

DP kontakt

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

» **Hodinářská práce při výměně čelního skla**

/strana 10 a 11/

»» **Životnost podvozků 35 let?**

/strany 14 až 17/

»»» **Zimní péče o zastávkové
ostrůvky**

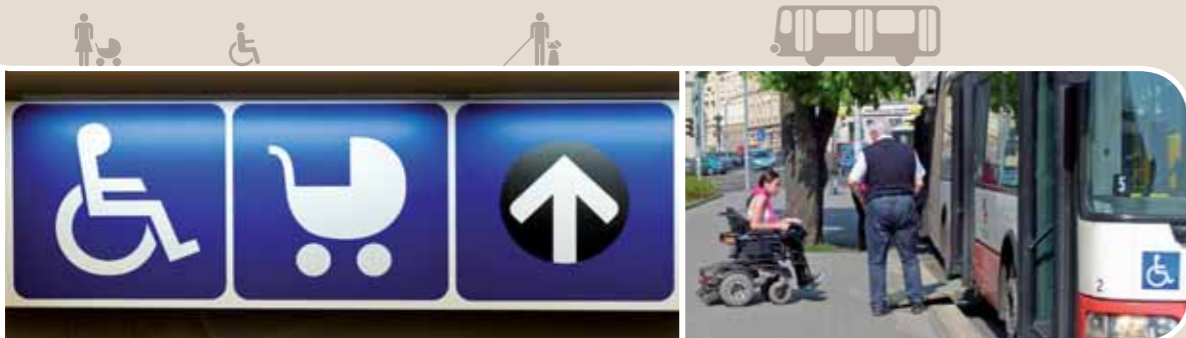
/strana 22 a 23/



Městem bez bariér

Pražská MHD zavádí tam, kde to je možné, opatření, která lidem s omezenou možností pohybu a orientace usnadňují cestování:

- bezbariérové přístupy do metra (v současnosti 32 stanic)
- nízkopodlažní tramvaje a autobusy (v současnosti je nízkopodlažními vozidly v pracovní dny obsluženo 22 tramvajových a 113 autobusových linek)
- doprovodné služby pro zrakově a sluchově postižené, např. nové digitální informační panely v zastávkách



Internetové stránky DPP navíc informují o:

- možnostech bezbariérového cestování
- jízdních řádech linek s nasazenými nízkopodlažními tramvajemi a autobusy
- aktuálním stavu bezbariérových zařízení v metru
- nově přinesou informace o bezbariérovém přístupu na tramvajové zastávky

CHOVÁME SE ODPOVĚDNĚ

 **Dopravní podnik hlavního města Prahy**

/OBSAH/

- 4–5 >> **Aktuálně**
- 6 >> **Listárna**
- 7 >> **Média**
CO O NÁS PÍŠÍ MÉDIA
- 8–9 >> **Rozhovor**
JAN LEBEDA: CHCI VĚCEM PŘIJÍT NA KLOUB A MÍT TAH NA BRANKU
- 10–11 >> **Reportáž**
HODINÁŘSKÁ PRÁCE PŘI VÝMĚNĚ ČELNÍHO SKLA
- 12 >> **Tým měsíce**
PŘIŠEL HORKÝ DAŇOVÝ ÚNOR
- 13 >> **Z podniku**
JAK REKLAMOVAT STEJNOKROJOVÉ SOUČÁSTI ŽIVOTNOST PODVOZKŮ 35 LET? ANEB TRHLINĚ NA RÁMECH PODVOZKŮ VLAKŮ M1 – I. DÍL REKONSTRUKCE TRAMVAJOVÝCH TRATÍ 2012 ZAHÁJENY!
- 14–17 >> **Reportáž**
POMOCNÁ RUKA PSYCHOLOGŮ NA BEZPEČNOST A POŘÁDEK V MHD DOHLÍŽÍ STRÁŽNÍCI
- 18–19 >> **Den s...**
ZIMNÍ PÉČE O ZASTÁVKOVÉ OSTRŮVKY
- 20 >> **Fotoreportáž**
ROK 2011 V ČÍSLECH PODNIKOVÝCH HASIČŮ A ZÁCHRANÁŘŮ
- 21 >> **Jeden z nás**
ÚCTYHODNÁ HISTORIE KUŽELKÁŘŮ
- 22–23 >> **Za kolegy po Evropě**
VÍDEŇSKÝ DÚRAZ NA NÍZKOPODLAŽNOST
- 24–25 >> **Historie**
JILJÍ ŠOUN A TI DRUZÍ, ANEB O INFORMAČNÍCH POMŮCKÁCH PRO PROVOZNÍ ZAMĚSTNANCE
- 26 >> **Kultura**
KAM V PRAZE ZA KULTUROU
- 27 >> **Zábava**
FOTOSOUTĚŽ, KRÍŽOVKA

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: 296 192 056, 296 193 332, e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček

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

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

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 24. ledna 2012

NEPRODEJNÉ

 **Dopravní podnik hlavního města Prahy**



SLOVO PRIMÁTORA

Vážené dámy, vážení pánové, milé zaměstnankyně a milí zaměstnanci Dopravního podniku,

využívám možnosti obrátit se na vás prostřednictvím vnitropodnikového média, což považuji za efektivní formu komunikace mezi městem a jeho společností, a domnívám se, že je škoda, že tak možná činím jako vrcholový představitel města buď poprvé, nebo naprosto ojedinelé. Slibuji, že se pokusím tento kontakt udržovat a vylepšit tak vzájemnou informovanost.

Myslím si totiž, že není správné komunikovat jen prostřednictvím tzv. oficiálních médií, zvláště v době, kdy si v nich o vaší (či spíše naší) společnosti a zaměstnavateli nepřechtete nic dobrého. Zcela oprávněně tak můžete mít pocit, že je vaše záslužná práce pro město a jeho občany znevažována, že jste stavěni na roveň těch, kteří především pověst Dopravního podniku poškodili, ať už je to někdo z vedení společnosti, nebo nějaký politik – v tom nehodlám rozlišovat. Jako lékař vím, že existuje něco velmi důležitého, což se nazývá profesní hrdost. Předpokládám, že naprostá většina zaměstnanců Dopravního podniku tuto hrdost má a je to hrdost dle mého názoru oprávněná. Pražská hromadná doprava patří k nejlepším na světě, a je to především zásluha vás všech, kteří se ji za jakýchkoliv podmínek snažíte zajišťovat co nejlépe. I přes překážky, které vám mnohdy – obrazně řečeno „pod kola“ – házíme my – politici.

Chci vás ujistit, že si vaší práce nesmírně vážím a že udělám vše proto, aby se současná situace v Dopravním podniku uklidnila, aby došlo k personální stabilizaci, aby se našla dobrá řešení v oblasti financování společnosti, a zejména, aby se vytvořil dobrý vztah mezi majitelem – Prahou a jeho nejvýznamnějším partnerem – Dopravním podnikem hl. m. Prahy, akciovou společností.

Jsem přesvědčen o tom, že toho můžeme dosáhnout zejména společným úsilím, i když vím, že to nebude snadné a nebude se jednat o krátký proces. Dovoluji si vás požádat o spolupráci, neboť jsem si vědom toho, že bez vás to nepůjde. Ještě jednou chci poděkovat vám všem jménem svým i jménem celé městské Rady za vynikající práci, kterou pro Prahu, její obyvatele a návštěvníky děláte, a věřím, že toto naše setkání – byť v písemné podobě – nebude poslední.

Bohuslav Svoboda,
primátor hl. m. Prahy



MAGDALENA ČEŠKOVÁ pověřena funkcí generálního ředitele DPP



Na svém zasedání 6. února Představenstvo DPP odvolalo Jaroslava Stůje jak z funkce zastupujícího generálního ředitele, tak z funkce dopravního ředitele. Funkcí generální ředitelky byla pověřena Magdalena Češková. Ta byla 16. prosince 2011 po odchodu ekonomického ředitele Ivo Štíky pověřena

řízením ekonomického úseku. Rovněž byla 22. prosince 2011 zvolena předsedkyní představenstva, tedy den poté, kdy se stala členkou tohoto orgánu. Řízením dopravního úseku je i nadále pověřen Ladislav Urbánek. Jaroslav Stůj zůstává členem Představenstva DPP.

Další personální změny v DPP

V lednu došlo v Dopravním podniku k několika personálním změnám. Od 10. ledna je pověřen řízením jednotky Informační technologie Milan Hora. Na pozici vedoucího jednotky Správa nemovitého majetku nastoupil Vladimír Háp, do funkce vedoucí odboru Kancelář generálního ředitele Martina Šimonová. Ve středu 18. ledna se stal novým vedoucím odboru Právní Michal Prskavec. Novým vedoucím odboru Marketing a komunikace je David Soukup.

Foto: Jan Čech



System PID si připomněl 20 let



Před 20 lety, 11. ledna 1992, poprvé vyrazily za hranice Prahy příměstské autobusy. V tomto roce vyjela linka 351 do Hovorčovic a linka 352 do Ořechu. Linky tak po dlouhé době, kdy dopravce zajišťoval dopravu výlučně na území města, vedly za jeho hranice. Obě jezdí dodnes. Změnily se akorát jejich trasy, které

jsou mnohem delší, než byly tehdy. Prvními dvěma příměstskými linkami byl tak vlastně položen pomyslný základní kámen Pražské integrované dopravy. Tyto první kroky vedly k vytváření jednotného tarifního systému v Praze a okolí, které pak vyvrcholily 1. prosince 1993, kdy zahájila činnost příspěvková organizace ROPID.

Druhá prorážka na Veleslavíně



Štít jménem Adéla, který razí trasu metra V.A., prorazil ve čtvrtek 19. ledna poslední metry do budoucí stanice Veleslavín. Adéla se v otevřené stavební jámě na Veleslavíně setkala s druhým razicím štítem – Tondou, který na stejné místo zavítal už na začátku prosince. Oba štíty urazily 1 062 metrů dlouhou cestu z Petřin shodně zhruba za dva měsíce. Na trase V.A. se jednalo již o čtvrtou prorážku. Traťové tunely jsou takřka z poloviny hotovy. Ražba teď bude pokračovat směrem k budoucí stanici Červený vrch. Hned 100 metrů za Veleslavínem přitom dojde k důležitému momentu: štít vyjede ve stavební jámě E2 a bude provedena změna logistiky dopravy TBM. Od této chvíle už nebude směřovat dopravní pás s odtěženou zeminou na daleké Vypich, ale právě na toto místo. Nový úsek pražského metra ze stanice Dejvická do stanice Motol bude dokončen v roce 2014. Linka A bude mít čtyři nové stanice – Červený Vrch, Veleslavín, Petřiny a Motol.

Informace na této dvoustraně jsou platné k 8. 2. 2012.



VÝMĚNA DŘEVĚNÝCH PRAŽCŮ

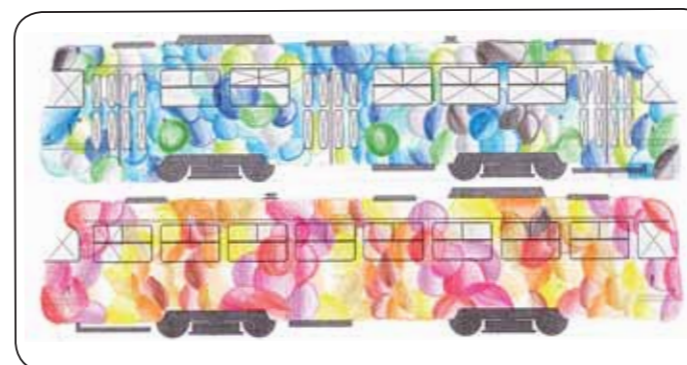


Počínaje zahájením provozu od pondělí 13. února začala výměna původních dřevěných pražců na trati C, a to ve 2. koleji v úseku Budějovická – Kačerov. Při postupném osazování betonových pražců náhradou za původní bude v místě prací snížena rychlost vlaků na 40 km/h. Při sedlovém provozu metra by toto omezení nemělo

být patrné, při špičkovém intervalu ale může docházet ke kumulaci vlaků a prodloužení pobytů jednotlivých souprav ve stanicích I. P. Pavlova – Budějovická. První etapa těchto prací bude ukončena do 16. března 2012, pokračovat bude ve druhé etapě od 23. dubna do 30. června 2012.

Běží hlasování o namalované tramvaj

Magistrát hlavního města Prahy spolu s Dopravním podnikem počínaje 6. únorem vyhlásily na webu praha.eu nové hlasování o nejlepší návrh v soutěži Namalujte svou tramvaj. Veřejnost až do 26. února do 17 hodin vybírá z 10 návrhů, které nominovala porota do finálového kola. Kreslířská soutěž byla vyhlášena pro třídy druhých stupňů pražských základních škol a primy až kvarty víceletých gymnázií. Vítězný návrh bude použit jako šablona pro polep reálné tramvaje typu T3, která bude po dobu šesti měsíců jezdit na běžné lince městské hromadné dopravy.



Autobusy DPP: standards kvality za 1

V rámci vyhodnocení standardů kvality PID u jednotlivých autobusových dopravců za 4. čtvrtletí 2011 dopadl Dopravní podnik na výbornou. Nejenže hravě splnil kritéria pro zařazení do první kategorie „dopraců s vysokou kvalitou“, ale v mnoha parametrech atakoval 100% hranici při plnění jednotlivých standardů. V souhrnu všech dopravců se oproti předchozímu čtvrtletí mírně zhoršily standardy spojené s pravidelností provozu (letní provoz je mnohem klidnější). Společným cílem do budoucna bude podle Ropidu odstranění případů, které jsou ovlivnitelné řidiči, a také upravení jízdní doby tam, kde dlouhodobě neodpovídají realitě. Celkově se také zvýšil počet nízkopodlažních autobusů, zejména na městských linkách. V informování ve vozidlech jsou největší potíže i nadále zaznamenány u funkčnosti vnitřních digitálních displejů, na zastávkách pak nejčastěji chybí informace o tarifu PID. U zastávek však došlo u většiny dopravců k výraznému kvalitativnímu posunu vpřed.

SKARTACE MÁ SVÁ PRAVIDLA



Nejen v prvním čtvrtletí každého roku dochází v rámci DPP k vyřazení dokumentů z předešlých let. Často se však zapomíná na dodržování ustanovení zákona o archivnictví a spisové službě, zakotveného pro potřeby Dopravního podniku ve Spisovém, skartačním a archivním řádu DP č. 4-2010-00 a na povinnost ukládání dokumentů z útvarů do spisovny a archivu DPP. Každý dokument určený k likvidaci (bez výjimky všechna podání, která prošla evidencí přes podatelnu), musí projít řádným skartačním řízením. Likvidaci (tzv. skartaci) dokumentů zajišťuje výlučně odd. 310520 Archiv v dohodě s Archivem hl. m. Prahy. Žádný útvar DPP nesmí provádět likvidaci (tzv. skartaci) samostatně. Jednotlivým útvarům DPP přísluší pouze likvidace pracovních kopií či průpisů dokumentů, pracovních poznámek, vybraných interních sdělení a některých neoficiálních materiálů.





Vážení,
je mi 74 let, v roce 2009 jsem byl postižen druhou mozkovou mrtvicí, po které jsem se učil znovu psát, a to levou rukou. Celý život jsem pracoval v provozu drah, a to železničních, ale i městských a lanových. Kariéru jsem končil na Drážním úřadě ve funkci vedoucího odboru ZDZ na drahách. Vše na kolejích, lanech a trolejích je i mým celoživotním koníčkem. Proto i svatbu mého syna i moje pětadesátiny jsme oslavili jízdou historickou tramvají (ponorka + Krasin č. 240) – vždy za účasti Ivo Žežulky, o kterém jsem si s radostí přečetl v DP kontaktu. Zajímají mě i technické novinky, rekonstrukce a výstavba TT včetně výhledů a historie. Píší vám i proto, že jsem ve svém zdravotním stavu velmi citlivý na chování okolí ke mně. A tady musím vyslovit vřelé díky řidičům DPP. Mnohdy jsem až udiven jejich vstřícností a mimořádnou ochotou. Vyřídíte jim můj obdiv a úctu, zvláště když vidím, co jim provádějí chodci, a hlavně řidiči automobilů. Věřím stále v budoucnost MHD, vždy jsem se všude i s dětmi pomocí MHD a nohou dostal.

Z dopisu
Vladimíra Hofhanla

Dobrý den,
úvodem bych chtěl pochválit úroveň DP kontaktu, který řadím mezi nejlepší časopisy vůbec. Chtěl jsem se zeptat, zda neuvažujete o článku na téma preference autobusů na křižovatkách, současně elektrovýzbroje autobusů a tramvají, případně o zkušenostech s provozem autobusů na hybridní pohon. Myslím, že články na tato témata by byly zajímavé pro poměrně široký okruh čtenářů.

Přeji zdar vaší práci.
Tomáš Kocanda

Děkujeme za vaše dotazy k DP kontaktu. Některá z vámi zmíněných témat jsme již vloni publikovali, např. problematiku hybridních pohonů hned ve dvou člancích či preference autobusové dopravy. V plánu nejbližších čísel je například přehled vozového parku jak autobusů, tak tramvají a budeme se zabývat také odbavovacím a informačním systémům.

Redakce děkuje za všechny náměty, které chodí na emailovou adresu: internikomunikace@dpp.cz

/PŘIŠLO OD CESTUJÍCÍCH/

➤ Dobrý den, chtěla bych poděkovat řidiči linky č. 249 číslo 4089, který vezl děti 31. 1. 2012 v 7.45 z Řeporyjského náměstí na metro Luka. Dcera v autobusu ztratila telefon a on mi ho neuvěřitelným způsobem dokázal dopravit. Dcera má neuvěřitelný nepořádek nejen v tašce, ale i v telefonu, nenajdete tam číslo ani na mě ani na otce. Řidič dokázal najít tchána, na vlastní náklady mu zavolat, domluvit se na konečnou zastávku na předání telefonu s mým švagrem. Jedna věc je telefon vrátit, druhá najít majitele za každou cenu. Řidič má ode mne velkou pochvalu.

Pavla Jíchová

➤ Dobrý den, dne 12. 1. 2012 kolem 16.30 jsem na Olšanském náměstí nastoupila do přeplněné tramvaje č. 9, kde byl silně zapáchající bezdomovec. Požádala jsem řidiče, aby jej z vozu vykázal. Ten tak bez váhání učinil a myslím, že zasluhuje pochvalu.

Olga Malá

➤ Hezký den, zasílám stížnost na neuvěřitelně neurvalé chování řidiče tramvaje, který ohrozil při výstupu mne a zdraví mých dětí. Chtěla jsem 17. 1. 2012 vystoupit s kočárkem a starší pětiletou dcerou na zastávce Bořislavka, předem jsem upozornila znamením na výstup s kočárkem. Řidič vůbec nepočkal, ale neurvale mne přivřel s kočárkem do dveří opakovaně dvakrát po sobě. Opakovaně použil výstražný zvuk a dveře neuvolnil, musela jsem je násilím pootevřít, abych se z nich dostala.

Andrea Hubáčková

➤➤ **Z ODPOVĚDI:** Podání na řidiče tramvaje linky č. 26 prošetřil příslušný vedoucí pracovník a s řidičem je projednal v rámci pracovního pořádku. Řidič ve své výpovědi nepopírá, že k popisované události došlo a své pochybení uznává. Velice rád by se cestující omluvil a zároveň ji ujistil, že se nejednalo o úmysl. K opakovanému přivření došlo automaticky, neboť takto je systém zavírání dveří u daného typu tramvaje nastaven. Pokud dveře při zavírání narazí na překážku, automaticky se trochu uvolní a znovu zavírají. Když na překážku narazí opakovaně, po třetím neúspěšném pokusu o zavření zůstanou otevřené a řidič musí zadat program zavírání znovu. Dokud se dveře úplně neuzavrou, je jízda automaticky blokována a tramvaj se nemůže rozjet. Způsobená nepříjemnost řidiče velmi mrzí a tímto se za ni omlouvá.

➤ Dobrý den, čas od času se snažím v noci z pátku na sobotu využít linky 506, která má stavět v 0:25 na zastávce Háje, a dále pokračovat směrem na Uhřetěves. Bohužel se mi to z velice prostého důvodu ještě ani jednou v životě nepovedlo. Autobus totiž vždy tuto zastávku, která mimochodem není na znamení, projede bez zastavení.

Karel Štencar

➤➤ **Z ODPOVĚDI:** Vedoucí provozovny Vršovice předvolala k projednání připomínané záležitosti řidiče, který uvedl, že si popisované situace je vědom a uznává své pochybení. Vedoucí provozovny podání vyhodnotila jako oprávněné a řidiči za porušení provozního předpisu snížila pohyblivou složku mzdy ve smyslu Kolektivní smlouvy. Stížnost byla podnětem k provedení namátkové kontroly celkového výkonu služby kritizovaného řidiče.

Pražské trati opustila legenda: klasická T3

Do běžného provozu s cestujícími už původní „tétrojka“ nevyjedou. Včera vozily cestující naposled. Zařadí je mezi historické vozy



„Tétrojka“ v ulicích jezdily v poslední době už jen dva vozy klasických tramvají T3. Jeden nesl číslo 6892 a druhý 6921. Foto: Jan Zatorský, MF DHEŠ

PRÁVA Tramvajemi s plastovými sedáky se lidé budou vozit ještě několik let, ale opravdovým vozem typu T3 se cestující na běžných lin-

byli možná stejně překvapeni jako řidička soupravy Hana Spejcharová. Blesky fotoaparátů nadsěnců do městské hromadné dopravy je

FAKTA
Tramvaje T3

slední jízdy řidička. Až když dorazila do vozovny, dozvěděla se, že opravdu je úplně poslední jízda. Původní tramvaje T3 už lidé v

Když se Adéla zakousne do kamenů, projíždí skálou padesátkou

SEDMIČKA, 5. LEDNA 2012

Redaktor Sedmičky si na vlastní kůži vyzkoušel, jak se razí tunel metra. Strávil směnu pětatřicet metrů pod zemí. Za pár let tudy budou jezdit denně desetitisíce lidí. Do práce, do škol, k lékaři nebo na nákupy. Trasa A pražského metra dostane čtyři nové stanice a místo současné Dejvické bude končit až v Motole. Teď je tady ale ještě staveniště, které na první pohled vypadá jako stovky dalších v celé zemi. ...To hlavní se odehrává hluboko pod zemí. „Tohle je vlastně veškeré zázemí pro ražbu. Kanceláře, technologové, sklady a podobně,“ říká mi stavbyvedoucí Jiří Schneider z Metrostavu, se kterým strávím následující hodiny.

...Po několika stovkách metrů přicházíme do obrovské jeskyně. Je to budoucí stanice Petřiny. Tam budou za pár let revizoři nahánět černé pasažéry. „Stanice se razí jako první, pak se teprve spojí tunelem. Do každé stanice vede přístupová šachta, která se nakonec zasype,“ vysvětluje postup ražby Schneider. ...Ptám se, kolik lidí razí tunel. Odpověď je překvapivá. „Na stroji je dvanáct chlapů,“ říká Schneider. Přejde mi to málo na to, že staví metro, kterým budou v budoucnosti jezdit statisíce Pražanů. „Samozřejmě je potřeba počítat i ty, kteří jsou nahoře nebo zajišťují spojení s ražbou. Dohromady je na jedné směně asi třicet lidí,“ upřesňuje stavbyvedoucí.

Studenti zkoušeli na vlastní kůži cestovat jako vozičkáři

PRAŽSKÝ DENÍK, 11. LEDNA 2012

Jak se cestuje lidem na invalidním vo-

zíkú po Praze? Jak dlouho čekají na bezbariérové spoje, jak na ně reaguje okolí a na jakých místech mohou na bariéry narazit? To zjišťovali studenti prvního ročníku Katedry speciální pedagogiky a psychologie Pedagogické fakulty Univerzity Karlovy, v rámci zkušební projektu s názvem Jedeme v tom s vámi. Projekt organizuje od konce roku 2007 občanské sdružení Asistence. Studenti se projektu účastní již pátým rokem. Cestovat na invalidním vozíku si však může vyzkoušet kdokoli, kdo má zájem. Studenti vyrazili po skupinkách do ulic Prahy v zimním semestru. K dispozici měli invalidní vozík, na kterém se střídali. Kromě testování přístupnosti veřejného prostoru a dopravy a sledování reakcí lidí na člověka na vozíku se také učili asistenčním dovednostem. A co bylo pro studenty nejnáročnější? Překonávání bariér a fyzická zdatnost při obsluhování invalidního vozíku. „Je to fyzicky náročné, když na to člověk není zvyklý. Ani jsme moc nevěděli, jak se s vozíkem pořádně zachází, přicházeli jsme na to za chodu,“ vypráví jeden ze studentů.

Před 20 lety poslal DPP autobusy i mimo Prahu

PRÁVO, 14. LEDNA 2012

Dvě autobusové linky, které vedly až za hranice hlavního města, začaly cestujícím sloužit přesně před dvaceti lety. Do té doby Dopravní podnik jistil přepravu jenom na území metropole. Linkou 351 se lidé svezli od stanice metra Českomoravská do obce Hovorčovice, spoj 352 sloužil mezi Ořechem a Stodůlkami. Předtím se



Co o nás píší média

tam veřejnost dostala jediné s ČSAD. ...Byl to první, zatím spíš experimentální krok k vytvoření jednotného dopravního systému, na kterém by se podílelo více soukromých dopravců. Tomuto jednoduchému systému integrované dopravy předcházelo dlouhé jednání, završené dohodou podepsanou v prosinci 1991 mezi Prahou, tehdejšími okresními úřady Praha-východ a Praha-západ a oběma obcemi.

Letná bude čtvrt roku rozkopaná METRO, 23. LEDNA 2012

Obyvatelé Prahy 7 se letos konečně dočkají slibované proměny Letenského náměstí. Město do ní investuje až 70 milionů korun, které získá z rozpočtu stavby tunelového komplexu Blanka. Práce budou na místě probíhat od 1. června do 31. srpna. Mimo rozkopaných chodníků čekají na místní obyvatele také dopravní omezení. Tramvaje budou ze Strossmayerova na Letenském náměstí jezdit v obou směrech pouze po jedné koleji. V úseku od Letenského náměstí po Špejchar nahradí tramvaje autobusová doprava. Některé tramvajové linky pak budou jezdit po objízdě trase přes nábřeží Kapitána Jaroše. „Z tohoto důvodu musíme ještě před začátkem prací na náměstí opravit tramvajovou trať ze Strossmayerova náměstí ke Štefánikovu mostu,“ vysvětluje mluvčí Dopravního podniku Ilona Vysoudilová. Po skončení oprav se Letenské náměstí dočká nových chodníků, povrchu silnice i tramvajové trati. Přechody pro chodce budou bezpečnější a přibudou také nové tramvajové zastávky.





SE STARTEM ROKU 2012 OBSADIL POST VEDOUcíHO JEDNOTKY SPRÁVA VOZIDEL AUTOBUSY (JSVA) DOSAVADNí VEDOUcí PROVOZOVNY KLíČOV. KDE JE POMYSLNý OPTIMÁLNí STŘED HŘIŠTĚ A KDE JSOU NEJZASÍ MANTINELY, PROZRAJUJE V ROZHOVORU, MJ. BÝVALý AKTIVNí HOKEJISTA, JAN LEBEDA.

Petr Ludvíček / Foto: Petr Hejna

CHCI VĚCEM PŘIJÍT NA KLOUB A MÍT TAH NA BRANKU

Jak složité bylo rozhodování, zda přijmout, či nepřijmout nabídku na vedoucího jednotky Správa vozidel Autobusy?

Když mi v minulosti jakákoli nabídka přišla, zvažoval jsem ji a přijímal vždy po úvaze. A když nepřišla, tak jsem se sám nikam nehrnul. Nejen v tomto případě jsem měl výhodu v tom, že jsem podmínky a lidi znal. Třeba po převzetí postu vedoucího na Klíčově to mělo i ten efekt, že si někteří mysleli, že když se známe, budou to mít snadné. A já je v sobotu v neděli „otrávoval“ s učením diagnostiky a simuloval jim závady. Mým cílem ale bylo dostat do lidí kvalitu, a navíc platí staré známé: přísnost a pořádek musí být. Když mám možnost vidět problematiku z více pohledů, lépe se různé situace vyhodnocují a přijímají opatření. Při zvažování jsem tedy na míse vah měl zkušenosti, to, že jsem prošel provozy,

a myslím, že když bylo něco potřeba řešit s větším důrazem, tak se tak stalo. Takže ve výsledku jsem s nabídkou problém neměl.

S jakými vizemi do nové role v Dopravním podniku vstupujete?

Snažím se už realizovat jednu z prvotních vizí, a to je oživení komunikace – aby fungovala směrem shora dolů i opačně. To je padesát procent úspěchů pro plnění úkolů. Informace se nesmějí tříštit ani zdržovat a musejí se předávat oběma směry. Proto jsme měli hned 4. ledna poradu a jako základní komunikační uzel vidím v outlooku, tzn. že jako první bylo třeba aktualizovat letité adresáře v jednotce SVA. Znovu se nastartovaly také SW úkoly DP, tedy se zadáním úkolu na konkrétní příjemce. Možná je to aktuální problém v celé naší zemi, ale lidé se mi zdáli nevstřícní a nevráživí, začaly se tvořit skupiny

a to chci maximálně eliminovat. Tah na branku od první chvíle spočíval v tom, že tu je třeba nastavit systém s jasnou odpovědností, pravomocemi, tedy oživit organizační strukturu. Je to týmová práce, a protože jsem hrál hokej, tak vím co tým je – musejí být jasně nastavené úlohy.

Jeden z prvních problémů, které se vás asi bezprostředně dotýkají, je avizovaná optimalizace výkonů...

To určitě, z tohoto důvodu bylo třeba plánovanou organizační změnu posunout z 1. 4. k 1. 7. 2012 a přehodnotit, v jakém smyslu bude mít optimalizace dopad na jednotku. Pro plnění tohoto úkolu jsem získal zkušenosti, a to jak teoretické, tak praktické za dobu mého působení v Hostivaři a na Klíčově. V rámci organizační změny JSVA probíhá v jednotce tzv. revize, kdy je nutné maximálně zkontrolovat posláni

a působnost jednotky v návaznosti na procesy a následné činnosti, které se přímo promítají do popisu pracovních činností funkcí TH. Nesmí být opomenut soulad s ekonomickou souvztažností k jednotlivým útvarům v rámci jednotky. Na základě výsledků a vyhodnocení dojde k nastavení nového modelu JSVA. Bude procesně systémovějším a efektivnějším. Co se činností týká, budou s jasně definovanými pravomocemi a odpovědnostmi pracovníků TH. K tomuto úkolu přistupuji svědomitě za pomoci vytipovaných kolegů z JSVA, kteří se mnou tento úkol plní. Touto cestou bych jim rád poděkoval za obětavost a vstřícnost. Je to celé v kostce o nastavení mantinelů. Od vzniku jednotky v říjnu 2004 tady proběhlo tolik změn, že je teď potřeba opravdu zrevidovat, zdali byly všechny předešlé změny více či méně úspěšné. Tam, kde se to úplně nevydařilo, tak to v rámci OZ napravit.

Několikrát jste zmínil Klíčov, ale kde vlastně vaše působení v DPP začalo?

Nastoupil jsem v roce 1987, kdy jsem se vyučil jako automechanik, a byl přijat na provozovnu Libeň. Byla jednou z nejmenších, ale zároveň strategická z toho důvodu, že byla nejbližší centru, takže byla využívána jako záloha metra a tramvají. Z důvodu

neplnění limitu emisí ale byla zrušena. Pracoval jsem tam jako automechanik, pak jako autoelektrikář. I když to nebylo zpočátku jednoduché, jsem takový vlčák, který chce věci přijít na kloub a poznat ji do morku kostí. A následně jsem měl vždy snahu naučené věci hned předávat lidem dál, reprodukovat své zkušenosti. Člověk se učí stále, už tehdy mi bylo jasné, že mi nesmí ujet vlak, že od zkoušečky, voltmetru či ohmmetru se musí stále sledovat nové technologie, jak to dnes v případě počítačově řízených diagnostických přístrojů vidíme.

Přišlo stěhování do Hostivaře a mnozí vás z té doby znají díky tzv. Lambadově kontrole...

V roce 1994 jsem se stal partákem, stěhovali jsme se z Libně do Hostivaře. V té době jsem za Dopravní podnik přihlásil sedm zlepšovacích návrhů a další čtyři se uplatnily u výrobce. Nejvíce je asi známá Lambadova kontrolka. Je na autobusech Karosa, kde řidiči umožňuje kontrolu systému dveří. V té době jsme se starali i o zájezdové autobusy více značek a tam jsem získal zkušenost, že při opravě francouzského autobusu musí člověk přemýšlet francouzsky, při opravě

německého německy. Každý stát má např. jiné elektrické schéma a musí ho umět číst. Diagnostiky také nejsou o tom, že počítač „vyhodí“ výsledek, ten jen napoví. Tím chci říct, že je stále třeba znát jak věci fungují, umět přečíst schémata a logickou posloupností odvodit závadu. V té době jsem měl takový tah na branku, chtěl něco zlepšovat, měl jsem na starosti i učně, došlo to k nabídce na funkci vrchního mistra.

A jsme opět na Klíčově. Dá se říct, že tam jste zanechal nejvýraznější stopu?

Odtud přišla nabídka na

Člověk se učí a bude se učit celý život, přitom ho může vždy překvapit něco nového. Takže bez sebezdvělavání, sebereflexe, bez ubránění se zaspání na vavřínech to nejde, říká Jan Lebeda, vedoucí JSVA

vedoucího provozovny Klíčov, kde šlo hlavně o to vytáhnout výsledky provozovny nahoru. Nebylo to hlavně zpočátku jednoduché, protože jsme museli řešit stáří vozového parku. S o rok staršími vozy se nám nakonec podařilo najezdit více kilometrů a měli jsme méně prostojů a technických závad. Nově vydaným pokynem o změně rytmu prohlídek šlo také o to vtáhnout do problematiky řidiče. V tomto těžkém období se sešli jak vstřícní zaměstnanci, tak vedení

Jan Lebeda

nastoupil k DPP v roce 1987, kdy začínal jako automechanik, později autoelektrikář. Pracoval i jako řidič MHD a zájezdových autobusů a vrchní mistr. V rámci JSVA zastával i post vedoucího provozovny Klíčov. Od července 2009 je členem Dozorčí rady DPP, pracuje rovněž ve školské radě Střední průmyslové školy dopravní. Kolegové ho znají i podle verše na jeden z jeho vynálezů: Ve dne svítí, v noci bliká, Lambadova elektrika.

a táhlo se za jeden provaz. Na Klíčově to určitě pomohlo, ale není to automaticky aplikovatelné na všechny garáže, protože každá má odlišné podmínky. Klíčov byla obrovská škola a mám pocit, že jsem tam za sedm let zestárnul o dvacet. Ať chcete, nebo ne, za ta léta, pokud jste dopravák, k podniku přilnete. A když do vás investuje, tak mu to chcete vrátit. Potom každý problém, který poškozuje jméno DPP, chcete vyřešit.

Z pozice nové funkce máte na stole i téma autobusů SOR. Jaká je situace s jejich dodávkami v roce 2012?

Vše ovlivní předestřená optimalizace dopravních výkonů. Dopravní podnik se Ropidu zavázal, že z 288 kloubových autobusů, které vypravoval v roce 2011, navýší počet na 320. S největší pravděpodobností, z úsporných důvodů hlavního akcionáře naší společnosti, nedojde letos k obnově vozového parku. V této souvislosti je naší povinností zajistit udržení stávajícího vozového parku v řádném technickém stavu, což úzce souvisí s vyšším čerpáním náhradních dílů a navýšení práce.





» Hodinářská práce při výměně čelního skla

PŘED ROKEM VYJELY TRAMVAJE ŠKODA FORCITY POPRVÉ DO OSTRÉHO PROVOZU. NYNÍ VOZOVNA PANKRÁC, PROZATÍM JEDINÁ, ZE KTERÉ TENTO TYP TRAMVAJE VYJÍZDÍ DO PROVOZU A KDE SE TRAMVAJE UDRŽUJÍ, EVIDUJE NA 44 VOZŮ. ZDE, JAKO NA JEDINÉM MÍSTĚ V PRAZE, PROBÍHAJÍ VÝMĚNY ČELNÍCH SKEL.

Martina Neckářová / Foto: autorka a Petr Ludvíček

Do vozovny Pankrác by měly být dodány tento rok další tramvaje Škoda ForCity. Až se počet vozů dostane nad kapacitu pankrácké vozovny, budou se o ně muset postarat i jiné vozovny. V současné době musí být při deponaci dodržen mezi vozy větší odstup cca 2–3 metry, a to z důvodu vyšší hmotnosti tramvaje. Nejen z tohoto důvodu čeká vozovna na Pankráci v létě rozsáhlá rekonstrukce.

Servis 24 hodin denně

Vozy Škoda ForCity, známé jako Škoda 15T, si za roční provoz vysloužily kromě pozitivních ohlasů i částečnou kritiku. Zejména hodně starostí způsobila závada na kolech, kdy docházelo k protáčení obručí. V současné době zkouší dodavatel tramvají i náhradních dílů Škoda Transportation nová kola od společnosti Bonatrans Group. V září loňského roku Dopravní podnik preventivně pozastavil provoz

22 tramvají z důvodu závad u 11 obručí kol. Několikrát došlo k upgradu softwaru, vyskytly se u několika vozů problémy s dveřmi u řidiče nebo v salonu cestujících. Nezbyvá nic jiného, než vychytat všechny tyto závady ve spolupráci s výrobcem. S údržbou tramvaje 15T Dopravnímu podniku pomáhá servis Škoda Transportation. Její pracovníci jsou ve vozovně Pankrác k dispozici 24 hodin denně, včetně víkendů. Například běžná výměna rozbitého čelního nebo zadního okna zabere zámečnickům ve Vozovně Pankrác celý týden.

Výměna rozbitého čelního nebo zadního okna tramvaje 15T zabere zámečnickům ve vozovně Pankrác týden. Vzhledem k záruce je třeba při výměně skla, které váží 80 kg, dodržet všechny technologické postupy.

„Pokud se stane nehoda, kdy dojde k rozbití čelního nebo zadního okna u 15T, musí místři z vozovny Pankrác poslat rozsah poškození do Škodovky a informovat servis výrobce tramvají. My okna nemůžeme měnit, protože všechny závady musíme objednávat u Škodovky z důvodu záruční doby na vozidlo. Okno stojí přibližně okolo 30–40 tisíc Kč. Z tohoto důvodu není možné mít ve vozovně náhradní. To by nám výrazně finančně navýšilo skladové hospodářství. Škodovka

dodá sklo, které naši zaměstnanci za dozoru pracovníků servisu Škody zasadí tak, aby byl dodržen technologický postup a my nepřišli o záruku,“ vysvětluje **Vítězslav Pokorný**, vedoucí provozovny Pankrác.

V rámci instruktáže vyměňovali první okno jen zaměstnanci Škoda Transportation. Celkem se vyměnila čtyři okna. Tři čelní a jedno zadní. U poslední výměny redakce DP kontaktu měla možnost být. Výměna čelního nebo zadního okna u tramvaje 15T je časově náročná. Čelní okno je lepené, vyhřívané a těžké. Váží okolo 80 kg a člověk ho při takové váze nezvedne ve dvou ani ve čtyřech pracovnících. Na zvednutí okna mají ve vozovně Pankrác zvedací zařízení.

„Od Škodovky jsme získali základní manuál a soupis technologických přípravků, které jsou k výměně okna nezbytné a které jsme museli nakoupit. Za pomoci všech různých popruhů a přísavných madel se okno vytáhne na zvedací přípravek a zasadí,“ popisuje postup výměny Vítězslav Pokorný a pokračuje: „V loňském roce se na 17. koleji stavěla nová lávka, která byla budovaná hlavně kvůli údržbě 15T. Mrzí mě, že jsme tam nezpracovali nějakou plošinu, ze které by se dalo okno snadněji zasadit.“ Vozovna Pankrác je pilotní vozovna, ve které se čelní nebo zadní okno u tramvaje 15T vyměňuje: „Ještě stále nejsme na vozy 15T a výměnu oken celkově vybaveni. Samozřejmě výměna probíhá v podmínkách vozovny. Je nutné, aby se na tyto práce nezapomnělo a další vozovna již využila našich zkušeností. Při manipulaci okna si pomáháme tzv. falešnými podvozky. Nové okno na podvozek postavíme a najedeme si s ním k tramvaji. Bez falešných podvozků bychom to nevyměnili, v současné době hledáme optimálnější zařízení,“ dodává vedoucí provozovny Pankrác Pokorný.

Když přijede tramvaj s rozbitým oknem

Když přijede do vozovny tramvaj s rozbitým oknem, mají zámečníci, kteří okna vyměňují, půl dne na to, aby okno vyřízli, očistili a připravili na druhý den. Před samotnou výměnou se musí v prostoru řidiče demontovat celý vnitřek, musí se demontovat panel s LCD obrazovkami, transparent, odpojí se topení a uvnitř se odstraní kryty. Okno se nejprve vyřízne za pomoci sklenářské struny a elektrické vyřezávačky. „Nožem se protáhne struna dovnitř. Musí na to být dva pracovníci, jeden zvenku a druhý zevnitř. Okno se vyřezává jako pilkou. Po vyříznutí se okno vyjme. U sundávání okna musí být tak dva až tři lidi,“ přibližuje nám postup výměny okna zámečnick **Ladislav Kut**, který na výměnu okna dohlíží.



Detail praskliny čelního skla tramvaje 15T ForCity před výměnou

Poté, co se okno vyjme, je potřeba pořádně očistit rám. Rám se čistí za pomoci elektrických škrabek. Po důkladném očištění se postupuje podle technologického postupu.

„Do rámu se postupně aplikují tmely. Nové okno se usadí do takto připraveného prostoru (rámu) a nechá se cca 24 hodin zaschnout. Po zaschnutí se pak dá finální, okrasná těsnicí vrstva tmelu,“ vysvětluje Kut. Tramvaj musí na koleji zůstat minimálně dva dny po lepení, aby tmel vyzrál a okno bylo správně těsné a odolné proti vodě.

Nejčastěji k rozbití jak čelního, tak zadního okna, dochází především při dopravních nehodách. Okno nemá v sobě žádnou speciální fólii, je vyráběno technologií lepených skel. Takové okno, které se při nehodě nevysype, je bezpečné jak pro řidiče, tak pro cestující.

S tím, jak budou 15T v DPP přibývat, lze očekávat také nárůst výměny oken, která se mohou poškodit, případně poškrábat, např. i nevhodným úklidem apod. Na tomto „jednoduchém“ příkladu chceme ukázat, že údržba nových tramvají je daleko více náročná na údržbu, kvalifikaci našich pracovníků a nové technologické postupy.



Hmotnost skla a dodržení technologického postupu vyžaduje při výměně skla účast party zámečnicků

KAŽDÝ ROK STOJÍ PŘED REFERENTKAMI PERSONÁLNÍHO A MZDOVÉHO ODDĚLENÍ OD POLOVINY PROSINCE DO KONCE BŘEZNA RUTINNÍ, AVŠAK DŮLEŽITÝ ÚKOL – ROČNÍ ZÚČTOVÁNÍ ZÁLOH A DAŇOVÉHO ZVÝHODNĚNÍ DANĚ Z PŘÍJMU. ROČNÍ ZÚČTOVÁNÍ ZPRACOVÁVÁ NA 40 REFERENTEK, KAŽDÁ MUSÍ STIHNOUT VČETNĚ SVÉ BĚŽNÉ PRÁCE PŘIPRAVIT, ZADAT DO POČÍTAČE A ZKONTROLOVAT PŘIBLIŽNĚ 300 AŽ 400 „DAŇOVEK.“

Text a foto: Martina Neckářová



V tomto období referentky oddělení Personální a mzdové u každého zaměstnance kompletují a zadávají do databáze všechny podklady, tedy všechny odpočty z důvodu poskytnutí daru, penzijní připojištění nebo pojištění, životní pojištění, příspěvky člena odborové organizace, odpočty úroků z hypotečního úvěru nebo úvěru ze stavebního spoření, odpočty na manželku, manžela atd.

Jak reklamovat stejnokrojové součásti

STEJNOKROJ JE VIZITKOU KAŽDÉHO ZAMĚSTNANCE. TAK, JAK SE KAŽDÝ STARÁ O SVŮJ VZHLED V BĚŽNÉM ŽIVOTĚ, TAK BY SE O NĚJ MĚL STARAT I V PŘÍPADĚ VYKONÁVÁNÍ SVÉHO PRACOVNÍHO ZAŘAZENÍ. TEDY V OKAMŽIKU, KDY MÁ NA SOBĚ STEJNOKROJ DPP. NEJDE TU JEN O ZNALOST PÉČE O STEJNOKROJ, ALE I O SPRÁVNÝ POSTUP PŘI JEHO PŘEBÍRÁNÍ. SOUČÁSTÍ JEHO PŘEVZETÍ JE I MOŽNOST JEHO REKLAMACE.

Milan Bárta
Foto: archiv DPP



Přišel horký daňový únor

Prohlášení poplatníka daně z příjmu fyzických osob ze závislé činnosti a z funkčních požitků, slangově daňovka, se dostane k vyplnění a podpisu všem zaměstnancům DPP. Jedno daňové prohlášení platí po dobu 3 let a právě v letošním roce většině zaměstnanců končí stávající daňové prohlášení a nahrazuje se novým. Oddělení Personální a mzdové si zajišťuje formuláře na finančním úřadě. „Na finančním úřadě si daňová prohlášení po předchozí domluvě vyzvedneme. Jsme velký podnik, proto si balíky s prohlášeními objednáme dopředu. Může se totiž stát, že takto velký počet prohlášení nebude mít příslušný finanční úřad ihned k odběru,“ uvádí **Pavla Zárubová** z oddělení Personální a mzdové.

Práce s daňovými prohlášeními na oddělení Personální a mzdové, které sídlí v budově A v Depu Kačerov, začíná v polovině prosince. Daňové prohlášení si zaměstnanec vyplňuje sám. Referentka si jednotlivé listy projde a připraví je pro zaměstnance k vyplnění a podpisu. Dalším důležitým krokem je, aby se formuláře dostaly ke všem zaměstnancům.

„Záleží na referentce, jaký zvolí způsob, aby se prohlášení ke všem dostalo. Buď si zaměstnanci DPP dojedou na Kačerov daňové prohlášení sami podepsat, formuláře také může podle předchozí domluvy s vedoucími útvarů, jednotek a úseků poslat vnitropodnikovou poštou,“ popisuje možnost Pavla Zárubová a dodává: „Referentky si za zaměstnanci mohou i dojet, domluví si termín a místnost, kam si zaměstnanci za nimi prohlášení zajdou podepsat. Daňové prohlášení je třeba podepsat do data stanoveného zákonem, a to do 15. února příslušného roku.“ To znamená, pokud si v letošním roce zaměstnanci chtěli uplatnit slevu

na dani, daňové zvýhodnění a nezdanitelné části základu daně, tak daňové prohlášení podepisují nejpozději do 15. února 2012.

Poté nastává období, kdy si referentky u každého zaměstnance zkompletují veškeré podklady a zadávají data do databáze v počítači. Tzn., všechny odpočty z důvodu poskytnutí daru, penzijní připojištění nebo pojištění, životní pojištění, příspěvky člena odborové organizace, odpočty úroků z hypotečního úvěru nebo úvěru ze stavebního spoření, odpočty na manželku, manžela atd.

Na všechny uplatněné nezdanitelné části ze základu daně musejí zaměstnanci doložit potvrzení. Při prvním uplatnění je kromě potvrzení nutné doložit i smlouvu. Tuto povinnost ukládá daňový zákon. „Kompletujeme smlouvy s potvrzeními. Máme na to čas do konce února, tzn. necelé dva pracovní týdny. V takhle krátkém období musíme zkontrolovat a zkompletovat veškeré podklady, zadat do počítače, provést výpočet daně u jednotlivých zaměstnanců a ve finále promítnout vratku daní zaměstnancům do výplaty za únor 2012,“ vysvětluje Pavla Zárubová. „Podle daňového zákona je možné roční zúčtování daní provádět pouze v měsíci únoru a březnu, a proto nám v březnu vzniká ještě možnost opravovat případné chyby. Každá referentka si za výpočet daní zodpovídá sama. Potvrzení předložená pro uplatnění nezdanitelných částí musí mít datum do 15. února,“ uzavírá. Jakmile je datum starší 15. února, tak oddělení Personální a mzdové nesmí již zpracovat zaměstnanci roční zúčtování. Pokud ale zaměstnanec chce odpočet uplatnit, tak jedině na finančním úřadě formou daňového přiznání. Daňová prohlášení a podklady pro výpočet daně se musí archivovat 10 let.

V rámci předcházení reklamačního řízení je důležité, aby si zaměstnanec již při odebrání stejnokrojových součástí v oděvním skladu tyto součásti zkontroloval a případné vady ihned nahlásil pracovníkům skladu a požadoval výměnu vadných součástí stejnokroje za součásti bezvadné. Zaměstnanci mají dále povinnost při čištění stejnokrojových součástí dodržovat technologický postup stanovený „Návodem na údržbu“. Tento návod je k dispozici v oděvním skladě nebo na intranetu DPP: <http://zssotw01/utvary/12300/12303/odkazy/odevnisoucasti.htm>

I na stejnokroj platí záruka 24 měsíců

Pokud bude při uplatňování reklamace zjištěno, že zaměstnanec nedodržel stanovený technologický postup, ztrácí nárok na reklamaci. Reklamace se neuplatňuje v případě opotřebení stejnokrojové součásti odpovídající míře používání, při nesprávném používání, nebo mechanickým poškozením zaviněným zaměstnancem, jinou osobou nebo vnějším vlivem.

Stejnokrojové součásti mají, stejně jako všechny ostatní věci, danou záruční dobu v délce 24 měsíců od přidělení. Reklamaci lze uplatnit přímo v oděvním skladě, nebo na tzv. reklamačních místech, což jsou výpravny garáží a vozoven, místnosti referentek vedoucího provozu v depech a stanici metra Nádraží Holešovice-jih.

Při uplatňování reklamace je potřeba vyplnit Reklamační protokol. Řidiči, který nemá přístup k podnikové počítačové síti, vytiskne protokol na požádání směnový výpravčí ze šablon na intranetu DPP. Při předávání reklamované součástky obdrží podávající zaměstnanec potvrzenou kopii tohoto protokolu. Na reklamačních místech je nutné předat reklamované součásti čisté, suché a zabalené (např. igelitový sáček, krabice).

Na vyřízení reklamace je 30 dnů

Reklamace, která je uplatněna přímo v oděvním skladě, musí být vyřízena neprodleně, v případě opravy nebo ve sporných případech nejdéle do 30 dnů. Při podání reklamace na reklamačním místě běží doba 30 dnů od doručení reklamace do oděvního skladu. Předávání reklamovaných součástí mezi oděvním skladem, reklamačním místem a opačně nesmí být delší než 5 pracovních dní.

Vady, které lze odstranit, budou vyřešeny v oděvním skladě bez zbytečného odkladu. Vada, která nejde odstranit nebo která se vyskytuje opakovaně, je řešena výměnou stejnokrojové součásti. V případě nedodržení stanovených lhůt má zaměstnanec právo požadovat novou stejnokrojovou součást.

Pokud je zaměstnanec nespokojen s vyřízením reklamace, obrátí se na svého vedoucího a ten rozhodne o dalším postupu. Způsob vyřízení reklamace je uveden v Reklamačním protokolu.

Ve směrnici 51-2010, která platí od 1. ledna 2012 v nové verzi 02, získáte podrobné informace při uplatňování reklamace.



Rožezávání rámu
č. SIE 173972
pro zkoušky
prováděné ve
Výzkumném
ústavu
železničním

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

(I. díl)

MNOHÝM ČTENÁŘŮM MAGAZÍNU DP KONTAKT JE Z MÉDIÍ ZNÁMO, ŽE SE V RÁMECH PODVOZKŮ ELEKTRICKÝCH VLAKŮ METRA VYSKYTLY TRHLINY. TENTO PROBLÉM BYL V MÉDIÍCH POMĚRNĚ ŠIROCE DISKUTOVÁN, NICMÉNĚ ZVEŘEJNĚNÉ INFORMACE BYLY MNOHDY HODNĚ POVRCHNÍ A BEZ HLUBŠÍ ZNALOSTI PROBLEMATIKY. NA NÁSLEDUJÍCÍCH STRÁNKÁCH VÁS PODROBNĚ SEZNÁMÍME S TECHNICKOU ČÁSTÍ DANÉ PROBLEMATIKY A UVEDEME NA PRAVOU MÍRU RŮZNÉ KOLUJÍCÍ DOHADY A MÝTY.

Josef Němeček / Foto: Jaroslav Kristen a archiv DPP

Černým dnem v provozu vlaků metra M1 se stal pátek 15. července 2011. Toho dne ráno byla na plánovanou prohlídku N1 odstavena souprava 4145-4146. Při prohlídce pracovník společnosti Siemens, který v rámci projektu Fullservice prováděl prohlídku spodku vozidla, našel na příčnicku rámu druhého podvozku prostředního vloženého vozu (č. 4268) trhlinu. Obdobné trhliny našel i na obou sousedních vložených vozech této soupravy – na druhém podvozku vozu 4267 a druhém podvozku vozu 4269. Ihned bylo rozhodnuto o okamžité kontrole celého vozového parku vlaků M1 s cílem zjistit, zda se trhliny nevyskytují i na dalších vozidlech. Ještě během pátku a následujícího víkendu (16. a 17. července) byl prohlédnut celý vozový park vlaků M1.

Zjištěné výsledky byly neradostné. Při kontrole jsme zjistili, že je trhlina postiženo 34 podvozků na 31 vozech, které se nacházely celkem v 19 soupravách. Kontrola také odhalila, že trhliny se nacházejí pouze na vložených vozech, a to vždy na stejném místě a mají shodný charakter. Nejlehčím případem je jednoduchá vlasová trhlina, nejhorším případem pak velká rozvětvená trhlina, vedoucí až do stojiny příčnicku.

Odstavení souprav z provozu

Zjištění, že je z provozu nutno odstavit 19 vlakových souprav, bylo vážné. Ještě v neděli (17. července) jsme přijali okamžité provizorní řešení a snížili jsme vzájemným prohozením vložených vozů v defektních soupravách počet odstavených vlaků z 19 na 16, a zabezpečili jsme tak pondělní provoz na trase C. Vzhledem k závažnosti zjištěné situace pracovníci jednotky Správa vozidel Metro a společnosti Siemens v pondělí 18. července 2011 informovali o vzniklé situaci Drážní úřad. Výsledkem jednání na Drážním úřadě bylo rozhodnutí o zákazu provozu vozů se zjištěnými trhlinaми. Dále bylo rozhodnuto, že budeme provádět pravidelné týdenní kontroly vozového parku a soustředíme podvozky s defektními rámy do několika dlouhodobě odstavených souprav. Aplikací posledního opatření se v krátké době podařilo snížit počet odstavených vlaků z 16 na 3. Zbývající 4 podvozky pokryl Siemens dočasně podvozky z výměnného systému náhradních dílů.

Společnost Siemens také neprodleně informovala výrobce podvozků, společnost Bombardier. První jednání zástupců DPP a Siemensu s Bombardierem proběhlo již

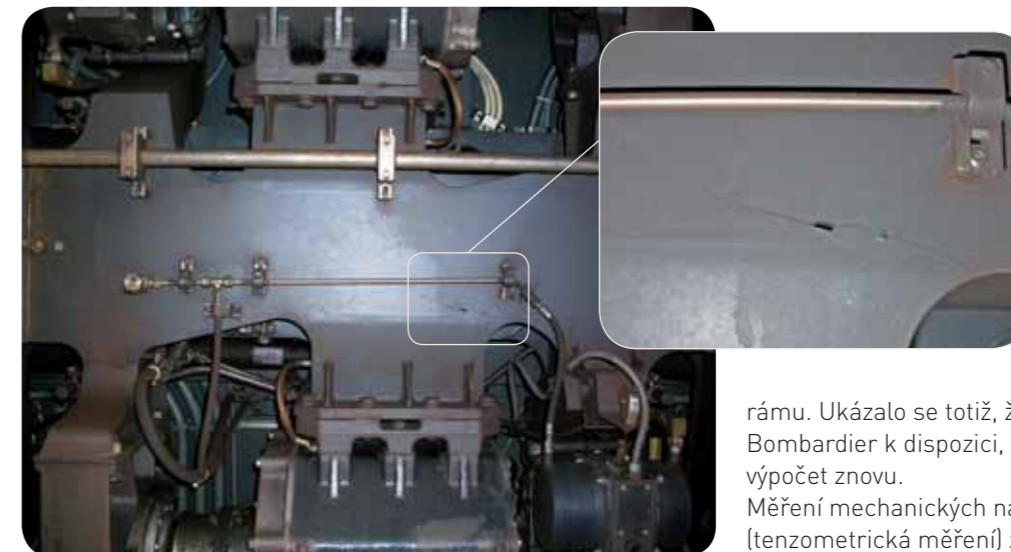
21. července 2011 v depu Kačerov. Výsledkem jednání bylo, že Bombardier prověří výpočet rámu podvozku metodou konečných prvků, prověří možnost opravy poškozených podvozků a provede měření mechanického napětí rámu podvozku v místě vzniku trhlin za provozu vlaku na trati C.

Trakční motory

Velkým tématem se v době prvotního zjištění výskytu trhlin stala problematika znečištění trakčních motorů vlaků M1. Je faktem, že třífázové asynchronní trakční motory vlaků M1 jsou v provozu ochlazovány vzduchem, který je nasáván z okolí motorů. Vzhledem k výkonu trakčního motoru (160 kW) je spotřeba chladicího vzduchu velká (při jízdě rychlostí 80 km/hod je to 0,5 m³/s). Tento vzduch není nijak filtrován. Vzhledem k tomu, že při jízdě vlaku dochází k opotřebování některých součástí, hlavně pak botek proudových sběračů, materiálu kol, kolejnice, brzdových kotoučů a brzdového obložení, jsou díky turbulentnímu proudění vzduchu pod jedoucím vozem částice, vzniklé opotřebením těchto zařízení, spolu s prachovými částicemi běžně obsaženými ve vzduchu, nasáty do trakčního motoru. Měřeními objemu usazených částic bylo zjištěno, že se v motorech postupně usadí cca 700 g prachu za cca 8 let provozu. Během zkoumání vlivu znečištění trakčních motorů se však ukázalo, že nečistoty se v kotvách motorů usazují převážně nerovnoměrně. Vznikají tak dynamické nevyvážky, které působí jako budiče vibrací na rámy podvozků.

Aktivní přístup k řešení

V rámci aktivit, které v měsících srpnu a září zaměstnanci Dopravního podniku prováděli v rámci snahy zjistit, co je příčinou vzniku trhlin, byl osloven Výzkumný ústav kolejových vozidel (VÚKV), Vysoké učení technické Brno (VUT) a Výzkumný ústav železniční (VÚŽ). Společnost VÚKV, která v roce 1998 prováděla prototypové zkoušky rámu podvozku,



Pohled na spodní část podvozku 4268b se dvěma trhlinaми na příčnicku rámu č. SIE 173972 s detailem na větší trhlina

byla požádána o posouzení příčin vzniku trhlin na rámech podvozků vlaků M1. VUT bylo požádáno o rozbor prachu a VÚŽ provedl materiálový rozbor plechů příčnicku jednoho poškozeného rámu (jednalo se o rám č. 173972 z vozu 4268b, který byl vyroben v roce 2002) a rozbor provedení svarů v postiženém místě.

Závěry provedených zkoušek ukázaly, že konstrukce rámu podvozku vychází ze zkušeností a znalostí v oblasti konstrukce kolejových vozidel, které byly k dispozici v první polovině 90. let, kdy byl podvozek konstruován. Vyznačuje se velkou lehkostí konstrukce, která je bez dostatečné rezervy pro pokrytí dalších neočekávaných dodatečných zatížení v provozu. Navíc byly v kritickém místě použity svary (tzv. svary 1/2Y), tehdy běžně používané, které jsou obtížně kontrolovatelné a které kladou vysoké nároky na kvalitu provedení. V této souvislosti je nutno dodat, že zmíněné typy svarů 1/2Y se při konstrukcích rámu kolejových vozidel dnes již nesmí používat.

Bylo zjištěno, že kvalita výroby rámu není na takové úrovni, jaká by měla být. Problémem jsou zejména svary v kritické oblasti. Zde se ukázalo, že v kritickém místě, kde se stýká příruba pro montáž trakčního motoru s příčnickem a v místě, kde se stýká celkem 6 svarů, se prakticky na všech doposud kontrolovaných rámech vyskytují takové závady svarů, které je možno charakterizovat jako vruby, které v tomto místě vytvářejí za provozu vlaků nežádoucí koncentrace napětí a způsobují vznik únavových trhlin v daném místě. Následně vzniklé trhliny byly proto charakterizovány jako únavové. Naopak, rozbor materiálu, ze kterého je vyroben rám podvozku, ukázal, že materiál je kvalitní a jeho vlastnosti jsou v souladu s parametry oceli S 52.3, ze které má být rám vyroben. Rozbor prachu ukázal, že jeho obsahem je z cca 60 % železný prach. Zbytek tvoří nekovové substance, a hlavně pak organická vlákna. Původem železného prachu pak jsou zejména botky sběračů.

Aktivity společnosti Bombardier

V rámci dohod učiněných na jednání DPP-Siemens-Bombardier 21. července byl odeslán jeden dobrý rám do závodu Bombardier v Siegenu na provedení přípravy pro měření mechanických napětí v kritickém místě rámu za provozu vlaku na trati C. Dále byl do Siegenu odeslán jeden poškozený rám, u kterého byl reálný předpoklad, že bude možno trhlinu opravit. Cílem této akce bylo vypracování technologického návodu na opravu postiženého místa zavařením trhliny. Další aktivitou Bombardieru v tomto období pak byl kontrolní výpočet příčnicku

rámu. Ukázalo se totiž, že původní výpočty již nemá Bombardier k dispozici, a bude proto nutno provést výpočet znovu. Měření mechanických napětí v kritickém místě rámu (tenzometrická měření) za provozu vlaku na trati C proběhlo ve dnech 17. a 18. srpna. V rámci měření bylo na rámu při jízdě vlaku v oblasti rychlostí 60÷65 km/hod pozorovány rezonanční stavy doprovázené záněnými pozorovaného mechanického napětí v krizové oblasti. Obecně je pro zánějové jevy možno říci, že vznikají superpozicí dvou kmitání o velmi blízké frekvenci. V rámci jízd byly použity náhodně vybrané provozní trakční motory, které byly osazeny snímači zrychlení. Vzhledem k tomu, že bylo při měření naměřeno na motorech zrychlení dosahující

Příklad provozně znečištěného rotoru trakčního motoru vlaku metra M1 po ujetí cca 800 000 km, tj. asi po 8 letech provozu



úrovně 2,5 G ve svislém směru, požádal Bombardier o možnost změřit vibrace na trakčních motorech na rámech s již vzniklou trhlinou. Vzhledem k tomu, že bylo obecným zájmem toto měření uskutečnit, požádali jsme Drážní úřad o provedení jízdy s takovým podvozkem na zkušební trati depa Kačerov. Při jízdě s takto postiženým podvozkem bylo naměřeno zrychlení na motoru ve svislém směru v úrovni cca 4 G. V obou případech se jednalo o motory, které v provozu ujely cca 850 000 km. Nakonec bylo provedeno ještě jedno měření, a to s vyčištěným motorem (po opravě N6), který byl v provozu cca 14 500 km. V tomto případě bylo naměřeno zrychlení 0,3 G. Toto zjištění bylo závažné a bylo později použito jako zásadní argument pro rozhodnutí o mimořádném vyčištění trakčních motorů.

Společné posouzení výsledků

Výsledky měření Bombardier prezentoval na společném jednání: mechanická napětí zjištěná v rámci měření v kritickém místě nepřesahují 30 % dovoleného napětí, v rámci měření byly pozorovány rezonanční kmity rámu podvozků v oblasti frekvencí cca 44 Hz, což představuje rychlost jízdy vlaku cca 60 ÷ 65 km/hod (dle průměru kol). Budičem rezonančních kmitů rámu jsou trakční motory. Příčinou vzniku trhlin je zanedbaná údržba motorů (nevychištěné trakční motory). Zástupci DPP s tímto závěrem nesouhlasili a na základě zjištění provedených VÚKV a VÚŽ uvedli, že příčinu vidí v nekvalitní výrobě rámu (nekvalitní svary) umocněné dodatečným dynamickým účinkem provozně znečištěných trakčních motorů. Ke kvalitě provedených svárů se Bombardier nevyjádřil s ohledem na to, že tato problematika není předmětem tohoto jednání. Prezentovány byly také výsledky kontrolního výpočtu příčnicku podvozku a zástupcům DPP a Siemensu bylo sděleno, že ve výpočtu nebyly shledány žádné závady a že je dimenzování příčnicku v pořádku.

V následujícím období Bombardier odeslal zpět do Prahy opravený rám podvozku. Dne 21. října byla rovněž zaslána technická dokumentace této opravy, která byla jako součást žádosti o stanovisko k provedené opravě předána Siemensem na Drážní úřad. Součástí dokumentace předané Siemensu a DPP byla rovněž nabídka Bombardieru na provádění oprav 23 málo poškozených rámu v závodě firmy v Siegen. Nabídka však nebyla s ohledem na vyšší požadované ceny za opravu a logistických problémů akceptována.

Aktivity společnosti Siemens

Celé období, které následovalo po objevení trhlin do konce roku, se Siemens zabýval pravidelnými týdenními kontrolami celého vozového parku. Vzhledem k tomu, že se nové trhliny na dalších podvozcích objevovaly přibližně v průměrném taktu cca jedna trhlina týdně, leželo další těžiště činnosti Siemensu v zajištění trvalé provozuschopnosti vozového parku v rozsahu daného příslušným grafikonem provozu

na trati C. V praxi to znamenalo vyvázání nalezeného defektního podvozku z postiženého vozu a zavázáním podvozku jiného, který byl demontován z tzv. „dárčové“ soupravy, do které byly postupně soustřeďovány defektní podvozky. Jak již bylo dříve řečeno, byly v první fázi řešení této problematiky takové soupravy tři. Později, jak přibývaly defektní podvozky, byly použity další dvě soupravy a nyní se defektní podvozky soustřeďují již do šesti souprav. Celkem je k dnešnímu dni (26. lednu 2012) trhlinami postiženo 56 podvozků.

Čištění trakčních motorů

Další oblast aktivity Siemensu je mimořádné čištění trakčních motorů. Je však nutno poznamenat, že se nejedná o žádné mimořádné znečištění, ale o běžný provozní stav, který nezpůsobuje žádné jiné provozní komplikace a nemá žádný vliv na technický stav motorů, zejména pak na stav ložisek. Vzhledem ke zjištěním, která vyplynula z vizuálních prohlídek provozně znečištěných motorů demontovaných v rámci plánovaných oprav N6 a která vyplynula z měření provedených Bombardierem, provádí Siemens na základě požadavku DPP od října 2011 mimořádné jednorázové čištění trakčních motorů. Čištění probíhá v taktu cca jedna souprava týdně a v praxi představuje realizace tohoto požadavku odstavení soupravy z provozu, demontáž všech 20 trakčních motorů ze soupravy, vyjmutí rotoru z motoru, mechanické vyčištění rotoru, zpětnou montáž motorů a montáž vyčištěných motorů zpět na soupravu. Celkem je k vyčištění určeno cca 30 souprav. K 18. lednu byly vyčištěny motory na 9 vlcacích.

Velmi důležitými aktivitami Siemensu v závěru minulého roku pak byla verifikace výsledků měření, které prováděl Bombardier v srpnu 2011 a ověření závěrů VÚŽ v oblasti kvality svarů rámu podvozků.

Ve věci ověření úrovně mechanických napětí Siemens oslovil VÚKV a požádal o provedení obdobných měření. Měření bylo realizováno v listopadu 2011. Výsledky potvrdily závěry měření provedené Bombardierem, naměřené úrovně napětí v kritické zóně rámu však nedosahovaly úrovní, které Bombardier naměřil. VÚKV v závěru své zprávy věnoval pozornost rovněž rezonančním jevům pozorovaných v rámci provedeného měření.

OPRAVY PODVOZKŮ BYLY ZAHÁJENY VE ČTVRTEK 1. PROSINCE. JAK PRÁCE PROBÍHAJÍ, KDO JE DĚLÁ A S JAKÝMI VÝSLEDKY, PŘIPRAVUJEME DO BŘEZNOVÉHO ČÍSLA.

VÝVOJ SITUACE

TÝKAJÍCÍ SE VADNÝCH PODVOZKŮ VOZŮ METRA M1 A POSTUP DPP PŘI ŘEŠENÍ TOHOTO PROBLÉMU:

- 15. 7. 2011** Pracovníci Siemens objevili první trhliny.
- 15.–17. 7.** Prohlídka celého vozového parku. Trhliny zjištěny na příčných rámech na 34 podvozcích nacházejících se na 31 vozech na 19 soupravách. Prohozením vozů v defektních soupravách zajištěno plnění prázdňinového GVD.
- 18. 7.** DPP + Siemens informovali Drážní úřad. Závěry:
- pravidelné týdenní prohlídky vozového parku
 - zákaz provozu souprav se zjištěnou trhlinou
 - soustředění defektních podvozků do několika (zpočátku 3) souprav, které budou dlouhodobě odstaveny.
- 27. 7.** Jednání DPP + Siemens + Bombardier. Závěry:
- Bombardier prověří výpočet příčnicku,
 - Bombardier prověří možnost opravy poškozených rámu,
 - Bombardier provede měření namáhání kritického místa rámu za provozu na trati C.
- 17. a 18. 8.** Měření prováděné společností Bombardier.
- 30. 8.** Výzkumný ústav železniční (VÚŽ) provedl rozbor příčin vzniku trhlin na rámech podvozků. Závěr:
- materiál podvozku odpovídá specifikaci pro předepsanou ocel S52.3,
 - závady ve svarech v krizovém místě, které iniciují vznik trhlin.
- 3. 10.** Na základě žádosti DPP Siemens začíná čistit trakční motory. K 3. 2. 2012 jsou vyčištěny trakční motory na 10 soupravách.
- 18. 10.** Jednání DPP + Siemens + Bombardier. Reakce na obdobné jednání z 27. 7. 2011. Závěry:
- Bombardier prověřil výpočet příčnicku – výpočet je bez závad,
 - Bombardier prověří možnost opravy poškozených rámu – rámy s malými trhlinami je možno opravit. Bombardier předloží nabídku na opravu včetně technologie opravy,
 - Bombardier vyhodnotil měření namáhání kritického místa rámu za provozu na trati C.
- Závěr – příčinou prasklin jsou vibrace rámu způsobené nečistotami v trakčních motorech.
- 3. 11.** Výzkumný ústav kolejových vozidel (VÚKV) na objednávku DPP vypracoval studii „Posouzení příčin vzniku trhlin na rámu podvozku metra M1“. Závěr:
- závady ve svarech v kritické oblasti – vruby vytvářející nežádoucí koncentrace napětí iniciující vznik únavových trhlin,
 - nežádoucí rezonanční kmitání rámu na frekvenci cca 44 Hz (odpovídá rychlosti jízdy cca 60÷65 km/hod), které je buzeno provozně znečištěnými trakčními motory.
- 4. 11.** Rozbor prachu z trakčních motorů provedený Výzkumným ústavem Brno (VÚT). Závěr:
- prach je z velké části (60 %) tvořen železnými

částicemi a kysličníky železa,
• zbytek nekovové neorganické materiálu a organická vlákna.

Listopad 2011 DPP neakceptuje nabídku spol. Bombardier na opravu rámu s malým poškozením. Důvod: cena 5 500 EUR/rám a dopravní vzdálenost Praha – Siegen.

S ohledem na dosavadní postup společností Siemens a Bombardier při řešení vzniklé situace DPP začal hledat způsob, jak opravit rámy s malým poškozením vlastními silami.

Prosinec 2011 Po prozkoumání několika možností jak rám opravit a po provedení několika praktických zkoušek a po projednání svého záměru provádět opravy rámu s malým poškozením vlastními silami s Drážním úřadem se DPP rozhodl využít nabídky společnosti ESAB Vamberk.

4. 1. 2012 Úvodní měření oteplení trakčních motorů vybavených filtry na sacích otvorech chladicího vzduchu. Pozitivní výsledek umožňující DPP přikročit k praktickým dlouhodobým zkouškám.

13. 1. V OZM úspěšně provedena první ukázková zkušební oprava rámu prováděná autory technologie, společností ESAB Vamberk za účasti zástupců Drážního úřadu, VÚKV a odborných pracovníků DPP. Při následné defektoskopické kontrole nebyly zjištěny závady opraveného místa.

Zvolená metoda opravy je ze strany DPP plně legislativně pokryta a opravené místo je možné plně kontrolovat běžně používanými defektoskopickými metodami.

K 3. 2. 2012 je opraveno 5 rámu, 6. rám byl opraven v pondělí 6. 2. 2012.

Opravené rámy budou soustředěny do vlakové soupravy, která je nyní v plánované opravě N6.

Leden 2012 Shromažďování potřebné technické dokumentace, potřebné pro vypracování nezávislého posudku na zvolený způsob oprav rámu, který vypracuje nezávislá příslušně certifikovaná právnická osoba.

Na základě jednání DPP s Drážním úřadem byla pro tento úkol vybrána společnost VÚKV, která již přislíbila dotčený posudek vypracovat.

Únor 2012 Jakmile VÚKV vypracuje požadovaný posudek, předá jej DPP spolu s příslušnou technickou dokumentací na Drážní úřad.

Následně DPP očekává vydání povolení od Drážního úřadu k zařazení opravených podvozků do provozu.

DPP pokračuje zkoušky filtrů instalovaných na vstupu chladicího vzduchu do trakčního motoru.

DPP pokračuje v opravách rámu s malým poškozením (opravy malých trhlin).

DPP předpokládá že by první souprava s opravenými rámy mohla být zařazena do provozu v březnu 2012.



Jedno z nejhorších míst na pražské tramvajové síti: oblouk u zastávky Na Padesátém na trati do Hostivaře



Rekonstrukce tramvajových tratí 2012 zahájeny!

Pro zachování optimálního stáří sítě je třeba rekonstruovat přibližně 10 km tratí jednokolejně za rok. Vzhledem k zanedbání péče před rokem 2008, jehož důsledky pociťujeme nyní havarijním stavem řady tratí, je nezbytný ještě vyšší objem prací.

Platí to i v době úspor v Dopravním podniku. Jednak proto, že se nyní daří rekonstruovat za přijatelných nákladů, a také proto, že některé tratě zásah potřebují pro prosté udržení provozu. Pak je vhodné provést kompletní rekonstrukci, která v příštích letech sníží nutnost menších oprav na minimum než opakovaně provádět záchranné práce. Důležitým aspektem je také fakt, že na dožitých tratích se obvykle vyskytují omezení rychlosti, která provoz prodražují a zhoršují – lidé s námi jezdí pomalu a nepohodlně.

Rok začal na Rašínově nábřeží

Klíčová akce roku se odehraje v létě na trati do Hostivaře. Stavební sezona 2012 však už byla zahájena. Počátkem února byl na dva týdny přerušen provoz na Rašínově nábřeží mezi Výtoní a Palackého náměstím. Původně byla ve výhledu kompletní rekonstrukce se změnou technologie tratí. Vzhledem k tomu, že oba konce úseku jsou poměrně nové (2004 a 2007) a naopak střední část se přiblížila do havarijního stavu, bylo nutné jednat. Přistoupilo se

TRAMVAJOVOU SÍŤ ČEKÁ I LETOS ROZSÁHLÁ STAVEBNÍ ČINNOST. DOPRAVA NA MODERNÍCH TRATÍCH PAK BUDE PŘÍJEMNĚJŠÍ A RYCHLEJŠÍ. BUDOU-LI REALIZOVÁNY VŠECHNY PLÁNOVANÉ AKCE, DOSÁHNE DÉLKA REKONSTRUOVANÝCH KOLEJÍ TĚMĚŘ ČÍSLA Z MINULÉHO ROKU. DO KONDICE SE DOSTANE VĚTŠINA ÚSEKŮ V NEJHORŠÍM STAVU.

Text a foto: Miroslav Grossmann

k repanelizaci zničené části a zachování krajních úseků. Po tomto „rozjezdu“ přichází na řadu první akce většího rázu. Od poloviny února do konce března proběhne rekonstrukce trati na nábřeží Kapitána Jaroše a v ulici Dukelských hrdinů. Půjde o úsek mezi Strossmayerovým náměstím (mimo) a rozjezdovou výhybkou před Letenským tunelem (mimo). Místo tratě z BKV panelů, která i zde je ve špatném stavu, bude zřízena konstrukce na betonové desce se zákrytem. Na přejezdu u zastávky Nábřeží Kapitána Jaroše dojde k mírné změně polohy tratí a zvětšení poloměru oblouku, což umožní i příznivější řešení řízené křižovatky pro chodce a cyklisty. Vlastní obnova semaforu a rekonstrukce vozovek by měla na rekonstrukci tratě navázat později. Před křižovatkou s Kostelní ulicí přibudou ve směru z centra preferenční „bumlíky“.

Návrat do Zenklovy

Místem, kde budou užity bezžlábkové kolejnice S49, bude během dubna a května Zenklova ulice. Před rokem se zrekonstruoval krátký úsek mezi Palmovkou a Elsnicovým náměstím, letos se rekonstrukce plánuje pro zdevastovanou část mezi Bulovkou a křižovatkou Stírka. V části k Vychovatelně bude trať na pražcích s otevřeným svrškem. V horním úseku se zrealizuje betonová deska. Chystá se světelná signalizace pro přístup chodců na zastávku Okrouhlická.

Několikadenní výluka se bohužel nevyhne ani střední části Zenklovy, kde hlavní záchranné práce sice proběhly loni, ale na dvou místech u zastávky Stejskalova si pokračující devastace tratí žádá opravu.

Od června do srpna proběhne v režii stavitelů Městského okruhu (a tedy mimo DPP) další výluka, v oblasti Letenského náměstí. Původní trať v ulici Milady Horákové mezi náměstím a ulicí U Sparty bude posunuta jižním směrem a dostane se tak do polohy nové tratě mezi Spartou a Špejcharem. Stávající velkoplošné panely nahradí pražce ve šterku s živичným a dlážděným krytem.

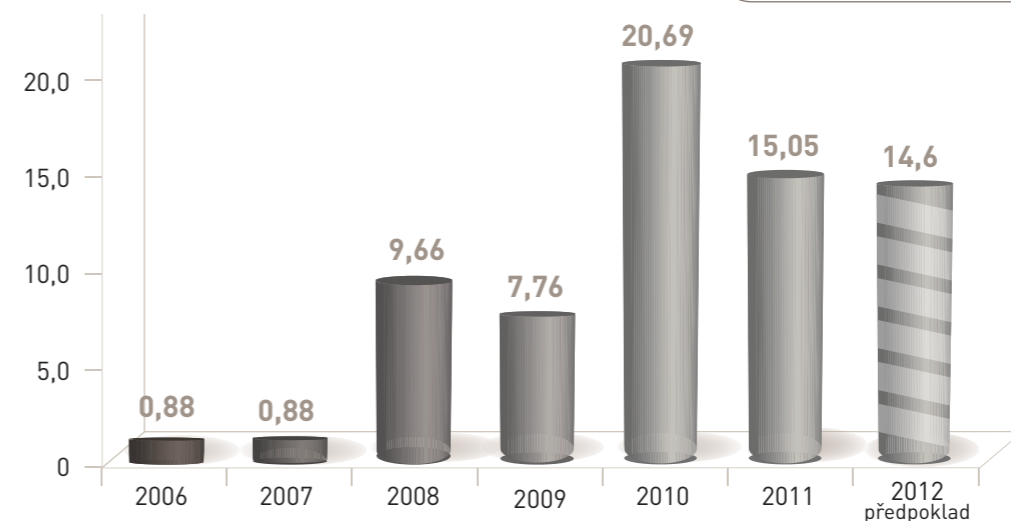
Od června do poloviny září bude probíhat po etapách výluka provozu na křižovatce Flora. Dojde ke kompletní rekonstrukci vlastní kolejové konstrukce i všech větví. A především bude doplněno další kolejové propojení, takže nově bude možné projíždět tramvaj po Jičínské přímo. Akce je koordinována s rekonstrukcí světelné signalizace.

Rozsáhlá akce od Průběžné po Švehlova

Stejně jako velké rekonstrukce předchozích dvou let (Plzeňské a trati do Modřan), proběhne i letošní zásadní akce především během letních prázdnin. RTT Průběžná – Švehlova zahrnuje kompletní výměnu tratě od ulice V Olšínách (zastávka Průběžná) po Hostivařskou. Vynechán bude sedmisetmetrový úsek kolem podjezdu Zahradní město, jehož podobu v budoucnu zásadně ovlivní modernizace IV. železničního koridoru a výstavba přestupního terminálu.

Trať patří co do technického stavu k nejhorším v Praze, s dopadem do jízdních dob. Během akce i zde zmizí BKV panely. Novou konstrukcí bude trať na pražcích ve šterku převážně s otevřeným svrškem. Ve značném rozsahu bude použita bezžlábková kolejnice S49.

Přípravou na realizaci přestupního terminálu Zahradní město bude zřízeno zastávky Dubečská u stejnojmenné ulice. Kvůli přestupům mezi tramvajemi a autobusy v provozu zatím bohužel zůstane i zastávka Na Padesátém vzdálená jen 150 metrů. Po vybudování uzlu bude zrušena. Nová zastávka vznikne u obchodního centra Hostivař a zlepší jeho dostupnost. Některé další zastávky změni polohu. Akce bude



Celková délka rekonstrukcí tramvajových tratí
(v km jednokolejně)

koordinována s rekonstrukcí a výstavbou několika semaforů. Signalizovat se budou především přístupy na zastávky přes dva jízdni pruhy.

Libeňský most stále čeká

V srpnu proběhne rekonstrukce další části sítě, která patří mezi nejhorší v Praze. Trať v Dělnické ulici bude zbavena velkoplošných panelů a nově bude na betonové desce s živичným krytem. Ze strany DPP je maximální snaha práce koordinovat s výměnou potrubí Pražské teplárenské. Bohužel ani letos neproběhne oprava zničené tratě na Libeňském mostě. Ta je závislá na celkové rekonstrukci mostu, kterou musí provést TSK.

Od poloviny září se předpokládá rekonstrukce zdevastované tratě ve Vinohradské ulici mezi Vinicí a zastávkou Želivského u metra. Stávající konstrukci na velkoplošných panelech nahradí pražce ve šterku, převážně s otevřeným svrškem. I zde bude použita železniční kolejnice S49. Významné změny dozná zastávka Želivského. Prostor někdejší třetí koleje se využije pro zvětšení nástupišť. Zastávku do centra budou využívat jako nástupní autobusy jedoucí z terminálu do Vršovic.

Celý rok bude pokračovat výluka Myslbečovy ulice. Z menších akcí lze zmínit červnovou rekonstrukci Moskevské mezi Minskou a Koh-i-noorem a výměnu části kolejové konstrukce Újezd. Krátké výluky budou na Evropské při stavbě metra. Koncem roku by mohlo dojít na rekonstrukci obratiště Kubánské náměstí, a tím ke zrušení poslední neuzamykatelné dálkové ovládané výhybky na pražské tramvajové síti.

PLÁNOVANÉ REKONSTRUKCE TRAMVAJOVÝCH TRATÍ 2012

(délky uváděny jednokolejně a v metrech)

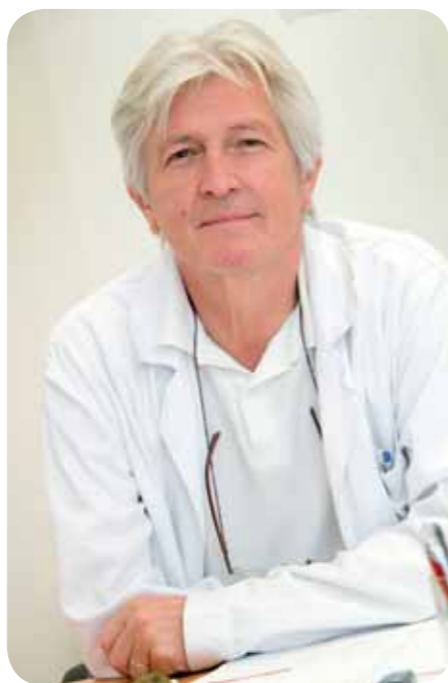
RTT Dukelských hrdinů	1040
RTT Zenklova 2, 3	2280
Letenské náměstí	760
RTT Flora	540
RTT Průběžná – Švehlova	6600
RTT Libeňský most (úsek Dělnická)	800
TT Vinohradská + RTT Vinohradská – metro Želivského	1720
RTT Moskevská 2	260
TT Myslbekova (+ Patočkova)	600

Pozn.: akce TT Rašínovo nábřeží – oprava (632 m) není rekonstrukce

POMOČNÁ RUKA psychologů

KDO MŮŽE ŘÍCT, ŽE SI NEPROŠEL ČI NEPROJDE ŽÁDNÁ PRACOVNÍ A ŽIVOTNÍ ÚSKALÍ. JAK DOKLÁDAJÍ NÁVŠTĚVY V PSYCHOLOGICKÉ PORADNĚ DPP, NEMUSÍ BÝT JEJÍMI KLIENTY JEN ŘIDIČI MHD, VYSTAVENÍ STRESU KAŽDÝ DEN. PŘI SAMOZŘEJMÉM ZACHOVÁNÍ DISKRÉTNOSTI PŘIJMOU PSYCHOLOGOVÉ KOHOKOLI, KDO PROJEVÍ O JEJICH SLUŽBU ZÁJEM.

Petr Ludvíček / Foto: archiv DPP



Stárneme všichni a naše reakce ochabují. Negativní změny některých našich schopností jsou do jisté míry a po určitou dobu kompenzovány bohatou praxí a zkušenostmi. V těch vážnějších případech je možné vždy požádat o konzultaci na našem oddělení, říká **Petr Tománek**, vedoucí oddělení Psychologická laboratoř DPP

zátěže. To znamená prověřit, zda práce nemá na člověka příliš negativní vliv, a to jak po stránce somatické, tak psychické. Lékaři

se zaměřují na zjišťování tělesné kondice a my se zabýváme zjišťováním psychického stavu. Máme k dispozici dotazníky, kde se řidiči vyjadřují, jak se cítí v poslední době, jestli nemají problémy s usínáním, nebolí je záda, kolik spí denně, jestli se necítí unaveni, zda netrpí nechutenstvím, jestli nemají pocity vyčerpání až vyhasnutí. Jakmile příznaky stavů dojdou do veliké míry četnosti, může to být vážné."

K činnostem laboratoře je třeba přičíst vstupní vyšetření všech řidičů, tedy i vozidel nad 7,5 tuny, vstupní vyšetření

dozorčích stanic a nových zaměstnanců přepravní kontroly. „Tyto činnosti vyplývající ze zákona jsou letitá rutina, ale byli jsme nově požádáni, abychom se více angažovali

v poradenství a rozšířili působnost poradny," říká Petr Tománek a dodává: „Je tu zájem o naši asistenci při výběru nových zaměstnanců do managementu, což je součástí adaptačního programu." Poradna je v Hostivaři k dispozici všem zaměstnancům. Ze schůzek se nepiší žádné zprávy, nikde se nevedou. V rámci diskusí se řeší nejen pracovní, ale i soukromé problémy. V případě potřeby mohou být zaměstnanci odkázáni i na jiné poradny. Podnikoví psychologové zaručují diskrétní spolupráci, pokud si informace nevyžádá soud, policie nebo lékař. „Drtivá většina případů se nestává schválně, dochází přeci k lidským chybám, které se mohou stát komukoli. A například medializace dopravní nehody vždy jen situaci a stav řidiče zhoršuje. Nevylučuji, že sem někteří chodí s obavou a neradi. Pomocí různých testů a přístrojové diagnostiky zjišťujeme úroveň některých schopností a vlastností našich klientů, např. reaktivitu, kvalitu pozornosti, osobnostní rysy atd. Někdy se projeví, že schopnosti člověka jsou už za hranic přijatelnosti," připouští Tománek. V některých případech musí psychologové požádat o neurologické vyšetření nebo jiné odborné vyšetření, ale může se stát, že stav klienta již vylučuje další výkon služby profesionálního řidiče. „Týká se to nás všech, stárneme všichni. Ale je fajn, když přijde řidič a řekne: „Rád vás vidím, že si s vámi zase popovídám," uzavírá Petr Tománek.

Vážná ale i menší dopravní nehoda může mít na účastníky traumatizující účinek. Akutní posttraumatický stav zpravidla zvládají pracovníci záchranné služby. Psychické obtíže však mohou přetrvávat i po návratu na pracoviště nebo domů. Takto oslovuje řidiče Dopravního podniku Psychologická laboratoř, která je v takových případech připravena nabídnout bezprostřední psychologickou pomoc i systematickou terapii. „Nabízíme pomoc, ale nemůžeme člověka nutit. Zaměstnanci si už ale začínají zvykat na to, že tu nějaká forma péče je. Záběr je do celého podniku, ale zaměřujeme se především na stavy po nehodách," představuje své pracoviště v Hostivaři Petr Tománek.

Zaměstnanci se mohou s pracovním i osobním problémem obrátit na Psychologickou laboratoř DPP kdykoliv: **2961 93 204-5, 2961 33 373**

Adresa pracoviště: U Vozovny 6, Praha 10 – Hostivař (budova autoškoly)

Informaci o dopravní nehodě se psychologové zpravidla dozví od vedoucího garáže. Jsou schopni řidiče přijmout hned, má přednost před všemi ostatními klienty. Riziko dopravních nehod je u řidičů MHD velké, potvrzuje Petr Tománek: „Naši řidiči jsou v drtivé většině účastníky nehody, nikoli viníci. Záleží na osobnosti řidiče, jak situaci po nehodě zvládne. Účinky prvotního zásahu většinou odezní, ale člověk si to v sobě nese dál. Nabízíme nejen bezprostřední psychologickou pomoc, ale jsme ochotni pomáhat i v delším období po nehodě." Situace je o poznání horší, když je nehoda zaviněna řidičem DPP. Často se přidává výrazná úzkost, protože v tu chvíli má řidič pocit velkého ohrožení, jaké následky pro něho vyplynou. „V tu chvíli jde o zvládnutí úzkostného stavu. Pokud usoudíme, že je to velice závažné, tak řidiče odesíláme k našemu závodnímu lékaři s tím, že musí být farmakologicky ošetřen. Dál následně s postiženým spolupracujeme," popisuje Tománek.

Rukama jednoho psychologa projde v rámci pravidelných kontrol na 800 řidičů autobusů ročně, celou laboratoř tedy 1 600 osob. Zákon o ochraně veřejného zdraví říká, že pracovní kategorie zařazené do 3. pracovní zátěžové skupiny, tedy té nejtěžší, jsou povinny v rámci pravidelné lékařské prohlídky se rok po nástupu a pak každé dva roky podrobit orientačnímu zhodnocení psychické pracovní



„CHTĚLI BYCHOM V MHD, HLAVNĚ V METRU, VIDĚT VÍC UNIFORMEM," TAK TAKOVÝ VZKAZ POSLALI PŘÁZANÉ STRÁŽNÍKŮM V PRŮZKUMU SPOKOJENOSTI, KTERÝ SI MĚSTSKÁ POLICIE NECHALA UDĚLAT LONI NA PODZIM.

Jana Přikrylová / Foto: archiv MP

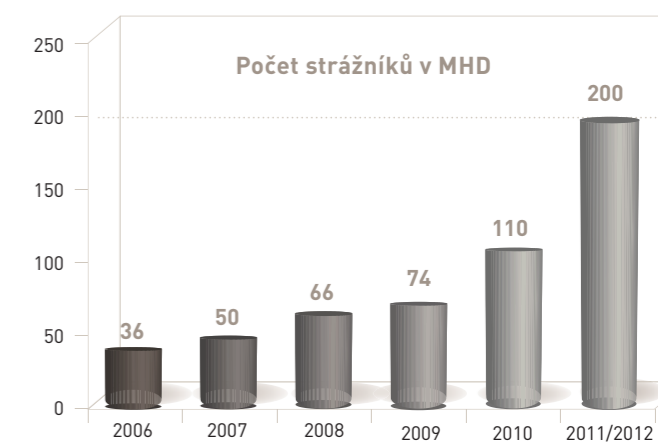
Na bezpečnost a pořádek v MHD dohlíží strážníci

Nejen díky tomu tak od 29. listopadu 2011 hlídkuje v metru o 70 % strážníků víc. Na veřejný pořádek v současné době jen v metru dohlíží 85 strážníků denně oproti původním padesáti. Na dozoru nad bezpečností cestujících a řidičů v rámci celé MHD se pak podílí každý den až 200 strážníků. „K tomuto kroku nás vedl nejen zmíněný průzkum, ale i naše vlastní poznatky. Strážníci Hlídkového útvaru, kteří vykonávají hlídkovou činnost v městské hromadné dopravě, věnují právě metru maximální pozornost, což je dáno mimo jiné značnou fluktuací cestujících," vysvětluje Ludvík Klema, pověřený řízením městské policie a dodává: „V současné době je to maximum, které můžeme učinit, v žádném případě ale nejde jen o dočasné opatření."

Hlídky v metru, tramvajích i autobusech

Strážníci se v metru pohybují nejčastěji v dvoučlenných hlídkách, dohlížejí nejen ve vestibulech a nástupních prostorech, ale i v samotných vlakových soupravách. Hlavním úkolem strážníků je dohlížet na veřejný pořádek a bezpečnost cestujících, mimo jiné vykazování opilých osob z prostor a dopravních prostředků MHD. Jen v roce 2011 jich strážníci v rámci kontroly nočních linek vykázali celkem 12 264. Hlídky také působí preventivně na kapesní zlodějky, dohlíží a řeší projevy vandalizmu, řeší nejrůznější napadání a rvačky nebo podezřelá zavazadla. Samozřejmostí je také pomoc lidem se zdravotními potížemi. Ostatně jen v loňském roce bylo 8 strážníků oceněno za záchranu lidského života právě v prostorách metra a ostatních prostředcích MHD.

Hlídkový útvar vznikl v roce 1992 jako Útvar Metro, na Hlídkový útvar byl přejmenován v roce 2007. V roce 2011 strážníci Hlídkového útvaru zkontrolovali 62 288 osob a odhalili 38 322 přestupků.



Strážníci ale zdaleka nehlídkují jen v metru. Zajišťují také bezpečnost i v dalších dopravních prostředcích MHD, a to především v noci, po uzavření metra. Tehdy se hlídky přesouvají do nočních linek tramvajů a autobusů. Zajišťování jsou také kolegy z motorizovaných hlídek, a to nejen z Hlídkového útvaru.

V součinnosti s řidiči DPP

Městská policie v rámci své hlídkové činnosti nezajišťuje pouze bezpečnost cestujících, pomáhá i zaměstnancům Dopravního podniku, například řidičům. Kromě osobní přítomnosti strážníků reagují hlídky městské policie také na případné výzvy ze strany řidičů autobusů a tramvajů, kteří mají k dispozici tzv. tísňové tlačítko. Právě tato oblast spolupráce městské policie a Dopravního podniku je přitom více než vyčíslená, v loňském roce vzrostl počet takto hlášených „SOS“ událostí o více než 100 %. Strážníci reagovali na 224 tísňových událostí. Tísňová tlačítka v autobusech přitom fungují už druhým rokem, řidiči v tramvajích je využívají téměř rok. Kromě toho ale hlídky městské policie zajišťují i oblast pro mnoho lidí zcela neznámou – sběr injekčních jehel, stříkaček a dalšího kontaminovaného materiálu. I na tom se podílí Hlídkový útvar, který se zaměřuje na stanice a zastávky MHD a jejich okolí. Jen při první letošní akci takto sesbírali 12 jehel, 48 stříkaček a 126 kusů jiného potenciálně nebezpečného materiálu.

Zhodnocení dosavadní spolupráce a hledání dalších možností, jak společně zajistit bezpečnost a veřejný pořádek v MHD, bylo předmětem jednání zástupců Městské policie s DPP, které proběhlo na začátku ledna.



Zimní péče o zastávkové ostrůvky

V RÁMCI VLASTNÍ ZIMNÍ SLUŽBY, KTERÁ JE KAŽDOROČNĚ VYMEZENA V OBDOBÍ OD 15. LISTOPADU DO 31. BŘEZNA, VĚNUJÍ JEDNOTLIVÉ ÚTVARY JEDNOTEK DOPRAVNÍHO PODNIKU ZVLÁŠTNÍ POZORNOST ZEJMÉNA SNÍŽENÍ NÁSLEDKŮ NEPŘÍZNIVÝCH KLIMATICKÝCH PODMÍNEK. MEZI ČINNOSTI, KTERÉ SNIŽUJÍ NÁSLEDKY NEPŘÍZNIVÉHO ZIMNÍHO POČASÍ, PATŘÍ TAKÉ ÚKLID TRAMVAJOVÝCH OSTRŮVKŮ.

Martina Neckářová / Ilustrační foto: archiv DPP

Zmíněný úklid má na starosti jednotka Dopravní cesta Tramvaje (JDCT). Díky letošní zimě, dosud chudé na sněhové srážky, klesl oproti předchozím letům počet výjezdů na úklid tramvajových ostrůvků i autobusových terminálů téměř čtyřnásobně.

Úklid rozdělen podle lokalit

Pod správu Dopravního podniku spadá v zimním období úklid 467 zastávkových ostrůvků. „Je to rozdělené tak, že část činností zajišťujeme externími firmami, a naopak nějaké činnosti vykonávají interní pracovníci. To jsou pracovníci provozovny Vrchní stavby a jednotky Správa vozidel Autobusy,“ vysvětluje **Petr Mašek**, vedoucí odboru Správa a technické zajištění Dopravní cesta Tramvaje, do jehož kompetencí úklid tramvajových ostrůvků a vybraných míst autobusových terminálů spadá.

Dopravní podnik se v zimě musí postarat o úklid 467 zastávkových ostrůvků. Využívá k tomu techniku a zaměstnance vlastní i od externích firem. Přípraveni musejí být bez ohledu na průběh zimy.

Dopravní podnik má najaté tři externí firmy, které s úklidem Dopravnímu podniku pomáhají. „Objem zimní údržby je veliký a ostrůvků je mnoho. Dopravní podnik kapacitně nemá dostatečné množství zaměstnanců a není ani technicky vybavený, aby zvládl tak rozsáhlý zimní úklid. V zásadě je to rozdělené podle lokalit, odkud mohou naši zaměstnanci nebo zaměstnanci externích společností vyjet. V rámci Pražské integrované dopravy jsme však pouze dopravce. Naším hlavním úkolem je primárně přepravit cestující. V případě

kalamitních spadů sněhu, které proběhly v minulých letech, jsme prvotně zajišťovali ve spolupráci s jednotkou Provoz Tramvaje a jednotkou Správa vozidel Tramvaje zprovoznění celé sítě, aby mohly vyjet všechny vozovny a všechny vozy,“ dodává Mašek.

Zastávky na chodníku nepatří do režimu DPP

Většina chodníků je ve vlastnictví Hlavního města Prahy. Platí to i o nástupních prostorách, kde se do MHD nastupuje z chodníku. Takové prostory Dopravní podnik neudrží. „Někteří cestující si mylně myslí, že tam, kde je chodník jako nástupní prostor nebo zastávka, je úklid v kompetenci DPP, jako třeba na Zenklově ulici nebo Palackého náměstí. Současná legislativa mluví o tom, že o chodník se stará vlastník, tj. Hlavní město Praha. Zimní úklid komunikací a chodníků pro Hlavní město Prahu zajišťuje Technická správa komunikací,“ říká k problematice sněhu Petr Mašek a dodává: „V rámci zimní přípravy máme hodně zkušeností z předchozích zim. Jsou tu pracovníci, kteří se zimní údržbou zabývají už dlouho a pracují podle skutečného meteorologického stavu. Aktuální situaci o tom, zda zimní služba vyjede, nebo ne, se dozvíme z Centrálního dispečinku nebo z předpovědi počasí, kterou sledujeme na stránkách Českého hydrometeorologického ústavu.“

Úklid sněhu z tramvajových ostrůvků a autobusových terminálů upravuje směrnice 45-2010-00 – Organizace zimní služby, která ukládá, že úklid sněhu na tramvajových ostrůvcích se započne vždy od centrální oblasti města, v I. etapě pouze na délku 35 m a na šířku 1,7 m, ve II. etapě bude provedeno dokončení úklidu sněhu z ostrůvků po celé jejich délce.


Preventivní posyp podle předpovědi počasí

Podle předpovědi počasí Hydrometeorologického ústavu,

který JDCT pravidelně sleduje, nastávají i situace, kdy se předem počítá s nepříznivým počasím a v rámci tzv. preventivního posypu JDCT zajistí, aby následky nepříznivého zimního počasí byly co nejmenší. „Preventivní posyp jsme řešili v DPP několikrát i v letošním roce z důvodu výstrahy spadu sněhu,“ upřesňuje vedoucí odboru Správa a technické zajištění Dopravní cesta Tramvaje Petr Mašek.

Dopravní podnik nedisponuje vlastní posypovou solí. Sůl zajišťuje pro podnik společnost Pražské služby nebo IPODEC. Pokud DPP posypovou sůl potřebuje, tak si pro ni k dodavateli dojede. DPP v zásadě využívá k zimní službě vozidla zajišťovaná jednotkou Správa vozidel Autobusy. Jakmile



začne sněžit, standardně se dohromady dávají pracovníci zajišťující zimní službu, aby cestující byli spadem sněhu, co nejméně omezeni. V letošním zimním období, tedy na přelomu roku 2011/2012 eviduje zimní služba 8 výjezdů, z toho čtyři výjezdy byly na okrajové části Prahy, kde je samozřejmě rozdíl teplot a aktuálního stavu počasí jiný než v centru Prahy. 

Poskytovatel zimní údržby tramvajových ostrůvků a autobusových terminálů		Počet výjezdů na úklid tramvajových ostrůvků a autobusových terminálů	
Poskytovatel	počet zastávkových ostrůvků	Rok	Počet výjezdů
Provozovna Vrchní stavba DPP	243	2011/ 2012	8
Jednotka Vnitropodniková doprava DPP	43	2010/ 2011	27
Externí dodavatelé	181	2009/ 2010	29
Celkový počet uklízených zastávkových ostrůvků	467		



Rok 2011 v ČÍSLECH PODNIKOVÝCH HASIČŮ A ZÁCHRANÁŘŮ

HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR DPP SE V ROCE 2011 ÚČASTNIL CELKEM 609 VÝJEZDŮ K MIMOŘÁDNÝM UDÁLOSTEM A PROVĚŘOVACÍM CVIČENÍM, TEDY PŘESNĚ O 1 VÝJEZD VÍCE NEŽ V ROCE PŘEDCHÁZĚJÍCÍM. PROCENTUÁLNÍ SKLADBA VÝJEZDŮ JE ALE MÍRNĚ ODLIŠNÁ. V ROCE 2011 VÝRAZNĚ UBYLO UDÁLOSTÍ ZPŮSOBENÝCH POVĚTRNOSTNÍMI VLIVY A NAOPAK PŘIBYLO TECHNICKÝCH ZÁSAHŮ A PLANÝCH POPLACHŮ.

Michal Brunner / Foto: HZS DP

Mezi zásahy u dopravních nehod jsou započítávány i případy pádů osob pod soupravu metra. V uplynulém roce vyjžděli podnikoví hasiči ke dvaceti takovým případům. Smutný rekord drží měsíce únor a prosinec, kdy došlo shodně k pěti pádům. Snímek je z 29. srpna ze stanice Náměstí Míru.



Jednotky HZS DP vloni zasahovaly celkem u 29 požárů. Nejzávažnějším byl požár mastných nečistot na eskalátoru ve stanici Můstek A 28. dubna. Při požáru došlo k nadýchání kouře u dvou zaměstnanců služby Dopravní zařízení. Na zvýšení počtu technických zásahů měly mimo jiné vliv časté výjezdy na vyproštění osob z nově otevřeného bezbariérového výtahu ve stanici Národní třída v počátcích provozu tohoto zařízení. Významným pokrokem v oblasti technických zásahů bylo vybavení sboru motorovými řetězovými pilami, jednotky tak začaly vyjíždět také k rozřezání a odklizení stromů padlých na dopravní cesty nebo zastávkové přístřešky. Na nárůstu počtu planých poplachů se podílí zejména špatný stav elektrické požární signalizace (EPS) na depu Zličín. Situace je projednávána a řešena s odpovědnými útvary, protože častá signalizace nespolehlivé EPS komplikuje činnost zličínských požární jednotky.

K netypické události došlo 3. března, kdy se jednotka z požární stanice Zličín při návratu na svoji základnu stala svědkem nehody osobního automobilu s chodcem. Členové jednotky odborně poskytli zraněnému první pomoc a předali jej do péče přivolané zdravotnické záchranné služby. Pohotovou a profesionální reakci hasičů na místě kladně ohodnotil primátor Bohuslav Svoboda, který se právě v terénu s činností záchranné služby seznamoval.



Podnikoví hasiči asistovali 31. října Policii ČR při vyhledávání nástražného výbušného systému, a to ve stanici Hradčanská.

Vážný dopad na pražskou dopravu měla srážka dvou tramvají 14T v křižovatce na Palackého náměstí 18. dubna. Díky koordinovanému nasazení nakolejovacího zařízení LUKAS z výzbroje HZS a pohotovostního autojeřábu MAN/Effer se podařilo neuralgickou pražskou křižovatku uvolnit do 50 minut od příjezdu podnikových hasičů na místo nehody.



Při dopravních nehodách záchranáři vždy kladou důraz jak na rychlou a odbornou pomoc zraněným, tak na co nejčasnější uvolnění dopravní cesty. Těsná spolupráce s vnitropodnikovými složkami i složkami IZS je standardem. Práci hasičů při odklizení následků nehody tramvají na náměstí I. P. Pavlova 5. října fandili i stovky řidičů v koloně na magistrále.



Hasiči vloni zasahovali celkem u 29 požárů. Při jednom z nich plameny zasáhly 13. října autobus v Čimicích.



Nejzávažnější dopravní nehodou, u které v loňském roce jednotky HZS DP zasahovaly, byla 19. září srážka tramvajových souprav T6 a 14T v zastávce Kotlářka. Vyproštění zesnulého řidiče z tramvaje T6 provedli hasiči HZS hl. m. Prahy z jinonické požární stanice, kteří na místo dorazili jako první. Na záchranáře DPP pak čekal náročný šestihodinový zásah v úzké součinnosti s pohotovostními složkami DPP, kdy hlavním cílem bylo dostat vážně poškozené tramvaje do stavu umožňujícího jejich odtah do blízké vozovny Motol.

Rok	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Počet výjezdů HZS DP	349	444	539	541	608	609

Rok	2010		2010		2011	
	počet	%	počet	%	počet	%
Požár	14	3	25	4	29	5
Technický zásah	220	41	180	30	204	33
Živelná pohroma	3	0,5	49	8	14	2
Dopravní nehoda	25	5	39	6	40	7
Únik látek	37	7	42	7	48	8
Planý poplach / signalizace EPS	169	30	228	38	243	40
Prověřovací cvičení	70	13	45	7	29	5
Ostatní mimořádná událost	3	0,5	0	0	2	0,3
Celkem	541	100	608	100	609	100

PAVEL STRNAD, VEDOUcí PROVOZU MOTOL, JIŽ PŘES DVACET LET HRAJE KUŽELKY, A TO ZA KUŽELKÁŘSKÝ KLUB DPP, KTERÝ LETOS OSLAVÍ 60 LET OD SVĚHO ZALOŽENÍ. O TOM, JAK SE KE KUŽELKÁŘSKÉ KARIÉRE NEBO JAK SE V PRŮBĚHU ČASU KLUB MĚNIL, JSME SI ZA NĚM PŘIŠLI DO VOZOVNY MOTOL POPOVÍDAT.

Martina Neckářová / Foto: archiv Pavla Strnada

Úctyhodná historie KUŽELKÁŘŮ



V roce 1953 si pražští kuželkáři postavili kuželnu v Hloubětíně, založení však byli již o rok dříve. Letos tedy slaví 60. výročí

Od jakého roku kuželky hrajete a jak jste se k nim dostal?

V květnu 1989 jsem nastoupil k Dopravnímu podniku jako řidič tramvaje do vozovny Hloubětín. Tehdy jsme z Hloubětína vyjížděli na cvičné jízdy a instruktor, který mě tehdy učil jezdit s tramvajemi, byl v té době aktivním a dobrým hráčem kuželek a k tomuto sportu mi otevřel dveře.

Jste hráčem Kuželkářského klubu DPP. Mohl byste nám ho přiblížit?

Kuželkářský sport má ve spojení s Dopravním podnikem dlouhou tradici. V roce 1952 byl na schůzi „Závodního klubu ROH (Revolučního odborového hnutí) vozovny Hloubětín“ založen kuželkářský kroužek. Od roku 1953 hrají hráči kuželky na „své“ domácí kuželně, kterou si svépomocí postavili sami hráči. I název klubu prošel různými obměnami – od Dynamo Hloubětín, přes Dynamo Rustonka, TJ vozovna Hloubětín a TJ Dopravní podniky Praha až do dnešní podoby – Kuželkářský klub DP Praha (KK DP Praha). V době, kdy jsem začal hrát, tehdejší Tělovýchovná jednota Dopravní podnik Praha hrála v pražských soutěžích, které organizuje pražský kuželkářský svaz se třemi družstvy, a protože jsem byl v tomto sportu začátečník, nastupoval

jsem k družstvu, které hrálo v té době nejnižší soutěž. V současnosti hrají v KK DP Praha čtyři družstva a všechna hrají v pražských soutěžích se střídatými úspěchy.

Jak dlouho trvá kuželkářská sezona a jak se na ni připravujete?

Kuželkářská sezona má jarní a zimní část. Jarní část začíná na konci ledna a poslední zápas hrajeme začátkem května, což vydá dohromady na 28–30 zápasů. V podzimní části sezony začínáme hrát první týden v září a podzimní část ročníku končí v půlce prosince. Vzhledem k tomu, že mezi koncem jedné sezony a začátkem druhé je čtyřměsíční pauza, je dobré si v tomto období najít čas na trénink a připravit se tak na další sezonu. Ačkoli tento sport provozuje většina z mých kuželkářských kamarádů spíše rekreačně, tak i při zaměstnání si někteří z nás najdeme občas chvíli na trénink. V průběhu sezony se nikomu moc trénovat nechce, protože sezona je dlouhá.

Co považujete za největší osobní i týmový úspěch ve vaší kuželkářské kariéře?

Od roku 1989 hrajeme téměř ve stejné sestavě. Občas někdo odešel a přišel někdo jiný. Za úspěch celé party

se dá považovat to, že od spodních pater tabulky v nejnižší pražské soutěži (tehdy pátá) se nám před dvěma lety podařilo „vykoulet“ nejvyšší pražskou soutěž. Za můj osobní největší úspěch v „kuželkářské kariéře“ považuji účast na kvalifikaci Mistrovství Prahy jednotlivců pro rok 2011 a postup z kvalifikace do hlavní soutěže. V hlavní soutěži se mi již tolik nedařilo, ale celkové 23. místo není z mého pohledu zase tak špatné, když si uvědomím, že v Praze hraje okolo 800 registrovaných hráčů.

Co vás a tým čeká v nejbližší době?

Náš tým se vloni v květnu zúčastnil mezinárodního turnaje Dopravních podniků, který se konal v Brně za účasti měst Brna, Liberce, Bratislavy a Prahy. Toto klání mezi dopravními podniky z různých měst probíhá již od roku 1953 a pražský tým kuželkářů na tuto akci dříve také jezdil a přivezl několikrát i pohár pro vítěze. Po roce 1989 se do Prahy pozvánku již dopřít nepovedlo, a tak jsme se o této akci dozvěděli v podstatě náhodou, ale o to bylo přivítání od zástupců ostatních měst krásnější a vřelejší. Tento rok vyjíždíme za hranice – 59. ročník pořádá Bratislava. Šedesátý, jubilejní ročník by se měl konat v Praze.

že součet výsledku musí být vždy 16 (16:0, 15:1, 14:2 atd.), ale to se mluví o pražských soutěžích. V ligových soutěžích se hraje disciplína 120 hodů sdružených, kde se počítání za vítězství mezi soupeři trochu liší, a např. v Německu se často hraje na 200 hodů sdružených přes 4 dráhy.

plných a 25 tzv. dorážková, pak si soupeři dráhy vymění a hrají dalších 50 hodů na druhé dráze. Ten, kdo porazí více kuželek, si přičítá pro své družstvo 2 body. Po odehrání zápasu se přidělí družstvu, které porazilo celkem více kuželek, další 4 body. V každém družstvu nastupuje 6 hráčů, tak-



VÍDEŇSKÝ DŮRAZ NA NÍZKOPODLAŽNOST

V LEDNU JSME ZAHÁJILI CESTOVÁNÍ ZA KOLEGY PO EVROPĚ V BRATISLAVĚ. DNES POKRAČUJEME PROTI TOKU DUNAJE DO MĚSTA, KE KTERÉMU MÁME HISTORICKY TAKÉ BLÍZKO. PŘIJMĚTE POZVÁNÍ ZA KOLEGY DO VÍDNĚ.

Jiří Došlý / Foto: Wiener Linien



Historie MHD ve Vídni sahá do roku 1865, kdy byla zprovozněna první linka koňské železnice, předchůdce dnešních tramvají. První linka byla elektrifikována v roce 1897. V roce 1920 do hromadné dopravy osob ve Vídni přibýly autobusy. Zásadní změnu v hromadné dopravě osob ve Vídni znamenalo zprovoznění metra v roce 1978 na lince U1 v úseku Reumannplatz – Karlsplatz. Během následujících více jak třiceti let se síť metra rozšířila do dnešní podoby 5 linek s 90 stanicemi. Zajímavostí je, že vozový park autobusů je 100% nízkopodlažní a v noci nejezdí žádná tramvajová linka. Ve Vídni se realizuje celonoční provoz metra o pátečních a sobotních nocích, kdy jezdí autobusové linky v upravených trasách. Nezajíždějí tolik do centra, ale naopak jezdí od stanic metra do okrajových částí.

Ve Vídni se 36 % veškerých cest realizuje prostředky MHD a v roce 2010 dopravce přepravil 839 mil. cestujících. Největší výhodou veřejné dopravy ve Vídni je nabídka nejrychlejšího, nejlevnějšího, nejefektivnějšího a velmi ekologického způsobu cestování po městě.

Oproti individuální dopravě produkuje pouze desetinu emise škodlivého CO₂. V posledních letech zaznamenávají ve Vídni každoroční nárůst přepravených osob o 3 %. Mezi cestujícími jsou velmi oblíbené tramvaje ULF (Ultra-Low-Flow; ultra nízkopodlažní). Tento oblíbený typ tramvaje tvoří polovinu vozového parku. Obnova vozového parku přitom stále běží; do roku 2015 plánují ve Vídni investovat € 600 mil. (15,5 mld. Kč) do nákupu nových vozidel.

Rovněž se stále rozšiřují linky metra a tramvajové trasy. Nejnovější úsek metra byl v říjnu 2010, kdy se linka U2 prodloužila ze stanice Stadion do stanice Aspernstrasse. Od té doby využívá trasu se šesti novými stanicemi v pracovních dnech o 50 tisíc cestujících více. Ve stejném období byl také spuštěn nepřetržitý provoz metra z pátku na sobotu a ze soboty na neděli, kdy soupravy jezdí na všech linkách v jednotném intervalu 15 minut. Zájem cestujících předčil očekávání, každou noc podzemní dráhu využije na 45 tisíc pasažérů. Čtyřadvacetihodinový víkendový provoz stojí radnici 5 mil. € ročně, cestující platí stejně jízdné jako ve dne.



Wiener Linien dnes provozuje MHD s 496 autobusy na 43 denních a 21 nočních linkách, na pěti linkách metra je k dispozici 848 vagonů a 500 vozů tramvají na 28 linkách. MHD ve Vídni doplňuje hustá síť S-Bahnu (příměstské železnice) podobně jako v Praze. Základní jízdenka pro jednotlivou cestu stojí € 1,80. Turistická jízdenka na 24 hodin stojí € 5,70. Roční kupon stojí dospělého € 449, měsíční jízdenka vyjde na € 49,50. Wiener Linien zaměstnával v roce 2010 celkem 8 300 zaměstnanců, řidičů je cca 4 000. Průměrná mzda řidiče je mezi € 2 000 a € 2 500.



Jiljí Šoun a ti druzí, aneb O informačních pomůckách pro provozní zaměstnance

POKUD BYL VÁŠ DĚDEČEK NEBO PRADĚDEČEK ZA PRVNÍ REPUBLIKY TRAMVAJÁKEM, MOŽNÁ PO JEHO PROFESI ZŮSTALA MALÁ NENÁPADNÁ KNÍŽEČKA. BÝVALA ZPRAVIDLA V ČERNÉ NEBO TMAVĚ MODRÉ VAZBĚ A NESLA NÁZEV ŠOUNOVA PRAKTICKÁ INFORMAČNÍ PŘÍRUČKA. PRO PROVOZNÍ ZAMĚSTNANCE TO BYLA VLASTNĚ TÉMĚŘ NEPOSTRADATELNÁ POMŮCKA. ALE JAK SE UKAZUJE, NEBYLA JEDINOU, KTEROU PRAŽŠTÍ TRAMVAJÁCI MĚLI K DISPOZICI.

Pavel Fojtík / Reprodukce: archiv DPP

Ulice	Číslo tely	Čas odjezdu	Výstupní stanice	Pravidla
Olšanská ul. č. 1	XI.	lísteč	9 21	Prácheňská ul.
Olšanská ul. č. 23	XI.	lísteč	2 7	Střelecký ostrov
Olšanská ul.	VIII.	lísteč	4 12 14	Sokolovská ul.
Olšanská ul.	VIII.	lísteč	3 15 19	Čestmírovská ul.
Chodov	XIII.	lísteč	19	Chodovská ul.
Chodovská ulice	XIII.	lísteč	19	Chodovská ul.
Chodská ul.	XII.	vaček	1 20	Máthova ul.
Chodská ul.	XII.	vaček	2 16	Bubetská ul.
Chodská ul.	XI.	lísteč	10	Hoskovičkova ul.
Chodov			10	Spáčilova ul.
Chodovská ul.	VIII.	lísteč	4 12 14	Na Házě

Tak vypadala nejdůležitější část příručky Jiljího Šouna

Šounova praktická informační příručka

Podtitul této příručky zní: Seznam ulic a elektrické dráhy hlavn. města Prahy. V roce 1929 ji vydalo Odborové sdružení zaměstnanců elektrických drah, tehdy ještě jen pod názvem Praktická informační příručka. V roce 1935, kdy příručka vyšla nejméně potřetí (už ale podle názvu jako Šounova), je jako vydavatel uvedeno Národní sdružení odborových organizací, zaměstnanců Elektrických podniků hlavního města Prahy. Kdo přišel s nápadem příručku vydat, to zatím nevíme. Možná to byli odboráři, možná Jiljí Šoun. Máme zprostředkované informace, že se objevila údajně už v roce 1926, ale archiv DPP starší vydání k dispozici nemá. Byla to tedy možná první příručka svého typu. Zatím ale nevíme, v kolika vydáních vyšla.

Její autor Jiljí Šoun byl řidičem a průvodčím elektrických drah (profese se tehdy opravdu jmenovala řidič a průvodčí). Narodil se 3. září 1893 v rakouském Hennersodrfu. U Elektrických podniků sloužil jako řidič a průvodčí v letech 1919–45, kdy odešel do penze. Dodejme, že Jiljí Šoun zemřel 9. července 1971.

Co v příručce, která nese jeho jméno, najdeme? Hned na prvních stránkách jsou nejdůležitější podnikové kontakty. Těžko si představit, že by dnes byly zveřejněny soukromé telefony na vrcholový management podniku. Tehdy to bylo normální. Byly tu samozřejmě i telefony do ústřední budovy, do vozoven a měřičů, ale také na policejní komisařství a strážnice. Další část knížky tvořil přehled tramvajových linek se jmény zastávek, uvedením jejich charakteru a číslem pásma, což bylo důležité pro správný výkon funkce průvodčího. Řeknete si možná: a co je na

tom? Vždyť seznamy zastávek jsou samozřejmě i dnes. Jenže další část knížky už dnes samozřejmě není. Strany 32–309 (vydání 1935) obsahují seznam všech ulic a náměstí Velké Prahy s odkazy, ve které části Prahy se nachází, která tramvajová linka tam jede, s odkazem na výstupní tramvajovou stanici a poznámkou, kudy se pak do ulice dostaneme. Kde hledat, dejme tomu, Arnoštovskou ulici? „Jedte trojkou do Holešovic, do stanice Elektrárna. Pak jděte kupředu Palackého třídou a bude to třetí ulice vpravo.“ V závěru příručky byl adresář různých důležitých institucí včetně prezidentské kanceláře. Najdeme tu úřady, hotely, kavárny, banky, zprostředkovatelné práce, ale i vojenské útvary a mnoho dalších. Nechybí ani seznam autobusových linek Elektrických podniků. Tyto znalosti nikomu ze zaměstnanců nikdo z představených nevnucoval. Podávat takové informace téměř patřilo k dobrému vychování průvodčího a ti také chtěli mít takové informace k dispozici. Lidé se ptají, chceme jim dobře odpovědět. Zřejmě tato myšlenka stála někde u zrodu podobných příruček. Jak jsme už uvedli. Šounova informační příručka nebyla jediná.

Úplný orientační rádce Velké Prahy pro potřebu úřední a soukromou

Podtitul této publikace kapesního formátu – stejně velké jako předchozí – zní: Podrobný seznam náměstí, ulic, úřadů, ústavů, elektrických drah autobusů apod. hlavního města Prahy se zřetelem na rychlou a snadnou orientaci. Také tuto příručku připravil řidič a průvodčí elektrických drah, František Kudláček (biografická data zatím nemáme k dispozici). Úplného orientačního rádce Velké Prahy vydala už v roce 1932 Jednota zaměstnanců Elektrických

podniků hlavního města Prahy. Upřímně řečeno, ve srovnání s předchozí je orientace v ní o něco horší, ačkoliv je vyba-vena jednoduchým plánkem tramvajové sítě, ve kterém má každá tramvajová stanice své pracovní číslo, které slouží k vyhledání potřebných informací. V úvodu knížky je proto přehled všech tramvajových stanic, seřazených ne abecedně, ale právě podle uvedených čísel, přičemž číslo 1 bylo vybráno pro stanici Na Můstku v centru Prahy. U každé stanice je uvedeno číslo projíždějících linek. A hledání cesty do určité ulice? Ulici jste našli podle abecedního seznamu, uspořádaného poněkud nezvykle tak, že například ulice Na Hlídce byla řazena pod písmenem H. V seznamu jste se dověděli, že je na Žižkově, musíte vystoupit ve stanici číslo 78, jít nahoru hlavní třídou a druhou ulicí odbočit doleva. Takže už víte, kterým směrem jít, ale teprve teď jste museli v úvodním seznamu najít, co za stanici se skrývá pod číslem 78 a která linka tam jede. Takže: Na Vápence a jedou tam linky 9, 13 a 21.

I v této příručce najdeme spoustu důležitých adres a na konci i seznam tramvajových linek se stanicemi (a jejich pracovními čísly). Úplný orientační rádce Velké Prahy vyšel už v roce 1932. V lednu 1936 vydal František Kudláček vlastním nákladem jakýsi dodatek, malou brožurku s názvem Orientační seznam ulic hlavního města Prahy pro dopravní orgány pražské pouliční elektr. dráhy a autobusové dopravy, která obsahuje jen ty ulice, které vznikly v letech 1932–1934, tedy od vydání Úplného orientačního rádce.

Praktická informační příručka pro zaměstnance Elektrických podniků a širší veřejnosti

Třetí obdobné dílo má rozměr 11 x 15 cm (je tedy o něco menší, než obě předchozí) a vydalo ji na léta 1937–1938 opět Národní sdružení zaměstnanců Elektrických podniků. Její titul se poněkud ztrácí mezi reklamami. V úvodu je jednoduchý kalendář a přehled památných dnů a svátků. (Bůhvíproč obsahuje i namátkově vybrané národní svátky cizích států. Asi neodhadneme, proč by měl průvodčí vědět, že 9. října má státní svátek Egypt, protože je to výročí korunovace krále Fuada I.) Strany 23–101 jsou jen bienko záznamníkem, do kterého si provozní zaměstnanci měli psát své služby (linka, pořadí, čas apod.). Dále bychom v příručce našli různé praktické rady a pokyny (jak se chovat při nehodách a srážkách), výňatky z trestního zákona a podobně. Zajímavé ovšem je, že kromě základních informací o autobusových linkách Elektrických podniků v příručce najdeme také seznam státních i soukromých stanovišť autobusů s uvedením linek (směrů) a hodin odjezdu příslušných spojů! Objevují se tu i, snad poněkud složitěji, i základní informace o tramvajových linkách, které se poněkud ztrácejí opět v reklamách a dalších informacích, jako například ve výkladu zákona o nemocenském pojištění. V příručce je jmenný seznam hlavních úředníků města i předsednictev místních výborů a opět i adresář některých úřadů. Zřejmě spíš pro veřejnost je určena spousta dalších informací, které pro výkon služby průvodčího či řidiče jsou

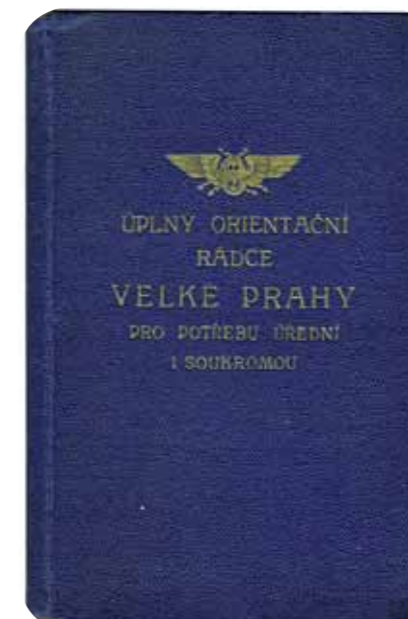
nepodstatné (například sameček bource morušového prý uletí za vteřinu 1,85 m). Ještě dodejme, že příručka je dílem dvou řidičů a průvodčích – Karla Vachovce (1902–?) a Jindřicha Vajnera (1900–1944). Jako záznamník pro službu byla knížka možná dobrá. A pro podávání informací cestujícím? Pár dopravních sdělení se zcela ztrácí v reklamě a informačním balastu pro provoz nepotřebném.

Existovaly i další příručky. Například revizor elektrických drah Jan Piroch (1888–1973) vydal vlastním nákladem kolem roku 1937 útlou brožurku nazvanou Praktická příručka pro průvodčí el. drah, autobusů a trolejbusů

hlavního města Prahy. Obsahuje ale vlastně jen přehled linek se stanicemi a základní tarifní pokyny.

Kvalit Šounova dílka, především co do jednoduchosti a přehlednosti, asi žádná další příručka nedosáhla. V každém případě je zajímavé si tato díla prolistovat. Jsou příkladem vzájemné soudržnosti pražských dopraváků a také ukázkou jejich profesní cti. Ostatně tou ctí bylo pokud možno po celý život být zaměstnán u největšího městského podniku. A pokud možno i po více generací.

Dodejme ještě, že ještě v roce 1951 vydal Dopravní podnik hlavního města Prahy po vzoru Šounovy příručky Seznam ulic, náměstí atd. hlavního města Prahy.



Titulní list příručky zpracované Františkem Kudláčkem

Byl to vlastně aktualizovaný seznam ulic s jednoduchým odkazem, jak se tam MHD lze dostat. Jiné údaje příručka už neobsahovala. Ostatně ani Jiljí Šoun se na ní už nepodílel. Sestavil ji Evžen Pokorný za spolupráce Karla Příba. O dalších příručkách vydávaných kdysi podnikem nebo jeho zaměstnanci zatím nevíme.



Šounova praktická informační příručka mívá z podobných pomůcek obvykle hodně omakané desky. Asi proto, že byla opravdu praktická

Kam v Praze za **KULTUROU**

Milan Slezák



FESTIVAL >>

Již po šesté je v Praze pořádán mezinárodní festival proti totalitě, zlu a násilí, pro paměť národa **Mene Tekel**, který v týdnu od 20. do 26. února nabídne divákům kolem třiceti akcí. Kulturně vzdělávací projekt zahrnuje koncerty, výstavy, filmové projekce, literární večery a řadu setkání se zajímavými osobnostmi. Maraton akcí odstartuje 20. února ve výstavních prostorech Karolina výstavní projekt Cesty ke svobodě, kde stěžejní součástí je výstava s názvem Perzekuce příslušníků československé armády po únoru 1948 a zajímavou výstavou ta s názvem Ztracený života – Rakušanky v sovětském gulagu. Nejfrekventovanějšími místy, která v programu festivalu figurují, je kino Ponrepo, Městská knihovna, hudební klub Vagon, ale i porotní síň Vrchního soudu v Praze s rekonstrukcí politického procesu 50. let. Vstup na většinu akcí je zdarma a více informací o konkrétních položkách letošní programové nabídky se zájemci dozvědí na webu www.menetekel.cz.



<< VÝSTAVA >>



Rembrandt Harmensz van Rijn,
Učenec ve studovně, 1634

Od 10. února do 27. května 2012 pořádá Národní galerie v Praze v prostorách Šternberského paláce výstavu s názvem „**Rembrandt & Co.: Příběhy umění ve století blahobytu**“, která veřejnosti nabídne reprezentativní přehled holandského umění doby baroka. Celkem představí přibližně sto dvacet obrazů. Současně bude vystaven reprezentativní soubor holandské grafiky 17. a počátku 18. století včetně Rembrandtových prací. Společně s nejvýznamnějšími holandskými díly z kmenové sbírky Národní galerie v Praze budou vystaveny vybrané zápůjčky z významných sbírek v zahraničí i v České republice. Ve druhém patře Šternberského paláce budou od února do května 2012 k vidění mimo jiné významné obrazy, zapůjčené z Lobkowiczské sbírky v Praze, z Oblastní galerie v Liberci, Gemäldegalerie v Berlíně či z Herzog Anton Ulrich – Musea v Brunšviku. Nejvýznamnějším ze zapůjčených obrazů bude Rembrandtův Muž v orientálním kostýmu z fondu Rijksmusea v Amsterdamu. Obraz, namalovaný roku 1635, zachycuje týž model, který Rembrandt zpodobil na slavném Učenci v pracovně, vzniklém jen o rok dříve. Protože Rembrandtův Učenec v pracovně patří do sbírek Národní galerie v Praze, ocitnou se po staletích v těsném sousedství dvě vynikající díla, spojená osobami autora i modelu.

KONCERT >>

Benefiční hudební jízda je název akce na podporu dětí trpících nevyléčitelnou cystickou fibrózou (CF). Uskuteční se 10. března od 18 hodin v Music klubu ŌČKO, nacházející se v areálu Kongresového centra. Se svým programem vystoupí i Pěvecký sbor Dopravního podniku, čímž pořadatelé chtějí do hlediště přednostně pozvat zaměstnance DPP. Na programu je dále vystoupení skupin Sweet Zone, In Check GP, Pětník, TÓ VÍŠ a Benneton Rock. Výtěžek z akce půjde na podporu tzv. slaných dětí, které tímto dědičným onemocněním trpí. Nemoc se projevuje

mj. nadměrně slaným potem, ale hlavně opakovanými infekcemi dýchacích cest, které postupně způsobují poškození plic. V dýchacích cestách se nemocným tvoří hustý hlen, ve kterém se dobře usídlují bakterie nebo nečistoty. Na tyto bakterie špatně účinkují antibiotika a chronická infekce zhoršuje průběh celého onemocnění. Častou komplikací je také cukrovka, cirhóza jater či osteoporóza. Nemoc CF je stále neléčitelná. Rodiny s nemocným CF se sdružují v Klubu nemocných CF, který je spolupořadatelem koncertu.



VELKÁ ZIMNÍ FOTOSOUTĚŽ pro čtenáře >>

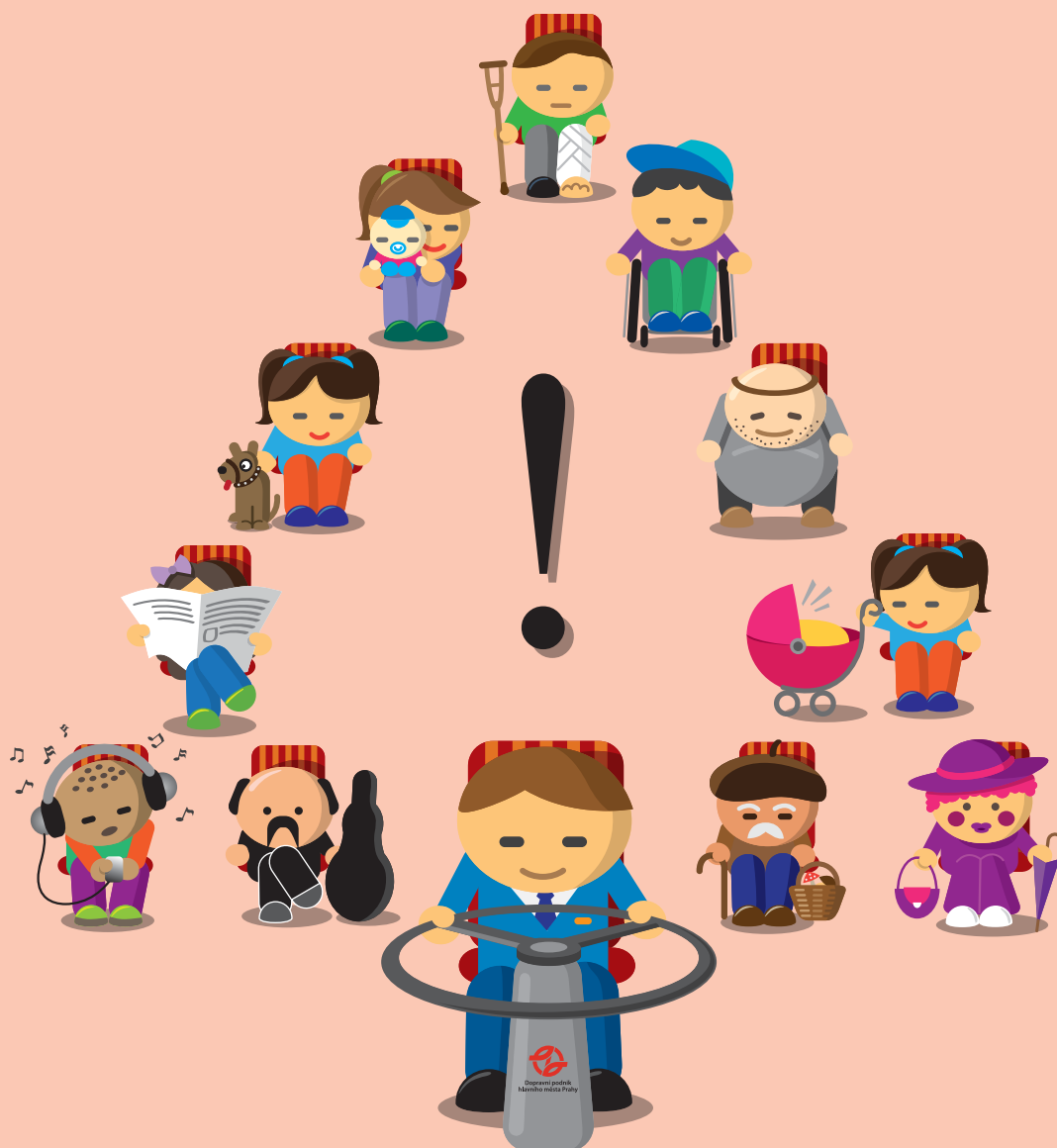
Ještě do 29. února 2012 je možné zasílat fotografie (velikost souboru od 1 do 3 MB) do Velké zimní čtenářské fotosoutěže na téma **MHD v zimě** (na mail: soutezdpk@dp.cz, předmět: MHD v zimě).

Vítězné snímky otiskneme v březnovém vydání DP kontaktu a tři z vás odměníme **rodinnou vstupenkou do Království železnic** na Smíchově.

>> KŘÍŽOVKA <<

	ZN. MOLYBDENU	INIC PILAROVÉ	ŠPÁNĚLSKÁ PROVINCE	OVES (BOT.)	KANAD. REKA	SLŮVKO OHRAZENÍ	LAŠKOVÁNÍ		SLABÝ VÍTR NA BŘEZÍCH MORÍ	OTEC (KNIŽNĚ)	SKLENĚNÁ NADoba NA ODMEROVÁNÍ KAPALINY		ALŽÍR. PRISTAV	CIRKVNÍ DUCHOVNÍ KNEZ	SPZ ROZNAVA	ANGL. ANGINA	KYTOVCI	POLO-OSTROV SEVERNÍ AMERIKY
ROZPOUŠTĚLO									DŽEZOVÝ STYL S NEPRAVĚDELYM FRAZOVÁNÍM			2. díl tajenky						
SMELOST (NĀŘ.)									PYSKY			PŘIMO NĚM. JEN. TOLIKO. JENOM.						
	SETNINY	1. díl tajenky OSTROV PAPUY-NOVÉ GUINEJI									TĚSNÝ						KÓD REČKA ŠPERHĀK	
NORSKÉ JEZERO											NAŠ SACHISTA						ALKOHOLICKE NĀPOJE	
DOMĀCKY OLDŘICH					DAROVATI	SPZ OSTRÁVY	ZN. MILANPERU STUPĚN V JUDU				ANGL. NEBO						ZKR. NAŠI TELEVIZE	STARODĚPĚT BOHYNĚ VĀLKY ZKR. LETIŠTĚ ÅĀLBORG
ROZUM (U KONFUCIA)					BLBOLIN NEJĀPNÝ						ZN. THULIA						CHODSKĀ HŮL PŘĚSTĀVKA	
OZNAČENÍ LETĀDEL IŘĀKU					ZŘÍCENÍ DŮLNICH PROSTOR NASĀVAT						TĚN. KDO ČĀSTO REPTĀ BĀBYLONSKĀ BOHYNĚ LĀSKY							ANGL. PŘĚDLOŽKA MOST
	ZKROCENĀ	DĀBEL JMĚNO HERCE LUKĀVSKĚHO							ZKR. MEZ. ÅSOCIACE LET DOPRAVŮU PYL (KNIŽNĚ)								LEPE (HOVĚR) ORIENTĀLNĪ HOSTINEC	PRĪSVĚDČIT
RĀTAJOVĚ									NAŠ ČĀSOPIS PRO ŽENY	ŘIČNĪ DRĀVĀ RYBA MUŽSKĚ JMĚNO (2.6.)							TĚNISOVY ŪDER RUSKY GO	6. díl tajenky
REKREĀČNĪ OBYDLĪ									VĪEZO MIKROORGĀNISMAS POTŘEB. K ŽIV. KYSLĪK								ZA CO NEPOHODA	MĚSĪČNĪ FĀZE
PŘĚDLOŽKA S ZPĀDEM					POPĚVEK						DVEŘNĪ ZĀVĚS PLĀTIDLO KOREE							ČĪLOVKA RĀDOVA ŪRČITĀ ÅRKĀDSKY BŮH MĚSICE
SLOVEN. GO					ANGL. ROK SOUHLAS						KŌČKOVITĀ SELMA						ZN. ÅSMA KŘĚSTNĪ JMĚNO SKĀDĀTELE KŘĚČIHO	ZN. ÅSTATU ŠPĀTNOSTĪ
ADĀMOVA ŽENA						MPZ SAN MARINA					JĀPON. OSTROV INČIKĀLY TĚNISUY ÅGASSHO							TĚSNĚ
THĀJSKĀ REKA						OTCOVĚ (KNIŽNĚ)					NAŠ MALĪR							SLOVĪNSKĀ ZNĀČKA LYŽĪ
SLOVENSKY SOUHLAS						ZEM. NA KŌRENU ROSTLINY					PESTRĚ ZBARVENY PLĀZ Z RĀDU JEŠTĚRŮ							ZELĚNĚ ČĀSTĪ ROSTLIN

Tajenka z minulé křížovky: JEDEN Z NÁS JE NOVÁ RUBRIKA V DP KONTAKTU



Profesionální řidič dodržuje předpisy

Pro řidiče jsou předpisy zákonem. Ani cestující nesmí zapomínat na Smluvní přepravní podmínky a jejich pravidla. I vzájemná ohleduplnost přispívá k plynulosti a bezpečnosti MHD.

