

DP

kontakt

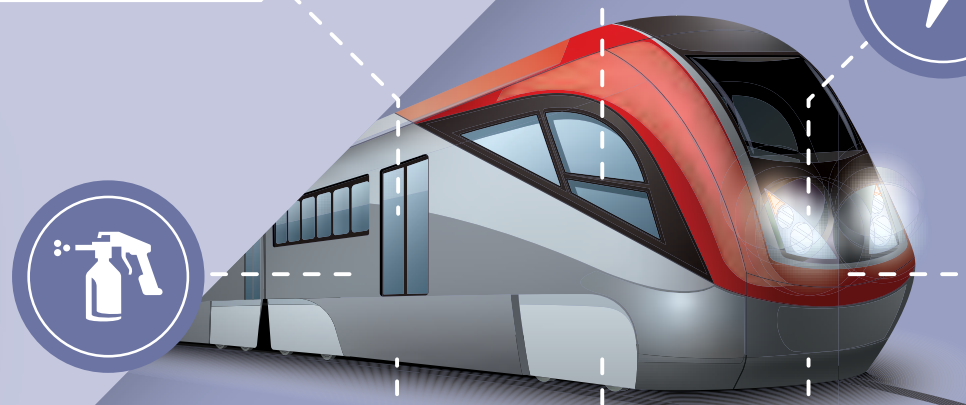
DO POSLEDNÍHO ŠROUBKU
OHNIVÝ DRÁK NA HOSTIVAŘI
BRONZOVÝ DOTAZNÍK PRO NIKOL





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

DP
kontakt
mediální partner



2. kolo přijímacího řízení SPŠD, a.s. je v plném proudu!

Najděte uplatnění v DPP!

Posledních pár míst ve tříletých oborech s výučním listem:

Automechanik | Karosář | Autoelektrikář | Autolakýrník | Zámečnick

**Přihlášky přijímáme i na obor dálkového nástavbového studia Podnikání
a obory dálkového zkráceného studia**

Elektrikář | Automechanik | Zámečnick

Až do 31. srpna 2019

Pro vybrané obory nabízíme stipendijní, motivační i absolventský program.
Měsíčně až 3 000 Kč!

Více informací na www.sps-dopravni.cz

**Dopravní podnik
hlavního města Prahy**

OBSAH 6 / 2019

DP
kontakt

- 4 – 6 AKTUÁLNĚ
UDÁLOST
7 – 12 MISTROVSTVÍ V HLAVNÍM MĚSTĚ EVROPY:
PRAHA NA PÓDIU
BRONZOVÝ DOTAČNÍK
- 13
TECHNIKA
14 – 15 DO POSLEDNÍHO ŠROUBKU
- DOTACE**
16 – 17 JAK SI STOJÍ DOTAČNÍ PROJEKTY V DPP?
- BEZPEČNOST**
18 – 19 OHNIVÝ DRÁK NA HOSTIVAŘI
- TVÁŘ SOCIÁLNÍCH SÍTÍ**
20 #METRYSEK
- PORTRÉT**
21 – 23 ZLATÁ SVATBA S HOSTIVAŘI
- LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM**
24 – 25 ŽENY:MUŽI – 14:86
- VÝROČÍ**
26 – 31 PRAŽSKÉ PODZEMNÍ PRAŽCE VZPOMÍNÁJÍ ANEB
PO ORGANIZAČNÍCH STOPÁCH PODNIKEM
DÍL 6. JAK SE
• ZABEZPEČUJE VLAKOVÁ DOPRAVA V METRU?
• ZAJIŠŤUJE KOMUNIKACE NEJEN V METRU,
ALE V CELÉM DPP?
- KALEIDOSKOP**
32 – 33 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH
- 34 KŘÍŽOVKA O CENY
- 35 KULTURA / KVÍZ
- 36 JÍZDY HISTORICKÝCH SOUPRAV METRA

Foto na titulní straně: Petr Hejna

DP kontakt

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

Kontakt: oddělení Komunikace a vnější vztahy 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: Jiří Došlý; **Členové:** Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta,
Michal Brunner, Lubomír Čabelka, Vít Čechmánek, Martin Doubek, Miroslav Grossmann,
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: 27. května 2019

NEPRODEJNĚ

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.

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





Foto: Volvo Group

Testovací provoz hybridního Volva završila soutěž řidičů

Čtyřměsíční testovací provoz hybridního kloubového autobusu Volvo 7905 LAH byl ukončen k 31. květnu 2019. Vozidlo bylo pronajato od 1. února za účelem ověření technologie kombinovaného naftového a elektrického pohonu a prověření možné úspory paliva v podmínkách pražského provozu. Autobus byl vypravován z hostivařské garáže na různé linky a za dobu testování najel 19395 km s průměrnou úsporou paliva a emisí v rozmezí 20 – 25 % oproti běžným kloubovým autobusům pouze s naftovým pohonem. Významná byla také úspora hluku díky možnosti rozjezdu pouze na elektrický pohon.

V posledních dvou týdnech provozu proběhla mezi 5 vybranými řidiči soutěž o nejnižší spotřebu. Při závěrečném vyhodnocení byli tito řidiči oceněni, včetně vítěze Petra Doubravy, za účasti vedoucích jednotek Provoz Autobusy, Správa Vozidel a Autobusů a zástupce společnosti Volvo Group Česká republika.

V jednání je testování dalších autobusů s hybridní technologií pohonu, tentokrát ve standardní 12m verzi. (jb)

SRAZ VELKÝCH VOLANTŮ

RTO klub pořádá v sobotu 25. května 2019 již 20. celostátní sraz historických autobusů. Na ranní sraz všech vozidel v Týnci nad Sázavou navázal hromadný přesun celkem 37 starých autobusů do Vojenského technického muzea v Lešanech. V čele kolony jel nejstarší autobus na srazu – Škoda 706 RO z Muzea MHD ve Střešovicích. Dále byla na programu tradiční výstava všech vozidel v areálu muzea. Letos poprvé pokračoval program ještě přesunem a následnou výstavou autobusů v obci Neveklov, která si tímto připomenula 110. výročí zavedení pravidelné autobusové dopravy mezi Neveklovem a Benešovem. (ol)



Foto: Ondřej Láška

Zatměná jízda

Mimořádné dvě jízdy muzejní tramvají, prezentující provozní období 2. světové války, si v neděli 26. května 2019 nenechalo ujít bezmála 80 zájemců. Samotná jízda centrem města trvala hodinu a půl, byla zpestřena dvěma fotozastávkami a výkladem o provozu tramvají v době války a jeho zvláštích, jako je například typické zatmění oken vozu modrou barvou. Tyto dvě jízdy také odstartovaly nový systém prodeje zážitkových jízd přes fanshop DPP umístěný přímo na webu DPP. Nový systém prodeje místenek se hned při své premiéře osvědčil. (ol)

SETKÁNÍ TRAMVAJOVÉ SEKCE

Již 57. setkání zástupců odborné sekce Tramvaje všech dopravních podniků České a Slovenské republiky se konalo ve dnech 15. a 16. května 2019. Tentokrát byl hostitelem Dopravní podnik Ostrava a.s. a nutno podotknout, že skvělým. Cílem setkání je výměna provozních zkušeností, vzájemná spolupráce a pomoc při řešení identických či podobných technických problémů. Zajímavé jsou i informace a představení nových technologických řešení, systémů, aplikací, tramvajových tratí i rekonstrukcí dep včetně komplexního technologického zázemí. V neposlední řadě se na sdružení prezentují významné firmy, které vyrábějí a dodávají své výrobky určené zejména pro tramvajovou dopravu. Za DPP přispěl svou prezentací vedoucí provozovny Opravna Tramvají Jaroslav Janda. (md)

První letošní koncert Pěveckého sboru DPP

V Husově kapli v pražské Libni se 25. května 2019 uskutečnil společný jarní sborový koncert se spřáteleným pěveckým sborem Continuo z Mnichova Hradiště. S tímto pěveckým sborem navázal Pěvecký sbor DPP kontakt v roce 2018 na společném koncertě v Mnichově Hradišti, na oplátku byl sbor Continuo pozván do Prahy. Koncert se nesl v uvolněné atmosféře, zazněla vážná i méně vážná hudba, oba sbory zazpívaly společně skladbu – kánon – Cantate Domino D. Buxtehudeho. Pěvecký sbor DPP doprovodil na klavír jako již mnohokrát Martin Buchta, sbormistr Národního divadla v Praze.

Stále hledáme posily do všech hlasů. Pokud byste měli zájem, přijďte to aspoň zkusit. Bližší informace naleznete na webových stránkách www.sbordpp.cz nebo nás kontaktujte prostřednictvím e-mailu sbordpp@seznam.cz. (mp)



Foto: Ondřej Láška

Noc v muzeích s DPP

Letitá kulturní stálice v podobě Pražské muzejní noci již po šestnácté otevřela brány desítek muzeí, galerií a dalších kulturních institucí, a to v sobotu 8. června 2019. Již tradičně svou podstatnou měrou přispěl i DPP, který vypravil 9 nízkopodlažních autobusových linek a premiérově jednu historickou tramvajovou linku. Tři třívozové soupravy historických tramvají tak na lince 42 obsluhovaly trasu Vozovna Střešovice – Albertov – Vozovna Střešovice, čímž je zároveň prozrazen i areál DPP, který mohli návštěvníci v rámci akce navštívit. (zb)



Foto: Petr Hejna

MEZINÁRODNÍ ASOCIACE METRO ZASEDALA V PRAZE

Více jak dvě desítky odborníků na podzemní dráhy se koncem května potkalo na pozvání DPP v Praze. Zasedání asociace tak završilo oslavy 45. výročí od zprovoznění prvního úseku pražského metra. Část programu byla v režii DPP, proto byli účastníci zasedání během dvoudenního programu seznámeni s procesem obnovy vozového parku všech tří linek metra. Nejprve teoreticky a poté i prakticky v provozu depa Hostivař a Opravárenské základny metra. Na programu zasedání byla i návštěva vlakového dispečinku a expozice v Muzeu MHD ve Střešovicích. (jd)

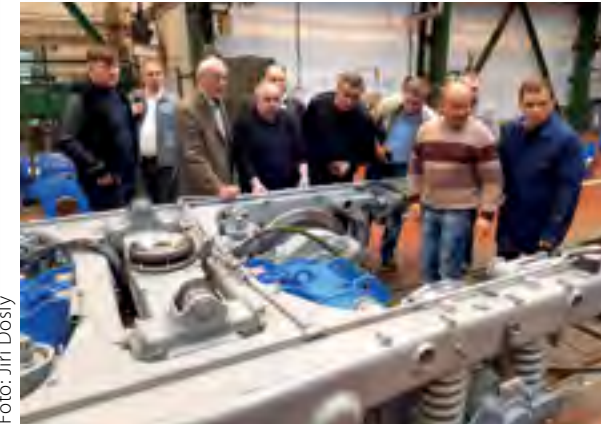


Foto: Jiří Došlý

Pražské setkání personalistů

Ve dnech 15. až 16. května 2019 se v Praze konalo jarní zasedání odborné skupiny Personalistika Sdružení dopravních podniků ČR. Pod záštitou personálního ředitele DPP Jiřího Špičky a výkonného ředitele SDP Martina Chvala jsme přivítali zástupce 15 dopravních podniků. Na programu jednání bylo poskytnutí informací o novinkách jednotlivých DP v oblastech personálních a organizačních. Následně byly projednány informace o nábořech zahraničních občanů, nábořech jízdního personálu a ostatních nedostatkových profesí.

Zajímavou diskuzi vyvolala problematika motivace stávajících zaměstnanců a školení specifických skupin zaměstnanců. Nejdelší diskuze pak proběhla při projednávání metodiky vykazování statistických dat do souhrnného Srovnávání ukazatelů DP. Zástupci DPP se



Foto: Petr Ludvíček

s ostatními kolegy podělili především o zkušenosti s nábořovým call centrem a kontrolami jednotlivých státních institucí. V rámci volnočasové aktivity byl všem zástupcům dopravních podniků představen projekt tramvaje T3 Coupé. (jp)

Dopraváci na Světě knihy



Foto: Petr Hnyk

Letos poprvé se literární nabídka DPP představila přímo na největším českém knižním veletrhu Svět knihy, který tradičně hostil historický Průmyslový palác. Milovníci knih dostali pohodlnou možnost poznat celou širokou publikační činnost naší společnosti – od rozsáhlé Encyklopedie pražské MHD, přes Slang pražských dopraváků a dlouhou řadu výročních brožur až po časopis DP kontakt s čerstvou možností objednávkou jeho zaslání.

Přes časté prvotní překvapení „Dopravní podnik? Na Světě knihy?“ desítky knihomilů využily možnost zakoupit si některý z našich literárních počínů se speciální veletržní slevou. Vůbec poprvé jsme nabídli kompletní 2. díl Encyklopedie ve výhodném balíčku. Kdo si nevybral, odnesl si alespoň speciální tematickou záložku s dopravními motivy nebo brožurku s pozvánkou do Muzea MHD. Brzy se nabídka dopravní literatury opět rozšíří a tak i za rok se mají návštěvníci knižního veletrhu na co těšit. (ms)



Foto: Jakub Lachout

Depo v obležení dětí

V průběhu roku dochází jen k několika málo příležitostem, kdy se areál DPP promění v dětské království. Tento den nastal přesně 1. června 2019, kdy se otevřely brány depa Kačerov. Dopravní podnik se tak, jako jeden ze tří organizátorů akce, zapojil do Mezinárodního dne dětí. Jízdy historickou soupravou metra, prezentace techniky hasičů DPP a bohatý doprovodný program v areálu přilákaly stovky návštěvníků s dětmi. Do areálu depa zajížděla i historická vlaková souprava v čele s parní lokomotivou řady 556 „Štokr“, která patří mezi největší parní lokomotivy vyrobené u nás. Kačerov však nebyl jediným místem, kam se mohly rodiny s dětmi vypravit. Akce pokračovala i na nádraží Praha-Braník, kde bylo možné svézt se například inspektorskou drezínou z roku 1851. (zb)

Innsbruck inspirací pro Petřín

Cílem účasti zástupců DPP na mezinárodním veletrhu INTERALPIN ve dnech 8. až 10. května 2019 v Innsbrucku bylo navázat kontakt s výrobci vozů lanových drah a získat potřebné informace o technických i technologických možnostech výrobců. A to v souvislosti s plánovanou výrobou nových vozů pro lanovou dráhu Petřín. Uskutečnily se tak plánované schůzky se zástupci výrobců vozů Doppelmayr-Garaventa AG a Leitner Ropeways. Byla vedena nezávazná jednání o výrobních a technologických postupech a o technických podmínkách výroby nových vozů pro lanovou dráhu Petřín s vazbou na investiční akce s názvem Nové vozy pro LD Petřín a Rekonstrukce tratě LD Petřín v souladu s vizí zástupců MHMP a DPP. (pk)



Foto: Milan Bárta

Maturanti odměněni vysvědčením

Letošním absolventům Střední průmyslové školy dopravní, jejímž zřizovatelem je DPP, byly 4. června 2019 slavnostně předána maturitní vysvědčení v unikátních prostorech střešovického muzea. Všem patří velká gratulace a přání mnoha úspěchů do další životní etapy, radost i přátelský pracovní kolektiv v zaměstnání. Těšíme se, že mnohé z nich brzy přivítáme mezi námi! (jd)



Foto: Jiří Došlý

Ze zasedání orgánů DPP

Představenstvo Dopravního podniku mělo své letošní 11. zasedání v plánu 14. května a projednalo mj. zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1. čtvrtletí 2019 či rozbor nehodovosti. Následující jednání se uskutečnilo 21. května a v programu představenstva byla valná hromada Pražské strojírny a Střední průmyslové školy dopravní, dále příprava akce výstavby hloubětínské vozovny či novelizace podpišového řádu.

Dozorčí rada DPP zasedala 29. května a úvodem projednala zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1. čtvrtletí roku 2019. Dále byla dozorčí radě prezentována souhrnná informace dceřině společnosti Pražská strojírna. Závěrem byla dozorčí rada informována o kolektivním vyjednávání, přehledu soudních sporů, seznámena s informacemi k metru I.D.

K měsíčnímu souhrnu aktivit ještě doplníme administrativní informaci – Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, má v obchodním rejstříku počínaje 9. květnem 2019 upraveno sídlo společnosti: Sokolovská 42/217, Vysočany, 190 00 Praha 9. (red)

PŘIJETÍ ÚSPĚŠNÝCH ŘIDIČŮ Z BRUSELU

Předat květinu a poděkovat za reprezentaci Prahy při mistrovství Evropy řidičů tramvají přišel náměstek primátora pro dopravu Adam Scheinherr na ředitelství DPP 30. května 2019. Spolu s generálním ředitelem DPP Petrem Witowským se zajímali o náročnost disciplín, nástrahy počasí, pravidel a neobvyklosti bruselského tramvajového provozu. Reportáž o úspěšné účasti Nikol Pravdové a Daniela Rašplíčky se můžete dočíst na straně 7-13. (pel)



Foto: Petr Hejma

Text: Milan Bárta
Foto: Daniel Rašplíčka a TRAM-EM

MISTROVSTVÍ V HLAVNÍM MĚSTĚ EVROPY: PRAHA NA PÓDIU

NA ZAČÁTKU KVĚTNA HOSTIL BRUSELSKÝ DOPRAVNÍ PODNIK (SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX DE BRUXELLES – STIB) V „HLAVNÍM MĚSTĚ EVROPY“ 8. ROČNÍK MISTROVSTVÍ EVROPY V JÍZDĚ TRAMVAJÍ TRAM-EM. TOHOTO KLÁNÍ SE ZÚČASTNIL I TÝM DPP VE SLOŽENÍ ŘIDIČŮ DANIEL RAŠPLIČKA, NIKOL PRAVDOVÁ A MILAN BÁRTA JAKO TRENÉR, KOUČ A PSYCHICKÁ PODPORA V JEDNÉ OSOBĚ. V TOMTO ROČNÍKU PRAŽSKÝ TÝM JAKO JEDINÝ ZASTUPOVAL ČESKOU REPUBLIKU.

Ještě před samotnou cestou do Bruselu proběhl jeden seznamovací trénink, ve kterém si Daniel a Nikol mohli vyzkoušet některé dovednosti, které jsme předpokládali, že budou součástí soutěže. Zde bychom chtěli velice poděkovat Miloši Kejzlarovi za jeho pomoc a rady. Miloš se zúčastnil tohoto mistrovství v roce 2016 v Berlíně.

Den první

Den po oslavách Prvního máje se náš tým sešel na Letišti Václava Havla na Terminálu 2. Po vyzvednutí letenek a odbavení zavazadel jsme již netrpělivě vyhlíželi, jakým letadlem poletíme. Navzdory špatnému počasí (děšť a silný vítr) proběhl let poklidně.



REPREZENTANTI PRAHY A ČESKÉ REPUBLIKY NA 8. MISTROVSTVÍ EVROPY ŘIDIČŮ TRAMVAJÍ V BRUSELU: DANIEL RAŠPLIČKA (VOZOVNA MOTOL), NIKOL PRAVDOVÁ (VOZOVNA PANKRÁC) A TRENÉR SMÍŠENÉHO TÝMU MILAN BÁRTA (NA SNÍMKU S TLUMOČNÍKEM PETAREM)

Na letišti v Bruselu jsme se setkali se svými zavazadly a vydali se hledat zástupce místního dopravního podniku, kteří nám zajistili odvoz z letiště do hotelu služebním autobusem. Zde jsme se setkali s dalšími účastníky mistrovství.

Při registraci u organizátorů mistrovství jsme kromě identifikační karty závodníka a upomínkových předmětů obdrželi také 4denní

jízdenku pro městskou dopravu v Bruselu. Vzhledem k nabitému programu na další dny jsme se rozhodli využít volného odpoledne a přes drobný déšť se vydali prohlédnout některé zajímavosti Bruselu.

Jako první padla volba na „čůrajícího chlapce“ Manneken Pis, který se nacházel asi jen 15 minut chůze od hotelu. Při cestě za touto zajímavostí se nám stala drobná ne-

hoda – Nikol se rozbil podpatek na botě. Smířena s tím, že zbytek dne bude kulhat, pokračovala dále. Abychom zahnali hlad, zašli jsme do nákupního centra u hlavního nádraží a zde se na nás poprvé usmálo štěstí. Hned druhý obchůdek v obchodním centru byl obuvník, který podpatek na botě opravil ihned a pouze za úsměv od Nikol. Posílnění bagetou a potěšení přívětivostí obuvníka jsme se vydali prozkoumat dopravní systém místního metra a pomocí dvou přestupů jsme se dopravili k další bruselské zajímavosti – k Atomiu.

Několik postřehů (tramvajáků) z metra: vstup i výstup ze stanic metra hlídaly turnikety (pro některé z nás novinka); hlášení zastávek bylo prováděno dvoujazyčně, francouzsky a vlámsky; na kterou stranu mají cestující vystupovat, signalizovaly šipky umístěné v čele vagonu; u starších typů vozů nejsou pro otevírání dveří používána tlačítka, ale kovová držadla.

U Atomia je také konečná tramvaje číslo 7, kde nás zaujal systém přestavování výhybek. Tato konečná není realizována jako smyčka, jak jsme zvyklí z Prahy, ale tramvaje po vysazení cestujících zajedou na kusou kolej (všechny tramvaje jezdící v Bruselu jsou obousměrné a při změně směru jízdy nemusí měnit pantograf pro odběr trakčního proudu). Po přechodu na stanoviště

v novém směru jízdy řidič vystoupil a my se těšili, že uvidíme ruční přestavování výhybek na jedno ze tří odjezdových nástupišť. K našemu překvapení však řidič došel ke sloupku, na kterém byla neuzamykatelná skříňka, zde stiskl tlačítko koleje, na kterou chtěl jet, a výhybky se mu automaticky nastavily na příslušné nástupiště.

To jsme již ale pospíchali zpět do hotelu, kde nás všechny přivítal ředitel bruselských tramvají Laurent Delbrouc. Po slavnostním přípitku a malém občerstvení jsme se seznámili s přiděleným překladatelem Petarem. Petar je Bulhar studující v Drážďanech a překládal nám do češtiny! Zvědavými dotazy jsme od něj zjistili, že od 10 let žil s rodiči v Ostravě a proto umí perfektně česky.

Den druhý

V 7:40 hod. jsme všichni společně odjeli zvláštní tramvají do areálu Site Haren, který nám připomínal naše Ústřední dílny – opravnu tramvají i autobusů. Zde se také nacházelo školicí středisko, kde jsme byli přivítáni generálním ředitelem bruselského dopravního podniku STIB Brieuc de Meeusem a organizátory nás seznámili se všemi 6 disciplínami, které nás další den budou čekat:

1. přesné zastavení nárazníkem u kuželu (s historickou tramvají!),
2. odhad průjezdu okolo překážky (nastavuje druhý člen týmu) v levém oblouku (vozem PCC 7700),
3. zastavení třetími dvěma přesně u zastávky (bez použití zrcátek),
4. rozjet tramvaj a udržet rychlost 35 km/h (se zakrytým rychloměrem a měřeno policejním radarem),



5. z této rychlosti zastavit nouzovou brzdou co nejtěsněji před překážkou,
6. tramvajový bowling (rozjetou tramvají narazit do velké koule, která musí srazit co nejvíce kuželek (tramvaj však nesmí sama do kuželek narazit).

Pro disciplíny 3 až 6 byl použit vůz Flexity Outdoor 3000. Na všechny disciplíny byl vyhrazen časový limit 5 minut, který nám na začátku připadal velice krátký.

Následovalo seznámení se všemi třemi typy tramvají, na kterých se budou disciplíny absolvovat. Po celé následující dva dny jsme ještě dostali jako průvodce místního zaměstnance STIB Petra, který nám byl velikou oporou. Dle rozpisu jsme si jako první typ měli vyzkoušet vůz Flexity. Jaké bylo naše překvapení, když nám instruktor ukázal jen základní ovládání jízda/brzda, systém hlídání bdělosti

ti, dálkové přestavování výhybek (když na nic nesáháš tak se výhybka přestaví vpravo) a již jsme vyrazili do pátečního provozu v milionovém Bruselu! Každý z řidičů měl možnost vyzkoušet si 20 minut jízdy. Perlička – zkoušeli jsme si zastavení na nouzovou brzdou před velitelstvím NATO – naštěstí bez následků ☺.

Odpolední jízda s vozem PCC 7700 (opět 20 minut pro každého řidiče) nás přivedla opět na konečnou tramvají k Atomiu, kde jsme se vyfotili, tentokrát jako ti, kteří zde jsou pracovní. Detailně jsme zde také prozkoumali systém ovládání výhybek v této konečné zastávce.

Poslední typ tramvaje, historický vůz TRUCK, jsme zkoušeli ve vozovně Site Haren a každý řidič měl vyhrazeno 10 minut. Ovládání tramvaje bylo pomocí kontroléru a vzduchovými brzdami. Z našeho pohledu, i z pohledu našich průvodců, nám tato disciplína docela sedla.

Naplnění novými zážitky jsme se vrátili do hotelu a měli jsme jednu hodinu na převlečení a přípravu na večerní program. Večerní program začal příjezdem tří historických tramvají, které nás provedly celým Bruslem a naše jízda zakončila ve vozovně Woluwe, která tak jako naše střešovicská vozovna funguje jako muzeum dopravy. Po prohlídce muzea následovala slavnostní večeře, během které bylo vylosováno pořadí pro první kolo zítřejšího mistrovství.

Pro odjezd z muzea byla naplánována jízda historickými autobusy (jeden z nich měl v zadní části místo klasických sedaček velký gauč). Během čekání na autobus jsme se seznámili se soutěžícími z Vídně – jednalo



se o Slovenku a Srba. Když už se nám čekání zdálo dlouhé (a opět začínalo poprchávat), oznámil nám ředitel bruselských tramvají, že autobusy uvízly v tunelu za dopravní nehodou a proto nám operativně vypraví speciální tramvaj pro odvoz do hotelu. Průlet nočním Bruslem, včetně jedné změny směru jízdy, byl opravdu nezapomenutelný zážitek. V hotelu trenér nařídil rychlý odchod na pokoje a šlo se spát.

Den třetí

Místo konání soutěžních disciplín bylo těsně vedle hotelu, proto jsme si mohli po včerejší návštěvě muzea přispát. Hromadně jsme se přesunuli k obhlídce soutěžního místa, kde nám zaměstnanci STIB předváděli, jak nejlépe uspět v připravených disciplínách. Úderem 10. hodiny nastoupily všechny týmy na pódium, proběhly představení medailonky jednotlivých soutěžících měst. Ředi-

tel soutěže a ředitel bruselského DP popřáli všem soutěžícím hodně štěstí a zábavy. Pro upřesnění – celý den v Bruselu střídavě přišlo, svítilo sluníčko, padaly kroupy, občas znělo i hromobití.

V 11 hod. začala soutěž vystoupením domácích soutěžících. Náš tým startoval jako 8. a dle dohody v týmu jako první jel Daniel. Ještě před startem jsme měli informace z domova, že se předešlé týmy mezi jednotlivými disciplínami pohybovaly docela pomalu a čas stíhali jen tak tak. Zvolili jsme tedy taktiku rychlých přesunů mezi jednotlivými disciplínami.

START – Daniel vyrazil s historickou tramvají směrem ke kuželi a bravurně zastavil – bohužel se kužele dotkl a nezískal zde žádný bod. Rychlý přesun do další tramvaje a Nikol zatím nastavovala „čůrajícího panáčka“ tak, aby mohl Daniel co nejtěsněji kolem něho. Bohužel, odhadnout nadběhání neznámého typu tramvaje v oblouku se nám nepodařilo a mezera byla větší než hodnocených 20 cm. Jezdíme totiž bezpečně!

Další rychlý sprint do tramvaje a úkol – zastavit co nejpřesněji třetími dveřmi proti šipce umístěné na zastávce, která se pro každého soutěžícího trochu posouvala, takže naše



taktika zastavit dle odpadkového koše na chodníku a vyvěšené norské vlajky vzala za své a Daniel zastavil moc brzy.

Následovala disciplína, kde jsme si byli jistí – rozjet se na 35 km/h a tuto rychlost udržet. V pořádku. Nyní zastavit nouzovou brzdou těsně před překážkou. Zde Daniela zradila tramvaj a místo, aby po puštění páky řadiče nastoupila nouzová brzda „mrtvý muž“, tramvaj veselé pokračovala dále a Daniel překážku elegantně rozrazil!

Zůstávala poslední disciplína – tramvajový bowling. Rychlým přesunem se náš tým dostal do připravené tramvaje a Daniel se rozjel proti obrovské kouli. Náraz a brzdění všim co bylo k dispozici – brzdili jsme všichni, i očima. Velký úspěch – 5 ze 6 kuželek šlo k zemi. Nyní rychle doběhnout do cíle a stisknout tlačítko – perfektní čas 3:33 min.

Po prvním kole jsme získali 14. místo a během oběda v budově dopravního podniku jsme vymýšleli taktiku na druhé kolo, které se jelo dle umístění od nejhoršího po nejlepšího.

Sluníčko, mrholení, sluníčko, prudký déšť – počasí se s námi nemazalo. Nikdo nevěděl, jestli bude mít trať suchou nebo ne, odhadnutí brzdné dráhy bylo skoro nemožné.

Opět START – před zmáčknutím startovního tlačítka úsměv a zamávání do kamery – doma se na nás všichni dívají díky internetovému přímému přenosu! Nikol vyrazila s historickou tramvají a zastavila 5 cm před kuželem! Spousta bodů! Běh do další tramvaje, Daniel nastavuje překážku v oblouku (musíme být méně opatrní než v prvním kole), jízda, kdy diváci povzbuzují Nikol mexickou vlínou a dotek – necelých 0,5 cm přebývalo. Zastavení u zastávky – Nikol zastavila moc brzy – zrcátka jsou potřebná, a když nejsou, je to problém. Dodržení rychlosti v pořádku, zastavení nouzovou brzdou před překážkou, Nikol zastavila moc brzy (také jezdí bezpečně). Úprk do bowlingové tramvaje, rozjezd, náraz do koule, brzda a opět spousta bodů za sražené kuželky! Rychle, rychle, stisknout tlačítko a obrovská úleva, že je vše za námi!

Ještě před odchodem ze závodní dráhy náš zastavil ředitel závodu a gratuloval nám – aktuálně jsme na 2. místě v soutěži týmů! Veliká radost, ale víme, že po nás pojedou Ti, co byli v prvním kole lepší. Přesouváme se do parku před pódium, kde na velkoplošné obrazovce sledujeme další účastníky. Postupně se propadáme, ale máme velikou



radost, stále se držíme v první pětce, později v první desítce a tam zůstáváme! Neskutečná radost.

Výsledky sečteny, všichni obdržíme vlajčky svého státu a připravuje se vyhlášení výsledků. Najednou se k nám přitochí jedna z pořadatelek a požádá Nikol, aby se připravila, že půjde sama na pódium. Co se děje? Náš průvodce Petr zjišťuje, že v kategorii žen Nikol získala 3. místo. Obrovská radost – splnili jsme zadání a budeme na bedně! A už to běží jak po kolejích – vyhlášení v kategorii žen, mužů a týmů. V celkovém umístění týmů vyhráli domácí, náš tým získal 9. místo mezi 25 týmy z celé Evropy. Společné focení, předávání dárků a gratulace mezi jednotlivými týmy.

Den čtvrtý

Čas do opuštění pokojů jsme využili na prohlídku blízkého okolí, kde byly vystaveny historické tramvaje (bruselský dopravní podnik slavil 150 let činnosti) včetně jedné na parní pohon. Po návratu na hotel jsme se rozloučili s ostatními účastníky mistrovství, opustili přidělené pokoje a nastala výměna fotografií přes hotelovou WiFi síť ☺. Jako zaměstnanci dopravního podniku mající časovou jízdenku jsme nevyužili k přepravě na letiště hotelové taxi, ale využili jsme služeb hromadné dopravy – na letiště jsme se dostali autobusovou dopravou s jedním přestupem.

Během celého soutěžního klání jsme předávali informace do Prahy, abychom mohli své zážitky prezentovat na Facebooku a Instagramu DPP. Po získání ocenění jsme také odpovídali i na otázky pokládané na těchto sítích.



Dny následující

Díky dosaženému umístění se Nikol dostala do hledáčku médií a kromě pracovních povinností i starostí o rodinu ji přibyl ještě další úkol – rozhovory pro televizi, tištěná a internetová média, setkání s řediteli DPP apod.

Celý tým se shodl, že přestože jsme se předtím osobně neznali, tak jsme během těchto čtyř dnů navázali kamarádské přátelství a rádi bychom náš Dopravní podnik reprezentovali na dalším mistrovství, které se bude odehrávat v rumunském městě Oradea.

Závěrem chceme všem poděkovat za podporu a doufáme, že si všichni, kteří nás sledovali, užili také tolik zábavy co my. ■



BRONZOVÝ DOTAZNÍK

RESPONDENT:

NIKOL PRAVDOVÁ,
řidička DPP, vozovna Pankrác

Nejpříjemnější a nejtěžší disciplína:

Jednoznačně jízda historickou tramvají, měla jsem pocit, že jsme si obě sedly hned, jak jsem držela řízení. Vyplatilo se, že jsem poslouchala instruktora, co a jak dělat. Už při cvičných pokusech jsem měla dojezd ke kuželu těsný a žádný neporazila. Naopak velmi těžký byl průjezdni profil, od počátku jsem si úplně nevěřila, že panáčka postavím přesně. A zastavení na třetí dveře bez zrcátek... Není se čeho držet a mít zkušenost s daným vozem, mohlo to dopadnout líp.

A bowling?

To je prostě zábava, to bavilo každého. Kde můžete bez následků do něčeho narazit?! A navíc s dobrým skórem pro Prahu.

Co byste při repríze závodu změnila?

U disciplíny s 35kilometrovou rychlostí bych jela ještě o kus dál. Měla jsem vytipované místo k brždění, ale v té rychlosti je to trochu vabank. Takže bych to o jednu dvě vteřinky držela déle a lépe se trefila do cílového prostoru.

Pocity při vyhlášení 3. místa:

Čekali jsme na vyhlášení týmů, a když někdo z organizátorů řekl, ať se připravím, tak jsem na pódium chtěla i s Danem. A pak to bylo třetí místo v jednotlivcích! Obrovský šok, hned za tím obrovská radost, nadšení. Jsem hodně soutěživá, takže příště bych chtěla dosáhnout výše.

Závody byly více zábava nebo práce?

Zábava to byla určitě velká, ale zároveň pocit zodpovědnosti. Cítila jsem ji, proto přišla i tréma, ale spadla ze mne vždy se startem disciplíny.

Tři největší zážitky z Bruselu?

Mají velmi hezky uspořádané muzeum MHD, které šikovně využili ke slavnostnímu setkání. Na druhé místo bych dala jízdu historickou tramvají a pak zprostředkování živého přenosu ze soutěže.

Pojďte k nám do Prahy: vaše oblíbená linka a vůz?

Nemám vyloženě oblíbenou linku, dobře se mi jezdí v podstatě na všech. Kdybych ale měla vybrat místo, je to jednoznačně úsek se

stromořadím na Mariánských hradbách. A samozřejmě bych jela patnáctkou, to je moje srdeční záležitost. Vždy mám na sobě kravatu a k této tramvaji se snad hodím.

Nikol Pravdová začala řídit před 8 lety, od počátku patří vozovně Pankrác. Předtím se věnovala umělecké dráze, tanci. Manžel řídí o tři roky déle a nakonec ji toto povolání zlákal a šla za ním. Technika a doprava jí úplně cizí není, protože ji po celý život provázejí závody rallye otce. Ze zájmů přetrvává tanec, přidal se thaibox, kolo a starost o dvě dcery. Jak říká, dělá cokoli, kdy může pohybem vyvažovat sedavé zaměstnání řidičky.

Ptal se: Petr Ludvíček
Fotil: Petr Hejna

Text: Petr Ludvíček
Foto: Zdeněk Jelínek a Petr Ludvíček



TŘEŠNIČKOU NA DORTU PO KVALITNĚ ODVEDENÝCH ŘEMESLECH ZAMĚSTNANCŮ HOSTIVAŘSKÝCH DÍLEN BYLO PŘEDÁNÍ KLÍČKŮ OD VOZU (ONDŘEJ LÁŠKA A JAN LEBEDA)

PRO AUTOBUSÁKY ZNÁMÉ MÍSTO PRO PŘEDSTAVENÍ VOZŮ A IDEÁLNÍ PRO JEJICH FOCENÍ – HOSTIVAŘSKÉ ATRIUM. TADY SE PO RENOVACI V CELÉ SVÉ KRÁSE UKÁZALA KAROSA B961 EV. Č. 6366.

DO POSLEDNÍHO ŠROUBKU

Klíčky od vozu předával vedoucí jednotky Správa Vozidel a Autobusů Jan Lebeda správci Muzea MHD Ondřeji Láškovi 2. dubna 2019, tedy na den přesně 16 let poté, kdy byl vůz zařazen do provozu. Jak již psal Ondřej Volf v aktualitě dubnového čísla, Karosa najezdila 815 000 km a dojezdila 30. 6. 2017 jako ranní zatahováč 107/9. V srpnu tohoto roku již putovala do dílen na tzv. střední opravu, aby vzápětí přišlo rozhodnutí o výběru tohoto kloubového autobusu jako budoucího exponátu muzea.

„Při střední opravě kloubových vozů dochází mj. k výměně podvozku vleku a kompletní výměně plechů, podlah a dalších komponentů,“ popisuje režim oprav **Jan Chrbolka, vedoucí střediska Opravy vozidel**. Ve zkušebně se kontroluje podrobně také převodovka a motor. „Tím, že došlo k rozhodnutí o novém využití vozu 6366, rozjela se kompletní celková oprava,“ vysvětluje Chrbolka a dodává: „Zásadním úkolem bylo sehnání co největšího množství originálních dílů a zapojení všech profesí.“

V dílnách tak probíhalo ohýbání a natahování plechů, rozjely se čalounické, podlahářské i truhlářské práce. V seriálu činností došlo i na kooperaci s Opravnou tramvají při nástřiku komaxitem zádržných tyčí a konstrukci sedaček. Jan Chrbolka oceňuje některé deta-



V SPŠD VYUČENÝ A V HOSTIVAŘSKÝCH ÚSTŘEDNÍCH DÍLNÁCH OD ROKU 2001 ZAMĚSTNANÝ ELEKTROMECHANIK JAROSLAV VELICH A JEHO SRDEČNÍ ZÁLEŽITOST: KLOUBOVÁ KAROSA Č. 6366

ly i mnoho ruční práce: „Patří sem určitě lišty u podběhů nebo na točně, pojistková skříň se také složitě sháněla i s pojistkami Tesla, stejně jako originální zadní světla či stropní světýlka nad řidičem. Osvědčil se postup, že jsme mohli rekonstruovat autobus v době, kdy je možnost ještě sehnat díly, a nečekalo se např. na poslední vůz v provozu.“

Šli jsme do posledního šroubku, kdy v jednu chvíli nebyl na voze ani jeden kabel. To už říká **elektromechanik Jaroslav Velich**, mj. velký karosácký fanda, který nám popsal ve stručnosti sled činností: „Po odstrojení vozu se odstraní všechny kabely, na řadu poté přijdou mechanici s demontáží motoru, náprav, rozpojením vozu. Následují klempíři s odězáním vleku, hned poté se začali činit na novém roštu

nového vleku a oplechování karosérie. Následuje celkové olakování vozu a poté se opět vrací k nám, elektrikářům, kdy začneme vpravovat nové svazky kabelů.“ Jako zvláštnost přidává výrobu gum na kastlíky nezávislého topení a pláty gum se musely vyrobit i v místě bloku tlumení točny.

Elektrikou prošpikovaný autobus přináší další práce: „Kromě kabeláže patří k elektrikářům např. i zapojení dveří, výměna osvětlení, rozvedení stropního osvětlení včetně nové kabeláže ve stropě. Některé svazky byly opraveny a zůstaly původní, ale hlavní svazek je v podstatě celý nový,“ dodává Jaroslav Velich. Dříve si každý kabel po cca 10 cm museli zaměstnanci popisovat fixou. „Nyní používáme popisovací stroj, kterým kabel projde a je označen nastaveným značením. To velmi ulehčuje práci a zároveň si kabeláž můžeme dělat sami v dílnách,“ připojuje Jan Chrbolka.

Jedním z nejsložitějších úkolů byla čísla na boku autobusu v původní grafice a barvě. Povedlo se. Stejně jako přístrojová deska, která je plná originálních tlačítek včetně popisek. „Občas jsem byl k ruce i klempířům a snažil se být nápomocný každému, když bylo třeba něco řešit, např. při shánění dílů i na jiných garážích. Prostě byla snaha v týmu pro to udělat maximum,“ uzavírá při pohledu na krásný naleštěný vůz, reprezentující jednu nesmazatelnou autobusovou pražskou éru, Jaroslav Velich.



ZÁŘÍ 2018: DOKONČOVÁNÍ INTERIÉRU



ŘÍJEN 2017: NAVAROVÁNÍ NOVÉ ČÁSTI RÁMU PODVOZKU PŘEDNÍ ČÁSTI



BŘEZEN 2018: SESTAVOVÁNÍ VLEKU S PŘEDNÍ ČÁSTÍ



SRPEN 2018: STROJENÍ VOZU PO LAKU



BŘEZEN 2018: OPLECHOVANÁ PŘEDNÍ ČÁST

Text: Lukáš Večeřa



MODERNIZACE OSVĚTLENÍ STANICE METRA JINONICE BYLO PŘEDMĚTEM 31. VÝZVY OPERAČNÍHO PROGRAMU PRAHA – PÓL RŮSTU ČR

OD VYHLÁŠENÍ PRVNÍCH VÝZEV V SOUČASNÉM PROGRAMOVÉM OBDOBÍ EU FONDŮ, VE KTERÉM DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY MOHL ŽÁDAT O POSKYTNUTÍ DOTAČNÍ PODPORY, UPLYNULY VÍCE NEŽ TŘI ROKY. PŘINÁŠÍME PROTO PRŮBĚŽNÉ HODNOCENÍ DOTAČNÍCH PROJEKTŮ.

JAK SI STOJÍ DOTAČNÍ PROJEKTY V DPP?

Minulý článek o EU fondech (DP kontakt č. 5/2018) byl zaměřen na význam fondů pro DPP. V tomto čísle se zaměříme na průběžné hodnocení dotačních projektů, a to Operační program Doprava, Operační program Praha – půl růstu a také na využití Státního fondu životního prostředí.

Operační program Doprava 2014 – 2020 (OPD 2) – řídicí orgán Ministerstvo dopravy (Odbor fondů EU)

Do vyhlášené výzvy č. 53 tohoto operačního programu byly předloženy tyto předběžné žádosti o podporu na investiční akce zařazené do investičního plánu DPP:

- Tramvajová trať Barrandov – Holyně – Slivenec (pouze 0. - 1. etapa)
- Tramvajová trať Sídliště Modřany – Libuš (1. etapa)
- Tramvajová trať Divoká Šárka – Sídliště Na Dědině
- Tramvajová smyčka Depo Hostivař
- Tramvajová smyčka Zahradní Město
- Výstavba nové vozovny Hloubětín

Předběžné žádosti o finanční podporu byly zaregistrovány dle podmínky výzvy, tj. 31. 5. 2019. Aktuálně způsobilé výdaje, které DPP nárokuje, jsou ve výši 3,4 mld. Kč.

Operační program Praha – půl růstu ČR (OP PPR) – řídicí orgán Magistrát hl. m. Prahy (Odbor evropských fondů)

V tabulkách na následující straně přinášíme přehled projektů, na které DPP žádal dotace v rámci Operačního programu Praha – půl růstu. Jedná se o vyhlášené výzvy č. 13 a 31 na téma energetických úspor v městských objektech.

V rámci Operačního programu Praha – půl růstu byla v dubnu 2019 vyhlášena výzva č. 43 pod názvem „Nákup plně bezemisních elektrobuses se statickým i dynamickým dobíjením a budování nabíjecí infrastruktury pro elektrobuses“ s alokací 340 mil. Kč. Ukončení příjmu žádostí je plánováno v termínu 25. června 2020. Odbor Strategický a investiční rozvoj činí kroky k podání dvou žádostí o podporu z tohoto programu v roce 2019/2020.

Státní fond životního prostředí ČR (SFŽP) Aktuálně třetí možností čerpání dotací pro DPP je Státní fond životního prostředí ČR (SFŽP).

V dubnu 2018 byla podána žádost o poskytnutí podpory pod názvem Pořízení osobních a dodávkových vozidel na nákup 10 referenčních elektromobilů. Žádost o podporu byla schválena v červnu 2018. Dále došlo v dubnu 2019 k předání kompletní dokumentace na SFŽP. V průběhu letních měsíců lze očekávat podpis smlouvy o poskytnutí podpory.



PŘEHLED DOTAČNÍCH PROSTŘEDKŮ Z OP PPR

STAV PROJEKTŮ V RÁMCI 13. VÝZVY OP PPR

Název projektu	Max. možná výše podpory celkem (EU + HMP = 85%)	Harmonogram projektu/stav
Modernizace osvětlení stanice metra Dejvická	39 250 718,97	projekt stavebně ukončen, probíhá finanční vypořádání
Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Palmovka včetně výměny eskalátorů z nástupiště do západního vestibulu	20 836 967,29	udržitelnost 6. 6. 2019 – 6. 6. 2023
Modernizace pohyblivých schodů typu Transporta ve stanici Palmovka: 306, 307	16 736 238,13	udržitelnost 6. 6. 2019 – 6. 6. 2023
Modernizace pohyblivých schodů typu Transporta ve stanici Skalka: 171, 172	16 509 473,67	udržitelnost 2. 1. 2020 – 2. 1. 2024
Modernizace pohyblivých schodů ve stanici Náměstí Republiky: 227, 228, 229	84 905 862,31	udržitelnost 17. 4. 2019 – 17. 4. 2024
Modernizace pohyblivých schodů ve stanici Karlovo náměstí: 256, 257, 258	83 608 339,85	probíhá stavební realizace
Modernizace pohyblivých schodů ve stanici Anděl: 271, 272, 273	84 706 214,52	udržitelnost 2. 1. 2020 – 2. 1. 2024
Modernizace větrání a vytápění stanice Háje	56 416 323,81	probíhá stavební realizace

STAV PROJEKTŮ V RÁMCI 31. VÝZVY OP PPR

Název projektu	Max. možná výše podpory celkem (EU + HMP = 85%)	Harmonogram projektu/stav
Modernizace vzduchotechnických zařízení ve stanicích metra - stanice Dejvická	23 701 185,66	vybrán zhotovitel stavebních prací
Modernizace vzduchotechnických zařízení ve stanicích metra – stanice Smíchovské nádraží	22 816 309,24	vybrán zhotovitel stavebních prací
Modernizace vzduchotechnických zařízení ve stanicích metra – stanice Můstek A	31 356 397,48	vybrán zhotovitel stavebních prací
Modernizace vzduchotechnických zařízení ve stanicích metra – stanice Náměstí Republiky	32 072 398,58	vybrán zhotovitel stavebních prací
Modernizace osvětlení stanice metra Jinonice	20 896 440,80	udržitelnost 2. 1. 2020 – 2. 1. 2024
Modernizace osvětlení stanice metra Skalka	36 217 481,93	udržitelnost 2. 1. 2020 – 2. 1. 2024
Modernizace pohyblivých schodů ve stanici Palmovka, východ: 311, 312 a 313	22 617 426,69	udržitelnost 2. 1. 2020 – 2. 1. 2024
Modernizace hlavního větrání ve větracích šachtách tras metra A, B, C – trasa I.C	70 472 236,57	probíhá stavební realizace
Modernizace hlavního větrání ve větracích šachtách tras metra A, B, C – trasa I.C – etapa II.	61 794 872,73	probíhá stavební realizace

Poznámka: Druhý sloupec obou tabulek představuje maximální částky v korunách, které může DPP v součtu z dotací a hl. m. Prahy získat. Výše podpory může být u každého projektu maximálně do výše 85 % způsobilých výdajů. Pojem udržitelnost představuje dobu 5 let od data, kdy byl projekt ze strany MHMP finančně ukončen.

DOTACE Z 31. VÝZVY OPERAČNÍHO PROGRAMU PRAHA – PÓL RŮSTU BYLA VYUŽITA MJ. NA MODERNIZACI ESKALÁTORŮ VE STANICI PALMOVKA – VÝCHOD



OHNIVÝ DRAK NA HOSTIVAŘI

NA HOSTIVAŘSKÉ HASIČSKÉ STANICI PŘISTÁL DRAK. NE TEN POHÁDKOVÝ, ALE OCELOVÝ, URČENÝ K VÝCVIKU HASIČŮ V REÁLNÝCH PODMÍNKÁCH POŽÁRU. JEDNALO SE NEJMODERNĚJŠÍ MOBILNÍ Trenažér společnosti Dräger s příznačným názvem Fire Dragon.

Vlastní akci, která se uskutečnila 7. května 2019, předcházely přibližně půlroční přípravy. Jediný den výcviku na trenažéru je finančně i logisticky velmi náročný. Díky zásadní podpoře vedení personálního a bezpečnostního úseku DPP se záměr podařilo dovést k realizaci a tak den před svátkem osvobození stanuli na dvoře hostivařské stanice poprvé v historii proti sobě požární trenažér a 32 podnikových hasičů, odhodlaných podstoupit náročný výcvik.

Co je vlastně Fire Dragon?

Požární trenažér postavila a provozuje firma Dräger, sídlící v severoněmeckém Lübecku a zabývající se výrobou záchranářské dýchací techniky i souvisejících technologií, včetně výcvikových zařízení. Trenažér Fire Dragon je řešen jako automobilový návěs s vnitřními prostory, umožňujícími simulaci nebezpečných požárních jevů a jejich hašení vodou. Jako zdroj ohně slouží propan-butanové hořáky, kouř doplňuje dýmotvorné zařízení. Funkce celého zařízení ovládá a situaci nepřetržitě sleduje technik ve velínu ve střední části návěsu. Díky tomu, že návěs přijede až k zákazníkovi, odpadají dopravní náklady a časové ztráty na převoz hasičů ke stacionárnímu cvičišti (v ČR jsou to výcviková zařízení v Brně a Zbirohu).

Metodika výcviku

Akce byla zahájena pečlivou bezpečnostní instrukcí. Školení vedli lektoři firmy Dräger pod vedením Pavla Chovančíka a s pomocí dvojice instruktorů z HZS Pardubického kraje. Po nezbytné teorii se hasiči rozdělili do dvou šestnáctičlenných skupin. První část hasičů zahájila činnost rovnou na Fire Dragonu. To obnášelo zopakování si práce s vodní proud-

nicí a pak již následovaly dva vstupy do hořících prostor, vedené po strmém schodišti ze střešní plošiny návěsu. Každý vstup provádělo čtyřčlenné družstvo navzájem se jisticích hasičů, plně vybavených zásahovými oděvy a dýchací technikou.

Uvnitř trenažéru měli hasiči několik úkolů: násilný vstup přes zajištěné dveře, snížení vnitřní teploty pomocí vodních pulzů, získání orientace pomocí přenosné termokamery a eliminace hoření pomocí vodního proudu. To vše za vysokých teplot a téměř nulové viditelnosti. Po každém vstupu následovala zpětná vazba s odbornými lektory, kteří každou čtveřici doprovázeli přímo uvnitř trenažéru.

Doplňkový program

Zatímco první část hasičů cvičila v návěsu, pro druhou šestnáctku byl připraven unikátní doplňkový úkol. Jednalo se o práci na tréninkovém přívěsu Dräger CSR, který slouží pro nácvik vyhledávání a záchrany osob ze stísněných prostor s nedýchateľnou atmosférou, jakými mohou být kanalizační štolky nebo technologická zařízení. Pro naše hasiče šlo o zajímavou zkušenost s použitím dýchací techniky v podmínkách, kde největším nepřítelem nejsou oheň a kouř, ale těsné a křivolaké prostory.

Práce se prováděla ve dvoučlenných skupinách a úkolem každé dvojice bylo vyproštění cvičné figuríny ze zlomu v technologickém potrubí. Po polední přestávce na jídlo a oddech se oba šestnáctičlenné týmy vyměnily a pokračovalo se dále.

Závěrem

Setkání s Fire Dragonem znamenalo pro naše hasiče velmi cennou příležitost vyzkoušet si

Text: Michal Brunner
Schéma: Kamila Drábková
Foto: Michal Brunner a Kamila Drábková

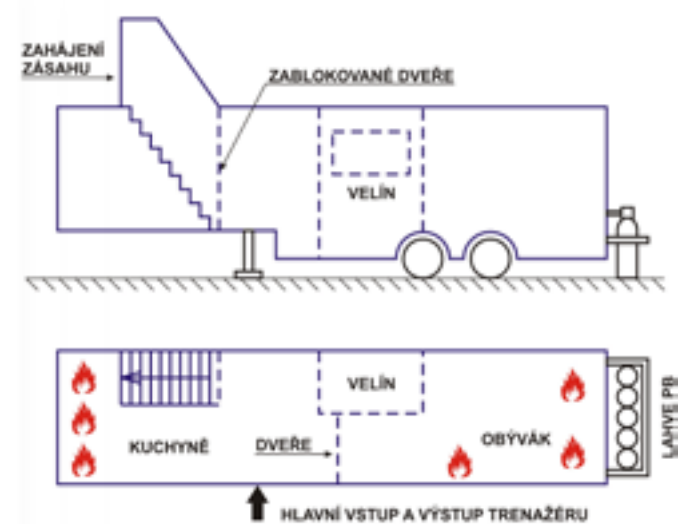


SCHÉMA VÝCVIKOVÉHO Trenažéru FIRE DRAGON 7000



CSR = Confined Space Rescue, tj. metodika záchrany z uzavřených, obtížně přístupných prostor

taktiku hašení v uzavřených prostorech pod vedením zkušených lektorů. Význam akce byl potvrzen návštěvou personálního ředitele DPP Jiřího Špičky. Dle vlastních slov účastníků výcviku se interiér trenažéru velmi blížil reálným podmínkám v technických prostorech

metra a jako přínosný byl hodnocen také nácvik záchrany v přívěsu CSR. Celkový počet 32 účastníků představuje čtvrtinu výjezdových hasičů HZS podniku. Naším ideálním cílem je akci příští rok zopakovat ve stejném rozsahu.



Foto: Jindřich Spáčil

PERSONÁLNÍ ŘEDITEL DPP JIŘÍ ŠPIČKA SE PODROBNĚ SEZNÁMIL S PRACÍ PODNIKOVÝCH HASIČŮ. NA SNÍMKU V DISKUSI S VEDOUCÍM ODBORU HZS KARLEM PÁTKEM



#metrysek

Zpovídá: Zdeněk Bek

Jak ses dostal k focení?

K focení jsem se dostal společně s dostupnými digitálními foťáky a dnes je to hlavně díky kvalitnímu foťáku v mobilu, který má člověk vždy při sobě a dá se s ním i bez stativu udělat celkem slušná fotka. To bylo dřív, v relativně tmavém prostředí metra, téměř nemožné.

BodyBalance nebo běhání?

BodyBalance, protože si u toho člověk nejen že pořádně protáhne celé tělo, ale i uvolní mysl, což je u naší náročné práce v podzemí velmi důležité.

Ranní výjezd z depa nebo „šejdr“?

Ideální kombinace je pro mě ranní šejdr z depa ☺. I když musím 2x denně do práce, tak díky tomu, že bydlím relativně blízko depa, tak mně to nevadí. Navíc si přes poledne můžu zařídit věci, které bych třeba jindy nemohl.

Raději metro v Budapešti nebo v Praze?

Jak už plyne z mého jména, jsem patriot, takže nejraději metro v Praze. Ovšem budapeštské metro je hned v těsném závěsu za tím naším, a to zejména díky některým společným vlastnostem, jako je například technologie výstavby, architektura, vozy, ale i ochranný systém metra.

Zkušenost z natáčení filmu 24 hodin pražského metra v jedné větě?

Obrovské překvapení, ve 4:30 ráno jsme televizní štáb v depu opravdu nikdo nečekal ☺.



I.C nebo IV.C?

I.C díky lehké a účelné architektuře ovlivněné bruselským stylem, která předběhla dobu. Dokonalé integraci do historické i moderní části města. A v neposlední řadě proto, že úsek I.C byl průkopníkem pražského metra. Ovšem stanice Střížkov na provozním úseku IV.C2 je moje srdeční záležitost.

VLASTIMIL SMETANA

Nastoupil v roce 2009 do Dopravního podniku jako řidič tramvaje. V roce 2014 získal první místo v Mezinárodní soutěži ve zručnosti řidičů tramvají. Od roku 2015 je strojvedoucí metra. Metro je zároveň jeho koníčkem. Zajímá se hlavně o ochranný systém metra, historii a technologii výstavby, architekturu a umění v metru. Dále je jeho velkým koníčkem sport. Zajímá ho také historie a urbanismus panelových sídlišť a konstrukční soustavy panelových domů.

3 nejzajímavější fotografie, které jsi umístil na Instagram (a proč)?



Například při ověřovací jízdě se dá pořídit i zajímavá fotka tunelu tak, jak ho vidí jen strojvedoucí. A jak napovídá popisek, „Tunel pražského metra se železobetonovým ostěním klesající po první koleji od stanice Pankrác do stanice Pražského povstání vyražen úpadně prstencovou metodou VKD Kladno pomocí erektoru v letech 1969–1971 a zprovozněn v květnu 1974“, i o na první pohled fádním tunelu se dá napsat spousta zajímavých informací.



Čtvrté koleji ve stanici Pražského povstání nikdo neřekne jinak než jeskyně. Snad je to díky netradičnímu tvaru eliptického průřezu a ostění tunelu, o němž se mně zatím nepodařilo zjistit, jakou technologií byl vybudován. Tím víc je to pro mě záhadné místo, protože jsem měl možnost tam odstavovat vlak zatím jen jednou.



Tato fotografie je pro mě zajímavá hned ze dvou důvodů. Jednak zachycuje zájem veřejnosti o historickou soupravu metra typu Ečs, kdy tyto vozy i přes mnohou kritiku prokázaly spolehlivou službu v provozu metra. Zároveň se mně na této fotografii líbí jedinečná architektura stanice od autorů Ing. arch. Jiřího Duška a Ing. arch. Jana Marka, kteří jako obklad na pohledově nejatraktivnější stěny za kolejištěm zvolili přírodní keramické tvarovky kladené diagonálně, což umocňuje dynamičnost organismu metra.

ZLATÁ SVATBA S HOSTIVAŘÍ

TENKRÁT JEŠTĚ NETUŠIL, ŽE PODPIS PRACOVNÍ SMLOUVY S DOPRAVNÍM PODNIKEM V PODSTATĚ ZNAMENÁ MANŽELSKOU SMLOUVU A ŽE STRÁVÍ VE SLUŽBÁCH TĚTO FIRMY PŮL STOLETÍ. LUDVÍK NEKOLA, SKLADNÍK, VODNÍ ZÁCHRANÁŘ, SPORTOVNÍ A REKONDIČNÍ MASÉR A SAUNÉR. SÁM ŘÍKÁ, ŽE SOUČÁSTÍ PŘIROZENÉ INTELIGENCE JE MÍT SROVNANÉ PRIORITY HODNOT, RESPEKT K POŘÁDKU A ČISTOTĚ A V NEPOSLEDNÍ ŘADĚ CELOŽIVOTNÍ VZDĚLÁVÁNÍ V MEZILIDSKÝCH VZTAZÍCH. JEHO ŽIVOT JE PROTKÁN SPORTEM. PLAVE A CÍTÍ SE FIT.

Ptal se: Zdeněk Bek
Foto: Petr Hejma

V dnešní době je neuvěřitelné, že pracujete u jednoho zaměstnavatele 50 let. Jak k tomu došlo?

Po vojně se mi kolega z vojny zmínil, že pražský dopravní podnik nabírá nové zaměstnance, a tak se přihodilo, že jsem 4. listopadu 1968 nastoupil jako elektromechanik. Nikdy mě nenapadlo, že se budu živit touto profesí. V mládí jsem měl jiné zájmy. Kreslení a závodní plavání.

V republice, a tudíž ani v Dopravním podniku, asi nebyla úplně ideální atmosféra, že?

Když si vzpomenu na začátky u podniku, tak politicky byla situace velice složitá. Tenkrát jsem měl u podniku vroubek, protože jsem expedoval samizdatovou literaturu. Dostal jsem se do nepříjemné situace, kdy mě pravděpodobně někdo udal a já musel jít vedoucímu podat vysvětlení. Tehdejší šéf Pavel Svoboda mě „měl asi rád“ a zlikvidovali jsme to u stolu, protože by z toho měl problém i on. To jen pro dokreslení tehdejší situace.

Kterými pozicemi jste u podniku prošel?

Začínal jsem na kompletaci tramvajových vozů a pokračoval přes různé čety u standardních prohlídek až po velké prohlídky. Převážně jsme opravovali tramvaje typu T3. Trend byl takový, že jsme se v četách točili na různých pracovních operacích. I přesto si poměrně složitá práce při kabelážích a montážích elektrických agregátů vybrala daň v podobě zánětu vnitřního epikondylu pravé ruky (tzv. tenisový loket, pozn. redakce). Po delší době pracovní neschopnosti a mnoha kontrolách zněla diagnóza jasně – nemoc z povolání. Bylo mi doporučeno nevykonávat jednostrannou mechanickou práci, ve které dochází k točivému momentu celého předloktí ruky. V té době se mi někdo z kolegů zmínil, že ve skladu nabírají nové zaměstnance. Zkusil jsem se přihlásit a tehdejší vedoucí mě vzal, protože jsem byl, a dodneška jsem, jediný z oboru. Čistě pro úplnost, po nemoci jsem do skladu nastoupil 15. července 1992.

Práce ve skladu bývá obecně považována jako „přesouvání předmětů z regálu do regálu“. Jaká je realita?

V první řadě chci říci, že se mi ve skladu pracuje dobře, protože z předešlého zaměstnání znám většinu komponentů. Pokud přijde požadavek na určitý druh materiálu, tak víme, jak vypadá, a v případě rychlovýdeje jsme připraveni položky připravit. Původně byla budova postavena jako centrální sklad pro tramvaje. Dnes už máme součástky pro celý podnik. Vybavení jsme třemi regálovými



VŠECHNO MÁ SVÉ PŘESNÉ DANÉ MÍSTO. LUDVÍK NEKOLA PÓJUJE V KABINĚ REGÁLOVÉHO ZAKLADAČE

zakladači, které mají 15 pater. Budova jako taková je rozdělena na dvě poloviny – výdej a příjem. Proces je to složitý, nebudu ho popisovat detailně, na to by vám asi nestačil rozsah časopisu, ale určitý technologický postup se musí dodržovat.

Potřebuje člověk pro práci ve skladu nějaká speciální oprávnění?

Ano, jsem vlastníkem řídicího oprávnění k obsluze regálových zakladačů, které musíme každoročně obnovovat, dále vlastním oprávnění k řízení vysokozdvizných vozíků STEEL a motorové Desty. Tato oprávnění musí mít každý zaměstnanec, který zde chce pracovat. Postupně jsem však byl kvalifikován do dalších neplacených funkcí. Dozorčí a školitel zakladačů, dozorčí výtahů a dozorčí tlakových nádob.

Za tu dobu, co ve skladu pracujete, jak moc se práce změnila?

Když se teď projdu po skladu a vzpomenu si, jak vypadal, když jsem nastoupil... je to neporovnatelné. Zavedli jsme určité oddíly a systematizaci. Např. pantograf se skládá z mnoha součástek. Pro tyto velké žluté kusy materiálů jsme vytvořili oddíly. Guma, sklo, zářivky, to vše máme teď srovnané pro snadnější orientaci. Ostatně, perfektně vedené skladové hospodářství je jeden z důležitých atributů prosperujícího Dopravního podniku, stejně jako všech ostatních velkých firem.

Na kterou pracovní etapu v podniku vzpomínáte nejraději?

Rád vzpomínám na první roky na tramvajích. Tam se ještě montovali staré tramvaje T1. Dokonce si pamatuji, že hlavní silnice, po které se jezdilo, nebyla vyasfaltovaná. Byla jen

vysypaná štěrkem a uprostřed byly koleje. Jsem rád, že jsem měl tu možnost pracovat se zkušenými borci. To byli lakýrníci, truhláři a další řemeslníci, které jsem obdivoval a měl je rád. Když mají historické tramvaje podélná sedadla vyložená dřevěnými lištami, tak oni je skládali jako mozaiku. Jedna světlá, jedna tmavá. Šroubovali je mosaznými vruty s čočkovou hlavou a drážky musely být v jedné rovině. To už dneska nikdo nedělá. Byla to esteticky krásná práce. Když jsem se připravoval na rozhovor s vámi, napsal jsem si: „Honosný název – skládavý manipulant – skrývá společensky mírně opovrhovanou profesí a také značně málo honorovanou práci, která je podle mě při expanzi průmyslové výroby značně nedocenená.“ Rád bych se ale chtěl vrátit k něčemu jinému.

Povídejte...

Souvisí to s mojí dlouhověkostí. Podle mě je normální pracovat. Moje maminka byla velkou obdivovatelkou Tomáše Garrigua Masaryka a výchovou to přenesla i na nás, na děti. Už kancléř TGM Přemysl Šámal odcházel do penze v 71 letech. Není žádné umění milovat svou práci, pokud je to váš koníček. Je nezbytné najít si pozitivní vztah ke každé práci, ke které vás život postaví a která je vaší obživou, a dělat ji jak nejlépe dovedeme.



„VELKÉ ŽLUTÉ KUSY MATERIÁLŮ“. NA SNÍMKU DOLNÍ RAMENO PANTOGRAFU

Po tolika letech se změnila nejen firma, ale i lidé v ní. Jaká je pro vás ta nejviditelnější změna?

Dříve na pracovištích byla úcta ke starším zaměstnancům. Pamatuji si na staršího kolegu, kterému bylo určitě hodně přes 65 let. Byl to pan Věchtík a velice často jsem se s ním bavil. Byl to bývalý boxer, stejně jako můj tatínek. Vzpomínám si na jednu veselou historku. Pan Věchtík si nosil polévku do práce v takové hliníkové přepravce s víčkem s gumovými těsněními a s dvěma panty. Postavil si ji na dvouvařič, ale zapomněl ji otevřít. Po nějaké době si na to vzpomněl a běžel k tomu. Jenže v tu chvíli to vybuchlo. Poklička vyletěla ke stropu, nudle měl za brýlemi, všichni jsme se smáli, včetně něho. Byl to nesmírně inteligentní chlap. Jeho přesnost a láska k profesi, loajalita k podniku, to je to, co dneska už není. Ale to je obraz celé dnešní společnosti...

Šíří svých pracovních aktivit ve mně evokujete otázku, jestli právě to je podle vás recept na spokojený život. Pořád něco dělat?

Tři základní předpoklady spokojeného života jsou zdravotní, finanční a sociální gramotnost. K dosažení zdraví a dlouhověkosti je respekt, vzdělání a vůle nezbytný předpoklad. Toto bych velice rád vzkázal svým milovaným kolegům v milovaném Dopravním podniku. Dovolím si ještě citovat našeho předního psychiatra Radkina Honzáka. V jednom rozhovoru řekl, „že si zvolna prasíme život na základě chybných premis“. To je, na vysvětlenou, známé pravidlo 10/90. Pouze 10 % našeho pocitu štěstí nebo smutku je ovlivněno vnějšími okolnostmi, které nemůžeme změnit. Zbýlých 90 % si určujeme sami tím, jak na okolnosti reagujeme.

Je pravdou, že pracujete ještě jako vodní záchranář v rámci Sportovního centra Univerzity Karlovy?

To je pravda. Na hlavní pracovní poměr pracuji jako skladník. Na vedlejší pracuji jako plavčík – vodní záchranář a saunér. Na živnostenský list jsem ještě sportovní a rekondiční masér. Musím někde kompenzovat fyzickou práci a bazén jako nejlepší rehabilitační prostředek je k tomu naprosto ideální. Čtyřikrát týdně jsem ve vodě. Kolegyně by se mnou chtěla jezdit na seniorské závody. Dokonce jsem za dvacetiletou službu vodního záchranáře obdržel poděkování od kvestorky Univerzity Karlovy.



NEJMENŠÍ KOMPONENTA, KTEROU VE SKLADU U LUDVÍKA NEKOLY NALEZEME – KONEKTOROVÁ DUTINKA

To bylo nečekané překvapení, že?

Bez jakéhokoliv oznámení mi přišla velká obálka. Ani jsem si neuvědomil, že tam pracuji již 20 let. Na krásném papíře bylo uvedeno výrazné poděkování za práci vodního záchranáře. K tomuto dopisu náležela i finanční odměna.

Téměř půlroku jste s rozhovorem nesouhlasil a už jsem ani nedoufal, že se sejdeme. Nedávno jsme se však na společném povídání rychle domluvili. Co vás k tomu přimělo?

Velice dobře znám kolektivní smlouvu. Minulý rok v listopadu jsem byl instruován mzdovou úctárnou, kam mi mají poslat finanční odměnu za 50letou službu Dopravnímu podniku. Nakonec z toho samozřejmě nic nebylo. Víte, mě o peníze vůbec nejde. Jak teď už sám víte, umím si je vydělat. Ale mrzí mě, že v Dopravním podniku kolektivní smlouva s někým, kdo ve firmě pracuje 50 let, ani nepočítá. Podle mého názoru je to jistá forma ageismu. Demografická situace v našem státě a ve firmě bude naopak ještě horší, ale to už je na jiné povídání...

Můžeme jen doufat, že tento rozhovor pomůže tuto situaci změnit. Ale ať nekončíme smutně. Co plánujete do budoucna?

Vše zvládám díky své paní, s kterou jsme v pevném vztahu manželském už 47 let. Budu čist, poslouchat rockovou muziku, kreslit, malovat a budu dále pokračovat v léčebných procedurách svých klientů, neboť vděk mých zákazníků, pokud se mi podaří je zbavit bolesti, je tou nejlepší odměnou. Nesmím však zapomenout ani na své tři vnuky, kterým bych se rád více věnoval. Pokud mě však Dopravní podnik bude i nadále potřebovat, budu dále pracovat.

Text: Jiří Došlý

ŽENY:MUŽI 14:86

V PRŮBĚHU JARNÍCH MĚSÍCŮ JSOU V KALENDÁŘI KAŽDÝ ROK DVA DNY, KTERÉ PATŘÍ VÝHRADNĚ ŽENÁM A MATKÁM. MNOHÉ Z NICH PRACUJÍ V MUŽSKÉM PRACOVNÍM PROSTŘEDÍ A VYKONÁVAJÍ PROFESE TYPICKÉ PRO MUŽE. POMĚR ŽEN VŮČI MUŽŮM V TAKOVÝCH ZAMĚSTNÁNÍCH SE V POSLEDNÍCH LETECH ZVYŠUJE. PRO TUTO PROBLEMATIKU SE I V NAŠICH KONČINÁCH ZAŽILO OZNAČENÍ GENDEROVÁ VYVÁŽENOST. DNEŠNÍ LETEM SVĚTEM JE ZAMĚŘENO NA ŽENY V MHD.

Doprava v porovnání se zbytkem hospodářství patří mezi sektory, ve kterých jsou z větší části zaměstnání výhradně muži. Podíl žen zaměstnaných ve všech odvětvích dopravy (myšleno MHD, letectví, vodní doprava, logistika atd.) činil v Evropské unii před třemi lety 22 %. Zbýlých 78 % zaměstnanců v dopravě tedy připadá na mužské pohlaví.

Pokud zaměříme pozornost pouze na MHD, dostaneme se na podíl 14 % žen proti 86 % mužů. Pracovní pozice jako automechanik, zámečnick nebo karosář známe v češtině v mužském rodu. Řidička je běžně označení v naší mateřštině, možná dokážeme pomoci přechylovací přípony vytvořit zámečnicki nebo karosářku, ale co třeba automechaničku, autotroničku nebo elektromontérku? Paradoxně sama čeština, která nevyužívá ženský rod pro standardně mužské profese, není genderově vyvážená.

Genderová vyváženost prospívá firmám i celé společnosti

Existuje mnoho studií i méně či více odborných dokumentů, které vysvětlují důvody genderové nerovnováhy v tradičně mužských oborech. Všechny tyto publikace mají však jedno společné – pojmenovat nutné kroky, aby byly vytvořeny motivující podmínky pro zaměstnávání žen v dopravě. Vlastními slovy tedy nastavit tolik diskutovanou vyváženost v práci mezi pohlavími a nastartovat trend, jehož důsledkem bude přibližování podílu mužů a žen zaměstnaných v městské dopravě.

Jaké kroky zavedl dopravní podnik ve Vídni WienerLinien s cílem nastavit rovnoprávnost mezi oběma pohlavími? Jaké zkušenosti má irský dopravce Dublin Bus se zaměstnáváním



Zdroj: WienerLinien

VIDEŇSKÝ DOPRAVNÍ PODNIK JDE SVÝM AKTIVNÍM PŘÍSTUPEM NAPROTI VŠEM ŽENÁM, KTERÉ V DOPRAVĚ PRACUJÍ, PŘÍPADNĚ PRACOVAT CHTĚJÍ

žen? Jak ovlivnila Frankova diktatura rovnoprávnost žen dnešního Španělska?

JAK PŘILÁKAT VÍCE ŽEN K PRACOVNÍ KARIÉŘĚ V DOPRAVĚ A V SOUVISEJÍCÍCH TECHNICKÝCH OBORECH?

Vídeňské dívčí a ženské dny

WienerLinien, dopravní podnik v rakouské metropoli, jednou za rok pořádá pro zaměstnance tzv. dívčí den. Více jak 8700 zaměstnanců dopravního podniku má příležitost se svými dcerami ve věku 11 až 16 let navštívit zázemí své práce. Dívky tak mohou nahlédnout pod pokličku technických pracovišť a pochopit vykonávané pracovní činnosti, které jsou prováděny v tradičně mužském pracovním kolektivu. Mezi těmito činnostmi je i představení pracovní pozice řidičky tramvaje a autobusu.

Vídeňský dopravní podnik pořádá pro své zaměstnankyně pravidelná setkávání s pozvanými významnými osobami společenského života, do kterých je zapojen i management WienerLinien. Tyto události označované jako „Wiener Frauen Linien“ (Vídeňské ženské linky) jsou i platformou pro diskusi s vedením firmy o odpovědnostech a pracovních podmínkách žen při zajišťování veřejné dopravy v rakouské metropoli. Kromě těchto formálních aktivit se pro zaměstnankyně vídeňského dopravního podniku pořádá každoročně festival jako poděkování za vykonanou práci v ryze mužském prostředí.

Méně stížností cestujících v Dublinu? Zaměstnejte ženy

Dublinský provozovatel autobusové dopravy Dublin Bus zaměřil pozornost na ženský element na palubách autobusů. Ženy jako řidičky jsou cestujícími pozitivně vnímány.



STATISTIKA HOVOŘÍ JASNĚ. ČÍM VÍCE ŽEN V DUBLINSKÝCH AUTOBUSECH, TÍM MĚNĚ STÍŽNOSTÍ

Zdroj: Instagram dopravce Dublin Bus

Cestující oceňují komunikační dovednosti žen a jejich schopnost naslouchat. Tyto schopnosti a dovednosti jsou podporovány cíleným školením ze strany dopravce, které je zaměřeno na sociální a komunikační dovednosti. Tento počín se Dublinu vyplatil. Počet stížností na řidičky autobusů je o 38 % nižší než počet stížností na jejich mužské kolegy řidiče.

DPP SE SKÓRE ŽENY VERSUS MUŽI 15 : 85 PATŘÍ V EVROPSKÉM SROVNÁNÍ KE SPOLEČNOSTEM, KDE JE VYŠŠÍ MÍRA GENDEROVÉ VYVÁŽENOSTI

ve společnosti se od nástupu Franka zhoršovala. Jeho režim nastavil odlišnou roli žen ve společnosti, která se omezila na hospodyňku a vychovatelku potomků.

Dnešní španělský přístup k rovnoprávnosti mezi ženami a muži lze přiblížit na příkladu z Madridu. V porovnání s vídeňským nebo dublinským přístupem je zřetelný opatrnější přístup, avšak při pochopení nedávné historie se není čemu divit. Organizátor veřejné dopravy ve španělské metropoli pořádá konferenci „Přítomnost žen v dopravě – krok vpřed“. V rámci této události jsou vždy diskusní platformy na téma sdílení zkušeností žen zaměstnaných ve veřejné dopravě.

Z jedné ze studií Evropské komise vyplývá, že chce-li zaměstnavatel zvyšovat podíl žen na dosud převážně mužských pracovních pozicích, měl by využívat sociální sítě a jiné kanály k informování o odlišnostech své personální politiky. Studie doporučuje i pružnější přístup při stanovování pracovních směn a obecně rozvržení pracovní doby, aby byly konkrétní obsazované pozice pro ženy více atraktivní. Toto opatření by mělo ženám umožnit skloubit pracovní život – zaměstnankyně – s tím osobním – životem matky. Pozitivní pracovní prostředí by mělo budoucím matkám usnadnit přípravu a vlastní odchod na mateřskou a rodičovskou dovolenou a ulehčit tak opětovný návrat na danou pracovní pozici.



Španělský model rovnoprávnosti

Chceme-li pochopit současný španělský přístup k rovnoprávnosti, je nutný stručný exkurz do historie. Nadvláda generála Franka mezi lety 1939 a 1975 patřila mezi nejkonzervativnější období dějin na Pyrenejském poloostrově. Pro jedny fašistický diktátor, pro druhé zachránce. Ať tak či tak, postavení žen

světluji činnosti a úkoly, které v zaměstnání na pozici strojvedoucích metra vykonávají. Smyslem je upozornit na jejich nezastupitelnou roli na pracovních pozicích tradičně obsazovaných muži.

Jaká opatření zvyšují podíl žen zaměstnaných v dopravě?

Přesuňme se do Katalánska. Jeden z provozovatelů podzemní dráhy v Barceloně, společnost FGC, je oproti madridskému organizátorovi MHD trochu odváznější. Na podporu genderové vyváženosti v segmentu veřejné dopravy vytvořilo FCG video s názvem „Ženy na palubě“. Video je nahráno na kanál YouTube a bylo zveřejněno k Mezinárodnímu dni žen. Jak napovídá sám název, hlavní roli ve videu mají ženy. Vysvětlují činnosti a úkoly, které v zaměstnání na pozici strojvedoucích metra vykonávají. Smyslem je upozornit na jejich nezastupitelnou roli na pracovních pozicích tradičně obsazovaných muži.

Všechna tato doporučení by mohla přispět k rovnosti mezi pohlavími ve všech profesích napříč dopravními podniky a přispět tak i k vyřešení generační obměny technických a provozních zaměstnanců, se kterou se již dnes potýkají nebo v blízké budoucnosti budou potýkat.

Text: Jiří Čejka, Jan Mátl, Lukáš Franc,
Jan Marek, Jiří Vašíček a Jaroslav Pokorný
Úpravy: Zdeněk Rampa



Foto: Petr Hejma



PRAŽSKÉ PODZEMNÍ PRAŽCE VZPOMÍNÁJÍ aneb PO ORGANIZAČNÍCH STOPÁCH PODNIKEM

Díl 6.

JAK SE

- ZABEZPEČUJE VLAKOVÁ DOPRAVA V METRU?
- ZAJIŠŤUJE KOMUNIKACE NEJEN V METRU, ALE V CELÉM DPP?

SLUŽBA SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ MÁ VE SVÉ SPRÁVĚ NEJEN TÉMĚŘ VŠECHNA SLABOPROUDÁ ZAŘÍZENÍ V METRU, ALE I NĚKTERÁ NA POVRCHU NAPŘÍČ CELÝM DOPRAVNÍM PODNIKEM. PRACOVNÍCI SLUŽBY ZAJIŠŤUJÍ PROVOZ CELKEM 14 DRUHŮ ZAŘÍZENÍ, KTERÁ SLOUŽÍ PRO KOMUNIKACI, DOHLED A BEZPEČNOST.



Foto: Jaroslav Pokorný

SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ DISPEČINK

Služba 242000 Sdělovací a zabezpečovací je jednou z pěti služeb jednotky Dopravní cesta Metro, která je přímo řízena technickým ředitelem – Metro.

Již z názvu služby je patrné, že se zabývá dvěma obory činnosti:

- Jedním je část zabezpečovací, která se věnuje železniční zabezpečovací technice a dálkovému řízení dopravy.
- Druhá část služby se věnuje především technologiím pro komunikaci (telefonní zařízení, technologická síť, radiové spojení), informačním zařízení (jednotný čas metra, automatický informační systém AIS, systémy pro navádění nevidomých, automatické odbavování cestujících atd.) i okruhu bezpečnostních zařízení (kamerový systém CCTV, elektronická protipožární signalizace EPS, elektronický zabezpečovací systém EZS, přístupový systém elektronické kontroly vstupů EKV).

Odbor Provozně technický

je nejen štábním útvarem služby, ale prostřednictvím oddělení Automatizační technika zajišťuje kompletní provoz automatického systému dálkového řízení dopravy (ASDŘ-D). Toto oddělení disponuje skupinou hardwarových odborníků a skupinou softwarových odborníků – programátorů, bez nichž by systém ASDŘ-D nemohl fungovat.

ASDŘ-D je informační a řídicí systém pro řízení vlakové dopravy a dálkové ovládání zabezpečovacích a sdělovacích zařízení metra. Integruje do jednoho dispečerského řízení nejenom staniční, traťové a vlakové zabezpečovací zařízení, ale i sdělovací zařízení. Některé důležité funkce systému jsou tvoře-



Foto: Petr Franc

JAN KRIEGER ZE STŘEDISKA CCTV OPRAVUJE JEDNOTKU NAPÁJENÍ PRO ANALOGOVÉ KAMERY

ny automaty, např. Indikace čísla vlaku (IČV), Automatizovaný informační systém (AIS), cyklická rozhlasová hlášení nebo automatické stavění jízdních cest (ASJC).

Operátorský systém vlakového dispečinku poskytuje vlakovému dispečerovi informace o aktuální dopravní situaci na sledované trase, o stavu zabezpečovacích a sdělovacích zařízení a současně umožňuje ovládání těchto zařízení pomocí vlastní počítačové sítě. Výstupy informační části ASDŘ-D, upravené dle specifikace jednotlivých pracovišť, jsou distribuovány i na **poruchový dispečink** služby Sdělovací a zabezpečovací, kde zobrazuje aktuální informace o dopravní situaci na trase a současně podrobnější informace o stavu technologických zařízení ve správě služby 242000, zejména pak jejich poruchových stavů. Dále se přenášejí na **dispečink technologický a do aplikací v administra-**

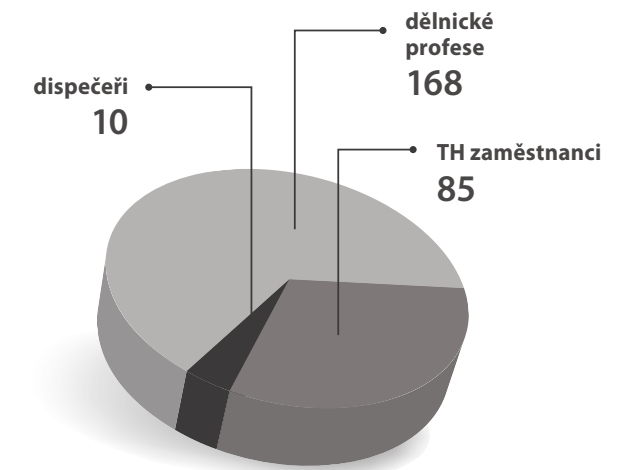
tivní síti DPP, kde více jak 300 uživatelů používá program „VLAKY“, poskytující informace on-line i historii o pohybu vlaků na tratích.

Další oprávnění uživatelé mají k dispozici „DENÍKY“ (prohlížeče archivovaných poruchových a vybraných provozních dat systému ASDŘ-D, subsystému ASJC a elektronických staveb ESA), VKG („vlakograf“, tj. záznam jízdy - plnění GVD), zobrazovač GVD, sledování přesnosti provozu, informace o času příjezdu do stanice a koncové stanici nejbližší soupravy.

Na trase A i v depu Hostivař, kde jsou zřízeny datové přenosy na/ze soupravy, se archivují a dále poskytují logy z vozového počítače, tachografu souprav i alarmová hlášení, a to včetně vizualizace a tabulkového zpracování informací o proběhu souprav, plánování pravidelných servisních prohlídek a údržby.

ÚTVARY SLUŽBY SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ A POČTY ZAMĚSTNANCŮ:

242000	vedoucí služby (Ing. Milan Pecka)	1
242100	odbor Provozně technický	37
242200	provoz Elektronická technika	60
242300	provoz Telekomunikační technika	74
242400	provoz Zabezpečovací technika	79
242700	odbor Dispečink sdělovací a zabezpečovací	12



Celkem 263 pracovníků

Dalším oddělením je **provozně vývojová laboratoř**. Jejím hlavním úkolem je regulace kolejových obvodů a dohled nad provozem i údržbou kolejových obvodů a počítačů náprav. Dále se zabývá řešením nejnáročnějších závd na zabezpečovacím zařízení, vypracovává technologické postupy na údržbu kolejových obvodů, připomínkuje technologické postupy na údržbu ostatních zabezpečovacích zařízení a je schopna na zakázku vyvinout speciální měřicí zařízení jak pro zabezpečovací techniku, tak i pro provozy zabývající se sdělovací technikou. Též se podílí např. na tvorbě a připomínkování státních norem, které se týkají metra.

Obě oddělení sdělovací techniky a zabezpečovací techniky mají za úkol projednávat a koordinovat instalaci telekomunikačních, sdělovacích a zabezpečovacích zařízení externích organizací v prostorech metra. Posuzují projektovou dokumentaci nových, opravovaných nebo rekonstruovaných zařízení. Provádí technické prohlídky a funkční zkoušky na svěřených zařízeních. Mimo jiné posuzují návrhy na schválení zařízení protokoly technického ředitele a mají na starosti správu průkazů způsobilosti pro určená technická zařízení. Pracovníci tohoto odboru se též podílejí na zpracování investičních akcí celé služby.

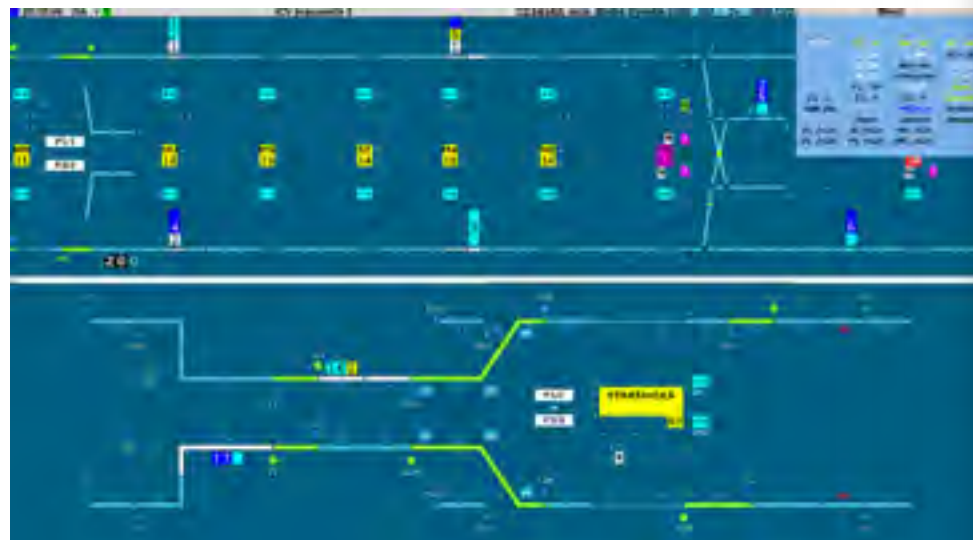
Provoz Elektronická technika

má ve správě část sdělovacích zařízení. Jedná se o:

- zařízení kamerového systému (CCTV),
- automatické odbavování cestujících,
- systémy pro navádění nevidomých,
- informační systém AIS,
- rozhlas a radiové spojení na velmi krátkých vlnách (VKV).

Kamerový systém pražského metra je třetí nejrozsáhlejší kamerový systém v republice po kamerovém systému města Prahy a pražského letiště. Kamerový systém metra se v současné době převléká do nového hávu. Graficky významně výkonnější systém nabízí řadu inovací. Např. bude možné pomocí chatové komunikace požádat aktuálního uživatele otočné kamery o postoupení jejího ovládní, což v předchozím systému nebylo možné. Analogové kamery se postupně nahrazují za digitální s významně vyšší kvalitou obrázku. Pro zajímavost, v celkovém počtu kamer je právě těch digitálních více než analogových. Odhadem do pěti let bude analogová kamera na metru provozovaná raritou.

Automatické odbavování cestujících zahrnuje nejen označovací strojky na hranici přepravního prostoru, ale též systém auto-



DETAIL ZOBRAZENÍ AUTOMATICKÉHO SYSTÉMU DÁLKOVÉHO ŘÍZENÍ DOPRAVY ASDR-D

Foto: Josef Krátký



STŮL PŘEPRVNÍHO MANIPULANTA Z ROKU 1973

Foto: Lukáš Franc



SOUČASNÁ PODOBA STOLU PŘEPRVNÍHO MANIPULANTA

Foto: Lukáš Franc



Foto: Jakub Metál

VIKTOR ČERNÝ ZE STŘEDISKA ROZHLAS VE STUDIU DEPA KAČEROV PŘI VÝROBĚ CIZOJAZYČNÉHO HLÁŠENÍ

matického počítání cestujících. Tento systém pomocí čidel ve sloupcích na odbavovací čáře obousměrně počítá cestující, kteří projdou mezi sloupky, a v patnáctiminutových intervalech předává informaci o aktuálních požadavcích na kapacitu provozu. Data z tohoto systému se využívají při plánování přepravních kapacit a grafikonu vlakové dopravy (GVD).

V každé stanici metra je instalováno několik různých **zařízení pro navádění nevidomých osob**. Jedná se o akustické majáčky, které pípáním navádějí nevidomé osoby do dveří. Dále u eskalátorů jsou instalovány majáčky, které nevidomé osoby informují o směru provozu eskalátorů. Jednou z funkcí tohoto zařízení je i informování strojvedoucích vlaků o nástupu nevidomých osob do vlaku. Tato informace je sdělována pomocí červeného písmene „d“ na hodinách následného mezidobí na hraně nástupiště. Všechna tato zařízení nevidomí ovládají pomocí dálkového ovladače.

Informační systém AIS nad hranou nástupiště informuje cestující o konečné stanici metra, aktuálním čase a předpokládaném čase příjezdu další soupravy. V případě potřeby je možné na panelech AIS zobrazit i předdefinované textové informace o provozu.

Radiové spojení VKV se strojvedoucími, případně technickým personálem, je v současné době provozováno pomocí anténní dvoulinky, která je vedena pod stropem tunelu. Do budoucna se počítá s nahrazením této dvoulinky moderním vyzařovacím kabelem, který bude mít výrazně nižší nároky na údržbu. VKV spojení patří mezi tzv. požárně bezpečnostní zařízení – to znamená, že



Foto: Otakar Merz

PETR ŽÁKOVÍČ ZE STŘEDISKA VKV PŘI ÚDRŽBĚ SYSTÉMU VKV VE SDĚLOVACÍ MÍSTNOSTI KOBYLISY

musí po předepsanou dobu 90 minut zůstat v provozu i v případě požáru.

Mimo tato zařízení se pracovníci provozu starají o **pulty přepravních manipulantů**, kde se soustřeďuje ovládání veškerých technologií ve stanici metra. Tedy nejen ovládání

ně nahrazovány svým moderním pojetím poplatným dnešku.

Specialitou provozu Elektronická technika je video-studio. Slouží k profesionálnímu zpracování videonahrávek, které jsou publikovány pro účely Dopravního podniku. Jedná



SVĚTLANA LAVIČKOVÁ S MILOŠEM KOMÁRKEM PŘI NATÁČENÍ HLÁŠENÍ STANIC PŘED ZPROVOZNĚNÍM TRASY V.A (16. 12. 2014)

sdělovacích technologií, ale též ovládání eskalátorů, osvětlení, signalizaci větrání, stavu čerpacích stanic atd. Všechny technologie se digitalizují, a to platí i pro pulty přepravních manipulantů. Cílem je indikovat provozní stavy všech technologií stanice prostřednictvím dotykové obrazovky, případně některé technologie tímto způsobem ovládat. Současné robustní pulty z minulého století by měly dokonat svou službu a budou postup-

se například o instruktážní videa pro hasiče, JSVM, významná výročí DPP apod. V současné době je v přípravě investiční akce, v jejímž rámci by mělo být video-studio digitalizováno a vybaveno pokročilými funkcemi současnosti. Vzpomeňme v této souvislosti našeho dlouholetého kameramana, vynikajícího zpracovatele jím pořízených audio-vizuálních nahrávek Miloše Komárka, který nás nedávno náhle opustil.

Foto: Petr Hejma



VIZUALIZACE BUDOUCÍHO DIGITÁLNÍHO STOLU PŘEPRAVNÍHO MANIPULANTA

Provoz Telekomunikační technika

je druhým z provozů, který má ve své správě sdělovací zařízení. Konkrétně se jedná o:

- elektronické zabezpečovací systémy (EZS),
- elektronické protipožární systémy (EPS),
- přístupový systém (EKV),
- jednotný čas metra, telefonní zařízení a technologická počítačová síť.

EZS má za úkol chránit prostory metra před nevídanými návštěvníky, jako jsou např. různí nenechavci a sprejeři, také ale brání vstupům nepovolaných osob do míst, kde by mohlo dojít k poškození zařízení či úrazu. Dohled EZS je zabezpečen mnoha různými druhy čidel – infračervené závory, pohybová čidla, dveřní kontakty či kamerové systémy. Dohlíženy jsou odstavné koleje v podzemí i v halách dep, technické prostory metra, na vybraných místech vstupy do portálů tunelů a též obvod dep, zkušebních tratí a některých dalších objektů na povrchu.

EPS v metru využívá řadu různých detektorů k rozpoznání požáru či jeho vzniku. Je třeba chránit jak velké prostory, např. haly dep či prostory odstavných kolejí, tak i běžné prostory na povrchu a v podzemí. Výjimkou nejsou ani velmi složité prostory, např. kabelové kanály, ve kterých je běžně mokro a horko. Lze říci, že v metru se používají všechny druhy čidel, která v současné době existují.

EKV je zkratkou elektronické kontroly vstupu. Všichni zaměstnanci ji znají pod pojmem Altex, což byla obchodní značka přístupového systému firmy Alimex. Altex

byl v metru nasazen již v roce 2002. Použitá technologie však již dnes nevyhovuje potřebám pro tak rozsáhlý systém s mnoha úrovněmi oprávnění. Též v systému Altexu je velmi obtížné naplnit požadavky zákona o ochraně osobních údajů. Z tohoto důvodu je v rámci projektu Komplexní bezpečnostní systém Altex nahrazován novým přístupovým systémem S4U.

Systém S4U používá moderní protokoly komunikace, a proto je nezbytné, aby byly vyměněny přístupové karty resp. služební průkazy všech zaměstnanců Dopravního podniku. V současnosti se doladuje postup, jakým k této plošné výměně dojde. Je totiž nutné zajistit, aby při výměně karet nedošlo ke změně přístupových práv jejího nositele a zároveň, aby karta akceptovala všechna potřebná zařízení. To jsou nejen dveře a vstupy na vrátnicích, ale např. také ovládání EZS či ovládání elektronických stávedel atd.

Jednotný čas metra je přesný čas, podle kterého se řídí provoz metra, funkce sdělovacích a zabezpečovacích systémů v metru a který je též distribuován na analogové či digitální hodiny ve veřejných nebo služebních prostorech metra. V metru jsou umístěny hodinové ústředny, které jsou synchronizovány z několika časových zdrojů: rádiovým signálem DCF77 z německého Mainflingenu, družicovým GPS signálem a protokolem NTP prostřednictvím ethernetové sítě.

Provoz Telekomunikační technika se rovněž stará o **služební telefonní síť** a o veškeré autonomní telefonní systémy, sloužící k ří-

zení vlakové dopravy, o telefonní systémy elektrodispečera, dispečera technologického a sdělovacího nebo sítí nouzových hlásek v traťových tunelech a technologických prostorech metra.

Všechna sdělovací zařízení by dnes nemohla fungovat bez vzájemného propojení. Proto služba Sdělovací a zabezpečovací provozuje **vlastní technologickou počítačovou síť**, po které běží veškerá datová komunikace. Páteří část technologické sítě je v celém rozsahu zakruhována proto, aby v případě přerušení některé její části nedošlo k výpadku zařízení.

Provoz Zabezpečovací technika

je jedním z nejdůležitějších provozů na metru, neboť jeho zaměstnanci udržují a opravují zařízení, na nichž přímo závisí bezpečnost a plynulost vlakové dopravy.

Samotný provoz je členěn na jednotlivá střediska podle tratí – tedy A, B, C a depa; dále je součástí provozu dílna oprav relé a dílna oprav dílů vlakového zabezpečovače ARS. Každá z tratí má svá specifika, stejně jako jednotlivá depa.

Na trase A převládá reléové zabezpečovací zařízení AŽD-71, avšak trasa V.A je vybavena nejmodernějším elektronickým zařízením ESA11M včetně diagnostického měřicího systému. Vlakový zabezpečovač LZA v závislosti na informacích ze zabezpečovacího zařízení – například volnost či obsazení kolejových úseků, rozsvícení návěstidel – řídí jízdu vlaku v tunelu. Tento vlakový zabezpečovač



DETAIL OBNAŽENÉHO PROGRAMOVÉHO PÁSU VLAKOVÉHO ZABEZPEČOVAČE PA 135. VE SPODNÍ ČÁSTI KABEL SMYČKY VLAKOVÉHO ZABEZPEČOVAČE LZA

v sobě integruje dva systémy: ATP = zajišťuje kontrolou rychlosti a směru jízdy vlaků s aktivním povolením otevření dveří pro cestující na správné straně soupravy a systém ATO = pro automatické řízení jízdy vlaku.

Trasa B je celá vybavena reléovým zabezpečovacím zařízením AŽD-71. Vzhledem k tomu, že tato trasa byla v roce 2002 nejhůře postižena povodněmi, je téměř polovina stanic osazena uvedeným zařízením z doby rekonstrukce těchto stanic po povodni. V současné době se na trati B nacházejí a zároveň souběžně fungují dva vlakové zabezpečovače – původní sovětský vlakový zabezpečovač ARS, pracující na dávno překonaných principech, a vlakový zabezpečovač LZA (stejně jako na trase A), na který se postupně upravují jednotlivé vlakové soupravy.

Na trati C se taktéž potkávají dvě generace zabezpečovacího zařízení – z větší části reléové AŽD-71, ale na trati IV.C je elektronické ESA11M. Odchylně od obou ostatních tratí se zde nachází zabezpečovač francouzské výroby PA 135, jehož výhodou je minimální poruchovost, avšak nevýhodou je umístění programového pásu v kolejišti, což komplikuje veškeré práce na kolejovém svršku a zejména nyní při náhradě vysloužilých dřevěných pračků za betonové.

Liší se i zabezpečovací zařízení v jednotlivých depech

Nejstarší depo Kačerov má reléové zabezpečovací zařízení z roku 1973, které dosud spolehlivě plní svoji funkci, zkušební trať je vybavena vlakovým zabezpečovačem PA 135. **V depu Hostivař** bylo zabezpečovací zařízení se spuštěním stejnojmenné stanice rekonstruováno a nyní je zde osazeno elektronické zabezpečovací zařízení ESA11M a vlakový zabezpečovač LZA, a to z důvodu konfigurace kolejiště (odchylně od ostatních dep) na celém zhlaví. Zkušební

V rámci projektu Komplexní bezpečnostní systém metra je systém Altex nahrazován novým přístupovým systémem S4U, který používá moderní protokoly komunikace.

Proto je nezbytné, aby byly vyměněny přístupové karty resp. služební průkazy všech zaměstnanců DPP

trať tohoto depa je pro potřeby JSVM vybavena dvěma vlakovými zabezpečovači, LZA i PA 135. **Nejmladší depo Zličín** je unikátní zabezpečovacím zařízením, které jako jediné v síti metra – pomíne-li depo Hostivař před rekonstrukcí – je vybudováno systémem reléových bloků s ovládáním číslicovou volbou; zdejší zkušební trať nemá žádný vlakový zabezpečovač, ale do budoucna se počítá s osazením vlakového zabezpečovače LZA.



ČIDLO POČÍTAČE NÁPRAV

Základ zabezpečovacího zařízení tvoří jednotlivá relé a reléové bloky. Bezpečnostní funkci zařízení zajišťují malorozměrová relé I. bezpečnostní třídy. Z tohoto hlediska je důležitá dílna oprav relé. Veškerá relé jsou v zabezpečovacím zařízení cyklicky měněna, odcházejí ke kontrole a repasí do střediska Opravy relé. Zde jsou rozebrána, proměřena, případně opotřeбенé díly vyměněny, relé znovu proměřena a následně v perfektním stavu odcházejí opět do provozu. Nelze zapomenout ani na dílnu oprav zařízení ARS. Zde se obdobným způsobem repasují bloky pro mobilní část vlakového zabezpečovače.

Sdělovací a zabezpečovací dispečink

- v nepřetržitém provozu
- sleduje stav zabezpečovacího zařízení, zajišťujícího bezpečnou a plynulou jízdu vlaků;
- dálkově ovládá elektrickou požární signalizaci, přístupové a zabezpečovací systémy;
- zařizuje okamžité odstraňování závad, které by mohly jízdy vlaků narušit – přitom koordinuje práci zabezpečovacích mechaniků na jednotlivých tratích a depech;
- zajišťuje odstraňování veškerých poruch na zařízeních celé služby 242000 (viz předchozí pasáže článku);
- řeší a následně vyhodnocuje mimořádné situace v rámci služby;
- sleduje činnost cizích organizací na svých zařízeních a případně zajišťuje opravy prostřednictvím servisních firem;
- zajišťuje tvorbu plánu prací v nočních přepravních výlukách pro službu 242000 i pro externí dodavatele a dohlíží na realizaci těchto prací;

- spolupracuje a koordinuje činnost s ostatními dispečinkami a útvary metra;
- zajišťuje plnění požadavků při různých mimořádných akcích;
- dohlíží na dodržování služebních předpisů, souhlasů k pracím, rozkazů o výlukách, BOZP atd.;
- v mimopracovní době zastupuje v provozních záležitostech vedoucího služby 242000.

V podstatě všichni odborní a vedoucí pracovníci služby Sdělovací a zabezpečovací v současné době kromě zajišťování každodenního provozu metra spolupracují na přípravě odpovídající části dopravního systému pro připravovanou trasu metra D.

Mimo jiné stanovují a zpřesňují požadavky na vlakový zabezpečovač CBTC, který bude stěžejní částí automatického provozu. Automatický provoz metra totiž neznamená jen to, že řízení vozu převezme počítač, ale též mnoho návazností na další technologie. Je proto třeba definovat komunikaci vozů s nástupištními dveřmi, komunikační rozhraní s cestujícími, postupy pro zajištění odsunu porouchaných vlaků, postupy pro provoz vlaků pro údržbu atd.

Služba Sdělovací a zabezpečovací proto zastává nezastupitelnou roli v přítomnosti i ve výhledech do bližší i vzdálenější budoucnosti pražského metra. ■

Příště: **Profil služby Stavby a tratě**
Autor projektu "Pražské podzemní pražce vzpomínají": Zdeněk Rampa, vedoucí odb. Řízení provozu JDCM

Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP a sbírka Jiřího Cimrhakla

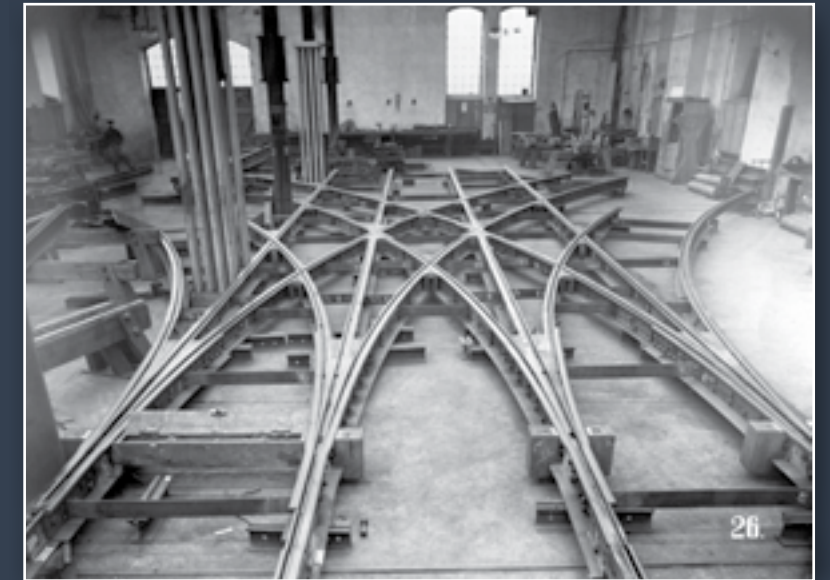
HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

Pražské metro ještě ani nejezdilo po své první trati a už se začala stavět trať druhá, „áčko“. Typickým rysem této stavby se s ohledem na první pražské ražené stanice a hlubinný charakter tunelů staly na několik let charakteristické těžní věže. Jednu z nich v polovině sedmdesátých let zachytil i tento snímek v Chotkově ulici. Až do šedesátých let v těchto místech dokonce stávaly obytné domy! Tramvajová linka číslo 30, která tudy tehdy jezdila, spojovala sídliště Červený Vrch s branickým nádražím. Originální snímek byl pořízen na velkoformátový negativ 6 x 6 cm.



Bývaly doby, kdy se z Malé Strany na Smíchov muselo procházet či projíždět městskou branou. Na této poškozené tónované fotografii o rozměru přibližně 21 x 17 cm, nalepené podle tehdejšího zvyku na kartonu, vidíme tzv. Novou Újezdskou bránu, která v roce 1862 nahradila starší a menší barokní Újezdskou bránu. Tato brána byla jedinou z pražských městských bran, kterou vedly tramvajové koleje, v květnu 1876 tudy totiž začala jezdit koňka. Koleje jsou také částečně vidět v levé části snímku. Brána existovala až do roku 1891. Její bourání bylo zahájeno za úplné vyluky dopravy 6. února a už 12. února v pět hodin ráno tu byl obnoven provoz. Originální fotografie je v soukromé sbírce.

Kolejová síť pražských tramvají mnoho let obsahovala také zajímavé symetrické trojsměrné výhybky s dvojitými jazyky. Celkem jsme je během desetiletí mohli vidět na devíti pražských křižovatkách. Na Těšnově jich bylo v unikátním křížení položeno dokonce osm – čtyři rozjezdové a čtyři sjezdové. Použití takových výhybek dovozovala ve své době standardní osová vzdálenost kolejí v obloucích, která byla vzhledem k šířce vozů stejná jako v přímé trati. Nástup tramvají T3 si postupně vynutil rekonstrukce všech pražských kolejových křižovatek. První symetrické trojcestné výhybky byly použity v roce 1910 na křižovatce u Národního divadla, kde vydržely až do roku 1968. Výhybky na naší fotografii byly s ohledem na dobu pořízení snímku (první polovina dvacátých let) určeny zřejmě buď pro křižovatku na Karlově náměstí anebo do Hyberské ulice k Prašné bráně. Na obou křižovatkách byly tyto výhybky vloženy v roce 1924. Originální negativ je skleněný o formátu 18 x 24 cm.



Na první pohled se díváte do staré pražské tramvaje. Ale nenechte se zmýlit. Hledíme do interiéru pražského autobusu. Jedná se o malý vůz Škoda 505 z roku 1928, u kterého karosérii vyrobila prostějovská firma Wichterle-Kovářík. Celkem Elektrické podniky zakoupily čtyři vozy tohoto typu. Ten na snímku měl evidenční číslo 32. Nutno konstatovat, že pokus s úspornými dřevěnými lavicemi nebyl příliš šťastný. Fotografií navazujeme na snímek z lednového DP kontaktu, kde jsme připomněli, jak právě autobus číslo 32 vypadal po rekonstrukci na montovní vůz.

Před 55 lety byl zahájen provoz na mostě Závodu míru ve Zbraslavi. Tehdy to byl most mimo Prahu a neměl s pražskou městskou hromadnou dopravou nic společného. I to je důvod, proč nemáme v archivu žádný historický snímek. A tak si připomeňme starší pohlednici alespoň předchůdce tohoto mostu. Provoz na něm byl zahájen s velkou slávou 18. srpna 1896. Od té doby býval oblíbeným námětem fotografií a pohlednic. Fotografové si zpravidla rádi počkali i na některý z projíždějících parníků. Most sloužil veřejnosti až do roku 1964, kdy byl dokončen most nový.



KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Nedostatek průvodčích

Pracovní nasazení mužů na práci ve válečném a zbrojním průmyslu, poválečný pokles počtu obyvatel Prahy v důsledku vysídlení Němců a osídlování českého pohraničí a následující období budování socialistického průmyslu s utlumením sféry služeb měly zásadní negativní dopady na možnost získání zaměstnanců pro tuto profesi. Těto situaci nepomohlo ani zaměstnávání žen od doby okupace, které od šedesátých let tvořily převažující složku průvodčích a nezanedbatelný (dokončení v tajence).

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 30. června 2019** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhraje jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: sadu steakových příborů a další dva knihu Lokálkou do České Kanady a drobné propagační předměty DPP.

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 5/2019 bylo dokončení textu: K používání do dnešních dnů bezpochyby přispívá jejich stručnost a jednoznačnost – jsou to například **michelský Ariel** podle dřívějšího názvu hotelu. Hlavní cenu – hodinovou jízdu T3 Coupé – získává **Jan Hundák**, balíček dopravních předmětů pro děti získává **Pavel Děd** a **Jan Pech**.

Hlavní cena:



Sada steakových příborů

V LÉTĚ SE Z ČESKÝCH ZAHRAD JEN KOUŘÍ. GRILUJE ÚPLNĚ KAŽDÝ A ŠŤAVNATÝ STEAK UDĚLÁ VÍCE NEŽ JEN HEZKÝ VEČER. SADA PŘÍBORŮ NĚMECKÉ ZNAČKY WMF JE VYROBENA ZE SPECIÁLNÍ NEREZOVÉ OCELI, ZAJIŠTÍ JEJICH DLOUHOU ŽIVOTNOST. TEN NEJLEPŠÍ STEAK SI TAK VYCHUTNÁME NEZAPOMENUTELNÝM ZPŮSOBEM. PŘÍBORY JSOU BALENY V DŘEVĚNÉ KRABÍČCE A JE MOŽNÉ JE MÝT V MYČCE.

	ANGL. POMOC	HUDEBNÍ NÁSTROJ (ALTOVKA)	V ŽÁDNÉM ČASE	ZKR. DECIMETRU	RÍMSKÝ SÍ	OSOBNÍ ZÁJÍMENO	DRUH LEMURA	JAVOR	ZNL. TELLUR		NÁBYTÍ JINÉHO RÁZU	VŘENÍ	STARÁ SOLMI-ZAČNÍ SLABIKA	PŘED-LOŽKA	ANGL. NEBO	BOJOVNÍK SEV. GERMANSKÝCH KMENŮ	OTEVŘÍT	KMEN Z OSTRHOVA BÖRNEO
KUPČIT											SOUČÁST REPRODUKTORU							
VYLOUČENÍ											ZKOUŠKA DOSPĚLOSTI ALŽÍR SÍDLO							
SPZ LITOMĚŘIC				ŘECKÁ BOHYŇĚ DUHY	LEKNUTI	ZN. RHENIA					VYLÍHLÉ RYBKY KDO SKLÍŽÍ PLODY		ZABREKAT (KNIŽNĚ)	NÁKL. PLOŠINOVÝ AUTOMOBIL	KARETNÍ BARVA 3. část tajerky			
1. část tajerky																		
	RYBA PLEVELNÁ	ŘECKÝ BOH VÁLKY ČÁST MORAVY					PŘEDCI				BASKICKÁ TERRORIST. ORG. CIBI (KNIŽNĚ)							
RÍMSKÝ 505			DAIDALŮV SYN TKANINA Z BAVL. NĚNĚ PRÁZE								BILKO-VINNA PODSTATA VLAŠU A NEHTU							
ČÁST ČLUNU							ZN. FOTOPOTŘEB. RETOR											AKADEMIE VĚD
DOMÁCKY OLGA							2. část tajerky VÁTI											VÝLUH
MĚSTO NA VÝCH. SLOVENSKU																		
	TISKOVÁ DESKA PRO KNIHTISK. TELN. VYMĚŠEK										KROKOVÁ DCERA FR. ROUSŤOVAGI KONKERNI							
HLODAVEC																		
OKOVANÍ																		
CHININOVÝ NÁPOJ																		

JÍT ČI NEJÍT NA SHAKESPEAROVSKÉ SLAVNOSTI? JÍT!

Připravil: Milan Slezák

Na konci června startují v Praze již tradiční divadelní **Letní shakespearovské slavnosti**. V Královské zahradě Pražského hradu zahájí program v úterý 25. června 2019 nastudování příběhu zničitelné žárlivosti, naděje a zázraků Zimní pohádka. Režisérem inscenace je Pavel Khek, který ke spolupráci přizval Martina Hofmanna, Michala Isteníka, Veroniku Arichtevu, Sašu Rašilova, Alenu Mihulovou, Petru Špalkovou, Matouše Rumla a další herce. Diváckému zájmu se určitě budou



těšit i loňská novinka Dobrý konec všechno spraví, tragédie Hamlet či komedie Večer tříkrálový, Mnoho povyku pro nic a Veselé paničky windsorské.

Hrát se bude opět v Královské zahradě Pražského hradu a na Letní scéně HAMU na Malostranském náměstí. Festival potrvá jako obvykle až do začátku září. Podrobnější informace najdete na www.shakespeare.cz

DVA DNY V BRITSKÉM RÁJI



V O2 Aréně se ve dnech 25. a 26. června 2019 postupně představí dvojice významných britských hudebníků. Tím prvním, v úterý 25. června, je **Phil Collins**, který se vrací do České republiky v rámci svého aktuálního koncertního turné Still Not Dead Yet Live. Phil Collins začínal jako bubeník a poté působil jako frontman kapely Genesis, sólově debutoval v roce 1981 albem Face Value obsahujícím velký hit In The Air Tonight. Za svou bohatou

hudební kariéru „prodal“ rekordních 100 milionů alb a obsadil bezpočet prvních příček napříč nejrůznějšími hudebními žebříčky.



Druhým hudebníkem, jenž se na pódium O2 Arény postaví o den později, je **Mark Knopfler**, kytarista a zpěvák, který pro mnohé fanoušky zůstane navždy spojen s kapelou Dire Straits. Mark Knopfler míří v rámci světového turné ke své aktuální sólové desce Down The Road Wherever i k nám. Na turné jej doprovází desetičlenná kapela, a i když se jedná o propagaci aktuálního alba, na nějaké starší kousky z dob Dire Straits jako je třeba skladba Money For Nothing jistě dojde v koncertním programu také. Podle již odehraných koncertů turné se zdá, že právě tato píseň má v playlistu své pevné místo jako jeden z přídatků.

OLLIE, FRONTSIDE A KICKFLIP NA JEDNOM MÍSTĚ

Ve dnech 28. – 30. června 2019 se na pražské Štvanici odehraje jubilejní 25. ročník **Mystic Sk8 Cupu**, kam zavítá více než 150 předních skateboardistů a skateboardistek z celého světa.



Mystic Sk8 Cup se stal za svých 25 let existence nejen historicky nejdéle fungujícím, ale i největším skateboardovým závodem v Evropě. Je tomu tak zřejmě i proto, že perfektně připravený štvanický skatepark, atmosféra závodů, ale i zajímavý doprovodný a hudební program či magie a osobitě kouzlo města Prahy přitahují profesionální skateboardisty ze všech koutů světa. Nakonec, pro letošní jubilejní ročník se jedná o účasti některých skateboardových hvězd ze světové top desítky. Více informací o jednotlivých závodech i doprovodném programu na www.mystic8cup.cz

JAKÝ PŘEDMĚT JE NA OBRÁZKU?



- Reproduktor do salonu pro cestující
- Držák na prapory pro čelní vůz metra
- Snímač vlakového zabezpečovače
- Houkačka čelního vozu metra

Vyberte správnou odpověď, zašlete ji nejpozději **do neděle 30. června 2019** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou) a můžete získat: sadu výročních brožur DPP.

Správná odpověď na otázku z Fotokvízu v DP kontaktu 5/2019 zněla: **b) Průsvítka mobilního návěstidla liniového vlakového zabezpečovače ARS vozu 81-71.** Z autorů správných odpovědí byl vylosován a sadu výročních brožur DPP získává: **Martin Černý.**

FOTO
KVÍZ



Foto: Ondřej Duba,
Štěpán Moučka
a Anna Vaňková

8. května 2019

Jízdy historických souprav metra Ečs a 81-71



1974–2019
45 let
pražského
metra
s DP kontaktem

