahájení stavby: 2. 2. 2023
Zahájení provozu: 13. 10. 2023
Délka: 415 m + smyčka (součet délky kolejí ve smyčce je 945,5 m)

Do Slivence prodlouženy denní linky č. 4 a 5, noční linka 94

JÍZDY ZRUČNOSTI 2023 PRO KLÍČOV

Co?

Soutěž jednotlivců
a 5členných družstev
ve 14 dovednostních
disciplínách

Kdy?

11. října 2023

Kde?

Odstavná plocha
garáže Kačerov



Pořadí družstev

Celkové pořadí	Družstvo garáže	Celkem bodů
1.	Klíčov	5000
2.	Kačerov	4765
3.	Hostivař	4357
4.	Vršovice	2845
5.	Řepy	2733



Z KAČEROVA ODJÍŽDĚLA MARTINA KOLLÁROVÁ SE DVĚMA POHÁRY
– Z RUKOU VEDOUČÍHO JEDNOTKY PROVOZ AUTOBUSY JANA BARCHÁNKA
TOTIŽ PŘEVZALA VÍTEZNÝ POHÁR V KATEGORII ŽEN I JEDNOTLIVCŮ

Pořadí prvních 10 jednotlivců z celkových 25 účastníků

Pořadí	Soutěžící	Garáž	Počet bodů
1.	Martina Kollárová	Hostivař	1354
2.	Tomáš Chlpek	Klíčov	1331
3.	Karel Podrápský	Klíčov	1188
4.	Martin Lašac	Kačerov	1177
5.	Petr Kalfířt	Hostivař	1149
6.	Karel Svoboda	Kačerov	1105
7.	Petr Doubrava	Hostivař	1096
8.	Jaroslav Krucký	Řepy	1039
9.	Filip Svojtka	Vršovice	1026
10.	Jan Šimko	Klíčov	1013

VEDOUČÍ GARÁŽE KLÍČOV
VRATISLAV KUČERA
(S DIPLOMEM) BYL NA SVŮJ
ZLATÝ TÝM PO PRAVU
PÝSNÝ, PO JEHO LEVICI JE
TOMÁŠ CHLPEK A PO PRAVICI
JSOU: IVANA ŘEHÁKOVÁ,
JAN ŠIMKO, PETR REZEK
A KAREL PODRÁPSKÝ



TRÍ NEJLEPŠÍ ZLEVA: DRUHÝ TOMÁŠ CHLPEK
Z KLÍČOVA, UPROSTŘED VÍTEZNÁ MARTINA
KOLLÁROVÁ Z HOSTIVAŘE A VPRAVO KLÍČOVSKÝ
KAREL PODRÁPSKÝ S POHÁREM ZA 3. MÍSTO

7 OTÁZEK PRO: ONDŘEJE KRULIKOVSKÉHO



1974–2024
50 let
M metra
s DP kontaktem

1) Proč jste se rozhodl začít pracovat v pražském metru?

Na začátku roku 2015 jsem byl osloven tehdejšími vedoucími jednotky Dopravní cesta Metro Markem Kopřivou, jestli bych se chtěl zúčastnit výběrového řízení na nového vedoucího služby Stavby a tratě. Můj předchůdce Jan Hrazdírka se chystal do starobního důchodu a já jsem v té době pracoval pro metro na „druhé“ straně jako stavbyvedoucí firmy, která prováděla údržbové práce na kolejovém svršku. Protože taková nabídka může přijít jenom jednou za život a mohl jsem Dopravnímu podniku nabídnout své bohaté zkušenosti, neváhal jsem dlouho, přihlásil jsem se a od 1. června 2015 nastoupil.

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

Nastoupil jsem jako vedoucí služby. Tato funkce se poté se vznikem úseku technického – Metro změnila na vedoucího jednotky. Kromě seznámení se s ostatními provozovými – Stavby, Tunely, Traťová mechanizace a Pohotovost jsem se přiučil mnoha novým oblastem, jakými jsou personalistika, smluvní právo, psychologie, mluvčí apod. V každodenním provozu se mi velmi hodí vzdělání na ČVUT, fakultě Dopravní, neboť kde vedou koleje, tam jezdí buď soupravy, nebo naše vozidla nezávislé trakce a neustále řešíme problémy vyplývající ze styku kola s kolejnicí.

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

Poznal jsem a stále poznávám spoustu skvělých lidí, ať už přímo v metru, nebo napříč celým podnikem, kterým jde o jeho blaho a chtějí ho posouvat dále. Také se neustále učím novým věcem, v současné době usilovně např. pracujeme na akreditaci kalibrační laboratoře. A co mi vzala? Moje práce nikdy nekončí v 15:00, kdy jde většina kolegů domů s čistou hlavou, ale neustále řeším nějaké problémy. Asi mi i proto přibýlo na hlavě mnoho šedých vlasů 😊.

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

Aby se nebál přijít už během studia a postupně sbíral zkušenosti, které se mu budou hodit během celého profesního života a také třeba při zpracování bakalářské nebo diplomové práce. Podle sebe vím, že pohled a energie mladých lidí je důležitá, přestože v dnešní době to s nimi není často jednoduché.

5) Jak byste nejvýstižněji charakterizoval tuto dopravní tepnu Prahy?

Jedná se o perspektivní systém, který se neustále rozvíjí, kdy je na současných trasách prováděna celá řada modernizačních projektů, které jsou vzhledem k rostoucímu stáří metra stále náročnější. Čeká nás celá řada nových výzev, jakými jsou např. nový most na Kačerově přes trať SŽ nebo oprava tubusu mezi stanicemi Hůrka a Lužiny.

6) Jaký zážitek či vzpomínku byste ze své kariéry zmínil?

Zážitků z našich výluk mám spoustu, ať už to jsou probdělé noci, zmoknutí až na kost, spálený krk apod. Vždycky jdu totiž našim klukům rád pomoci, rád si s nimi popovídám a vždycky mě moc zahřeje u srdce, když vidím jejich spokojené tváře. Spokojený zaměstnanec je totiž pro mě NEJ! Mnoho dalších zážitků mám také z natáčení televizních reportáží nebo exkurzí pro střední a vysoké školy.



ONDŘEJ KRULÍKOVSKÝ S JEDNÍM Z JEHO OBLÍBENÝCH ARTEFAKTŮ – HISTORICKOU ROZCHODKOU NA MĚŘENÍ ROZCHODŮ A PŘEVÝŠENÍ KOLEJÍ



Ondřej Krulíkovský (42)

Místo narození: Frýdek-Místek

Znamení: Vodňaf

Záliby: motorky, sport, výlety

7) Co byste popřál metru do dalších let?

Metru přeji spoustu skvělých zaměstnanců, kteří se budou nadále starat o jeho každodenní provoz, ale také budou pracovat na jeho opravách a modernizačních projektech. Hlavním přáním je, aby se povedla generační obměna a metro mělo stále spoustu srdcařů. ■

Metro je plné příběhů a vzpomínek...

Vynesme je na světlo!

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

1974–2024
50 let
M metra
s DP kontaktem

Výročí pražského metra je oslavou celého Dopravního podniku

Podělte se o své příběhy s ostatními čtenáři DP kontaktu

✉ metro50@dpp.cz

Text: Miroslav Šecl
Foto: Zdeněk Bek a autor

PO 50 LETECH ZNOVU NA KAČEROVĚ



ÚČASTNÍCI DO KAČEROVSKÉHO DEPA
DORAZILI OD KRČE PO TÉTO ZKUŠEBNÍ
TRATI METRA

V sobotu 14. října 2023 se uskutečnila vzpomínková jízda k příležitosti 50 let přepravy a příjezdu prvních vozů metra typu Ečs z Černé nad Tisou do Prahy (16. října 1973). Na tuto akci jsem byl pozván jako člen tehdejší lokomotivní čety.

Zvláštní vlak byl složený z motorových vozů M152 dopravce KŽC, které shodou okolností v letošním roce slaví také 50 let od zahájení provozu. Vlivem různých výluk na železnici se do kačerovského depa jelo z Hlavního nádraží, a to přes Zahradní Město, aby se pak mohlo úvratí pokračovat po tehdejší trase jízdy soupravy metra do stanice Praha-Krč. Z této stanice souprava projela po vlečce do areálu kačerovského depa, kde už čekala

ZÁŽITKOVÁ TURISTIKA HISTORICKÝMI SOUPRAVAMI PRAŽSKÉHO METRA SE DOSTALA DO PODOBY AKCÍ NA PRAŽSKÉM LETIŠTI. PERMANENTNĚ VYPRODÁNO. ZVLÁŠTĚ VSTUPENKY K VÝROČNÍ AKCI, JAKO BYLA TA ŘÍJNOVÁ K PŘIPOMÍNCE PŘÍJEZDU PRVNÍCH VOZŮ EČS DO PRAHY, ZMIZELY JAK POMYSLNÁ PÁRA NAD HRNCEM. PŘINÁŠÍME VÁM ČLÁNEK ÚČASTNÍKA AKCE MIROSLAVA ŠECLA, ČLENA VLAKOVÉ ČETY, KTERÁ PŘIVEZLA PRVNÍ VOZY EČS.

historická souprava metra, složená z vozů Ečs 1083, 1084 a 1085.

Po přivítání a prohlídce návštěvníci nastoupili do této historické soupravy, která po vyposunování z depa projela prvním úsekem metra z Kačerova na Florenc a zpět. Poté v depu následoval krátký proslov k historickému výročí a přesun zpět do motorových vozů na zpáteční cestu. Ta směřovala přes Branický most (přezdívaný most Inteligence) do Radotína a úvratí přes Smíchovské nádraží a Vyšehrad zpět na Hlavní nádraží. Stejná akce probíhala i v odpoledních hodinách, opět bezezbytku vyprodaná. Rád jsem po tolika letech zavzpomínal na tuto událost a opět zavítal do depa Kačerov. ■



NA ZÁVĚR ZÁŽITKOVÉ TURISTIKY POPSAL ROBERT MARA, VEDOUcí ARCHIVU DPP, CESTU PRVNÍCH VOZŮ EČS DO PRAHY. SLOVO SI NÁSLEDNĚ PŘEVZAL MIROSLAV ŠECL (NA SNÍMKU), KTERÝ NÁVŠTĚVNÍKŮM AKCE POPSAL OSOBNÍ VZPOMÍNKY NA TUTO AKCI. ROZHOVOR S NÍM NALEZNETE V ZÁŘÍJOVÉM VYDÁNÍ DP KONTAKTU

Text: Zdeněk Bek
Foto: Petr Hejna, Robert Manda a autor

ÚSEK OD KŘÍŽOVATKY ULIC VLASTINA A DRNOVSKÁ DO KONEČNÉ ZASTÁVKY DĚDINA JE JEDINÝM MÍSTEM TRATĚ, KDE JE POVOLENA ŠEDESÁTIKILOMETROVÁ RYCHLOST

NA DĚDINU IN NATURA

OTEVŘENÍ NOVÉ TRAMVAJOVÉ TRATĚ JE VŽDY SPOJENO S VELKOU SLÁVOU. NEŽ NA NOVOU TRATĚ NAJEDOU PRAVIDELNÉ LINKY, JE NUTNÉ ŘIDIČE TRAMVAJÍ SEZNÁMIT S NOVÝM ÚSEKEM A UPOZORNIT JE NA ÚSKALÍ A ZVLÁŠTNOSTI V PROVOZU. NAPŘÍKLAD NA NOVÉ TRATI NA DĚDINU, KDE SE OD PÁTKU 20. DO STŘEDY 25. ŘÍJNA 2023 KONALY JÍZDY S VÝKLADEM TĚCH NEJPOVOLANĚJŠÍCH, A TO PRACOVNÍKŮ A ŘIDIČŮ ODD. VÝCVIK A VZDĚLÁVÁNÍ – TRAMVAJE. MY JSME SE NA TRATĚ VYDALI SPOLEČNĚ S NIMI.

Ve smyčce Červený Vrch očekává posádka cvičného tramvajového vozu ve složení Robert Manda, Štěpán Šmehlík a Václav Pospíchal příchozí řidiče. V plánu má přibližně půlhodinovou projíždku po novém úseku Divoká Šárka – Dědina. Po nezbytných administrativních úkonech se na trať opravdu vyjíždí. A rozhodně je na co se dívat, a hlavně, čemu naslouchat.

„Vítám vás na seznámení se s tratí na Dědinu. Na stolicích před sebou máte mapu nového úseku, a než tam dorazíme, řekneme si ještě několik zajímavých údajů. Trať na Dědinu stála téměř 840 milionů korun, kdy část se zaplatila skrze fondy Evropské unie. Navíc se povedlo, že se nepostavila jen trať, ale i celý uliční profil,“ zahajuje za jízdy Evropskou uliční výklad Robert Manda, mistr odborného vzdělávání.

To už se ale blížíme k první z trojice světelných signalizačních zařízení, které jsou umístěné před vjezdem na nový úsek, a Robert Manda si bere opět slovo: „Zde platí, že je to nová trať, ale světla ještě nejsou v koordinaci. Přesto tady nikdy nečekáme dlouho a já bych byl nerad, aby se čekání zvrhlo v nějakou slovní agresi.“

Míříme na první novou tramvajovou zastávku pojmenovanou Divoká Šárka, a to hned za autobusovou linkou 119. Proč jsme linku



pustili před sebe, vysvětluje opět Robert Manda: „Zastávka jako jediná je pro dvě soupravy, všechny ostatní jsou poloviční. Zastávka má 67 metrů a autobus jsme před sebe pustili proto, abyste in natura viděli to, jaký způsobem je zastávka obsluhována. Uvidíte, až přijedeme blíže. Signál volno přímo je pouze pro autobus, do budoucna trolejbus. Volno vlevo je pro nás a velmi často padá volno obojí najednou, v tom případě mohou jet. Ale rozlišujte v tom, což teď uvidíte na lince 119.“

To už se nacházíme v ulici Vlastina a míříme do stejnojmenné zastávky. Nacházíme se tak v úseku, který je společný nejen pro tramvaje, ale i pro automobily a autobusy, což pro cestující přináší velkou výhodu s ohledem na případný přestup. Pro řidiče tramvají to však znamená jediné – dávat velký pozor, protože na ně tu nejsou řidiči osobních vozů zvyklí.

Samotná zastávka Vlastina, jak napovídá příjezd, je epicentrem přítomnosti dětí. „Škola je přímo u našeho kolejíště a před sebou vidíme přechod pro chodce, přes který přechází naprostá většina dětí navštěvující tuto školu,“ důrazně na toto místo upozorňuje Manda a pokraču-



MEZI ZASTÁVKAMI VLASTINA A SÍDLIŠTĚ NA DĚDINĚ, SE NACHÁZÍ DVĚ ŠKOLY. JEDNA S KAPACITOU TĚMĚR 700 ŽÁKŮ A DRUHÁ S VÍCE JAK DVOJNÁSOBNOU KAPACITOU

je: „Až budete děti odvázet, ať už ráno, nebo odpoledne, tak se prosím důkladně přesvědčte, jestli vás zleva někdo nepředjíždí, což jsme zde opakovaně zaregistrovali jak u autobusů, tak u tramvají. Víte moc dobře, jak to chodí. Když to neuděláte, tak se dost dobře může stát, že když otevřete dveře, děti logicky vyběhnou, jsou nekontrolovatelné, je to normální a pak je sráží nějaký sílenec. Tady bych chtěl apelovat na vaši větší ostražitost v tomto daném místě.“

My však míříme za zastávku, kde se mění charakter tramvajového tělesa. Zde komentář Roberta Mandy: „Tramvajové směry se rozšiřují,



PRVNÍ JÍZDY SE KONALY JEŠTĚ PŘED OFICIÁLNÍM OTEVŘENÍM TRATI. PRŮJEZD CVIČNÉ TRAMVAJE TAK BYL PRO PRACUJÍCÍ DÉLNÍKY PŘEKVAPENÍM. NA SNÍMKU TAK S OČISTOU KOLEJÍ POMAHAJÍ I DISPEČERÍ DPP

a jak vidíte, uprostřed se pomalu dodělává budoucí široký zelený pás, kde jsou sloupky trakčního vedení, ale i vzrostlé stromy, z nichž některé budou teprve vysazeny, má jich tu být až sto sedmdesát. Zároveň je kolejíště ze dvou třetin zatravněné, trávnik zavlažovaný a všimněte si poslední třetiny vpravo, kde je dlažba, která

výkladu. Trať je v tomto úseku výše oproti opačnému směru.

My si však nemůžeme dovolit čekat, a proto směřujeme na další zastávku – Ciolkovského. Za zastávkou je již křižovatka ulic Vlastina a Drnovská a za touto křižovatkou již jen jedna zastávka, a to konečná zastávka Dědina. „Jakmile absolvujeme pravotočivý oblouk, tak uvidíte zbytek naší nové tramvajové tratě, řešený formou otevřeného kolejového svršku. Celý úsek je navíc mimo pozemní komunikaci a je oddělen od ulice Drnovské tímto novým stromořadím. A protože jsme tady sami, je tady rychlostník šedesát kilometrů za hodinu, a to obousměrně,“ pojmenovává jediné místo s touto rychlostí v novém úseku Robert Manda.

Po zastavení v zastávce a popisu smyčky Dědina se vydáváme na cestu zpátky. Ještě předtím si však dvojice řidičů v čele vozu v podobě Václava Pospíšila a Štěpána Šmehlíka ověřuje možnost šedesátikilometrového rychlostníku. „V tomto případě jednoznačně platí, stejně jako na Bílé Hoře, že rychlostník je informace o tom, že kolejíště tuto rychlost zvládne. Ale jak dlouho pojedeme šedesát, si teď sami ověříte. Všimněte si, kdy řidič přestane zadávat jízdu, ale naopak začne brzdit. Upozorňuji, že na konci je prudký oblouk. V křižovatce je samozřejmě preference, ale kdyby nefungovalo světelné signalizační zařízení, tak dáváme všem přednost, proto pozor s rychlostí,“ upozornil Manda.

To už se ale vracíme na zastávku Sídliště Na Dědině, kterou obsluhuje nejen linka 191, ale i linka 225, u které je dobré dávat velký pozor. Máme štěstí, za námi žádná tramvaj, ale autobus 225. Takže uvidíme praktickou ukázkou: „Tady je dobré, abyste viděli, jakým způsobem zde bude manipulovat autobus, a dokonce



JEŠTĚ PŘED JÍZDOU BYLI ŘIDIČI UPOZORNĚNI NA NĚKTERÉ ZÁLUDNOSTI NOVÉ TRATĚ. VEŠKERÉ DOKUMENTY, VČETNĚ ZOBRAZENÉ MAPY, NALEZNOU ŘIDIČI VE VZDĚLÁVACÍM PORTÁLU DPP



V BLÍZKOSTI ZASTÁVKY SÍDLIŠTĚ NA DĚDINĚ SE AUTOBUSOVÁ LINKA 225 MUSÍ MANIPULAČNĚ OTOČIT. V TOMTO MÍSTĚ SE DOPORUČUJE BÝT MAXIMÁLNĚ KOLEGIÁLNÍ A AUTOBUSOVÉ ŘIDIČE PUSTIT PŘED SEBE

máme výhodu, že jede tramvaj i v protisměru. Toto je realita a paní řidiče to nezavídím. Tady se vyplatí být maximálně gentleman a pustit autobus před sebe, aby se v pohodě otočil,“ popisuje jedno z těch exponovanějších míst na trati Robert Manda.

V podobném duchu probíhá i zpáteční cesta, a to s důrazem na křižovatku ulic Vlastina a Evropská, kde jednu zastávku (Divoká Šárka) obsluhuje hned čtrnáct denních linek, což samozřejmě může přinést jisté komplikace.

Náš text samozřejmě nemá ambici nahradit plnohodnotné seznámení s tratí, proto se zájemci mezi řidiči mohou s tratí kompletně seznámit ve Vzdělávacím portálu DPP. A my naše povídání zakončíme stejně jako Robert Manda jízdu: „Děkuji za to, že jste s námi absolvovali jízdu, a pokud máte dotaz, klidně se ptejte.“



ROBERT MANDA, MISTR ODBORNÉHO VZDĚLÁVÁNÍ, POPISOVAL CELOU TRASU NOVÉHO ÚSEKU DIVOKÁ ŠÁRKA – DĚDINA



#studujspssd #pracujvdpp

Fotogalerie
ze života SPŠD

VELICE SI VÁŽÍME VÝSLEDKŮ VAŠICH ÚSPĚŠNÝCH ABSOLVENTŮ A DĚKUJEME ZA PĚČI, KTEROU JSTE SPOLU S UČITELI VE ŠKOLE ZÁKŮM BĚHEM STUDIA POSKYTLI. HOSPODÁŘSKÁ KOMORA ČR TÍMTO UDELUJE VAŠÍ ŠKOLE ČESTNÉ UZNÁNÍ ZA VYSOKOU ÚROVEŇ ODBORNÉ PŘÍPRAVY ABSOLVENTŮ VE ŠKOLNÍM ROCE 2022/2023, PÍŠE SE V PRŮVODNÍM DŮPISĚ ŘEDITELI SPŠD LUKÁŠI SOBOTKOVÍ

Dílnami odborného výcviku konečně s radostí provedeme zájemce o studium autooborů v termínech Dnů otevřených dveří:

- 6. 12. 2023, 8. 1. 2024 vždy od 15:30 do 17:30
- 27. 1. 2024 od 9:00 do 11:30.

Otevřené budou rovněž brány obou školních budov a díky tramvajové lince 10 a 16 můžete v jeden den stihnout návštěvu všech tří školních objektů.

Pohovory, přijímačky, nový nábor

Mít plnou školu motivovaných a ke studiu nadšených žáků je sen všech pedagogů. Abychom se k této metě přiblížili co nejvíce, zavedli jsme v minulém školním roce pilotně u dopravních oborů motivační pohovory, zvedli jsme bodovou hranici výsledků jednotných přijímacích zkoušek a zavedli jsme „mínusové“ body za špatný prospěch ze ZŠ. Už po pár měsících výuky v prvních ročnících se zdá, že tato opatření byla skutečně přínosem, a výsledky budou znát i v příštích letech u žáků, kteří přísnějším výběrovým sítím prošli. Pro nadcházející přijímací řízení jsme připraveni realizovat pohovory ve všech maturitních oborech a u některých „exponovaných“ učebních oborů. Prozatím však není jasné, jak budou nadcházející přijímačky vypadat s ohledem na připravované legislativní změny v režii MŠMT ČR a CERMAT. Nově by uchazeči měli podávat přihlášky elektronicky, mohli by vybírat ze tří oborů a středních škol, výsledky zpracuje a elektronicky rozřadí na preferované školy či obory CERMAT, uchazeči nebudou podávat zápisové listy a podání přihlášek se zkracuje o týden, tj. do 20. 2. 2024.

Pokud uvažujete o studiu svého dítěte ve Střední průmyslové škole dopravní, a. s., jsme vám k dispozici v rámci konzultací nejen v oblasti administrativní, ale i v rámci kariérového poradenství.

Kontakt: info@sps-dopravni.cz

Kdo je nositelem titulu Absolvent roku?

Od roku 1995 uděluje Hospodářská komora České republiky úspěšným žákům řemeslných oborů ocenění Absolvent roku. Letos bylo oceněno 16 zástupců Střední průmyslové školy dopravní, a. s., z oborů Autolakýrník, Elektromechanik pro zařízení a přístroje, Autoelektrikář, Mechanik opravář motorových vozidel a Autotronik. Hospodářská komora tímto



projektem vyjadřuje podporu středoškolského odborného vzdělávání, jehož význam je dlouhodobě podhodnocovaný, zároveň dlouhodobě poukazuje na nedostatek kvalifikovaných pracovníků v tuzemských firmách.

Letošní vyhlášení výsledků probíhalo v reprezentativních prostorách Kaiserštejnského paláce v Praze v sobotu 21. října 2023. Absolventy na tuto akci doprovodil vedoucí teoretické výuky v budově školy Moravská Pavel Kouba, další učitel odborného výcviku a především jejich blízcí. Slavnostní atmosféra byla zážitkem nejen pro oceněné, ale pro všechny zúčastněné. Věříme, že i tato forma ocenění bude motivací ve studiu pro další

absolventy, které závěrečná zkouška nebo maturita v oboru teprve čeká.

Košíře, Motol a Vinohrady na linkách 10 a 16

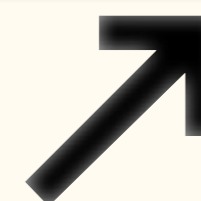
Další etapa revitalizace košířských dílen pro odborný výcvik je nejen nutností, ale zároveň radostí. Právě probíhající opravy fasád dávají vyniknout kráse bývalé, dnes již zaniklé tramvajové vozovny, která sloužila k odstavení a opravám tramvají, později trolejbusů. Fanoušky dopravy možná potěší, že ke svému původnímu účelu se tak trochu vozovna vrátila i v dnešní době. Žáci oboru Autolakýrník totiž pracují na opravách tramvajových plent pro DPP s využitím moderního lakovacího boxu. Dílny se už druhým rokem mění před očima, z prostor byly odvezeny doslova tuny šrotu a nepotřebného materiálu, proběhla výměna dílenského zařízení a opravy povrchů podlah. Školní autoservis zavedl novou službu pro veřejnost – přezouvání pneumatik či jejich uskladnění. Platby za servisní služby budou probíhat prostřednictvím terminálu, tak jak je to běžné v komerčních autoservisech.



NA KAŽDÉ DNY OTEVŘENÝCH DVEŘÍ PŘIPRAVÍ ŽÁCI NOVÉ PŘEKVAPENÍ



Stanice
a vestibuly
trasy A
Díl první



PRAŽSKÉ METRO OSLAVÍ V PŘÍŠTÍM ROCE 50 LET OD ZAHÁJENÍ PROVOZU. OD PRVNÍHO NÁMĚTU NA JEHO VYBUDOVÁNÍ UPLYNE DOKONCE JIŽ 126 LET. NOVÝ SERIÁL PŘEDSTAVÍ ČTENÁŘŮM VYBRANÉ ZAJÍMAVOSTI, S NIMIŽ SE V PRAŽSKÉM METRU JIŽ NESETKAJÍ, A PROSTŘEDNICTVÍM SROVNÁVACÍCH FOTEK TAKÉ PŘIPOMENE PROMĚNY METRA ZA PŮL STOLETÍ PROVOZU.

Na knižní scéně Pragensí již po několik let září edice Zmizelá Praha, která navazuje na stejnojmenné historické dílo Zdeňka Wirtha a kolektivu autorů. Do této edice se pod taktovkou Mgr. Pavla Fojtíka dostala také zdařilá čtyřdílná retrospektiva zmizelých tramvají a tramvajových tratí, zásluhou Jana Arazima návazně vznikly dva díly zmizelých trolejbusů a trolejbusových tratí.

Dopravní prostředky povrchové MHD jsou z pohledu historiografie atraktivní, neboť se pohybují v kulisách neustále se měnícího města, a jejich proměny jsou tak důležitou součástí historického vývoje městských ulic a infrastruktury. V metropolích, které měly

tu čest být průkopníky v budování podzemních drah, se však podobnému zájmu těší již i historické stavby a technologie těchto drah, neboť i ony se za desetiletí své existence staly předmětem pozoruhodného stavebně-historického vývoje či významných dějinných událostí.

Pražské metro je z tohoto pohledu ještě poměrně mladé, ale i u něj při bližším pohledu zjistíme, že se v průběhu let mění a vyvíjí. Půl století provozu je proto dobrá příležitost k malému ohlédnutí za těmito proměnami, které jako pravidelní uživatelé metra zpravidla ani nevnímáme.

Proměny pražského metra úzce souvisí s jeho historickými vývojovými epochami. Jeho původní tvář vznikala v průběhu projektování a výstavby nejstarších provozních úseků prvních tří tratí (původně nazývaných jako „trasy“ dle sovětského vzoru), které vytvořily základní páteř nového dopravního systému hl. m. Prahy. Každý ze stavebních úseků těchto tratí měl svůj specifický architektonický výraz a stavebně-technické řešení, které se s nově získávanými zkušenostmi s projektováním i výstavbou postupně vyvíjely a měnily. To dává prakticky každému provoznímu úseku určitou míru jedinečnosti. Technologické vybavení, cestujícími vnímané zejména skrze vozidla, dopravní zařízení (eskalátory, výtahy

či odbavovací a informační systém), také procházelo postupným vývojem a i zde se projevovaly dřívější vazby na Sovětský svaz, odkud byla získávána odborná i materiální pomoc při výstavbě.

Zatímco před rokem 1990 působilo metro až sterilním a neměnným dojmem nového dopravního systému, v následujícím období se tento stav začal rychle měnit. Vedle výstavby nových provozních úseků, přinášejících postupně řadu stavebních i technologických novinek, nastoupilo období nezbytné zásadní modernizace a obnovy původních staveb, tratí a technologií metra.

Zatímco náhrada dožilých technologií – například zastaralých sovětských vozidel – byla a je vnímána veskrze pozitivně, včetně příkladné záchrany vybraných celků či artefaktů pro budoucí generace, v jiných oblastech byl vztah k minulosti o poznání složitější. Velmi specifickým vývojem prošel zejména vztah k architektuře a uměleckým dílům. Socialistická doba vnímala metro jako svoji výkladní skříň, čemuž odpovídala na jedné straně kvalitní a velkoryse pojatá architektura stanic s ušlechtilými materiály a hodnotnými uměleckými díly, na straně druhé se právě zde nejvíce projevoval ideologický rozměr jedné z největších staveb socialistického období, který se promítal do ideologických

libret a názvů pro jednotlivé stanice i využití výstavby metra v dobové propagandě.

Vestibuly stanic byly postupně zamořeny širokou paletou obchodní vybavenosti, která až na výjimky nebrala ohledy na sladění s původní architekturou.

Po roce 1990 procházel vztah k architektuře a uměleckým dílům v metru hlubokou katarzí, kdy docházelo nejen k pochopitelnému odstraňování některých uměleckých děl a ideologických názvů stanic, ale postupně rovněž k neomluvitelné devastaci původní architektury, jejíž kvality tehdy ještě nebyly doceněny. Vestibuly stanic byly postupně zamořeny širokou paletou obchodní vybavenosti, která až na výjimky nebrala ohledy na sladění s původní architekturou. Postupně se začaly vytrácet i další prvky původního vybavení stanic a nově doplňované vybavení většinou nerespektovalo historický kontext, jen aktuální provozní potřeby. Specifickou problematikou bylo např. budování výtahů, které na jedné straně zásadně pomáhají cestujícím při každodenním využívání metra, na

straně druhé představují značný zásah do původního architektonického pojetí stanic, které bylo v některých případech zcela ignorováno.

Významným milníkem bylo samozřejmě i období povodní v roce 2002, kdy bylo nutné s rekordním nasazením všech dostupných prostředků především obnovit plný provoz metra. Obdivuhodná a mimořádně rychlá obnova metra po povodních si bohužel vyžádala také svoji daň na vzhledu veřejných prostorů v pražském metru.

Teprve v posledních letech je možné pozorovat žádoucí snahu o nalezení rovnováhy mezi zachováním prvků původní architektury a současnými nároky na moderní technologické a obchodní vybavení.

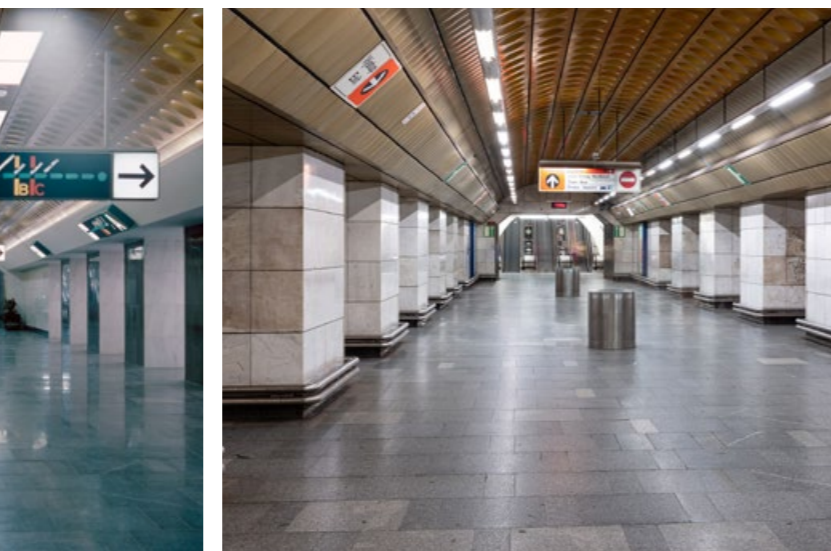
S ohledem na výše uvedené začíná náš seriál právě připomenutím proměn stanic, jejich vestibulů a povrchů, kterým se budeme věnovat v několika následujících dílech.

U srovnávacích snímků se fotograf snažil o co nejpodobnější záběry s dobovými snímky, což obnášelo nalézt stejné místo, stejný úhel a stejnou šířku záběru. Na mnoha místech byl tento úkol velmi problematický, což je okomentováno přímo u jednotlivých fotografií.

Stanice Hradčanská – Pohled do středního staničního tunelu (1978/2023)



Na původním snímku vidíme barevně odstupňované pilíře prostupů mezi traťovými a staničním tunelem, jejich efektní



bílé podhledy, stejně jako bílé osvětlovací rampy, které nepřímým osvětlením modelovaly žluté hliníkové obložení stropu.

Liniové přímé osvětlení bylo umístěno v nejvyšším bodě středové klenby. V pozadí jsou patrné sovětské eskalátory LT,

typické pro nestarší stanice linky A. Standardní výbavu byl tehdy informační systém Jiřího Rathouského s inverzními schémata tratě, vnitřním podsvícením a firmním písmem Metron.

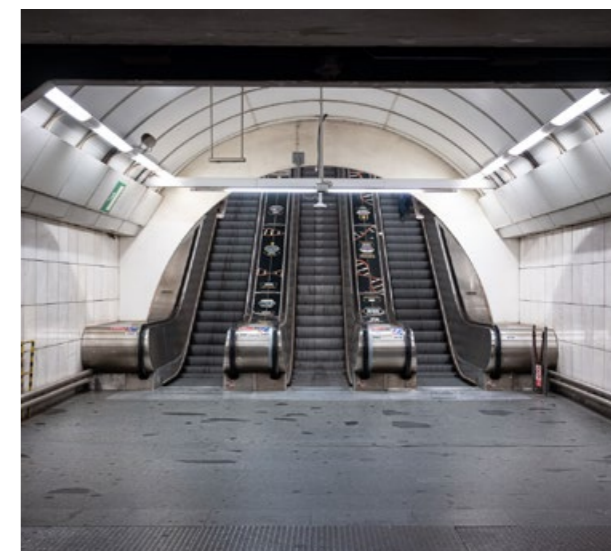
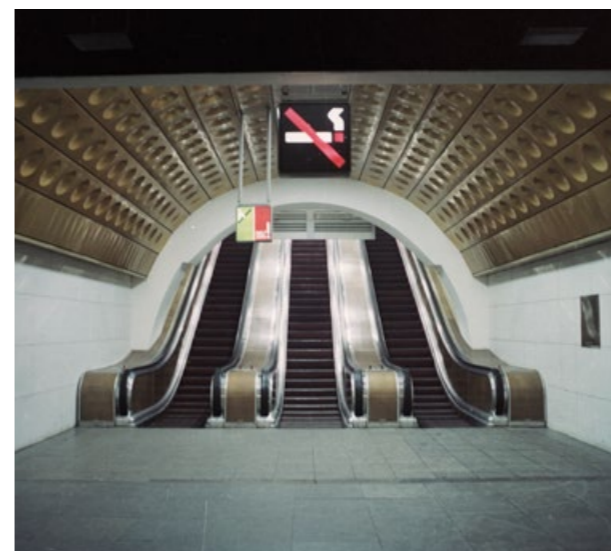
Současná podoba stanice vznikla při její komplexní rekonstrukci v letech 1995 až 1996, která byla první svého druhu. Nejstarší ražené stanice od počátku provozu trpěly zejména průsaky podzemní vody, které byly způsobené nedokonalými izolacemi, což se stalo osudným i pro

některé původní architektonické prvky. Zde sloupy obdržely jednobarevné světlé obložení, ve spodní části uzpůsobené pro pohyb čistících mechanismů. Bílé podhledy a světlé rampy, před rekonstrukcí již výrazně poškozené průsaky, byly nahrazeny hliníkovými obklady v jednotné barvě champagne, čímž zanikla původní barevná gradace stropu.

Zanikl rovněž původní architektův záměr nepřímého osvětlení klenby a nahradily jej konfekční liniová zářivková tělesa,

které působí poněkud lacině ve srovnání s hliníkovými a kamennými obklady. Zde je potřebné zmínit, že původní bohaté osvětlení bylo již za provozu z úsporných důvodů postupně redukováno, a náhrada přísně účelovými svítidly tak byla jen vyústěním situace, kdy byla většina původního osvětlení včetně informačního systému zhasnuta, a stanice tak působily spíše ponurým dojmem. Modifikovaný informační systém s bílým podkladem a vnějším nasvícením prvků zde byl instalován patrně vůbec poprvé v síti metra.

Pohyblivé schody stanice Hradčanská (1978/2023)



Původní balustrády třech ramen pohyblivých schodů sovětské výroby řady LT. Tyto eskalátory s působivou rychlostí 0,9 m/s byly určeny k překonávání velkých dopravních výšek, kde nebylo možné využít eskalátory tuzemské výroby (Transporta Chrudim). Staly se proto typické pro hlubinné stanice pražského metra (starší řada LT se vyskytovala jen

na prvním provozním úseku linky A, novější modifikace ET byla využita na linkách A i B a několik ramen je dosud v provozu). Prostor před tlakovým uzávěrem měl původně stropní obklad podobného provedení jako středový tunel stanice. Eskalátorový tunel byl původně osazen stropními panely nepřímého osvětlení a bočními obklady stěn z profilovaného

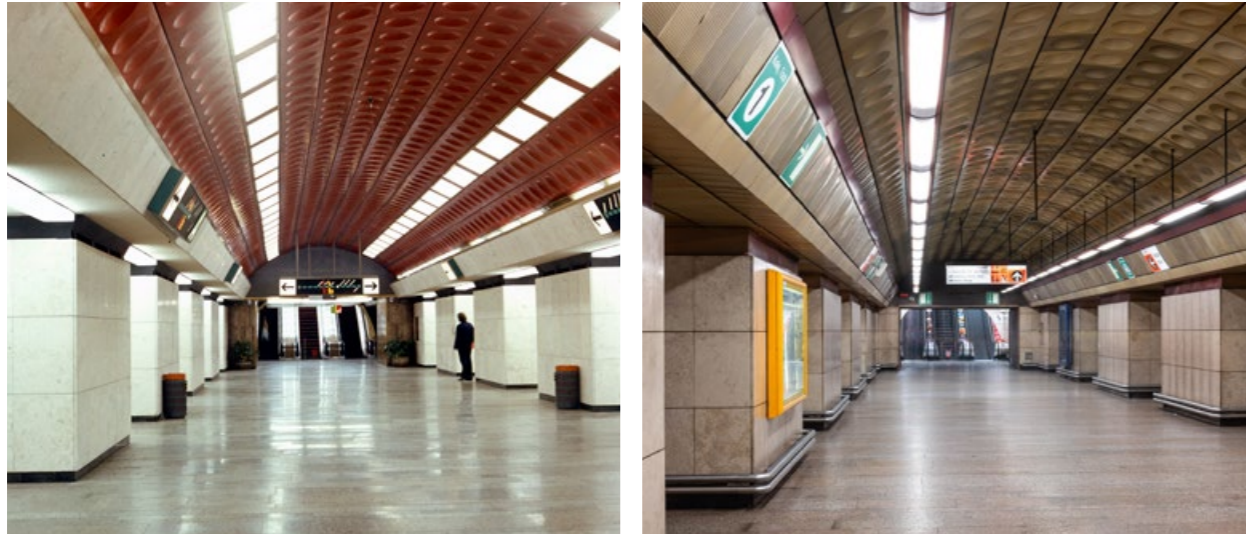
eloxovaného hliníku. Současná ramena eskalátorů OTIS byla instalována při rekonstrukci stanice v letech 1995 až 1996. Obložení ostění eskalátorového tunelu i jeho napojení před tlakovým uzávěrem, stejně jako osvětlení, vychází z typizovaného řešení u novějších traťových úseků.



Titulní fotografie na straně 27:

Stanice Náměstí Míru byla v letech 1978 až 1980 koncovou stanicí linky A. Snímek zachytil atraktivní vestibul stanice u vyústění eskalátorového tunelu.

Stanice Staroměstská – Pohled do středního staničního tunelu (1978/2023)



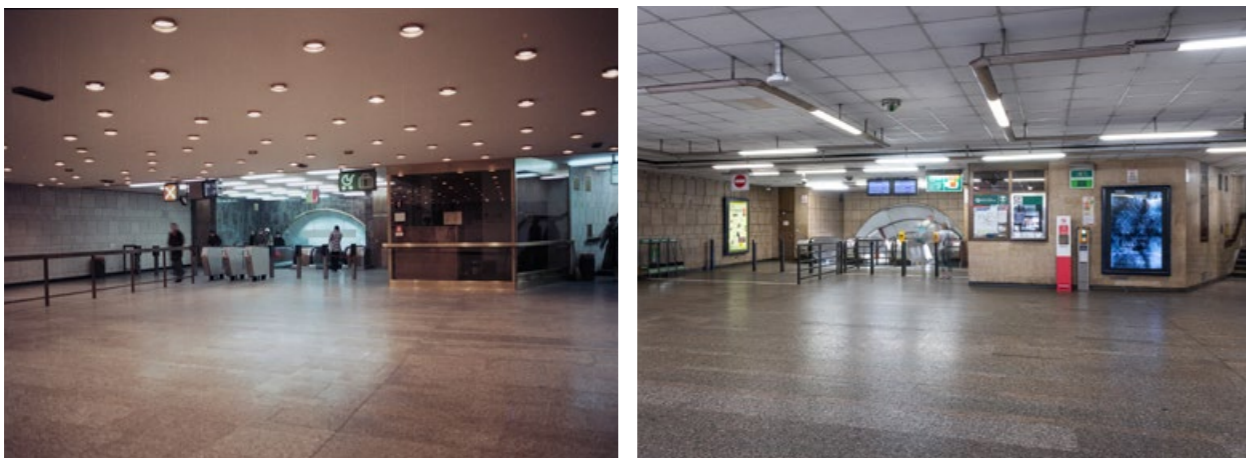
Původnímu řešení dominují pilíře prostopů mezi staničním a traťovými tune-ly orámované černými přechody, které měly původně i vlastní stropní osvětlení. Stropní hliníkový podhled s plastickými čočkami byl proveden v červené barvě stanice a měl dvě řady přímého osvětlení a v bočních rampách byla integrována liniová svítidla nepřímého osvětlení. Rampy i podhledy prostopů byly řešeny v bílé barvě. Samozřejmou výbavou byly

sovětské eskalátory LT či informační systém Jiřího Rathouského.

Současná podoba stanice vznikla při rozsáhlé rekonstrukci v letech 1997 až 1998 a též při obnově stanice po povodni 2002, která stanici poškodila nedlouho po nákladné rekonstrukci. Opět zaujme zcela odlišné barevné řešení obkladů pilířů, podhledů prostopů, původních světelných ramp i vlastní klenby stro-

pu, kde byla uplatněna jednotná barva champagne. Proti stanici Hradčanská byla horizontálními liniemi a probarvením horních osazení pilířů zdůrazněna červená barva stanice, což částečně nahradilo původní barevné řešení stropu. Standardem rekonstruovaných stanic bylo nové liniové osvětlení či nový informační systém.

Vestibul stanice Staroměstská (1978/2023)



Komorní vestibul stanice umístěné v samém srdci Starého Města byl původně osazen nezvyklým osvětlením bodovými svítidly a uměleckým dílem – mozaikou s motivy Vítězného února 1948 od akade-

mického malíře Martina Sladkého, která byla později zakryta obchodní vybaveností. Náš pohled však směřuje opačným směrem, k bohatě prosklenému stanovišti dozorcího a začátku placeného přeprav-

niho prostoru s turnikety sovětské výroby a třemi rameny eskalátorů LT.

Současný stav vznikl zčásti při rekonstrukci stanice v letech 1997 až 1998 a zčásti při

obnově stanice po povodni. V zorném poli fotografa jsou patrné označovače odbavovacího systému, prodejní automat na jízdenky, dezinfekční stojan či dobře maskované pracoviště dozorcího se zmenšenou plochou prosklení. Také osvětlení bylo změněno na liniové.

Podhled i osvětlení vestibulu byly proti původní koncepci zcela změněny. Nad třemi rameny eskalátorů KONE je patrný prozatím nejnovější prvek informačního systému – panely znázorňující nejbližší odjezdy vlaků. V minulosti bylo několikrát zvažováno doplnění stanice o další ves-

tibul do prostoru poblíž Staroměstského náměstí, k čemuž zatím nedošlo.

Původní fotografie byla pořízena od plastiky, která je dnes zakryta obchodní vybaveností, srovnávací fotografie proto musela být pořízena z jiného místa.

Stanice Můstek – Pohled do středního staničního tunelu (1978/2023)



Stanice Můstek byla právem považována za jednu z nejzdařilejších stanic prvního provozního úseku linky A. Jako jediná byla řešena jako trojpodlažní stanice sloupového typu s plnou délkou středního staničního tunelu, z jehož obou konců vedla ramena eskalátorů do prostorných halových podchodů. Ústřední barvou stanice byla žlutá a zdařilé barevné schéma i typické hliníkové obklady byly ve stanici zachovány i po provedených rekonstrukcích.

Změněno bylo pouze osvětlení na závěsná liniová svítidla místo původních těles

vestavěných do obkladů ostění (podobně jako na dalších rekonstruovaných stanicích). Již v době dokončení stanice byla pod středním tunelem připravena přestupní chodba a prostory pro tři dvojice eskalátorů určené pro napojení budoucích přestupních chodeb na linku B. Přestupní stanici se Můstek A – stal v roce 1985.

Současný stav stanice pochází z období obnovy po povodních roce 2002 a dostavby osobního výtahu pro cestující, který byl zprovozněn v roce 2016 a značně narušil původní architekturu střední

staniční lodě. Naše snímky zachycují původní prostor středového tunelu bez přestupních eskalátorů a současný stav v pohledu směrem k výstupu na Václavské náměstí.

Také u této fotografie připravil současný srovnávací snímek fotografovi perné chvílky, neboť původní pozice pro pořízení snímku byla přímo v místech dnešního přestupního eskalátoru na linku B.



Chcete se podílet na podobě našeho seriálu Zmizelé metro?

Budeme velmi rádi, pokud se do tvorby jednotlivých částí zapojí i čtenáři se svými snímky či komentáři již zaniklých reálií pražského metra. Vybrané z nich rádi zveřejníme na stránkách časopisu DP kontakt. metro50@dpp.cz

Text a foto: Zdeněk Bek



ZE STŘEŠOVIC DO DEPA ZLIČÍN

V pondělí 23. a v úterý 24. října 2023 se dva vozy pražského metra stěhovaly z areálu Muzea MHD ve Střešovicích do depa Zličín, svého dočasného domova. Z důvodu plánovaného započítí výstavby nové muzejní haly pro silniční vozidla bude provozní část vozovny omezena (koleje 16 až 20) a jednotka Historická vozidla potřebuje alespoň nějaké prostory pro komerční a retro provoz.

Převoz vozů ze Střešovic do areálu depa Zličín probíhal vždy v nočních hodinách. Návrat vozů bude možný, až část 3. haly vozovny bude přestavěna pro muzejní účely. V současnosti probíhá projektování úprav. Na jedenácti kolejích vznikne fiktivní stanice metra, která využije výškového rozdílu právě mezi druhou a třetí lodí vozovny. Velký dík patří všem, kteří se na převozu vozů podíleli. ■

TYP EČS V MUZEU MHD:

- Převezen 12. až 13. prosince 1997 z hostivařské Opravářské základny metra do Muzea MHD ve Střešovicích
- Z Muzea MHD odvezen 24. října 2023 do areálu depa Zličín

TYP 81-71 V MUZEU MHD:

- Převezen 18. až 19. října 2010 z depa Kačerov do Muzea MHD ve Střešovicích
- Z Muzea MHD odvezen 23. října 2023 do areálu depa Zličín



Připravil: Milan Slezák

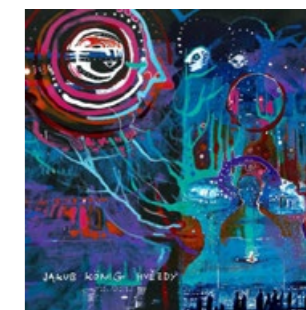
TADY KAŽDEJ KRADE A TY JENOM KOUKÁŠ!



Pokud bychom se podívali na pražské listopadové divadelní premiéry, můžeme mezi nimi nalézt kupříkladu do formátu hudební komedie adaptovanou filmovou klasiku režiséra Miloše Formana Hoří, má panenku, kterou do svého repertoáru nově zařazuje **Divadlo Na Fidlovačce** a na programu divadla nechybí ani v roce příštím. Pod režijním vedením Tomáše Svobody se tak opět můžete vypravit na reprezentační ples hasičů s volbou královny krásy a bohatou (tedy možná v začátku) tombolou. Zazní velmi pravděpodobně i legendární věta: Kdo si nenakrad, to musí brát tak, že prostě nevyhrál. Hrají Martin Písařík, Vendula Příhodová, Pavel Nový, Pavel Kikinčuk, Zdeněk Maryška, Jan Vlasák a další.

HUDEBNÍ (VÁNOČNÍ) HVĚZDY

S blížícím se předvánočním nákupním finišem stoupá také aktivita nejrůznějších hudebních vydavatelství. Několik nových alb si můžeme připomenout i zde. Z domácích novinek, které vyšly přibližně na konci září a v prvních říjnových týdnech, se velmi dobrého přijetí u recenzentů dočkalo zejména album muzikanta a výtvarníka **Jakuba Königa**, nazvané Hvězdy, které bývá stylově zařazováno poměrně neurčitě do oblastí industriálního folku či indie popu. König snad poprvé není skrytý za maskou, pseudonymem nebo jako součást kapely a ke spolupráci kromě doprovodných muzikantů přizval jako producenty Petra Ostrouchova a Aid Kida.



Nové desky vyšly třeba ale také kapelám **Jelen** (album Všechno bude dobrý, s hosty, jako jsou například Jura Pavlica, Robert Křesťan nebo Rybičky 48 a Kateřina Marie Tichá) či rockové kapele **Škwor** (deska Sobě věrně). Pokud se podíváme do zahraničí, můžeme registrovat třeba EP An Acoustic Companion u nás vcelku populárního amerického bluesrockového sesterského dua **Larkin Poe**, desku Somewhere Between The Power Lines and Palm Trees kapely **Dogstar**, kde hraje na baskytaru herec

Keanu Reeves, nebo, pro příznivce ještě tvrdší muziky, dvě alba vlastně již klasiků – skupiny **Prong** (deska State of Emergency) a deathmetalové legendy **Cannibal Corpse** (album Chaos Horrific).



KDYŽ VIDĚT PRAHU, TAK VÁNOČNÍ

Až do konce ledna příštího roku je v areálu Žlutých lázní přístupná unikátní světelná expozice – výstava **Světla vyprávějí**. Letošní expozice chce navázat na úspěch té loňské, která do Žlutých lázní přilákala více než sto tisíc návštěvníků. K vidění jsou světelné 3D sochy s atributy Prahy a Vánoc. Použito je podle oficiálních materiálů pořadatelů kolem půl milionu LED světelných diod, pomocí nichž umělci vytvořili unikátní světelný park s trojrozměrnými svítícími až 8 metrů vysokými sochami, desítkami kilometrů světelných řetězců, tunelů a dekorací. Připraveny jsou ale i interaktivní hry či kreativní dílny pro dětské návštěvníky akce.

ODKUD JE?



Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději **do úterý 5. prosince 2023** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno i s diakritikou) a můžete získat publikaci fotografa Tono Stana Brusel a reklamní předměty DPP.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 10/2023 zněla: **Dopravním podnikem jsem načichla už jako učeň**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován, knížkou Brusel fotografa Tono Stana a reklamní předměty odměněn: **Martin Šprongl**.

FOTO KVÍZ



KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Krasiny

Zpočátku nové vozy vykazovaly jisté nedostatky. Tím prvním byla skutečnost, že ... *(dokončení v tajence)* byla z konstrukčních důvodů umístěna na obou koncích vozu, což ale bylo příliš daleko od místa, kde se nejčastěji zdržoval průvodčí, tj. od střední plošiny. Proto ředitelství elektrických drah rozhodlo na tuto plošinu doplnit ještě brzdu záchrannou, kterou by bylo možné rychle použít například při ... *(dokončení v tajence)*. Správná rada Elektrických podniků doplnění záchranné brzdy schválila v prosinci 1930.

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do úterý 5. prosince 2023** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – **elektrickou moka konvičku**, další dva po 2 vstupenkách do Národní galerie.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 10/2023 zněla: **rychlíkového charakteru**. Hlavní cenu – vánoční LED osvětlení Immax – získává: **Ivana Vlášková**, publikaci získávají: **Bohumil Antony a František Šmudla**. Blahopřejeme.

Hlavní cena: Konvička Bialetti MOKA Elettrika



Ideální konvice na kávu doma i na cestách. Elektrická moka konvička je vyrobena podle vzoru klasického modelu Bialetti Moka Express. Umožňuje snadnou přípravu dvou šálků kávy kdekoli bez přístupu k plynovému vaříči. Tuto verzi moka konvičky stačí zapojit do zásuvky s elektrickým proudem.

HLAVNÍ ASSYRSKÝ BŮH	ATOL SOUOSTROVÍ TOKELA	ZN. LUTECIA	KÓD SRÍ LANKY	ZAKLADATEL ČESKÉ FLORISTIKY	3. ČÁST TAJENKY	RÍMSKY 2	ZKR. LETIŠTĚ MUMBAI	PRIMÁT	ZNAČKA KOSMETIKY	KOMPLEX USAZENÝCH HORNIN	OHMATATI	TÍMTO ZPŮSOBEM	
NORSKÝ STÁTNIK A SPISOVATEL			PRIMATI				VTRPNÉ SLOVO ČI RČENÍ						POBÍDKA
JEMNÁ OMÍTKA			PŘEDLOŽKA SVINOUT				NARKOMAN VZLYK						
ČÍNSKY PÍSEK		SVĚTADÍL				RADA BUSU KAROSA ZN. ELEKTROSPOTŘEBČI		4. ČÁST TAJENKY PRŮVOZ					
CITO-SLOVCE ULEHČENÍ		NEHEZKY KRESLIT	ZLOST STAV MYSLI					GIZÍ STROM			MILOSTNÉ TOUŽITÍ	STUPEN CITLIVOSTI FILMU	
1. ČÁST TAJENKY					ČÁST ÚST			PLEMENO VÍŘENÍ BUBNŮ				TAHLĚ MNOŽSTVÍ VELIKOSTI DLANÍ	
OMOKNUTÍ	ZÁRMUTEK (BÁS.) POKRM				SKLIZEŇ STAROŘEKOVÉ			DUMASŮV MUSKETÝR ZN. GADOLINEA					
POLODRAHOKAM			EINSTEINOVY INICIALY JIHNOUT				AK. TITUL AFGHÁN. TISKOVÁ AGENTURA			SEVERANKA ZNAČKA PC PROCESORU			
BĚH NA DLOUHÉ TRATI						2. ČÁST TAJENKY				"HNĚDÉ KOSILE" ANGL. VŮL			UMĚLA INTELIGENCE
OPAD						SPZ NYM-BURKA			HESLA				
DOLOVATI						HLUBOKÝ ŽENSKÝ HLAS			RÍMSKY 513				

Výherce nemá na cenu právní nárok. Uvedené ceny mohou být nahrazeny adekvátním výrobkem či službou.

FAN SHOP

Předvánoční novinky

PŘIPRAVTE SE
NA VÁNOCE!



Pletená Merino čepice Kama

První originální kulich pro všechny fanoušky pražského metra!

Dětská varianta s bambulí



Charitativní triko Klokart Karosa

Pánské a dětské světle šedě melírované triko ze 100% bavlny

Přispějte na Klokánky ve spolupráci s Fondem ohrožených dětí. Na projekt Klokánek je určeno vždy minimálně 50 % prodejní ceny



Ponožky s vyšitým motivem schématu metra

Černé ponožky v ikonickém designu schématu pražského metra.

Napříč Vltavou se vinou tři barevné trasy metra doplněné o piktogramy pražských dominant



Modrý keramický hrnek s retro vozy

Připomeňte si vozidla, kterými jste jezdili po Praze v minulosti: Karosa B 731, tramvaj ČKD Tatra T6 a metro Ečs. Doplněno historickým logem Dopravních podniků



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

fanshop.dpp.cz

SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ PROVOZU

Foto: Zdeněk Bek a Filip Jiřík

NOVÉ TRAMVAJOVÉ TRATĚ

Divoká Šárka – Dědina

22. 10. 2023



VÍCE O NOVÉ TRATI NA DĚDINU
NA STRANĚ 11 AŽ 15



TRANSPOZIČNÍ NOVELA ZÁKONÍKU PRÁCE – I. ČÁST

DNE 12. 9. 2023 BYL VE SBÍRCE ZÁKONŮ ČESKÉ REPUBLIKY VYHLÁŠEN ZÁKON Č. 281/2023 SB., KTERÝM SE MĚNÍ ZÁKON Č. 262/2006 SB., ZÁKONÍK PRÁCE, VE ZNĚNÍ POZDĚJŠÍCH PŘEDPISŮ, A NĚKTERÉ DALŠÍ ZÁKONY, DÁLE JEN „NOVELA ZP“.

Důvodem pro změnu zákoníku práce byla povinnost jednotlivých členů EU provést úpravu národní legislativy, aby byla dána do souladu se směrnicemi Evropského parlamentu a Rady (EU) O rovnováze mezi pracovním a soukromým životem rodičů a pečujících osob a O transparentních a předvídatelných pracovních podmínkách v Evropské unii. Novela zákoníku práce musela být přijata co nejdříve, jinak by České republice hrozily finanční sankce od Evropské komise.

Níže přinášíme souhrn nejdůležitějších změn, které tato novela ZP přináší. Vzhledem k tomu, že novela nabyla účinnosti dne 1. 10. 2023, musel Dopravní podnik provést úpravu některé pracovníprávní dokumentace a procesů velmi rychle.

Novela ZP zavádí povinnost **předání informace zaměstnancům**.

Někteří z vás již mohli obdržet Informaci o obsahu pracovního poměru dle § 37 ZP,

kteřá byla distribuována mezi zaměstnance v pracovním poměru, a obsahuje podstatné údaje, které musí obdržet každý zaměstnanec. Pro většinu z vás, kteří v DPP pracují delší dobu, jde většinou o známé informace, které se však v průběhu doby měnily. Zákon však říká, že je nutné přistupovat ke všem zaměstnancům stejně, proto DPP rozeslal mezi všechny zaměstnance základní informace, které vyžaduje ZP.

Stejně tak DPP postupoval i u zaměstnanců pracujících na základě dohod o pracovní činnosti a dohod o provedení práce. Všichni tito zaměstnanci obdrželi nebo obdrží informaci dle § 77a ZP, kde se opět dozví podstatné informace, které se vztahují k jejich pracovníprávnímu vztahu.

Pokud někomu z vás přijde, že jsou informace příliš stručné, že by potřeboval ještě nějaké další doplnění týkající se například jeho dalších nároků nebo odbor-

ného rozvoje, může se kdykoli obrátit na svou personalistku nebo další odborné zaměstnance úseku personálního, kteří mu problematiku blíže vysvětlí. Do informace nebylo možné včlenit detailní úpravu všech ustanovení, neboť by se stala nepřehlednou. Ale jsou v ní odkazy, v kterých předpisech či dokumentech je možné podrobnější informace nalézt.

Možná některé z vás překvapilo, že Dopravní podnik odvádí pojistné na sociální zabezpečení Okresní správě sociálního zabezpečení Trutnov. Toto si DPP nezvolil sám, ale určila tak Česká správa sociálního zabezpečení z důvodu rovnoměrného rozložení agendy mezi jednotlivá pracoviště. Pro zaměstnance to však neznamená žádnou změnu.

Další oblast se týká úpravy **výkonu práce na dálku**.

Novela ZP zavádí povinnost písemné dohody, pokud zaměstnanec vykonává

práci jinde než na pracovišti zaměstnavatele. Zaměstnancům, kteří měli odsouhlasen výkon práce mimo pracoviště zaměstnavatele, jsou předávány dohody o výkonu práce na dálku v listinné podobě. Podmínky jsou stejné jako byly předtím, níže je stručně shrnuji:

- zaměstnanec musí mít práci na dálku odsouhlasenou svým vedoucím zaměstnancem a příslušným ředitelem,
- musí mít k dispozici přidělené zařízení zaměstnavatele, na němž pracuje,
- musí mít schválen a zajištěn vzdálený přístup,
- musí vykonávat práci na místě způsobilém z hlediska BOZP a PO.

Do dohod o práci na dálku je také včleněno ustanovení, že náhradu nákladů zaměstnavatel neposkytuje. Zaměstnanec má možnost se rozhodnout, zda takovou dohodu uzavře, či nikoli, případně ji může i následně vypovědět s 15denní výpovědní dobou.

Stejnou možnost má ovšem i zaměstnavatel, pokud zaměstnanec nevykonává práci z domova řádně, nebo v případě změny situace a provozní podmínky tento režim nadále neumožňují. Podrobné podmínky včetně možného rozsahu práce v tomto režimu jsou upraveny ve Směrnici výkon práce na dálku.

V souvislosti s výkonem práce na dálku bylo do novely ZP včleněno velmi disku-

tované ustanovení **§ 241a ZP**, které upravuje další povinnosti zaměstnavatele ve vztahu k určitým skupinám zaměstnanců, a to:

- těhotným zaměstnankyním
- zaměstnancům pečujícím o dítě mladší 9 let
- zaměstnancům pečujícím o osobu závislou na pomoci jiné fyzické osoby.

V mnohých médiích proběhla informace, že tyto skupiny osob mají na umožnění výkonu práce na dálku nárok. Přestože i tato varianta procházela legislativním procesem, výsledek je zcela jiný. Tito zaměstnanci mají ze zákona pouze nárok, aby jim zaměstnavatel písemně zdůvodnil, proč jim výkon práce neumožní, ve všem ostatním jsou na tom stejně jako zaměstnanci, kteří nespadají do této skupiny.

Některá ustanovení novely ZP nepřinášejí Dopravnímu podniku žádné změny, neboť je již před předtím dodržoval, jedná se například o:

Úprava podmínek pro **elektronické uzavírání dvoustranných právních jednání**. Toto ustanovení se dotýká uzavírání pracovních smluv, dohod o provedení práce, dohod o pracovní činnosti, dohod o rozvázání pracovního poměru nebo ukončení dohod o pracích konaných mimo pracovní poměr. S ohledem na skutečnost, že DPP tyto dokumenty vyhotovuje pouze v listinné podobě a pro-

zatím nehodlá tuto praxi měnit, tak nedochází u těchto procesů k žádné změně.

Dále je v novele ZP zakotvena povinnost **písemného sjednání doby trvání pracovního poměru**. Toto ustanovení má DPP včleněno ve svých pracovních smlouvách, tudíž nedochází k žádné změně.

Novela ZP také upravuje práva a povinnosti ve vztahu k čerpání **rodičovské dovolené**. V Dopravním podniku zaměstnanci i zaměstnankyně podávají žádost o poskytnutí rodičovské dovolené písemně na formuláři Žádost o poskytnutí rodičovské dovolené, v němž uvedou dobu čerpání rodičovské dovolené. **Písemná forma žádosti a doby čerpání** byla již před nabytím účinnosti splněna. Jediná změna je v případě stanovení termínu, do kdy je třeba žádost podat. Zákon nyní stanoví termín podání žádosti alespoň **30 dnů před nástupem** na rodičovskou dovolenou.

Příště se budeme věnovat dalším oblastem novely ZP, zejména upravujícím práva a povinnosti zaměstnanců pracujících na základě dohod o pracích konaných mimo pracovní poměr, kratší pracovní době, odpočinku mezi směnami a v týdnů.

Markéta Bouzková,
vedoucí oddělení
Systemizace a ekonomika práce



Vyšlo jako příloha časopisu
DP kontakt č. 11/2023
s uzávěrkou podkladů
25. 10. 2023