

140 let historickým objektivem  
Fakta o pátém áčku – seriál  
Letem dopravním světem

## ***Ledovka: svědectví přímých účastníků***

na stranách 8 až 13



# Aktuální nabídka oborů SPŠD

Sřední průmyslová škola dopravní, a.s., již několik let úspěšně realizuje studium oborů středního vzdělání s výučním listem Elektrikář a Automechanik ve zkrácené formě. Dalším vzdělávacím programem, kterým SPŠD rozšiřuje svou nabídku, je Jazyková škola.

Text: **Michaela Franková** • Foto: **archiv SPŠD**

Jeden a půlleté studium oborů Elektrikář a Automechanik je určeno pro uchazeče, kteří již dosáhli středního, nebo dokonce vysokoškolského vzdělání a chtějí si doplnit kvalifikaci, případně zcela změnit svoji profesní dráhu. Přijetí ke studiu není limitováno věkem, povoláním nebo původně vystudovaným oborem a mezi úspěšnými absolventy je v těchto ryze technických oborech také několik žen. Úspěšní absolventi oboru Elektrikář mohou čerstvě získaný výuční list ještě doplnit osvědčením zkoušky z vyhlášky 50/1978 Sb., na kterou se připravují již v průběhu studia. Teoretická a praktická výuka probíhá v prostorách školy a školních dílen v odpoledních hodinách. Toto studium je plně hrazeno žáky. Školné zkráceného studia Elektrikář, Auto-



mechanik je 15 000 Kč. Při zahájení studia k 1. 2. 2015 se přihlášky přijímají do 20. 1. 2015, při zahájení 1. 9. 2015 škola přihlášky přijímá do 20. 8. 2015.

Jednoleté pomaturitní studium anglického jazyka SPŠD nabízí formou

Jazykové školy. Získáním akreditační MŠMT ČR se škola zařadila mezi instituce, které mohou poskytovat čerstvým maturantům jazykové vzdělání a připravit je k mezinárodní jazykové zkoušce. Tento typ studia zaručuje mimo jiné žákům tzv. statut studenta se všemi sociálními výhodami. Věříme, že největší motivací studujících je fakt, že získaný certifikát doplní jejich vzdělání tak, aby se stali žádanými absolventy na trhu práce. Pomaturitní studium angličtiny bude probíhat v budově školy v Motole, v moderní jazykové laboratoři, pod vedením zkušených a kvalifikovaných lektorů. Také toto studium je plně hrazeno žáky. Školné jazykového pomaturitního studia činí 16 500 Kč. Pro studium od 1. 9. 2015 je třeba podat přihlášky do 30. 4. 2015.

**STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÁ ŠKOLA DOPRAVNÍ, a. s.**



Dopravní podnik hlavního města Prahy

PLZEŇSKÁ 298/217A  
150 00 PRAHA 5



TEL.: 242 481 933  
INFO@SPS-DOPRAVNI.CZ  
WWW.SPS-DOPRAVNI.CZ

## DOPRAVNÍ SPOJENÍ

**ŠKOLA MOTOL**  
Tram Vozovna Motol [9][10]  
**ŠKOLA VINOHRADY**  
Tram Jana Masaryka [4][22]

**BEZ ŠKOLNÉHO A PŘIJÍMACÍCH ZKOUŠEK**

Přijímáme žáky ze ZŠ ke studiu čtyřletých studijních oborů středního vzdělání s maturitní zkouškou

Žáky ze ZŠ ke studiu tříletých studijních oborů středního vzdělání s výučním listem

**ŠKOLNÉ 12.000,-/š.rok NAVAZUJÍCÍ OBORY**

Žáky, absolventy SOU ke studiu nástavbových studijních oborů denních – dvouletých a dálkových tříletých oborů středního vzdělání s maturitní zkouškou

**ŠKOLNÉ 15.000,-/š.rok NAVAZUJÍCÍ OBORY**

Zkrácené, navazující studium elektrikář a automechanik  
Jednoleté, navazující jazykové studium

**DNY OTEVŘENÝCH DVEŘÍ: 17. 01. 2015 09:30 - 12:30 hod., 09. 02. 2015 15:30 - do 17:30 hod. termíny doporučujeme ověřit na [www.strankach](http://www.strankach)**



Podpora spolupráce škol a firem

evropský sociální fond v ČR

EVROPSKÁ UNIE

MINISTERSTVO ŠKOLSTVÍ MLÁDEŽE A TĚLOVÝCHOVY

OP Vzdělávání pro konkurenceschopnost

SOLARIS

OP Praha

OP Praha

EVROPSKÁ UNIE

Evropský sociální fond Praha & EU: Investujeme do vaší budoucnosti

INVESTICE DO ROZVOJE VZDĚLÁVÁNÍ

GRAFICKÉ STUDIO

**Vážené zaměstnankyně a vážení zaměstnanci Dopravního podniku,**

pokaždé, když se v Praze po volbách mění vedení magistrátu, říkají si možná zaměstnanci příspěvkových organizací hlavního města, co si zase ti politici vymyslí za změny. Dopravní podnik určitě není výjimkou. Proto jsem rád, že Vás mohu touto formou seznámit se svými prioritami, které se budou Dopravního podniku, a tedy i Vás, týkat. V první řadě budu po celou dobu působení ve funkci náměstka primátorky a radního pro dopravu upřednostňovat hromadnou dopravu před dopravou automobilovou. Z toho logicky vyplývá, že v žádném případě nehodlám snižovat rozsah veřejné dopravy, naopak se budu zasazovat o její rozvoj, ještě vyšší kvalitu, čistotu, bezpečnost a komfort pro cestující.

Co to bude znamenat konkrétně? V investiční oblasti je zapotřebí dokončit prodloužení linky metra A do Motola a pokračovat v projektu zahájení výstavby linky D a ve výstavbě tramvajových tratí. Stejně tak chci, aby pokračovala modernizace vozového parku s důrazem na nízkopodlažní vozidla, prosazovat budu i rozšíření počtu bezbariérových zastávek. Považuji za správné, aby se ještě více propojily dopravní systémy Prahy a Středočeského kraje, a rovněž aby se do pražského dopravního systému více zapojila železniční doprava, s čímž souvisí

mimo jiné i vybudování spojení na Letišti Václava Havla. Z hlediska provozu MHD vyhodnotím a případně budu revidovat změny, které proběhly v září 2012. Prosincová ledovka rovněž ukázala deficit v oblasti informování cestujících, na kterém je třeba zapracovat. Mým cílem je, aby veřejná doprava sloužila Pražanům i návštěvníkům hlavního města tak dobře, aby i ti, kteří jsou zvyklí jezdit autem, měli motivaci dát přednost metru, tramvaji či autobusu. K tomu je nutné to, aby jízdní řády byly stabilní, spoje přirozeně navazovaly a cestující se rychle a komfortně přepravili, kam potřebují. K tomu všemu je nezbytná rovněž skvělá práce všech zaměstnanců Dopravního podniku. Abyste ji mohli odvádět, musejí Vám být ze strany vedení společnosti a rovněž vedení města vytvořeny co nejlepší podmínky. Nebojím se Vám na tomto místě slíbit, že pro to budu dělat maximum. Není sice žádným tajemstvím, že finanční situace Prahy není ani zdaleka ideální, ale jak jsem uvedl na začátku, veřejnou dopravu považuji za prioritu a podle toho k ní budu přistupovat.

V závěru mi dovoluji, abych Vám poděkoval za nasazení a profesionalitu, s nimiž jste rozhodujícím dílem přispěli ke zvládnutí námrazy, jež ochromila Prahu na začátku



prosince. Pro mne to byl ve funkci křest ohněm, či spíše ledem, a ověřil jsem si, že Dopravní podnik je profesionálně fungující organismus, který slouží Pražanům. Věřím ve stejně kvalitní spolupráci i v budoucnu.

S úctou,

**Petr Dolínek,**  
náměstek primátorky a radní  
pro dopravu a evropské fondy

**OBSAH 1 • 2015**

- 4–5 Aktuálně
- 6 Přišlo od cestujících / Listárna
- 7 Co o nás píše média

**KALAMITA**

- 8–9 Když troleje nepustí tramvaje
- 10–11 Pražské tramvaje v ledových kleštích
- 12–13 Jak zajistit náhradní dopravu za všechny tramvaje?

**Z PODNIKU**

- 14 Simulátor na Ládví doplněn o nové stanice V.A
- 15 Fakta o pátém áčku – 12. část
- 18–20 Životnost podvozků 35 let? aneb Trhliny na rámech podvozků vlaků M1 (VI. díl)
- 21 Škatulata v Hloubětíně
- 22 Program předcházení trestné činnosti v DPP
- 23 DPP & média v roce 2014

- 24–25 Roční zúčtování daně z příjmů za rok 2014
- 32 Úspěšná certifikace systémů řízení kvality v úseku dopravním

**FOTOREPORTÁŽ**

- 16–17 Finále roku s nádechem adventu

**VÝROČÍ 140 LET MHD**

- 26–27 140 let historickým objektivem: Jaroslava Hussarová

**HISTORIE**

- 28–29 Lednový historický kaleidoskop 2015

**KULTURA**

- 30 Kam v Praze za kulturou

**PEL-MEL**

- 31 Letem dopravním světem

Foto na obálce: Petr Bechyně



**DP kontakt**  
Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti

Sídlo redakce: Odbor Marketing a komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9 • Telefon: 296 192 056, 296 193 332 • e-mail: internikomunikace@dpp.cz  
• Šéfredaktor: Petr Ludvíček • Redakční rada: Jana Šmejcká (předsedkyně), Jan Urban (místopředseda), Jan Barchánek, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Dagmar Habová, Jaroslav Kristen, Dušan Palkovič, Aneta Řehková, Milan Slezák a Jana Šejnohová • Grafická úprava, sazba, výroba: Ehrlich63 • MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 • Uzávěrka tohoto čísla: 19. 12. 2014 • NEPRODEJNÉ

## NOVÝ KUPON PRO ZAMĚSTNANCE DPP

Na základě dohody a jednání mezi DPP a společností Ropid je možné nově zakoupit a nahrát na Opencard nový druh zaměstnaneckého jízdného. Jedná se o jízdné, které opravňuje zaměstnance a rodinné příslušníky používat vlaky zapojené do systému PID na území Prahy (pásmo P, 0, B). Cena ročního jízdného (kuponu „vlak PHA“) byla stanovena na 2130,- Kč jak pro zaměstnance, tak pro rodinné příslušníky. Počátek doby platnosti kuponu je poprvé v den jeho nákupu. Poprvé kupon nelze zakoupit 60 dnů před počátkem doby jeho platnosti. Prodej kuponů byl zahájen 18. prosince 2014 na všech prodejních místech DPP, Infocentrech a na pracovištích oddělení Distribuce jízdních dokladů. Seznam prodejních míst DPP najdete na webu DPP. *(dh)*

## V HOLEŠOVICÍCH JE PRVNÍ VÍDEŇSKÁ ZASTÁVKA

Zastávka Dělnická ve směru od Ortenova náměstí je bezbariérová. Na podzim roku 2014 zde proběhlo v rámci rekonstrukce vozovek v ulici Komunardů zbudování vídeňské zastávky. Zastávka se zkrátila na délku



Foto: Miroslav Grossmann

jednoho vlaku, což s ohledem na méně intenzivní provoz tramvají nevádí, a mírně se odsunula od křižovatky s Dělnickou ulicí. Výška nástupní hrany je 20 centimetrů, čímž je zastávka řazena mezi částečně přístupné. Zatím ještě nebyla upravena světelná signalizace

Dělnická – Komunardů vzhledem k nové poloze zastávky a řeší se i odvodnění plochy pod nástupní hranou. Poslední dosud zřízenou vídeňskou zastávkou v Praze byl Albertov od Moráně. Stejným způsobem bude letos řešeno zpřístupnění dalších nástupišť v Holešovicích. Investorem je Technická správa komunikací, která tak navázala na nedávné na rekonstrukce tratí (DPP) a teplovodu (Pražská teplárenská). *(mig)*

## LEDOVKA STÁLA PRAHU ZHRUBA 11 MILIONŮ KORUN

Námraza, která na začátku prosince 2014 ochromila tramvajový provoz v hlavním městě, si v celkovém součtu vyžádala náklady ve výši zhruba 11 milionů korun, uvádí se v tiskové zprávě magistrátu. „Jedná se o vícenáklady DPP, TSK a Ropidu. Velkou část tvoří náklady za provoz náhradní dopravy, posypový materiál, který musel být na eliminaci ledovky použit v pražských ulicích a rovněž na uhrazení přesčasů a mimořádných odměn zaměstnanců. Jen v Dopravním podniku bylo napracováno více než 3300 přesčasových hodin,“ uvedl náměstek pražské primátorky a radní pro dopravu Petr Dolínek. Z celkových vícenákladů připadá zhruba 7 milion korun na TSK, kde necelých 5 milionů tvoří vyšší spotřeba posypových materiálů (1355 tun soli a 325 tun solanky), DPP vyčísil mimořádné náklady pouze na cca 3,9 milionu korun, přičemž celkové náklady se paradoxně snížily o zhruba tři čtvrtě milionu korun, které byly uspořeny kvůli tomu, že nejezdily tramvaje. Vícenáklady Ropidu jsou pak pouze v řádech desítek tisíc korun. *(red)*



Foto: Michal Váňa



Foto: Michal Chrást

## ZAŘÍZENÍ KE SNÍŽENÍ HLUKU

Pracovní tramvaj T3M ev. č. 5572, patřící kmenově do vozovny Pankrác, byla vybavena mazacím zařízením. Nyní má tato tramvaj sloužit kromě svých dosavadních funkcí (sněhový pluh, převos materiálu) také k mazání okolů a zejména hlavy kolejnice. Pravidelným projížděním oblouků a kolejových křižovatek se zapnutým mazáním by mělo dojít ke snížení hluku od ostatních projíždějících tramvají v inkriminovaných úsecích. Předlohou pro použité řešení byli zkušenosti kolegů z GVB Gera, kteří podobné mazací zařízení používají na své pracovní tramvaji T4D-MT ev. č. 104. Tramvaj po ujetí předepsaných zkušebních kilometrů bude vypravována každý pracovní den cca od 4 ráno do 1 v noci. *(mch)*

## NOVÉ ZASTÁVKY NA ZNAMENÍ

Od 22. prosince 2014 přibýlo k současným 11 dalším 8 tramvajových zastávek na znamení. Nové zastávky na znamení se nacházejí zejména na okrajích Prahy, kde je minimální obrát cestujících, píše se v tiskové zprávě Ropidu. Například na lince 16 v úseku Nádraží Vysočany – Lehovec je už 5 zastávek na znamení. Ke stejnému termínu dochází k rozšíření zastávek na znamení i u autobusových linek. Na znamení budou nově tyto zastávky: Antala Staška, Černý kůň, Hutmanka, Kavkazská, Paceříčká, Pobřežní cesta, Starochuchelská. *(red)*



Foto: Petr Hejna

Ve studiu depa Kačerov se 16. prosince 2014 nahrávala hlášení nových stanic metra V.A. Stejně jako v případě stávajících stanic na této trase, i novému úseku propůjčila svůj hlas Světlana Lavičková. Ohlas z denního tisku najdete na straně 7.

## TRVALÉ ZMĚNY PID

K termínu 5. ledna 2015 došlo na základě vyhodnocení provozu, požadavků cestujících i městských částí k některým trvalým úpravám vybraných autobusových linek PID. Podle tiskové zprávy Ropidu není oproti předchozím dvěma rokům letos v lednu rozsah dopravy omezován (kromě linek 107, 143 a 176, sloužících především pro studenty vysokých škol, kterým začalo zkušební období). Zároveň je dále navýšen počet garantovaných nízkopodlažních spojů na autobusových linkách DPP. Svou trasu změnila linka 294. Pro směr Florenc je mezi zastávkami Hradební a Petřské náměstí zrušena zastávka Truhlářská a nově zřízena zastávka Náměstí Republiky (v tramvajové zastávce ve směru Masarykovo nádraží, resp. Florenc). *(red)*

## KONFERENCE O BUDOUČNOSTI PATEBNÍCH KARET

V kongresovém centru ČNB se na konci loňského října konala pod záštitou guvernéra ČNB Miroslava Singra konference pod názvem Budoucnost platebních karet, kterou uspořádalo vydavatelství Economia. Konference byla příležitostí nejen k ohlédnutí a připomenutí historie, ale poskytla odpovědi na otázky, kam svět platebních karet míří, jaké možnosti a příležitosti poskytuje pro komerční i veřejný sektor. Vloni si svět připomněl 100. výročí vydání první platební karty, jednoho z největších fenoménů 20. století. Za tu dobu se platební karty změnil z kartonového papíru v bezkontaktní čip na plastové kartě nebo v mobilním telefonu, či přívěsku. Zároveň letos uplynulo čtvrtstoletí od chvíle, kdy se Češi mohli setkat s první platební kartou tehdejší České státní spořitelny.

Vynález bezkontaktních čipových karet a mobilních telefonů s bezkontaktní platební aplikací posunul možnosti platebních karet, resp. bezhotovostních platebních instrumentů, výše. Nové možnosti využití bezhotovostních platebních instrumentů jsou například ve veřejné dopravě, státní správě nebo zdravotnictví. Problematice využití bankovní karty jako jízdenky a zároveň platidla ve veřejné dopravě byl věnován samostatný blok, který představil způsoby využití platebních karet ve veřejné dopravě, shrnul přínosy pro cestující, dopravce a veřejnou správu, poukázal na bezpečnost řešení a ochrany osobních údajů a v neposlední řadě prezentoval příklady zahraničních projektů.

(dh)

## DEFIBRILÁTORY VE VÝBAVĚ HZS

Jednotky Hasičského záchranného sboru DP zařadily od 1. prosince 2014 do své výbavy trojici automatických externích defibrilátorů (tzv. AED). Tato pomůcka výrazně pomůže podnikovým hasičům při záchranech života osob v kolapsových stavech. Zachránce, současně s prováděním standardní resuscitace, nalepí na hrud postiženého dvojici elektrod, přístroj AED vyhodnotí srdeční rytmus a pokud diagnostikuje stav fibrilace, tedy chvění srdečních komor, provede defibrilační výboj. Zároveň dává přístroj záchranářům jasné hlasové pokyny v českém jazyce a stejné údaje zobrazuje na displeji. Pokud se podaří provést defibrilaci do 3 až 5 minut od kolapsu, zvyšuje se statisticky šance na přežití postiženého o 50%. Přístroje AED vydrží v pohotovostním stavu 4 roky bez nutnosti nabíjení baterie. Výrobce je společnost Cardiac Science z USA a dodavatelem pro český trh firma Cheirón.

(mb)



Foto: Michal Brunner

## TRAMVAJÍ ZA PRÁVA DĚTÍ

Ve vozovně Střešovice byla 17. prosince 2014 slavnostně pokřtěna tramvaj UNICEF, která bude při své jízdě pražskými ulicemi po dobu jednoho roku připomínat důležitost dodržování dětských práv u nás i ve světě. Přesně před 25 lety složili zástupci většiny zemí světa slib všem dětem, že budou prosazovat a chránit jejich práva na šťastné a zdravé dětství. Dětský fond OSN – UNICEF rozvíjí po světě jednoduché, ale velmi účinné programy, které dětem umožňují přežít a zajišťují jim potřebnou ochranu a rozvoj. Slavnostní křest se odehrál za účasti ředitelky Dětského fondu OSN UNICEF Pavly Gomby a hudební skupiny Portless.

(jaš)



Foto: Jana Šejnhalová

## PRAŽCE PRO BĚLEHRADSKOU PO ŽELEZNICI



Foto: Petr Janák

Dopravní podnik využil železniční dopravy na dodávku částí stavebního materiálu pro rekonstrukce tramvajových tratí. Ze závodu ŽPSV v Borohrádku (u Týniště nad Orlicí) byly v prosinci přivezeny do stanice Praha-Braník betonové pražce. Pomocí návěsů byly přemístěny na plochu před nádražím, kde se montují kolejová pole. Ta budou v tomto roce použita při rekonstrukci tramvajové trati v Bělehradské ulici. Dopravní podnik tak celospolečensky zodpovědným přístupem dokázal nahradit nemálo kamionů, které mají nepříznivý vliv na životní prostředí.

(mig)



Mikulášskou besídku uspořádaly v sobotu 13. prosince 2014 odborové organizace OSPEA a ZO Odbory DPP. Zahájení akce, na níž dorazilo na 140 dětí zaměstnanců Dopravního podniku, se zúčastnil i generální ředitel Jaroslav Ďuriš s dcerou (na snímku také předsedové pořádacích organizací - Vratislav Feigel a Luboš Olejár).

## ŘÁD SV. FLORIÁNA PRO BEZPEČNOSTNÍHO ŘEDITELE

U příležitosti významného životního jubilea byl na návrh vedení Hasičského záchranného sboru DP a Městského sdružení hasičů Praha udělen Ústředním výkonným výborem Sdružení hasičů Čech, Moravy a Slezska bezpečnostnímu řediteli Dopravního podniku Dr. Antonínu Fedorkovi Řád svatého Floriána. Tento řád je jedním z nejvyšších vyznamenání SHČMS a byl Dr. Fedorkovi udělen za mimořádné zásluhy o rozvoj činnosti sdružení dobrovolných hasičů při zajišťování dlouhodobé spolupráce jednotek HZS DP s jednotkami SDH hl. m. Prahy a Středočeského kraje v oblasti společných odborných zaměstnání, metodických cvičení, školení a výcviku členů těchto dobrovolných jednotek. Díky velké podpoře Dr. Antonína Fedorka se HZS DP zúčastňuje ukázek své techniky při významných akcích pořádaných SHČMS a při oslavách výročí sborů tohoto sdružení. Vyznamenání Dr. Anonínu Fedorkovi předal 1. náměstek starosty SHČMS, bývalý dlouholetý velitel jednotek HZS DP, Lubomír Janeba.

(mw)



Foto: Karel Pátek



# Poděkování veřejnosti za zvládnutí následků kalamity

Chtěl bych poděkovat všem zaměstnancům DPP za bravurní zvládnutí kalamitní situace, která včera, tj. 2. 12. 2014, v Praze nastala. To, jak zaměstnanci DPP tuto situaci zvládli, je opravdu hodné obdivu. Jako bývalý zaměstnanec si dovedu představit, kolik za tím muselo být práce i obětavosti všech provozních pracovníků, kteří v rekordně krátkém čase dokázali maximum možného a zajistili fungující náhradní autobusovou dopravu v situaci, kterou neočekávali a ani nemohli předpokládat. Dispečink, výpravny i řidiči odvedli kus poctivé práce, na který budou ještě po letech s hrdostí vzpomínat, stejně jako já nikdy nezapomenu na povodně v roce 2002. Ještě jednou všem zaměstnancům DPP děkuji a blahopřeji.

**Tomáš Čermák**

Dobrý den, chtěla bych ocenit chování řidiče, který jel dnes, tj. 3. 12. 2014, autobusem 143 v 6:13 ze stanice Butovická do Dejvic. Klidná, plynulá jízda, informace o provozu tramvají a velmi vstřícné chování k cestujícím. Moc tohoto řidiče chválím.

**Jitka Krbcová**

Děkuji Dopravnímu podniku a všem jeho zaměstnancům, kteří se podíleli na zajišťování MHD během nedávné kalamitní situace. Děkuji za jejich obětavost a nasazení, jímž přispěli zásadní měrou k zajištění a obnově dopravy v Praze. Děkuji a zůstávám s úctou.

**Lucie Pospíšilová**

Dobrý den. Nevím jak v celé Praze, ale úsek Dejvická-Divoká Šárka jste dne 2. 12. 2014 dopoledne zvládli dobře. Díky zprávám na internetu jsem se připravovala na nejhorší, ale dojela jsem až do Vokovic v pohodě. Chválím pana řidiče X20, který jel z Dejvic v cca 9:45 hod., byl opravdu velice ohleduplný. Autobus měl tuším číslo 4036. Děkuji. Jediné, co bych vytkla, je fakt, že na stanicích nebyly cedule, že tramvaje nejezdí. Soudím tak podle toho, že na některých zastávkách postávali lidé, např. Horoměřická.

**Eva Tlapáková**

Dobré odpoledne, chtěla bych touto cestou poděkovat za vřelý a milý přístup pana řidiče v autobuse č. 4029, na lince X22, z Vršovic směr Nám. Míru v 8:30 hod. dne 2. 12. 2014. Také velké poděkování za zvládnutí nepředvídatelné situace s počasím a nasazení autobusů místo tramvají. Nahradit tak velký počet tramvají, kterým Praha disponuje, musel být opravdu oříšek. Všem velká díky za dobře odvedenou práci. Přeji další úspěšné dny.

**Michaela Čadská**

Dobrý den, děkuji panu řidiči linky X25, evidenční číslo vozu 6673, jedoucího 3. 12. 2014 asi okolo 00:21 z Hradčanského směrem Bílá Hora. V době, kdy je mnoho cestujících naštvaných v důsledku námrazové „kalamity“, protože „TO“ nejede, zachoval si pan řidič dobrou náladu a příjemné a vstřícné vystupování a podání informace od tohoto pana řidiče bylo, jako když mluvíte s blízkým člověkem a nikoliv s „cizí úřední osobou“. Děkuji za skvělou a příjemnou noční jízdu domů a přeji panu řidiči šťastnou cestu. Více takovýchto příjemných a pohodových šoferů!

**Pet C. Heinriche**

Dobrý den, chtěla bych moc pochválit řidiče autobusu linky X20, pana Sochorovského, který 3. 12. 2014 ráno (výstup Dejvická v čase 6:51), kdy většina cestujících neměla ponětí o tom, že nejezdí tramvaje z důvodu námrazy na trolejích – lidé stáli na tramvajových ostrůvcích a marně čekali na tramvaj – upozorňoval zatroubením na silnici, ať si lidé přejdou na autobus. Jeho profesionální přístup nám cestujícím hodně ulehčil tíživou situaci, která nastala. Ještě jednou mu moc poděkujte. Opravdu, toto je pan řidič na svém místě.

**Olga Kinclová**

Dobrý den, chtěla bych poděkovat všem zaměstnancům DPP, kteří 2. a 3. 12. 2014 zvládli ledovku a dokázali téměř nemožné! Byli jste skvělí. Děkuji!

**Hana Jurková**

## Z DĚKOVNÉHO DOPISU NÁMĚSTKA PRIMÁTKY HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY PETRA DOLÍNKY, ADRESOVANÉHO ZAMĚSTNANCŮM DOPRAVNÍHO PODNIKU, ZE DNE 12. 12. 2014:

Vážené dámy, vážení pánové,  
dovoluji mi, abych Vám touto formou poděkoval za Vaše pracovní nasazení a profesionalitu, díky které se nám podařilo zvládnout kalamitní situaci, která postihla naše hlavní město první prosincové dny.

Mimořádná situace v podobě ledovky byla svým rozsahem v historii našeho hlavního města výjimečná. O to více si cením toho, že se nám společnými silami podařilo po technické stránce si se situací velice dobře poradit a zajistit v rámci možností plynulost provozu na silnicích a v MHD a následky ledovkové kalamity odstranit v co nejkratším možném čase.

Ovšem nesmíme usínat na vavřínech. I přesto, že bychom si jistě všichni přáli, aby tomu tak nebylo, mimořádné situace způsobené vrtochy počasí, technickými závadami či jinými příčinami se mohou opakovat. A my musíme být připraveni je zvládnout. Co více, musíme začít pracovat na tom, abychom byli připraveni zvládnout je ještě lépe a zajistili pro občany služby na co možná nejvyšší úrovni.

Já věřím, že společnými silami se nám to podaří.

S velkým díky Vám všem

**Petr Dolínek,**  
náměstek primátorky hlavního města Prahy



# Jejich hlasy zní v metru. Kdo to je?

Slyšíme je každý den. Nejdříve musejí projít konkurzem jako do SuperStar.

**EKLUZIVNÍ REPORTÁŽ**  
z nahrávání nových názvů stanic na trase A přineseme v pondělí

## Hlasy z podzemí

Jsou celkem tři. Dvě dámy a jeden muž.

- Na trase A odjakživa jezdí jeden a ten samý hlas. Patří redaktorce Českého rozhlasu Světlaně Lavičkové.
- Po žluté jede také žena. Působila na Nové a v České televizi, dnes je starostkou Sadské – Eva Jurinová.
- Trasa C vždy patřila mužům. Do roku 2005 stanice hlásil nynější ředitel Radia Impuls Jiří Hrabák. Toho poté vystřídal redaktor Českého rozhlasu Tomáš Černý.

Nové stanice metra budou potřebovat i nové hlasové oznámení. Na scénu tak musela opět po letech nastoupit královna trasy A Světlana Lavičková, její jediný a původní hlas. Už tehdy musely budoucí hlasy projít v dopravním podniku konkurzem. „Tenkrát jsem byla ještě studentka. Šla jsem na konkurz a za pár dní mi zavolali, že budu jezdit na trase A.“ vzpomíná Lavičková, dnešní redaktorka Českého rozhlasu.

Konkurz na hlas metra, tak jak ho zažila před čtyřiceti lety Světlana Lavičková, se pořádá stejným způsobem i dnes. „Před několika lety jsme připravili konkurz na hlasatele trasy C, kterého se účastnilo osm lidí. Několik herců, školených hlasů z rozhlasu a z televize. S nimi jsme nahráli relace a komise pak vybrala za provozu anonymně hlas, který ve vlaku nejlépe působil. Vyhrál to Tomáš Černý.“ vzpomíná mluvčí dopravního podniku Aneta

Řehková. Hlas v metru má svá specifika, a tak i hlasatel musí mít srozumitelný hlas. „Nelze vybírat podle toho, jak zní na jevišti či ve studiu, ale vzhledem k technickým parametrům reprodukčního zařízení je nutné rozhodovat přímo v soupravě za provozu.“ vysvětluje způsob výběru Řehková. **MAREK BYŘ**

## V šoku. Světlana Lavičková



Slyšíte ji na trase A. **MAFRA**

Stejně jako před pár dny i před čtyřiceti lety jsem šla do depa na Kačerově. Zde jsme pak celé hlášení nahrávali ještě na pásku. Když jsem se přeřekla, museli jsme to celé natáčet znovu. Když už jsme to skoro celé měli nahrané, tak nám pod okny projel vlak a nahrávali jsme zase znovu. Hotovo jsme měli asi až ve tři ráno.

Být hlasem metra přináší výhody i nevýhody. Nejvic si

na můj hlas v metru stěžovala moje dcera. V době, když chodila na gymnázium, tak si v jednom kuse stěžovala, že se mě ani na chvíli neznaví, že s ní stále jezdím i metrem. Ale i dnes bývám mile překvapena, že mě díky této hlasové roli poznávají lidé. Občas se mi to stane i při zatečení pro Český rozhlas. Vždy jsem dost v šoku, že lidé poznají, že jsem to zrovna já. Já bych se nepoznala.

## Budí opilce. Eva Jurinová



Jede žlutou. **ARCHIV**

Do konkurzu mě tehdy doslova donutili jít kolegové z televize. Já byla taková bázlivá, a přesto se v redakci vsadili, že konkurz vyhrají já. A měli pravdu. Z pětadvaceti lidí vybrali zrovna mě. Celé odpovědně jsem pak hlášení namlouvala. Odměnou mi bylo 500 korun.

Při namlouvání bylo základem požadavkem, aby můj hlas zněl rázně a přísně. Oznámení „Konečná stanice,

vystupte!“ měl být rozkaz, který vzbudí i opilce, co omylem dojel až na konečnou. Když jsem chtěla, aby se ke hlášení přidalo i slůvko „prosim“, byli proti. Problém nastal, když jsem měla vyslovit název stanice Moskevská. Vždycky to pro mě byl Anděl, a tak když jsem to vyslovovala, nechávala jsem na konci viset otázník. Moskevská? Komisi se to samozřejmě nelíbilo a jeli jsme znovu.

Scan z deníku  
METRO ze dne  
12. prosince 2014

## Těžký Kačerov. Tomáš Černý



Černý je na červeně. **ČKD**

Na trasu C jsem naskočil po roce 2005. Dopravnímu podniku na mě dala tip Světlana Lavičková. Byla to i ona, kdo mi pak domlouval, že můj projev nemůže být takový jako v rozhlasu. Chtěla po mně, abych byl razantnější a abych v cestujících budil respekt. Největší překvapení pro mě bylo, jak je těžké říci ne jednu větu, ale jen jedno jediné slovo: Kačerov. Aby to

nebyl výkřik, aby to mělo intonaci, aby to mělo tečku.

Já osobně jezdím čechem málokdy, ale jednou jsem trefil na tatínka asi s devítiletým synem. Kluk se stále snažil zopakovat po mně Nááádraží Holešovice a tatínek ho opravoval, že takhle ne, že to musí říct jako ten pán. Ani jeden z nich netušil, že ten pán sedí vedle nich a náramně si tu jejich debatu užívá.

## Jízdenky půjde platit kartou. Cvičně

19. 12. 2014 MLADÁ FRONTA DNES

**DNES**

Předními dveřmi autobusu nastupuje stará paní. V kapse má hrst drobných a prosí řidiče, aby si je přepočítal a vyměnil za jízdenku. Podobným způsobem nabírají především příměstské autobusy i několikaminutová zpoždění. Situace by se však mohla zlepšit.

Dopravní podnik (DP) chce už příští rok vyzkoušet nový způsob placení v autobusech. Připravuje se pilotní projekt do autobusových linek číslo 119 na letiště, kde bude možnost platby za jízdenku bezkontaktní bankovní kartou.

Systém bude fungovat podobně jako nyní, kdy cestující poprosí řidiče o jízdenku a ten mu ji dá a naučtuje. Nově však odpadne manipulace s drobnými, protože tu obstará platební terminál. Pasažér jednoduše přiloží bezkontaktní kartu a peníze se mu rázem odečtou z účtu. Platit bude možné kartami MasterCard a Visa.

Praha není jediným českým městem, které se chce vydat cestou platebních karet. To například potvrzují slova mluvčí brněnského dopravního podniku Lindy Hailichové.

„Platit kartou bude u nás možné celkem v šestnácti autobusech,“ uvedla. Stejně jako v Praze, i brněnské linky vybavené platebním terminálem budou směřovat na přilehlé letiště, v tomto případě v Tuřanech. Zkušební provoz pražský dopravní podnik zahájí v první polovině příštího roku. Zda terminály nainstaluje i do dalších svých autobusů, to se uvidí podle toho, jaký bude mít platba kartou u cestujících ohlas.

Pilotní fázi bude kromě DP pozorně sledovat také společnost Ropid. „Pokud se ukáže, že je to cesta správným směrem, mohli bychom tento druh placení nabídnout cestujícím na našich příměstských autobusových linkách,“ vysvětluje mluvčí Ropidu Filip Drápal.

Právě v příměstských linkách by mohla být platba kartou nejvíce užitečná. V autobusech, které jezdí za hranice Prahy, si totiž

velká část cestujících kupuje lístek přímo od řidiče, což pak může při větším množství nastupujících pasažérů zbrzdit autobus v zastávce.

Platební karty by do budoucna mohly být pro jízdu v MHD téměř nezbytné. Vedení metropole totiž v současné době zvažuje, zda pokračovat v projektu Opencard, nebo jej nahradit jiným projektem.

Ve hře je právě i systém platebních karet. Podobný funguje v některých zahraničních metropolích, například v Londýně. Podle Miroslava Lukeše, ředitele MasterCard pro Česko a Slovensko, by se musela vytvořit speciální databáze, jež by evidovala platební karty s nahraným kuponem. „Tu by patrně vytvářela externí firma, která by vzešla z veřejné soutěže,“ doplnil Lukeš. Zda magistrát nahradí Opencard právě platebními kartami, není jasné. Ve hře zůstává stávající projekt i levné otevřené systémy, které mohou fungovat například v rámci mobilní aplikace.

# Když troleje nepustí tramvaje

Začátek letošní zimy se zatím projevuje velmi mírně. To ovšem neplatilo o začátku prosince, kdy nám počasí způsobilo velké nepříjemnosti. Tramvajová doprava se důsledkem námrazy na trolejovém vedení úplně zastavila. Podle dostupných informací podobný případ Praha ještě nezažila.

Text: **Vladimír Kozák a David Šindelář** • Foto: **Michal Váňa a Petr Bechyně**

**V** období 1. 12. – 3. 12. 2014 postihla pražskou tramvajovou síť v důsledku příchodu mrazivé vrstvy vzduchu ve spodní části atmosféry a deštových srážek z vyšší vrstvy atmosféry kalamitní situace.

V pondělí 1. prosince se na území Prahy objevily deštivé srážky okolo 15. hodiny. Polevovat začaly až o půlnoci. Došlo k namrznání deštových srážek na podchlazené předměty, včetně trolejového drátu. Obalením trolejového drátu a lišt pantografů tramvají vrstvou ledu docházelo ke ztrátě schopnosti vedení elektrického proudu mezi drátem a pantografem.

První vlaky zastavovaly již okolo 18. hodiny. V té době pohotovostní četa Vrchního vedení prováděla dle pokynů Provozního dispečinku (PDT) odstraňování námrazy z určených lokalit a posádky montážních vozidel trolejového vedení byly také využívány k rozmrazování pantografů tramvají.

První lokalitou, kde se započala odstraňovat námraza, byly ulice Chodovská a U Plynárny v Praze 4. Po nástupu noční směny od 19 hodin se práce přesunuly na Prahu 10 do obratiště Černokostelecká. Vlivem neustále se zhoršujících klimatických podmínek se boj s námrazou na troleji ukázal vzhledem ke kapacitě techniky a pracovníků jako nezvladatelný.



Děšť neustával, problémy narůstaly a tramvají, které neprojelely své úseky, přibývalo. Po vyhodnocení této situace bylo vedením JDCT rozhodnuto o posílení noční směny. Postupně byli obvolováni zaměstnanci Vrchního vedení a autoprovozu, kteří by byli ochotni pomoci a nastoupit ještě týž večer do práce.

Díky ochotě oslovených pracovníků se podařilo noční směnu posílit o dva montážní vozy s posádkou. Montážní plošina druhé čety okamžitě vyjela na trať do oblasti Vinohrad a poté se přesunula do dvora vozovny Kobylisy. Třetí montážní

četa vyjela na Barrandov, kde zahájila práce v obratišti a tam zůstala až do ranních hodin. Přes veškeré úsilí montážních čet se ale nepodařilo tramvajovou dopravu do rána 2. 12. zprovoznit.

V úterý ráno 2. prosince se podařilo zmobilizovat vše, co se dalo, a tak do terénu mohlo vyjet šest posádek montážních vozů i s posilami od provozu Kabelová síť, kteří s sebou měli plynové hořáky na rozmrazování.

Prioritním úkolem bylo zprovoznit úsek linky 9, a tak začala práce montážních vozů od vozovny Žižkov a od vozovny Motol. Práce na od-







straňování ledu byla zdoluhavá a fyzicky náročná. Technický postup odstraňování námrazy z troleje se prováděl pomocí škrabek, kladiv, pilníků a stranových klíčů. Postup se volil podle toho, jak led na troleji držel a jaká byla jeho síla.

Ve vozovně Motol byl trolejový drát díky ledu až třikrát silnější. Zde také stály tramvaje s namrzlými, nepohyblivými pantografy. Na odstranění ledu byl účinný oheň z plynových hořáků, což se osvědčilo i na jiných místech. Zhruba ve 14 hodin byla námraza mezi vozovnou Žižkov a vozovnou Motol odstraněna a na trať

vyrazily první zkušební jízdy manipulačními vozy.


První tramvaje s cestujícími pak vyjely před 15. hodinou. Poté se zahájily práce od vozovny Žižkov po obě strany Spořovací, kde pak první tramvaj projela po 17. hodině. Následně další práce byly určovány Krizovým štábem a obnovoval se provoz na dalších linkách.

Noční směny z 2. 12. na 3. 12. byly opět navýšeny na tři montážní čety a práce probíhaly v lokalitách Mariánské hradby, Jugoslávských partyzánů, Kolbenova, Kobylisy, úsek Průběžná – Švehlova a úsek Vinice

## **DÍKY OCHOTĚ OSLOVENÝCH PRACOVNÍKŮ SE PODAŘILO NOČNÍ SMĚNU POSÍLIT O DVA MONTÁŽNÍ VOZY S POSÁDKOU**

– Černokostecká, kde byla obnovena tramvajová doprava ještě před ranní špičkou.

Ve středu 3. prosince začal mráz povolovat a posílené montážní čety již měly s ledem na troleji snadnější práci. Montážní vozy se opět rozjely dle pokynů Krizového štábu do Modřan, na Sokolovskou či Kolbenovu ulici. Po obnovení těchto úseků se pak pracovníci přesunuli do posledních problematických úseků, a to na Petřiny a Vypich. Kompletní obnovení tramvajové sítě nastalo 3. 12. okolo 11. hodiny.

Závěrem bychom chtěli poděkovat všem pracovníkům, kteří se podíleli na odstraňování námrazy z trolejí, za výborně odvedenou práci v těchto náročných podmínkách. 

*Autoři: Vladimír Kozák je vedoucím provozovny Napájení TT a David Šindelář je vedoucím provozu Vrchní vedení jednotky Dopravní cesta Tramvaje.*



# Pražské tramvaje v ledových kleštích

Z televizních reportáží jsme s několikahodinovým předstihem sledovali paralyzaci tramvajové dopravy v Brně a Olomouci. Stalo se tak vlivem masivní námrazy trolejového vedení. Nikdo v té době ještě netušil, že tato ochromující námraza sevře za několik málo hodin všechny tramvajové vozy i v celé Praze.

Text: **Martin Doubek** • Foto: **Michal Váňa a Petr Bechyně**

**V** pondělí 1. prosince 2014 jsem v 19:10 hod. dostal telefonicky zprávu od vedoucího jednotky Správa vozidel Tramvaje ohledně počínajících problémů tramvajů s odběrem trakční energie díky namrzajícím trolejím. Domluveno bylo několik opatření ve snaze zajistit průjezdnost tratí. Jedním z nich bylo vypravení tramvajových pluhů, jež by jezdily v místech, kde není hustý tramvajový provoz, aby se zamezilo námraze troleje. Nicméně nikdo neměl ani ponětí, jak rychle a v jakém množství déšť ulpí na trolejích a promění se v led.

Mezi dvacátou a jednadvacátou hodinou byl již zastaven provoz v Trojské ulici. Odborem Technická kontrola, prostřednictvím oddělení TK Provoz (KGX 247), TK Mobilní četa technické údržby tramvajů (KGX 51 a 52) a TK Nové vozy, bylo prioritně zajišťováno dobíjení tramvajových vozů a jejich vytápění. Vlivem velkého množství namrzající vody na pantografech (PTG) docházelo k jejich stlačování pod trolej. Několik pantografů mělo poškozené (zvrácené) hlavice díky vyvlíknutým pružinám. Právě v Trojské byl uskutečněn pokus o rozmrazení troleje odběrem definované hodnoty trakčního proudu. Pomocí několika řidičů a pracovníků TK bylo na čtyřech soupravách T3R.P přistoupeno k nášlapu jízdy při zabrzděném voze po dobu několika minut. Bohužel díky nevhodně rozestaveným vozům vůči napaječi trolejového vedení tento pokus nepřinesl kýžený efekt.

Před půlnocí se technická kontrola přesunula do oblasti zastávek Kobylisy, Střelnická, Březiněveská a Líbeznická. Telefonicky bylo s žádostí o spolupráci, povoláno do služby dalších sedm pracovníků TK, kteří ač měli volno, obětavě a ochotně přijeli. Zde, až do ranních hodin, probíhalo vyprošťování tramvajů pomocí autojeřábu, který odtahoval vyproštěné tramvaje do vozovny Kobylisy. S některými vozy se podařilo vyjet vlastní



silou cca 200 metrů pod vozovnu Kobylisy.

Pracovníci oddělení TK Nové vozy a KGX 51 se přemístili na Barrandov, kde probíhala likvidace mimořádné události vzniklé vlivem silné námrazy na troleji a pantografech vozů. V úseku TT Hlubočepy – Barrandov bylo „uvězněno“ 27 vlaků. Po příjezdu byla zjištěna přítomnost trolejové věže, jejíž pracovníci již odmrazovali lišty pantografů a trolej v prostoru obratiště. Poté se provedla kontrola všech dalších vlaků a rozhýbávání navijáků PTG.

Dále byli přes PDT požádáni řidiči, aby se snažili s vlaky popojíždět odkavě tam a zpět, aby tak očistili lišty PTG a troleje v místě stání. Toto výrazně pomohlo řešit situaci. Bohužel velké potíže v složitých klimatických podmínkách činily tramvaje 15T kvůli absenci snadno dostupných spřáhel.

Situace si vynutila nestandardní postupy k zprovoznění všech tramvajů v této části TT. Jedním z pokusů bylo i ruční vytlačení tramvajů ve spolupráci s řidiči i pracovníky JDCT.

Následně jsme obešli všechny vlaky stojící až k zastávce Chaplinovo

náměstí a odstraňovali led z lišt PTG, čímž se podařilo zprovoznit všechny vlaky. Po celou dobu byla spolupráce se všemi kolegy (řidiči, dispečery, KGX 51 a 52, pracovníky trakčního vedení, měřeni, svářeči) ukázková a dá se říci, že jen díky tomu se podařilo vozy dostat do vozovny bez úrazu a jakéhokoli poškození.

V úterý 2. prosince byli pracovníci TK povoláni krizovým štábem, aby uvolnili a připravili vlaky uvězněné na Černokostecké ulici k odtahu dvoucestným bagrem. Vlaky stály od zastávky Vinice až před zastávkou Depo Hostivař. Nejdříve bylo třeba „oživit“ zejména zadní vozy souprav vozů T3R.P a vozy T6A5, které byly bez trakčního napětí a vybité. Na zadní čela vozů 15T bylo nutné namontovat spřáhla. Zde je třeba vyzdvihnout ochotu řidičů a řidiček tramvajů, kteří nám byli maximálně nápomocni. Prvních několik vozů odtáhl bagr s dispečery z Vinice do vozovny Strašnice a s dalšími vozy jsme dojezдили do vozovny Strašnice vlastní silou.

Byla to obrovská improvizace. Například jedna souprava dojezдила pouze

Po celou dobu byla spolupráce se všemi kolegy ukázková. Díky tomu se podařilo vozy dostat do vozovny bez úrazu a jakéhokoli poškození.



na jeden podvozek. Podle potřeby byly na vozech kvůli snížení odběru proudu odjištěny mechanické brzdy a vytaženy pojistky, aby bylo možné s vozem silově jet, protože kontakt pantografu s trolejí byl víceméně náhodný. V některých případech jsme museli vozy spojovat i do čtveřic i šestic. Samozřejmě pokud možno s pantografy v pracovní poloze a zapnutými spotřebiči tak, aby byl maximální odběr proudu, díky čemuž se dařilo prorážet ledovou krustu. Jakmile se podařilo rozjet rychlostí nad 10 km/h, bylo skoro vyhráno. Ano, nesmělo se zastavit. Proto vše muselo být zajištěno tak, aby nebyla ohrožena bezpečnost provozu. Je ale dlužno říci, že řidiči IAD byli mimořádně ohleduplní a plní porozu-

mění. Tuto nestandardní manipulaci a jízdu zajišťovali pouze pracovníci Technické kontroly.

Okolo šestnácté hodiny jsme byli povoláni k uvolnění vlaků v ulici V Olšínách. Tramvaje tam stály od Kubánského náměstí po Průběžnou. Zde docházelo k jejich uvolnění stejným postupem, avšak bez dvoucestného bagru, pouze vlastní silou s tím, že tramvaje byly nacouvány do smyčky Kubánské náměstí, odkud vyjžděly správným směrem k zastávce Slavia. Prvním taktu „otočeným“ vozem bylo třeba jet až do zastávky Otakarova, kde byla trať již sjízdná. S dalšími taktu připravenými vozy jeli řidiči z Kubánského náměstí již sami až do vozovny Pankrác. V zastávce Kubán-


ské náměstí jsme ještě pomáhali odstraňovat následky nehody autobusu náhradní dopravy za tramvaje, který narazil do kovového zábradlí. Čtyři pole zcela zničil a trosky byly v průřezním profilu pro tramvaje. Tato akce trvala cca do 22. hodiny.

Poté jsme byli požádáni a zprovoznění úseku v ulici Vínohradská, kde stály vozy od zastávky Vozovna Strašnice až po Želivského. Vzhledem k tomu, že nešlo ledovku jinak narušit, bylo nutné povolat pracovníky JDCT k mechanickému odstranění silné ledové krusty z troleje. Díky tomu došlo ke znatelnému zlepšení, což umožnilo odvážet vozy za křižovatku Vínohradská - Jana Želivského, kde byla trať již projeta. Odtud pokračovali již samotní řidiči do vozovny Žižkov.

Ve středu 3. prosince v 00:30 hod. bylo započato s vyprošťováním dvou vlaků v ulici Chodovská mezi zastávkami Teplárna Michle a Spořilov. Tramvaj 15T a T3R.P byly odtaženy autojeřábem do vozovny Pankrác. Akce byla pro TK ukončena 3. prosince 2014 ve 2:30 hod.

Pracovníky TK bylo zprovozněno, odvezeno, odsunuto či odvečeno téměř sedmdesát vlaků.

### PODĚKOVÁNÍ ZÁVĚREM

Je třeba poděkovat nejen pracovníkům TK, ale všem, kteří se aktivně podíleli na likvidaci následků této nebyvalé kalamity. 

*Autor je vedoucím odboru Technická kontrola jednotky Správa vozidel Tramvaje*



# Jak zajistit náhradní dopravu za všechny tramvaje?

Nepřízeň počasí, která způsobila během prvního prosincového týdne významné problémy ve veřejné dopravě na většině území České republiky, se nevyhnula ani pražským tramvajím. V moderních dějinách Dopravního podniku tak došlo vůbec poprvé k úplnému zastavení veškerého tramvajového provozu. Autobusy opět potvrdily svou nepostradatelnou úlohu v systému MHD, zejména při operativním řešení mimořádných situací, když nad rámec pravidelných linek bylo pro účely náhradní dopravy vypraveno navíc 99 autobusů.

Text: **Václav Jelínek, Jan Barchánek a Martin Beneš** • Foto: **Roman Vanka a Petr Bechyně**

**P**rvní požadavek na zajištění NAD za tramvaje z důvodu namrzlé troleje obdržel dispečink JPA v pondělí 1. 12. 2014 v 18:15 hodin pro úsek Palmovka – Lehovce. Provoz byl zajištěn standardním způsobem nasazením operativní zálohy a několika vozů z pravidelných linek. Po několika minutách přibyla druhá NAD v úseku Náměstí Bratří Synků – Spořilov. Situace se začala postupně komplikovat, když stojící tramvaje v některých klíčových místech výrazně omezovaly, případně i znemožňovaly průjezd ostatních vozidel, včetně autobusových linek pravidelné i náhradní dopravy. Po 20. hodině se požadavky na náhradní dopravu začaly stupňovat. Dispečink JPA požádal hromadnou výzvu řidiče autobusů s dřívějším koncem směny o prodloužení výkonů. Díky velmi vstřícné odezvě řidičů se tak podařilo pokrýt na období do ukončení denního provozu všechny potřebné úseky.

Vzhledem k rozsáhlému omezení sjezdových úseků tramvajové sítě byl po dohodě dispečerských útvarů 100400, JPA a JPT operativně připraven náhradní systém nočního provozu, kdy autobusy pokryly v prodlouženém intervalu prakticky celou síť nočních tramvajových linek. Na zajištění nočního provozu se v roli řidičů náhradních autobusů významnou měrou podíleli oblastní dispečer JPA z noční směny. Po půlnoci byly dle požadavku Krizového štábu hl. m. Prahy vypraveny další 3 autobusy pro evakuaci cestujících z vlaku ČD na mostě u Dolních Počernic.

Na základě nepříznivého vývoje a nejasné prognózy byly z rozhodnutí vedoucího JPA již v pozdních večerních hodinách dispečinkem JPA kontaktovány výpravny pro posílení počtu záloh na ranní výjezd

Za celé období kalamitní situace bylo zajištěno ze strany JPA navíc 33 143,5 vozokm a odpracováno navíc 2932 hodin. Na uvedených výkonech se podílelo celkem 319 řidičů, z toho 69 % kmenových (z volna) a 31 % na DPČ nebo DPP.

a také střediska garážmistrů pro zajištění případného zvýšeného vypravení. Závažnost situace potvrdil v úterý 2. 12. ve 3:39 vedoucí směny dispečinku 100400 informací o nevypravení žádné denní tramvajové linky a požadavkem na zajištění 100 náhradních autobusů. S ohledem na uvedenou krizovou situaci rozhodl vedoucí JPA o povolání vedoucích garáží na jednotlivé výpravny pro přímou organizaci navýšených požadavků na vypravení.

Obdobně jako při kompletním zajišťování nočního provozu nebyly ani tentokrát k dispozici předchozí zkušenosti (kombinace plošně zastaveného provozu tramvajů při zachování provozu metra a autobusů dosud předpokládána nebyla) a linkové vedení bylo opět připraveno po dohodě dispečerských útvarů. Prioritou bylo nahrazení dílčích úseků tramvajové sítě, ve kterých není možnost souběžné přepravy cestujících met-

rem či pravidelnými autobusovými linkami. Dispečink JPA okamžitě po upřesnění tras a parametrů NAD zahájil intenzivní komunikaci s výpravčími i garážmistry všech pěti garáží pro co nejrychlejší nasazení náhradních autobusů na jednotlivé linky.

Provoz byl postupně posilován v návaznosti na zajišťování dalších řidičů, včetně kmenových pracovníků jiných útvarů s výkonem činnosti řidiče MHD na dohodu o pracovní činnosti nebo dohodu o provedení práce. Maximální počet 113 autobusů na linkách NAD bylo dosaženo v dopoledních hodinách, kdy byly při využití všech disponibilních vozů na garážích některé úseky ještě posíleny autobusy po skončení ranní špičky na kmenové lince. Dalším důležitým úkolem garáží bylo zajištění potřebného vysokého počtu řidičů také pro odpolední směny, přičemž střídání řidičů koordinoval dispe-

## VÝKONY NAD ZA TRAMVAJE

období	počet linek NAD	počet vozů	počet řidičů	ujeté km
večer 1. 12.	9	32	32	1881
noc 1. 12./2. 12.	7	12	12	851
den 2. 12.	11	113	180	23 898
noc 2. 12./3. 12.	9	18	18	1673
ráno 3. 12.	8	79	79	4334





čink JPA. Trasa některých linek byla na základě požadavků dispečinku 100400 během dne operativně upravována, a to jak z důvodu zlepšení přepravních možností pro cestující, tak posléze odpoledne a večer při postupném zprovoznování některých částí tramvajové sítě.

Pro úterní noční provoz bylo možné využít již některé zprovozněné tramvajové linky, náhradní dopravu však i nadále zajišťovalo celkem 18 autobusů. Vzhledem k předpokladu trvání omezení tramvajového provozu byli zálohová řidiči ze strany JPA zajištěni i pro ranní výjezd ve středu 3. 12. Na upravené linky NAD bylo následně vypravěno 79 autobusů, jejichž provoz byl postupně během dopoledne ukončován.


Základními pilíři náhradní dopravy takto velkého rozsahu je řízení provozu a informování cestujících. Dispečerský řídicí systém JPA a informační systém v autobusech disponují řadou možností, podmínkou pro některé funkce jsou však předem připravená data v autobusech. Tato data jsou trvale zpracována pro obvyklé úseky NAD, v aktuálním případě plošného výpadku celé tramvajové sítě však byla většina náhradních linek provozována v prodloužených trasách a informační systém ve vozidlech zobrazoval jen některé informace (linka, název cílové zastávky) a např. vyhledávání nácestných zastávek bohužel nebylo funkční. Obdobně byly omezeny možnosti sledování a vzdáleného řízení inter-



valu na linkách NAD a v některých případech mohlo docházet ke sjíždění spojů. Možnost přímého dispečerského řízení nebo dispečerského informování cestujících na trase byla také limitována, neboť většina oblastních dispečerů ve směně přímo zajišťovala výkon řidiče na některé linky NAD. Poskytování informací cestujícím přímo v provozu tak bylo do značné míry v rukou řidičů autobusů, kteří se tohoto úkolu zhostili v rámci možností a dostupných informací velmi dobře.

Podrobné datové podklady k provozovaným linkám NAD byly v průběhu úterý příslušnými útvary připravovány, vzhledem k operativním změnám při zprovoznování tramvajové sítě však bohužel nemohly být použity. V každém případě již nyní připravuje JPA rozšíření předpřipravených dat v autobusech o další úseky NAD, určitou komplikací je však nedostatečná kapacita palub-

ních počítačů ve starších autobusech.

Tato mimořádná akce, která nemá v moderní historii MHD v Praze obdoby, vyžadovala z pohledu zajištění provozu náhradních autobusů mimořádné úsilí. Poděkování vedení JPA patří všem řidičům, kteří velmi operativně a v řadě případů sami iniciativně odpracovali neplánované směny na lince NAD, výpravčím a vedoucím garáží, kteří dokázali zajistit ve velmi krátkém čase potřebný počet řidičů, dispečerů, kteří provoz autobusů koordinovali, garážmistrům a ostatním zaměstnancům JSVA, kteří připravili autobusy na výjezd nad rámec běžného vypravění, a dalším zainteresovaným pracovníkům, kteří se na celé akci podíleli. Poděkování a uznání vyslovila i primátorka hl. m. Prahy Adriana Krnáčová při středě-  




# Simulátor na Ládví doplněn o nové stanice V.A

Zabezpečovací zařízení pražského metra zajišťuje bezpečnost a plynulost přepravy v pražské podzemní dráze. Dovoluje nejkratší následný teoretický interval mezi vlaky 90 sekund při maximální dovolené rychlosti vlaků 80 km/h. Bezpečný provoz pražského metra zajišťuje kombinace několika druhů zabezpečovacích zařízení. Ty si v následujícím článku krátce představíme a podíváme se také na to, jak probíhá výuka provozních zaměstnanců na simulátorech moderního výukového pracoviště ve stanici Ládví.

Text a foto: **Lubomír Čabelka**

**P**rvním druhem zabezpečovacího zařízení, které funguje v pražském metru, je zabezpečovací zařízení staniční. Pražské metro využívá staniční reléové zabezpečovací zařízení typu AŽD 71, speciálně upravené pro metro. Toto zařízení zabezpečuje jízdní cesty ve stanicích s kolejovým rozvětvením a v depech. Ve stanicích Nádraží Holešovice, Ládví a Letňany je zapojeno elektronické staniční zabezpečovací zařízení typu ESA 11M s úpravou pro provoz metra. Zařízení zabezpečuje jízdní cesty ve stanicích s kolejovým rozvětvením. ESA 11M je ovládána z jednotného ovládacího pracoviště (JOP). JOP je také využito ve stanici Florenc-B, kde ovládá AŽD 71. Po dokončení úseku V.A bude ESA 11M a JOP použita ve stanici Dejvická, Petřiny a Motol. V depu Hostivař je použito rozšířené stavědlo ESA 11 M+.

U traťového zabezpečovacího zařízení se rovněž jedná o reléové zařízení typu AŽD 71, které zabezpečuje jízdy vlaků v úsecích mezi stanicemi s kolejovým rozvětvením, traťových spojkách a spojovacích kolejích do dep.

Co se týče vlakového zabezpečovacího zařízení, pražské metro využívá líniový vlakový zabezpečovač ARS s kontrolou rychlosti jízdy vlaků sovětské výroby na trati B; na trati C je nainstalován vlakový zabezpečovač francouzské firmy MATRA typu PA 135 s kontrolou rychlosti jízdy vlaků, kontrolou sledu vlaků a zařízením pro automatické vedení vlaku. Na trati A je instalovaný vlakový zabezpečovač SOP-2P polské výroby, který umožňuje automatické vedení vlaku a další činnosti s tím spojené.

Plynulý přechod na novou techniku však vyvolává tlak na vyšší kvalifikaci obsluhujících pracovníků.



**Učebna ve stanici Ládví je vybavena pracovištěm lektora a je přizpůsobena pro výuku pěti frekventantů.**

V tak dynamickém a proměnlivém prostředí, jakým doprava bezesporu je, se výuka k vyšší kvalifikaci nedá docílit konvenčním školením ve formě vyučování u tabule nebo nahradit praktickým provozním zácvikem v pravidelném provozu s cestujícími. Je nutno přistoupit k progresivnímu systému výuky, které v maximální míře využívá počítačem řízené systémy.

JPM se rozhodla formou investičních akcí realizovat výukové pracoviště obsluhy staničního zabezpečovacího zařízení zejména pro zaměstnance ve funkci samostatný provozní technik, výpravčí depa a vlakový dispečer.

Používání moderní simulační techniky usnadňuje názorný popis složitých dopravních systémů a v široké míře umožňuje simulaci poruch. Simulátory vytvářejí vzhled, vlastnosti


**Na začátku roku 2014 se stávající výukové pracoviště rozšířilo o funkční pult staničního reléového zabezpečovacího zařízení AŽD 71.**



a chování reálného systému pokud možno co nejvěrněji podle skutečnosti. Tyto tréninkové metody jsou naprosto nezávislé na běžném provozu, jsou však koncipovány jako otevřené. Do výukového procesu lze tedy kdykoli implementovat nově získávané praktické zkušenosti a poznatky z reálného provozu.

Jako první bylo realizováno ve stanici Ládví výukové pracoviště moderního zabezpečovacího zařízení ESA 11M, které je nasazováno do pravidelného provozu na všech nově otevíraných trasách metra. Učebna je vybavena pracovištěm lektora a je přizpůsobena pro výuku pěti frekventantů. Výuka obsluhy zabezpečovacího zařízení ESA 11M probíhá prostřednictvím ovládacího JOP. V učebně je možné dále frekventantům objasnit funkce ASDŘ-D.

Jako druhá část bylo od 1. 1. 2014 uvedeno do provozu doplnění stávajícího výukového pracoviště o funkční ovládací pult staničního reléového zabezpečovacího zařízení AŽD 71. Tento typ reléového staničního zabezpečovacího zařízení doposud v síti pražského metra převládá. Reléové zařízení je ve výukovém pracovišti plně nahrazeno speciálním softwarem. Pracoviště je vybaveno pultem lektora a ovládacím stolem používaným v síti pražského metra.

Pro zkvalitnění praktických znalostí při obsluze staničního zabezpečovacího zařízení jsou od 1. 1. 2015 pro zaměstnance určených profesí zajišťovány lekce v učebně na simulátorech reléového zabezpečovacího zařízení AŽD 71 a zabezpečovacího zařízení ESA 11M. Provozní zaměstnanci určených profesí se musí zúčastnit 1x ročně. V současné době je simulátor již doplněn o nové stanice trasy V.A a je možné zahájit s předstihem výuku pracovníků nových stanic. 

# FAKTA O PÁTÉM ÁČKU

Část  
12.

*V seriálu Fakta o pátém áčku, který odstartoval vloni v únorovém DP kontaktu, jsme odpověděli na otázky týkající se financování prodloužení trasy A a právních náležitostí. Představili jsme nové stanice, jednotlivé dodavatele a letos s blížícím se otevřením míříme do finále. Dvanáctý díl přibližuje přípravu jednotky Správa vozidel Metro na zprovoznění nového úseku.*

Text: **Petr Hušák** • Foto: **Petr Havlíček**

**V** současné době jsou všechny jednotky a služby metra plně zaměstnány přípravami na prodloužení trati A. JSVM je v tomto ohledu tak trochu výjimkou. To proto, že náš nejdůležitější úkol, kterým je zajištění potřebného počtu provozuschopných vlaků metra, byl již splněn. A to dokonce v několikaletem předstihu. Na trati A jezdí a ještě dlouho budou jezdit rekonstruované vlaky 81-71M. Projekt rekonstrukcí původního vozového parku pražského metra byl ukončen dodávkou 13 vlaků v modifikaci pro vlakový zabezpečovač LZA. Tato poslední série byla určena právě pro prodlužování trati A, poslední vlak 81-71M byl uveden do provozu již 27. 1. 2012. Po dobu více než 3 let jsou tyto vlaky „dočasně nadpočetné“ – jako takové však nejsou odstaveny v depu, ale jsou zařazovány dle grafikonu oběhu souprav a „točí se“ v provozu s původními 28 vlaky stávající trati A. Důvodem pořízení potřebného počtu vlaků v takovém velkém předstihu byla skutečnost, že z ekonomických a organizačních důvodů nebylo možno přerušit a pak v plzeňském závodě Škoda Transportation opět obnovovat sériové provádění rekonstrukcí vozů pražského metra.

Skutečnost, že všechny potřebné vlaky již dávno jezdí, je v porovnání s ostatními technologiemi metra nezanedbatelnou výhodou – do zkušebního provozu trati V.A půjdou vlaky „zajeté a v plné kondici“.

Jedinými úkoly, které musí JSVM řešit před zahájením provozu na V.A, tak je aktualizace dat v informačních systémech vlaků (ve spolupráci se Škoda Transportation) a aktualizace informací o trati potřebných pro automatické vedení vlaku (ve spolupráci s AŽD Praha). V obou případech se až na výjimky jedná pouze o softwarové záležitosti, které však vyžadují řádnou přípravu spojenou s následnou rychlou a spolehlivou instalací na celý vozový park trasy A.

Cesta datových souborů pro informační systémy vlaku metra začíná v depu Zličín. Zde se nachází pracoviště společnosti Škoda Transportation vybavené zkušebním zařízením, na němž se na základě vstupních údajů a zvukových nahrávek (které zajišťuje pracoviště JDCM) sestaví a odzkoušejí datové soubory pro hlášení vlakového rozhlasu, datové soubory pro vnitřní a vnější informační panely a provedou se zásahy do parametrizačních souborů ovládacího prvku vlakového informačního zařízení, což je v případě vozů 81-71M dotykový displej vozového počítače v kabině strojvedoucího.

V určité fázi provádění těchto prací nastává úzká spolupráce s pracovníky JPM, kteří připomínají a v rámci technických možností systému definují požadavky na funkci informačních systémů na vlaku. Pokud jsou všechny datové soubory úspěšně odladěny na zkušebním zařízení, provede se obvykle ještě stacionární zkouška na jednom reálném vlaku daného typu a až poté je možné distribuovat vytvořené datové soubory na všechny ostatní vlaky v depu. Tato finální fáze je časově náročná, protože přechodový stav, kdy existují vlaky s nainstalovanými různými datovými soubory, musí být co nej-

kratší. Mnohdy je třeba s ohledem na omezenou paměťovou kapacitu palubního informačního systému provádět i další optimalizace datových struktur na každém vlaku tak, aby funkce vlakového informačního systému byla naprosto bezchybná.

S daty pro automatické vedení vlaku systému LZA je to trochu jiné. Dodavatelem datového souboru, takzvané „mapy trati“, je společnost AŽD Praha. Ta na základě údajů o směrových, sklonových a místních poměrech nové trati V.A a informací o konfiguraci stacionární části vlakového zabezpečovacího zařízení LZA rozšíří stávající datový soubor, který doposud obsahuje pouze starou část trati A. Samostatnou kapitolou je praktické vyzkoušení nových dat. Úplnou zkoušku a případné opravy zjištěných chyb je možné provést až poté, co jeden testovací vlak projede plnou rychlostí a za plné funkčnosti vlakového zabezpečovače LZA všechny vlakové cesty nového úseku. Teprve potom bude možné novou mapu trati uvolnit k distribuci na celý vozový park.

Poslední činností, která musí být na vozovém parku trati A provedena, je umístění aktualizovaných plánek trati v prostoru pro cestující, jež provede externí dodavatelská firma. 🚗

Pracovník Škoda Transportation Dan Marxt na svém zkušebním pracovišti předvádí nová zobrazení na informačních panelech vlaku metra.





# Finále roku s nádechem adventu

Text: **Petr Ludvíček**


**V**ždy, když se nový rok rozjede na plné obrátky, vracíváme se ještě prostřednictvím fotografií do období adventu. Tradiční sumář akcí, které Dopravní podnik v čase předvánočním připravuje pro Pražany a jež pro čtenáře nafotil Petr Hejna, vesměs doprovází hudba. Ta pod názvem „Naladte se v metru také o Vánocích“ zněla 17. prosince hned ve čtyřech stanicích metra, kde vystoupilo 13 hudebních uskupení včetně dětských souborů. Nechyběla

stálce „podzemního zpívání“ – Pěvecký sbor DPP, který již dva dny předtím v kostele Panny Marie Sněžné Adventním koncertem pohladil po duši milovníky zpěvu za doprovodu varhan. Sbor pod vedením Lukáše Janírka pak zakončil Vánoce, které podle církevního kalendáře končí vždy až první neděli po Třech králich, produkcí České mše vánoční J. J. Ryby v rámci velkého Vánočního koncertu. Posluchači zaplnili do posledního místa kostel sv. Voršily na Národní třídě 5. ledna.

Světlo z Betléma se do Čech a do Prahy dostává pravidelně díky skautům. I to loňské coby symbol vánočních svátků rozvázela 20. prosince hlavním městem na šesti trasách historická tramvaj. Soupravy těchto historických vozů společně s metrem 81-71 se činily již 6. prosince, když na palubě s čerty, Mikuláši a anděly přivázely stovky a tisíce lidí na Mikulášské odpoledne do střešovické vozovny. A ještě jednou hudba – generální ředitel DPP Jaroslav Ďuriš dorazil spolu s tehdejší





radní pro oblast školství a volného času Ludmilou Štvánovou na koncert The Tap Tap v Opeře, čímž stvrdil spolupráci podniku s tímto tělesem. Navázal tak na společné vystoupení této kapely Jedličkova ústavu s Pěveckým sborem DPP při oslavách 20 let počátků bezbariérovosti pražské dopravy v listopadu na Hlavním nádraží. 



# ŽIVOTNOST PODVOZKŮ 35 LET?

## *aneb Trhliny na rámech podvozků vlaků M1 (VI. díl)*

S mapováním kroků v řešení této problematiky jsme v minulém čísle pokročili až k dohledání optimálních filtrů pro trakční motory. Tímto článkem toto téma dokončíme a shrneme tak 3,5 roku trvajícím hledáním pověstného světla na konci tunelu.

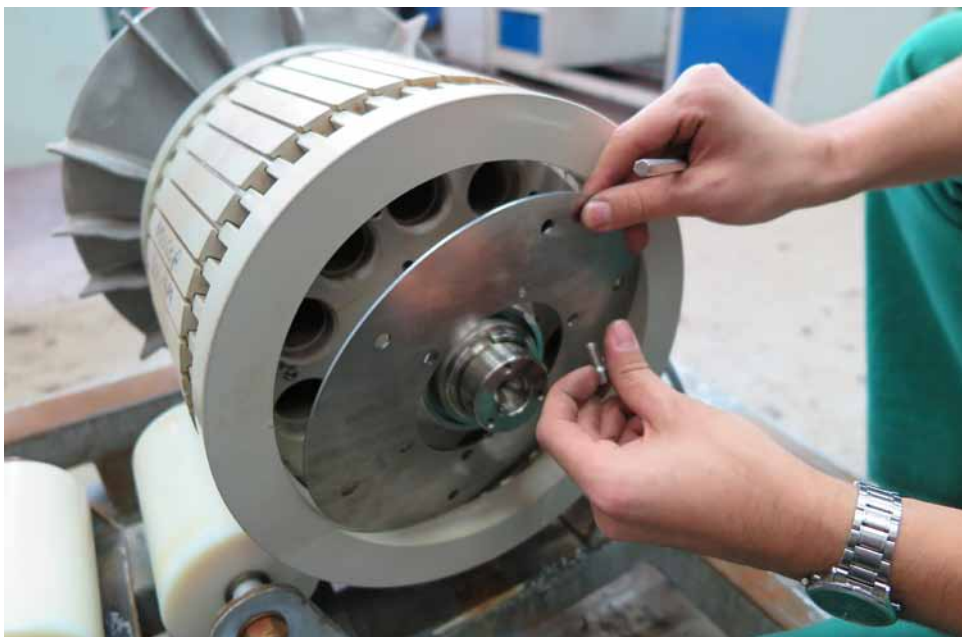
Text: **Jaroslav Kristen** • Foto: **Petr Hušák** a archiv JSVM

**H**lavní úlohu na poli zabránění usazování prachu v rotorech trakčních motorů hrála společnost Bombardier, která obdobný problém s motory již v minulosti řešila. Cílem úpravy je zabránit usazování prachu v chladicích otvorech rotoru. První výpočty, provedené společností Bombardier s přihlédnutím k reálným provozním podmínkám vlaků M1 v Praze, ukázaly, že je možné chladicí otvory v rotoru uzavřít, aniž by to negativně ohrozilo tepelné poměry uvnitř motoru. Bombardier proto navrhl **kotouč vystřížený z plechu ve tvaru mezikruží, který se namontuje na čelo rotoru a zabrání průchodu prachem znečištěného vzduchu chladicími otvory rotoru.**

Zkoušky tohoto řešení započaly v březnu 2014 na zkušebně trakčních motorů v závodě výrobce motorů, společnosti Bombardier v Hennigsdorfu, kde byl rotor trakčního motoru opatřen vzorkem navrženého uzavíracího plechového kotouče. Zkoušky prokázaly, že je navrhované řešení možné, avšak pro konečné potvrzení výsledků zkoušek je nutné absolvovat další sérii měření, a to na 10 trakčních motorech v provozních podmínkách pražského metra. Tyto zkoušky se za spolupráce společností Bombardier, Výzkumný ústav kolejových vozidel (VÚKV), Siemens a DPP v současné době připravují. Zkoušky budou provedeny jak na motorech opatřených filtry, tak i na motorech bez filtrů.

### **ČIŠTĚNÍ TRAKČNÍCH MOTORŮ V PROVOZU**

V polovině roku 2012 stále ještě probíhala první vlna mimořádného čištění trakčních motorů, zahájená v říjnu 2011. Podrobnosti o logistickém zajištění akce si čtenář může přečíst v článku v DP kontaktu č. 2/2012 a 10/2012. Akce mimořádného čištění trakčních motorů byla ukončena v lednu 2013. Nicméně průběžně



Montáž plechového kotouče uzavírajícího větrací otvory v rotoru trakčního motoru.

pokračovalo a stále ještě pokračuje i pravidelné čištění trakčních motorů prováděné v rámci plánovaných vyvazovacích oprav N6.

Původně se JSVM domnívala, že jedno kolo mimořádného čištění bude postačovat. Ukázalo se však, že **proces postupného znečišťování motorů i přes mytí tunelů neúprosně pokračuje** a že se trakční motory na konci roku 2013 díky opětovnému znečišťování začínají za provozu znovu „ozývat“ svým charakteristickým „drnčením“ vycházejícím z pojezdu vlaku.

Jednotka Správa vozidel Metro (JSVM) proto počátkem ledna 2014 opět požádala Siemens o zahájení druhého kola mimořádného čištění trakčních motorů. Siemens DPP vyhověl a **druhé kolo mimořádného čištění bylo zahájeno počátkem března 2014.** Během dubna byl ze strany JSVM zvýšen důraz na intenzitu provádění čištění, neboť dosavadní tempo čištění se DPP jevilo jako nedostatečné. V současné době jsou ze strany společnosti Siemens přijata opatření, která zajišťují **intenzitu čištění v úrovni 1 souprava za 3 týdny.** Významným

pomocníkem v této akci je pro JSVM a společnost Siemens JSVT, která na základě třístranné dohody zainteresovaných subjektů, v rámci které Siemens provádí v depu Kačerov demontáž znečištěných motorů z vlaku a zpětnou montáž čistých motorů zpět na vlak, provádí demontáž, vyčištění a zpětnou montáž trakčních motorů ve své opravně elektrických točivých strojů v OZM Hostivař. Ročně tak budou trakční motory vyčištěny u cca 18 souprav.

**Toto opatření spolu s již zmíněnou instalací filtrů na všechny trakční motory zajistí, že mimořádně vyčištěné trakční motory již nebudou znova znečišťovány usazeným prachem a u motorů, které ještě vyčištěny nebyly, se znečištění již nebude dále zvyšovat.**

### **PROVĚŘENÍ MOŽNOSTI ZESÍLENÍ KONSTRUKCE RÁMŮ A DODÁVKY NOVÝCH RÁMŮ**

Možnost, že nově dodané rámy pro podvozky tří dlouhodobě odstavených vlaků M1 nemohou být v původním provedení, padla již dříve. V únoru roku 2013 proto proběhlo na podvozcích vlaků M1 velmi roz-

sáhlé a podrobné měření mechanického namáhání rámu (měření je podrobně popsáno v článku s názvem „Metro s aparaturou na céčku“, uvedeném v DP kontaktu č. 4/2013). **Cílem měření bylo získat reálné a detailní údaje o skutečné úrovni mechanického namáhání rámu jako podklad pro provedení konstrukčních změn na rámu,** které by zajistily jeho větší odolnost vůči dodatečnému mechanickému namáhání způsobenému nevyváženými rotory trakčních motorů.

Výsledky měření předala společnost VÚKV společnosti Bombardier v předběžné formě v červenci 2013, finální zpráva byla předána v srpnu 2014. Následně tuto zprávu obdržely Siemens a DPP. V září 2013 proběhlo další třístranné jednání Bombardier-Siemens-DPP, na němž Bombardier na základě naměřených výsledků přiznal, že **partie příčniců, ve kterých je pozorován výskyt trhlin** (zejména spodní plech příčnice v oblasti konzoly trakčního motoru a konzola převodovky), **jsou skutečně ovlivněny silami od trakčních motorů** a z hlediska bezpečnosti dosahují v porovnání s ostatní konstrukcí rámu nejmenších hodnot.

Následná reakce společnosti Bombardier na zjištěný stav byla vedena několika směry. První 2 směry jsem již popsal v minulém čísle (filtry v sání a ucpání děr v rotoch trakčních motorů). Třetím směrem, který Bombardier navrhl, **se staly konstrukční úpravy rámu s cílem zvýšení odolnosti vůči provoznímu namáhání a eliminace namáhání způsobené provozní nevyvážeností rotorů trakčních motorů v úrovni 120 gramů.** V tomto směru společnost Bombardier sdělila, že na základě provedených měření zahájí příslušné konstrukční práce, a to včetně následných mechanických zkoušek výřezů z kritických míst inovovaných rámu a s výsledným horizontem dodávky 35 kusů nových rámu v říjnu 2014.

S prvními výsledky svého snažení seznámila společnost Bombardier DPP a Siemens na společném jednání, které proběhlo v listopadu 2013. Byly představeny konkrétní návrhy změn jak v kritických oblastech příčnice, tak i v oblastech podélníku, v nichž se trhliny již vyskytly, a na dalších místech, která byla na základě provedených měření označena jako kritická. Byl

představen harmonogram postupu prací všech zúčastněných subjektů, v němž Bombardier potvrdil zahájení dodávek nových rámu v termínu říjen 2014, kdy by měly být k příjemce připraveny první 2 kusy nových rámu. Ze strany společnosti Bombardier bylo sděleno i jméno výrobce, jimž by měla být společnost SMW v Neubrandenburgu v Německu, která s Bombardierem kooperuje v rámci jejího výrobního programu v oblasti kolejových vozidel.

Návštěva potencionálního výrobce, společnosti SMW v Neubrandenburgu, se uskutečnila v červenci 2014. Zástupcům DPP a Siemens vedení společnosti SMW předvedlo výrobní program firmy. Projednána byla i problematika zahájení výroby nových rámu. Ukázalo se však, že termín dodávky nových rámu v říjnu 2014 je nereálný, neboť příprava výrobní dokumentace nových rámu ve společnosti SMW ještě pořádně nezačala. Zástupci DPP a Siemens však byli ze strany společnosti Bombardier ujištěni, že společnost dělá maximum pro to, aby skluz v přípravě výroby v maximální možné míře eliminovala. V současné době je možno říci, že přejímka prvních dvou rámu proběhla v závodě společnosti SMW v Neubrandenburgu, a to 25. a 26. listopadu 2014.

**Paralelně s přípravou výroby probíhala i sumarizace technické dokumentace, která bude nutná pro schválení konstrukčních úprav rámu Drážním úřadem (DÚ),** coby změny na drážním vozidle. Již na společném jednání v září 2013 bylo dohodnuto, že tuto změnu na drážním vozidle projedná a příslušnou žádost na DÚ podá DPP.

Detail zcela ucpaného chladicího otvoru v rotoru 3. trakčního motoru vozu ev. č. 4458 ze soupravy 3306-3305. Z tohoto snímku je patrné, že je ucpán pouze 1 otvor, okolní otvory jsou čisté. A právě taková znečištění způsobují nevyváženost rotorů a následně vibrace celých trakčních motorů, které pak zatěžují rámy podvozků. Znečištění rotoru vzniklo po ujetí 301 559 km od uvedení soupravy do provozu 19. 6. 2011. Trakční motory se plánovaně čistí v opravách N6, tedy po ujetí 800 000 km, tj. cca po 8 letech provozu. Fotografie vznikla v opravně točivých strojů v OZM, kde probíhá mimořádné čištění trakčních motorů, které jsou demontovány z vlaků M1 v depu Kačerov.



**Záběr větracího otvoru v rotoru 3. trakčního motoru vozu ev. č. 4404 ze soupravy ev. č. 4169-4170, na kterém je vidět vlákno zachycené na kraji otvoru. Na toto vlákno se již nabalují, či lépe řečeno navěšují další nečistoty tak, jak ukazuje snímek dole.**

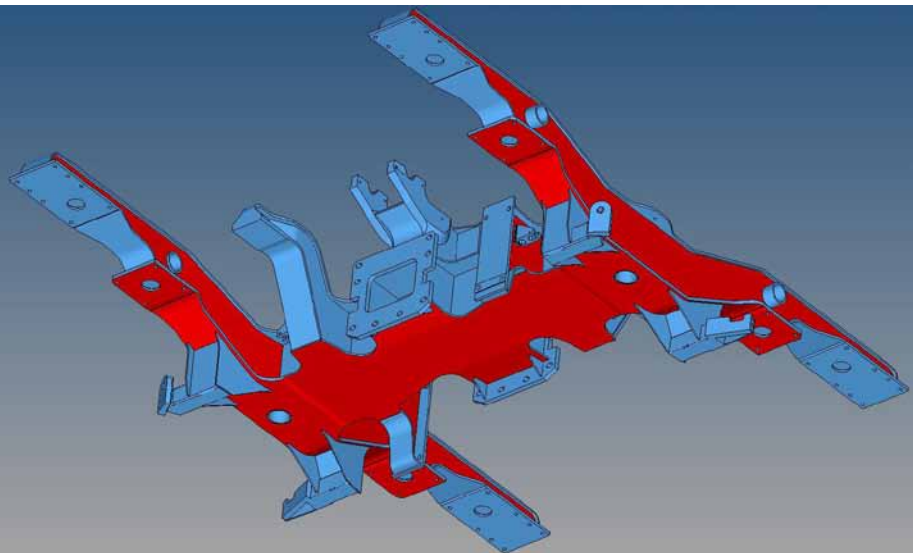
V současné době je shromažďována příslušná technická dokumentace. Zejména se čeká na výsledky mechanických zkoušek výřezů z kritických míst inovovaných rámu, které provede společnost Bombardier a jež by měly primárně potvrdit správnost konstrukčních změn rámu. V této oblasti je DPP velmi opatrný, a proto **navrhl provedení ověřovacího měření mechanického namáhání kritických míst inovovaných rámu.** Měření by měla provést společnost VÚKV, a to v rozsahu měření provedených na kritických místech rámu konaných v únoru 2013. Přesný termín provedení těchto měření není v současné době ještě znám. Bude upřesněn až po dodávce prvních nových rámu do DPP, případně v rámci připravovaných jednání ve věci schválení konstrukčních změn rámu, které DPP připravuje uskutečnit s DÚ.

### ZJEDNODUŠENÍ LEGISLATIVNÍHO PROCESU PRO UVÁDĚNÍ OPRAVENÝCH RÁMŮ DO PROVOZU

Stav legislativního zajištění uvádění opravených rámu do provozu v polovině roku 2012 stále vycházel z dohody mezi DPP a Drážním úřadem, že všechny opravené rámy budou po opravě vybaveny stanovenou technickou dokumentací a do provozu uvedeny na základě individuálních rozhodnutí provedených DÚ, a to pouze do zkušebního provozu v délce 50 000 km, charakteristického zvýšeným dozorem na opravená místa. Zkušební provoz bude po jeho ukončení DPP vyhodnocen a až v případě, že toto vyhodnocení bude pozitivní (nebudou zjištěny žádné závady opraveného místa), budou rámy převedeny do normálního provozu.

V následujícím období, jak postupně narůstal počet zjištěných defektních rámu, se toto legislativní řešení ukázalo jako ne příliš vyhovující. Administrativně zatěžovalo jak DPP, tak

&gt;&gt;&gt;



i Drážní úřad. JSVM proto společně s DÚ společně hledaly takové řešení, které by bylo v souladu s příslušnou legislativou, avšak administrativně nezatěžovalo oba subjekty. Zásadní podmínkou takového řešení byla úspěšnost prováděných oprav.

V druhé polovině roku 2012 již bylo opraveno a do provozu uvedeno několik desítek rámu. Žádné závady opravených míst nebyly zjištěny. S ohledem na tato pozitivní zjištění proto DPP opět vstoupil do jednání s Drážním úřadem. Výsledkem tohoto jednání bylo rozhodnutí DÚ ze 4. 1. 2014, ve kterém se mimo jiné uvádí, že s ohledem na doposud pozitivní výsledky zkušebního provozu rámu opravených svařování není takto prováděná oprava odchylkou od schváleného typu rámu, a proto nebude nadále schvalována ve smyslu příslušných paragrafů zákona o drahách jako změna na drážním vozidle.

V praxi to znamená, že DPP již nemusí po opravě rámu žádat DÚ o povolení k jeho provozu a že si opravené rámy může, za dodržení podmínek uvedených v rozhodnutí DÚ, uvést sám. To znamená, že o provedené opravě bude i nadále nutno vést příslušnou technickou dokumentaci ve stávajícím rozsahu (protokoly a fotodokumentace o defektoskopických nálezech před a po opravě, dokumentace o provedené opravě svařování). Institut zkušebního provozu v délce 50 000 km byl změněn na tzv. období zvýšeného dohledu nad opravenými místy v délce 50 000 km. Příslušným způsobem byly doplněny technologické postupy jednotlivých prohlídek a oprav s cílem zajistit řádnou a pravidelnou kontrolu opravených

míst. **Do technologie vyvazovacích oprav N6 byly zavedeny pravidelné defektoskopické kontroly stanovených míst rámu podvozků.**

Úprava legislativního procesu do optimálního stavu byla završena 20. 3. 2013, kdy DPP vydal pokyn č. 2-2013-00 „Opravy rámu podvozků vozidel metra typu M1“, který přesně definuje způsob nakládání s defektním rámem, popisuje způsob provedení opravy, následných zkoušek a uvedení do provozu včetně následných provozních kontrol opravovaných míst.

### ZÁVĚR

**Co říci na závěr o celé, již 3 a půl roku trvající kauze trhlin na rámech podvozků vlaků metra typu M1? V tuto chvíli s určitostí pouze jediné – kauza stále ještě není ukončena a její řešení i nadále pokračuje.**

**Ano, jisté dílčí věci byly již vyřešeny. Mezi ty hlavní patří skutečnost, že DPP úspěšně zvládl opravy určitého typu malých trhlin. Dále, že DPP zvládl legislativu spojenou s uváděním opravených rámu do provozu. Tyto činnosti již běží zcela standardně.**

**Důležitá je rovněž skutečnost, že veškeré náklady spojené s opravou defektních rámu, a to včetně doprovodných měření a zkoušek, nestály DPP ani korunu a že veškeré tyto náklady byly hrazeny z prostředků standardně vynakládaných DPP na full servis vlaků M1.**

### CO TEDY CHYBÍ JEŠTĚ DOTÁHNOUT?

Zcela jistě musí být dokončena instalace ochrany trakčních motorů

**Obrázek rámu podvozku vozu metra M1 s vyznačením míst, která byla společností Bombardier předmětem konstrukčních úprav (zesílení konstrukce).**

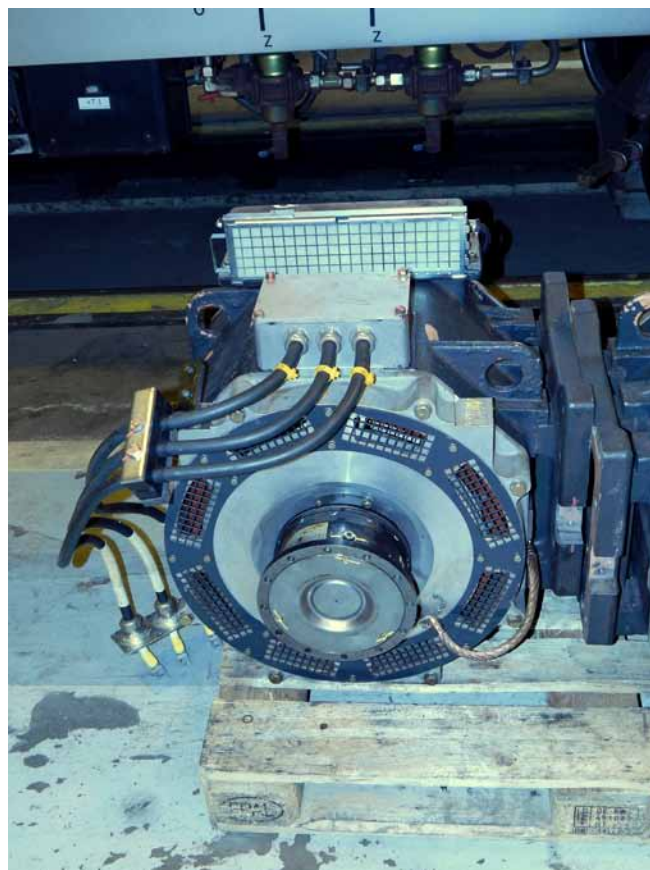
před dalším znečištěním. To znamená nainstalovat na všechny trakční motory filtry. Z uvedených skutečností vyplývá, že máme k dispozici 2 typy filtrů. Jeden, navržený JSVM z netkané textilie Viledon, již máme úspěšně vyzkoušen a je nasazován do provozu. Druhý, navržený společností Bombardier, z děrovaného hliníkového plechu, na vyzkoušení teprve čeká.

Na provozní ověření a zkoušky rovněž čeká plechový kotouč, který ucpe chladicí otvory v kotvách trakčních motorů. Poté bude rozhodnuto o případném způsobu provozní aplikace.

A na konec zbývá to nejzávažnější. Ve firmě SMW Neubrandenburg běží proces výroby náhradních rámu. Společnost Bombardier musí vykonat zkoušky výřezů z kritických míst inovovaných rámu. Společnost VÚKV musí na nových rámech vykonat po jejich dodání do Prahy měření mechanického namáhání zesílených míst. DPP musí projednat a zajistit schválení nových rámu Drážním úřadem. A společnost Siemens musí zprovoznit 3 dlouhodobě odstavené vlaky M1.

Je toho ještě dost, co musí všechny spolupracující společnosti vykonat. Ale dnes, na konci roku 2014, je však již možno opatrně říci: „Konečně vidíme světlo na konci tunelu...“

**Trakční motor vlaku M1 po opravě s nainstalovaným filtrem (v horní části), připravený na paletě k následné montáži na vlak.**



# Škatulata v Hloubětíně


Když jsme v průběhu roku 2012 představovali vozovny a garáže Dopravního podniku, svěřil nám vedoucí vozovny Hloubětín Jan Kučera myšlenku na přestěhování výpravny. Tehdy se jednalo o hudbu budoucnosti. V závěru loňského roku, který byl z hlediska budoucnosti samotné vozovny poměrně neurčitý a bohatý na různé spekulace vzhledem k stavu střešní konstrukce, na jeho slova došlo. A tak jsme mohli být ve středu 26. listopadu u toho, když se ladily poslední detaily před nastěhováním do nových prostor.



Text: **Jana Šejnová** • Foto: **Petr Ludvíček a autorka**

**„K**dysi, když byl ještě vjezd kolejových vozidel z Kbelské ulice, tak na tomto místě výpravna byla. Potom se budova předělala k administrativním účelům a měl zde kancelář vedoucí vozovny a referentky. Výpravna se tedy nyní vrací na své původní místo,“ uvádí nás do obrazu jeden z průvodců, **vedoucí vozovny Jan Kučera**. Rekonstrukce odstartovala na začátku července a byla reakcí na časté stížnosti ze strany řidičů, kteří nebyli spokojeni se stávajícími prostory. Nová výpravna má vstupní halu se sociálním zařízením pro muže a ženy, sprchou a nechybí v ní ani kuchyňka pro řidiče. Standardním vybavením jsou i občerstvovací automaty na kávu a chlazené nápoje. Proměnou prošlo také zázemí směnového výpravčího a místnost záloh. „Prostory jsou několikanásobně větší, vzdušnější a hezčí. Naším cílem bylo zajistit všem příjemné prostředí, ve kterém by se dobře cítili. Zatím podle reakcí pracovníků, kteří mohli od začátku stavbu sledovat a možná byli i zprvu trochu skeptičtí, to vypadá, že se do nového těší. Sice říkají, že teď budou muset chodit přes dvůr vozovny, ale zase na druhou stranu to zázemí je úplně jiné, než bylo,“ komentuje vedoucí vozovny a přidává i další důvod, kvůli němuž k rekonstrukci došlo: „Je lepší mít větší prostory, než abychom se báli, že se k nám lidé při výluce jiné vozovny nevejdu. To je najednou z 60 lidí třeba

100 a dokážete si představit, jak to v bývalé výpravně vypadalo. Chvilími si nebylo kam sednout, a to u nás ani nemuseli být řidiči z jiné vozovny, jen stačilo větší vypravení.“ Kromě místnosti pro řidiče, zálohy a směnového výpravčího došlo k podstatnému rozšíření také u šaten. „Dřívější šatny byly, dá se říci, společné. Některé dvojice, protože v Hloubětíně máme i manželské páry, se tak musely dělit o jednu skříňku. To se nyní změnilo. V dámské šatně máme 40 skříňek, takže každá naše řidička, která projeví zájem, bude mít svou vlastní skříňku. V mužské části šaten, která je i barevně na první pohled odlišena, je pak k dispozici 100 skříňek. V původní šatně bylo 60 skříňek dohromady,“ doplňuje vedoucí vozovny. Vybavení nových prostor zprostředkovalo oddělení Zabezpečení provozu jednotky Provoz Tramvaje, které na poslední kontrolní

obchůzce před velkým stěhováním zastupovala **Monika Holpuchová**. „Dekory jsme vybírali tak, aby celé zázemí působilo příjemně. Už jsme takto dělali několik střešních bodů a místností pro řidiče, například to byly Lublaňská, Braník a Palmovka. Sice co kus, to originál, ale teď už zhruba víme, co řidiči požadují a kam pro to sáhnout.“ A k jakým účelům bude sloužit dnes již bývalá výpravna? „Na místo výpravčího se nyní přesune technik vozovny a místo řidičů půjdou mistři, přičemž pravděpodobně bude probourána zeď, aby mohli komunikovat přímo do depa. Do bývalých prostor pro mistry se buď přesune dílna četařů, nebo dojde k prodloužení kolejí,“ doplňuje **směnový výpravčí Jiří Kvapil**. Všichni věří, že investice dosáhne svého účelu, a bude tak moci platit rovnice spokojený řidič = spokojený cestující. 



# Program předcházení trestné činnosti v DPP

Dovolujeme si vás informovat o skutečnosti, že představenstvo Dopravního podniku schválilo zavedení Programu předcházení trestné činnosti ze strany DPP a rizik z ní vyplývajících. Tak zněla oficiální zpráva z jednání statutárního orgánu Dopravního podniku, která byla na začátku složitého procesu zavádění tzv. Programu PTČ dle schváleného harmonogramu.

Text: **Eva Lébllová** • Ilustrační foto: **Petr Sklenář**

**Z**avedením Programu PTČ reagoval Dopravní podnik na změnu v legislativě ČR, kterou představuje právní předpis, a to zákon č. 418/2011 Sb., o trestní odpovědnosti právnických osob a řízení proti nim, který nabyl účinnosti dne 1. 1. 2012. Tímto **zákonem byla do českého právního řádu začleněna trestní odpovědnost právnických osob**, což představuje zásadní změnu ve struktuře norem trestního práva, kde byla doposud jedinečně uplatňována individuální odpovědnost fyzických osob, přičemž od účinnosti citovaného zákona je tedy trestně odpovědnou i právnická osoba. Vzhledem k tomu, že na DPP dopadá shora citovaný zákon v plné šíři, je **Dopravní podnik trestně odpovědný za protiprávní jednání nejen svých orgánů, ale může být odpovědný i za protiprávní jednání svých zaměstnanců**. Zcela základní zásadou trestní odpovědnosti právnických osob je totiž skutečnost, že právnické osobě lze za zákonem stanovených podmínek tzv. přičíst i jednání fyzické osoby, kdy takovou fyzickou osobou může být jak člen nejvyššího vedení, tak i de facto jakýkoli její zaměstnanec. Citovaný zákon stanovuje velmi citelné sankce za spáchání trestných činů a současně **právnické osobě ukládá vytvoření preventivních opatření k předcházení trestné činnosti**. Vzhledem k výše uvedenému je tedy zřejmé, že existuje reálné riziko ohrožení majetku DPP a dalších spravovaných hodnot.

Dopravní podnik zavádí Program PTČ se záměrem dostat zákonného požadavku na nezbytnou prevenci, aby se tak významným způsobem snížilo riziko vzniku trestní odpovědnosti DPP a s tím spojených majetkových i nemajetkových škod. Program PTČ představuje vytvoření uceleného souboru vzájemně provázaných opatření určených k předcházení trestné činnosti a jejich následné zavádění do vnitřních



## **PROGRAM PTČ PŘEDSTAVUJE VYTVOŘENÍ UCELENÉHO SOUBORU VZÁJEMNĚ PROVÁZANÝCH OPATŘENÍ URČENÝCH K PŘEDCHÁZENÍ TRESTNÉ ČINNOSTI A JEJICH NÁSLEDNÉ ZAVÁDĚNÍ DO VNITŘNÍCH PROCESŮ SPOLEČNOSTI.**

procesů společnosti. Tento soubor přijímaných opatření obsahuje zejména revizi stávajících a tvorbu nových organizačních a řídicích norem, a to tak, aby tyto odpovídaly požadavkům citovaného zákona, a též Etický kodex, který je výrazem respektu k existenci trestní odpovědnosti právnických osob a k obecně závazným etickým zásadám a právním předpisům. K dalším nezbytným zaváděným opatřením pak náleží zejména **proškolení všech zaměstnanců na téma trestní odpovědnosti právnických osob**, hrozící rizika a dále na téma shora uvedených norem, vztahujících se na výkon činnosti jednotlivých úseků. Současně bude zaveden kontrolní mechanismus se schopností obdržet včas informaci o protiprávním jednání formou oznamovatelské linky v důvěrném režimu.

**Cílem Programu PTČ je zabezpečení souladu vnitřních předpisů DPP s právními předpisy** a soulad činností vykonávaných Dopravním podnikem s právními předpisy a vnitřními předpisy DPP. Dopravní podnik tímto deklaruje, že jeho zájmem je zákonným způsobem provozovat svoji činnost s vysokou

mírou respektu k etickým normám a právům cestujících, v žádném případě se nepodílet na trestné činnosti ani z ní mít prospěch nebo jinému způsobovat majetkovou či nemajetkovou újmu, a zdůrazňuje, že jednání fyzické osoby jako zaměstnance v rozporu s tímto zájmem je excessem takto jednajících fyzické osoby. **DPP tímto vyjadřuje nulovou toleranci k trestné činnosti páchané zaměstnanci nebo odpovědnými osobami podniku.**

Představenstvo v této věci oslovilo své zaměstnance formou „Otevřeného dopisu zaměstnancům DPP“, ve kterém je seznámilo se zaváděním Programu PTČ, s jeho obsahem a s jeho cílem a zásadami. Současně bylo zdůrazněno, jak velmi je důležité dodržovat zásady Programu PTČ ze strany všech zaměstnanců, neboť jedinečně tímto způsobem lze předejít trestní odpovědnosti společnosti a citelným následkům v podobě sankcí ve snaze ochránit majetek společnosti, jakožto i její dobré jméno. **Představenstvo touto formou vyjádřilo plnou podporu Programu PTČ a požádalo všechny své zaměstnance o jeho důsledné dodržování.**

Představenstvo DPP oznámilo zaměstnancům, že schválilo zavedení Programu předcházení trestné činnosti, formou otevřeného dopisu 4. listopadu 2014.



## DPP & MÉDIA V ROCE 2014

Již tradičně se na začátku nového roku ohlédneme, jak obstál Dopravní podnik během uplynulého roku v médiích. V roce 2014 bylo zaznamenáno celkem 8849 mediálních výstupů, tedy jak v tisku, TV, tak i rozhlas. V porovnání s rokem 2013 se jedná o téměř třetinový vzestup a zároveň rekordní rok za posledních pět let.

Text: **Aneta Řehková** • Foto: **Petr Hejna**

**Z**cela nejvíce příspěvků (1029) vykázal měsíc únor, který patřil kauze ohledně dodávek jízdenek od firmy Neograph, již se média začala opětovně zabývat po zadržení podnikatele Ivo Rittiga. Vysoký zájem médií vzbuzoval také vývoj kolem soudního řízení a budoucnosti karty Opencard. Naopak nejméně příspěvků vůbec se objevilo v lednu.

Pozitivně vyzněla v médiích během loňského roku mnohá témata, mezi něž například patří: doprovodné akce spojené se 40. výročím pražského metra či výstupy o dohodě se Škodou Transportation na úpravě problematické smlouvy týkající

**Nahore: Vedoucí oddělení Archiv Pavel Fojtík při natáčení reportáže ke 40. výročí pražského metra.**

se dodávky tramvají 15T ForCity pro DPP. Ke zvýšení počtu kladných zpráv přispělo rovněž znovuotevření stanice metra Národní třída a projekty DPP, jako je partnerství s Pražskou muzejní nocí či Kinobus.

Jako pozitivní bod v oblasti PR lze vnímat i získanou cenu od Asociace public relations agentur. Ta slavnostně vyhlásila 10. června 2014 výsledky 9. ročníku oborové soutěže Česká cena za public relations. Jednu z cen, a to v kategorii Krizová komunikace,

získal i Dopravní podnik. Za projekt „Třídenní uzavření pražského metra hollywoodskými filmaři“, které proběhlo v předloňském srpnu, získal 3. místo. Ceny byly uděleny celkově v 19 z 20 kategorií, a to z rekordních 146 přihlášených projektů.

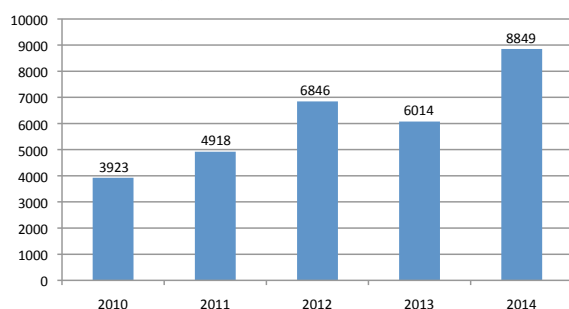
Na tomto místě patří velké poděkování všem zaměstnancům, kteří se podílejí na realizaci aktivit směrem k veřejnosti či nám poskytují nejrůznější informace a podklady ke komunikaci.

**Dole: V roce 2014 byl zaznamenán rekordní počet výstupů o DPP v médiích, a to během sledovaného období za posledních pět let.**

**Generální ředitel DPP Jaroslav Ďuriš při poskytování rozhovoru pro ČT u příležitosti slavnostního znovuotevření stanice Národní třída.**



**Celkový počet článků o DPP v médiích**



# Roční zúčtování daně z příjmů za rok 2014

Opět se blíží doba provedení ročního zúčtování záloh na daň a daňového zvýhodnění. Podmínkou pro provedení ročního zúčtování je vyplnění, podepsání „Prohlášení poplatníka daně z příjmů fyzických osob ze závislé činnosti a z funkčních požitků“ (růžový dvojlíst) a předložení všech dokladů do 15. 2. 2015. Po tomto datu již nelze provést roční zúčtování daně zaměstnavatelem.

Text: *Pavla Zárubová a Miroslava Miková*

## ODPOČTY NEZDANITELNÝCH ČÁSTÍ ZÁKLADU DANĚ, SLEV NA DANI A DAŇOVÉHO ZVÝHODNĚNÍ

Odpočty nezdanitelných částí základu daně dle § 15 ZDP	Roční limit	Podmínky – doklady § 38I ZDP (zákon o daních z příjmů)
Hodnota bezúplatného plnění § 15/1 ZDP	Nejméně 1000,- Kč nebo více než 2% základu daně, nejvýše 10% základu daně. Jeden odběr krve = 2000,- Kč (krevní plazma, krevní destičky, kostní dřeň a jiné složky)	- doklad, ze kterého musí být jasné, kdo je příjemcem daru, hodnota daru, účel, na který byl dar poskytnut, a datum darování (na školství, kulturu, zdravotnictví, útulky pro zvířata apod.) - darovací smlouva
Částka zaplacených úroků z úvěrů použitých na financování bytových potřeb § 15/3, 4 ZDP	Skutečně prokázaných max. 300 000,- Kč ze všech úvěrů poplatníků v téže domácnosti  Při placení úroků jen po část roku nesmí uplatňovaná částka překročit 1/12 z 300 000,- Kč za každý měsíc placení úroků (v jedné domácnosti)	- prohlášení poplatníka - smlouva o úvěru - výpis z listu vlastnictví potvrzující vlastnictví bytového domu, rod. domu nebo bytu ve vlastnictví - nájemní smlouva v případě, že se jedná o byt v nájmu - doklad o trvalém pobytu, jde-li o užívání - stavební povolení a po kolaudaci výpis z listu vlastnictví u bytové potřeby - potvrzení právnické osoby, že je poplatník jejím členem nebo společníkem – družstva - potvrzení, v jaké výši byly zaplacené úroky z úvěru ze stavebního spoření, z hypotečního úvěru anebo z jiného úvěru poskytnutého v souvislosti s těmito úvěry stavební spořitelnou, bankou - pokud nezahájí stavbu do 4 let, musí podat daňové přiznání a dodanit si sám uplatněné úroky (ne už zaměstnavatel) - pokud stavbu zahájí, dokládá odpočet úroků kromě výpisu z LV též stavebním povolením nebo ohlášením stavby realizované na tomto pozemku
U koupě pozemku		
Úhrn příspěvků na penzijní připojištění nebo penzijní pojištění nebo doplňkové penzijní spoření se státním příspěvkem snížený o 12 000,- Kč § 15/5 ZDP	V prokázané výši, maximálně lze odečíst 12 000,- Kč	- smlouva - potvrzení penzijního fondu o zaplacených příspěvcích Pokud poplatníkovi jeho penzijní připojištění zaniklo bez nároku na penzi nebo jednorázové vyrovnání a současně bylo poplatníkovi vyplaceno odbytné, jedná se o příjem dle § 10 a zaměstnanec musí podat daňové přiznání, pokud byl základ daně v předešlých letech celkově snížen o více než 6 000,- Kč.
Zánik či ukončení PP		
Pojistné na soukromé životní pojištění § 15/6 ZDP	V prokázané výši, maximálně 12 000,- Kč, i kdyby měl více smluv	- poplatník musí mít pojistnou smlouvu uzavřenou jako pojistník a současně pojištění - doklad – smlouva o soukromém pojištění nebo pojistka - potvrzení pojišťovny o zaplaceném pojistném Při nedodržení podmínek z důvodu zániku pojištění nebo dodatečné změny doby trvání pojištění nárok na uplatnění odpočtu zaniká, jedná se o příjem dle §10 a zaměstnanec musí podat daňové přiznání, pokud byl základ daně v předešlých letech celkově snížen o více než 6 000,- Kč
Zánik či ukončení ŽP		
Členské příspěvky zaplacené odborové organizaci § 15/7 ZDP	Skutečně prokázané, do 1,5 % zdanitelných příjmů maximálně do 3 000,-Kč	Potvrzení odborové organizace o výši zaplacených členských příspěvků.
Úhrady za zkoušky ověřující výsledky dalšího vzdělávání § 15/8 ZDP + zákon 179/2006 Sb. + vyhláška 208/2007 Sb.	V prokázané výši, maximálně - 10 000,- Kč poplatník - 13 000,- Kč poplatník se zdrav. post. - 15 000,- Kč poplatník s těžším zdrav. postižením	Potvrzením o výši zaplacené úhrady za zkoušku ověřující výsledky dalšího vzdělání.



V tabulkách jsou uvedeny veškeré podmínky a doklady, které jsou dány zákonem č. 586/1992 Sb. (ZDP – zákon o daních z příjmů), k odpočtu nezdanitelných částí základu daně, slev a daňového zvýhodnění. Bez těchto dokladů nemohou referentky personálního a mzdového oddělení provést odpočet při ročním zúčtování.

Ohledně daňového zvýhodnění na děti upozorňujeme, že veškeré změny vzniklé během roku, které mají vliv na uplatnění daňového zvýhodnění na dítě, je nutné vždy neprodleně nahlásit (bod 7.6.1 Pracovního řádu) a přinést potřebná potvrzení do personálního a mzdového oddělení příslušné referentce. Nebude tak zbytečně docházet k nedoplatkům na daních a s tím spojeným srážkám ze mzdy.

V § 38 i zákona o daních se uvádí: pokud plátce daně poskytl poplatníkovi daňové zvýhodnění vyšší než měl, může dlužnou částku na daňovém zvýhodnění dodatečně srazit, pokud neuplynulo 12 měsíců od doby, kdy bylo daňové zvýhodnění nesprávně poskytnuto.

Daň vyplývající z ročního zúčtování daňových záloh, která nebyla sražena vinou poplatníka, může být plátcem daně sražena do 3 let od konce zdaňovacího období, v němž k nesprávné srážce došlo.



Slevy na dani § 35 ba	Roční odčítá se od vypočtené daně	Měsíční odčítá se od vypočtené zálohy	Podmínky – doklady
Na poplatníka § 35 ba/1 a ZDP	24 840,- Kč	2 070,- Kč	- podepsané prohlášení
Na manželku § 35 ba/1 b ZDP	24 840,- Kč 49 680,- Kč držitelka průkazu ZTP/P – invalidita III. stupně		- podepsané prohlášení - společná domácnost - vlastní příjem uplatněné osoby (nepřesáh 68 000,- Kč za rok) - v případě uzavření manželství v průběhu roku za každý měsíc 2 070,- Kč, na jehož počátku již byla manželkou (manželem) poplatníka
Na pobírání invalidního důchodu pro invaliditu I. nebo II. stupně § 35 ba/1 c ZDP	2 520,- Kč	210,- Kč	- výměr o přiznání důchodu - potvrzení o výplatě důchodu
Na pobírání invalidního důchodu pro invaliditu III. stupně § 35 ba/1 d ZDP	5 040,- Kč	420,- Kč	
Držitel průkazu ZTP/P § 35 ba/1 e ZDP	16 140,- Kč	1 345,- Kč	Průkaz ZTP/P
Student soustavně se připravující na budoucí povolání § 35 ba/1 f ZDP	4 020,- Kč	335,- Kč	335,- Kč za každý měsíc, na jehož počátku byl považován za studenta - potvrzení školy o soustavné přípravě na budoucí povolání, max. do 26 let věku, u prezenčního doktorského studia do 28 let věku
<b>Sleva na dani dle § 35 bb</b>			
Na umístění vyživovaného dítěte v zařízení péče o děti předškolního věku včetně mateřské školy podle školského zákona	8 500,- Kč limitováno výší minimální mzdy		- podepsané prohlášení - potvrzení zařízení péče o děti předškolního věku včetně mateřské školy (potvrzení bude obsahovat jméno vyživovaného dítěte a celkovou částku výdajů)

Daňové zvýhodnění podle § 35 c a 35 d zákona	Roční	Měsíční	Podmínky – doklady
Daňové zvýhodnění na každé vyživované dítě v domácnosti § 35 c/1 ZDP	13 404,- Kč na 1 dítě	1 117,- Kč na 1 dítě	- předložení RL dítěte k nahlédnutí a ověření - potvrzení zaměstnavatele druhého z manželů, že nárok na daňové zvýhodnění neuplatňuje on - u zletilých dětí potvrzení školy o soustavné přípravě na budoucí povolání
Daňové zvýhodnění na vyživované dítě, které je držitelem průkazu ZTP/P § 35 c/7 ZDP	26 808,- Kč	2 234,- Kč	- stejné jako u daňového zvýhodnění - plus průkaz ZTP/P dítěte
Z toho : - sleva na dani podle § 35 c	Maximálně do výše vypočtené daně snížené o slevu na dani		
- daňový bonus § 35 c/3 ZDP	Alespoň 100,- Kč max. 60 300,- Kč	Alespoň 50,- Kč max. 5 025,- Kč	- pokud úhrn ročních příjmů dosáhne aspoň 6násobku minimální mzdy, tj. 6 x 8 500 = 51 000,- Kč - měsíční daňový bonus, pokud úhrn měsíčních příjmů dosáhne alespoň poloviny minimální mzdy, tj. 4 250,- Kč

# 140 let historickým objektivem: Jaroslava Hussarová

V září 2015 oslaví pražská MHD významné výročí. Bude to už 140 let, co nám tato „dáma“ slouží. A jelikož takto významné narozeniny je nutné řádně oslavit a připomenout, budeme přinášet portréty těch, kteří vývoj pražské dopravy od prvních krůčků až po současnost dokumentovali.

Text: **Jana Šejnohová** • Foto: **Petr Hejna a Jaroslava Hussarová**

**P**řijměte tedy naše pozvání do království temných komor, ustalovačů, vývojek a zvětšovačů, kde vznikaly nejen promyšlené kompozice, ale také neotřelé momentky či půvabné detaily. První oslovenou respondentkou je čínorodá osmdesátnice Jaroslava Hussarová, která pro Dopravní podnik fotografovala 18 let.

## Co vás k fotografování dopravy přivedlo?

To jednou přišel můj kolega, kterého lanařili do Dopravního podniku s tím, že firma hledá fotografa a jestli bych to nechtěla zkusit. Řekla jsem si, proč ne, a byla jsem přijata, zezačátku na barevnou fotografii. Rok nebo rok a půl jsem ji dělala, ale pak paní Molnárová, která už tam pracovala dřív, šla na mateřskou, a tím pádem bylo potřeba dělat i fotografii černo-bílou. U té už jsem zůstala i poté, co se paní Molnárová vrátila, takže nakonec jsme pracovaly společně.

## S Danou Molnárovou jste pak několik let tvořily nerozlučnou dvojici fotografek Dopravního podniku. Prozrad'te, jak spolu mohou vyjít dvě ženy, které jsou buď celé dny společně na reportážích, nebo po většinu času zavřené v temné komoře?

Hned na začátku jsme si stanovily jasné pravidlo. Když hrozila hádka, platilo, že ta, co byla blíže dveřím, na chvíli odešla. Bez ohledu na to, zda byla v právu či ne. Nesměla přijít dřívě, než za tři čtvrtě hodiny a musela přinést něco dobrého.



*Bubnová leštička na fotografie byla nezbytnou výbavou každé profesionální temné komory.*

No a po těch 45 minutách jsme si spokojeně u konzumace dobrot říkaly, jak bylo vlastně dobré, že jsme se chtěly hádat....

## Jakou první akci nebo objekt v Dopravním podniku jste fotila?

Jako první jsem dělala dílny, to bylo pro mě novum. Vždycky jsem měla moc ráda prostory, které se neblýskaly, a tohle bylo přesně ono. Dnes jsem ráda, že ještě občas jsou někde vidět moje fotky. Třeba když vyjedete lanovkou na Petřín, tak tam mám na výstavce vyfocený podvozek. Focení dopravy mě bavilo, hrozně bavilo.

## Velmi známé jsou také vaše snímky jednotlivých stanic metra na trase B. Kdy a za čí asistence vznikaly?

Fotografie jsme pořizovali ještě před spuštěním provozu béčka. Každou noc jsem šla s architektem dané stanice a fotilo se. Bylo to pro mě tehdy docela kruté, protože jsem byla krátce po těžké operaci. Fotila se hlavně architektura, zázemí nikoliv. Architekt mě vždycky vzal na místo a řekl, co chce vyfotit. Když jsme končili, řekla jsem mu, ať mi dá půl hodiny, abych si mohla i já vyfotit, co jsem chtěla. Byla to krásná práce.

## Na jaké focení pro Dopravní podnik nejraději vzpomínáte?

Vzpomínám hodně a ráda. Třeba ráda vzpomínám na to, jak jsme dvě fotografky dostaly motorovou loď i s kapitánem a mohly ji řídit. Navigovaly jsme kapitána tak, abychom pořídily pěkné snímky lodí, které přijíždějí nebo odjíždějí. Protože tehdy pod Dopravní podnik patřila půjčovna aut, fotily jsme i nové vozy. Mohly jsme si vybrat, kam se pojedou, jen aby to bylo na fotky hezké.

## Z vašeho vyprávění vypadá práce fotografky velmi idylicky. Byly i situace, kdy vám třeba až tak do smíchu nebylo?

Určitě, jednou jsem mohla krásně přijít o život. Bylo to v době, kdy se





stavělo metro a my šli tunelem mezi stanicemi Hlavní nádraží a Muzeum. Byla zde delegace ze Sovětského svazu a já jsem tu skupinu fotila. Protože jsem je potřebovala mít v záběru všechny, musela jsem je vždycky někde předběhnout. Najednou vidím, jak všichni ztuhli. Začali mávat rukama a křičet, ale jak tam jel razící štít, nebylo nic slyšet. Nakonec jsem se ohlédla a doslova pár metrů nade mnou visel vozík plný vyražené horniny. Muž, který vozík ovládal, mě neviděl a málem ho na mě postavil. Všichni byli víc vyděšení než já, protože já do poslední chvíle netušila, co se děje.

#### **Naznačila jste, že takových adrenalinových chvil jste zažila víc...**

Druhý takový zážitek mám z doby, kdy se stavěl Nuselský most. To vždycky přišel nějaký pan inženýr nebo architekt a šli jsme spolu fotit. Jednou si pan architekt vymyslel, že by chtěl zachytit Nuselský most co nejvíce z boku. Jestli bych se prý nebála vyklonit se z takové výšky, když mě bude držet ze zadu za kabát. Pomalu jsem se tedy nakláněla a udělala dva snímky. Asi mi každý fotograf potvrdí, že člověk bez aparátu neudělá takové věci, jako když ho má. Najednou máte pocit, že se vám nemůže nic stát a že všechno

**Jaroslava Hussarová (80)** nastoupila do učení v roce 1950, do provozovny Langhans ve Vodičkově ulici. Po vyučení a absolvování grafické školy v Hellichově ulici byla přiřazena do technického oddělení, později pak působila na různých provozovnách fotozávodů, tak jak bylo potřeba. Začínala dětskou reportáží, poté se věnovala hlavně ateliéru technického oddělení v Kaprově ulici. Na podzim roku 1966 přišla do Dopravního podniku, kde s přestávkou pěti let, během nichž fotografovala v Pragokonzertu osobnosti vážné hudby, působila až do roku 1989. Vždy ji bavilo experimentovat a vytvářet si fotografie pro sebe. Miluje černobílou fotografii, umění dokonalé retuše a ve volných chvílích maluje obrázky.

**Fotoaparát značky Praktisix z tehdejší NDR byl na sviťkovým film 60 mm. S objektivem vážil téměř 2 kg a na film se vešlo jen 12 políček.**


zvládnete. Když mě pak vytáhl, byl bílý jak stěna. Až tam si prý uvědomil, co by se stalo, kdybych neměla dobře přišité knoflíky u kabátu...

#### **Existuje nějaká fotka, na kterou jste zvlášť pyšná?**

V muzeu ve Střešovicích nad malým sálem je velká fotografie křižovatky, na kterou jsem moc pyšná. Vznikla totiž za velmi legračních okolností. Ten den jsem měla jít do společnosti, takže jsem už do práce přišla

v pěkných šatech a na podpatcích. Myslela jsem, že budu celý den jen retušovat, a pak přiběhl jeden pán a volá: „Paní Hussarová, zachraňte mě! Potřebuju vyfotit v Rustonce zkušební funkčnost křižovatky z Těšnova, jinak budu mít hrozný průšvih.“ A tak jsem šla fotit. Představte si, že jsem ležela na komín vedlejší budovy v těch podpatkách, zatímco chlap pode mnou mi nesl aparáty a brašnu, a dokola pořád hulákal: „Paní Hussarová, já se vám pod sukňe nekoukám, nebojte se!“ To byl zážitek!

#### **Za osmnáct let v Dopravním podniku jste pořídila mnoho krásných fotografií, které budou připomínat doby minulé novým generacím. Jaký je váš vztah k Dopravnímu podniku nyní?**

K podniku mám hodně kladný vztah, však aby ne. Vždyť to bylo krásný! Fotili jsme dílny, garáže, vozovny, metro, lodě, taxíky, auta, vše pod jednou hlavičkou. Měla jsem ráda Dopravní podnik, a když teď slyším všude jen ta negativa, tak trpím. 





# Lednový historický kaleidoskop 2015

Hlavní událostí roku 2015 bezesporu bude 140. výročí městské hromadné dopravy v Praze (září) a 90. výročí zahájení pravidelné autobusové dopravy městským dopravním podnikem (červen). Během roku si budeme v DP kontaktu pochopitelně připomínat tradičně i ostatní významná výročí. Pokud to půjde, poohlédneme se také do archivů, abychom zjistili, zda a co se odehrávalo před 140 lety, než se Pražané poprvé svezli svojí koněspřežnou tramvají. Do lednového historického kaleidoskopu jsme tentokrát vybrali výročí tramvajová.

Text: **Pavel Fojtík** • Foto a dokument: **archiv DPP**

## TRAŤ JEŠTĚ NEOBYDLENOU KRAJINOU

Tricátá léta 20. století jsou charakteristická pokračujícím rozvojem tramvajové sítě, i když se pod vlivem hospodářské krize některé projekty mírně zdržely. Jednou z mnoha nových významných tramvajových tratí se stala ta, kterou historické dokumenty evidují pod názvem Vršovice – Strašnice. Rozsáhlá oblast mezi dnešními zastávkami Koh-i-noor a Průběžná byla tehdy v podstatě liduprázdná. Zdejší pozemky vlastnila rodina Colorado-Mansfeldů a podle regulačního plánu zde měla vyrůst nová městská čtvrť. Současně se strašnické obyvatelstvo dovolávalo

Nahoře: Slavnostní zahájení provozu na trati Vršovice – Strašnice 6. ledna 1935. Tramvaje jsou připraveny k jízdě do Vršovic.

přímého dopravního spojení s Vršovicemi. Dosud měly Strašnice spojení pouze od Vínohrad a koleje končily na dnešní křižovatce ulic Starostrašnické a Mrštíkovy. Elektrické podniky pro tuto oblast vyprojektovaly už v letech 1930 a 1931 dvě tramvajové tratě. První byla označena názvem Vršovice – Krematorium, začínala u tehdejších Vozatajských kasáren (dnes zastávka Koh-i-noor) a vedla po nově navržené třídě k Edenu, kde se stáčela k severu a po další nové komunikaci (dnes zde stojí budova Ministerstva životního prostředí ČR) do vznikajících ulic U Roháčových kasáren, Konopištské, Benešovské, U Zdravotního ústavu, Soběslavské

a Votické do tehdejší stanice Krematorium (dnes Želivského). V Edenu mělo vzniknout velké náměstí, v jehož středu měla být „úřední budova“. Zde měla navázat tramvajová trať Vršovice – Staré Strašnice, která měla zmíněnou budovu objíždět ze dvou stran, tedy jeden směr severně a druhý jižně od ní. Konec tratě se předpokládal u zdi Bečvářova velkostatku. S ohledem na jeho polohu a sousední tzv. Hlavovu stodolu bylo vyprojektováno pouze jednokolejné manipulační spojení s existující tratí Muzeum – Flora – Strašnice.

Projekt první tratě byl projednán a schválen při politické pochůzce 16. února 1931, druhé tratě

13. května 1932. Právě nepříznivé hospodářské poměry a delší jednání s majiteli pozemků vedly k určitému zdržení, a tak se k realizaci přikročilo až v roce 1934.

Celý projekt se ale změnil. Postavena byla jen část tratě Vršovice – Krematorium a spojila se s tratí druhou pod názvem Vršovice – Strašnice. Změnil se také konec tratě ve Strašnicích. V závislosti na dalším připraveném rozvoji tratí v této oblasti byla trať nasměrována do Průběžné ulice, kde byla zřízena prozatímní konečná. Zde navázala plynule výstavba pokračování do Zahradního Města. Místo původně plánované konečné u zdi velkostatku se podařilo vybudovat místo navržené jednokolejné spojky dvoukolejné prodloužení tratě Muzeum – Flora – Strašnice i za cenu složitějšího vedení, kdy se dvoukolejná trať musela vměstnat do úzké uličky podél velkostatku, a každý směr objížděl Hlavovu stodolu z jedné strany. Nové řešení umožnilo ukončení linek vedených od Vínohrad i od Vršovic na společné konečné na křižovatce Průběžná, přičemž linka č. 11, jezdící s vlečnými vozy, obracela ve směru od Vínohrad na kolejovém trojúhelníku a „vršovická“ linka č. 4 jezdila sólo a obracela na přejezdu na počátku Průběžné ulice.

Provoz na nové trati byl zahájen 6. ledna 1935. Je tomu právě 80 let. Velká část tratě byla postavena na vysokém náspu podél nedokončené komunikace. Fotografie z oblasti Edenu a dnešního náměstí Kubánské revoluce se staly známými právě svým vedením liduprázdnou rozvojovou oblastí. Stavební rozvoj této části města ovšem přibrzdila druhá světová válka. Úsek Eden – Kremato-

rium se nikdy nerealizoval. V polovině třicátých let se proto dožadovali obyvatelé nově zastavované části Ruské ulice přímého tramvajového spojení se Strašnicemi „svoji“ ulicí. Jejich volání ale nebylo vyslyšeno a tuto oblast obsloužily až v letech 1949 a 1950 na mnoho let úspěšně trolejbusy.

### STALO SE PŘED 140 LETY

Začínal rok 1875 a v Praze stále nebylo jasné, jak to s navrženou tratí koněspřežné tramvaje v Praze dopadne. Bernard Kollmann a Zdenko hrabě Kinský, kteří měli mít svoji trať hotovou do konce roku 1874, se zavázali, že na jaře roku 1875 stavbu zahájí. Pátého lednového dne mohli Pražané v Národních listech číst následující zprávu (dnes nezvyklou gramatiku a psaní velkých písmen necháváme zcela bez úprav):

„— Tramway v Praze. Jak známo, uzavřeli podnikatelé pp. B. Kollmann a hrabě Kinský s obcí pražskou smlouvu, že počátkem března letošního roku započnou se stavbou koňské dráhy v Praze. Včerejšího dne odbyvala se za příčinou vytrasování budoucí dráhy zvláštní komise, sestávající z pp. stavebního rady p. Jenšovského, inženýra Srdínka, obecních starších pp. Čermáka, Kanderta, Kirschbauma, dra. Bendienra a sekretáře Stehlíka ze strany podnikatelstva. Komise tato schválila pouze trassu o jedné koleji ovšem s výhybkami na patřičných místech, jež by frekvence nestěžovaly. Směr koňské dráhy ustanoven jest takto: U invalidovny zřízena bude začáteční stanice a dráha vedena bude hlavní třídou Karlína po pravé straně bývalé poříčské brány Poříčím, josefským náměstím a Příkopy.



Podpis pražského purkmistra Josefa Huleše (podepsal se německy Hulesch) na úředním plánu první tratě pražské koňky.



Trassa třídou ovocnou byla komissí za příčinou velikého zdržování pasáže a možného nebezpečí zamítnuta a následkem toho bude dům č. 4. n vedle průchodního domu z václavského na františkánské náměstí shoren, aby prostorem nabytým tramway vedena byla z václavského přes františkánské náměstí vedle pomníku Jungmannova, dále ulicí ferdinandovou podél domu Sachrova, přes řetězový most, újezdskou branou a hlavní třídou Smíchova až k západní dráze. Veškeré zařízení koňské dráhy provedeno bude přísně dle osvědčeného vzoru v Bruselu. Koleje železné jsou ploché a v dlažbě spuštěné, čímž pasáž nejen pranic netrpí, nýbrž vozy přes koleje jedoucí žádné sebe menší překážky nemají a zcela volně, jakoby ani položených kolejí nestávalo, jezdití mohou. Zmíněná komise prohlížela zároveň i vzorek belgického bruselského vozu, jenž nalézá se ve zdejší celnici. Jest zařízen k tahu pro 1 koně. Jest 2 metry široký a 5,6 metrů dlouhý. Uvnitř může pohodlně 10 a z venčí 14 osob seděti. Bez dovozu a cla stojí 7000 franků. Komise uznala jednohlasně vůz tento za úplně praktický a ohledné elegance vyslovila se velmi uspokojivě. V dnešním zasedání městské rady bude vytrasovaná dráha schválena.“

Neznámý amatér vyfotografoval z jednoho ze strašnických domů dav občanů čekajících na zahájení pravidelného provozu na trati Vršovice – Strašnice.

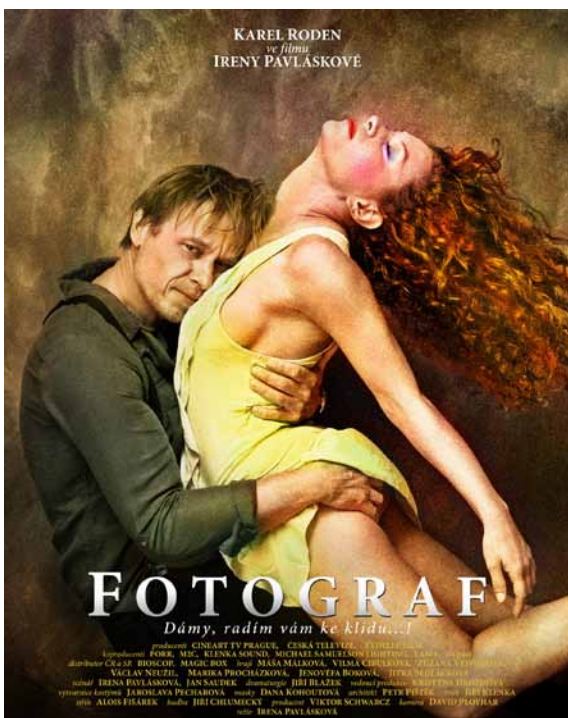


V Praze ještě neležel ani metr kolejí a nebyla dokončena důležitá úřední jednání, ale už tu byl v lednu 1875 první vůz! Podle uvedeného popisu je těžké si ho představit. Nevíme tedy, jak vypadal, ani zda v Praze zůstal, či šlo o vzorek dovezený do Prahy jen na ukázkou. Jméno belgického podnikatele Eduarda Otleta a budoucího vlastníka koněspřežné tramvaje tu ještě ani nepadlo, ale první nenápadné signály už jsou tu. Dvakrát v textu zazněl odkaz na Brusel.

Na konci měsíce, 30. ledna, se v Praze sešla další úřední komise, která vykonala tzv. politickou pochůzku, mimořádně významný úřední akt, bez kterého by další přípravy a stavba nebyly možné.

# KAM V PRAZE ZA KULTUROU

Text: Milan Slezák



## FILM

Jaké filmové premiéry nás čekají při startu do nového roku? Připraveno jich je na cestu za diváky znovu víc než dost. Jsou mezi nimi například i domácí snímky, jež mají určitou spojitost se dvěma českými fotografy. Zástupce té mladší generace, Adolf Zlka, se ujal režie filmu Burácení, road movie která, podle oficiálních pramenů předkládá divákovi příběh o člověku, pro něhož je smysl pro svobodu projevu a spravedlnost téměř vším a vede jej na samou hranu zákona a společenských norem. To vše ve světě motorkářů, rockové muziky a sochařské komunity. Druhým je pak hořká komedie režisérky Ireny Pavlaskové Fotograf, na níž se scénáristicky podílel i (a to je to druhé velké fotografické jméno) Jan Saudek. A fotograf Jan v podání Karla Rodena je také hlavním hrdinou tohoto filmu. Kromě nich se v lednu můžeme těšit třeba na fantasy Sedmý syn s Jeffem Bridgesem coby posledním žijícím rytířem rodu válečníků chránících po staletí svět před silami temna, americkou akční komedii Mortdecai: Grandiózní případ s Johnnym Deppem, Ewanem McGregorem a Gwyneth Paltrow nebo snímek Kód Enigmy, jehož hlavním hrdinou je britský profesor matematiky a kryptoanalytik Alan Turing v podání Benedicta Cumberbatche, tedy

K blížícím se osmdesátinám Jana Saudekmu Irena Pavlasková nadělila dárek v podobě filmu Fotograf s Karlem Rodenem.

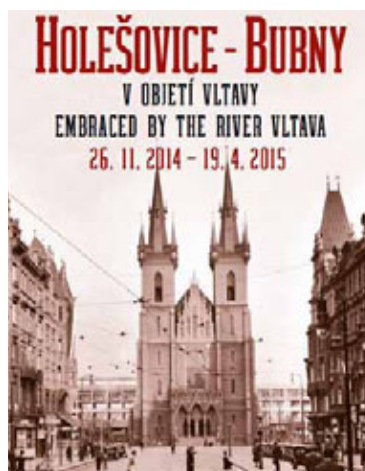
Do Divadla v Celetné se můžete vydat za představením pro celou rodinu: Mikulášovy patálie.



ten muž, který se za 2. světové války podílel na prolomení kódu německého šifrovacího stroje Enigma.

## VÝSTAVA

Muzeum hlavního města Prahy nabízí až do 19. dubna 2015 ve své hlavní budově výstavu nazvanou Holešovice – Bubny/V objetí Vltavy. Výstava navazuje na cyklus věnovaný historickým pražským předměstím a prostřednictvím materiálů ze soukromých i veřejných sbírek představuje život Holešovic od 2. poloviny 19. století do 80. let



století dvacátého. Návštěvníci se zde mohou seznámit s historií holešovického průmyslu, železniční a lodní dopravy, se všedním životem zdejších obyvatel, stejně jako s jejich zábavou a možnostmi kulturního vyžití. Své místo zde má i sport, např. populární Zimní stadion na Štvanici, dějiště několika mistrovství světa v ledním hokeji. Opomenuto nemůže být ani dění na Výstavišti, počínaje Jubilejní výstavou z roku 1891 a konče třeba kdysi slavnými Pražskými vzorkovými veletrhy, jejichž připomínkou je dodnes Veletržní palác.

## DIVADLO

Když se řekne Mikulášovy patálie, těm, kteří měli možnost narazit někdy na dílo francouzského spisova-

tele (a mj. třeba i autora kreslených seriálů s Asterixem nebo Lucky Luke) René Goscinnyho o malém Mikulášovi a jeho školních a mimoškolních příhodách s partou spolužáků, okamžitě vytane na mysli specifický humor těchto knížek. Divadelní spolek Kašpar v Divadle v Celetné už nějaký ten čas s úspěchem přiběhy Mikuláše, Augustýna, Kryšpína, Vendelína, Albína i šplhouna Celestýna v repertoáru má a za vidění určitě stojí jak pro dětského diváka, tak i pro toho trochu odrostlejšího. Proč se v novém roce nevydat do divadla za úsměvem? Konkrétní termíny představení najdete na [www.divadlovceletne.cz](http://www.divadlovceletne.cz).

## HUDBA

Začátek roku a leden obecně bývá zpravidla na nějaký ten velký koncert trochu chudší. Přesto ale se něco vybrat dá. Vydat se můžeme koncertem ledna třeba do útrob Lucerna Music Baru. V neděli 25. ledna se tam představí barcelonská skupina Che Sudaka (na snímku). Ta je považována za čelního reprezentanta tzv. mestizo music, tedy jakési fúze latinsko-americké hudby (nakonec, v řadách kapely jsou muzikanti z Argentiny či



Kolumbie), ska a punku. Na jejich pódiou koncertní „fiestu“ se prý nezapomíná. V sobotu 31. ledna pak na stejném místě vystoupí britský producent, interpret a vlastně i herec, rodák z Bristolu Adrian Thaws, jehož zná hudební svět pod jménem Tricky. Pohybuje se v nejružnějších stylech, ale nejčastěji se v souvislosti s ním hovoří o trip hopu. I na své aktuální desce (mimoходом, s názvem Adrian Thaws) přelétá od hip hopu k house, od jazzu k blues či od rocku k reggae. Každopádně, jeho koncerty mívají zpravidla zvláštní, neopakovatelnou atmosféru. 🎸

# Letem dopravním světem

I tentokrát jsme se snažily vybrat novinky a zajímavosti z oblasti veřejné dopravy z celého světa, které by vás mohly zajímat. Dočtete se o jízdenkách placených plastovými lahvemi v čínském Pekingu, připravovaném modelu nových vozů metra v Londýně a o nejmodernější tramvajové trati v Dubaji.

Text: **Radka Herglová a Zuzana Meszárošová**

## ZELENÉ JÍZDENKY

(*Railway Gazette 10/2014*)

V čínském Pekingu se rozhodli podpořit ekologický přístup obyvatel a povědomí o recyklaci nevhodným způsobem. V prostorách metra na lince 10 bylo instalováno 34 automatů, kde je možné si dobít kredit mobilního telefonu či čipovou kartu na veřejnou dopravu. Na tom by nebylo nic neobvyklého, kdyby se „neplátilo“ použitými plastovými lahvemi. Přístroj láhev zmáčkne na třetinovou velikost a roztřídí podle typu a barvy. Automaty v Pekingu provozuje firma Incom, která se pyšní tím, že jde skutečně o zelenou aktivitu, neboť z takto získaného odpadu se znovu vyrobí nové plastové láhve. Na rozdíl od jiných sběrných center, kde se z plastu vyrábí oblečení či hračky, což produkuje další znečištění. Společnost plánuje rozmístění dalších přístrojů nejenom ve vestibulech metra a na autobusových zastávkách, ale také ve školách nebo nákupních centrech, neboť se její záměr setkal vesměs s pozitivní reakcí veřejnosti. Nejedná se o úplnou novinku v této oblasti. Podobná zařízení byla zavedena např. v USA, Japonsku a Brazílii.



Priestmangoode, které vyhrálo výběrové řízení. Vzhled vychází z prvků typických pro londýnské metro a současně splňuje požadavky moderního dopravního prostředku umožňující větší přepravní kapacitu a komfort cestování. Vnitřní prostor je klimatizovaný a řešený tak, že nabízí více prostoru pro přepravované osoby. Vagony jsou průchozí a opatřeny širokými dveřmi, aby se předešlo efektu „úzkého hrdla“. Vlakové soupravy budou nejprve řízeny strojvedoucím, nicméně jsou připraveny do budoucna na plnou automatizaci. Vozy budou používány od poloviny roku 2020 na nehlubších linkách londýnského metra a měly by přinést navýšení kapacity o 25 % na linkách Central a Bakerloo (což představuje až 8 tis. cestujících za hodinu), o 50 % na Waterloo a City line a dokonce až o 60 % na Piccadilly line, což znamená až 19 tis. cestujících za hodinu.



## DALŠÍ TRAMVAJOVÁ NEJ... PRO DUBAJ

(*Tramways & Urban Transit 12/2014*)

11. listopadu byla slavnostně otevřena nová tramvajová trať v Dubaji, prohlašovaná za nejmodernější na světě. Tato trať vede podél silnice Al Sufouh, měří 10,6 km a má 11 zastávek. Výstavba začala v roce 2008 z důvodu řešení vysoké hustoty dopravy v této oblasti. V rámci druhé fáze se plánuje rozšíření o dalších 4 km a 8 stanic. Projektovaná přepravní kapacita je 27 tisíc cestujících za den. Provoz s cestujícími začal druhý den po inauguraci. Zakázka na míru byla řešena firmou Alstom zahrnovala položení kolejnic, signalizační, komunikační systémy a plně integrované kontrolní centrum, a dále pak dodávku 11 nízkopodlažních tramvají typu Citadis 402. Tyto vozy byly smontovány v továrně společnosti Alstom ve francouzském městečku La Rochelle. Systém zahrnuje mnoho technologických vymožeností, jako např. klimatizované zastávky s automatickými bezpečnostními stěnami, provoz tramvají plně bez trolejí nebo takové úpravy vozů, aby byly schopné čelit teplotám 50 °C, extrémní vlhkosti a písku. Údržbu systému má na starosti také firma Alstom po dobu 13 let. Nebyla by to Dubaj, kdyby i v tramvaji nebylo možné si připlatit za „lepší“ sedadla. Vyjma dvou tříd existuje ještě „Gold class“ za příplatek, tedy místa, která nabízejí cestujícím větší pohodlí a luxus.



## NEJSTARŠÍ METRO V NOVÉM KABÁTU

(*Tramways & Urban Transit 11/2014*)

Londýnské metro prochází neustálým vývojem a zdokonalováním. Jedním z důvodů je nutnost reakce na rostoucí počet obyvatel hlavního města Velké Británie. Předpokládá se nárůst ze současných 8,4 mil. na 10 mil. do roku 2030. To s sebou nese nutnost navýšit kapacity, frekvenci provozu metra, zvýšit spolehlivost, bezpečnost a komfort cestování. Kolem dvou třetin linek bylo nebo je modernizováno, postupně budou zaváděny bezpečnostní stěny na nástupišťích a nový signalizační systém. Součástí projektu modernizace je i pořízení 250 nových vlakových souprav metra v předpokládané hodnotě 2 – 2,5 mld. GBP (cca 70,4 – 88 mld. Kč). Zadání pro návrh vagonů mohlo znít asi takto: „Jak zrychlit pohyb cestujících v systému, když parametry tunelů, nástupišť a stanic jsou již dané?“ 9. října 2014 byl zveřejněn model vozů navržený designérským studiem



# Úspěšná certifikace systémů řízení kvality v úseku dopravním

Dopravní podnik získal v závěru roku 2014 osm certifikátů kvality potvrzujících, že jeho systémy řízení kvality splňují standardy mezinárodních norem ISO 9001 a EN 13816.

Text: **Pavel Vančura**

**Z** těchto osmi certifikátů je pět staronových. Pět systémů řízení kvality usilovalo o recertifikaci, a té dosáhlo. Recertifikace je opětovná certifikace po třech letech, v rámci nichž probíhají mj. dvě dozorové návštěvy certifikační společnosti, v případě DPP jde o společnost Lloyd's Register (LRQA). A o jaké útvary a činnosti se jedná?

výsledek certifikačního auditu. Ten opravdu potvrdil, že systém řízení kvality je správně zaveden, ale také to, že je teprve na začátku, že je třeba dále pracovat, hledat cesty ke zlepšování, vést přísněji interní audity kvality, tláčit na ostatní úseky a jednotky, aby výstupy jejich práce pro činnosti úseku dopravního byly ve vysoké kvalitě, neboť úsek dopravní je

Potvrzeno je, že je tu maximální snaha mít tyto služby dokonalé, tj. na maximálně možné úrovni kvalitní, ale také to, že když se vyskytne problém, dokážeme jej analyzovat, řešit, zabránit opakování a že zákazník získá zpětnou vazbu, že tomu tak skutečně je. Máme zavedený Program kvality služby se standardy kvality a práce s výsledky těchto standardů je také neodmyslitelnou součástí řízení, řízení na základě informací.

A čeho se 3 nové certifikáty týkají?


Jednotka Správa vozidel Tramvaje, provozovna Opravna tramvaj	Opravy a modernizace elektrických strojů a přístrojů trakčních vozidel, podvozků a vozových skříní tramvaj, převodovek a dílů pro kolejová vozidla
Stanice technické kontroly	Provozní činnosti Stanice technické kontroly
Jednotka Správa Vozidel a Autobusů, provozovna ÚD BUS	Opravy vznětových motorů, převodovek, náprav a brzdových, vzduchových a elektrických komponentů silničních motorových vozidel
Úsek ekonomický – útvary logistiky DPP	Nákup a skladování náhradních dílů a produktů pro potřeby Dopravního podniku hl. m. Prahy
Jednotka Provoz Metro	Veřejná přeprava osob metrem

Jednotka Provoz Tramvaje	Veřejná přeprava osob tramvajemi a lanovou dráhou
Jednotka Provoz Autobusy	Veřejná přeprava osob autobusy
Úsek dopravní – štábní útvary a jednotka Historická vozidla	Veřejná přeprava osob metrem, tramvajemi, autobusy a lanovou dráhou. Provozování muzea MHD.

A zbývající tři certifikáty? Ty jsou úplně nové. Úsek dopravní se rozhodl zahrnout do systému řízení kvality všechny své procesy a činnosti. Od roku 2013 plně pracoval na implementaci všech pravidel ISO 9001, a tak v listopadu 2014 očekával s napětím

ten, který službu DPP předává zákazníkům, tj. cestujícím.

To, že nyní všechny druhy dopravy provozované DPP mají certifikovaný systém řízení kvality, ovšem neznamená, že služby DPP ve veřejné přepravě osob budou dokonalé.

Úsek dopravní touto cestou děkuje všem jeho zaměstnancům, že přispěli svou kvalitně odvedenou prací k získání těchto certifikátů, a gratuluje ostatním úsekům, že své certifikáty obhájily. 



**CERTIFIKÁT**

Potvrzujeme, že systém managementu kvality společnosti:  
**Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost**  
**Sokolovská 217/42**  
**190 22 Praha 9**  
**Česká republika**

byl schválen společností Lloyd's Register Quality Assurance podle následujících standardů systému managementu kvality:  
**ISO 9001:2008**

Systém managementu kvality zahrnuje činnosti:  
**Veřejná přeprava osob. Provozování muzea MHD. Nákup a skladování náhradních dílů a produktů pro potřeby Dopravního podniku hl. m. Prahy. Opravy vznětových motorů, převodovek, náprav a brzdových, vzduchových a elektrických komponentů silničních motorových vozidel. Opravy a modernizace elektrických strojů a přístrojů trakčních vozidel, podvozků a vozových skříní tramvaj, převodovek a dílů pro kolejová vozidla. Provozování činnosti stanice technické kontroly.**

Tento certifikát je součástí certifikace celého systému pod registračním číslem PRA 0004485.

Certifikát č.: PRA 0004485  
 První certifikát vystaven: 19. června 2006  
 Současný certifikát vystaven: 14. prosince 2014  
 Platnost certifikátu do: 13. prosince 2017

Vystaveno v: Lloyd's Register EMEA, Praha, v zastoupení Lloyd's Register Quality Assurance Limited



Taborská 31, 140 00 Praha 4, Czech Republic  
 v zastoupení Hantsford, Middlemarsh Office Village, Station Drive, Coventry, CV3 4FJ, United Kingdom



**CERTIFIKÁT**

Potvrzujeme, že systém managementu kvality společnosti:  
**Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost**  
**Úsek dopravní**  
**Na Bojišti 5/1462**  
**120 00 Praha 2**  
**Česká republika**

byl schválen společností Lloyd's Register Quality Assurance podle následujících standardů systému managementu kvality:  
**ČSN EN 13816:2003**

Systém managementu kvality zahrnuje činnosti:  
**Veřejná přeprava osob metrem, tramvajemi, autobusy a lanovou dráhou.**

Tento certifikát je součástí certifikace celého systému pod registračním číslem PRA 0004485.

Certifikát č.: PRA 0004485/H  
 První certifikát vystaven: 19. června 2006  
 Současný certifikát vystaven: 14. prosince 2014  
 Platnost certifikátu do: 13. prosince 2017

Vystaveno v: Lloyd's Register EMEA, Praha, v zastoupení Lloyd's Register Quality Assurance Limited

Taborská 31, 140 00 Praha 4, Czech Republic  
 v zastoupení Hantsford, Middlemarsh Office Village, Station Drive, Coventry, CV3 4FJ, United Kingdom