

DP kontakt

Časopis pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti



**Tramvaj Škoda 15T ForCity
jezdí s cestujícími**

Nová tramvaj poprvé svezla Pražany

7

**Budoucnost Prahy je v rozvoji
infrastruktury MHD**

Rozhovor s generálním ředitelem DP Martinem Dvořákem

8



- 3 **Aktuálně**
- 8 **Rozhovor**
- 10 **Metro**
- 15 **Tramvaje**
- 17 **Autobusy**
- 18 **Z podniku**
- 22 **Ze světa**
- 24 **Zajímavosti**
- 29 **Historie**



DP KONTAKT

Časopis pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

Sídlo redakce: Oddělení Komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9, č. dveří 726, telefon: 296 192 013, e-mail: reinisova@dpp.cz

Redakční rada: Ilona Vysoudilová (předsedkyně), Petr Malík (místopředseda), Milan Slezák, Viktor Baier, Jana Benzinová, Zuzana Nesvadbová, Michal Brunner, Jan Urban a Pavel Fojtík

Šéfredaktorka: Dana Reinišová

Grafická úprava, sazba, výroba: Agentura Báze 3, Praha 5

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 15. října 2010

Milí zaměstnanci Dopravního podniku a naši ostatní čtenáři,

i do naší redakce dolehla úspěšná opatření, a tak jsem se musela zvednout ze svého šéfredaktorského křesla a zamířit do redaktorského terénu. A jsem tomu ráda! Při svých reportážích jsem se totiž setkala s tolika zajímavými lidmi, jejichž milá přívětivost by mi jinak unikla, a to by byla škoda. Navíc mi během pracovního vyzvídání prozradili i leccos ze svého osobního života. Víte, že u nás v podniku pracuje například přemožitel kanálu La Manche, světový rekordman v dálkovém plavání a velký otužilec (to vše v jednom těle), nebo že za jednou z profesí je ukryt značnými znalostmi oplývající astro-nom a astrolog? Cítím vždy velkou radost, když vidím, že za různými profesemi a zaměstnáními se skrývají lidé s bohatým vnitřním životem, pestrými koníčky, zajímavými životními příběhy, nezměrným elánem, spoustou životních moudrostí a nezdolnou vůlí. Opravdové osobnosti. Je to velmi inspirativní, oživující a motivující – alespoň pro mne určitě.

Víc vám ale zatím o „svých milých“ prozrazovat nebudu a nechám si jejich osobní příběhy třeba až na některé z dalších čísel DP KONTAKTu...

A jaká další témata na vás v říjnovém čísle čekají?

Vytrvalost, silnou vůli a velkou odhodlanost má v sobě také Zuzana Daušová, která od mezinárodních úspěchů ve sportovní kynologii a záchranářině přešla k asistenčním, signálním a vodícím psům a podařilo se jí vybudovat první a jedinou neziskovou organizaci svého druhu v České republice – sdružení Helppes. A protože se Dopravní podnik chová odpovědně, pojí ho se sdružením Helppes několikaletá spolupráce...

Díky zručnosti našich řidičů autobusů, kteří se skvěle prezentovali na celorepublikové soutěži v jízdách dovednostech, jsme získali vítězství (a další báječná umístění). Pane Jiří Odehnale, Jaroslave Krucký a Otakare Pavlásku, děkujeme.

Zásluhou dalšího našeho zaměstnance pana Lukáše Janírka a dvaceti čtyř pěveckých nadšenců také z řad našich pracovníků vás můžeme pozvat na první inaugurační koncert pěveckého sboru Dopravního podniku, který si přijďte poslechnout v pondělí 1. listopadu do střešovické vozovny od 18.00 hodin. DP KONTAKT na koncert určitě zavítá, a tak ho těm, kteří na něm budou chybět, zprostředkuje alespoň v podobě psané a obrazové v listopadovém vydání.

V rubrice rozhovor prozradí generální ředitel Martin Dvořák kromě jiného, v čem vidí budoucnost Prahy. Ohlédneme se také za uskutečněnými rekonstrukcemi tramvajových tratí, a to především prostřednictvím fotografií.

Dozvíte se, že ve zkušebním provozu s cestujícími je už souprava metra M1D, o které jsme psali v minulém čísle, ale také tramvaj 15T, se kterou se možná už někteří z vás svezli.

A protože již nemám mnoho místa na této stránce, je na vás, abyste se s obsahem dalších článků seznámili sami.

Přeji vám krásný a úspěšný podzim

Dana Reinišová



Co o nás píší média

Budoucnost na kolejích: Nová tramvaj poprvé vezla Pražany

Včera začala vozit cestující na lince 7, o víkendu přeseďlá na spoj číslo 18

(upřesnění)

Praha – Po stovkách testů a pěti tisících kilometrech jízdy jen s povolenými včera z Florencence konečně vyjela do ulic nová tramvaj Škoda 15T ForCity také s cestujícími.

Zatím se jedná o okružní provoz a v Praze bude jezdit jen jedna kolo, ale brzy by se měly objevit další. Tramvaj bude zejména do parku vozit lidí na trase linky 7 a Radlická do Ústředních dleň dopravního podniku a od soboty se pak na dleň dostane rovněž na lince 17 a Petřín do Vauxhall Parku. Ve škebském provozu mají a cestující na rozdíl od konceptu 13 tisíc kilometrů, než bude levnější provoz a méně náročné dleň vozit.

Koupí se 250 kusů

„Je to jedinečný a unikátní projekt. Právě proto tato tramvaj by se měla stát postupně jedním z prvních kolosem dopravy v hlavním městě. Mělo by odejít do ruky při každém voze 250 kusů,“ řekl pražský radní pro oblast dopravy Radovan Bunc (ČD).

Pražský dopravní podnik má přivést tisíce do provozu tramvaje od dřeva, ale nakonec tak nepůjde. „Právě



POJDE NA PETŘÍN. Tramvaj vyjela z zastávky na Florencence po trase linky 7, nyní bude až do parku na lince 7 a od soboty se pak bude vozit na lince 18. Foto: J. Štěrba, A. Štěrba

chceš typ 14T jsou další do provozu brzy a pak opravovat ji třeba za pět měsíců, máme jen dva člásky předví. Všechno, co cestující ověřit mohou, je design tramvaje i skvělá kvalita vnitřní. Lidé, kteří je, je tramvaj stoprocentně nespokojená a vždy korigovat náklady také při nastavení systému, díky kterému jsou slevy,“ řekl Martin Dvořák, generální ředitel pražského dopravního podniku (DPP).

Autorem designu je architekt Petrík Honek, který se snažil o nabízení počasí, le se

takže to už by bylo hodně pozdě,“ sdělil dopravní ředitel DPP Petr Honek.

Generální manažer DPP Petr Honek řekl, že nová tramvaj poprvé vyjela z Florencence a bude se vozit na trase linky 7 a Radlická do Ústředních dleň dopravního podniku. Sobotní provoz je okružní a bude jezdit jen jedna kolo, ale brzy by se měly objevit další. Tramvaj bude zejména do parku vozit lidí na trase linky 7 a Radlická do Ústředních dleň dopravního podniku a od soboty se pak na dleň dostane rovněž na lince 17 a Petřín do Vauxhall Parku. Ve škebském provozu mají a cestující na rozdíl od konceptu 13 tisíc kilometrů, než bude levnější provoz a méně náročné dleň vozit.

Jedná se o model z let 1980, jak se nazývá na Hlávkově mostě, kvůli podpoře v Trávě a posloužit cestujícím. „Tramvaj je škebská, ale se má přitom tak chytit a spravit trati,“ sdělil Jan Šurovský a Dopravní podnik DPP.

Škoda 15T

„Jedná se o model z let 1980, jak se nazývá na Hlávkově mostě, kvůli podpoře v Trávě a posloužit cestujícím. „Tramvaj je škebská, ale se má přitom tak chytit a spravit trati,“ sdělil Jan Šurovský a Dopravní podnik DPP.

tramvajové trati z Motola do Řep, na kterou již vyjely první vozy. Během tří měsíců se podařilo udělat nejvíce oprav za posledních dvacet let. Celkem bylo zrekonstruováno 9,2 kilometru tratí, což si vyžádalo náklady ve výši 915 milionů korun. „Kolejová technika zastarávala, dopravní podnik měl v tramvajích dluh. Rekonstrukcí se podařilo výrazně snížit stáří tramvajových linek v metropoli,“ řekl k tomu generální ředitel DP Martin Dvořák. Díky provedeným pracím tak budou tratě vyhovovat novým normám v hlučnosti a prašnosti a zvýší se rychlost vozů. Zvyšuje se také rychlost realizace rekonstrukcí. Místo původně plánovaných dvanácti se práce podařilo ukončit za tři měsíce. „Trať má plánovanou životnost 30 let, ale za předpokladu, že bude procházet pravidelnou údržbou. Na některých úsecích na ní byly použity nové kolejnice typu S49, které snižují hlučnost dopravy, jsou levnější a méně opotřebovávají kola,“ řekl Jan Šurovský, šéf Dopravní cesty tramvaje DP.

Na eskalátorech v metru instalují kartáče MF Dnes, 21. září 2010

Představenstvo Dopravního podniku rozhodlo, že se v metru na eskalátorech sovětské výroby z let 1980 až 1990 instalují bezpečnostní kartáče. Bude to stát 7,5 milionu korun. Kartáče na 51 ramenech jezdcích schodů typu ET instalují v příštích šesti měsících. Na pohyblivých schodech v metru už se zranilo několik lidí, naposled se ve stanici metra Anděl do mezery mezi schody a bočnicí zaklínil nártem dvouletý chlapec, hoch vyvázl s pohmožděninami.

Do muzea MHD přišly tisíce lidí Pražský deník, 20. září 2010

Muzeum MHD ve střešovické vozovně v Praze v sobotu lákalo návštěvníky na volné vstupné. Od rána se na historické autobusy či tramvaje přišly podívat tisíce lidí. „Již před otevřením čekalo před branami muzea asi sto lidí,“ řekl Milan Pokorný z dopravního podniku. Správce muzea Ondřej Lásko odhadl, že za prvních pět hodin se přišlo do muzea podívat asi 8000 lidí. Muzeum se otevřelo zdarma v souvislosti s Evropským týdnem mobility. Kromě volného vstupného lidem nabídlo prohlídku nejnovějších typů tramvají a autobusů. Tvořily se u nich fronty. Poprvé se veřejnosti představil také opravený autobus Škoda 706 RO z roku 1948, který patří mezi první autobusy trambusového typu, tedy s motorem uvnitř. Podle ředitele dopravního podniku se v Česku dochovaly pouze další tři autobusy tohoto typu. Žádný z nich ale není v tak dobrém stavu. Jeho oprava si vyžádala tisíce pracovních hodin.

Pražané si na prodloužený provoz metra zvykají, taxikáři bědují Novinky.cz, 28. září 2010

Od soboty 4. září mohou cestující v Praze využít prodlouženého provozu metra. Novinky zjišťovaly, zda jsou Pražané nebo návštěvníci metropole s novou službou spokojeni. Z jejich odpovědí vyplývá, že málokdo z nich možnosti odcestovat domů později využil, všichni však tuto výhodu vítají. Jinak jsou na tom však pražští taxikáři, kterým tak klesá počet zákazníků.

Budoucnost na kolejích: Nová tramvaj poprvé vezla Pražany

Pražský deník, 6. října 2010

Po stovkách testů a pěti tisících kilometrech jízdy jen s povolenými včera z Florencence konečně vyjela do ulic nová tramvaj Škoda 15T ForCity také s cestujícími.

Největší překvapení? Sedadla ze dřeva MF Dnes, 6. října 2010

Tramvaj ForCity překvapila cestující nejen svým vzhledem, ale především dřevěnými sedadly. Cestující živě diskutovali nad tím, jaká sedadla jsou lepší. Zda plastová, látková, či tato dřevěná. Tramvaj 15T má navíc lépe uspořádaná sedadla. Některé ozdobné prvky v tramvaji totiž vytvářejí jakýsi prostor těsně vedle sedadla. Ten se dá využít k odložení větší kabelky nebo menší nákupní tašky. Možná to nebyl záměr návrhářů interiéru, ale cestujícím to pomůže.

(Ne)rozbitné sklíčko v metru včera rozbil šéf DP Dvořák MF Dnes, 6. října 2010

Ředitel dopravního podniku Martin Dvořák chtěl včera dokázat, jak snadné je rozbít sklíčko a bezpečnostního tlačítka v metru. Nedávno totiž po skoku do kolejí zeměřela ve stanici metra Můstek žena. Cestující se jí snažili pomoci, ale prý se jim nepodařilo rozbít bezpečnostní sklo. Dvořák tak chtěl ukázat, že dopravní podnik nepochybil, a proto čtyřikrát rozbil sklíčko ve stanici metra Vysočanská. Nejprve klíčem, pak mobilem, kovovou padesátikorunou a naposledy prstem a pořezal se. „Všemi těmito způsoby jde bez většího problému a použitím síly sklíčko rozbít,“ řekl po pokusech Dvořák.

Pražané si oddechli, tramvaje jezdí do Řep Právo, 18. září 2010

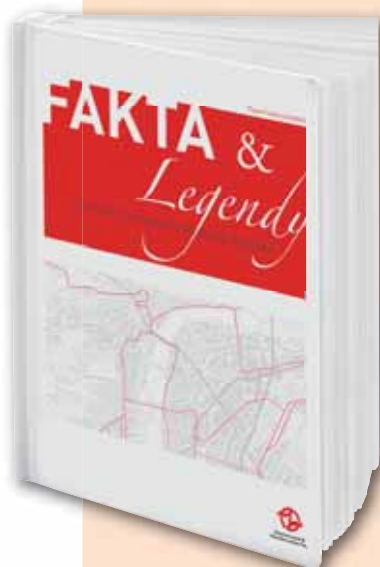
Letní období plné tramvajových výluk, náhradní autobusové dopravy, dopravních problémů a zmatků končí. Pražský dopravní podnik včera dokončil rekonstrukci posledního úseku



V září se křtilo a slavilo

Je to již 135 let, kdy vyjel s cestujícími první vůz pražské městské hromadné dopravy. Jednalo se ještě o koněspřežnou tramvaj, a právě ta začala psát historii MHD v Praze. Dnes čítá pražská dopravní síť tři linky metra, 34 linek tramvají a 163 linek autobusů. Denně se jimi přepraví přes 3 miliony cestujících.

K oslavám narozenin městské hromadné dopravy byly vybrány prostory Muzea MHD ve střešovické vozovně. Nejprve se zde 15. září sešli zástupci Dopravního podniku a hlavního města Prahy, o tři dny později, 18. září, pak měla příležitost slavit veřejnost – na Dni otevřených dveří.



Na pultech infocenter se objevila novinka z pera Dopravního podniku – kniha Fakta a legendy pražské MHD. Ještě před tím ji však 15. září slavnostně pokřtil ve střešovické vozovně generální ředitel Dopravního podniku Martin Dvořák.



Na svůj křest před branami vozovny ve Střešovicích čekal i zrekonstruovaný historický autobus Škoda 706 R0, který patří mezi první autobusy trambusového typu, tedy s motorem uvnitř. Slavnostní přestřižení pásky za účasti zástupců Dopravního podniku a hl. m. Prahy se uskutečnilo v ten samý den – 15. září.



O pár dní později v sobotu 18. září mohlo několik tisíc návštěvníků Dne otevřených dveří spatřit autobus Škoda 706 R0 na vlastní oči opět ve střešovické vozovně...

...kde se tento autobusový klenot minulosti skvěl vedle novinek současnosti – tramvají 14T a 15T a autobusu SOR.





Tramvajová trať na Plzeňské již v novém



Slavnostním přestřižením pásky dopravním ředitelem DP Petrem Blažkem, starostkou Prahy 17 Jitkou Synkovou a náměstkem primátora Rudolfem Blažkem (zleva) byl oficiálně zahájen provoz s cestujícími na zrekonstruovaném úseku z Řep na Anděl.



V úseku ulice Makovského od křižovatky s ulicí Bazovského až k tramvajovému obratišti Sídliště Řepy je v délce 297 m umístěn zatravněný tramvajový svršek.



Výhled z kabiny řidiče skýtá pohled na bezžlábkové koleje, nové nástupní ostrůvky s bezbariérovými prvky a nový zastávkový označnick.

Ve dvě hodiny odpoledne 17. září byla po necelých čtyřech měsících otevřena tramvajová trať z Anděla do Řep. Ta prošla rozsáhlou rekonstrukcí za celkem 791 milionů korun. Při opravě, která začala v červnu letošního roku z důvodu havarijního stavu této tratě, bylo v úseku mezi Andělem a Řepy vyměněno téměř šest kilometrů kolejí. Na vybraných úsecích pak byly využity tzv. bezžlábkové koleje typu S49, které přinášejí hned několik výhod. Umožňují snazší údržbu, odpadá i nutnost čištění kolejových žlábků a odvodňovačů



Nové zastávkové sloupky lemující zrekonstruovanou trať obsahují tablo pro zobrazování on-line informací o provozu, prostor na informace pro cestující a prostor pro zastávkové jízdny řady.

a také snižují opotřebení tramvajových kol. Navíc jízda tramvají po bezžlábkových kolejích je výrazně klidnější a méně hlučná.

Na opravené tramvajové trati na Plzeňské ulici se ale objevila i další novinka – nové označnický zastávek. Ve zrekonstruovaném úseku je 11 tramvajových zastávek, na kterých je umístěno 24 zastávkových sloupků. Pro zvýšení komfortu a zlepšení informování cestujících je 22 z nich osazeno novým typem označnicku, který zobrazuje on-line informace o odjezdech jednotlivých spojů.



Stanice metra Stodůlky má nový vestibul



Od 10. září mohou cestující do pražských Stodůlek využívat i druhý východ z tamní stanice metra. Nový vestibul, jehož základy byly vybudovány již na počátku 90. let v rámci prodloužení trasy metra B na Zličín, byl nově zastřešen a jeho architektonické řešení je propojeno s koncepcí okolní zástavby Západního města. Kromě neveřejných prostor stanice metra, bylo zmodernizováno i technologické zařízení metra, které umožňuje snazší orientaci a pohyb zrakově a tělesně postižených cestujících.

Ve vlastním vestibulu byly vybudovány místnosti obchodní vybavenosti, policie a veřejných WC. Dále zde byl pro cestující umístěn také bankomat, předprodej jízdenek a validátor OpenCard. Stavbou byla, jako vítěz výběrového řízení, pověřena společnost Skanska CZ a.s., technický dohled zajišťovala firma Inženýring dopravních staveb, a.s.

Návštěvníci KinoBusu podpořili projekt Pomozte dětem

Od 12. června až do 2. září – po celou dobu letního turné KinoBusu, se jeho návštěvníci mohli zapojit do sbírky na konto Pomozte dětem. Letos se pořádal již druhý ročník této sbírky. V loňském roce se vybralo celkem 10 875 Kč. Jakou částkou přispěli návštěvníci KinoBusu letos, se odtajnilo 21. září na Úřadu městské části Prahy 1, kde garant sbírky za Dopravní podnik Jan Štojdl a projektový manažer KinoBusu Jakub Krčmář předali klíčky od schránky s finančními příspěvky asistence sbírky Pomozte dětem Kateřině Šoltésové. Po slavnostním otevření „kasičky“ pak následovalo za pomoci zaměstnanců úřadu sčítání vhozených mincí a bankovek. Letos podpořili návštěvníci filmových projekcí KinoBusu znevýhodněné a ohrožené děti částkou 12 435 Kč.



Nejlepší pražskou stavbou za uplynulé desetiletí se stal úsek metra Nádraží Holešovice – Ládví



Vítězný úsek pražského metra na trase C byl už v roce 2004 nominován na Stavbu roku. Prvenství však získal až v letošním roce – veřejnost mu na základě hlasování prostřednictvím tisku a internetu udělila titul Pražské stavby 2000-2009. Hlasování na internetové stránce www.stavbaroku.cz se zúčastnilo od 30. července do 30. září letošního roku celkem 24 994 návštěvníků, kteří odevzdali vítězně stavbě pražského metra celkem 10 292 hlasů. Druhé místo získalo s 8383 hlasy nové spojení Praha hl. n., Masarykovo nádraží – Libeň, Vysočany, třetí místo pak obsadilo s 2332 hlasy nové Ústředí ČSOB.



Praha technická nabízí od října novou turistickou trasu

Hospodářská komora hlavního města Prahy pokračuje společně s Magistrátem hlavního města Prahy v úspěšném projektu zážitkové turistiky „Praha technická“. Po Pražských kolektorech, Podolské vodárně a Ekotechnic-kém museu do projektu vstupují prohlídky Muzea městské hromadné dopravy v Praze. Základní ideou projektu „Praha technická“ je umožnit lidem navštívit a prohlédnout si zajímavá místa hlavního města, která jsou standardně nepřístupná. Dosud přístupné muzeum tak od října rozšíří prohlídku o vůz metra první série Ečs. Ten bude možno zhlédnout pouze v rámci zážitkové turistiky „Praha technická“, a to první a třetí čtvrtěk v měsíci, vždy od 10 a 13 hodin. V rámci zážitkové turistiky bude možné vidět v nejbližší době třeba znovuzrození autobusu Škoda 506 N z roku 1928 nebo trolejbusu Praga TOT č. 303 z roku 1936. Rezervace vstupenek do Muzea městské hromadné dopravy v Praze a na ostatní technické památky je možná pouze na stránkách www.prahatechnicka.cz. Více informací o prohlídkové trase lze získat na stránkách www.dpp.cz/muzeum-mhd, případně www.hkp.cz v sekci Zážitková turistika.



Tramvaj Škoda 15T ForCity jezdí s cestujícími



Pátý říjnový den se cestující mohli poprvé svést v nové tramvaji 15T. Slavnostní jízdou na lince č. 24 a poté na lince č. 7 za účasti představitelů hlavního města Prahy, Dopravního podniku hl. m. Prahy a plzeňského výrobce nové tramvaje, Škoda Transportation tak byly zahájeny jízdni zkoušky s cestujícími. První zkušební jízda odstartovala v tramvajové smyčce Florenc a pokračovala na Kubánské náměstí jako linka č. 24 a dále po pravidelné trase linky č. 7 na Radlickou.

Autorem nadčasového designu 15T je Ing. arch. Patrik Kotas. Design nové pražské tramvaje představuje zcela nový koncept vnějšího i vnitřního tvarového a prostorového řešení, který je postaven zejména na principu vizuální lehkosti.

Tramvaj se skládá ze tří sobě velmi podobných nízkopodlažních článků, které nabízejí kompaktní vnitřní


prostor. Koncepte vozu umožňuje využití plné adheze vozidla pro pohon na náročných tratích s velkým stoupáním. Novinkou je takové uložení skříní na podvozcích, které umožňuje nadstandardní šířku průchodu vozidlem. Hnací podvozky mají extrémně malou stavební výšku, která dovoluje celý vnitřní prostor vozidla řešit bez jakýchkoliv schodů.

Prostorný interiér počítá s dostatkem místa pro dětské kočárky a osoby se sníženou pohyblivostí. K dispozici bude jedna mechanická nájezdová plošina. K pohodlí slouží nový systém větrání v prostoru pro cestující. Samozřejmostí je přehledný nový informační systém, který zobrazuje informace pro cestující pomocí LCD monitorů a systém dorozumívání cestujících s řidičem. Interiér vozidla je vybaven záchytnými tyčemi z nerezové oceli a záchytný systém je dobře vyhovující pro osoby rozličného vzrůstu.

Celý interiér, koncepce uspořádání sedadel, zádržných tyčí a prostoru pro vozíčkáře byl po vzájemné konzultaci s oslovenými organizacemi (SONS slabozrací a nevidomí a PSV svaz vozíčkářů) optimalizován a přizpůsoben k jejich potřebám a komfortu cestování.

Tramvaj bez jediného schodu Škoda 15T ForCity byla dodána k jízdním zkouškám do Prahy v roce 2009. Zpočátku jezdily nové tramvaje po pražských kolejích ve zkušebním provozu bez cestujících. Prototypy vozů se podrobují pravidelným kontrolám, podle jejichž výsledku obdrží výrobce všechna potřebná osvědčení státních institucí pověřených dozorem a kontrolou vyráběných vozidel před jejich uvedením do provozu.

Zkušební provoz s cestujícími musí minimálně 15 000 km a musí být absolvován bez závady ohrožující bezpečnost provozu i cestujících.

Do roku 2017 by měla Škoda Transportation dodat Dopravnímu podniku hl. m. Prahy celkem 250 těchto tříčlánkových stoprocentně nízkopodlažních tramvajů. 





Budoucnost Prahy je v rozvoji infrastruktury MHD



Rozhovor s generálním ředitelem Dopravního podniku Martinem Dvořákem o financování společnosti, o ukončených projektech, plánech na nejbližší období a o tom, jaké má Dopravní podnik vyhlídky do budoucnosti.

Ilona Vysoudilová
Foto: Petr Hejna

Co se Vám v Dopravním podniku za poslední roky podařilo?

Podařilo se přesvědčit politiky napříč politickými stranami, že budoucnost takového města, jako je Praha, je primárně v rozvoji infrastruktury městské hromadné dopravy a že klíčovými stavebními kameny jsou metro a tramvaje. Výsledkem toho je zakotvení masivního rozvoje tramvajových tratí v územním plánu, které povedou dál mimo centrum města tak, jak tomu začíná být obvyklé v moderních světových metropolích. Zároveň se nám již podařilo rozjet konkrétní stavby, jako je např. prodloužení tramvajové trati

do Podbavy, ale zejména stavbu čtyř nových stanic metra A, a především projektové práce na naprosto zásadní dopravní stavbě nové trasy metra D, o které se diskutuje již mnoho let.

Zároveň jsem rád, že se nám povedlo opravdu reálně začít používat moderní technologie v rámci výstavby nové dopravní infrastruktury. Asi největším důkazem toho je vozový park a výstavba, resp. rekonstrukce tramvajových tratí. Myslím, že Dopravní podnik hl. města Prahy používá opravdu nejmodernější technologie v rámci výstavby tramvajových tratí, které garantují řádově delší životnost, mnohem nižší hlučnost i prašnost, a to vše při zkrácení termínů realizace a při snížení jednotkových cen výstavby.

V poslední době se hovoří o moderním vozovém parku Dopravního podniku. I zde se dá hovořit o úspěchu?

Nejenže máme nové moderní vozy od společnosti Siemens, ale také dokončujeme rekonstrukci starých ruských vozů a už velmi vážně uvažujeme o nákupu nových. Abych nedal podnět pro spekulace, tak tato úvaha nebude realizována v horizontu roku nebo dvou, ale měla by se uskutečnit



v horizontu více let, protože realizace takto drahých a technologicky komplikovaných řešení není otázkou jednoho nebo dvou let, ale řádově pěti a více. V traktu tramvaje myslím, že DP disponuje velmi moderním vozovým parkem. U starších vozů došlo k masivní rekonstrukci a zahajujeme dodávky tramvají 15T, které jsou opravdu na světové úrovni jak v oblasti designu, tak z hlediska provozních schopností.

A co vozový park autobusů Dopravního podniku?

V traktu autobusy velmi dbáme na hledisko ekologické a hledisko provozně-nákladové. Proto jsme uzavřeli kontrakt na nákup 620 nových vozů, které již v předstihu splňují emisní normy EURO 5. Rád bych zdůraznil, že v době, kdy se autobusy nakupovaly, tak jsme nemuseli tyto normy splňovat a stačilo nakupovat EURO 4. Ale právě proto, že velmi dbáme na ekologické hledisko, tak jsme se rozhodli už rovnou pro EURO 5. Zároveň jsme objednali v tomto kontingentu i dvacet hybridních autobusů, což nám pomůže testovat používání hybridních pohonů v provozu. Často diskutovaným tématem je také to, že DP již téměř rok provozuje dva plně elektrické minibusy. To je opět takovou malou laboratoř používání plně elektrických pohonů v podmínkách Prahy. To jsou všechno věci, které považuji za velmi velký úspěch.

A jak je na tom Dopravní podnik ve vztahu k hl. městu Praze?

Za největší zdar z hlediska obchodního považuji uzavření desetileté smlouvy s hlavním městem Prahou. Smlouva městu garantuje dlouhodobou kvalitu za zachování standardů a Dopravnímu podniku zaručuje práci a umožňuje plánovat provozní a investiční náklady v delším časovém horizontu. To mimo jiné umožňuje managementu mnohem větší flexibilitu v rozhodování, a především přemýšlet o rozvoji podniku v delším časovém období. Což se týká i personální politiky.

Když jste se zmínil o personální politice, i tady se v uplynulém období podařilo dosáhnout změn?

Určitě. Dalším a největším úspěchem v oblasti transformace je to, že i přes možné negativní dopady a emocionální diskuze se nám podařilo snížit počet pracovních míst o 1600. Myslím si, že ve sféře státních a komunálních firem v poslední dekádě je to téměř unikátní výsledek. Outsourcovali jsme také dva velké provozy, což jak se domnívám, je nesmírně důležité i přesto, že i tyto věci vyvolaly negativní emoce, jakožto jakákoliv nová změna.

Takže se podařilo vše?

To neříkám. Spousta věcí se nezdařila. Dopravní podnik má pořád rezervy např. v produktivitě práce v některých částech firmy. A na to se určitě v budoucnu zaměříme, stejně jako na vzrůstající konkurenční tlak. Budeme se snažit zvyšovat kvalitu poskytovaných služeb, ale zároveň se orientujeme na ceny za vozokilometr, protože v budoucnu bude velký tlak na snižování těchto jednotkových cen.

S obměnou vozového parku mě ještě napadá otázka spotřeby pohonných hmot. Podařilo se i zde nějak ušetřit?

Dalším velmi výrazným atributem je snižování spotřeby jak pohonných hmot, tak elektrické energie, a to vzhledem ke zvyšujícím se cenám. Tady musím říct, že naši technici opět bodují a doufám, že i v budoucnu budou. DP velmi masivně používá technologie rekuperační jak v metru, tak

Prokazatelná ztráta / Kompenzace

Pojem „Prokazatelná ztráta“ je novou evropskou i národní legislativou nahrazen od roku 2010 pojmem „Kompenzace“. Obsah pojmu je stejný – dopravce na základě objednávky objednatele zajistí závazek veřejné služby (dopravu) a objednatel je povinen „kompenzovat“ rozdíl mezi oprávněně vynaloženými náklady a tržbami se závazkem souvisejícími, tzn. ztrátu, která dopravci vznikne. O každém závazku veřejné služby je povinen dopravce účtovat odděleně, v našem případě jsou závazky dva – pro HMP (linky v pásmech P+0) a pro Středočeský kraj (linky ve vnějších pásmech). Oprávněně vynaložené náklady i výnosy související se závazkem veřejné služby jsou striktně definovány. V této oblasti se lze také setkat s pojmem „Přiměřený zisk“, který je také nesprávně interpretován a zaměňován se ziskem „účetním“ (viz dále). Přiměřený zisk je zahrnován do Kompenzace (zvyšuje ji), pokud je mezi objednatelem a dopravcem dojednan.

Druhý pohled je přes „celkové účetnictví firmy“, které obsahuje náklady a výnosy ze všech závazků (odděleně), ale i náklady a výnosy ostatních činností (např. smluvní jízdy pro externí zákazníky, prodej zboží, materiálu a energie, opravy dopravních prostředků pro externí zákazníky, finanční náklady a výnosy, odložená daň, tvorba rezerv a opravných položek apod.). Tyto ostatní činnosti v podstatě zkreslují pohled na subjekty poskytující závazek veřejné služby (v některých státech EU to národní legislativa zakazuje). Z hospodářského výsledku celkového účetnictví pak vzniká buď ztráta (nazývána také provozní), nebo zisk.

Z uvedeného je zřejmé, že může dojít k situacím, kdy je buď závazek veřejné služby v celkovém hospodářském výsledku „opticky dotován“ z ostatních činností, nebo naopak. Společnost může skončit v zisku, ale účtuje o kompenzaci (prokazatelné ztrátě) z jednoho nebo obou závazků veřejné služby (v tomto případě jako o pohledávce za objednatelem).

v traktu tramvaje, a uvažujeme o dalších technologiích, které nám umožní ještě více snižovat spotřebu elektrické energie. Stejně tak nákup nových vozů autobusů SOR a používání hybridních, resp. elektrických pohonů, nám pomůže snížit naši závislost na výkyvech cen pohonných hmot.

Je něco, co Vás „zvedá ze židle“?

Nejvíce mě popuzuje neustálé účelové zkreslování informací o Dopravním podniku a neschopnost některých jedinců, bohužel někdy i vydávajících se za ekonomicky erudované, pochopit některé elementární věci, jako je třeba rozdíl mezi veličinou, jako je provozní ztráta a prokazatelná ztráta. A tím pádem to pak vrhá negativní světlo na management DP ale také na Dopravní podnik jako společnost, že není schopen správně hospodařit. To není opravdu pravda, protože kdyby tomu tak bylo, tak nerealizujeme projekty, jako jsou elektronické aukce náhradních dílů a dalších položek, nesnižujeme stavy zásob, nesnižujeme jednotkové ceny za stavební práce ani nerealizujeme výše popsané projekty.



Full Service vozů 81-71M

v jednotce Správa vozidel Metro

Full Service je ve světě stále častěji preferovanou variantou údržby kolejových vozidel, kterou si dopravci volí nejvíce v souvislosti s pořízením nových vozidel.



Po důsledných přípravách došlo v závěru loňského roku ke spuštění druhého outsourcingového projektu údržby vozů pražského metra, a to k údržbě vozů typu 81-71M formou Full Service. U vozů 81-71M, provozovaných na tratích A a B, je jednotce Správa vozidel Metro (JSVM), respektive celé naší akciové společnosti, již přes deset měsíců partnerem společnost Škoda Transportation, a.s.

Martin Březina, jednotka Správa vozidel Metro

Základní modely údržby kolejových vozidel

Full Service je ve světě stále častěji preferovanou variantou údržby kolejových vozidel, kterou si dopravci volí nejvíce v souvislosti s pořízením nových vozidel. V principu lze základní modely údržby shrnout následovně:

- 1. Údržbu vozidel provádí sám provozovatel** – tedy klasický model údržby aplikovaný na půdě Dopravního podniku od samého počátku jeho existence. Provozovatel vozidel nakupuje náhradní díly (ND) či jiné služby související s údržbou a vozy udržuje vlastními zaměstnanci.
- 2. Další variantou je model, kdy je část prací/činností spojených s údržbou vozidel přenesena na cizí subjekt a provozovatel si ji nakupuje jako službu.** Zpravidla se jedná o obstarávání náhradních dílů a organizaci údrž-

báských prací. Tato potřeba je vyvolávána skutečností, že kolejová vozidla dnešní generace jsou velmi sofistikovaná zařízení. Pro jejich údržbu je třeba speciálních ND, které nejsou běžně na trhu a které provozovatel vozidel stejně nakupuje u výrobce těchto vozidel. Platí zde známé pravidlo, že vytváření zásob takovýchto ND je s ohledem na jejich cenu a životnost neekonomické – jsou to „mrtvé“ peníze. A právě proto je v tomto případě nejlepší cestou přesun činností spojených s obstaráváním ND na výrobce vozidel, a to již proto, že jsou pro něj přímo dostupné nebo jsou pro něj s ohledem na jejich spotřebu dostupnější než pro DP, který je v tomto případě pouhým malooběratelem s důsledky z toho plynoucími.

Dále je nutno uvést, že výrobce vozidel je i vlastníkem příslušného know-how, které zpravidla není ochoten postoupit dalším cizím subjektům. Na provozovateli vozidel pak zůstává podíl prezentující dodávku pracovních sil provádějících údržbu.

3. Posledním, třetím modelem údržby je přesunutí kompletní údržby vozidel na cizí subjekt – opět pak nejlépe výrobce vozidel. Důvody zůstávají stejné jako v předchozím bodě. Dopravce si pak komplexní údržbu vozidel nakupuje jako službu. Pokud se zvolí tento model, jsou cizímu subjektu, vyjma činností v předchozím bodě uvedených, postoupeni i pracovníci provádějící údržbu a prodána i technologie potřebná pro tuto činnost. Budovy, kde údržba probíhá i nadále, zůstávají majetkem dopravce a dodavatel údržby si je od dopravce pronajímá. Oproti výše uvedeným důvodům přibývá i důvod úspor v administrativě, v činnostech spojených s péčí o pracovní sílu apod.



Zásadní úsporou či výhodou pro DP je však přesun veškerých rizik spojených s provozem dotčených vozidel z DP na cizí subjekt. V případě vozidel rekonstruovaných to pak platí dvojnásob, neboť stáří dílů, které neprošly rekonstrukcí, je v některých případech až 30 let a rizika spojená s jejich dalším provozem (a tedy i s náklady spojenými se zachováním bezpečného provozu takových vozidel) nejsou nezanedbatelná.

Fungování Full Service vozů 81-71M

Na Škodu Transportation, a.s., do té doby výhradně výrobce a dodavatele modernizovaných vozidel, zajišťujícího pouze garanční servis dle příslušných kupních smluv, od 15. prosince 2009 přešla kompletní péče o vozidla 81-71M zajišťovaná dříve JSVM v depech Zličín, Hostivař a v opravárenské základně metra v Hostivaři, a to včetně personálního zajištění, odpovědnosti za zajištění náhradních dílů a všech souvisejících logistických procesů po celou dobu trvání projektu, který je smlouvou stanoven do 15. prosince 2020.

Princip Full Service vozů 81-71M je shodný s Full Service vozů M1. Dodavatel outsourcingových služeb se v rámci smlouvy zavazuje plnit plánované i neplánované údržbářské činnosti za smluvně stanovenou cenu a případně další tzv. dodatečné výkony. Mezi plánované údržbářské zásahy například patří: prohlídky a opravy dle výrobcem předepsané technologie na základě km proběhu vozidel, revize a prohlídky určených technických zařízení, mytí a čištění vozidel a do určité finanční výše i odstraňování škod způsobených graffiti. Neplánovaným zásahem se rozumí zejména vyhledávání a odstraňování závad a provádění oprav. Výkony plánovaných i neplánovaných údržbářských zásahů jsou plně pokryty smlouvou. V případě dodatečných výkonů (jedná se například o odstranění následků např. nehod, vandalismu, neodborného použití a obsluhy ze strany DP, úprav a modernizací na přání DP, poškození vinou špatné infrastruktury DP) je však situace jiná – náklady na tyto výkony již smlouvou o údržbě pokryty nejsou a jsou hrazeny na základě zvláštních objednávek.

I z hlediska Full Service 81-71M je jednoznačným ukazatelem hospodaření s vozovým parkem vozů metra smlouvou přesně definovaná tzv. disponibilita. Disponibilita, nebo-li technická pohotovost, znamená míru dostupnosti vozového parku Dopravního podniku hl. m. Prahy pro použití podle jeho potřeb. Je to tedy poměr počtu provozuschopných souprav (tedy souprav bez závad, schopných k okamžitému nasazení do provozu) k počtu provozních souprav (tj. inventární počet souprav snížený o soupravy dočasně vyjmuté z provozu např. z důvodu zkoušek apod.), vyjádřený v procentech. Stanovená hodnota dostupnosti je 87,5 % (tedy totožná s vozy M1). V praxi disponibilita pro zaměstnance Škody Transportation znamená, že každý den v měsíci musí být v průměru 87,5 % provozních souprav připraveno vyjet na tratě metra ve dne v noci, tedy po celých 24 hodin. Neplatí žádné úlevy například při pravidelných nočních výlukách, kdy je v tunelech a stanicích metra prováděna pravidelná údržba a provoz souprav metra není možný, nebo o prázdninách, kdy je turnusová potřeba souprav pro zajištění provozu obecně výrazně nižší. Chceme logicky mít co nejvíce vozů v provozuschopném stavu. Při nedosažení požadované výše dostupnosti jsou smlouvami stanovené smluvní pokuty. Stejně tak jsou společnosti vystaveny riziku penalizace i za neobsazení (nevyjetí) vlaku do svého oběhu pro plnění grafikonu vlakové dopravy.

Závěrem je však nutné zmínit podstatnou věc. I přes dodavatelské zajištění údržby a oprav vozů metra má Dopravní podnik jako jejich vlastník a provozovatel zákonnou odpovědnost vyplývající z jejich provozu, a tedy za plnění všech potřebných náležitostí souvisejících s provozem metra. Proto tedy JSVM provádí nejen pravidelné, ale i namátkové kontroly provedených prací po plánované i neplánované údržbě a opravách, kontroluje včasnost odstavení souprav do jednotlivých stupňů revizí a oprav, spravuje doklady vozidel, dohlíží na správné hospodaření s naším vozovým parkem, provádí fakturace spojené s projekty Full Service a v neposlední řadě v oblasti oprav a údržby vozidel s našimi dodavateli pravidelně jedná.



První krůčky rekonstrukcí



Vůz 2680 s vozem 2683 čekající na vlečkových kolejích MOVO, s. r. o. na svou obnovu. V pozadí lze spatřit i zbývající tři vozy soupravy.

vlečkových kolejí. Aby po nich mohly být vozy podle potřeby přemístovány, nesmějí být skříně při posunech posazeny na podvozcích provizorních ani montážních. Proto je vždy během konání příslušné procedury pouze odjištěn klínek středního otočného čepu vozu (tzv. nichlavu) a skříně se vyzdvihne na hydraulických zvedácích.

Očista od všeho nepotřebného

Samotná obnova vozové skříně začíná odstraněním veškerých nadbytečných původních součástí, které ještě na hrubé stavbě vozu dosud zůstaly. Jedná se především o zbytky skel výplní oken, jejich pryžového těsnění, umakartové části obložení interiéru, snesený jsou i všechny vrstvy podlahy (a to až na vlnitý plech, tvořící její základ). Následuje odřezání nosné konstrukce stropu, závěsu zářivkových těles a stropních mřížek průduchů nucené ventilace prostoru pro cestující (tedy salonu). Když je salon očištěn na holou konstrukci, přichází na řadu vnější část vozu, se zaměřením na rám skříně vozu. Ten je zbaven bočního obložení, tvořeného tenkým plechem, který je obecně velmi náchylný na korozi, a proto se v rámci rekonstrukce obmění za nový.

První zastávkou na pomyslné cestě za rekonstrukcí, jejíž absolvování na právě dorazivší soupravu pěti odstrojených původních ruských vozů tady v Plzni čeká, je areál vlečkových kolejí a výrobních hal závodu MOVO, spol. s. r. o.

Petr Havlíček, jednotka Správa vozidel Metro

Jedná se o společnost s mnohale-tou tradicí, jejíž historie sahá až do roku 1862. Tehdy, ve spojitosti s realizací výstavby železniční tratě Plzeň – Beroun – Praha Smíchov, vznikly v těsném sousedství rostoucího centrálního plzeňského železničního uzlu i Dílny pro opravu vozidel, pozdější Železniční opravy a strojírny Plzeň. V roce 1993 byl státní podnik ŽOS Plzeň zprivatizován a vznikla tak společnost MOVO s. r. o., která se na konci roku 2008 stala členem skupiny ŠKODA.

Na kolejích MOVO, s. r. o.

Před vstupem do nitra hal je pětivozová souprava metra nejprve postupně rozřazena na jednotlivé vozy, které od té chvíle budou procházet všemi fázemi obnovy a modernizace už jen samostatně. Společně se pak setkají až coby kompletně dokončené a oživené vozy 81-71M, ale to ještě uplyne mnoho času.

Své původní (toho času rovněž odstrojené) podvozky si vozy prozatím ponechají. Účelově rozmístěná stanoviště jednotlivých procesů oprav jsou totiž v závodě MOVO vzájemně propojena prostřednictvím systému

Holá kostra vozu po kompletním očištění skříně a jejím otryskání.





Úprava vozu vloženého pro montáž skeletu vozu čelního 2Mt1. Uprostřed čela je ještě patrna zbylá část prahu původních průchozích dveří.

Zde čtveřice zvedáků naposledy oddělí skříň od až doposud opomíjených podvozků. Jejich posláni tím prozatím končí. Po nakládce na kamion je čeká cesta zpět do pražské Hostivaře, kde i ony projdou v Opravárenské základně metra (OZM) kompletní repasí.

Tímto krokem dochází k obraznému zlomu, kdy skončí proces odstraňování nepotřebných nebo nevyhovujících součástí a od kdy budou vozy už naopak získávat díly a komponenty nové. V MOVO se jim dostane například konstrukce uchycení vnitřního obložení stěn, roštu stropu a výztuhy upevnění sedaček. Spodek rámu se upraví pro zavěšení budoucích vozových kontejnerů, tlakových jímek, pneumatické a elektrické výzbroje, kompresoru případně skříňe baterií (podle budoucího typu vozu) atd. U čelních vozů provedou dělníci montáž ocelového skeletu čela vozu a mezistěny kabiny strojvedoucího. V ní se poté připraví stojany pro jističe, rozvaděče, tachograf, vozový počítač, vlakový rozhlas a jiné řídicí a ovládací prvky. Přibude též základní kostra rámu pultu strojvedoucího a madla dveří kabiny strojvedoucího. Z montážních lávek ještě dělníci zčásti zakryjí střešní průduchy novými spoilery, které pomohou usměrnit tok proudu vzduchu náporové ventilace salonu. Závěrem je vnitřní i vnější část skříňe připravena na nanášení barvy a tmelu. →

Současně jsou odstraněny zbývající úchyty někdejších vozových skříní na spodní části rámu. S nimi se demonstují i obě mezivozová spřáhla.

U posledních dvou souprav, určených pro modernizaci, čeká nyní na pozici krajní vozy jeden krok navíc. Pozorní čtenáři si z předchozího článku jistě dobře pamatují, že se totiž původem jedná o vozy vložené typu 81-714.1, tedy bez kabiny strojvedoucího. Ta se u nich nově vytvoří odstraněním čelní stěny s průchozími dveřmi a částí střechy. Na jejich místo přijde skelet vozu čelního (pro rekonstrukci označeného jako 2Mt1).

Na závěr jsou skříňe uvnitř i vně důkladně zbaveny veškerých vrstev původního laku, barvy a nemalé vrstvy tmelu (který mytiščínský výrobce hojně používal pro zakrytí nekvalitně válcovaných plechů). Toto se provádí v průjezdném tryskacím boxe ocelovou drtí o velikosti 50 GL.

Skříňe dostávají nový vzhled

Po otryskání jsou vozy přesunuty do úseku mechanických oprav. Zde se v první řadě vyvařením vyspraví místa poškozená korozí. Zahradí se nerovnosti původních svarů (především ve střední části skříňe) a případně se svary dle svého stavu zároveň opraví. Šablonou jsou zkontrolovány míry všech tří typů oken (čelního a dvou bočních). Pokud je shledána být jen drobná nepřesnost, musí se obrys otvorů upravit tak, aby přesně odpovídal požadovaným rozměrům pro nové uchycení oken bez použití dřeva. Dále jsou rámy skříňe doplněny boční obalové plechy a jejich bodové svary se následně začistí. Překryjí se také všechna místa otvorů pro šrouby původních úchytných madel, stupátek a podobně. Po přísné kontrole provedených prací a závěrečných měřeních, opouští vůz tuto halu a je přestěhován do nedaleké haly sousední.



Na tomto voze právě probíhá oprava rámu dveří a oken. Znatelný je už i nový plech obložení boku rámu skříňe a začistění středového svaru skříňe.



Na dvojici vozů vložených a jednom voze čelním je na tomto stanovišti prováděna montáž veškerých nových součástí z MOVO.





Čelní vůz po absolvování prvního nátěru.



Převoz vozových skříní do závodu Škoda TRANSPORTATION na plošinových vozech.

V lakovacích boxech

Nanesení základního nátěru a tmelové vrstvy se provádí v lakovacích boxech. Neboť jsou boxy součástí této haly, mohou do nich být vozy nyní dopraveny prostřednictvím posuvny na montážních podvozcích. Po úplném vytvrdnutí tmelové vrstvy následuje lakování základního nátěru vysokotlakým bezvzduchovým

zařízením typu VYZA, DETTE AS 33 a 34 systémem AIRELESS. Na vnější nátěry skříně vozu (tedy na střechu, bočnice, pruh na bočnici a spoiler na střeše), jakož i na interiér se používá základový materiál pro polyuretanové nátěry MIPA EP 30 355 GRUNDIERFILLER. Rám skříně je opatřen základem pro syntetické barvy MIPA DUPLEX GRUND.

Z lakovacích boxů jdou skříně přímo na speciálně upravené čtyřnápravové železniční plošinové vozy, které je, přes vlečku MOVO, plzeňské hlavní nádraží, vlakovou stanicí Plzeň-Jižní předměstí, převezou do „staré“ haly Škody Transportation. Tam budou čekat uskladněny, dokud na ně neprijde v montážní výrobě řada.

Souprava M1D ve zkušebním provozu s cestujícími

Petr Havlíček, Lukáš Hampacher, jednotka Správa vozidel Metro



4199-4300 v průběhu ověřovací jízdy oběhu 55 dne 3. září 2010 ve stanici Ládví

Jak jsme předjímalí již v zářijovém čísle DP KONT@KTu, souprava 4199-4300 splnila všechny náležitosti potřebné k zahájení zkušebního provozu, a proto také v pátek 3. září 2010 mohla poprvé vyjet na trať linky C v běžném provozu. Jednalo se o ověřovací jízdu v dopolední části oběhu 55, během níž zajela třikrát kolo Kačerov – Ládví – Kačerov, tedy rovných 80,42 km. Během této jízdy se naposledy prověřovaly funkce jednotlivých komponent vlaku, jako zabezpečovacího zařízení, vlakového rozhlasu, osvětlení, ventilace prostoru pro cestující apod. Po návratu do kačerovského depa na ni čekalo také první strojní mytí. Jelikož se během ověřovací jízdy projeví ještě drobné problémy, které bylo třeba odstranit, vyjela pro své první cestující až ve čtvrtek 16. září 2010 do odpolední části oběhu 31, tedy v čase od 14:25 do 17:50. Další jízdy probíhají doposud pravidelně v dopolední části oběhu 40.



Spálená ulice a Národní třída po rekonstrukci

V letním dvojčísle jsme vás informovali o historii tramvajové trati ve Spálené (a částečně i Národní) ulici a zároveň si již ukázali snímky z likvidace staré panelové trati. Harmonogram výstavby byl dodržen, a tak 1. září 2010 vyjely tramvaje zase na Národní třídu. Na několika snímcích si přibližme postup výstavby a hotové dílo.

Text a foto: Jan Šurovský, vedoucí jednotky
Dopravní cesta Tramvaje



Zcela vybagrovaná Národní třída v průběhu pátého dne rekonstrukce.



Staveniště ve Spálené ulici bylo velmi stísněné, což nejvíce vyniklo při betonáži desky.

U skutečněná rekonstrukce umožnila obnovit plnohodnotný tramvajový provoz všemi typy tramvají, dále zahájit přestavbu stanice metra Národní třída a na příští rok připravovat rekonstrukci trati linky 17 na několika místech nábreží.



První den provozu je zachycen v Národní třídě...



...i Spálené ulici.



Blanka už je na tramvaje hodná

Čtenáři DP KONTAKTu již od jara 2008 mají možnost sledovat informace o dopadech stavby severozápadní části Městského okruhu, neboli Blanky, na tramvajové tratě. Letošní léto přineslo po dlouhé době stavebních útrap velkou úlevu.

Text a foto: Jan Šurovský, vedoucí jednotky
Dopravní cesta Tramvaje



Tramvaje již jsou na přeložené ulici Milady Horákové a vzadu za nimi ještě jezdí auta i autobusy po předchozím provizoriu.



Na Hradčanské zmizelo tramvajové nádraží, naopak přibyla plnohodnotná rozřazovací kolej do Badiho ulice doplněná kolejovou splítkou tak, aby výměna výhybky byla umístěna už u zastávky. Foto: Michal Váňa

Kromě dlouhodobé výluky tratě přes Hradčanskou totiž ustal 1. června tramvajový provoz ještě ve Svatovítské ulici a znovu v Badiho ulici. Tramvaje jste také nepotkali mezi smyčkou Špejchar a Vozovnou Střešovice. Důvod byl jednoduchý: novou tramvajovou trať přes Hradčanskou bylo třeba napojit na stávající tratě. Jednodušší to bylo na Špejcharu. Ve směru ke Spartě je trať již napojena definitivně, zatímco v Badiho ulici se jedná o provizorium. Úsek mezi novými výhybkami a křižovatkou s ulicí Na Valech je zatím v (již druhé) provizorní podobě a jeho rekonstrukce se chystá na úplný závěr výstavby Blanky. Uzel na Prašném mostě je provizorní v plném rozsahu. Provizorium je napojeno na stávající tratě k Brusnici i Vítěznému náměstí, jejichž rekonstrukce od hranic stavby Městského okruhu je také připravována, ale dojde na ni až při stavbě definitivní křižovatky Prašný most v roce 2012. Trať Hradčanská – Vítězná náměstí je znovu v provozu od 1. září 2010 a úsek mezi Prašným mostem a Vozovnou Střešovice od 1. října 2010. Od tohoto okamžiku se mj. po 28,5 měsících vrací na svoji pravidelnou přímou trasu linka 1. Nyní zůstává uzavřená pouze trať v Patočkově ulici, a to až do roku 2012.

Na rok 2011 je připravována rekonstrukce trati do nové (jižnější) polohy v ulici Milady Horákové mezi ulicí U Sparty a zastávkami Letenské náměstí. Stavba tunelů Blanka je financována hlavním městem Prahou prostřednictvím Odboru městského investora.



Sedmadvacetiletá trať nad Prašným mostem bude muset ještě dva roky vydržet...



Blanka ovšem končí až v Troji, kde nalezneme ojedinělé jednokolejné provizorium. Tramvaje budou v budoucnu přeloženy na nový Trojský most, který se již buduje.



Vítězství DP Praha

v celorepublikové soutěži v jízdě zručnosti řidičů autobusů



Obnovení myšlenky celorepublikové soutěže v jízdě zručnosti řidičů autobusů iniciovali pracovníci Dopravního podniku města Brna, a.s. Poslední obdobná soutěž se uskutečnila začátkem devadesátých let, a tak po delší přestávce mohli 15. září 2010 na autodromu ve Vysokém Mýtě vybraní řidiči českých dopravních podniků znovu poměřit své řidičské umění.

Jaroslav Koudela, jednotka Provoz Autobusy

Interní soutěže

Interní soutěže profesních dovedností řidičů autobusů jsou v Dopravním podniku hl. m. Prahy pravidelně pořádány od roku 2002. Až do roku 2007 poměřovali své řidičské umění soutěžící z jednotlivých provozoven pražského Dopravního podniku ve Vysokém Mýtě, neměli však možnost porovnat své výsledky s řidiči jiných dopravních podniků. V roce 2008 se soutěž nekonala a v letech 2009 a 2010 byla tato soutěž pořádána v rámci projektu „Slušný řidič“ v objektu provozovny Hostivař, soutěž však probíhala i nadále pouze v rámci našeho podniku. Nicméně překážky na tyto soutěže byly zapůjčeny právě z Vysokého Mýta.

Na základě výsledků v rámci samostatných soutěží v jízdě zručnosti a soutěží v rámci projektu „Slušný řidič“, byli vybráni tři řidiči s dlouhodobě nejlepšími výsledky, kteří reprezentovali Dopravní podnik hl. m. Prahy na letošní celorepublikové soutěži ve Vysokém Mýtě: Jiří Odehnal – provozovna Hostivař, Jaroslav Krucký a Otakar Pavlásek – provozovna Řepy.

Na prvním místě se umístil Jiří Odehnal z Dopravního podniku hl. m. Prahy, druhý skončil Miroslav Burek z DP Ostrava a třetí místo obsadil další člen družstva Dopravního podniku hl. m. Prahy, Jaroslav Krucký.

Celorepubliková soutěž

Do areálu autodromu ve Vysokém Mýtě se sjela tříčlenná družstva dopravních podniků měst Brna, Ostravy, Olomouce, Pardubic, Českých Budějovic a Prahy, tedy celkem 18 soutěžících.

Organizaci soutěže zajistili tradičně pracovníci podniku Irisbus Vysoké Mýto (bývalá Karosa), pod vedením Milana Laby. Hlavním rozhodčím soutěže byl Karel Víšek, bývalý prezident Automotoklubu Vysoké Mýto, zodpovědné funkce rozhodčích vykonávali další pracovníci podniku Irisbus Vysoké Mýto.

Soutěžní klání bylo slavnostně zahájeno v 9:30 hodin vylosováním startovních čísel. Soutěžící, kteří si vylosovali čísla 1 – 9, pak hlavní rozhodčí seznámil s tratí a s jednotlivými soutěžními úkoly. Druhá polovina soutěžících se odebrala k prohlídkám vystavených autobusů z produkce firmy Irisbus.

A nyní k samotné soutěži. Jako první z pražského Dopravního podniku odstartoval se startovním číslem dvě řidič Jiří Odehnal. Předvedl klidnou, plynulou jízdu, bravurně zvládl všechny soutěžní úkoly, což mu po závěrečném vyhodnocení zajistilo první místo v soutěži jednotlivců. Další reprezentant našeho podniku, Jaroslav Krucký, se startovním číslem 12, také předvedl skvělý výkon. Jako jediný ze všech soutěžících dokázal nalít z konve, přivázané přes kladku k přednímu nárazníku autobusu, do odměrného válce přesně požadované 2 litry tekutiny. I třetí zástupce, Otakar Pavlásek, předvedl kultivovanou a technicky bezchybně provedenou jízdu.

Vyhlašování umístění jednotlivých soutěžících probíhalo od posledního místa, a jelikož nikdo neznal konečné výsledky, bylo velmi napínavé. Z pražského Dopravního podniku byl nejdříve vyhlášen řidič Otakar Pavlásek, který se umístil na krásném 7. místě. Jak se blížila místa s medailovými umístěními, nervozita stoupala. Na 3. místě byl vyhlášen řidič Jaroslav Krucký, kdy jej od 2. místa dělil pouhý bod. A nejlepší přišlo nakonec. Na 1. místě se umístil řidič Jiří Odehnal. Deštivé odpoledne na autodromu ve Vysokém Mýtě bylo tak pro zástupce z Dopravního podniku hl. m. Prahy nádherné.

Soutěž byla vypsaná pouze v kategorii jednotlivců. Pokud by však byly vyhlašovány i výsledky družstev (součet bodů jednotlivých soutěžících), obsadil by pražský Dopravní podnik suverénně první místo.

Děkujeme řidičům Dopravního podniku hl. m. Prahy za skvělou reprezentaci a věříme, že obnovená tradice celorepublikových soutěží zručnosti řidičů autobusů bude pokračovat i v dalším roce.





Dopravní podnik hl. m. Prahy má třetí výkonný orgán Nad ekonomickou stránkou bdí výbor pro audit



Jak to ale vypadá, pokud opustíme právníkou hantýrku a zákonem vymezenou činnost výboru pro audit a nahlédneme pod pokličku samotného výboru Dopravního podniku hl. m. Prahy?

Kontrolor finančních toků

Po svém jmenování valnou hromadou se tři členové výboru pro audit sešli 19. ledna 2010 na svém prvním zasedání. Na něm byl zvolen jako předseda výboru JUDr. Ladislav Máca, místopředsedkyní se stala Ing. Zdena Javornická a odbornou způsobilost zastřešuje profesor ing. Jiří Dvořáček CSc. Členové jsou delegováni na základě smlouvy o výkonu funkce na období 4 let. Na základě jednacího řádu mají členové výboru pro audit povinnost se minimálně jednou za dva měsíce sejít a projednávat úkoly a postupy stanovené zákonem. O své činnosti podávají každých půl roku zprávu představenstvu a dozorčí radě Dopravního podniku hl. m. Prahy. Předkládají rovněž celoroční zprávu a na základě zákona se vyjadřují k výroční zprávě. Výbor pro audit lze označit jako kontrolní orgán. Oproti dozorčí radě, která kontroluje činnost představenstva, je však výbor pro audit „ostrahou“ nad společností ve vztahu k ekonomické stránce a finančním tokům. Posuzuje výhodnost či nevýhodnost finančních transakcí vůči Dopravnímu podniku hl. m. Prahy. Odborně také nese odpovědnost za účetní evidenci a ekonomiku ve společnosti. Úzce spolupracuje s Magistrátem hl. m. Prahy, představenstvem, dozorčí radou, generálním ředitelem a odbornými řediteli a společností Deloitte, která je nezávislým auditorem v Dopravním podniku hl. m. Prahy.



Statutární orgán, potažmo představenstvo, dozorčí rada. To jsou pojmy pro většinu z nás známé, a dokonce si dokážeme představit, jaká činnost se pod nimi skrývá. O výboru pro audit jsme se však ani na ekonomické fakultě nic neučili... A není divu. Povinnost jej zřídit vyplynula až se vstupem do Evropské unie a následným přijetím zákona o auditorech.

Dana Reinišová, oddělení Komunikace

Dopravní podnik hl. m. Prahy jakožto „subjekt veřejného zájmu“ má povinnost na základě zákona o auditorech (č. 93/2009 Sb., s účinností od 1. ledna 2010) zřídit výbor pro audit. Pokud bychom zalistovali ve zmíněném zákoně, dozvíme se, že výbor pro audit:

- sleduje postup sestavování účetní závěrky a konsolidované účetní závěrky,
- hodnotí účinnost vnitřní kontroly společnosti, vnitřního auditu a případně systémů řízení rizik,
- sleduje proces povinného auditu účetní závěrky a konsolidované účetní závěrky,
- posuzuje nezávislost statutárního auditora a auditorské společnosti, a zejména poskytování doplňkových služeb auditované osobě,
- doporučuje auditora.

Valná hromada

Je shromáždění všech akcionářů, nejvyšší orgán akciové společnosti. Ustavující valná hromada rozhodne o založení společnosti, další pak rozhodují například o změnách stanov, volí orgány společnosti, schvalují rozdělení zisku a účetní závěrku. Každý z akcionářů zde má počet hlasů, dle počtu vlastněných akcií.

Představenstvo

Je statutární orgán, který má za úkol řídit společnost v době mezi valnými hromadami, operativně rozhodovat a vést účetnictví. Obvykle je volí a odvolává valná hromada. Představenstvo akciové společnosti musí mít nejméně 3 členy. Je voleno na nejvýše 5 let.

Dozorčí rada

Je orgán, jehož úkolem je dohlížet na působnost představenstva, má povoleno kontrolovat účetnictví i všechny další doklady společnosti. Její členy volí z 1/3 zaměstnanci a zbytek je ponechán k volbě valné hromadě. Dozorčí rada musí mít nejméně 3 členy. Je volena na nejvýše 5 let.



Protichemický výcvik pokračuje

V prvním zářijovém týdnu proběhl letošní druhý turnus protichemického výcviku hasičů Dopravního podniku na terénním pracovišti VTÚO ve Vyškově.

Text a foto: Michal Brunner, vedoucí oddělení Odborné služby HZS



Ukázka armádního dekontaminačního automobilu ACHR 90 - T 815.

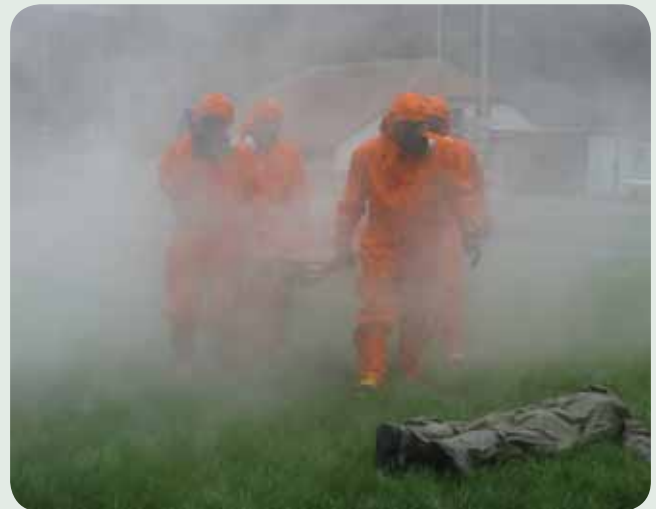
Hasičský záchranný sbor DP má nezastupitelnou úlohu v plánu reakce Dopravního podniku a složek integrovaného záchranného systému pro případ teroristického útoku bojovými chemickými látkami na pražské metro. Právě hasiči DP se svojí detailní znalostí prostředí metra a jeho technologií stojí v první linii při provádění chemického průzkumu a záchranných prací při mimořádné události tohoto typu. Proto již třináctým rokem pokračuje cyklická odborná příprava hasičů ve funkcích velitelů a techniků speciálních služeb pro řešení událostí s výskytem vysoce toxických látek, zajišťovaná Vojenským technickým ústavem ochrany Brno na výcvikovém terénním pracovišti ve Vyškově.

Pětidenní odborné zaměstnání dvanáctičlenného odřadu hasičů HZS DP sestávalo z teoretické i praktické části a bylo zaměřené na detekci bojových chemických látek, možnosti ochrany proti jejich účinkům a na provádění dekontaminace zamořených objektů. Nosným tématem byla taktika řízení hasičského zásahu v kontaminovaném prostředí včetně jistění zasahujících hasičů a řešení mimořádných situací v nebezpečné zóně. Všechny postupy byly nacvičovány prakticky, s použitím protichemických ochranných oděvů, ochranných masek a dýchacích přístrojů. Školitelé vytvářeli ve výcvikovém prostoru různé modelové situace s využitím simulantů bojových chemických látek. Znovu se potvrdila zkušenost, že činnost v nebezpečné zóně klade vysoké psychické i fyzické nároky na velitele i členy zasahujících skupin hasičů.

Závěrečné části a vyhodnocení výcviku se zúčastnili vedoucí odboru HZS, Michal Wovesný, a velitel jednotek HZS, Lubomír Janeba. Spolu se školiteli VTÚO konstatovali vynikající zvládnutí úkolů odborného zaměstnání a vysokou úroveň připravenosti jednotek HZS DP na případnou mimořádnou událost s podezřením na výskyt bojových chemických látek.



Průzkumná skupina v plynotěsných oděvech v nebezpečné zóně.



Jisticí skupina s nosítky vstupuje do zamořeného prostoru.



Nácvik záchrany zraněného hasiče.



Nestátní zdravotní zařízení



Pod tímto názvem se ukrývají tři základní okruhy péče o zaměstnance DP, a to závodní lékaři – praktici, interna a rehabilitace (kurativní péče). Preventivní závodní péči zajišťuje celkem devět lékařů, na interně ordinuje lékař jeden. Praktičtí lékaři jsou z důvodu dobré dostupnosti pro naše zaměstnance rozmístěni téměř po celé Praze. Ve vybraných objektech Dopravního podniku mají jeho zaměstnanci navíc možnost využívat stomatologickou péči soukromých zubních lékařů.

MUDr. Alexandr Tymich

Preventivní závodní péče disponuje mnoha pojmy. Některé z nich jsou zaměstnancům celkem jasné a známé, jako např. vstupní, periodické, mimořádné a výstupní prohlídky. Na základě žádosti jednotlivých útvarů DP posuzuje lékař zdravotní stav zaměstnance, jeho způsobilost z hlediska pracovního zařazení, případně navrhuje změny pracovního zařazení zaměstnance. Tyto činnosti sice představují největší objem pracovní náplně praktických lékařů, ale rozhodně nejsou jediné. Lékaři obecně provádějí další aktivity,

kteří nejsou na první pohled vidět, ale o to více jsou důležité z hlediska dodržování zákonů, zajištění bezpečnosti a spokojenosti zaměstnanců DP. Můžeme zmínit např. pravidelné kontroly pracovišť DP nebo zjišťování vlivů práce a pracovních podmínek na zaměstnance. Při své činnosti lékaři také úzce spolupracují s Psychologickou laboratoří a rehabilitací. Lékaři dále zajišťují odbornou poradní činnost v otázkách ochrany zdraví a sociální pohody, poskytují konzultace bezpečnostnímu technikovi DP a vedoucím zaměstnancům při orga-

nizování bezpečnosti práce a úrazové prevence. Spolupracují s příslušnou hygienickou službou na určování rizikových pracovišť, podávají návrhy na odstraňování nedostatků v pracovním prostředí a pracovním procesu a v neposlední řadě organizují a provádějí očkování vhodné nebo nařizené pro určité skupiny zaměstnanců vzhledem k povaze jejich pracovních úkolů. Zde je nutné pochválit práci zdravotních sester, které svou profesionální a obětavou prací pomáhají lékařům plnit jejich náročné úkoly.

Kurativní péče a rehabilitace úzce navazují na péči preventivní. Lékaři ji doporučují svým evidovaným pacientům – zaměstnancům DP. Tam, kde je zaměstnanec léčebně evidován u jiného než závodního lékaře, provádějí závodní lékaři v případě potřeby a na žádost zaměstnance první ošetření a pak, dle zdravotních pojišťoven, dotýčný zaměstnanec přechází na doléčení k lékaři, kde je oficiálně zaregistrován.

Z hlediska civilizačních a pracovních zátěží je prevence jednou z nejdůležitějších částí lékařské péče. Vhodně zvolenou a předepsanou rehabilitační péčí je možné odstranit bolesti pohybového aparátu, zmírnit různá zdravotní poškození a urychlit pooperační rekonvalescenci pacienta. Včasná rehabilitace tak může eliminovat nebo minimalizovat vznik mnohých zdravotních problémů, které někdy pramení ze špatného životního stylu, jindy z charakteru samotného zaměstnání. I když lékaři dělají vše pro to, aby nepříznivé dopady na zdraví zaměstnanců byly co nejmenší, někdy nelze, už z podstaty pracovní náplně některých profesí, tyto negativní následky vyloučit. A právě zde může rehabilitace tyto zdravotní problémy zmenšit, nebo dokonce vyřešit.

V současnosti mohou zaměstnanci Dopravního podniku, ale i ostatní veřejnost, využívat služeb rehabilitačního centra v Depu Hostivař – v přízemí budovy A, které nabízí kromě klasických masáží tolik oblíbenou vodoléčbu, elektroléčbu, fyzioterapii, a navíc je zde k dispozici dobře vybavená posilovna. Tam, kde není možné ošetření hradit přes zdravotní pojišťovny, je uplatňována platba v hotovosti s tím, že zaměstnanci DP mají nárok na výraznou slevu.



Oddělení Provoz – technika

Oddělení Provoz – technika (500330) je součástí personálního úseku, ale zaměstnancům nemusí být příliš známé, ačkoliv prakticky denně, i když nepřímo, využívají jeho služeb.


Stanislav Znojemský, vedoucí oddělení Provoz – technika

Knejdůležitějším činností tohoto oddělení patří z technického hlediska zabezpečování chodu všech stravovacích provozů v Dopravním podniku, v návaznosti na uzavřené nájemní smlouvy. Zajišťování oprav pronajatého velkokuchyňského zařízení, v součinnosti s nájemci, se stává stále náročnější, jak vzhledem k jeho stáří, technickým podmínkám, tak i finančním možnostem.

Ve spolupráci s ostatními odděleními odboru KS a sociální péče dále provozuje ubytovací zařízení pro zaměstnance DP v Řepích a na Klíčově. Oddělení se také podílí na materiálním zajištění všech podnikových zdravotnických zařízení, a zároveň na administrativním a správním zabezpečení těchto pracovišť, včetně psychologické laboratoře. V neposlední řadě se stará o vybavení a funkčnost prostor, které jsou poskytnuty odborovým organizacím, dle uzavřených smluv o zápůjčce. Výše uvedené činnosti vyžadují častou spolupráci s dalšími útvary DP, a jsou často závislé na jejich rozhodnutí a investičních možnostech. Jako dobrý příklad je možno uvést zatékání do kuchyně v depu Kačerov, kdy komunikaci a problematiku provozu s nájemcem řeší oddělení Provoz – technika, ale stavební stránka věci je předána k realizaci jednotce Správa nemovitého majetku. Do kompetence oddělení spadá i kompletní provoz posledního

rekreačního střediska DP Hlavatce a také technické náležitosti u letních dětských táborů Orlík a Nuzice, které DP pronajímá. Právě v těchto areálech zajišťuje, dnes už zcela dodavatelsky, potřebnou stavební údržbu, opravy, předepsané revize a další požadavky nutné k provozování.

Součástí zajišťování provozu výše uvedených zařízení je i kontrolní činnost. Jde o průběžné sledování dodržování smluvních ujednání s nájemci, dodržování základních pravidel BOZP, požárních předpisů, hygienických předpisů atd., řešení podnětů a námětů ke zlepšení.

Ostatní činnosti oddělení jsou velmi různorodé a týkají se mnoha problematik. Provoz – technika se například podílí z hlediska technického na obsahu uzavíraných smluv, v jeho kompetenci je i spolupráce se státními orgány nebo vyřizování stížností. Různorodost a široké spektrum problematik je právě tím hnacím motorem k překonávání někdy zdánlivě neřešitelných situací. 


Přijďte si poslechnout pěvecké nadání zaměstnanců DP

Pěvecký sbor Dopravního podniku vás zve na svůj první inaugurační koncert



První vystoupení pěveckého sboru Dopravního podniku se uskuteční v pondělí 1. listopadu 2010 ve vozovně Střešovice od 18 hodin. Zazní na něm písně lidové, spirituál, něco málo z kompozice Lukáše Janírka, můžete se také těšit na nocturna, která napsal Wolfgang Amadeus Mozart. Na koncertě nebudou chybět ani hosté, ale ty si sbor nechává jako překvapení.

Zpěváci sboru již také začali nacvičovat vánoční repertoár. Sbor vystoupí na otevřené tribuně na Staroměstském náměstí v rámci Adventních zpěvů 2010, ukáže se i při zpívání v metru a nebude chybět Vánoční mše Jakuba Jana Ryby s orchestrem „Hej, mistře!“.

Na prvním setkání sboru – 29. března letošního roku – se sešlo 13 zájemců o zpívání. Od tohoto dne se pravidelně scházejí každý týden a hlasivky trénovali i na jednom víkendovém soustředění na Orlické přehradě. Postupem času se sbor rozrostl na 24 členů. Pokud byste chtěli rozšířit řady pěveckého sboru Dopravního podniku i vy, kteří zatím váháte, neostýchejte se a kontaktujte dirigenta sboru Lukáše Janírka (lukas.janirek@centrum.cz). Zkouší se ve vozovně Žižkov každé pondělí od 17 hodin (do Vánoc však sbor nacvičuje na Špejcharu 3/291 v Obci křesťanů). 





Bratislava malé velké město



Čerstvě zatravněná trať v Ružinovské ulici.

Hlavní město Slovenské republiky se v oblasti městské dopravy za poslední roky příjemně zvelebilo. I když město na Dunaji trápí ještě mnoho problémů, které bude potřeba vyřešit (kolejová doprava na Petržalku, obnova vozového parku elektrické trakce, integrace městské a příměstské dopravy), pokrok je tu znát doslova na každém rohu. Nové autobusy, postupná rekonstrukce tramvajové sítě a vzhledově omlazený park tramvají i trolejbusů poskytují obyvatelům „Blavy“ i jejím četným návštěvníkům dostupný a poměrně přátelský dopravní systém.

Text a foto: Filip Drápal, ROPID

Električky

Tramvajová doprava na úzkém rozchodu byla v poslední době „v úzkých“ kvůli kritickému stavu některých tratí. V posledním roce se však podařilo kompletně zrekonstruovat trať tunelem, procházejícím pod bratislavským hradem, nové jsou také tratě v okolí Trnavského mýta a po Ružinovské ulici se električky prohánějí po vzorně zatravněné trati. Přetrvává špatný stav trati k hlavnímu nádraží, kde už se smí jet pouze rychlostí do 15 km/h. Preferenci zmlsaný Pražan také velmi postrádá lepší průjezdnost tramvají na křižovatkách. Obnova vozového parku se provádí pouze generálními opravami původních tramvají, z ulic už zmizely kloubové tramvaje K2 v původním stavu. Bohužel se v Bratislavě nesvezete žádnou nízkopodlažní tramvají. Zato všechna vozidla už disponují digitálním informačním systémem.

Trolejbusy

Trolejbusová síť je po přírůstku v podobě autonomní trati na sídliště Dlhé Diely stabilní, bez náznaku útlumu, ale ani rozvoje. Po dodávce sedmi kloubových duobusů se vozový park obnovuje pouze celkovými rekonstrukcemi,



Repasovaný trolejbus v novém městském nátěru.

kteří však vdechují osvědčeným trolejbusům Škoda 14Tr a 15Tr nový život a cestujícím přinášejí příjemný interiér i zevnějšek. Všechna vozidla MHD se postupně oblékají do nového červeného městského nátěru, který propaguje spíše město než dopravní podnik. Ten se alespoň konečně důstojně prezentuje novým logem.

Autobusy

Největší pokrok zažívá autobusová doprava. Po letech tápání dochází konečně k masovější obnově vozového parku. Kritický nedostatek kloubových autobusů řešil dopravní podnik třeba nákupem ojetých autobusů z Německa, či dokonce pronájemem – ostatně tato praxe přetrvává dodnes při zajišťování operativních záloh. Letos se Bratislava konečně dočkala nových nízkopodlažních kloubových autobusů. Do největšího bratislavského sídliště Petržalka již jezdí 10 autobusů Mercedes-Benz CapaCity o úctyhodné délce 19,54 m. Vedle nich tu přibýlo ještě 40 autobusů SOR NB18, které již známe z Prahy. Oproti Praze však postrádají lepší vnitřní informační systém, ale na druhou stranu část z nich je plně klimatizována. Kloubových velkokapacitních Mercedesů

Velkokapacitní klimatizovaný Mercedes míří do Petržalky.



by mělo do Bratislavy dorazit celkem 40, SORů by mělo být dohromady 100. Také díky tomu už Bratislavu opustil poslední legendární Ikarus řady 200. Na poli standardních autobusů je pokrok výraznější, kupují se pouze nízkopodlažní autobusy, dvanáctimetrové Citelisy a TEDOMy. Ve velké míře se tu objevují také méně kapacitní autobusy SOR BN10,5. Fenoménem posledního roku je rozvoj minibusových linek hlavně ve čtvrti Karlova Ves, kde se nové linky doslova proplétají těmi nejužšími uličkami a pomáhají zkrátit docházkovou vzdálenost méně pohyblivým obyvatelům rozlehlého sídliště i některých vzdálenějších vilových čtvrtí. Na lince 135 je v části trasy dokonce zóna, ve které si cestující může zvolit místo zastavení. Na minibusových linkách jezdí nově zakoupené mikrobusey Iveco Daily. Od letošního září Bratislava zavedla poptávkové otvírání dveří na všech vozidlech, která tím jsou vybavena. Rozšiřuje se také počet zastávek na znamení a po vzoru z okolních zemí už není nutné pro nástup mávat na řidiče. Z Bratislavy vyjíždějí také dvě mezinárodní „zaintegrované“ linky – s číslem 901 se svezete do rakouského Hainburgu, od 1. října 2010 jezdí nová linka 801 do maďarské Rajky.

Minibusové linky v Karlově Vsi rostou jak houby po dešti.





Skromní pomocníci dnes



Populární „měřák“ ev. č. 5521 na ulici Milady Horákové byl předznamenáním blížícího se obnovení provozu na této důležité tramvajové trati. 24. 8. 2010

V minulém čísle ukončený malý seriál o nejrůznějších, většinou příliš nevnímaných vozidlech, byl koncipován jako ohlédnutí do doby vlastně nepříliš vzdálené, ale zároveň již poněkud pozapomenuté. Soudě podle docela značného ohlasu však přesto vzbudil zájem o činnosti nerozlučně spjaté s provozem, vnímané ale spíš jako překážky, či rovnou opomíjené. Bez nich by ovšem tramvaje velmi brzy skončily své putování po městě.

Text a foto: Jiří Čermák

Dnešní příspěvek by měl být jakousi tečkou, a současně snad i výzvou, neboť tyto pomocníci konají svou práci každodenně. Stačí vzpomenout jak na velké rekonstrukce tratí, tak na drobné opravy, nehody, výluky a další. Skromní pomocníci prostě zůstávají, jen se mění jejich vzhled, případně využití. I dnes mezi nimi najdeme vedle zcela nových mechanismů letité mohykány, u nichž však věk rozhodně není překážkou v jejich využití. Uvědomme si ale, že čas přináší stále další a další novinky v technologii údržby i výstavby tratí, s čímž současně řada jiných postupně zaniká. Zkuste si vzpomenout, kdy jste naposledy viděli v akci třeba strojní zatlačovačku. Rád bych proto připomněl všem, a zejména fotografujícím příznivcům MHD, že všechny fotky otištěné v seriálu byly ve své době zaznamenáním naprosto všední reality.

Lze skoro oprávněně očekávat, že i ty dnešní snímky budou za nějakých 20 či 30 let vyhledávanými unikáty. Budou přitom úplně stejným dokladem naší současnosti, jako ty dosud otištěné.



Pracovníci firmy Elektroline při úpravě trolejového vedení u křižovatky Prašný most. 24. 8. 2010



Broušení nových kolejnic na ulici Milady Horákové. 20. 8. 2010



Na rekonstrukci tratě na Plzeňské ulici se podílela také firma Skanska se svými stroji. 8. 8. 2010



Ani obnova trakčního vedení v ulici Na slupi se neobešla bez pomoci autojeřábu. 3. 9. 2010



Malý nakladač podle jména, ale velký svým výkonem. Zde vyčkává na další nasazení ve Vyšehradské ulici. 3. 9. 2010



Další z výkonných strojů potřebných při opravách a rekonstrukcích tratí. Jeho velkou výhodou je univerzálnost použití. Snímek byl pořízen ve Vyšehradské ulici. 3. 9. 2010



Jednou z technologických novinek při rekonstrukčních pracích je přeprava předem smontovaných kolejových polí přímo na místo určení. Ta na snímku z Karlova náměstí budou uložena na křižovatce Moráň. 4. 9. 2010



Velké urychlení renovačních prací představuje strojní frézování staré podkladové vrstvy tramvajové tratě. Nejinak tomu bylo i ve Vyšehradské ulici. 4. 9. 2010





Vedoucí zkušebny Dobroslav Jarolímek připojil v měnirně stanice metra Kobylisy na vývody trakčního transformátoru měřicí přístroj. Ten zde bude jeden týden sledovat velikost a změny napětí během provozu.

Poté s pomocí klešťového ampérmetru změřil stav proudové zátěže hlavního jističe v rozváděči RM 171 v transformovně.



Den s napětím

Dnešním průvodcem při putování za profesemi v Dopravním podniku bude kromě Dobroslava Jarolímka a Richarda Blatného z jednotky Dopravní cesta Metro také vysoké napětí. Vypravili jsme se totiž do zkušebny, která s touto fyzikální veličinou pracuje takřka denně, měří ji, zkouší a analyzuje.

Text a foto: Dana Reinišová, oddělení Komunikace

O zkušebně

Zkušebna vysokého a velmi vysokého napětí a protikorozní ochrany má v Dopravním podniku své místo již úctyhodných třicet šest let. Činnost zahájila 1. července 1974, v roce 1979 se rozrostla o laboratoř velmi vysokého napětí a v roce 1991 o laboratoř napáječových rychlovypínačů, které slouží k jistění hlavních silových obvodů trakce metra.

Od roku 1996 je členem Asociace zkušeben vysokého napětí, kde se aktivně podílí na úpravách a tvorbě nových norem z oblasti elektrotechniky.

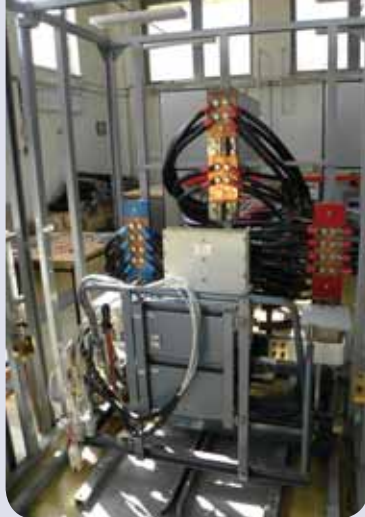
Pravidelně spolupracuje s ČVUT, VTK a ostatními zkušebnami a odbornými pracovišti v České republice.

Terénní diagnostika

S vedoucím zkušebny Dobroslavem Jarolímkem a technikem zkušebny Richardem Blatným jsme se setkali ve stanici metra Kobylisy – v měnirně a distribuční transformovně (MDT). Měnirnu a transformovnu má v podstatě každá stanice metra, a pokud bychom měli laicky vysvětlit k čemu slouží, stačí je přirovnat k srdci v lidském těle. Směřuje sem energie



Dielektrické rukavice jsou ochrannou pomůckou proti nebezpečnému napětí. Naleznete je ve vybavení každé soupravy metra i v každé distribuční transformovně. Úkolem zkušebny je pravidelně kontrolovat, zda nejsou poškozené a zda jsou schopny plnit svou funkci – ochránit jejich majitele před nebezpečím úrazu elektrickým proudem. Proces zkoušky probíhá následovně – rukavice se naplní vodou a pomocí kolíčků se upevní do izolované vany (hladina vody v rukavici je přibližně ve stejné výšce jako voda kolem rukavice). Do rukavice se následně vloží elektroda, tím pádem je elektrický obvod připraven. Stačí již jen připojit vysoké napětí (např. 5000 voltů!) a minutu vyčkat. Pokud rukavice nepraskne, případně se nad ní neobjeví jiskra nebo plamínek, je možné ji nadále používat. Zkušebnou takto projde ročně 600 až 800 párů rukavic.



V další místnosti – zkušebně napáječových rychlo vypínačů (NRV) je potřeba vyzkoušet funkčnost rychlo vypínače, který prošel opravou. Tento vypínač jistí trakční obvody, které napájí přímo vozy metra. Velké množství kabelů svědčí o tom, jak obrovský proud jimi musí projít (až 10000 ampér!).



Ve zkušebně velmi vysokého napětí to vypadá jako v technickém muzeu. Tento mohutný přístroj schovaný za bezpečnostní mříží je rázový generátor. Slouží k testování funkčnosti bleskojistek (malé zařízení na stojánku v levé dolní části za mříží). Bleskojistka se používá k ochraně zařízení před přepětím a atmosférickými výboji. Rázový generátor nasimuluje bleskovou vlnu, tento obrovský náboj prolétne bleskojistkou, a pokud se ozve nepravidelné praskání, dá se předpokládat, že bleskojistka je poškozená a vyžaduje opravu či výměnu.



Ve druhé části zkušebny velmi vysokého napětí je právě připravena na zkoušku vysokonapěťová zkoušečka (červená „tyč“ upevněná na stojanu). Zkoušečky se používají v měnících ke zjišťování přítomnosti vysokého a velmi vysokého napětí, na kterou upozorní světelnou a zvukovou signalizací. Ověřování funkčnosti zkoušečky začíná tím, že se do příslušného zařízení přivede vysoké napětí, a pokud je zkoušečka v pořádku, ozve se typický zvukový signál.

– elektřina od Pražské energetiky, která se přemění na příslušné napětí, a to se pak rozvádí dál do metra, aby ho napájelo, a do dalších pro metro životně důležitých elektrických zařízení a spotřebičů, jako jsou eskalátory, vzduchotechnika, osvětlení stanic a mnoho dalšího.

Úkolem zkušebny v prostorách měření a transformoven je provádět pravidelná měření (pomyslné EKG) pomocí řady přístrojů a odhalovat odchylky či nežádoucí stavy.

Od rukavic k bleskojistce

Po měření v Kobyliších jsme přejeli do budovy Depa Kačerov, kde má zkušebna své zázemí – několik místností určených ke kontrole a zkouškám ochranných a pracovních pomůcek, vysokonapěťových zkoušeček, manipulačních tyčí, záchranných háků, zkratovacích souprav, dielektrických rukavic, jističů, bleskojistek, vysokonapěťových diod apod.

Bludné proudy

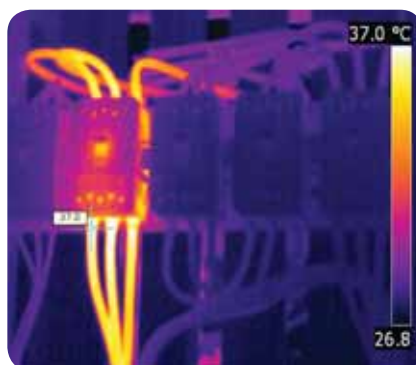
Terénní diagnostikou a zkoušením ochranných a pracovních pomůcek však činnost zkušebny nekončí. V rámci protikorozní ochrany zkušebna preventivně měří bludné proudy na všech trasách metra, především ve starších stanicích a na trasách visu-

tých a mostních konstrukcí. V místě výstupu těchto uniklých proudů z kovových konstrukcí totiž dochází při větší intenzitě k úbytku materiálu, což se chápe jako jeho koroze. To může vážně narušit statiku zejména železobetonových nosných konstrukcí. Pokud vás problematika bludných proudů a jejich měření zajímá podrobněji, nalistujte si listopadové vydání DP KONT@KTu z roku 2006.

Termovize

Od roku 2007 se zkušebna specializuje také na termovizní diagnostiku, která je součástí preventivní kontroly zařízení v měnících a distribučních transformovnách. Jedná se o bezdotykové měření pomocí termovizní kamery, které umožňuje získat viditelnou informaci o povrchové teplotě na měřených objektech. Příliš vysoká teplota daného zařízení pak signalizuje jeho závadu. Měření se provádí za provozu, bez nutnosti odstavení připojených technologií a bez jakéhokoliv vlivu na měřený objekt.

Díky činnosti zkušebny je možné předejít spoustě závad či materiálních škod, dokonce i případnému ohrožení zdraví cestujících metra či jeho zaměstnanců. Na vlastní redakční oči jsme se ale přesvědčili, že bez doko-



Termovize zobrazuje rozložení teplotního pole na povrchu zařízení v infračervené oblasti spektra, které je lidskému oku neviditelné. V našem případě signalizuje, že druhý jistič zleva je více zatížen, ale elektrotepelná zátěž je stále ještě v normě. „Barevné pravítko“ v pravé části snímku zobrazuje rozsah teplotního pole v celém obrázku (čím vyšší teplota, tím světlejší barva). Světlejší kabely u jmenovaného jističe mají teplotu 37 °C, ostatní okolí je chladnější.

nalých znalostí fyziky, elektrotechniky, příslušných norem a předpisů, ale také bez určité pokory vůči několika tisícům voltů a ampér, a potřebné dávky rozvahy a odvahy ji nelze vykonávat.





Jízdenky pro psí trenéry

Spolupráce Dopravního podniku a sdružení Helppes pokračuje

Na konci srpna letošního roku podpořil Dopravní podnik sdružení Helppes, které se zabývá výcvikem především asistenčních a signálních psů, poskytnutím sedmi ročních přenosných jízdenek pro psí trenéry pouze za úhradu příslušné DPH. Tímto krokem tak navázal na několikaletou spolupráci.

Dana Reinišová, oddělení Komunikace
Foto: Helppes



CHOVÁME SE ODPOVĚDNĚ

Dopis generálního ředitele DP z 31. srpna 2010 o poskytnutí přenosných jízdenek MHD s ročním kuponem pro trenéry asistenčních psů.



O Helppes

Posláním občanského sdružení Helppes je zapojení osob se zdravotním postižením do společnosti, jejich návrat do aktivního života, zařazení do vzdělávacího či pracovního procesu, získání větší soběstačnosti, nezávislosti, sebevědomí, svobody a bezpečí, a to vše pomocí speciálně vycvičených psů. Asistenční, signální či vodící psi jsou však také komunikačním mostem mezi jejich zdravotně postiženým majitelem a veřejností a plní i roli psa canisterapeuta.

Pořádáním vzdělávacích, společenských a integračních akcí sdružení Helppes poskytuje široké veřejnosti možnost nahlédnout do nelehkého života osob se zdravotním postižením a také díky navazování kontaktů mezi zdravými a handicapovanými bořit léty zažitě bariéry.

Vzájemná spolupráce

Spolupráce Dopravního podniku a sdružení Helppes vznikla před několika lety, dalo by se říci díky těsnému sousedství výcvikového areálu

a motolské vozovny. Slovo dalo slovo a výcvikový areál se stal místem pro konání dětského dne motolské odborové organizace. Pak následovala účast sdružení Helppes jako jednoho z vystupujících hostů na dětském dni na Petříně, který pořádal Dopravní podnik v rámci zakončení školního roku 2007, a na Dnech otevřených dveří Dopravního podniku.

V červnu 2008 se pak vzájemná spolupráce odrazila na projektu Společně přes překážky, který byl veřejnosti představen v rámci konceptu Chováme se odpovědně. Na základě zkušeností nevidomé dívky a jejího speciálně vycvičeného psa, si veřejnost mohla osvojit zásady, jak být co nejužitečnější při pomoci handicapovaným nejenom při jejich cestě městskou hromadnou dopravou. Kolikrát se totiž stane, že chceme pomoci, ale nevíme jak, nebo pomáháme špatným způsobem. Vyústěním vzájemné spolupráce se pak stal letošní srpen, kdy generální ředitel Dopravního podniku Martin Dvořák vyhověl žádosti sdružení

Helppes a poskytl sedm přenosných ročních jízdenek pro přepravu trenérů při výcviku asistenčních psů.

Pomoci můžete i vy

Svou podporu však můžete vyjádřit i vy, a to nejen poskytnutím finančního příspěvku, zasláním dárcovské sms zprávy, ale také dobrovolnickou činností. Helppes navíc kromě speciálního výcviku psů pořádá i kurzy společenské výchovy psů a obedience (poslušnosti) určené pro veřejnost. Výtěžek z těchto kurzů pak putuje na pomoc osobám se zdravotním postižením – žadatelům o asistenční a signální, státem nedotované psy. Pokud tedy máte doma psího přítele, svou účastí na kurzu nejen přispějete na dobrou věc, ale navíc i lépe porozumíte duši svého čtyřnohého kamaráda a určitě tím uděláte radost jemu i sobě. Konkrétní druhy pomoci, termíny pořádání kurzů a dalších akcí spolu s ostatními informacemi o činnosti sdružení Helppes naleznete na internetových stránkách www.helppes.cz.





Jak to bylo

s doplatkovým dvacetihaléřem
pražských Elektrických drah



V letošním roce obdržel archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy shodou okolností několik stejných dotazů, které zdánlivě víc než s dopravou souvisejí s numismatikou. O co jde? Čas od času někdo doma najde mezi starými prvorepublikovými mincemi, které zbyly po pradědečkovi, peníz s označením Elektrické dráhy hlavního města Prahy a s hodnotou „Doplatek 20 haléřů“. Protože na této „minci“ není žádný rok, chtějí lidé zjistit, kdy a proč byla vydána.

Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv
Vyobrazení: sbírka autora

Měna v samostatném Československu

Když 28. října 1918 vznikl samostatný československý stát, stála před ním celá řada těžkých úkolů. Bylo zapotřebí pro něj určit státní symboly, vypracovat ústavu, a především zavést vlastní měnu. Z hlediska právní kontinuity nebylo možné jen tak prohlásit všechny staré rakouské zákony ze

Rubová strana první československé papírové koruny z roku 1919 nesla kombinaci zemských znaků Čech, Moravy, Slezska a Slovenska. Definitivní státní znak tehdy ještě Československo nemělo.

dne na den za neplatné, a tak i zavádění samostatné měny trvalo poměrně dlouho. Přibližme si, jak to vypadalo s penězi v městské dopravě.

Během války vzrůstala cena téměř všeho – potravin i služeb. To několikrát pocítili i Pražané, kteří každý den cestovali městskou hromadnou dopravou. Několikrát totiž zaznamenali výrazné zdražení jízdenek. Jestliže na začátku války stála nejdražší jízdenka při pásmovém tarifu 22 haléřů, na konci války stála 34 haléřů.

Čím nejčastěji Pražané v tramvajích platili? Tehdy byly v platnosti pochopitelně rakousko-uherské peníze. Průvodčí se nejčastěji samozřejmě setkávali s mincemi, obvykle s kombinacemi různých haléřových hodnot. Od zavedení korunové měny v roce 1892 obíhaly niklové dvaceti a desetihaléře a bronzové dvouhaléřové a jednohaléřové mince. Kromě toho byly v oběhu také stříbrné mince v hodnotách 1, 2 a 5 korun. Se zlatými mincemi se tramvajáci při své službě nesetkávali. Během války začala hodnota původně stabilní rakouské měny klesat, a tak se činila různá měnová opatření. V letech 1915–1916 se prakticky přestaly razit nové zlaté a stříbrné →





Nouzový dvacetihaléř Elektrických podniků (rub a líc) užívaný v tramvajích od 1. 12. 1920 do 31. 5. 1922.

mince pro běžný oběh a ty, které byly v oběhu, byly stahovány, tezaurovány. To ale neznamenalo, že by končila jejich platnost. Náhradou za stříbrné mince byly dány do oběhu bankovky v hodnotě 1 a 2 koruny. V roce 1916 byly kromě toho dány do oběhu železné dvacetihaléře a dvouhaléře a také desetihaléře ze slitiny mědi, zinku a niklu, které postupně v oběhu nahrazovaly původní niklové a bronzové mince. Tyto peníze (a samozřejmě i ostatní rakouské bankovky vyšších hodnot) převzal i československý stát. Protože ale bylo snadné převážet rakouské peníze z jiných částí bývalé monarchie, bylo nutné provést různá opatření a československou měnu osamostatnit. Zákonem o odluce měny z 25. února 1919 byl ministr financí zmocněn k okolkování bankovek. Ještě ten samý den vydal ministr prováděcí vyhlášku, která stanovila další postup. Následující den, 26. února, byla uzavřena státní hranice, přerušeno dočasně peněžní spojení se zahraničím, přerušila se železniční mezinárodní doprava a zastavilo se přijímání vkladů a poštovních poukázek. Od 3. do 9. března 1919 probíhalo vlastní kolkování bankovek v hodnotách 10, 20, 50, 100 a 1000 korun. Bankovky v hodnotách 25 a 200 korun se stahovaly z oběhu a vyměňovaly za jiné peníze. „Malé“ bankovky, tj. 1 a 2 koruny se nekolkovaly a zůstávaly i nadále v oběhu, podobně jako rakouské mince. Teprve 10. dubna 1919 byla zákonem formálně zavedena československá měna – koruna československá (Kč). Do oběhu byly současně dány jako první československé peníze papírové státopvky v hodnotě 1 a 5 korun. Staré rakouské papírové koruny a dvoukoruny platily v Československu do 14. října 1919.

Náhradní platidlo – doplatkový dvacetník

Vraťme se nyní opět k pražským tramvajím, kde pokračovalo opakované zdražování a úpravy tarifu. Poslední zdražení jízdného se uskutečnilo od 1. prosince 1920, kdy se základní (nyní už jednotné) jízdné zvýšilo na 1,20 Kč, které se pak nezměnilo až do roku 1941! Vedle koruny se proto významnými mincemi staly dvacetihaléře a desetihaléře. Tou dobou byly ale stále v oběhu pouze rakouské mince. Jenže byl tu velký problém. Byl jich nedostatek...

Správní rada Elektrických podniků se rozhodla vyřešit možné

potíže vydáním zvláštního náhradního platidla. Z celkem pochopitelných důvodů se mu ovšem neříkalo mince, ale známka. Už 23. října 1920 se na Ministerstvo financí obrátila pražská obec, jakožto majitelka Elektrických podniků a provozovatelka elektrických drah, se žádostí o povolení výroby 500 tisíc kusů nouzových známek „znějících na doplatek 20 haléřů“. Už o tři dny později, tj. 26. října 1920, vyslovilo ministerstvo s návrhem souhlas za podmínky, že známky nebudou přijímány jako platidlo ani u veřejných ani u soukromých pokladen a mohou být použity jen k zaplacení doplatku jízdného převyšujícího 1 korunu. To pochopitelně znamenalo, že tyto nouzové dvacetníky mohli průvodčí i vracet. Ostatně právě tak se dostávaly do oběhu. Ministerstvo financí stanovilo, že dvacetihaléřové doplatkové známky budou platit od 1. prosince 1920 do 30. listopadu 1921, tedy 1 rok. V případě, že by se nedostatek drobných odstranil ražbou státních mincí, by bylo možné ukončit platnost známek i dřív. To ale nebyly jediné podmínky umožňující vydání doplatkových dvacetníků. Pražská obec musela u Bankovního úřadu Ministerstva financí, který byl v té době předchůdcem cedulové státní banky, složit i potřebné finanční krytí projektu, a to buď v hotovosti, tj. v československých státopvkách v celkové hodnotě 100 tisíc korun, nebo v cenných papírech, jejichž cena na burze činila alespoň 150 tisíc korun. Příslušný výměr ministerstva financí přesně stanovil, že známky budou vyraženy z mosazného plechu silného 1 mm a budou mít průměr 18 mm. Na jedné straně měl být nápis Elektrické dráhy hlavního města Prahy a na druhé Doplatek 20 haléřů. Součástí grafického řešení byl i tradiční symbol pražských elektrických drah: okřídlené železniční kolo, z něhož šlehají do stran blesky.

Výběrové řízení na ražbu doplatkových dvacetníků vyhrála firma s dlouhým názvem Vichr a spol., Praha, Továrny na železné a kovové zboží v Duchcově a Lysé n. L. Už 27. října 1920 Elektrickým podnikům potvrdila objednávku na výrobu prvních 300 tisíc známek za cenu 19,50 K za 100 kusů. Větší část známek měla dodat do 20. listopadu, zbytek do konce měsíce. Firma ihned objednala potřebný plech a zahájila výrobu razidel. Vše se odehrávalo mimořádně rychle. Takřka v zápětí, 29. října 1920, následovala objednávka zbývajících 200 tisíc nouzových dvacetníků. Výroba byla zahájena 10. listopadu



První československá dvacetihaléřová mince z roku 1922.

1920 a ten samý den bylo do pokladny Elektrických podniků dodáno na ukázkou prvních 100 kusů v celkové hodnotě 20 korun. Zároveň bylo firmou Vichr a spol. oznámeno, že od toho dne bude celkem na pěti připravených strojích denně raženo nejméně 20 tisíc známek.

Mezitím složily Elektrické podniky jménem pražské obce u Bankovního úřadu Ministerstva financí cenné papíry – 4% československé státní pokladniční poukázky – v celkové hodnotě 180 tisíc korun, s kupony splatnými k 1. dubnu 1921. Protože se ale ukázalo, že půl milionu doplňkových dvacetníků nebude dostačovat, požádala Správní rada Elektrických podniků o povolení vydat dalších 500 tisíc kusů. Ministerstvo financí 20. listopadu 1920 s další ražbou souhlasilo, a to za stejných podmínek jako v prvním výnosu. Elektrické podniky tedy musely složit Bankovnímu úřadu další finanční jistinu, která by nouzová platidla kryla. Po skončení ražby byla razidla předána Elektrickým podnikům a deponována v jejich hlavní pokladně. Podle záznamu účtárny bylo údajně vyraženo 1 041 311 doplňkových známek, tj. víc, než bylo úředně povoleno!

Hned v prvních dnech platnosti doplňkových známek se ukázalo, že cestující tyto nové nouzové drobné používají i k placení v obchodech nebo v hostincích, a obchodníci je ochotně přijímají. V Praze se tak z doplňkových známek stávalo – v rozporu s povolením Ministerstva financí – jakési všeobecné platidlo. Ministerstvo financí hrozilo, že bude všechny zjištěné případy zneužití známek stíhat. Upřímně řečeno, potřeba známek nahrazujících nedostatek drobných mincí v běžném životě by byla celkem pochopitelná, a to bez ohledu na úřední stanovisko. Nepříjemné ale bylo, že doplňkové dvacetníky tak začaly mizet i z tramvají. Když ale Elektrické podniky začaly uvažovat o ražbě dalších známek, Ministerstvo financí s tím už nesouhlasilo. Správní rada Elektrických podniků proto už 7. prosince 1920, tedy po pouhém týdnu platnosti známek, nařídila oběžníkem č. 200 provoznímu personálu, aby důsledně vyžadoval po cestujících poplatek za jízdu v drobných v souladu s dopravním řádem. Veřejnost byla na nesprávné používání známek upozorněna i denním tiskem. Zajímavé bylo, že v lednu 1921 se mezi veřejností náhle objevilo velké množství normálních rakouských železných

dvacetihaléřových mincí. Proto 12. ledna správní rada vyzvala průvodčí, aby cestujícím vraceli jen doplňkové známky a zákonné mince aby odváděli ve výpravě. Výpravčí byli povinni mince odvádět do hlavní pokladny. Dostatek mincí byl ale jen krátkodobý a „mince“ Elektrických drah byly dál oblíbené. V září 1921 byl dokonce doložen případ, že tiskárna Unie vyplácela částečně své zaměstnance v doplňkových známkách Elektrických drah! Jak je to možné? Účtárna Elektrických podniků při šetření uvedla, že při nedostatku drobných musí občas používat při výplatě účtů doplňkové dvacetníky. Tím ale přispívala k tomu, že se z náhradních platidel stávalo běžné oběživo.

Když se blížil konec období, požádaly 19. října 1921 Elektrické podniky Ministerstvo financí, aby mohly doplňkové známky zůstat dál v oběhu. Ministerstvo prodloužilo své povolení 8. listopadu o dalšího půl roku, tj. do 31. května 1922. To bylo oznámeno provoznímu personálu 26. listopadu 1921 oběžníkem č. 151. Zajímavé je, že vedení Elektrických drah v oběžníku o doplňkových známkách hovořilo výslovně jako o řádných platidlech.

Konec dvacetihaléřových známek

Počátkem roku 1922 došlo k významné události. Na základě nařízení vlády z 16. února 1922 vydal Bankovní úřad Ministerstva financí první československé mince, které platily od 18. února 1922. Shodou okolností se jednalo o nejdůležitější hodnoty pro Elektrické podniky – dvacetihaléře a padesátihaléře. Současně od stejného dne byla hodnota dosavadních rakouských dvacetihaléřů snížena na polovinu, tj. 10 haléřů. Platnost těchto improvizovaných desetníků skončila 20. března, do konce března je bylo možné vyměňovat na poštách a od 1. dubna 1922 platnost těchto rakouských mincí bez náhrady skončila. Dodejme ještě, že 26. května 1922 vláda rozhodla o vydání prvních jednokorunových mincí, které pak obíhaly vedle korunových stávek vzorů 1919. S ohledem na zásadní změnu v československé měně, tj. na zavedení prvních československých mincí, skončila i potřeba nouzových výpomocných opatření, a proto Ministerstvo financí výnosem z 15. května 1922, zrušilo platnost doplňkových dvacetihaléřových známek k 31. květnu 1922, přestože Elektrické podniky ještě jednou žádaly 3. května znovu o prodloužení možnosti jejich používání o další rok. Jako důvod, proč nebylo žádosti vyhověno, ministerstvo uvedlo, že ačkoliv bylo povoleno jejich používání jen v tramvajových vozech, „*přece obecnost používá jich jako platidel i v drobném styku hospodářském, což odporuje přímo ustanovení § 1 zákona ze dne 10. dubna 1919, čís. 187 Sb. z. a n.*“

A tak bylo 26. května 1922 veřejnosti zvláštní vyhláškou oznámeno, že platnost doplňkových známek končí 31. května 1922. Během června bylo možné známky vyměňovat za zákonnou měnu v hlavní pokladně Elektrických podniků. Provozní zaměstnanci byli o ukončení platnosti dvacetníků Elektrických podniků informováni oběžníkem 52 z 26. května 1922.

Razidla byla vrácena firmě Vichr a spol. 4. října 1922 poté, co byly v ústředních dílnách v Rustonce obroušeny rytinové plochy, aby se nedala znovu použít. Současně se Elektrické podniky s firmou dohodly, že odeberou všechny z oběhu stažené známky za domluvenou cenu 6 korun za 1 kilogram. Celkem se jednalo o 300,03 kg mosazných známek, což představuje přibližně jen necelých 131 tisíc dvacetníků. Elektrickým podnikům bylo vyplaceno 1836 korun a 18 haléřů. Drtivá většina dvacetihaléřových známek se mezi lidmi zřejmě kamsi rozkutálela...



Pořidte si **opencard** co nejdříve!

13. listopadu 2010
mají dospělí a senioři ve věku
60–70 let na území Prahy
poslední možnost koupit
si papírové časové jízdenky
(měsíční a čtvrtletní).

Nestůjte
ve frontách,
kupte si jízdenku
na eshop.dpp.cz

Žádost
o opencard
si můžete podat
přímo na:
www.opencard.cz



infolinka
12 444
www.opencard.cz



Dopravní podnik
hlavního města Prahy



PRAŽSKÁ
INTEGROVANÁ
DOPRAVA

PRA
HA
PRA
GA
PRA
G