

DP kontakt

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



Přednost chodců před tramvajemi?

Výsledek testu zábrzdných drah.

3

Loučení s Rustonkou

Čas Rustonky – areálu spjatého po několik generací s Dopravním podnikem – se završil.

22

- 3 Aktuálně
- 7 Metro
- 8 Tramvaje
- 11 Autobusy
- 15 Ze světa
- 18 Z podniku
- 22 Historie
- 25 Zajímavosti



Milí čtenáři DP KONTAKTu, jak jste již zaznamenali, váš oblíbený časopis prošel od začátku letošního roku změnou, co se týče svého vzhledu. K této zásadní proměně se však přidala i další novinka – předání pomyslného šéfredatorského žezla nové šéfredaktorce, kterou se od únorového čísla stávám já – Dana Reinišová.

Chtěla bych, aby DP KONTAKT mohl hrdě nést charakteristiku „odborně-zájmový“ časopis o městské hromadné dopravě a dopravním podniku – nejen tom našem, ale i ostatních, ať už v České republice, či zahraničí. Aby také přinášel pohled zvenčí na naši společnost a služby, které poskytujeme. Zároveň bych chtěla, abychom v něm rozkrývali i problematika a kontroverzní témata, ale na druhou stranu nabízeli i „odlehčené“ články.

Na kolik tento úkol splníme a jak tomu napomůžeme, záleží nejen na našem redakčním týmu, ale i na vás, kteří můžete přispívat svými články nebo jen navrženými tématy, o kterých byste se rádi dočetli či které bychom měli našim čtenářům představit.

A teď již k únorovému číslu. O novele silničního zákona, která se zabírala myšlenkou přednosti chodců před tramvajemi a rozpoutala oprávněně bouři mezi Dopravním podnikem a Ministerstvem dopravy, slyšel již snad každý. Jelikož to vypádovalo, že slovní argumenty o nesmyslnosti a i nebezpečnosti tohoto návrhu jsou nedostačující, představil Dopravní podnik členům expertního týmu Ministerstva dopravy a novinářům „test zábrzdých drah“, aby obhájil stávající přednost tramvajů před chodci. Jak tento test dopadl a jaké reakce vyvolal, se dočtete v článku Ing. Antonína Duba.

Dopravní podnik popojel zase o kus blíže k cestujícím, kteří jsou imobilní, jelikož v únoru představil dva nové nízkopodlažní autobusy a rozšířil garantované nízkopodlažní spoje na tramvajových linkách.

Vídáme je na zastávkách a ve stanicích, ale víme, jak vznikají? Mám na mysli jízdní řády, jejichž tvorbě se v tomto čísle budeme věnovat, stejně tak jako představení odboru Jízdní řády s novým vedením a organizačním uspořádáním. Zmíníme se o novinkách, které v prvním čtvrtletí letošního roku v jízdních řádech nastaly.

A jak by to dopadlo, kdyby našim zaměstnancům navrhla uniformy profesionální módní návrhářka? To se dozvíte v rozhovoru s Ivanou Follovou.

Vycestujeme i do zahraničí, ať už za curyšskými tramvajemi, či za 14 let vyřazeným autobusem Dopravního podniku, který stále vozí cestující v Bulharsku.

Chybět nebude ani tolik oblíbená rubrika „Historie“ Pavla Fojtíka, který nám ve své fotoreportáži odpoví na otázku „Jak mizí Rustonka?“.

Samozřejmě vám nabízíme spoustu dalších zajímavých článků, stačí už jen zalistovat časopisem.

Věřím, že s náplní únorového čísla DP KONTAKTu budete spokojeni a každý si zde naleznete „tu svou“ část.

Děkuji všem, kteří se podíleli na jeho přípravě – za spolupráci a za to, že mi pomohli zvládnout mou první uzávěrku.

Přeji vám příjemné počtení a zachovejte nám přízeň.

Dana Reinišová

Revoluční změny na silnicích – „Přednost chodců před tramvajemi“

„Rok a půl platí na silnicích v celé zemi bodový systém. Ministerstvo dopravy teď chystá zásadní změny. Komise odborníků se už dohodla na úpravách silničního zákona, např. řidičům kamionů by se měla zakázat jízda v levém pruhu na dálnicích a rychlostních silnicích. Experti navrhuje, aby řidič tramvaje byl nově povinen dát přednost chodci na přechodu.“ Těmito slovy zahájil Václav Moravec svůj diskuzní pořad Otázky Václava Moravce, který Česká televize odvysílala v nedělní poledne 13. ledna letošního roku.

Ing. Antonín Dub,
poradce generálního ředitele
Dopravního podniku hl. m. Prahy
pro trakci Tramvaje
Foto: Luboš Wisniewski,
Ing. Antonín Dub, Mgr. Pavel Fojtík



Autobus již stojí, tramvaj stále jede, tedy spíše brzdí...

V průběhu diskuze z úst moderátora ještě zaznělo: „Absolutní přednost chodců na přechodech, tedy i před tramvajemi, to je nová změna, kterou navrhuje komise expertů.“ Pořad okamžitě vyvolal mezi tramvajáky v celé zemi doslova zděšení. Druhý den už o chystané absolutní přednosti chodců informovala snad všechna média. Naštěstí novináři i velká část veřejnosti byli za jedno: přednost chodců před tramvajemi je nesmysl.

Dopravní legislativa v ČR

Že je potřeba od základu změnit dopravní legislativu v naší republice, o tom jsem bytostně přesvědčen a předpokládám, že málokdo je jiného

názoru. Avšak znovu rostoucí trend mrtvých na našich silnicích určitě nezastaví a ani pozitivně neovlivní nové pravidlo, aby koleje vozidlo dávalo přednost chodcům. Už sama fyzikální podstata tohoto specifického dopravního prostředku se nemůžeme dobrat dobrého výsledku. Česká republika by se rázem stala unikátem svého druhu v Evropě a zřejmě i ve světě. Nejsem si vědom, že by někde tramvaje nebo vlaky měly zakotvenou povinnost dávat přednost chodcům. Dokonce Úmluva o silničním provozu, která byla v roce 1968 podepsána ve Vídni a k jejíž ratifikaci přistoupila včetně naší republiky celá Evropa, zaručuje přednost kolejové dopravě. Podle Článku 29, odst. 1

Úmluvy o silničním provozu platí: „Pokud se koleje nacházejí v jízdním pásu, musí každý účastník silničního provozu při přiblížení tramvaje nebo jiného kolejového vozidla koleje co možná nejdříve opustit, aby umožnil průjezd kolejového vozidla.“ Přestože podle částky 40/1980 Sb. vstoupila Úmluva o silničním provozu v platnost pro Československou socialistickou republiku dnem 7. června 1979 a pro Českou republiku v nástupnictví dnem 1. ledna 1993, do dnešního dne se nám nepodařilo harmonizovat všechna pravidla provozu na pozemních komunikacích ve vztahu k tramvajím. Podle Článku 18, odst. 7 Úmluvy o silničním provozu, který řeší dávání předností a jízdu →

DP KONTAKT

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

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

Redakční rada: Ondřej Pečený (předseda), Ing. Petr Malík (místopředseda), Ing. Zdeněk Došek, Mgr. Milan Slezák, Ing. Václav Pokorný, Ing. Alena Vaňková, Ing. Marie Lásková, Jitka Koubová, Ing. Michal Brunner, Ing. Jan Urban a Mgr. Pavel Fojtík

Šéfredaktorka: Ing. Dana Reinišová

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

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 22. února 2008

křižovatkami, platí: „Řidiči nekolejových vozidel musí dát přednost kolejovým vozidlům.“ Tato povinnost není v české legislativě zakotvena. Tramvaj jako kolejové vozidlo, nepočítáme-li dávat přednosti při souběžné jízdě, má speciální přednost pouze podle § 21, odst. (7) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích: „Tramvaj, která při odbočování nebo jiné změně směru jízdy křížuje směr jízdy vozidla po její pravé nebo levé straně a dává znamení o změně směru jízdy, má přednost v jízdě.“ V ostatních případech se v ČR na tramvaj pohlíží stejně jako na každé jiné nekolejové vozidlo. Podle Článku 1, písm. (i) Úmluvy o silničním provozu dále platí: „Železniční přejezd je každé úrovňové křížení mezi silnicí a železničními nebo tramvajovými kolejemi na vlastním kolejovém tělese.“ Naše legislativa neoprávněně podmiňuje platnost tohoto ustanovení v § 2 písm. bb) zákona č. 361/2000 Sb., o provozu na pozemních komunikacích přítomností příslušné dopravní značky: „Železniční přejezd je místo, kde se úrovňově kříží pozemní komunikace se železnicí, popřípadě s jinou dráhou ležící na samostatném tělese, a označené příslušnou dopravní značkou.“ V případech, kdy na místě křížení pozemní komunikace s tramvajovými kolejemi vedenými po samostatném drážním tělese značka A 32a nebo A 32b (Výstražný kříž pro železniční přejezd jednokolejový nebo vícekolejový) není, nemůže být toto místo považováno za železniční přejezd.

Demonstrace zábrzdých drah

Dne 16. ledna 2008 jsem v reakci na pořad České televize požádal vedení našeho podniku o uspořádání akce pro členy expertního týmu

Ministerstva dopravy a novináře, na které bychom demonstrovali rozdíly v zábrzdých dráhách autobusu a tramvaje z různých počátečních rychlostí. Cílem bylo ukázat všem pozvaným, že myšlenka absolutní přednosti chodců na přechodech i před tramvajemi naráží na fyzikální možnosti tohoto dopravního prostředí, který se svými vlastnostmi blíží spíše lokomotivě než motorovému silničnímu vozidlu, a zároveň jednou pro vždy ukončit diskuzi před každou novelou zákona o provozu na pozemních komunikacích, zda má tramvaj dávat přednost chodcům, či nikoliv. Na předváděčku 28. ledna 2008, která se konala po 13. hodině v Ústředních dílnách Dopravního podniku, zavítal i generální ředitel Ing. Martin Dvořák, čímž dal jasně najevo, že této problematice věnuje maximální pozornost a plně stojí za řidiči tramvají. Novináře, kterých se k našemu milému překvapení dostavilo několik desítek, na zkušební plochu dovezl speciálně vypravený autobus ze stanice metra Depo Hostivař. Mezi hosty nechyběl známý dopravní expert Mgr. Stanislav Huml, vedoucí Ústavu soudního znalectví v dopravě Doc. Ing. Jindřich Šachl CSc. z dopravní fakulty ČVUT nebo vedoucí oddělení BESIP Mgr. Zuzana Ambrožová z Ministerstva dopravy. Ke srovnávacímu testu zábrzdých drah byla použita rekonstruovaná cvičná tramvaj T3R.P ev. č. 5523 s výzbrojí TV-Progress a hostivařský autobus typu 2070.203 Citybus ev. č. 3319 z roku 2000. Po vyhodnocení šesti pokusů, při kterých se největším problémem stala synchronizace jízdy obou vozidel, se prokázalo očekávané, totiž že zábrzdá dráha tramvaje výrazně překračuje brzdě dráhy silničních motorových vozidel. Zatímco osobní automobil potřebuje k nouzovému zastavení z rychlosti 40 km/h 6 m,



Infografika k brzděmu testu v ÚD DP.

autobus 12 m, tramvaj pak 26 m, což je více než dvojnásobná hodnota oproti autobusu. Kromě ukázky zábrzdých drah byla novinářům dána šance vyzkoušet si alespoň na chvíli řídit tramvaj včetně zastavení při různých režimech brzd. Zájem o co nejlepší záběry byl takový, že kameramani a fotografové neváhali vylézt na střechu budovy dílen. O události informovaly ve večerních zprávách ještě téhož dne všechny celoplošné televize a druhý den i noviny.

Přítomným byl také představen nový semafor pro tramvaje [podrobněji v březnovém čísle DP KONTAKTU], který vznikl ve spolupráci Dopravního podniku hl. m. Prahy a firmy Eltodo. Ten by měl odstranit veškeré neduhy stávajících monochromatických návěstidel, kdy jsou návěsti z dálky špatně čitelné nebo při prasknutí žárovky neurčitě. Nové signalizační zařízení by mělo umět řidiči tramvaje avizovat tolik potřebný signál „Pozor“. Mnozí přítomní se podívovali nad tím, že v současné legislativě nemá řidič tramvaje jednoznačně zakotveny povinnosti a práva, která vyplývají z jednotlivých signálů pro tramvaje. V každém případě akce splnila svůj úkol: PŘEDNOST CHODCŮ PŘED TRAMVAJEMI – ZAMÍTÁ SE! Protože nesrovnalostí v právních předpisech je daleko více, rád bych se problematice nejen světelných návěstí věnoval blíže i v dalších číslech tohoto časopisu.

Trvalé změny PID v prvním čtvrtletí 2008

Z důvodu revize dopravních výkonů s cílem optimalizovat dopravní obsluhu na území hlavního města Prahy dochází v průběhu prvního čtvrtletí 2008 k úpravám provozu linek Pražské integrované dopravy. Pro letošní rok je stanoveno celkové navýšení dopravních výkonů o 4,8 %, zároveň vznikla potřeba zlepšení přepravního komfortu v nejpálčivějších případech jako částečná kompenzace navýšení cen jízdného od 1. ledna 2008. Proto je nutné nejen posílit problémové linky a oblasti, ale i vyrovnat nabídku s poptávkou tak, abychom dokázali nabídnout lepší služby tam, kde je to opravdu zapotřebí.

Ing. Filip Drápal, ROPID
Foto: Ing. Filip Drápal

Lednové změny PID

Od 2. ledna 2008 došlo ke zkrácení intervalů metra B v období přechodů mezi přepravními špičkami pracovních dnů a sedlem, konkrétně v obdobích na konci ranní (cca 8.30–10.30 hodin) a odpolední špičky (cca 18.00–20.30 hodin). Od 11. ledna jsou na lince 233 zavedeny garantované nízkopodlažní spoje. 13. ledna došlo k drobným časovým posunům spojů na příměstských linkách 344, 421, 423 a 484.

Únorové změny PID

Od 1. února došlo k zásadnímu zlepšení provozu na lince metra B zrušením neoblíbeného pásmového provozu, kdy byla zhruba každá třetí souprava v pracovní dny cca mezi 6.30 a 14.30 hodin vedena v trase Českomoravská – Smíchovské nádraží, resp. Nové Butovice. V těchto obdobích tak došlo



k posílení provozu v koncových úsecích linky a také k rovnoměrnějšímu využití souprav v centrální části města. Zároveň odpadl cestujícím nepříjemný pocit z nutnosti přestupovat při cestě do okrajových úseků linky B nebo čekat na další soupravu. Na základě vyhodnocení provozu a nízké přepravní poptávky došlo k úpravě intervalů na lince C v sobotu ráno cca mezi 7.00 a 10.30 hodin z 5 na 6 minut a v neděli na ostatních linkách metra cca mezi 7.00 a 8.30 hodin ze 7,5 na 10 minut. S tím souvisí i úpravy intervalů tramvajových a návazných autobusových linek v neděli ráno z důvodu zachování návazností na metro i nízké přepravní poptávky v těchto obdobích. Nejméně zastávanější tramvajová linka 9 byla vzhledem ke stále rostoucí poptávce posílena v neděli cca mezi 9.00 a 15.00 hodin zkrácením intervalu z 15 na 10, resp. 7,5 minuty.

Březnové změny PID

K celostátnímu termínu změn, tentokrát atypicky v pondělí 3. března 2008, dojde k dalším drobnějším úpravám provozu autobusových linek PID. Nejvýznamnější změnou je posílení odpoledního provozu linky 114, kdy se v odpolední špičce pracovního dne cca mezi 15.00 a 19.00 hodin zkracuje interval v úseku Kačery – Šeberák z 15 na 10 minut. Zavedením nového spoje linky 165 v pracovní dny s odjezdem z Jižního Města v 18.13 hodin dojde ke zlepšení nabídky na konci odpolední špičky. Na základě přepravních průzkumů bude upraven interval v dopoledním sedle pracovních dnů na lince 218 z 12 na 15 min. Z důvodu požadavku gymnázia Novovysočanská dochází k časovému

posunu posledního ranního spoje linky 168 z Palmovky. Pro zajištění lepší návaznosti bude poslední spoj linky 261 z Hulické do Klánovic veden nově ze zastávky Újezd nad Lesy v Novosibirské ulici, kde bude umožněn bezprostřední a lépe zabezpečený přestup z linky 250 od Černého Mostu. V příměstské autobusové dopravě dojde k dílčím pozitivním úpravám vybraných linek. Na lince 331 bude zaveden víkendový provoz i v úseku Okrouhlo, Zahorany – Jílové u Prahy, náměstí. Nového spoje se dočkají i cestující na lince 461, a to v pracovní dny ze zastávky Velké Popovice, rozc. Brtnice v 15.24 hodin do Strančic. Jeden večerní spoj linky 347 ze Zličína bude nově zajíždět do zastávky Chýně, Háje. Poslední večerní spoj linky 320 ve směru z Prahy bude převeden na linku 321 a bude tak zastavovat i na zastávkách mezi Prahou a Mníškem pod Brdy. Zastávka Psáry, ústav ponese nový název Psáry, Domov Laguna. Další termín změn je očekáván ke zprovoznění úseku IV.C2 metra do Letňan k 9. květnu 2008. Každá trvalá změna linek PID je vždy podložena přepravními průzkumy a následným projednáním s dotýcnými městskými částmi a obcemi. Společnost ROPID bude i v roce 2008 zajišťovat přepravní průzkumy průběžně na celé síti PID. Kromě běžných průzkumů obsazenosti na jednotlivých linkách nebo v určených profílech budou letos uskutečněny dvě významné celopražské akce – komplexní průzkum tramvají ve čtvrtek 13. března a komplexní průzkum metra v listopadu. Oba průzkumy budou prováděny již tradičně ve spolupráci s Dopravním podnikem hl. m. Prahy a Střední průmyslovou školou dopravní.



← Dopravní ředitel DP Ing. Blažek vysvětluje průběh akce.



← Kameramani a fotografové neváhali vylézt na střechu budovy dílen.

Promítací plochy versus billboardy

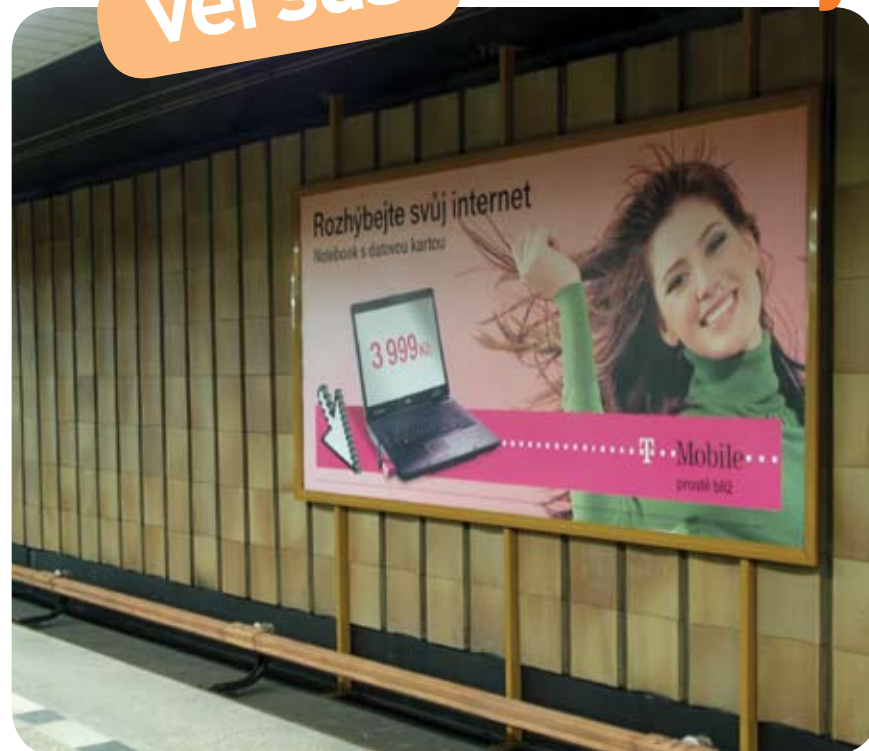


Videostěna na Palmovce, stejně jako všechny ostatní, už nepromítá.

Na začátku letošního února přinesla média zprávu o ukončení systému projekčních ploch Metrovision ve stanicích metra. 24 promítacích ploch na nejfrekventovanějších stanicích skutečně zhaslo.

Dana Reinišová,
oddělení Komunikace
Foto: Luboš Wisniewski,
www.urbanrail.net

V pařížském metru jsou statické reklamní plochy naprostou samozřejmostí.



Statický billboard ve stanici metra Vltavská.

Metrovision ve formě videostěn, umístěných v přestupních stanicích Florenc (B, C), Můstek (A) a Muzeum (C) a dále ve stanicích Palmovka a I. P. Pavlova, převzala v roce 2003 společnost Rencar (dnes divize Transport JCDecaux, která má exkluzivní smlouvu na reklamní vyřízení majetku Dopravního podniku hl. m. Prahy) od firmy Swift Holding, která tento projekt vyvinula. Promítání reklamních a informačních sdělení na obrazovkách v metru se však

ukázalo jako méně efektivní. Proto se přistoupilo k ukončení projekce Metrovision a v současné době hledá Dopravní podnik hl. m. Prahy a společnost Rencar nové řešení, které by zefektivnilo fungování tohoto systému a způsob využití promítacích ploch. Současně společnost JCDecaux instaluje v metru statické reklamní plochy – billboardy. Jedná se o 40 ploch umístěných na stěně v prostoru kolejí vybraných stanic metra.

Prostory londýnského metra jsou také pokryty billboardy.



Evropské uznání kvality přepravy v pražském metru

Dopravní podnik hl. m. Prahy, jednotka Provoz Metro získala 19. listopadu 2007 prostřednictvím Lloyd's Register EMEA Prague certifikát systému managementu kvality podle normy ČSN EN 13816:2003 pro všechny tři tratě metra. Mezi dopravními podniky střední a východní Evropy se jedná o unikát, neboť podobně certifikované systémy mají z měst blízkých Praze jen například Berlín, Norimberk nebo Vídeň.

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel DP

Jednotka Provoz Metro má již od roku 2006 zaveden funkční systém řízení kvality (QMS, certifikovaný dle ISO 9001 zatím pro tratě A a C), a tak bylo logickým důsledkem certifikovat i dle normy EN 13816 „Veřejná přeprava osob, definice jakosti služby, cíle a měření“. Obě normy jsou takto účelově a smysluplně propojeny, neboť část měření a analýzy je realizována právě standardy kvality. Tyto standardy se již deset let rozvíjejí v rámci „Programu kvality služby DP“. Jsou tedy starší než samotná norma EN 13816, která vznikla de facto na jejích základech. Norma se vyvinula z podnikové normy pařížského dopravního podniku (RATP), s níž v rámci skupiny CYQUAL naše společnost dlouhá léta úzce spolupracuje. Norma EN 13816 se nezabývá pouze standardy kvality. Základem je tzv. „Cyklus kvality“, kdy na jedné straně je zjišťován stav provedení služby prostřednictvím standardů definovaných z osmi základních kritérií a na druhé straně probíhá zjišťování spokojenosti cestujících. Spokojenost se dá vyčíst jak z různých typů anket či průzkumů, tak i na základě rozboru stížností cestujících. Základním principem je funkční systém, který zaručuje cestujícím, že jakýkoliv



Certifikát EN 13816.

jejich problém, námět či připomínka je využita pro neustálé zlepšování. Není na závadu, že vznikají tzv. nepříjemné situace. Nutné je, aby byly řešeny a aby docházelo k poučení se z nich. Certifikace přináší Dopravnímu podniku ocenění, že služby metra jsou na velmi dobré úrovni a že je zde trend se neustále zlepšovat. Během přípravy na certifikaci, tedy při samotném budování systému, již řada zlepšení proběhla. Především ve dvou oblastech došlo k zajímavým posunům v kvalitě nabízené služby. Personál stanic je neustále konfrontován s cestujícími. K tomu, aby dozorčí ve stanicích vnímali cestující jako zákazníka a rovnocenného partnera, je díky tomuto systému zavedena řada opatření. Zaměstnanci jsou prověřováni tzv. fiktivními zákazníky, jak se chovají k cestujícím, a jakékoliv prohřešky jsou s nimi projednávány, vysvětlovány a po zobecnění předány i jejich kolegům. Byly vytvořeny „Profesní principy přijetí zákazníka“, které slouží jako návod k profesionálnímu chování staničního personálu. Standard kvality „Přijetí cestujících ve stanicích metra“ se za poslední tři roky posunul od plnění na úrovni 90 % k nynější úrovni 97 %. Druhým významnou oblastí je dostupnost a komfort bezbariérových zařízení v metru. Výtahy a především plošiny jsou velmi náchylné k poškození vandaly. Každý jejich výpadek je pro imobilní spolucestující velký problém. Za dobu měření se celkové procento nedostupnosti těchto zařízení daří držet u plošin okolo 10 % a u výtahů dokonce jen 2 %. Došlo k výraznému zkvalitnění práce příslušných technologických dispečinků a například k zavedení nové služby na internetových stránkách DP. Cestující se mohou jejich prostřednictvím dozvědět, ve kterých stanicích jsou aktuálně bezbariérová zařízení mimo provoz. Certifikace je závazek. Podnik musí dbát na zlepšování svých služeb a na komunikaci se svými cestujícími. Jednou z přípustných cest je budování systémů kvality. Kvalita je sice drahá, leč nekvalita dražší. Konkurence i ve veřejné dopravě stále roste, a tak je dobré být první.

Internetová stránka DP s přehledem funkčnosti BBZ.

Aktuální přehled dostupnosti stanic metra s bezbariérovým přístupem									
Kategorie	Název	Evid. číslo	1: Na nástupišti			2: Na vnitřní úrovni			Poznámka
			celková	stav	základní	stav	základní	stav	
1. Kategorie	Anděl	01V 082	ok	ok	ok	ok	ok		
	Černý Buz	01V 289	ok	ok	ok	ok	ok		
	Černý Buz	01V 289	ok	ok	ok	ok	ok		
	Černý Buz	01V 289	ok	ok	ok	ok	ok		
2. Kategorie	Černý Buz	01V 289	ok	ok	ok	ok	ok		
	Černý Buz	01V 289	ok	ok	ok	ok	ok		
	Černý Buz	01V 289	ok	ok	ok	ok	ok		
	Černý Buz	01V 289	ok	ok	ok	ok	ok		

Poškození trolejového vedení

I. část

DP KONTAKT věnuje pravidelně pozornost mimořádným událostem, zejména pak dopravní nehodovosti. Poměrně častou mimořádnou událostí, mnohem častější než by se na první pohled mohlo zdát, je poškození trolejového vedení.

Ing. Jan Šurovský, Ph.D.,
vedoucí jednotky Dopravní
cesta Tramvaje;
Jaroslav Stůj, vedoucí odboru
Řízení a zabezpečení provozu
Foto: JPT



Smutný rekordman – podjezd u Výstaviště v ulici Dukelských hrdinů.

Závada trolejového vedení je vždy velice nepříjemná. Viníkem v naprosté většině není Dopravní podnik, jelikož trolejové vedení má jednotka Dopravní cesta Tramvaje (JDCT) vesměs ve velmi dobrém stavu díky jeho pravidelným rozsáhlým rekonstrukcím, při nichž dochází k značnému technickému zhodnocení majetku JDCT. Velmi kladně se například projevil přechod z hliníkových na uhlíkové lišty pantografů v roce 1996. Samozřejmě, že několik úseků ještě rekonstrukci trolejového vedení potřebuje, ale proti stavu kolejí je situace velmi dobrá. K poškození trolejí dochází především v podjezdech se sníženou výškou troleje. Poškozeny bývají izolační desky podjezdů, nosný systém troleje (příčné dráty) i samotný trolejový vodič.

Časté jsou také nehody automobilů do sloupů trolejového vedení s následným poškozením trolejového vedení, a to na Plzeňské ulici do centra v prostoru vozovny Motol a na Střešovické ulici do centra v prostoru zastávek Baterie a Sibeliova. Jedná se většinou o přetržené příčné dráty, které jdou opravit za provozu nebo s menším zdržením dopravy (do vyřešení nehody).

Snad nejnámější strháváním trolejí je křižovatka na Výtoni, ale možná se budou čtenáři divit, že v dotčeném úseku došlo ve sledovaném období, tj. v letech 2004–2007, jen k osmi mimořádným událostem, čímž se křižovatka umístila až na 6. místo oblastí

s jejich výskytem. Smutným rekordmanem je podjezd u Výstaviště v ulici Dukelských hrdinů s 57 mimořádnými událostmi. Statisticky vychází, že jedna mimořádná událost v tomto místě je jedenkrát za 25,6 dne. Druhým nejproblémovějším místem je podjezd v Zahradním městě se 43 mimořádnými událostmi. Třetí se umístil podjezd na Fidlovačce (13 mimořádných událostí), následuje Plzeňka (11 mimořádných událostí), Bělehradská (9 mimořádných událostí), již zmíněná Výtoň (8 mimořádných událostí), podjezd u elektrárny v ulici U Výstaviště (6 mimořádných událostí). Poslední vybraný je podjezd U Kříže se 4 mimořádnými událostmi.

Je zřejmé, že poškození trolejového vedení závažným způsobem narušuje provoz tramvajové dopravy v Praze, protože jen na výše jmenovaných místech se stala mimořádná událost přibližně každých 10 dní. Pokud sečteme celkový čas za roky 2004–2007 nutný pro výjezd pohotovostního vozidla na sledovaná místa, dostaneme 22 219 minut, tj. cca 15,5 dne. Námětem k zamyšlení je i výše nákladů za způsobené škody. V příložených tabulkách uvádíme pouze náklady na opravu trolejového vedení či sloupu, náhradní autobusovou dopravu a výjezd pohotovostního vozidla. Do budoucna by bylo více než vhodné zrealizovat skutečnou výši škody za mimořádnou událost, jako jsou náklady za ušlý výtěžek, dispečerské řízení, narušení všech spojů (i souběžně vedených autobusů) atd.

Náklady spojené s poškozením sloupu trolejového vedení za období 2005–2007

Rok	Počet mimořádných událostí	Náklady plynoucí ze způsobené škody v Kč		Celková škoda v Kč
		Oprava sloupu	Výjezd pohotovostního vozidla	
2005	2	374 641,0	26 969,8	401 610,8
2006	3	272 696,5	8 154,9	280 851,4
2007	2	3 631,0	2 984,8	6 615,8
Celkem	7	650 968,5	38 109,5	689 078,0

Náklady spojené s poškozením trolejového vedení za období 2004–2007

Oblast	Náklady plynoucí ze způsobené škody v Kč			Celková škoda v Kč
	Oprava trolejového vedení	Náhradní autobusová doprava	Výjezd pohotovostního vozidla	
Zahradní město	1 454 426,9	169 127,5	288 566,2	1 912 120,6
Výtoň	151 872,0	28 692,0	60 602,1	241 166,1
Plzeňka	152 747,8	1 128,2	76 112,4	229 988,4
Elektrárna	162 603,6	2 879,1	37 736,4	203 219,1
Výstaviště	1 471 120,5	82 703,7	567 591,7	2 121 415,9
U Kříže	15 435,0	5 481,7	17 855,5	38 772,2
Bělehradská	143 940,7	2 136,8	36 030,8	182 108,3
Fidlovačka	387 500,5	43 774,0	99 777,6	531 052,1
Celkem v Kč	3 939 647,0	335 923,0	1 184 272,7	5 459 842,7

V březnovém čísle DP KONTAKTu probereme podrobně jednotlivé neuralgické body pražské kolejové sítě.

ODBOR JÍZDNÍ SLUŽBA

120 400

Dovolujeme si Vás seznámit s nově vzniklým odborem v jednotce Provoz Tramvaje. Tento odbor přebírá od 1. 2. 2008 veškerou působnost provozoven a pracovní náplň funkčních míst se mění pouze v souvislosti se změnou systému.



120 400 – odbor Jízdní služba

Vedoucí odboru: Pavel Čeněk

Kontakty: telefon: 296 122 110,
e-mail: CenekP@dpp.cz
Centrální dispečink, 4. patro



120 410 – oddělení Řidiči

Řeší provozní a personální agendu všech řidičů tramvajů.

Vedoucí oddělení: Robert Domašínský

Kontakty: telefon: 296 122 696,
e-mail: RidiciJPT@dpp.cz



120 420 – oddělení Výpravny

Komplexně koordinuje a řeší plánování služeb všech řidičů tramvajů.

Vedoucí oddělení: Ing. Karel Toman

Kontakty: telefon: 296 122 688,
e-mail: SluzbyJPT@dpp.cz



120 430 – referát Výcvik řidičů

Zajišťuje praktický výcvik řidičů tramvajů.

Vedoucí referátu: Ing. Vladimír Pušman

Kontakty: telefon: 296 122 141,
e-mail: VycvikJPT@dpp.cz

V případě dotazů na odbor Jízdní služba lze využít zelenou linku:

800 700 065

nebo e-mail: JizdniSluzbaJPT@dpp.cz



Druhé nejproblémovější místo – podjezd v Zahradním městě.

Velká oprava tramvajové trati v Olšanské ulici

Ing. Jan Šurovský, Ph.D.,
vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje
Foto: Ing. Jan Šurovský, Ph.D.

Dvacet let odkládaná rekonstrukce tramvajové trati v Olšanské ulici odstartovala hned začátkem ledna letošního roku. Vzhledem k velice tíživé finanční situaci JDCT bylo rozhodnuto, že havarijní stav trati nebude řešen rekonstrukcí, ale souvislou obnovou svršku. Tato obnova bude provedena z části novým a z části užitým materiálem. Kolejnice budou všechny nové. Již v první polovině ledna byla v areálu Ústředních dílen DP zahájena montáž kolejových polí o délce 12,5 metru, která budou na stavbu přivážena po čtveřicích. V pondělí 4. února 2008 byly rovněž zahájeny přípravné práce přímo v Olšanské ulici. Za provozu jsou zde odstraňovány vrstvy živičného krytu a je odvážen starý štěrk až po patu kolejnic. O historii této trati, jakož i o skutečném stavu po odstrojení, budeme průběžně informovat. Již dnes můžeme napovědět: řada kolejnic je stará 42 let, postupnými opravami se do trati dostalo celkem 5 různých druhů kolejnic pocházejících ze 3 zemí...



Přípravné práce v Olšanské ulici byly zahájeny.



Montáž kolejových polí v Ústředních dílnách DP.

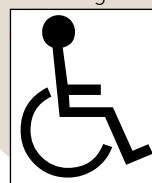


Kolejová pole pro opravu tramvajové trati jsou již připravena.

Další garantované nízkopodlažní spoje na tramvajových linkách

Ing. Lukáš Herfurth, oddělení JŘ Metro a Tramvaje

Dopravní podnik hl. m. Prahy rozšířil od 2. února 2008 počet linek s garantovanými spoji obsluženými nízkopodlažním vozidlem o další 2 tramvajové linky (12 a 14), ke kterým se od 3. března 2008 přidají linky 7 a 20. Garantované nízkopodlažní vozy tak bude možné zastihnout již na 13 tramvajových linkách. V pracovní dny, sobotu a neděli bude vypraveno po dvou nízkopodlažních vozidlech na linky 1, 3, 8, 10, 12, 14, 20, 24, 26 a po jednom na linku 15. Pouze v pracovní dny jsou další dvě vozidla garantována na lince 7, 19 a jeden vůz na lince 2.



Garantované spoje jsou vyznačeny v zastávkových jízdních řádech symbolem invalidního vozíku. Stejným symbolem jsou nízkopodlažní tramvaje označeny na svém čele.

Linka	Typ	V provozu
1	KT8D5N	od 24. října 2007
2	T3R.PLF	od 26. listopadu 2007
3	KT8D5N	od 3. března 2007
7	14T	od 3. března 2008
8	KT8D5N	od 8. prosince 2007
10	14T	od 10. prosince 2007
12	14T	od 2. února 2008
14	14T	od 2. února 2008
15	T3R.PLF	od 26. listopadu 2007
19	KT8D5N	od 8. prosince 2007
20	14T	od 3. března 2008
24	KT8D5N	od 3. března 2007
26	KT8D5N	od 8. prosince 2007

Pozn.: Změna v sestavení vozu vyhrzena

Problematická místa na trase autobusové linky 174

Autobusová linka 174 obsluhuje oblasti území tří městských částí: Prahy 5, Prahy 6 a Prahy 13. Její základní funkcí je tangenciální spojení oblasti Hradčanské, Břevnova, Vypichu, Motola a sídliště Stodůlky, Luka, Lužiny a Velká Ohrada. Linka představuje významné autobusové spojení k největší pražské nemocnici Motol, i z toho důvodu jsou na vybraná pořadí nasazeny nízkopodlažní autobusy. Spojuje trasy metra A a B, toto přímé spojení je zároveň časově srovnatelné s použitím metra s přestupem ve stanici Můstek. Za předpokladu dodržení jízdního řádu linky 174 je dokonce časově výhodnější.



↑ Když se zavře Strahovský tunel... – pohled z kabiny stojícího autobusu linky 174.
Foto: řidič na autobusové lince 174

← Kolona vozidel v ulici Milady Horákové brání autobusu linky 174 v jízdě.
Foto: Bc. Jiří Štěpán

↓ Autobusu 174/5 brání ve výjezdu ze zastávky Na Petynce automobily stojící na zákazu zastavení, pohled z kabiny řidiče.
Foto: řidič na autobusové lince 174



Ing. Martin Jareš, Bc. Jiří Štěpán,
Fakulta dopravní ČVUT

Právě pravidelnost (nejen) této autobusové linky je však stále větším problémem. Zatímco preferenční opatření v tramvajové dopravě se staly již běžnou záležitostí, autobusová doprava v tomto směru dosti pokulhává. Některé autobusové linky přitom přepravují tak vysoké počty cestujících, že by si pozornost v tomto ohledu zasloužily. V některých evropských metropolích významné autobusové linky podobné pražské lince 174 dokonce tvoří síť metropolitních autobusů neboli tzv. metrobusů. Jsou to páteřní autobusové linky, které jezdí v relativně krátkém intervalu, a to zpravidla v kloubových vozech. Jejich trasa je přímá bez různých zajištěk a jejich provoz je urychlován pomocí preferenčních opatření apod. Neustále se zhoršující pravidelnost linky 174 tak byla hlavním impulzem pro zpracování bakalářské práce na toto téma

v rámci studia na Fakultě dopravní ČVUT v Praze. V rámci této práce byla studentem nejen analyzována situace na dané lince, ale byla provedena také anketa mezi řidiči, kteří se často vyskytují na této trase. Autoři článku by jim chtěli touto cestou poděkovat za pomoc a spolupráci a rovněž za poskytnuté fotografie přímo z provozu.

Krátké obrátové časy

Jízdní doba linky 174 je ve směru Špejchar – Velká Ohrada 36 minut, o minutu méně trvá jízda z Velké Ohrady na Špejchar. Možnost dodržení jízdního řádu na lince je ale velkou měrou ovlivněna hustotou provozu IAD. Problémem jsou pak především nedostatečné obrátové časy v odpolední špičce, na které v anketě upozornilo 85 % dotázaných řidičů. Jedná se hlavně o období odpolední špičky, kdy má řidič na Velké Ohradě obrátový čas 5 minut. Je jasné, že zpoždění přes pět minut nemusí být při silném provozu problémem.

Pozdní příjezd do výstupní zastávky Velká Ohrada o 5 a více minut tak automaticky způsobuje zpoždění spoje i v opačném směru a při kumulaci těchto zpoždění po dvou a více obrazech tak dochází k úplnému odchýlení daného pořadí linky od jízdního řádu. Při nutnosti dodržení bezpečnostní přestávky a následného „dorovnání se“ na pravidelný vozový jízdní řád tak z původně malého zpoždění vzniká prostoje na lince a vynechání celého jednoho páru spojů daného pořadí. Bohužel praxe ukazuje, že k tomuto jevu dochází stále častě-

ji. Navíc z pochopitelných důvodů dochází k řízenému dorovnávání do pravidelného vozového jízdního řádu až po opadnutí dopravní špičky (kolapsu) v období mezi 18.00 a 20.00 hodin, tedy v době nárůstu intervalu na lince, bezpečnostních přestá-



↑ Na lince 174 častá situace – v odpolední špičce není problém jet úsek Špejchar – Velká Ohrada 95 minut (15.03–16.38 hodin, podle JŘ se počítá s jízdní dobou 36 minut).
Foto: řidič na autobusové lince 174



↑ Více než 99 minut zpoždění palubní počítač ukázat nemůže – skutečná hodnota byla cca 135 minut...
Foto: řidič na autobusové lince 174

vek a střídání na nočních pořadích. Pokud se tedy v danou chvíli „rovná na svůj čas“ hned několik pořadí linky, dochází tak k vynechání více spojů a interval na lince často přesahuje i 60minutovou hodnotu.

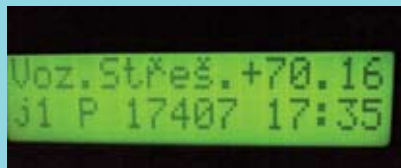
Pomoci vyřešit tyto problémy by za normálních okolností pomohlo také lepší rozvržení oběhů jednotlivých pořadí. Například 174/7 dělá od 15.13 do 18.27 hodin tři tzv. rychlá kola (tj. jízdy s minimálními obrátovými časy), tedy tři obraty, při kterých má vždy na Velké Ohradě obrátový čas 5 minut a na Špejcharu 3 minuty! Odchylnka při prvním obratu způsobí zpoždění, které řidič už nemá příležitost dorovnat a postupně nabírá stále vyšší kladnou odchylnku. Tato situace je naštěstí od 9. prosince 2007 minulostí. Došlo k přidání jednoho vozu do odpolední špičky (kmenový vůz linky 508), a tak jsou nyní alespoň na Velké Ohradě obraty 15 minut.

Hradčanská

Přestože má zastávka Hradčanská převážně přestupní charakter, její (bariérové) stavební řešení tomu

neodpovídá. Bezbariérové nejsou ani východy z podchodu z metra k tramvajovým a autobusovým nástupišťům, ani příchod k vlakům. Jelikož je tramvajové těleso v ose komunikace, problémem je nejen pro občany se sníženou pohyblivostí především přestup mezi autobusovými a tramvajovými linkami. Cestující musí absolvovat cestu s tzv. ztraceným spádem, tj. se sestupem dolů, podchodem komunikace Milady Horákové a výstupem nahoru. Častým nešvarem tak v tomto místě je vyhýbání se podchodu a přecházení přes dvoupruhovou komunikaci, tedy zkracování si cesty k dopravnímu prostředku.

Významným problémem je především situace u tramvajových zastávek Hradčanská směrem z centra, které jsou z pohledu řidičů autobusů na přilehlé komunikaci umístěny po levé straně v oblouku. Kvůli ochrannému zábradlí ve stanici Hradčanská je chodec, který zamýšlí přejít vozovku mimo přechod, vyveden až za samotný oblouk a pro řidiče tak vstupuje do vozovky v okamžiku, kdy mu je skryt nejprve zastávkovou stříškou a posléze v tzv. mrtvém bodě za levým předním sloupkem autobusu. Při vstupu člověka do vozovky tak spatří řidič chodce až na poslední chvíli a jeho reakce i za předpokladu dodržení 50 km/h je omezená. Pohyb cestujících je v tomto prostoru značný oběma směry. Cestující, kteří směřují do oblasti Střešovic, Malovanky, Břevnova nebo Vypichu, mohou zároveň použít tramvaj i autobus, každý však odjíždí z jiné zastávky (tzv. rozdělený nástup). Kromě živelného přecházení dvoupruhové komunikace je také problémem návrat chodců na chodník podél komunikace. Pokud ve stanici stojí linka 174, přichází chodec k autobusu šikmo zleva. Přestože si řidič po zavření dveří zkontroluje pohledem levou stranu vozidla, nemusí vždy chodce zpozorovat, neboť ten může být před řidičovým pohledem ukryt za levým sloupkem autobusu. K těmto většinou jen tzv. „skoronehodám“ dochází podle výsledků ankety řidičů, kteří se vyskytují na lince 174, velmi často. Jelikož se ale autobus rozjíždí, nemívají střety závažný charakter. Značným problémem je v tomto úseku také přetíženost komunikace Milady Horákové, kolony vozidel zde citelně zasahují do plynulosti autobusových linek, především pak tangenciální linky 174.



↑ Palubní počítač vozidla linky 174 ukazuje již třetí zastávku od výjezdu z konečné zpoždění 70 minut – podobných fotografií se dá bohužel pořídit mnoho.
Foto: řidič na autobusové lince 174

Vozovna Střešovice

Pohyb cestujících je v zastávkách Vozovna Střešovice značný. Zastávka je vyhledávaným přestupním bodem pro cestující do oblastí Strahova, Dejvic, Malovanky a Petřin, a tak zde dochází k velkým pohybům pěších mezi tramvajovými a autobusovými zastávkami. Některé tramvajové i autobusové linky jedou stejným směrem, a tak mají cestující možnost výběru, který dopravní prostředek použijí. To často svádí k rozhodování se podle toho, který spoj přijede dříve, tedy i k opakovanému přecházení komunikace. Zejména v situaci, kdy očekávaný spoj už stojí v zastávce se chování cestujících mění od racionálního ke spontánnímu, jehož následky bývají často tragické. Současný stav v oblasti od křižovatky Svatovítská – Milady Horákové až po sjezd z Patočkovy ulice do tunelu je kritický. V anketě mezi řidiči autobusu je považován tento úsek za nejhorší, tvrdí 99 % řidičů vyskytujících se na lince 174. Jakákoliv dopravní komplikace na Pražském okruhu vyvolává reakci na Patočkově ulici, která velmi citlivě reaguje na sebemenší změny chování dopravního proudu. Dopravní kolony často způsobuje omezování provozu ve Strahovském tunelu (podrobněji viz Malovanka).

Malovanka

Podle vyhodnocení ankety mezi řidiči, vyskytujícími se nejčastěji na lince 174, je nejkritičtější místem oblast Malovanky v okolí křižovatky ulice Patočkovy a výjezdu ze Strahovského tunelu. Doprava na Malovance a v oblasti přilehlého Břevnova a Střešovic je přímo ovlivněna dopravní situací na Smíchově, Jižní spoje a celém pražském okruhu. Vše se okamžitě odráží i do situace na této straně tunelu, kde vznikají dlouhé kolony. V případě dopravních problémů je Strahovský tunel operativně uzavírán nebo je v něm omezován provoz. Přestože jsou řidiči na informačních tabulích informováni o dopravních opatřeních na druhé straně tunelu, vyčkávají

dlouhé fronty na zprůjezdění tunelu. Dochází tak k blokování dopravy projíždějící komunikací Patočkovy, a tím i linek 108, 174, 180 a 217.

Ve směru do centra je dlouhodobě kritický vjezd a výjezd do/ze zastávky Na Petynce. Zastávkový záliv je umístěn vedle jízdního pruhu do Strahovského tunelu, autobus tak při výjezdu tento pruh kříží a musí se zařadit do prostředního ze tří pruhů. Pro stojící kolony vozidel ale autobus nemůže nejen ze zálivu vyjet, ale ani se do něj dostat. Nepomohlo ani žluté podélné dopravní značení, které stání v pruhu u zastávky zakazuje.

Křižovatka Vypich a přilehlý zastávkový prostor

Jedná se o kapacitně silně vytiženou křižovatku, řízenou světelnou signalizací. Na křižovatce Vypich je zaveden 3fázový program řízení SSZ s preferencí tramvajů. Kromě dvou tramvajových linek (linky 22, 25) je křižovatka využívána i osmi autobusovými linkami MHD (linky 108, 174, 179, 180, 184, 191, 347 a 510) a větším množstvím příměstských autobusových linek ze západního okolí Prahy. Silně nevyhovující situace je především u levého odbočení z Bělohorské ulice do ulice Kukulovy, problémy ale vznikají i při odbavení dopravního proudu z ulice Ankerské. Dochází k přeplnění levého odbočovacího pruhu ulice Bělohorské



↑ Ulice Bělohorská, směr z centra: zdržení odbočující linky 174 na křižovatce Vypich dosahuje nárazové i extrémních hodnot.
Foto: Bc. Jiří Štěpán

ské (směrem z Břevnova do Motola) a problémům autobusových linek už se zařazením do odbočovacího pruhu. Samotnému zařazení autobusů předchází problematické vyjetí ze zastávkového prostoru, který se v těsné blízkosti křižovatky nachází. Čekání na projetí křižovatkou může přesáhnout i několik desítek minut. Podobná situace je také v ulici Ankerská, kde kolony dosahují až ke kolejím Větrníků, respektive na Petřiny.



↑ Zpomalovací prahy donutí řidiče téměř zastavit.
Foto: Bc. Jiří Štěpán

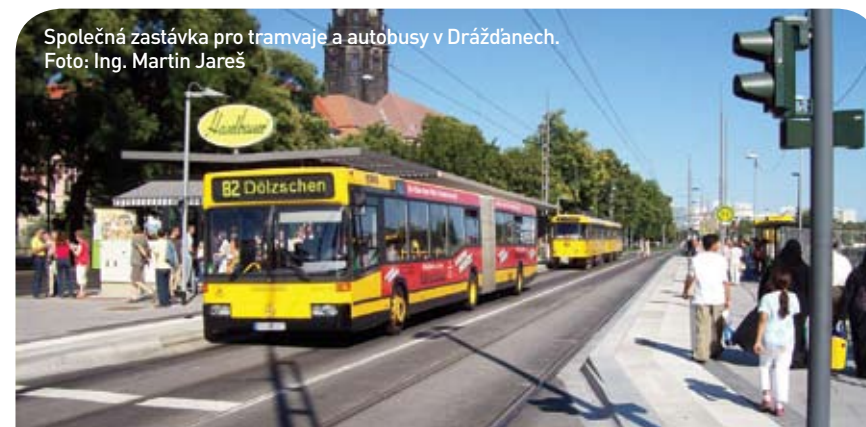
Mukařovského – zpomalovací prahy

Významné zpomalení a snížení komfortu autobusové linky 174 v oblasti Stodůlek způsobují zpomalovací prahy namontované na ulici Mukařovského mezi zastávkami Luka a Amforová. Zpomalovací prahy jsou na komunikaci Mukařovského umístěny u přechodů pro chodce před i za křižovatkou s ulicemi U jezera a Chlupova. Byly vybudovány, přestože se jejich zanesení na komunikaci s provozem MHD nedoporučuje. Jako hlavní důvod nevhodnosti těchto prahů bývají uváděny silné otřesy a větší opotřebování vozidel. Denně při součtu obou směrů všech autobusových linek projede přes příčné prahy v tomto místě 550 vozidel.

Řešení podobných problémů v zahraničí

V západní Evropě je preferenci MHD přikládána stále větší pozornost, i když především ve stísněných podmínkách evropských velkoměst jsou možnosti pro realizaci náročných stavebních opatření značně omezené. Velmi často dochází k využití tramvajového pásu pro jízdu ostatních prostředků městské hromadné dopravy, protože umožňuje bez jakékoliv prostorové náročnosti na vyblokování jízdního pruhu urychlit a segregovat provoz autobusů.

V březnovém DP KONTAKTu se podrobněji zaměříme na samotnou podstatu preferenčních opatření pro MHD spolu s jejich praktickými ukázkami v ČR i zahraničí.



Společná zastávka pro tramvaje a autobusy v Drážďanech.
Foto: Ing. Martin Jareš

Nizozemsko

Výhodu tohoto opatření docenují například v nizozemském Amsterdamu, tedy městě o relativně malé rozloze a ve velmi stísněných podmínkách, omezených průplety vodních kanálů. Město má především tramvajový charakter a jen několik vybraných autobusových linek zajíždí až do centrální oblasti města k Central station. Jelikož úzké komunikace neumožňují vyhrazení samostatného jízdního pruhu pro autobusy, jsou linky v centrální oblasti města vedené výhradně po tramvajovém tělese. Naopak, platí zde zásada, že pokud linka kopíruje tramvajovou trať, jede po tramvajovém tělese, na kterém má i společné zastávky.

↓ Společný provoz a zastávky tramvajů s autobusy na zvýšeném tramvajovém tělese jsou v Amsterdamu zcela normální.
Foto: Bc. Jiří Štěpán



Německo

Také v sousedním Německu lze najít mnoho inspirativních příkladů preference MHD. Počínaje vyhrazenými jízdními pruhy, společnou jízdou autobusů a tramvajů po tramvajovém tělese (i zvýšeném), upřednostněním na světelné signalizaci konče. Ve stísněných prostorových podmínkách tak jsou k vidění komfortní přestupní body mezi tramvajovou a autobusovou dopravou. ☺

Střídání stráží

Na manipulační zastávce Florenc, která je současně zastávkou speciálních linek určených vozíčkářům, přijíždí Karosa B732 pistáciové barvy. Je 16.29 hodin a autobus zastavuje na zastávce jako první. Řidič zhasíná motor a začíná studovat složku řidiče. V zápětí se ze zatáčky pod magistrálou objevuje elegantní bílý nízkopodlažní autobus. První dojem je, že se jedná o meziměstský autobus, který míří na autobusové nádraží Florenc, ale to už najíždí do zastávky a zastavuje za Karosou. Je 16.30 hodin a linka č. 1 dorazila na stanoviště přesně.

Ondřej Pečený,
vedoucí oddělení Komunikace
Foto: Ondřej Pečený a Luboš Wisniewski

Dopravní podnik rozšířil svou autobusovou flotilu o dva nové přírůstky a ve druhém únorovém týdnu je pustil do provozu. Jedná se o speciálně upravené autobusy Iris Bus Crossway. Iris Busy pro Dopravní podnik se liší oproti továrnímu standardu v následujících parametrech: chybí jim třetí zadní dveře, nízkopodlažní část autobusu je zbavena sedadel a namísto sedadel jsou instalované úchyty pro fixaci vozíků. Poslední změnou je, že oboje dveře mají nainstalované výklopné, ručně ovládané rampy. Interiér a přístup do autobusu je tedy maximálně přizpůsoben pro potřeby hendikepovaných. Vyvýšené části interiéru poskytují dostatečný prostor a komfort pro doprovod. Crossway měří 12,8 m a jeho prostor nabízí místo pro 5 vozíků.

Díky deseti minutám, které mají řidiči na Florenci k dispozici, jsem měl příležitost popovídat si krátce nejen s nimi, ale i se zástupci z řad uživatelů těchto speciálních linek.

Pan Pavel Červenka z Proseka, který využívá linku 1 pravidelně (1–3x týdně), je tedy zkušeným cestujícím, a může tak dobře porovnat cestování ve starších typech autobusů s novými. Pan Červenka jako největší výhodu uvedl, že: „Díky tomu, že plošiny jsou manuálně obsluhované, se celý proces ‚nastupu‘ do autobusu podstatně zkrátí. Nejsme závislí na zvedací plošině, která mívá sem tam i nějakou poruchu.“ Kromě toho uvádí, že nové autobusy se méně klepou a jsou i méně hlučné, což je rozhodně příjemné.

A jak vidí nové autobusy jejich řidiči? Zatím jsou ve svých hodnoceních opatrní, přece jen jsou autobusy v provozu teprve pár dní, ale už teď vědí, že nástupní místo s plošinou

u dveří řidiče je pro ně vítanou změnou. Díky tomu mohou najet k obrubníku i pod jiným úhlem a umožnit nájezd vozíku tedy i v situacích, kde Karosa v tomto selhává, jelikož musí stát rovnoběžně s hranou obrubníku. Manipulace s plošinou je snadná a stejná jako u ostatních autobusů DP, které jsou nízkopodlažní.

V současné době tyto speciální linky zajišťují 4 autobusy (2 Karosy a 2 Iris Busy). S jejich dalším nákupem se v současné chvíli nepočítá.



Iris Bus Crossway.



Pan Pavel Červenka.



Pohled do interiéru autobusu.



Fixace invalidního vozíku.



Nájezd do autobusu přední plošinou u dveří řidiče.

Tramvaje jako součást integrované dopravy v Curychu

Švýcarsko jako celek, a tedy i město Curych, je pozitivním příkladem toho, že do integrovaného dopravního systému jsou zahrnuty všechny dostupné druhy veřejné dopravy. Kromě tramvajů, trolejbusů či autobusů je tedy na jednu jízdenku možné použít i vlaky, lanovku, horskou dráhu na Uetliberg či lodě na jezeře v Curychu. Město má přibližně 330 000 obyvatel a nachází se v centru konurbace, která v závislosti na způsobu definování svých hranic může mít přes milion obyvatel. Integrovaný dopravní systém ZV (Zürcher Verkehrsverbund) byl založen v roce 1990 a spolu s ním byl spuštěn i S-Bahn Curych. Počet cestujících se od založení integrovaného systému ZV více než zdvojnásobil – konkrétně se zvýšil o 102 %. Systém S-Bahnu se má dále rozvíjet po dostavění tzv. „Durchmesserlinie“, tedy druhého tunelového propojení v centru města, které přinese zkapacitnění železniční sítě.

Ing. Martin Jareš (s použitím článků Andrewa Moglestuea o tramvajích v Curychu z časopisu Tramvays and Urban Transit, 4–5/2005)
Foto: Ing. Martin Jareš

Hromadná doprava a především tramvaje mají v Curychu neobyčejně silnou pozici. Výzkum z roku 2003 ukázal, že ze 125 000 lidí, kteří žijí a pracují ve městě, 65 % používá veřejnou dopravu a jen 17 % automobil. Používání hromadné dopravy jde napříč sociálními vrstvami – není neobvyklé vidět vysoce postavené obchodní manažery, členy parlamentu, nebo dokonce primátora jedoucích tramvajů (většinou bez osobních strážců). Je pozoruhodné, že úspěch systému byl dosažen bez prodeje obrovských sum peněz do náročných stavebních projektů. Dva pokusy postavit metro jdoucí po sobě byly zamítnuty, a to přesto, že tehdy tramvaje ještě neměly garantovány tak vysoký podíl plně segregovaných tratí. Existuje jenom jeden tramvajový podzemní úsek, a ten vznikl jen proto, že už tam tunel dříve byl. Byly postaveny moderní tratě na samostatném tělese s travnatým svrškem, na mnoha místech jsou ale ulice tak úzké, že to nedovolují, a přednost tramvajím je tak zajištěna pečlivým fázováním signalizace. Navzdory tomuto zdánlivě minimálnímu pojetí je časové zdržení považováno za pozoruhodně dobré a Curych se nemusí bát srovnání s nejpřesnějšími systémy na světě. Tramvaje jsou upřednostňovány na křižovatkách, ale rychlost samotná není klíč ke krátkým cestovním dobám. Stejně důležité jsou příznivé docházkové vzdálenosti k zastávkám, krátké intervaly a dobré návaznosti



↑ Tramvajová linka 6 na konečné zastávce Zoo.

v přestupních bodech. Výsledkem je, že reálná doba cesty ode dveří ke dveřím je příznivější oproti odmítnutému návrhu metra, přesto jeho realizace stála zlomek nákladů.

Vývoj hromadné dopravy v minulosti

Curych musel čekat na první koněspřežnou tramvaj až do roku 1883 a do roku 1894 na první elektrickou tramvaj. Tratě byly postaveny soukromými společnostmi, ale „otcové města“ se brzy probudili k činnosti. V roce 1896 psal Curych historii, neboť se stal

prvním evropským městem, které zřídilo tramvajovou společnost (dopravní podnik). Neměla síly silné obchodní společnosti a byla určitě nutná rozsáhlá vyjednávání, než do roku 1931 dostalo město pod kontrolu všechny tramvajové tratě na svém území. Nový městský provozovatel tramvajů (StStZ) vylepšoval tratě a přidával nové. Spleť soukromých společností splýnula do vzkvétajícího a integrovaného podniku, na který byli město a jeho obyvatelé právem pyšní. Fakt, že na většině obrázků na pohlednicích z Curychu je hlavním rysem tramvaj, není jen



↑ Tramvajová linka 4 na konečné zastávce Werdhözi.

fenomén posledních let. Modré a bílé městské barvy byly použity na městské tramvaje od začátku a používají se dodnes, o 112 let později. Zatímco soukromé linky uvnitř městských hranic byly všechny zachovány, malý zájem byl vyjádřen rozsáhlé meziměstské síti, protože provoz byl pomalý a infrastruktura často ve zuboženém stavu. Některé společnosti provozovaly jak městskou, tak meziměstskou dopravu, několik linek se dostalo do vlastnictví města a mnoho jiných bylo rychle zrušeno. Jak satelitní města rostla, ztracené tratě citelně chyběly, a tak mnohé byly obnoveny. Dvě meziměstské tratě přežily a prosperují: (Zürich Stadelhofen) – Rehalp – Forch – Esslingen (Forchbahn) a Dietikon – Bremgarten – Wohlen (BDWM), posledně jmenovaná je od města izolovaná po zavření limmatalské linky v roce 1928.

V roce 1944 byl schválen plán nahradit druhořadé tramvajové tratě trolejbusy a v 50. letech přestavět hlavní tramvajové tratě na pozemní dráhu (metro). Hlavní příčinou byla automobilová doprava, která, ačkoliv ještě pomalu, rostla a tramvaje se zachytávaly v zácpách. Jenom malá část rozsáhlé trolejbusové přeměny byla ale realizována. Jako první byla nahrazena tramvajová linka číslo 1 (Burgwies – Hardplatz), která se stala trolejbusovou trasou 31 mezi roky 1954 a 1956. Byla následována linkou 2 v části Farbhof – Schlieren (1956–58), která se stala součástí na západ prodloužené té samé trolejbusové linky. Brzy se však ozvala lítost nad tímto krokem, protože trolejbusy zápasily se zvládáním zátěže ve špičkách, oproti očekáváním se

přesnost nezlepšila. Návrhy na opravu chyby se objevily od té doby několikrát a jsou nyní blíže k realizaci než kdy dříve. Na konci 50. let projektanti potichu upustili od ambicí dalších trolejbusových náhrad, tratě otevřené před nebo po lince 31 slouží potřebám nezajišťovanými dříve tramvajemi. Mnohé nezajždějí do centra, ale zajišťují tangenciální spojení mezi městskými částmi, aby poskytl rychlé a přímé cesty napříč hlavními proudy

dojíždějících a odlehčují tlak na centrální síť. Při přičtení kopcovitě povahy těchto tratí a (relativně) mírnému zatížení se ukázaly trolejbusy jako zejména vhodné, čisté a tiché řešení všude tam, kde by jinak jezdily autobusy. Nejnovější rozšíření provozu bylo v roce 1998. Meziitím plánování tras metra pokračovalo. Podobně jako v ostatních předních světových městech, uskutečnil se i v Curychu výzkum, zda bude v síti jeho hromadné dopravy metro. Bylo to na začátku 60. let 20. století, kdy měla být navržena podzemní dráha nezávislá na tramvajovém systému a měla mít standardní rozchod se třetí kolejničí pro odběr energie. Některé hlavní tramvajové tratě měly být přesunuty do tunelů, předpokládala se také kompletní přestavba sítě v centru města, včetně okružního metra, které by napájelo radiální linky. První linka metra měla jet z Dietikonu přes Farbhof, Hlavní nádraží, Schaffhauserplatz, Milchbruck a Oerlikon na letiště, s odbočkou z Milchbrucku

do Schwamendingenu. Byla by to daleko více než tramvajová náhrada, jelikož by jelo dále do příměstské oblasti. Metro mělo používat kombinaci hluboko uložených nebo mělce pod povrchem vedených tunelů, na předměstích by bylo vedeno na povrchu nebo příležitostně na nadjezdech. Tramvajové linky vedené přímo souběžně s metrem měly být odstraněny, měly vzniknout krátké tangenciální tratě pro znovu spojení úseků, které by jinak byly izolovány. Projekt také doporučoval prodloužení tramvajových linek, jejichž dlouhodobé zachování se předpokládalo. Bylo však zjištěno, že vzdálenější polohy zastávek měly mít nežádoucí vlivy na obchodní ráz a rozvoj města. Ačkoliv by cestovní doby mezi stanicemi byly nepochoybně kratší, než by mohla nabídnout tramvaj, tento pouhý součet by se ale nutně nemusel projevit do reálných zisků času. Například dnes jsou dva přímé tramvajové koridory z Hlavního nádraží/Central do Schaffhauserplatz, které obsluhují sedm mezilehlých zastávek. Metro nejen že by neobsluhovalo obě tratě, ale v tomto úseku by navíc byla otevřena jen jedna stanice. To by znamenalo delší docházky do stanic pro většinu uživatelů, k tomu více času stráveného příchodem k nástupišťům (stanice byly v hluboko uloženém tunelu, dosažitelné dlouhými eskalátory). V referendu konaném v roce 1962 byl projekt metra překvapivě zamítnut 53 893 hlasy ku 34 307. Mnoho oponentů se ptalo, proč má být tolik peněz vydáno na vytvoření něčeho, co zde už v podstatě je. Velká síla návrhu metra byla v dosažení vzdálenějších oblastí, které nejsou obslouženy tramvajemi. Ty jsou však dnes obslouženy sítí příměstských železnic S-Bahn a existují také plány na (znovu) zavedení tramvajů. V roce 1980 byla hlavní linka S-Bahn prodloužena

na letiště. Zajišťuje rychlejší a komfortnější spojení, než by kdy metro mohlo. V roce 1973 bylo metro odmítnuto v referendu 123 210 hlasy ku 50 114 a byl to již druhý nepovedený pokus. Některé stavby byly schváleny ještě před referendem, protože neustálé odkládání rozhodnutí by mohlo ohrozit jiné projekty. Obchodní centrum (Shop Ville) pod Nádražním náměstím obsahovalo stanici metra. Také úsek dálnice mezi Milchbuckem a Schwamendingenem (samotný částečně v tunelu) má vespod tunel metra. Obě investice se použily – Shop Ville je dnes používáno vlaky S-Bahn, podjezdem pod dálnicí jezdí tramvaj. V roce 1976 se objevilo prodloužení linky č. 4 z Hardturmu do Werdhözli, byla to první nová trať od roku 1954 a byla doporučena i v plánech na metro. Je vedena téměř výhradně na samostatném tělese v trávě a byla znakem obnovy důvěry v tramvaje. Vakuum ve vizích plánování bylo vyplněno až volbou Rudi Aeschbachera do rady města v letech 1978 až 1994. Ten byl hluboce přesvědčen, že je lepší do budoucna spíše ovlivňovat žebříček hodnot lidí než projektovat náročné stavby infrastruktury. Ještě významnější je to, že věřil v město neorientované na automobily. Jako syn železničáře rozpoznal potenciál hromadné dopravy a prosadil mnoho předností pro tramvaje, které jsou pro uživatele garantovány dodnes. Byl průkopníkem dopravně-zklidňovacích opatření, podporování chodců a veřejné dopravy bylo hlavním bodem jeho plánování spíše než auta. Jeho nápady vyvolávaly reakce nedůvěry i obdivu z celého světa, mnohé jsou vzorem pro ostatní města. Ve špičkách pracovního dne urychlují prostředky hromadné dopravy přímo v ulicích policisté a i náročné stavební práce probíhají často za provozu, aby nedošlo k jeho přerušení.

Roky Aeschbachera přinesly městu šťastné okamžiky a koncepci. Zatímco dříve se vedoucí činitelé raději nezmiňovali o dopravě jako takové, Curych nyní shromažďoval projektanty, politiky a novináře z celého světa, aby viděli, co bylo uskutečněno. Avšak oproti mnoha jiným městům, kde tramvaje šly z role šampionů do outsidersů a zpět, v Curychu byly populární a podporované vždy. Zavedení preference bylo dosažitelné politicky i finančně také proto, že systém byl ještě téměř neporušený. V roce 1986 konečně nalezl tunel z Milchbrucku do Schwamendingenu, připravený pro metro, své dopravní využití, když byly skrz něj prodlouženy linky 7 a 9. Oproti lince metra, která měla končit na Schwamendingerplatzu, tramvajové linky pokračují po povrchu dále a potom se rozvětvují, což dává Schwamendingenu síť s hustotou srovnatelnou se starou částí systému. Podzemní úsek tramvaje je technická zajímavost. Jezdí v levostanném provozu, protože jsou zde ostrovní nástupiště. Jelikož rozměry byly navrženy na třetí (vodící) kolejnici, instalovat svrchní vedení nebylo jednoduché. Tramvajové pantografy jsou k sobě přiloženy maximálně tolik, kolik bezpečnostní odstup dovolí, s úzkým profilem troleje, což způsobuje omezení rychlosti. Zatímco tramvajová síť je zcela uvnitř městských hranic, většina poválečného rozvoje bydlení je v satelitních městech, kde město mělo malý vliv a veřejná doprava byla často méně atraktivní. Následné proudy dojíždějících byly příčinou dalších kongresů v ulicích Curychu. První schéma záchytných parkovišť se objevilo v roce 1960, ale bylo zřejmé, že toto samotné nemůže pomoci vyřešit daný problém. Proto byla navržena nová síť rychlé příměstské železnice. Byl to po dvou návrzích metra třetí pokus o takovouto rozsáhlou

stavbu. Tentokrát však byl schválen, a to v roce 1981 v poměru 209 177 hlasů ku 74 467. Jádrem S-Bahn je nový tunel pod městem, který byl dokončen v roce 1990. Jinak S-Bahn vychází z dřívě existujících železničních linek, z nichž mnoho bylo opraveno a modernizováno. Jízdní řád obsahuje zastávkové i zrychlené vlaky, na hlavních koridorech jsou cestovní doby a mnohá klíčová spojení zřetelně rychlejší než po silnici, zejména v období špiček. S-Bahn měl okamžitě úspěch a pomohl změnit rovnováhu ve vnějším pásmu dojíždějících ve prospěch hromadné dopravy. Jeho obliba pobídla sérii dalších investic, například výstavbu druhého odlehčovacího tunelu přes město. Na linkách curyšského S-Bahn jezdí od loňského roku také patrové jednotky vyrobené společností Siemens v Praze na Zličíně. Curyšské modrobílé tramvaje jsou integrovanou částí identity města. Celoplošné reklamní nátěry na nich nejsou dovoleny, avšak maximálně tři tramvajové jednotky mohou získat tematický nátěr. Takovým případem není jen běžné vnější přemalování, ale má v sobě zároveň vzdělávací nebo zábavný aspekt. Nedávno tak byla tramvaj proměněna v národní historické muzeum s interaktivními ukazateli divokých zvířat ve městě, místní dobročinný spolek používá jinou k vysvětlení alternativní energie. Ještě jedna věc je v Curychu zajímavá – pokuty za jízdu „na černo“. První jízda na černo stojí 80 švýcarských franků (cca 1400 Kč) a osobní údaje neplatícího cestujícího jsou uloženy do databáze. Při druhé jízdě bez jízdenky je již pokuta 120 CHF (cca 2 00 Kč), při třetí 150 CHF (cca 2 700 Kč)... Tento progresivní sazebník pokut je velmi účinným opatřením proti těm, kteří počítají s tím, že je levnější občas zaplatit pokutu než si pravidelně kupovat jízdenky.

↓ Příměstská tramvaj S18 projíždí společným úsekem s městskou tramvaj 11 a s trolejbusovou linkou 31.



↓ Konečná curyšské „horské“ linky S10 na Uetlibergu.



↓ Trolejbusová linka 32 na přestupní zastávce Bucheggplatz.



Odbor Jízdní řády pod novým vedením

21. ledna 2008 vzešla jako vítěz z konkurzu na vedoucí/ho odboru Jízdní řády. Počínaje prvním únorovým dnem nastoupila do jeho vedení – Ing. Zdeňka Vojtíšková, která nás v následujícím rozhovoru seznámí s činností odboru Jízdní řády, ale i se sebou samou a svými zkušenostmi.

Dana Reinišová, oddělení Komunikace



Od 1. února jste nastoupila na místo vedoucí odboru Jízdní řády. Vy však nejste v této oblasti nováčkem?

To opravdu nejsem. Do Dopravního podniku jsem nastoupila v roce 2000 do tehdejšího oddělení Jízdní řády v o. z. Elektrické dráhy. Toto oddělení se v roce 2005 začlenilo do odboru Jízdní řády v rámci úseku dopravního ředitele. V loňském roce jsem úspěšně ukončila dálkové studium na Dopravní fakultě Jana Pernera Univerzity Pardubice a od 1. prosince 2007 jsem pracovala v pozici vedoucí skupiny Tramvaje v rámci našeho odboru. Od 1. února letošního roku jsem na základě výběrového řízení byla jmenována do funkce vedoucí odboru Jízdní řády.

Vaše jmenování není ale jedinou novinkou, která v odboru Jízdní řády proběhla?

Máte pravdu. Od 1. února 2008 vznikla v odboru Jízdní řády dvě nová oddělení. Oddělení JŘ Metro a Tramvaje, jehož vedoucím je Ing. Lukáš Herfurth a oddělení JŘ Autobusy, které vede Ing. Martin Machů.

Proč k tomuto uspořádání došlo a jaké v něm vidíte výhody?

Odbor Jízdní řády vznikl v roce 2005 sloučením oddělení Jízdní řády z jednotlivých divízií. Až do 1. února 2008 nebyl dále organizačně členěn, ačkoli v praxi fungoval jako tři samostatné skupiny. Původní snahou bylo zajištění zastupitelnosti konstruktérů jízdních řádů pro tvorbu grafikonů metra, tramvajů i autobusů. Odlišnosti jednotlivých druhů dopravy, rozdílná pravidla pro poskytování přestávek řidičů a stále se specializující software pro tvorbu jízdních řádů neumožňují rutinní schopnost konstruktérů tvorby jízdních řádů pro všechny druhy dopravy, což je z hlediska efektivity práce i bezpečnosti provozu nezbytné. Jelikož dosavadní zkušenosti ukázaly, že zastupitelnost konstruktérů není možné z výše uvedených důvodů zajistit, došlo k výše uvedené organizační změně.

Z důvodu nevyváženosti počtu pracovníků jednotlivých skupin a jejich pracovního vytížení bylo vhodné sloučit skupiny „Metro“ a „Tramvaje“ do jednoho oddělení, čímž bude zajištěno rovnoměrnější využití a také vzájemná zastupitelnost jednotlivých konstruktérů při zachování kvality práce. Sloučení skupin kolejové trakce je vhodné i z hlediska podobnosti konstrukce grafikonů závislé trakce. Přínosem bude i pružnější reakce při nutnosti rychlého zpracování jízdních řádů v případě havárií v tramvajové části našeho odboru, která je nejvíce citlivá na výlukovou činnost a další dopravní opatření.

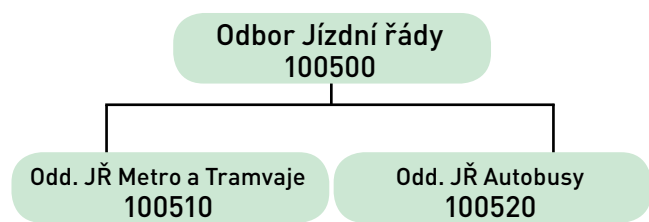
Ve druhém oddělení JŘ Autobusy bude zajištěna zastupitelnost konstruktérů grafikonů a pracovníků, kteří se věnují tvorbě chronometrů a jízdních dob.

Přibližte nám, jaké činnosti Váš odbor zajišťuje a co je na nich specifické?

Odbor Jízdní řády zajišťuje podklady pro provoz linek MHD provozovaných Dopravním podnikem. Jedná se o jízdní řády pravidelné, ale i prázdninové a výlukové. Jen pro představu v loňském roce najdeme v databázi grafikonů za celý náš odbor téměř pět tisíc změn grafikonů. Náplní práce odboru Jízdní řády ale není pouze samotná tvorba grafikonů. Mezi další činnosti patří správa tras, aktualizace jízdních dob a tvorba chronometrů jednotlivých linek. Další činností je tvorba směn řidičů tramvajů v případě poskytování bezpečnostních přestávek a přiměřených dob na oddech a jídlo formou střídání řidičů (směny strojvedoucích metra tvoří JPM), dále generování vozových, sešitových a zastávkových jízdních řádů, správa a aktualizace archivů těchto jízdních řádů a rozesílání příslušných avíz o změnách.

S kým všim na tvorbě jízdních řádů spolupracujete?

Úzce spolupracujeme s oddělením Projektování a organizace dopravy, které vytváří podklady nutné pro tvorbu jízdních řádů. Záležitosti týkající se vypravení vozů z jednotlivých provozoven řešíme v součinnosti s jednotkami JPT, JPA, JSVT a JSVA. Výstupy z aplikace Jízdní řády dále zpracovávají zejména JPM, JPT a JPA, ale i další útvary. Využívání zastávkových jízdních řádů zajišťuje JDCT. Dále spolupracujeme s organizací ROPID, která je organizátorem pražské integrované dopravy.



Od 1. února 2008 má Dopravní podnik hl. m. Prahy nového technického ředitele. Vedení nad technickým úsekem převzal Ing. Radek Zamrazil, se kterým Vám přineseme rozhovor v březnovém čísle DP KONTAKTU.

444 výjezdy podnikových hasičů

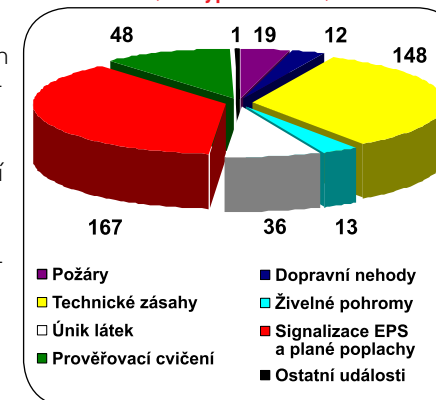


Hasičský záchranný sbor DP zaznamenal v roce 2007 celkem 444 výjezdů k různým událostem, od požárů a dopravních nehod, přes technické zásahy a prověřovací cvičení, až po poskytování první pomoci.

Ing. Michal Brunner, vedoucí oddělení Odborné služby HZS
Foto: Karel Stárek

← Výcvik hasičů s vyprošťovacími zařízeními.

Počet výjezdů HZS DP v roce 2007 (dle typu události)



Po několika letech sestupné tendence počtu událostí přinesl rok 2007 skokový nárůst hasičských výjezdů, zejména technických zásahů. Mezi výjezdy jsou započítávána také **prověřovací cvičení**, v souladu s metodikou statistického sledování událostí HZS ČR. Velký počet cvičení v podniku je nutný s ohledem na množství a značnou rozmanitost nadzemních a podzemních objektů DP.

Výjezdy HZS DP se rozdělují podle jednotlivých typů událostí. Relativně největší skupinu výjezdů představují každoročně výjezdy na **signál elektrické požární signalizace (EPS)**. Mezi typické příčiny těchto výjezdů patří například zvíření prachu, stavební a lakýrnícké práce, úniky páry, spálené potraviny nebo výfukové zplodiny. Počet **planých poplachů** se v uplynulých letech ustálil a nezvyšuje se díky vysoké spolehlivosti nově instalovaných systémů EPS.

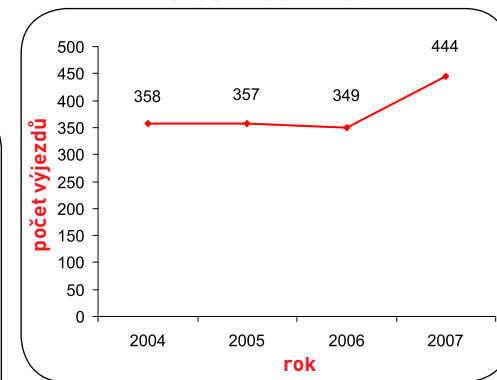
Druhou nejčastější a stále narůstající skupinou výjezdů HZS DP jsou „**technické zásahy**“. K velmi častým patří výjezdy na vyproštění osob z výtahu. Smutným rekordmanem této kategorie se za rok 2007 stal výtah ve stanici metra Luka, ke kterému se vyjždělo ve 25 případech. V rámci technických zásahů dále hasiči prováděli nejrůznější činnosti, například ochlazování tramvajových kolejnic deformovaných horkem, asistence při hledání nástražných výbušných systémů Policií ČR, nouzové zvedání autobusů pomocí zvedacích vaků, čerpání vody po haváriích vodovodu

a také kuriózní akce jako chytání zaběhnutých psů v soupravách metra, vyprošťování osob uvězněných na WC nebo likvidaci včelího roje.

V roce 2007 zasahovaly jednotky HZS DP u 19 **požárů**, převážně malého rozsahu. Nízký počet požárů svědčí o vysoké úrovni protipožárního zabezpečení Dopravního podniku.

Do kategorie „**dopravní nehody**“ patří veškeré zásahy HZS DP u nehod silničních a kolejových vozidel, včetně pádů osob pod soupravu metra. V uplynulém roce zasahovali naši hasiči u deseti případech pádu osoby. Události tohoto typu kladou velké nároky na psychickou odolnost i na znalosti a zkušenosti hasičů-záchranářů. Dále v jednom případě hasiči zachraňovali z kolejí zraněného psa po střetu se soupravou metra ve stanici Dejvická a v jednom případě pomáhali s vyproštěním autobusu, který na zasněžené vozovce najel na betonová svodidla v ulici K letišti.

Počet výjezdů HZS DP v letech 2004–2007



Jako „**živelné pohromy**“ se evidují události způsobené přírodními živly. V roce 2007 šlo zejména o likvidaci následků lednového orkánu Kyrill a srpnových příválových dešťů.

Ve skupině „**únik látek**“ jsou zařazeny události s výskytem nebezpečných látek, které mohou ohrozit životy, zdraví nebo životní prostředí. V uplynulém roce se jednalo nejčastěji o úniky ropných produktů z autobusů na veřejných komunikacích.

Kategorii „**ostatní události**“ reprezentoval v roce 2007 zásah, při kterém hasiči z požární stanice Kačerov poskytli první pomoc zraněnému muži v podchodu stanice metra Vyšehrad a předali jej do péče záchranné služby.

Statistika událostí působí možná jednotvárně, ale za jednotlivými čísly se skrývají mnohdy dramatické okamžiky v životě Dopravního podniku, jeho zaměstnanců a cestujících, kdy se každá minuta zdá nekonečná. Hasičský záchranný sbor DP je tady od toho, aby právě v takových chvílích přispěl a podal pomocnou ruku.

Zpráva o stavu „Automatizovaného prodeje jízdenek“ v roce 2007

aneb všechno, co jste chtěli vědět o automatech (ale báli jste se zeptat)

Automaty na výdej jízdenek PID prodávají jednu třetinu všech jednotlivých jízdenek a na celkových tržbách Dopravního podniku se podílejí zhruba jednou sedminou. V číslech je to ročně cca 30 milionů kusů jízdenek v hodnotě 590 milionů Kč (2007). Znamená to denně svězt a zpracovat 2,5 tuny mincí. Komplexní servis automatů zajišťuje oddělení Automatizovaný předprodej.

Václav Kudrna, vedoucí oddělení Automatizovaný předprodej

Historie

Novodobá historie automatizovaného prodeje jízdenek začíná v roce 1996, kdy byly jednoúčelové automaty Merona nahrazeny automaty Mikroelektronika.

Automaty Merona u nás byly zavedeny od roku 1978 a v některých našich městech fungují dodnes. V Praze je možno automat Merona vidět v Muzeu MHD ve Střešovicích. A v provozu jsou ještě v pražské ZOO v Troji, kde tito neznámí veteráni prodávají jízdenky na lanovou dráhu. Pravděpodobně první automat na jízdenky bychom však v Praze našli mnohem dříve. Již v roce 1931 Správní rada elektrických podniků hlavního města Prahy nechala: „na chodníku před pomníkem Josefa Jungmanna u stojanu se žlutou koulí, označující stanici autobusů, na zkoušku postavit jeden automat

k výdeji autobusových jízdenek“. Automat stál na stanici autobusů městské trati „H“ ve směru na Vinohrady. Automaty prodávají jízdenky samozřejmě nonstop, a to již od zmíněného roku 1978. Jedinou výjimkou byla povodeň v roce 2002, kdy se provoz všech automatů prakticky zcela zastavil. Část automatů byla tehdy pod vodou

a následné dočasné bezplatné používání MHD znehynělo i automaty povodní nedotčené.

Čas takto získaný byl tehdy servisem využit na vyčištění a opravu zatopených automatů. Všechny vodou poškozené automaty se podařilo za minimální náklady zprovoznit a dodnes bez problémů fungují.

Současnost

Současné automaty, rozmístěné na území Prahy a v okolním regionu, jsou v počtu pětiset kusů. Ve stanicích metra je 240 automatů, v povrchové dopravě 225 a na záchytných parkovištích P+R je 35 automatů. Novější typy automatů jsou vybavené moduly pro využití signálu GSM, což servisu umožňuje velkou část zásahů provádět cíleně. Z organizačních změn roku 2007 se velkým přínosem stalo zřízení dispečinku, který kromě příjmu, distribuce a evidence informací o závadách zajišťuje zejména přímou komunikaci s cestujícími.

Nových automatizovaných prodejních míst v roce 2007 vzniklo pouze 13. Z nich 8 ale byly dodělavky z plánu roku předchozího. Pro srovnání – v roce 2006 vzniklo 58 nových automatizovaných prodejních míst.

Rozvoj v roce 2007 probíhal tedy pouze v rámci rekonstrukcí stanic tramvají – Albertov, Palackého náměstí, Moráň a dva automaty byly instalované ve spolupráci s jinými subjekty (zastávka Městský archiv a MÚ Dolní Měcholupy).

Plánovaná investice pro rok 2007 – 28 nových automatizovaných prodejních míst – zatím bohužel nebyla schválena. Tato nová místa byla vybrána na základě akutních požadavků na posílení automatizovaného prodeje, zejména v přestupních bodech na zastávkách nočních linek MHD, např. Lazarská.

„Zaplavený“ automat povodní v roce 2002 je vynášen na povrch. Foto: Karel Hybš



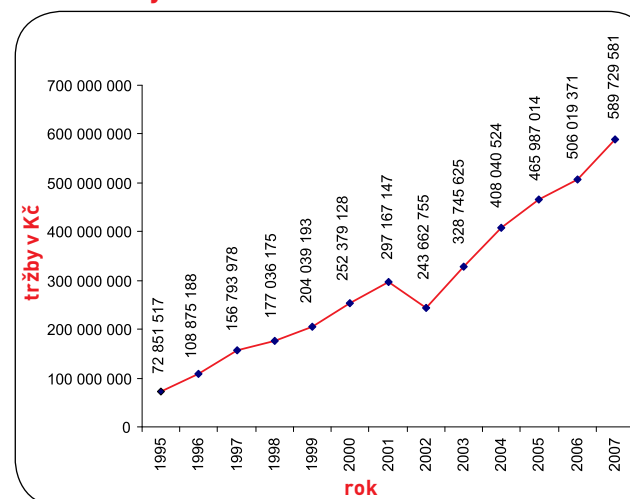
Automat bylo nutné očistit od nánosů bahna. Foto: Karel Hybš



A pak už následovalo důkladné vysoušení a opravy. Foto: Pavel Kondor



Tržby z automatů v letech 1995–2007



Budoucnost

Další rozvoj automatizovaného prodeje, kvalitativní (zejména maximální využití možností současné úrovně techniky, nahrazování platby mincemi platbou bezhotovostní atd.) i kvantitativní, je samozřejmě závislý na budoucím směru a způsobu prodeje našich služeb. Nicméně v současné situaci a současném stavu věcí je v povrchové dopravě prodejních automatů stále nedostatek.

Tarif PID

Největší akcí v závěru roku byla změna Tarifu PID. Vzhledem k počtu automatů, samotné přestavbě (výběr „staré“ tržby, výměna informačních prvků, přeprogramování) a samotným přejezdům (automaty jsou rozmístěné na ploše 6000 km²) bylo na Silvestra a na Nový rok nutné maximální nasazení všech pracovníků Automatizovaného prodeje i pracovníků zpracovávajících tržbu z automatů – v „počítařné“ minci.

Dne 31. prosince 2007 byla na nový tarif přestavena polovina automatů v jednotlivých stanicích metra, takže již od ranního spuštění provozu (1. ledna 2008) zde bylo možno zakoupit nové jízdenky a zároveň až do konce platnosti starého tarifu byly k dispozici jízdenky starého tarifu. Na Nový rok od 6.30 hodin pak postupně probíhala přestavba druhé poloviny automatů v jednotlivých stanicích metra a zároveň přestavba automatů povrchových. Do večerních hodin dne 1. ledna 2008 bylo přestaveno 490 automatů z celkových 500 kusů. Zbývajících 10 kusů, které jsou umístěné převážně na periférii a v prostorách o svátcích nedostupných, bylo přestaveno ráno 2. ledna 2008.

Protože první hodiny a dny po spuštění nového tarifu nebyla část trafik novými jízdenkami zásobena, byl oproti obvyklému stavu zájem o nákup jízdenek z automatů místy až několikanásobný. Přes tato fakta šířila dne 3. ledna 2008 některá komerční rádia dezinformace o tom, že automaty Dopravního podniku nejsou na nový tarif přestavené. V reportážích televizních stanic byl však jasně vidět i slyšet opak, o kterém se mohl přesvědčit i každý cestující osobně – automaty na nový tarif fungovaly. Po intervenci oddělení Komunikace i tato rádia informovala veřejnost správně.

Automaty zůstávají jedním z důležitých způsobů prodeje našich služeb, a to nejen pro objem a sortiment prodávaných jízdenek (24 druhy), ale zejména pro danou prodejní dobu (24 hodin denně, 365 dní v roce).



Cestování po Holiday Worldu

Již po sedmácté se ve čtvrtek 14. února 2008 otevřely brány středoevropského veletrhu Holiday World na pražském Výstavišti. Dopravní podnik hl. m. Prahy ani letošní ročník nevynechal a přiřadil se opět mezi vystavovatele.

Dana Reinišová, oddělení Komunikace
Foto: Luboš Wisniewski

Holiday World, neboli veletrh cestovního ruchu, je místem, kde se každý rok setkávají profesionálové z oblasti turizmu a oblastí s ním přímo i nepřímo souvisejících. Nabízejí zde své služby, co se týče cestování za krásami a zajímavými místy České republiky i zahraničí. Dochází zde ale i k získávání cenných kontaktů a navazování obchodních partnerství. První dva dny veletrhu jsou určeny odborníkům, zbývajících dva dny pak veřejnosti.

Účasti Dopravního podniku hl. m. Prahy na Holiday Worldu přihlížím již od dob, co jsem u něj zaměstnaná, a tak jsem se se zvědavostí, jestli se za ty roky něco změnilo, jak náš stánek tentokrát vypadá a co přichozím nabízíme, vydala v pátek 15. února sama podívat.

Vzhledem k mému orientačnímu smyslu mi nějakou dobu trvalo, než jsem mezi tolika stánky našla ten Dopravního podniku. A tak jsem stanula před marockými zdmi, zahlédla orientální tanečnice – nevím zda turecké či egyptské, zasnila se pohledem na tahitské květinové věnce, řecké písečné pláže a azurové moře rozlévajících se u Malediv a pohledem na mójito si připomněla Kubu. Ocitla jsem se ale i v Jizerských horách, stoupala jsem po slovenských Tatrách, nechala se nalákat na lázeňský pobyt v Piešťanech a viděla panstvo ze zámku Duchcov. Narýžovala jsem si pár drobných českých granátů a u stánku Plzeňského Prazdroje si vzpomněla na svou rodnou Plzeň.

U červenobílého stánku Dopravního podniku hl. m. Prahy s typickými grafickými prvky jste si mohli nechat zdarma vytisknout jízdní řády pražské integrované dopravy. Pracovníci infocenter DP vás informovali o službě „sms jízdenka“, novém tarifu a cestování pražskou hromadnou dopravou. Prezentovali jsme Muzeum MHD a pronájem historických tramvají. Trochu mi zde však chybělo větší propagování MHD v souvislosti s volným časem a cestováním za zábavou, ať už například představení Lanové dráhy na Petřín či v ZOO, Cool tour linky, nebo nedávno vydané knihy „110 výletů s Dopravním podnikem hl. m. Prahy“. Ale to je třeba nápad pro inovaci na příště...

Nicméně z dob, kdy jsem měla možnost zařizovat několik ročníků veletrhu Holiday World, si dobře pamatuji, jak velké množství zákulisní činnosti účast na něm obnáší a jak organizačně i časově náročné jsou veškeré přípravy, na jejichž konci se objeví reprezentativní stánek. Proto bych chtěla všem, kteří se na letošním ročníku podíleli, určitě nejen za sebe vyjádřit poděkování, že to opět zvládli.

Loučení s Rustonkou

Býval to areál spjatý pro několik generací neodmyslitelně s Dopravním podnikem (tím mám na mysli samozřejmě i někdejší Elektrické podniky). Opravovaly se tu tramvaje a autobusy, vyráběly a montovaly kolejové konstrukce. Za jeho zdi jezdily dvě zvláštní tramvaje-lokomotivy, které se v dobách své služby nikdy neobjevily v pražských ulicích. Ano, řeč je o Rustonce. Její čas se v těchto dnech definitivně završil.

Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv
Foto: Archiv a autor

Historii Rustonky jsme už na stránkách DP KONTAKTu několikrát psali, proto zopakujeme jen základní data. V roce 1832 zde zahájili poprvé strojírenskou výrobu bratři Thomasové, kteří vyráběli především parní stroje. V roce 1850 koupil továrnu J. J. Ruston, díky kterému se na více jak 150 následujících let pro továrnu vžil pojmenování Rustonka, ať již se tu vyráběly kotle, mostní konstrukce, parníky, či kesony. Rustonka byla Rustonkou bez ohledu na měnící se jméno firmy (např. Pražská akciová strojírna). Výroba v karlínském závodě skončila v roce 1911, a protože v té době Elektrické podniky intenzivně hledaly nové místo pro své ústřední dílny pro opravy tramvají, ukázalo se, že tento tovární areál by mohl po úpravách ještě mnoho let sloužit jako

technické zázemí pražské městské hromadné dopravy. Pražská obec Rustonku pro svůj městský dopravní podnik zakoupila 27. února 1912 a ihned se mohly rozběhnout rekonstrukční práce. Některé budovy bylo nutné zbořit, jiné postavit, zbývající adaptovat. Od listopadu 1913 se mohla užívat první nová provozní budova a během roku 1914 se začaly užívat ostatní objekty. Tramvaje se zde opravovaly až do roku 1974, autobusy ještě o přibližně deset let déle. V roce 1994 se Rustonka stala majetkem Pražské strojírně, a. s., která byla založena jako dceřiná společnost Dopravního podniku. Kolejové konstrukce se tu vyráběly až do loňského roku, kdy se Pražská strojírna odstěhovala do Vínoře a osud areálu byl zpečetěn. Čas Rustonky se završil až v září

2007, kdy se v souvislosti s další etapou výstavby Pobřežní třídy a dalších objektů přikročilo k zahájení prvních demoličních prací v místech nové komunikace. Kromě silnice zde vyroste polyfunkční komplex s nákupní galerií, kancelářskými prostory a luxusními byty, jehož investorem je společnost J&T Global CZ, a. s. Původní průmyslový charakter Rustonky má i v budoucnu připomínat objekt kotelny se 42 m vysokým komínem. Na tomto místě dodejme, že měly být zachovány i kotle z roku 1912, ale všudypřítomní zloději kovů objekt během demoličních prací nešetřili, přestože byly všechny vstupy zadrženy. Probourali se dovnitř a zařízení kotelny zničili... Bohužel. Ale konec slov – dejme tentokrát prostor především fotografiím.

← Do října loňského roku postupně zanikaly především různé drobné objekty v areálu a některé dodatečné přístavby k hlavním budovám. V polovině října už byla zbořena první z velkých budov – dílna kolejových konstrukcí. V pozadí je vidět **historická kotelna**.

↓ Tak jak postupně mizely jednotlivé budovy a přístavby, objevovaly se naprosto nezvyklé pohledy na některé objekty. Budovu na snímku znají mnozí jako **tzv. vývojovou dílnu**. Původně to ale bývala garáž podnikových osobních automobilů postavená v roce 1949. (Foto z 22. října 2007)



↑ Toto je zřejmě **nejstarší budova areálu**. Její vnitřní, poněkud nižší část, byla sice vestavěna až dodatečně ve 20. letech, ale jinak dům najdeme už v mapách stabilního katastru v roce 1845. V letech 1912–1935 zde v přízemí sídlili ředitel elektrických drah a předseda správní rady. Tento pohled na dům byl možný až po zboření přístavku vývojové dílny a dílny kolejových konstrukcí. (Foto z 22. října 2007)



↑ A to je pohled na **ředitelskou budovu** od dnešní Sokolovské ulice kolem roku 1923. Tehdy ještě měla o něco vyšší střechu, balkon a mnohem zdobenější fasádu.



↑ Na počátku února 2008 se **do bývalé ředitelské budovy** začaly nemilosrdně zakusovat stroje. Až budete číst tyto řádky, zřejmě to v těchto místech bude vypadat už úplně jinak...



↑ Nároží dnešní Sokolovské a Švábků kolem roku 1923. Nárožní budova patří k bývalé mostárně, která byla Elektrickými podniky adaptována **na montovnu ústředních dílen tramvají**. V roce 1925 byly v krajní části přistavěny kanceláře a celý štít dostal novou podobu.



↑ Stejně nároží 3. prosince 2007. V té době už byla **montovna** zbořena, ale její kancelářská část – i s přístavkem z roku 1925 – stála.



↑ Při jízdě tramvají o týden později už byla demolice **montovny** prakticky dokončena.



↑ Dílny kolejových konstrukcí – hlavní montážní dílna – kolem r. 1920. Tento prostor se během desetiletí měnil opravdu jen velmi málo...

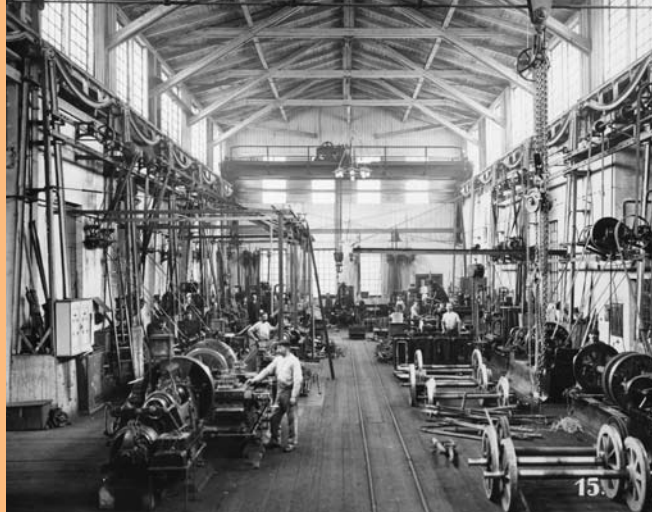


↑ Stejně místo 4. října 2007. Bývalé dílně kolejových konstrukcí zbývají doslova poslední dny či hodiny existence. O několik dní později byste tuto fotografii už nepočítali.



↑ Tuto budovu mnozí pamatují jako tzv. autodílnu, ale opravovaly se tu i autobusy. Ostatně – byla to první pražská autobusová garáž, postavená ve dvou etapách v letech 1924–1925. Fotografie je z 22. října 2007. Demolice proběhla na přelomu ledna a února letošního roku.

← Až do posledních chvil budovy se dochovaly smaltované, i když poněkud zašlé, tabulky označující vjezdy do původních boxů autobusové garáže!



↑ Jednou z charakteristických budov areálu byla 154 m dlouhá montovna, v jejíž severní části byla tzv. strojovna s různými obráběcími stroji. Fotografie byla pořízena kolem roku 1920.



↑ Přibližně stejné místo v listopadu 2005. Pokud se vám zdá, že je jiná střecha, máte pravdu. Ta původní byla zcela zničena při velkém požáru v lednu 1958.



↑ Pohled do stejných míst 4. října 2007, když už byla montovna připravena k demolici a marně odolávala nájezdům sběračů kovů.

↓ A ještě jednou strojovna montovny tramvají, tentokrát 2. listopadu 2007, kdy z ní zbývala jen krajní loď podél ulice Švábky. Její zboření definitivně začalo dávat zcela nový ráz celému okolí Rustonky.



14 let vyřazený autobus Dopravního podniku hl. m. Prahy stále v pravidelném provozu!

Počátkem 90. let minulého století začaly být ve větší míře prodávány vyřazené autobusy Dopravního podniku hl. m. Prahy značek Karosa a Ikarus dopravcům ve východních evropských zemích. Ti je mohli kupovat nejen přímo od DP, ale i zprostředkovaně, například přes některé české autobazary.

Petr Bechyně, Roman Vanka
Foto: Petr Bechyně

Jedním z nich se stala i **Karosa B 731.04** evidenčního čísla **3884** (výrobní číslo 15 135/86), která byla vyrobena v roce 1986 a pocházela z dodávky evidenčních čísel 3845 až 3999. Tyto vozy byly vybaveny nepřepřítelným motorem Škoda Liaz ML 635 a dvoustupňovou automatickou převodovkou Praga. Na rozdíl od předchozích sérií byly z výroby jako první opatřeny bílým (namísto krémového) lakem s červenými pruhy. Výše zmíněný vůz ev. č. 3884 setrval po celou dobu svého působení u pražského DP v provozovně Vršovice a z inventurního stavu byl vyřazen po sedmi letech provozu, tj. v červenci roku 1993. Následně byl odprodán do Bulharska, kde byl bez provedení jakékoliv celkové opravy spatřen v provozu s cestujícími v létě loňského roku. Pravidelně je nasazován na linku číslo 5 městské hromadné dopravy v městě **Veliko Tarnovo**, ležícím v severní části Bulharska v okrese Lovech. Výše uvedená linka je okružní, zasahuje i za hranice města a její délka je přibližně 20 kilometrů. Určitou zajímavostí je fakt, že jsou na ní nasazovány výhradně třídvéřové autobusy Karosa, které při jízdě většinou nepřesahují rychlost 30 km/h. Posádku vozu, jako ve většině bulharských městských autobusových a trolejbusových provozů, tvoří řidič a průvodčí.



↑ Autobus Karosa B 731 ex ev. č. 3884 projíždí centrem města Veliko Tarnovo, červen 2007.

Skříň autobusu ev. č. 3884 je v současné době opatřena charakteristickým bíločerveným lakem s černými nárazníky, zřejmě se jedná o pozůstatek celozbovové reklamy. Vůz nedoznal větších změn, pouze automatická převodovka byla nahrazena mechanickou. Interiér vozidla je také původní, na zadním levém sloupku nad vyvýšenou dvojsedačkou dodnes prosvítají zatřené číslice „3884“. Pozoruhodný nálezkem poskytl druhé boční okno na levé straně. Vevnitř je stále vylepen původní náborový leták pražského DP, který v českém jazyce „ihned přijme řidiče autobusů MHD“, a to i do již zrušených provozů Dejvice a Libeň! Tento informační leták se v téměř neporušené podobě dochoval minimálně 14 let, dokonce i s přelpekou nového kontaktního telefonního čísla provozovny Řepy! Pouze o rok starší „kolega“ stejného typu evidenčního čísla 3709 se stal v roce 1995 exponátem Muzea městské hromadné dopravy v Praze-Střešovicích. V sousedním městě **Gorna Orjachovica**, kde je také v provozu větší množství českých autobusů typů Karosa B 732, C 734 a LC 735/6, byly spatřeny další dva autobusy původně patřící Dopravnímu podniku hl. m. Prahy. Konkrétně se jedná o vůz **Karosa B 732.20** pražského evidenčního čísla **5127**, který vznikl přestavbou původního autobusu Karosa B 731.04



↑ Náborový leták DP hl. m. Prahy v interiéru autobusu Karosa B 731 ex ev. č. 3884. V pravé části je již upozornění nového dopravce v azbuce, červen 2007.

ev. č. 3924. V květnu roku 1994 byl přidělen provozovně Kačerov a až do července roku 2001 byl opatřen celozbovovou reklamou „Ekologické motory Liaz“ s bílým podkladem. Dodnes je na linky nasazován bez větších viditelných změn exteriéru i interiéru, jediná změna spočívá v odstranění českých reklamních nápisů. Druhým autobusem je také **Karosa B 732.20** původního evidenčního čísla **5497** vyrobená v roce 1988. Až do srpna roku 1998 byla na linky vypravována z provozovny Kačerov. V současné době je tento modrobílý vůz osazen starším typem jednostupňové zadní nápravy typu Rába 118.37. V interiéru byl navýšen počet sedaček, původní městské však byly nahrazeny zájezdovými. Nástup a výstup bulharských cestujících nad všemi dveřmi obou vozů stále usměrňují starobylé obtisky „Zazní-li zvukové znamení a rozsvítí-li se nápis NEVYSTUPOUJTE, opusťte urychleně dveřní prostor! Nepřidržujte se dveří, nebezpečí úrazu.“

Jak se tvoří jízdni řády?

Jízdní řády se od roku 2002 tvoří v programu pro tvorbu jízdni řádů od firmy CHAPS spol. s r. o. Podkladem pro tvorbu grafikonu je tzv. Trvalá změna dopravy (dříve Zadávací karta) vydávaná organizací ROPID a Oběžník dopravního ředitele vydaný oddělením Projektování a organizace dopravy. V zadání je vedení linky po jednotlivých zastávkách, rozsah provozu a intervaly v jednotlivých částech dne a týdne, typ nasazovaných vozů a dále časové polohy odjezdů z konečných zastávek, případně proklady a návaznosti mezi linkami. Polohy spojů jsou určovány s ohledem na koordinaci jízdni řádů linek jedoucích ve stejném úseku a též zajišťují přestupní vazby mezi linkami PID v přestupních uzlech. V případě tvorby výlukových jízdni řádů jsou trasa a parametry provozu případně náhradní doprava určeny Oběžníkem dopravního ředitele.

Ing. Zdeňka Vojtíšková, Ing. Lukáš Herfurth, odbor Jízdní řády
Obrázky: Software pro tvorbu JŘ

Jako první krok musí konstruktér podle seznamu zastávek dané linky vytvořit chronometráž linky, která kromě posloupnosti zastávek obsahuje vzdálenosti [m] a jízdni doby [min] jednotlivých mezizastávkových úseků (tzv. tras) v příslušných časových obdobích. Délka jízdni dob v jednotlivých obdobích je závislá na hustotě provozu a počtu přepravovaných cestujících, a tím i delší potřebné době k odbavení cestujících na zastávkách.

Dalším krokem po sestavení chronometráže je tvorba grafikonu. Je nutné dodržet zadané polohy spojů vzhledem k návaznostem a prokladem jednotlivých linek MHD, časové intervaly mezi spoji jednotlivých pořadí. Při zpracování grafikonu je snaha o co nejefektivnější využití vozidel a řidičů při dodržení všech legislativních norem s přihlédnutím k praktickému fungování v podmínkách pražského provozu. Délky směn řidičů nesmí být v rozporu se Zákoníkem práce a Kolektivní smlouvou. Významným omezujícím faktorem při tvorbě grafikonů je kapacita a průjezdnost obřatišť, a to především v tramvajové dopravě, kde nalezneme i příklady ukončení více linek na jedné koleji (obřatiště Kubánské náměstí, Petřiny).

↑ Ukázka chronometrážní karty pro linku č. 2.

↑ Staniční jízdni řád.

Neméně důležité je i zajištění bezpečnostních přestávek a průměrných dob na oddech a jídlo. V autobusové dopravě se pro poskytování přestávek využívá předjíždění vozů. Vůz s řidičem, který čerpá přestávku, se na konečné zastávce v obřatišti odstaví a ostatní vozy jezdí dále. V tramvajové dopravě je možnost předjíždění v obřatištích velmi omezena (v současné době se používá pouze na lince č. 2 v obřatišti Červený Vrch) a řidiči jsou nuceni popojíždět, což znamená stálou přítomnost řidiče v tramvaji i při čerpání přestávky. Pro čerpání průměrných dob na oddech a jídlo se tedy používají i další způsoby:

1) Střídání řidičů na přestávky pomocí tzv. střídacích čet. V určené zastávce je kmenový řidič vystřídán řidičem – „střídací četou“, který jede s vozem na konečnou a zpět do určené zastávky, kde se do vozu vrací kmenový řidič. V pravidelném bezvýlukovém stavu se dnes v pracovní den střídají linky č. 3, 4, 10, 19, 24 a 26.

2) Střídání řidičů na přestávky formou oddělení řidiče od vozu. V této variantě zabezpečení přestávek je řidič podobně jako u předchozí varianty po dobu čerpání přestávky oddělen od vozu a přestávku čerpá mimo vůz v místnosti s patřičným zázemím. Řidič tramvaje je v okamžiku nutnosti poskytnutí přestávky vystřídán jiným řidičem a po uplynutí přiměřené doby na oddech a jídlo se vrací zpět do vozidla. Nevrací se však zpět na svůj vůz, je tedy od vozu oddělen zcela. Řidič nečeká na svoji soupravu, ale stačí minimální potřebná doba a po jejím uplynutí nastupuje na další vůz stejné linky. Grafikon je však tvořen dle oběhových možností a dalších pravidel. Tento způsob je v pravidelném stavu a jen v pracovní dny praktikován na linkách č. 9, 11, 16 a 23.

Potřebný počet vozů ke konstrukci grafikonu zjistí konstruktér výpočtem z délky oběhové doby linky, potřebného času na zákonné přestávky a intervalu dané linky. V autobusové dopravě dochází k přejezdům mezi linkami, což slouží k efektivnímu využití vozů. Přidělování výkonů tramvajových vozů na jednotlivé linky je v kompetenci odboru Jízdní řády po dohodě s JPT. Základním kritériem pro rozdělování počtu vypravovaných vozů na jednotlivé provozovny jsou stanovená základní procenta vypravení. Podle nich je rozdělena skladba tůrových, šejdro-

vých, dopoledních a odpoledních vlaků na jednotlivé provozovny ve všech typech provozních dní. Přidělení autobusových vozů na jednotlivé garáže připomínkuje JPA. Soupravy metra jsou příslušné k jednotlivým linkám v závislosti na technologických možnostech (zabezpečovací zařízení).

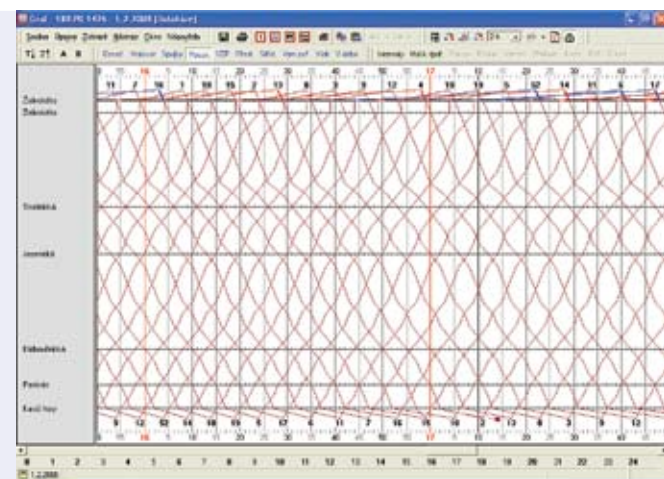
Důležitým krokem je i určení skladby a typu vozů. Skladba vozů (standardní x kloubový, sólo x dvojice) je určena ROPIDem v Trvalé změně dopravy. V případě výlukových grafikonů nebo NAD (případně NTD) pak opět Oběžníkem dopravního ředitele. Typ vozu (standardní x nízkopodlažní) určuje odbor Jízdní řády po konzultaci s příslušnými jednotkami a oddělením Projektování a organizace dopravy.

Ideální je, aby vozy zahajovaly a končily co nejbližně své domovské provozovně. K tomuto ideálu se snaží konstruktér přiblížit různými kombinacemi, což se vzhledem k velkému množství výše uvedených omezujících faktorů ne vždy povede. Dále je třeba určit střídání řidičů, určení směn, bezpečnostních přestávek a průměrných dob na oddech a jídlo. U linek, které se střídají na přestávky, práce konstruktéra pokračuje v programu pro tvorbu směn řidičů. Časově nejnáročnější je sestavení směn u linek se systémem oddělení řidiče od vozu.

V poslední části tvorby grafikonu se provede kontrola prokladů a návazností spojů linky, přejezdů na noční linky, délky směn a přestávek a dalších náležitostí. V tramvajové dopravě přibývá po zkonstruování všech grafikonů k dané akci kontrola průjezdnosti smyček, hlídá se i skutečnost, zda nedochází k neúměrné kumulaci spojů vyjíždějících

ze stejné provozovny. Výlukové úseky sítě se kontrolují, zda tudy neprojde žádný, třeba vyjíždějící spoj výlukou jinak nedotčené linky. Pomocí další aplikace programu pro tvorbu JŘ se zkonstruované grafikonu generují do podoby vozových a zastávkových jízdni řádů změněných linek. Tyto se ukládají do příslušných archivů, kde jsou k dispozici pro další útvary, ať už to jsou např. jednotlivé garáže či provozovny v případě vozových jízdni řádů, nebo JDCT, která zajišťuje vyvážování zastávkových jízdni řádů. Výstupy z programu Jízdní řády, kterých je nepřehledné množství, využívají ke své práci i další pracovníci. O změnách v archívech vozových a zastávkových jízdni řádů informuje odbor Jízdní řády prostřednictvím příslušných avíz.

↓ Vozový jízdni řád.

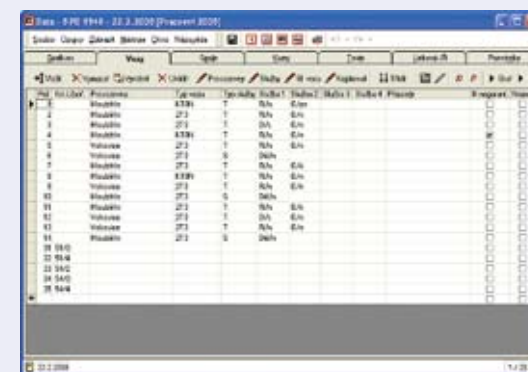


← Ukázka grafikonu linky č. 188.

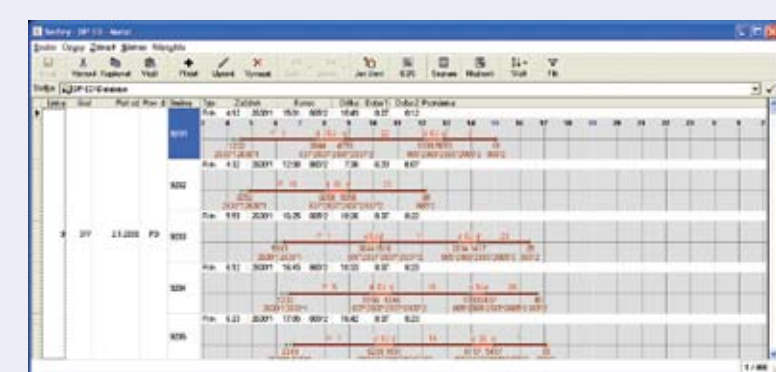
↓ Konstrukce „střídacích čet“.



↓ Určení typu vozu a směny pro jednotlivá kmenová pořadí.



↓ Konstrukce směny systémem oddělení řidiče od vozu.





Ivana Follová.

Uniformy od módní návrhářky?

Když jsem přemýšlela nad tím, se kterou známou osobností udělat rozhovor a oživit jím únorové číslo DP KONTAKTu, napadla mě, vzhledem k mé zálibě v oděvní tvorbě, módní návrhářka Ivana Follová.

Dana Reinišová,
oddělení Komunikace
Foto: Majka Votavová,
archiv if...

Ivana Follová tvoří pod značkou if... již přes 25 let originální modely především z vlastnoručně barveného a vzorovaného hedvábí. Ve svých prodejních galeriích nenabízí jen okouzující eleganci večerních toalet či pohodlné a praktické městské kostýmy, ale také šperky, kabelky a keramiku předních českých výtvarníků. Ivana Follová se snaží podtrhnout individualitu a podpořit sebevědomí každé zákaznice. Daleko víc než diktát módních trendů ji zajímá charisma toho, kdo její modely obléká. Také proto si její modelovou tvorbu oblíbily mnohé kreativní a osobité ženy umělkyně, podnikatelky... nejen z České republiky.

Jako módní návrhářka jistě hodně cestujete do zahraničí. Jaký rozdíl vidíte v městské dopravě u nás a v cizině? Jak vůbec vnímáte pražskou MHD?

Mé oblíbené dopravní spojení je metro, a to v Praze i jinde ve světě. Samozřejmě v zahraničí (třeba v Paříži nebo New Yorku) je dopravní zážitek spojen s poznáváním a pozorováním a je o to silnější. Já mám v metru takový zvláštní pocit jistoty. Myslím tím, že souprava přijede, nebude to trvat příliš dlouho, odveze mě na místo určení a já prostě vystoupím. Je to prostor méně ohrožený vnějšími vlivy – dopravní kalamitou, kolonami apod. Oproti jiným městům ještě stále pražské metro „nevoní“, což je dáno více davem lidí než samotným dopravním prostředkem. Vezměte to jako námět na inovaci: tichou hudbu linoucí se z reproduktorů a svěží vůni v každém vagonu...

Pokud byste měla možnost vytvořit uniformy pro zaměstnance Dopravního podniku (řidiči, pracovníci infocenter apod.), jak by vypadaly?

Obecně se u nás uniformy podobají jedna druhé. Přidala bych jistě na barevnosti a vybrala bych modernější materiál. Těžko se to popisuje slovy, ale nabídka kvality i ceny

je veliká a pár nápadů může zpříjemnit i obyčejné pracovní kalhoty. O doplňcích nemluvě.

Jela jste někdy „na černo“?

V poslední době jsem jela na černo dvakrát. Jednou jsem to zjistila až po výstupu z metra a pořádně jsem se lekla. Absolutně jsem zapoměla. Dívku, jdoucí vedle mě kontroloval revizor. Podruhé jsem šla pozdě na



schůzku, takže jsem velmi spěchala. Měla jsem jen papírové peníze. Mobil jsem u sebe měla, ale bohužel jsem nevěděla, kam mám zavolat o lístek. Tak jsem ošidila Dopravní podnik o dvě stanice na jízděm...

Využíváte služeb Dopravního podniku, nebo cestujete po Praze spíše autem?

Chodím pěšky, jezdím metrem, výjimečně tramvají, a pokud stěhuji objemnější zavazadlo, tak autem.

Pokud se vrátíme k Vaší profesi, poradte nám ženám co si obléci – jaké materiály, střihy a barvy a jakými doplňky doladit své oblečení, abychom byly „in“ nebo snad „if...“? V čem určitě zazáříme na jaře a v létě?

Chcete-li se podívat na mou letní kolekci, budete mít orientaci zjednodušenou. Nachystala jsem černobílou, kombinovatelnou a praktickou řadu z kvalitní bavlny a doplnila ji řadou tisků na bavlně a vzorovaným hedvábím. Vše v živých, svěžích barvách na bílém podkladu. Z jednotlivých kousků sestavíte jak úplné sportovní outfit, tak i lehké společenské. V butiku if... zvolenou kombinaci oděvů doladíte pomocí velké kožené kabely, objemným, ale lehkým náhrdelníkem nebo zajímavým páskem a můžete vyrazit do víru velkoměsta třeba i městskou hromadnou dopravou! Budete-li navíc dobře naladěny, jistě zazáříte.

V listopadu 2007 byla pokřtěna kniha „Inventury if...“, která je věnována Vám a Vaší tvorbě. Jak dlouho kniha vznikala a jak byste ji charakterizovala?

Kniha je druhým svazkem dvánáctidílné edice České návrhářky a návrháři a vznikala asi půl roku za největšího pracovního nasazení spoluautorky Michaely Zindelové (jejíž kniha o módní návrhářce Blance Matragi získala prestižní titul „Český bestseller roku 2006“) a grafičky Bohu-ny Broumové.

Pro mě to byla krásná zkušenost a rekapitulace všech mých „činů“. Uvědomila či připomněla jsem si mnoho věcí a zážitků, které mám za sebou a které možná již lehce zapadly.

Je to dobrý způsob konfrontace i poděkování. Možná proto ten název. A možná víc než inventura je to místy zpověď. S radostí jsem si prohlížela spoustu fotografií a řadila je do knihy. Bohužel, teď mám místo pracně seřazeného archivu opět několik plných krabic, kde jsou všechny mé „poklady“ uloženy bez ladu a skladu...

Více se o módní návrhářce Ivaně Follové dozvíte na internetových stránkách www.ivanafollova.cz. Pokud byste zatoužili po originálním modelu značky if..., navštivte butik ve Vodičkově ulici na Praze 1.



Festival Jeden svět letos po desáté

Filip Šebek,
tiskový mluvčí MFF Jeden svět

Jubilejní desátý ročník Mezinárodního festivalu dokumentárních filmů o lidských právech Jeden svět bude věnován nositelce Nobelovy ceny míru Aun Schan Su Ťij a lidem v Barmě, kteří jsou utlačováni brutálním vojenským režimem. Festival, jehož partnerem je letos i Dopravní podnik hl. m. Prahy, nabídne 138 dokumentů z desítek zemí celého světa.



Během devíti let své existence se festival Jeden svět, organizovaný společností Člověk v tísni, vyvinul v největší lidskoprávní filmový festival v Evropě. V roce 2007 Jeden svět získal Čestné uznání Organizace Spojených národů pro výchovu, vědu a kulturu (UNESCO) za výchovu k lidským právům. Jeden svět se bude letos konat v Praze od 5. do 13. března, zahájení proběhne souběžně v kině Lucerna a Světozor uvedením prvních festivalových snímků.

Záštitu nad festivalem převzali Václav Havel, ministr kultury Václav Jehlička a primátor hlavního města Prahy Pavel Bém. V průběhu března a dubna se Jeden svět uskuteční v dalších 28 městech po celé České republice. Ve všech těchto městech se regionální festivaly Jednoho světa konají pod záštitou hejtmanů, primátorů a starostů a ve spolupráci s místními nevládními organizacemi.

Tematické kategorie 10. ročníku festivalu budou např.: Zaostřeno na diktatury (o současných diktaturách), Proč potřebujeme demokracii? (cyklus 10 filmů, který poběží i na obrazovkách České televize), Asijské panorama (při příležitosti konání olympiády v Pekingu), Filmy, které změnily svět, V doprovodu reportérů (britská reportážní dokumentaristika), Současný francouzský dokument, Putinovo Rusko či Umlčená svědectví (české a německé „trezorové“ snímky z 60. let minulého století).

Součástí festivalu bude také řada doprovodných akcí včetně koncertů, seminářů či výstavy fotografií z Barmy nebo výstavy fotografií United Colours of Revolution, zachycujících okamžiky vítězství nad diktaturami v různých částech světa.

„Jeden svět je vnitřně hnán přesvědčením, že proti zlu, nespravedlnosti, potírání základního lidského práva na svobodu a potlačování lidské důstojnosti lze bojovat už tím, že zločiny vytáhneme na světlo, odhalíme je před zraky veřejného mínění a zároveň ukážeme, jaká nesmírná síla a hluboké přesvědčení je na straně těch, kteří o svobodu, o svá základní práva a důstojnost usilují,“ říká jeho zakladatel Igor Blaževič. Více o festivalu se dozvíte na www.jedensvet.cz.

Soutěž o akreditaci na festival Jeden svět a triko s letošním vizuálem

Pokud chcete získat jednu akreditaci na festival Jeden svět a ještě k tomu triko s letošním vizuálem, napište na e-mail: filip.sebek@jedensvet.cz správnou odpověď na otázku:

„Kolik lidí v loňském roce celkově navštívilo festival Jeden svět?“

Ten, kdo uhádne správné číslo, nebo se k němu nejvíce přiblíží, bude kontaktován a informován o možnosti převzetí výhry.

Uzávěrka soutěže je 1. března 2008.

Nové knihy v technické knihovně DP

PhDr. Marcela Stegurová, oddělení Komunikace

- B 1284 Heller, P. – Dostál, J.: Kolejová vozidla I., 1. vydání Plzeň, Západočeská univerzita 2007, 119 stran
- B 1285 110 výletů s Dopravním podnikem, 1. vydání Praha, Dopravní podnik 2007, 110 stran



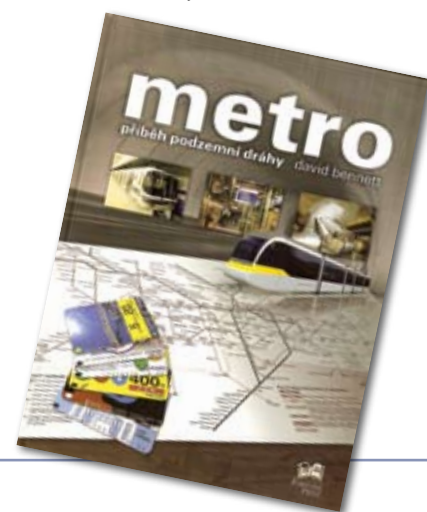
- B 1286 Ročenka českých drah 1., 2. díl., 1. vydání Praha, České dráhy 2006, 66, 82 stran
- B 1288 Ročenka dopravy 2006, 1. vydání Praha, ÚDI 2007, 74 stran
- B 1289 ČD ročenka 2006/2007, 1. vydání Praha, České dráhy 2007, 144 stran
- S 1591 Grosvenor, Emily A.: Angličtina za 24 dnů, 1. vydání Brno, Computer press 2006, 239 stran
- S 1592 Skálová, E.: Praktický anglicko-český a česko-anglický slovník pro podnikání a veřejnou správu, 1. vydání Praha, ISV 2002, 501 stran
- K 8940 Harák, M.: Encyklopedie českých autobusů a trolejbusů, 1. vydání Praha, Corona 2006, 221 stran, 2 přílohy
- K 8941 Sto let městské hromadné dopravy, 1. vydání Opava, Dopravní podnik 2005, 293 stran
- K 8942 Vágner, I. – Weber, M.: Osobní management, 2. přepracované vydání Brno, Masarykova univerzita 2007, 142 stran

Projekt JPD3 Ekogramotnost

Střední průmyslová škola dopravní, a. s.

Naše škola byla spolu s dalšími třiceti školami řešitelem projektu Ekogramotnost, jehož cílem bylo připravit a zároveň ověřit začleňování environmentální výchovy do všech předmětů a všech oborů vzdělávání. Podařilo se nám připravit příklady z matematiky a fyziky s ekologickými tématy, v předmětech výpočetní techniky pracovat s údaji o životním prostředí a do hodin cizích jazyků zakomponovat slovní zásobu týkající se přírody a života kolem nás. U odborných předmětů autooborů to bylo jedno-dušší, neboť měření emisí nebo alternativní zdroje energie jsou samozřejměj součástí výuky již dávno. V hodinách českého jazyka a literatury se jedna třída zapojila do projektu Mladé fronty Dnes a výsledkem jsou nástěnné postery s novinovými články, kde se to ekologickými katastrofami a varováním před znečišťováním prostředí jen hemží. Dvouletý projekt byl zakončen závěrečnou konferencí, která se konala ve dnech 20.–21. listopadu 2007 pod záštitou náměstkyně primátora hl. m. Prahy Ing. Marie Kousalíkové. Na této konferenci proběhla prezentace modelových metodik všech škol, ukázky školních plánů ekologické výchovy a závěrečné zhodnocení zkušeností s realizací projektu a jeho dopady na výuku v pražských pilotních školách.

- K 8943 Vágner, I.: Systém managementu, 1. vydání Brno, Masarykova univerzita 2007, 432 stran
- K 8944 Bennet, D.: Příběh podzemní dráhy, 1. vydání Praha, Fortunapress 2005, 176 stran
- K 8945 Kyllar, E.: Praha a metro, 1. vydání Praha, Gallery 2004, 373 stran



Kulturní tipy

První měsíce nového roku se nějak přehnalý okolo nás a již jsme dospěli k tipům na kulturní akce, které jsou naplánovány na březen. Do kin by letos mělo přijít větší množství filmů domácí provenience, a přesto (nebo možná i právě proto) se hovoří o určité krizi kvality české tvorby. Jak v tomto kontextu vyzní nový film režiséra Vladimíra Michálka? V Divadle pod Palmovkou se připravuje premiéra látky, kterou na filmová plátna dovedl režisér Miloš Forman. A jako vždy přidáme pár tipů na koncerty.

kino O rodičích a dětech



Režisér Vladimír Michálek posbíral už několik filmových ocenění. Pokud k tomu přidáme názvy filmů jako např. Babí léto, Amerika nebo Je třeba zabít Sekala, můžeme jedním dechem dodat, že i nejnovější z jeho snímků, film O rodičích a dětech, je filmovými diváky vcelku napjatě očekáván. Příběh vychází ze zdánlivě banální situace – syn (David Novotný) jde na pravidelnou procházku se svým otcem (Josef Somr). Syn je zralý čtyřicátník a žije spokojeně se svou přítelkyní. Otcí je přes sedmdesát. Je bývalý vědec-biolog. Zdánlivě jedině, co tyto dva muže spojuje, je, že se jdou jednou za měsíc společně projít Prahou. Nicméně jsou svázáni poutem čtyřiceti let společného života. V jejich dialogu se před námi odkrývají minulé časy a všechny absurdity s nimi spojené. Odtajňují se staré resty, trápení a radosti. Na scéně se objeví vnuk, o kterém syn neměl přes dvacet let ani tušení. A některé chyby se opakují znovu a znovu. V kinech od 6. března 2008.

divadlo

V podstatě již klasickou látku se rozhodli nabídnout divákům v Divadle pod Palmovkou (premiéry 1. a 3. března). Když v roce 1962 publikoval Ken Kesey román Přelet nad kukaččím hnízdem, netušil, že se záhy stane celosvětovým bestsellerem. Úspěch byl takový, že již za rok vznikla neméně slavná dramatizace, která se stále vrací na světová jeviště. Jejím autorem byl Dale Wasserman. A právě Přelet nad kukaččím hnízdem (který je známý i z filmového zpracování Miloše Formana s Jackem Nicholsonem v hlavní roli) je oním premiérovým titulem. V úpravě Petra Kracíka se tak na jevišti budete moci znovu setkat mj. s bouřlivákem (a novým pacientem psychiatrické léčebny) McMurphym (Martin Stránský/Petr Štěpán) a jeho „protihráčkou“, vrchní sestrou Ratchedovou (Zuzana Slavíková/Miroslava Pleštilová).

hudba



Závěrem ještě pár anoncí na koncertní akce. Ve středu 12. 3. by se ve Velkém sále Lucerny měli představit finští „love-metaloví“ HIM. Budeme se tak moci přesvědčit, co je pravdy na tom, že jejich aktuální album Venus Doom má podle kapely přiblížit výsledný zvuk k soundu souborů jako Black Sabbath či Soundgarden.

Ze severu Evropy k nám zavítá ještě jedna kapela. Švédští The Hives, jedni z těch, kteří na začátku nového století jeli na vlně nových kytarových rockových kapel, přijedou v neděli 30. 3. do klubu Roxy představit koncertně svou zatím poslední desku, The Black & White Album.



Ve stejný den zahraje ještě jedna zajímavá kapela (a s ohledem na styl, jemuž se věnuje, i v zajímavém prostoru). Američtí punk rockeři Good Charlotte se totiž představí na scéně Kongresového centra. U takového spojení člověka napadají vsutku zvláštní souvislosti. Ať tak či tak, kapela kolem autorského dua bratří Maddenových z floridského Marylandu přiveze nejen písně ze zatím posledního alba Good Morning Revival, ale i svých předchozích desek (nakonec se svým debutem se představili už v roce 1999).



A ještě aspoň jednu akci bychom měli zmínit. Ve čtvrtek 20. 3. se ve sportovní hale na Výstavišti představí rodačka z Barbadosu, jejíž loňské písně Umbrella nebo Shut Up And Drive jste asi už slyšeli, pop r'n'b zpěvačka Rihanna. -mis-



