

DP kontakt

Časopis pro zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

» Vozový park DPP – Autobusy

/strana 10 a 11/

»» Rašínovo nábřeží zachráněno

/strana 13/

»»» Životnost podvozků 35 let? (II. díl)

/strany 14 až 16/

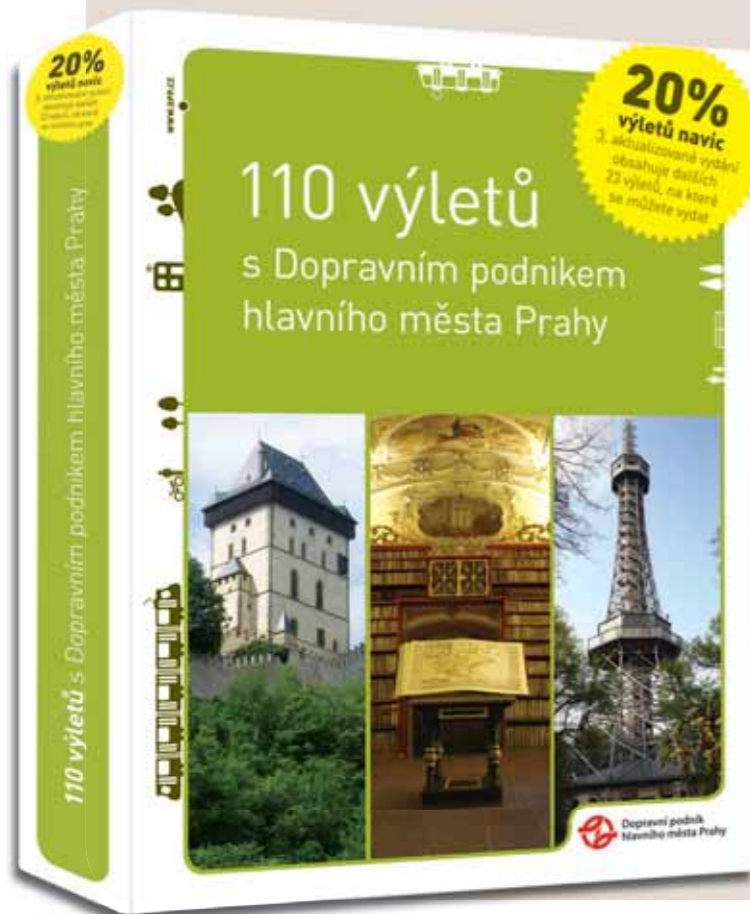


Úspěšný bestseller 110 výletů s Dopravním podnikem hl. m. Prahy

opět v prodeji

- Již 3. vydání
- Ze šanonu lze jednotlivé výlety vyjmout a vzít s sebou na cestu samostatně
- Každý výlet obsahuje mapu, dopravní spojení a GPS souřadnice
- Systém ikon jednoduše rozlišuje náročnost a typ výletu
- Kniha obsahuje slevové kupony na vstupy do některých památek v hodnotě více než 400 Kč
- Cena: 330 Kč

i infolinka
296 19 18 17
www.dpp.cz



V prodeji v Infocentrech Dopravního podniku:
Muzeum, Nádraží Holešovice, Anděl,
Magistrát hl. m. Prahy – Jungmannova ulice

Pražské výlety

Metro / Tram / Bus

- Nová aktualizovaná aplikace pro iPhone
- 40 výletů po Praze s dopravním spojením pražskou MHD
- Online i offline mapy výletů
- Bohatá fotodokumentace
- Aplikace je dostupná v App Store za 3,99 EUR
- Více na www.dpp.cz



/OBSAH/

- 4-5 >> **Aktuálně**
- 6 >> **Listárna**
- 7 >> **Média**
CO O NÁS PÍŠÍ MÉDIA
- 8-9 >> **Rozhovor**
BEZPEČNOST JE PRO MĚ CELOŽIVOTNÍ VÝZVA
- 10-11 >> **Z podniku**
VOZOVÝ PARK DPP – AUTOBUSY
12 ZKOUŠKOU Z DOSPĚLOSTI PROŠLA POSLEDNÍ SOUPRAVA 81-71M
- 13 RAŠÍNOVO NÁBŘEŽÍ ZACHRÁNĚNO
- 14-16 ŽIVOTNOST PODVOZKŮ 35 LET? ANEB TRHLINY NA RÁMECH PODVOZKŮ VLAKŮ M1 (II. DÍL)
- 17 PŘESTÁRLÉ TRAMVAJOVÉ TRATĚ
- 18-19 ODBAVOVACÍ A INFORMAČNÍ SYSTÉM V AUTOBUSECH
- 20-21 KLÍČOV VE ZNAMENÍ „NÁHRADNÍCH“ OBLOUKŮ
- 22 >> **Reportáž**
ABY TRAMVAJ DOBŘE JELA
- 23 >> **Za kolegy po Evropě**
BERLÍNU VLÁDNE ŽLUTÁ
- 24-25 >> **Den s...**
VŮNĚ STARÝCH PAPIRŮ
- 26-27 >> **Fotoreportáž**
BYT SLUŠNÝ A NĚCO PŘIDAT: TO SE STÁLE CENÍ
- 28-29 >> **Historie**
TRAMVAJÁCI MĚLI I SYMFONICKÝ ORCHESTR
- 30 >> **Kultura**
KAM V PRAZE ZA SPORTEM A KULTUROU
- 31 >> **Zábava**
HLASY PRO ZIMNÍ DOPRAVU

Foto na obálce: Petr Havlíček

DP kontakt

Časopis pro zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s.

Sídlo redakce: Oddělení Externí a interní komunikace,
Sokolovská 217/42, Praha 9,
telefon: 296 192 056, e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček

Redakční rada: Petr Malík (předseda), Jan Urban (místopředseda),
Jan Barchánek, Jana Benzinová, Michal Brunner, Pavel Fojtík,
Miroslav Grossmann, Miluše Macháčková, Martina Neckářová,
Milan Slezák a Ilona Vysoudilová

Grafická úprava, sazba, výroba: Agentura Báze 3, Praha 5.
MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 24. února 2012

NEPRODEJNÉ



Vážené kolegyně, vážení kolegové,

před měsícem se na tomto místě primátor hl. města pochvalně vyjádřil o práci zaměstnanců Dopravního podniku, kteří každodenně plní nelehké úkoly, spojené se zajištěním služby pro město, tedy hromadné dopravy v naší metropoli. Chci dodat, že nelehké o to víc, že se v posledních měsících naše společnost stala terčem médií a v takové atmosféře se nikomu nepracuje snadno. Není vůbec příjemné poslouchat uštěpačné poznámky a vtípky na adresu našeho podniku. O to víc si vážím těch z Vás, kteří se nebojí k Dopravnímu podniku hrdě hlásit, a navíc se i poprat s nenadálými problémy.

Dnes v Praze (a zdá se, že i mimo ni) téměř každý „rozumí“ podvozkům M1 a ví, co trápí tramvaje 14T a 15T. Desítky a stovky mediálních výstupů na tato témata jdou však většinou jen po povrchu těchto kauz a nevidí ty, kteří se usilovně snaží o odstranění vzniklých problémů a minimalizaci dopadů na samotný provoz.

Stejně tak v záplavě negativních informací, jak už to dnes bývá, ztrácejí na lesku ty zprávy, které přinášejí pozitiva pro naši značku. Měla jsem možnost si to uvědomit při předávání ocenění nejlepším řidičkám a řidičům tramvají a autobusů za minulý rok. Tento zlomek zaměstnanců je právě tím nositelem dobrého jména Dopravního podniku, které začínáme postupnými kroky očisťovat. Bez plánů a vizí se neobejde ani největší společnost v Praze, ale ruku v ruce s tím je třeba uplatnit nezbytné kroky, jež byly popsány už po mém jmenování zastupující generální ředitelkou. Tedy pojmenovat a rozklíčovat minulou chybu a nastavit průhledná pravidla pro další fungování podniku. V neposlední řadě si Dopravní podnik určitě zaslouží stabilizované vedení, od něhož se odvíjí i síla dalších vedoucích pozic středního a nižšího managementu, a tím míra efektivity v celé organizaci. Věřím, že všem z Vás záleží na tom, aby naše společnost obhájila své dobré jméno. Popřejme si k procesu ozdravení podniku hodně síly a trpělivosti.

Magdalena Češková
místopředsedkyně představenstva DPP



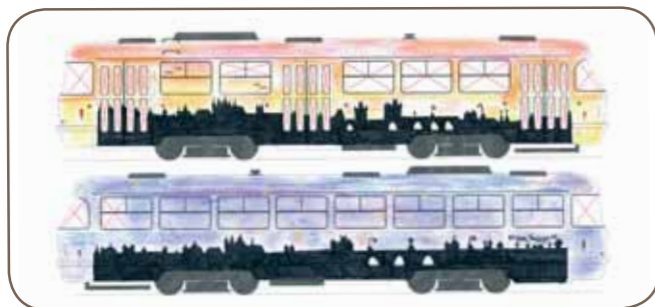
Trvalé zkrácení pátečního a sobotního provozu

Od pátku 9. března došlo k trvalému zkrácení pátečního a sobotního provozu denních linek metra, tramvají a autobusů, a to přibližně o 60 minut. Naposledy vyjelo metro a návazná doprava podle původního jízdního řádu v noci ze 3. na 4. března. Zrušené páteční a sobotní spoje nahradil standardní provoz nočních autobusových a tramvajových linek. Odjezdy posledních spojů metra jsou sjednoceny s ostatními provozními dny a také jízdní řády městských nočních linek jsou shodné pro každý den v týdnu. Odjezdy posledních vlaků metra z konečných stanic jsou následující: na lince A z Depa Hostivař – 0.03 hod., Dejvická – 0.00 hod., na lince B: Zličín – 0.00 hod., Černý Most – 0.05 hod. a na lince C: Letňany – 0.04 hod., Háje – 0.04 hod.



Lanovky opět fit

Až se v sobotu 31. března lanovka na Petřín rozjede, bude mít za sebou pravidelnou jarní revizi, která započala 12. března. Zaměstnanci Dopravního podniku se při ní zaměřují hlavně na kontrolu strojního a elektronického zařízení, brzdných a navijecích lan. Zkontrolují také oba vozy z vagonky Studénka, které na Petříně slouží od roku 1985. Jde například o kontrolu mechanické části prostřednictvím defektoskopie náprav, dále o kontrolu bezpečnostní brzdy, kompresorů, elektrických částí či spojení mezi vozy a velínem telemetrickým systémem. Ukončením všech revizí a zkoušek je nácvik evakuace cestujících. Se zahájením provozu bude v horní stanici opět přístupná stálá výstava ke 120 letům této lanovky. Další pravidelná revize, zahrnující tentokrát i tříletou zkoušku, je předběžně plánovaná na termín od 8. do 26. října 2012. V sobotu 31. 3. zahájí provoz i lanovka v pražské ZOO.



Vítězná tramvaj vyhlášena

Náměstek primátora Josef Nosek 5. března v Brožíkově síni Staroměstské radnice ocenil žáky základních škol a gymnázií, kteří se zúčastnili soutěže Namalujte svou tramvaj. Vítězem se stal návrh nazvaný Noční Praha, který vytvořila třída 8. A Základní školy Kladská. Tento návrh bude použit jako šablona pro polep tramvaje typu T3, která bude výhledově od června po dobu 6 měsíců jezdit na běžné lince. Vítězná třída vůz při jeho nasazení slavnostně pokřtí a pojedje první slavnostní jízdu. Zároveň, spolu s dalšími devíti třídami, jejichž návrhy postoupily do veřejného hlasování, navštíví Muzeum MHD. Magistrát hlavního města Prahy soutěž připravil ve spolupráci s DPP pro třídy druhých stupňů pražských základních škol a primy až kvarty víceletých gymnázií. Přihláškou do soutěže bylo vizuální ztvárnění pražské tramvaje vytvořené konkrétní třídou dle šablony ve formátu A3. Porota z více než dvou stovek došlých návrhů vybrala deset, pro které veřejnost hlasovala na internetu.



Velikonoční přerušování provozu na lince C



Z důvodu výměny výhybek ve stanici I. P. Pavlova, které jsou z roku 1974, bude od pátku 6. dubna od 21 hod. do pondělní půlnoci 9. dubna přerušena obousměrně provoz metra na lince C mezi stanicemi Muzeum a Pražského povstání. V úseku Hlavní nádraží – Pražského povstání bude v provozu náhradní autobusová doprava X-C, která bude zastavovat u všech stanic metra. Od každého spoje metra budou z konečných zastávek náhradní doprava vypravěny vždy 3 kloubové autobusy, další pojedje navíc mezi jednotlivými příjezdy spojů metra. Rekonstrukce již proběhla ve stanici Florenc, Dopravní podnik připravuje v tomto roce ještě další nezbytné výluky metra na lince A. Měly by proběhnout tak, aby v maximální možné míře byla opět využita sváteční období.

Nová verze Pražských výletů

V polovině léta 2011 představil DPP novou aplikaci pro mobilní telefony iPhone s názvem Pražské výlety. Aplikace vznikla na základě výběru z knihy 110 výletů s Dopravním podnikem. Nejprve byla aplikace dostupná pouze v anglickém jazyce, ale od podzimu je k dispozici i v češtině. I přes cenu 4 eura je o ni poměrně velký zájem, v současnosti ji má nainstalováno ve svých mobilních zařízeních několik stovek uživatelů moderních komunikačních zařízení. Společně s uvedením nového vydání knihy 110 výletů přichází rozšíření aplikace z 33 na 40 výletů. Cena zůstává stejná. Do budoucna DPP uvažuje o tom, že připraví Pražské výlety i v dalších operačních systémech, které se v moderních mobilních telefonech vyskytují (Android a Windows Mobile 7). K dispozici už nyní bude demo verze 4 výletů zdarma.



MUZEUM MHD VSTUPUJE DO JUBILEJNÍ SEZONY

Střešovické muzeum Městské hromadné dopravy přivítá návštěvníky letos poprvé v sobotu 31. března a zahájí tak již svou 20. sezónu. A jako každý rok, tak i letos jeho pracovníci připravují novinky. Mimo jiné bude ke shlédnutí vybavená dopravní kancelář Elektrických podniků z 20. let minulého století, která se ještě letos dočká figuríny úředníka v dobovém oděvu. Mezi exponáty se nově představí kolejový brus Schörling a s dnem otevření se do pražských ulic opět rozjede nostalgická linka č. 91. Jubilejní sezóna potrvá až do neděle 18. listopadu.



110 výletů se dočkalo již 3. vydání

Šanon s populárními 110 výlety s Dopravním podnikem doznal třetího vydání a chystá se v nejbližších dnech do prodeje na Infocentrech DPP, a to za nezměněnou cenu 330 korun. Nové vydání je připraveno s bonusem ve výši 20 procent výletů, takže na čtenáře čeká 133 výletů po Praze a jejím okolí. Tipy, jak příjemně strávit čas, jsou rozděleny do třech okruhů: centrum města, okrajové části a místa za Prahou. Náročnost výletů je přehledně uváděna pomocí srozumitelných ikon. Samozřejmostí jsou GPS souřadnice výchozího a cílového místa výletu, stejně jako doprava městskou či příměstskou dopravou na jednotlivé výlety. Samozřejmostí je také několik slevových kuponů v hodnotě více než 400 Kč na vstup do některých objektů.

NOVÝ GENERÁLNÍ ŘEDITEL DPP

Zasedání vrcholných orgánů Dopravního podniku z počátku března přinesla řadu personálních změn. Nejprve 8. března dozorčí rada vzala na vědomí rezignaci předsedkyně Zdeny Javornické a na tento post zvolila stávajícího člena Jiřího Nouzu. Zároveň odvolala k 8. 3. člena představenstva Jaroslava Stůje a do funkce člena představenstva k 9. 3. zvolila Vladimíra Liche. Dozorčí rada DPP zároveň doporučila představenstvu Vladimíra Liche jako vhodného kandidáta na post předsedy představenstva. Následně

představenstvo na svém zasedání 13. března rozhodlo o uzavření pracovní smlouvy s Vladimírem Lichem, který se tímto dnem stal novým generálním ředitelem DPP. Představenstvo také vzalo na vědomí rezignaci Magdaleny Čechové na post předsedkyně představenstva a do funkce předsedy zvolilo Vladimíra Liche. Zároveň zvolilo Magdalenu Čechovou místopředsedkyní představenstva. Ke změnám zbývá doplnit, že zastupováním funkce ředitele sekce Lidské zdroje byl k 1. 3. pověřen Dušan Palkovič.

Hudba v METRU

Jedinečnou akci připravuje Dopravní podnik na 18. dubna - ve spolupráci s Konzervatoří a Vyšší odbornou školou Jaroslava Ježka plánuje koncerty do více než dvaceti stanic metra. Od 6 do 23 hodin vystoupí na dvě desítky hudebních uskupení hrajících latinskou, soudobou, lidovou a barokní hudbu. Nebudou chybět ani skupiny hrající swing, pop jazz, rock nebo Be-Bop. V každé stanici budou hrát muzikanti necelou hodinu a akce se přesune opět do další stanice pražské podzemky. Cílem projektu je ukázat, že metro není jen rychlým dopravním prostředkem, ale může být příjemnou alternativou na cestách nejen za povinnostmi, ale i ve volném čase.



/PŘIŠLO OD CESTUJÍCÍCH/

Dobrý den, moc ráda bych napsala pochvalu na řidiče DPP. Jela jsem 26. 2. 2012 okolo 14:00 autobusem číslo 136, vozem 6249 na Chodov. Nestihala jsem autobus, potřebovala jsem ho doběhnout, řidič ochotně počkal těch pár vteřin, otevřel mi přední dveře, slušně mě pozdravil a na mé poděkování s úsměvem odpověděl „rádo se stalo“. Tím mi samozřejmě zlepšil den, a tudíž bych chtěla vyjádřit poděkování. Doufám, že si takových řidičů, jako je tenhle pán, vážíte.

Klára Pouzarová

Dobrý den, v pondělí 20. 2. 2012 jsme jeli na nákupy do Galerie Harfa. Po nástupu do 158 jsme si nemohli nevšimnout dvou bezdomovců. Po odjetí ze zastávky se dal jeden z bezdomovců do vyprávění „na plno“ a začal užívat poněkud sprosté výrazy. Obdivuji pana řidiče (l. 158, autobus č. 3200, kolem 16:30 směr Českomoravská), který kus od zastávky zajel ke kraji a oba bezdomovce vyhodil. Cestující v autobuse, kteří těch dvou měli asi taky plné zuby, řidiče chválili, div se neozývaly ovace. Vzhledem k mému zájmu o dopravu vím něco o tom, že se při nástupu na tuto pozici skládají psychotesty, a tento řidič jimi prošel evidentně na výbornou – nebyl nijak přehnaně agresivní, řekl to oběma slušně a nemusel na ně ani sáhnout, což bych mu nepřál.

František Vítek

Dobrý den, zasílám poděkování panu řidiči za záchranu života, který intenzivním zvoněním mě upozornil, abych nevstoupil pod protijedoucí automobil. Stalo se 1. 3. 2012 v 8.23 na lince č. 9 v zastávce Národní třída.

Ing. Vladimír Nezmeškal

Dne 1. 3. 2012 jsem vystupovala z tramvaje číslo 16 na stanici Flora ve směru Jarov. V okamžiku, kdy se tramvaj rozjela, jsem si uvědomila, že v ní zůstal můj batoh s drahým notebookem. Studuji obor IT a mám v něm uloženy veškeré informace o učivu a programy na konstrukci 3D modelů. Zpanikařila jsem a nevěděla co dělat, zavolala jsem rodičům, aby zkusili tramvaj dohnat po cestě, nebo na její konečné

stanici. Povedlo se jim to, řidič u sebe v kabině můj batoh měl a s úsměvem jej rodičům vrátil. Tímto moc děkuji panu řidiči tramvaje 16, pořadí 11. Svým činem mi zachránil nejen můj batoh, ale ušetřil mi obrovské výdaje a nepříjemnosti spojené s vydáním nového pasu, víza a tak dále. Nelze ani slovy popsat, co pro mne Váš zaměstnanec udělal.

Kristina Konyševa

Dobrý den, pokoušel jsem se 29. 2. 2012 cestovat metrem A ze stanice Skalka směr Dejvická vlakem s odjezdem v 5.31 hod. Vlak však odjel již cca v 5.29 hod., tedy o celé 2 minuty dříve, což je při ranním intervalu opravdu nepříjemné. Na další vlak jste mne a mnoho dalších vašich zákazníků nechali čekat až do 5.39 hod! Při přestupu ve stanici Muzeum na trasu C směr Letňany máte na vývěskách i internetu zveřejněný odjezd v 5.54 hod. Dne 29. 2. jel vlak v tomto směru až cca v 5.58 hod.

Karel Pěkník

Z ODPOVĚDI: Dne 29. 2. došlo současně k mimořádným událostem na trati A i C. Na trať A nevyjela souprava z depa Hostivař z důvodu závady brzdy na voze. Vzhledem k nemožnému vystavení záložní soupravy z depa Hostivař byla zařazena do provozu až ve stanici Dejvická. Tím došlo k narušení grafikonu vlakové dopravy. Vlakový dispečer proto musel upravit intervaly v čase 5:10–5:45 hod. mezi stanicemi Hostivař – Dejvická. Úprava spočívá v nařazeném zpoždění vlaků jedoucích před chybějící a urychlení vlaků jedoucích za chybějící soupravou. V tomto případě vlak, kterým jste chtěl cestovat, byl urychlen o 2,5 minuty. Po přestupu na trať C Vás postihlo vyloučení provozu v úseku Kačerov – Háje. Při počtu souprav jezdících v úseku Letňany, Ládví – Kačerov není možné dodržet uveřejněný grafikon vlakové dopravy. V takovýchto případech je primární udržení vyrovnaného intervalu mezi vlaky, aby nedocházelo k nebezpečnému přepřlňování stanic. Na přestupní stanici Muzeum se vzniklá situace dotkla právě vlaku, který měl v 5:54 odjíždět do stanice Letňany.

Z DOPISU PLK. MGR. MARTINA VONDRÁŠKA, ŘEDITELE KRAJSKÉHO ŘEDITELSTVÍ POLICIE HL. M. PRAHY

Vážená paní generální ředitelko, dovolte mi, abych nejen Vám, ale Vaší cestou i ostatním pracovníkům Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s., poděkoval za spolupráci, bez níž by nebylo možné bezpečnostní opatření spojená se zásahem do dopravy v hlavním městě Praze úspěšně zvládnout. Jednalo se především o zajištění bezpečnostních opatření spojených s návštěvou ruského prezidenta Dmitrije Medveděva v Praze, dále o zajištění rozsáhlého bezpečnostního opatření souvisejícího s pohřbem pana prezidenta Václava Havla v měsíci prosinci 2011 a v neposlední řadě i zajištění bezpečnostních opatření souvisejících s oslavami konce roku 2011.

Zvláštní poděkování nejen za tyto akce, nýbrž i za dlouhodobou profesionální spolupráci, náleží panu Miloši Trnkovi, který díky své zodpovědnosti, znalostem a zkušenostem dokázal vždy adekvátně zareagovat na nastalou situaci a byl nezastupitelným členem týmu zajišťujícího opatření.



Lepší opravny v Česku nejsou

Rozhovor

Michal Pavec
mp@icp.cz

Pratský primátor osobně domáhl zajímavou zakázku pro hostivařské tramvajové dílny. Ukrajinský Charkov kupuje od dopravního podniku stanice vyřazené tramvaje typu T3 a patnáct z nich chce zmodernizovat právě v Praze. Vedoucí dílen Milan Šlanečko říká, že podobných zakázek má pro své lidi na letošní rok rozjednáno několik.

MI: O jaké obchody jde?
Pokud například získáme zakázku na opravu podvozků od firmy Pragomex nebo modernizaci tramvají pro Charkov, můžeme získat slušnou penize a udržet zaměstnanost.

MI: Mají vaše dílny potenciál i vyvíjet?
Nebyli jsme zavedeni na to, abychom získávali zakázky od jiných subjektů. V současné době tlak na ziskovost je. To byl i důvod outsourcingu – pokud bychom neshánili zakázky, měl by to zajistit outsourcing, ale udržet zaměstnanost. Přesně ale není rozhodnut. Díváme se kolem sebe a hrdíme. Na webu dopravního podniku připravujeme nabídku speciálních činností, které bychom mohli do budoucna prodát.

MI: Kam byste opravy zařadil v českém kontextu?



MEZI SVÝMI | Milan Šlanečko je vedoucím tramvajových oprav a sedmí vozoven. V pražském dopravním podniku pracuje už pětadvacet let. FOTO: IČP – JOSEF VOŠTÁK

V České republice lepší dílny nejsou. Nejen co se týče technologií, máme i různá opravní a certifikáty pro opravy kolejových vozidel a hlavně dlouhodobé zkušenosti našich zaměstnanců.

MI: Co všechno vaší lidé umí, kromě standardního servisu tramvají?
Činnosti jsou téměř neomezené. Můžeme třeba fezkat plázmou, máme obrovský tryskač, který dostane z povrchu veškerý nátěr a rez. Tramvaje

v hale vozíme na vzduchovém polštáři, máme také takzvaný podírovočkový soustruh na obrábění kol.

MI: Jsou vyhovení a certifikáty důvodem, proč se ozývají i zahraniční klienti?
Když máte veškeré certifikáty a zkušenosti, zájemce si vybere právě takového opravce. Dělali jsme například motory pro německé dopravní podniky. Museli jsme kvůli zakázce přepracovat zkušební pracoviště, stálo nás to peníze navíc,

Co může Škoda získat

Předání správy hostivařských opravárenských dílen chystal dopravní podnik už od roku 2008. Za nejvhodnějšího kandidáta jeho vedení zvolilo pfezelskou společnost Škoda Transportation. V tomto případě nejde o klasický outsourcing – jako u vozů metra –, kdy firma za podmínek daných smlouvou spravuje cizí majetek. U tramvajových oprav by šlo o prodej téměř veškerého technologického vybavení, kromě podírovočkového soustruhu a budov. Pfezelská firma by tak získala faktickou kontrolu nad areálem, do něhož dopravní podnik v minulosti investoval minimálně 851 milionů korun. A také zahraniční zakázky. Nabízená cena 238 milionů korun sestává ze zmrazení ocenění ceny jednotlivých kusů vybavení. Podle analýzy společnosti Deloitte a expertů ČVUT by převodem dílen pod Škodu dopravní podnik uspořil ročně osm milionů korun. Obchod schválilo loni na podzim bývalé vedení dopravního podniku, ovšem nová rada města prodej pozastavila. Teď o něm bude rozhodovat znovu.



Co o nás píše média

Aneta Řehková



Holešovice čeká výluka tramvají

PRÁVO, 13. ÚNORA 2012
S tím, že tramvaje v Holešovicích nepojedou nějaký čas jako obvykle, musejí od úterý počítat cestující. Dopravní podnik totiž chystá opravu trati. Výluka v úseku Strossmayerovo náměstí – nábřeží Kapitána Jaroše potrvá od 14. února až do konce března. Jinou trasu budou mít spoje 5, 8, 12. Ta v přepravních špičkách pracovních dní zamíří z Palmovky přes zastávky Balabenka a Poliklinika Vysočany do zastávky Nádraží Vysočany a mezi Spartou a stanicí Nádražím Vysočany nahradí zrušenou linku 15. Okloněny budou i linky číslo 14, 17, 26, 53, 51, 54 a 56. DPP zřídí dočasné stanice Vltavská v ulici Bubenská před vjezdem na Hlávkův most, Malostranská – obousměrně na nábřeží Edvarda Beneše, Čechův most – před odbočením na Čechův most. Výluka přemístí i zastávku autobusu číslo 156.

DPP uvažuje o výpovědích nevýhodných smluv

MEDIAFAX, 20. ÚNORA 2012
Pražský dopravní podnik zvažuje možnost výpovědi některých mediálně sledovaných a kritizovaných smluv s dodavateli. „Budeme prověřovat, zda nebyla porušena pravidla při soutěžích a zda došlo k řádnému plnění ze strany dodavatelů. U některých firem zároveň prověříme dobu trvání smluv a možnost jejich vypověditelnosti v případě, že se

ukáže jejich nevýhodnost či zbytečnost pro dopravní podnik,” prohlásila Češková. V rámci interních auditů jsou na seznamu prověřovaných zakázek i smlouvy se společnostmi Crownsnest, Cross Point, Keldon, Erika, Semma, Proximity, DKNV, AA servis a Xanthus. Společnost Xanthus se v podniku stará o správu a údržbu dat, firma Keldon zpracovává internetové prezentace, analýzy, poskytla a provozovala hardware. Cross Point zase zajišťuje předprodej jízdních dokladů ve stanicích metra, společnost Proximity působila v oblasti marketingu a dělala grafické návrhy stejně jako Semma, která navíc ještě zajišťovala informování o výlukách. Firma Crownsnest zase realizuje projekt SMS jízdenky a elektronické peněženky.

Praha zruší noční metro o víkendu

MF DNES, 22. ÚNORA 2012
Praha zruší prodloužený provoz metra a dalších navazujících denních linek v pátek a v sobotu: dosud se jezdilo až do jedné v noci. Nová pravidla začnou platit 4. března. Noční provoz prý cestující příliš nevyužívají a uspoří se tak až 55 milionů korun ročně. Tím patrně změny neskončí. Reforma autobusových a tramvajových linek může přijít v druhé půli roku: cestujícímu by přinesla více přestupů. „Toto opatření nyní prověřujeme. Hledáme

také úspory v Dopravním podniku. Pokud by nám tyto dva kroky neušetřily potřebné peníze na provoz, až pak bychom sáhli ke změně tarifů,” říká náměstek primátora Josef Nosek. Nelze tak vyloučit, že by se nakonec mohlo sáhnout i na ceny jízdného. Druhou možností může být zkrácení časové platnosti některých jízdenek.

V infocentrech DPP pořídíte i knihy

MAGAZÍN CITY DNES, 28. ÚNORA 2012
Kromě standardních služeb – prodeje jízdenek a zajištění informací pro cestující, nabízejí infocentra k prodeji například zajímavé knihy. Jedná se především o knihu Fakta a legendy o pražské městské hromadné dopravě. Kniha obsahuje 20 kapitol ze 135leté historie pražské městské hromadné dopravy doplněných o 334 vyobrazení (cena 330 Kč). Dále je to kniha Pražské výlety – 33 PRAGUE TRIPS by public transport – jedinečná publikace vydaná v anglickém jazyce. Kniha vás provede nejen centrem hlavního města, ale ukáže vám i pozoruhodné přírodní i architektonické skvosty v okolí (cena 150 Kč). Zajímavé je i DVD Dopravní podnik pro 21. století. DPP ho vydal v rámci významného výročí v městské hromadné dopravě – 120 let od zahájení provozu první elektrické tramvaje v Praze. DVD mapuje dopravu v metropoli od těchto počátků až po současnost (cena 460 Kč).



BYLO BY MOŽNÁ ZAJÍMAVÉ NA ZÁKLADĚ ANKETY MEZI ZAMĚSTNANCI ZJISTIT, CO VĚDÍ O BEZPEČNOSTNÍM ÚSEKU, JESTLI SE POVĚDOMÍ O NĚM NEZÚŽUJE NA POVINNÁ ŠKOLENÍ BOZP A NÁPLŇ VNITŘNÍ KONTROLY NA TEST ALKOHOLU. O PŘEDSTAVENÍ ÚSEKU JSME PROSTŘEDNICTVÍM ROZHOVORU POŽÁDALI NOVÉHO BEZPEČNOSTNÍHO ŘEDITELE DPP PAVLA RICHTERA.

Petr Ludvíček / Foto: Petr Hejna

BEZPEČNOST JE PRO MĚ CELOŽIVOTNÍ VÝZVA

Proč jste se rozhodl přijmout nabídku Dopravního podniku?

Vzhledem k tomu, že se celý život pohybuji v bezpečnosti, bral jsem tuto nabídku jako výzvu a také jako změnu po bezmála 23 letech práce u policie. Dá se říci, že nabídka přišla včas a vhod, proto jsem na ni reflektoval. Tento obor mě baví a vlastně v něm i nadále zůstávám.

Jaké pro vás byly první hodiny po příchodu do podniku, který čítá na deset tisíc zaměstnanců?

Přišel jsem ještě z většího kolosu, který má 42 tisíc zaměstnanců, takže si myslím, že princip fungování je v podstatě stejný. Aby to byl plně funkční organismus, ani tomu jinak být nemůže. Pro každého, kdo změní výrazně odvětví, tak i pro mne bylo v prvních hodinách těžké si zvyknout na hantýrku a zkratky, kterými se v Dopravním podniku běžně hovoří.

Které změny jste provedl nebo máte v plánu provést?

V personální ani organizační struktuře jsem zatím žádné změny neprováděl a ani zatím nemám důvod je provádět, protože si myslím, že vše funguje tak, jak má. Po mém předchůdci je vše nastaveno optimálně, náplně a pravomoci jsou jasně rozdané a lidé vědí, co mají dělat. Pokud se v budoucnu nějaká systémová chyba objeví, řešit to budeme.

Jaké vize chcete postupně naplňovat?

Rozhodně bych chtěl eliminovat činnost bezpečnostních agentur, které jsou největším a stěžejním výdajem mého úseku. Mám na mysli co největší míru nahrazení lidí technikou, která nepotřebuje jíst, spát, nechce dovolenou a není nemocná, tedy v souhrnu zefektivnění práce agentur. Provoz pak ve finále vychází levněji,

a navíc přehled o činnosti je lepší než u lidského faktoru a dá se zpětně kdykoli vyvolat a vyhodnotit. Další fungování bezpečnostních agentur bude v Dopravním podniku předmětem vyhlášených výběrových řízení.

Nákup specializované techniky ovšem není nejlevnější. Jak to lze v současné době obhájit?

Ano, momentálně nejsou peníze na investice, ale pokud by stávající stav trval i dále, ve výsledku se prodraží. Současnou prvotní investicí ušetříme do budoucna. A to je příklad nahrazování agentury technikou, kdy v prvním momentu je vstupní investice větší než současné náklady na agenturu, ale za přesně spočitatelné období dochází k návratnosti investice. To se týká i například zabezpečení vstupů do objektů, kde jde zejména o sjednocení systému. Patří sem i střežení některých speciálních prostor, jakým je třeba

tubus Nuselského mostu, kde také dojde k nahrazení lidí technikou. Už ve druhém čtvrtletí by se mělo instalovat zařízení, které vyhovuje požadavkům, dva až tři měsíce bude v souběhu s agenturou a posléze bude zabezpečení na technice.

To byly úkoly v úseku ochrany majetku, co další sféry ve vaší působnosti?

V oblasti bezpečnosti práce je třeba stále postupovat podle stávajících šablon a formou kontrol a školení zaměstnanců naplňovat dodržování předpisů. K optimálnímu stavu nulového počtu úrazů nedojdeme, ale je dobré je eliminovat na nejnižší možnou míru. Toho se týká i vnitřní kontrola – dodržování pracovní doby, přítomnost alkoholu na pracovišti a mnoho dalších. Někdy přichází na řadu i plnění mimořádných úkolů, vyplývajících na základě aktuální situace, kdy je třeba reagovat operativně, problémy umět řešit, dokumentovat a následně vyhodnocovat.

Mechanismy vnitřní kontroly v podniku už dávno nejsou na pár zaměstnancích příslušného



Léta praxe u kriminálky mě naučila jednat operativně a nenechat se vystavit tlaku. To je užitečné pro život i pro další práci, říká o sobě bezpečnostní ředitel DPP Pavel Richter.

oddělení, ale jde o systém v celém DPP. Jak na to chcete navázat?

Pokud se budeme bavit o tolik zprofanovaném alkoholu, tak vzniká nová směrnice na jeho kontrolu v dechu a následný postup. Je dávno zavedena prostřednictvím vedoucích

zaměstnanců na vozovkách a garážích, ale půjde o sjednocení systému provádění kontrol. Naším úkolem je dohlížet na naplňování metodiky a případné chyby v kontrolách napravovat. Nerad bych, aby naše oddělení vnitřní kontroly působilo jako represivní složka, ale osvětou a další kontrolou vést lidi k plnění norem a směrnic. Výsledky jsou vidět už dnes, protože právě u přítomnosti alkoholu v dechu jde křivka rapidně dolů. Dotažení systému vidím na několik měsíců.

V posledním roce veřejnost zaznamenala zvýšenou přítomnost strážníků zejména v metru. Jak tento trend bude pokračovat?

Naše spolupráce je velmi dobře nastartovaná a nejde jen o spolupráci s městskou policií v metru, ale obecně v dopravních prostředcích. Nově se hledají prostory pro strážníky i v našich objektech, aby byli blíže centru. S ředitelem Hlídkového útvaru Karlem Kreuzerem intenzivně komunikujeme a profesionalitu městské policie si velice vážím.

situaci a vyjít vstříc jejich práci v rámci našich možností.

Za posledních více jak dvacet let mnoho i velkých podniků zrušilo svůj hasičský sbor. Dopravní podnik to nikdy neudělal, uznal oprávněnost jeho existence a dál je součástí bezpečnostního úseku...

Hasiči v Dopravním podniku jsou nezbytní, a to z několika důvodů. Disponují technikou, která je ojedinělá, třeba v oblasti nakolejování vozidel,

Pavel Richter

začínal v roce 1989 jako hlídkový policista v Praze 6 Dejvicích, od roku 1990 zde pokračoval jako starší inspektor pořádkové služby s územní a objektovou odpovědností. Od roku 1993 začal pracovat ve službě kriminální policie a vyšetřování Prahy 6 na oddělení násilí a v roce 2005 přešel pod Správu hl. m. Prahy. Do DPP na post bezpečnostního ředitele nastoupil 2. ledna 2012.

rozpojování vagonů metra, zdvihání tramvají včetně nových typů a podobně, ale co je ojedinělé, je jejich znalost prostor v metru. Díky cvičením i ostrým zásahům mají znalost terénu nenahraditelnou včetně příslušných předpisů a teoretických znalostí tohoto specifického prostředí. Ve chvíli, kdy se hraje o vteřiny, je jejich účast nezbytná. Za sebe mohu říct, že budu dělat vše pro to, aby v podniku zůstali i nadále.

Dá se něco z vaší kriminalistické praxe přenést do „klidných“ vod v Dopravním podniku?

Mohu říci, že například z případů vydírání, které se neprotahuje na týdny a měsíce, ale je třeba je řešit bez odkladu jak lidmi, tak technikou, jsem se naučil jednat operativně. Na spoustu situací v životě jsem pak schopen reagovat a nenechám na sebe vytvořit tlak. Na stresové situace jsem připraven. Druhá věc je, že jsem byl v této práci od svých dvaceti let a násilí bylo téměř na denním pořádku. Tím nechci říct, že násilí beru jako normální, ale spoustu věcí si člověk po letech tolik nepřipouští, stává se i otrlejší a nastaví si jakýsi ochranný štít.

V ROCE 2011 POKRAČOVALA MODERNIZACE VOZOVÉHO PARKU DPP. V PRVNÍM ZE DVOU DÍLŮ SE SEZNÁMÍME S TÍM, JAKÉ ZMĚNY PROBĚHLY U AUTOBUSŮ. K 31. 12. 2011 DISPONOVAL DPP CELKEM 1 224 AUTOBUSY.

PODÍL NÍZKOPODLAŽNÍCH VOZŮ SE V ROCE 2011 KONEČNĚ PŘEHOUPL PŘES POLOVINU A V ZÁVĚRU ROKU ČINIL 59 %. PROCENTO KLOUBOVÝCH VOZŮ STOUPLA NA 32 % A PODAŘILO SE ZVÝŠIT I PODÍL MIDIBUSŮ.

Z podkladů JPA a JSVA zpracoval Jan Barchánek
Foto: JPA a JSVA



SOR NB18 v garáži Klíčové při doplňování přípravku AdBlue pro omezení emisí v rámci limitu Euro 5 (ev. č. 6745, v provozu od 9/2011, najeto 23 tis. km)

Vozový park DPP – AUTOBUSY

Struktura vozového parku autobusů a nasazování jednotlivých typů vozidel vychází z požadavků objednatele, kterým je v rámci systému Pražské integrované dopavy (PID) organizace ROPID. Vzhledem k ekonomické a technické životnosti autobusů je možné na vývoj a změny poptávky reagovat flexibilněji než u drážní dopavy, přesto je nutné i u autobusů rozvoj a úpravy plánovat alespoň ve střednědobém horizontu.

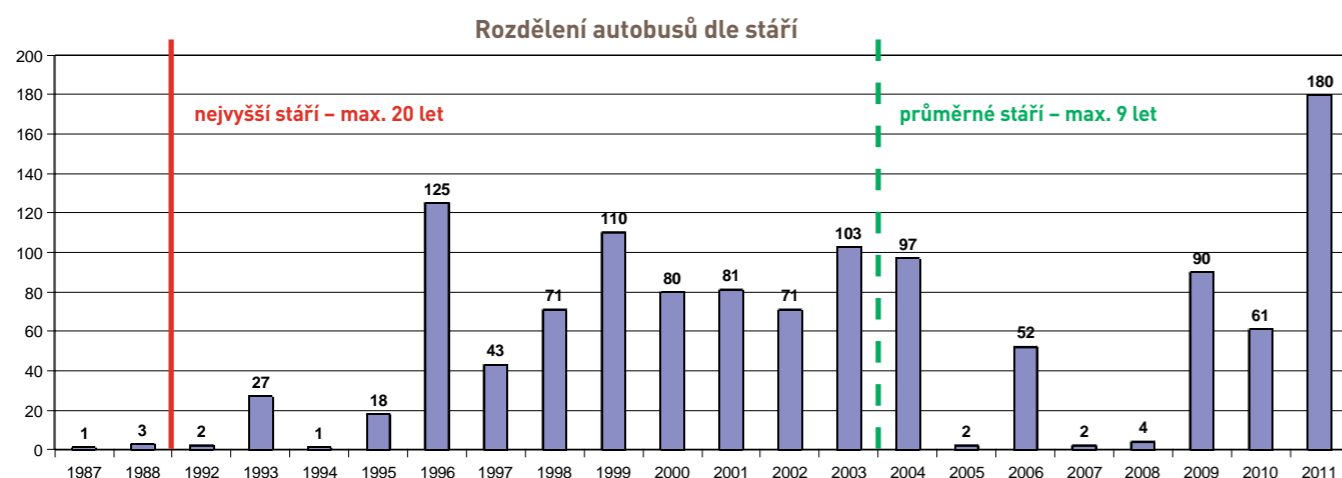
Z hlediska obecné legislativy, která stanovuje podmínky pro schvalování a provoz vozidel na pozemních komunikacích, je významným sledovaným parametrem plnění emisních limitů, které jsou postupně zpřísněny (v současné době platí EURO 5) a mají značný vliv na konstrukci (motor, převodovka) a návazně také na pořizovací cenu vozidla. Požadavky na technické řešení a vybavení autobusů jsou dále upřesněny v rámci tzv. Standardů kvality PID. Tyto standardy určují např. pravidla pro řešení interiéru, rozmístění informačních a sdělovacích prvků, ale také požadavky na stáří vozidel (maximálně 20 let od data první registrace). K dalšímu zpřísnění podmínek došlo vydáním Nařízení vlády č. 63/2011,

které stanovilo jednak povinný podíl 50 % nově pořízených vozidel v nízkopodlažním provedení a dále maximální povolené průměrné stáří vozidel na 9 let.

VÝVOJ A PRIORITY DODÁVEK

Zásadním rozhodnutím z hlediska vozového parku byla v druhé polovině 90. let postupná orientace na nízkopodlažní autobusy pro zajištění bezbariérové přístupnosti. Dalším významným prvkem je požadavek na diverzifikaci vozového parku pro zlepšení provozní ekonomiky přizpůsobením nabídky poptávce. Od roku 2003 tak DPP nasazuje na vybrané linky menší vozidla, tzv. midibusy. Zároveň dochází také ke zvyšování podílu kloubových autobusů pro efektivnější přepravu cestujících na zatížených páteřních linkách.

Vzhledem k celkovému počtu vozů a plánované technické životnosti cca 10–12 let je pro DPP ideální pravidelná obnova vozového parku v řádech cca 100–120 autobusů za rok. Výkyvy v předchozích dodávkách, zejména praktické zastavení obnovy vozového parku v letech 2005, 2007 a 2008, způsobily poměrně značné komplikace, a to jak v provozní



Stáří vozového parku je dle platné legislativy hodnoceno od data první registrace bez ohledu na případné generální opravy. Průměrné stáří autobusů DPP k 31. 12. 2011 činilo 8,52 roku. V kategorii nad 20 let byly vozy B732 s vestavěnou zdvihací plošinou pro vozíčkáře, které sloužily jako záložní pro speciální linku

oblasti při zajištění požadovaného vypravení, tak i v oblasti ekonomické zvýšením nákladů na opravy starších vozidel.

Zlepšení situace v obnově vozového parku přineslo až zahájení dodávek vozů SOR NB12 a NB18 od září 2009, přičemž zejména díky rekordní dodávce roku 2011 (i když v prvním pololetí se jednalo o dokončení dodávek roku 2010) se podařilo průměrné stáří vozového parku snížit na 8,52 roku a alespoň se v tomto ukazateli přiblížit ostatním autobusovým dopravním systémům PID. Vozy SOR napomohly výrazně zvýšit podíl garantovaných nízkopodlažních spojů v celé síti. Díky flexibilně postavené rámcové smlouvě bylo možné v rámci dodávek v návaznosti na požadavky zadavatele také významně zvýšit podíl nakoupených kloubových autobusů. Z ekonomického hlediska je velmi příznivá nižší spotřeba paliva oproti předchozím typům vozů. V neposlední řadě přineslo nasazování nových vozů také postupné zlepšování jednotlivých sledovaných provozních parametrů, např. zastavení nepříznivého vývoje počtu závad a prostojů.

SPECIÁLNÍ TYPY VOZŮ A POHONŮ

Dopravní podnik jako největší provozovatel autobusové MHD v České republice trvale spolupracuje s výrobcí i zájmovými skupinami cestujících (např. Pražská organizace vozíčkářů, Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých) na vývoji, testování a implementaci technických novinek do autobusové MHD. Záběr je široký, od alternativních pohonných systémů přes úpravy vozidel pro zajištění nebo zlepšení přístupnosti pro handicapované cestující až po odbavovací a informační systémy. V devadesátých letech se například jednalo o zkušební provoz plynových autobusů nebo o úzkou spolupráci při vývoji odbavovacího a informačního systému MYPOL a také systému akustického hlášení pro nevidomé.

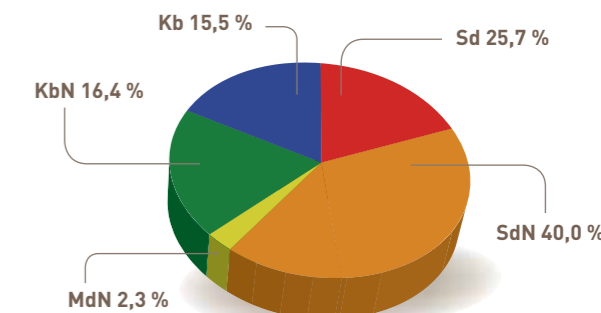
Zásadním krokem v oblasti bezbariérové dopavy bylo v roce 1992 zajištění vestavby zdvihací plošiny pro vozíčkáře do vozů Karosa B732 a zřízení speciálních linek pro tuto skupinu cestujících. V roce 2008 se podařilo ve spolupráci s firmou Iveco zajistit náhradu modernějším nízkopodlažním typem Crossway. Tyto 4 unikátní vozy jsou díky speciální úpravě a kapacitě až 6 invalidních vozíků a 30 míst k sezení často využívány i pro různé smluvní jízdy.

Rozvoj a testování alternativních paliv a pohonných systémů byl reflektován i ve výběrovém řízení na dodávku autobusů v letech 2009–2014, kde byly požadovány nabídky naftových, plynových (CNG) i hybridních vozů. Na základě tohoto výběrového řízení probíhá od února 2011 ověřovací provoz dvou autobusů SOR NBH18 s paralelní hybridní (diesel-elektrickou) technologií firmy Allison. Zároveň od ledna 2010 byly na lince 292 k nemocnici Pod Petřínem provozovány dva bateriové elektrobuses ZEUS od firmy Breda Menarinibus. Tento projekt musel být bohužel vzhledem ke značné poruchovosti mechanických komponent vozidla a očekávané finanční náročnosti po skončení záruční doby v prosinci 2011 ukončen.

DALŠÍ VÝHLED OVLIVŇUJÍ ÚSPORY

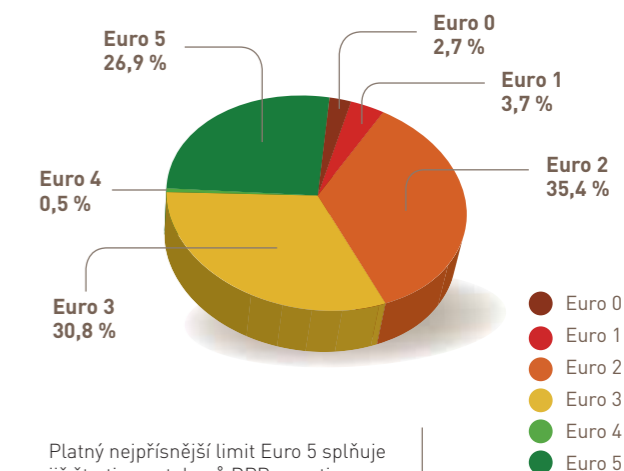
Pokračování obnovy vozového parku je shodně jako v minulosti přímo závislé na investičních možnostech DPP, které jsou v rámci úsporných opatření Hl. m. Prahy pro rok 2012 značně omezené. Věříme, že se podaří nalézt vhodné kompromisní řešení mezi nákupem nových vozů a většími opravami starších vozů tak, aby autobusový vozový park umožnil i nadále zajišťování kvalitní a ekonomicky efektivní dopavy v rámci standardů systému PID.

Podíl autobusů podle typů



Sd = standardní (11–13 m)
SdN = standardní nízkopodlažní (11–13 m)
MdN = midibus nízkopodlažní (7–9 m)
Kb = kloubový (17–19 m)
KbN = kloubový nízkopodlažní (17–19 m)

Plnění emisních limitů



Platný nejpřísnější limit Euro 5 splňuje již čtvrtina autobusů DPP, oproti ostatním dopravcům je však velmi malý podíl vozidel s motory Euro 4



Autobusy Karosa B731.1659, ev. č. 7250 (v provozu od 9/1995, najeto 994 tis. km) a Karosa Citybus 2070.24, ev. č. 3246 (v provozu od 10/1999, najeto 921 tis. km) v obřatišti Na Knížecí



Poslední modernizovaná souprava pražského metra typu 81-71M čelních vozů 3903-3904 na 15. koleji hostivařského depa těsně před zahájením provozu

SE ZÁVĚREM UPLYNULÉHO ROKU BYL UKONČEN TĚMĚŘ PATNÁCT LET TRVAJÍCÍ PROJEKT MODERNIZACE PŮVODNÍCH VOZŮ SOVĚTSKÉ VÝROBY TYPU 81-71 NA SOUPRAVY METRA TYPU 81-71M. DNES JE V PRAVIDELNÉM PROVOZU I POSLEDNÍ MODERNIZOVANÁ SOUPRAVA.

Text a foto: Petr Havlíček

Zkouškou z dospělosti prošla poslední souprava 81-71M

Jak pravidelní čtenáři DP kontaktu již zřejmě tuší, řeč je o poslední třináctce modernizovaných souprav pražského metra typu 81-71M v provedení LZA-B, tedy určených pro provoz linky A. Jejich zařazení do pravidelného provozu s cestujícími předcházely několikaměsíční zkušební provoz. Ten zahájila v lednu 2011 souprava číslo 129 čelních vozů evidenčních čísel 3385-3386, a to v oběhu 17 grafikonu 44A. Do zkušebního provozu, který byl ukončen v září 2011, bylo postupně zařazeno dvanáct z celkového počtu třinácti vlaků. Po jeho následném vyhodnocení a na základě Drážním úřadem provedeného schválení Změny na vozidle (jejíž podstatou je zásah do konstrukce vozidla, znamenající odchylku od schváleného typu) byl těmto soupravám koncem listopadu vydán tzv. Průkaz způsobilosti drážního vozidla (tedy jakási obdoba velkého technického průkazu automobilů).

Díky všem těmto krokům mohla koncem listopadu 2011 souprava 3385-3386 vykonat svou zcela poslední zkušební jízdu před zahájením pravidelného provozu a cestujícím linky A začala naplno sloužit od 1. 12. 2011 oběhem číslo 16 grafikonu 441A. Spolu s ní toho dne posílily stavy domovského depa Hostivař ještě další tři soupravy (3383-3384, 3376-3377 a 3502-3503.) O den později je následovala souprava 3393-3394 a v sobotu 3. 12. k nim přibyla ještě souprava 3396-3397. V následujícím týdnu proběhlo prvotní provozní vystavení neméně úspěšně, a tak se v období od 6. do 9. 12. zařadil vždy jeden další vlak. Počet provozních souprav se tak opět rozrostl o další čtyři (soupravy 3391-3392, 3398-3399, 3371-3375 a 3378-3389). Dne 12. 12. přišla řada na soupravu číslo 139 s čelními vozy 3500-3900 (na tomto místě se sluší zdůraznit, že vůz 3900 je první z pěti původem vložených vozů typu 81-714.1, rekonstrukcí změněných na vůz čelní 2Mt1). Tento proces se prozatím zastavil u soupravy 3901-3092, která se mezi provozní zařadila od 20. 12. 2011.

Výjimku v tomto směru tvoří poslední třináctá (nebo chcete-li v celkovém počtu 93.) modernizovaná souprava čelních vozů evidenčních čísel 3903-3904. Ta absolvování zkušebního provozu s cestujícími na lince A spolu s ostatními nestihla, a musela tak jako jediná projít samostatnou Technicko-bezpečnostní zkouškou (její sesterské soupravy tuto zkoušku v podstatě vykonaly rovněž, ale protože jednou z legislativních podmínek pro řádné vykonání TBZ je schválení Změna na vozidle, soupravy nasazené do zkušebního provozu nemohly vykonat „plnohodnotnou“ TBZ, pouze povinné zkoušky v rozsahu TBZ, s příslušným Zápisem uloženým na Drážním úřadu a v dokumentaci vozidla). Souprava 3903-3904 zkoušku splnila v rámci přepravní výluky 16. 12. a svou pomyslnou zkoušku z dospělosti zvládla na výbornou. Na základě získaného Průkazu způsobilosti drážního vozidla souprava poprvé svezla cestující 27. 1. 2012.

Technicko-bezpečnostní zkouška se dle vyhlášky Ministerstva dopavy ČR 173/1995 skládá ze dvou částí, a to z provedení zkoušky v klidové poloze vozidla a zkoušky za jízdy. Při ní se během noční přepravní výluky znovu úředně ověřují veškeré funkce vlaku a jeho mobilní části zabezpečovacího zařízení. Mimo jiné také proběhne přeměření zábrzdných vzdáleností, kdy se v určeném úseku tratě zkouší za pomoci plného účinku elektrodynamické, pneumatické a nouzové brzdy opakovaně zastavit z rychlosti 50 km/h respektive 80 km/h (jen pro představu – z rychlosti 80 km/h urazí souprava metra před svým úplným zastavením ještě dráhu přibližně 190-200 m při plném účinku nouzové brzdy). Na lince A je součástí těchto zkoušek také kontrola funkce automatického vedení vlaku systému ACBM 3. Překontrolovány jsou rovněž funkce vlakového rozhlasu, informačních panelů v prostoru pro cestující, bezchybné otevírání dveří a mnoho dalšího.



Za složitých klimatických podmínek probíhala na Rašínově nabřeží betonáž prostoru mezi panely. Použita byla speciální směs

Rašínovo nabřeží ZACHRÁNĚNO

AČKOLI JEŠTĚ NEZAČALO JARO, PRVNÍ STAVEBNÍ AKCE NA TRAMVAJOVÉ SÍTI UŽ JE ZA NÁMI. REPANELIZACE RAŠÍNOVA NÁBŘEŽÍ, OPERATIVNĚ NAPLÁNOVANÁ NA PRVNÍ POLOVINU ÚNORA, NAPRAVILA NERADOSTNÝ STAV ÚSEKU MEZI VÝTONÍ A PALACKÉHO NÁMĚSTÍM.

Miroslav Grossmann / Foto: Jaroslav Žára

Dva dny před zahájením přitom oprava visela na vlásku. Meteorologové předpovídali hluboké mrazy, tedy hrozil možný problém pro techniku a technologické postupy. Nakonec bylo rozhodnuto, že se dvoutýdenní akce rozjede v termínu. Byla připravena opatření a varianty řešení pro případné potíže způsobené nízkými teplotami.

Odvážný postup si vyžádal stav tratě, který se prudce zhoršil během posledního roku. Vzhledem k tomu, že kalendář oddělení Vrchní stavby je až do konce listopadu plný, bylo nutné zasáhnout hned v první polovině února, pokud měla oprava proběhnout v dohledné době a ještě před ukončením omezení u Národního divadla. Současně už v předstihu bylo rozhodnuto, že repanelizovat se bude pouze kritický úsek z roku 1995, začínající asi 100 metrů za zastávkou Výtoň a končící na začátku zastávky Palackého náměstí.

Mrazy zpočátku zpomalily bourací práce, protože panely byly přimrzlé k podkladu. Naopak se podařilo nasadit frézu, která odstranila část podkladních stmelovaných vrstev. Teploty, které v ranních hodinách klesaly i pod -15 °C, neumožnily vytvořit novou podkladní vrstvu ze speciální živичné směsi. Místo ní byla položena nestmelená vrstva z drti. Podobná je použita na několika místech v Praze, například ve Vinohradské ulici mezi Vinicí a Želivského. Dnes je trať už v nevyhovujícím stavu, ale slouží už od roku 1983.

Na drť byly položeny panely. Spáry mezi nimi byly prolity asfaltovou zálivkou. Následně byly zatlačeny kolejnice. Prostor vedle panelů byl od čtvrtka 9. února vyplňován betonem se speciálními přísadami. Konstrukce byla přikryta igelitem a geotextilií pro ochranu před zimou a sněhem.

Na pátek 10. února byla naplánována realizace povrchů z litého asfaltu. Jenže ráno klesly teploty až k -18 °C

a nerozjela se jediná dostupná obalovna. Vzhledem k tomu, že vlastní konstrukce trati byla dokončena, padlo rozhodnutí, že se tramvaje vrátí na pravidelné trasy podle plánu v úterý 14. února a dopravní opatření pro individuální automobilovou dopravu zatím zůstanou. Dopravní opatření byla přitom zajímavá. Auta ve směru z centra byla převedena na náplavku. Sjíždělo se za zastávkou Palackého náměstí, návrat byl na Výtoni. Jízda po náplavce se stala pro mnohé atrakcí, takže si její průběh z projíždějících vozů fotografovali a natáčeli. Ještě větší zážitek a štěstí měl neznámý motorista, který v noci o posledním víkendu prorazil plastové bariéry a ocitnul se pár metrů od Vltavy.

Po provozování tramvajové trati došlo k vzestupu teplot, rozjela se obalovna Eurovia v Klecanech a během tří dnů proběhla realizace povrchů vozovek. Ve čtvrtek 16. února, tedy v době, kdy Vrchní stavba už bourala trať na nabřeží Kapitána Jaroše, se auta vrátila do původní trasy. Následně byl v režii TSK a Eltodo DS nasazen nový software semaforu na křižovatce Výtoň a dvou sousedních signalizací, čímž byla zavedena preference tramvajů. Poděkování za vstřícný přístup patří i správě náplavky, která umožnila její využití, a Policii ČR za operativní řešení dopravní situace. Největší uznání zasluží zaměstnanci DPP, kteří dva týdny na místě pracovali v mrazech.

Na trati byly odstraněny omezené rychlosti 30 km/h a jízda je klidnější. Během akce byla vyměněna sjezdová výhybka na Výtoni od Albertova/ Podolí a zrušeny kolejové dilatace na Palackého náměstí. Po jarním oteplení proběhne proříznutí kolejnic a svaření za technologické teploty. Životnost narychlo opravené trati z repasovaných panelů je předpokládána nejméně 10 let. Po této době dožijí i krajní úseky (z let 2004 a 2007) a přiblíží se čas na plnohodnotnou rekonstrukci. K ní bude možné využít betonovou desku, která zůstala z původní konstrukce trati.



Životnost podvozků 35 let? aneb Trhliny na rámech podvozků vlaků M1

(II. díl)



V MINULÉM ČÍSLE DP KONTAKTU JSME K TÉMATU TRHLIN NA RÁMECH PODVOZKŮ VLAKŮ METRA M1 OBSÁHLI ETAPU OD PRVNÍHO ZAZNAMENÁNÍ PROBLÉMU PŘES AKTIVITY ZAJINTERESOVANÝCH STRAN AŽ PO MĚŘENÍ KVALITY SVÁRŮ RÁMŮ. TENTO DÍL ZAČÍNÁME PRÁVĚ V ZÁVĚRU LOŇSKÉHO ROKU, KDY PROBĚHLO OVĚŘENÍ KVALITY SVÁRŮ, A KONČÍME NEJAKTUÁLNĚJŠÍ INFORMACÍ O AKTIVITÁCH DPP V TÉTO OBLASTI.

Josef Němeček / Foto: Bohuslav Formánek, Antonín Šmíd a archiv DPP

Kvalitu svárů rámu podvozků ověřila rakouská společnost Materials Center Leoben (MCL). Společnost provedla velmi podrobnou fraktografickou analýzu a prověřila provedení svarů prasklého rámu podvozku. Závěr jednoznačně potvrdil již známé závěry Výzkumného ústavu železničního (VÚŽ) a poukázal na technologicky špatné provedení zkoumaných svárů v krizové oblasti rámu. Ve svém závěru pak konstatovala, že nalezené poruchy (póry) ve svárech lze považovat jako potenciální začátky trhlin při dynamických zatíženích rámu, které mohly v tomto případě vyvolat tvorbu trhlin.

Filtry trakčních motorů

Pozornost byla rovněž věnována prověření možnosti dovybavení trakčních motorů filtry, které by zachycovaly nečistoty vnikající do motorů. Tato aktivita vycházela z předpokladu, že nižší usazování nečistot v motorech do určité míry omezí vznik dynamických nevyvážek v rotorech trakčních motorů, a tím i vibračního zatížení rámu podvozků. Byly připraveny dva trakční motory na provedení porovnávací oteplovací zkoušky s nainstalovaným filtrem. Měření provedl počátkem ledna 2012 již DPP, který tuto aktivitu převzal na konci

roku 2011 do své působnosti. První, doposud neoficiální výsledky měření, prováděné společností ZKV ukazují, že existuje prostor pro instalaci dotčených filtrů.



Svářeč společnosti ESAB Vamberk Rudolf Hrabina vybrušuje trhlinu na příčniku rámu

Opravy poškozených rámu

Společnost Bombardier opravila na podzim minulého roku jeden rám s poškozeným příčnicíkem a předala ho DPP s nabídkou další spolupráce. Ve věci oprav rámu zaujal DPP po prostudování technické dokumentace opravy rámu provedené v Siegenu stanovisko, že je reálné v podmínkách DPP opravit rámy s malým poškozením. Rámy s velkým poškozením, kdy trhlinka již přechází do stojiny příčnicíku, lze opravit jen velmi těžko. DPP se proto rozhodl využít nabídky společnosti Castolin Eutectic (CE), což je světová firma řešící opravy, opotřebení a spojování pomocí pájení, svařování, žárových nástřiků a oteruvzdorných plechů. Vzhledem k tomu, že se svařování na drážních vozidlech řídí velmi přísnými pravidly, projednal DPP připravovaný postup s Drážním úřadem (DÚ). Výsledkem těchto jednání byla dohoda o provedení opravy jednoho rámu, a to za podmínky, že oprava bude doložena příslušnou technickou dokumentací.

V souvislosti s prováděním nedestruktivních defektoskopických zkoušek na opravených rámech je nutno zmínit význačnou aktivitu DPP ve směru nedestruktivního zkoumání stavu provozovaných a opravovaných rámu podvozků. DPP si v této oblasti vytyčil za cíl zjistit aktuální stav počínajícího poškození rámu ještě před výskytem trhlin. Navázal proto kontakt se společností Preditest, která nabídla DPP potřebnou technologii. Jedná se o metodu MMM (magnetic metal memory – magnetická paměť kovů), která umožňuje zjistit pomocí sondy pohybující se po povrchu materiálu a měřící lokální gradienty magnetického pole měřeného materiálu, stanovit míru mechanického napětí nacházejícího se uvnitř měřeného materiálu.

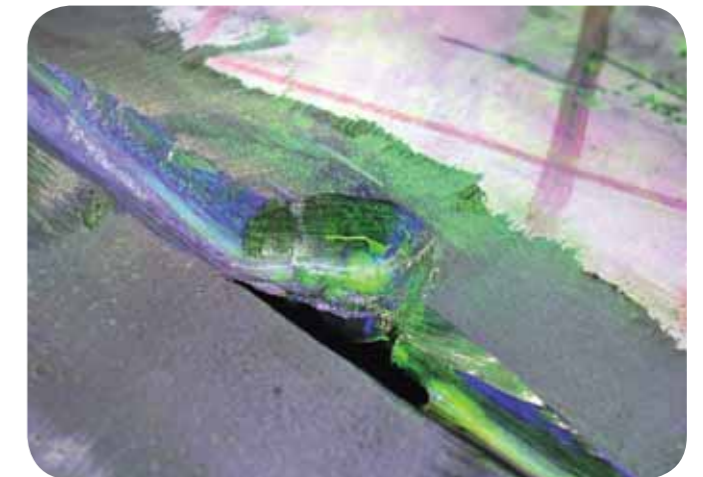
Důraz na certifikace určil směr

Oprava rámu společností CE byla v OZM provedena ve čtvrtek 1. prosince 2011. Vlastní práce proběhly úspěšně. V rámci přípravy postižených míst (rám se dvěma prasklinami) byly zjištěny závady svarů v kritické oblasti, které bylo nutno ošetřit vybrušením zjištěných mikrotrhlin. Po provedení opravy proběhla vizuální prohlídka svaru a následná aplikace kapilární defektoskopické kontroly. Obě proběhly s kladným výsledkem. Problém se však objevil při aplikaci magnetické a ultrazvukové metody. Vzhledem k tomu, že firma Castolin použila jako přídavný materiál pro svařování materiál s vysokým obsahem niklu a chromu (Castolin 2222 Xuper Nucleotec), se ukázalo, že je tento materiál neprovozitelný pro ultrazvukovou zkoušku a že vykazuje nevhodné magnetické vlastnosti neslučitelné s aplikací magnetické defektoskopické metody. Nejasný výsledek ukázala také aplikace jinak úspěšné, výše popsané, metody MMM společnosti Preditest. Problém byl konzultován s Castolin Eutectic, nicméně řešení tohoto problému nalezeno nebylo.

V rámci těchto konzultací požádal DPP firmu Castolin o doložení příslušných certifikací potřebných pro kladné posouzení této metody opravy. Ukázalo se však, že působnost firmy je hlavně v oblasti zpracovatelského průmyslu, kde zpravidla nejsou tyto certifikace při opravách vyžadovány. Castolin však byl ochoten si potřebné certifikace opatřit, což by však vyžadovalo určitý čas. S ohledem na značnou časovou tíseň a na jisté pochybnosti v odborných

kruzích, vyvolaných nezdarem běžně používaných nedestruktivních defektoskopických metod, DPP oslovil společnost ESAB Vamberk, se kterou již spolupracuje při opravách jiných vad. Tyto vady jsou opravitelné a jsou prováděny ve spolupráci právě s firmou ESAB, která navíc disponuje potřebnou certifikací.

Záměr provádět opravy trhlin na příčnicích byl s firmou ESAB projednán v závěru prosince 2011. ESAB nabídl technologii MAG svařování ocelovou elektrodou OK Autrod 12.51 v ochranné atmosféře Corgon 18. S ohledem na předchozí potíže s certifikací Castolinu byla velká pozornost věnována příslušné certifikaci. Bylo shledáno, že potřebnou certifikaci vlastní jak společnost ESAB, tak DPP, který



Detail trhliny vybrušované při opravě. Na obrázku jsou v ultrafialovém světle patrné mikrotrhliny, které je nutno před zavařením vybrušit

bude opravy provádět vlastními silami. Společnost ESAB pouze poskytne příslušnou technologii (včetně vybavení), zaškolí svářeče a provede vzorovou opravu. S tímto byl opět seznámen DÚ (29. prosince 2011). Zástupci DPP sdělili DÚ, že po zvážení všech okolností navrhuji řešit opravu poškozených příčnicíků rámu metodou navrženou společností ESAB Vamberk, která je legislativně plně pokryta a opravené místo je možno plně kontrolovat běžně používanými defektoskopickými metodami (ultrazvuk, magnetické metody). Na jednání bylo dohodnuto, že zkušební oprava bude provedena za účasti DÚ a nezávislé právnické osoby (VÚKV), jejíž účast a posudek jsou nutné pro schválení této metody DÚ. Zkušební oprava byla domluvena na pátek 13. ledna 2012 v OZM a DPP požádal DÚ o prověření možnosti zařadit takto opravený rám do zkušebního provozu ve zvláštním režimu za podmínek, které stanoví DÚ.

Velmi sledovaná oprava

Vzorová oprava rámu úspěšně proběhla dle plánu 13. ledna 2012 v Hostivaři za široké účasti všech zainteresovaných subjektů. Opravě byli přítomni odborní pracovníci DÚ, VÚKV, Siemens a DPP. Při opravě trhliny byla i na tomto místě nalezena vada svaru pocházející již z výroby rámu. Vzhledem k tomu, že se na dotčeném rámu vyskytovala pouze jedna trhlinka a s ohledem na skutečnost, že krizové místo pravidelně vykazuje výrobní vady svárů, bylo rozhodnuto preventivně opravit i druhé, doposud nepoškozené kritické

místo příčníku. Po vybroušení kritického místa se ukázalo, že se i zde vyskytuje závažná výrobní vada sváru. Všechny výrobní vady svárů byly dokumentovány, stejně tak jako celý proces opravy. Po ukončení opravy následovala aplikace metody MMM. Kontrola ukázala, že provedenou opravou, zejména pak lokálním tepelným namáháním dotčených míst příčníku, nedošlo k navýšení mechanických napětí v místě provedených svárů. Následně byly s kladným výsledkem provedeny nedestruktivní defektoskopické zkoušky (magnetická a ultrazvuková metoda).



Místo trhliny po opravě, před konečným zabroušením do roviny

Velmi důležitým rozhodnutím DPP, které bylo za účasti všech zainteresovaných subjektů učiněno, je, že DPP bude pokračovat v opravách rámců s malým poškozením za použití technologie firmy ESAB. V rámci opravy budou zavařeny jak vlastní trhliny, tak i s ohledem na 100% výskyt výrobních vad svárů, i krizová místa, kde se trhliny doposud neprojeví. Dále bylo rozhodnuto, že prvních 10 opravených rámců bude po vystrojení instalováno na jednu soupravu. Pro tento účel byla vybrána souprava 4171-4172, jedna z 6 dlouhodobě odstavených souprav. Do provozu však bude možno tuto soupravu uvést až po konečném vyjádření Drážního úřadu. Oprava dalších rámců začala 23. ledna a probíhala v taktu cca 2 rámy za týden. Poslední, 10. rám, byl svařen 22. února. Zároveň se rozběhly práce na vypracování oficiálního technologického postupu opravy a na shromáždění ostatní potřebné technické dokumentace o provedené opravě. V průběhu první poloviny února požádal DPP VÚKV, coby akreditovanou právní osobou, o vyjádření k prováděným opravám. Vypracované posouzení opravy spol. VÚKV obsahuje pozitivní hodnocení prováděných oprav a doporučení, jak postupovat při provozu opravených rámců. VÚKV se rovněž vyjádřil k rámu, který byl zkušebně opraven společností Castolin Eutectic. VÚKV s přihlédnutím k obtížím spojeným s defektoskopickou kontrolou opraveného místa a k absenci potřebných certifikátů nedoporučil nasadit tento rám zpět do provozu. DPP po zvážení všech okolností a případných rizik akceptoval názor VÚKV a rozhodl se rám podvozku opravený společností Castolin Eutectic zpět do provozu nenasazovat. Aktivitu na poli oprav poškozených rámců vyvíjí rovněž společnost Siemens, která projednala s Drážním úřadem schválení provedené opravy 1 rámu společností Bombardier na podzim loňského roku ve svém závodě v Siegen. Tento rám je již instalován ve druhém podvozku vozu 4222 soupravy 4115-4116, která

právě absolvovala opravu N6. Drážní úřad dne 24. února povolil zkušební provoz tohoto podvozku s cestujícími v délce 50 000 km. Hlavní náplní činnosti jednotky Správa vozidel Metro v současné době je řešení legislativních a organizačních náležitostí, které souvisejí s uvedením rámců opravených DPP zpět do provozu. DPP již soustředil veškerou potřebnou dokumentaci a předal ji Drážnímu úřadu s žádostí o schválení opravy a povolení zkušební provozu. Drážní úřad svým rozhodnutím z 29. 2. 2012 povolil zkušební provoz opravených rámců v délce 50 000 km. V době, kdy vzniká tento článek (1. 3.), společnost Siemens provádí montáž podvozků a jejich postupné zavazování pod zkušební soupravu. Je velmi reálný předpoklad, že zkušební provoz soupravy s opravenými rámy (4171-4172) bude zahájen v druhé polovině března 2012.

Dlouhá cesta k cíli...

Z výše uvedeného je patrné, že problematika trhlin na rámech podvozků je závažná a velmi obsáhlá. Závažnost problému spočívá v tom, že k datu vzniku článku (konec února) je trhlina postiženo celkem již 60 rámců. Poškozené rámy jsou nyní soustředěny do 6 vlakových souprav, které jsou dlouhodobě odstaveny z provozu. Poškození rámců je možno rozdělit do dvou základních skupin. Skupinu rámců, u kterých bude možno trhliny opravit, a na skupinu, kde to již zřejmě nepůjde. K vlastní opravě rámců s malým poškozením je nutno uvést jeden zásadní fakt. Všechny zainteresované subjekty chápou tuto opravu zatím jako dočasnou, vyžadující v provozu zvýšený dohled a kontroly, zda se trhlina znovu neobjeví. Druhá skupina, skupina neopravitelných rámců, bude čekat na finální rozhodnutí vedení DPP, které se bude týkat způsobu



Novináři si při návštěvě depa Kačerov 3. února mohli zblízka prohlédnout i nově svařený rám podvozku

zajištění rámců nových. I nadále DPP pravidelně provádí mimořádné týdenní prohlídky vozového parku. Zvláštní důraz bude při těchto prohlídkách kladen na skupinu opravených rámců. Trakční motory DPP jsou i nadále čištěny prostřednictvím firmy Siemens a budou provedeny praktické provozní zkoušky s instalovanými filtry na vstupu chladicího vzduchu do motorů. Snahou DPP je najít takové řešení filtru, které by zaručilo jeho životnost v intervalu N1-N1, aniž by docházelo k nežádoucímu přehřívání trakčních motorů za provozu na trati C. První výsledky zkoušek filtrů jsou pozitivní a opravňují k mírnému optimismu.



Ačkoliv byl v minulém roce vyměněn vjezd i výjezd ze smyčky Olšanské hřbitovy, tak odstavné koleje z BKV panelů jsou stále z roku 1980

PO DELŠÍ DOBĚ NAZRÁL ČAS SI ODPOVĚDĚT NA OTÁZKU, KTERÉ TRATĚ JSOU V PRAZE NEJSTARŠÍ A ZE KDY POCHÁZEJÍ. PROČ NA TO NENÍ JEDNODUCHÁ ODPOVĚĎ, VYSVĚTLUJÍ NÁSLEDUJÍCÍ ŘÁDKY.

Text a foto: Jan Šurovský

PŘESTÁRLÉ TRAMVAJOVÉ TRATĚ

Jediné, co prokazatelně víme, je datum zahájení tramvajového provozu na té které trati, což ve většině případů spadá do období řed 70 až 110 lety. Z modernější historie je známo datum první panelizace, a to ve většině případů bereme jako rok rekonstrukce trati. Ne vždy se však při první panelizaci jednalo o příliš komplexní rekonstrukci, v řadě případů se totiž nezasažovalo do spodku tramvajové trati. Jednotlivé výměny kolejnic, panelů, případně lokální obnovy svršku nelze za rok rekonstrukce považovat, protože dnes neznáme přesný rozsah tehdy provedených prací.

Dalším úskalím je nehomogenita úseků mezi jednotlivými uzly (tj. křižovatkami, obratišti). Ukázkou je trať mezi Florou a I. P. Pavlova přes Muzeum. Od Flory je několik málo (vyměňovaných) kolejí na pražcích, následují BKV panely z roku 1980 lokálně či souvisle vyměňované v roce 2001. Od zastávky Jiřího z Poděbrad až k Muzeu je od roku 1980 zcela nedotčená trať z BKV panelů. Oblouk u Muzea vznikl v prosinci 1980 při likvidaci tratě na Václavské náměstí. Úsek podél magistrály je z roku 1978 a byl postaven současně s ní. Krátký úsek ve Škrétově, potažmo Bělehradské ulici mezi Římskou a Mikovcovou ulicí je z listopadu 1966. Zbytek k uzlu Tylovo náměstí má datum vzniku v roce 1996.

Docela dobrá skladačka, že? Nezbyvá tedy, než zjednodušovat a proto tuto trať řadíme celou do roku 1980. Z výše uvedeného je také zřejmé, proč je třeba rekonstruovat či opravovat úseky vždy jako celek mezi uzly.

Absolutním veteránem, a může tomu tak být ještě nadlouho, je trať v ulici Hládkov, protože většina z ní pochází již z roku 1947. Existuje stále již výše uvedený krátký úsek mezi Římskou a Mikovcovou ulicí z listopadu 1966. Věkově pak následuje už jen trať na vjezd do Ústředních dílen DP (1967) a Partyzánská včetně části Trojské (1977) jakožto zástupci „starých“ tratí z éry před BKV panely. U uzlů je zastoupení „starých“ tratí mnohem silnější, hlavně u smyček: obratiště Vypich (1955), Zvonařka (1967 – uzel je chápán včetně trati v Šafaříkově ulici), Dvorce (1968), Nádraží Braník (1968), Starý Hloubětín (1972), křižovatka Radlická – Za Ženskými domovy (1973), která je posledním zástupcem kdysi tradičního typu kolejového uzlu (tj. bez elektricky ovládaných výhybek, čepové výměny, zákaz

potkávání tramvajů KT) a který se bohužel ani při výstavbě nové trati do Radlic v roce 2008 nepodařilo zrekonstruovat. Rok 1975 můžeme nazvat rokem smyček, zvláště v Praze 6, což evidentně souviselo se IV. celostátní spartakiádou. K sedmatřicetiletým smyčkám patří tedy nejen Dlabačov, Královka, Bílá Hora, ale i Podolská vodárna. Do roku 1976 jsou přiřazeny smyčky Lehovce a Radošovická a do roku 1977 smyčka Špejchar (navzdory mnoha přestavbám okolí je smyčka stále z velké většiny původní), obratiště Výstaviště a trojúhelník u Elektrárny Holešovice.

Hovoříme-li po roce 1977 o éře BKV panelů, tak z roku 1978 se nám dochovaly zbytky v Revoluční ulici kolem zastávky Dlouhá třída. Z roku 1979 je Vinohradská mezi bývalým Strojimportem a Florou (panely původní, ale 1x přerovnané). Rok 1980 pamatuje trať v části Lazarské, Vodičkovy a Jindřišské (z většiny repanelizováno v 90. letech), již zmíněný úsek Flora – Muzeum, celá ulice Za Ženskými domovy a Zenklova ulice, přičemž nejpůvodnější je dosud úsek Bulovka – Okrouhlická. Z roku 1981 se nám dochovaly tratě na Hlávkově mostě, ve Svatovítské ulici a velká část úseku od křižovatky Francouzská – Blanická až ke Koh-i-nooru. Do roku 1981 ještě přiřazujeme trať Anděl – Újezd, i když ta byla částečně rekonstruována na jaře 2009 a zbylé BKV panely byly koncem 90. let rovněž vyměněny.

Uzly z roku 1979 jsou Flora a smyčka Kotlářka, rok 1980 přinesl současný stav smyčky Olšanské hřbitovy a křižovatku Vltavská. Letos slaví 30. narozeniny tyto traťové úseky: Most Legií a Vítězná (úsek ovšem byl repanelizován roku 2003), Palackého most a Lidická (repanelizováno 2007), Bělehradská mezi Tylovým náměstím a Otakarova (části dosud původní, vybrané úseky repanelizovány v letech 1995 a 2006), Myslbekova, nábř. Edvarda Beneše mezi Čechovým a Štefánikovým mostem (repanelizováno 2009), nábř. kpt. Jaroše (několikrát repanelizováno a nyní v rekonstrukci) a úsek Palmovka – Balabenka (z velké většiny původní). Narozeniny slaví i dva uzly: trojúhelník na Malovance (tj. křižovatka Bělohorská – Myslbekova) a smyčka Nádraží Hostivař.

Při plánované životnosti 30 let by bylo třeba rekonstruovat cca 8,75 km (jednokolejně) tratí ročně. Statisticky vyplývá potřeba rekonstruovat cca 3,75 uzlů ročně.





Autobus SOR NB 18 v zastávce Přírodní

ODBAVOVACÍ A INFORMAČNÍ SYSTÉM v autobusech

NA POČÁTKU ROKU 2012 POVAŽUJEME ZA NAPROSTO SAMOZŘEJMÉ, ŽE JSOU AUTOBUSY VYBAVENY ELEKTRONICKÝMI INFORMAČNÍMI PANELE A ŽE VYHLAŠUJÍ ZASTÁVKY. NEBYLO TOMU TAK POUCHOPITELNĚ VŽDY. INFORMAČNÍ SYSTÉM SE DO DNEŠNÍ PODOBY VYVÍJEL ZHRUBA OD POLOVINY 90. LET MINULÉHO STOLETÍ. POJĎME SI PŘIPOMENOUT NEJVÝZNAMNĚJŠÍ ZMĚNY Z NEDÁVNÉ MINULOSTI A ŘÍCT SI NĚCO O BLÍZKÉ BUDOUCNOSTI.

Text a foto: Petr Janáč

Nový systém v autobusech SOR

Asi největší revoluci přinesly do informačního systému autobusy SOR, jejichž dodávky byly zahájeny v roce 2009. Objevil se v nich palubní počítač s operačním systémem, věc do té doby nevídaná. Jednotlivé součásti informačního systému mezi sebou komunikují prostřednictvím datové sítě ethernet. Pohledy cestujících přitahují v interiéru velké LCD monitory (úhlopříčka 22"). Právě tyto monitory prošly v závěru roku 2011 upgradem. Jeho podstatou bylo nejen nasazení nové grafické podoby, která vychází z jednotného grafického manuálu DPP, ale i rozšíření informačních možností. Na monitoru totiž nově lze zobrazit i krátké texty, např. s upozorněním na probíhající výluky a změny tras.

V souvislosti se změnami v linkovém vedení PID v prosinci 2011 vyvstala potřeba vypravovat na příměstské linky č. 359 a 378 také midibusy. Ty byly již při dodání vybaveny novými odbavovacími jednotkami FCU 800 firmy TELMAX. Toto zařízení je ovládané z dotykového displeje palubního počítače, umožňuje tisk jízdenek a obsahuje čtečku opencard, a tím nahrazuje tzv. elektronické pokladny USV. V budoucnosti budou odbavovací jednotky schopny odesílat

| Směr | Zastávka | Čas jř. | Obdoba |
|-----------------|-------------|---------------|----------|
| | Dobř., Čest | 13:38 | -00:08 |
| Příměstský | 363 01 01 | 28.02.12 | 13:37:53 |
| PID | CD 160,- | CD2 80,- | Zav 16,- |
| Výhod- cenů | Pkp 12,- | 2pa 18,- | 3pa 24,- |
| Zvýhod- něná | Pk2 6,- | 2p2 9,- | 3p2 12,- |
| Žákov- ská | PkZ 4,- | 2pZ 6,- | 3pZ 9,- |
| Studen- ská | PkS 9,- | 2pS 13,- | 3pS 18,- |
| | | 4pa 32,- | 5pa 40,- |
| | | 4p2 16,- | 5p2 20,- |
| | | 4pZ 12,- | 5pZ 15,- |
| | | 4pS 24,- | 5pS 30,- |
| | | 6pa 46,- | 6pa 23,- |
| | | 6p2 27,- | 6pZ 17,- |
| | | 6pS 34,- | 6pS 40,- |
| | | 7pa 54,- | 7p2 27,- |
| | | 7pZ 20,- | 7pS 40,- |
| | | 8pa 62,- | 8p2 31,- |
| | | 8pZ 34,- | |
| | | 9pa 68,- | |
| | | 9p2 34,- | |
| | | Zpět do PP | |
| | | Další | |

Zobrazení pro prodej jízdenek na dotykovém displeji palubního počítače

prostřednictvím WiFi sítě data do stávajícího systému odvodu tržeb a zároveň automaticky aktualizovat seznamy zakázaných a povolených zákaznických karet (opencard, ČD karta).

Zkušebním provozem prochází také nahrávání provozních dat (jízdní řády, texty informačních panelů a hlášení

zastávek) do autobusů prostřednictvím WiFi sítě. Ta je zatím vybudována na provozovnách Hostivař a Řepy. Její fungování umožní nahrávat autobusy bez přímé přítomnosti člověka ve vozidle. To jednak usnadní práci na provozovnách, jednak umožní operativnější a komplexnější nahrávání dat. V neposlední řadě nesmíme opomenout ani možnost stahovat naopak data z vozidel, např. záznamy podobné těm z tachografů, informace o obsazenosti vozidel, tržbách na příměstských linkách apod.

Řešení pro starší vozy

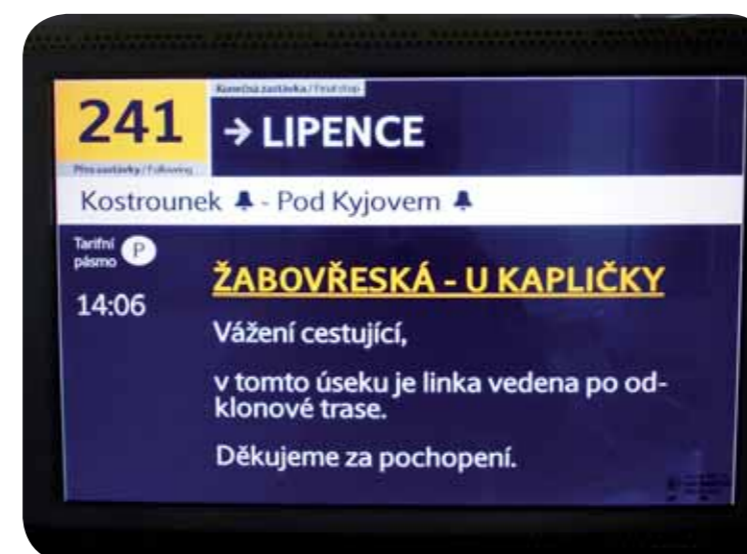
Ve vozovém parku Dopravního podniku je k dnešnímu dni více než 340 autobusů SOR. Ale co zbývající autobusy? Ty budou přece také ještě dost dlouho sloužit. Rozhodně na ně nezapomínáme. Měly by být vybaveny novými palubními počítači, které nahradí ty stávající, již notně opotřebované a zastaralé. Tato změna je naprosto nevyhnutelná, a to nejen proto, že pro staré počítače již takřka není možné sehnat náhradní díly. Staré počítače totiž nemají



Odbavovací jednotka FCU800 v SOR BN 8,5 (vlevo)



Vnitřní LCD displej se znázorněným schématem linky



Vnitřní LCD displej zobrazuje doplňkové informace při výluce

dostatečnou paměťovou kapacitu, aby vyhovely stále rostoucím nárokům. Například rozšiřující se preference autobusů s sebou přináší také zvětšení objemu jízdních řádů, vždyť každý preferenční bod je pohledem zařízení zastávkou. Další technickou bariérou je nemožnost propojení starého počítače s novými zařízeními (například odbavovací jednotka nebo systém WiFi komunikace). Z úsporných důvodů předpokládáme osazení nového řídicího počítače, terminálu pro řidiče a komunikačních rozhraní, přičemž periferie informačního systému, zejména informační panely, budou dle možností zachovány stávající.

Priorita dalšího rozvoje – automatické vyhlášení zastávek

V nejbližší době plánujeme mimo jiné velký krok ke zlepšení poskytování informací cestujícím a částečným usnadnění práce řidičů. Mám na mysli zavedení automatického vyhlášení zastávek na základě polohy autobusu dle GPS. Dosud je tato, pro cestující velmi podstatná, věc závislá pouze na řidiči, tedy na tom, kdy zmáčkne příslušné tlačítko nebo pedál. Nesprávné vyhlášení zastávky zkresluje informace odesílané do řídicího systému AUDIS a může přitom mít vliv i na zobrazování tarifního pásma, označení jízdenky nebo fungování informačních panelů. Zavedení automatického režimu bude eliminovat lidské chyby – správně naprogramovaný počítač nezapomíná.

Nezbývá než věřit, že se pro zdárnou realizaci uvedených novinek podaří zajistit dostatek finančních prostředků. Práce související s informačním systémem však nikdy neskončí, vždy se najde něco, co bude stát za vylepšení.



Klíčov ve znamení „náhradních“ oblouků

Když se řekne Klíčov, většině lidí se nejdříve vybaví klíčovské garáže než pražská čtvrť ležící mezi Prosekem a Vysočany. Klíčov byl původně název pro hospodářskou usedlost s vinicemi, kde v roce 1900 trvale žili čtyři lidé. První zmínky o areálu Dopravního podniku v lokalitě s tímto názvem jsou už z roku 1942, kdy vznikl projekt trolejbusových garáží. V roce 1953 byl poprvé vypracován tzv. Přehledný plán sítě městské dopravy v Praze, kde se poprvé objevují společné trolejbusové a autobusové garáže na stejném místě jako dnes. V roce 1959 se už začal Dopravní podnik zabývat projektovou přípravou. Klíčov tak zapadal do koncepce tří garáží, které měly spolu s Dejvicemi a Kačerovem tvořit trojúhelník.

Původní architektonický návrh garáží na Klíčově pochází z roku 1965 od Dopravoprojektu Bratislava, který se neuskutečnil z důvodu nedodání lan ze zahraničí pro střešní konstrukci, a to na základě politické situace. To mělo zásadní vliv na konečnou a originální podobu dnešních garáží. Náhradní řešení se našlo v koncepci zastřešení garážovacího objektu, kterou navrhl Ing. Josef Zeman (podílel se např. na projektu Žďákovského mostu o rozpětí 330 metrů). Dva nosné oblouky garáží mají rozpětí 104 metrů s průnikem svých středních partií nad střešní rovinou a dosahují výšky 25 m. Vnitřní zastřešená plocha (90 x 120 m) není rozdělena nosnou zdí ani pilíři.

Stavební povolení Dopravní podnik získal 8. července 1968 od Obvodního národního výboru v Praze 9. Stavba samotná neměla též na různých ustlání, dva roky trvaly geologické průzkumy a samotná stavba se potýkala s pozdě dodanými stavebními komponenty, nekvalitně

AREÁL KLÍČOVSKÝCH GARÁŽÍ SI PŘIPOMENE 40 LET OD SVÉHO VZNIKU AŽ PŘÍŠTÍ ROK, ALE MY JÍM UŽ DNES OTVÍRÁME SERIÁL O PRAŽSKÝCH GARÁŽÍCH A VOZOVNÁCH. PŘÍŠTĚ SE VYDÁME K VÝZNAMNÉMU JUBILANTOVI, DO 100 LET SLAVÍCÍ VOZOVNY NA ŽIŽKOVĚ.

Interní komunikace

odvedenou vzduchotechnikou a střešní krytinou. Původní termín předání garáží se z 1. září 1972 prodloužil až na 27. únor 1973. V pondělí 5. března 1973 bylo do pražských ulic vypraveno 37 autobusů.

Zvýšená výstavba v oblasti severní části města si stále více vyžadovala vyšší počet autobusů k obsluze této lokality, a proto bylo roku 1970 rozhodnuto o výstavbě odstavné plochy. Toto rozšíření mělo původně být hotovo roku 1973, tedy rok po původním termínu otevření garáží. Stavba odstavné plochy byla dokončena až roku 1976 s tím, že nedodělky budou dokončeny do 30. dubna 1977.

Současné garáže se skládají ze čtyř budov. První je samotná garážovací hala (ta s oblouky), druhá budova je administrativní spojená s opravárenskou halou (ve tvaru L), poslední dvě budovy jsou haly mytí. První zařízení pro mytí spodků autobusů a druhá pro komplexní úklid interiéru. Klíčovská garáž má interním označením přiděleno číslo 2. Číslice je uvedena i na všech vozech vypravovaných z této garáže.

Počet zaměstnanců JSVA (jednotka Správa vozidel Autobusy) – provozovna Klíčov je v současné době 156, z nichž 11 je na provozovně od jejího založení. Nejvyšší počet tvoří řidiči JPA (jednotka Provoz Autobusy) – provozovna Klíčov: v počtu 535, z nichž 3 zde pracují od zahájení provozu. Dále v areálu mají svá pracoviště zaměstnanci správy nemovitého majetku, jednotky zásobování a ostatních firem podílejících se na provozu samotné garáže.

3 otázky pro vedoucího provozovny JSVA Klíčov Pavla Trollera:

1) Jak byste stručně charakterizoval klíčovskou garáž?

Klíčovská provozovna je důležitou součástí dopravního systému začleněného do struktury obslužnosti pražských i mimopražských oblastí. Její poloha nabízí pracovní příležitosti lidem nejen z Prahy, ale i jejího okolí. Provozovna se rozprostírá na vlastních pozemcích. Jako klad vidím spolehlivý a spolupracující kolektiv, řešící i problémy vzniklé nenadálou situací. Oproti tomu vidím negativa v přemístění personálního a mzdového oddělení do areálu depa Kačerov pro cca 700 zaměstnanců této garáže.

2) Co vás v poslední době nejvíce potěšilo?

Vyzdvihnul bych rekonstrukci odstavné plochy, která probíhá od začátku března až do srpna 2012. Součástí rekonstrukce bude i nový kamerový systém, WiFi komunikace s autobusy a nové osvětlení. Od 1. 6. 2011 probíhá na naší provozovně zkušební provoz pravidelných prohlídek autobusů, jehož výsledky se v současné době vyhodnocují. Celý proces má za úkol rychlejší podchycení závad a začlenění řidiče do celého systému údržby vozidel.

3) Jaké problémy aktuálně řešíte?

Nejvíce nás teď doslova pálí funkčnost starších typů předehříváčů, tzv. bufíků (zařízení sloužící k předehřevu chladicí kapaliny, a tím i rychlejšímu ohřevu motoru na provozní teplotu). V současnosti realizujeme jejich obnovu za moderní typy umožňující používání i alternativních paliv. Na druhé místo bych zařadil nedostatečný počet opravárenských pracovišť, která kapacitně nestačí pro současný počet busů, který je vyšší, než bylo v původním projektu předpokládáno. V letech minulých sice došlo k přístavbě haly oprav prodloužením všech pracovišť z důvodu nárůstu kloubových vozů, ale počet pracovišť zůstal na stejném počtu. A v neposlední řadě nás v současnosti nejvíce trápí pozastavená obnovu vozového parku a s tím spojená vyšší náročnost na údržbu starších autobusů.



Za největší problém současnosti považuji pozastavenou obnovu vozového parku a s tím spojenou vyšší náročnost na údržbu starších vozidel, říká vedoucí JSVA Klíčov Pavel Troller

Rád bych touto formou poděkoval pracovníkům provozovny, a to nejen jednotky SVA, ale i řidičům za zvládnutí zimního vypravení v nepříznivých klimatických podmínkách. Měli bychom si uvědomit, že extrémně vysoké i nízké teploty značně ztěžují pracovní podmínky a celkovou pohodu.



Ke zlepšení provozu na klíčovské garáži určitě pomůže nový povrch odstavné plochy, jejíž rekonstrukce započala zkraye března

Přehled ujetých vozokilometrů provozovnou Klíčov v letech 2010–2011 a aktuální přehled vozidel podle typů (k 29. 2. 2012)

| Rok/Typ | Sd | SdN | Kb | KbN | MdN | Celkem |
|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|------------|---------------|
| 2011 | 4 166 460,62 | 4 708 928,09 | 3 581 361,59 | 2 456 606,89 | 382 286,38 | 15 295 643,57 |
| 2010 | 4 791 947,29 | 4 775 956,83 | 3 753 865,75 | 1 776 673,52 | 20 289,30 | 15 118 732,69 |
| Počet vozidel | 77 | 87 | 62 | 46 | 6 | 278 |

POZNÁMKA: Původní plán počtu autobusů činil při výstavbě garáží 200 vozů délky 11 m a 30 vozů délky 16 m (kloubů)

TAK JAKO SE PNEUMATIKY U AUTOMOBILU VYMĚNÍ, KDYŽ SE JÍZDOU OPOTŘEBUJÍ, STEJNĚ TAK I KOLA U TRAMVAJÍ ZTRATÍ OJETÍM SVOU ŽIVOTNOST. U TRAMVAJE TYPU ŠKODA 14T JE VYMĚNA KOL OPROTÍ JINÝM STARŠÍM TYPŮM TRAMVAJÍ SNAŽŠÍ A PODLE NÁROČNOSTI PRÁCE TRVÁ VYMĚNA TAKZVANĚ „KOLO ZA KOLO“ V ROZMEZÍ OD 12 DO 30 HODIN. ZA VYMĚNOU 165 KG VÁŽÍCÍHO KOLA JSME SE VYDALI DO MOTOLSKÉ VOZOVNY.

Text a foto: Martina Neckářová



Aby tramvaj dobře jela

Dopravní podnik má v současné době ve vozovně Motol 60 tramvajů typu Škoda 14T. Každá tramvaj Škoda 14T má 12 kol. U letní či zimní pneumatiky automobilu se zjistí, zda je kolo sjeté, hloubkou dezénu, u kol tramvaje se měří tzv. výška a šířka okolku, která udává, zda kolo vydrží ujet další kilometry nebo se musí vyměnit, případně reprofilovat, tedy obnovit vlastní okolek.

„Kolo u tramvaje Škoda 14T se mění průměrně po 85 000 ujetých kilometrech, avšak se to nedá přesně stanovit,“ vysvětluje vedoucí provozovny Motol **Jiří Fouček** a pokračuje: „Abychom zjistili, zda je nutné kolo vyměnit, musíme nejpozději každý měsíc provést pravidelnou kontrolu všech kol tramvaje, kde kontrolujeme, jak výšku i šířku okolku kola, která řekne, zda kolo může ujet v provozu s cestujícími ještě nějaké kilometry, tak



Před výměnou kola je tramvaj zvednuta na hydraulických heverech

i vlastní průměr kola. Ke kontrole využíváme monitorovací zařízení zvané MiniProf, které veškeré parametry okolku zaznamená, včetně grafického znázornění vlastního tvaru okolku.

Zařízení MiniProf mají v dispozici všechny vozovny. Pokud výška okolku dosáhne pod 17 mm hranici, kola se buď reprofilují na soustruhu, nebo se obruče na kole vymění. Soustruh na obnovu profilu se nachází v Ústředních dílnách v Hostivaři, kde se kola tramvajů soustruží. V případě, že nějaké kolo má při jízdě na kolejnici S49E1, která je na trati před motolskou vozovnou, výšku okolku nepatrně nad hranici 17 mm, je nutné kolo kontrolovat každý týden. Kola u tramvaje Škoda 14T se vsávkou nesjíždí rovnoměrně. Závisí například na rozložení váhy cestujících při jízdě tramvajů, která je pokaždé jiná.

„Může se stát, že i kvůli jednomu kolu musí tramvaj na soustruh do Hostivaře,“ připomíná Jiří Fouček. Soustružením může kolo ztratit na váze. Hmotnost nového kola je přibližně 165 kilogramů. Údržbou i jízdou se původní hmotnost kola může snížit, až o sto kilogramů. V souvislosti s opotřebením se také mění průměr obruče. U kola nového průměr obruče činí 610 mm. Kolo zcela opotřebené pak i 530 mm.

Výměna kol probíhá přímo na vozovně. Na výměně pracuje tým šesti zaměstnanců vozovny. Nad výměnou obručí kol stráví zaměstnanci vozovny přibližně 12 hodin. Pokud se mění obruče, pryžové vložky a čepy dohromady, podobně jako matky na kole automobilu, doba práce je v rozmezí 24 až 30 hodin. Pro přístup ke kolům je nutné tramvaj Škoda 14T zvednout pomocí šesti hydraulických heverů nebo zvedáků. Pro bezpečnost se tramvaj musí zajistit.



BERLÍNU VLÁDNE ŽLUTÁ

» BŘEZNOVÉ PUTOVÁNÍ ZA KOLEGY PO EVROPĚ NÁS DOVEDE DO HLAVNÍHO MĚSTA NAŠICH ZÁPADNÍCH SOUSEDŮ. BERLÍN JE VYHLEDÁVANÝM CÍLEM CEST Z RŮZNÝCH DŮVODŮ. HISTORIE, ARCHITEKTURA, URBANISMUS, ALE I KVALITNÍ, SPOLEHLIVÁ A VELMI ROZSAHLÁ SÍŤ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY.

Jiří Došlý / Foto: BVG

Vítejte tedy ve městě, ve kterém po konci studené války začala díky pádu Berlínské zdi nová kapitola. Východní a Západní Berlín se spojil v jedno město, včetně systému MHD.

První znaky veřejné hromadné dopravy v Berlíně lze objevit již v roce 1638. Tehdejší dopravní prostředek v okolí radnice představovalo 12 „nosítek“ a 24 „nosičů“. Historie novodobé MHD v Berlíně sahá, podobně jako např. ve Vídni, do roku 1865, kdy byl v červnu zahájen provoz koňky. Koňku začala od roku 1881 postupně nahrazovat elektrická tramvaj, a to hlavně díky soukromým dopravcům. Rozvoj tramvajové sítě začátkem dvacátého století byl živelný – v podstatě každý dopravce využíval jiný rozchod kolejnic. Od roku 1902 je možné v Berlíně využít podzemní dráhu U-Bahn. Zásadním milníkem v berlínské MHD je rok 1928, kdy město sjednotilo veškeré dopravce a vznikl předchůdce dnešního dopravního podniku BVG.

BVG zaměstnával v roce 2011 celkem 10 552 zaměstnanců. Základní jízdenka pro jednotlivou cestu po Berlíně stojí € 2,30 a lze na ni cestovat až 2 hodiny. Turistická jízdenka na 24 hodin stojí € 6,30. Roční kupon stojí dospělého € 695, měsíční jízdenka vyjde na € 74. V Berlíně se nevyplatí jezdit bez jízdního dokladu, revizoři jsou takřka na každém rohu. Pokutu za jízdu bez dokladu ve výši cca € 50 je nutné zaplatit na místě. Do autobusu se nastupuje pouze předními dveřmi a ukazuje se platný doklad řidiči.

dopravce opět vrátil k označení BVG a masivně investoval do propojení jednotlivých systémů veřejné hromadné dopravy. Městská pokladna se tak na přelomu století dostala do hlubokého deficitu a nyní je již několik let téměř pozastaven vývoj infrastruktury veřejné hromadné dopravy.

Cestujícím je k dispozici 173 stanic metra na deseti linkách, které obsluhuje 1 243 vagonů, 22 denních tramvajových linek a 9 nočních linek se sítí 377 zastávek a 391 vozy, z nichž 40 % jsou moderní nízkopodlažní vozidla, 1 349 autobusů na 149 denních linkách a 63 nočních linkách, 6 linek přívozů, ze kterých jsou tři v provozu pouze od března do října.

V Berlíně jsou zavedeny i expresní tramvajové a autobusové linky. Devět tramvajových linek je označeno M MetroLinien a obsluhují části města, kde není hustá síť metra ani tramvajů, podobně je 13 autobusových linek označeno X MetroBus. MHD v Berlíně doplňuje hustá síť 15 linek S-Bahnu (příměstské železnice) podobně jako v Praze či Vídni. V roce 2011 berlínský dopravce přepravil 1,05 mld. cestujících. Téměř polovinou se na tomto počtu podílela podzemní dráha, následují autobusy s více jak 36 %. Celonoční provoz metra lze využít v Berlíně o víkendech a volných dnech na osmi z deseti linek v jednotném intervalu 15 minut.



V podzemní dráze bylo posledním počinem zprovoznění linky U55 pod sídlem spolkové vlády, v současné době probíhá výstavba metra pod ulicemi u Braniborské brány Unter den Linden. Toto prodloužení se třemi stanicemi propojí linku U55 od Braniborské brány a stávající konečnou linku U5 na Alexanderplatz. Vozový park metra byl v poslední dekádě obnoven novým typem průchozích souprav. Poslední prodloužení tramvajové tratě ze září 2011 dovedlo koleje od nádraží Adlershof k nedalekému vědeckému parku. V současné době se tramvajová síť rozšiřuje od nádraží Nordbahnhof směrem k nádraží hlavnímu Hauptbahnhof. Stavba by měla být zprovozněna v roce 2013. Vozový park tramvajů prochází významnou obměnou, kdy se vozy české výroby nahrazují 99 vozy Flexity Outlook až se sedmi články od kanadského výrobce Bombardier. Nové soupravy jsou o 10 cm širší, proto je možné je provozovat jen na některých linkách. Síť S-Bahnu se rozšíří v létě 2012 k novému terminálu letiště Berlin-Brandenburg.

ARCHIV DOPRAVNÍHO PODNIKU JE BLUDIŠTĚM TISÍCŮ A TISÍCŮ DOKUMENTŮ, ALE POKUD MÁTE DOBRÉHO PRŮVODCE, ZAJISTĚ SE MEZI NIMI NEZTRATÍTE. VEDOUcí ARCHIVU DOPRAVNÍHO PODNIKU PAVEL FOJTÍK, KTERÝ ARCHIV DPP OD ROKU 2005 SPOLEČNĚ S JEHO TÝMEM SPRAVUJE, NÁS JEHO ZÁKOUTÍMI PROVEDL.

Text a foto: Martina Neckářová

VŮNĚ STARÝCH PAPIRŮ



V oddělení Archiv dnes pracují tři lidé (zleva) – Jana Říhová, Jarmila Vokůrková a Pavel Fojtík. Na fotografii pózuji v archivu mzdových listů. Kdyby se všechny mzdové listy položily na sebe, vytvořily by sloupec vysoký asi 215 metrů

Podle vnitřní normy DPP, tj. podle takzvaného Spisovního skartačního a archivního řádu, by zaměstnancům archivu DPP měly projít pod rukama všechny dokumenty, které do Dopravního podniku přijdou nebo které v Dopravním podniku přímo vzniknou. „Podle této normy zaměstnanci nesmí skartovat a vyhazovat papíry, jak se jim zlíbí. Všechny dokumenty by měly projít archivem, ale bohužel se tomu tak ve všech případech neděje,“ říká **Pavel Fojtík**, vedoucí oddělení Archiv DPP. Pokud jde o uložení dokumentů v archivu, jsou i výjimky, kdy například jednotka Správa nemovitého majetku či jednotky metra, tramvajů a dalších musejí mít věci na dané téma doslova při ruce, vysvětluje Fojtík a pokračuje: „K nám do archivu se pak dostanou až po dlouhém čase, například až skončí platnost dokumentace.“ Nikdo jiný v Dopravním podniku není oprávněn skartovat, přesněji likvidovat dokumenty. Jedinou výjimku tvoří jízdní doklady: „Slovo skartace doslova znamená vyřazovat nikoliv likvidovat určené dokumenty a od likvidace jakékoli dokumentace jsme tu my,“ dodává Pavel Fojtík.

Skartace pod kuratelou zákona

Zákon jasně stanovuje, že se dokumenty vyřazují ve skartačním řízení. Pokud se dokumenty doslova vyhazují bez skartačního řízení, může za to být nařízena pokuta až ve výši dvěset padesát tisíc korun. Skartační lhůty a normální skartační předpisy se vztahují i na elektronickou dokumentaci.

Seznamy všech dokumentů určených k likvidaci musí protokolem potvrdit Archiv hlavního města Prahy. „Bez jeho souhlasu nesmíme nic vyhodit ani my,“ popisuje skartační proces Pavel Fojtík a pokračuje: „Likvidaci nepotřebných dokumentů pro DPP zajišťuje firma, která musí

mít akreditaci od Národního bezpečnostního úřadu, protože přichází do styku s osobními dokumenty a s různými stupni utajení. Pokud si společnost, která likvidaci vykonává, objednáme, v jeden den přivezou plechové kontejnery, do nichž se dokumenty vloží, zamknou a odvezou se k likvidaci.“

Spisovna Dopravního podniku fakticky existuje od jeho založení v roce 1897, i té se běžně říkalo archiv. První prostorné místnosti, na svoji dobu kvalitní, avšak suterénní, archiv dostal v roce 1934 v paláci EP v Bubenské ulici. Na svém nynějším místě v areálu hostivařských ústředních dílen sídlí od roku 1997. Tzv. Historický archiv, který je základem dnešního depozitáře, oficiálně vznikl příkazem ředitele DPP 12. srpna 1966. Od roku 2005 je Archiv DPP jedním z oddělení odboru Spisová služba.

Archivování je odborná činnost a archiv Dopravního podniku má samozřejmě speciálně stanovené podmínky. „V praxi to vypadá následovně,“ přibližuje práci archivu Pavel Fojtík: „Přivezou nám například tři sta šanonů. Ty se musejí naložit na vozíček, odvézt dovnitř do budovy, spočítat, zkontrolovat, podepsat předávací protokol, a poté se musí najít vhodné místo, kam se tyto šanony uskladní. Tam odpočívají po celou skartační lhůtu, která je různá. Ta nejkratší trvá jeden rok. Nejčastěji u drobnějších věcí bývá skartační doba tři nebo pět let. Faktury a účetní doklady se musí uchovávat 10 let, mzdové listy alespoň 45 let. Lhůty určují různé zákony a předpisy z oboru archivnictví, jiné si stanovuje Dopravní podnik. Útvary DPP však nemůžou jít pod hranici, kterou stanovuje zákon. Déle je však uchovávat samozřejmě může.“

Bádat může přijít každý

Jako v každém správném archivu, tak i v DPP naleznete speciální místnost, kam si kdokoli z veřejnosti, a samozřejmě zaměstnanců DPP, může přijít prezenčně prostudovat spisy a dokumenty. Avšak i bádání má svá pravidla. Ročně se v archivu objeví dvacet až pětadvacet různých badatelů, kteří podle předpisů musí být pod stálým dohledem a nesmějí se po prostorách archivu volně pohybovat.

„Pokud někdo, jak z veřejnosti, tak Dopravního podniku, má zájem si prostudovat historické dokumenty, má možnost u nás v archivu bádat. Pokud jde o mladé dokumenty, jsme ale v rozporu mezi dvěma zákony,“ upozorňuje Pavel Fojtík a pokračuje: „Na straně jedné je tu tzv. archivní zákon, který stanovuje, že věc je archivální, pokud je třicet let stará. My můžeme za běžného stavu vlastně veřejnosti zpřístupnit pouze věci starší třicet let. Někdy to ale opravdu závisí na povaze věci. Druhý zákon, se kterým se v tomto okamžiku dostáváme do určitého rozporu, je zákon o svobodném přístupu k informacím. Říká, že když sem někdo přijde, tak má vlastně právo vidět i dokumenty současné. V těchto případech to většinou vyřešíme přes nadřízené útvary.“ Rešerše a dokumenty pro badatele připravuje vedoucí Archivu DPP Pavel Fojtík sám.



Vedoucí archivu ukazuje nejstarší zápis zapsaný v podacím deníku podatelny v srpnu 1897, kterým byl podnik založen

Historické cennosti mají místo v depozitáři

Kromě badatelný je v archivu několik spisoven, kam se ukládají věci podle spisového řádu, tj. podle různých právních předpisů na dobu určitou. Dále tři specializované místnosti, kde je teplota stabilně udržována mezi šestnácti a sedmnácti stupni Celsia. Jednou z nich, a zároveň nejoblíbenějším místem archiváře Pavla Fojtíka, je depozitář. „V něm uchováváme dokumenty natrvalo. Když mi sem někdo přijde na návštěvu, tak mu s oblibou ukazují knihu, ve které je první



Do klimatizovaného depozitáře archivu mají přístup výlučně povolané osoby. Je zde celá řada cenných spisů a plánů, které dokumentují vývoj MHD v Praze

zápis v prvním podacím deníku našeho podniku. Byl učiněn tři dny před jeho vznikem, 27. srpna 1897. Je to úřední dopis považovaný za zakládací listinu našeho podniku, oznamující, že byla zřízena samostatná kancelář městských elektrických podniků,“ říká Pavel Fojtík.

V letech 2007 až 2011 vzrostl počet dokumentů uložených ve spisovnách o 760 běžných metrů, což je oficiální měrná jednotka v archivnictví. „Představte si štos papírů vysoký šest kilometrů. Přibližně tolik dokumentů máme v současné době na starosti. A to u nás není uloženo všechno,“ přibližuje vedoucí archivu. V archivu je k dohledání okolo 100 000 osobních spisů. „Osobní karty bývalých zaměstnanců v archivu uchováváme déle, než je jejich skartační lhůta, fakticky natrvalo. Dnes patří mezi oblíbené činnosti, že lidé pátrají po svých rodokmenech a po svých předcích,“ vysvětluje Pavel Fojtík. „V podstatě jsme zatím našli každého člověka, pokud ho někdo hledal a byl zaměstnancem Elektrických podniků. V průměru se jedná o takové dvě až tři situace za rok,“ říká Fojtík a uvádí příklad: „Obrátila se na nás e-mailem jedna rodina s prosbou o informace o pradědečkovi, který pracoval u Elektrických podniků čili Dopravních podniků a jezdil na kočce. Znali jeho jméno, neznali datum narození, jen jméno vesnice. Začali jsme hledat v seznamech a pomocí různých pomůcek jsme ho našli. Narodil se v roce 1863. Rodina se domnívala, že pradědeček měl dvě děti, ale v kartě měl zapsané děti tři. Co se stalo se třetím dítětem, nikdo neví.“

Řidič Jaroslav Soumar z vršovických garáží přebírá před zraky kolegů a kolegyn z rukou zastupující generální ředitelky Magdaleny Češkové diplom k 3. místu v anketě Slušný řidič 2011.



BÝT SLUŠNÝ A NĚCO PŘIDAT. TO SE STÁLE CENÍ

V ROZJITŘENÉ DOBĚ, V KTERÉ SE PRAŽSKÝ DOPRAVNÍ PODNIK NACHÁZÍ, PŘIJDE VHOD UDÁLOST, KTERÁ SE ODEHRÁVÁ V POZITIVNÍ ATMOSFÉŘE. V POLOVINĚ ÚNORA SE V KONFERENCEČNÍM CENTRU DPP USKUTEČNILO SLAVNOSTNÍ VYHODNOCENÍ NEJLEPŠÍCH ŘIDIČŮ ZA ROK 2011.

Petr Ludvíček / Foto: Petr Hejna

Tradičního slavnostního aktu vyhodnocení nejlepších se tentokrát ze všech garáží a vozoven zúčastnilo 39 řidiček a řidičů. Než zastupující generální ředitelka Magdalena Češková ceny předala, ocenila v úvodním slově přístup přítomných zaměstnanců ke každodenní práci a přínos k posílení dobrého jména DPP v očích veřejnosti. Kritériem pro vyhodnocení řidičů na 1. až 3. místě jsou nejen jízdy bez nehod, bezvadná služba a docházka, ale i absence stížností ze strany veřejnosti a případně pomoc cestujícím.

Diplomy, DVD a finanční ohodnocení předával spolu s Magdalenou Češkovou i místopředseda představenstva DPP Petr Blažek, zástupce ředitele sekce Lidské zdroje Dušan Palkovič, vedoucí JPT Petr Hloch a vedoucí JPA Václav Jelínek. Vyhodnocení ankety Slušný řidič proběhlo popáté.



Slavnostního aktu se kromě zastupující generální ředitelky zúčastnil vedoucí JPA Václav Jelínek, vedoucí JPT Petr Hloch, místopředseda představenstva Petr Blažek a zástupce ředitelky sekce Lidské zdroje Dušan Palkovič.



Místopředseda představenstva Petr Blažek a zastupující generální ředitelka Magdalena Češková mají mezi sebou řidiče autobusů, kteří v anketě Slušný řidič 2011 zvítězili (zleva): Jan Večeřa (garáže Klíčov), Martin Šelbický (Vršovice), Václav Hasalík (Kačerov), Ondřej Franko (Hostivař) a Karel Sadílek (Řepy).

Vítězi v anketě Slušný řidič v kategorii řidičů tramvají se za rok 2011 stali: Robert Platil z vozovny Pankrác, Josef Vaverka ze Žižkova, Petr Novák z Vokovic a Stanislav Peterka z Kobylis.



Řidička a řidiči autobusů, kteří se umístili na stříbrném stupni: Hana Forejtová a Zdeněk Kalík (garáže Klíčov), Jaroslav Zdrchaný a Ján Kučerka (Vršovice), Jan Kovář a Jaroslav Kchunt (Kačerov), Gabriel Kříž (Hostivař) a Karel Potůček a Rudolf Borkovec (Řepy). Miloš Osička z Hostivaře chybí.



Na druhé příčce se v anketě Slušný řidič za rok 2011 umístili: Jaroslav Vogeltanz z vozovny Kobylis, Ivana Šťastná ze Strašnic, Jan Velíšek z Hloubětína, Zdeněk Moravec z Motola a Zdeněk Ešner ze Strašnic.

Řidiči na bronzovém stupni se stali: Miloslav Charamza a Jiří Hruboň (garáže Klíčov), Jaroslav Jirásek a Jaroslav Soumar (Vršovice), Petr Hanibal a František Petránek (Kačerov), Vladimír Vitásek a Adolf Žitný (Hostivař), Jan Martinka a Pavel Kabourek (Řepy).



V kategorii řidičů tramvají se oceněnými na 3. místě stali: Jarmila Sojková z vozovny Pankrác, Milan Bohovic z Vokovic, Pavel Řehoř z Motola, Tomáš Ryba ze Žižkova a Jiří Kasl z Hloubětína.

ASI DNES VŠICHNI ZNÁME PĚVECKÝ SBOR DOPRAVNÍHO PODNIKU A ČAS OD ČASU SI TI MLADŠÍ Z NÁS ZAHRAJÍ FOTBAL. ZDÁ SE VÁM TOTO SPOJENÍ TROCHU NEZVYKLÉ? DNES BUDE ŘEČ O VOLNÉM ČASU ZAMĚSTNANCŮ – JEJICH SPORTOVNÍ A KULTURNÍ VYŽITÍ MÁ VELMI DÁVNOU TRADICI A BYLO VELMI PESTRÉ. VÍTE, ŽE V NAŠEM PODNIKU EXISTOVAL I SYMFONICKÝ ORCHESTR?

Pavel Fojtík / Foto: Archiv DPP



Ladění před koncertem Dvořákových oslav 2. dubna 1941 v Městské knihovně

Tramvajáci měli i symfonický orchestr

A právě na symfonický orchestr je zaměřeno dnešní ohlédnutí do podnikové historie. U zrodu symfonického orchestru stála tramvajácká dechovka z pankrácké vozovny. Amatérští hudebníci chtěli své těleso rozšířit také o smyčcové nástroje a zabývat se i vážnou hudbou. To už se museli obrátit i na jiná pracoviště Elektrických podniků a kupodivu se našla celá řada nadšených zaměstnanců, kteří měli zájem si společně ve volných chvílích zahrát. Někteří byli velmi zkušení, jiní byli naopak naprostými začátečníky. To ale neznamenalo, že byli ostatními odmítnuti. Kromě řidičů a průvodčích pankrácké vozovny se v novém hudebním tělese začali setkávat i řidiči autobusů, dělníci z ústředních dílen i úředníci. Orchestr se začal scházet pravidelně na jaře roku 1932 v sále nuselského pivovaru a brzy měl úctyhodných 70 členů.

Šéfem orchestru účetní

Prvním vedoucím symfonického orchestru se stal Miroslav Šimáně, inženýr z oddělení vrchní stavby Elektrických drah. Jak se ale z dobových materiálů dozvídáme, hodně volného času mu zabírala jeho další záliba – sborový zpěv. Proto Šimáněho brzy vystřídal Jindřich Seidl, amatérský hudební skladatel, jinak úředník Elektrických podniků. Ani on nebyl dlouho v čele souboru, protože mu v tom zabránily zdravotní důvody. A tak se uměleckým vedoucím symfonického orchestru Elektrických podniků nakonec stal účetní Zdeněk Kredba z kalkulačního oddělení. Byl doslova hnacím motorem orchestru a řídil ho po celou zbývající dobu jeho existence. A nebyla to rozhodně doba krátká.

Poprvé se symfonický orchestr Elektrických podniků představil dvěma skladbami při blížící se slavnostní schůzi v karlínském Národním domě na jaře roku 1932. Zda to byla „jen“ schůze členů orchestru, nebo jestli hudebníci hráli při příležitosti nějaké akce, to nevíme. Z dobových análů se dovídáme, že orchestr zahrál dvě

skladby – Smetanovu předehru k opeře Hubička a Dvořákův Slovanský tanec č. 4. Podobných vystoupení při blížící neurčených schůzích bylo ještě několik.

První oficiální veřejné vystoupení symfonického orchestru Elektrických podniků se uskutečnilo až o tři roky později, 28. listopadu 1935 ve velkém sále Městské knihovny. Pro znalce vážné hudby možná bude zajímavé, když si přiblížíme program tohoto koncertu. Orchestr zahrál 11 skladeb. Po úvodní Smetanově předehře k Hubičce následovalo Largo z opery Xerxes od Georga Friedricha Händela, Holdovací pochod z dramatu Sigurd Jorsalfar od Edvarda Girega, dále scherzo č. 2 b moll pro klavír od Frederyka Chopina a Melodie pro klavír Sergeje Rachmaninova. Následovaly skladby českých skladatelů: Slepíčka z Českých tanců od Bedřicha Smetany, předehra k 3. jednání opery Čert a Káča od Antonína Dvořáka, Valse triste z baletu Pohádka o hloupém Honzovi od Oskara Nedbala, dále Slovanský tanec č. 4 od Antonína Dvořáka a Smetanova polka Naším děvčat. Večer vyvrcholil slavnostním pochodem V nový život od Josefa Suka. Jako sólista orchestru se u klavíru představil Antonín Novák.

V repertoáru i dále vedli čeští velikáni

Vystoupení symfonického orchestru mělo velký úspěch, a tak není divu, že se začali hlásit další členové. Protože orchestr potřeboval získat od vedení Elektrických podniků i nějaké zázemí, vstoupil – možná poněkud nezvykle – jako samostatný hudební odbor do Sportovního klubu Elektrických podniků, známého pod zkratkou SKEP, tehdy také běžně psané (ale i skloňované) jako Skep. Velkou podporu měl orchestr od počátku od tehdejšího předsedy správní rady Elektrických podniků Ing. Eustacha Mölzera. Pod křídly hudebního odboru Skepu pak vystupovala i menší hudební tělesa. Byla to například dechová hudba, která hrávala nejen při různých zábavách, ale často i při

slavnostním zahajování provozu na různých tratích. Zřejmě jen krátce existoval i jazzový orchestr. Vraťme se ale k symfonickému orchestru.

Veřejná vystoupení orchestru se konala obvykle jednou až dvakrát do roka. Výjimkou byl v prvních letech existence rok 1939, ve kterém naše republika ztratila svoji samostatnost. Válečné období orchestr kupodivu přežil bez úhon a veřejná vystoupení byla velmi ceněná, protože dál hrál mnoho skladeb slavných českých hudebních velikánů, které pomáhaly během okupace udržovat národní povědomí. Vystoupení orchestru se konala ve Smetanově síni, ve velkém sále na Žofíně a nejčastěji v Národním domě na Smíchově či v Radiopaláci.

První vystoupení ve svobodné republice bylo při trýzně za padlé spoluzaměstnance v hale Ústřední budovy Elektrických podniků 12. července 1945, během které se hrála Smetanova slavnostní předehra C dur a Dvořákův tercet pro lesní rohy z violoncellového koncertu.

V poválečném období už orchestr vystupoval jako Symfonický orchestr Dopravního podniku. Objevil se na mnoha akcích a nechyběl ani při oslavě 50. výročí založení městského dopravního podniku v září 1947. Mezi místy jeho vystoupení bychom našli i jedno zcela netradiční – 16. listopadu 1948



Symfonický orchestr Dopravního podniku při velkém koncertu v Lucerně, 17. březen 1953

vystupoval v Rustonce v montážní hale kolejových konstrukcí, kde hrál skladby od Boieldieuho, Auberu, Glinsky, Kovařovice, Dvořáka, a především Smetany.

Ačkoliv symfonický orchestr přežil válečná léta, v letech padesátých to v něm trochu zaskřípalo. V roce 1956 v jeho repertoáru nenajdeme ani jedno veřejné vystoupení, protože – jak se dozvídáme v jedné vzpomínce – „byl nucen se odmlčeti pro naprosté nepochopení kulturního referenta Závodního výboru“. Naštěstí i toto nepříznivé období překonal a od 24. dubna 1957 znovu vystupoval, a to stále pod vedením Zdeňka Kredby.



Na tomto snímku je uprostřed dlouholetý šéf symfonického orchestru Zdeněk Kredba

O třiceti letech činnosti orchestru se z února 1962 dochovala zajímavá statistika. Symfonický orchestr měl od roku 1932 celkem 64 vystoupení, včetně těch neoficiálních z roku 1932. Nacvičil celkem 148 skladeb, z nichž nejčastěji zahrál Pochod k Shakesperovým slavnostem, opus 22, od Bedřicha Smetany (18x), dílo 46 z I. řady Slovanských tanců od Antonína Dvořáka (12x) a Růže z jihu od Johanna Strausse (10x). Z celkového počtu vystoupení jich 62 řídil Zdeněk Kredba.

Po roce 1962 se stopy po symfonickém orchestru Dopravního podniku bohužel ztrácejí. Kolik vystoupení (a zda vůbec nějaké) měl orchestr po roce 1962, to už bohužel nevíme. V roce 1965 se v podnikovém časopisu Pražský dopravník objevil krátký článek s názvem Kam se poděl náš orchestr? a o rok později se objevuje další článek Kdo vzkřísí náš symfonický orchestr? Zdá se, že poslední vystoupení hudebníků se pod vedením Zdeňka Kredby uskutečnilo 6. listopadu 1970. To už se ale na pozvánce píše „jen“ o smyčcovém komorním souboru. Poslední „papír“ v archivu – nepodepsaný strojopisný průpis, datovaný už kostrbatě psanou rukopisnou poznámkou do dubna 1970 – říká: „Dík za muzicírování v orchestru D. P. Smyčcový orchestr D.P. ukončil svoji kulturní činnost. Děkuji touto

cestou všem členům komorního smyčcového orchestru a orchestru symfonického, kteří po

30 let trvání souboru projevovali svoji muzikálnost a dokázali svým muzicírováním nevšedních úspěchů na mnoha vystoupeních. Přejí všem mnoho sil a hodně zdraví k dalším hudebním zážitkům a děkuji ještě jednou za jejich krásnou spolupráci v orchestru D. P. Kredba.“

I tato skromná a zajímavá kapitolka z minulosti našeho podniku ukazuje, že historie městské hromadné dopravy v Praze je opravdu pestrá a neskládá se jen z tramvajových tratí a vozidel, trolejových drátů či karosérií a motorů autobusů. Patří do ní i zaměstnanci jako takoví se všemi svými starostmi i zálibami.

Kam v Praze za **SPORTEM** a **KULTUROU**

Milan Slezák

FEBIOFEST 2012 >>

**FEBIO
FEST
2012**

Již **19. ročník MFF Praha – Febiofest 2012** se uskuteční 22.–30. března. Hlavním promítacím prostorem bude opět všech 12 sálů kina Cinestar Anděl v Praze 5 – Smíchov. Nebude chybět ani archivní kino NFA Ponrepo – Konvikt, které sestaví ze svých fondů další zajímavou retrospektivu – letos bude patřit nejstaršímu žijícímu českému režisérovi Jiřímu Krejčíkovi. Jedna z poct v Kině osobností bude letos například věnována italskému filmaři Nannimu Morettimu, k dalším hostům festivalu patří Sandrine Bonnaire a Lech Majewski. Festival přináší velký portrét současné turecké kinematografie a představí také hity současné kinematografie a filmy navrhované na Oscary; např. Superclásico, Tady to musí být, Bouřlivé výšiny a Musíme si promluvit o Kevinovi. Soutěž Nová Evropa obsahuje také českou naději: film Příliš mladá noc, který bude soutěžit o letošní Grand Prix. Filmově-historickou událostí bude česká premiéra restaurované Bitvy o Alžír.

PRAŽSKÝ PŮLMARATON >> >>

Na sobotu 31. března se připravuje další, tentokrát již čtrnáctý, ročník pražského **Hervis 1/2Maratonu**. Zájem o startovní čísla byl podle zpráv pořadatelů mimořádný a zdá se, že závodnická kapacita jedenácti tisíc míst bude zcela naplněna. Pražský půlmaraton patří k elitním světovým běhům. Už třetí rok má zlatou známku Mezinárodní atletické federace IAAF, čímž se

může pochlubit jen šest půlmaratonů na světě. Letos navíc bude tento běh rovněž součástí prvního ročníku unikátní série běhů RunCzech.com. Z hlediska sportovní účasti slibuje letošní ročník na startu také mj. přední keňské běžce v čele s Philemonem Limem a Lydií Cheromeiovou. A právě Limo tu loni jako první člověk na českém území běžel půlmaraton pod jednu hodinu.

TURNÉ ORCHESTRU GUSTAVA MAHLERA

Ve čtvrtek 5. dubna ve Smetanově síni Obecního domu v Praze vystoupí v rámci svého evropského turné **Gustav Mahler Jugendorchester** (role jeho hostitele se ujme Symfonický orchestr hl. m. Prahy FOK). Jedná se o špičkové hudební těleso sdružující mladé hudebníky z celého světa, kteří prošli náročným konkurzem. Koncert se koná pod záštitou pražského primátora a rakouského velvyslance a kromě zmíněného orchestru se na něm představí také jeden z nejlepších současných dirigentů **Ingo Metzmacher** (na snímku) a významná wagnerovská pěvkyně, sopranistka **Iréne Theorin**.



>> FESTIVAL SPISOVATELŮ

Od 14. do 18. dubna bude na Nové scéně Národního divadla probíhat **22. ročník Festivalu spisovatelů Praha**. Jeho ústředním tématem je budoucnost a ohlédne se i za tím, jak se splnily futuristické představy z počátku 20. století, to vše v kontextu světové kultury. Svě by k tématu měli říci pozvaní hosté. Španělský experimentální básník, esejista a prozaik Juan Goytisolo, uznávaná indická spisovatelka Anita Desai, básník a disident Duo Duo z Číny, do češtiny hojně překládaný britský spisovatel Hanif Kureishi, básník a hudební skladatel Jan Erik Vold z Norska, holandský bouřlivák Arnon Grunberg, ve Francii žijící český prozaik Patrik Ouředník, nebo jeden z nejpozoruhodnějších amerických básníků Jerome Rothenberg. Se zvoleným ústředním tématem koresponduje také vizuální podoba festivalu. Na proměně prostorů Nové scény se budou podílet špičky současného českého videoartu a Institut světelného designu v Praze. Festivalový galavečer nabídne diskusi „Ať žije budoucnost“ a zhudebněné texty legendy americké poezie Johna Ashberghyho v podání Moniky Načevy.



HLASY PRO ZIMNÍ DOPRAVU >>

VELKÁ ZIMNÍ FOTOSOUTĚŽ, VYHLÁŠENÁ V PROSINCOVÉM DP KONTAKTU, ZNÁ SVÉ VÍTEŽE. ROZHODLY O NICH HLASY ČLENŮ REDAKČNÍ RADY ČASOPISU.

Interní komunikace

Autor: Zdeněk Altner, **1. místo**Autor: Aleš Dlouhý, **2. místo**Autor: Josef Hubka, **3. místo**Autor: Filip Sirotek, **4. místo**Autor: Jan Ryšánek, **5. místo**

Na fotografiích, které se v rámci soutěže „MHD v zimě“ umístily na prvních třech oceněných místech, dominují tramvaje a také noční atmosféra. Vítězný snímek, který porotu zaujal nejvíce, pořídil **Zdeněk Altner** na konečném na Vypichu, kde „jeho“ vůz 8088 linky 15 čekal mezi sněhovými závějemí. I druhý snímek v pořadí zachycuje tramvaj v pražském provozu v době hustého sněžení. **Aleš Dlouhý** jej pořídil u zastávky Želivského a podle jeho slov šlo o kouzlo okamžiku. Na bronzové příčce je opět tramvaj, přesněji řečeno souprava linky 22 šinoucí se za pluhem na Náměstí Míru. Pohotovou spoušť měl v tomto případě **Josef Hubka**. Pro zajímavost přinášíme i dvě fotografie, které se umístily těsně pod stupni vítězů. Autobus linky 163 v doslova pohádkové idylce zachytil na návsí v Dolních Počernicích **Filip Sirotek** a také autobus, ale se zastávkovým „sloupkem“ v podobě sněhuláka na konečné Otěšinská, **Jan Ryšánek**. Redakce všem autorům děkuje za zaslání snímky a třem vítězům, kteří získávají rodinnou vstupenku do Království železnic na Smíchově, blahopřeje.



Potřebujete se zviditelnit? Využijte legální inzertní plochy!

Věděli jste, že:

- nabídky a inzerce vylepované mimo určené plochy jsou považovány za „černou reklamu“ a jsou postihovány podle zákona!

