

DP kontakt

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



» **Aktuality z DPP**
/strana 4/

»» **Tým profesionálů
z technického úseku**
/strana 16/

»»» **SNĚHOVÁ KALAMITA
POHLEDEM DISPEČERŮ**
/strana 20/

Kdo byl Eduard Otlet?

Kolik tanků zkoušelo pevnost Nuselského mostu?

Kdy Vltava zaplavila pražské metro?

Jaké to bylo, když okupanti přerušili provoz MHD?

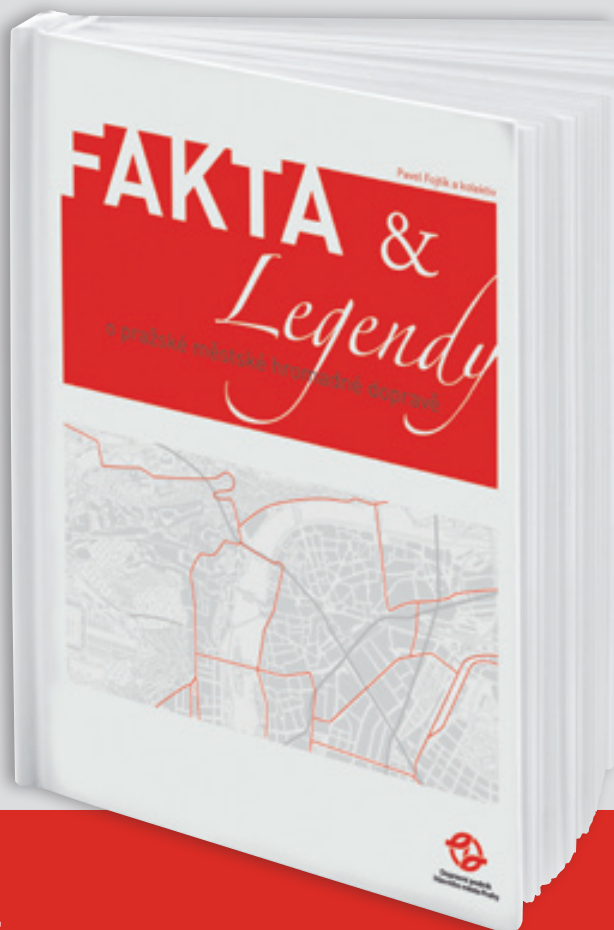
Kolikáté narozeniny slaví typická pražská tramvaj T3?

V prodeji v Infocentrech DPP
za 330 korun!

Odovědi na tyto otázky a ještě mnohem více, vám přináší knižní novinka Dopravního podniku hlavního města Prahy

Fakta a legendy o pražské městské hromadné dopravě

20 zajímavých kapitol ze 135leté historie pražské městské hromadné dopravy doplněných o 334 vyobrazení, to je žhavá novinka na pultech Infocenter Dopravního podniku



Infocentra DP

Muzeum, Anděl, Nádraží Holešovice,
Magistrát hl. m. Prahy – Jungmannova ulice
a Letiště Ruzyně



Dopravní podnik
hlavního města Prahy



- 4-5** **»» Aktuálně z DPP**
E-SHOP: NEJRYCHLEJŠÍ NÁKUP JÍZDNÉHO HOMOLOGACE TRAMVAJE 15T UKONČENA ZASTÁVKY NA ZNAMENÍ BEZ MÁVÁNÍ REKORDY PRODEJE EL. JÍZDNÉHO
- 6** **»» Z redakce**
DP KONTAKT VSTUPUJE DO 16. ROKU!
- 7** **»» Média**
JAK O NÁS PSALI V ROCE 2010
- 8-9** **»» Rozhovor**
EXTERNÍ AUDITY ISO STVRDILY VYDANÉ CERTIFIKÁTY
- 10-11** **»» Z podniku**
ZROD VOZU 81-71M FINIŠUJE
- 12-13** „SORKY“ SE V METROPOLI ZABYDLELY
- 14** TRAMVAJOVÁ TRÁŤ POD SNĚHEM
- 15** KONEC OLEJOVÝCH TRAKČNÍCH TRANSFORMÁTORŮ
- 16-19** TÝM PROFESIONÁLŮ Z TECHNICKÉHO ÚSEKU
- 20-21** SNĚHOVÁ KALAMITA POHLEDEM DISPEČERŮ
- 22-23** **»» Fotoreportáž**
BETLÉMSKÉ SVĚTLO 2010
- 24-25** **»» Ze světa**
PLAVNO: MĚSTEM KRAJEK NEJEN MĚSTSKOU DOPRAVOU
- 26-27** **»» Historie**
VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ JE 30 LET BEZ TRAMVAJÍ
- 28** **»» Zajímavosti**
KLIDNĚ SI V TRAMVAJI POZPĚVUJÍ
- 29** KAŽDÁ KAPKA POMÁHÁ
- »» SPECIÁLNÍ PŘÍLOHA**
STRUČNÉ OHLÉDNUTÍ ZA ROKEM 2010

Foto na obálce: Petr Hejna

DP kontakt

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

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

Šéfredaktorka: Hana Pohanová

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

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

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzavěrka tohoto čísla: 7. ledna 2011

NEPRODEJNÉ


**Dopravní podnik
hlavního města Prahy**


Milí čtenáři,

právě v rukou držíte první vydání letošního ročníku časopisu DP kontakt. Je to již 15 let, kdy vyšlo první číslo, od té doby bylo vydáno celkem 179 čísel časopisu. Kdo si dnes ještě vzpomene, jak první číslo vypadalo a kolik mělo stran...

V průběhu let došlo několikrát k úpravě formátu časopisu, změně celkové grafické úpravy, počtu stran i nákladu. Také obsah časopisu byl upravován podle aktuálních požadavků. Vždy byli čtenáři informováni o nejdůležitějších událostech a akcích, které se uskutečnily, v mnoha rozhovorech a reportážích byli představeni konkrétní zaměstnanci a činnost jejich oddělení, v technických článcích jsme si mohli přečíst o novinkách zaváděných do provozu, ať již se jednalo o nové dopravní prostředky, ale i nové technologie.

Jak můžete sami vidět, tak i toto vydání je trochu jiné. Ke změně došlo zejména v grafické úpravě časopisu, změnila se titulní strana, zvětšily se fotografie a celý časopis vychází ze dvou základních korporátních barev, červené a šedé.

Ze stručného přehledu obsahu se nyní ihned dozvíte, jaké články jsme pro vás připravili v jednotlivých rubrikách a co zajímavého si můžete přečíst. Osvědčené rubriky zůstaly a byly doplněny o zajímavé reportáže a tipy na akce konající se v Praze a blízkém okolí. Nově jsme pro vás také připravili soutěž o drobné ceny a pro odraagování naleznete v každém čísle křížovku nebo sudoku.

Protože DP kontakt je časopisem zaměstnanců a pro zaměstnance Dopravního podniku, snažíme se, abyste v něm nacházeli vše podstatné, co se v naší společnosti za poslední dobu stalo, ale i to, co se teprve připravuje a chystá. Další zajímavé aktuality a informace můžete také pravidelně nacházet na stránkách DP aktuálně a intranetu.

Na tomto místě bychom vás rádi požádali o vaše náměty, postřehy a témata článků, která byste rádi nacházeli na stránkách DP kontaktu, DP aktuálně a intranetu, případně, co byste na DP kontaktu ještě změnili. Pište nám prosím na naši e-mailovou adresu komunikace@dpp.cz.

Těšíme se na vaše náměty a přejeme vám příjemné čtení.

Za redakci DP kontaktu

Marie Vrančíková,
vedoucí odboru
Marketing a komunikace





E-shop DPP:

nejrychlejší
nákup jízdného



Již od listopadu 2010 cestující nakupují jízdné na tento rok. Nejrychlejší a nejjednodušší možnost nákupu elektronického jízdného představuje e-shop Dopravního podniku hl. m. Prahy. Výhodou nákupu přes internetový obchod je především úspora času. Cestující se nemusí tlačit ve frontě u prodejního místa a mohou si koupit vybranou jízdenku z domova nebo z kanceláře.

Pro cestující, kteří se přesto vypravili za nákupem elektronického jízdného na předprodejní místa, je od 13. prosince 2010 k dispozici rozšířený počet přepážek.

Jízdné přes e-shop Dopravního podniku kupuje cca 13 % cestujících. Číslo neustále roste.

ORGANIZAČNÍ ZMĚNY v Technickém úseku



Od 1. ledna 2011 vznikla provozovna Vnitropodniková doprava (238 000). Vedoucím útvaru se stal Zdeněk Bílý. Útvar je začleněn do technického úseku pod jednotku Správa vozidel Autobusy.

Tímto organizačním a personálním opatřením došlo ke zrušení některých pracovních míst, díky tomu se zefektivní provoz nákladních vozidel, tudíž dojde ke snížení nákladů. Jednotka Správa vozidel Autobusy bude některé opravy provádět ve vlastních provozech.

Pracovní místa středního a výkonného managementu byla nově obsazena na základě výběrových řízení. Středisko Provozní podpora vede od 1. ledna Karel Ptáčnick, středisko Osobní vozidla Sokolovská řídí Zdeněk Kolář, středisko Osobní vozidla CD Stanislav Mašek, středisko Nákladní vozidla Kačerov Karel Babánek, vedoucím střediska Nákladní vozidla Hostavař I je František Vojtek a místo vedoucího střediska Nákladních vozidel Hostavař II je zatím neobsazeno.

Změny cen JÍZDNÉHO VE VNĚJŠÍCH PÁSMECH PID

Na základě rozhodnutí Středočeského kraje došlo v lednu k navýšení cen jízdného PID v mimopražských tarifních pásmech. Ceny jízdenek se zvyšují cca o 20 % a sjednocují se s cenami jízdného ve Středočeské integrované dopravě při hotovostní platbě. Ceny jízdenek pro vnitroměstské cesty na území Prahy se nemění.



Tramvaj 15T

Homologace TRAMVAJE 15T ukončena

Na konci loňského roku, ve středu 29. prosince, byla Drážním úřadem udělena homologace pro Škoda Transportaion a.s. na tramvaj 15T.

Pracovníci Dopravního podniku v minulém roce spolupracovali při homologaci vozidla. V rámci zkušebních provozů docházelo k ověření a doladění vlastností vozidla a plnění specifických podmínek a požadavků Dopravního podniku. Zkušební provoz bez cestujících musel být minimálně 5 000 km a zkušební provoz s cestujícími dalších minimálně 15 000 km. Zkušební provoz musel být absolvován bez závady ohrožující bezpečnost provozu a cestujících.



Zastávky NA ZNAMENÍ bez mávání



Od 3. ledna došlo ke změně způsobu zastavování v zastávkách s charakterem „na znamení“ a následně k rozšíření jejich počtu. Nový systém, který úspěšně funguje také v okolních evropských zemích, byl zaveden také v Praze. Nově nemusí cestující na zastávkách mávat na řidiče, stačí stát na zastávce tak, aby řidič cestujícího viděl. Řidič je povinen zastavit v zastávce vždy, nachází-li se v jejím prostoru viditelně jedna nebo více osob, a zároveň musí zastavit, pokud již v zastávce zastavil jiný autobus a cestující by mohl být přehlédnut. Pokud chce cestující vystupovat, stiskne tlačítko „znamení k řidiči“ umístěné na přídržovacích tyčích dostatečně včas, aby řidič stihl bezpečně zastavit. Před každou zastávkou na znamení na ni upozorňuje akustický hlásič, v případě, že hlášení zastávek z nějakého důvodu nefunguje, je povinen řidič zastavit v takové zastávce vždy.

Zájem o web s koncem roku roste



Statistika sledovanosti internetových stránek DPP zaznamenala v loňském roce další nárůst zájmu čtenářů. Například v druhém pololetí roku 2010 přibýlo tzv. unikátních návštěvníků webu každý měsíc. Tento objektivní ukazatel prozrazuje i rekordní návštěvnost v době prosincové sněhové kala-



mity. Například 2. prosince analytika zaznamenala přes 58 tisíc unikátních přístupů, 8. prosince při zastavení „céčka“ v tubusu Nuselského mostu dokonce přes 66 tisíc přístupů. Z čísel také vyplývá, že např. v červenci přišlo na stránky 462 068 unikátních návštěvníků, v prosinci 2010 už 628 160.

POSÍLENÍ EXPRESNÍ AUTOBUSOVÉ LINKY 125

Expresní autobusová linka 125 jezdí od začátku října 2010 v trase Smíchovské nádraží–Jižní Město. Bezkonkurenčně nejrychlejší spojení Jižního Města s oblastí Prahy 5 si velmi rychle získalo nové cestující. Proto bylo od začátku ledna přikročeno k posílení provozu této linky.

Rekordy prodeje ELEKTRONICKÉHO JÍZDNÉHO



První lednové dny jsou vždy zatěžkávací zkouškou předprodejních míst ve stanicích metra a infocenter. První dny roku 2011 byly přece jen trochu specifické, neboť většina našich zákazníků již užívá elektronické časové jízdné, které není prodáváno jako klasické papírové na poštách či v trafikách. Novinkou, jejíž využití významně roste, je e-shop Dopravního podniku, kde si mohou cestující jízdenky kupovat z klidu doma.

Rekordním dnem bylo pondělí 3. ledna, kdy předprodejní místa prodala bezmála 30 tisíc časových jízdenek a ve validátorech si z e-shopu zakoupené jízdné nahrálo více než 7 700 cestujících. Dosud rekordním dnem pražských validátorů byl 4. leden 2010, kdy si jízdenky nahrálo více než 4 800 cestujících.

V prosincových týdnech se prodej elektronického jízdného pohyboval mezi 60 až 70 tisíci za týden. Zvýšený zájem o jízdné je způsoben ukončením platnosti ročních jízdenek, kterých je prodáváno okolo 150 tisíc a platnost 80 %

těchto jízdenek končí od 30. prosince do 5. ledna.

Změny v tarifu, které začaly platit v uplynulém roce, mají za cíl největší špičku na přelomu roku přece jen zmírnit. Roční jízdenky si cestující mohou přerušit, a tím prodloužit jejich platnost, a také si roční jízdenku mohou koupit s platností od libovolného dne v roce navíc se 60denním předstihem. Než se zavedené kroky projeví v praxi, bude to ještě nějaký rok trvat.

V prosinci stále trval velký zájem o karty Opencard, ke konci roku již bylo podáno téměř 740 tisíc žádostí o červenou kartu. V oběhu je v současné době bezmála 700 tisíc karet. Jen v roce 2010 si kartu pořídilo více než 320 tisíc zákazníků. Drtivá většina z nich (97 %) ji využívá především jako nosič elektronického jízdného. Vlna migrace 2010 je tak srovnatelná s počtem nově vydaných karet v roce 2008, kdy bylo elektronické jízdné v Pražské integrované dopravě zavedeno.

VSTUPUJE DO 16. roku!



ČTYŘSTRÁNKOVÉ PRVNÍ ČÍSLO PODNIKOVÉHO MĚSÍČNÍKU DP KONTAKT VYDANÉ V NETRADIČNĚ VELKÉM FORMÁTU JIŽ LEŽÍ ZAPRÁŠENÉ V ARCHIVECH.

LEDEN 1996 A PRVNÍ ČÍSLO NOVÉHO MĚSÍČNÍKU ZNAMENALO ZAVRŠENÍ PROCESU NĚKOLIKAMĚSÍČNÍCH PŘÍPRAV PODNIKOVÉHO PERIODIKA, KTERÉ MĚLO OSLOVIT VŠECHNY ZAMĚSTNANCE DOPRAVNÍHO PODNIKU. OD POLITICKÝCH ZMĚN NA ZAČÁTKU DEVADESÁTÝCH LET SE NEPODAŘILO VYTVOŘIT ČASOPIS ČI NOVINY, KTERÉ BY NAVÁZALY NA PRAŽSKÉHO DOPRAVÁKA, LEGENDÁRNÍ NOVINY DOB PŘEDLISTOPADOVÝCH.

Nyní držíte v rukou číslo, které zahajuje již šestnáctý ročník DP kontaktu. Od nesmělých čtyř stran vydaných v nákladu 5 tisíc kusů je časopis v posledních letech pravidelně vydáván na 32 stranách. Náklad se v nejlepších dobách podařilo více než zdvojnásobit, nyní opět trochu klesá, neboť se počet zaměstnanců snížil v posledních čtyřech letech o dva tisíce.

Pod prvním číslem podnikového periodika je podepsán předseda přípravné komise pro ustanovení redakční rady Zdeněk Došek a dočasný redaktor Pavel Fojtík. Na poslední straně najdeme vzkaz redakce čtenářům, ve kterém autor Pavel Flajšhans mimo jiné píše. „Tento KONTAKT je při současné organizační struktuře našeho podniku, při rozsáhlosti a pestrosti služeb a činností a při velice rozvětvené dislokaci jednotlivých pracovišť po celém území města nejvýš zapotřebí, abychom o sobě navzájem věděli, abychom znali problémy kolegů a jejich řešení, abychom mohli řádně informovat cestující veřejnost a získávat ji na naši stranu, abychom mohli napomoci opětné důvěře ve služby podniku a i v sebe samé.“

Určitě je mezi čtenáři DP Kontaktu dost těch, kteří mohou posoudit, jestli se toto předsevzetí podařilo za 15 let podnikového periodika naplnit, či nikoliv. Ač byly předchozí řádky napsány již v době vzniku časopisu, stále mají svou platnost. Na komunikaci mezi dopraváckou obcí je stále co zlepšovat i v současnosti.

Za 15 let existence časopisu se komunikace ve společnosti podstatně změnila. V roce 1996 byly internet i intranet doslova v plenkách, dnes jsou naprosto všední součástí našeho života stejně jako mobilní telefony. Modernizace se podepsala i na DP Kontaktu. Dnes se již fotografie neskenují jako v začátcích, ale jsou posílány v dostatečném rozlišení e-mailem. V začátcích byly elektronické fotky technicky nekvalitní a pro publikaci v tištěném médiu nepoužitelné.

Na stránkách časopisu jste se dočetli nejen aktuality z podniku, ale zajímavosti z různých koutů Česka, Evropy i světa. Některé inspirativní nápady odjinud se podařilo realizovat u nás, naopak naše dobré zkušenosti vedly k následování kolegy z jiných tuzemských nebo i zahraničních dopravních podniků.

Cílem prvních členů redakční rady, ale i těch současných, je přinášet vám co nejaktuálnější a nejzajímavější zprávy z podniku tak, aby byl DP kontakt neustále vašim společníkem nejen v profesním životě.

Příjemné počtení dalších ročníků DP kontaktu vám za redakci přeje

Petr Malík

/DOŠLO DO REDAKCE/

Poděkování PODNIKOVÝM HASIČŮM

V PROSINCOVÉ POŠTĚ BYLO MJ. PODĚKOVÁNÍ HASIČŮM DPP ZA ZÁSAH ZE 17. 12. 2010 V PRŮMYSLOVÉM AREÁLU V MALEŠICÍCH. PODNIKOVÝ HZS VYSLAL NA MÍSTO POŽÁRU 4 CISTERNOVÉ AUTOMOBILOVÉ STŘÍKAČKY A TECHNICKÝ AUTOMOBIL. „JEDNOTKA DPP BYLA NASAZENA NA HAŠENÍ POŽÁRU HALY OPRAV, KDE BYL POŽÁR JIŽ PLNĚ ROZVINUT. DÁLE JSME PROVÁDĚLI DOPLŇOVÁNÍ VODOU DO CISTEREN,“ ŘEKL LUBOMÍR JANEBA, VELITEL JEDNOTEK HZS A DODAL, ŽE „ČÁST NAŠÍ JEDNOTKY BYLA NASAZENA NA ROZEBÍRÁNÍ STŘEŠNÍ KONSTRUKCE, KDE POŽÁR STÁLE TRVAL.“ VZHLEDEM K CHARAKTERU POŽÁRU PROVÁDĚLI HASIČI ZÁSAH V NASAZENÝCH KYSLÍKOVÝCH A VZDUCHOVÝCH DÝCHACÍCH PŘÍSTROJÍCH.

Vážený pane generální řediteli,

je pro mne velkým potěšením vyjádřit Vám svůj dík za spolupráci Vašich hasičů v průběhu rozsáhlého požáru výrobní haly v ulici Polygrafická, Praha 10, dne 17. 12. 2010. Jednalo se o požár skladových, opravárenských a kancelářských prostor v plném rozsahu. Již v době příjezdu první jednotky byla požárem zachváčena téměř polovina objektu. Rád bych poděkoval Vám a všem Vaším zaměstnancům zasahujícím z jednotky HZS Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s., za nesmírnou obětavost a mimořádnou odvahu, kterou projevíli při likvidaci tohoto požáru a těším se na další spolupráci.

Zároveň si Vám dovoluji popřát příjemného užití vánočních svátků a vše dobré do – jistě nesnadného – roku 2011.

S poděkováním

plk. Bc. Dalibor Gosman
ředitel Hasičského záchranného sboru hl. m. Prahy
(27. 12. 2010)

JAK O NÁS PSALI V ROCE 2010

**PRO SVŮJ VÝZNAM
A VELIKOST JE
DOPRAVNÍ PODNIK
V CENTRU POZORNOSTI
VĚTŠINY PRAŽSKÝCH
I CELOSTÁTNÍCH
KLÍČOVÝCH MÉDIÍ.**

Ilona Vysoudilová

Dobrá komunikace s médii představuje dlouhodobou, citlivou a náročnou práci. Důležité je, aby veškeré informace poskytované médiím byly v rámci společnosti koordinované, jednotné, oficiální a pravdivé. Výsledná stanoviska navíc musí působit jednoznačně.

Obraz společnosti, zprostředkovaný médii, má dopad na celkovou image a vnímání naší společnosti, značky Dopravního podniku. Informace, které široká veřejnost získá o naší společnosti ze sdělovacích prostředků, mohou ovlivnit např. to, zda se daný čtenář nebo posluchač bude ucházet o práci v naší společnosti nebo jak cestující o Dopravním podniku a jeho zaměstnancích smýšlí.

Dlouhodobě publikované pozitivní informace dotvářejí vnímání firmy jako důvěryhodného, spolehlivého a bezpečného dopravce. Opačný trend může naopak společnosti a zaměstnancům velmi ublížit.

Pojďme se tedy podívat, jak referovala média o naší společnosti v minulém roce.

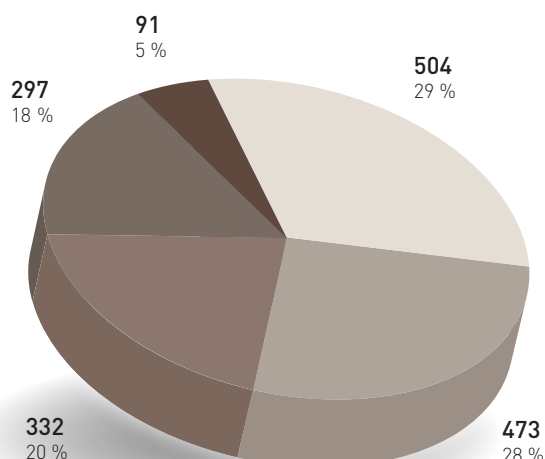
V období od 1. ledna 2010 do 30. listopadu 2010 (pozn. redakce: data za prosinec budou známa až v druhé polovině ledna), dosáhl celkový počet výstupů* sumy 3 591. Nejvíce článků bylo publikováno v měsíci lednu, a to 492. V tomto měsíci byla médii v nejhojnější míře zmiňována témata týkající se komplikací v dopravě kvůli sněhu a zranění dítěte na eskalátoru.

O Dopravním podniku v roce 2010 nejvíce informoval Pražský deník, MF Dnes, Česká tisková kancelář, Právo a Blesk. Novináři veřejnost v loňském roce nejčastěji informovali o Opencard, omezeních v dopravě a krátkodobých výlukách, dopravních nehodách. Zástupce médií také zajímala výstavba metra linky A nebo nízkopodlažní tramvaj 15T.

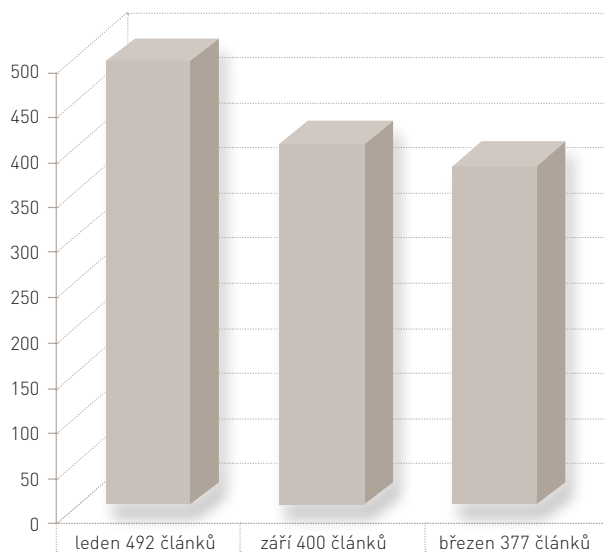
* Monitoring médií přináší články a pořady vybraných médií (např. MF Dnes, Hospodářské noviny, Lidové noviny, Deník, Právo, Metro, Blesk, vybrané pořady v České televizi, na Nově i Primě, Českém rozhlasu a internetových portálech idnes.cz, aktualne.cz, ihned.cz aj.), které se zmiňují o Dopravním podniku. Nejedná se zdaleka o monitoring veškerých tištěných publikací, zpravodajských internetových serverů nebo celého vysílání všech českých televizních a rozhlasových stanic.

**POČET ČLÁNKŮ
V MÉDIÍCH
(1. 1. – 30. 11. 2010)**

■ Pražský deník
■ MF Dnes
■ ČTK
■ Právo
■ Blesk



**NEJVYŠŠÍ POČET ČLÁNKŮ
V JEDNOTLIVÝCH MĚSÍCÍCH
(1. 1. – 30. 11. 2010):**



Za poslední čtvrtletí se podařilo také více prosadit takzvaná produktová témata, tzn. informace o službách Dopravního podniku. Média častěji psala o výhodách elektronického jízdného nebo o možnosti nákupu jízdného na e-shopu Dopravního podniku.

**NEJVÍCE MEDIALIZOVANÁ TÉMATA O DPP
(1. 1. – 30. 11. 2010):**

- 1) Opencard
- 2) Omezení v dopravě, krátkodobé výluky
- 3) Dopravní nehody a zranění
- 4) Zraněné dítě na eskalátorech, stávka, výstavba metra linky A, tramvaje 15T



Externí audity ISO stvrdily vydané certifikáty

V POSLEDNÍM ČTVRTLETÍ ROKU 2010 SE V RÁMCI DOPRAVNÍHO PODNIKU USKUTEČNILY EXTERNÍ AUDITY CERTIFIKOVANÝCH SYSTÉMŮ ŘÍZENÍ KVALITY. AUDITOŘI NEODHALILI ZÁVAŽNÉ NEDOSTATKY V POSKYTOVANÝCH SLUŽBÁCH ANI V PROVĚŘOVANÉM SYSTÉMU ŘÍZENÍ KVALITY A POTVRDILI PLATNOST VYDANÝCH CERTIFIKÁTŮ.

Karel Janů a Petr Ludvíček
Foto: Petr Ludvíček

V říjnu 2010 provedla mezinárodní certifikační společnost Det Norske Veritas (DNV) dozorový – kontrolní audit certifikovaných systémů řízení kvality ve čtyřech útvech: jednotka Správa vozidel Autobusy, jednotka Správa vozidel Tramvaje, jednotka Zásobování a středisku technická kontrola vozidel (STK).

Auditoři společnosti prověřili nejen formální požadavky kritériální normy ČSN EN ISO 9001 (Systémy managementu kvality – Požadavky), ale především jejich praktické naplňování na jednotlivých pracovištích – v provozovně Opravna tramvají (JSVT), provozovně Ústřední dílny autobusů (JSVA), jednotce Zásobování a středisku Stanice technické kontroly (STK).

Auditoři se zaměřili i na další oblasti:

- 1) na „Míru shody certifikovaných systémů řízení kvality, jejich vzájemné působení, komunikace a spolupráce. Komunikaci a spolupráci s necertifikovanými útvary Dopravního podniku“,
- 2) na „Řízení a strukturování dokumentace systémů řízení kvality a její navázání na systém řízení vnitřních norem Dopravního podniku“.

AUDITY SYSTÉMU ŘÍZENÍ KVALITY VE 4 ÚTVARECH

Auditoři identifikovali oblasti s vysokou úrovní plnění, resp. s výrazným překračováním plnění požadavků, např.:

- » vysoká úroveň technické kontroly v JSVT,
- » zkoušení kolejových brzd,
- » vizualizace náhradních dílů ve skladu provozovny Ústřední dílny BUS v JSVA,
- » specifikace požadavků na opravu v JSVT.

Jako **nadstandardní přístup** auditoři hodnotili spolupráci se Sjedenou organizací nevidomých a slabozrakých České republiky (SONS) a Svazem tělesně postižených (STP) nebo také nadstandardní vnímání významu systému managementu kvality ze strany vedení provozovny Opravna tramvají.

V průběhu auditu byly zjištěny pouze drobné nedostatky v dodržování požadavků výše uvedené normy nebo našich metodik. Tato zjištění identifikovala drobné nedostatky

v procesu řízení dokumentace a záznamů, při určování kořenových příčin zjištěných neshod, v komunikaci mezi útvary DP a v plnění požadavků BOZP.

Byly identifikovány i oblasti pro zlepšování. Jedná se především o zlepšení komunikace mezi útvary Dopravního podniku, o posouzení vhodného rozsahu, obsahu a objemu vnitřních norem, o komplikovanost, a hlavně zdouhavost procesu nakupování především při objednávání náhradních dílů, ale také o koordinaci servisních činností na pracovištích prováděných jinými útvary.

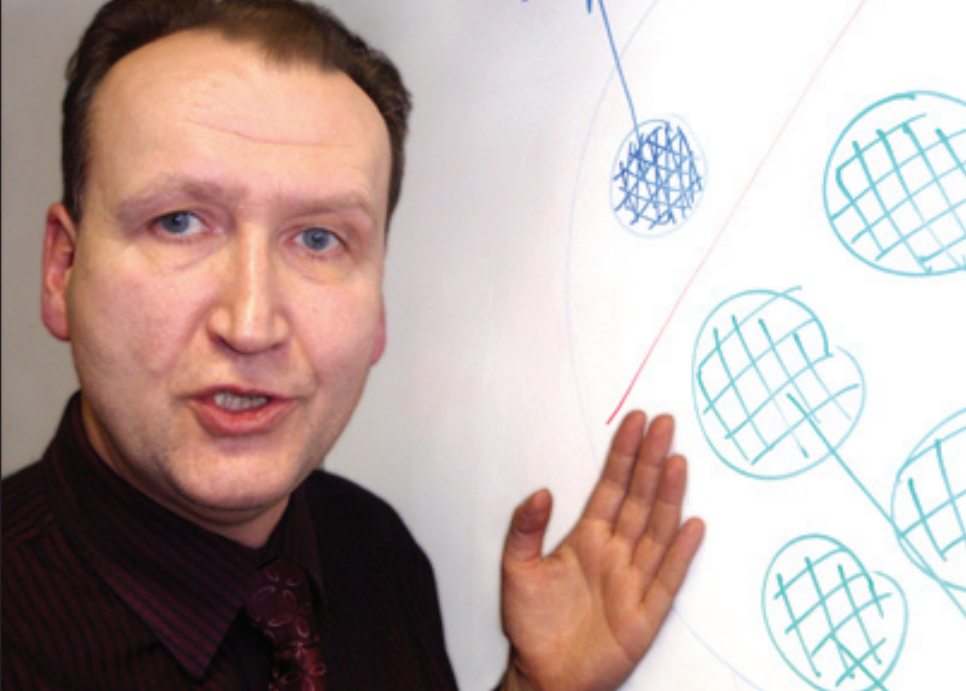
Na závěr auditu auditoři potvrdili splnění požadavků kritériální normy ČSN EN ISO 9001 ve všech prověřovaných útvarech i procesech a doporučili potvrzení platnosti vystavených certifikátů.

AUDITY SYSTÉMU ŘÍZENÍ KVALITY V JEDNOTCE PROVOZ METRO

Audity systému řízení kvality probíhají v jednotce Provoz Metro (JPM) v pololetních intervalech, o „jarních“ auditech jste byli informováni v DP kontaktu v čísle 7 a 8. Ten „zimní“ provedla mezinárodní certifikační společnost Lloyd's Register Quality Assurance (LRQA) v závěru prosince 2010.

Audit byl zaměřen nejen na plnění formálních požadavků kritériální normy ČSN EN ISO 9001 (Systémy managementu kvality – Požadavky), ale především na jejich praktické naplňování na jednotlivých pracovištích. V rámci externího auditu byly vybrány a auditorem navštíveny a prověřeny vybrané stanice na jednotlivých linkách metra a depo Zličín. Přestože byl audit zaměřen především na plnění požadavků ČSN EN ISO 9001, tak auditoři prověřili i úroveň poskytované služby (standards kvality, ČSN EN 13816).

Při auditu byly zjištěny pouze drobné nedostatky, které neměly systémový charakter a zásadní vliv na poskytovanou službu. Při závěrečném hodnocení prověřovaného systému a úrovně poskytované služby auditoři konstatovali: „Systém managementu kvality JPM je na velmi dobré úrovni, veškeré relevantní požadavky normy posuzované v rámci kontrolní návštěvy byly plněny. Zavedený systém kvality plní svou funkci jako informační zdroj o fungování procesů a slouží k rozhodování managementu. Velmi pozitivně je hodnocen důraz na praktičnost systému a efektivitu.“



Vedoucí odboru
Kvalita a technika řízení
Karel Janů

VEDOUcíMU ODBORU KVALITA A TECHNKA ŘÍZENÍ ING. KARLOVI JANŮ JSME POLOŽILI NĚKOLIK OTÁZEK TÝKAJÍCÍCH SE NEJEN SYSTÉMŮ ŘÍZENÍ KVALITY, ALE I AKTUÁLNÍHO DĚNÍ V ODBORU.

Můžete na úvod představit odbor Kvality a techniky řízení?

Právě před rokem došlo k reorganizaci útvaru 900400. Reorganizací se sloučilo oddělení 100050 Kvalita z úseku Dopravního s naším útvarem a zároveň došlo k rozdělení odboru na dvě samostatná oddělení – 900410 odd. Řízení kvality a 900420 odd. Technika řízení. V následujících měsících docházelo ke konsolidaci a optimalizaci jednotlivých činností. Oddělení 900410 řeší problematiku kvality v Dopravním podniku, především se zavedením požadavků standardů kvality DPP podle ČSN EN 13816 a standardů kvality Pražské integrované dopravy.

Čemu se obě oddělení vloni věnovala nejvíce?

V uplynulém roce oddělení Řízení kvality aktualizovalo Program kvality služby, včetně upřesňování jednotlivých standardů kvality a jejich měření, zpřesňovala se práce s tzv. „fiktivními zákazníky“ (externí spolupracovníci provádějící sledování poskytované služby – zastupují cestujícího). Ostatně považuji za úspěch i přechod na kontinuální měření přesnosti provozu metra, na kterém jsme se podíleli. V oddělení Technika řízení se podařilo zpracovat a vydat novou směrnici pro řízení organizačních a řídicích norem, která nahradila normu z roku 2000. Nová metodika více sjednotila strukturu a obsah vnitřních norem a umožní

lepší uživatelský komfort. Ve vazbě na tuto směrnici měl být dán do provozu i nový SW pro evidenci norem. Tento cíl se nám bohužel splnit nepodařilo. Co se nám však ve spolupráci s jednotkou Informační technologie a zpracovateli podařilo, bylo to, že všechny šablony, dříve vložené převážně v Outlooku, byly aktualizovány, přepracovány a vloženy do jednotné evidence v SW Share Point, který umožňuje lepší přístup k šablonám a práci s nimi, včetně fulltextového vyhledávače. Koncem roku jsme se zaměřili na snížení vysokého počtu norem a prověření jejich aktuálnosti.

Aby Dopravní podnik obhájil vystavené certifikáty ISO, probíhají pravidelné externí audity. Co vás z tohoto procesu vloni potěšilo?

Výsledky auditů certifikačních společností LRQA a DNV potvrdily vysokou úroveň zavedených systémů řízení kvality, a především perfektně zvládnuté realizační procesy. Zde bych rád zdůraznil, že realizované procesy jsou rozdílné dle certifikovaných útvarů – od přepravy cestujících, přes servisní činnosti, činnosti technické kontroly (STK) až po zajištění nákupu v jednotce Zásobování. Velmi mě taktéž potěšilo, že se podařilo opět sjednotit termíny auditů a tým auditorů pro audity realizované společností DNV, které v předcházejících letech byly prováděny samostatně – odděleně. Uvedené sjednocení přineslo jednotný pohled na prověřované systémy a možnost porovnání úrovně těchto systémů řízení kvality mezi sebou.

Setkáváte se ještě dnes s pochybnostmi o smyslu systémů řízení kvality?

Ano, setkávám a myslím si, že se setkávat budu i nadále. Je to celkem

i logické. Vezměte si, že v našich končinách není povahovým rysem se nechat něčím „svazovat“. A je celkem jedno zda z důvodu, že se obávám byrokracie či že budu muset postupovat dle stanoveného postupu nebo že mně „bude vidět pod ruce“, jak to vlastně dělám a přijdu o svou jedinečnost.

Přesto si asi většina lidí stále vybavuje jen řady šanonů...

První systémy řízení kvality (ať v 70. letech „SRJ“, nebo v letech 90. podle ISO 9001) byly velmi papírové a činnosti musely být popisovány velmi detailně. Tento přístup udělal „medvědí službu“ a velká část zaměstnanců tím „zatrpkla“. Dnešní systémy řízení kvality udělaly obrovský skok. Popisy procesů již nemusí být založeny na precizním popsání, ale je kladen důraz na stanovení konkrétní – funkční odpovědnosti a na důkazech (záznamech) o rozhodnutích a dosažených výsledcích. Pochybnosti o smysluplnosti samozřejmě existovaly, existují a existovat budou. Z tohoto důvodu se musí neustále vysvětlovat a přesvědčovat o přínosech zavádění systémů řízení kvality a až praxe zavedených systémů ukazuje, jaký smysl aplikace těchto standardů systému řízení kvality má.

Které stěžejní úkoly má odbor Kvality a Techniky řízení letos v plánu?

Pokračujeme na vloni zahájených projektech, které bychom chtěli v letošním roce dokončit. V první řadě se jedná o dokončení nové evidence vnitřních norem, kterou jsme slibovali již na začátku loňského roku, ale z technicko-organizačních důvodů je dokončována teprve v těchto dnech. Další akcí, která se týká dokumentace, je snížení počtu a rozsahu vnitřních norem včetně zjednodušení a srozumitelnosti textů našich předpisů. Stěžejní úkol vidím v udržení vysoké úrovně aplikovaných standardů kvality, v rozvoji Programu kvality služeb a ve zvážení certifikace standardů kvality dle ČSN EN 13816 v DPP, ne jenom v Jednotce Provoz Metro.





Nová výrobní hala Škody Transportation s různě rozpracovanými vozy

ZROD VOZU

81-71M FINIŠUJE!

VŠECHNY KOMPONENTY, POTŘEBNÉ PRO SLOŽENÍ MODERNIZOVANÝCH VOZŮ 81-71M, BYLY V UPLYNULÝCH MĚSÍCÍCH PŘIPRAVENY A ZBÝVÁ JE JEN VE VÝROBNÍ HALE ŠKODY TRANSPORTATION A.S. SESKLÁDAT V KOMPLETNĚ FUNKČNÍ CELEK.



Text a foto: Petr Havlíček

Společnost Škoda je v oboru dopravního strojírenství tradiční českou firmou se zastoupením na domácím i světovém trhu. Její vznik se datuje do roku 1859, kdy hrabě Valdštejn – Vartenberk založil v Plzni pobočku své slévárny a strojíreny. V roce 1869 továrnu kupuje ing. Emil Škoda. Zakrátko svůj závod rozšiřuje a zakládá na svou dobu velmi moderní ocelárnu. V roce 1899 vznikla ze stále se rozšiřujícího podniku akciová společnost a ještě před vypuknutím první světové války se staly Škodovy závody největší zbrojovkou Rakouska-Uherska. Po vzniku Československé republiky byl podnik přetransformován z výlučně zbrojního na mnohooborový koncern. Výrobní program zahrnoval vedle tradičních řadu nových oborů, kterými se staly např. parní a později elektrické lokomotivy. Po roce 1989 je podnik restrukturován na Škodu dopravní technika, s.r.o. Později vzniká ŠKODA TRANSPORTATION a.s.

ZAČÍNÁ SE S MONTÁŽÍ

Proces finální montáže všech subdodavately vyrobených nebo repasovaných součástí začíná vždy přistavením holých vozových skříní do nové výrobní haly Škody Transportation. Jelikož se provádí sestavení všech pěti vozů soupravy současně, může se u nich následný proces technologie montáže komponent v závislosti na vytiženosti jednotlivých specializovaných pracovišť mírně lišit. Nejmarkantnějším rozdílem je v tomto směru doba nanášení svrchního laku skříně vozu,

které se do procesu zahrnuje operativně, dle kapacitních možností lakovacího boxu. Zpravidla se začíná nejprve instalací nové kabeláže, která vytvoří síť propojení veškeré elektrovýzbroje. Vozy v tomto kroku získají řádově tisíce metrů nových slaboproudých vodičů pro zapojení řídicích a informačních systémů, ovládání dveří, osvětlení salonu a kabiny strojvedoucího, napojení určených zařízení na tachograf a sběrnici vozového počítače. Zároveň se připraví i kabely pro přenos trakčního napájení ze sběračů na podvozcích do vozových kontejnerů a v neposlední řadě také ty, které zpětně napojí trakční motory na silovou svorkovnici řízení pohonu.

OSAZENÍ INTERIÉRU VOZŮ

Po umístění veškeré kabeláže do připravených ochranných žlábků, uchycených na roštové konstrukci pod stropem vozu a v jeho bočnicích stěn, je možné přistoupit k úpravám salonu – neboli prostoru pro cestující.

Před instalací prvků interiéru se přistoupí nejprve k položení všech vrstev podlahy. Stěny a strop mají vozy obloženy snadno omyvatelnými sklolaminátovými deskami Glasbord, připevněnými ke kostře skříně plošnými uzávěry (suchými zipy). Rohový přechod mezi obložení stěn a stropu tvoří zkosená sklolaminátová římsa, na vnější straně vybavena rámečky pro umístění informací pro cestující a případné reklamy. Na obklady je pak možné v místě bočních otvorů lepením připevnit rámy budoucích oken. Do nich se v mezidveřních



polích umístí okna široká s horní dvojitou výklopnou částí s možností vnitřního výklonu pod úhlem 37° (toto provedení je v provozu pro cestující bezpečné a zároveň má příznivé větrací účinky).

Okna jsou zasklena kaleným bezpečnostním sklem a uchycena přes pryžové lemy k vnitřnímu hliníkovému profilu. Čelní okno kabiny strojvedoucího je z vrstveného bezpečnostního skla, vlepeného do čela kabiny.

Umělé osvětlení salonu je zářivkové, umístěné ve dvou světelných kanálech. Součástí osvětlovacích kanálů je 6 reproduktorů vlakového rozhlasu s digitálním záznamem hlášení s možností přímého vstupu strojvedoucího prostřednictvím mikrofonu. Součástí informačního systému je i čtveřice zobrazovacích panelů, na nichž jsou zobrazovány názvy stanic včetně stanice koncové.

Cestujícím slouží 48 sedadel ve vozech vložených a o deset méně ve vozech čelních. Vlastní sedák s opěrkou hlavy je jednotného provedení a tvoří jej plastový skořepinový rám, sedací a opěrná plocha z integrované překližky, čalounění z pěnové hmoty a odnímatelný textilní potah. Rámy sedadel jsou připevněny do bočnic a každý jednou nohou do podlahy – mimo okopovou zónu.

Interiér je rovněž vybaven systémem svislých a vodorovných záchytných tyčí a madel. Dveře pro výstup a nástup cestujících jsou posuvné, zasouvané do dutin v bočnici. Dveřní křídla tvoří rám z hliníkových profilů oboustranně potažených hliníkovým plechem. Mechanismus otevírání a zavírání dveří je ovládán mikroprocesorovou řídicí jednotkou, umožňující i diagnostiku závad. Pohon křidel dveří obstarává elektromotor o napětí 24 Vss. V případě překážky mezi křídly dveří při zavírání se dveře automaticky pootevřou a znovu zavřou. Impuls k této reverzaci chodu dává ochrana proti sevržení, která při překročení síly 147 N zapíná obrácený chod.

KABINA STROJVEDOUČÍHO

Kabina strojvedoucího je od prostoru pro cestující oddělena mezistěnou s uzamykatelnými posuvnými dveřmi. Tyto dveře, stejně jako boční vstupní dveře do kabiny strojvedoucího, jsou vybaveny elektrickou závorou s optickou signalizací uzamčeného stavu, umístěnou na tzv. panelu nouze. Zde je i řada dalších ovládacích prvků (přepínač překlenutí kontroly zavření dveří, přepínač směru jízdy vpřed/vzad, přepínač režimu „nouzová jízda“ a jiné) včetně voltmetru trakčního

napětí z přívodní kolejnice a hodnotu napětí vozových baterií. Ve střední části kabiny je umístěn pult strojvedoucího.

Na něm jsou ovladače pro řízení soupravy a ovladače pro předvolbu a ovládání dveří pro cestující, páky jízdního kontroleru a pneumatické brzdy brzdiče DAKO BSE, přepínače volby osvětlení (režim dálková/tlumená), stěrače, ostřikovače atd. V horní části pultu je barevný dotykový displej komunikace s vozovým počítačem (zobrazuje diagnostiku a poruchy jednotlivých vozů, jízdní řád navoleného oběhu, předvolby hlášení zastávek a podobně), pod ním signálky rozhodujících funkcí vozidla a zabezpečovacího zařízení, po levé straně ukazatel rychlosti jízdy vlaku, displej zabezpečovacího zařízení a vpravo manometr pneumatické brzdy s dalšími ovládacími prvky pneumatické brzdy (závěr, švih, ovládání střadačové brzdy...).

Do mezistěny kabiny strojvedoucího se postupně umísťuje technologické vybavení řízení vlaku, jakým je vozový počítač čelního vozu, vlakový rozhlas, registrační rychloměr, elektronický brzdič DAKO BSE a jiné.

MONTÁŽ FINIŠUJE

Jak probíhá instalace interiéru vozů, vyzbrojuje se i spodní rám skříňe vozu. Přibude zde vozový kontejner pohonu, rozvody pneumatické výzbroje, původní brzdový rozvaděč repasovaný na Opravárenské základně Metra v pražské Hostivaři, 100 a 300litrové vzduchojemy (neboli jímky), ventil váhové korekce, který reguluje rozjezdové a brzdové účinky jednotlivých vozů. Čelní vozy (2Mt1) a prostřední vůz (3Mt1) získají kontejner s vozovými bateriemi, druhý a čtvrtý vůz (4Mt1) zas kompresorové soustrojí pístového kompresoru Knorr W120-T.

Dělníci ještě namontují poziční a dálková světla. Připevní se vnější madla průchozích dveří, zpětná zrcátka kabiny strojvedoucího, vnější světelná signalizace zavírání dveří a provede se vnější označení skříňe.

Poté následuje již usazení skříňe na připravené podvozky. Vozy projdou vážením. Tam se vyrovnají jejich nápravové tlaky na předepsanou hodnotu 123,2 KN \pm 4 % u vozů čelních a 122,8 KN \pm 4 % u vozů vložených. Na závěr jsou přesunuty na zkušebnu, kde se provede jejich oživení.

Po opuštění zkušebny může být z jednotlivých vozů sestavena ucelená pětivozová souprava. Na to si ale budeme muset ještě chvíli počkat.



Záběr na připravenou kabeláž a podlahu před pokládkou svrchní vrstvy podlahoviny ALTRIO X25



Montáž vybavení kabiny strojvedoucího

TAK JAKO SE PRAHA TĚŠÍ NA JIŽ ZHOMOLOGOVANÉ NOVÉ TYPY TRAMVAJÍ 15T A PRACOVNÍCI METRA „VYPOUŠTÍ“ NA KOLEJE POSLEDNÍ SÉRII ZMODERNIZOVANÝCH SOUPRAV, TAK MUŽI OD VOLANTŮ AUTOBUSŮ S POVĚKEM PŘIJALI NASAZENÍ NOVÝCH MIDIBUSŮ DO OSTRÉHO PROVOZU. SKUTEČNĚ, LIBCHAVSKÉ OSMAPŮLMETROVÉ „SORKY“ PO PRVNÍCH KILOMETRECH NADCHLY. A MY JSME ZA MIDIBUSY SOR BN 8,5 VYRAZILI NA KLÍČOV A NA TRASU LINKY 151.

Petr Ludvíček / Foto: Jan Lebeda a Petr Ludvíček

» SORKY «

SE V METROPOLI ZABYDLELY

Jak už to dnes chodí, vše se odehrává v časovém presu a nejinak tomu bylo v prvních desítkách hodin poté, co nové autobusy 8. prosince dorazily do hlavního města. „Čekalo mě bleskové školení řidičů, když ze středy na čtvrtek přišly první dva autobusy. Z pátku na sobotu přijely další čtyři kusy, takže tým lidí čekaly rutinní práce – dovybavení, vyzkoušení všech systémů a prvků. Proškolení řidičů jsem si vzal pod patronát, protože mě technika odjakživa baví. Vše muselo proběhnout tak, aby v neděli mohli první řidiči vyjet,“ říká jeden z klíčových mužů Klíčova Jan Lebeda. V sobotu se školilo třicet řidičů, další padesátku z nich už školil Lebedův kolega. „Toho jsem zaučil, předal kompletní dokumentaci a zpracoval manuál na intranet, takže je dostupný k poradám řidičů,“ dodal vedoucí provozovny **Jan Lebeda**.

A první dojmy? Jan Lebeda se netají tím, že má rád všechno nové a i v případě nových posil města mluví v superlativech: „Autobus nemá chybu. Je výborně vybaven technicky i novými technologiemi. I díky velikosti se s ním výborně manévruje a má skvělou akceleraci. Co se týče pohonné jednotky, tak motor Cummins má moderní vstřikovací systému Common Rail. Jde o čtyřválec s tím, že má jednu kuriozitu – nemá totiž setrvačnický a jsou nepatrně zvýšeny volnoběžné otáčky. K tomu přičítáme špičkový agregát, šestistupňovou automatickou převodovku Allison s vestavěným retardérem, což nabízí dost vysoký přepravní komfort,“ popisuje přednosti Jan Lebeda a dodává, že u vozidla je dostatečné zrychlení, dobrý nástup brzd a kvalitní odpérování. „Navíc, co je malý, je hezký,“ shrnuje Lebeda.

Midibusy nabízejí cestujícím se sníženou pohyblivostí nebývalý komfort. Vedle vyklápěcí plošiny pro nástup invalidního vozíku umožňuje vozidlo při nástupu a výstupu naklánění pravé strany anebo snížení světlé výšky. Řidič má také k dispozici palubní počítač, automatický odbavovací systém i kamerový systém na nejvyšší možné úrovni, dále má plnohodnotnou klimatizaci i ledničku.

„Myslím, že autobusy tohoto typu budou mít budoucnost. Jezdil jsem zájezdy i tady na městě a asi tak před šesti lety začali dopravci využívat tyto krátké autobusy, což je samozřejmě ekonomičtější. V Praze jsou linky, které kolem osmé či půl deváté večer nemají takovou vytiženost a to je čas

Jan Lebeda
vedoucí
provozovny
Klíčov



pro malá vozidla s nižší spotřebou, u kterých je předpoklad i nižších nákladů na opravy. Naopak standardní a kloubové autobusy by se mohly v tomto režimu mezitím opravovat a udržovat,“ uvažuje Jan Lebeda.

Při školeních Jan Lebeda nejvíce upozorňoval na jednu nezvyklost u typu BN 8,5, a to klávesnicové ovládání automatické převodovky, které je umístěno vlevo od volantu. Tlačítka jsou ve směru od řidiče v pořadí D (vpřed), neutrální a R (zpět), tedy opačně, než velí logika. „Na zkušebních jízdách jsem na to řidiče upozorňoval, ale v počátcích polovina z nich stejně couvla, takže je to námět na změnu,“ vzpomíná na první hodiny s midibusem.

O midibusech SOR 8,5 mj. řekli:

Jan Lebeda: Co je malý, to je hezký

Zdeněk Mollay: To si prostě zamilujete

Paní Marie: Když tady mám dobrý výhled...

V ostrém provozu je nastaven přísný režim hlášení všech poruch, odchylek a připomínek. „Máme domluvenou takovou ‚hru‘, že cokoli řidiči zjistí, mají návrh či problém, vše zaznamenají do tiskopisu. Také se musejí svědomitě provádět kontroly při výjezdu i při odstavování vozidla,“ popisuje Jan Lebeda a dodává: „Křest už má ‚sorka‘ za sebou, když hned druhý den řidič na kluzké vozovce nedobrzdl. Nikomu se ale nic nestalo a oprava byla jen kosmetickou úpravou.“

Z Českomoravské na Polikliniku Prosek a zpět vozí cestující novým midibusem řidiči na lince 151. Staří lidé s holemi, vozičkáři, ale i maminky s kočárky mají tuto linku za tak krátkou chvíli evidentně v oblíbenosti. A díky trase i množství školáků, kvůli nimž je jeden z ranních spojů nahrazen kloubovým autobusem. Ovšem jeden z novotou vonících vozů BN 8,5 tu řídí **Zdeněk Mollay**, který u Dopravního podniku, a nejen u něj, řídil snad všechny značky. Teď ale drží volant malého pokladu: „Motorické vlastnosti výborné, brzdy, řízení, pružnost motoru... To už bych ani nesrovnával s autobusem, ale s osobákem. I teď v zimě mají výhodu, když jsou auta kvůli sněhu zaparkovaná dál od obrubníků a je méně místa,“ vypočítává výhody.

Serpentiny na Krocínku vyjíždí řidič Zdeněk pomalu, silnice je plná výtluků a s midibusem mezi nimi krouží slalom.

„Někdy k zastávce kvůli neuklizenému sněhu najedu staré paní, pro kterou je překročení třiceti centimetrů problém, znovu. To raději přijedu o minutu pozdě, než abych s novým autobusem letěl přes díry. Myslím, že i podle toho jsou řidiči vybíráni. Navíc mi bude pětasedesát a vím, jak se lidem v tomhle počasí těžko chodí.“

Na prvních sedačkách za druhými dveřmi sedí dvě starší paní a už při nástupu brblaly nad schody, které musely vystoupat. Nedá mi to se nezeptat, proč nevyužily sedačky z přední poloviny vozidla přístupné bez jediné překážky. „Ale to bychom neměly takový výhled,“ říká Marie, ta z nich, která prozradila své jméno. „Ale to je normální,“ dodává na konečné Zdeněk Mollay. „Mám to za roky vypozerované



Zdeněk Mollay
řidič

i z jiných autobusů. Čím starší člověk, nebo o holích, tím složitější cesta k sedačce. Logické to není, ale je to tak.“

Ale ať Zdeněk Mollay veze kohokoli, svoji službu si užívá. Jeho „pracoviště“ s přehledným displejem, topení s několika polohami či přehledná grafika pro cestující ho opravdu baví a dodává, že „v rámci zálohy mohu samozřejmě řídit kokoli, ale je fakt, že tenhle midibus si zamilujete. Když všechno funguje, jak má, tak je to radost.“



VYBRANÁ DATA VOZIDLA SOR BN 8,5

Typ motoru	Cummins ISB4,5E5 185B
Počet válců	4
Objem válců	4 462 cm ³
Max. výkon	131,7 kW při 2 250 ot/min
Max. kroučící moment	700 Nm při 1 200–1 800 ot/min
Vstřikovací systém	Common Rail
Převodovka	automatická, šestistupňová Allison T 280R
Délka	8 400 mm
Šířka	2 525 mm
Max. výška	2 950 mm
Rozvor náprav	3 600 mm
Výška podlahy	360 / 800 mm
Pohotovostní hmotnost	7 000 kg
Užitečný náklad	4 990 kg
Připustná celk. hmotnost	11 990 kg
Počet míst k sezení	24 + 1
Počet míst k stání	39



KDYŽ JSME V ÚNORU LOŇSKÉHO ROKU PROVÁDĚLI REKONSTRUKCI SPODNÍ ČÁSTI BĚLOHORSKÉ ULICE, A TA NÁM ZAPADLA SNĚHEM, NIKDO NETUŠIL, ŽE U POSLEDNÍ AKCE V ROCE SE BUDEME POTÝKAT S JEŠTĚ VĚTŠÍM MNOŽSTVÍM SNĚHOVÉ NADÍLKY.

Ladislav Sarnovský / Foto: Jiří Kejdana a Petr Janák

TRAMVAJOVÁ TRAŤ POD SNĚHEM



Snímky z OTT Ohrada–Palmovka

Navzdory poměrně rozsáhlé opravě trati Ohrada – Palmovka v závěru roku 2009 (pozn. redakce: více v DP Kontakt 1/2010) byla v posledních měsících odhalena správcem tramvajové trati řada počínajících lomů v původních sovětských kolejnicích z roku 1990. V operativních výlukách pak došlo pouze k provizorním opravám. Proto se během podzimu začala urychleně připravovat další oprava. Bylo nutné provést výměnu a opravy části kolejového svršku tak, aby důležitá spojnice mezi Prahou 3 a 8 byla sjízdná v bezpečném technickém stavu. Vzhledem k tomu, že tomuto úseku tramvajové tratě bylo v minulém roce již 20 let, musel být původní záměr výměny pouze originálních oblouků pod Ohradou a repase horní dilatace mostu rozšířen o další výměny, mnohdy ještě také původních kolejnic a upevňovadel. A tak nakonec v termínu od 29. listopadu do 2. prosince 2010 bylo potřeba provést výměnu pěti oblouků, zmíněné výměny opotřebovaných částí dilatace na mostě, vyrušení dalších šikmých styků, broušení kolejnic firmou GTR – DP Praha, s.r.o., a podbíjení strojní podbíječkou Plasser. Pro odlehčení mostu pak ještě „odsátí“ přebytečného šterku.

Vydatné sněžení prodloužilo výluky

S ohledem na krátký termín výluky a objem prací byla ještě poptána firma Hans Wendel, která společně s jednotkou Dopravní cesta Tramvaje (JDCT – Vrchní stavba), uvedené práce prováděla. Akce by proběhla standardním způsobem, tak jako nakonec všechny předešlé akce v tomto úseku tratě, ale do cesty se nám postavilo počasí. Už den před zahájením

výluky začalo sněžit, a tak jsme ještě v noci jednali s dopraváky, zda zcela připravenou výlukou (letáky, jízdní řády, služby řidičů) zahájit. Předpověď počasí Českého hydrometeorologického ústavu ale slibovala, že sněžení nebude mít dlouhodobý charakter, a to rozhodlo o zahájení výluky. Nakonec bylo sněžení tak vydatné, že kalamiťní stav zasáhl celou naši republiku. Vrchní stavba musela dle platné směrnice v následujících dnech několikrát organizovat zimní službu, a především znovu a znovu čistit staveniště od sněhu i ledu. Z těchto důvodů se výluka prodlužovala, až nakonec 9. prosince 2010 proběhla ve večerních hodinách zkušební jízda sněhovým pluhem a následující den byl už zahájen pravidelný provoz. Jediné, co se z plánovaného objemu prací nemohlo provést, bylo podbíjení trati, které bude nutno dokončit v některé jarní krátkodobé výluce. Tramvajovou trať pod sněhovou pokrývkou, neustálé odklízení sněhu a celkové extrémní podmínky pro provádění prací nejlépe dokládají přiložené fotografie.

Sníh oddálil i další rekonstrukce

Za zmínku stojí i následující skutečnost: na středu 15. prosince 2010 byla naplánována krátkodobá výluka mezi Želivského a Nákladovým nádražím Žižkov, v rámci níž měly být vyměněny obě sjezdové výměny výhybek v úseku. Z důvodu nepříznivého počasí byly tyto aktivity odvolány. V pátek 17. prosince se sjezdová výměna na Nákladovém nádraží zcela rozpadla a po delším přerušení provozu linky 26 byla zprovozněna pouze provizorně. Někdy zkrátka prostor k odkládání údržbových prací už není...

ZHRUBA PŘED ČTVRT STOLETÍM ZAČALA PROVOZOVNA NAPÁJENÍ TT, TEHDY JEŠTĚ JAKO MĚNÍRNÝ A KABELOVÁ SÍŤ, S VÝMĚNOU OLEJOVÝCH TRAKČNÍCH TRANSFORMÁTORŮ ZA TRAFY S LITOU IZOLACÍ, TZV. SUCHÁ. PRVNÍ DODÁVKA TRAFY TOHOTO TYPU BYLA REALIZOVÁNA NA TYRISTOROVÉ MĚNÍRNĚ PIVOVAR.

Otakar Höschl
Foto: Miloň Hladeček, František Jiřík

Poslední
olejové
trafo Klárov

KONEC OLEJOVÝCH TRAKČNÍCH TRANSFORMÁTORŮ



Jednotka Dopravní cesta Tramvaje provozuje v 41 měnirných 99 suchých trakčních transformátorů o instalovaném výkonu 201,7 MVA.

Olejový transformátor – ve své době technologická špička

Další pak následovaly při výstavbě nových nebo rekonstrukci stávajících měnirných až do roku 2010, kdy byl v měnirně Klárov vyměněn poslední provozovaný olejový transformátor. Tyto transformátory sloužily od 60. let minulého století, jejich provoz byl však náročný jak na instalaci, tak i na údržbu. Pod každým transformátorem musela být olejová jímka schopná pojmout celý obsah olejové náplně zhruba 4 600 litrů transformátorového oleje pro případ havárie nebo netěsnosti systému. Nemalý problém přinášelo stárnutí transformátorového oleje. Z většího počtu měření ukazatelů kvality oleje uvedeme ty nejdůležitější, a to snížení elektrické pevnosti vlivem vlhnutí a tzv. kyselosti, laicky řečeno usazování kalů vznikajících chemickou reakcí.

Při každé údržbě trafů prováděné dvakrát ročně musel být odebrán vzorek oleje, který se posílal na zkušebnu. V případě, že byl překročen některý z parametrů, musela se celá olejová náplň buď filtrovat, nebo v horším případě vyměnit. V pravidelných intervalech podléhala olejová trafo generálním opravám, při kterých musely být dopraveny mnohdy velice složitě dle polohy měnirny na dílnu v objektu právě rozvodny Klárov. Kobky trafů proto musely být osazeny vraty, které netlumily hluk vydávaný provozem trafů – k nelibosti obyvatel bydlících v blízkosti měnirny.

Mohl bych vyjmenovat řadu dalších nedostatků, například požární a ekologické nebezpečí, ale v rámci objektivit musíme konstatovat, že v době výroby představovala tato trafo technologickou špičku a při dodržování předpisů údržby byly tyto výrobky firmy ČKD Praha naprosto spolehlivé, bezpečné, a nikdy během dlouhých let nepřetržitého provozování se ani na jednom ze zhruba devadesáti trafů nevyskytla žádná závada, která by způsobila energetický prostoj.



Suché transformátory

Nové suché transformátory používáme ve dvou výkonových řadách, a to 1,65 MVA a 2,5 MVA. Převod je 22 000 / 525 V a spojení YD1. Každé trafo má tepelnou ochranu, jejíž údaje jsou přenášeny do řídicího systému měnirny.

První suché transformátory dodávalo ČKD Praha, jednalo se o klasické provedení – opředěný vodič napuštěný izolační látkou. Po r. 1989 však výroba trafů v ČKD skončila, a proto jsme jako nové dodavatele zvolili firmy ABB a SGB. Typ resibloc od firmy ABB má izolaci z lité pryskyřice vyztužené skleněnými vlákny a firma SGB používá k izolaci speciální pryskyřici. Obecně se suchá trafo v tomto provedení vyznačují vysokou mechanickou odolností, mají vynikající elektrické vlastnosti, jejich provozováním nehrozí riziko znečištění či kontaminace okolí, použité materiály mají extrémní požární odolnost. Další předností je nízká hlučnost, znásobena tím, že kobky trafů se mohou zazdíť. Nároky na údržbu jsou minimální.

Zvýšení efektivity práce

Díky této akci mohla provozovna Napájení TT zrušit čtyři pracovní místa, dílnu se zařízením pro generální opravy a olejové hospodářství, což přináší snížení provozních nákladů a větší efektivitu naší práce. Tato dílna byla unikátní především svojí polohou: v době, kdy v Praze prakticky zmizel průmysl, jsme měli v městské části Praha 1, jmenovitě na Malé Straně jen pár metrů od Úřadu vlády ČR, takovouto „továrnu“.

V únoru 2011 se mohou zájemci z řad zaměstnanců Dopravního podniku těšit na malou exkurzi do prostor měnirny Klárov, s odborným výkladem pracovníků provozovny.



Tým profesionálů

Z TECHNICKÉHO ÚSEKU



V TECHNICKÉM ÚSEKU PRACUJE VÍCE NEŽ ČTYŘI TISÍCE NAŠICH KOLEGŮ. ZAJIŠTÍ ÚDRŽBU, OPRAVY, REVIZE. V ÚSEKU PRACUJE TÝM ODBORNÍKŮ, KTEŘÍ SE VYZNAJÍ V OBORU. DO TECHNICKÉHO ÚSEKU JSME SE ZAŠLI ZEPTAT, CO SE V MINULÉM ROCE Povedlo a jaké mají plány do budoucna.

Ilona Vysoudilová a Viktor Baier
Foto: Archiv DPP

„Technický úsek zajišťuje velmi široké spektrum činností. Hlavní činnost je soustředěna na zajištění řádného provozního stavu vozového parku metra, tramvají a autobusů v požadovaném počtu, skladbě a parametrech. U metra a tramvají navíc zabezpečení provozu a správy dopravní cesty,“ říká technický ředitel Radek Zamrazil a dodává: „Tuto hlavní činnost vykonává pět jednotek. Do úseku jsou začleněny další tři odbory zajišťující oblast energetiky, investiční činnost, revize a technickou podporu provozu.“



Technický ředitel
Radek Zamrazil



„Rád bych poděkoval všem zaměstnancům technického úseku za dobře odvedenou práci v roce 2010. Pevně věřím, že rok 2011 bude pro technický úsek rokem alespoň tak úspěšným, jako byl rok minulý a společně se nám podaří udělat maximum pro spokojenost naší cestující veřejnosti.“

TECHNICKÝ ÚSEK V ROCE 2011

V roce 2011 bude pokračovat obnova vozového parku. Do konce února to budou poslední dvě modernizované soupravy metra typu 81-71 M. Tím bude završena modernizace původních ruských vozů pro trať A a B.

Do konce března převezme Dopravní podnik dalších 46 nízkopodlažních autobusů SOR NB 12 a SOR NB 18. Největší přírůstek DPP očekává u tramvají, vozový park se rozšíří o nové tramvaje 15T.

V tomto roce pokračují také práce na výstavbě prodloužení trasy metra V. A. Práce budou pokračovat také na projektové přípravě nové trasy metra D, a to ve spolupráci s Metroprojektem a Českou komorou autorizovaných inženýrů a nezávislých architektů.

Nejen v souvislosti s dodávkou nových tramvají, ale i stávajícího vozového parku se plánuje nákup nového podúrovňového soustruhu pro reprofilaci kol. Pro tento soustruh bude nutné připravit zázemí ve vozovně Hloubětín. Vozový park Dopravního podniku se rozšířil o dva hybridní autobusy SOR NBH 18 (pozn. redakce: více se o nových hybridech dočtete v dalším vydání DP kontaktu).

METRO – MODERNIZACE VOZOVÉHO PARKU POKRAČUJE

V uplynulých třech letech se v metru pilně pracovalo. **Jednotka Správa vozidel Metro (JSVM)** pokračovala v obnově vozového parku metra. „Modernizovali jsme staré ruské vozy 81-71 na vozy 81-71M. Zároveň došlo i k uzavření kontraktu na dalších pět souprav vozů M1 pro plné pokrytí potřeb linky C, který je v současné době naplňován,“ shrnuje vedoucí jednotky JSVM Josef Němeček. V současnosti jednotka Správa vozidel Metro disponuje 705 novými a modernizovanými vozy.



Vedoucí jednotky JSVM
Josef Němeček

S novými vozy se změnila i koncepce údržby vozidel a z kvalitnější údržbového personálu, a to díky nutnosti udržovat moderní technologie použité u vozů M1 i 81-71M. Markantně se navýšily intervaly údržby vozů mezi jednotlivými opravami a postupně docházelo, u údržby jednotlivých komponentů, k přechodu na dodavatelský způsob údržby. Byl završen outcourcingový projekt údržby vozidel metra, tj. údržba vozidel pražského metra 81-71M formou Full Service.

Nové vozy si žádají kvalitní koleje, po kterých jezdí. Tuto oblast má na starosti jednotka **Dopravní cesta Metro (JDCM)**. „Co se oprav a údržby týče, zaměstnanci se soustřeďují především na činnosti bezprostředně související s bezpečným a spolehlivým provozem metra.“



V posledních třech letech se podařilo zajistit rovnoměrné financování oprav kolejového svršku metra při výměně dřevěných pražců, souvislé výměně kolejnic, sanace podpor apod." říká vedoucí jednotky JDCM Marek Kopřiva.

Při zachování nastaveného objemu finančních prostředků bude zajištěn provoz metra i do budoucna bez hrozby zavádění pomalých jízd nebo potřeby rozsáhlejších výluk. Každý rok je navíc prováděno broušení kolejnic, které významným způsobem ovlivňuje nejen jejich životnost, ale také napomáhá k dodržení hlukových limitů. Finančně náročné jsou též opravy dožitých kabelových rozvodů a rozváděčů, rozvodů vody, sanitárních zařízení, elektronických a zabezpečovacích zařízení. Významného úspěchu dosáhla jednotka v oblasti dopravních zařízení, kde se podařilo tlakem na dodavatele, popř. změnou dodavatele, dosáhnout úspor v nákupu materiálu a změnou v řízení také snížení objemu skladových zásob. Značný důraz je také kladen na úspory energií a zvyšování výnosů z pronájmů a tržeb za prováděné činnosti.



Vedoucí jednotky JDCM
Marek Kopřiva



Vedoucí jednotky JSVT
Milan Slunečko

TRAMVAJE – NOVÉ TYPY I ROZSÁHLÉ REKONSTRUKCE

Jednotka Správa vozidel Tramvaje (JSVT)

pokračovala v obnově vozového parku. „V roce 2009 byla ukončena dodávka 60 ks nových tramvají typu 14T. Nyní je zmodernizováno 350 ks T3R.P, 30 ks KT8N2 a 33 ks T3R.PLF. Do roku 2017 bude dodáno 250 ks nových tramvají 15T ForCity. Budeme dále pokračovat v likvidaci vyřazených tramvají.

Do roku 2018 odprodáme nebo zlikvidujeme 609 ks tramvají typu T3 a jejich modifikace, a T6A5. Dále postupně připravujeme modernizaci a nákup nového technologického vybavení vozoven pro údržbu nízkopodlažních tramvají. V současné době máme rozpracovány dva prioritní projekty JSVT ve spolupráci s ČVUT. Jedná se o bezdrátový přenos dat do všech typů tramvají a ve spolupráci se společností Škoda Transportation a.s. připravujeme Digitální mapu kolejové sítě, která má za úkol zvýšení komfortu vlastností nových tramvají 14T a 15T.“ vyjmenovává úspěchy i plány vedoucí jednotky Milan Slunečko a dodává: „V inventárním stavu máme nyní 968 vozů. Celý vozový park přechází na změnu



Stručné ohlédnutí za rokem

« 2010 »»

MÁME ZA SEBOU DALŠÍ ROK, KTERÝ PŘINESL SPOUSTU UDÁLOSTÍ. NA ZAČÁTKU ROKU BYLA UVEDENA DO PROVOZU NOVÁ AUTOBUSOVÁ LINKA, ZAMĚŠTNANCI DOPRAVNÍHO PODNIKU SPOLUPRACOVALI PŘI HOMOLOGACI TRAMVAJE FORCITY 15T, DO VOZOVÉHO PARKU DPP PŘIBYLY NOVÉ AUTOBUSY, BYLA PODEPSÁNA DESETILETÁ SMLOUVA S MHMP, KTERÁ ZAJIŠŤUJE FINANCOVÁNÍ PRO DOPRAVNÍ PODNIK, ZAHÁJENA RAŽBA PŘÍSTUPOVÝCH ŠTOL PRO NOVÉ STANICE METRA V.A...

V NÁSLEDUJÍCÍ PŘÍLOZE JSME SHRNULI KLÍČOVÉ UDÁLOSTI UPLYNULÉHO ROKU, KTERÉ JSOU DNES JIŽ MINULOSTÍ.

Ilona Vysoudilová a Aneta Řehková
Foto: Archiv DPP



Leden

»» Dopravní podnik uzavřel s městem dlouhodobou smlouvu, která vstoupila v platnost 1. ledna. Ve smlouvě je kvalifikován závazek veřejné služby na deset let, co se týče objemu dopravních výkonů.



»» 13. ledna uvedl Dopravní podnik do provozu novou autobusovou linku 292. Její provoz je zajišťován minibusy na elektrický pohon a cestující vozí mezi Malostranským náměstím a Nemocnicí pod Petřínem.

»» V polovině ledna došlo ke zrušení provozu bezplatné infolinky DPP z důvodu vysoké finanční náročnosti provozu.

Únor

»» Studie Mezinárodní automobilové federace považuje pražskou hromadnou dopravu za čtvrtou nejlepší z třiatváceti porovnávaných v Evropě. Lepší je jen v Mnichově, Helsinkách a ve Vídni.

Březen

»» Po několika letech se do stanic metra vrátily odpadkové koše, které z nich zmizely po teroristických útocích v USA v roce 2001. Ocelové válce o kapacitě 95 litrů poskytují cestujícím dostatek místa ke kultivovanému odložení odpadu. Dvouplášťový koš váží 400 kg a nemá jej šanci roztrhnout žádná známá výbušina.

Duben

»» Dne 1. dubna začaly brázdit Vltavu opět všechny pražské přívozy. Na vodu se vydaly lodě na šesti místech hlavního města. Kromě přívozu P4 mezi centrálními pražskými ostrovy všechny lodní linky jezdí nově celoročně.

»» Poklepáním na základní kámen 12. dubna byla zahájena výstavba nových stanic pražského metra na trase A. Slavnostního zahájení stavby se zúčastnilo vedení hlavního města společně s generálním ředitelem DPP M. Dvořákem. Nový úsek povede z Dejvické do Motola a bude zprovozněn v roce 2014.

Květen

»» Dopravní podnik představil nový moderní navigační a informační systém pražské MHD, který je nainstalován ve stanici metra Karlovo náměstí. Pilotní projekt má za cíl v této stanici ověřit funkčnost pro cestující.



»» Dne 25. května byla primátorská tramvaj symbolicky předána do rukou primátora. Ve střešovické vozovně proběhla ceremonie u příležitosti 110. narozenin tohoto technického i uměleckého skvostu, po které následovala projížďka po Praze.

»» Dne 27. května Dopravní podnik slavnostně otevřel v prostorách stanice metra Chodov nový výtah, který spojil úroveň vestibulu s nástupištěm metra. DPP využil pro financování této stavby možnost čerpání finančních prostředků ze strukturálních fondů Evropské unie v rámci Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost.

»» Koncem května Drážní úřad provedl kontrolu pohyblivých schodů ve vybraných stanicích metra linky A a B. V rámci pravidelné revize nebyly zjištěny žádné nedostatky, a proto nebyla vůči Dopravnímu podniku přijata žádná opatření.

Červen



»» Na začátku června byla zahájena kompletní rekonstrukce tramvajové trati od Anděla až po tramvajové obřadště Sídliště Řepy. Rekonstrukce šestikilometrového úseku dvojkolejné trati zahrnovalo modernizaci tramvajového obřadště Sídliště Řepy a také vjezdů a výjezdů z/do tramvajové smyčky Kotlářka a vozovny Motol. Stavební práce byly realizovány ve třech etapách.

»» Od 13. června si mohli Děti (10–15 let) a Junioři (15–19 let) zakoupit časové jízdné pouze elektronicky na kartě opencard. Nově jsou pro tyto kategorie v prodeji pětiměsíční a desetiměsíční kupony.



»» Od 12. června brázdil opět Kinobus pod záštitou Dopravního podniku letní Prahu. Téměř 20 tisíc fanoušků Kinobus navštívil v celkem dvaceti lokalitách a nabídl jim devět filmových titulů.

»» Dopravní podnik byl i v roce 2010 partnerem Pražské muzejní noci. Pro účastníky zajišťoval přepravu do vybraných muzeí, galerií a kulturních památek.

»» V polovině června významná mezinárodní certifikační společnost Lloyd's Register Quality Assurance (LRQA) provedla kontrolní externí audit v Jednotce Provozu Metra (JPM). Závěrem externího auditu bylo to, že řízení JPM je na dobré úrovni a zaměstnanci jej vnímají jako přínosné pro každodenní praxi. Pozitivně zpráva LRQA rovněž hodnotí odborné kompetence pracovníků na všech úrovních.

»» Dne 21. června odstartovala na Vypichu ražba nového úseku metra A. Do štolý Markéta, která je přístupovou štolou pro novou stanici Petřiny, byla uložena soška svaté Barbory, která je patronkou horníků a tunelářů. Sošku vysvětil páter Benedikt Kolaja.

Červenec

»» Od července se rozšířila skupina těch, kteří mohou jezdit zdarma pražskou MHD. Lístky si už nemusí kupovat všechny děti mladší deseti let. Zatím měly dopravu po Praze zadarmo pouze děti do šesti let. Od tohoto data mohou také senioři nad 70 let zdarma využívat vlaky na území Prahy.

»» Od 1. července byl spuštěn zkušební provoz přepravy jízdních kol na lanové dráze Petřín. Jízdní kola je možné přepravovat ve druhém oddílu vozu, který je na dveřích označen piktogramem. Ve voze mohou být přepravována současně maximálně dvě jízdní kola.

Srpen

»» Dopravní podnik upravil vizuál svého e-shopu. Jeho podobu e-shopu změnil téměř po dvou letech od jeho spuštění. Hlavním důvodem bylo zvýšení zájmu cestujících o nákup jízdenek přes internet.

Září

»» Dopravní podnik oslavil 135. výročí založení pražské MHD. Dnes čítá pražská dopravní síť tři linky metra, 34 linek tramvají a 163 linek autobusů. Denně se jimi přepraví přes tři miliony cestujících.

»» Dopravní podnik prodloužil od noci ze 3. na 4. září provoz linek metra a návazných spojů povrchové dopravy v Praze. Nové spoje mohou cestující využívat vždy o víkendu (z pátku

na sobotu a ze soboty na neděli). Poprvé v historii pražského metra tak došlo k pravidelnému zkrácení nutné noční výluky pražské podzemní dráhy.

»» Dopravní podnik dne 10. září otevřel nový západní vestibul stanice linky metra B Stodůlky. Ve vestibulu byly vybudovány místnosti obchodní vybavenosti, policie a veřejných WC. Dále zde cestující naleznou bankomat, předprodej jízdenek i validátor.



»» V sobotu 18. září Dopravní podnik pořádal v Muzeu MHD v pražských Střešovicích Den otevřených dveří. Zájemci si mohli prohlédnout nové tramvaje 14T i 15T, ale k vidění byla i stálá expozice muzea.



»» V září Dopravní podnik úspěšně završil letní rekonstrukce tramvajových tratí. V průběhu letních měsíců zrealizoval největší rekonstrukci tramvajových úseků za posledních 20 let. Od června do září bylo na území Prahy zrekonstruováno a opraveno 9,2 km tratí, včetně doprovodných úprav nástupních ostrůvků s bezbariérovými prvky, trolejového vedení a inženýrských sítí. Celkové náklady na letní program obnovy dosáhl 982 mil. Kč.

»» Dne 20. září Představenstvo DPP rozhodlo o instalaci nových bezpečnostních prvků na pohyblivé schody uvedené do pro-



vozu v letech 1980–1990. Na celkem 51 ramen pohyblivých schodů typu ET ruské výroby budou v roce 2011 instalovány takzvané odkláněcí kartáče, tedy pasivní bezpečnostní prvky.

» Dopravní podnik doinstaloval validátory ve všech stanicích pražského metra a na Centrálním dispečinku v ulici Na Bojišti. Došlo tak ke kompletnímu pokrytí stanic metra.



Listopad

» Dne 1. listopadu se konal v Muzeu MHD ve střešovické vozovně inaugurační koncert pěveckého sboru Dopravního podniku.

» Sobota 13. listopadu byla významným datem v pražské městské hromadné dopravě. Tarifní kategorie Dospělý a Senior si po tomto datu mohou kupovat pouze elektronické jízdné na opencard.

» Začátkem listopadu Dopravní podnik zahájil na předprodejních místech prodej časových jízdenek pro rok 2011.

Prosinec

» Večer 1. prosince zasypal Prahu sníh. Z důvodu mimořádných meteorologických podmínek byla první dva prosincové dny narušena kompletní autobusová i tramvajová doprava MHD.

» Dopravní podnik rozšířil svůj vozový park o 15 nových nízkopodlažních midibusů značky SOR. V první fázi DPP nasadil nové vozy na autobusové linky č. 151, 216 a noční linku 514. Provoz midibusů zajišťuje DPP z provozoven Řepy a Klíčov.



» Téměř pět hodin byla ve středu 8. prosince ochromena linka metra C mezi stanicemi Pražského povstání a Florenc. Do Nuselského mostu totiž začala protékat voda z tajícího sněhu, který ležel na mostě. Komplikace způsobily porušené dilatační spáry na Nuselském mostě.

dilatační spáry na Nuselském mostě.

» V sobotu 18. prosince jezdila pražskými ulicemi historická tramvaj, která rozvázala Betlémské světlo.

» Ve středu 29. prosince byla Drážním úřadem udělena homologace pro Škoda Transportation a.s. na tramvaj ForCity 15T.



Říjen

» Z Jižního Města na Smíchovské nádraží vyjela 1. října nová autobusová linka číslo 125. Linku zajišťuje Dopravní podnik a nabízí tak rychlé spojení Jižního Města s levobřežní částí Prahy (Smíchovem).

» Na začátku října vyjela nová tramvaj 15T na první zkušební jízdy s cestujícími. Tramvaj Škoda ForCity jezdila po Praze od roku 2009 ve zkušebním provozu bez cestujících. Tramvaj Škoda ForCity je první 100% nízkopodlažní tramvaj. Do roku 2017 by měla Škoda Transportation dodat Dopravnímu podniku hl. města Prahy celkem 250 těchto tříčlánkových stoprocentně nízkopodlažních tramvajů.

» E-shop Dopravního podniku rozšířil pro cestující služby. Od října je možné za nákup elektronického jízdného platit také zahraniční platební kartou. Dopravní podnik tak opět o něco usnadnil nákup elektronických časových kuponů.

» Generální ředitel Martin Dvořák podepsal s ministrem kultury Jiřím Besserem memorandum, jehož cílem je koordinovat investiční akce obou institucí. Memorandum DPP a Ministerstva kultury slibuje zkrácení dopravních omezení při rekonstrukci tramvajové trati v úseku od Mánesa po stanici metra Staroměstská v roce 2011.



» V průběhu října probíhal v rámci Dopravního podniku externí audit certifikovaných systémů řízení kvality v útvarech společnosti zabývajících se opravou tramvajů a autobusů, zajišťováním technické kontroly vozidel a zásobováním. Výsledky auditu potvrdily kvalitu našich servisních služeb a ukázal, že vozidla DPP jsou v té nejlepší péči. Audit realizovala mezinárodní certifikační společnost Det Norske Veritas.



okolku tramvajových kol z 12 mm na 16 mm. V rámci tohoto projektu, který má primárně za úkol zefektivnit obnovu kolejí a snížit finanční náklady na tyto akce, má také zvýšit bezpečnost provozu proti vykolejení a do budoucna je cílem optimalizovat ojetí tramvajových kol tak, aby údržba s tím spojená a materiálové úbytky byly pro Dopravní podnik výhodnější, a tím i ekonomicky méně náročnější.“

Zaměstnanci jednotky Dopravní cesta Tramvaje (JDCT)

se v létě loňského roku podíleli na řadě rekonstrukcí a oprav tramvajových tratí, které byly nejrozsáhlejší za posledních 20 let. „Výrazně byly zkráceny lhůty výstavby vlastními zaměstnanci. Výměny kolejových rozvětvení se dělají nyní standardně za víkend. Nově se vše více koordinuje, a tak nyní dochází k pečlivému souladu investičních a opravných akcí. V roce 2009 to byla například oblast Kobylis a Ďáblic, v roce 2010 Praha 1 a 2 a zejména oblast Anděl – Řepy,“ říká Jan Šurovský, vedoucí jednotky JDCT a pokračuje: „Pro tramvaje 14T jsme upravili řadu úseků a nyní mohou, i když s omezením, využívat téměř celou síť. Souvislé obnovy tratí metodou BKV jsme ukončili už v roce 2008 a nyní tuto metodu užíváme pouze ve velmi omezené míře na havarijní opravy. Tratě děláme nyní na železobetonových pračích nebo na betonové desce, vždy s pružným upevněním.“ V letošním roce byly na dvě tratě instalovány bezžlábkové kolejnice S49 se zásadním snížením hlučnosti. Významnou aktivitou od roku 2008 je i obnovení komplexního broušení tramvajových tratí, které také přispívá k snížení hlučnosti tramvajové dopravy a ke snížení vibrací.



Vedoucí jednotky JDCT
Jan Šurovský

AUTOBUSY – BYLA ZAHÁJENA OBMĚNA VOZOVÉHO PARKU

V roce 2009 byla uzavřena rámcová smlouva na dodávku nových autobusů. Smlouva předpokládá dodávku přibližně 700 autobusů v letech 2009–2014. Do konce roku 2010 bylo dodáno cca 140 nových nízkopodlažních autobusů SOR NB 12 a 18. Všechny autobusy splňují nejpřísnější emisní normu EURO 5 EEV. Během roku 2009 se **jednotce Správa vozidel Autobusy (JSVA)** podařilo podstatně rozšířit používání „emulzní“ nafty pro pohon starších autobusů. „Používání této nafty přináší kromě snížení produkovaných emisí, a to zejména pevných částic, i podstatnou úsporu nákladů. Emulzní nafta je osvobozena od spotřební daně a její nákupní cena je nižší než nákupní cena klasické nafty. V letošním roce na tuto upravenou naftu jezdilo více než 60 % autobusů. Od února 2010 testujeme biologické palivo FAME,“ říká Ján Mocko, vedoucí JSVA.



Vedoucí jednotky JSVA
Ján Mocko

Na začátku roku 2010 byl zahájen provoz malých autobusů na elektrický pohon. Jedná se o zkušební provoz dvou autobusů. V létě 2010 bylo vyhlášeno výběrové řízení na dodávku malých autobusů s klasickými naftovými motory. Tyto autobusy byly v polovině prosince nasazeny do provozu na vybrané linky (pozn. redakce: více o midibusech se dočtete na str. 12–13). V současnosti čítá vozový park 1127 autobusů.

AUTODOPRAVA – EFEKTIVNÍ VYUŽÍVÁNÍ DOPRAVNÍCH PROSTŘEDKŮ

Jednotka Vnitropodniková doprava měla za cíl systémové sjednocení a snížení nákladů při zajišťování dopravy a péče o dopravní prostředky. V rámci organizačních změn došlo od ledna 2010 ke zrušení provozovny Oprávenství a k podstatnému snížení pracovních míst. Další důležitá změna nastane v průběhu roku 2011, kdy dojde k částečnému outsourcingu nákladní dopravy. Důvod je zajištění obměny přestárlého vozového parku externím subjektem, protože Dopravní podnik nemá dostatek prostředků na obnovu této techniky. Do obnovy by bylo v následujících devíti letech nutné vložit více než 130 mil. Kč. Zbývající část jednotky se

změní na provozovnu Vnitropodniková doprava a začlení se do jednotky Správa vozidel Autobusy.



Vedoucí jednotky Energetika
Vladimír Houđa

ENERGETIKA – PRIORITY JE SNIŽOVÁNÍ NÁKLADŮ

Odbor Energetika se dlouhodobě věnuje snižování nákladů na energie. „Jednou z cest, jak snižovat náklady, je omezení jejich spotřeby. Druhou cestou je zajistit

nejvýhodnější nákupní cenu. Jen pro zajímavost, DPP zaplatí ročně více než 1,2 miliardy Kč. V Praze je tak největším odběratelem elektrické energie a současně významným odběratelem tepla, plynu i vody,“ říká vedoucí odboru Vladimír Houđa.

Za poslední roky se nejvýznamnější úspory elektřiny dosáhlo nasazením nových nebo rekonstruovaných vozů metra, umožňujících rekuperaci elektrické energie. Po dokončené obnově vozového parku metra byly úspory vyčísleny na 28 % ze spotřeby trakční el. energie metra, což při současných cenách představuje úsporu 65 milionu Kč za rok. Podobně v tramvajové dopravě je nasazováno stále více nových a rekonstruovaných vozů. Úspory na trakční energii tramvaj se odhadují na 72 milionu Kč za rok.

„V současné době dopracováváme další možnosti, jak zlepšit využití rekuperované energie. Uvažujeme o optimalizaci jízdy vlaků a zároveň o sestavování energeticky optimálních grafikonů. Zde odhadujeme úsporu cca 10 milionů Kč ročně. Druhým způsobem je možnost vrácení rekuperované energie zpět do nadřazené rozvodné sítě pomocí invertorů,“ dodává Houda.

Projektů na úspory v energetice probíhá v Dopravním podniku mnohem více. O nejzajímavějších z nich si povíme v některém dalším vydání DP kontaktu.

INVESTICE

V roce 2009 byl v rámci reorganizačních změn znovu vytvořen **odbor Investice** spadající do působnosti technického úseku. V rámci této změny byly do nově vzniklého odboru začleněny dvě oddělení, a to Stavby a Strojní investice.

„Během roční působnosti odboru se nám společně s kolegy podařilo prosadit některé prvky řízení zakázek, které dle mého názoru přispěly k reorganizaci a oživení práce odváděné jednotlivými pracovníky.

Nově byly upraveny či nově nastaveny procesy řízení projektů, podařilo se nám prosadit zásadní úpravy smluvních podmínek s dodavateli a jinými externími subjekty, a to jak u běžících, tak připravovaných investičních akcí. Jednalo se především o optimalizaci zadání výběrových řízení, smluvních podmínek a následně pak i redukci finančních nákladů,“ říká vedoucí odboru Lukáš Kruml a dodává: „V oblasti stavebních investic jsme dosáhli významných úspor během přípravy a realizace strategických projektů, jako byly RTT Plzeňská či RTT Myslíkova, dále se snažíme v rámci realizace optimalizovat řešení



Vedoucí odboru
Investice
Lukáš Kruml

strategického projektu, jakým je prodloužení metra V.A. V oblasti Strojních investic se nám podařilo projednat pro Dopravní podnik velmi důležitou změnu smluvních podmínek u dodávek tramvajů 15T, dosáhnout významných úspor na indexaci v rámci uzavření projektu dodávek tramvajů 14T.“ Dopravní podnik tímto dosáhl významných finančních úspor oproti původně plánovaným nákladům, tyto ušopené prostředky tak mohou být dále Dopravním podnikem použity na rekonstrukce tramvajových tratí připravované na rok 2011 nebo na jiné prioritní investiční akce, jež by se jinak nemohly realizovat.

V technickém úseku vznikl v průběhu roku 2010 **odbor Technická podpora provozu**. Soustřeďuje se na revizní činnost, a zejména na legislativně správné provozování určených a vyhrazených strojních a elektrických zařízení. „Pracovníci odboru dozorují na dodržování podmínek k provozování dráhy tramvajové, speciální, tj. metro, lanové a drážní dopravy. Neméně důležitá je také podpora provozu,“ říká vedoucí odboru Jaroslav Šubert a dodává: „Konkrétně řešíme například technické problémy v přípravě a výstavbě trasy metra V.A i přípravě nové trasy D, rekonstrukcích tramvajových tratí a při zavádění širokopátních kolejnic. Řídíme projekt nového jízdního obrysu pro tramvajová kola, který je známý jako projekt kolo-kolejnice. V této oblasti se nám podařilo navázat úzkou spoluprací na akademické půdě se špičkovými odborníky v oboru.



Vedoucí odboru
Technická podpora provozu
Jaroslav Šubert

S provozem kolejových vozidel také úzce souvisí i řešení problematiky hlukové zátěže na okolní zástavbu, které se v poslední době intenzivně věnujeme.“



SNĚHOVÁ KALAMITA

pohledem **dispečerů**

PROSINCOVÉ STŘEDY ZAHÝBALY V DOPRAVNÍM PODNIKU STATISTIKOU V ČETNOSTI HLÁŠENÍ, ZPOŽDĚNÍ, OPATŘENÍ A VÝJEZDŮ. PŘÍČINOU BYLY POCHOPITELNĚ PŘÍVALY SNĚHU A VYSOKÉ MRAZY. TOTO OBDOBÍ TAK BYLO PRO ODDĚLENÍ ŘÍZENÍ PROVOZU ZAJMÉNA V NĚKTERÝCH DNECH VYPJATÉ, O ČEMŽ NÁS PŘESVĚDČIL JEHO VEDOUCÍ JAN CIBULKA.

Petr Ludvíček
Foto: Petr Hejna

Provozní dispečink autobusů



První dramatická středa nesla datum 1. prosince. Pobočka ČHMÚ v Praze Libuši zaznamenává už třetí den po sobě rekordně vysokou sněhovou pokrývku, alespoň za posledních 11 let určitě. Stejně tak denní úhrny srážek nemají za toto období srovnání. V Praze začínají problémy nejprve na příměstských autobusových linkách, 2. prosince už sníh ochromuje dopravu v celé metropoli.

„První sníh sice zlobil už před půlnocí 28. listopadu, ale to šlo o lokální problémy a zpoždění autobusů na okrajových částech města dosahovala maximálně půlhodiny či hodiny,“ vybírá Cibulka z dat na monitoru. „Klasické problémy se vyskytly ještě v místech s inertním posypem nebo ve svahových komunikacích. Právý kolotoč nastal 1. a 2. prosince,“ vzpomíná Cibulka.

Když začnou Na Bojišti drnčet telefony

Problémy začaly tradičně u linek v rámci PIDu. V obcích Středočeského kraje jsou prioritní dálnice a silnice první třídy, takže některé trasy příměstských autobusů na ošetření posypem čekaly.

Informace o problémech se na dispečink dostanou v řádu vteřin: „Reagujeme podle situace – standardní problémy jednoho konkrétního vozu řeší příslušný dispečink, například vyproštění uvízlého autobusu. Problém na celé lince už musíme řešit sypači, zablokovanou silnici objíždnou trasou, pokud to jde, anebo se linka na dané období zkrátí,“ popisuje mimořádný provoz Cibulka.

V těchto situacích začíná už činnosti jednotlivých dispečinků koordinovat dispečink odd. Řízení provozu MHD. Ve spolupráci s Technickou správou komunikací koordinuje pohyb sypačů, které přednostně vyjíždějí na silnice prvního pořadí, tedy autobusové linky, kde by měly být do čtyř hodin.

Další úskalí pro tramvaje je zanesený sníh do výhybek, které jsou sice vyhřívány, ale při velkém množství sněhu může k zanesení a zamrznutí dojít. K tomu Cibulka říká: „Pak nastupují řidiči, dispečeri či traťoví dělníci s prostým ručním čištěním. To jsou situace, kdy se podle jízdních řádů jezdit nedá, doprava se průběžně a trvale zpožďuje. Pak cestujícím, kteří si stěžují, na rovinu říkám, buďte rádi, že MHD jezdí aspoň v nějakém rozsahu.“



„S životním prostředím je to trochu diskutabilní, protože naředená sůl odteče do kanalizace, kdežto ze šterku je zvýšená prašnost. Po ošetření inertním posypem míváme starosti s jízdou autobusů, jako například v Klánovicích, Radotíně nebo Lysolajském údolí. Šterk povrch sice zdrsní, ale pouze do chvíle, než na něj napadá další vrstva sněhu“ říká Jan Cibulka

V tubusu se ve finále měnilo celkem osm izolátorů. V sedm večer byl plně obnoven provoz metra, takže nejezdilo pět hodin,“ uzavírá událost Cibulka.

Praha se svou členitostí terénu přináší v zimních obdobích i některá další specifika. Od západu mohou začít vozovky namrzat, v centru a na východě města už o problému nemusejí vůbec vědět. Město se oproti některým jiným místům neošetřuje solí, ale rychleji účinkujícím solným roztokem. Jsou ale místa – železniční přejezdy, místa s ochranou přírody či vodních zdrojů, kde se místo solanky používají inertní posypy.

Nuselský most – test lidské odolnosti

Ve výčtu „černých“ střed loňského prosince chybí ještě ta s datem 8. prosince. Ta by samotná vydala na dispečinku Na Bojišti na samostatnou publikaci. Asi by ani Jana Cibulku nenapadlo, že by někdy musel v rozhovoru o provozu v zimních měsících opravit větu „V souvislosti se sněhem v metru problémy nenastávají.“ Ovšem na trase C v tubusu Nuselského metra to přestalo platit.

„Došlo k tomu, že voda z tajícího sněhu pronikla dilatačními spárami do tubusu metra. To se ještě nikdy nestalo, ale 7. prosince se v jedenáct dopoledne objevily první záblesky a plamínky. Čtyřicet nic neobjevily, přesto osmého se v 8:28 objevil průsak vody spárou do napájení přírodní kolejnice. V deset hodin začali pracovní čtyři a hasiči hledat první řešení a na mostě probíhal úklid nahromaděného sněhu,“ alespoň ve stručnosti popisuje Cibulka sled událostí. Ve 14:13 přes veškerou snahu bylo metro zastaveno v obou směrech. Hořely izolátory přírodní kolejnice v místě dilatační spáry. „Během pár minut jsme metro přesměrovali na funkční úseky Letňany – Florenc, na druhé straně Pražského povstání – Háje.

V takové chvíli nastupují v platnost plány na náhradu metra. Všechny negativní vlivy, které lze domyslet, tedy extrémní množství cestujících, odpolední špička, předvánoční období, náhradní doprava vedená na magistrále, se v tuto chvíli sešly. „Snažili jsme o preferenci magistrály tzv. zelenou vlnou, ale to nelze totálně. Najelo nám sice 46 autobusů, ale při neprůjezdnosti magistrály říkám na rovinu, že metro nahradit nelze. Jestliže se do soupravy metra vejde tisíc osob, tak je to deset autobusů. Na plnou náhradu přepravní kapacity metra bych potřeboval minimálně 150 autobusů, a to si DPP nedrží a ani držet nemůže. A navíc 150 autobusů by i tak magistrálu ucpalo,“ argumentuje Cibulka.

Opatření známá z povodní, kdy policie vyhradila jeden pruh hromadné dopravy, je dlouhodobé a na několik hodin nepoužitelné. Cibulka říká, že „takováto situace prostě nemá ideální řešení. I proto vítám, že město řeklo, že most opraví. Pro cestující je důležité, že metro bude i v době oprav dále plně v provozu. Ve výhledu je rekonstruovat i Libeňský a Hlávčův most. Ale tam jsou objíždky pro MHD řešitelné. Nuselský most je z tohoto pohledu opravdu bonbónek.“

Ať už budou nástrahy pokračující zimy na MHD jakékoli, ty prosincové už prověřily funkčnost systému od pracovních čet, řidičů, přes dispečery až po trpělivost cestujících tzv. na doraz. „Přišlo nám sice několik stížností, ale cením si i poděkování, jak jsme to všichni jako celek zvládli,“ uzavírá Jan Cibulka z místa, na kterém se v podobných situacích všechny nitky scházejí.



BETLÉMSKÉ SVĚTLO 2010

Historická tramvaj vyjela ve 13 hodin ze smyčky na Výstavišti a pražskými ulicemi jezdila až do pozdních odpoledních hodin. Zájemců, kteří si od skautů přišli převzít plamínek betlémského světla, bylo nespočet.

BETLÉMSKÉ SVĚTLO JE JEDEN ZE SYMBOLŮ, KTERÝ PATŘÍ K VÁNOCŮM. DOPRAVNÍ PODNIK PŘIPRAVIL PRO PRAŽANY I NÁVŠTĚVNÍKY METROPOLE V SOBOTU 18. PROSINCE 2010 JÍZDU HISTORICKOU TRAMVAJÍ, KTERÁ ROZVÁŽELA CELÉ ODPOLEDNE BETLÉMSKÉ SVĚTLO.

Ilona Vysoudilová
Foto: Petr Hejna



BETLÉMSKÉ SVĚTLO

V sobotu 11. prosince 2010 převzali ve Vídni skauti z celého světa Betlémské světlo. Tento novodobý symbol Vánoc cestuje každoročně až z Betléma a dostává se do tisíců domácností v Evropě. Stejně jako každý rok i v roce 2010 – již po jednadvacáté – rozváželi Betlémské světlo skauti.





Světlo, každoročně zažehnuté v Betlémě, putuje letecky do Rakouska, kde se o druhém adventu předává skautským delegacím z 25 zemí Evropy. Do České republiky jej přivezli brněňští skauti tak, aby 11. prosince mohli skautky po Praze světlo rozvážet v historické tramvaji.



Přes rok jezdí elektrický motorový vůz zvaný „dvoutisícovák“ na linkách nostalgických jízd. O adventu se tradičně promění v posla s Betlémským světlem.



O Betlémské světlo je v metropoli každoročně velký zájem. Po celé trase tramvaje si pro něj přicházejí Pražané všech věkových kategorií.





PLAVNO:

MĚSTEM KRAJEK NEJEN MĚSTSKOU DOPRAVOU

Text a foto: Jan Horský



Jako první jsme navštívili největší město kraje Vogtland – Plauen. Nám známější pod názvem Plavno a nazývané též „město krajek“. Město je samostatným správním obvodem a žije v něm okolo 70 000 obyvatel.

TROCHA HISTORIE

Město má bohatou historii: první písemná zmínka o něm pochází z roku 1122 – v listině o vysvěcení kostela sv. Jana je uvedeno jako „vicus plawe“ a v roce 1244 bylo poprvé označeno jako město. S rozvojem krajkářství v 19. století došlo město Plavno hospodářského rozmachu, dostalo se takřkajíc „na špičku“, plavenská krajka získala světovou proslulost. Ve druhé světové válce bylo téměř zničeno, v dobách někdejší NDR vědomě zanedbávalo v bezprostřední blízkosti Bavorska, a teprve po znovu sjednocení v roce 1990 doznalo opět značného rozvoje.

ZAJÍMAVOSTI MĚSTA

Co se památek týká najdeme jich tu hned několik. Velmi zajímavá je tzv. Jeptišská věž, která se dochovala jako jediná rohová věž bývalého opevnění města z doby kolem roku 1200. Dále tu můžeme navštívit Vogtlandské muzeum, které se nachází v kupeckých domech vybudovaných v klasicistním stylu ke konci 18. století a kde je uložena nejrozsáhlejší sbírka z vogtlandské historie. Také se můžeme pokochat krásou kostela sv. Jana, jenž nás již z dálky vítá viditelnými střechami svých věží. Tento kostel byl vysvěcen roku 1122 a patří k nejstarším kostelům v kraji Vogtland.

Moc zajímavé jsou i dvě rozhledny, které dotvářejí kolorit tohoto zajímavého města. První rozhledna se jmenuje Kemmer, leží na horském hřbetu ve výši 507 metrů nad mořem a je z ní fascinující pohled na vogtlandskou krajinu. Druhá rozhledna nese název Bärenstein. Je to moderní rozhledna ležící na stejnojmenném vrchu ve výšce 432 metrů nad mořem. Svou výškou 35 metrů jí lze označit za výrazný symbol města Plavna.

Dalšími nepřehlédnutelnými zajímavostmi jsou bezesporu plavenské mosty. Jako první zaujme určitě železniční most, který je tvořen 11 oblouky a klene se nad údolím Syratal. Druhý most nese název Most míru – je takovou stoletou důstojnou „dámou“ a se svým obloukem o rozpětí 90 metrů je dodnes kamenným mostem s největším rozpětím v Evropě. Nu a do třetice všeho dobrého zde můžeme nalézt most s názvem Alte Elsterbrücke, který patří k nejstarším kamenným mostům v Německu a první písemná zmínka o něm pochází již z roku 1244.

I V LONI JSEM SE O SVÉ DOVOLENÉ SNAŽIL BLÍŽE POZNAT HISTORII I SOUČASNOST MĚST, KTERÁ PROVOZUJÍ MHD, A TAK JSEM SE NA PŘELOMU ČERVNA A ČERVENCE VYDAL S KAMARÁDEM DO MĚST, KTERÁ LEŽÍ VE VÝCHODNÍ ČÁSTI NĚMECKA A KTERÁ NÁM JSOU BLÍZKÁ NEJENOM TÍM, ŽE PROVOZUJÍ TRAMVAJE, KTERÉ BYLY VYROBENÉ V ZÁVODĚ TATRA SMÍCHOV.

MĚSTEM HROMADNOU DOPRAVOU

Samozřejmě, že zajímavostí z „města krajek“ by se našlo ještě mnoho, ale pojďme se teď alespoň trochu podívat na to jak se v tomto městě vyvíjela hromadná přeprava osob, která není o nic míň zajímavá.

První úvahy o zřízení moderní tramvajové dopravy v Plavně se datují do začátku 90. let 19. století. Přípravy netrvaly dlouho, již v r. 1893 podepsalo město smlouvu se společností AEG o výstavbě elektrické pouliční dráhy. Stavět se začalo na jaře následujícího roku a již 17. listopadu 1894 byl první úsek slavnostně otevřen. Trať o rozchodu 1 000 mm vedla od Oberer Bahnhof (Horního nádraží) přes střed města k Unterer Bahnhof (Dolnímu nádraží). V listopadu však celá trať ještě nebyla zcela hotová, proto se zpočátku jezdilo pouze mezi Horním nádražím a městským centrem. Po celé trati se cestující mohli svést již na začátku prosince téhož roku.

Při zahájení dopravy bylo k dispozici devět motorových vozů z vagonky Herbrand s elektrickou výzbrojí AEG. Provoz vlečných vozů nebyl zpočátku umožněn, protože na Bahnhofstrasse bylo prudké stoupání (78 %).

Zlatým věkem plavenských tramvajů je možné nazvat začátek 20. stol. až do vypuknutí první světové války. Již v roce 1899 byla postavena trať ze středu města k Westbahnhof (Západnímu nádraží). O šest let později byla prodloužena až do Neundorfu. V roce 1902 tramvaje zamířily po odbočce z trati k Obererbahnhof do Haselbrunnu, o dva roky později na jihu do čtvrti Südvorstadt. O čtyři roky později byl postaven úsek do Friedenstrasse, který propojil již existující tratě k Obererbahnhof a Westbahnhof, a na který navazovala nová trať do Preißeppöhl. Rovněž byla rozestavěna trať spojující Westbahnhof a Südbahnhof, stavbu však přerušily válečné události a tento úsek již nikdy nebyl dokončen.

I přes nepříznivou hospodářskou situaci v Německu po první světové válce byla vystavěna nová tramvajová trať z centra Plavna do městské části Reusa k hlavnímu městskému hřbitovu. Dále se již v meziválečném období nové úseky nestavěly.

OD MANU K TATRÁM

K devíti původním tramvajím záhy přibýly další, které byly zakupovány v souvislosti s rozšiřováním tramvajové sítě. K výrobcům, kteří dodávali vozy do Plavna, patřily například vagonky ve Werdau, Budyšině a také společnost MAN Nürnberg, která jako jediná v době mezi světovými válkami dodávala do Plavna nové tramvaje. Poslední vozy byly dodány roku 1928.



Tatrovácká tramvaj KT4D 227 ve stanici Tunnel

Při bombardování na konci druhé světové války byla tramvajová doprava zastavena, některé vozy byly zničeny, část jich byla poškozena. Provoz tramvajů byl obnoven v listopadu roku 1945 na trati z centra města do Haselbrunnu. Poslední opravy však byly dokončovány až o devět let později, kdy byla znovu zprovozněna smyčka Oberebahnhof. V důsledku těžkého poškození Friedenstrasse ale byla hned po válce zrušena příčná trať spojující úseky k Westbahnhof a Obererbahnhof. První prodloužení tramvajové sítě od roku 1922 nastalo v roce 1957, kdy byla trať z Haselbrunnu prodloužena až k továrně PLAMAG. O dva roky později poprvé vyjely tramvaje s vlečnými vozy, stalo se tak kvůli stále se zvyšujícímu počtu cestujících. Za necelých deset let byla prodloužena další trať – tentokrát v Reuse od hřbitova na dnešní konečnou Rotdorweg. Další nový úsek byl zprovozněn v roce 1983, kdy byla slavnostně předána do provozu trať do nového sídliště Reusa (na konenčou Waldfrieden).

První poválečné tramvaje byly do Plavna dodány v roce 1951, šlo o typ ET 51 z produkce společnosti VEB LOWA Werdau. Následovaly je vozy Gotha T57 a od nich odvozené tramvaje. V roce 1976 byly zakoupeny první československé vozy Tatra KT4D, kterých bylo do roku 1988 dodáno celkem 35. Dalších 10 „ojetých“ tramvajů stejného typu bylo převzato z provozu ve Zwickau.

Po pádu socialismu už žádné nové tratě vystavěny nebyly. Naopak došlo ke zkvalitnění a zmodernizování všech tratí, na přelomu tisíciletí byl vystavěn moderní ústřední terminál ve středu města v zastávce Tunnel. Až do roku 2007 provozoval

místní dopravní podnik pouze jedinou autobusovou linku, která obsluhovala odlehlejší městské části. Poté, co byla v březnu 2007 zrušena tramvajová trať od vozovny k Unterer Bahnhof, byl v tomto městě reorganizován i autobusový provoz. Vznikly čtyři linky, které jsou označeny písmeny A, B, C, D a všechny končí v centrálním přestupním bodě Tunnel. Od listopadu 2007 začaly jezdit také noční autobusové linky N1-N5, které též začínají v přestupním bodě Tunnel a nahrazují v noci tramvaje.

MODERNIZACE VOZOVÉHO PARKU

Také vozový park byl modernizován. Poslední dvounápravové tramvaje Gotha přestaly jezdit roku 1992, nejstarší vozy KT4D se postupně vyřazují, ty novější a zachovalejší byly ve 2. polovině 90. let modernizovány. Od roku 1989 však nepořídil dopravní podnik žádné nové tramvaje. V současnosti je v Plavně v provozu přibližně 35 tramvajů Tatra KT4D. Kromě nich vlastní dopravní podnik i čtyři historické vozy, nejstarší z nich pochází z roku 1905. Všechny vozy jsou umístěny ve vozovně poblíž Unterer Bahnhof.

TARIF

Co se tarifu týká, tak cena jednorázové jízdenky je 1,20 € pro dospělé, 0,80 € pro děti a cena jednodenní jízdenky je 3.20 €.

Pokud byste tedy po přečtení tohoto článku zatoužili toto malebné město poznat, pak vám přeji mnoho příjemných zážitků.





Václavské náměstí JE 30 LET BEZ TRAMVAJÍ

NĚKTERÍ Z NÁS SI JISTĚ VELMI DOBRĚ PAMATUJÍ, JAK PO VÁCLAVSKÉM NÁMĚSTÍ JEZDILY TRAMVAJE. ZDEJŠÍ TRÁŤ PATŘILA MEZI NEJDŮLEŽITĚJŠÍ V PRAZE. VŽDYŤ DÍKY KŘÍŽOVATKÁM U MUZEA, UPROSTŘED NÁMĚSTÍ A NA MŮSTKU BYLO MOŽNÉ DOSTAT SE ODTUD PRAKTICKY DO VŠECH KOUTŮ TRAMVAJOVÉ SÍTĚ. ALE 13. PROSINCE 1980, JEDNU MINUTU PO PÁTÉ HODINĚ RÁNO, SE PO NÁMĚSTÍ SVEZLI POSLEDNÍ CESTUJÍCÍ. SPŘAŽENÁ SOUPRAVA VOZŮ 2XT3 Č. 6671 A 6679 NASAZENÁ NA LINCE Č. 29 UKONČILA JEDNU KAPITOLU V HISTORII PRAŽSKÉ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY. O ČTYŘI MINUTY POZDĚJI PROJEL VÁCLAVSKÝM NÁMĚSTÍM JEŠTĚ STARÝ DVOUNÁPRAVOVÝ SNĚHOVÝ PLUH Č. 4225. TEN TADY BYL TOU SKUTEČNĚ POSLEDNÍ TRAMVAJÍ. V PROSINCI 2010 OD TÉTO UDÁLOSTI UPLYNULO 30 LET.

Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP

„Tramway do Vinohradů je dnešním dnem pravidelně zahájena“

Tímto titulkem oznamovaly Národní listy, že 20. května 1884 byla po Václavském náměstí zahájena pravidelná tramvajová doprava koněspřežnou tramvají. Po 6. hodině vyjel z vinohradské vozovny koňky na Zvoňarce první vůz směrem do Prahy. Na Václavské náměstí přijížděl z Mezibranské ulice. Úplně první tramvaj se po náměstí rozjela při ověřovací jízdě asi 13. června. Horní část Václavského náměstí, a především zmíněná Mezibranská ulice jsou v poměrně značném stoupání. Proto se tu u dnešní Opletalovy ulice připrahal ještě jeden pár koní, tzv. příprěž, která pomáhala vytáhnout tramvajový vagón až do Žitné ulice. V době, kdy koněspřežná tramvaj začala po náměstí jezdit, bylo náměstí alejemi platanů rozděleno na tři komunikační pásy. Tramvajové koleje vedly prostředním pásem v osové vzdálenosti asi 7 metrů.

První rekonstrukce

V devadesátých letech 19. století prošlo Václavské náměstí výraznou rekonstrukcí. Platanové aleje byly vykáceny, náměstí bylo po etapách předlážděno a současně byly koleje přeloženy blíž k chodníkům. Mezi Můstkem a Jindřišskou přestavba proběhla v roce 1894 a v horní polovině náměstí o rok později. Rekonstrukce tu proběhla za jednokolejného provozu se dvěma provizorními výhybnami. Tramvajový provoz zde tedy nebyl příliš narušen.



Poslední období tramvají na Václavském náměstí. Snímek je asi z roku 1978 nebo 1979



Toto je nejstarší tramvajová podoba Václavského náměstí mezi léty 1884 a 1894 s platanovými alejemi a plynovými kandelábrami. V popředí je vidět vůz koňky s příprěží

(Elektronické muzeum fotografie, autor: P. Scheufler, Vyd. CD-FOTO BLER)



Václavské náměstí ve znamení elektrických tramvají

Během roku 1899, v návaznosti na elektrifikaci tratě mezi Prašnou bránou a Národním divadlem, byly na Václavském náměstí položeny koleje pro elektrickou tramvaj. Práce tu probíhaly od 26. srpna, kdy byla položena nová kolejová křižovatka na Můstku, která měla i oblouky z náměstí k Národnímu divadlu, až do 5. prosince, kdy skončilo dláždění vozovek. Současně bylo postaveno i kolejové propojení, které umožnilo jízdu k dnešnímu Hlavnímu nádraží. Elektrické tramvaje se po Václavském náměstí rozjely až 14. května 1900, nejdříve jen do Mezibranské ulice, od 23. června – to když skončila elektrifikace zbývajících úseku – až k Nuselským schodům. Také v této „třetí tramvajové podobě“ byly koleje daleko od sebe – 16 metrů. Charakteristickými se tu staly podél kolejí sloupy s výložníky, na kterých bylo zavěšeno trolejové vedení. U křižovatky s Jindřišskou ulicí byla pro cestující postavena zděná čekárna, která nahradila starší dřevěnou čekárnu koňky. V této podobě Václavské náměstí vydrželo více než čtvrt století, jen v roce 1907 bylo postaveno kolejové propojení i do dnešní Vinohradské třídy a v roce 1912 se mezi kolejemi před Národním muzeem objevil pomník sv. Václava.

Tramvajové koleje do středu

Rychlý rozvoj automobilové dopravy si vynutil, aby na Václavském náměstí proběhla zásadní reorganizace veškeré dopravy. Tramvajové koleje byly přeloženy do tehdy běžné osové vzdálenosti 2,8 m do středu náměstí na zvýšené těleso a trolejové vedení bylo zavěšeno na příčné převěsy napnuté mezi domy. Vozovky byly rozděleny podélnými prahy v každém směru na dvě části, kdy krajní sloužila místní dopravní obsluze (parkovalo se u zmíněných prahů), zatímco vnitřní pás u tramvajového tělesa sloužil tzv. „rychlé“, průjezdné dopravě. Přestavba mezi Můstkem a sochou svatého Václava proběhla v roce 1927, o rok později bylo rekonstruováno kolejiště před Národním muzeem. I po přestavbě objížděly tramvaje sochu z obou stran. Nad sochou se koleje opět sbíhaly do normální osové vzdálenosti. Od 21. ledna 1930 byl na křižovatce s Jindřišskou a Vodičkovou ulicí uveden do činnosti první pražský automatický

semafor. V dubnu 1930 přibyl semafor i na Můstku. Zděná čekárna z roku 1900 zanikla. Zavedení pravostranného provozu od 26. března 1939 přineslo do tramvajové dopravy na náměstí jen malé změny, spočívající v přeložení tramvajových nástupišť a mírném přeložení křižovatky na Můstku. Od 13. července 1941 byly odstraněny kolejové protioblouky nad sochou sv. Václava a koleje se tu už nesbíhaly. Tuto podobu si tramvajová doprava v zásadě zachovala další dlouhá léta. Nutnost urychlit odbavování tramvají v zastávkách na Můstku si v roce 1947 vynutila stavbu třetích rozřazovacích kolejí. Od 15. srpna se užívala třetí kolej v ulici Na Příkopě, o den později i na Václavském náměstí.

Konec tramvají na Václavském náměstí

Od 12. srpna 1978 byl zahájen provoz linky A metra. Tramvaje po náměstí sice jezdily, ale o jejich osudu bylo už rozhodnuto. A tak 13. prosince 1980, v souvislosti s prodloužením metra do stanice Želivského od 19. prosince, jely po náměstí tramvaje naposledy. Několikadenní rozdíl mezi ukončením tramvajového provozu a prodloužením metra bylo dáno potřebou zřídit kolejové oblouky z Vinohradské do Škrétovy. Tramvajové koleje na náměstí ležely potom ještě více než rok, odstraněny byly až na jaře 1982. Nakonec 4. července 1985 zmizely tramvaje i z Příkopů a od té doby projíždějí Václavským náměstím jen napříč z Jindřišské do Vodičkovy.

Zrušení tramvajové dopravy na Václavském náměstí bylo později mnohými odborníky považováno za chybu. Navzdory slibům politických vůdců 80. let o zklidnění celého náměstí a snahu o omezení automobilové dopravy, zůstalo velmi živou městskou komunikací a místo slibovaných kavárniček a laviček zůstala jen parkoviště a nedořešená snaha o jakousi zeleň na místě bývalého tramvajového tělesa, která ve skutečnosti náměstí dělí podélně na dvě poloviny a znesnadňuje chodcům přecházení. Tím vlastně dostaly na náměstí přednost opět automobily...

Dlouhá léta se hovoří o obnově tramvajové dopravy na Václavském náměstí. To je ale téma na zcela jiný článek.

Dan Bárta:

KLIDNĚ SI V TRAMVAJI POZPĚVUJI



CO NAPADÁ ČI NENAPADÁ **DANA BÁRTU** V TRAMVAJI, ČÍM VŠÍM CESTOVAL NA VZDÁLENÝCH KONTINENTECH, NA CO SE V ROCE 2011 MOHOU TĚŠIT JEHO FANOUŠCI ANEBO JAKÉ JSOU ČERSTVÉ POCITY ZE ŠŇŮRY NOVĚ PROMOVANÉHO CÉDEČKA **THEORIES**, VE KTERÉM S ROBERT BALZAR TRIEM PŘEARANŽOVAL PÍSNĚ MJ. OD BJÖRG, LED ZEPPELIN, SIMPLY RED, THE POLICE, AC/DC A DALŠÍCH, SE SVĚŘIL V ROZHOVORU PRO DP KONTAKT NA PRAHU NOVÉHO ROKU.

Petr Ludvíček
Foto: archiv Dana Bárty



Mění se v čase Vaše obliba městské hromadné dopravy?

Jezdím tramvajemi a metrem, je to rychlejší než auto, většinou, když nejsem línej dojít na stanici. A přes den teda taky. Autobusy rád nemám a taky nerad mockrát přestupuji. Maximálně dvakrát, ale vážně maximálně.

Jaký jste typ cestujícího, s novinami, sluchátky, nebo jen tak pozorujete okolí?

Čtenář klasik. Se sluchátkama jsem jezdil dřív, teď už málo, skoro vůbec.

Je třeba metro či tramvaj místem, které by Vás inspirovalo k novým textům?

Ale jo, delší jízda obecně, když nečtu, tak mě většinou ta nuda strhne, že se zavřu a začnu si zpěvovat nebo si něco nechám honit hlavou. Ne že by byla jízda tramvajů inspirativní sama o sobě, ale cesta funguje, je to podobné chůzi.

Přivezl jste si někdy ze svých oblíbených destinací v Jižní Americe, Asii či jinde nějaký zážitek z dopravy?

Tam je městská doprava, nebo veřejná doprava obecně, všudypřítomná, poněvadž zhusta soukromá, chaotičtější, špinavější, taková hodně zemitá.

Ale funkční, neustálá a docela rychlá, flexibilní, všemi používaná, spíš tedy srovnatelná s hromadným taxíkem. Jinak Londýn pro mě znamená metro, New York metro... a tak. Jako neřidič ostatně jinou možnost nemám, i když sem tam taxíka použiji. Na Borneu třeba jezdí i malé motorky jako takový MHD. V Mexiku zase malé dodávky, takový pidiautobusy...

Máte za sebou šňůru koncertů po devatenácti českých městech, kterou jste navázali na křest nového CD **Theories**. Jára Cimrman by řekl:

Je čas zhodnotit, vyzdvihnout a tak... Eh, dobré to bylo. Vyhnul jsem se všem katarům, což mne často při podzimku dokáže otrávit. Takový pestrý to bylo, hráli jsme hodně, na různých místech. Sem tam jsme si opravdu zahráli, lidi chodili... dobré to bylo.

Koncertovali jste závěrem roku 2010 také v rámci výstavy **PLAY** v Mánesu. Měl jste čas si „osahat“ některé zvuky vydávající exponáty?

Jo, jo, prošel jsem si to. Doufám, že se tam ještě stihnu zastavit s dcerou, mám dojem, že to končí až na konci ledna. Pár interaktivních exponátů mě trochu vrátilo do bezstarostného jinošství...

Rodiče v Mánesu často zapomenou u exponátů na své děti. Také jste chvíli ztratil povědomí o čase?

Ztratil, zvláště u těch kousků, na který se dá něco vyluzovat, tam jsem se zasekával.

Co by Dan Bárta fanouškům rád řekl, ale novináři se ho to na nezeptali?

Něco, jistě, ale teď mě zrovna nenapadá, co. Rád bych všem fanouškům řekl, že momentálně přesně nevím, co bych jim rád řekl, ale já na něco jistě přijdu, až bude pozdě.

Na co se z Vaší dílny můžeme těšit v roce 2011?

Plánujeme s J.A.R. dělat nové věci, koncerty s Illustratosférou společně s Darou Rolins a jiný koncerty. A možná, že začneme dělat s Illustratosférou na nových věcech.

Mohu Vás požádat o přání do nového roku pro zaměstnance Dopravního podniku?

Hodně štěstí, minimum nehod a dopravních kolapsů. Pak pěkně prázdniny, babí léto, včas zachycenou a zpacifikovanou sněhovou nadílku, střízlivé cestující celoročně a konec konců – bohatého Ježíška.



Každá kapka POMÁHÁ

NADACE KAPKA NADĚJE PATŘÍ MEZI NEJZNÁMĚJŠÍ FONDY, KTERÉ V ČESKÉ REPUBLICE POMÁHAJÍ POTŘEBNÝM. JEJÍ PREZIDENTKU VENDULU AUŠ SVOBODOU JSME VYZPOVÍDALI PŘED KONÁNÍM BENEFIČNÍHO KONCERTU „STROM NADĚJE A SPLNĚNÝCH PŘÁNÍ“, KTERÝ SE KONÁ 5. ÚNORA.

Petr Ludvíček

Foto: Petra Ficová a archiv Kapky naděje



Vendula Auš Svobodová,
prezidentka Nadačního
fondu Kapka naděje

Blíží se každoroční benefiční koncert na podporu Nadačního fondu Kapka naděje. Na koho a na co byste chtěla letos diváky pozvat?

Letos je koncepce trochu jiná, koncert má podtitul Aby děti mohly zlobit, to znamená, že celý koncert bude prodchnut příběhy dětí, které jsou po transplantaci kostní dřeně a jsou dnes zdravé. Každé z dětí mělo nějaké přání. Jedno si přálo Michala Davida, druhé Helenu Vondráčkovou, další Karla Gotta. My jsme jim všechna tato přání splnili. Vystoupí například i Richard Müller, kterého mám velmi ráda a na kterého se velmi těším, dále Pavel Vítek nebo Markéta Konvičková. Diváci se mohou těšit i na Zdeňka Trošku nebo Yvetu Blanarovičovou.

Jaké projekty chcete tentokrát z výtežku podpořit?

Celý koncert bude trvat zhruba sto minut a pomocí zpráv DMS budeme vybírat na onkologická a hematologická centra po celé republice.

Jeden ze současných projektů nese název Hledá se rošťák. Bylo záměrem hledat nemocným protipól ve zdravých a hravých dětech?

Ano, byl to záměr, šlo o to, aby kampaň byla pozitivní a veselá. Věřím, že to zabralo, lidi oslovilo a že naše charitativní práce má smysl a cenu. Všechny děti někdy zlobí, já osobně jsem zlobivé dítě byla, a my jsme měli soutěž o největšího rošťáka. Na koncertě právě bude vítěz z finálových

videoklipů vyhlášen a obdarován notebookem. Kampaň podporovaly spoty i outdoorová kampaň, v které nám pomáhají i Dopravní podniky, za což bych jim ráda poděkovala.

Být známou a úspěšnou nadací vyžaduje i stále hledání nových projektů...

Nápady klademe na stůl společně s mým týmem. Přiznám se, že spousta nápadů vychází ode mě. Ta práce je pro mě zároveň hrou a zábavou. To že ji deset let dělám zadarmo, je věc k neuvěření, ale stále mě to baví, je to výzva být stále o krok napřed a dělat něco, co lidi osloví. Charita je složitá věc, aby ji lidi dobře chápali.

Brzy se završí už jedenáctý rok existence Kapky naděje. Jaká je vaše další vize?

Moje vize je jasná, aby nebyly nemocné děti a my nemuseli existovat, aby naše práce byla bezpředmětná. Ale to prostě nejde, svět je jiný. Kapka naděje nepomáhá jen dětem s onkologickými onemocněními, sponzorujeme na třicet nemocnic po celé republice, podporujeme banku pupečnickové krve, psychosociální programy. Do budoucna bych chtěla, aby Kapka naděje vzkvétala a aby se ekonomická krize na našich výsledcích nepodepsala.

S dětmi se při práci setkáváte velmi často. Ale co jejich rodiče, jaká jsou tato setkání?

Rodiče mi někdy i sami telefonují a jsem tomu otevřená. Jednou jsem



se o tom bavila s jedním knězem. Ptala jsem se ho, co mám dělat, když rodiče mají dítě v terminálním stavu a já jim vlastně nemůžu nijak pomoci. On mi řekl, že můžu pomoci tím, že mám stejnou životní zkušenost a že se s nimi o to podělím. Dělal to, komunikuji, i když je to těžké, protože se mi začnou vracet vlastní vzpomínky, i když navštívím třeba jen nemocnici. Teď když se snažím rozšířit rodinu, tak je pro mě třeba návštěva porodnice se slzou v oku. Ale já jsem emotivní člověk a tahle práce je také emotivní. A tak to má asi být.



Tisková konference Kapky naděje, tentokrát i s generálním ředitelem DPP M. Dvořákem

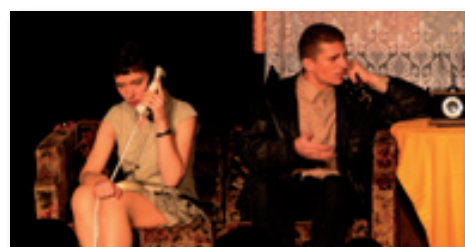


»» TIPY NA LEDEN

POKUD PŘEMÝŠLÍTE, JAKOU KULTURNÍ AKCÍ SI ZPESTŘIT PRVNÍ MĚSÍCE NOVÉHO ROKU, POKUSÍME SE PŘISPĚT NĚKOLIKA TIPY I MY. JE PRAVDOU, ŽE LEDEN BÝVÁ VE SFÉRÁCH KULTURY SNAD ÚPLNĚ NEJKLIDNĚJŠÍM MĚSÍCEM. VŠECHNY KONCERTY, VELKÉ AKCE, FILMOVÉ A DIVADELNÍ PREMIÉRY SE VŽDY NATĚSNAJÍ JEŠTĚ DO DOBY LEHCE PŘEDVÁNOČNÍ A PAK NASTÁVÁ TAKOVÉ OBDOBÍ, KDY SE TOHO ZDÁNĹIVĚ AŽ TAK MOC NEDĚJE. ALE KOLOTOČ SVĚTA FILMU, DIVADLA NEBO HUDBY SE NIKDY ZCELA NEZASTAVÍ.

»» KINO/NOVINKY

Jednou z prvních filmových novinek v našich kinech je americký snímek režisérky Lisy Cholodenko **DĚCKA JSOU V POHODĚ** (v originále Kids Are All Right), který po svém uvedení v USA zaznamenal velmi pozitivní ohlasy mezi diváky i filmovou kritikou. Pojednává o dvou matkách lesbičkách (Annette Bening a Julianne Moore), které žijí v útulném domku na okraji města se svými dospívajícími dětmi. A právě děti se jednou rozhodnou vyhledat svého biologického otce a začlenit ho do svého života. Příchodem „bio-táty“ Paula (Mark Ruffalo) začíná zcela nová kapitola neobvyklé rodiny.



DIVADLO /KOMEDIE

V prostorách Jazz Clubu Reduta hraje svá představení soubor **DIVADLA BEZ ZÁBRAN**. V tomto roce se tam můžete vydat například na anglickou konverzační komedii Raye Cooneyho **1+1=3**. Hru o tom, co se může stát, když jindy dochvilný londýnský taxikář John nedorazí včas domů k manželce a do pátrání po něm se zapojí policie hned ve dvou okrscích najednou. Co všechno vyjde najevo a co se komu povede utajit? Dozvíte se třeba v úterý 25. ledna.



HUDBA /PUNKOVÁ KLASIKA

Zdá se, jako by se první v novém roce s většími koncerty probouzeli staří punkoví pardálové. Ve středu 26. ledna totiž do klubu Vagon zavítá domácí legenda, soubor **VISACÍ ZÁMEK**. Dá se předpokládat, že kromě klasických položek svého repertoáru zařadí i povedené kousky ze stále ještě poměrně čerstvého novinkového alba nazvaného **Klasika**. Začátkem února pak zvolna bude zase koncertních příležitostí přibývat. Za všechny můžeme uvést například chystané vystoupení kalifornských ska punkových **REEL BIG FISH** v pondělí 7. února v Lucerna Music baru nebo připravovaný koncert kultovních švýcarských „hudebních architektů“ **THE YOUNG GODS** v pátek 18. února v Paláci Akropolis.

FOTOSOUTĚŽ

Která významná památka je rekonstruována pomocí tohoto jeřábu ?

PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ

Každý měsíc na tomto místě naleznete fotografii se soutěžní otázkou. Podle známých motivů, které jsou nafoceny jinak, než jak je vídáte na pohlednicích, budete hledat správnou odpověď. Svůj tip odešlete do 31. ledna 2011 na e-mailovou adresu: **komunikace@dpp.cz**.

Pro tři z vás máme připravenou publikaci **Fakta a Legendy o pražské městské hromadné dopravě a poslední CD Dana Bárty Theyories**.



		3		1			9							
4				6		7	3	5						
9	6	5		7	4	8		2						
5	2	7		3	1	6	8	9	5	7	2			
8	1	6		9	5	2	4	3	8		6			
3	4	9	2	8	6	1	5	7	3	4	9			
1	9		6	5		3		8	1	9	4			6
6	5	8	1		3	9		4	6		5	1	3	2
7			8	4	9	5		1		2	3		8	4
			5	7	4	8	9	6	2	3	1	4	7	5
			3		8	4	1	2	9	5		8	6	3
			9	1	2	7	3	5	4	6		2	9	1
						1		7	3	4		6	2	8
						6	8	9		1				7
							4			7		5		

TRIPLE SUDOKU





Střední průmyslová škola dopravní

vás zve na dny otevřených dveří!



PLZEŇSKÁ

Den otevřených dveří je v pondělí 14. 2. 2011 / 16.00 až 18.30 hodin



Budova Plzeňská 102, Praha 5 pro obory:

Informační technologie, Ekonomika městské dopravy a Elektronik, Podnikání denní



Budova Moravská 3, Praha 2 pro obory:

Automechanik, Autotronik, Elektromechanik pro dopravní prostředky, Karosář, Elektrikář, Autolakýrník, Aranžér a všechny nástavbové obory, Obchodník



Informace o oborech a podmínkách přijetí na telefonních číslech

221 779 371, 221 779 388 nebo na www.sps-dopravni.cz



Dopravní podnik hlavního města Prahy



STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÁ ŠKOLA DOPRAVNÍ, a. s.



EVROPSKÁ UNIE