

**DP**

kontakt

JAKO Z BRAN RINGHOFFERKY  
KDYŽ JSEM VEZL METRO Z ČIERNÉ  
**DVAADVACET TISÍC VOLTŮ JE VÝZVA**





# ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

## Právní ochrana je úsporou času

- Zaměstnanci DPP mají na pojištění právní ochrany slevu 20 % u společnosti D.A.S.
- Komplexní právní servis od právního poradenství přes mimosoudní zastupování až po hájení zájmů klienta před soudy a správními orgány všech instancí
- Více na: jirkakluiber@post.cz, fkluiber@gmail.com a na www.das.cz



## Cestovní kancelář Afrodita

- Sleva 7 % pro zaměstnance a rodinné příslušníky
- Pobytové zájezdy, poznávací zájezdy, exotika, lyže
- Zájezdy na [www.ckafrodita.cz](http://www.ckafrodita.cz)

## Pizza Hut

- Sleva 10 % na celou objednávku při návštěvě restaurací Pizza Hut
- Na jakoukoliv objednávku
- Seznam restaurací na [www.pizzahut.cz](http://www.pizzahut.cz)



## Laser Game

- Sleva 10 % nejen pro zaměstnance DPP, ale celé skupiny
- Tři pobočky po celé Praze
- Ideální místo pro oslavu narozenin, více informací na [www.mercurialaser.cz](http://www.mercurialaser.cz)

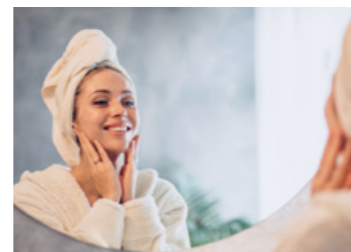


## Zdravé doplňky stravy

- Balíčky imunity a pohody od českého výrobce Favea
- Desítky různých produktů, které pozitivně ovlivní vaše zdraví až se slevou 15 %
- Více informací na: [eva.mandincova@faveaplus.cz](mailto:eva.mandincova@faveaplus.cz)

## Péče o pleť

- Pouze pro zaměstnance DPP sleva 15 % v Salonu Unique, Konviktská 24, Praha 1
- Čištění pleti, peeling, carboxyterapie, akné, anti-age
- Více informací na: [podovaivanna@seznam.cz](mailto:podovaivanna@seznam.cz)



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

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

### AKTUÁLNĚ

4 – 7

### LISTÁRNA

8

### TÉMA

9 – 11 JSEM RÁD, ŽE MOHU ZÚROČIT DOSAHDNUTÍ ZKUŠENOSTI

### AKCE

12 – 13 HLOUBĚTÍN: ODSTAVNÁ HALA UŽ HÁZÍ STÍN

### ZE SVĚTA IT

14 PRACoviŠTĚ HELPDESK: KLÍČOVÁ PODPORA PRO FUNKČNOST DOPRAVNÍHO PODNIKU

### PROFIL

15 – 17 TELEFONÁT KAŽDÉHO ZAMĚSTNANCE JE PRO MĚ CENNÝ

### METRO A JEHO LIDÉ

18 – 19 50 LET PRAŽSKÉHO METRA S DP KONTAKTEM: 7 OTÁZEK PRO: MILANA PECKU

### PEL-MEL

20 OKNO Z DOPRAVNÍHO SVĚTA

### PORTRÉT

21 – 25 DVAADVACET TISÍC VOLTŮ JE VELKÁ VÝZVA A ODPOVĚDNOST

### Z HISTORIE

26 – 28 JAKO PŘI VYJETÍ Z BRAN RINGHOFFEROVY TOVÁRNY

### PO STOPÁCH

29 – 31 Z ČIERNÉ DO PRAHY

### VZDĚLÁVÁNÍ

32 #STUDUJSPSD  
#PRACUJVDPP

### POMOC

33 SPLNĚNÉ PŘÁNÍ O METRU

34 ZÁBAVA

35 KULTURA / KVÍZ

Foto na titulní straně: Michal a Martin Hrabálkovi ze střediska Údržba ESZ a ochran pražského metra  
Foto: Petr Hejna

### DP kontakt

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

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

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědný redaktor: Zdeněk Bek

### Redakční rada

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

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s. r. o.  
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349  
Uzávěrka tohoto čísla: 25. 8. 2023  
NEPRODEJNÉ

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

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





## Oprava lokotraktoru směřuje do finále

V lednové aktualitě jsme čtenáře seznámili se zahájením prací na modernizaci a zprovoznění lokomotivy T212.1614 (703.1614-8), která probíhá v areálu společnosti NM Loko v Litovli. Krátká aktualita končila slovy, že ve druhé polovině letošního roku dojde k uvedení do provozu a to se skutečně blíží. Hotova je již generální oprava hlavních konstrukčních celků, a aktuálně tak probíhá montáž komponentů zpět na lokomotivu, ale začneme hezky od začátku. Hotový je totiž i pojezd lokomotivy, tzn. dvojkolí, nápravová ložiska, vypružení, nápravové převodovky včetně narážecího a spřahovacího ústrojí. Aktuálně tak probíhá usazování hydrodynamické převodovky a spalovacího motoru na rám lokomotivy včetně montáže nových vzduchojemů a potrubí pneumatického systému.

Zároveň probíhá renovace interiéru kabiny a elektroinstalace. Ve finále je již nátěr kabiny a kapot lokomotivy. Na závěr je nutné zmínit, že se pracuje i na nové technické dokumentaci k drážnímu vozidlu. V průběhu následujících dvou měsíců by mělo dojít k nastartování lokomotivy a zahájení prvních zkušebních jízd po areálu provozovny NM LOKO Services, s. r. o., LITOVEL. Na závěr můžeme přislíbit, že po návratu lokotraktoru do DPP se na opravenou lokomotivu podíváme na stránkách DP kontaktu nejen skrze hledáček fotoaparátu. (miv)



Foto: Robert Balák

## NÁMĚSTEK PRO DOPRAVU NAVŠTÍVIL SPŠD

Školní rok zahájil v prvních ročních SPŠD oboru Provoz a ekonomika dopravy Zdeněk Hříb, náměstek primátora pro oblast dopravy a předseda dozorčí rady DPP, spolu s ředitelem školy Lukášem Sobotkou, zástupci ředitele Vladimírem Pušmanem a Tomášem Jelínkem a pedagogy odborných a teoretických předmětů. Zájem studentů o pražskou dopravu se ukázal na spoustě zajímavých dotazů, které padly během diskuze. Hovořilo se o stavbě železniční dráhy místo metra na Letiště Václava Havla, o chystané plně automatizované lince metra C a následně metra D nebo o tramvajové trati na Václavském náměstí. Náměstek během setkání studenty upozornil, že nové dopravní projekty se budou v budoucnu týkat právě jich a že se mohou jako absolventi podílet na tom, jakou podobu a prestiž bude pražská doprava mít. (mf)



Foto: Michaela Franková

## ŠTVANICKÁ LÁVKA OTEVŘENA



Foto: Petr Tej

Chodci i cyklisté mohou od 28. července 2023 díky této nové stavbě cestovat mezi Holešovicemi a Karlínem rychleji a bezpečněji s tím, že je z lávky právě přímý přístup také na ostrov Štvanice. Štvanická lávka má přitom řadu architektonických i technologických unikátů. Na 300 metrů dlouhou konstrukci použili mostní specialisté unikátní ultra-vysocehodnotný bílý beton, poslední pole na holešovické straně je pak zvedací, aby odolalo i tisícileté vodě. Se stavbou lávky město započalo v lednu 2022, její pochozí šířka je čtyři metry, u rampy na ostrov Štvanice pak tři metry. Most je osvětlen LED pásy ukrytými v madle zábradlí, nebude tedy vznikat zbytečný světelný smog. Zajímavostí je, že zakončení madla na karlínské straně je v podobě koní, na té holešovické zase v podobě býků, ostrov Štvanici pak zdobí zajáci. Hlavy zvířat tak odkazují na historii míst, do kterých lávka ústí. Výstavba vyšla zhruba na 352 milionů Kč. S otevřením Štvanické lávky zároveň skončil provoz přívozu P7, který doposud propojoval oba břehy. (red)

## Tramvajová trať na Žižkově projde proměnou

Rada hl. m. Prahy schválila zahájení přípravy rekonstrukce stávající tratě Jičínská – Olšanské náměstí – Táboritká – Seifertova včetně uličního profilu. DPP pro tuto stavbu zajistí projektovou dokumentaci, následně společné povolení, příští rok vysoutěží zhotovitele a stavbu také zrealizuje v koordinaci s Institutem plánování a rozvoje a TSK. Zahájení rekonstrukce tratě a uličního profilu v Jičínské, Táboritké a Seifertově ulici se předpokládá v roce 2025. (red)

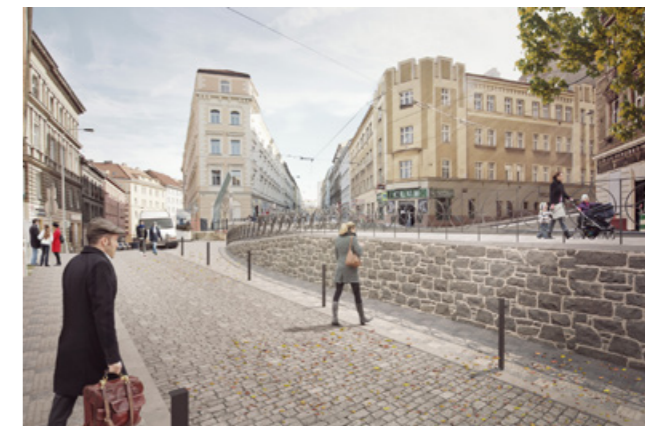


Foto: Jiří Došlý

## ZAHRA NIČNÍ NÁVŠTĚVY

Z letních zahraničních návštěv vybíráme tři nejzajímavější. Britský ministr pro Evropu Leo Docherty se během návštěvy Prahy setkal mj. s generálním ředitelem DPP Petrem Witowským (na snímku), kdy probírali aktuální témata při projíždce tramvají T3 Coupé. Ministr Docherty byl fascinovaný rozsahem a plynulostí tramvajového provozu. Z Jižní Koreje za námi přijeli zástupci dopravního podniku města Ulsan. Toto město s 1,1 milionem obyvatel plánuje vybudovat tramvajovou infrastrukturu, proto se delegace zajímala o zkušenosti s více jak 125letým provozem tramvají v Praze včetně nově budovaných či v nedávné době zprovozněných projektů. Zaujal je rozvojový plán, kde všude by se tramvajová síť v naší metropoli měla vybudovat. Odborníci na plánování MHD a urbanismus z Maďarska se seznámili s novými projekty DPP, zejména v oblasti plnění klimatických závazků. (jd)

## Nový vedoucí odboru Právní DPP

K 14. srpnu 2023 se novým vedoucím odboru Právní stal JUDr. Igor Harár. Nového vedoucího tohoto odboru si DPP vybral z 22 uchazečů v otevřeném výběrovém řízení na tuto pozici. Ve své dosavadní praxi prošel Igor Harár jako právník a vedoucí právního oddělení pozicemi ve Vojenském úřadu pro právní zastupování, Vojenských lázeňských a rekreačních zařízeních a od roku 2020 působil v SK Slavia Praha – fotbal jako ředitel provozně investiční a právní a ředitel právního úseku. Igor Harár získal vysokoškolský titul JUDr. v roce 2002 úspěšným absolvováním státní rigorózní zkoušky na Právnické fakultě Univerzity Karlovy. (red)



## Aby Ječná přežila. Přežije

Deset dní trvala srpnová oprava tramvajové trati v Ječné ulici. Konstrukci trati zde stále ještě tvoří velkoplošné betonové panely. Místy byly propadnuté, případně se odchylovaly od původního směrového vedení. Během oprav byly panely vyměněny na celkem 7 místech, z toho na 2 úsecích se prováděly i nové asfaltové podkladní vrstvy. Práce probíhaly i na extrémně zatížených křižovatkách s magistrálou. Sokolská a Legerova ulice tak byly o víkendech postupně zcela uzavřeny a auta jezdila po objízdných trasách, což byla náročná operace. V Ječné ulici jezdí šest denních tramvajových linek, ve špičce to dělá 47 spojů za hodinu v každém směru. Proběhlá oprava by měla být posledním obdobným zásahem do trati před její kompletní rekonstrukcí, kterou začíná DPP projednávat. Stavební akce si vyžádá delší výluky. S ohledem na význam Ječné ulice pro pražskou dopravu může tedy rekonstrukce proběhnout až po zprovoznění nové trati na Václavském náměstí, která poslouží mimo jiné jako objízdná trasa. (mig)



Foto: Dominika Brabcová Györiová



## Záříjové autobusové trvalé změny

Od 4. září 2023 došlo v provozu PID k několika trvalým změnám a úpravám. K těm nejpodstatnějším na území Prahy a v bezprostředním okolí patří především následující změny:

### Změny v provozu městských autobusových linek od 4. 9. 2023

- Spoje linky 110 ukončené v Třeboradicích jsou s úpravou trasy v oblasti Třeboradic nově ukončeny v zastávce Třeboradický hřbitov.
- Pro spoje linky 160 vedené do zastávky Výhledy se mezi zastávkami Lysolaje a Sídlíštní (resp. Štěpnice) zřizují v obou směrech zastávky K Housličkám a Horní Lysolaje.
- Linka 166 je s úpravou trasy v oblasti Třeboradic nově ukončena v zastávce Sídlíště Čakovice.

### Změny v provozu nočních autobusových linek ze 4. 9. na 5. 9. 2023

- Linka 904 je ze zastávky Luka prodloužena přes zastávky Vackova, Stodůlky, Lýskova, Zličín, Sídlíště Zličín, Halenkovská a Strojírenská do zastávky Sídlíště Řepy.

### Změny zastávek autobusů

#### Zřizují se zastávky:

- Hamplova (pro linky 110, 158, 166, 351)
- Horní Lysolaje (pro linku 160)
- Třeboradický hřbitov (pro linky 110, 158, 166, 351)
- Vítězné náměstí, směr Vozovna Střešovice (pro linky 143, 149, 180)
- Zamenhofova, směr Nádraží Hostivař (pro linky 181, 182, 183)

#### Ruší se zastávky:

- Kafkova (pro linky 143, 149, 180)
- Králova (pro linky 110, 158, 166, 351)

#### Mění se název zastávky Selská – nově Hostivařský hřbitov

### Změny v provozu příměstských a regionálních autobusových linek zasahujících na území hlavního města Prahy

- Nová linka 411 (od 3. 9. 2023) v trase Praha, Kobylisy – Zdičky, Holosmetky/ Zdičky, Brnky.
- Nová linka 413 (od 2. 9. 2023) v trase Praha, Letňany – Litoměřice.
- Nová linka 414 (od 1. 9. 2023) v trase Praha, Nádraží Veleslavín – Tuchoměřice, Outlet – Praha, Terminál 1 – Středokluky, U Školy.

Dále v provozu PID dochází také k úpravám jízdních řádů některých linek a dalším dílčím změnám i ke změnám v organizaci autobusových linek mimo území Prahy. Aktuální jízdní řády a další úpravy naleznete na dotčených zastávkách i ve vyhledávací spojení a jízdních řádech na webu DPP. (ms)

## ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

Na svém letošním čtrnáctém zasedání, které se uskutečnilo 1. srpna 2023, představenstvo Dopravního podniku projednalo mj. zprávu o konsolidaci obchodních činností, dále prodloužení pilotního prodeje jízdného prostřednictvím aplikací třetích stran, implementaci ESG Strategie v DPP či směrnici Poslání a působnosti útvarů DPP. Na následujícím jednání 5. září se představenstvo zabývalo mj. rozhodnutím ve věci zakázky „Provozní úsek I.D metra v Praze – úsek (Olbrachtova) – Nové Dvory – stavební část“, přehledem plnění nápravných opatření ve 2. čtvrtletí 2023, zprávou z interního auditu – Ochrana osobních údajů a zprávou o hospodaření a kalkulace nákladů PID za 1. pololetí 2023. Na programu byl také návrhy směrnic z oblasti bezpečnostní politiky či informace o kolektivním vyjednávání o Dodatku č. 4 a Dodatku č. 5 Kolektivní smlouvy.

Dozorčí rada DPP se sešla k šestému zasedání 30. srpna, aby byla seznámena s informací k soudním úschovám nevyplacených odměn bývalých zaměstnanců a člena představenstva. Věnovala se rovněž vyhodnocení ekonomických kritérií pro přiznání cílové odměny členů představenstva za rok 2022 a projednala Business plán DPP do roku 2050. Dozorčí rada byla seznámena s informací o revitalizaci stanic metra, informací k aktuálním projektům DPP, s reportem výsledků monitorování PPTČ za 1. pololetí roku 2023 a s informací k poptávkovému řízení na vymáhání pohledávek. V personální oblasti byla informována o průběhu kolektivního vyjednávání a o přehledu obsazování řidičských profesí a strojvedoucích k 1. srpnu 2023. (red)



Foto: Luděk Vidím

## LANOVÁ DRÁHA V MUZEU MHD

Čím více se hovoří o nových vozech pro lanovou dráhu na Petřín včetně související rekonstrukce dráhy, otevírají se i dveře depozitáře Muzea MHD, kam se postupně přesouvají různé artefakty související s touto lanovkou. V srpnu tak byla do muzea dopravena písmena z činžovního domu v Karmelitské ulici, která od roku 1932 naváděla cestující k dolní stanici lanovky na Petřín. Zajímavostí je, že nápis na domě přežil i dlouhé období bez provozu lanovky v letech 1965–1985. Písmena zhotovená z pozinkovaného plechu by v budoucnu mohla navádět návštěvníky muzea k vozu lanovky, který by měl být ve třetí muzejní hale po rozšíření expozice. Předtím je však ještě čeká renovace. (lv)

## HASIČI DPP PADESÁTILETÍ

V roce 1973 tehdejší státní orgány požární ochrany rozhodly a jako podmínku pro kolaudaci stavby metra stanovily, že Dopravní podnik – Metro musí zřídit vlastní profesionální požární jednotku, specializovanou na hašení požárů a záchranné práce v metru. Na začátku srpna 1973 byla v areálu dokončovaného depa Kačerov, v současném objektu J, vytvořena provizorní požární stanice a byly sem soustředěny první tři zásahové automobily: cisternové automobilové stříkačky CAS 25 – Škoda 706, CAS 32 – Tatra 148 a protiplýnový automobil Robur. „Dnem D“ se stal 21. srpen 1973, kdy do směny nastoupilo prvních 5 hasičů, tehdy ovšem označovaných jako požárníci. K jejich prvním povinnostem patřila požární ochrana nových souprav metra, které v té době byly přiváženy do kačerovského depa. Dopravní podnik mohl s plně etablovanou profesionální požární jednotkou zahájit 9. května 1974 provoz metra nejen slavnostně, ale i bezpečně. (red)



Foto: Archiv DPP

HOSTIVAŘSKÁ POŽÁRNÍ STANICE NEDLOUHO PO ZAHÁJENÍ PROVOZU V POLOVINĚ 80. LET. RARITOU V POPŘEDÍ SNÍMKU JE AUTOMOBILOVÁ PLOŠINA PP 27 – TATRA 815

## Dvorecký most roste

Začátkem srpna proběhla na smíchovské straně betonáž první opěry Dvoreckého mostu. Jedná se o masivní konstrukci, na kterou bylo potřeba přes 400 metrů krychlových bílého betonu. Beton se ukládal dvěma pumpami najednou v předem stanovené rychlosti, aby nedošlo k přetížení dřevěného bednění, které je u tohoto projektu obzvláště komplikované. Aby konstrukce nepopraskala vlivem vysokých teplot, kterých beton dosáhne během svého zrání, byl v konstrukci nainstalován chladicí systém, který má za úkol snížit teplotu uvnitř konstrukce. Zároveň se začalo betonovat již ve tři hodiny ráno, aby větší část betonáže probíhala za příznivějších teplot okolního prostředí. Dokončení stavby mostu je naplánováno v roce 2025. (red)



Foto: TBG Metrostav

## Tramvaje se vrátily do podjezdu u Výstaviště

Modernizace železniční trati Praha – Kladno s odbočkou na letiště pokračovala do další fáze. Nad tramvajovou tratí v ulici Dukelských hrdinů byl vybudován ochranný rám, na němž letos vznikne pole nové železniční estakády. Zřízení rámu si vyžádalo téměř měsíc dlouhou výluku tramvajů, která skončila 25. srpna. Nadále zůstává v místě vyloučena silniční doprava. Šířka rámu nedovoluje oddělit provoz tramvajů od aut a hrozilo blokování tramvajové dopravy kolonami aut, zejména ve směru k Veletržní ulici. Práce na železniční trati budou pokračovat a přidá se k nim i Dopravní podnik, Technická správa komunikací a Pražská vodohospodářská společnost. DPP totiž letos získal pravomocné společné povolení na rekonstrukci ulic Dukelských hrdinů a U Výstaviště od Strossmayerova náměstí až po křižovatku u elektrárny. První práce by měly začít na podzim tohoto roku. V létě a na podzim roku 2024 se předpokládá rekonstrukce Dukelských hrdinů. O rok později zřejmě přijde na řadu ulice U Výstaviště. (mig)

## VÝROČÍ OSOBNOSTÍ PRAŽSKÉ MHD



Počátkem letošního září uplynulo 20 let od úmrtí významného grafika a typografa Jiřího Rathouského (20. 4. 1924 – 5. 9. 2003). Jeho doménou byly piktogramy a orientační systémy, kterými se uvedl například v hotelu Intercontinental, Parkhotel či Thermal. Významně se ovšem zapsal tvorbou informačního systému pražského metra, který dokončil v r. 1973. Jeho důležitým prvkem bylo písmo Metron a pro lístkové hodiny Pragotron číslice Digita. Systém zahrnoval všechny orientační směrovky, piktogramy, směrové tabule na nástupišťích apod. Prvky byly sice časem nahrazeny novými, písmo Metron nám ale ve stanicích zůstalo v podobě názvů stanic na stěnách za kolejí.

V červenci letošního roku uplynulo 80 let od úmrtí Emila Kolbena (1. 11. 1862 – 3. 7. 1943). Byl jedním z nejvýznamnějších průkopníků elektrotechnického průmyslu na našem území. V roce 1896 založil ve Vysočanech vlastní závod Kolben a spol., kde se zpočátku zaměřil na dodávku motorů a generátorů. V letech 1921 a 1927 došlo ke dvěma významným fúzím, a to s První českomoravskou strojírnou v Praze a Akciovou společností Strojírny, dříve Breitfeld, Daněk a spol. Tak vznikla známá značka Českomoravská-Kolben-Daněk (ČKD). Do historie pražského MHD se firma zapsala především vývojem a dlouholetými dodávkami pohonů pro tramvaje a trolejbusy, dále autobusy a trolejbusy Praga. Emil Kolben byl pro svůj židovský původ v roce 1943 deportován nacisty do koncentračního tábora Terezín, kde zemřel.



Zdroj: 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie pražského MHD, 2015

## KE VZPOMÍNCE NA LUBOMÍRA KYSELU

Skutečných přátel najde člověk za celý život obvykle jen pár. Měl jsem to štěstí, že Lubomír Kysela mezi ně v mém životě patřil. Měli jsme mnoho společného, i když jako o 15 let mladší kolega jsem toho ze starých vozidel jak v DPP, tak na železnici zažil už podstatně méně. Lásku k parním lokomotivám jsme ale sdíleli společně – byť v mém případě bylo nutné se za nimi vydávat do těch několika posledních míst, kde ještě jejich topeniště zcela nevyhasla: do Liberce, Jaroměře, Plzně, do Jestřebí... Psala se osmdesátá léta a konec parní traktace se v bývalém Československu brzy naplnil. Zbývaly okolní státy – NDR, Polsko... Také tramvajové vozy v pražském dopravním podniku doznávaly obměny, té jedničky odešly, později flotilu kralujících vozů T3SUCS začala doplňovat ká-těčka.



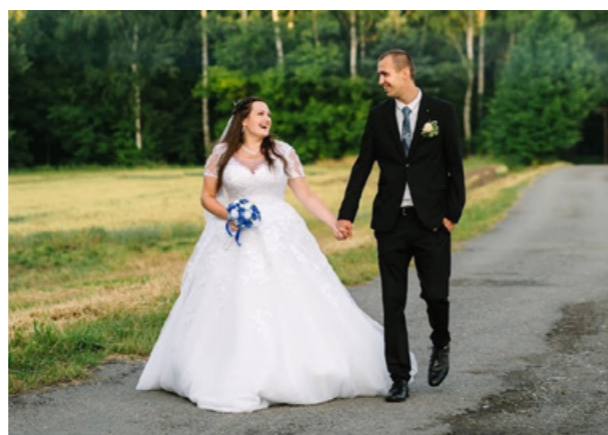
LUBOMÍR KYSELA BRAVURNĚ ŘÍDIL AUTOBUS ŠM 11 PŘI OSLAVÁCH MHD V MARIÁNSKÝCH LÁZNÍCH V ROCE 2002

V roce 1992 jsem zastával funkci směnového mistra ve vozovně Střešovice. Když jsem uslyšel o záměru Lubomíra Kysely vybudovat právě zde nové muzeum MHD, ta myšlenka mě nadchla, přestože to znamenalo nevyhnutelné stěhování (nakonec jsem přešel do vozovny Hloubětín). Lubomír nás – zaměstnance vozovny Střešovice – vyzval, abychom mu napsali návrhy úprav při přeměně vozovny na muzeum. Navrhl jsem mu celkem rozsáhlé stavební úpravy horní lodě vozovny – vybourání stěny na první koleji, kde byly vytvořeny ženské šatny a sklad, i mnohé jiné stavební zásahy do tehdejšího stavu. Víím, že jsi byl, Lubomíre, za tyto návrhy rád, jelikož jsi mi je často připomínal, protože i tobě dávaly smysl. Skoro všechny tak byly následně i realizovány. Naše cesty se na delší čas rozdělily, ale nepřestávali jsme se čas od času setkávat a byla to vždy setkání nadmíru milá. Lubomíre, ty jsi odešel, ale všichni, kdo tě znali, na tebe budou trvale vzpomínat jako na znalce dopravy.

Ivo Valent,  
výpravčí na střídacím bodě Braník

## PANKRÁCKÉ VESELKY

V Dopravním podniku není tento rok vozovny, která by se nedočkala svatby. Přes prázdniny se ve vozovně Pankrác uskutečnila hned dvojice veselk – 1. července 2023 si řekli své ano Marie a Jiří Cibulkovi, oba řidiči tramvají, a 12. srpna 2023 navázala Simona a Jan Rodákoví, taktéž oba řidiči. Výpravna a kolegové z pankrácké vozovny přeji oběma párům šťastnou jízdu životem bez nehod a spadlých sběračů.



PANKRÁČTÍ MARIE A JIŘÍ CIBULKOVÍ JSOU NOVOMANŽELI OD 1. ČERVENCE...



... A SIMONA A JAN RODÁKOVI OD 12. SRPNA



Ptal se: Petr Ludvíček  
Fotil: Petr Hejna

# JSEM RÁD, ŽE MOHU ZÚROČIT DOSAVADNÍ ZKUŠENOSTI

VÍTĚZEM VÝBĚROVÉHO ŘÍZENÍ NA POST EKONOMICKÉHO ŘEDITELE SE Z 23 PŘIHLÁŠENÝCH ZÁJEMCŮ STAL JIŘÍ PAŘÍZEK. TOLIK TISKOVÁ ZPRÁVA ZE 14. LISTOPADU LOŇSKÉHO ROKU. DOPRAVNÍ PODNIK UŽ MÁ OD TÉ DOBY ZA SEBOU S NOVÝM EKONOMICKÝM ŘEDITELEM DALŠÍ POLOLETNÍ HOSPODAŘENÍ A PŘED SEBOU MNOHO DŮLEŽITÝCH ROZHODNUTÍ. ODPOVĚDI NEJEN NA TATO TÉMATA PŘINÁŠÍME.

Než se dostaneme k ekonomickým ukazatelům, podívejme se ještě do minulosti – jak si Dopravní podnik po deseti letech stojí ve splácení směnečného programu čerpaného na pořízení tramvají 15T?

Historie směnečného programu sahá do března 2012 a je třeba říct, že splnil svoji funkci – tramvajové vozy byly dodány a směnečný program je průběžně splácen. Program na osm miliard korun byl uzavřen ve spolupráci s ČSOB a Českou spořitelnou.

Do konce roků 2023 a 2024 zbývá uhradit dvě osmisetmilionové splátky. Tím bude směnečný program vypořádán.

### Byla ve vašem úseku ještě nějaká další nedořešená záležitost?

Jedním z dlouhodobých úkolů bylo přistoupení Dopravního podniku k zásadám cenové politiky. Jejich aktualizovanou podobu hlavní město Praha schválilo loni v srpnu s platností k 1. říjnu 2022. Nepřistoupení k těmto zásadám by znamenalo, že naše investiční akce by nás stály o cca 600 milionů více. Jako příklad mohu uvést, že by nám například TSK fakturovala tržní ceny nájemného. Zásady jsme přijali, a nejsou tak opožděny například výstavby tramvajových tratí.

### Co přinesl váš start na postu ekonomického ředitele v oblasti personálie?

Mohu říct, že ekonomický úsek byl stabilizován na postech vedoucích odborů a oddělení. Bylo nutné řešit neobsazené místo vedoucího jednotky Informační technologie. Ve spolupráci s personálním úsekem jsme na tento velmi důležitý post připravili výběrové řízení, které se jako tříkolové v závěru loňského roku uskutečnilo. Z finálové čtyřky byl vybrán Lukáš Malich, který mohl nastoupit hned k 1. lednu 2023, a to již se znalostí této jednotky. Jeho prvním úkolem bylo obsazení několika volných pozic na úrovni vedoucích, což se rovněž postupně daří.

### A teď tedy do světa čísel. Připomeňte prosím, jak si DPP v loňském roce vedl?

Dopravní podnik hospodařil v roce 2022 na základě schváleného rozpočtu ze strany hlavního města Prahy se ziskem po zdanění ve výši 236 943 tis. Kč. Hospodářský výsledek byl realizován jako přímý důsledek účtování o kompenzaci, jejíž skutečná výše dosáhla v roce 2022 částky 16 167 042 tis. Kč. V roce 2022 tak došlo k růstu vlastního kapitálu společnosti, jehož výše k 31. 12. 2022 činila 68 589 140 tis. Kč. Pravidelně, tedy čtvrtletně bylo hospodaření DPP vyhodnocováno. Představenstvo a dozorčí rada po uzavření roku konstatovaly, že všechny základní ukazatele jak v nákladové, tak výnosové části hospodaření DPP a v oblasti plnění závazku veřejné služby byly naplněny. Shodně se v červnu letošního roku vyjádřila i valná hromada, která schválila účetní závěrku za rok 2022 a výroční zprávu společnosti. Zároveň je třeba říct, že hospodaření DPP bylo audi-

toováno auditorskou společností s tím, že výrok zní: bez výhrad.

### To je pozitivní zpráva, byly ale vždy tyto výroky na jedničku?

Ve zprávě auditora za rok 2021 byla uvedena jedna výhrada, a to, že DPP měl nevypořádaný majetek s hlavním městem. Z toho vyplynul můj první úkol po nástupu do funkce. Znamenalo to připravit zejména s odborem Nemovitého majetku směnu příslušného dlouhodobého majetku s hlavním městem Prahou tak, aby jak DPP, tak HMP disponovaly majetkem, který pod jejich vliv a využití věcně patří. Stejně postupovalo HMP a výsledkem je po dlouhých letech vzájemné vypořádání majetku, a tedy i odstranění výtky v auditu.

### Jak byly nastaveny parametry letošního hospodaření DPP?

Na úvod si připomeňme, že loňské prosincové zastupitelstvo schválilo kapitolu tři rozpočtu hlavního města, tedy včetně hospodaření Dopravního podniku. K tomu mohu přidat komentář, že Dopravnímu podniku nebyl opětovně přiznan přiměřený zisk, ale rozpočet vykrývá všechny hlavní nákladové položky s tím, že máme za úkol ušetřit zhruba 76 milionů korun v režijní části. Zároveň jsme zavázáni ke čtvrtletnímu vyúčtování výsledků smlouvy o veřejné službě, na základě kterého lze nárokovat navýšení rozpočtu. V rámci vyúčtování prvního čtvrtletí jsme požadovali navýšení o 120 milionů korun, čerstvátá čísla hovoří o tom, že jsme naopak město za druhý kvartál vraceli 50 milionů.

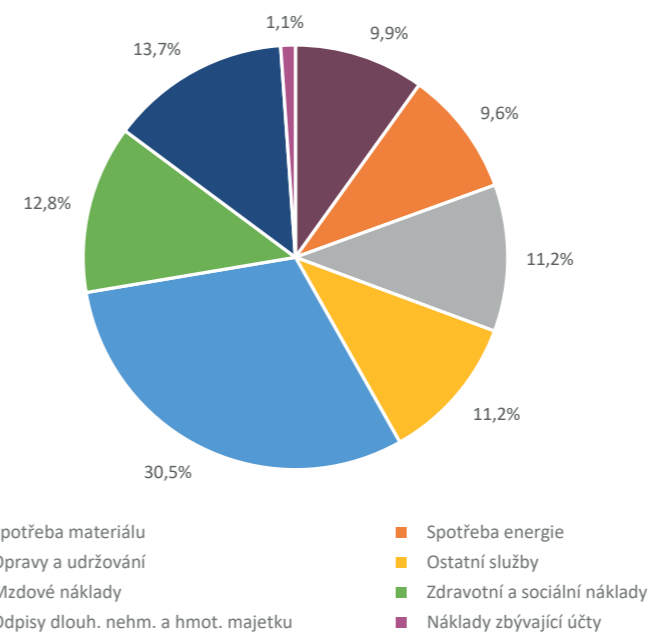
### A můžete okomentovat celkový pololetní stav?

Základní informace zní, že díky vyšší tržeb z jízdného a výnosovým úrokům v průběhu prvního pololetí letošního roku hospodaříme se ziskem. Tento průběžný zisk je třeba brát jako relativní, protože při vyúčtování závazku veřejné služby dochází k vyúčtování tzv. rizik a část výnosů je vrácena zpět HMP v souladu s platnou smlouvou. Město nám na jednu stranu může přidat při navýšení např. cen energií, naopak při vyšších tržbách nadbytek odvádíme zpět. Z pololetní uzávěrky bych uvedl jedno zajímavé číslo – hodnota našich zásob je nad 500 milionů korun. U tohoto údaje je zajímavá i obrátkovost jednotlivých komodit, kde sledujeme nejen skladování položek, ale zejména jejich využití, tedy obrátkovost.

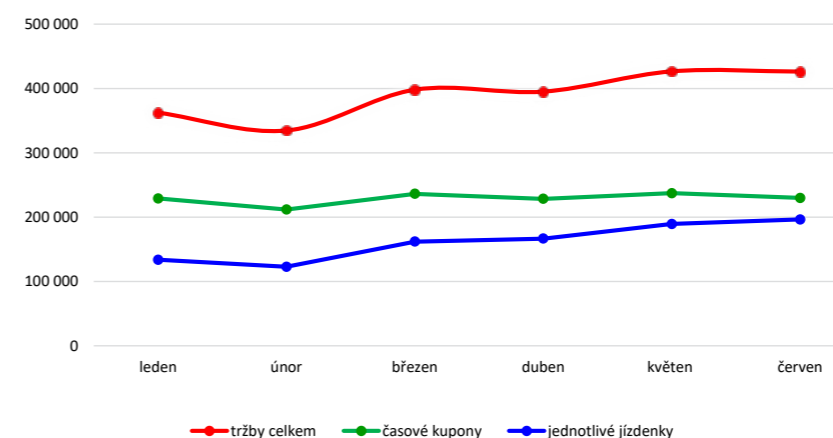


### Jiří Pařízek o sobě říká:

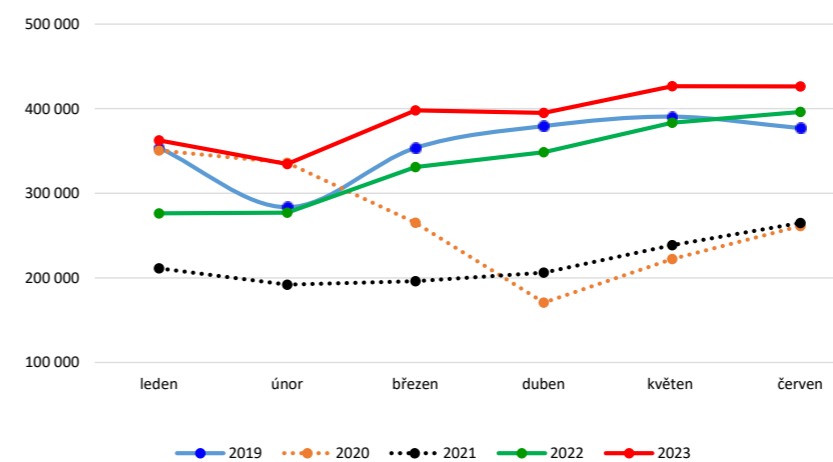
Pocházím z dopravní rodiny, kdy příbuzní pracovali jak v dopravních podnicích, tak na Českých drahách, proto jsem měl k dopravě blízko. V roce 1991 jsem využil možnost nastoupit do tehdejší divize Autobusy, kde jsem od roku 1994 odpovídal za její ekonomiku a personalistiku. Přineslo mi to spoustu kontaktů a znalostí, na které jsem mohl v budoucích pozicích velmi dobře navazovat jak z hlediska řízení hospodářského výsledku, řízení zásob, řízení pohledávek po lhůtě splatnosti či poskytování provozních záloh. V letech 2010 až 2014 jsem měl možnost působit na hlavním městě jako zastupitel i jako předseda dozorčí rady DPP a mohl získat zkušenosti ze spolupráce mezi hlavním městem, Ropidem a Dopravním podnikem.



PODÍL PROVOZNIČNÍCH NÁKLADŮ (1. POL. 2023)



PŘEHLED TRŽEB Z JÍZDNÉHO PID ZA ROK 2023 PO MĚSÍCÍCH



PŘEHLED TRŽEB Z JÍZDNÉHO PID ZA 1. POL. V LETECH 2019–2023 PO MĚSÍCÍCH

„Díky vyšší tržeb z jízdného a výnosovým úrokům v průběhu prvního pololetí roku 2023 hospodaříme se ziskem.“  
**Jiří Pařízek,**  
 ekonomický ředitel DPP

### Jak probíhají reálné finanční toky?

Jednak máme zdroje z města podle splátkového kalendáře a jednak máme další prostředky, které jsme ušetřili z předchozích let. Volné finanční prostředky ukládáme na základě pravidelných tendrů u různých bankovních ústavů, což přináší v současné době nemalé výnosové úroky. To nám ve finále zlepšuje hospodářský výsledek. V oblasti investic žádáme město o přidělení investičních dotací, zejména na výstavbu metra D, to je nejdůležitější kapitola, která letos představuje částku 2,1 miliardy korun. Z dalších kapitálových položek jde o rekonstrukce tramvajových tratí nebo bezbariérové přístupy v metru. K hospodaření letošního roku je třeba ještě doplnit, že dostáváme splátky smlouvy dvakrát měsíčně, takže DPP nemá problém plnit závazky směrem k dodavatelům ani k hrazení osobních nákladů.

### Je čas se podívat na další rok...

Podle harmonogramu jsme v červenci letošního roku hlavnímu městu předložili prostřednictvím společnosti Ropid první návrh rozpočtu DPP na rok 2024, který byl zpracován v souladu s pravidly závazkové smlouvy a obsahuje i významné inflační navýšení. V říjnu budeme položky zpřesňovat zejména dle aktuálního stavu inflace, která s jistotou míří dolů, a rovněž také z hlediska upřesnění dopravních výkonů.

### Rok 2024 je důležitý i z pohledu přípravy nové smlouvy...

Ano, budeme připravovat novou smlouvu o závazku veřejné služby, která bude platit od 1. ledna 2025 a bude mít platnost 22,5 roku. Tato na první pohled neobvyklá délka vychází z garance významných dlouhodobých investic do vozového parku a infrastruktury. Historicky půjde o druhou smlouvu tohoto rozsahu. Tato smlouva je pro chod DPP jednou z nejzásadnějších. Zajišťuje stabilitu a také dává jistotu, že nám město v takovémto horizontu uhradí námi poskytnuté dopravní výkony.

Připravil: Zdeněk Bek  
Foto: Petr Hejna

# HLOUBĚTÍN: ODSTAVNÁ HALA UŽ HÁZÍ STÍN

ŠESTÉHO ZÁŘÍ MINULÉHO ROKU ZAHÁJIL DOPRAVNÍ PODNIK VÝSTAVBU NOVÉ VOZOVNY HLOUBĚTÍN. TÉMĚŘ PO ROCE TAK BYLO MOŽNÉ ZHODNOTIT AKTUÁLNÍ STAV VÝSTAVBY JEDNÉ Z NEJVĚTŠÍCH POVRCHOVÝCH INVESTIČNÍCH AKCÍ DPP. DÍKY PODNIKOVÉMU FOTOGRAFOVI PETRU HEJNOVI TAK ČTENÁŘŮM PŘINÁŠÍME NĚKOLIK SNÍMKŮ SOUČASNÉHO STAVU.

” Výstavba moderní vozovny Hloubětín je svým rozsahem a náklady v současnosti naší největší investiční akcí v rámci rozvoje Povrchu, tj. tramvajové, autobusové či trolejbusové infrastruktury. Jejím zprovozněním především skokově zlepšíme pracovní podmínky všem kolegům, kteří se musí bez ohledu na roční období či počasí starat o hloubětínské tramvaje dočasně odstavované pod širým nebem v našich Ústředních dílnách v Hostivaři. “

Petr Witowski,  
generální ředitel DPP



Dokončena je montáž nosného systému hlavního objektu, tj. haly pro odstav a údržbu tramvajů, a většina opláštění. Tvoří jej celkem 238 sloupů a ocelových konstrukcí o celkové hmotnosti více než 800 tun. Výstavba nových objektů vozovny je nyní zhruba v polovině.



Aktuálně zhotovitelé pokračují v montáži opláštění a střechy, včetně tepelného a hydroizolačního souvrství o celkové velikosti přibližně dvou fotbalových hřišť (14 500 m<sup>2</sup>). Montáž by měla být dokončena na podzim 2023 tak, aby se příští rok mohlo naplno pracovat uvnitř haly.



Uvnitř haly již práce probíhají. Aktuálně se budují podlahové konstrukce, rozvody inženýrských sítí, inspekční jámy pro tramvaje včetně nosných podpor kolejí a další součásti. V sousední hale údržby, ze které zůstala pouze část pláště, nyní probíhá výstavba inženýrských sítí a konstrukčních vrstev podlahy.

Paralelně s halou odstavů a údržby pro tramvaje vznikají v severní části areálu vozovny další budovy, a to pro Vrchní stavbu a také pro Vnitropodnikovou dopravu, která zde bude mít servisní zázemí pro nákladní a speciální automobily.

Předpokládané celkové náklady na výstavbu nové vozovny Hloubětín jsou téměř 1,9 miliardy korun. Předpokládané stavební náklady na nynější hlavní fázi výstavby činí 1,354 miliardy korun. Zhotovitelé stavby jsou společnosti VCES z francouzské skupiny Bouygues Construction a Chládek a Tintěra, Pardubice ze skupiny Enteria.

## Realizace během prvního roku výstavby:

- Rozsah demolicie zbývajících staveb v areálu – 24 000 m<sup>2</sup>
- Rozsah zemních prací pro nové objekty – 42 000 m<sup>2</sup>
- Délka pilot pro zakládání haly – 900 m
- Objem betonových konstrukcí – 6500 m<sup>3</sup>
- Objem použitých ocelových výztuží – 750 t
- Objem ocelových konstrukcí pro odstavnou halu – 800 t
- Délka přeložek inženýrských sítí a výstavba nové kanalizace – 1100 m

## Plánované realizace do konce výstavby:

- Výstavba komunikací a parkoviště – 27 500 m<sup>2</sup>
- Z toho asfaltové komunikace – 10 631 m<sup>2</sup>
- Chodníky (kamenné a dlážděné) – 4597 m<sup>2</sup>
- Počet nově vybudovaných kolejí v halách – 24 (z toho 17 kolejí v části haly pro odstav, 5 kolejí v části haly denního ošetření a 2 koleje v hale pro mytí tramvajů)
- Celková délka tramvajových kolejí – 4038 m
- Terénní úpravy – 8275 m<sup>2</sup>
- Travnaté plochy – 6365 m<sup>2</sup>
- Počet vysázených nových stromů – 17 ks
- Počet vysázených keřů a květin – 3214 ks

## Kapacita nové haly:

- Část pro odstavu až 61 článkových tramvajů délky až 32 metrů (odpovídající typu 15T)
- Oprávněná část až 12 článkových vozidel



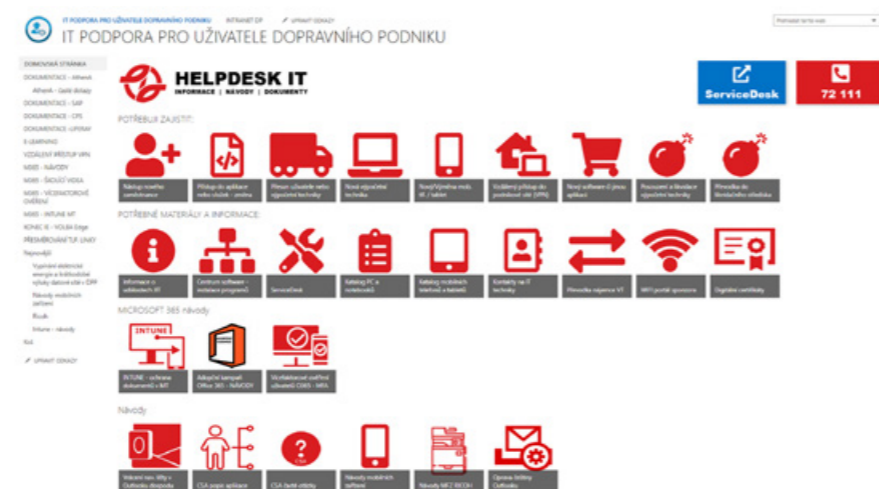
# PRACOVISŤĚ HELPDESK: KLÍČOVÁ PODPORA PRO FUNKČNOST DPP

V PROSTŘEDÍ DOPRAVNÍHO PODNIKU JE ZAJIŠTĚNÍ KVALITNÍ IT TECHNICKÉ PODPORY ZÁSADNÍ PRO UDRŽENÍ PLYNULÉHO CHODU PROVOZU. PRACOVISŤĚ HELPDESK SVÝMI SLUŽBAMI POSKYTUJE ODBORNOU POMOC ZAMĚSTNANCŮM, ABY SE ZAJISTILA EFEKTIVNÍ FUNKČNOST ORGANIZACE.

Tým HelpDesku pracuje s aplikací ServiceDesk, která je výchozím rozhraním mezi technickou podporou IT a zaměstnanci DPP. Zadaním ticketu v aplikaci ServiceDesk startuje proces řešení a evidence případu. Zaměstnanci, kteří potřebují pomoc, mohou jednoduše kontaktovat HelpDesk prostřednictvím aplikace ServiceDesk, telefonu nebo přes e-mail a získat tak rychlé a efektivní řešení svých problémů v oblasti IT. Náš tým je vyškolen a připraven poskytnout základní technickou podporu na prvním stupni L1, což zahrnuje řešení běžných technických dotazů a problémů.

Pracoviště HelpDesk je k dispozici během pracovní doby od 7:00 do 17:00 hodin na lince 72111. Během této doby mohou zaměstnanci snadno a pohodlně kontaktovat tým HelpDesku a získat potřebnou technickou podporu. Kromě toho je HelpDesk také připraven poskytovat technickou podporu mimo pracovní dobu prostřednictvím pohotovostní linky, aby zajišťoval nepřetržitou podporu při výpadcích a naléhavých technických problémech.

Dále se věnujeme správě agendy, technické dokumentaci a evidenci koncových zařízení. Důkladné sledování a správa informací o zařízeních usnadňuje plánování údržby a efek-



TITULNÍ INTRANETOVÁ STRÁNKA IT PODPORY PRO UŽIVATELE DOPRAVNÍHO PODNIKU

ktivní správu technických prostředků v rámci organizace.

Náš tým se také aktivně angažuje v poskytování školení zaměstnancům a metodické pomoci. Cílem je zvýšit technickou gramotnost zaměstnanců a pomoci jim efektivně využívat koncová zařízení. Školení a doplňování znalostí přispívají k efektivnímu využívání technologií a zvyšují produktivitu zaměstnanců – viz intranetové stránky ITPODPORA.

Dále se také věnujeme monitorování funkčnosti počítačových systémů. Pečlivě sledujeme a vyhodnocujeme funkčnost počítačových systémů v rámci organizace, abychom zajišťovali, že jsou bezpečné, spolehlivé a plně funkční.

V neposlední řadě průběžně sledujeme technologický vývoj v oblasti IT. Náš tým se neustále udržuje v kontaktu s novými trendy, technologiemi a postupy, aby byl schopen efektivně reagovat na nové výzvy a inovace. Tím se zajišťuje, že Dopravní podnik využívá moderní a pokročilé technologie, které přispívají k efektivitě a konkurenceschopnosti organizace.

Pro zvýšení dostupnosti a pohodlí zaměstnanců je k dispozici také intranetová stránka ITPODPORA. Zaměstnanci mohou na těchto stránkách najít informace, návody a často kladené otázky, což jim umožňuje rychle najít řešení na běžné problémy.

Pracoviště HelpDesk v Dopravním podniku hraje klíčovou roli v zajištění plynulého provozu a řešení technických problémů. Náš odborný tým, komplexní řešení úkolů a pečlivá správa koncových zařízení zajišťují, že zaměstnanci DPP mají k dispozici nezbytné nástroje a podporu pro svou práci. Díky HelpDesku se Dopravní podnik může spolehnout na efektivní a bezproblémový chod svých technických systémů, a zajistit tak pohodlnou a spolehlivou dopravu pro obyvatele a návštěvníky hlavního města.

**HelpDesk je zaměstnancům DPP k dispozici během pracovní doby od 7:00 do 17:00 hodin na lince 72111 nebo na e-mailu: [helpdesk@dpp.cz](mailto:helpdesk@dpp.cz)**

## Důležité kontakty pro zaměstnance:

### Kontakt v oblasti benefitů:

- e-mail: [500310@dpp.cz](mailto:500310@dpp.cz)
- Telefon na vedoucí oddělení Benefitů a služeb pro zaměstnance: **2961 22400**

### Kontakt v oblasti lékařů:

- e-mail: [lekar@dpp.cz](mailto:lekar@dpp.cz)
- Telefon na vedoucí oddělení NZZ a psychologie: **2961 92357**



# TELEFONÁT KAŽDÉHO ZAMĚSTNANCE JE PRO MĚ CENNÝ

BENEFITY A PÉČE O ZAMĚSTNANCE. ŘEKLI BYSTE, SAMÉ PŘÍJEMNÉ VĚCI. ABY SE PRO ZAMĚSTNANCE DPP OPRAVDU STALY TÍM PŘÍJEMNÝM BONSEM, JE ZA TÍM SPOUSTA STAROSTÍ. PŘINÁŠÍME VÁM POHLED VEDOUČÍHO TOHOTO ODBORU – ALEŠE HRDLIČKY.



### Škála činností vašeho odboru je pro některé možná až nečekaně široká. Jak vy sám byste je seřadil buď z pohledu důležitosti či osobních preferencí?

Z pohledu Dopravního podniku budou určitě na prvním místě lékaři a psychologové. Zajištění těchto služeb nám nařizuje zákon a je nemyslitelné, aby zaměstnanci pracovali bez pracovnělékařských prohlídek (zdravotní způsobilosti). Podívám-li se na tento dotaz očima zaměstnanců, tak určitě mají prioritu poukázky na stravování, volnočasové poukázky a další benefity. Zástupci mladší generace mohou upřednostňovat třeba příspěvek na dětskou rekreaci, týden dovolené navíc či poukázky na stravování. Svobodní můžou například vyhledávat příplatky za noční služby, je to tedy velmi individuální. Záleží hodně na věku, sociálním postavení a osobních preferencích každého zaměstnance.

### Veškeré zaměstnanecké benefity jsou součástí platné kolektivní smlouvy.

#### Jak vy sám ale pro budoucí možné využití hledáte nové náměty?

V rámci své profese si obzory určitě rozšiřuji z dostupných zdrojů a čerpám i ze zkušeností kolegů z dalších dopravních podniků, kde jsme v pravidelném kontaktu. Nejvěrohodnější zpětnou vazbou jsou samozřejmě naši zaměstnanci, takže jde hlavně o tento mix zdrojů. Na mně je náměty vyhledávat, pak je vyhodnotit a předkládat vedení personálního úseku. Samozřejmě, že navržená sestava benefitů je součástí kolektivních vyjednávání, kdy i samy odborové organizace přicházejí se svými návrhy, a poté obsahem kolektivní smlouvy. Snad je pochopitelné, že nelze vyhovět všem individuálním požadavkům, je to věčný balanc mezi přáními a reálnými finančními možnostmi Dopravního podniku.

### Zmínil jste kolegy v Čechách a na Moravě. Jak hodnotíte v oblasti benefitů postavení DPP mezi ostatními podniky?

V rámci dopravních podniků v České republice si stojíme s úrovní benefitů určitě dobře a troufám si říci, že jsme v mnohém průkopníky, což je pochopitelné dáno i velikostí DPP. Poskytujeme rozhodně nadstandard toho, co mohou nabídnout ostatní. Myslím, že jsme dokonce jediní, kteří proplácají nevyčerpané sick daye. Jako zajímavost mohu přidat nejnovější nápad, že by některý podnik sdílel se zaměstnanci přebytky v rámci elektrické energie vyrobené z fotovoltaiky. Obávám se ale, že v případě našich objemů spotřeby není toto v DPP realizovatelné.

### Dá se stručně konstatovat, že benefit je prostě výhoda, nebo za ním vidíte víc?



Stručně se dá konstatovat, že systémem benefitů lákáme nové zaměstnance a zároveň stabilizujeme ty stávající. Možná někteří budou mít ve svém osobním žebříčku na prvním místě peníze a pak zase peníze, ale za sebe považuji benefity za velmi důležité v podpoře každého zaměstnance. A prosím, nepovažme je za automatické. Je třeba jejich význam stále připomínat i třeba proto, že ne všichni si kolektivní smlouvu přečetli poctivě, a tak nemají přehled o všech benefitech a jejich využití. Dokazují to četné telefonáty s dotazy, na které s kolegyněmi a kolegy odpovídáme.

### Samostatnou kapitolou jsou slevy pro zaměstnance, jak je vnímáte?

Jejich přínos vidím v pestrosti, kde si může každý určitě vybrat. Mnohé firmy se ozývají samy, protože v nás vidí velký potenciál. Ne všechny mají stejně velký ohlas a stále vyhledáváme nové oblasti či nové firmy z často

vyhledávaných slev. Mezi jedny z nejoblíbenějších patří například možnosti občerstvení v blízkosti střídacích bodů a také vstupenky do divadel. Zvýhodněné nabídky jsou vyvěšeny na intranetu a LED panelech, jejich výběr je publikován v DP kontaktu s kontaktním e-mailem a telefonem, aktuálně jich je zhruba před osmdesát.

### Můžete už teď říci, budou-li v oblasti benefitů v příštím roce nějaké změny?

K tomu je třeba říct, že sociální oblast, kam benefity patří, máme zahrnutou do kolektivní smlouvy jako samostatnou kapitolu, která je platná do konce roku. Obsah na další rok bude předmětem nového kolektivního vyjednávání. V tom nevidím takový problém, protože si myslím, že myšlenky v rámci benefitů utříděné máme. Co problém je, že na schválení čeká konsolidační balíček, a tady vůbec nedokážeme predikovat výsledek (rozhovor proběhl

v polovině srpna – pozn. red.). Když to řeknu natvrdo, tak nám balíček může s benefity brutálně zamíchat, ale také nemusí mít vůbec žádný vliv.

### Můžete zde uvést příklady?

V balíčku se mluví například o zdanění volnočasových poukázek. Pokud se tak stane, vystane nám řada variant, např. zda poukázky vůbec poskytovat, nebo zůstat u současného stavu, anebo navýšit hodnotu tak, aby po zdanění zůstala zaměstnancům stávající výše, tedy čtyři tisíce za rok. Anebo úplně jinak, peníze mohou být využity například v penzijním spoření. Výsledek je v tuto chvíli velmi nejistý. Až bude konsolidační balíček znám, návrh benefitů teprve bude nutné přehodnotit a případně promítnout i do kolektivního vyjednávání.

### Je tedy něco, co nyní můžete sami ovlivnit?

Naším současným úkolem je zkvalitňovat a rozvíjet naše stávající benefity. Například v oblasti volnočasových poukázek se snažím o větší elektronickou komunikaci, a to minimálně odbouráním papírových žádostí alespoň u zaměstnanců s účtem do počítačové sítě. Bohužel toto je poměrně složitá oblast v IT, takže nám pokrok nejde tak rychle, jak bych si představoval.

### Troufám si říci, že takovým evergreenem je stravování...

Ano, téma stravování je věčné a nikdy se nevyřeší ke spokojenosti všech. Každý má jiné chutě a jiné představy. O co se aktuálně snažíme, je doplňování sítě stávajících pronajatých kantýn a jídelen o automaty nejen na nápoje a bagety, ale i na chlazenou stravu. Jde primárně o místa s provozními zaměstnanci, kteří nemají možnost navštěvovat stravovací provozy. Pijde-li z pracoviště taková žádost, snažíme se vyhovět, a s dodavatelem místo osadit s tím, že čas ukáže, zda místo bylo zvoleno optimálně, nebo budeme hledat vhodnější. Pokud je automat osazen čtečkou bankovních karet, tak akceptuje i stravenkovou kartu Sodexo. To je třeba další výhodou elektronické poukázky na stravování, o které možná zaměstnanci ani neví.

### Pracovnělékařské prohlídky jste zmínil v úvodu. Setkáváte se tu stále se zaběhnutými stereotypy?

To, že lékařské prohlídky jsou předepsány ze zákona, jsme si řekli. Někdy mají ale zaměstnanci dojem, že si lékař na ně chce vymýšlet různá vyšetření. Mohu vás ujistit, že každá prohlídka je popsána v zákoně/vyhlašce s jasným průběhem a cílem. Je třeba říct, že náš lékař je jiný než běžný ošetřující lékař (praktik). Ten má úkol nás léčit, kdežto náš vykonavatel pra-

covnělékařských služeb má za úkol naše zdraví chránit v souvislosti s vykonávanou prací, je to tedy hlavně preventista. Naše prohlídka u něj spočívá v tom, že poznáme případná nebezpečí a zdravotní rizika vyplývající z našeho povolání. Jde opravdu v první řadě o prevenci, tedy o včasné upozornění na možné zdravotní problémy a možnosti jim předejít. Troufám si říci, že žádný zaměstnanec si nechce zničit zdraví v důsledku vykonávané práce. V tomto ohledu je lékař náš spojenec, nikoli nepřítel.

### Neměli bychom tedy brát návštěvu jako nutné zlo...

Za mne je lékař člověk, který chrání samotného zaměstnance, a tím i Dopravní podnik. A vzájemná komunikace zaměstnance s lékařem dává smysl. Sám zaměstnanec může dát lékaři podnět o podezření na nějaké zdravotní komplikace. Lékař v rámci dohlídek může přímo na pracovišti dát podnět k posouzení pracovních podmínek (například dostatečného osvětlení pracoviště) a dalších podobných zkvalitnění pracovního prostředí. V případě zjištění rizika blíží se nemoci je doktor poslem špatných zpráv o naší budoucnosti, ale musíme to brát jako službu a naši ochranu. A jsou tu další situace – pokud nastane tíživá situace spojená například se změnou povolání, má DPP připraven např. sociální program nebo odstupné ze zdravotních důvodů podle kolektivní smlouvy atd.

### A co vlastní zázemí těchto pracovišť?

Snažíme se aktuálně realizovat některé rekonstrukce ordinací a čekáren, protože jde o budovy často desítky let staré tak, aby se tam pacienti a zdravotní personál cítili lépe. Lékařům zajišťujeme kvalitnější přístrojové vybavení, což ve výsledku přináší vyšší komfort i pacientům. Rekonstrukce ordinací nyní probíhá například v Opravně tramvají a asi největší nás čeká v depu Kačerov, kde budou v budoucnu soustředěny čtyři ordinace.

### Zbývá nám poslední téma – psychologie...

Vyšetření v oblasti dopravní psychologie máme rovněž povinné ze zákona, což se týká převážně řidičů autobusů. Je to podobné jako u lékaře – náš psycholog zaměstnanec posuzuje po stránce dopravní psychologie, jak se například s věkem u řidičů mění reflexe, jak vyhodnocují situace a podobně. Naši řidiči jsou podle hygienické stanice v nejvyšší kategorii rizika práce, tedy ve třetí, což je dáno náročností pražského provozu.

### Čím nám podnikoví psychologové mohou ještě pomoci?

Další oblastí jsou dopady nejrůznějších životních situací, kde zaznamenáváme výrazný nárůst zaměstnanců, kteří projeví zájem o službu



### Mgr. Aleš Hrdlička – Co o sobě říká:

Vyučil jsem se jako sdělovací a zabezpečovací elektromechanik, specialista pro dráhu. Tehdy se ovšem nenabízela žádná možnost uplatnění a u dráhy jsem zůstat chtěl, takže přicházelo do úvahy metro. Tak se stalo, že jsem jako sdělovák pracoval řadu let v tunelu metra. Přes dětské tábory jsem se postupně dostal k lidem, kteří je zajišťovali. To byla doba, kdy ještě DPP obhospodařoval objekty mj. na Orlíku, v Nuzicích, na Kunžaku a další. Časem se zrodila možnost zajišťování servisu pro všechny rekreační objekty přímo na personálním úseku, a tím nastal můj přestup od technické profese. Rád na práci v metru vzpomínám, někdy bych si to znovu i zkusil, ale pohltila mě už jiná práce. Jsem ale za tu zkušenost nesmírně vděčný, protože mi pomohla chápat fungování kolegů v provozu. Jsem rád například i za zmíněné dohlídky s lékaři, protože si člověk udržuje kontakt s provozem, a může tak poznat aktuální stav a potřeby zaměstnanců. Když sami zaměstnanci zavolají či napíší, mohu tak odpovědět na přímé dotazy a zároveň získám zpětnou vazbu. I telefonát s naštvaným zaměstnancem je pro mě cennou informací. Uznávám, že i my tu sedíme v určité bublině a mnoho věcí nám přijde standardních, samozřejmých. Zpětná vazba „zvenku“, např. o poukázkách na stravování či volnočasových poukázkách (flexipasech), mě ale může rychle vrátit do reality a pomoci si uvědomit, že některé věci je možné vysvětlit lépe nebo přinejmenším opakovat. Proto máme univerzální mailovou adresu a telefonní kontakty na konkrétní zaměstnance. Pro nás banální proces/otázka je pro jiného bariéra a my jsme tu pak od toho, abychom mu pomohli.

psychologa. Jsem rád, že mnoho lidí chápe, že jít se poradit s profesionálem, psychologem, není ostuda. V rámci zkvalitnění služeb se snažíme s psychology nově připravovat pro zaměstnance školení například na téma zvládnutí stresu či chování k cestujícím. Tyto služby dávají smysl, protože stav duševního zdraví se promítá i do zdraví fyzického. Jde o spojené nádoby a je třeba na poskytování těchto služeb takto nahlížet.

Ptal se: Petr Ludvíček  
Foto: Petr Ludvíček a archiv Milana Pecky

# 7 OTÁZEK PRO: MILANA PECKU



1974–2024  
**50 let**  
**M**  
**metra**  
s DP kontaktem

Most. Následoval vlakový zabezpečovač Ma-tra PA-135 na trase C, vlakový zabezpečovač LZA pro trasu A, poté trasa IV.C z Nádraží Holešovice na Ládví a potom až do Letňan. Byli jsme mladí a bavilo nás to. Následně jsem se stal vedoucím oddělení, vedoucím provozu a od roku 2008 po Mirkovi Kovářovi vedoucím služby Sdělovací a zabezpečovací.

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

V roce 1974 při otevření první trasy pražského metra mi řekla moje babička: „Chlapče, teď jsi pamětník, protože pamatuješ Prahu bez metra. Ode dneška bude v Praze všechno jinak.“ Bylo mi tenkrát deset a myslel jsem si, jasně, babi, jsem pamětník. Samozřejmě že babička měla pravdu, dnes vnímám, že jsem ten pamětník.

V roce 1983, po maturitě na Střední škole průmyslové techniky v Panské ulici, jsem se hlásil na ČVUT. „Blahopřejeme Vám k úspěšnému složení přijímací zkoušky a současně Vám sdělujeme, že pro velký počet zájemců o studium Vás bohužel nemůžeme přijmout.“ Tak, a bylo to. Co dál? Budu muset jít do práce a potom na dva roky na vojnu, řekl jsem si. Vzpomněl jsem si na babičku, která říkala i to, že metro bude pro mě to pravé. Přepsal jsem si přihlášku z ČVUT na VŠ Dopravy a spojů do Žiliny. Tam

mě přijali na obor Sdělovací a zabezpečovací technika v železniční dopravě. A protože metro není nic jiného než železnice pod zemí, bylo rozhodnuto. Během pěti let v Žilině jsme se stali odborníky na marxismus-leninismus a na železniční zabezpečovací techniku.

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

Na metro jsem nastoupil v srpnu 1988 a vzápětí musel na rok na vojnu sloužit socialistické vlasti. Vrátil jsem se v srpnu 1989 tři měsíce před sametovou revolucí. Nastoupil jsem do laboratoře služby Sdělovací a zabezpečovací k Jardovi Hauserovi, který byl mým prvním šéfem. Následovalo oddělení Zabezpečovací technika. Učil jsem se reléovou techniku, ruský vlakový zabezpečovač ARS. Spouštěli jsme nové trasy, zkoušeli zabezpečovací systémy na trase V.B z Nových Butovic do Zličína, v depu Zličín, na trase IV.B z Českomoravské na Černý

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

Práce mi dala poznání, že člověk má dělat takovou práci, která ho baví, která ho naplňuje. Když kuchaře či muzikanta práce baví, je to vidět, pozná se to na výsledném jídle, na písničce. Se zabezpečovákem je to stejné. Nechápu lidi, kteří chodí každý den do práce, protože přece někde ty peníze vydělat musí. Můj vztah k metru a k práci na metru vnímám obdobně, jako to mají aristokratické rody. Šlechtic zdědí majetek po předcích, opečovává ho, zvelebí a potom předá další generaci. Obdobně jsme my převzali metro od „otců-zakladatelů“, kteří ho v roce 1974 spouštěli. Chovám k nim a k jejich práci velkou úctu a současně cítím odpovědnost. Musíme metro dále opečovávat, zvelebovat. Je třeba zprovoznit novou trasu D, automatizovat trasu C a potom s důvěrou předat štafetu výkolků zase další generaci.



INDEX MILANA PECKY Z FAKULTY STROJNICKÉ A ELEKTROTECHNICKÉ VYSOKÉ ŠKOLY DOPRAVY A SPOJŮ V ŽILINĚ

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

Když jsem učil zabezpečovací techniku na průmyslovce, ptal jsem se svých studentů: „Chcete se stát zabezpečovákem? A viděli jste film *Ostře sledované vlaky*?“ To je učebnice zabezpečovací techniky! Pan výpravčí Hubička – ten to uměl správně vysvětlit: „Vjezdové návěstidlo je jako vrata do kravína.“

Mladému zájemci o práci zabezpečovákem v metru bych řekl, že od doby pana výpravčího Hubičky se princip zabezpečovací techniky v podstatě nezměnil; co se změnilo, jsou technologie. Už neřešíme mechanické registry a drátovody, pomalu opouštíme i reléovou techniku 60. a 70. let. Dnes máme optiku a technologické počítače. A ajťáci říkají – to je toho, logiku jedné stanice metra by zvládnul docela obyčejný počítač a naprogramoval by ho za víkend průmyslovák ve třetím ročníku. A já se jich ptám – a uměl by to vyřešit tak bezpečně, že se vyskytne jedna nebezpečná porucha jednou za deset tisíc let? Mladému zájemci o práci v metru bych tedy řekl – přijď k nám, nabízíme ti moderní systémy a zajímavou práci, která má smysl.

## 5) Jak byste nejvýstižněji charakterizoval tuto dopravní tepnu Prahy?

Prahu si bez metra a veřejné dopravy neumím vůbec představit. Občas se se mnou setkají či mi zavolají kamarádi, kteří vědí, že celý život pracuju na metru, a říkají: „Byli jsme teď nějaký týden, měsíc v zahraničí, v Evropě, procestovali jsme svět. A teprve tam jsme zjistili a ocenili,

jakou máme u nás doma výbornou veřejnou dopravu a v Praze úžasné metro. Děláte to moc dobře, díky, jen tak dál.“ Taková pochvala potěší a zahřeje u srdce.

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

Zážitků a vzpomínek z mé kariéry u metra je určitě mnoho; ať už různých průvihů, či menších i větších úspěchů a vítězství. Více než zážitků a vzpomínek si ovšem cením mnoha úžasných a báječných lidí, které mi na mé cestě metrem bylo dovoleno potkat. Jsem za všechna ta setkání vděčný – díky.

## Milan Pecka (59)

**Místo narození:** Podolská porodnice pod Vyšehradem (Šemík musel plavat jenom kousek okolo)

**Znamení:** Panna (astrologové říkají, že Panna je systematická, to se zabezpečovákovi hodí)

**Záliby:** Objevování sebe sama a zjištění, že život je úžasný dar a že Boha máme v sobě (a že pobyty ve tmě a běhání po žhavém uhlí není cíl, ale pouze prostředek)

Stolní tenis (kamarádi mi říkají, že když ho hraju už 50 let, tak bych ho už konečně měl i umět)

Historie (můj level jako amatérského historika je, že dokážu odlišit svatého Václava od Václava II.)

## 7) Co byste popřál metru do dalších let?

Metru ze srdce přeju, aby se ve firmě našlo dost úžasných, odvážných a současně zodpovědných a čestných mladých lidí, do jejichž rukou bychom mohli s klidem a důvěrou svou rozdělanou práci postupně předat. Já a moje generace jsme ti, kteří jsme znali a měli možnost pracovat s generací otců-zakladatelů. Nová generace bude ta, která znala ty, kteří znali otce zakladatele. Občas se mě moji kolegové ptají: „A co máme teď udělat, jak máme tenhle problém vyřešit?“ Říkám jim: „Dělejte to a chovejte se tak, jako kdyby to byla vaše firma, jako kdyby vám to metro patřilo.“



SETKÁNÍ V ROCE 2011 U PŘÍLEŽITOSTI 80. NAROZENIN MIROSLAVA BODLÁKA (UPROSTŘED), PRVNÍHO VEDOUČÍHO SLUŽBY SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ, JAK ŘÍKÁ MILAN PECKA, JEDNOHO Z OTCŮ-ZAKLADATELŮ. VLEVO JE JEHO NÁSLEDOVNÍK – JAROMÍR KOVÁŘ, VPRAVO SOUČASNÝ VEDOUČÍ JEDNOTKY SDĚLOVACÍ A ZABEZPEČOVACÍ MILAN PECKA

Okno z dopravního světa připravil: Zdeněk Bek

## Nová vozidla v Chomutově

Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova uzavřel začátkem července smlouvu o dodávce šesti autobusů MHD se společností Solaris. Celková cena za celou dodávku bude 45,7 milionu korun s tím, že vysoutěžené ceny nepodléhají inflační změně a nebudou navyšovány, i když je dodávka rozprostřena do let 2024 až 2026. Pět autobusů bude EURO VI, z toho dva kloubové 18m a jeden autobus bude na CNG. Aktuálně DPCHJ provozuje třicet šest autobusů MHD, z nichž dvacet pět je na CNG. Průměrné stáří autobusů MHD je lehce přes sedm let. Podpisu smlouvy se zúčastnili zleva: Jaroslav Komínek, předseda představenstva DPCHJ, Roman Zdráhal, ředitel SOLARIS CZECH, Petr Maxa, ředitel DPCHJ, a Klára Šolťová, vedoucí ekonomického úseku.



Foto: www.dpchj.cz

## Zakázka na nové trolejbusy vypsána

Celkem přes tři sta milionů korun plánuje Dopravní společnost Zlín – Otrokovice utratit za pětadvacet nových trolejbusů. Dopravce hodlá pořizovat sólo i kloubové vozy, všechny s klimatizací a rovněž s trakčními bateriemi. Zlínský dopravce vypsál veřejnou soutěž, která patří v historii firmy svou velikostí k ojedinělým počínům. Jednorázově tím dojde k obměně téměř poloviny trolejbusové flotily. DSZO chce pořídit s dodáním do 12 měsíců od podpisu smlouvy 16 sólo trolejbusů o délce 12 metrů a 9 článkových trolejbusů o délce 18 metrů. Všechna vozidla mají být vybavena klimatizací a trakčními bateriemi, které umožní plnohodnotnou jízdu na vzdálenost až 12 kilometrů mimo trolejové vedení. Celkové náklady na realizaci uvedených zakázek se odhadují přibližně na 350 milionů korun.



Foto: FB mestozlin.eu

## Srpen '68 na Ministerstvu dopravy

Přes pět set zájemců navštívilo den otevřených dveří na Ministerstvu dopravy, který se tematicky věnoval srpnovým událostem z roku 1968. Návštěvníci měli možnost prohlédnout si prostory současného Ministerstva dopravy, které v osudových dnech sloužilo jako sídlo Ústředního výboru KSČ.



Foto: www.mdcrcz

Prohlídka zahrnovala i návštěvu bývalé kanceláře Alexandra Dubčeka či Gustáva Husáka. Ve foyer budovy a v prvním patře byla připravena výstava unikátních fotografií, příběhů a dobových reálií. Sídlo Ministerstva dopravy na pražském nábřeží Ludvíka Svobody bylo postaveno v roce 1932 podle návrhu architekta Antonína Engela. Monumentální stavba byla od roku 1960 až do sametové revoluce centrem totalitního režimu. Dnes budova slouží opět svému původnímu účelu, tedy jako sídlo Ministerstva dopravy, zhruba stejnou část kanceláří využívají pak České dráhy. Svoje kanceláře zde mají i zaměstnanci Úřadu vlády nebo Ředitelství vodních cest.

Začátkem srpna se do liberecké vozovny vrátily tři vozy T3R.PLF opravené ve společnosti Škoda Ekova se sídlem v Ostravě. Od září minulého roku procházela trojice tramvají generální opravou. Finální práce, jako například montáž odbavovacího systému až po oživení vozu, nyní připadají na zaměstnance DPMLJ. Po provedení všech předepsaných zkoušek budou tramvaje od září letošního roku připraveny vyjet do ulic severočeské metropole.



Foto: www.dpbbsk

## V Bratislavě moderněji

První kusy nových tramvají Škoda ForCity Plus 29T3 a trolejbusů Škoda 27 Tr s karosérií Solaris přijíždějí do Bratislavy. Do konce tohoto roku očekává hlavní město Slovenska dodávku třiceti nových tramvají a padesáti hybridních trolejbusů. První vozy dorazily již v půlce srpna do slovenské metropole v podnikových barvách. Vozidla jsou vybavena zásuvkami USB, WiFi připojením a samozřejmě moderním interiérem. Všechna vozidla budou mít klimatizaci a moderní bezpečnostní systémy. Nové tramvaje, pokud půjde jejich zprovoznění dobře, budou poprvé s cestujícími nasazeny v půlce září. Trolejbusy odvezou první cestující na přelomu října a listopadu.



Foto: www.dpoccz

## Ostrava darovala trojici vozidel do Konotopu

Tři naftová vozidla daroval ostravský dopravní podnik do ukrajinského města Konotop na severovýchodě země. Autobusy Solaris Urbino 12 se tak připojily k sedmi vozům, které DPO již v listopadu 2022 poskytli a které doteď slouží cestujícím. Rada města Ostravy již v červnu letošního roku rozhodla o daru konotopskému dopravnímu podniku, kromě tří autobusů tedy bude válkou zasaženému městu poskytnuto i 25 vyřazených tramvají typu T6. V současné chvíli se však stále jedná o možnostech a způsobu jejich přepravy. O tom, že město Ostrava je opravdu klíčovým partnerem Konotopu, svědčí také nedávné pojmenování jedné z místních ulic na ulici „Ostravskou“.

## Opravené T3R.PLF na severu Čech



Foto: FB DPMLJ

DVAADVACET TISÍC VOLTŮ JE VELKÁ VÝZVA A ODPOVĚDNOST

Připravil: Petr Ludvíček  
Foto: Petr Hejna



BRATŘI PŘI MONTOVÁNÍ NADPROUDOVÉ OCHRANY V NAPAJEČOVÉM RYCHLOVYPÍNAČI (NRV), TEDY PRO STEJNOSMĚRNÉ NAPĚTÍ 825 V

### Když se vrátíme zpátky v čase, co bylo impulsem pro podání přihlášky na střední průmyslovou školu?

**MICHAL HRABÁLEK:** Od dětství se u nás projevoval zájem o počítače, zároveň nás táta bral s sebou na stavbu domu, když dělal elektřinu, a i to nás myslím hodně bavilo. Ukázalo se, že u nás obou byl zájem o oba obory vyrovnaný. Shodli jsme se, že se přihlásíme na takovou střední průmyslovku, kde byl obor informační technologie – elektrotechnika.

**MARTIN HRABÁLEK:** Je to přesně tak, při samotném studiu ale stále víc převládá zájem o druhou část. Tím, že táta pracoval na metru v tomto oboru, byl náš cíl v podstatě jasný, jít po studiích do Dopravního podniku.

### Od dětství jste vlastně stále spolu, střední školu jste absolvovali stejnou... Seděli jste i ve stejné lavici?

**MARTIN:** Ano, opravdu jsme byli i ve stejné třídě, jen ne ve shodné lavici. Ale seděli jsme v jedné řadě hned za sebou ☺.

### Jakou roli ve vašem případě otec sehrál?

**MICHAL:** Myslím, že nás ani nemusel přesvědčovat. O práci nám často vyprávěl a objektivně popisoval pro a proti této profesi. Zmiňoval jistoty, které u Dopravního podniku zaměstnanci mají. Popisoval nejenom zajímavost povolání, ale zdůraznil i rizika a odpovědnost. Ale to nás neodradilo, spíš naopak nás to posunulo dále v konečném rozhodnutí.

### Na dva roky jste po studiu získali absolventská místa v DPP. Mohli jste si přímo vybrat kde?

**MICHAL:** Samozřejmě jsme si nemohli úplně vybírat, ale ve směřování ke středisku údržby elektrických silnoproudých zařízení jsme doufali a bylo to i vzhledem k našemu zájmu a vzdělání logické.

**MARTIN:** Když se povedlo tato dvě místa získat, spíše se naši nadřízení zajímali o to, zda chceme pracovat spolu, nebo být rozděleni. Jako by stále nevěřili, že spolu vydržíme. Unesli bychom obě varianty, ale protože jsme zatím bez problémů celý dosavadní život spolu, tak proč ne i v práci ☺.

### Zájem o profesi, maturita... Ale co další nutné předpoklady u tak zodpovědné práce?

**MICHAL:** Pravidelně na nás čekají ústní a písemné zkoušky z vyhlášky s našimi revizními techniky, speciálně na tomto pracovišti musíme složit i manipulační zkoušky. V praxi to probíhá tak, že s mistry procházíme měnírnu a pokládají nám jakékoli otázky s tématy k řešení, kdy například na každé zajištění pracoviště je jiný postup. Není to vždy jednoduché, ale zvládneme to a zatím to hodnotím tak, že získáváme velkou spoustu zkušeností.

**MARTIN:** Pro mě asi nejtěžší byly zkoušky s revizními techniky, které čítají na tři sta otázek. Jsme zkoušeni zhruba z třiceti z nich a jde o docela velký objem znalostí. U ústních zkoušek se nás jako zkušení elektrikáři mohou zeptat opravdu na cokoli a člověk to

## O bratřech Hrabálových ze střediska Údržba Elektrických silových zařízení a ochran pražského metra

- Po ukončení střední školy byla dvojčata Martin a Michal Hrabálovci v rámci absolventského programu DPP zařazena na pozice provozních elektrikářů
- Třetím rokem jsou již zaměstnanci Dopravního podniku, jejich doménou je údržba a revize elektrických silových zařízení, v oblasti napětí jde o rozsah od 400 V po 22 tisíc V
- Říkají jim údržba, jejich působištěm je trasa C, ve standardním režimu pracují v úseku mezi stanicemi I. P. Pavlova a Letňany, výjimečně působí i na jiné lince metra. Patří jim svět trakčních transformátorů či elektronických usměrňovačů
- Práci a místa jim přiděluje mistr Martin Mink, každou směnu zahajují nahlášením předepsaných činností elektro dispečerovi
- Pracují na denní směnu, a to nejčastěji v čtyřčlenném týmu
- Jednou týdně slouží i na noční směně, která v době přepravní výluky představuje větší objem prací – třeba údržbu celé trasy, která napájí koleje, což představuje například čištění a kontrolu, přeměření izolačního stavu jednotlivých skříní apod. Dopravou na pracoviště jim tak je poslední metro, na cestu zpět čekají na první ranní výjezd
- V případě nenadálých situací je s nimi ve spojení dispečink, například když v rozvodně nelze zapnout napájecí rychlovyvínač pro napájení přírodních kolejnic
- Oba baví sport, zejména thai box

opravdu nemůže podcenit. Vzhledem k odpovědnosti, jakou máme, je to pochopitelné.

### Každý den na vás čekají plánované údržby. Co nenadálé situace? V kom máte oporu?

**MICHAL:** Žádný stereotyp tady nečekejte, pokaždé se může stát něco odlišného. Nenadálá situace prostě může přijít a my musíme znát řešení.

**MARTIN:** Zázemí a oporu máme v našem mistrovi. Také v naší dílně na Vltavské jsou velmi šikovní kolegové, kteří zároveň doplňují náš tým při pracích přímo ve stanicích.

### Tyto katakomby jsou pod každou stanicí jiné. Jak se orientujete?

**MICHAL:** Je pravda, že každá stanice je vlastně úplně jiná. Dispozice prostor jsou odlišné, takže může chvíli trvat najít i dveře na měnírnu. Ale většinou stačí chvilka a člověk se v hlavě přeměruje.

**MARTIN:** Tím, že tento týden pracujeme tady na Střížkově nebo Ládví, většina zařízení je výrazně mladších ve srovnání se staršími stanicemi či linkami. V takových případech si člověk musí veškerá zapojení nejprve prohlédnout a vlastně se přeprogramovat na jinou úroveň.

### Které činnosti jsou pro vás zajímavější?

**MARTIN:** Hlavně ze začátku jsem se asi nejvíce těšil na komplexní údržbu „dvacetdvojkou“, tedy napájení 22 kilovoltů. Je to nejnáročnější a zároveň nejdůležitější práce, kterou tu máme.

### Jste v podniku sice krátce, máte ale nějakou představu o dalším budoucím postupu, změně?

**MICHAL:** Tady u nás v rámci střediska je vlastně výše pohotovost nebo elektro dispečink. Zatím asi můžu za oba říct, že sbíráme praxi a tohle je trochu daleká budoucnost. Třeba přijde čas, kdy začneme zvažovat nějaké nabídky.

**MARTIN:** Teď jsme tu rozhodně spokojeni a budoucnost teprve ukáže. Myslím, že metro ale věrní zůstaneme.

### MARTIN SE PTÁ MICHALA: Co ti práce přinesla?

Rozhodně největším přínosem je praxe a hodně zkušeností včetně schopnosti řešit poruchy. Nemůžu zapomenout, že se člověk naučil respektu k vysokému napětí.



ZDE PROBÍHÁ S TZV. VIDAREM MĚŘENÍ VYPÍNAČE VD4 PRO ROZVADĚČ 22 KV

### Martin a Michal jedním dechem:

” Tuhle práci musíte dělat se zájmem, který je ve vás už od mládí. Jak se říká, musíte se v elektrice hrabat i doma. Pak vás to baví a dá se profese třeba i předat další generaci. “

### MICHAL SE PTÁ MARTINA: Jak těžké byly pro tebe začátky?

Musím vychválit naše kolegy a mistry. Tehdy bylo vše nové a neznámé a oni nás vším provedli. Docela jsem z toho všeho měl obavy, ale trpěliví a šikovní kolegové nás vzali pod křídla a postupně nám zkušenosti předávali. Můžeme jim vděčit za to, co dnes umíme.



### Tomáš Hrabálek, provozní elektrikář střediska Pohotovost ESZ, otec Martina a Michala

#### Co vás k práci v metru přivedlo?

Do Dopravního podniku jsem se dostal díky tomu, že tu pracoval jak strýc, tak i teta a bratranec, který šel na elektrikáře. Nerozhodoval jsem se dlouho a nastoupil jsem na pozici elektrikáře také.

#### Co vám vaše profese tzv. dala, případně vzala?

Mohu říct, že mi práce v metru hlavně dala, a to dost znalostí a zkušeností a také velkou dávkou zodpovědnosti. A také možnost zdokonalování se v elektro oboru.

#### Kdy jste začal tušit, že by se synové hodili pro tento obor?

Když synové nastoupili na střední školu na elektro, tak jsem měl představu o tom, že by mohli po škole dělat taky elektrikáře v metru. Ale pak měli kluci sami zájem se věnovat elektrice, protože je to bavilo a zaujalo. A věděli, že by se chtěli rozvíjet a sbírat zkušenosti v metru.

JSEM NEJŠTĚTNĚJŠÍ TÁTA. NA SYNY JSEM HODNĚ HRDEJ A PYŠNEJ, ŘÍKÁ TOMÁŠ HRABÁLEK

### Mistr střediska Údržba ESZ a ochran na trase C Martin Mink

#### O elektrické energii pro metro:

V každé stanici pražského metra se nachází rozvodna, ve které jsou měnirny nebo distribuční transformovny. O tato elektrická silová zařízení se stará naše údržba. Tyto elektrické stanice zajišťují napájení systémů všech stanic metra včetně napájení souprav. Oblast ochran hlídá jednotlivá pole skříně 22 kV včetně přívodů od dodavatele z povrchu proti přetížení, zkratu apod. Při případném výpadku napájení proběhne za určitých podmínek automatický zások a napájení se zajistí z druhé sekce rozvaděče R22 kV. Dodávka elektrická energie je zajištěna z 16 rozveden PRE dvěma na sobě nezávislými přívody.

#### O středisku:

Středisko Údržba ESZ a ochran se stará o měnirny a distribuční transformovny na všech linkách metra, tedy A, B a C. Na středisku jsme celkem tři mistři s celkovým počtem údržbářů 36. Pracujeme podle ročního plánu, ze kterého dva až tři týdny předem rozepisujeme činnost pro jednotlivé týmy. Našimi nejbližšími kooperujícími úseky jsou střediska Pohotovost ESZ a Provoz elektrických stanic, tzv. manipulanti.

#### O dvojčatech Martinovi a Michalovi:

Jsem za jejich výběr pro údržbu osobně rád. Z dosavadní praxe mohu říct, že jsou učenliví, samostatní a snaživí. Stále se chtějí učit něčemu novému. Kdyby bylo takových více, mohli bychom být všichni rádi. Jde tady u nás i o zajímavé generační předávání žezla. Když jsem začínal

v roce 1995 na Vltavské jako provozní elektrikář, nastoupil jsem ke kolegovi, který teď štafetu předával bratrům Hrabálovým. Mohu potvrdit, že když se tu někdo zabydlí, bývá to na celou kariéru.



DISKUSE NAD TÍM,  
ZDA NR V FUNGUJE  
TAK, JAK MÁ

MARTIN PŘI MĚŘENÍ  
IZOLAČNÍHO STAVU  
TRANSFORMÁTORU...



... A BRATR MICHAL  
PŘI UTAHOVÁNÍ  
KOMORY NA NR V



## 10 let Absolventského motivačního programu pro SŠ

#### DPP program zavedl z důvodu:

- potřeby získávání kvalifikovaných absolventů technických oborů SŠ
- zvýšení konkurenceschopnosti v „boji“ o kvalifikované absolventy na trhu práce formou úzké spolupráce se SPŠD a dalšími vybranými SŠ, představování DPP žákům jako stabilního a perspektivního zaměstnavatele
- možnosti využívání bohatých zkušeností předchozích generací s cílem uchování znalostí v DPP a jejich předávání nové generaci

#### Cílem je:

- v dostatečném časovém předstihu řešit budoucí personální obsazení vybraných pracovních míst za zaměstnance s plánovanými odchody do důchodu v horizontu 2 let
- přispívat k řešení generační obměny a optimalizovat věkovou strukturu zaměstnanců

#### Jak to v praxi probíhá?

Absolvent je umístěn na absolventské místo, které mu umožňuje souběžný výkon práce se zaměstnancem odcházejícím do důchodu z pracovního místa, na které se absolvent připravuje.

#### Výhoda pro studenty spočívá v:

- nadstandardním prostoru pro adaptaci, čerpání praktických znalostí a zkušeností od dlouholetých zaměstnanců
- získání odborné praxe

#### Absolventi SŠ se uplatní v technických profesích:

- úseku dopravního
- úseku technického – Povrch
- úseku technického – Metro

#### Podporované technické obory středního vzdělávání:

autotronik, autoelektrikář, autolakýrník, elektrikář, elektromechanik pro zařízení a přístroje, karosář, mechanik elektrotechnik, mechanik opravář motorových vozidel, strojní mechanik, případně další příbuzné technické obory

Pozn.: Absolventský motivační program je v DPP realizován i pro absolventy technických oborů VŠ, blíže se na něj podíváme v některém z dalších čísel



RENOVACE SE DOČKALO I STANOVISŤE ŘIDIČE. DOŠLO K JEHO KOMPLETNÍ DEMONTÁŽI VČETNĚ RENOVACE KONTROLÉRU, PANELOU ŘIDIČE A ZHOTOVENÍ NOVÉHO DŘEVĚNÉHO OBLEŽENÍ. BYLA PROVEDENA OPRAVA SEDAČKY ŘIDIČE VČETNĚ ČALOUNĚNÍ, A TO DÍKY PRACOVNÍKŮM OPRAVNY TRAMVÁJÍ. PŘEPÁŽKA ZA ŘIDIČEM BYLA TAKÉ OPRÁVENA A DOŠLO K DOPLNĚNÍ ORIGINÁLNÍCH KOŽENÝCH PÁSKŮ PRO STAŽENÍ PLÁTNĀ

Před halou vozovny Střešovice jsme se setkali s **Janem Sladkým, vedoucím střediska Opravy vozidel**. To pracovníci pod jeho vedením provedli částečnou rekonstrukci „Ponorky“ z roku 1942. „Částečná renovace probíhala ve dvou etapách, od května 2021 do května 2022 a následně od listopadu 2022 do července letošního roku,“ zahájil společně povídání vedoucí střediska.

Pokud si některý z čtenářů vzpomene na předrenovační kondici vozu, musí připustit, že stav nebyl ideální. „Hlavním účelem částečné renovace byl omšelý původní stav především salonu vozu. V interiéru nešla vůbec otevřít více než polovina bočních oken. Jak jsme následně zjistili, tak některé z těchto bočních oken byly v karoserii vozu zaslepeny již od roku 1970, kdy vůz prošel poslední větší renovací. Navíc se okolo vstupních portálů dveří

cestujících a i na samotných dveřích odlupoval původní lak po kusech. Vnitřní obložení stěn a oken bylo vlivem času silně poničené. Proto, když už jsme se do renovace pustili, jsme se chtěli co nejvíce přiblížit vzhledu vozu po jeho výrobě z roku 1942.“

V neděli 30. července 2023 se tak vůz těšil zasloužené pozornosti na lince č. 41. Kromě na první pohled viditelných změn v podobě např. opravených bočních stěn a jejich obložení, nových lišt a rámu lavic apod. však došlo i k mnoha opravám, které z pohledu cestujících nejsou vidět.

„Renovaci prošlo samozřejmě i stanoviště řidiče, renovován byl kontrolér, sedačka, přepážka, a dokonce jsme doplnili kožené pásky pro stažení plátna,“ zmínil Jan Sladký a doplnil: „Jedním z náročných procesů renovace bylo

vyrovnaní naraženého zadního čela vozu, naopak třešničkou na dortu bylo obnovení historických nápisů VSTUP, VÝSTUP, které se nedochovaly, a jejich následná montáž na původní místa na voze.“

Na voze došlo i ke kompletní renovaci chromovaných a niklovaných dílů. „Mně osobně udělala radost designová čistota. Vůz má konečně chromovaný rám čelního okna, což od výroby chybělo. Stejně jako chromovaný stěrač a další desítky doplňků,“ zakončil povídání Jan Sladký. Vůz bude v následujících měsících vypravován převážně na smluvní jízdy, výjimečně se s ním fanoušci mohou setkat i na lince 41. Zájemcům doporučujeme sledovat webové stránky muzeum.dpp.cz, kde jsou zveřejňovány informace o vypravených vozech.

# JAKO PŘI VYJETÍ Z BRAN RINGHOFFEROVY TOVÁRNY

MOTOROVÝ VŮZ EV. Č. 3062 ZMIZEL ZA POSLEDNÍ TŘI ROKY Z OČÍ TĚMĚŘ VŠEM FANOUŠKŮM HISTORICKÝCH VOZIDEL. V KVĚTNU 2021 NA NĚM TOTIŽ BYLA V MUZEU MHD ZAHÁJENA ČÁSTEČNÁ REKONSTRUKCE, KTERÁ BYLA PROVEDENA VE DVOU ETAPÁCH. S OHLEDEM NA OSMDESÁTÉ VÝROČÍ ZAHÁJENÍ PROVOZU BYL VŮZ NA TĚMĚŘ SEM MĚSÍCŮ NAVRÁCEN V MINULÉM ROCE DO PROVOZU, ABY SE NÁSLEDNĚ VRÁTIL DO DÍLNY A BYLA NA NĚM PROVEDENA OPRAVA INTERIÉRU. POSLEDNÍ ČERVENCOVOU NEDĚLI LETOŠNÍHO ROKU SE TAK ZÁJEMCI MOHLI KRÁSNĚ OPRAVENÝM VOZEM SVÉZT POPRVÉ.



INTERIÉR PROŠEL KOMPLETNÍ OPRAVOU. VŠECHNY BOČNÍ STĚNY V SALONU VOZU BYLY OPRAVENY, OŠETŘENY PROTI KOROZI A OPATŘENY DLE PŮVODNÍ TECHNOLOGIE TEXTILÍ A NÁSLEDNĚ NÁTĚREM. RENOVACÍ PROŠLY I PODBĚHY KOL VČETNĚ VYHNILÝCH PRKŤEN PODLAHY PŘÁVĚ U PODBĚHŮ A PROSTORU VCHODŮ DO SALONU VOZU. ZHOTOVENY BYLY I NOVÉ OPĚRNÉ NOHY LAVIC PRO CESTUJÍCÍ. NOVÉ JE I OSVĚTLENÍ INTERIÉRU

## Pracovníci podílející se na opravě motorového vozu:

Vedoucí střediska Opravy vozidel:  
Jan Sladký – zajištění logistiky opravy  
Martin Frank – mistr  
Vladimír Fleyberk – lakýrník  
Petr Štětka – elektromechanik  
Jaroslav Žára – zámečnick kolejevých vozidel  
Zdeněk Zewel – zámečnick kolejevých vozidel  
Karel Mašek – zámečnick kolejevých vozidel  
Petr Ležatka – elektromechanik  
Petr Maule – elektromechanik  
Oldřich Vilner – elektromechanik  
Michal Kondrk – elektromechanik

## Další poděkování patří kolegům z Opraven tramvají:

Pavčina Slámová – lakovna  
František Karda – lakovna

## Mimořádné poděkování za neocenitelnou poradenskou činnost při renovaci:

Vlastimír Mudra



DOŠLO KE ZHOTOVENÍ NOVÝCH ČÍSELNÍKŮ BUDNÍKU NA STŘEŠE VOZU VČETNĚ NOVÝCH AKRYLOVÝCH VÝPLNÍ. NOVÉ JSOU I ZNAKY DOPRAVNÍHO PODNIKU A ELEKTROINSTALACE. NOVĚ VYROBENA BYLA I ROZETA PŘEDNÍHO ČELNÍHO SVĚTLA Z ROKU 1942. ZHOTOVEN BYL I DRŽÁK POUZDRA STAVĚCÍHO KLÍČE A JEHO UMÍSTĚNÍ NA PRAVOU STRANU PŘEDNÍ ČÁSTI ČELA VOZU, OBNOVENY BYLY I HISTORICKÉ NÁPISY VSTUP/VÝSTUP



DOPLNĚNO BYLO I CHYBĚJÍCÍ VNITŘNÍ PANORAMATICKÉ ZRCÁTKO O PRŮMĚRU 200 MM NA STANOVISŤI ŘIDIČE



OPRAVOU PROŠEL I POŠKOZENÝ MECHANISMUS VYKLÁPĚNÍ SKLOPNÉHO SCHODU U DRUHÉHO VSTUPU DVEŘÍ CESTUJÍCÍCH VČETNĚ PŮVODNÍCH DVOURÁDÝCH LOŽISEK

Z PRAVIDELNÉHO PROVOZU BYL VŮZ 3062 VYŘAZEN V PROSINCI 1967. V ROCE 1972 PROŠEL VELKOU OPRAVOU V RUSTONCE A V ROCE 1976 OBDŘEL NOVÝ LAK. AŽ V POSLEDNÍCH TŘECH LETECH PROŠEL VELKOU RENOVACÍ, A SVOJI PREMIÉRU SI TAK „PONORKA“ 3062 ODBYLA V NEDĚLI 30. ČERVENCE 2023 NA LINCĚ Č. 41



LOKOMOTIVA E469.3027 V ČELE VLAKU PŘEPRAVUJÍCÍHO VOZY METRA ČEKÁ V HOŠTEJNĚ V OLOMOUCKÉM KRAJI NA ODJEZD.  
FOTO: ARCHIV DPP

## Z ČIERNÉ DO PRAHY

V ŘÍJNU SI PŘIPOMENEME PADESÁT LET OD PŘÍJEZDU PRVNÍCH VOZŮ METRA EČS DO ŽELEZNIČNÍ STANICE PRAHA-KRČ. MIROSLAV ŠECL BYL JEDNÍM Z NĚKOLIKA PRACOVNÍKŮ ČSD, KTERÝ PŘEVOZ TĚCHTO VOZŮ ZAJIŠŤOVALI. TEHDY JAKO POMOCNÍK STROJVEDOUCÍHO PŘIVÁŽEL DOKONCE PRVNÍ VOZY, KTERÉ 16. ŘÍJNA 1973 DORAZILY DO HLAVNÍHO MĚSTA. PŘIPOMEŇME SI V KRÁTKÉM ROZHOVORU CESTU VOZŮ Z RUSKÉHO MITIŠČI DO PRAHY.

### Jak jste se vůbec dostal k tak důležité směně, jakou je jízda pro vozy metra?

Zpravidla se „důležitá“ přeprava, jako byla vojenská technika i přeprava vozů metra, nemohla svěřit běžnému strojvedoucímu. To musel být jedině strojvedoucí instruktor, který byl samozřejmě kádrově správně prověřený, s odbornými schopnostmi už to často bývalo slabší, a jako pomocník se k tomu náhodou připletla moje maličkost. Jeli jsme dvě kompletní lokomotivní čety, protože jsme jeli nonstop. Já dělal pomocníka strojvedoucímu instruktorovi „soudruhovi“ Novákovi a druhou četu tvořili strojvedoucí instruktor Štefek a pomocník Resler. K samotné jízdě jsem přišel jako slepý k houslím. Pamatuji si,

že jsem dospával po noční směně a odpole dne mi volal strojmistr, že mě ve čtyři hodiny ráno (ve středu 10. října 1973) potřebuje v depu na Masarykově nádraží a že se pojedě pro metro do Čierné nad Tisou.

### Byly na lokomotivní četu kladeny nějaké zvláštní požadavky?

Tenkrát jsem byl zvyklý jezdit v montérkách, ale na tuto směnu jsem musel mít uniformu. Pamatuji si, že jsme šli do Hrabovky, kde zaústovala stará trať z pražského Hlavního nádraží a kde ve šturcu pod zdí čekal kolega Josef Sýkora, který nám tam vyvezl lokomotivu E469.3008. Po vystřídání jsme jeli bez zastavení až do Střene před Olomoucí, kde

nás předjel rychlík, a hned jsme pokračovali dál. Naše jízda totiž byla sledována ministerským dispečerem, a tak nás nikde zbytečně nezdržovali. Vezli jsme si s sebou vlastní služební vůz, byl říjen, takže jsme si zametli podlahu a zapnuli topení. Tenkrát byly ještě na lokomotivách v inventáři vlněné deky, které jsme si na podlaze rozprostřeli. Cesta nám trvala přibližně 24 hodin, nad ránem jsme přijeli do Čierné nad Tisou. Odstavili jsme lokomotivu s htylákem (z německého *Hüttelwagen* = služební vůz, pozn. redakce) do depa. Stroj mistr zatím o metru nic nevěděl, a tak jsme šli spát s tím, že pokud bude třeba, vzbudí nás.

### Jak probíhalo přebírání vozů? Měli jste čas si Čiernou nad Tisou prohlédnout?

Vůbec jsme nevěděli, jak dlouho budeme čekat. Po odpočinku se šlo do vsi najít nějakou restauraci a asi jedinou jsme našli poblíž nádražní budovy. Sedělo tam několik místních štamgastů, kteří popijeli nějakou kořalku a zapijeli to teplým pivem, které si přichutli panákem sirupu. Pojedly jsme něco nevalné chuti a vrátili se zpět do depa, které je od stanice i vesnice vzdálené asi dva kilometry, na svoji lokomotivu. Stroj mistr telefonicky zjišťoval v Čopu informace o vozech metra, ale zatím žádné nedostal. Také nám někdo v depu poradil, že jednu zastávku pantákem (jednotky EM475.1 v té době obstarávaly osobní dopravu z Košic do Čiernej n. T., než byly později převedeny do Prahy) je vesnice Biel, kde je vyhlášená hospoda s dobrou kuchyní, a tak jsme se jezdili stravovat do Bielu. Tímto stylem jsme čekali (čekání se nakonec protáhlo na 5 dní – od 10. do 15. 10. 1973), než vozy metra



POHLED NA VOZY METRA NA TRATI V BLÍZKOSTI PRAŽSKÉHO SPOŘILOVA, 16. ŘÍJNA 1973

překročily hranice z ukrajinského Čopu. Čierna nad Tisou je vlastně malá pohraniční vesnička, která je proslulá hlavně obrovským nákladním překladistěm, jelikož se zde potkávají rozdílné rozchody, a tak je nutné veškeré zboží i sub-stráty proudící oběma směry překládat.

### Měla z vašeho pohledu jízda nějaká specifika?

Jak jsme pobývali jedno odpoledne na lokomotivě, pomalu se chystali vydat se zase do Bielu na večeri, přiběhl stroj mistr, že vozy metra jsou už ve stanici, a tak máme okamžitě vy-

jet do stanice. Po najetí na soupravu, kde kromě šesti vozů metra a jejich ochranných vozů s nárazníky na koncích, byl zařazen i lůžkový vůz pro doprovázející pracovníky, jsme byli připraveni vyrazit na zpáteční cestu do Prahy. Před odjezdem bylo nutné vykonat technickou prohlídku, protože některé části vozů metra (hlavně odporníky umístěné pod skříňemi vozů) zasahovaly do průjezdného profilu ČSD. Vše prohlíželi a kontrolovali společně pracovníci dráhy i metra tak, aby to na přejezděch nebo v blízkosti výhybkových závaží nedělo problémy. V Košicích se s celou soupravou

### Trasa přepravy vozů metra do Prahy:

Čierna nad Tisou – Poprad  
– Žilina – Valašské Meziříčí –  
Olomouc – Česká Třebová  
– Pardubice – Praha-Krč



MIROSLAV ŠECL JAKO POMOČNÍK STROJVEDOUČÍHO, 16. ŘÍJNA 1973



SNÍMEK Z NÁDRAŽÍ PRAHA-KRČ OPĚT Z 16. ŘÍJNA 1973. KROMĚ OSOBNÍCH VOZŮ A SOUPRAVY METRA JE NA SNÍMKU I MOTOROVÁ LOKOMOTIVA T212 A LOKOMOTIVA ŘADY T478.1

zajelo na prohlídkový kanál, kde se vozy znovu prohlížely a stanovily se směrnice pro naši jízdu i přepravy dalších vozů do budoucna. Rychlost byla stanovena na max. 50 kilometrů v hodině a do odboček 20 kilometrů, ale mám takový dojem, že u každé stanice to bylo jiné. V tehdejším Sovětském svazu byly přepravy vozů už rutinou, ale pro nás to bylo něco nového, takže si pamatuji, že jsme se strojvedoucím přesně dodržovali technologii jízdy. Z Košic už jsme jeli zase nonstop až do Prahy a v Krči jsme zastavili odpoledne 16. 10. 1973.

### Byl jste se na metro podívat, když vyjelo v Praze poprvé?

Hned první den odpoledne jsme společně se spolužákem z průmyslovky vyrazili se metrem svézt a na každé stanici vystoupili a prohlíželi si ji. Zpočátku jezdily soupravy jen třívozové a na koncích perónů byly zábrany. Abych se přiznal, moc jsem nepřemýšlel nad tím, že jsme některé ty vozy přivezli, ale bylo to hezké období, kdy v Praze vznikaly nové dopravní stavby a tahle byla vskutku revoluční.

### Celý život jste pracoval na železnici. Bylo to tak u vás v rodině vždy?

Můj dědeček začal po první světové válce na dráze, takže jsem to měl v rodině. Dědeček byl italský legionář a pravděpodobně se nestačil vyučit řemeslu, takže se mu nová republika odvděčila tím, že dostal práci ve státních službách. Začínal jako brzdář v Litoměřicích a postupně se vypracoval na skladníka a dosáhl hodnosti vrchního oficiála. Dodnes jsem nepochopil, co ta šarže obnášela, ale prý byl na to docela hrdý, a když pak v padesátých letech tyto hodnosti zrušili a zavedli označení podle vzoru ze SSSR, tak byl prý děda hodně zklamáný a nechtěl uniformu vůbec nosit. Jako

kluk si pamatuji, že jsem s ním občas jezdil do práce do Kralup nad Vltavou, kde i skončil. Můj tatínek vystudoval strojní průmyslovou školu v Roudnici nad Labem, a když ji Němci zavřeli, tak ji dokončil v Praze. Po maturitě nastoupil do oddělení konstrukcí v ČKD, kde byl v partě, která projektovala parní a první motorové mašiny, ale pak chtěl na dráhu, kde v roce 1953 začínal jako technik. I když byl v kanceláři, udělal si zácvik na parní lokomotivy a parní zkoušky. Ale když viděl na cvičení u železničního vojska v Liptovském Mikuláši, jak zde už jezdí elektrické lokomotivy, tak si po návratu udělal zkoušky a jezdil až do roku 1985 na elektrických lokomotivách.

### Měl jste tedy svou dráhu jasně předurčenu...

Pro mě to byla volba jasná, když jsem v roce 1968 nastoupil na průmyslovku a po ško-

le v roce 1972 jsem nastoupil do tehdejšího Lokomotivního depa Praha střed jako kandidát strojvedoucího. Po dílenském, jízdním zácviku a úspěšném složení zákonitě zkoušky a dále dopravní zkoušky jsem začal v roce 1975 na „pravé straně“ nejprve jezdit zálohy na hlavním nádraží s E458.0, poté místní výkony s přetahy souprav mezi hlavním nádražím a ONJ (Odstavné nádraží jih) nebo Smíchovem. Poté následovala ramena Praha-Benešov, Beroun, Kutná Hora, Nymburk, Záběhřez nad Labem převážně v nákladní dopravě s lokomotivou E469.3, E669.1, ale i osobní a rychlíkové vlaky s E499.1. Po čase jsem začal jezdit s rychlíky do Přerova, Chomutova, Děčína, Českých Budějovic i Hradce Králové a Týniště nad Orlicí. Později jsem si doplnil zákonitě zkoušky i na lokomotivy řady 363 a 350. Svoji aktivní kariéru jsem dojezdil v roce 2015 na elektrických jednotkách řad 451, 452 a 471 do Benešova, Berouna, Roudnice nad Labem, Kolína a Milovic. ■



PŘEHLED SMĚN MIROSLAVA ŠECLA V OSUDOVÉ DNY



22. ČERVENCE 1986 LOKOMOTIVA E469.1074 V ÚVALECH U PRAHY S VOZY METRA





# #studujpsd #pracujvdpp

## V novém školním roce s novými žáky i učiteli

V září zahájili studium ve Střední průmyslové škole dopravní žáci maturitních oborů a oborů s výučním listem. Na rozdíl od svých spolužáků z vyšších ročníků to měli u přijímacích těžší. Nejen proto, že patří do generace silných ročníků, ale také proto, že kritéria pro přijetí do všech oborů se zpřísnila, a to včetně nástavbových oborů. Tímto krokem chce škola docílit vyšší úspěšnosti žáků u závěrečných a maturitních zkoušek a omezit předčasné odchody ze vzdělávání z důvodu neúspěchu. Pilotní ověřování školní přijímací zkoušky ve formě přijímacího motivačního pohovoru se osvědčilo a pro další školní rok se tato část zkoušky rozšíří i na ostatní obory.



Už v průběhu srpna jsme také do obou škol a na střediska odborného výcviku přivítali nové kolegy pedagogy, kteří přicházejí z praxe nebo jako absolventi vysokoškolských oborů, aby se zapojili do výuky v rámci svého odborného zaměření.

## Prázdniny ve znamení oprav

V průběhu prázdnin probíhalo několik stavebních akcí, které by měly být dalším motivačním prvkem pro žáky, ale také pro učitele. SPŠD musí být konkurenceschopná mezi školami se stejnými nebo podobnými obory. To se týká nejen kvalifikovanosti a odbornosti pedagogů, různých benefitů ve formě stipendií, stáží v zahraničí nebo zážitkových akcí, ale i zaměření a kvality školních vzdě-



lávacích programů. Rodiče i uchazeči se na dnech otevřených dveří školy také velmi zajímají o prostředí, ve kterém jejich děti tráví většinu výuky. Zajímá je nejen materiální, ale i prostorové a sociální zázemí školy a dílen, kde probíhají odborné praxe.

Vzhledem k velkému nárustu žáků v autooborech se proto škola dohodla s Dopravním podnikem na pronájmu prostor pro školní dílny ve vozovně Pankrác. Prostory, které byly dosud využívány firmou, budou po veškerých úpravách sloužit pro tzv. dílny „rukodíla“, kterými musí projít všichni prváci (na snímku nahoře). Na Pankráci je čeká seznamování s nářadím, materiály a základními pracovními postupy. Teprve po této základní přípravě mohou nastoupit k instruktorům na pracoviště DPP nebo do autorizovaných servisů.

V Košířích byla v létě dokončena další etapa rekonstrukce povrchů podlah a připravuje se oprava fasád. Největšími úpravami si ale prošla budova v Motole, kde některé části byly bohužel v havarijním stavu a vyžadovaly razantní zásah. Kompletní výměna elektroinstalací v budově a výměna nefunkčních odpadových stoupaček v pravé části budovy proběhla bez problémů, nicméně po sekání a bourání následovala ještě výmalba dotčených stěn a závěrečný úklid všech tříd, kabinetů a kanceláří. Úplný závěr patřil instalaci počítačových učeben, laboratoře měření a úklidu knihovny, která bude sloužit od nového roku také jako studovna. Opravy zarostlých okapových svodů už probíhaly mimo budovu, nicméně byly pro provoz budovy

také velmi důležité. Vyřešilo se tak zatékání do budovy školy.

## Automobily pro odborný výcvik

Pro výuku autooborů se škole podařilo získat dva cvičné automobily Škoda Octavia RS a Škoda Kodiak. Oba vozy jsou vybaveny vznětovými motory 2.0 TDI. Jedná se o automobily, které jsou mimo homologační kritéria a Škodovka je doposud využívala na různá testování. V rámci školních vzdělávacích plánů Mechaniků opravářů motorových vozidel (Automechaniků) a Autotroniků se budou žáci věnovat na těchto vozech především diagnostice elektronických prvků, zjišťování diagnostických závad a montáži a demontáži funkčních prvků. Mimo jiné bude od října zahájena v dílnách v Košířích činnost krouž-



ku automechaniků, kteří se budou věnovat přestavbě závodní Škody Fabia v rámci mimoškolních aktivit. Těšíme se na výsledek, který rádi předvedeme na některé z prezentačních akcí školy nebo na dnech otevřených dveří.

## Dny otevřených dveří SPŠD v roce 2023:

budova školy Moravská a Motol,  
dílny odborného výcviku Košíře

- 7. listopadu (úterý)  
15:30–17:30
- 6. prosince (středa)  
15:30–17:30

# SPLNĚNÉ PŘÁNÍ O METRU

Snad každý již od dětství ví, že zlaté rybky plní přání. Na Dopravní podnik se obrátili zástupci organizace Zlatá rybka, která plní přání dětem s život ohrožující diagnózou, s žádostí splnit přání mladému Davidovi trpícímu Duchennovou svalovou dystrofií. Mohl si přát třeba setkání se slavnou osobností, cestu do exotických krajín nebo herní počítač, a přesto jeho největší přání bylo: „Přál bych si jet metrem vedle řidiče metra (kdyby to šlo, tak se ségrou), na trase B, soupravě 81-71M, vidět Depo Zličín a vidět ven z kabiny. Baví mě dopravní prostředky, metro a sám bych se k tomu přání nedostal.“

Pro většinu z nás, kteří jsme byli zainteresováni na splnění tohoto přání, to byla výzva, se kterou se ne-setkáváme každý den. Avšak všichni jsme věděli, že celá akce musí proběhnout tak, aby David odcházel spokojený a plný pozitivních dojmů. Největší úskalí, které jsme museli vyřešit, bylo to, že se David pohybuje pouze na invalidním vozíku a že prostor v kabině soupravy 81-71M je poněkud stísněný. Velmi nám pomohla spolupráce s Davidovým tatínkem, který v případě potřeby Davida přenáší.

V úterý 27. července 2023 nastal ten den, kdy se celá akce uskutečnila. David přijel se svou sestrou, rodiči a zástupci Zlaté rybky do depa Zličín. Zde se jich ujal vedoucí provozu Obsluhy vozidel trasy B Radek Sedláček a jeho zástupce Radek Pruner. Ti je provedli po hale depa. V určený čas jsme všichni nastoupili do přichystané soupravy a absolvovali jízdu do stanice Černý Most a zpět do depa Zličín.

David si jízdu patřičně užíval zejména díky empatickému strojvedoucímu Kryštofu Jelínkovi, který citlivě sklouobil profesionální a lidský přístup. Snažil se všem srozumitelně vysvětlit, co obnáší práce strojvedoucího metra, přidal pár zajímavých historek, takže jsme se nikdo nenudil a celá cesta příjemně uběhla. David po celou dobu prokazoval své znalosti pražského metra, které načerpal předem, proto jeho dotazy byly velmi fundované.

Na konci Davidovy exkurze v depu Zličín při vzájemném loučení si dovolím tvrdit, že spokojenost se zračila nejen v rozzářených očích Davida, ale nás všech. Naším přáním je, aby ze splnění tohoto snu mohl v budoucnu David čerpat další sílu v boji se svou nemocí.



DAVID SE STROJVEDOUČÍM KRYŠTOFEM JELÍNKEM



## Zlatá rybka

Pokud vás aktivity organizace Zlatá rybka zaujaly, můžete na jejich organizování přispět. Veškeré informace naleznete na [www.zlatarybka.cz](http://www.zlatarybka.cz)

# KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

## Stavba první trolejbusové tratě

Trasa výsledného projektu Elektrických podniků se od prvního návrhu poněkud lišila – na svém počátku byla prodloužena upravenou ... (1. část tajenky) až k usedlosti ... (2. část tajenky) poblíž kostela svatého ... (3. část tajenky), kde měl být vybudován vratný trojúhelník. Obracení couváním bylo zcela běžné u městských autobusových linek. Zřejmě proto se uvažovalo i pro trolejbusy, přes určité nesnáze se sběrači při couvání přes výhybky. Ve své jižní polovině byla trať navržena nově dokončenou ulicí Staro-  
dejvickou a Na Ořechovce.

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do pondělí 9. října 2023** na adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – **Masážní přístroj NAIPO**, další dva publikaci.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 7–8/2023 zněla: **vložený vůz, sedačky**. Hlavní cenu – švédské šachy MASTER Kubb – získává: **Dávid Rosič**, publikaci získávají: **Štěpán Kovářik a Radomír Stankovič**. Blahopřejeme.

## Hlavní cena: Masážní přístroj NAIPO



2 in 1  
Massager

Vibrační masážní přístroj Shiatsu se 2 programy je určen pro masáž chodidel a zad, uvolňuje napětí, vyhřívá a lze jej použít i jako polštář. Obsahuje odnímatelný potah nohou a má omyvatelný potah. Napájení: elektrická síť, obsahem je dálkové ovládání.

HOŠTIN- SKÝ (ZAST.)	VRSTEV- NATÝ JILOVEC	SLOVEN. POLNÍ MIRA	2. ČÁST TAJENKY	NAMOŘNÍ LUPÍČ	PŘED- LOŽKA	POLSKÝ AUTOR AFORISMU	ZN. JÍZDNÍCH KOL	MENŠÍ DŘEVĚNÉ STAVENÍ	ZKR. STÁTU ALJASKA	CITO- SLOVCE VOLANI NA KACHNY	KÓD ÁZERBA- JÓZANU	MATEMA- TICKÁ ZKRATKA (RADIAN)	SARMATÉ	MUČIT
ČESKÝ KERAMIK								STARÁ KARETNÍ HRA						
ANTICKÝ DRAMATIK								EFEKTNÍ JAGUÁR						
ZN. NEPTUNIA			1. ČÁST TAJENKY							TVRDÝ SYR VÝRAZNE CHUTÍ				
KÓD KENI		VYSOKÉ KARTY (SLOVEN. ESKÝ MACKÉ PĚVADLO)				STROM S VLAŠ- SKÝMI OŘECHY	ANGL. SPOJKA			HAD Z KNIHY DŽUNGLI	V ZÁMEZI	UČINIT	TU MÁŠ ALKOHOLICI	
VODNÍ UMĚLÁ CESTA							SLOVEN. IR	ZÍSKAT ZA PENÍZE ČESKÝ VÝŠKAR						
BŘEMENO (Z LAT)	OZNAČENÍ ČESKÝCH LETADEL VÝROBCE OSIV					SLAV- NOSTNÍ ROUCHO SETBA				NĚMECKÁ AUTOMO- BILKA OPAK STEREA			DOMÁČÍ VÝROBCE POTRAVIN	
OSMIVES- LICE (SLANG)						PODÁNÍ (TENIS) DUŠE BOHA V UGROFIN. MYTOL				3. ČÁST TAJENKY SPOJKA (KNIŽNĚ)				POLNÍ ROSTLINA
NEZVÍSLÁ EROT. INICIATIVA (ZKR.)						KOVÁŘ- SKÉ UHLÍ NUŽE				SOUHLAS	ŠPAŇ ČLEN	ČESKÝ ARCHITEKT ITALSKÝ ANO		
TVRDO- SÚNA														
DRAVÝ PTÁK														

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

Připravil: Milan Slezák

## ZA ZNÁMÝM CESTOVATELEM



Až do konce května příštího roku lze v Náprstkově muzeu asijských, afrických a amerických kultur navštívit výstavu s všeřikajícím názvem **Emil Holub**, věnovanou známému cestovateli. Výstava vznikla ve spolupráci s Ústavem dějin umění Akademie věd ČR. Je rozdělena do čtyř částí. První je věnována dvěma africkým cestám, které Holub absolvoval v 70. a 80. letech 19. století. Prostřednictvím několika příkladů ukazuje, jakým způsobem Holub vytvářel obraz o průběhu cest, jaké byly jejich původní cíle a jak byly naplněny. Rovněž ukazuje nejdůležitější objevy, které Holub během výprav v jižní Africe učinil, a prezentuje i jeho přírodovědnou sbírku. Druhá část výstavy se věnuje Holubovým aktivitám a názorům v souvislostech jeho doby a tehdejšího způsobu myšlení. Etnografické sbírce je věnována třetí část expozice. Prostřednictvím různých druhů instalace předmětů poukazuje jak na Holubův speciální přístup k budování sbírky, tak na její transport z Afriky a pozdější uložení v muzejním depozitáři. Poslední část je věnována Holubově jihoafrické výstavě v Praze, která se konala na pražském Výstavišti v roce 1892 a stala se vyvrcholem Holubových celoživotních výstavnických aktivit. Pořadatelé uvádějí, že postava cestovatele Emila Holuba má nejrůznější přesahy do sfér popkultury, a výstava tyto přesahy také připomíná. Nezbyvá, než se přijít přesvědčit, zda je vzpomenu třeba píseň Lidoví kapely Tři sestry nebo legendární replika z filmu Jára Cimrman, ležící, spící: „Doma bude. Už se narazoval dost.“

## Z MNOHA ÚHLŮ SOUČASNĚ

Dům u Černé Matky Boží nabízí stálou výstavní expozici Uměleckoprůmyslového muzea nazvanou **Český kubismus**. Ta představuje český kubismus jako styl, jenž propojuje ve svých ústředních myšlenkách volné i užitě umění a architekturu. Najdete zde soubory i samostatné kusy nábytku nebo interiérové doplňky ze skla, kovů či keramiky pocházející z dílen významných autorů daného stylu. Svě zastoupení tu mají přední architekti a designéři, jako třeba Josef Gočár, Josef Chochol, Pavel Janák nebo František Kysela. K vidění jsou tu i kubistické malby Emila Filly, Bohumila Kubišty, Václava Špály nebo Josefa Čapka či plastiky Otto Gutfreunda. Vliv kubismu na architekturu přibližuje projekce současných i dobových snímků převážně pražských realizací a návrhů kubistických staveb. A kdo nebude mít kubismu dost, může se zastavit v tamním Grand Café Orient a objednat si kubistický věneček.



## SVĚT STREETARTU



Do 5. ledna 2024 probíhá v kostele sv. Michaela archanděla na Starém Městě výstava nazvaná **The World of Banksy**. Banksy je britský graffiti umělec považovaný za jednoho z hlavních představitelů pouličního umění. Jeho často satirická díla se zabývají univerzálními otázkami, jako je politika, kultura nebo etika. Je jedním z nejznámějších lidí s tajnou identitou, jehož podnětná díla se objevila na mnoha kontroverzních místech po celém světě. Zatímco proměňoval ulice Londýna, New Yorku, Berlína, Timbuktu, Gazy či Tokia v gigantické plátno, visela jeho díla na zdech světových institucí, jako je Britské muzeum, Tate Modern nebo Louvre. Na výstavě můžete vidět nástěnné malby, unikátní kousky od soukromých sběratelů, graffiti, plátna, projekce uměleckých děl, video instalace a další. Některá díla byla reprodukována a sestavena speciálně pro tuto jedinečnou příležitost. Pokrývá období rané kariéry od konce 90. let do letošního roku a zahrnuje Banksyho nejznámější díla jako „Girl and Balloon“ nebo „Sweep It Under The Carpet“, stejně jako některé jeho méně známé práce. Každé z více než stovky děl je prezentováno ve své původní velikosti. V duchu Banksyho známého výroku „autorská práva jsou pro slabochy“ je výstava zcela neautorizována a zorganizována bez umělčovy účasti.

## ODKUD JE?



Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději do **pondělí 9. října 2023** na e-mailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno i s diakritikou) a můžete získat publikaci fotografa Tono Stana Brusel a reklamní předměty DPP.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 7–8/2023 zněla: **7 otázek pro: Boleslava Lásku**. Z autorů správných odpovědí byla vylosována, knížkou Brusel fotografa Tono Stana a reklamní předměty odměněna: **Věra Suchá**.

FOTO  
KVÍZ



# Novinky ve Fanshopu

# FAN SHOP



## Pánské trenky s logy metra

Materiál: 100% bavlna



## Dámské trenky s logy metra

Materiál: 100% bavlna



## Kšiltovka s vyšitým historickým logem metra

Složení: 100% bavlna

Klip: mosaz

Gramáž: 340 g/m<sup>2</sup>



## Plán tratí pražských elektrických drah

Reprodukce historického  
schématu sítě pražských  
elektrických drah vydané  
v roce 1924

Formát: 50 × 40 cm

Papír: matný křídový

Gramáž: 160 g/m<sup>2</sup>



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

fanshop.dpp.cz



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy