

2 | 2019  
ročník 24

**DP**

**kontakt**

VRŠOVICE SE PROBRALY Z KÓMATU

PROTI OHNI I VODĚ

**PARTNEŘI ZA VOLANTEM I V ŽIVOTĚ**





DISPLEJ V KABINĚ ŘIDIČE  
– DETAIL NAKOLEJOVÁNÍDVOUCESTNÝ MONTÁŽNÍ  
VŮZ MB ANTOS  
S NÁSTAVBOU HILTON

ORANŽOVÁ FLOTILA DOPRAVNÍHO PODNIKU, JAK NAZNAČIL ČLÁNEK V DP KONTAKTU UŽ VLONI V ZÁŘÍ, SE NADÁLE ROZRŮSTÁ. TENTOKRÁT JSME SI VYHLÉDLI DVOUCESTNÉ MONTÁŽNÍ VOZIDLO MERCEDES BENZ ANTOS, NA KTERÉ SE JIŽ TĚŠÍ PRACOVNÍCI PROVOZU VRCHNÍ VEDENÍ.

Opět budeme vyjíždět k nebi: minule s ramenem 14 m autojeřábu MB Arocs či 12 m plošinou vozu Multicar, tentokrát se zdvihací pracovní plošinou do max. výšky 11,3 m. na podvozku MB Antos 1830 4x2 o výkonu motoru 220 kW.

Izolovaný koš pracovní plošiny se nachází na 3dílné teleskopicky výsuvné konstrukci, která se nachází v ose vozidla, tedy umožňuje ideální pracovní podmínky po obou stranách

vozu. Pro práci na silnici i na kolejích je podvozek osazen nezávisle poháněným kolejovým adaptérem. Mezi točnou koše a kabinou řidiče se nachází pro posádku dostatečně velké zázemí s dílenským vybavením.

Plošina splňuje nové bezpečnostní standardy, např. i v rámci pojezdu po kolejích, kdy každé kolo je hnané a řízené systémem ABS a ASR. Navíc je kolejový adaptér vybaven nouzovou magnetickou brzdou. Vysoký bezpečnost-

## S RAMENEM DO VŠECH STRAN

ní standard je také zaručen při vlastní práci v koši. Plošina má trojitou izolaci a kontinuální systém kontroly izolace, který upozorňuje posádku např. při dešti, že izolační odpor poklesl pod bezpečnou úroveň.

Věž, jak se vozům určeným k pracím na trolejovém vedení říká, má do služby namířeno již v průběhu února, kdy by měla být k dispozici právě Vrchnímu vedení jako nový přírůstek Vnitropodnikové dopravy DPP.



### TECHNICKÉ PARAMETRY PRACOVNÍ PLOŠINY:

#### Pracovní dosah (90° od osy vozidla)

- při práci na silnici 7,8 m vlevo i vpravo
- při práci na kolejích rozchod 1435 mm / 500 kg / 6,5 m / 350 kg / 7,8 m

#### Max. pracovní výška

- na silnici při plně vyloženém teleskopu 9,6 m
- na kolejích 1435 mm / 350 a 500 kg / 11,3 m

#### Rozsah otáčení ramene

450°

#### Rozsah otáčení koše

480°

## OBSAH 2 / 2019



### PEL - MEL

4 Z ČESKÝCH DOPRAVNÍCH PODNIKŮ

5 – 9

AKTUÁLNĚ  
PETR WITOWSKI:  
NEJLEPŠÍ NÁBORÁŘ JE SPOKOJENÝ ZAMĚSTNANEC

### BEZPEČNOST

10 – 12 PROTI OHNI, VODĚ NEBO U HROMADNÝCH NEHOD

### RODINY V DPP

13 – 15 PARTNEŘI ZA VOLANTEM I V ŽIVOTĚ

### PREFERENCE MHD

16 – 19 PREFERENCE TRAMVAJÍ: VRŠOVICE SE PROBRALY Z KÓMATU

### KALEIDOSKOP

20 – 21 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

### VÝROČÍ

22 – 27 PRAŽSKÉ PODZEMNÍ PRAŽCE VZPOMÍNÁJÍ ANEB PO ORGANIZAČNÍCH STOPÁCH PODNIKEM DÍL 2. KDO ZAJIŠŤUJE DOPRAVU POD ZEMÍ I NA POVRCHU?

### TÉMA

28 – 33 AUTOMATICKÉ METRO POD LUPOU

34 KŘÍŽOVKA O CENY

35 KULTURA / KVÍZ

Titulní strana: Petr a Pavla Malenovi, garáž Klíčov  
Foto: Petr Hejna

### DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 24. ročník

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

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědný redaktor: Zdeněk Bek

#### Redakční rada

Předseda: Pavel Fojtík; Místopředseda: Jiří Došlý; Členové: Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Michal Brunner, Lubomír Čabelka, Vít Cechmánek, Martin Doubek, Miroslav Grossmann, Zora Karmazín Blümllová, Jaroslav Kristen, Rudolf Pála, Zdeněk Rampa, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze3

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 28. ledna 2019

NEPRODEJNÉ

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

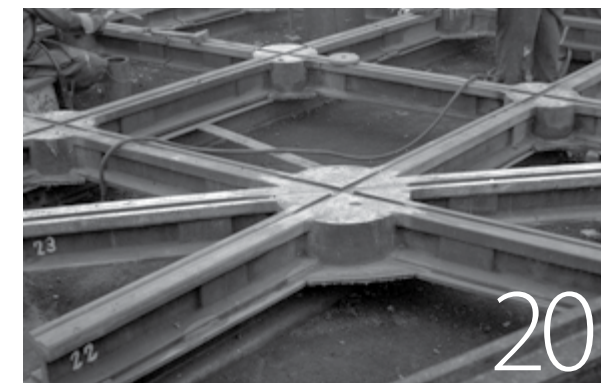
Jména výherců soutěží jsou zveřejňována v následujícím čísle DP kontaktu.  
Informace o zpracování osobních údajů na: dpp.cz/osobni-udaje



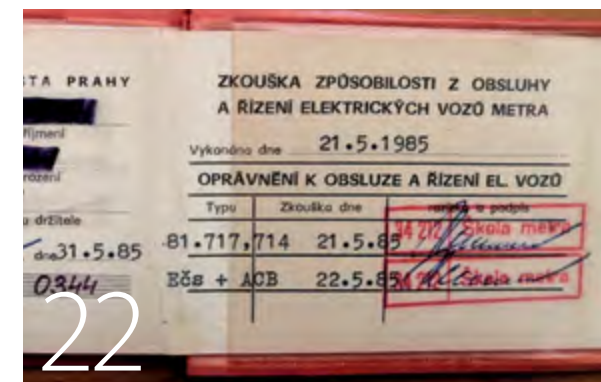
10



16



20



22



28





Foto: www.dpo.cz

## HISTORICKÝMI VOZIDLY OSTRAVOU

Kroužek přátel MHD a Dopravní podnik Ostrava každoročně pořádají jízdy historickými vozidly. Ani letošní rok není výjimkou a tak na webových stránkách [www.dpo.cz](http://www.dpo.cz) naleznete jejich celoroční přehled. Abychom fanoušky dopravy navnadili, tak si jako ochutnávku představíme první tři jízdy:

- **13. dubna 2019** Projížďky historickými vozidly k Dolu Michal
- **18. května 2019** Projížďky historickými tramvajemi a autobusy Ostravou
- **8. června 2019** Ostravská muzejní noc – Výstava historických vozidel s doprovodným programem v areálu dílen v Ostravě-Martinově



Foto: www.skoda.cz

## STŘIDÁNÍ STRÁŽÍ ANEB NOVÉ TROLEJBUSY PRO PARDUBICE

Východočeský dopravce zakoupil, s využitím evropských dotací, dalších pět nízkopodlažních trolejbusů Škoda 32Tr. Plně klimatizované vozy, jež jsou vybaveny moderním informačním systémem a USB porty pro dobíjení mobilních zařízení, tak vystřídají služebně nejstarší vozy 14Tr. Nové vozy budou v provozu přibližně od letošního podzimu. Pardubice se tak stávají druhým městem (po Opavě), kde bude tento typ trolejbusů v provozu.

Z webových stránek jednotlivých DP připravil:  
Zdeněk Bek



Foto: www.pmdp.cz

## TVÁŘ PLZEŇSKÉ VOZOVNY SLOVANY

Pravidelní čtenáři naší rubriky mají jistě v živé paměti poslední číslo minulého roku, ve kterém jsme lákali čtenáře na prohlídky plzeňské vozovny Slovany. Projekt rekonstrukce je nejen v dopravních kruzích pod drobnohledem, a proto se vedení PMDP rozhodlo uspořádat veřejnou besedu, na které zájemce seznámí s připravovaným záměrem rekonstrukce vozovny. Přibližně 40 návštěvníků byla představena prezentace o historii, současném stavu a hlavních problémech vozovny, včetně vizualizace projektu rekonstrukce. Ti z vás, kteří se na besedu nemohli dostavit, nemusí zpytovat svědomí. Prezentaci je možné si stáhnout na webových stránkách [www.pmdp.cz](http://www.pmdp.cz) a pokud vám osud vozovny není lhostejný, v průběhu roku se chystají další příležitosti pro vaše otázky v souvislosti s plánovanou rekonstrukcí vozovny Slovany.

## PŘESNÁ POLOHA VOZIDLA? V JIHLAVĚ UŽ NIKDY JINAK!



Foto: www.jihlava.cz

Současné klimatické podmínky způsobily na Vysočině krušné chvíle téměř všem dopravcům. Z tohoto důvodu byla do provozu nasazena nová webová aplikace, pomocí které se cestující dozví informace o směru cesty, případném zpoždění či jízdní řád linky. Webová aplikace se v současné chvíli stále nachází v testovacím provozu, i přesto je schopna poskytnout základní informace o spojích MHD. Mapu naleznete na adrese [www.jihlava.cz/mhd](http://www.jihlava.cz/mhd).

## Výstavba odstavného kolejiště v Hostivaři



Foto: David Povýšil

O více než tři kilometry naroste v letošním roce délka tramvajových kolejí v Praze. Nezpůsobí to bohužel žádná nová tramvajová trať, ale jiný užitečný projekt. Tím je výstavba odstavného kolejiště v areálu Ústředních dílen DPP. Bezprostředním důvodem stavby je dočasné nahrazení vozovny Hloubětín, jejíž provoz je již více než rok značně omezen a v průběhu přestavby vozovny bude zcela vyloučen. Ani po dokončení prací v Hloubětíně kolejiště neosíří. Bude využíváno primárně pro odstavy tramvají určených k opravě, čímž se uvolní dnes přeplněná kolejiště vozoven. Vlastní realizace v ÚD čítá celkem 20 odstavných kolejí na místě původního fotbalového hřiště. Práce byly zahájeny 14. listopadu 2018. V současné době je na ploše zřízena konstrukce kolejí z vytěžených velkoplošných panelů, ve kterých již jsou svařené a zatlačené kolejnice. Dokončena byla rovněž betonáž. Probíhají práce na výstavbě stožárů trakčního vedení. Součástí projektu jsou také inženýrské sítě, včetně silnoproudých i slaboproudých kabelů, a vodovod. Na novou plochu se vejde až 60 tramvají 15T. Stavba by měla být dokončena s koncem letošního dubna. Generálním dodavatelem stavby je jednotka Dopravní cesta Tramvaje. V budoucnu se plánuje také zbudování menší opravárenské haly. (mig)



Foto: Ondřej Volf

## Testování hybridního Volva

Ve středu 6. února 2019 vyjel do ulic hlavního města nízkopodlažní kloubový hybridní autobus Volvo 7900 LAH. Dopravní podnik ve spolupráci se švédským výrobcem tak zahájil testování vozu, který svými jízdními vlastnostmi a především úsporou pohonných hmot může být logickým mezičlánkem mezi klasickými autobusy s naftovými motory a elektrobusey nebo bateriovými trolejbusy. Kloubový autobus, zapůjčený pro testování, je dlouhý 18 metrů a má celkovou kapacitu 136 cestujících. V autobusu nechybí ani samostatné okruhy ventilace, topení a klimatizace, a to jak pro cestující, tak pro řidiče. Technické parametry, uspořádání interiéru i vnější olakování odpovídají požadavkům dopravního podniku v belgickém Bruselu, kde byl tento autobus již úspěšně otestován v běžném provozu. Vozidlo bude v pražských ulicích k vidění do konce května 2019, a to s evidenčním číslem 6000. Podrobný přehled jízdních řádů autobusu naleznete na webových stránkách [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz). (ov)



Foto: Zdeněk Bek

## STŘEŠOVICKÁ KLADÍVKA A ŠROUBY VYPOVÍDAJÍ

I v minulém roce se v dílnách DPP svítilo až do nočních hodin. Ať už bylo zapotřebí postarat se o drobné provozní živly současných muzejních exponátů nebo náročnou, ale o to preciznější renovaci těch budoucích. Za všechny můžeme zmínit renovaci trolejbusu Praga TOT ev. č. 303, která se posunula do fáze výroby a osazování drobnějších součástí. Interiér prostoru pro cestující je již takřka dokončen a zbývá jen montáž podlahových lišt a sedadel. V plánu je pokračování ve výrobě a montáži chybějících strojních součástí spodků vozu, výroba vybavení kabiny řidiče, elektrikářské práce apod. Postupně se pracuje i na dalším silničním exponátu, autobusu Škoda 506N ev. č. 53, který obdržel nově vyrobené kardanové hřídele. A do třetice všeho autobusového, muzejní exponát Ikarus 280 ev. č. 4382 byl přistaven do Ústředních dílen na preventivní servis a opravu strojního vybavení a kompletní revizi a výměnu elektrických kabelů. Muzeum MHD se však dočkalo i nových přírůstků. Expozici doplnil typ turniketu, který byl využíván v pražském metru od zahájení provozu až do roku 1985. Tím největší přírůstkem je však kloubový autobus Karosa B961 ev. č. 6366. Tento autobus byl do řepských garáží dodán v roce 2003, a to jako jeden z představitelů série posledního typu kloubových Karos pro Prahu. V roce 2017 byl přistaven do Ústředních dílen, které opustil v provedení odpovídajícím autobusům po střední opravě. Příznivce tramvají budou jistě zajímat další plány s muzejní tramvají T1 ev. č. 5001, u které se plánuje celková generální oprava, a to do provedení opticky odpovídajícímu stavu po dodání. Poslední novinkou ze Střešovic je únorové vypravení vozu T35U ev. č. 7001 do ulic Prahy (na snímku). Detailně popsaná rekonstrukce v lednovém vydání DP kontaktu mohla napovědět, že výsledek bude stát za to, což vůz nasazený na lince číslo 2 jen potvrdil. Desítky zájemců po oba víkendové dny spokojeně cestovalo tramvají, jejíž uspořádání sedaček 2+1 už mnoho z nich jistě zapomnělo. (zb)





Ilustrační foto: Petr Hejma

## Zpátky do školních lavic? Možné!

K doplnění vzdělání není nikdy pozdě. Pokud vám neschází odva-  
ha a chuť, chyťte příležitost za správný konec a vyrazte vstříc škol-  
ním lavicím, a to rovnou na Střední průmyslovou školu dopravní.  
Pokud vám chybí maturita, podejte si přihlášku ke studiu tříletého  
nástavbového oboru Podnikání nebo Provoz dopravních zařízení.  
Pokud prahnete po výučním listu, můžete se při zaměstnání vyučit  
ve tříletém oboru Automechanik, ani to však nemusí být konec!  
Nástavbové obory až k maturitě na vás čekají. Pro více informací  
kontaktujte studijní oddělení na adrese: [www.sps-dopravni.cz/](http://www.sps-dopravni.cz/)  
informace-o-studiu. Pro zaměstnance DPP je studium zdarma.

(red)

## Absolventi UJAK, nepřehlédněte

Zaměstnanci Dopravního podniku, kteří mají  
v kapse diplom z Univerzity Jana Amose Ko-  
menského, mají šanci setkat se se zajímavým  
člověkem. Pod záštitou personálního ředitele  
DPP Jiřího Špičky se totiž na půdě DPP, a to  
ve velkém sále konferenčního centra v Soko-  
lovské 7. března 2019 od 13 hodin, uskuteční  
odborný workshop s profesorem Jiřím Svobo-  
dou, filmovým režisérem a mediálním odborní-  
kem. Tématem je uplatnitelnost absolventů  
UJAK Praha.

Dopravní podnik spolupracuje s touto školou  
díky memorandu, jehož cílem je „vytvoření  
rámců pro hlubší a těsnější spolupráci mezi  
univerzitou a dopravním podnikem v oblasti  
aplikovaného výzkumu a přenosu teoretic-  
kých poznatků do praxe a v oblasti vzdělávání  
a praktické přípravy studentů univerzity i pra-  
covníků dopravního podniku.“

Stejně jako beseda s prof. Svobodou se té-  
matu uplatnitelnosti týká i výzva školy smě-  
řovaná k absolventům. UJAK chce na toto  
téma vyvolat otevřený dialog a sbírat příběhy  
absolventů. Zajímá se o dobré i špatné zkuše-  
nosti při uplatňování na trhu práce, v zaměst-  
nání nebo při jeho hledání. Kontaktní osobou  
je Iлона Svobodová z odd. akreditací, e-mail:  
[svobodova.ilona@ujak.cz](mailto:svobodova.ilona@ujak.cz)

(red)

## Z LEDNOVÝCH ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

Představenstvo DPP projednalo 8. ledna na svém prvním zasedání letoš-  
ního roku mj. záměr změny makrostruktury podniku, informaci k pokrytí  
metra mobilním a WiFi signálem a strategické priority na rok 2019. K prv-  
nímu jednání se sešla i dozorčí rada, a to 15. ledna, která mj. souhlasila  
se záměrem změny makrostruktury DPP, tj. zřízením útvaru 800000 úsek  
technický - Metro a převedením útvaru 140000 jednotka Historická vozi-  
dla z působnosti úseku 100000 úsek dopravní do nově přejmenovaného  
úseku 200000 úsek technický - Povrch. Dále dozorčí rada doporučila před-  
stavenstvu nepokračovat v projektu WiFi ve stanicích metra.

Na svém druhém zasedání 22. ledna představenstvo projednalo mj.: řád  
organizační, směrnici Organizační opatření související se změnou syste-  
mizace pracovních míst, finanční dar odborovým organizacím na základě  
uzavřené Kolektivní smlouvy či koncepci rozvoje elektromobility v oblasti  
autobusů DPP.

Na mimořádném zasedání 28. ledna se dozorčí rada věnovala zejména re-  
zignaci člena představenstva Filipa Tuláka. Rada schválila Filipu Tulákovi  
zánik funkce člena představenstva k 28. 1. 2019. Rovněž se věnovala pro-  
blematice možných bezpečnostních rizik v DPP v souvislosti s varováním  
NÚKIB. Zároveň na mimořádném jednání a také 28. ledna představenstvo  
DPP vzalo na vědomí usnesení dozorčí rady o zániku funkce člena před-  
stavenstva Filipa Tuláka a rozhodlo, že od 29. 1. 2019 vykonává působnost  
v oboru investičním předseda představenstva Petr Witowski.

Poslední informace se týká výboru pro audit DPP. Rada hl. m. Prahy v pů-  
sobnosti valné hromady Dopravního podniku jmenovala k 28. lednu do  
uvolněné funkce člena výboru pro audit Mgr. Martu Gellovou. Počínaje  
tímto dnem je výbor pro audit DPP opět tříčlenný.

(red)

## Novinky v připravované elektrifikaci autobusových linek



DPP v současnosti připravuje  
dva rozvojové projekty elektrifi-  
kace autobusových linek. Prv-  
ním z nich je záměr pořízení 14  
standardních elektrobusů včetně  
potřebné nabíjecí infrastruktury.  
Původní záměr počítal s nasazením  
na lince 207. Z důvodu majet-  
koprávních komplikací na Ohradě

však došlo k pozastavení tohoto projektu. Na lince navíc dlouhodobě roste počet  
přepravených cestujících, což vyvolává potřebu hledat do budoucna jiné vhodné  
řešení i s ohledem na možnost nasazení kapacitnějších kloubových vozidel.

Místo původního nabíjecího místa na Ohradě bylo vytipováno a dne 22. ledna 2019  
představenstvem DPP odsouhlaseno náhradní řešení, a to v lokalitě metra Straš-  
nická a Želivského. To umožní nasazení elektrobusů na lince 154 a následně i na  
vybraných spojích dalších linek (např. 175). I v případě náhradního řešení lze nadále  
počítat s původně plánovanou nabíjecí infrastrukturou v garáži Vršovice.

Druhým záměrem je elektrifikace linky 140, na které by měly dnešní naftové au-  
tobusy vystřídat ekologické kloubové bateriové trolejbusy. Příprava tohoto pro-  
jektu pokračuje zatím dle harmonogramu, v současnosti se pracuje na finalizaci  
dokumentace k územnímu rozhodnutí pro nabíjecí infrastrukturu a záměr rovněž  
již úspěšně prošel zjišťovacím řízením v rámci posouzení vlivů na životní prostředí  
(EIA). S ohledem na vývoj v procesu získání územního rozhodnutí dojde k zahájení  
přípravy veřejné zakázky na pořízení 13 až 15 kloubových bateriových trolejbusů.

(ma)



Foto: Roman Vanka

## Milionáři mezi autobusy

Ještě nikdy v historii pražského doprav-  
ního podniku nenajely autobusy za  
svůj život tolik kilometrů jako některé  
současné vozy typu Karosa – Renault  
City Bus. Naprostým rekordmanem je  
řepský autobus ev. č. 3387 z roku 2002,  
který téměř atakuje hranici 1,4 milionu  
ujetých kilometrů. To představuje roční  
průměr přes 80 tis. km. Za dobu pro-  
vozu tak pomyslně objel zeměkouli po  
rovníku už 34x.

Autobus byl od výrobce dodán v úpravě pro provoz na expresních letištních linkách (police  
na zavazadla), takže byl dlouhá léta v provozu na lince 100 a nyní na lince AE. Těžko uvěřit-  
elným faktem je, že motor i převodovka jsou ve voze původní, i když pochopitelně prošly  
oba agregáty generální opravou v ÚD Hostivař. To dokládá, že údržba vozového parku je  
v DPP na vysoké úrovni. Letos však bude tento milionář, jako mnoho dalších, vyřazen a prá-  
vem si konečně „oddechne“. Mimochodem, přes 1 milion kilometrů má v současné době  
najeto 92 autobusů (z toho 12 přes 1,2 mil. km) a dalších 15 se této hranici rychle přibližuje.  
V roce 2018 najely autobusy DPP v PID celkem přes 67 milionů km.

(ov)



Foto: Martin Brejša

## Speciální přípojný tramvajový podvozek po roce opět v akci

O prvním únorovém víkendu byla i Praha obdarována nemalým sněhovým přívalem. To byl  
pádny důvod, aby byla v neděli 3. února 2019 vypravena tramvaj T3R.P ev. č. 8300 s přípoje-  
ným deset tun vážícím tlačným podvozkovým pluhem PSP 01. Zaměstnanci Technické kon-  
toly JSVT od 10 do 23 hodin opakovaně tímto speciálním pluhem „razili“ cestu ostatním  
tramvajím na Barrandově, Bílé Hoře, Petřinách, v Řepích, Divoké Šárce i Hostivaři.

(md)

## VÝBĚROVÁ ŘÍZENÍ DO E-MAILU

Jednou z nejcitlivějších oblastí persona-  
listiky je oblast výběru zaměstnanců, a to  
zejména na vedoucí pozice. Ať už jste uživa-  
telem intranetu či navštěvujete komunikač-  
ní body v jednotlivých areálech podniku,  
můžete využít ještě jedné možnosti, jak se  
dostat k důležitým informacím o výběro-  
vých řízeních (s komisí). Stačí zaslat e-mai-  
lovou adresu na [vyberovarizeni@dpp.cz](mailto:vyberovarizeni@dpp.cz).  
Informace vám budou pravidelně zasílány

po dobu jednoho roku. V žádosti je nutné  
uvést osobní číslo a číslo nebo název útvaru,  
ve kterém působíte.

Důležitá informace na závěr: prosíme o zvý-  
šenou pozornost při spravování vámi uve-  
dené e-mailové adresy. Personální úsek  
nemůže garantovat zaslání informace např.  
při plné e-mailové schránce. Bližší informa-  
ce o nabídce bude zájemcům poskytnuta na  
telefonním čísle 725 368 140.

(red)



Foto: Petr Hejma

## Číslo 9450 je už doma

Na první koleji je přistaven vůz číslo 9450,  
tedy tramvaj 15T ForCity, pro Dopravní  
podnik v pořadí 250. Slavnostní akt za-  
vršení celé dodávky pro Prahu tak mohl  
začít. Při této příležitosti se před halou  
plzeňské Škody Transportation sešli ško-  
dováčtí kolegové s těmi pražskými. Jejich  
mnohaleté setkávání mohli 4. února 2019  
zpečetit i společnou fotografií právě před  
vozem 9450.

Je to už osm let, kdy DPP převzal první,  
v té době jedinou sériově vyráběnou 100%  
nízkopodlažní tramvaj s otočnými podvoz-  
ky. K nejnápadnější změně v rámci dodávky  
došlo v roce 2015, tedy přesně v polovině  
kontraktu. Od té doby, počínaje vozem  
č. 9326, Praha začala přebírat tzv. facelifty.  
Vyznačují se mj. bílo-červeno-žlutou kom-  
binací, pozměněnými tvary reflektorů do-  
plněné o světelné LED pásy, v salonu pak  
klimatizací, WiFi připojením a červenými  
a šedými plastovými sedačkami.

Poslední vůz ze škodovky došel na kole-  
je hostivařských Ústředních dílen 5. úno-  
ra 2019, aby se vydal na „oživování“ do  
vozovny Pankrác a poté najezdil před  
zařazením na linku svých povinných sto  
kilometrů. To už bude pod hlavičkou žiž-  
kovské vozovny.

(pel)



# Petr Witowski: Nejlepší náborář je spokojený zaměstnanec



Začneme častou otázkou k organizačnímu schématu – jaký smysl má plánovaná změna makrostruktury DPP?

Vnitřní organizace každé firmy musí přispívat k rychlému a maximálně efektivnímu plnění strategických úkolů. Proto jsme i k této zásadní a nezbytné změně přistoupili. Náš akcionář chce vidět pokrok zejména ve dvou oblastech: metro D a nové tramvajové tratě.

V technickém úseku, tak jak byl organizován, nemohla být oběma těmito prioritám věnována taková pozornost, jaká je třeba. Proto došlo k jeho rozdělení, zjednodušeně řečeno, na povrch a podpovrch. S úpravou počítáme od 1. dubna 2019, kdy se změní manažerská odpovědnost. Vznikne samostatný technický úsek – Metro a kromě jiného se jednotka Historická vozidla přesune z dopravního úseku pod technický úsek – Povrch.

Celý balík otázek se týkal výhod pro zaměstnance. Uvažujete o rozšiřování zaměstnaneckých benefitů?

Dopravní podnik již dnes poskytuje svým zaměstnancům mnoho benefitů, které jsou nejen srovnatelné s ostatními zaměstnavateli, ale troufnu si říct, že je v mnoha aspektech předčí. Neberme ale benefity jako něco automatického a samozřejmého. Máme dovolenou navíc, zaměstnanecké jízdné, volno-

ZAMĚSTNANCI DOPRAVNÍHO PODNIKU MĚLI V ZÁVĚRU LEDNA 2019 JEDINEČNOU PŘÍLEŽITOST OSLOVIT NOVÉHO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE DPP PETRA WITOWSKÉHO PROSTŘEDNICTVÍM E-MAILU A TELEFONU A POLOŽIT MU LIBOVOLNOU OTÁZKU. TÉMAT, KTERÁ KOLEGY A KOLEGYNĚ PÁLÍ A ZAJÍMÁ, JE MNOHO. V REDAKCI JSME VYBRALI OTÁZKY NEJČASTĚJI POLOŽENÉ ANEBU DOTAZY PŘÍBUZNÉ SLOUČILI DO OTÁZKY JEDINÉ. JAKO BONUSOVÁ JE ODPOVĚĎ NA ZAJÍMAVOU OTÁZKU TÝKAJÍCÍ SE MOŽNOSTI VYUŽITÍ OBNOVITELNÝCH ZDROJŮ.

časové poukázky (letos dokonce v navýšené hodnotě 4 tisíc), stravenky, placené volno při nemoci a mnoho dalších. V současné době připravuje personální úsek např. rehabilitační pobyty pro zaměstnance, v přípravě je projekt Cafeterie, zatím jako doplnění možnosti využívat volnočasové poukázky elektronicky, což by znamenalo další rozšíření okruhu možných služeb k využití a zjednodušení plateb. A jsme samozřejmě rádi, že můžeme pro naše zaměstnance jako poděkování za jejich skvělou práci vyjednat i výhody od mnohých poskytovatelů služeb a výrobků.

Kvalitní zázemí řidičů a strojvedoucích vnímám jako prioritu. Mám na mysli adekvátní a příjemné pracovní podmínky.

Co dělá Dopravní podnik pro to, aby získal zaměstnance na chybějící profese?

Předně děkuji vám všem, zaměstnancům Dopravního podniku, za vaši loajalitu a za to, s jakou profesionalitou a pracovním nasazením řešíte každodenní pracovní povinnosti. Kromě nábory nových zaměstnanců se musíme víc a víc soustředit i na udržení kvalitních zaměstnanců a umění je motivovat. Současná situace na trhu práce nám bohužel nepomáhá a uchazeči o zaměstnání se mohou rozhodovat mezi více pracovními nabídkami a zaměstnavateli. Můj cíl je, aby zaměstnanci byli na DPP hrdí, do práce chodili rádi a abychom nábor jako takový řešili víc ve smyslu doplňování chybějících zaměstnanců, než nahrazováním těch odcházejících. Hodně se v této souvislosti hovoří o mzdě. Mzda je jistě velmi důležitá, ale já na stejnou úroveň stavím i to, jak se podnik dokáže o své zaměstnance postarat a jaké jim k práci vytváří podmínky. Není lepší náborář než spokojený zaměstnanec.

Když zůstaneme u podmínek, co se aktuálně připravuje v oblasti zkvalitnění zázemí pro řidiče a strojvedoucí DPP?

Otázka na kvalitní zázemí řidičů a strojvedoucích metra mě potěšila a velmi souvisí s mojí předchozí odpovědí. Vnímám jako prioritu, aby speciálně tyto skupiny zaměstnanců měly adekvátní a příjemné pracovní podmín-



ky. To platí i pro zázemí. Co se konkrétního v současné době připravuje, by byl dlouhý seznam aktivit, proto jen telegraficky. V přípravách jsou opravy sociálních zařízení ve smyčkách Březiněveská, Braník a Spořilov, v řešení pak toalety na Výstavišti, a to ve spolupráci s nájemcem tohoto areálu. V plánu je určitě klimatizace zbývajících kabin tramvají T3R.P a zázemí zaměstnanců lanovky na Petřín, ale také řešení parkovacích míst ve vozovně Vokovice, Motol a komplexně pro celý areál ÚD a depa Hostivař. Nesmím opomenout ani zázemí pro dispečery na CD nebo přesun výpravní v areálu Opravy tramvají v Hostivaři.

Obdobně dlouhý výčet se asi týká i autobusů a metra...

Ano. Pro řidiče autobusů se průběžně provádějí úpravy odpočinkových místností včetně doplňování vybavení. Pokračovat by měly postupné opravy podle dohodnutých priorit u WC a místností pro řidiče v autobusových obratištích i tramvajových smyčkách. Co se týče rekonstrukcí výpraven garáží, aktuálně je řešena ta vršovická. Pro strojvedoucí metra se na střídacích místnostech připravuje instalace infostojanů, v některých nástupních a střídacích místech probíhá navyšování počtu jídelních a nápojových automatů. Konkrétně ve stanici Háje bude modernizována střídací místnost v rámci rekonstrukce vzduchotechniky. Na Zličíně bude zřízena kapacitní střídací místnost pro strojvedoucí a ve stanici Dejvická právě skončila rekonstrukce osvětlení střídacích místností. Projektů je skutečně mnoho.

Jako řidiče mě trápí, že jsou cestující obtěžováni bezdomovci. Jak to hodláte řešit, ptá se několik kolegů.

Téma bezdomovců hodně rezonuje. To, že si řádně platící cestující stěžují, zejména v zimních měsících, na obtěžování ze strany bez-

domovců, je fakt a já to považuji za nepříjemné. Řešení ale rozhodně není jednoduché. To ale neznamená, že bychom nad tím měli mávnout rukou. Vedu na toto téma diskuzi jak s kolegy ve vedení, tak se zástupci města. Snažíme se o co neefektivnější spolupráci s Městskou policií, která již přináší výsledky. Jsem si vědom, že veřejnost oprávněně požaduje často razantní postup našich zaměstnanců – řidičů, ale je třeba si uvědomit, že je nutné se za každé situace řídit zákony. Dopravce podle české legislativy není vybaven žádnými zvláštními zákonnými pravomocemi.

A zajímavý dotaz na závěr: Uvažuje DPP o využívání vlastních prostorů velkých ploch na střechách nebo na zatravněných plochách (smyčky tramvají) k montáži fotovoltaických panelů?

Využitím fotovoltaiky a obnovitelných zdrojů se seriózně zabýváme, jde ale o širokou a investičně velmi náročnou problematiku. Pilotním projektem by se mohla stát střecha hloubětinské vozovny, na kterou bychom umístili fotovoltaické panely. Nyní se zpracovává dokumentace pro stavební povolení, fotovoltaické panely nebudou v počátku napájet energeticky tramvajovou trať, ale budou zásobovat vozovnu, tedy třeba osvětlení nebo zásuvky. Fotovoltaika na zatravněných plochách tramvajových smyček nevyhází ekonomicky, navíc by zde byl problém s ostrahou takto volně umístěných zařízení na veřejně dostupném místě.

Jménem kolegů a kolegyně vám za všechny obsáhle odpovědi děkuji.

Otázky zaměstnanců vybíral:  
Petr Ludvíček  
V Hostivaři fotil: Petr Hejna





# PROTI OHNI, VODĚ NEBO U HROMADNÝCH NEHOD

Text: Michal Brunner  
Foto: HZS DPP

HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR DPP ZAZNAMENAL V ROCE 2018 CELKEM 576 VÝJEZDŮ, MEZIROČNÍ NÁRŮST JE Tedy 66 UDÁLOSTÍ. VYŠŠÍ BYL POČET POŽÁRŮ, DOPRAVNÍCH NEHOD I TECHNICKÝCH POMOCÍ. POJĎME SE NA VÝJEZDY PODNIKOVÝCH HASIČŮ ZA ROK 2018 PODÍVAT BLÍŽE.



ZÁSAH Č. 144, ULICE PRŮBĚŽNÁ – NEHODA AUTOBUSU NA TRAMVAJOVÉ ZASTÁVCE NOVÉ STRAŠNICE, JEDNA OSOBA ZRANĚNA; PŘEVEDENO NOUZOVÉ ODSTRANĚNÍ DEFORMOVANÉHO ZÁBRADLÍ



ZÁSAH Č. 213, DOZ HOSTIVAŘ – VČELÍ ROJ OHROŽUJÍCÍ OKOLÍ; HASIČ V OCHRANNÉM ODĚVU „SRŠEŇ“ SE PŘIPRAVUJE NA ODSÁTÍ ROJE SPECIÁLNÍM VYSAVAČEM



ZÁSAH Č. 242, ULICE SPÁLENÁ – OSOBA POD TRAMVAJÍ; SLOŽKY IZS NA MÍSTĚ, ZRANĚNÁ ŽENA VYPROŠTĚNA V SOUČINNOSTI HZS DPP A HZS PRAHA POMOCÍ VZDUCHOVÝCH ZVEDACÍCH VAKŮ

Setrvalou úroveň má četnost planých poplachů a úniků nebezpečných látek, nejčastěji ropných produktů. Nízký byl počet zásahů vyvolaných živelními pohromami, zřejmě z důvodu loňského abnormálně suchého počasí.

V oblasti dopravních nehod jsme bohužel zaznamenali rostoucí počet střetů chodců s tramvaji nebo autobusy s tragickými následky. Dvě dopravní nehody tramvají měly charakter hromadných událostí s větším počtem zraněných a vedly k vyhlášení příslušných traumatologických plánů integrovaného záchranného systému.

Jednalo se o srážku dvojice tramvají 29. června 2018 v Ječné ulici a obdobnou nehodu 22. listopadu na Rašínově nábřeží. Ve druhém zmiňovaném případě projížděla shodou okolností hostivařská jednotka HZS DPP kolem místa události v době jejího vzniku, takže záchranné práce byly zahájeny bezprostředně po nehodě.



ZÁSAH Č. 256, STANICE METRA ŽELIVSKÉHO – UCAPANÁ KANALIZACE PO PŘÍVALOVÉM DEŠTI, VODA ZATĚKÁ DO STROJOVNY ESKALÁTORU; NASAZENA TROJICE ELEKTRICKÝCH KALOVÝCH ČERPADEL, KANALIZACE PROČIŠTĚNA, VODA POSTUPNĚ ODČERPÁNA ZE VŠECH ZATOPENÝCH PROSTOR



ZÁSAH Č. 269, ULICE OLŠANSKÁ – NEHODA OSOBNÍHO AUTOMOBILU S TRAMVAJÍ, POSÁDKA ZAKLÍNĚNA VE VOZIDLE; JEDNOTKY HZS PRAHA PŘEVEDLY VYPROŠTĚNÍ ZRANĚNÝCH, JEDNOTKY HZS DPP V SOUČINNOSTI S POSÁDKOU POKOTOVOSTNÍHO AUTOJEŘÁBU ZAJISTILY ODSTRANĚNÍ VRAKU A ZPROVOZNĚNÍ DOPRAVNÍ CESTY





ZÁSAH Č. 457, LIPENCE – NAVZÁJEM ZAKLÍNĚNÉ KLOUBOVÉ AUTOBUSY V ÚZKÉ KOMUNIKACI; PROVEDEN BOČNÍ POSUN AUTOBUSU POMOCÍ HYDRAULICKÉHO ZAŘÍZENÍ LUKAS, AUTOBUSY OSVOBOZENY

K nejneobvyklejším případům nejen za uplynulý rok, ale za celou 45letou historii sboru patřil zásah zličínské jednotky HZS DPP 21. října u průsaku vody do tunelu metra u stanice Bořislavka, v důsledku provrtání ostění tunelu vrtnou soupravou v povrchové stavební jámě. Právě zásah podnikových hasičů vedl ke zjištění skutečného rozsahu i příčiny této hojně medializované události a naši hasiči následně asistovali i při provizorní opravě ostění tunelu, aby mohl být obnoven provoz metra na lince A.



ZÁSAH Č. 520, RAŠÍNOVO NÁBŘEŽÍ – SRÁŽKA DVOJICE TRAMVAJÍ, VĚTŠÍ MNOŽSTVÍ ZRANĚNÝCH; HASIČI DPP ASISTUJÍ PŘI NAKLÁDÁNÍ POSTIŽENÝCH DO VELKOPROSTOROVÉ SANITKY MERCEDES ATEGO

ZÁSAH Č. 551, HOSTIVAŘ – VYKOLEJENÁ TRAMVAJ – SRÁŽKA DVOJICE TRAMVAJÍ; PROVEDENO ZVEDNUTÍ TRAMVAJE A NAKOLEJENÍ VYKOLEJENÝCH PODVOZKŮ POMOCÍ HYDRAULICKÉHO ZAŘÍZENÍ LUKAS

Rok	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Počet výjezdů HZS DPP	556	552	532	472	510	576

Typ události	2016		2017		2018	
	počet	%	počet	%	počet	%
Požár	42	9	43	8	61	11
Dopravní nehoda	84	18	95	19	108	19
Živelní pohroma	15	3	25	5	15	3
Technická událost	193	41	186	36	239	41
Únik nebezpečných látek	24	5	41	8	31	5
Ostatní mimořádná událost	2	0,4	4	1	4	1
Planý poplach / EPS	99	21	105	21	110	19
Prověřovací cvičení	13	3	11	2	8	1
<b>Celkem</b>	<b>472</b>	<b>100</b>	<b>510</b>	<b>100</b>	<b>576</b>	<b>100</b>

Rok 2018: počet výjezdů HZS DPP podle dnů v týdnu

pondělí	úterý	středa	čtvrtek	pátek	sobota	neděle
104	101	89	82	84	56	60



# PARTNEŘI ZA VOLANTEM I V ŽIVOTĚ



## Autobusy Prahou jedou:

Z Klíčova když vyráží ráno,  
řidička Pavla jede už, kámo.  
V bezpečí jsi a úsměv  
ona rozdává.



TOTO JE PŘÍBĚH JAKO Z RŮŽOVÉ KNIHOVNY. POZNALI SE JIŽ V DĚTSTVÍ, VLASTNĚ JEŠTĚ V PORODNICI. VYRŮSTALI SPOLU A NAKONEC SE UKÁZALO, ŽE TOHO MAJÍ SPOLEČNÉHO MNOHEM VÍCE, NEŽ BYLO NA PRVNÍ POHLED ZŘEJMÉ. SPOLEČNÁ CESTA ŽIVOTEM JE DOVEDLA AŽ DO DOPRAVNÍHO PODNIKU, KDE SPOLU JIŽ JEDENÁCT LET JEZDÍ ZA KLÍČOVSKOU GARÁŽ. PAVLA A PETR MALENOVI, PARTNEŘI NEJEN ŽIVOTNÍ, ALE I PRACOVNÍ. ALE STEJNĚ JAKO V ŽIVOTĚ, I TENTO PŘÍBĚH MÁ SVÉ STINNÉ STRÁNKY.



JAKÝMI CESTAMI SE UBÍRALA ŽIVOTNÍ I PRACOVNÍ LÁSKA, PROZRADILI DP KONTAKTU PETR A PAVLA MALENOVI

**Je pravda, že jste se poznali v Dopravním podniku?**

**Petr:** Nikoliv, poznali jsme se již v porodnici (úsměv).

**Pavla:** Petr je o den mladší, bydleli jsme ve stejné ulici ve Znojmě. Na základní škole jsme spolu chodili devět let do stejné třídy.

**Petr:** No a po vojně jsme se náhodně potkali.

**Pavla:** A už jsme spolu 30 let.

**Jaká byla vůbec vaše cesta do Prahy?**

**Petr:** Již od dětství jsem se zajímal o dopravu, převážně tedy o autobusy. Před nástupem do Dopravního podniku jsem vždy pracoval jako řidič. Následně přišla revoluce, poté špatná zkušenost s podnikáním v autodopravě. Pár kolegů z ČSAD Znojmo mě nasměrovalo

k pražskému Dopravnímu podniku, ve kterém kroutil volantem od roku 2001 za garáž Klíčov. Nejprve jsem zde 4 roky pracoval sám, následně jsme se přestěhovali celá rodina do Neratovic.

**Pavla:** Můj tatínek byl řidičem těžkých nákladních vozů. Vyrůstala jsem tedy v řidičském prostředí. Předtím, než jsem však nastoupila k dopravnímu podniku, byla má cesta klikatá. Pracovala jsem na několika pracovních pozicích, dokonce i v trafice. Mojí největší pracovní zkušeností bylo řízení 3tunového vysokozdvíženého vozíku, kde je nutná přesnost. Ovšem stejně jako můj tatínek mám i já zkušenost s řízením velkých aut. K Dopravnímu podniku jsem nastoupila v roce 2008 a už bych neměnila.

**Přesun z královského města Znojma do Neratovic, to je veliký rozdíl...**

**Pavla:** Upřímně, na Neratovice jsem si nikdy nezvykla. Znojmo a jižní Morava jsou pro mě srdeční záležitostí...

**Petr:** Pro mě, a vlastně celou rodinu, to byl útek z míst, kde jsme se sice narodili, ale ekonomicky se nám dobře nežilo. Po vojně jsem pracoval jako řidič a po vystudování průmyslové školy jsem nastoupil jako garážmistr do domovského ČSAD Znojmo. Lásky k volantu však přesto zvítězila.

**Ptát se vás tedy na směnný provoz je po minulých pracovních zkušenostech zbytečné...**

**Petr:** Šejdry moc nemáme, respektive záleží na diagramu. Pokud jde o mě, nemám rád ranní směny. To pro mě mohou rovnou přijet funebráci (úsměv).

**Pavla:** Já mám naopak ranní směny ráda. Silnice je volná, nikde nikdo, v klidu si jedu sama. Obecně mi však nevadí žádná směna, ani víkendy, svátky. Víkendy mám však nejraději, protože je na silnici větší klid.

**Nemohu se nezeptat na vaši zkušenost s cestujícími...**

**Pavla:** Ráda komunikuji s lidmi. Na všechny mávám, všechny zdravím, až mě někdy ces-

tující sledují pohledem, jestli je všechno v pořádku (směje se). Každý, kdo pracoval s lidmi, však ví, jak je to složité. Samozřejmě že občas jsou problémy, které paradoxně probíráme doma a kolikrát se i pohádáme (úsměv). Osobně však musím říct, že jako žena mám kolikrát i větší autoritu. Vzpomínám si, když jsem jednou probouzela pána, který v autobuse usnul, tak mě nazval andělem, za mě dobrý (úsměv).

**Petr:** To víte, v dnešní době je to těžké. Naše pozice je degradována. Platy jsme na úrovni dělníků ve skladu. Společnost k nám taky tak přistupuje, protože zapomíná na zodpovědnost s tím spojenou. Tím, že jsem od mala příznivcem autobusové dopravy, tak vím, jak se u nás na malém městě cestující chovali k řidičům autobusu. Na druhou stranu jsme profesionálové, máme k profesi vztah a uvědomujeme si zodpovědnost nám svěřenou.

**Jezdíte spolu i na stejném autobuse?**

**Petr:** Od chvíle, kdy manželka nastoupila, jezdíme spolu. V první řadě kvůli synovi a v druhé řadě manželka potřebovala zaučit, protože neznala Prahu.

**Pavla:** Já jsem opravdu neznala téměř žádnou ulici, Petr se mnou jezdil mnohdy celý den a někdy i starší dcera.

**Petr:** Pavla má řízení od pána boha, bodejť by ne, když to má z domova (úsměv). Orientace však byla ze začátku problematická.

**Život není jen práce, ale také volný čas. Jak ho trávíte?**

**Pavla:** Já jsem v práci raději než doma. Když už mám ale volno, tak ráda zahradničím a starám se o našeho pejska a dceřina koně. Dcera chodí do Pěveckého sboru DPP, ostatně sbormistr Lukáš Janírek pochází také ze Znojma. S dcerou jsem začala chodit zpívat, ale vzhledem k práci jsem nebyla schopna po čtyřech ranních vydat tón. Lukáš mě dokonce zmínil ve skladbě k výročí 90 let autobusů v Praze. Je úžasné, že se v dnešní době lidé vůbec sejdou a obětují čas svému koníčku, fandím jim.

**Petr:** Když mám volný čas a nejsem v práci ani ze svého volna, tak rád pracuji se dřevem, zvláště na chalupě, kde se stejně jako Pavla točím kolem zahrady. Také rád relaxuji při poslechu hudby. Občas jedeme jako rodina na výlet a jezdíme i za rodiči do Znojma. Na závěr musím samozřejmě zmínit motorizmus a dopravu obecně.

**Máte v rodině pokračovatele? Mám na mysli, zda mají vaše děti vztah k dopravě...**

**Pavla:** Starší dcera, která zpívá v Pěveckém

sboru DPP, velmi fandí dopravě. Pracuje v IDSK (Integrovaná doprava Středočeského kraje, pozn. red.) u zastávkové služby.

**Petr:** Když jsem byl ubytovaný na Klíčově, tak se mnou dcera kolikrát trávila čas na lince. Dodnes má sešit s linkami, které jsme spolu odjezdili. Pořád chtěla dělat u dopravy, a jak se zmínila Pavla, splnilo se jí to. Aktuálně má na starost všechny zastávky ve Středočeském kraji.

**Pavla:** Nesmíme zapomenout ani na nejmladšího potomka, syna, který je velkým fanouškem autobusů. Když mu řeknu evidenční číslo autobusu, tak hned ví, o který typ se jedná. Budoucnost vidí dokonce v Dopravním podniku. Chtěl by jít na SPŠD, obor autoelektrikáře nebo zámečníka, ale zatím není rozhodnutý. Uvidíme, jak se rozhodne... (úsměv). A naše prostřední dítě, dcera, vystudovala sociální práci a sociální pedagogiku a pracuje ve školství.

**V letošním roce zahajujete svoji společnou 11. sezonu v barvách DPP. Co si do další sezony přejete?**

**Pavla:** Všem kolegyním a kolegům bych chtěla popřát hodně zdraví a klidných směn.

**Petr:** A hodně kilometrů bez nehod! (úsměv).



**Petr o vážnosti zaměstnání:**

Občas samozřejmě má člověk chuť se vším seknout, ale vždycky si vzpomenu, jak jsme kolikrát živořili, takže se člověk rychle vzpamatuje.





Text a foto: Miroslav Grossmann

VĚTŠINA SIGNALIZACÍ VE VRŠOVICKÉ ULICI FUNGUJE S PREFERENCÍ TRAMVAJÍ. SSZ VRŠOVICKÁ – PETROHRADSKÁ UMÍ KROMĚ PRODLUŽOVÁNÍ VOLNA TAKÉ VLOŽIT FÁZI PRO TRAMVAJ NAVÍC A ZKRÁTIT FÁZI KOLIZNÍ. O PRODLUŽOVÁNÍ VOLNA INFORMUJE ŘIDIČE VÝZVOVÉ NÁVĚSTIDLO

# PREFERENCE TRAMVAJÍ: VRŠOVICE SE PROBĚRALY Z KÓMATU

ROK 2018 PATŘIL VÝČTEM PROVEDENÝCH OPATŘENÍ SPÍŠE K TĚM LEPŠÍM. O ČEM ŽE JE ŘEČ? O PREFERENCI MHD, TEDY O JEDNOM Z NEJEFETIVNĚJŠÍCH NÁSTROJŮ PRO ZVYŠOVÁNÍ CESTOVNÍ RYCHLOSTI A PRAVIDELNOSTI PROVOZU VOZIDEL MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY. PŘEDEVŠÍM SE PODAŘILO PO LETECH DOTÁHNOUT OBNOVU VĚTŠINY SIGNALIZACÍ VE VRŠOVICÍCH. PEVNÉ PROGRAMY ZDE BYLY NAHRAZENY DYNAMICKÝM ŘÍZENÍM S PREFERENCÍ, ZEJMÉNA TRAMVAJÍ. SEMAFORŮ, KTERÉ ZVÝHODŇUJÍ TRAMVAJOVOU DOPRAVU, JE NA ÚZEMNÍ HLAVNÍHO MĚSTA JIŽ VÍCE NEŽ 200 A JEJICH PODÍL PŘEKROČIL 80 PROCENT.

Dlouho očekávaná preference tramvajové dopravy byla zavedena na 5 signalizacích ve Vršovické ulici i pokračující ulici V Olšínách. V únoru došlo nejprve na dva semaforech u zastávky Průběžná, které byly obnoveny už v roce 2016, ale dosud na nich fungoval režim pevného řízení.

Úvod loňského roku tedy přinesl očekávanou dynamiku především na klíčovém světelném signalizačním zařízení (SSZ) **Průběžná – V Olšínách**. Zde je na vjezdu od Průběžné ulice využito vzdáleného rádia pro směro-

vou detekci tramvaj, které bylo připraveno prozřetelně již v rámci rekonstrukce tramvajové trati v roce 2014. Signalizace je rovněž nachystána na doplnění vzdáleného rádia od Strašnické. K tomu dojde s RTT v roce 2020. Do té doby je třeba vystačit s kontaktem, který neumí poznat směr jízdy tramvaje. Třetí vjezd křižovatky, z centra, využívá spojení řadiče SSZ s elektrickým ovládním výhybky a pro zařazení volna využívá pobyt tramvaje v zastávce.

V prosinci 2018 došlo k zásadnímu zlepšení provozu v západní části **Vršovické ulice**, kde byly všechny signalizace obnoveny nejpozději v roce 2015. Preference byla zavedena na trojici semaforů mezi zastávkami Nádraží Vršovice a Bohemians. Časté poposkakování od křižovatky ke křižovatce bylo nahrazeno plynulejší jízdou, ne třeba tak plynulou jako v Evropské, ale s ohledem na dopravní poměry lze považovat současný stav za více než dobrý výsledek. Na křižovatce s Petrohradskou ulicí se podařilo zřídit i preferenci autobusů, které jezdí v kolizním směru.

V současné době stále chybí doplnit preferenci tramvaj na **SSZ Vršovická – Bělokerkevská** (pevný program, obnoveno v roce 2016) a na Kubánském náměstí, kde se obnova stále chystá. Preference už delší dobu funguje na křižovatkách s Kodaňskou, na Koh-i-nooru a na přechodu Užocká.

Uvidíme, zda počiny ve Vršovické povedou ke zkrácení jízdních dob. Zatímni zkušenosti, především z kontrolního bodu Bohemians z centra, napovídají, že ano. Ovšem jde o lednová zjištění, která je třeba potvrdit v dalších obdobích.

V této souvislosti je vhodné se krátce vrátit k zavedení preference v **Evropské**, kde bylo v roce 2018 dosaženo historicky nejkratších jízdních dob. Nepodařilo se je však udržet. Vrátily se do předchozího, byť také velmi solidního stavu; z Divoké Šárky na Dejvickou už neukazuje jízdní řád 11 minut, ale o minutu více.

Trochu nečekaně došlo ke zřízení preference tramvaj na **SSZ Revoluční – Dlouhá**, a to v rámci nezbytné obnovy technologie signalizace. Výsledek je příjemný, jen je třeba trochu doladění, zvláště pro noční provoz.

Naopak nic dobrého nepřinesla obnova technologie na **SSZ Křižovnická – Karlova**, kde nabobtnala tramvajová detekce na celkem 6 trolejových kontaktů, místo původních 4. Přes den (9–19 hodin) zde nadále funguje pevný program. V ostatních časech se používá preference, která je však méně účinná než ta původní. Povedlo se doladění několika semaforů, kde preference fungovala už v minulosti. Za všechny jmenujme semafor na **Bulovce**, kde došlo současně k celkové optimalizaci řízení, hlavně pro chodce.

Na druhou stranu se nezdařilo vyladit nedobrý způsob fungování **SSZ Vinohradská – Želivského**. V souvislosti s rekonstrukcí tramvajové trati ve Vinohradské ulici svítala naděje, že řízení křižovatky dozná zlepšení.

Bylo osazeno vzdálené rádio ve směru z centra, ale záměr na zlepšení se zatím zdrhl na ne zcela ojedinělém problému – na dopravním řešení, tentokrát již ve fázi přípravy projektové dokumentace.

Lze jen připomenout, že již od roku 2015 z obdobného důvodu leží technologie vzdáleného rádia ladem také na **SSZ Patočkova – Střešovická** ve směru od Vozovny Střešovice.

Semafore uzavřeme lepším příběhem. Preference tramvaj byla zřízena na náměstí Míru. Jedná se o dolní křižovatku s Jugoslávskou, na které byl 6 let po obnově signalizace, která fungovala s detekcí, ale bez preference MHD, uveden do provozu systém dynamické koordinace se sousedním **SSZ Anglická – Italská** a současně preference tramvaj. Podařilo se zajistit nejen opticky plynulejší průjezd tramvaj, ale opatření překvapivě pomohlo také autobusům, které přitom jezdí v kolizním směru s tramvajemi.

## Změny v preferenci tramvaj na SSZ v roce 2018

0.315 Vršovická – Petrohradská	zavedení dynamického řízení a podmíněné preference
0.339 V Olšínách – Pod Rapidem	zavedení dynamického řízení a podmíněné preference
0.340 V Olšínách – Průběžná	zavedení dynamického řízení a podmíněné preference
0.355 Vršovická – U Vršovického nádraží	úprava SSZ a zavedení podmíněné preference
0.356 Vršovická – Sportovní	zavedení dynamického řízení a podmíněné preference
1.004 Revoluční – Dlouhá	obnova SSZ a zavedení podmíněné preference
1.035 Křižovnická – Karlova	obnova SSZ a ponechání povětšinou pevného řízení
2.013 Palackého náměstí	obnova SSZ a vylepšení podmíněné preference
2.023 Svobodova – Na Slupi	obnova SSZ a vylepšení podmíněné preference
2.332a náměstí Míru – Francouzská	zrušení původního dynamického řízení a zavedení povětšinou pevného řízení
2.362 náměstí Míru – Jugoslávská	úprava SSZ a zavedení podmíněné preference
3.351 Želivského – Jeseniova	celková optimalizace řízení a vylepšení preference
4.402 Nuselská – Vladimírova	obnova SSZ, dočasně v pevném řízení
4.463 Nuselská – Mendíků	obnova SSZ, zavedení podmíněné preference namísto absolutní
5.068 Lidická – Zborovská	obnova SSZ, ponechání původního dynamického řízení bez preference
5.503 Štefánikova – Kartouzská	úprava SSZ a zavedení podmíněné preference
5.582 Nádražní – nádraží Smíchov	trvalé vypnutí SSZ
5.815 Plzeňská – přechod zastávka Hotel Golf	úprava SSZ pro zřízení zastávky na znamení
5.816 Plzeňská – přechod zastávka Poštovka	úprava SSZ pro zřízení zastávky na znamení
7.142 Plynární – Komunardů	úprava SSZ, optimalizace, obnovení absolutní preference
8.235a Zenklova – náměstí Na Stráži	celková optimalizace řízení a vylepšení preference
8.243 Střelnická – Zdíbská	úprava SSZ pro zřízení zastávky na znamení
8.251 Zenklova – Elsnicovo náměstí	obnova SSZ a zachování absolutní preference
8.951 Zenklova – U Meteoru	obnova SSZ a zavedení podmíněné preference namísto absolutní
9.212 Harfa	obnova SSZ a zachování podmíněné preference
9.264 Kolbenova – přechod	zrušení SSZ
9.905 Kolbenova – Laponská	výstavba SSZ s podmíněnou preferencí





SMÍCHOV UŽ NENÍ ZCELA ZAKLETÝ. VE ZKUŠEBNÍM REŽIMU BĚŽÍ OD PODZIMU 2018 PREFERENCE TRAMVAJÍ NA SSZ ŠTEFÁNIKOVA – KARTOUZSKÁ. PRO VYŠŠÍ BEZPEČNOST PROVOZU JE ODLOŽENA ZELENÁ PRO AUTA, POKUD JE TĚSNĚ PŘED KŘÍŽOVATKOU TRAMVAJ. AUTA V KŘÍŽOVATCE NAJÍZDĚJÍ NA KOLEJE



ASI NEJHODNOTNĚJŠÍ ZMĚNA BYLA PŘEDVĚNA NA PALACKÉHO NÁMĚSTÍ. KŘÍŽOVATKA, KTERÁ JE PŘETÍŽENA TRAMVAJOVOU DOPRAVOU, DOSTALA DOSUD NEJSLOŽITĚJŠÍ ŘÍDÍCÍ LOGIKU VE MĚSTĚ, V ČESKU, MOŽNÁ DOKONCE NA SVĚTĚ. I PROTO TRVALO VYLADĚNÍ A ZPROVOZNĚNÍ DYNAMIKY NĚKOLIK MĚSÍCŮ A DOSUD VYŽADUJE POZORNOST. TRAMVAJOVÁ, ALE I JINÁ VOLNA, LZE DO FÁZÍ DOPLŇOVAT, A TO I DODATEČNĚ, POKUD SE TRAMVAJ PŘIHLÁŠÍ ZA ROZHODOVACÍM BODEM. ŘÍZENÍ JE VELMI DYNAMICKÉ A VEDE KE ZKRÁCENÍ ZDRŽENÍ TRAMVAJÍ A VYŠŠÍ KAPACITĚ. UPRAVENÁ ŘÍDÍCÍ LOGIKA UMOŽNILA BEZPROBLÉMOVÝ PRŮJEZD VYŠŠÍHO POČTU SPOJŮ PŘI VÝLUKOVÝCH ODKLONECH V CENTRÁLNÍ ČÁSTI MĚSTA. V BUDOUCNOSTI BY MĚLO BÝT DOPLNĚNO O VZDÁLENÁ SMĚROVÁ PŘIHLÁŠENÍ OD JIRÁSKOVA NÁMĚSTÍ A PALACKÉHO MOSTU

Loni v zimě a na jaře dokonce krátce fungovala preference i na horním náměstí Míru u Francouzské. Nepodařilo se ji však obhájit a na signalizaci je nasazen pevný program, který sice působí zdržení a ve slabším provozu není dobře zkoordinován do centra, ale je lepší než předchozí dynamika bez preference. Ta občas vynechala volno pro tramvaj a zdržení MHD se někdy blížila i jedné a půl minutě.

Uvidíme, co přinese letošní rok, a zda dojde aspoň na dílčí zlepšení cestování tepnou mezi Karlovým náměstím a Vinohrady.

V loňském roce došlo také na budování oddělovacích tvarovek podél tratí. Přibýly v délce 320 metrů v Zenklově ulici v rámci rekonstrukce tratě. Podařilo se tak oddělit některá kritická místa. Lepší plynulosti provozu je dosaženo také přesunem zastávek Libeňský zámek (dříve Stejskalova) ze souřtežky a jejich změně na ostrůvky, z původního mysu (do centra), respektive z nástupu z vozovky (z centra).

Celkový výsledek Zenklovy je však z hlediska plynulosti provozu tramvajů trochu rozpačitý. Kolony na kolejích se ve špičkách tvoří před zámečkem ve směru z centra, pod zastávkou Vosmikových z centra, kde byl upraven přechod pro chodce do normového stavu a místo dvou pruhů tak zůstal jeden. Ani opakované najíždění a sjíždění aut z kolejí u nových mysových zastávek, zejména U Kříže, není vzorovou ukázkou bezpečnosti a plynulosti provozu. Proti tomu lze za zdařilejší řešení považovat nové vídeňské zastávky Maniny, o kterých jsme v DP kontaktu již psali.

Už nyní víme, že v roce 2019 dojde na některá další opatření. Třeba se dočkáme i preference tramvajů a autobusů na SSZ Vršovická – Běločerkvská (Eden), čímž by mělo být dotaženo celkové zlepšení a zvýhodnění provozu MHD ve Vršovících.

### SSZ v tramvajové síti – srovnání let 2017 a 2018

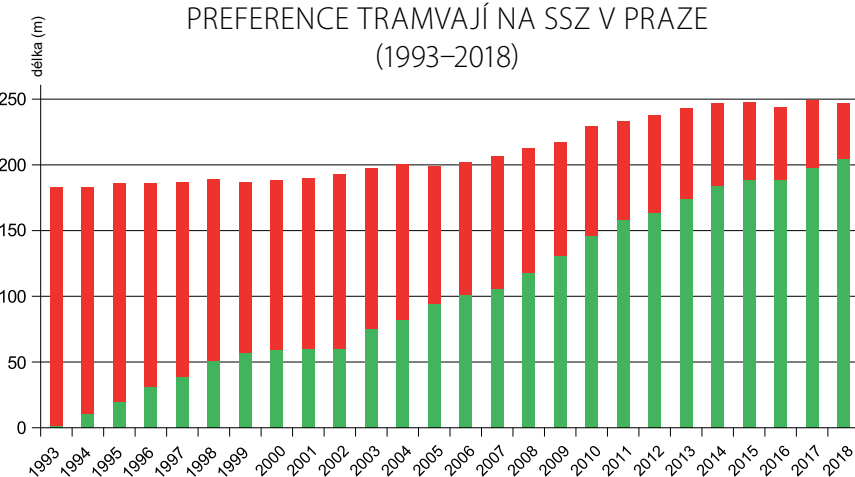
	31. 12. 2017	31. 12. 2018
<b>Celkem SSZ</b>	249	247 (-2)
<b>SSZ s preferencí</b>	198	205 (+7)
<b>Z toho s absolutní preferencí</b>	69	67 (-2)
<b>Podíl SSZ s preferencí</b>	79,5 %	83,0 %

Pozn.: do statistiky nejsou započítávána trvale vypnutá SSZ

### ODDĚLOVACÍ TVAROVKY (1996–2018)



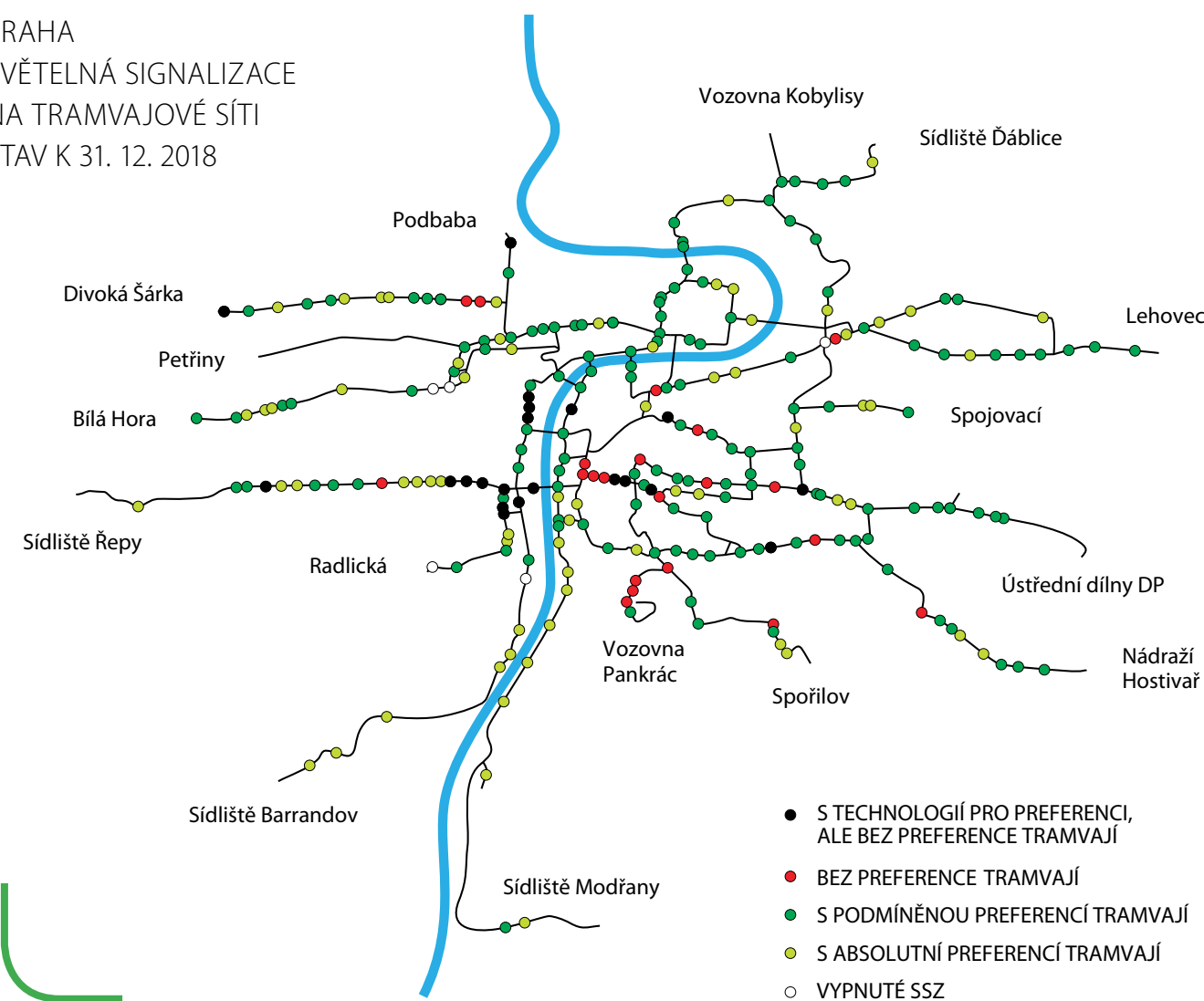
### PREFERENCE TRAMVAJÍ NA SSZ V PRAZE (1993–2018)



### Zvýšené betonové tvarovky podél tratí (podélné dělicí prahy) v roce 2018

Zenklova	oba směry	Kandertova – Primátorská	162,5 m	08/2018
Zenklova	do centra	Vosmikových – Podlipného	204,5 m	08/2018
Zenklova	do centra	Na Korábě – Nad Sýpkem a za Bulovkou	-47,5 m	08/2018

### PRAHA SVĚTELNÁ SIGNALIZACE NA TRAMVAJOVÉ SÍTI STAV K 31. 12. 2018





Text: Pavel Fojtík  
Foto: Archiv DPP a Pavel Fojtík

# HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

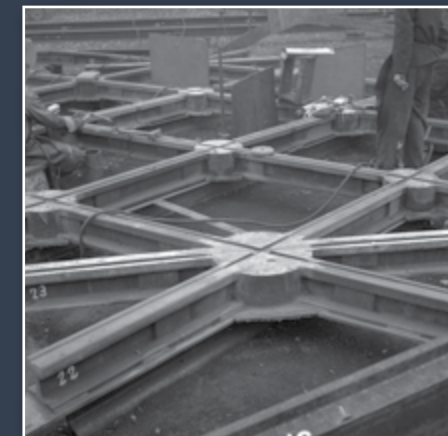


Tento snímek patří mezi ty z výstavby pražského metra, kterými se minulý režim příliš nechlubil (ale příslušné události se ani nezaměřovaly). Co nám kinofilmový diapozitiv ukazuje? V roce 1971 dlouho a silně přšelo. To mělo negativní důsledky na staveništi stanice Mládežnická (dnes Pankrác, v době události ale nesla pracovní pojmenování Autobusové nádraží Pankrác), kde se sesula střední část západní stěny stavební jámy, ačkoliv ta byla zabezpečena záporovým kotveným pažením. Do jámy sklouzlo na šest tisíc krychlových metrů zeminy. Stavba stanice tak nabrala zpoždění. Snímek je z 8. července 1971. Všechny stanice prvního provozního úseku metra se stavěly z povrchu, takže byly vystaveny všem nepříznivým povětrnostním vlivům. Podobná událost je fotograficky zadokumentována i na severní straně stanice Budějovická.

Asi v roce 1919 vznikla série zajímavých pohlednic – leteckých snímků Prahy. Nevíme o nich nic bližšího a zatím známe tři. Na první pohled vlevo vzadu zaujme klusácký stadion, který byl zrušen, pokud je nám známo, už v roce 1920, kdy se na Letné konal všesokolský slet. Mánesův most ještě svítí novotou a na náměstí před Rudolfínem ještě chybí budova Filozofické fakulty, která se začala stavět až v roce 1924. Při podrobném prohlížení obrázku můžeme v jeho dolní části uprostřed nad malým, ale výrazným náměstíčkem identifikovat i jednu ze dvou prvních pražských měnřen, která až do roku 1997 stála ve dvoře čp. 111 v ulici U Lužického semináře.



Na černobílém negativu 6 x 6 cm zachytil fotograf (patrně v roce 1948) výrobu jediného pražského symetrického pravoúhlého křížení tratí směřujících do čtyř směrů a se všemi kolejovými oblouky. Snímek byl pořízen v karlínské Rustonce v dílnách kolejových konstrukcí a jeho námětem jsou především srdcovky. Jistě si alespoň ti zkušenější vzpomněli, že takové křížení bývalo na Těšnově. S ohledem na průjezdný profil vozů T3 doznala křižovatka změny v roce 1964 a po zrušení tratě v ulici Na Florenci v roce 1983 byla zredukována na dvoukolejný trojúhelník.



V dobách minulých nebylo u tramvajových zastávek (tehdy se jim říkalo stanice) příliš mnoho přístřešků pro cestující. Zpravidla byly na některých konečných stanicích anebo tam, kde se přestupovalo na autobus. Mezi taková místa patřil i přístřešek umístěný ve stanici Chodovská silnice. Kdy přesně byl snímek pořízen, zatím nevíme. Ale nebylo to dříve než 3. ledna 1932, protože v pozadí vidíme vlak linky číslo 19 jedoucí od Spořilova, který právě od toho data zde začal jezdit. Podobná čekárna bývala na smyčce Zahradní Město. Snímek byl pořízen na skleněný negativ 18 x 24 cm.

Tato fotografie (originální negativ je opět skleněný o formátu 18 x 24 cm) byla pořízena v roce 1927, když se začal stavět v Bubnech palác Elektrických podniků. Po zboření někdejší Böhmovy továrny (zbytky sklepů jsou na obrázku ještě vidět) se na nějaký čas naskytl nezvyklý pohled na kostel sv. Antonína. Stavba trvala poměrně dlouho – sedm let. Palác Elektrických podniků se stal jedním z architektonických skvostů meziválečné Prahy. Na negativu se projevila tzv. viněta, zjednodušeně řečeno „tmavší rohy“ snímku. Použitý objektiv si „nerozuměl“ s formátem negativu.







Text: Lubomír Čabelka a Zdeněk Rampa  
Foto: archiv JPM, Lubomír Čabelka a Petr Hejna

Foto: Petr Hejna



## PRAŽSKÉ PODZEMNÍ PRAŽCE VZPOMÍNÁJÍ aneb PO ORGANIZAČNÍCH STOPÁCH PODNIKEM

### Díl 2.

### KDO ZAJIŠŤUJE DOPRAVU POD ZEMÍ I NA POVRCHU?

PRAŽSKÉ METRO PŘEPRAVÍ PŘES 1,6 MILIONU CESTUJÍCÍCH DENNĚ. VĚTU „UKONČETE PROSÍM VÝSTUP A NÁSTUP, DVEŘE SE ZAVÍRAJÍ“ SI ZAPAMATUJE SNAD KAŽDÝ NÁVŠTĚVNÍK HLAVNÍHO MĚSTA. ZA POČTEM PŘEPRAVENÝCH CESTUJÍCÍCH JE ALE SKRYTÁ PRÁCE STOVEK PROVOZNÍCH ZAMĚSTNANCŮ DPP. DNES PŘEDSTAVUJEME ORGANIZAČNÍ SLOŽKU, KTERÁ ZAJIŠŤUJE ČINNOSTI V PŘÍMÉM STYKU S CESTUJÍCÍ VEŘEJNOSTÍ, JEDNOTKU 110000 – PROVOZ METRO (JPM).



Od zahájení provozu metra až do roku 2005 fungovala tato provozní složka pod označením služba dopravní, přičemž vývoj organizačních čísel popsal první díl seriálu. Základem její činnosti bylo a je plnění dopravních zakázek, vypracované úsekem dopravním na základě plánu dopravy, tj. zabezpečení dopravních i přepravních výkonů, stanovených grafikonu vlakové dopravy.

#### Plán dopravní zakázky pro rok 2019:

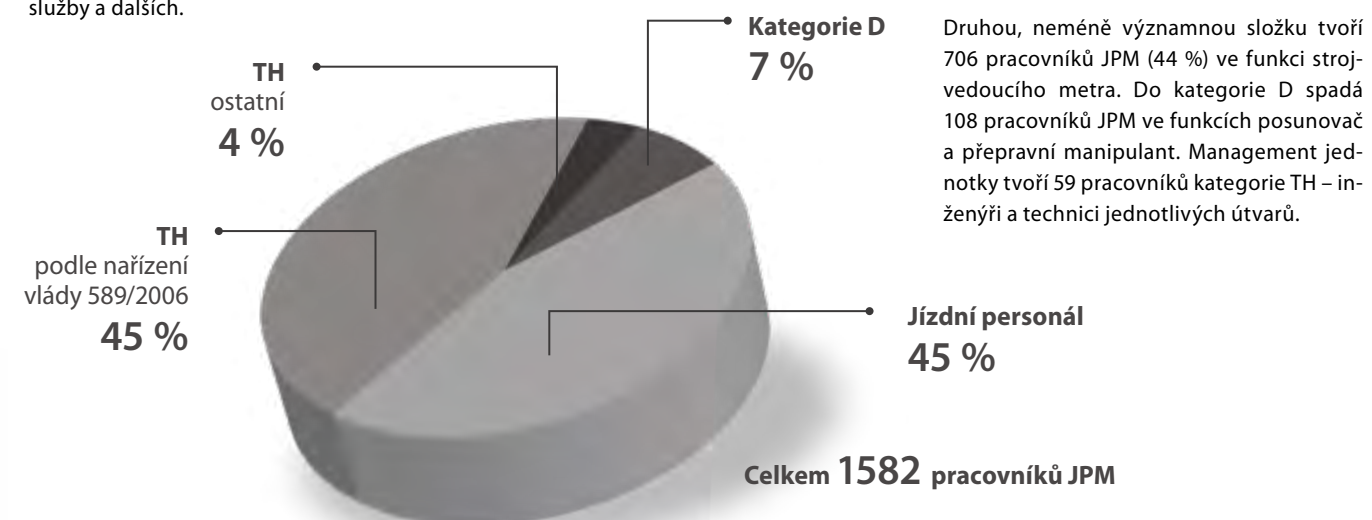
• trať A	13 737 333 vzkm <sup>(1)</sup> 2 404 033 275 mkm <sup>(2)</sup>
• trať B	23 740 411 vzkm 4 154 571 925 mkm
• trať C	23 569 711 vzkm 4 713 942 200 mkm

<sup>(1)</sup> vozokilometr (vzkm) udává počet kilometrů, které ujede jeden vůz na trati metra

<sup>(2)</sup> místokilometr (mkm) udává počet míst v dopravním prostředku násobený počtem kilometrů, který dopravní prostředek ujede

Jednotka Provoz Metro má pracoviště v 61 stanicích na všech trasách metra, na centrálním dispečinku městské hromadné dopravy a ve třech depech – Hostivař, Zličín a Kačerov. Každý den je třeba po celých 24 hodin obsadit 142 provozních turnusových stanovišť.

V příloženém grafu je znázorněno rozložení pracovníků JPM: 45% podíl tvoří 709 pracovníků výkonné dopravní služby ve funkcích dozorců stanice, samostatný provozní technik, výpravčí depa, dozorců depa, vlakový dispečer, revizor bezpečnosti dopravy, dozorců směny tratí, odpovědný zástupce služby a dalších.



ŘÍDÍCÍ PULT STROJVEDOUČÍHO V SOUPRAVĚ SIEMENS M1

#### Členění Jednotky Provoz Metro (1582 pracovníků):

- **110000** – vedoucí JPM = řízení celé jednotky
- **110020** – OZP JPM, operativní řízení výkonných provozních jednotek
- **110100** – vlakový dispečink, operativní řízení provozu vlakové dopravy
- **Štábní útvary** – zabezpečení nezbytné podpory výkonným provozním útvarům:
  - 110010 – sekretariát VJPM
  - 110030 – oddělení Vzdělávání Metro
  - 110200 – odbor Provozní zabezpečení
  - 110400 – odbor Technologie provozu
- **Výkonné provozní útvary JPM – dělí se podle tratí:**
  - provozy Trati a dep A + DH (111100), B + DZ (111200), C + DK (111300)
  - provozy Obsluhy vozidel tratí A (112100), B (112200), C (112300)



## Popis činnosti jednotlivých útvarů

### 110020 – referát Koordinace provozů

**Odpovědný zástupce provozu** (OZP – 1 pracovník ve směně) zastupuje vedoucího JPM v provozních záležitostech. Sídlí ve stanici metra Vyšehrad, odkud se může služebním vozem rychle vydat všemi směry po Praze. Zejména se zabývá kvalitou dopravy a přepravy cestujících v metru. Spolupracuje s vlakovými dispečery i ostatními dispečinky při řízení provozu v běžných provozních situacích i při nepravidłnostech v provozu.

OZP řeší mimořádné události z hlediska JPM, spolupracuje při jejich likvidaci a zajišťuje podklady k jejich šetření. Disponuje pohotovostní skupinou, kterou při nárazově zvýšené přepravní poptávce (koncerty, sportovní akce, různá shromáždění) nebo při mimořádnostech vysílá k posílení běžného staničního personálu. Eviduje a šetří nehody cestujících, v rámci JPM provádí dechové zkoušky na alkohol. Zajišťuje trestní oznámení na PČR u škod způsobených na majetku DPP. Provádí i hloubkové kontroly stanic z pozice správce stanice.

### 110030 – oddělení Vzdělávání Metro

Zabezpečuje výuku, vzdělávání i zkoušky provozních zaměstnanců všech tří jednotek v metru (PM, SVM, DCM) i pracovníků externích organizací, které se podílejí na provozu metra, a to buď formou kurzů (pro větší skupiny uchazečů na novou funkci), nebo formou konzultací či školení. Elektronickou formou (e-learning) či prezenční formou provádí pravidelná periodická poučování, zajišťuje poučení pro vstup do kolejíště a poučení dle Provozního řádu radiospojení v metru. Za zmínku stojí i spolupráce s útvaru Metro PČR – součinnost na pravidelném proškolení pražských policistů.

Oddělení užívá dvě své učebny v depu Hostivař a dvě v depu Kačerov, všechny vybavené lektorským počítačem s projektorem i dalšími vzdělávacími a didaktickými pomůckami specifickými pro provoz pražského metra. Učebna ve stanici Ládví je osazena simulátory ovládání staničních reléových i elektronických zabezpečovacích zařízení včetně nadstaveb ASDŘ-D s ASJC. Další učebna je ve stanici Nádraží Holešovice, speciálně pro jízdní personál slouží po jedné v depu Hostivař a v depu Zličín.



STROJVEDOUČÍ INSTRUKTOR PŘI ŠKOLENÍ

- Vyškolení nového strojvedoucího v základním kurzu = 364 hodin teoretické přípravy
- úspěšné vykonání odborné zkoušky a jízdní zácvků v řízení a obsluze hnacího vozidla pod dozorem = nejméně 8 týdnů
- nový strojvedoucí může usednout sám za řízení soupravy metra až po složení závěrečné zkoušky před komisí MHMP



HISTORICKÁ PODOBA "ŘIDIČÁKU NA METRO".

### 110100 – odbor Řízení provozu

Útvar řídící provoz metra v reálném čase i zajišťující celkovou organizaci vlakové dopravy. Zabezpečuje požadované dopravní a přepravní výkony metra.

**Vlakový dispečink** je dispečerským útvaru II. stupně, vrcholově řídící provoz metra v reálném čase. Podřízen je řídicímu dispečinku I. stupně, začleněnému do úseku dopravního. **Vlakoví dispečeré** (VD – pro každou trať 1 ve směně) i **vedoucí směny** (VS VD) na dispečerském sále ve 2. patře budovy CD v nepřetržitém provozu zajišťují plynulý provoz vlakové dopravy v metru. Při mimořádných situacích operativně řídí provoz v součinnosti s dispečinky III. stupně, které organizačně spadají do JDCM. Zavádí neplánované změny, které reagují na aktuální požadavky provozu.

**Oddělení Přípravy a vyhodnocení provozu** především konstruuje grafikon vlakové dopravy (GVD), jehož zpracování s příslušnými výstupy podléhá zadaným parametrům a požadavkům organizace ROPID. Přípravuje a sestavuje plán jízdy služebních vlaků i prací v nočních přepravních výlukách, tvoří rozpis směn strojvedoucího při změnách GVD.

### 110200 – odbor Provozní zabezpečení

Zajišťuje pro JPM personalistiku, ekonomiku, provozní a materiální zabezpečení.

**Oblast personalistiky** sleduje počty zaměstnanců v jednotlivých profesích jednotky, v souladu s potřebami provozu nárokuje kurzy a nábor nových zaměstnanců, zajišťuje komplexní správní agendu (školení a zkoušky) i průběžné obsazování dopravního personálu v 61 stanicích metra i třech depech.

**Oblast ekonomiky** zpracovává plán rozpočtu JPM ve výši cca 1,6 mld. Kč dle jednotlivých ukazatelů. Největší podíl představují mzdové a sociální náklady i náklady na trakční energii. Jejich výše je určována s ohledem na počet zaměstnanců a objem výkonů objednaných či předpokládaných organizací ROPID.

**Oblast materiálního zabezpečení** zajišťuje plánování výstrojních součástí a ochranné prostředky pro více než 1500 provozních zaměstnanců. Sleduje stáří vybavení jednotlivých provozních místností, plánuje a objednává nákup nábytku a vybavení pro cca 150 provozních místností a kanceláří.

**Oblast provozního zabezpečení** resp. odd. Správa stanic zajišťuje úklid, zahradnické práce i údržbu zeleně ve stanicích metra, tj. podklady k uzavírání smluv a zakázek, odvozy odpadu DPP i smluvních nájemců ze stanic metra, spolupracuje s PČR při řešení vzniklých škod – zejména při výskytu graffiti.

### 110400 – odbor Technologie provozu

Druhý ze štábních útvarů JPM. Do jeho gesce mimo jiné spadá:

- legislativní činnost (Organizačně řídicí normy, Provozní předpisová soustava metra);
- spolupracuje s Odborem dopravních agend MHMP – žádá o omezení přepravní kapacity u oprav, dostavby a rekonstrukcí zařízení metra;
- spolupracuje s projektovými organizacemi – připomínkuje projektovou dokumentaci staveb, vestavby či obchodních vybaveností v metru a návazně související technologie;
- zpracovává Fonogramy a ROV, zajišťuje připomínkovou řízení s ostatními útvary DPP;
- zpracovává dopravní technologie a postupy při změnách dopravního a přepravního režimu na provozovaných tratích metra;
- vede kompletní agendu spojenou s šetřením a vyhodnocováním mimořádných událostí v metru.



DOZORČÍ STANICE PO KONTROLE VÝSTUPU CESTUJÍCÍCH V LETĀNECH



111100, 111200 a 111300  
– provoz Trati A, B a C a dep Hostivař, Zličín a Kačerov

Zajišťuje přepravu cestujících ve stanicích metra a organizaci provozu v depech. Největší měrou se na tom podílí staniční personál složený z dozorců stanic a samostatných provozních techniků; součástí provozů jsou i dozorčí směny trati (kontrolní činnost, ale i pomoc pro DS či SPT v případě krizových situací).

Organizaci provozu v depu mají vždy na starosti dva výpravčí depa ve směně: zajišťují plynulý chod depa i nezbytné posuny, sestavování a jízdy služebních vlaků. Úzce spolupracují s VD a dozorčími depa. Pod provoz Trati a dep spadají vedoucí posunu a posunovači – dle pokynů výpravčích provádějí jednotlivé úkony, které jsou spjaté s provozem v jednotlivých depech.

112100, 112200 a 112300  
– provoz Obsluha vozidel A, B a C

V běžném pracovním dni se na tři trasy metra vystavuje do provozu dle platných GVD 103 vlakových souprav, ty se musí obsadit jízdním personálem – strojvedoucími. Součástí útvaru jsou strojvedoucí instruktoři – ti neustálou přítomností na trase se svými znalostmi vozů metra i nabytými zkušenostmi zajišťují při řešení závad a mimořádných událostí především technickou podporu strojvedoucích. Každý instruktor má přidělenou skupinu strojvedoucích, kterou pravidelně školí a přezkoušuje z technických znalostí.

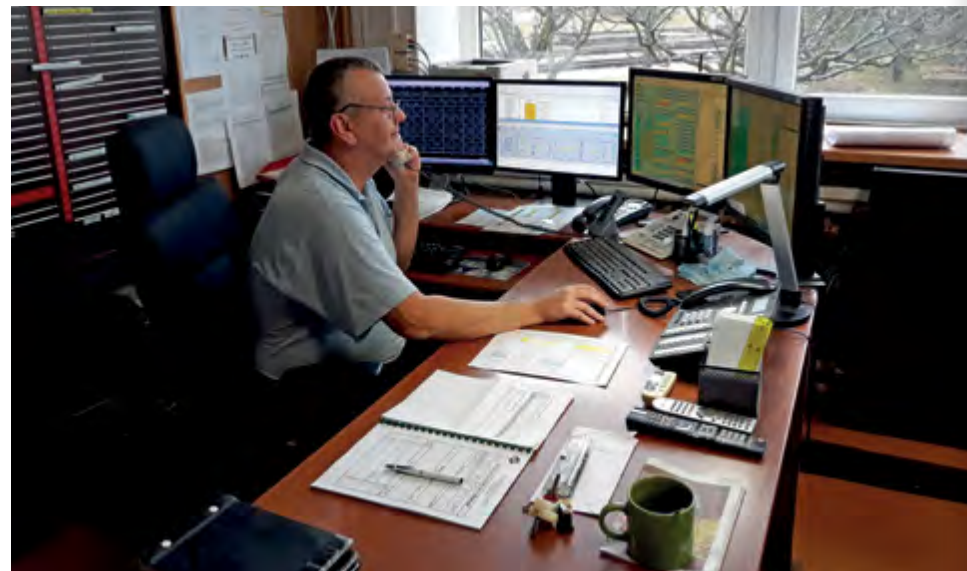
Dozorčí dep řídí a organizují posuny vozů v hale depa, zajišťují výjezdy a zátahy souprav z depa, organizují a plánují strojní mytí souprav, zajišťují podmínky pro opravy vozů metra i jízdy souprav na zkušební trati, organizují mimořádné jízdy vlaků, přejez-

V pracovní den se na 3 trasy metra vypravuje 103 vlakových souprav.

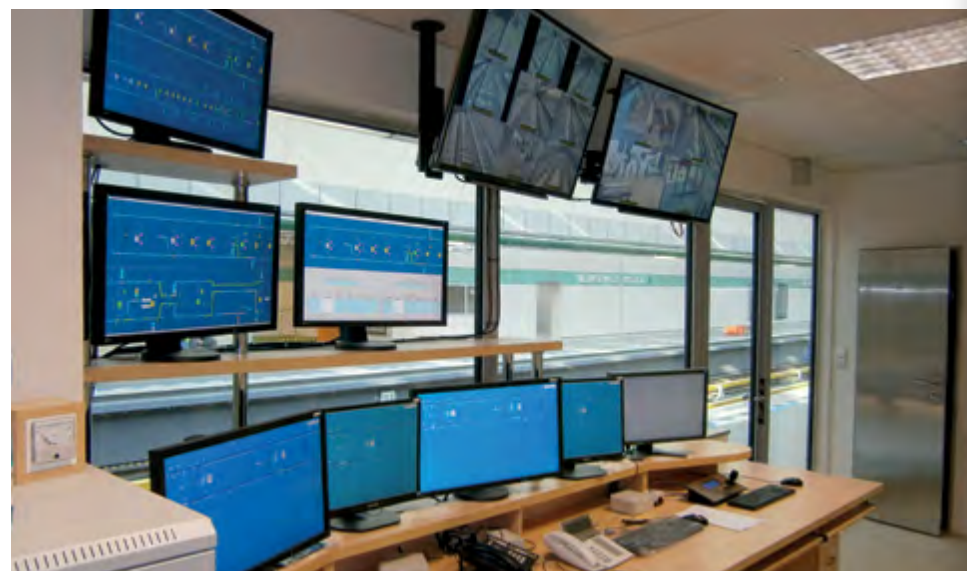
Každý den po celých 24 hodin je třeba obsadit 142 provozních turnusových stanovišť.



CENTRÁLNÍ DISPEČINK NA BOJIŠTI - PRACOVNÍSTĚ VLAKOVÉHO DISPEČERA TRATI C



DOZORČÍ DEPA HOSTIVAŘ



STANOVIŠTĚ SPT VE STANICI NEMOCNICE MOTOL



SOUPRAVA 81-71M  
NA ZKUŠEBNÍ TRATI  
DEPA HOSTIVAŘ (2009)

TŘI DEŠÍTKY STROJVEDOUČÍCH SI  
UDRŽUJÍ KVALIFIKACI NA OBSLUHU  
HISTORICKÝCH SOUPRAV, O JEJICHŽ  
JÍZDY JE VŽDY VELKÝ ZÁJEM

dy vlakových souprav pro potřeby údržby a práci podřízených pracovníků. Spolupracují přítom i s vedoucími a směnovými pracovníky Full Servisu.

**Dvě historické soupravy**, třívozová Ečs a pětivozová 81-71, deponují v depu Zličín. Provozovány jsou při výročních jízdách, při denních nebo nočních jízdách tzv. zážitkové turistiky i při společných akcích s KŽC, Doprava (Klub železničních cestovatelů), při dnech otevřených dveří v jednotlivých depech i při dalších příležitostech.

Jízdy historických souprav jsou organizovány i z důvodu jejich pravidelné údržby apod. Pro jejich provoz je potřeba mít vyškolenou skupinu 30 strojvedoucích, kteří si musí udržovat potřebnou kvalifikaci. Jezdí v historických hnědých uniformách, které DP-Metro používalo od zahájení provozu metra až cca do roku 1997, kdy došlo ke sjednocení uniform DPP.



## Slovo závěrem za jednotku Provoz Metro

I přes miliony ujetých kilometrů, miliony přepravených cestujících a obdržené certifikáty (ISO 9001, ČSN EN 13816) nelze ustrnout ve vývoji. Pracovníci metra se i nadále musí učit ovládat moderní technologie a moderní elektronické systémy. Plánovaná trasa D před ně postaví další velkou výzvu. Na závěr článku je nutno vyslovit velké poděkování všem zaměstnancům JPM, kteří každodenní psychicky náročnou práci profesionálně zvládají. ■

Zkratky:

- OZP** odpovědný zástupce provozu
- VD** vlakový dispečer
- VS VD** vedoucí směny vlakových dispečerů
- DS** dozorčí stanice
- SPT** samostatný provozní technik
- GVD** grafikon vlakové dopravy
- ROV** rozkaz o výluce

Příště: **Profil jednotky Správa vozidel Metro**

Autor projektu „Pražské podzemní pražce vzpomínají“: Zdeněk Rampa, vedoucí odb. Řízení provozu JDCM



Text: Vítězslav Šedina  
Foto: Antonín Ježek a uvedené zdroje



AUTOMATICKÁ JEDNOTKA  
METRA ALSTOM AM4-M4  
V BUDAPEŠTI

# AUTOMATICKÉ METRO POD LUPOU

PRAŽSKÁ DRÁHA SPECIÁLNÍ MÁ SVÉ NEJBLIŽŠÍ SOUSEDY VE VARŠAVĚ, VÍDNI, BERLÍNĚ, ALE I V NORIMBERKU A BUDAPEŠTI. V POSLEDNÍCH DVOU JMENOVANÝCH MĚSTECH SE KOLEGOVÉ Z TAMNÍCH DOPRAVNÍCH PODNIKŮ VYDALI I CESTOU AUTOMATIZACE PROVOZU METRA BEZ STROJVEDOUČÍCH. NÁSLEDUJÍCÍ ŘÁDKY SE TOMUTO TÉMATU VĚNUJÍ V SOUVISLOSTI S BUDOUCÍM VÝVOJEM V PRAZE.

Oba provozy, v Norimberku i v Budapešti, se shodují v použití otevřeného systému automatického metra bez nástupištních stěn a dveří. VAG v Norimberku zvolil tuto variantu mj. z důvodu trasování plánované automatické linky U3 jako dvou větví do té doby konvenční linky U2. Na této lince došlo k zahájení zkušebního bezobslužného provozu více než rok (září 2009) po otevření plně automatické linky U3 (červen 2008). VAG tak spustil smíšený provoz konvenční a automatizované dráhy speciální jako první na světě.

V Budapešti v lednu 2006, v době podpisu kontraktu na vybudování linky M4, byla tato trasa navrhována jako samostatná. Siemens, dodavatel zabezpečovacího zařízení, však dle slov maďarských kolegů (a k jejich pozdější lítosti) negarantoval dopravnímu podniku BKV přesný bodový dojezd takový, aby bylo možné vybudovat spolehlivý uzavřený systém s nástupištními dveřmi, a tak se v městě na Dunaji museli spokojit se systémem otevřeným. Vzhledem k historickému faktu, že moderně pojatý uzavřený systém se skleněnými nástupištními dveřmi byl zprovozněn již v roce 1987 v Singapuru, je to pro Budapešť velká škoda. Úplně první systém s neprůhlednými dveřmi zasouvajícími se nahoru, nikoli do stran, byl uveden do provozu dokonce už roku 1961 v Petrohradu, a to nikoli kvůli bezpečnosti cestujících, ale z důvodu snížení nákladů na vyhloubení stanic. V případě Petrohradu se ale nejednalo o bezobslužný provoz a v současnosti se již nástupištní dveře otevírají také do stran.

## ÚROVNĚ AUTOMATIZACE PROVOZU DRÁŽNÍ DOPRAVY

Automatizace provozu nejen metra, ale obecně všech drážních vozidel, má několik stupňů – **GoA (Grades of Automation)**. Tyto úrovně jsou definovány podílem účasti řídicí jednotky a strojvedoucího na řízení vlaku.

GoA 0 – řízení vlaku  
dle rozhledových podmínek

Jízda soupravy není nijak zabezpečena a řízení je plně v gesci strojvedoucího, a to po stránce plynulosti a bezpečnosti jízdy i odbavování cestujících. Dnes je takový způsob řízení vlaku možné vidět jen u tramvajové trakce a s jistou mírou tolerance i na dirigovaných tratích D3, případně na širých tratích s nejnižší úrovní traťového zabezpečovacího zařízení (kde je provoz řízen alespoň telefonickým dorozumíváním, než strojvedoucí dorazí ke vjezdovému návěstidlu dopravny).



JEDNOTKA SIEMENS DT3 PŘI AUTOMATICKÉM PROVOZU V NORIMBERKU

GoA 1 – manuální řízení vlaku se zabezpečením jízdní cesty a jízdy na trati

Strojvedoucí zajišťuje řízení soupravy sám stejně jako u GoA, ale jízdní cesta je zabezpečena, vlak je na trati lokalizován (kolejové obvody, počítače náprav apod.) a o prevenci najetí více vlaků na stejnou kolej nebo její úsek se starají jen proměnlivá návěstidla.

GoA 2 – poloautomatické řízení vlaku (Praha a většina speciálních drah v ostatních městech)

Systém je vybaven vlakovým zabezpečovačem, který je schopen samostatného rozjezdu i brždění nebo plynulého dojezdu do stanice. Strojvedoucí obstarává odbavování cestujících, kontrolu nad samostatnou činností vlakového zabezpečovače a plynulou jízdu a řízení přejímá operativně v případě odchýlných provozních situací, vzniku mimořádné události nebo při nebezpečí z prodlení, aby MU naopak zabránil. Jízda vlaku je však stále zabezpečena vlakovým zabezpečovačem nebo náhradním způsobem.

GoA 3 – Plně automatický provoz se strojvedoucím

Souprava funguje samostatně. Řídicí jednotka vlaku obstarává rozjezd, jízdu, brždění v cílové stanici a odbavení cestujících. Strojvedoucí je přítomen jen pro případ vzniku mimořádnosti nebo provozních odchylek.

GoA 4 – Zcela autonomní provoz (Budapešť, Norimberk)

Strojvedoucí již není přítomen, systém je schopen sám reagovat i na provozní odchylky. Časový odstup mezi vlaky podle zpoždění předchozích souprav a jejich rychlost, případně akcelerační a brzdící křivky, upravuje buď samostatně, nebo řešení nabídne dispečerovi, který jej potvrdí v ovládacím rozhraní dálkové obsluhy. Větší mimořádnosti, se kterými souvisí přerušení provozu v daném úseku nebo výměny souprav, řeší dispečer rovněž pomocí dálkové obsluhy, přičemž souprava jeho dispoziční okamžitě plní.

## BEZPEČNOST NA PRVNÍM MÍSTĚ

Zatímco u uzavřeného systému je nejdůležitější přesnost bodového dojezdu, u otevřených systémů s tolerancí na přesnosti zastavení ve stanici je to detekce překážek nebo osob v kolejišti a její návaznost na zabezpečovací zařízení a jízdu vlaku. V Norimberku i v Budapešti se o volnost kolejiště stará detekční systém PPE (Platform Protection Unit) od firmy Honeywell s drobnými rozdíly v instalaci z důvodu odlišného způsobu odběru trakční energie. V Norimberku je totiž klasická přívodní kolejnice pro spodní odběr jako v pražském metru. V Budapešti je pak odběr horní, více nebezpečný pro případné neoprávněně se pohybující osoby v kolejišti.

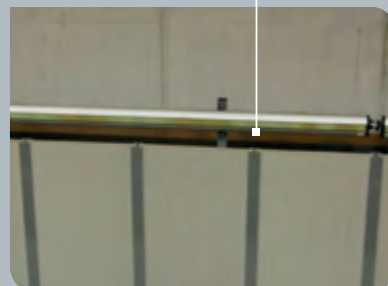
Systém funguje na bázi detekčních paprsků vysílaných kolmo na osu koleje z vysílačů do



Vysílací modul



Přijímací modul



přijímačů, které jsou v ose koleje umístěny každých 15 cm na ostění stanice (přijímače) a pod hranou nástupiště (vysílače). Pomocí pokusů s figurínami v Norimberku dospěli k závěru, že přerušeni dvou po sobě jdoucích detekčních paprsků je ekvivalentní pohybu malého dítěte v kolejišti a tento počet byl tak určen jako minimální pro aktivaci nouzového zastavení soupravy vjíždějící do stanice. V Norimberku, na rozdíl od Budapešti, je instalována i detekce neoprávněného vstupu do tunelu.

Detekce je citlivá vůči objektům, které jsou z větší části tvořeny vodou (ideální pro detekci osob), samozřejmě však i na materiály, které odráží velmi dobře jakékoli paprsky a vlny, jako např. alobal, lesklé obaly od potravin (chipsy) apod. Bohužel, velmi dobře vyhodnocuje přítomnost zvířat, hlavně ptáků. Dochází pak k nepravdělnému přerušování detekčních paprsků a opět dojde k nouzovému zastavení příjezdějícího vlaku. Novinový papír není systémem PPE registrován.

Dle zkušeností kolegů v Budapešti funkčnost tohoto systému ovlivňují nízké teploty a s příchodem zimy se tak zvyšují nároky na jeho údržbu. Jinak je ale jeho spolehlivost v průměru dobrá. V Norimberku hlásí 2 – 3 planá narušení prostoru kolejiště týdně. Vzhledem k existenci spolehlivé průmyslové televize, která byla podmínkou k udělení oprávnění pro provozování automatické dráhy speciální, je pak provozní řešení takovýchto situací rychlé i bez přítomnosti staničního personálu. Na dotaz, zdali někdy došlo k zastavení přenosu obrazu z kamer tak, že obraz na monitorech v dispečerském sále neodpo-

#### FUNKCE DETEKČNÍHO SYSTÉMU PPE V BUDAPEŠTI

pro soupravu nebezpečná, je dána momentem 72 Nm na pohyblivém kloubu závory. U každého podvozku je zároveň závora detekce vykolejení podvozku.

V Norimberku na automatický provoz nasazují soupravy DT3 a DT3-F, na jejichž konstrukci se velkou měrou podílel Siemens. Rozdíl mezi nimi je ten, že zatímco DT3 má jen nouzový pult pro manuální řízení soupravy, DT3-F má plnohodnotnou klimatizovanou kabinu pro strojvedoucího a umožňuje nasazení i na stále konvenční lince U1. Oba typy vlaků jsou dvouvozové a průchozí s automatickými spřáhly, která umožňují samostatné spřažení a rozpojení souprav. Spřáhlo je vybaveno žlutou clonou, která zajišťuje spojitě přerušování detekčních zón PPE tak, aby systém spřažené jednotky vyhodnotil jako vlak a ne jako dvě větší překážky. Pro tento případ je pak PPE vybaven další detekční zónou, která volnost prostoru nad spřáhly hlídá.

Vlakový zabezpečovač je převzat od Deutsche Bahn typu LZB (Linienzugbeeinflussung), který formou instalace v kolejišti připomíná stacionární část vlakového zabezpečovače na trase A a B (LZA) v Praze, fungujícího i na stejném principu. Na soupravách je pak řídicí jednotka na bázi systému Sibas® 32.

vídal skutečnosti, padla v Norimberku jednoduchá a stručná odpověď: „Nikdy.“

Norimberku i Budapešti pomáhá i nižší četnost neoprávněných vstupů do kolejiště nebo sebevražedných pokusů před příjezdějí soupravou. V Norimberku mají 2–3 sebevražedné pokusy ročně, v Budapešti pak na automatické lince M4 za celé 4 roky jejího provozu nebyl ještě ani jeden.

#### SIEMENS A ALSTOM

PPE je jištěn příčnou závorou, detekující překážky v kolejišti, umístěnou na soupravě před čelním podvozkem těsně nad temenem kolejnice. Určující hranice, kdy je překážka



DETAIL SYSTÉMU PPE V NORIMBERKU S DODATEČNOU DETEKČNÍ ZÓNOU V OBLASTI SPŘÁHLA



DETAIL DETEKCE PŘEKÁŽEK U DT3 (VLEVO) A U SOUPRAVY AM4-M4

V současnosti přicházejí do Norimberku zcela nové, čtyřvozové a plně průchozí soupravy G1. V Budapešti jsou provozovány čtyřvozové, plně průchozí jednotky typu Alstom AM4-M4, jejichž provoz zabezpečuje systém Trainguard MT CBTC. Zabezpečovací zařízení na trati je pak systém SICAS.

Přenos veškerých informací nebo povelů mezi soupravou, vlakovým zabezpečovačem, staničními zabezpečovacími zařízeními a dispečinkem musí být možný obousměrně a je korigován řídicími jednotkami ATC (Automatic Train Control). Na vlacích automatického metra je dále možno vidět anténu WLAN spojení. Každých 500 ms vysílá souprava zprávu o stavu. Systém se každých 30 s aktualizuje. V případě, že je ztracen kontakt soupravy s okolím na déle než 7 s, je automaticky spuštěna nouzová brzda a vypnuto napájení přívodní kolejnice.

Kontrola zavření dveří a jejich činnost např. při překážce mezi dveřními křídly je stejná jako u konvenčního metra. Budapeštské jednotky Alstom navíc disponují blokovacími motory, které působí silou proti směru otevírání dveří a brání tak za jízdy jejich nouzovému otevření.

Kontrola zavření dveří je přes systém ATC také propojena s infrastrukturní částí. Například při zastavení soupravy v tunelu a následném nouzovém otevření dveří dojde rovněž automaticky k vypnutí napájení přívodní kolejnice.



DETAIL VNITŘNÍHO USPOŘÁDÁNÍ ČELA JEDNOTKY DT3

#### INTERIÉR ČELA JEDNOTKY ALSTOM



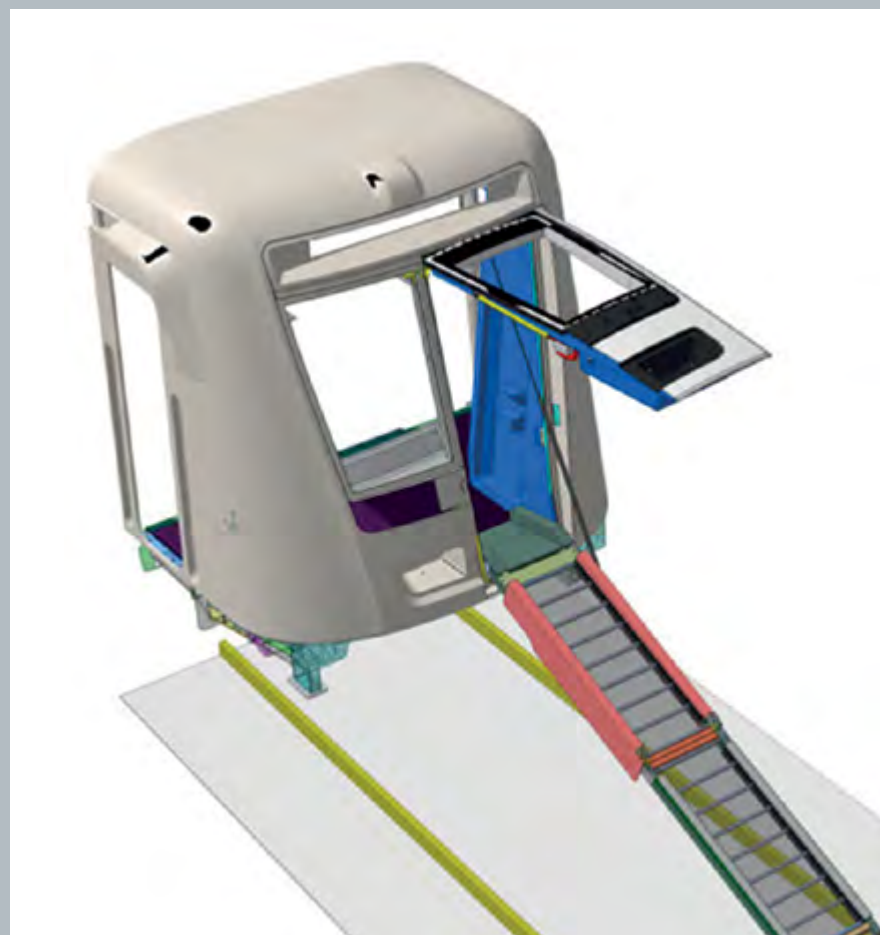
DETAIL NOUZOVÉHO PULTU ŘÍZENÍ SOUPRAVY SIEMENS DT3 (LEVÝ A PRÁVÝ)



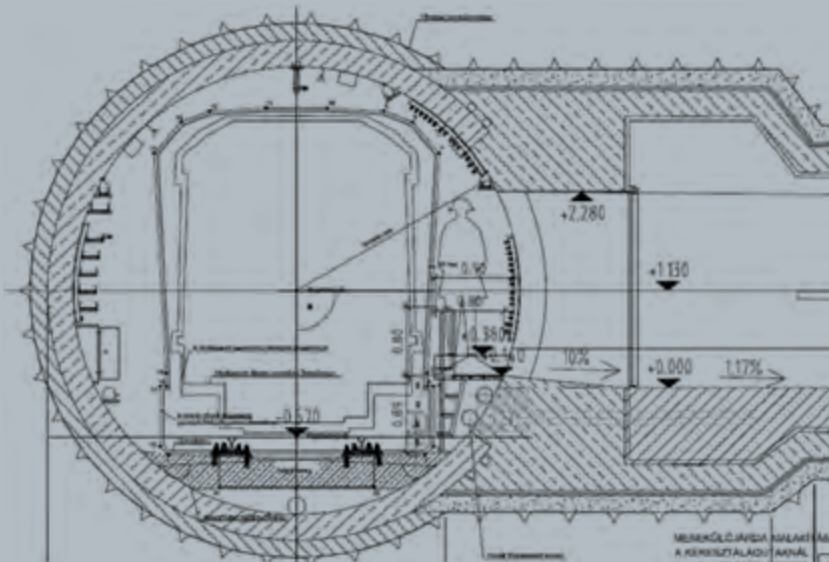


## BEZPEČNOST V TUNELU

Maďarské tunely jsou jako novostavba vybudovány s dostatečně širokou pochozí lávkou pro případnou evakuaci cestujících. Každých 300 m je mezi tunely vybudován průchod. Na evakuaci soupravy uvízlé v tunelu je v Budapešti stanoven limit 15 minut. Rychlé evakuaci přispívají i evakuační dveře na čelech souprav.



3D MODEL OTEVŘENÝCH EVAKUAČNÍCH DVĚŘÍ JEDNOTKY ALSTOM; PRŮJEZDNÍ PRŮŘEZ TUNELU



Norimberk si nese v tomto případě dědictví v podobě původní konstrukce tunelů konvenčního systému. Svršek je ale konstruován jako pevná jízdní dráha a i v původních podzemních úsecích umožňuje pohodlnou a bezpečnou evakuaci osob z tunelu bez širší pochozí lávky.

## BEZOBSLUŽNÉ METRO A LIDÉ

Při potřebě operativního zásahu do provozu nebo přímo při vzniku mimořádné události je však stále zapotřebí zaměstnanců z masa a kostí. Zde se oba podniky rozcházejí ve filosofii personálního obsazení stanic. VAG má jednoho dozorce na dvě až tři stanice, který má oprávnění i pro nouzové řízení soupravy. Němečtí kolegové si tento luxus ale mohou dovolit, protože jejich stanice jsou mělce hloubeny, každá má mimo eskalátory a výtahy přístup i po pevném schodišti (není nutno uzavírat stanici nebo vestibul při výpadku pohyblivých schodů). Průměrné vzdálenosti mezi stanicemi jsou zde menší, v oblasti centra dokonce pod průměrem, a tak v případě nutnosti pěšího přesunu k soupravě s poruchou je doba příchodu na místo problému malá a stanovená na maximálně 8 minut.

Nejdůležitějším faktorem je ale bohatá síť výhybek, kolejových spojek a obrátových kolejí, která umožňuje dispečerům operativně rozdělit provoz na libovolné úseky, tzv. „malá kola“, a hustá síť kolejové dopravy na povrchu nad trasami v centru (S-Bahn a tramvaje), která nabízí pohodlné alternativy v přeřezaném úseku metra. Rovněž pomáhá i jistá pravidelnost denního rytmu obyvatel v Norimberku. Např. konec vyučování v norimberských školách je pro většinu ústavů a tříd stanoven na stejný čas. Na období zvýšené přepravní poptávky tohoto typu je tak možné se lépe připravit a včas posílit dotčené stanice pohotovostním personálem a policií, aby byl zajištěn plynulý nástup cestujících z přeplyněného nástupiště a nerušený proces zavření dveří soupravy a její odjezd, který může být dirigován dozorcím přímo z nástupiště pomocí dodatečného bezdrátového ovládacího zařízení.

V Budapešti je filosofie opačná. V každé stanici jsou na nástupišti dva dozorcí pracovníci (min. jeden je vždy přítomen), na konečných stanicích je možné vidět na nástupišti až čtyři zaměstnance BKV. Další zaměstnanci jsou tradičně z přepravní kontroly na přístupech na nástupiště nebo do stanice zpravidla v počtu jeden až čtyři revizoři (dle denní doby a počtu procházejících cestujících) na každý jeden vstup. I stanice jsou místo položeny hlouběji než v Norimberku, a to až do hloubky 30 m. To už s sebou přináší úskalí v podobě mandatorního zřízení eskalátorů a tedy i zajištění přítomného dohledu nad těmito určenými technickými zařízeními. V Budapešti je tedy vedle viditelného personálu ještě dozorcí v technickém zázemí stanice, který má i oprávnění k nouzovému řízení soupravy.

Potřeba hladšího průběhu odbavení cestujících a tedy i vyššího personálního obsazení všech stanic je způsobena i rozdělením trati jen na dva velké úseky. Na 7,34 km dlouhé trati je (mimo konečných stanic) pouze jediná kolejová spojka umožňující úvratové obraty vlaků, a to ve stanici Szent Gellért tér.

## OPERATIVA V AUTOMATIZOVANÉM PROVOZU

Řešení mimořádných událostí má podobný průběh jako u konvenčního metra. V některých případech může trvat déle (např. v Norimberku příchod pohotovostního strojvedoucího, pokud zrovna není ve stanici, kde se nachází neschopný vlak), jindy je však operativa přímé dispozice automatickému vlaku velmi efektivní, např. u výměny souprav za záložní v konečných stanicích. Jediný časově omezující prvek je pak vysazení cestujících a případná kontrola vlaku. Obecně jsou procesy řešení mimořádných události prakticky totožné s jasnými odchylkami od klasických speciálních drah díky automatickému charakteru provozu.

Odpadá mnohdy členitý řetězec telefonátů zainteresovaným zaměstnancům nebo nutnost zpravení strojvedoucího souprav o mimořádnostech, což je zvláště při vysokém počtu oběhů v provozu v přepravních špičkách zdoluhavá záležitost. Vysokou operativnost bezobslužného metra oceňují hlavně v Budapešti, protože vedle zkrácení některých provozních intervalů (hlavně obrát vlaků) je to jediná hlavní výhoda tohoto typu provozu, protože po ekonomické stránce není bezobslužné metro v maďarských podmínkách výhodnější (velký počet zaměstnanců, vyšší nároky na údržbu infrastrukturních částí apod.).

Mezi další výhody, stejně jako v Norimberku, řadí maďarští kolegové nižší vlastní poptávku po strojvedoucích. Nízký početní stav u řidičů všech trakcí totiž není problém jen v České republice, ale i v Evropě.

## PRAHA A METRO BEZ STROJVEDOUČÍCH? ANO, ALE...

Na chystané trase D v Praze je plánováno rovněž bezobslužné metro. Díky zkušenostem s automatickými provozu u sousedů v Německu a Maďarsku lze říci, že je to cesta správná, zejména bude-li zvolen systém uzavřený. Zároveň bylo dokázáno, že na automatický otevřený provoz lze rekonstruovat



VLAKOVÝ DISPEČINK BKV V BUDAPEŠTI

i konvenční systémy. Díky traťovým poměrům pražských linek, místy velmi hlubokému uložení stanic, ale i díky nátuře pražských cestujících však lze očekávat, že v případě dobrodružství s přechodem např. trasy C na otevřený bezobslužný systém bude dosaženo podobných, ne-li stejných výsledků, avšak nikoliv výrazně lepších.

Trasa C, která má v centru, v místech s největší přepravní poptávkou, nejvíce mělce hloubených stanic, je ze všech tří linek pro automatizaci nejhodnější. V případě výměny vlakového zabezpečovače se dále nabízí instalace typu LZ vyšší úrovně s možností automatického provozování souprav vybavených autonomní řídicí jednotkou, tak souprav z tras A i B, čímž by byla po letech opět zavedena plná přechodnost souprav mezi trasami.

Z provozních a předpisových hledisek, s množstvím určených technických zařízení a s ohledem na více než čtyřicet let zkušeností s provozem metra v Praze by však bylo rozumné zachovat vyšší počet pracovníků stálého staničního personálu ve většině stanic, k nimž by samozřejmě navíc přibyl pohotovostní personál s oprávněním pro alespoň nouzové řízení soupravy bez přepravy cestujících.

Nebylo by na místě očekávat, že by si DPP výrazně ekonomicky polepšil po stránce nákladů. Snížil by se však dopad další případné budoucí krize v oblasti jízdního personá-

lu, jakou zažívá podnik teď. Jízdní personál z automatizované trasy by totiž saturoval počet strojvedoucího na trasách A a B. Dále by automatizace přispěla k efektivnější operativě, zkrátily by se některé provozní intervaly (doba obrát soupravy) a např. proces nahrazení chybějících nebo neschopných vlaků by byl snazší a rychlejší díky chybějícímu personálnímu aspektu těchto úkonů. V každém případě v podmínkách financování projektu a průběhu výběrových řízení v České republice se jedná o hudbu velmi vzdálené budoucnosti.

### Zdroje:

- Metrobits.org. World Metro Database
- CANNING ANDREW. Metro Automation Facts, Figures and Trends. UITP, 2013
- Früh O. Automated guided transit in Nuremberg.
- Aranyos N. Budapest Metro Line 4.
- Darai L. Üzemeltetési és műszaki szempontok, biztonság berendezés.
- Darai L. Infrastrukturális és műszaki szempontok.
- Darai L. Vészhelyzet – tapasztalatok, gyakoriság és megoldási módszerek.



# KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

## Jízda modrou kráskou Prahou

Tramvaj T3 Coupé čtenářům DP kontaktu netřeba blíže představovat. Jde o unikátní podobu legendárního vozu T3, který DPP představil v říjnu 2018. Slouží jako vyhlídková tramvaj, která je vypravována z vozovny Střešovice na základě objednávek zájemců. Výherce křížovky..... (dokončení v tajence) dle vlastního výběru.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do pondělí 4. března 2019** na adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosováný luštitel získá hlavní cenu: voucher na hodinovou projížďku vozem T3 Coupé a další dva publikaci Lokálku do České Kanady.

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 1/2019 bylo dokončení textu: Ať už řídíme rádi anebo z nutnosti, potřebujeme k tomu dobré oči. Nebo **kvalitní dioptrické brýle**. Hlavní cenu – 3D brýle Carl Zeiss VR One Plus – získává **Veronika Úradníčková**, sadu brožur k výročí provozoven a drobné reklamní předměty získávají: **Ladislav Bříza** a **David Hladík**.



## Hlavní cena: Voucher na jízdu T3 Coupé

PROJEKT VÝLETNÍ TRAMVAJE T3 COUPÉ SE RODIL V BŘEZNU 2016. JAKO ZÁKLAD BYL VYBRÁN VŮZ Č. 8497 V ŘÍJNU 2017, V KVĚTNU TOHO ROKU BYL PROJEKT SCHVÁLEN A V ZÁŘÍ BYLA ZAHÁJENA JEHO REALIZACE. V PŘEDVEČER VELETRHU DESIGNBLOK BYL VŮZ Č. 5573, TEDY 24. 10. 2018, POPRVÉ PŘEDSTAVEN VEŘEJNOSTI. TAKZVANÉ KUPÁTKO JE REPREZENTATIVNÍM VOZEM DPP A POCTOU ŠIKOVNÝM ČESKOSLOVENSKÝM A ČESKÝM HLAVÁM A RUKÁM.

ŠANCE	HLUK	FR. JEDEN	OXID BORNATÝ	FRANCOVKA	NEUPLNĚ DÍLO	PLZEŇSKÝ VÝROBCE LIHOVIN	ALKAN	KÓD NIZOZEMÍ	DESTILÁT ZE SVĚSTEK	4. část tajenky	PODLAHOVÁ KRYTINA	MOČ	ČIN. VÁHOVA JEDNOTKA (605 G)
OSEKAT (NĀR.)					ANGL. JÍT	MEZINÁRODNÍ KÓD SVATE HELENY		SLOVEN. CO	DAV				
ODBORNÍK NA PSY						MĚSTO U JIHLAVY		FR. ŘEKA	VÝZKUMNÁ PRACOVNA				
OZNÁČENÍ ČESKÝCH LETADEL		SPZ. ÚSTÍ NAD LABEM	MUŽSKÉ Jméno (4.7.)	POVĚKKA B. NĚMCOVĚ (1855)			OBYDLIT (ZAST.)		POHLED (BASŇ)				
2. část tajenky						ADRENO-KORTIKO-TROPNÍ HORMON KÓD LITVY		LETADLA (KNÍŽNE)					
PRKĚNÉ STROPY					INICIÁLY REŽISERA LIPSKEHO ZÁPAS		USAZE-NINA 3. část tajenky		PENĚŽNÍ POUKÁZKA OKVĚTNÍ PRAŽSKÉ (KNÍŽNE)		POPĚVEK	ANGL. POTVR-ZENÍ (ZKRATKA)	DOMÁCKY TEODOR
PRAŽSKÝ HOTEL	ANGLICKÝ CHUDOBA	ZN. RUBIDIA	ZÁŠKIVNÍ		IZOTOP RADIONU A THORONU DEDIČNÝ ČINTEL		NEOBESLAT BIBLICKÝ OBR						
VYPRAVOVÁNÍ MRAVOUČNĚ						EINSTEINOVY INICIÁLY		POMĚR. DIFERENCIÁLU FUNKCE	PODNIK V TŘEBONÍ				
ROKOKOVÉ DEKO-RACNÍ MOTIVY						H. MĚSTO GHANY	NUŽE		SLOVEN. MUŽSKÉ Jméno			SLEPÍČÍ SLABKA	
MUŽSKÉ Jméno (19.5.)				KÓD UZBEKISTÁNU	VYHJ-BOVATI				NĚMEC (ZAST.)			VEDOUČÍ	ALEUTSKÝ OSTROV
SESUNUTÍ					OKO (EXPR.)	SPZ. SVITAV			INIC. JANZLROVĚ	DOMÁCKY ELIŠKA			
MPZ TURECKA		1. část tajenky											
		O CO											
MUŽSKÉ Jméno (26.4.)				Jméno psa na STAREM BĚLIDLE								5. část tajenky	
ČESKÝ LYŽÁŘ				KRÁLOVSKÁ AKADEMIE UMĚNÍ (ANGL. ZKR.)									
							KANAD. ŘEKA						NÁŠ MALÍŘ 18. STOL.



## ŠPANĚLŠTINA VE SVĚTOZORU

Text: Milan Slezák

Koncem února proběhne v kině Světozor (ale i kinech v Brně, Ostravě a Hradci Králové) další ročník festivalu španělsky mluvených filmů **La Película 2019**. Festival si klade za cíl nabízet divákům výběr toho nejzajímavějšího z aktuálních filmů ve španělštině. Program v kině Světozor probíhá od 19. do 24. února a návštěvníci se mohou těšit například na psychologický thriller *Všichni to vědí* dvojnásobné-

ho držitele Oscara, režiséra Asghara Farhadiho. V hlavních rolích se představí Penélope Cruz s Javierem Bardemem. Kinematografií Latinské Ameriky na přehlídce zastupuje film mexického režiséra Alfonso Cuaróna s názvem *Roma*. Černobílý, částečně autobiografický, snímek o životě v mexické metropoli v 70. letech minulého století pojmenovaný po čtvrti mexického hlavního města, kde režisér vyrůstal.

## CHCI BÝT VÁŠ MILUJÍCÍ MUŽ, MARIE

V sobotu 23. února 2019 se na scéně Fora Karlín objeví velšský zpěvák **Shakin' Stevens** (vlastním jménem Michael Barratt). V rámci svého návratu na koncertní pódia se tak představí vůbec poprvé v České republice. Pamětníci si pravděpodobně vybaví zejména jeho písně ze začátku osmdesátých let minulého století jako *Marie, Marie, This Ole House* nebo *Oh Julie*. V roce 2016 vydal po delší pauze album *Echoes Of Our Times*, které je v pořadí dvanáctou studiovou deskou jeho diskografie, a na letošek si naplánoval větší evropské turné. Podle zpráv z příprav turné by měl zaznít jakýsi průřez Stevensovou kariérou, žánrově od country a rock'n'rollu přes klasický rock až třeba k blues.



## VSTRČÍ DIVOKÉ PŘÍRODĚ

Po celý rok lze v Národopisném muzeu Národního muzea v Letohrádku Kinských navštívit výstavu věnovanou dějinám i současnosti trampského hnutí i tomu, jakým způsobem ovlivnilo českou kulturu, umění či sport. Výstava se jmenuje **Století trampingu** a vychází z dlouhodobé spolupráce Národního muzea se spolkem Naše muzeum, z. s., a celou řadou dalších jednotlivců i trampských osad. V prostoru dvou sálů představuje pestrost trampingu a jeho historie, a to jak prostřednictvím sbírkových předmětů a doprovodných textů či fotografií, tak i prožitkově koncipovaného prostředí.



Výstavu doprovázejí i další akce, jako například hudební vystoupení, přednášky, projekce a workshopy. Počátky trampingu bývají zpravidla datovány kolem roku 1918. Výstava se snaží pojímat a představit celý tento fenomén i s jeho postupnými proměnami v čase. V době největšího rozmachu se stal trampingu jednou z nejvýznamnějších českých a slovenských subkultur. Ovlivnil několik generací umělců, hudebníků, malířů, spisovatelů i vrcholových sportovců. V posledních desetiletích možná trochu ustoupil ze scény, stále ale existuje a vyvíjí se dál.



## JAKÝ PŘEDMĚT JE NA OBRÁZKU?

- Součást tachografu pro soupravu 81-71
- Náboj kola
- Pomůcka pro otevření podlahového krytu u souprav Ečs
- Kolo ruční mechanické brzd

Vyberte správnou odpověď, zašlete ji nejpozději **do pondělí 4. března 2019** na e-mailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou) a můžete získat: Brožury o výročí areálů DPP a drobné reklamní předměty.

Správná odpověď na otázku z Fotokvízu v DP kontaktu 1/2019 zněla:  
**b) Sdružený kryt čelních světel vozu 81-71.**

Z autorů správných odpovědí byla vylosována a Encyklopedií o historii pražské autobusové dopravy a reflexními páskami DPP byla odměněna: **Kristina Kořínková**.

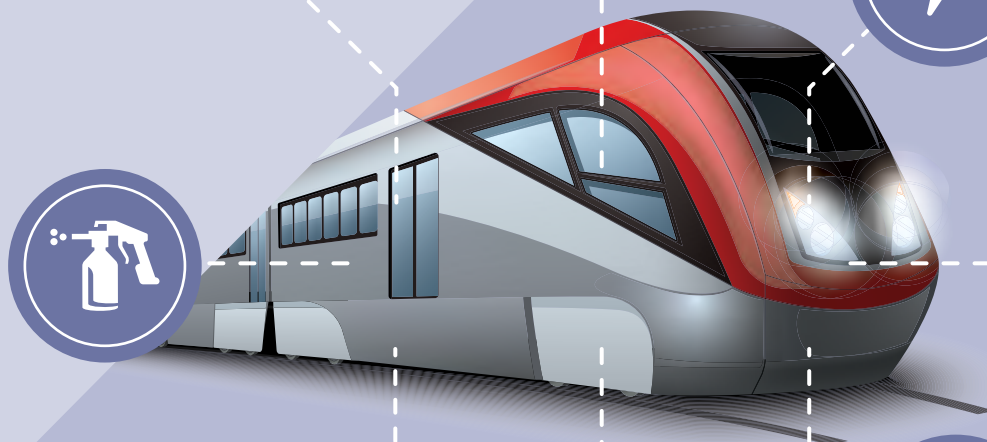






**Střední  
průmyslová  
škola  
dopravní, a.s.**

**DP**  
kontakt  
mediální partner



# DOPRAVÍME VÁS ZA VZDĚLÁNÍM

## V OBORECH S MATURITOU

Autotronik | Informační a zabezpečovací  
systémy | Informační technologie | Ekonomika  
městské dopravy | Logistika v dopravě |  
Propagace | Podnikání v denní i dálkové formě

## V OBORECH S VÝUČNÍM LISTEM

Automechanik | Autolakýrník |  
Karosář | Autoelektrikář |  
Zámečník | Elektrikář |  
Elektromechanik | Aranžér

## Najděte uplatnění v DPP!

**Motol:** Plzeňská 298/217a, Praha 5 | **Vinohrady:** Moravská 3/965, Praha 2  
**Košíře (dílny):** Plzeňská 134, Praha 5

Více informací na [www.sps-dopravni.cz](http://www.sps-dopravni.cz)



**Dopravní podnik  
hlavního města Prahy**