červen 2008 / ročník 13 / zdarma

číslo 6/2008

DP kontakt

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

Letním městem 3
Prázdninové cestování po Praze s Dopravním podnikem.

První rok generálního Dvořáka 22
Rozhovor s generálním ředitelem Dopravního podniku o jeho ročním působení ve funkci.

Obsah

3 Aktuálně

6 Metro

8 Tramvaje

16 Autobusy

19 Ze světa

22 Z podniku

30 Historie

34 Zajímavosti

DP KONT@KT

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 Koubková, 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: 20. června 2008

Foto na obálce: Mgr. Pavel Fojtík

Milí čtenáři DP KONT@KTu,
také máte občas pocit, že potřebujete tzv. „vypnout" a odreagovat se od každodenních povinností a odpočinout si od pracovního vytížení? Životní energie se dá určitě dobíjet mnoha způsoby – zájmy a koníčky, tvůrčí činností, procházkou, jídlem, spánkem, prostě vším, co je nám příjemné. Já jsem k tomuto účelu využila krás řeckého ostrova Karpathos, kde mi náladu pozvedlo hřejivé slunce, mořský vzduch, průzračné moře v odstínech od tyrkysové až po temnou modř, divoká a nespoutaná příroda a ticho, rušené jen větrnou meluzínou. Rozepsat se o lákadlech tohoto ostrova by bylo velmi snadné, ale je třeba se vrátit zpět k našemu tématu – DP KONT@KTu – pro některé z vás třeba zrovna „prostředku", který vám zpestří běžný den.
Nevíte, jak a čím trávit letní měsíce v hlavním městě? Nechte se inspirovat nově vydanou brožurou „Letním městem", ve které naleznete inspiraci na zajímavé kulturní a sportovní akce, výlety po pražských zákoutích a tipy na prázdninové cestování po Praze. Brožuru můžete získat i v naší novince na poli informování o cestování MHD – ve stojanech na informační materiály.
Tzv. drátěný program je instalován od 9. května ve 12 stanicích metra. Ve kterých? To se dozvíte v článku na páté straně.
Budete mít příležitost nahlédnout pod pokličku profesí strojvedoucího metra, řidiče tramvaje a autobusu. Filip Vlček z Ústeckého deníku strávil s představiteli každé z nich jeden den a své poznatky zpracoval do reportáží, které doplnil i o krátké rozhovory se samotnými řidiči a strojvedoucím.
Opět vycestujeme do zahraničí a seznámíme vás z historií a současností MHD v Zagrebu, nabídneme vám i tip na dovolenou ve francouzském Chamonix, dějišti prvních zimních olympijských her.
Generální ředitel Dopravního podniku hl. m. Prahy – Martin Dvořák – je ve své funkci již jeden rok. Co mu první rok jeho kariéry v Dopravním podniku dal, ale co mu i vzal, a jak se změnila naše společnost za jeho působení, se dozvíte v rozhovoru na straně 22.
Kolikrát se děsím toho, kam až dospěje moderní technika, která nás obklopuje a pohlcuje. Nicméně v případě lidí, kterým pomůže zařadit se mezi „normální" občany, jí tleskám. Mám na mysli lidi se zdravotním postižením (v tomto případě nevidomé a slabozraké), se kterými jsme spolupracovali při vývoji nových internetových stránek Dopravního podniku a ty se tak mohou pyšnit svou „bezbariérovostí". Jakým způsobem probíhalo testování stránek lidmi se zrakovým postižením a jak se jim cestuje městskou hromadnou dopravou, se dočtete na straně 26.
Nejen Česká republika, ale i Dopravní podnik žil fotbalem a dovolím si tvrdit, že hráči podnikového turnaje hráli o pohár generálního ředitele s daleko větším nasazením a odhodláním zvítězit než hráči reprezentačního týmu v utkání s Tureckem.
V rubrice Historie naleznete nepravidelný seriál o místech, kde už tramvaje nepotkáte. V prvním díle se budeme toulat Keplerovou a Jelení ulicí. Navážeme také na článek o zastávkových označnících z minulého čísla. Tentokrát se zaměříme na ty autobusové.
I na dalších stránkách naleznete spoustu zajímavého, přesvědčte se sami...
Blíží se doba dovolených a já vám přeji, ať jsou vaše odchody, odjezdy a odlety na ně stejně tak příjemné jako příchody, příjezdy a přílety z nich.

Dana Reinišová

P.S. S dalším DP KONT@KTem se setkáte v podobě prázdninového dvojčísla v prvním srpnovém týdnu.

Letním městem

Chtěli bychom vám i v letošním roce zpříjemnit a zpestřit léto při prázdninovém cestování po Praze, proto jsme vydali brožuru Letním městem. Inspirujte se našimi tipy, seznamte se se zajímavými kulturními a sportovními akcemi. Nechte se zlákat na výlet po romantických pražských zákoutích a prožijte opravdu krásné léto.

Ing. Petr Malík, vedoucí oddělení Marketing

Výhodou prázdninových tipů je jejich snadná dostupnost, ať už metrem, tramvají, autobusem, lanovkou, či unikátním přívozem. Navštivte oblíbenou plovárnu, vydejte se na zajímavé kulturní akce v centru hlavního města, vyjeďte si na brusle, kolo, lodičky nebo jen tak na výlet. Všude vás rádi doprovodíme.
Naše společnost chce být spolehlivým společníkem svým klientům nejen v období sezony, tj. od září do června, ale i o prázdninách, kdy stále v našich myslích přežívá fakt, že se město vylidňuje a jeho život utichá. Není to pravda. Letní Praha je stejně inspirativním místem k životu jako v zimě, na jaře nebo na podzim. Nevěříte? Vezměte si do ruky naši novou brožuru Letním městem a zjistíte, že se ani v červenci nebo srpnu nebudete v Praze nudit. Pojďte a nechte se inspirovat, jak aktivně strávit volný čas v Praze a jejím okolí v následujících týdnech. Navíc můžete také letos využít některé zajímavé slevové kupony, které jsou součástí Letního města. Brožura je prvotně zaměřena na naše zákazníky, ale i pro zaměstnance Dopravního podniku může být vítanou inspirací.

Kam na výlet?

Pokud máte rádi přírodu, nemusíte za ní jezdit daleko. I Praha nabízí řadu atraktivních lokalit a kouzelných přírodních zákoutí, kam můžete zamířit na krátkou procházku i delší výlet, a to vše v dosahu Pražské integrované dopravy. Dobrým průvodcem se může stát jedinečná kniha 110 výletů, kterou vydal Dopravní podnik loni krátce před vánočními svátky. V infocentrech Dopravního podniku si můžete knihu zakoupit za 330 korun.

Kam na plovárnu?

Moří vás pražské letní parno? Vypravte se za letním osvěžením do plováren a přírodních koupališť. Užívejte si horkých letních dnů naplno a v dobré náladě. Vyzkoušejte si unikátní koupání ve Vltavě v areálu koupaliště O2 žluté lázně. Zalenošte si zde v houpací síti na písečné pláži nebo si zasportujte. K dispozici je beachvoleyball, pétanque, fotbálek v kleci, venkovní šachy a dětský koutek se spoustou atrakcí. Večer to pak rozjeďte v Modrém baru nebo na Tančírně. Nebo navštivte ostatní koupaliště a plavecké bazény z naší nabídky (koupaliště Petynka, Motol, Na Stírce, Hostivař, Divoká Šárka, Pražačka, Kunratice – Šeberák, plavecký stadion Slavia Praha nebo Podolí).

Kam za kulturou?

Televizní zábava vás již omrzela a chcete někam vyrazit? Nenechte si určitě ujít nejzajímavější kulturní události letní Prahy. Dopravní podnik hlavního města Prahy je často spojován pouze s dopravou veřejnosti do práce a škol. Nabízí však zároveň i kvalitní možnosti cestování za zábavou a kulturou ve volném čase.
V letošním roce v sobotu 14. června proběhl již 5. ročník Pražské muzejní noci. Díky této akci mohly desetitisíce Pražanů a návštěvníků města během jedné jediné noci otevřít dveře pražských galerií, muzeí a kulturních památek zcela zdarma.
Ve dnech 19. až 21. června jste mohli zavítat na 5. jubilejní ročník multižánrového hudebního festivalu United Islands of Prague. I letos proběhly koncerty na Střeleckém a Dětském ostrově, na Kampě, Janáčkově a Malostranském nábřeží, na mostě Legií, ale také v pražských klubech nebo v centru současného umění Meet Factory zcela zdarma.
Pojeďte s námi oslavit konec školního roku a začátek prázdnin na Petřín. Zasoutěžte si s námi 26. června od 14.00 do 20.00 hodin u horní stanice lanové dráhy na Petříně během Pohádkového odpoledne. Těšit se můžete na řadu dětských atrakcí a také na známé pohádkové bytosti – Sněhurku, vodníka Česílka, Ferdu Mravence nebo třeba Hloupého Honzu. Zábavným odpolednem vás provedou Lucie Pernetová a Petr Vacek.
Dalším tipem jsou oblíbené a tradiční Shakespearovské slavnosti. Vydejte se na fascinující divadelní událost. Od 25. června do 8. září můžete zhlédnout v Nejvyšším purkrabství na Pražském hradě a v Lichtenštejnském paláci na Malostranském náměstí hry Komedie omylů, Sen noci svatojanské, Othello, Bouře, Jak se vám líbí a Smím prosit, lady? Macbeth. Součástí je i výstava Maximální fotografie ze sbírky PPF, která je letos věnovaná Václavu Chocholovi.
Ve čtvrtek 7. srpna od 14.00 hodin vás chceme pozvat na atraktivní program pro malé i velké „Praha dnes patří mladým!" v rámci evropského festivalu YMCA Europe 2008. Program probíhá na Karlově náměstí, náměstí Míru a Ovocném trhu a všechny tři destinace spojuje speciální YMCA tramvaj, která jezdí zdarma. Čeká vás mj. rumunské loutkové divadlo, pohádkový les, lezecká věž, teepee, koncerty domácích i zahraničních kapel a řada netradičních sportovních aktivit, jako korfbal nebo indiaka. Odpoledne vrcholí velkým koncertem od 18.00 hodin na náměstí Míru.
V půlce srpna se nechte zlákat špičkovými akrobaty na visutém laně Les Colporteurs, cirkusovými kousky, průvody komediantů i pouličním divadlem a vypravte se od 20. srpna do 2. září na 5. ročník festivalu Letní Letná.
V průběhu celých prázdnin můžete také navštívit jeden z nejzajímavějších kulturních počinů posledních dob, výstavu Bruselský sen, mapující československou účast na světové výstavě Expo 58 v Bruselu a životní styl 1. poloviny 60. let. Poznejte triumf českého designu a nasajte jedinečnou atmosféru probouzejícího se Československa. Výstava je otevřena v budově Městské knihovny na Mariánském náměstí v Galerii hlavního města Prahy každý den, kromě pondělí od 10.00 do 18.00 hodin.
Nemáte program na letní večer a rádi se podíváte na pěkný český film? Přijďte si s námi užít letní romantiku do netradičního kina, které přijede přímo za vámi. Od 13. srpna do 14. září pro vás budeme promítat na 11 místech →

v Praze a jejím nejbližším okolí úspěšné české filmy. Představení začínají po setmění mezi 20.30 a 21.00 hodin. V místě promítání si budete moci zakoupit občerstvení. Vstup je zdarma!

Kam za sportem?

V létě se vypravte i za sportem a relaxem do města i do přírody. Vyberte si z našich zajímavých tipů a prožijte aktivní prázdniny třeba na kole. Praha nabízí řadu atraktivních lokalit, kde se můžete projet na kole. Teď už nemusíte kličkovat s kolem mezi auty, ale svézt se pohodlně tramvají. Na 5 cykloúsecích tramvajových linek totiž můžete ve vybraném směru o víkendech po celý den a v pracovní dny od 20.00 do 6.00 hodin jezdit s kolem pohodlně, bezpečně a rychle.
Na cyklovýlet do okolí Prahy se můžete vydat i speciálními cyklobusy a cyklovlaky. Cyklobus pro přepravu 25 kol vyjíždí z Dobřichovic přes Černolice, Řitku a Mníšek pod Brdy do Kytína a navazuje na spoje od Prahy. Díky cyklovlakům budete moci prozkoumat celou oblast západně od Prahy směrem na Slaný. Ideální variantu přepravy kol představuje přívoz, který je stejně jako přeprava kol v tramvaji, metru nebo cyklovlaku zdarma.
Další příjemnou městskou sportovní aktivitou je bruslení. V Praze najdete hned několik lokalit, které vás nadchnou svou dostupností a dobrými bruslařskými podmínkami, jako jsou Ladronka, Stromovka, Letenské sady, Braník – Pomořany. Zkuste se na Prahu podívat i z jiného úhlu. Objevujte její krásy z hladiny Vltavy. Půjčte si lodičku, šlapadlo nebo se svezte přívozem, který se stal užitečným přepravním prostředkem v Praze. Platí na nich tarif PID a kola se přepravují zdarma.

Letní doprava

Letní měsíce jsou tradičně dobou, kdy můžeme pracovat na zlepšení přepravních podmínek a služeb pro vás, cestující. Ani v letošním roce se proto nevyhneme částečným výlukám, objížďkám a omezením v provozu. Chceme-li však nabízet větší komfort při cestování, rychlejší a efektivnější spojení do vámi vybraných míst, jsou všechna tato omezení nezbytná. Věříme, že nás chápete a vyjdete nám vstříc. Maximální pohodlí při cestování je pro nás prioritou, stejně jako vaše spokojenost. Součástí brožury Letním městem jsou proto i informace o dočasných změnách tras během letošního léta.
Doufáme, že si z naší nabídky vyberete celou řadu zajímavých akcí a že se nebudete v Praze nudit. Přejeme si, abyste léto i díky našim tipům strávili v dobré náladě a naprosté pohodě.
Hezké zážitky!

Prázdninový provoz PID 2008

Od 28. 6. 2008 do 29. 8. 2008 bude jako každoročně zaveden v síti Pražské integrované dopravy prázdninový provoz. Oproti loňskému roku bude omezení daleko mírnější, dokonce nejmírnější v historii PID. V praxi to znamená, že kromě přepravních špiček pracovního dne zůstanou intervaly v podstatě stejné jako po zbytek roku.

Ing. Filip Drápal, ROPID

1. Metro

Na všech linkách metra bude mírně omezen provoz ve špičkách pracovních dnů. Na lince A bude v pracovních dnech cca mezi 6.30 a 19.30 hodin veden v úseku Skalka – Depo Hostivař pouze každý druhý vlak. Díky zrušení pásmového provozu na lince B v únoru 2008 pojedou také o prázdninách všechny vlaky v celé trase Zličín – Černý Most.

2. Tramvaje

Na všech linkách budou prodlouženy intervaly pouze ve špičkách pracovních dnů – na většině linek z 8 na 10 minut, u linky 9 ze 4 na 5 minut. Intervaly v ostatních obdobích se nemění. Oproti loňskému roku tak zůstává v dopoledním sedle pracovních dnů desetiminutový interval namísto dvanáctiminutového. Tramvajové linky však budou dotčeny výlukovou činností, neboť období letních prázdnin je nejvhodnější pro opravy tramvajových tratí. Nejvýznamnější výlukou bude uzavření letenské pláně z důvodu výstavby tunelů Blanka.

3. Autobusy

Část linek bude mírně omezena ve špičkách pracovního dne (cca o 10–15 %). V provozu nebudou linky 143, 277, 305, 343, 465, všechny školní linky a školní spoje. Mírné omezení se týká také příměstských linek č. 306, 307, 316, 326, 340, 351, 359, 362, 370, 375 a 379. V dopoledním sedle pracovního dne budou mírně prodlouženy intervaly linek 107, 122, 131, 136, 155, 167, 176, 198, 213, 215, 260 (oproti prázdninám 2007 omezeno o 7 linek méně). O víkendu budou prodlouženy pouze intervaly na linkách 107 a 147 v neděli odpoledne (návratová špička studentů do Suchdola přes školní rok). Oproti roku 2007 tedy bude o víkendu omezeno o 14 linek méně.
Naopak posílení se od 28. 6. 2008 dočkají linky 114 (zkrácení intervalů v pracovní dny dopoledne a o víkendu z 20 na 15 minut) a 217 (nasazení kloubových vozů místo standardních).
K termínu 28. 6. 2008 budou rovněž provedeny některé trvalé úpravy jízdních řádů. V souvislosti s novým posledním spojem metra C ve směru Háje dojde k posunům některých posledních návazných spojů městských (154, 177) i příměstských autobusových linek (331, 332, 334, 341, 363) v oblasti Prahy 4. Dále bude pro linku 220 zřízena zastávka U Tabulky a pro linku 303 zastávka Ježovická.
Z důvodu požadavku MČ Praha 19 budou vedeny všechny spoje linky 185 na Palmovku, ve směru do centra tato linka nově nepojede přes terminál Letňany. Linka 213 bude nově ve večerním období plně koordinována s linkou 136 ve společném úseku Bělocerkevská – Spořilov. Na lince 441 dochází k větší změně počtu spojů v jednotlivých obdobích pracovního dne.

4. Železnice

Železniční tratě v Praze a okolí budou přes léto dotčeny zvýšenou výlukovou činností (rekonstrukce hlavního nádraží, pokračující výstavba a napojování Nového spojení, rekonstrukce trati Libeň – Běchovice atd.). V této souvislosti budou na některých tratích platit zvláštní výlukové jízdní řády.
Plánované nejvýznamnější železniční výluky:
- Praha-Libeň – Praha-Běchovice (jednokolejný provoz, celoroční výluka),
- Rekonstrukce nástupišť hlavního nádraží (zkrácení vlaků linky S8 do Vršovic, celoroční výluka),
- Praha hl.n. – Praha-Smíchov (30. 6.–31. 8., úplná výluka, zkrácení linky S7 od Berouna do stanice Praha-Smíchov),
- Praha hl.n. – Praha-Vysočany (30. 6.–31. 8., část vlaků linky S3 zkrácena do Vysočan, rychlíky od Hradce Králové odkloněny z Prahy-Vysočan přes Prahu-Libeň na Masarykovo nádraží).

Stojany na informační materiály ve stanicích metra

Spokojený cestující je ten, který má dostatek jasných a srozumitelných informací. Rozšiřování sítě infocenter je finančně nákladné, a tak Dopravní podnik se zprovozněním nového úseku tratě C z Ládví do Letňan přišel s novým informačním prvkem, který by měl výrazně pomoci v informování o cestování městskou hromadnou dopravou.

Ing. Petr Malík, vedoucí oddělení Marketing
Foto: Jan Štojdl

Od 9. května je nainstalován ve 12 stanicích metra tzv. drátěný program.
Drátěný program jsou kovové stojany rozdělené na třetiny. Dvě jsou vyčleněny pro informace Dopravního podniku a zbylá je určena pro reklamní letáky. V současné době jsou stojany v následujících vestibulech stanic metra: Dejvická, Staroměstská, Můstek (Můstek), Můstek (Václavské náměstí), Želivského, Černý Most, Palmovka, Náměstí Republiky (Náměstí Republiky), Náměstí Republiky (Masarykovo nádraží), Smíchovské nádraží, Nádraží Holešovice, Florenc, I. P. Pavlova a Letňany.
Dopravní podnik v současné době využívá celkem 22 kapes pro informační materiály, z toho je 14 formátu DL a 8 formátu vizitky. Po osazení jsou do informačních stojanů vkládány materiály vydané k otevření nového úseku metra dvakrát týdně a mezi cestujícími je o ně velký zájem. „Nestane se, že bychom při dalším roznosu našli ve stojanech nějaké zbytky, většinou materiály mizí během několika hodin," prozradil nám Vladan Kliment ze společnosti Bitmedia, která zajišťuje roznos materiálů do jednotlivých stojanů.
Během prvního měsíce se rozdalo více než 150 tisíc materiálů s informacemi o provozu městské hromadné dopravy či tarifu.
Od května je roznášeno sedm typů informačních materiálů, šest jich bylo vydáno ve formátu DL a jeden ve vizitkovém formátu. Tradičně skládačky Městem v pohybu a Jak na/z letiště jsou vydávány ve třech jazykových mutacích, a tak v současné době může být obsazeno maximálně 11 kapes. Další materiály se připravují. „Zájem o námi vydávané materiály nás samozřejmě těší a zároveň se ukazuje, že po informacích o městské hromadné dopravě je stále velký hlad," doplnil na adresu nového informačního prvku Jan Svoboda, šéf podnikového Marketingu a komunikace.
Koncem června budou do stojanů distribuovány materiály seznamující s tím, jak nejlépe pomoci při cestování občanům se zdravotním hendikepem nebo jak se chovat k vodicím či asistenčním psům, kteří doprovázejí své páničky na cestách. „Tyto brožury vycházejí z našeho konceptu Chováme se odpovědně, který jsme představili před několika týdny," doplnil Svoboda. Následovat budou brožury Letním městem a samozřejmě také materiály informující o městské hromadné dopravě v létě. Od prázdnin by měli cestující najít ve stojanech informace o aktuálních výlukových akcích a dalších plánovaných změnách v dopravě.
Velký zájem o informace vede podle Svobody k tomu, že se počet stanic s drátěným programem bude rozrůstat. „V současné době podnikáme kroky, aby byly stojany od 1. září v dalších deseti stanicích."
Na trati A se s nimi setkají cestující u Muzea, na Náměstí Míru a na Skalce. Na „béčku" budou nové stojany instalovány na stanice Vysočanská, Nové Butovice a Zličín. Na „céčku" se dočkají stanice Chodov, Hlavní nádraží, Budějovická a Kobylisy. Ani tento počet nemusí být podle Jana Svobody konečný. „Do konce roku budeme vybírat další stanice a lokality, kam bychom stojany umístili. Důležitou roli v našem rozhodování budou hrát cestující a jejich zájem o informace."
První týdny existence novinky nepřinesly žádné negativní ohlasy, a tak můžeme věřit, že instalování nového informačního prvku bylo krokem správným směrem, který se nám vrátí spokojenějšími klienty.

Den se strojvedoucím metra

Metro C: Malé zpoždění může způsobit velké problémy

Je čtvrtek 20. března, 4.50 hodin, postávám na zastávce Hadovitá ve směru ke Kačerovu. Podle středeční dopolední domluvy se strojvedoucím metra Petrem Froňkem musím být za obratovými kolejemi stanice Háje v 5.35 hodin, jedu proto raději dříve. Znalcům prostředí jistě došlo, že budu brázdit koleje na trase C pražského metra. Konkrétně šlo o směnu 615c od 5.35 (výjezd v 5.50) do 16.11 hodin.

Text a foto: Filip Vlček, Ústecký deník

Skutečně se skrze domluvu se strojvedoucím jedné ze souprav dostávám na obratové koleje, kde mě vedle SPO (*stanoviště provozního ošetření, je za obratovými kolejemi koncových stanic, poznámka autora*) čeká „přidělený" strojvedoucí. Počáteční kolo osobně beru jako seznámení s tratí, z Hájů vyjíždíme po celé trase až na Ládví, odkud jedeme s čelní orientací Kačerov, abychom navezli provozní zaměstnance do depa na denní směnu. Ve stanici Kačerov tak vysazujeme cestující a vezeme pouze pracovníky Dopravního podniku.

Po příjezdu do depa máme pauzu od 6.57 do 8.40 hodin. Tato doba je určena k vypnutí a odstavení soupravy a následnému přesunu do stanice Háje a pokračování ve výkonu směny. Následujících zhruba 20 minut jsme totiž vykonávali takzvanou „Manipulační četu". To obnáší zajetí na obratové koleje a téměř okamžitý výjezd do nástupní stanice (výjezd provádí druhý strojvedoucí manipulační čety). Tímto způsobem jsme tak odbavili šest nebo sedm souprav. Následovala půlhodinová přestávka.

V 9.30 hodin se opět vydáváme na celou trasu, ovšem z Ládví jedeme jen na I. P. Pavlova, nejrušnější stanici v pražské podzemce, kde nás čeká střídání. Stanice Nádraží Holešovice a následně pak všechny stanice v úseku od Florence po I. P. Pavlova jsou velmi rizikové, protože počet cestujících je skutečně „na hraně". A to i přes skutečnost, že metro na nejvytíženější trase metra jezdí v průměrném špičkovém intervalu dvou minut! Přestávku tentokrát trávíme nákupem občerstvení a následně prohlídkou provozního zázemí strojvedoucích v odpočinkové místnosti u stanice I. P. Pavlova. Odpočinkových místností, resp. prostor, kde si může nejen Petr Froněk oddechnout, je hned několik. Jedna je právě na I. P. Pavlova, kde je samotná místnost, toalety a kuchyňka. Další pak jsou ve stanicích Nádraží Holešovice a Háje. V případě Kačerova je možné využít kantýny a dalších prostor zdejšího depa. V těchto místech je i relativně velká možnost nákupu občerstvení, nápojů a případně denního tisku.

V 11.12 hodin se vydáváme na další „štreku". Tentokrát jedeme na Ládví, odkud pak míříme celou trasou až na konečnou Háje. V místě bývalého SPO (stanice provozního ošetření), tedy v obratových kolejích za samotnou stanicí, nás střídá Petrův kolega, zatímco my jdeme na přestávku. Zastavil jsem se však u rozpisu směn. Pro neznalého člověka je to totiž změť čísel, maličkých písmenek a hlavně tenkých, silných či přerušovaných čar.

„Ta maličká písmenka jsou zkratky stanic. Třeba IP2 znamená, že začínám ve stanici I. P. Pavlova na druhé koleji. Nad tou silnou čarou, která znázorňuje časový úsek, po který řídím soupravu, je číslo oběhu," vysvětlil mi ve zkratce Petr Froněk, který metro řídí spolehlivě již několik let. Okamžitě jsem si vyhledal „naši" směnu 615c a ověřil jsem si, že všechny uvedené údaje s realitou souhlasí. Jak jsem se sám přesvědčil, tak průběh každé směny je jiný. Některé se výrazně liší jak délkou, průběhem, tak i dobou řízení. Našel jsem směny dlouhé jak okolo sedmi, tak i přes deset hodin. (*V souvislosti s prodloužením metra do Letňan se objevují směny dlouhé přes dvanáct hodin, poznámka autora.*)

Je po půl jedné a my střídáme oběh číslo 24 ze stanice Háje pouze na Nádraží Holešovice, kde nás čeká přestávka, kterou strávíme v zázemí u obratových kolejí, tedy opět za stanicí. Sleduji chvíli dění mezi pracovníky metra. Na první pohled mezi nimi panuje velice přátelská atmosféra. Na druhý pohled nemohu soudit, 99 % Petrových kolegů jsem viděl poprvé a naposledy. Nicméně na člověka působí celý kolektiv velmi vyrovnaně a v mnohých případech i vstřícně vůči cestujícím. Tak to má být.

Předposlední jízda směny 615c, kdy stovky cestujících pojedou právě pod vedením Petra Froňka, je z Holešovic (14.09 hodin) přes Háje na I. P. Pavlova (14.55 hodin). Je odpolední špička, lidé neustále dobíhají. Nejednou jsme tak řešili problém, kdy horliví dobíhající lidé blokovali dveře soupravy. „Jakmile se dveře při třetím zavírání znovu otevřou, systém mi nahlásí chybu a já musím řešit závadu. Pokud se nepodaří dveře zavřít a obnovit kontrolu dveří, musím vysadit cestující a odjet do depa," upozornil mě strojvedoucí, se kterým jsem v kuse již od brzkých ranních hodin. Právě kvůli takovým cestujícím pak dochází k odchylkám v jízdním řádu, což může mít za následek dlouhodobější problémy v grafikonu.

Kdo by se domníval, že na I. P. Pavlova je konec směny, tak se plete. Podle grafikonu, který máme v ten den předepsaný, ještě musíme v 15.45 hodin odjet se soupravou s číslem oběhu 24 na Háje, kde směna končí v 16.01 hodin. Oficiálně končí až v 16.11 hodin, ale to je tolerance pro případné nesrovnalosti v provozu (vyplnění služebního hlášení, odchylka v grafikonu...).

Konec ranní směny 615c proběhl bez problémů. Petrovi Froňkovi nic nebránilo v odchodu domů. Odchází, jak sám uvedl v následujícím rozhovoru, s čistou hlavou.

MINIROZHOVOR SE...

...strojvedoucím metra Petrem Froňkem (depo Kačerov)

Petr Froněk na mě zapůsobil velmi energicky. Sám o sobě říká, že dovede být jak milý, tak i poměrně silně naštvaný, ale rozhodně to nedává najevo. Směna s Petrem uběhla velmi rychle a budu rád, když budu mít někdy tu možnost se s ním setkat a třeba se s ním někdy i v kabině strojvedoucího projet znovu.

Text a foto: Filip Vlček, Ústecký deník

Co se Vám na práci líbí?
To, že chodím z práce s čistou hlavou. Nemusím přemýšlet, co se stalo ve firmě, co mě čeká druhý den. Tady prostě odjezdím směnu, skončíme a když neudělám nějaký průšvih, tak se v klidu kouknu na to, jakou mám směnu druhý den. To je vlastně moje jediná starost, abych se podíval, jak další den jezdím.

Co se Vám na práci nelíbí?
Ranní vstávání. Nelíbí se mi, že ta práce je nepravidelná. Občas mi vadí, jak se někteří cestující chovají, zrovna dvakrát dobře se chovat neumí. Rozrážení dveří je třeba jejich nejčastější nešvar...

Jaké plus a jaké minus mají dle Vás ostatní posuzované profese (řidič autobusu, řidič tramvaje)?
Já jsem tu práci nikdy nedělal. Ale určitě to minus pro řidiče tramvaje je, když prší nebo sněží, tak mu to klouže, stejně tak při dešti to musí klouzat na dlažebních kostkách i autobusákům. No, a pak ta doprava, okolní automobily jim jejich práci ovlivňují, řekl bych, silně negativně. Plus mají možná v tom, že nejsou v podzemí a jsou schopní vnímat, zda je den nebo noc, což my pořádně nemůžeme. A to je pro nás taky celkem velký nápor na psychiku.

Co pro Vás Dopravní podnik znamená a je pro Vás důležité, že pracujete pro Dopravní podnik, nebo si dovedete představit, že byste pracoval pro jinou firmu?
Stoprocentně si dovedu představit, že bych pracoval pro jinou firmu, tohle není moje životní náplň. Práce pro Dopravní podnik ale pro mě znamená výdělek, jistotu práce. Není to nic, co by mě extrémně naplňovalo, ale je to práce. Každý potřebuje peníze a každý by měl mít práci.

A nyní konkrétně k Vaší profesi strojvedoucího metra. Jaká jsou v síti metra trasy C, kterou denně projíždíte, nejrizikovější místa?
Nejvíc jde o frekventované stanice, stanice I. P. Pavlova, Muzeum, Hlavní nádraží, Florenc. A od doby, co bylo otevřeno, obchodní centrum na Chodově, kde bývá neuvěřitelné množství lidí. Nejhorší je ale podle mě to centrum Prahy.

Kde je nejhorší sociální zázemí řidiče?
Možná I. P. Pavlova, Nádraží Holešovice, ale porovnávám to, co tady máme. Tahle dvě sociální zázemí jsou nejhorší.

Jaký úsek na trase jezdíte vyloženě rád a vyloženě nerad a proč?
Nemohu určit konkrétně, ale rozhodně se mi lépe kouká na lidi, než do zdi, jako třeba na Pankráci, kde je vstup i výstup uprostřed nástupiště. Celá trasa má přes 30 minut, takže se to dá projet relativně v klidu. (*V době vzniku článku nebyl v provozu úsek metra do Letňan, který jízdní dobu nyní prodlužuje o několik minut, poznámka autora.*)

Jaké bylo Vaše dřívější povolání a jak dlouho pracujete u Dopravního podniku?
Vystudoval jsem Střední průmyslovou elektrotechnickou Františka Křižíka a dříve jsem pracoval zase u Dopravního podniku, a sice jako dozorčí stanice a druhý člen vlakových čet.

Den s řidičem tramvaje

Tramvaj 14: Kolejnicová brzda může odvrátit škodu

Je úterý 25. března, 4.10 hodin a já postávám na zastávce Sídliště Lhotka. Mám namířeno autobusem linky 198 na Smíchovské nádraží, odkud pojedu stanici metrem a od Anděla se k motolské vozovně svezu ještě noční tramvají. Před vozovnou Motol na mě podle domluvy netrpělivě čeká pan Aleš Bazika, dlouholetý tramvaják, se kterým dnes absolvuji směnu na šestnáctém pořadí frekventované linky číslo 14.

Text a foto: Filip Vlček, Ústecký deník

Z výpravny si bereme desky s výpravenskými náležitostmi (mimo jiné i grafikon), zběžně prohlédneme nástěnku s provozními pokyny, zda se něco nemění a vycházíme na dvůr vozovny. V prostoru haly vybíráme správnou magnetickou fólii, tzv. „teploměr" (*výčet zastávek na magnetické fólii, která se umisťuje na vnitřní stranu digitálního panelu BUSE zobrazujícího číslo a směr linky, poznámka autora*), řidič kontroluje technický stav a vybavení vlaku (například funkci kolejnicových brzd, osvětlení, pomocí palubního terminálu Apex se přihlásil do řídicího systému DORIS). Protože bylo vše v pořádku, řidič se podepsal do průvodního listu každého vozu. Z haly depa pak vyjíždíme dle grafikonu 16/14 v 5.28. „Depo Motol, příští zastávka Vozovna Motol," zní hlas Dagmar Hazdrové po obou vozech.

Grafikon i Apex se shodují a na pravidelnou čtrnáctkovou trasu se napojujeme u Anděla a míříme vstříc městu na Sídliště Barrandov. Teprve svítá, ale přitom ruch v ulicích je již velmi silný. Na nejnovější konečné v pražské tramvajové síti pak máme 25 minut do odjezdu. Ač je to točna nejnovější a nejmodernější, občerstvení by tu řidič tramvaje hledal marně. Musí tedy spoléhat na vlastní zásoby. Pokud má zájem o noviny, musí doufat, že kamelot deníku Metro na zastávce bude pozorný a jeden výtisk nabídne i do kabiny řidiče.

Do již pulzující metropole vyrážíme načas. Už od Chaplinova náměstí lze říci, že jedeme plní, cestující zkoumají stránky novin, nebo dospávají to, co v noci nestihli. U Smíchovského nádraží se obsazenost vozu snižuje, ale u Anděla se to víceméně vrací.

S relativně volnou soupravou jedeme přibližně od Holešovic až na konečnou zastávku Vozovna Kobylisy. Průjezd centrem města v okolí Zborovské i Václavského náměstí byl plynulý.

Na konečné Vozovna Kobylisy to se sociálním zázemím nevypadá moc vábně, nicméně ani zde řidič nemá možnost si něco koupit k snědku. Přestávka je tentokrát dlouhá 26 minut, ovšem moc odpočinku si tramvaják neužije. Ve špičce totiž musí v prostoru obratiště každých osm minut a v dopoledním sedle každých 10 minut popojíždět, aby uvolnil prostor pro tramvaje přijíždějící na konečnou za ním.

Další hodinová cesta od kobyliské vozovny na Barrandov začíná v 7.47 hodin. Téměř poklidným „idylickým" tempem pokračujeme v podobných jízdách až do poledních hodin. Doprava v centru totiž houstne, a tak se dostáváme do zácpy. Ta první je kratší, a to v úseku mezi Andělem a Palackého mostem, a zdržela nás asi o tři minuty. „Ta místa jsou různá, auta postávají na tramvajovém tělese třeba v okolí Výstaviště, když se tam koná nějaká akce," říká mi komunikativní řidič tramvaje Aleš Bazika. Komunikativní proto, že jako jeden z mála (alespoň to je má zkušenost) s maximálním nasazením vědomostí odpovídá na dotazy cestujících. Nikdy jsem z jeho úst neslyšel slova, jako „nevím" nebo „neznám".

Velkým problémem pro plynulost pražských tramvají jsou, podle mě, křižovatky se semafory. Pojem preference je na mnohých patrně velkou neznámou. Co se ke mně dostaly již dříve informace, tak vše začalo pilotním projektem na lince číslo 3. Ovšem u něj asi zůstalo, na většině křižovatkách jsme totiž trávili dobu delší, než jedna minuta. A dalším nešvarem jsou neukáznění cestující. Nejen, že jich bývá mnoho, ale navíc rozráží, stejně jako u metra, zavírající se dveře.

Poměrně necitlivý a dovolím si konstatovat, že i drzý, byl manévr osobního auta v centru Prahy. Prakticky jsem tak zažil, jaké to je, když tramvaj zastaví „na magnetech", tedy díky kolejnicovým brzdám. Naše tramvajová souprava složená z vozů T6A5 teprve vyjížděla ze Štefánikova mostu na signál „volno" k zastávce Dlouhá Třída, když v tu chvíli do kolejiště vjel Ford Transit. Nebýt pohotového spuštění kolejnicové brzdy, asi bychom oba sčítali škody.

A s praktickými ukázkami jsme nepřestali ani při poslední jízdě z Barrandova do vozovny Kobylisy. Během této cesty jsme stačili vystřídat sněhovou přeháňku, sluníčko, opět sníh, opět sluníčko a v závěru poměrně silnou vánici.

Ta nás zastihla v kopci od metra C Kobylisy Klapkovou ulicí do konečné zastávky Vozovna Kobylisy. Pan Bazika si tak musel při rozjezdech podsypávat pískem, aby se vůbec mohl rozjet.

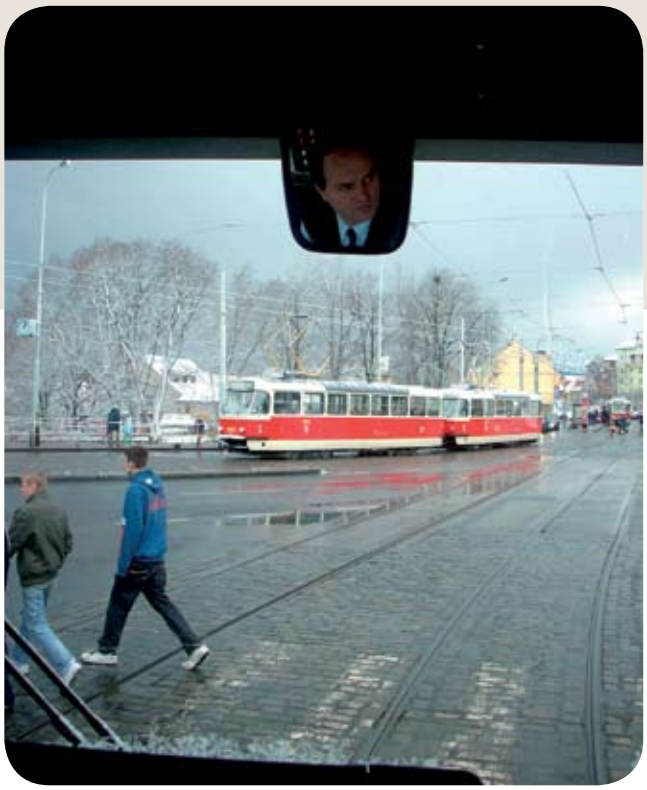
Později o dvě až tři minuty jsme do cílové zastávky přijížděli téměř celý den, a to v závislosti na intenzitě individuální automobilové dopravy. „Povolená časová odchylka od stanoveného vlakového jízdního řádu je v rozmezí 0 sekund pro předjetí až po 179 sekund pro zpoždění. Rozhodně nesmíme z kontrolních bodů uvedených v jízdním řádu odjíždět dříve," vysvětlil mi Aleš Bazika.

Ze Severního města nyní pomalu sestupujeme na střídání, které je grafikonem stanoveno v zastávce Anděl v 13.43 hodin. Společně s Alešem Bazikou z tramvaje vystupuji i já. Směna končí. Pan Bazika odchází na autobus, který ho odveze domů a já směřuji poměrně unaven na vlak do Ústí nad Labem. Jsem unavený, a to jsem se „jen" vozil.

MINIROZHOVOR S...
...řidičem tramvaje Alešem Bazikou (vozovna Motol)

S tramvajákem Alešem Bazikou, velmi milým, zodpovědným mužem, byla ranní část směny na šestnáctém pořadí linky 14 poklidná. Aprílové počasí (v březnu) dávalo jasně znát, že zima se jen tak nevzdá a při jedné jízdě jsme stačili vystřídat třikrát sněžení a dvakrát slunečnou oblohu.

Text a foto: Filip Vlček, Ústecký deník



Co se Vám na práci líbí?
Mě ta práce baví. Dělám ji rád, protože jsem zároveň mašinkář, takže koleje a mašinky jsou už od dětství mým koníčkem.

Co se Vám na práci nelíbí?
Pokud zaměstnání člověka baví, tak nemůže říct, že by ho něco nebavilo. Spíš je to o těch problémech. Jeden z problémů jste sám viděl (náhlé vjetí osobního automobilu do jízdní dráhy tramvaje u zastávky Dlouhá třída, do centra), kde jste viděl i použití kolejové brzdy v praxi, tudíž exemplární příklad.

Jaké plus a jaké minus mají dle Vás ostatní posuzované profese (řidič autobusu, strojvedoucí metra)?
Co se týče autobusů, tak se vrátím k situaci na Dlouhé třídě. Kdyby na mém místě jel autobus, tak má možnost stočit řízení doleva, kratší je samozřejmě i brzdná dráha. Zatímco když v metru se rozhodne sebevrah, že skočí pod jedoucí soupravu, tak ani nejlepší rychlobrzda na světě tomu strojvůdci nepomůže. Něco podobného je u nás u tramvají, s metrem to opravdu nemůžeme nikam stočit.

Co pro Vás Dopravní podnik znamená a je pro Vás důležité, že pracujete pro Dopravní podnik, nebo si dovedete představit, že byste pracoval pro jinou firmu?
Dopravní podnik je v současnosti jediný provozovatel tramvajové dopravy v Praze. A jak jsem již řekl, tak mě ta práce baví, já ji dělám rád.

A nyní konkrétně k Vaší profesi řidiče tramvaje. Jaká jsou v síti, kterou denně projíždíte, nejrizikovější místa?
Problémy související se souběhem individuální automobilové dopravy osobně zaznamenávám v Lidické ulici, na Palackého mostě a na křižovatce Palackého náměstí, úsek Újezd – Malostranská a samozřejmě křižovatky na I. P. Pavlova, kde se magistrála kříží s tramvajovou tratí. A potom to může být třeba i úsek mezi Náměstím Míru a I. P. Pavlova, kde dochází ke kumulaci automobilů. Tramvaje tak v těchto úsecích nabírají často značná zpoždění.

Kde je nejhorší sociální zázemí řidiče?
Na zkvalitňování služeb pro řidiče se pracuje průběžně. V řadě obratišť bylo již rekonstruováno sociální zařízení, například Kubánské náměstí, Radošovická nebo Červený Vrch. Například v Sídlišti Řepy (březen 2008) rekonstrukce nyní probíhá.

Jakou linku jezdíte vyloženě rád a vyloženě nerad, a proč?
Nemám neoblíbenou linku. Naopak jsou linky, které vedou místy, se kterými jsem v podstatě citově spjat. Projíždím místa, kde jsem prožíval dětství, kde jsem chodil do školy, s dědečkem jsem se chodil koukat na mašinky a podobně. Jde zejména o linky číslo 9 a 20.

Jaké bylo Vaše dřívější povolání a jak dlouho pracujete u Dopravního podniku?
Dříve jsem pracoval jako referent ve spediční firmě, ale cítil jsem, že to stále nebylo ono. Před tím, než jsem nastoupil k Dopravnímu podniku, tak jsem byl pět měsíců bez práce. U Dopravního podniku nyní pracuji šestým rokem.

Komplexní **přepravní průzkum tramvají**

Na základě potřeb pravidelného sledování zatížení sítě a vzhledem k pravidelným požadavkům na zjišťování aktuálního stavu potřebného pro projektování dopravy na území hlavního města Prahy byl ve dnech 11.–13. 3. 2008 proveden přepravní průzkum celé tramvajové sítě.

Ing. Pavel Čejka, vedoucí oddělení
Dopravně-provozní podpora

Oproti minulému průzkumu, který byl proveden v roce 2005, došlo ke změně metodiky. Bylo sledováno nejen obsazení vozidla při odjezdu ze zastávky, ale také nástup do vozu v každé zastávce (výstup byl následně dopočítán). Rozsah průzkumu zůstal stejný tj. období 6.00–23.00 hodin. Změna metodiky umožnila mimo jiné získat informace o obratech cestujících v jednotlivých zastávkách a také o počtu přepravených cestujících na jednotlivých tramvajových linkách.
Vzhledem k velkému počtu pracovníků určených pro obsazení sledovaných spojů byla převážná část tramvajového průzkumu realizována ve čtvrtek dne 13. 3. 2008 v době od 6.00 do 18.00 hodin a v ostatních dnech, tj. 11. a 12. března ve zbývající době, tj. od 18.00 do 23.00 hodin.
Průzkum se navíc prováděl v 1. i 2. voze tramvajové soupravy.
Ve spolupráci se všemi útvary Dopravního podniku a ROPIDu se této akce zúčastnilo 695 pracovníků a 1300 studentů SPŠD Motol.

Z výsledků průzkumu (sledované období od 6.00 do 23.00 hodin) vyplynulo následující:

- V celé tramvajové síti se přepravili ve sledovaném období celkem **1 108 824** cestující.
- Nejvíce cestujících přepravily linky č. 9 – 19 764 cestující
  10 – 69 505 cestujících
  26 – 61 434 cestující
- Nejméně cestujících přepravily linky č. 13 – 887 cestujících
  21 – 5 967 cestujících
  2 – 10 957 cestujících
- Maximální zatížení profilu sítě je v úseku
  Štěpánská – I. P. Pavlova - 47 018 cestujících
  v opačném směru tj.
  I. P. Pavlova – Štěpánská - 47 534 cestující
- Maximální hodinová zátěž z hlediska počtu přepravených cestujících v rámci celé tramvajové sítě je v ranní špičce v období 7.15–8.15 hodin - 88 793 cestující a v odpolední špičce v období 15.45–16.45 hodin - 101 024 cestujících.

Obraty cestujících ve vybraných uzlech:

	nástup	výstup	obrat
Anděl	50 791	46 930	97 721
Hradčanská	22 174	21 223	43 397
I. P. Pavlova	40 569	36 066	76 635
Karlovo náměstí	54 453	56 240	110 693
Palmovka	31 105	27 004	58 109
Strossmayerovo nám.	20 006	19 445	39 451

Výsledky z průzkumu budou použity jako základní vstupní podklady pro projektování MHD.
Zároveň také budou využívány i při výlukové činnosti ke stanovení potřebné kapacity NAD.
Závěrem při této příležitosti bychom velmi rádi poděkovali nejen všem účastníkům výše zmíněného průzkumu, ale také i všem účastníkům v budoucnu konaných přepravních průzkumů za jejich zodpovědný a profesionální přístup, který nám umožňuje získat potřebné reálné údaje ke zkvalitnění poskytovaných služeb.

Prodej tramvají T3, z Prahy do Pchjongjangu

Dopravní podnik pro obnovu vozového parku nakupuje nové nízkopodlažní tramvaje moderní koncepce s vyspělou technikou a ekonomickým provozem. V roce 2008 bude ukončena dodávka prvních 60 vozů 14T a následně bude pokračovat nákup nového typu 15T až do počtu 250 vozů. Nové tramvaje přibývají a s jejich postupným uváděním do provozu se staré tramvaje stávají nadbytečnými.

Milan Slunečko, vedoucí jednotky Správa vozidel Tramvaje
Foto: Martin Mendl

Vzhledem k nedostatku odstavného místa ve vozovnách je nutné ještě v letošním roce prodat, případně likvidovat min. 20 vozů T3. Praha nemá možnosti např. jako New York, kde shazují přebytečné vozy na dno oceánu a ty se poté stávají rájem mořské flóry a fauny, a proto zbývá pouze možnost přebytečné tramvaje sešrotovat nebo odprodat. Prodej je samozřejmě výhodnější, neboť náklady na sešrotování jedné tramvaje se při dodržení všech ekologických předpisů pohybují okolo 120 tisíc Kč.
Po několika neúspěšných nabídkách se podařilo prodat 20 vozů typu T3 firmě ZOS-Zvolen, která tento nákup zprostředkovala pro severokorejský Pchjongjang. Prodávané tramvaje byly vyrobeny v rozmezí let 1973–1987 a zákazník za ně zaplatil 13 mil. Kč.
Před prodejem byla v mateřských vozovnách na vybraných tramvajích provedena standardní údržba VKP (velká kontrolní prohlídka) a následně v OT Hostivař mimořádná oprava v rozsahu, který si zákazník pro uskutečnění obchodu objednal.
V hostivařské Opravně tramvají byly vozy kompletně zkontrolovány, vše potřebné bylo seřízeno, opraveno, případně vyměněno a byla provedena celková obnova exteriéru i interiéru se zvláštním zaměřením na odstranění graffiti, včetně kompletního nového laku vozů v původním barevném provedení. Součástí opravy byla i revize podvozků, ošetření ochranným nátěrem a obrobení kol na požadovanou výši okolku. Na závěr se uskutečnily zábrzdné zkoušky, funkční odzkoušení a při předávání odběrateli zkušební jízda.
V pondělí 12. května 2008 bylo prvních pět tramvají naloženo v areálu OT Hostivař jeřáby na kamiony a odtud se vydaly na cestu do polského přístavu Gdyně. Zde se jako ostatní tramvaje, které stejnou anabázi absolvovaly postupně 19. 5., 26. 5. a 2. 6. 2008 vždy po pěti vozech, naloží a společně vyplují k břehům KLDR - na svou první a zároveň asi poslední plavbu.
O tomto prodeji se dá hovořit jako o velmi úspěšné akci, je jen otázkou, zda se ji v dohledné době podaří zopakovat. Pro staré dobré tramvaje T3 je to důstojnější závěr kariéry než skončit na šrotišti.

Revitalizace
tyristorových měníren JDCT

Historie tramvajových měníren začíná v roce 1891, kdy František Křižík uvedl do provozu první českou elektrickou dráhu. Rozvojem města a dopravní infrastruktury docházelo postupně k výstavbě nových měníren, které technologicky reagovaly na dobu vzniku a vývoj v elektrotechnickém oboru. Nejstarší, tedy rotační, měnírny nahradily rtuťové, které potom vystřídaly zhruba v 60. letech minulého století měnírny diodové. Tyto již výkonově stačily pokrýt zvýšenou energetickou náročnost vozů typu T1 a T3. V roce 1984 začalo ČKD Praha na měnírně Klárov testovat svůj nový výrobek, tyristorovou měnírnu.

Otakar Höschl, vedoucí provozovny Napájení TT

Původní řídicí skříň RW2, která je po revitalizaci nahrazena moderní technologií a na revitalizovaných měnírnách se již nenachází.

Touto novou technologií pak byly osazeny nově budované měnírny Pivovar, Poděbradská, Strojnická, Řepy, Krejcárek, Černý kůň a po rekonstrukci též měnírna Zlíchov. Uvedením těchto výrazně technologicky odlišných měníren do provozu začala naše snaha o unifikaci technologického zařízení, do té doby „každý pes, jiná ves". V této snaze pokračujeme se střídavými úspěchy dosud.

Tyristorová měnírna oproti klasické, která k rozvodu elektrické energie potřebuje stejnosměrný rozvaděč s výkonovými vypínači, pracuje tak, že má pro každý napájecí úsek tzv. tyriblok, který současně usměrňuje a v případě odebrání řídicího impulzu i bezkontaktně vypíná. Silově se tedy jedná o zařízení spolehlivé a na slušné technické úrovni. Problém je však ve slaboproudém ovládání řídicích procesů. Systém je složen z komponentů z 80. let minulého století, a ty jsou poplatné dosažitelné součástkové základně v době vzniku. U analogových obvodů dochází ke stárnutí, a tím i ke změně parametrů. Nejvíce poruchová je stejnosměrná řídicí skříň RW2, kde jsou zdroje pro napájení systému, generátor impulzů, ochrany, poruchová signalizace a karty dálkového ovládání měnírny. Stávající způsob řízení v praxi znamená, že v případě poruchy generátoru impulzů je vyřazena do identifikace poruchy celá měnírna. Elektronické obvody, které trvale vyhodnocují odběr proudu, teplotu jednotlivých tyribloků, zatížení kabelů a další důležité údaje jsou osazeny převážně integrovanými obvody, u kterých dochází stářím ke zkreslování charakteristik, a tím k chybnému vyhodnocování těchto údajů. Většina použitých součástek se dnes už nevyrábí, a proto používáme náhradní díly z již revitalizovaných měníren. Ochrany vypínají zkratové proudy v řádu milisekund a při delších prodlevách mohou nastat problémy, jak z hlediska provozu, tak i bezpečnosti provozních pracovníků a cestující veřejnosti (např. přehřáté trolejové vedení spojené s jeho prověšením, destrukce tyristového měniče, poškození drážních kabelů). Udržování tohoto zařízení je nákladné materiálně i fyzicky. Proto jsme uvítali nabídku firmy DYSK, která vyvinula nový systém ovládání tyristorové měnírny. Toto zařízení bylo předvedeno na trolejbusových měnírnách v Ústí nad Labem, kde se osvědčilo a po schvalovacím procesu je postupně uváděno do provozu u všech DP, které tento typ měníren provozují jak v České republice, tak i na Slovensku.

U revitalizované měnírny řídí celý proces programovatelná jednotka Mitsubishi Alfa, pomocí mikroprocesorů a příslušného softwaru. Jednotka je u každého tyribloku, proto odpadá celá řídicí skříň RW2 s problematickou technologií. Další výhoda je v napájení, které je nezávislé na síti – 24 V DC místo původních 240/400 V AC. Tento systém vylučuje veškeré chyby při vyhodnocování všech provozních parametrů, a tím výrazně zvyšuje bezpečnost. V případě poruchy na tyristorovém měniči je odstaven pouze příslušný vývod, a nikoliv celá měnírna jako u výchozího typu.

Již provedené úpravy technologie tyristorových měníren Řepy (2004), Zlíchov (2005), Krejcárek a Poděbradská (2007) dokazují oprávněnost vynaložení prostředků na tyto akce. V celém sledovaném období po revitalizaci nedošlo k žádnému provoznímu problému a prostoje uvedených měníren jsou nulové.

V letošním roce je naplánována ještě úprava měnírny Strojnická, která je poslední měnírnou tohoto typu v majetku Dopravního podniku. Měnírna Černý kůň je v majetku hl. m. Prahy a měnírna Pivovar byla v rámci přestavby areálu pivovaru v Holešovicích umístněna do podzemí s již novou moderní technologií od OHL - ŽS Brno.

Vjezd do obratiště Radošovická obnoven

Když jednotka Dopravní cesta Tramvaje (JDCT) v listopadu minulého roku měnila během víkendu kolejové rozvětvení na Karlově náměstí od Ječné ulice, tak o tom informovala řada médií, stejně tak akci sledovala úporně veřejnost, zejména pak odborná. Tehdy jsme slibovali, že pokud to jen trochu půjde, stane se tento způsob normou pro určité typy výměn kolejových konstrukcí.

Ing. Ladislav Sarnovský, vedoucí provozovny Vrchní stavba

Poslední květnový víkend, kdy obloha byla bez mráčku, využili mnozí Pražané svého volna a vydali se za nákupy, zábavou anebo jen s dětmi oslavit jejich Mezinárodní den. Pro ty, kteří měli tramvají namířeno do Hostivaře, však čekala změna. V zastávce Průběžná nebo u stanice metra Strašnická si museli z odkloněné tramvaje přestoupit na náhradní autobusovou dopravu. Důvod byl velice jednoduchý. Kolejová konstrukce na vjezdu do obratiště Radošovická byla nově postavena v roce 1985 (do té doby nešlo smyčku použít ve směru od Hostivaře), a tak svému účelu musela sloužit téměř 23 let. Její technický stav tomu i odpovídal, a přes všechny udržovací práce, které několikanásobně prodloužily její životnost, rozhodl správce tramvajových tratí o její výměně.

V době, kdy Praha překonávala své teplotní rekordy, nastoupila provozovna Vrchní stavba na práci, která se nezastavila ani v noci. V pátek v 16.00 hodin bylo povoleno začít trhat dlažbu (100 m^2), aby od zahájení výluky ve 21.00 hodin už bylo možno rozpálit kolejnice, demontovat a vyvážet kolejovou konstrukci. Současně s tím měla noční směna vedená mistrem Vénosem za úkol zdemontovat přechodové kusy a blokové kolejnice z velkoplošných panelů (45 bm) a připravit na ráno kolejovou konstrukci pro montáž. Smontovat však kolejovou konstrukci v těchto extrémních teplotách přineslo četě mistra Kratochvíla opravdu dramatické chvilky. Vlastní kolejová konstrukce i kolejnice v přilehlých úsecích se vlivem tepla roztáhly a dostat tak konstrukci do normových parametrů byl opravdu oříšek. Nakonec jsme museli část svárů ponechat až noční směně svářečů, kdy teploty k ránu dovolovaly svařit i koncové sváry. V neděli pak ještě dokončit montáž na pražce, aby mohla firma Rassostav nastoupit na zádlažbu a zatlačit blokové kolejnice do velkoplošných panelů.

Nepojížděný úsek tramvajové tratě do Hostivaře využili i pracovníci provozu Vrchního vedení a provedli si v této části Prahy údržbu a prohlídku trolejového vedení, dotažení lan, kontrolu klikatosti a vyčištění všech odpojovačů. Firma Elaugen - DP Praha ještě navařila bočně opotřebené kolejnice u ulice Na Padesátém (2 x 78 m), oblouky při vjezdu do smyčky Nádraží Hostivař a obrousila vlnkovité kolejnice (750 m). A to, že si i řidiči Vnitropodnikové dopravy opravdu „mákli" dokládá fakt, že o tomto víkendu ještě museli (s četou mistra Groulíka) navozit a položit celkem 156 velkoplošných panelů v ulici Milady Horákové. Oprava tohoto úseku TT je výhodně zkoordinována s výstavbou severozápadní části Městského okruhu.

I když se to nezdá, byl objem prací o tomto víkendu podstatně větší než například zmíněná výměna části konstrukce na Karlově náměstí. Jen snad to, že jsme nebyli v centru města a tolik „neškodili" automobilovému provozu způsobilo, že se o této akci tolik nevědělo. A za to, že nakonec všechno klaplo a úklid tramvajového tělesa i poslední metr zálivky dlažby byly dokončeny v okamžiku, kdy zkušební tramvaj v 19.00 hodin večer právě přijížděla, chci poděkovat všem pracovníkům provozovny Vrchní stavba i řidičům Vnitropodnikové dopravy, že společně se stavbyvedoucím Tomášem Šilhanem odvedli opravdu kus profesní, ale i chlapské práce a pomohli zbavit tramvajovou trať zase jednoho bolestivého místa.

Stará trať v Olšanské ulici dosloužila

V únorovém DP KONT@KTu jsme informovali o zimních přípravných pracích pro stěžejní akci letošních letních měsíců, kterou je souvislá obnova kolejového svršku v ulicích Seifertově, Táboritské a Olšanské vč. kolejového rozvětvení na Olšanském náměstí.

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

Zastávka Olšanská. Poslední novinkou na staré trati byly soupravy T3R.PLF+T3R.PV vypravované na linku 26. Foto: Ing. Jan Šurovský, Ph.D.

V tomto článku se budeme podrobně věnovat Olšanské ulici, která drží smutný primát: bez větších oprav musela vydržet sloužit 42 let. Během celé své existence byla rekonstruována jen jednou. Počátky tramvajové tratě v Olšanské ulici sahají do roku 1933, kdy byla zcela přeložena odbočná kusá kolej na Olšanském náměstí do osy nově budované Olšanské ulice. Stavba samotné tratě proběhla v roce 1936 a již 1. července téhož roku byl zahájen provoz. Trať u Nákladového nádraží Žižkov byla ukončena trojúhelníkem a dále nepokračovala, protože trať v dnešní ulici Jana Želivského ještě neexistovala. Po 30 letech proběhla dosud jediná rekonstrukce, při níž byla zvětšena osová vzdálenost a vznikl asfaltový kryt. Úplná výluka Olšanské začala 21. února 1966 (úsek Olšanské náměstí – Nákladové nádraží Žižkov). K tomu se přidala výměna kolejového trojúhelníku Nákladové nádraží Žižkov. Výluka úseku Ohrada – Židovské hřbitovy (nyní Želivského) začala 28. března a skončila ráno 4. dubna 1966. Pravidelný provoz po Olšanské byl obnoven až 18. dubna 1966, výluka tedy trvala dva měsíce. Je zajímavé, že v době rekonstrukce Olšanské začala od 7. března také rekonstrukce tratě v Koněvově ulici od Vápenky ke Spojovací. Protože trvala do 1. července 1966, obracela linka číslo 7 po obnovení provozu v Olšanské na trojúhelníku u Nákladového nádraží Žižkov, což si v dnešním provozu lze jen těžko představit.

Při postavení tratě bylo trolejové vedení zavěšeno pomocí převěsů na sloupech umístěných po obou stranách vlastního tělesa. Na sloupech bylo instalováno veřejné osvětlení v podobě luceren s žárovkami. Pravděpodobně současně s rekonstrukcí trati v roce 1966 bylo vybudováno nové trolejové vedení s výložníky. Stožáry byly umístěny vpravo ve směru jízdy z centra. Zvětšená osová vzdálenost kolejí evokuje možnost instalace sloupů s výložníky do osy tratě, k čemuž také došlo, a to mezi 28. červnem a 23. červencem 1997. Tato druhá rekonstrukce trolejového vedení bohužel nebyla doprovázena rekonstrukcí tratě. Ale zpět ke kolejím: od července 1972 po dobu více než dvou let byla rekonstruována trať v Seifertově a Táboritské ulici, a to metodou betonové desky s rektifikačními pražci. Podobným způsobem bylo také rekonstruováno kolejové rozvětvení na Olšanském náměstí a první metry Olšanské. Dne 24. července 1972 byla proto v km 0,140 tratě v Olšanské vložena provizorní výhybka, čímž vzniklo provizorní obratiště pro dvousměrné vozy a linka 7 ve směru od Nákladového nádraží Žižkov zde byla ukončena. Dne 8. května 1974 provoz linky 7 skončil, protože k datu zahájení provozu metra bylo třeba staré vozy vyřadit z provozu. Jednalo se tak na hodně dlouhou dobu o poslední využití úvratě pro obracení linky. Trať pak byla (a to zcela zbytečně) opuštěná až do 25. října 1974. Pruh asfaltu, připomínající tuto úvrať, vybourali pracovníci Vrchní stavby až v letošním únoru.

Avizovali jsme, že postupnými opravami se do trati dostalo minimálně 5 různých druhů kolejnic pocházejících ze 3 zemí. V roce 1966 byla trať osazena kolejnicemi NP3, nalézt můžeme i několik polských kolejnic 180S, dobře posloužily prakticky nezničitelné ruské TV60 a v dolní části bylo i pár BKV panelů s kolejnicemi B1. V posledních letech se vkládaly současné kolejnice NT1. Ne náhodou se pro tuto trať dlouhá léta používal pojem cvičná louka, protože prakticky neustále bylo nutno

Olšanské náměstí 9. dubna 1972. Trať dnes již z Olšanské ulice vede přímo. Zbytky desítky let opuštěné zastávky v pozadí zanikají až v letošním roce. Foto: Ing. Ivo Mahel

Olšanská ulice u Olšanského náměstí 8. října 1973. Na dlouhou dobu poslední využití úvratě v Praze. K vidění též opuštěné sloupy trolejového vedení 1. generace a tehdy zánovní vedení 2. generace. Foto: Ing. Ivo Mahel

někde opravovat vytlučené styky, měnit naprosto zrezlé kolejnice, protože jinak by nebylo možné provoz dále udržet. V pátek 13. června 2008 zcela zdevastovaná trať, navíc již pracovníky Vrchní stavby patřičně „obnažená", dosloužila.

Obnova tratě v Seifertově a Táboritské ulici

Od 20. března 2008 byl zakázán vjezd vozům 14T do Seifertovy ulice, díky čemuž musely nuceně opustit linku 9. Důvodem byl špatný stav tratě v prostoru zastávek Lipanská. Zásadním problémem byl značně propadlý a nestabilní panel, kterému nepomohla ani opakovaná provizorní oprava. Nápravový tlak u vozu 14T je výrazně vyšší než u ostatních tramvají, proto je zřejmé, že vyloučení provozu tohoto typu tramvají přispělo k udržení provozu tramvají alespoň v provizorní podobě až do zásadní opravy celého úseku.

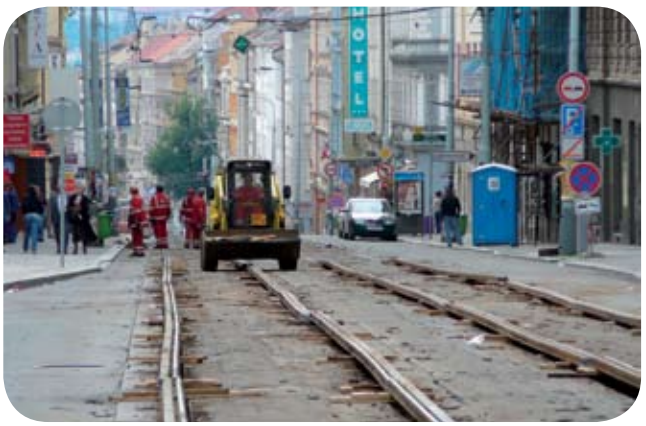
Text a foto: Ing. Jan Šurovský, Ph.D., vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje

Souvislá obnova kolejového svršku v ulicích Seifertově a Táboritské, jakož i výměna kolejového rozvětvení na Olšanském náměstí je zásadní stavbou JDCT celého letošního léta, což konstatovala i Rada hlavního města Prahy, která akci schválila v úterý 3. června 2008. Akce započala v noci z pátku 13. na sobotu 14. června montáží kolejového přejezdu Californien v zastávce Husinecká. Zahájení bylo schváleno již od úterý 10. června, ale v průběhu přípravy stavby byla zvolena varianta se zkrácením termínu o 4 dny, abychom co nejméně omezovali dopravu v této oblasti Prahy. Konec výluky bude 8. července a práce se poté přesunou do nedaleké Olšanské ulice.

Na rozdíl od Olšanské proběhlo v Seifertově ulici rekonstrukcí neporovnatelně více, koneckonců jde o nejstarší trať pražských Elektrických podniků z roku 1897. V moderní historii proběhlo rekonstrukcí již několik. Zásadní byla především rekonstrukce od 24. července 1972 do 25. října 1974, tj. po dobu více než dvou let. Byla použita tehdy obvyklá metoda betonové desky s rektifikačními pražci a zabetonovanými upevňovadly. Na trati byly osazeny zákrytové panely. Zatímco na Radlické ulici mezi Křížovou a Laurovou jsme po podobně provedené trati z téměř stejné doby jezdili ještě v letošním dubnu, tak v Seifertově a Táboritské ulici trať sloužila necelých 14 let! V roce 1988, konkrétně mezi 1. červencem a 19. listopadem byla trať rekonstruována metodou BKV panelů. Rok 2004 přinesl další rekonstrukci, tentokrát kvůli přeložce trati v okolí železničních mostů u Bulhara. Použitá technologie BKV panelů v daném místě, kde je vlastní těleso v obloucích a svahu, nebyl nejlepší nápad. Současně Vrchní stavba od 4. srpna do 1. září 2004 souvisle obnovila návazný úsek až po ulici Víta Nejedlého a úsek Kubelíkova – Olšanské náměstí. Letos tedy dochází k obnově zbylého úseku a tím by trať mezi Senovážným náměstím a Nákladovým nádražím Žižkov či Florou měla být schopna dlouhodobé služby. Vzhledem k tomu, že úsek Hlavní nádraží – Olšanské náměstí je z BKV panelů a letos obnovovaný úsek je v obou směrech pojížděn automobily (protože vedle koleje do centra byla zřízena místo zákazu zastavení parkovací zóna), bylo rozhodnuto, že tato technologie zde zůstane zachována. Jedná se tedy o poslední souvislou obnovu trati touto metodou. Za zmínku stojí, že i tentokrát byly panely navezeny z větší části vlakem na Nákladové nádraží Žižkov. Vytěžené a zachovalé panely budou uskladněny a případně využity pro stavbu provizorní tramvajové trati na Letné, protože se jedná o celkem solidní BKV panely II. generace (viz DP KONT@KT 4/2008).

Provizorní obratiště tramvají v zastávce Husinecká.

Propadlý panel u zastávky Lipanská, důvod zákazu vjezdu vozů 14T.



Již 16 hodin po zahájení výluky byly vytrhány, rozpáleny a odvezeny téměř všechny kolejnice.

Den s řidičem autobusu

Linka 177: Mnoho kritických míst způsobuje zpoždění

Je 11. března, 4.30 hodin a postávám na zastávce Hadovitá ve směru ke Kačerovu. Podle pokynů řidiče dnešní směny musím stíhat dnešní služební autobus s odjezdem v 5.06 hodin ze zastávky Kačerov ke garáži. Na Kačerově jsem raději už ve 4.45 hodin, abych nezmeškal. Služební vůz přijel, já nastupuji a míříme do autobusové provozovny Kačerov.

Text a foto: Filip Vlček, Ústecký deník

Devatenáct minut po páté hodině začíná směna na devátém pořadí linky 177 obsazená kloubovým nízkopodlažním vozem 6539. Vyjíždíme na konečnou zastávku Chodov, kde nabíráme první cestující. Má směna s řidičem Jiřím Tichým bude dlouhá, končí v 15.17 hodin znovu na Chodově. Pojedeme třikrát na Polikliniku Mazurskou, třikrát zpět. Odbavíme několik tisíc cestujících, projedeme několik stovek kilometrů. A budeme na obtíž mnohým řidičům individuální automobilové dopravy...

Problematických míst na trase je podle mě hned několik. První je hned po opuštění Jižního města při příjezdu do Hostivaře, mezi zastávkami Donovalská a Přeštická. Červená je v tomto směru velmi dlouho, mnohdy i několik minut, ač je křižovatka zejména v ranním období téměř prázdná. Zatímco pro přímý směr po trase linky 122, která jezdí v mnohem menší hustotě spojů, je zelená téměř pořád.

Další kritické místo na sebe nedá dlouho čekat. Jde o podjezd na Zahradním Městě a následně křižovatka ulic Průběžná, Na Padesátém a Přetlucká. Trolejové vedení v podjezdu Jižní spojky je relativně často strháváno, načež dochází také k problémům u autobusových linek. Křižovatka, navíc bez semaforů, je dalším místem, které značně komplikuje již tak napnutý jízdní řád tangenciální autobusové linky číslo 177. Zejména ve špičkách zde automobily (blokující i MHD) stávají i deset minut!

V Českobrodské ulici je první vyhrazený jízdní pruh pro autobusy. Je sice jen ve směru od Malešic, ale i to je počin. Podobný vyhrazený pruh je pak ještě mezi zastávkami Prosek a Vysočanská, pouze v tomto směru. Zde je ovšem tak krátký, že ztrácí význam. V koloně pod železniční tratí číslo 070/231 ve směru na Chodov se náš vůz zpozdil o 5 minut!

Posledním více problémovým místem, pominu-li fakt, že problémová z hlediska dopravy či preference MHD před IAD je téměř celá Praha, je prosecká a střížkovská část Vysočanské ulice. Silná frekvence osobních automobilů nepříliš významně zpožďuje provoz autobusových linek, a to v obou směrech linky 177. Nicméně při celkovém pohledu na statistiky zpoždění se domnívám, že zde autobusy takové tři minuty v průměru, zejména ve špičkách pracovních dnů, rozhodně naberou velmi jednoduše.

Za kritický bych označil stav některých zastávkových zálivů (nejen) na lince 177. Časté kodrcání, trhání a škubání kvůli stavu vozovky v zastávce neovlivní, resp. nezmírní, ani ten nejprofesionálnější řidič.

Dodržování jízdního řádu bych shrnul v tabulce:

Výjezd z:	Cíl linky:	Příjezd linky...
Chodov <MC>	Poliklinika Mazurská	...opožděn o 1 minutu
Poliklinika Mazurská	Chodov <MC>	...opožděn o 11 minut
Chodov <MC>	Poliklinika Mazurská	...opožděn o 3 minuty
Poliklinika Mazurská	Chodov <MC>	...dle jízdního řádu
Chodov <MC>	Poliklinika Mazurská	...opožděn o 3 minuty
Poliklinika Mazurská	Chodov <MC>/střídání	...dle jízdního řádu
Celkové zpoždění při ranní směně na lince 9/177 dosahuje...		**...18 minut**

Přestávky řidič na této lince čerpá v lokalitách, kde má možnost se občerstvit. Přímo na Chodově je velké obchodní centrum, ale i malé kiosky s rychlým občerstvením, na protilehlé konečné je zase prodejna potravin a bistro. Obě konečné jsou vybaveny sociálním zázemím, na Chodově je dokonce i odpočinková místnost. Většinou volný čas řidiči tráví ale v autobuse, kde si stačili udělat jakési pohodlí. V termosce mívají kávu či čaj, svačinu připravenou a zabalenou z domova a v brašně knihu nebo časopis.

Kromě hlídání obsazenosti našeho vozu jsem sledoval i protijedoucí autobusy. Celkově lze tedy říci, že zejména v oblasti Jižního města a dále pak až na Proseku, Kobylisích a Bohnicích by si linka zasloužila posílení provozu, vozy jezdily často přeplněné.

Střídání ranní směny 9/177 proběhlo bez problémů, řidič čekal v manipulačním prostoru obratiště. Ke mně „přidělený" řidič Jiří Tichý si s kolegou vyměnil pocity z provozního úterního dne, upozornil na aktuální problémová místa a vydal se na cestu domů.

MINIROZHOVOR S...
...řidičem autobusu Jiřím Tichým (provozovna Kačerov)

Pan Jiří Tichý na mne zapůsobil velmi příjemným dojmem. Byl ochotný jakkoli pomoci a poradit. Samozřejmě ale, že nervy občas „pocuchávají" kolony a dlouhé čekací doby na semaforech, ale osobně jsem se u pana Tichého nesetkal s jediným konfliktem s kolegy, či snad dokonce cestujícími.

Text a foto: Filip Vlček, Ústecký deník

Co se Vám na práci líbí?
No, (*reaguje na inzerát Dopravního podniku o přijímání nových řidičů autobusů s textem „Dáme vám skutečný autobus"*) že umím a můžu jezdit se skutečným autobusem.

Co se Vám na práci nelíbí?
Když člověk dává podněty, stížnosti, vylepšení, tak na to podnik nereaguje. Někdy mi připadá zbytečné psát, co se dá zlepšit. Třeba minulý rok skrz návaznost v zastávce Družná mezi linkami 205 a 253. Jezdím linku 205, přede mnou přijíždí 253. Navrhoval jsem, že v zastávce Labe by bylo nahrané hlášení, že v zastávce Družná je vzájemný přestup linek 205 a 253. Protože ti cestující, jak vidí „dvěstětřiapadesátku", tak nějaké cedulky „Děkujeme, že nebráníte řidiči ve výhledu" je nezajímají. Jakmile vidí tu 253, tak se chytnou přední tyče, a když otvírám dveře, mnohdy jsou schopní ty dveře i roztlačit. Bohužel často se stává, že 253 ujede.

A to se tedy nestalo?
Samozřejmě, že ne. Naopak ze systému palubního počítače Mypol zmizely hlášky typu, že ve voze se nesmí jíst, kouřit, pít.

Jaké plus a jaké minus mají dle Vás ostatní posuzované profese (strojvedoucí metra, řidič tramvaje)?
Tak každá práce má svoje plus a minus. U metra je to nejvíc na psychiku. Kolegové tramvajáci nás dříve dohnali s mzdami, co si vydupali studií o náročnosti povolání. Ta vyzněla ve prospěch autobusů. Na to se potom samozřejmě už zapomnělo... Posoudit plusy, minusy... Samozřejmě nemůže to sem jít dělat nějaký „blbec". Mě mrzí, jak tehdy dopadlo jednání s tramvajáky. Když speciálně na 511 s námi jezdila do pankrácké vozovny spousta těch tramvajáků a tramvajaček, byli to normální lidé. Oni se ani Antonína Duba (*který byl iniciátorem vzniku petice, poznámka autora*) nezastávali. Oni se od něj spíš odtahovali. Byli smířeni s tím, že mají méně peněz a byli spokojení.

Co pro Vás Dopravní podnik znamená a je pro Vás důležité, že pracujete pro Dopravní podnik, nebo si dovedete představit, že byste pracoval pro jinou firmu?
Za ta léta jsem si už zvykl. A znamená pro mne jistotu skrze peníze. Jisté je, že peníze jsou na účtu. Ale pro jinou firmu bych rozhodně nepracoval, jsem tady spokojen.

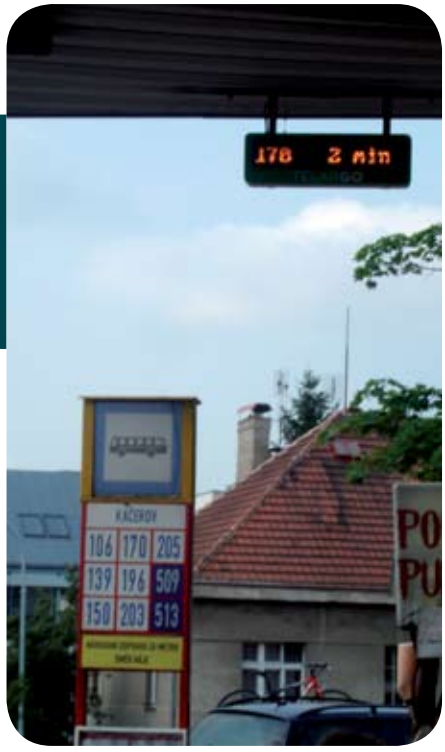
A nyní konkrétně k Vaší profesi řidiče autobusu. Jaká jsou v síti autobusů, kterou denně projíždíte, nejrizikovější místa co se týče nehod?
Pod Kačerovem před zastávkou Michelský les. Tam je připojovací pruh z Jižní spojky.

Kde je nejhorší sociální zázemí řidiče?
Vím, že kolegové to mají těžké na lince 243, na Zbraslavi není nic, ale přestávky jsou právě tam. Takže co vím, tak toalety nejsou tam a také na lince 129 u konečné Baně.

Jakou linku jezdíte vyloženě rád a vyloženě nerad, a proč?
Myslím si, že se to takhle nedá formulovat. Je to spíše o lidech, jak se kde projeví. Nemyslím si, že jedna linka je lepší a druhá horší. S linkami, které mám na diagramu, jsem spokojený.

Jaké bylo Vaše dřívější povolání a jak dlouho pracujete u Dopravního podniku?
Jsem elektromechanik s maturitou. Byl jsem strojvedoucí metra, teď jsem u autobusů. Dohromady jsem u Dopravního podniku 15 let.

Řídicí a informační systém Telargo – předváděcí projekt



Na základě nabídky společnosti Telargo Inc. je od 1. 4. 2008 do 30. 6. 2008 na autobusových linkách 139 a 170 předváděn řídicí a informační systém této společnosti.

Ing. Jan Barchánek, jednotka Provoz Autobusy

Zařízení pracuje paralelně ke stávajícímu řídicímu systému AUDIS (zatím dokončen vývoj základních funkcí) i odbavovacímu a informačnímu systému, na základě dohody je předváděcí provoz realizován s minimem zásahů do současných systémů. Základní princip systému Telargo je obdobný stávajícímu systému AUDIS. Poloha autobusů je vyhodnocována podle přijímače GPS, dále jsou zpracovávány údaje o otevírání a zavírání dveří a tyto následně porovnávány s plánovaným jízdním řádem. Mobilní jednotky ve vozidlech v rámci předváděcího provozu komunikují prostřednictvím mobilního internetového připojení a uživatelské výstupy jsou dostupné přes webové rozhraní.

Pro potřeby řízení provozu poskytuje systém v reálném čase informace o poloze vozidla v mapovém podkladu i na trase linky, údaje o intervalu mezi spoji, předpokládaných příjezdech do jednotlivých zastávek a upozornění na mimořádné provozní stavy.

V rámci plánování a vyhodnocení provozu systém nabízí statistické údaje o jednotlivých spojích i souhrnné údaje o provozu na linkách. Z řady sledovaných údajů je možné zmínit např. odchylky od jízdního řádu, dobu strávenou v jednotlivých zastávkách apod.

Součástí pilotního projektu je i nabídka informování cestujících o předpokládaném příjezdu autobusu v reálném čase. Z internetových stránek DP www.dpp.cz jsou dostupné informace pro všechny zastávky linek 139 a 170. Na zastávce Kačerov ve směru Nemocnice Krč jsou informace o předpokládaném příjezdu zobrazeny i na jednořádkovém LED panelu.

Výhodou předváděného systému je princip dopočítávání předpokládaných příjezdů na základě statistické analýzy získaných dat z předchozích období, což v praxi znamená, že systém se jednak průběžně zpřesňuje a je zároveň schopen automaticky zareagovat na změny provozních podmínek. Obdobný princip je využit i pro stanovení okamžiku odjezdu ze zastávky pro účely sledování přesnosti provozu.

Systém umožňuje řadu dalších funkcí, které však byly nad rámec nabídky předváděcího provozu. Mezi jinými se jedná např. o automatické hlášení zastávek, rozšířené informace na palubním terminálu řidiče (interval mezi předchozím a následujícím spojem, informace o poloze nebo odchylce navazujícího spoje s garantovaným přestupem), on-line úprava informačního systému ve vozidlech a na zastávkách při neplánovaných odklonech. Systém je možné modulárně rozšiřovat i o oblasti správy vozového parku (plánování údržby a oprav, sledování závad apod.), případně propojit s řízením ekonomiky (např. systém SAP). Pro komunikaci mezi vozidly, zastávkovými panely a řídicím centrem lze využít i jiné technologie – digitální rádiový přenos, GPRS apod.

Cílem projektu je ověření funkčnosti nabízeného systému a vyhodnocení možných přínosů pro plánování a operativní řízení provozu a pro informování cestujících. Získané podklady budou využity pro následné rozhodnutí o postupu dalšího rozvoje řídicích a informačních systémů v autobusové dopravě v rámci DP.

Historie a současnost MHD v Zagrebu

Městská hromadná doprava je v Zagrebu provozována již 117 let. Nejprve to byla v letech 1891 až 1910 koněspřežná dráha. První linka vedla v trase: Ugla llice do ul. Maksimira, druhá linka vedla z Ugla llice přes Frankopanske pole k Savskému mostu a třetí vedla z Ugla llice směrem na Zapadni kolodvor (Západní nádraží).

Text a foto: Jan Horský

1

2

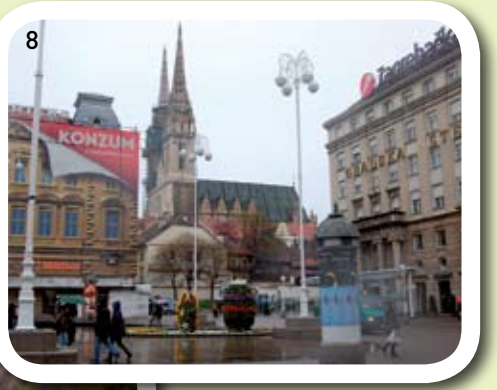
3

4

5

6

7


8

1 m.v. 151, Voz. Ljubljanica
2 T4 466, Mihaljevac
3 B4 824, Glavni kolodvor
4 KT4 315, ul. Ribnjak
5 NT 2247, ul. Frankopanska
6 MAN 35, Zapadni kolodvor
7 MERCEDES 669, Mihaljevac
8 Zagreb Trg Bana J. Jelacica

Počátkem 20. století započalo město Zagreb přemýšlet o změně „pohonu" zdejší MHD. A protože v té době byla nejmodernějším prostředkem ve všech evropských městech elektrická tramvaj, padla myšlenka přestavět zdejší koňku právě na ni. První elektrická tramvaj vyjela do ulic města v roce 1910. Od tohoto data je též zdejší MHD provozována podnikem, který se jmenuje ZET - ZAGREBAČKI ELEKTRICKI TRAMVAJ. Vedle bývalých tratí koňky byly vystavěny např. nové tratě přes Jelačičuv trg (Jelačičovo náměstí) přes Jurišićevu ulicu (Jurišičevovu ulici) do Draškovićeve a trať do Črnomerca. Tramvaje se staly neodmyslitelnou součástí tohoto nádherného města.
První autobusové linky vyjely do ulic Zagrebu v roce 1927 a to v trasách: Akademski trg – Savska kupališta a Akademski trg – Podsused – Samovod. Dnes stejně jako tramvaje tvoří důležitou složku Zagrebské MHD.
V roce 1951 vyjel do ulic města první vůz ev. č. 101, který ve švýcarské licenci vyrobila firma Džuro Džakovič. Tento vůz měl místo pro 95 cestujících, výkon motorů 2x60 kW a jeho rychlost byla 60 km/hod. Celkem bylo vyrobeno 70 těchto vozů, na které pak v roce 1977 navázala výroba dalších 30, kterými se završila výroba starých tramvají.
V roce 1977 začali chodit do Chorvatské metropole první motorové vozy T4YU a vlečné vozy B4YU z produkce ČKD. Celkem byly dodány 94 vozy T4YU a 84 vozy B4YU. Na tyto vozy pak navázal nákup článkových tramvají KT4YU v počtu 51 kus.
První z těchto vozů zasáhl do provozu s cestujícími v roce 1985.
Od konce sedmdesátých let začala masová výstavba nových tramvajových tratí. V roce 1978 překročila tramvaj řeku Sávu přes most mládí a dorazila do čtvrti Sopot. V roce 1980 se tramvaje rozjely na konečnou Dubrava a ve stejném roce byl zprovozněn důležitý přestupní uzel Črnomerec mezi tramvajemi a autobusy. Nejnovější tramvajová trať byla zprovozněna v roce 2000 do čtvrti Prečko.
A jaká je MHD v Zagrebu dnes? Vedle vozů staré stavby, T4YU a B4YU, KT4YU, jsou to nové nízkopodlažní vozy, kterých zatím v ulicích Zagrebu jezdí 72. V autobusovém vozovém parku převládají nové vozy od firem MAN a MERCEDES.
Ale abych nepsal jenom o dopravě v Zagrebu, musím se zmínit i o zdejších překrásných zákoutích, která doporučuji při návštěvě tohoto města navštívit. Hezké je centrální náměstí s názvem „Trg Bana J. Jelačiča", z kterého vede pěší zóna s tramvají procházející ul. Juričeva, dále pak ul. Tkalčićeva plná nádherně zrenovovaných domů z přelomu 19. a 20. století, zajímavá je též budova Glavného kolodvoru (Hlavního nádraží) a též mnoho překrásných parků vybízejících k posezení nebo procházkám.

Tramvají k Bílé hoře (a nejen tam)

Tip na dovolenou

↑ Elektrická souprava vyjíždí z Chamonix k Mer de Glace. V době zvýšené frekvence jezdívají dva takové vlaky za sebou.

← Konečná elektrické dráhy Tramway Mont Blanc u Nid d´Aigle je ve sklonu 240 ‰. Není divu, že u vlaku se turisté často fotografují.

↗ Dolní stanice prvního úseku téléphérique, čili kabinové lanovky, na Aiguille du Midi. Lanovka vás odtud za pár minut vyveze o 1279 metrů výš na Plan d´Aiguille.

Nebojte se, nehodláme vás posílat na dovolenou dvaadvacítkou na rozhraní Břevnova a Řep. Bílou horou tentokrát myslíme úchvatný alpský velikán Mont Blanc (4810 m n. m.). Máte-li rádi zajímavé dopravní zážitky a současně chcete zhlédnout atraktivní vysokohorskou krajinu (a nevadí-li vám naprosto nevyzpytatelné počasí), zajeďte si do francouzského Chamonix, dějiště prvních zimních olympijských her, a procestujte si jeho blízké okolí. V některých případech budete možná žasnout nad tím, co všechno dokázali dopravní stavitelé pro turisty vymyslet.

Text a foto: Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv

K Ledovému moři

Mezi turisticky oblíbené cíle v Chamonix patří bezpochyby Mer de Glace (Ledové moře). Úchvatná přírodní scenérie – ledovec mezi vysokými ostrými vrcholy Grandes Jorasses (4208 m) a Aiguilles de Chamonix – vábila návštěvníky hor už dávno. Kdysi se tam turisté dopravovali pomocí karavan mezků. Ke konci 19. století tam ve výšce bezmála 2000 metrů nad mořem dokonce postavili hotel Montenvers. Zájem návštěvníků zhlédnout Ledové moře na vlastní oči byl brzy tak velký, že převyšoval možnosti mezků, a tak se už v závěru 19. století začaly objevovat návrhy na stavbu železnice, která by dopravu turistů zajistila. Ke stavbě dráhy k Ledovému moři se přikročilo teprve na jaře 1906. Práce probíhaly ve velmi složitém terénu, jak už to ostatně v horách bývá, ale s ohledem na tehdejší možnosti měly poměrně rychlý průběh.

Trať o rozchodu 1000 mm a délce 5,141 km překonává výškový rozdíl 883 metry. Její horní stanice u hotelu Montenvers je ve výšce 1918 metrů nad hladinou moře. Sklon místy dosahuje 219 ‰, a proto byla dráha vybavena ozubnicí Strubova systému. Část tratě bylo nutné zakrýt galerií, aby padající kameny či jarní laviny nezasypaly koleje, postaven byl i tunel (Tunnel du Grépon) a mezi zajímavé stavby patří bezesporu i kamenný viadukt kousek od konečné, po kterém vede trať v oblouku. Pravidelný provoz s cestujícími začal 9. srpna 1908 (dráha tedy letos oslaví 100 let od zahájení provozu), ale vlaky zatím končily v provizorní zastávce Filliaz. Na konec dráhy k hotelu Montenvers se první cestující svezli až 29. května 1909. Původně si po trati supěly malé parní lokomotivy s jedním či dvěma osobními vagony. Teprve v roce 1954 byla dráha elektrifikována. Na nádraží v Chamonix stojí jedna historická lokomotiva na kamenném soklu. Turisté se u ní rádi fotografují a studují systém ozubnice.

U Mer de Glace čeká na turisty další atrakce – téléca-bine – kabinková lanovka, která dopravuje zájemce do

údolí ledovce a především k umělým jeskyním, které jsou pro turisty pravidelně vydlabávány přímo v ledovci. Tato lanovka, která vás dopraví během chvilky o 143 m níž (pochopitelně i zpět), byla postavena v roce 1988, ale už před tím tu od roku 1972 jezdila kabinová lanovka (těm Francouzi říkají téléphérique), jejíž provoz ukončila tragická nehoda v roce 1987.

Tramway Mont Blanc

Nejvyšší alpský vrchol, Mont Blanc (či italsky Monte Bianco) pochopitelně také lákal mnohé turisty. A protože Francouzi jsou pověstní tím, že pro ně občas udělají „první poslední", není divu, že se na počátku 20. století opravdu objevila smělá myšlenka dovézt návštěvníky hor až na vrchol Mont Blancu! A nezůstalo jen u myšlenky. Dráha dostala jméno Tramway Mont Blanc a začala se stavět. Na samém počátku, v městečku La Fayet, dráha opravdu připomíná svým charakterem tramvaj. Prvních asi 500 metrů vede po ulici a po mostě přes řeku, který je společný pro ni i auta. Nenajdete tu žádný semafor. Jednotlivé úseky se dávaly do provozu postupně. Nejdříve to byl 28. července 1909 úsek La Fayet – Col de Voza (1660 m n. m.), následně 20. června 1911 úsek do stanice Mont Lachat (2074 m n. m.) a konečně 1. srpna 1913 úsek do zastávky Glacier de Bionnassay (2372 m n. m.). Tato zastávka byla chápána jen jako provizorium a začaly se dělat přípravy pro další prodloužení, ale pokračování prací zhatila první světová válka. Po jejím skončení byly jiné starosti. Provizorní konečná u ledovce Bionnassay tedy existuje už 95 let... Dnes se zastávka jmenuje Nid d´Aigle (Orlí hnízdo). Tramway Mont Blanc sice na vrchol hory, která jí dala jméno, nikdy nedorazila, ale je alespoň nejvýše položenou železnicí ve Francii.
Původně zde také jezdily parní vlaky, od roku 1967 je tu elektrický provoz. Jízda po celé 12 408 km dlouhé trati trvá skoro hodinu a půl. Opět se jedná o zajímavé inženýrské dílo. Úzkorozchodná trať má na 80 % své délky Strubovu ozubnici a zajímavě šplhá po úpatí kopců – nejdříve lesem, později na kraji holé skály. Některé zlomy nivelety cestující opravdu překvapí. Všimnete si toho především při jízdě nahoru, pokud se vám ovšem podaří zaujmout místo v čele vlaku, kde má strojvedoucí jen zcela malinkou kabinu na straně vagonu. Motorový vůz je vždy na dolním konci vlaku. Dráha dosahuje místy sklonu až 240 ‰! Dokonce i konečná zastávka dosahuje této hodnoty. Na blížící se konečnou vás upozorní dva krátké tunely (70 a 34 m) těsně za sebou, za nimi kolej prostě končí. Na jejím konci je vlastně sráz. Nehledejte tu nějaké zařízedlo nebo alespoň zábradlí... Téměř každý cestující, který v zastávce Nid d´Aigle do vozu nastoupí, okamžitě hledá oporu, protože na šikmé podlaze vozu ztrácí rovnováhu. Dojedete-li na tuto konečnou, naskýtají se vám dvě možnosti – buď uvidíte překrásnou krajinu, nebo také vůbec nic. To se stane tehdy, když jsou mraky nízko nebo je mlha. Ani v červenci vás nesmí překvapit hustě padající sníh a teplota kolem jednoho dvou stupňů. Ale přes možnou nepřízeň počasí je jízda tramvají Mont Blanc zážitkem.

Lanovkou na Aiguille du Midi

Kde nebylo možné v horách postavit železnici, stavěly se s oblibou lanovky. Jedním z mnoha vrcholů, které Chamonix obklopují, je Aiguille du Midi (3842 m n. m.). Také tato ostrá špičatá skalní jehla (ostatně francouzské slovo aiguille znamená jehlu) lákala návštěvníky Chamonix. Postavit sem ale lanovou dráhu, to byl i pro Francouze těžký úkol. Proto se odhodlali alespoň přiblížit se této hoře a dopravit turisty do oblasti zvané Plan d´Aiguille (cca 2400 m n. m.). V roce 1924 byl postaven první úsek kabinové lanové dráhy (téléphérique) Pélerins – Para (1685 m n. m.) a o tři roky později pokračování do stanice Glaciers (2414 m n. m.). Dráha byla velmi úspěšná, ale v roce 1930 byla na protější straně údolí postavena další téléphérique na vrchol Brévent, odkud je nádherný pohled na celý masiv Mont Blancu. Zájem o lanovku na Glaciers ochaboval a v roce 1951 byla lanovka zrušena – dodnes po ní v terénu existuje celá řada stop, mnoho podpěrných sloupů i stanice Gare de Glaciers.
Zájem o vrchol Aiguille du Midi ale neklesl, právě naopak. Současně se zrušením staré lanovky se přikročilo ke stavbě lanovky nové. První samostatný úsek Chamonix – Plan d´Aiguille o délce 2553 km, překonávající výškový rozdíl 1279 m, byl dán do provozu 25. července 1954. Jezdí tu kyvadlovým způsobem dvě kabiny, každá pro 72 cestující, které mohou přepravit až 550 turistů za hodinu. Lanovka jede rychlostí 10 m/s. Na počátku příštího léta, 24. června 1955, byl otevřen druhý samostatný úsek až na Aiguilles du Midi. Horní stanice je ve výšce 3777 m n. m. a lanová dráha tady překonává výškový rozdíl 1460 m. Zdejší kabiny jsou pro 66 osob a jezdí o něco rychleji – 12,5 m/s. V závěrečném úseku stoupáte tak strmě, že při pohledu na okolní skály máte pocit, že jedete spíš ve výtahu.
Vrchol Aiguilles du Midi je doslova provrtán tunely a dílčí skalnaté vrcholy jsou propojeny mosty, najdete tu restauraci, toalety, výstavu o historii lanovky a především dvě vyhlídkové terasy, z nichž je nezapomenutelný výhled na Chamonix hluboko pod námi, nebo na majestátní Mont Blanc (a pochopitelně i na jiné vrcholy). Pozor, teplotní rozdíl mezi dolní stanicí v Chamonix a horní může dosáhnout až 25 stupňů! Dole ve městě se procházejí lidé v šortkách, zatímco na vrcholu nepohrdnete bundou, rukavicemi a kulichem. Nebuďte zklamaní, že vás lanovka nedopravila až na samotnou špičku Aiguille du Midi. I tak se tam dostanete. Odvážní tvůrci zde vyvrtali i výtahovou šachtu. Výtah vás tedy dopraví až na další vyhlídkovou plošinu. Ta už je opravdu až v těch 3842 metrech nad mořem...
Vrchol Aiguille du Midi nabízí ještě jednu turistickou atrakci (finančně už náročnější). Mezi Aiguille du Midi a Helbronnerem (vrchol na francouzsko-italské hranici, 3462 m n. m.) jezdí od roku 1958 télécabine Panoramic Mont Blanc. Kabinky této oběžné lanovky jsou uspořádány do několika trojic, které se vznášejí nad ledovcem Glacier du Géant (Obří ledovec) a Valée Blanche (Bílé údolí) a poskytují nádherný zhruba půlhodinový výhled na Mont Blanc. Podmínkou nádhery je samozřejmě pěkné počasí. Technické řešení je mimořádně zajímavé. Celá pětikilometrová trať lanovky (přesně 5093 km) má jedinou pevnou podpěru na Gros Rognonu a druhou „podpěru" tvoří lano natažené napříč údolím u Les Flambeaux.
V Chamonix a jeho blízkém okolí existuje ještě několik neméně zajímavých téléphérique, například na Bellevue (1800 m n. m.), Brévent (2503 m n. m.), Grand Montets (3271 m n. m.) či Mont d´Arbois (1830 m n. m.) a několik télécabines, například na Planpraz (1995 m n. m.). Je tu také několik tratí télésiége (sedačkové lanovky), například na Index (2396 m n. m.). Zájemci o dopravu si tu proto jistě užijí mnoho zajímavých chvil.

První rok generálního Dvořáka

Když ing. Martin Dvořák před rokem a pár týdny vystřídal ve funkci generálního ředitele Dopravního podniku hlavního města Prahy jeho dlouholetého zaměstnance ing. Tomáše Jílka, tak se o něm mnoho nevědělo. Možná tolik, že – mimo jiné – býval ředitelem televize Prima. Já osobně jsem se s ním prvně setkal tuším na konci dubna nebo na začátku května minulého roku, kdy jsem mu položil řadu otázek. On mi na ně tehdy ochotně odpověděl, přičemž jsme se spolu setkali na konci května tohoto roku znovu, abych se ho – tentokráte o rok staršího, zkušenějšího a (pan generální ředitel promine) i moudřejšího – ptal nejenom na to, co mu první rok v Dopravním podniku dal, na co tady přišel, ale i na to, co mu naše firma případně dokázala vzít.

Pavel Ďuran
Foto: Luboš Wisniewski

Jak se změnil Dopravní podnik za Martina Dvořáka?

Myslím si, že se změnil hodně. Když začnu u těch nepopulárních věcí, tak naše firma zeštíhlila o téměř tisíc pracovních pozic. Kromě toho téměř na všech nejvyšších manažerských postech nastoupili noví lidé. Já osobně jsem rád, že to, co jsem v tomto směru slíbil, se mi z valné většiny podařilo dodržet – že pro odborně technicko-dopravní profese budou jasnou prioritou personální rezervy zevnitř firmy a myslím, že jsme sáhli po lidech poměrně mladých, nicméně takových, kteří v této firmě působí řadu let, jsou jí oddáni, své profesi rozumí a znají „střeva" Dopravního podniku. Jsem rád, že se právě tohle podařilo. Myslím si dál, že se z hlediska ekonomiky naší firmy povedlo udělat změny z hlediska účtování a účetní osnovy vůbec – to znamená, že se nám podařilo dlouholeté neřešené účetní dluhy dostat do stavu, kdy si Dopravní podnik uměl přiznat, že takové dluhy má, „popasovat" se s nimi…

Promiňte, ale právě tohle uměl Dopravní podnik přiznat ústy svého někdejšího ekonomického ředitele ing. Pomazala i v minulosti?

To ano, ale neřešilo se to. Znamená to asi tolik, že tyto dluhy jsou dnes přiznané a účetně jsme se s nimi vyrovnali. „Moje" vyrovnali znamená tolik, že jde například o zmařené investice, které jdou řádově do stovek milionů. Předesílám, že to není žádná chyba nějaké konkrétní osoby – prostě se v určité době, především na konci osmdesátých let nebo na začátku let devadesátých, budovala například technická centra, která pak pozbyla svůj význam, svou logiku a svůj smysl a budovat se přestala, akorát do nich už byla vložena obrovská investice, jíž nebylo potřeba, takže zůstala nevyužita. A tak dále, a tak dále… to je ale na rozhovor s někým úplně jiným, přičemž finanční ředitel ing. Štika by byl tím, kdo by na tyto otázky byl schopen naprosto přesně a s podrobnou znalostí věci odpovídat. On je právě tím člověkem, který do těchto záležitostí zasáhl velmi rázně, nekompromisně. Dále je pro mne osobně velmi důležité, že se podařilo valorizovat cenu jízdného, což sice málokdo bere jako významný počin, nicméně musím říci, že bez toho by se Dopravnímu podniku dýchalo extrémně těžce. Povedlo se nám také navýšit meziročně dopravní výkony, což si myslím, že je dobrý počin nejen z hlediska města a jeho obyvatel, ale určitě to zvýší i prestiž a vnímání Dopravního podniku a nakonec jsem také samozřejmě rád, že se podařilo úspěšně otevřít čtyři cé dvojku a že se zároveň povedlo „nakopnout" nové projekty, které Dopravnímu podniku zagarantují do budoucna posilování jeho pozice. To znamená například prodloužení áčka, přípravu realizace déčka a také nové, poměrně ambiciózní plány na výstavbu nových tramvajových tratí. Nejde už teď jen o to, že dostavíme Radlickou, jako spíš o ten fakt, že žádný jiný tramvajový projekt nebyl dodneška ani v přípravě. A teď je to jinak. To je věc, která se v minulosti fatálně podcenila.
To všechno jsou věci, kdybych se chtěl chlubit, na které jsem relativně hrdý.

A jak Dopravní podnik změnil Martina Dvořáka?

Změnil mě hodně… za prvé jsem strašně zestárl. Chci tím říci, že mě uplynulý rok stál mnoho energie a mnoho sil. To neříkám proto, aby mě někdo litoval, ale proto, že se tak opravdu cítím. Jsem hodně „vysátý" a je pravda, že tváří v tvář dění v Dopravním podniku jsem chvílemi propadal i určité skepsi. Jsem dnes asi agresivnější a řekl bych tvrdší, než jsem kdy byl. V některých věcech a reakcích na ně určitě. Jde o záležitosti, které mi vždy byly, jsou a budou bytostně cizí a které mi vadí. Třeba vnitřní války uprostřed firmy, pomluvy, udávání nebo osočování, to jsou věci, které mě neskutečně rozčilují, hnětou a štvou. S nimi se neumím a nehodlám smiřovat a které na úrovni managementu odmítám jakkoli tolerovat. Říkám jednoznačně, že lidé, kteří se takto chovají, nemají v mém týmu co dělat.
Až v Dopravním podniku jsem pochopil – nebo spíš docenil, a je to dáno tím, jak je ta firma veliká, význam slova disciplína. To je myslím si něco, co k tak veliké, čtyřiadvacet hodin denně fungující firmě patřit musí a také patří. Přitom v mnoha částech Dopravního

podniku byla právě disciplína značně rozvolněná...

Můžete být konkrétní?
Samozřejmě – například řidiči jsou pod neustálou a pravidelnou kontrolou na alkohol, ale v ostatních částech firmy někteří zaměstnanci, a to bohužel i na velmi významných pozicích, si vesele popíjeli, jako by se nechumelilo. Nebo přesčasy – příslovečné „všem stejně" neplatilo ani v této oblasti. Zatímco někde vedoucí pracovníci s přesčasy skutečně nešetřili a rozhazovali je plnými hrstmi, jinde byla přesčasová práce držena zkrátka, a to až neuvěřitelným – ale říkám správným – způsobem.
Domnívám se, že pro zaměstnance firmy musí platit stejná pravidla. Nemohou být jedni tlačeni někam a kontrolováni téměř na denní bázi – tvrdě a nekompromisně – zatímco dvě kanceláře vedle existuje naprostá frivolnost. I proto jsem se snažil být tak nekompromisní nejen ve vztahu k alkoholu, ale například i k onomu „slavnému" (v úvozovkách slavnému...) projektu eDektektiv, přičemž jsem byl velmi nemile překvapen, že někteří zaměstnanci nedokázali vůbec pochopit, co bylo jeho smyslem. Že zkrátka není možné tolerovat, aby někdo „jel" opravdu v zápřahu jednu šichtu za druhou a někdo jiný, kdo bere stejný plat, si šedesát, sedmdesát procent svého pracovního času „svištěl" na hrách nebo erotických stránkách.

A tihle lidé, myslím ty počítačové hráče, od Dopravního podniku skutečně odcházeli?
Jistě.

Když jsme u toho odcházení – už jste to zmínil – vyměnila se velká část nejvyššího managementu Dopravního podniku. Některé z nových lidí jste si sem přivedl Vy (to byli Vaši dřívější spolupracovníci), někteří z nich – oni odborníci – šli mimo Vás – ty jste neznal. Jak se tito lidé vybírali?
Vybírali je personální agentury a ke svým funkcím se dostali opravdu výběrovými řízeními. Asi nejvýznamnější takto obsazenou pozicí je v naší společnosti finanční ředitel, na jehož post proběhl tendr, do něhož bylo přihlášeno nějakých pět nebo šest lidí z vnějšku Dopravního podniku. Ten vyhrál ing. Štika – to je člověk, jehož jsem nikdy před tím neviděl a neznal jsem ho. Pokud mohu hodnotit s odstupem času, volba to byla správná. A takto bylo postupováno u většiny nově obsazovaných pozic.

Dobře, to je ing. Štika – co ale například pozice technického ředitele obsazená ing. Zamrazilem? Kde se vzal, tu se vzal, před rokem nebo dvěma nějaký referent v metru a dnes tohle? To je dost rychlá a především velmi kvalitní kariéra?
Ale ano, souhlasím. Ale proč ne? O tom jsem přece mluvil – na odborné funkce jsem jasně říkal, že chci lidi zevnitř Dopravního podniku, kteří nejen znají dopravní a technickou problematiku, ale zároveň mají chuť do práce a nebojí se změn a hlavně mají jasnou představu, co a jak dělat dál. Zatím jsem pořád přesvědčen, že většina nových ředitelů a vedoucích je pro firmu přínosem, přestože někteří přeskočili v kariérním řádu i několik úrovní.

Hovořil jste o personálních agenturách a použil jste přitom plurálu. Já ale slýchám singulár - a tím je firma BNV Consulting...
Ne ne ne, pozor – to ne. Kolem BNV Consulting je mnoho démonického. Tahle společnost tady funguje déle než já a udělala tady spoustu práce. Jenže ruku v ruce s tím i mnoho nepopulárních opatření. Nebo přesněji – přišla s návrhy na mnoho nepopulárních opatření. Nepopulárních z pohledu zaběhnutých a v Dopravním podniku historických pravidel, ale co se týče personálních otázek, tak do těch tato společnost nezasahovala. Pokud jde o čistě personální otázky, pak pro nás pracovali a pracují jiné firmy, například Kaufmann and partner.

Vraťme se k BNV Consulting. Já jsem její angažmá v naší společnosti pochopil tak, že měla přijít, udělat procesní a personální audit a měla zmizet někdy na podzim minulého roku, kdy měl být hotov. Asi byl – přesto v naší společnosti figuruje i nadále jeden z čelních představitelů této společnosti ing. Novotný, o němž netuším, zda pracuje pro Dopravní podnik, či pro BNV Consulting (kdo ho platí, zač a proč?), přičemž se mi to jeví tak, že se tu zabydlel v některé z kanceláří a působí to na mne tím dojmem, že tu i zemře?
Asi tu nezemře a určitě to není ani jeho přáním, aby se právě Dopravním podnikem nechal zpopelnit. Když jsem nastupoval do funkce generálního ředitele, dohodl jsem se s ing. Novotným, že jednou z klíčových částí angažovanosti jeho firmy v naší společnosti bude nejen její transformace, ale také strategie. Ty věci spolu, jsem o tom přesvědčen, souvisí. To znamená, že když transformujete, připravujete zároveň strukturu organizace – její další rozvoj nebo expanzi. Což, bohužel, málokdo chápe. Vlastně nejprve musíte organizmus vyléčit, abyste ho následně mohl zušlechťovat. Já si tedy myslím, že jasnou prioritou ředitele Novotného byla ještě donedávna transformace (snížení nákladů a personální úspory), přičemž dnešek je už o dokončení outsourcingových projektů. Ale jak jsem říkal, postupně transformační fáze končí (pevně doufám, že konec tohoto roku bude v tomto směru definitivní nebo téměř definitivní a žádné další zásadní transformační kroky nebudou). Zároveň s tím vede ing. Novotný tým lidí, který se zabývá zmíněnou strategií – koordinuje tedy jednotlivé úseky, odbory či oddělení Dopravního podniku, které vyslaly své reprezentanty do tohoto „strategického týmu", který přišel nedávno s materiálem, který jsme ad jedna prezentovali zaměstnancům společnosti, ad dvě jsme ho představili jak představenstvu, tak i dozorčí radě DP, ad tři s ním chceme vyrazit za panem primátorem, za Radou hlavního města Prahy i jeho zastupiteli, abychom řekli, co, kdy a za kolik chce Dopravní podnik v budoucnosti dělat v souvislosti se strategickými záměry města. Například se zaváděním zón placeného stání, se zavedením mýtného, s výstavbou městského okruhu atd., atd. To je po auditu druhou rolí BNV Consulting a nepochybně v dalších měsících budeme řešit otázku, jaké budou její další úkoly – bude-li nějaké příště a budou-li mít u naší společnosti její aktivity nějaké opodstatnění.

V souvislosti se společností BNV Consulting zazněl názor, že je to ona, a ne Vy, kdo dnes řídí naši společnost... Jak je to?
To je neuvěřitelný... netuším, čím to je, ale v téhle firmě je evidentní, že ještě stále spousta lidí nepracuje na plný úvazek a má pořád dost času vymýšlet – jak to říct srozumitelně – „bejkárny" a spekulace. Já týden co týden slyším nějakou fámu týkající se mojí osoby nebo osob ostatních manažerů. Týkajících se BNV Consulting a já nevím, čeho ještě všeho...

Takže se hovoří i o tom, kdo s kým například spí?
Přesně, hovoří se i o tom, kdo s kým spí, kdo koho ovládá, kdo kým manipuluje. Jestli mohu odběhnout na →

chviličku od Dopravního podniku, tak jsem si myslel, že nemůže být větší „drbárna", jakou jsem schopen v životě poznat, než jaká je v televizi. Šeredně jsem se zmýlil, protože Dopravní podnik to minimálně rychlostí šíření těchto „zaručených zpráv" úspěšně překonal.

Ale vraťme se k té, jak říkáte, spekulaci. Kdo šéfuje naší firmě – Dvořák, nebo BNV?

Musím říci, že se mi nestalo ani jednou, že by BNV mělo tendenci zasahovat do řízení firmy, nebo když jsem vyjádřil s nimi nesouhlasný názor, že by se mě snažili jakkoli obejít, substituovat mě, stěžovat si na mě nebo něco podobného. Prostě ne. Myslím si, že BNV Consulting docení až čas – v tuto chvíli totiž výsledek či smysl transformace doceňovat nelze. Mnoho lidí je ublížených, mnoho lidí naštvaných, mnoho lidí muselo odejít, mnoho lidí muselo změnit svůj přístup, což s sebou logicky nenese pozitivní emoce. Jsem přesvědčen o tom, že v horizontu dvou, tří let to většina lidí bude vidět úplně jinak, než jak to vidí dnes.

Pojďme zpět - BNV Consulting – není to tak, že její – nazvěme to návrhy určitých kroků – jsou brány jako dogma, přičemž tahle společnost sice radí, ale nenese následně žádnou odpovědnost?

To je, bohužel (nebo bohudík, já nevím), standard. Poradenská firma má to štěstí, že ne že nenese žádnou, ale pouze částečnou odpovědnost. Ta plná je pak na managementu. A je pravda, že to, co poradí, může samozřejmě mít i negativní dopady. Je ale pravda také to, že jsme vše, s čím přišlo BNV, neimplementovali ze sta procent, že většinou probíhala oponentura. Určitě ale byly, nebo jsou případy, kdy tato oponentura ze strany Dopravního podniku nebyla příliš kvalitní, občas chyběla nebo chybí.
Kdybych si měl troufnout odhadnout, kolik jsme toho z návrhů této poradenské firmy přijali, pak to vidím tak na sedmdesát, pětasedmdesát procent. Návrhy BNV byly podle mého názoru v drtivé většině racionální a ku prospěchu Dopravního podniku, byť, a já to opakuji znovu, byly často nepopulární. Často úplně měnily mnohaleté a zaběhnuté zvyklosti, které tu existovaly, což samozřejmě naštvalo mnoho lidí.

Platí ta kvalita navrhovaných změn myslíte i pro jednotku Provoz Tramvaje?

Tady je možná těžko vinit BNV Consulting. Pokud vím, tak tady se nechali inspirovat něčím, co leželo v šuplících vedení jednotky a BNV to akorát dotáhlo a doprecizovalo. Vy dobře víte, že návrh na změny v této jednotce nebyl jeden, nebyly ani dva, ale bylo jich asi pět. Myslím si, že jednotka Provoz Tramvaje tak, jak byla transformována, byla transformována dobře, a co jsem především vyčítal a vyčítám manažerům JPT, to je jejich opravdu špatná personální politika a schopnost komunikace do jednotky není na takové úrovni, na jaké by měla být. Já jsem o tom opakovaně s vedoucími pracovníky mluvil, budu s nimi o tom hovořit dál a budu přijímat i určitá opatření. Situace v jednotce se chvíli zlepšuje, pak zase zhoršuje a jsem přesvědčen o tom, že většina fám a spekulací či nespokojeností je způsobena primárně špatnou komunikací a takovým tím a priori si nevycházením vstříc a a priori negativním naladěním na sebe. To znamená, že tady se to už skutečně hodně změnilo do takového toho černobílého vnímání světa – na jedné straně je vedoucí jednotky, pak je hluboký příkop a na druhé straně jsou řidiči. A to je myslím si to nejhorší, co se mohlo stát.
Ne příliš kvalitní personální politika je ale problémem nejenom jednotky Provoz Tramvaje, ale Dopravního podniku jako celku. Jestli se mi něco nepodařilo, je to právě tohle. Tady máme ještě neskutečně mnoho práce, protože jsme téměř na začátku a určitě právě tohle bude jednou z mých nejvyšších priorit pro příštích několik měsíců.

Souvisí to s odchodem ing. Ďuriše?

Pan inženýr byl ve firmě už strašně dlouho. Dostal nabídku, která paradoxně bude s Dopravním podnikem souviset, takže s námi bude spolupracovat určitě dál – jestli se nepletu, půjde o jakousi koordinaci některých velkých projektů na akademické úrovni.

Takže máme v podstatě štěstí, že máme kolektivní smlouvu uzavřenu na dva roky. Alespoň já si dost dobře neumím v tuto chvíli představit nikoho jiného než ing. Ďuriše, kdo by se dokázal s našimi odborovými organizacemi nějak smysluplně dohodnout. Co Vy na to?

Máte pravdu – na tomto poli sehrál ing. Ďuriš naprosto zásadní úlohu. Já jsem ale přesvědčen o tom, že klíčové spektrum našich odborových organizací má ve svém čele lidi erudované a komunikativní. Přesto, že čas od času... častěji... máme rozdílné názory, tak když si spolu sedneme, všichni manažeři mají schopnost nejen diskutovat, oponovat, ale samozřejmě i vycházet vstříc. Do budoucna bych nechtěl, aby jednání s odbory stálo na jediném člověku, čímž ale neříkám, že to bylo špatně. Opakuji znovu, že tady sehrál ing. Ďuriš velmi důležitou roli, podařilo se mu být jakýmsi koordinátorem, jakýmsi přechodovým můstkem mezi vedením a odbory.

Kdo ho nahradí?

Od 2. června byl do funkce personálního ředitele jmenován ing. Petana.

Zůstaňme na závěr u odborových organizací – jaké jsou? Teď jste je pochválil...

Já jsem je nepochválil všechny, pozor. Nechci mluvit o sympatiích, ale o tom, že jsou v Dopravním podniku odborové organizace, které respektuji, jichž si vážím – pro jejich profesionalitu a pro jejich korektnost. A nakonec i pro jejich neústupnost, ale takovou tu korektní neústupnost. To znamená, že se od nich nedočkám žádného hysterčení, žádného bouchání do stolu, žádných zákulisních plivanců a pomluv. A pak tu máme několik odborových organizací, ze kterých jsem mimořádně rozčarován, které nechápu, nerozumím jejich představitelům. Nerozumím tomu, co říkají, jak to říkají, ani proč to říkají, nerozumím tomu, co dělají, jak to dělají a proč to dělají – a tady si myslím, že se těžko najde někdo, kdo by mohl sehrát nějakou koordinační roli, protože žijeme ve dvou naprosto neslučitelných světech.

Je jich menšina?

Je jich menšina – naštěstí! Díky bohu! Naprostá menšina... Když jsme u těch odborů, já musím dokonce říci, že i díky některým podnětům od odborářů jsem se dostal k informacím, ke kterým bych se standardní cestou nikdy nedostal, a díky tomu jsem je mohl řešit. To znamená, že já úlohu odborů vnímám v určitých aspektech jako naprosto zásadní, klíčovou.

A na úplný závěr bych se vrátil ještě k těm fámám. Mluví se o tom, že byste měl z Dopravního podniku odejít jinam. Jak to s Vámi bude?

To je dobrá otázka... (smích) Já si myslím, že vás v Dopravním podniku budu ještě chvíli trápit...
Děkuji za rozhovor.

Instalace PC v dílenských prostorách JSVT

V souvislosti s dodávkami nových vozů řady 14T a rekonstruovanými vozy řady KT8D5. RN2P, T3R.P a T3R.PLF vznikal na jednotlivých provozovnách problém s nahlížením do technické dokumentace těchto vozů. Jedná se nejen o technologické postupy jednotlivých stupňů prohlídek a oprav, ale např. i o celou škálu technických specifikací, které jsou novinkou v zaběhnuté údržbě tramvajových vozů.

Milan Slunečko,
vedoucí jednotky Správa vozidel Tramvaje

V minulé době musel pracovník požádat službukonajícího směnového mistra nebo technika na provozovně o možnost nahlédnout do příslušné technické dokumentace, nebo si ji popř. nechat vytisknout.

Z tohoto důvodu a pro větší informovanost našich zaměstnanců s firemními informacemi bylo vedením jednotky Správa vozidel Tramvaje (JSVT) na své březnové poradě rozhodnuto o instalaci PC v síti LAN na všech provozovnách JSVT s volným přístupem pro všechny zaměstnance vozoven. Ve spolupráci s jednotkou Informační technologie (IT) byla vytipována vhodná místa pro jejich instalaci, zejména propojení na LAN síť na jednotlivých vozovnách. Jednotka IT zvolila vhodný typ PC s předem vybranými oblastmi přístupu. Zůstala pouze otázka nejen vhodného zabezpečení PC, ale zejména jeho ochrana před prostředím dílen depa. Řešení bylo nakonec nalezeno ve formě speciální skříně určené pro tyto prostory, která je navíc vybavena třemi uzamykatelnými boxy – prostor pro monitor, klávesnicí s myší a vlastní počítač. Skříň je v prachotěsném provedení s nucenou ventilací a vlastním rozvodem 230V – 50Hz. Toto rozhodnutí a řešení je ve svém důsledku ekonomicky výhodné a pro zaměstnance účelné.

Počítač pracuje pod operačním systémem Windows XP a s omezeným přístupem do předem definovaných částí. V případě potřeby použití PC ze strany pracovníka není potřeba zadávat ani přihlašovací jméno ani heslo, neboť díky omezeným funkcím PC pracuje v tzv. free režimu. V PC je umožněn přístup v rámci úlohy Vnitropodnikové dokumenty, přístup na Intranet Dopravního podniku a přístup do systému DORIS v režimu prohlížení. V případě potřeby tisku dokumentu je k dispozici tiskárna v síťovém režimu v kanceláři směnového mistra.

Pro pilotní projekt byla vybrána provozovna Žižkov, neboť s obdobným systémem zde již byla zkušenost.

V průběhu měsíce dubna 2008 byla celá akce připravována a od 13. května 2008 je toto zařízení v rutinním provozu. Průběžně budou tyto počítače instalovány na ostatní vozovny v rámci JSVT s cílem zjednodušení přístupu jak k technickým dokumentům, tak i k informacím provozním a organizačním.

V současné době máme kladné ohlasy od jednotlivých zaměstnanců vozovny Žižkov, což je pro nás motivací k dalšímu rozšiřování a zpřístupňování firemních informací.

Testování „bezbariérovosti“ internetových stránek Dopravního podniku,

aneb jak se cestuje lidem se zrakovým postižením městskou hromadnou dopravou

Markéta Outratová testovala internetové stránky Dopravního podniku v hlasovém programu JAWS.

Dopravní podnik zprovoznil 15. dubna letošního roku nové internetové stránky, které se vyznačují především svou bezbariérovostí. Byly tvořeny ve spolupráci s Národní radou osob se zdravotním postižením, která oslovila občany se zdravotním postižením a ti se přímo svými připomínkami podíleli na jejich vzniku.
Na průběh testování internetových stránek www.dpp.cz lidmi se zrakovým postižením a na jejich zkušenosti z cestování městskou hromadnou dopravou jsem se zeptala samotné „testerky“ – Markéty Outratové.

Dana Reinišová, oddělení Komunikace
Foto: Luboš Wisniewski

Jak probíhalo testování internetových stránek a co se testovalo?
Cílem testování bylo zjistit, jak je stránka přístupná pro uživatele, kteří používají hlasový a zvětšovací software SUPERNOVA a hlasový software – JAWS, se kterým jsem pracovala já.
Testoval se způsob orientace na stránkách, zejména pak v těch částech, kde jsou uloženy zásadní zdroje informací. Jestli jsou zde informace, které potřebuji a také, jak rychle je najdu. Jestli je systém odkazů přehledný, jestli informaci, kterou hledám, najdu pod odkazem, kde bych ji očekávala.
Zjišťovala se základní specifika, jak to vypadá, když člověk komunikuje s počítačem ne prostřednictvím myši, ale prostřednictvím klávesových zkratek. Pak jsme přešli k jednotlivým úkolům, které nám byly postupně zadávány. Testování se týkalo hledání spojů, vyhledávání důležitých informací a prohlížení stránky s jízdními řády. Testovala se funkčnost a použitelnost klávesových zkratek.
Upozorňovali jsme na místa, kde chyběla hlasová podpora, popřípadě nefungovaly odkazy. Označili jsme problémová místa, která byla zpracována, aby stránky vyhovovaly i nevidomým uživatelům.

Jakým způsobem funguje hlasový software a jak člověk se zrakovým postižením vnímá internetové stránky?
To, co vám se objevuje na monitoru, mně počítač čte. Specifické je to, že vy stránku vidíte, vnímáte ji jako celek a vybíráte si z ní části. Tím, že já se pohybuji hlasovým výstupem, je systém obrácený – pohybuji se od jednotlivostí, které si skládám v celek.

Co internetové stránky obecně nevidomým nabízejí?
Jsou podstatným zdrojem informací. V daleko menším množství je lidé nevidomí vyhledávají z důvodu zábavy. Internet je i výborným pomocníkem, komunikačním prostředkem pro lidi, kteří pracují doma a mohou tak komunikovat se svým zaměstnavatelem a plní jeho úkoly prostřednictvím mailu.

V čem jsou pro nevidomého specifické internetové stránky Dopravního podniku oproti ostatním stránkám?
Stránky Dopravního podniku jsou specifické v tom, že je navštěvujete již s konkrétními požadavky na obsah a hodnotu informací. Z toho pak vyplývají požadavky na rychlost a logickou členitost odkazů – abych informaci získala rychle a spolehlivě a za dodržení nejpodstatnější podmínky – zjistím ji způsobem, který je obvyklý, na který jsem zvyklá. Nemusím složitě zkoumat, jaké je uspořádání stránky, ale vím, že když se budu pohybovat pomocí své klávesové zkratky po odkazech, že najdu např. Kontakty, Vyhledání spojení, Výluky atd. To stránky Dopravního podniku splňují.

Narazili jste při testování na něco, co nefungovalo a muselo se zásadně měnit?
Byly to spíše věci jak stránku uspořádat, nic zásadního, jelikož již od začátku se stránky vytvářely podle základních 37 bodů pravidel pro tvorbu přístupného webu ve veřejné správě, které připravila pracovní skupina složená ze zástupců Metodického centra informatiky Sjednocené organizace nevidomých a slabozrakých, odborných konzultantů a pracovníků Ministerstva informatiky.

Jaký je poměr internetových stránek přístupných a nekomunikativních?
Nacházím převážnou většinu stránek, kde se dá orientovat, kde informace zjistím. Někdy třeba trvá delší dobu, než se na stránce zorientuji, ale vždycky se k informacím doberu. Nicméně i přesto jsou stránky, kterým říkám „grafické“, kde je např. obrázek a v něm je udělán odkaz, což já nezjistím, protože hlasový program kóduje znaky do písmen a do textu a na obrázku mi nemá co přečíst.
V tu chvíli nevím, co se děje, jestli se

stalo něco v počítači, jestli se stránka otvírá, jestli jsem na obrázku... To je pak nepoužitelné. Potřebuji najít informaci ve formě textu, ne v grafické formě. Výtvarně krásné stránky proto bývají pro potřeby nevidomého nevyhovující. Je umění spojit funkčnost a estetickou stránku.

Kromě hlasového výstupu Vám pomáhá i tzv. Braillův řádek. Jakým způsobem funguje?

V případě hlasového výstupu mi počítač čte, kde se pohybuji kurzorem. Braillův řádek je přídavné zařízení – hmatový výstup z počítače, ve kterém se v braillově písmu objevují znaky, po kterých jedu kurzorem. Text na obrazovce si mohu tímto způsobem přečíst hmatově, nejen že si poslechnu, jak ho čte program.

Špatně sestavené stránky ovlivňují tedy nejen možnost hlasového výstupu, ale i hmatového...

V podstatě to tak je. Opět když se dostanu někam, kde není text a stojím na obrázku, nezjistím, co tam je. Řádek reaguje na to, kde je kurzor. Pokud bude někde, kde není text, nedozvím se nic, nebo divné znaky...

Proč se používá Braillův řádek, když existuje hlasový výstup?

Nevidomí uživatelé se liší v tom, jaký prostředek pro práci s počítačem používají. Někteří využívají převážně řádek, jiní hlasový výstup, nejčastěji je to kombinace obojího. Když čtu například beletrii, používám hlasový výstup. Když píšu nějakou práci a chci si zkontrolovat, kde mi chybí čárka, jestli v ní nejsou gramatické chyby, podpora řádku je vynikající.

Kdybyste v několika bodech měla porovnat původní stránky Dopravního podniku s těmi novými, jaké by bylo jejich srovnání?

Rychlá orientace, získání informací v kratším čase. Lepší zpracování odkazů. Klávesové zkratky fungují tak, jak mají. Grafické věci jsou oddělené.

Pokud se v našem rozhovoru přesuneme k samotnému cestování. Souhlasí skutečnost s tím, co člověk najde na internetu?

Spojení, které si najdu, skutečně funguje. Samotný pohyb na ulici, v dopravních prostředcích – to je kapitola sama pro sebe. Většinou to fungovalo tak, že na zastávkách visely informace o výluce, které se však k nevidomým nedostaly. Následovalo tedy vždy překvapení a nutnost najednou vymýšlet jiný způsob cesty. Bývají i provizorně přesunuté zastávky autobusů...

Teď se vše můžeme dozvědět z internetových stránek Dopravního podniku, což je obrovská pomoc. Usnadní to cestování a odstraní stres z toho, že uprostřed cesty zjistím, že něco nejede tam, kam chci. Improvizace je totiž pro nevidomého velmi náročná. Samotný pohyb na ulici záleží na konkrétních zkušenostech nevidomého člověka. Jsou lidé, kteří cestují sami minimálně nebo vůbec, a jsou lidé, kteří cestují denně po Praze a znají ji. Když jdu na místo, které neznám, nechám si od někoho slovně popsat cestu, což je ale umění. Spousta lidí tento způsob sdělování neumí, jelikož nejsou zvyklí ho používat.

Pokud je na cestě málo orientačních bodů, jdu raději s doprovodem.

V městské hromadné dopravě nevidomým občanům usnadňují pohyb různé prostředky a zařízení (vodicí pásy, komunikace prostřednictvím vysílaček s přijíždějícími vozidly MHD atd.). Jak fungují v běžném životě?

Fungují výborně. Máme takovou pomůcku, kdy vyšleme signál a prostředek MHD nám ohlásí číslo linky a směr. Někdy navíc, když se blíží například tramvaj, většinou ještě dříve, než to začnu sama řešit, mi nějaký cestující řekne, co je to za číslo tramvaje, aniž bych se zeptala. Když mi to nikdo neřekne, mám možnost se zeptat, ale jsou i denní doby, kdy je málo lidí na zastávce, a proto mám tzv. vysílačku, kde se po stisku příslušného tlačítka cosi aktivuje v tramvaji a venku na ostrůvku se z tramvaje ozve číslo linky a směr. To funguje i u autobusů. Funguje to i u vchodů do metra. Když se blížím ke vstupu do placeného prostoru, tak se mi po aktivování vysílačkou pípáním signalizuje vchod do metra. Novější soupravy metra neotevírají dveře automaticky – centrálně, ale až po stisku tlačítka na dveřích. Zde taky využiji vysílačku. Po stisknutí tlačítka na vysílačce se mi dveře otevřou, reagují na povel, signál z vysílačky. U metra je to někdy náročné na představivost, tím, že jsou tam dva směry jízdy. To řeším tak, že buď si pamatuji, kde jaký směr je, nebo tam, kam cestuji méně, se musím na směr zeptat lidí. V nejhorším případě jedu stanici a musím se vrátit zpátky. Metrem často nejezdím, musím vyzkoušet, jestli se to nezměnilo, ale co si pamatuji, tak soupravy metra neuměly hlásit směr jízdy jako tramvaje a autobusy.

V dopravních prostředcích vám také pomáhají při cestování hlášení. Je zvuková navigace na dostatečné úrovni?

V metru jsou hlášení dobře slyšitelná. Horší je to u tramvají, kde se občas stane, že hlášení o zastávce není zapnuté vůbec, nebo je zapnuté, ale je zpožděné, nebo naopak napřed. Což třeba lidé běžně nevnímají, ale nevidomým funkčnost hlášení zásadně usnadňuje cestování.

To samé platí u autobusů. Je třeba myslet na to, když autobus či tramvaj jedou dočasně jinam, mají změnu trasy, aby se tomu přizpůsobilo i hlášení. V náhradních spojích často třeba vůbec není hlasový výstup. To pak může mít pro nevidomého nepříjemný dopad, člověk zjistí, že je jinde, kde to třeba nezná... A musí opět nastoupit náročná improvizace.

S jakými problémy se setkáváte, když cestujete?

U tramvají se stává (a u autobusů to ostatně platí taky), že na zastávce mohou dvě tramvaje zastavit za sebou. Když nevidomý stojí na začátku ostrůvku a zastaví druhá tramvaj, tak někdy třeba slyší, že tam je, ale někdy taky ne. Pak už jen tramvaj projede kolem něj, nezastaví a ujede. Často se ale setkávám s tím, že když takto zastaví druhá tramvaj a já stojím na začátku ostrůvku, tak potom řidič zabrzdí a řekne mi o jaké číslo tramvaje jde a kam jede... Nefunguje to ale vždy a je nutné na to pamatovat.

Jak vám člověk – cestující může nejefektivněji pomoci?

Zásadní věc je ta, že člověk – cestující moc nabízí. Je třeba nevnucovat pomoc za každou cenu. Když nevidomý řekne, že pomoc nechce, tak to respektovat. Pokud člověk odmítne pomoc, neznamená to, že odmítá člověka jako takového. Je třeba brát nevidomého jako bytost, která o sobě rozhoduje. Přehnaná hyperaktivita je zbytečná. Není nutné si na sebe brát víc zodpovědnosti, než musíte...

Je třeba se tedy zeptat nevidomého: „Chcete pomoct?" Pokud ano, tak jakým způsobem a hlavně – nebát se o tom komunikovat.

Potřetí radost v podání Metra

Příchod léta je v Dopravním podniku již několik let spojován s fotbalovým kláním na hostivařském pažitu (v letošním roce opět skvěle připraveném). V sobotu 14. června se odehrál již 13. ročník turnaje o pohár generálního ředitele a potřetí v historii se z vítězství radovali hráči, vystupující pod názvem Provoz Metro. Po odehrání deseti zápasů se tak mohlo areálem rozléhat skandování: „Kdo je nejlepší? Metro!"

Ing. Petr Malík, vedoucí oddělení Marketing
Foto: Luboš Wisniewski

Třináctá edice fotbalového turnaje probíhala s pouhými pěti mužstvy, což představuje nejnižší účast v historii. Co bylo příčinou? Již podruhé se do Hostivaře nedostavili zástupci Autobusů, nad tímto faktem mnozí neustále kroutí hlavou a věříme, že se v příštím roce situace změní. Letos chybělo také mužstvo štábních útvarů, jehož hráči se omlouvali z různých příčin, od osobních přes zdravotní, společenské, rodinné a mnohé jiné, a tak nebylo divu, že potřebných jedenáct hráčů na celý den nebylo k dispozici... Organizátoři věří, že příští ročník již opět bude i s tímto týmem. Ambice opět zvýšit počet týmů v turnaji má i personální ředitel Tomáš Petana. „Budeme se snažit motivovat letos chybějící týmy k jejich účasti na příštím ročníku."
Po skončení turnaje bylo dohodnuto, že příští ročník, s pořadovým číslem 14, se uskuteční opět druhou červnovou sobotu, aby si všichni mohli zaznamenat termín do svých diářů. Vlastní turnaj letos provázelo daleko méně emocí, než tomu bylo v minulosti, rozhodčí nemuseli vytahovat z kapsičky červenou kartu a ta žlutá byla jediná. Vítězové prošli celým turnajem bez vážnějších problémů a v rozhodujícím zápasu se s kolegy z Dopravní cesty Metro vypořádali naprosto jednoznačně. Jistotou byl v brance Jiří Trenkwitz a letos absentujícího Jana Koláře nahradil v útoku Vladimír Straka. Po taktické stránce se projevila cílevědomá práce kouče Petra Mudroně, který dokázal tým naladit na vítěznou strunu.

Vítězný tým Provoz Metro

Stříbrná Dopravní cesta Metro podávala velmi dobré výkony v prvních třech zápasech, ve čtvrtém ji zaskočily rychlé dvě branky Straky a bylo po nadějích. Tým v tmavě zelených dresech táhl za úspěchem především Vladislav Kejha, který se stal se třemi brankami nejlepším střelcem turnaje. Překvapením je třetí místo týmu Provozu Tramvaje, který v minulosti po boku ředitelství obsazoval spíše spodní příčky celkového pořadí. Pamětníci účasti týmu Provoz Tramvaje po převzetí poháru jen potvrzovali předchozí slova zvoláním: „Historický úspěch!" Klíčovou osobností mužstva byl středopolař Petr Materna, který dvěma góly rozhodl o vítězství v souboji o třetí místo se Správou vozidel Tramvaje. Historické tabulky turnaje favorizovaly týmy Správy vozidel Tramvaje a Střední průmyslové školy dopravní, neboť tyto týmy slavily po pěti triumfech v historii, ale třináctka pro ně nebyla šťastná. Jediný úspěch slavila Správa vozidel Tramvaje ve vzájemném souboji... Navíc nejmladší generace se radovala pouze z jediné vstřelené branky, což v minulosti bylo nemožné. Za rok bude pro obě mužstva šance na nápravu.

Konečné pořadí 13. ročníku fotbalového turnaje
1. Provoz Metro
2. Správa vozidel Metro
3. Provoz Tramvaje
4. Správa vozidel Tramvaje
5. Střední průmyslová škola dopravní
Nejlepší brankář:
Jiří Trenkwitz (Provoz Metro)
Nejlepší střelec:
Vladislav Kejha (Dopravní cesta Metro)

13. ročník fotbalového turnaje o pohár generálního ředitele

14. června 2008 – hřiště Hostivař

	DcM	PM	SvT	SPŠD	PT	skóre	body
Dopravní cesta Metro		1:4	2:0	1:0	2:0	6:4	9
Provoz Metro	4:1		1:0	2:0	0:0	7:1	10
Správa vozidel Tramvaje	0:2	0:1		2:1	1:2	3:6	3
Stř. prům. škola dopravní	0:1	0:2	1:2		0:1	1:6	0
Provoz Tramvaje	0:2	0:0	2:1	1:0		3:3	7

Májové parníky

Za pošmourného až deštivého dne 20. května 2008 se uskutečnily dva májové parníky pořádané dílenským výborem dopravního úseku Odborové organizace DP-Metro. První z nich byl věnován dětem s rodiči, který odplouval v 15.00 hodin z kampy u Karlova mostu, kde se už před tři čtvrtě na tři tísnily davy malých plavčíků Jájů a Pájů doprovázených mnohými dědy Lebedy, případně rodiči. Druhá – večerní plavba pak byla určena pro zábavu dospělých – zaměstnanců Dopravního podniku.

Miloslava Jeřichová, místopředsedkyně 1. DV OO DP-Metro; Petr Nejedlý, místopředseda 1. DV OO DP-Metro
Foto: Petr Nejedlý

„Já budu kreslit parník!" hlásí ihned, jak ho přivítáme, malý asi čtyřletý klučík, který se drží za ruku své mámy při přechodu z mola pod Karlovým mostem na palubu lodi Bastei. Tenhle klučina by měl být podle našeho plánu v nejmladší, třetí skupině dětí, do kterých jsme předem rozdělili děti zaměstnanců Dopravního podniku. Příchozí se zúčastnili, spolu se svými rodiči či příbuznými, „Dětského dne metra na vodě".

Capart a skoro všechny děti pak soutěžily v kreslení sluníček, lodiček, parníků a Karlova mostu. Soutěžily ve skládání loďky ze čtvrtky papíru nebo malování jedné kytičky ve dvojicích během celé odpolední plavby lodí, zamluvenou závodním výborem OO DP-Metro, po Vltavě centrem Prahy. Všechny děti byly tak zabrány do své „práce", že si rodiče určitě mohli chvílemi v trochu větším klidu vychutnat jízdu, provázenou výkladem o pražských pamětihodnostech na březích řeky z palubního rozhlasu. Celou dobu plavby bylo pošmourno, ale když se plavba přiblížila ke svému zdárnému konci, už loď zase zdatně skrápěl májový déšť. Děcka s rozzářenýma očima, osvěžena dětskou kolou a párkem, opouštěla loď s několika dárky a svírala v ručkách umělý drahokam na rozloučenou. Spokojenost vyzařovala i z rodičů...
Loď stála, upoutaná lany k nábřeží pod železničním mostem, skrápěná nekonečným deštěm. Zatímco se na palubě uklízelo po malých návštěvnících a metrácká kapela Spřáhlo si chystala prostor pro svoje tradiční vystoupení, přibíhali pod deštníky nebo zvednutými límci noví účastníci další – druhé, večerní plavby pro kolegy z celé pražské dopravy. Jindy by museli čekat ve frontě do stanovené hodiny vstupu na „parník", tentokrát byli přivítáni ihned. Horší to už bylo s obsazením všech naplánovaných prostor lodi. Dvě paluby skrápěly potoky vody a tak jediná krytá, prostřední paluba, musela přijmout na odevšad přinesených židlích všechny zúčastněné

zaměstnance Dopravního podniku, kteří se nezalekli ošklivého počasí a na plavbu se vydali. A tak bylo vlastně štěstí, že někteří zájemci na akci nedorazili... Všechno špatné, ale je prý, pro něco dobré... Na žádné z předchozích plaveb metráckých parníků nebylo tak volno na „parketě" u muziky! Chvíli sice trvalo, než se zábava rozproudila, ale pak to stálo za to. Mnozí z „námořníků" se mimo tance zahřáli i něčím ostřejším. Skoro všichni si počkali na hosteskami přinesené grilované klobásy, steaky či kuřecí stehýnka s oblohou. Někteří si dali i dvakrát... Vyvrcholením večera bylo vyhlášení malé tomboly ve spolupráci se skupinou Spřáhlo.
Čtyřhodinová plavba, která tentokrát neposkytovala skoro žádné hezké pohledy ke zbraslavským břehům řeky, se zase nachýlila ke konci. Horní paluba se naplnila dopraváky, postávajícími s deštníky v uličce mezi mokrými lavicemi a stoly.
Příroda se k letošnímu „Májovému parníku 2008" zachovala ošklivě...
Přesto doufáme, že se skoro všichni, po přistání, spokojeně vytratili do nočního velkoměsta.

Vážený pane řediteli,
rád bych Vám sdělil své pocity, které jsem měl při návštěvě v Praze, po dost dlouhé době, co jsem Českou republiku navštívil. Také mám velké přání, abyste Vaším prostřednictvím vyjádřil poděkování paní řidičce, se kterou jsem nedávno cestoval v tramvaji. Jsem již v důchodovém věku, ale několik let bydlím ve Francii a do Čech jezdím jen hodně málo na krátkou dobu. Letos jsem tady strávil necelé dva jarní měsíce. Proto už vůbec neznám dopravu, kudy co kam jezdí, vlastně ani nevím za kolik, nevím, kde přestoupit a jak se dostat na místa, která chci navštívit. Jenže víte, jak to chodí. Snažil jsem se něco nastudovat z mapy, a když jsem se obrátil na spolucestující, pochopil jsem, že je vlastně hodně zdržuji. A přesto jsem zpátky domů odjel s nádherným pocitem, že i tady jsou lidé, kteří jsou ochotni Vám s úsměvem pomoci a poradí Vám dobře, rychle a pro mne i srozumitelně.
Jel jsem do Modřan, tramvají číslo 17, v pátek 18. dubna tohoto roku, něco málo před sedmou hodinou večer. Už v té tramvaji jsem si uvědomil, že až tam vystoupím, nebudu vědět, jakým směrem se mám vydat, abych našel své přátele podle ulice, kterou mám najít. Věděl jsem jen, že je to v Modřanech. A tak jsem nakonec dojel až na konečnou a byl bezradný. Naštěstí slečna řidička poznala, že nepatřím mezi opilé bezdomovce a sama se ochotně zeptala, zda-li mi může nějak pomoci.
Podrobně jsme spolu prostudovali mapu, vysvětlila mi, že jsem vlastně na konečné špatně, že musím jet s ní nazpátek, kde mám vystoupit a najít místo, které hledám. Také mi napsala další spojení přes Prahu, kudy která tramvaj pojede, až budu muset na nádraží. No, řeknu Vám, že mne její chování velice překvapilo a tak nesmírně potěšilo a teprve potom jsem si uvědomil, že se sotva napila, že jsem ji vlastně celou dobu zdržoval od její pauzy, ale nedala na sobě vůbec nic znát a stále se usmívala a byla ráda, že mi pomohla. Proto jsem se rozhodl, že Vám musím napsat a požádat Vás, abyste jí poděkoval, ona mi neřekla své jméno, takže nevím, jestli je možné ji vyhledat, jen jsem si při výstupu z tramvaje potom zapsal všechna čísla, která jsem na tramvaji objevil. Byla to tedy tramvaj č. 17, na boku za sklem měla číslo 211 a na čelní desce tramvaje bylo velké číslo 8548. Pátek 18. 4. 2008 okolo 19.00 hodin.
Děkuji Vám mockrát, přeji samé takové hodné paní řidičky a jsem s pozdravem

Ing. Ota Leitner

Procházky místy, kde už tramvaje nepotkáte (1)

Snad všichni si pamatujeme osobně nebo z vyprávění rodičů, že v Praze existuje mnoho míst, kde kdysi jezdily tramvaje. Ano – hned vás možná napadají Příkopy, Celetná, Ryšánka, Budějovická a řada jiných. Několik míst jsme před mnoha lety představili v článcích Nenápadní svědkové minulosti. V novém nepravidelném seriálu si připomeneme další. V první části se budeme toulat v hradčanské oblasti.

Při procházce těmito místy vás asi nenapadne, že tudy jezdily tramvaje? Bylo to před 75 lety a vzrostlý strom je možná ještě pamatuje. Tudy původně vedla Jelení ulice.

Text a foto: Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv

Keplerovou a Jelení ulicí

Když jste si přečetli výše uvedené názvy ulic, asi vás hned napadlo, že je to nějaké divné. Vždyť přece v Jelení i Keplerově ulici tramvaje stále jezdí. Tak proč zrovna na tomto místě začínáme seriál o místech, kudy už tramvaje nejezdí? Podívat se do těchto míst a zapřemýšlet nad tím, jak to zde před lety vypadalo, stojí za to. Byly doby, kdy to tady vypadalo, docela jinak. Proč vlastně tato trať vznikla?

Když v první polovině 20. let minulého století padlo rozhodnutí uspořádat sokolský slet, plánovaný na rok 1926, na Strahově, vyvstala logicky i otázka, jak zajistit na nové sletiště přepravu tisíců cvičenců a především návštěvníků. Bylo jisté, že dosavadní tramvajová trať přes Hradčany (na tu se podíváme v příští části seriálu), která byla částečně jednokolejná, nemůže zvládnout očekávané množství tramvají, a tak se muselo najít jiné řešení. Elektrické podniky hlavního města Prahy musely při přípravách zohlednit i trať Chotkovou silnicí, kterou nebylo možné přetížit. Jako řešení se ukázala výstavba tří nových tramvajových tratí označených jmény Střešovice – Dlabačov (trať v dnešní Myslbekově ulici), Jelení – Pohořelec (o té pojednává tento článek) a tzv. spojovací koleje na Hládkově. Zatímco prvně jmenovaná trať vytvářela velkou smyčku společně se „starou" hradčanskou tratí, na kterou se usměrňovaly linky od Letné, nová trať v Jelení ulici vytvářela smyčku v kombinaci s kolejí na Hládkově. Sletové vlaky přijížděly po Mariánských

Bez souvislosti s naším článkem byste možná s obtížemi odhadovali, kde byla fotografie pořízena. Je to Keplerova ulice u vojenské jízdárny v roce 1932. Omluvte sníženou kvalitu vzácného snímku; jedná se o filmový záběr ze sletu v roce 1932, kdy byla filmová kamera umístěna i s kameramanem na střeše tramvaje. (Sbírka autora)

hradbách, jely Jelení a Keplerovou ulicí (nezapomínejte, že se jezdilo vlevo), odbočily na Hládkov, vyjely horním koncem Clam-Martinicovy (dnes Myslbekovy), odbočily vlevo na Dlabačov. Přes Pohořelec a Keplerovou ulici se vracely do Jelení. Úsek mezi Pohořelcem a Hládkovem byl pouze jednokolejný a jednosměrný. (Podobně byla jen jedna kolej v Clam-Martinicově ulici mezi Hládkovem a střešovickou vozovnou – i zde se jezdilo jen směrem do centra.)

Ministerstvo železnic schválilo předběžný projekt poslední den roku 1925. Tzv. politická pochůzka (místní šetření) se uskutečnila 2. března 1926, a protože se všichni zúčastnění vyslovili k projektu kladně, Elektrické podniky hned po jednání zahájily stavbu. Vše muselo být dokončeno do začátku června, aby už o první tzv. předsletové neděli mohly nové tratě sloužit veřejnosti. Technicko-policejní zkouška se uskutečnila v sobotu 5. června 1926 a komise souhlasila, aby byl po tratích zahájen provoz.

„V neděli dne 6. června 1926 od 12. hod. polední budou poprvé použity kolejové spojky zřízené na Pohořelci, Dlabačově a Hládkově," oznámil provozním zaměstnancům oběžník č. 64. Ten den se po nové trati v Jelení ulici rozjely ve svých dočasných sletových trasách vlaky „břevnovských" linek č. 1 a 7, které jinak jezdily přes Hradčany, a také vlaky dvou zvláštních sletových linek č. 20 a 22. Ve všední dny se na stadion nejezdilo (linky č. 1 a 7 jezdily po své pravidelné trase přes Hradčany a do Břevnova), ale o nedělích 13., 20. a 27. června byla na nových tratích opět provozována sletová doprava, stejně tak i v úterý 29. června a především pak během hlavních sletových dnů od 3. do 6. července 1926.

Po skončení sokolských slavností zůstaly sletové tratě opuštěné a jen občas posloužily manipulačnímu provozu. To bylo pochopitelně trnem v oku obyvatelům Břevnova, kteří se dožadovali, aby tratě, vybudované poměrně velkým nákladem, sloužily i v běžném provozu.

Teprve od 3. ledna 1927 byla jejich snaha korunována úspěchem a do Jelení

ulice byla z Hradčan přeložena linka č. 7. Směrem z centra ale musela jezdit přes Hládkov, což ale mělo za následek ochuzení Pohořelce o jednu linku ve směru z centra.
Od 1. srpna 1928 došlo k reorganizaci tramvajové dopravy v této oblasti. Linka č. 7 byla odkloněna od Prašného mostu do Dejvic a místo ní do Břevnova začala jezdit nová linka č. 22, která také jezdila Jelení ulicí, ale navíc se od stejného data už nemuselo jezdit v jednom směru přes Hládkov, ale po nově zřízené druhé koleji v Keplerově ulici. Tím se na několik let doprava v Jelení ulici stabilizovala.
Velký ruch byl v Jelení ulici opět při dalším sokolském sletu, který se konal v roce 1932. Trať v Jelení ulici nebyla stavebně změněna, ale trať v Clam-Martinicově byla kompletně rekonstruována. Kolej z Hládkova byla v Keplerově ulici přepojena na druhou kolej a nyní sloužila jízdě opačným směrem. Na Pohořelci byl zřízen jednokolejný oblouk z Hradčan do Keplerovy. Touto kolejí se ale jezdilo jen během sletu, jinak sloužila jen ojediněle manipulačním účelům.
Na počátku roku 1933 se v Keplerově a Jelení objevila linka č. 1, která opustila dopravně nepříliš výhodnou trasu přes Hradčany, a linka 22 se přestěhovala do Clam-Martinicovy. Bylo to ale jen dočasné opatření, protože od 6. prosince 1933 se jednička vrátila na Hradčany a tramvajová trať v Jelení a Keplerově ulici byla ve stávající podobě zrušena. Stalo se tak v souvislosti s připravovanou zásadní přestavbou komunikací v této oblasti, která pak v zásadě získala dnešní podobu. Tramvaje se do Jelení ulice vrátily až po téměř pěti letech. Provoz po nové trati je ale už mimo rámec našeho povídání. Vraťme se do doby před přestavbou a připomeňme si, jak původní, dnes neexistující, trať v Jelení ulici vypadala. Budete-li mít čas, udělejte si malou procházku těmito místy.

Začněte v tramvajové zastávce na Pohořelci a jděte Keplerovou ulicí směrem do centra. V místě, kde dnes vedou koleje, původně stávaly domy. Keplerova ulice byla v roce 1926 úzká a především v jiné niveletě. Vozovka s kolejemi byla přibližně v místech, kde je dnes šikmý zelený pás. Chodník před hotelem Savoy dodnes připomíná původní úroveň ulice. Osa dnešní tratě je vůči staré asi o 16 metrů západněji. Těsně za obloukem před vojenskou jízdárnou se osy staré a dnešní tratě kříží. Těžko si zřejmě představujeme, že tramvajová trať (a ulice) vedla rovnoběžně s jízdárnou (dnes v úhlu asi 17 stupňů) a hlavně v její úrovni, tj. přibližně o dva metry níž! U severovýchodního rohu jízdárny byla původní trať asi o 14 metrů západněji než dnes. Ulice tady byla úzká, při přestavbě byla odbourána zeď Černínské zahrady po její pravé straně a odsunuta o několik metrů dál. Zatímco dnes tady trať začíná mírně stoupat, původně tady dál klesala. Za jízdárnou, si všimněte vlevo od tratě rohu horní části hradby barokního bastionového opevnění (samotná jízdárna stojí na bastionu). V těchto místech bylo nejužší místo staré ulice. Ulice tu byla včetně chodníku široká jen 7,7 m a byla tu vlastně vysoko nad okolním terénem, protože vedla po starých hradbách – vlevo byla 2 metry vysoká zeď bastionu, která na druhé straně byla asi 20 metrů nad okolím, zatímco vpravo byla asi 1,2 metru vysoká zídka, kterou vrcholila hlavní zeď, která podepírala celou komunikaci. I z této strany byly pochopitelně hradby vysoko nad terénem. Trať tu vlastně vedla po tzv. kurtině – tj. po úseku hradby spojujícím dva bastiony. Dnes se tady opět křižují pomyslné osy staré a nové tratě. Bohatá zeleň, kterou vidíte vlevo, vás zřejmě trochu zmate. Jsou to koruny stromů rostoucích hluboko pod námi, před hradbami. Vpravo do Keplerovy ulice ústí schodištěm ulička Na Náspu, z níž je hezký výhled na Nový Svět, malebnou, v údolí Brusnice položenou část Hradčan. Kousek za schody po pravé straně se nenápadně svažuje zarostlá stezka, nad kterou jsou sloupy veřejného osvětlení. Právě tudy vedla stará ulice, kterou jezdila tramvaj. Některé zdejší vzrostlé stromy ji zřejmě pamatují. Část staré komunikace pochopitelně zabral násep nové ulice, ale přesto je stále patrná. Jen ty stromy na svahu jsou mladší a právě díky nim nás nenapadne, že tudy jezdily tramvaje. Zaniklá tramvajová trať tu bývala skoro o 5 a půl metru níž, než je ta dnešní! Možná právě tady pochopíte, proč jsme tuto trať zařadili do našeho seriálu. Po chvíli uvidíte po levé straně schodiště a v jeho blízkosti dům č. p. 64 (orientační 12), u kterého ústí další schodiště od Nového Světa. V úzké ulici tu bývala i tramvajová zastávka Nový Svět. Oblouk dnešní tratě je od osy staré tratě v těchto místech vzdálen přes 60 metrů! Trať dál vedla podél zahradní zdi a zdejší asfaltová parková cesta (ta spodní podél zdi) přesně sleduje směr a částečně i niveletu staré komunikace, podobně jako dům č. p. 196 na konci zdi. V místech, kde se cesta, po které jsme přišli, spojí s chodníkem dnešní ulice, se původní Jelení ulice nacházela blíž ke zdejším domkům a šířkou zdaleka nedosahovala ani k dnešnímu tramvajovému tělesu. Obě koleje staré tratě kdysi ležely tam, kde je dnes jízdní pruh do centra a jedna kolejnice by zasahovala do chodníku. Osy zaniklé a dnešní tratě jsou od sebe vzdáleny 22 metry. O tom, jak se tato lokalita ve 30. letech proměnila, svědčí i skutečnost, že na křižovatce Brusnice byla stará komunikace proti té dnešní o více jak metr výš. Dodnes nám původní niveletu Jelení ulice připomínají zdejší domy, které se přestavbou ocitly opticky výš. Víte, že i prudce se svažující severní částí ulice U Brusnice kdysi jezdily tramvaje? Právě tam povede naše příští procházka.

Tady bývala tramvajová stanice Nový Svět.

Na této fotografii je patrný rozdíl nivelety i polohy zaniklé tratě v Jelení ulici a dnešní tratě.

Zastávkové označníky, tentokrát autobusové

S autobusovými sloupky je tak trochu potíž. Jsou totiž převážně daleko méně na očích než ty tramvajové. Zejména do doby masivního nástupu autobusů v první polovině šedesátých let minulého století bylo ještě ke všemu autobusových zastávek málo. Pro jejich označení se proto používaly převážně shodné sloupky a tabulky jako u tramvají, pouze text byl jiný.

Text a foto: Jiří Čermák

Bouřlivý rozvoj autobusových linek si ale zcela samozřejmě vynutil co nejjednodušší konstrukci a provedení těchto symbolů. Hlavně bylo potřeba označit místo, kde autobusy zastavují, na vzhled a vybavení se už tak moc nedbalo. Tabulkové jízdní řády byly v dané době skoro zbytečné. Jednak byly na linkách vesměs krátké intervaly, ale hlavně dodržování vypsaných časů bylo spíš jen pouhým snem. Neustále přetěžované vozy měly časté poruchy, hlavním důvodem ale byla velká zdržení na zastávkách. Běžným jevem proto byla jízda i 3–4 vozů téže linky v těsném sledu. Vedle zastávek, vybavených alespoň základními charakteristikami projíždějících linek se tak celkem běžně vyskytovaly také zastávky, vyznačené pouhým zastávkovým sloupkem bez jakýchkoliv dalších doplňků (číslo linky, jízdní řád). S ohledem na dobové podmínky to nakonec nebylo ani tak moc na závadu. Zvlášť v oblastech obsluhovaných pouze jednou linkou tvořili stálí cestující skoro 100 % klientely. Náhodný zájemce o přepravu se prostě musel přeptat.

Současná snaha vybavit všechny autobusové zastávky v rámci PID shodným typem sloupku je velmi sympatická. Je to velká výhoda pro cestující, protože poloha zastávky je tak zřetelná i z odstupu.

Snad bych měl dodat ještě pár slov k otištěným snímkům. Byl bych nerad, kdyby někdo nabyl dojmu, že jsem fotografoval jen ty nejhorší sloupky. Není to pravda. Všechny ty snímky jsou jen odrazem své doby, což ostatně nechtěně dokládá i skromně zachycený stav okolí zastávek.

Zastávkový sloupek, zachycený v roce 1930 u Stavovského divadla. Jednoduchý, prostý a účelný.

Tento typ sloupku byl dlouhá léta pro autobusové linky přímo typický. Snímek dokládá skutečně běžný stav. Zajímavým doplňkem je ona malá šipka nad číslem linky, naznačující její další směr. Na Strži, 25. 3. 1973.

Charakteristické pro autobusové linky bývalo časté umístění tabulky na různých sloupech či lampách. Zde máme připojenu ještě dodatkovou tabulku. Vozovna Hloubětín (Kbelská), 16. 8. 1975.

Stále se zvyšující počet autobusových linek vedl postupně k různým kuriózním úpravám při vyznačení zastávek.
Zálesí, 31. 1. 1982.

Neméně poutavé bylo též označení zastávky u nedaleké krčské nemocnice.
Nemocnice Krč, 31. 1. 1982.

Zcela samostatnou kapitolou byly provizorní, resp. přenosné sloupky. Přímo spartánské provedení nám předvádí snímek ze Strašnic.
Průběžná, 23. 3. 1973.

Pro autobusové linky byl bohužel po dlouhou dobu charakteristický také nehezký, ba až odpudivý stav zastávkových sloupků. Jako první se nám představuje stanice Pankrác (tehdy Mládežnická) nedlouho po zahájení provozu metra. Sloupek by byl jinak docela vzhledný, ale jakoby mu cosi chybělo...
Pankrác, 27. 5. 1974.

Vyhlášenou lokalitou co do počtu zastavujících linek byl a je lihovar na Zlíchově. V průběhu let se tu vystřídalo hned několik způsobů řešení této situace. Úprava zachycená na snímku patří k opravdu zdařilým. A jen pro pořádek: na té tabuli napočítáte celkem 26 linek. Lihovar, 27. 10. 1996.

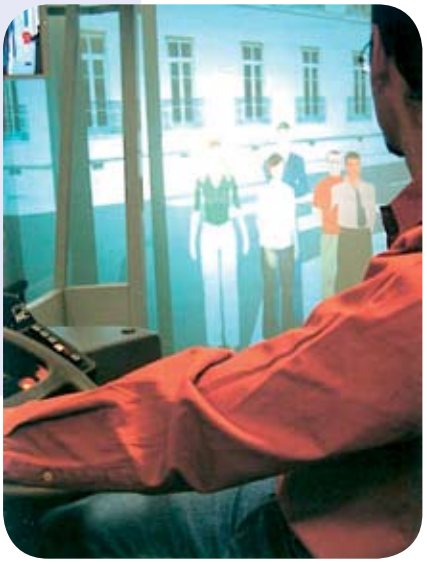
Snímek pořízený ve Vysočanech nám nabízí spíš opačný extrém, kdy je vlastní sloupek téměř zakrytý nejrůznějšími tabulkami. Dá se snadno odhadnout, že ten kámen dole má velký význam pro zachování stability.
Vysočany, 16. 8. 1975.

Poslední dnes uvedený sloupek je spíš přízrak. Nutno ovšem dodat, že šlo o označení používané zastávky s dost hustým provozem.
Sídliště Modřany, 16. 4. 1989.

Simulátory pro dopravu

Charakteristickým rysem dnešní doby je používání stále novějších a progresivnějších technologií, které stupňují požadavky na znalosti provozních pracovníků. V přímém rozporu s těmito požadavky je tlak na snižování počtu pracovníků (v provozu ne). Tento rozpor může být dlouhodobě úspěšně řešen pouze tehdy, pokud se zaměstnavatel rozhodne přijmout a důrazně realizovat úkol cíleného doškolování a trvalého tréninku svých kmenových pracovníků.

Lubomír Čabelka, vedoucí oddělení Technologie provozu vozidel
Foto: dodavatel simulátorů CORYS T.E.S.S. Francie



Vyšší kvalifikace pracovníků se však v tak dynamickém a proměnlivém prostředí, jakým doprava bezesporu je, nedá docílit konvenčním školením ve formě vyučování u tabule nebo nahradit praktickým provozním zácvikem v pravidelném provozu s cestujícími. Nový systém školení musí v maximální míře využívat počítačem řízené systémy, které nabízejí různorodou, účinnou, bezpečnou a hospodárnou pomoc při jeho realizaci. Používání moderní simulační a audiovizuální techniky při tom usnadňuje názorný popis složitých dopravních systémů a v široké míře umožňuje simulaci poruch. Simulátory vytváří vzhled, vlastnosti a chování reálného systému, pokud možno co nejvěrněji podle skutečnosti. Tyto tréninkové metody jsou naprosto nezávislé na běžném provozu, jsou však koncipovány jako otevřené. Do výukového procesu lze tedy kdykoli implementovat nově získávané praktické zkušenosti a poznatky z reálného provozu. Nejdůležitějšími cíli těchto nových, na konkrétní potřeby jednotlivých trakcí orientovaných školení jsou:

1. **nárůst odborných znalostí provozního personálu** – školení lze zaměřit na pravidelnou výuku techniky jízdy, prohloubení technických znalostí o používané technice, pravidelné ověřování znalostí svěřené techniky apod.
2. **dosažení maximální míry profesionality při řešení běžných nebo v minimální míře se opakujících provozních situacích** – školení lze zaměřit na běžné poruchy průběhu provozu a s nimi spojená rizika. Kritické situace, které se v praxi minimálně vyskytují, mohou být opakovaně simulovány a intenzivně proškoleny, čímž se usnadňuje jejich praktické zvládnutí v reálném provozu.

3. **efektivita výuky** – velmi jednoduše lze pomocí simulací odzkoušet a optimalizovat nové technologie ještě před jejich uvedením do provozu; nové vozy lze strojvedoucí a řidiče naučit ovládat a obsluhovat ještě před jejich uvedením do pravidelného provozu; intenzivní výukou za pomoci simulátorů lze zkrátit dobu výuky; ekonomicky velmi výhodně se jeví přesunutí převážné části výuky praktické jízdy na simulátor apod.

Používané typy výukových nástrojů:

E-learning – autonomní učební moduly užívány samostatně jako dodatek ke standardní výuce. Nahrazují tradiční zprostředkování znalostí ve formě písemných textů a ústních přednášek formou interaktivního zprostředkování informací, přičemž se vedle textů a řeči používá grafů, hudby, obrazů, videa a animace. Tyto moduly mohou být po síti snadno distribuovány k velkému počtu žáků. Učební text je většinou zakončen testem.
V jednotce Provoz Metro (JPM) je v současné době tato metoda zaváděna výukou provozních předpisů u staničního personálu.

CBT – „Computer Based Training" – učební programy CBT jsou zpravidla používány pro stacionární služby např. výcvik dispečerů všeho druhu nebo pro výcvik techniků na stavědlech. Tento základní typ simulátoru umožní frekventantům přípravných a zdokonalovacích kurzů prakticky vyzkoušet všechny klasické provozní situace, řešit případné závady a prověřit všechny provozní situace,

které mohou v reálném prostředí nastat. Do provozu tak po absolvování školení přichází profesionál, který je teoreticky a prakticky připraven řešit jakékoli provozní situace. Typickým příkladem tohoto typu je simulátor elektronického stavědla používaný v JPM pro výuku a zdokonalovací výcvik samostatných provozních techniků na elektronickém stavědle.
Při použití simulátorů pro výuku jízdy jsou sledovány dva rozdílné cíle :

- **výuka a zvládnutí vozidla (simulátor vozidla)**,
- **výuka samotné jízdy (simulátory jízdy)**.

Simulátor vozidla – multifunkční simulátor

V tomto simulátoru je kladen velký důraz na zvládnutí obsluhy vozidla, zejména odstraňování provozních závad a poruch. Simulátor je dimenzován tak, aby mohly být cvičeny všechny možné závady, poruchy funkcí a jejich signalizace. Vše věrně odpovídá originálu. Vizualizace jízdy je pouze doplňkem procvičovaných situací. Praktická jízda se po absolvování výuky na simulátoru trénuje na školním vlaku nebo v provozu s cestujícími pod vedením instruktora jízdy.
V JPM v současné době reálně vyvstává problém výuky nových strojvedoucích na modernizovaných soupravách 81-71M. Výcvik v odstraňování provozních závad na těchto soupravách není prakticky možný, a proto probíhá pouze teoreticky, rovněž tak probíhá zdokonalovací výcvik strojvedoucích. Praktické návyky získává strojvedoucí až v pravidelném provozu s cestujícími. JPM má zpracovánu variantu tohoto simulátoru (81-71M), nyní záleží pouze na jeho zařazení do plánu investic.

Simulátory jízdy - „Full scope simulátor"

Tento simulátor v sobě slučuje všechny vlastnosti simulátoru vozidla, a navíc přidává naprosto věrnou simulaci jízdy. Pomocí až šesti stupňů volnosti, dokonalé vizualizace jízdy, vizualizace zpětných zrcátek, vhodně doplňovaný zvukovými projevy zprostředkuje tento simulátor téměř dokonalý „jízdní zážitek" velmi věrně přibližující realitu.

Důležitou součástí obou typů simulátorů je:

- **Pracoviště instruktora** – toto pracoviště ovládá celý proces simulace. Je na něm možno variabilně vytvářet různé zkušební scénáře, je možno simulaci např. zastavit a vrátit, je možno rozebírat činnost zkoušeného, vyhodnocovat a archivovat absolvovaná školení pro jednotlivé frekventanty. Dále slouží toto pracoviště pro simulaci jakékoli komunikace frekventanta cvičení např. po VKV, telefonu apod.
- **Pracoviště přihlížejících** – na tomto pracovišti je umožněno účastníkům školení, kteří právě „nejedou" v simulátoru, sledovat simulované činnosti a následně se aktivně účastnit jejich rozboru.

V této formě může být cvičení na simulátoru používáno nejen ke zvyšování odborné způsobilosti strojvedoucích a řidičů, ale také ke snižování jejich stresu. U systému metra je možno zakomponovat do simulace jakékoliv mimořádnosti, které se v provozu metra, ať už v tunelu, nebo ve stanicích metra, vyskytují. V JPM je tento typ simulátoru pro soupravu typu M1 již několik let opakovaně zařazován do plánu investic.
U systémů tramvají, které jezdí zcela nebo částečně v prostoru ulic, získává zvláštní důležitost simulace individuální dopravy (automobily, cyklisté, chodci) kvůli konfliktnosti a požadované rychlé reakci řidiče. Na obrázku je ukázána simulace výhledu z kabiny řidiče tramvaje včetně vizualizace obou zpětných zrcátek.
Totéž platí i o simulaci autobusové dopravy. Na obrázku je ukázána simulace výhledu do zpětných zrcátek řidiče autobusu. V reálných možnostech moderní vizualizace je i simulace pohybu cestujících, včetně jejich nástupu, na zastávkách městské hromadné dopravy.

Běžnou konfigurací používanou ve světě je jeden trenažér typu „Full scope" ve spojení s několika simulátory multifunkčními. Tato konfigurace je z hlediska výsledné ceny kompletu nejvýhodnější.
Orientační údaje v argumentaci pro zavedení špičkových simulátorů:

- snížení doby výcviku na skutečných vozech (efektivita výuky);
- simulace stavů málo obvyklých (snížení dopadů řešení mimořádných událostí na pravidelnost provozu);
- zvýšení bezpečnosti provozu (snížení počtu mimořádných událostí);
- snížení nákladů na údržbu (pneumatiky, opotřebení souprav při výuce aj.);
- snížení spotřeby energií (el. energie, nafta);
- zvýšení kvality poskytované služby;
- možnost výcviku obsluhy ještě před dodáním nové techniky apod.

Uživateli těchto vysoce moderních a výkonných simulátorů jízdy jsou především velké železniční podniky (např. AMTRAK USA, DB Německo, British Rail Anglie, VR Finsko, SNCF Francie). Roste však také jejich používání u podniků městské hromadné dopravy. Příkladem mohou být metra v Berlíně, Bruselu, Milánu, Lisabonu, Londýně, autobusový simulátor v Grenoblu nebo tramvajový simulátor v Bruselu.
Velká většina výše uvedených podniků spojila nákup plnohodnotných kompletů simulátorů přímo s nákupem nové techniky. Moderní trend ve výukových metodách začíná využívat i Dopravní podnik hl. m. Prahy a je na zvážení, zdali při uvažovaných nákupech jakékoli nové vozové techniky pořídit i novou techniku výukovou.

Pražská muzejní noc

Národní muzeum, Dopravní podnik hl. m. Prahy a Asociace muzeí a galerií ČR ve spolupráci s dalšími muzei a institucemi uspořádali dne 14. června 2008 jubilejní, pátou Pražskou muzejní noc. Její návštěvníci měli možnost navštívit celkem 51 objekt – muzea, galerie, kulturní památky a jiné lokality, přičemž vstup do téměř všech těchto objektů byl tradičně zdarma. Symbolické vstupné museli návštěvníci zaplatit jen při návštěvě Národní kulturní památky Vyšehrad a do objektů Pražské informační služby.

Pavel Ďuran
Foto: Tomáš Máca

Hlavní myšlenkou Pražské muzejní noci je umožnit návštěvu pražských muzeí a galerií v netradičním nočním čase. Muzea si během této akce kladou za cíl připomenout svůj smysl a význam pro společnost těm, kteří je pravidelně nenavštěvují. Vedle stálých expozic a výstav tak nabídla letošní muzejní noc i velké množství unikátních doprovodných akcí: komentované prohlídky, ukázky unikátů a kuriozit z jindy nepřístupných sbírek, koncerty, divadelní představení, filmové projekce, přednášky nebo autorská čtení. Nově se akce zúčastnily čtyři instituce – Vysoká škola uměleckoprůmyslová, Galerie Anderle, Rumunský kulturní institut a Městská knihovna v Praze – a účast si nenechalo ujít ani Technické muzeum, které je v současné době v rekonstrukci a připravilo doprovodný program před svou budovou.

Dopravní podnik hl. m. Prahy otevřel tradičně brány Muzea MHD v Praze. Dlužno podotknout, že střešovická vozovna náporu návštěvníků hrubě nestačila a před vchodem do muzea stála dlouho do noci nekonečná fronta. Kapacita Muzea MHD je totiž cca 160 lidí, přičemž v sobotu večer jich sem zavítaly tisíce.

Kromě toho pražský Dopravní podnik zajišťoval i tentokrát dopravu mezi jednotlivými objekty. Na devět linek nasadil více jak padesát nízkopodlažních autobusů. To je solidní zabezpečení dopravy malého města! Oproti loňsku jedna linka přibyla a s ní i počet najetých kilometrů. Když jsem se na zabezpečení muzejní noci zeptal vedoucího jednotky Provoz Autobusy Václava Jelínka, prozradil mi, že autobusy Dopravního podniku najedou letos o tisíc kilometrů více než loni.

A jak dalece je složité takovou akci zabezpečit? „Personálně je to dost velký problém," řekl mi Václav Jelínek, „část lidí je využitelných po nějaké své pravidelné lince, část lidí jde z volna. Je pravda, že na rozdíl od předchozích ročníků se podařilo nutné podklady pro naší jednotku zajistit s předstihem cca dvou týdnů – také díky tomu byla akce zajištěna relativně v klidu i přes vysoký nedostatek řidičů."

A co autobusy? Pětapadesát nízkopodlažních vozidel na zvláštních linkách je úctyhodné číslo – nechyběly na pravidelných spojích? Vedoucí JPA mne ujistil, že nikoli. Garantované nízkopodlažní spoje byly samozřejmě zabezpečeny vozidly s bezbariérovým přístupem, nicméně připustil, že odehrávat se podobná akce ve všední den, mohly by nastat problémy.

O to, aby problémy nenastaly, se na centrálním přestupním bodě na Palachově náměstí starala pětice dispečerů JPA. Kromě toho odsud byla odkloněna tramvajová linka číslo 17, ta ze Staroměstské zamířila přes Mánesův most na Malostranskou a odtud kolem Úřadu vlády na Čechův most (a dále po své pravidelné trase) a vymístěna odsud byla i individuální automobilová doprava. Na to dbala Policie ČR.

O hladký průběh provozu zvláštních linek pak v budově CD Na Bojišti pečoval jeden ze službu konajících dispečerů, pan Václav Kříž, který neměl na starosti nic jiného. Ten v souvislosti s Pražskou muzejní nocí musel řešit do třiadvacáté hodiny, kdy jsem se byl na dispečinku podívat, pouze tři mimořádné události. U dvou z pětapadesáti nasazených autobusů šlo o technickou závadu a došlo i k jedné nehodové události, prý však nic zásadního, jen malý ťukanec.

Pražská muzejní noc skončila hodinu po půlnoci v neděli 15. června. Dopravní podnik prodloužil provoz metra, a to do 1.30 hodin a lanovka na Petřín přestala jezdit tentokrát až v 1.15 hodin. Návazně byly prodlouženy i provozní doby P+R parkovišť.

Letošní muzejní noc v Praze navázala na úspěšný model předchozích čtyř ročníků. „Jsem rád," řekl generální ředitel Národního muzea Michal Lukeš, „že dokážeme veřejnost strhnout. Společný zážitek a rozhovory návštěvníků o tom, co v muzeu vidí je to, co dodává Pražské muzejní noci smysl."

A tak jestliže byl návštěvnický rekord zaznamenán v roce 2007, kdy se této akce zúčastnilo 171 tisíc návštěvníků, pak se letos, nebyl-li překročen, minimálně otřásl. A to i přes to, že meteorologové hrozili přeháňkami a že se hraje Mistrovství Evropy v kopané. Je příjemné konstatovat, že Dopravní podnik hlavního města Prahy k tomu přispěl lví měrou. „Je nutné ocenit ochotu řidičů jak kmenových, tak i těch na DPČ (brigádníci), kteří byli osloveni a nastoupili v tento den na službu z volna," prohlásil vedoucí jednotky Provoz Autobusy Václav Jelínek. Ale nejen ty.

Všem, kdo se z Dopravního podniku podíleli na úspěšném zabezpečení této akce, patří bezpochyby uznání a dík.

	2004	2005	2006	2007	2008
Počet autobusů	6	17	22	43	55
Typ autobusů	SdN	SdN	SdN	SdN	SdN, MdN
Počet účelových linek	4	5	7	8	9
Předpoklad km	921,5	2222,75	3459,2	5244,0	6300,0
Předpoklad prac. hodin	54,88	151,55	233,44	312,98	360,0

Vozovna ve Stromovce ožívá

V loňském lednovém DP KONT@KTu jsme přinesli článek o dávno zaniklé tramvajové vozovně v Královské oboře. Na konci článku byl tento text: „Bývalá administrativní budova vozovny v Královské oboře stojí dodnes a 70 let od zboření ostatních remízních budov je stále němým, trochu zapomenutým svědkem jedné kapitolky v historii městské hromadné dopravy v Praze." Už to neplatí. Proč? Vždyť žádná nová vozovna se tu nestaví, nebo přece?

Text a foto Mgr. Pavel Fojtík, vedoucí oddělení Archiv

Bývalá vozovna v Královské oboře na sklonku dubna 2008. Žaluziové stěny jsou částečně posuvné, takže prostor po otevření občerstvení bude proměnlivý.

Tak to vypadalo u dětského hřiště se „sputnikem" v říjnu loňského roku. Vedle staré administrativní budovy začala v místech někdejšího krytého peronu vyrůstat lehká kovová konstrukce nového přístavku.

Jen pro připomenutí – tak vypadal původní krytý peron ve dvacátých letech. V té době už sloužil především k odstavování vozů a nastupovalo se pod širým nebem.

Kdo se procházel už během loňského léta a podzimu pražskou Stromovkou, nemohl si nevšimnout stavebního ruchu, který se odehrával u dětského hřiště se známým „sputnikem". Administrativní budova někdejší vozovny tramvají, která chátrala a stávala se v posledním období i předmětem zájmu bezdomovců, a její nejbližší okolí se na čas skryly za ohradou a na straně od Stromovky se objevila velká modrá tabule firmy Hochtief CZ oznamující, že zde probíhá „Rekonstrukce a dostavba bývalé konečné tramvaje v Královské oboře na občerstvení a veřejné WC". Za ohradou začala vedle staré budovy vyrůstat lehká ocelová konstrukce připomínající vzdáleně část někdejší tramvajové vozovny. Když se podíváte do těchto míst dnes, spatříte pěkně rekonstruovaný historický objekt a moderní dostavbu v místě, kde se kdysi nacházel krytý peron (jediná zcela krytá tramvajová zastávka v Praze). Na nové budově spatříte název VOZOVNA. A právě to je to, proč už poslední věta loňského článku vlastně neplatí. Chátrající objekt z roku 1910 byl vkusným způsobem zachráněn a rekonstruován. Nová dostavba svojí velikostí připomíná bývalou vozovnu (přesněji zmíněné kryté nástupiště, ve kterém se vozy také odstavovaly). V případě této dostavby nebylo úmyslem architektů napodobovat hrázděnou a dřevěnou architekturu někdejší vozovny, rekonstrukce staré administrativní budovy s režným zdivem je ale více než zdařilá. Není tedy divu, že citlivá rekonstrukce přízemní budovy získala ocenění v 5. ročníku architektonické soutěže Fasáda roku v kategorii rekonstrukce. Tuto soutěž pořádají Fakulta architektury ČVUT Praha, Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků, Český svaz stavebních inženýrů, Obec architektů a další instituce.

Ačkoliv ještě Vozovna veřejnosti nesloužila, už 23. května letošního roku se zde konala tisková konference spojená s podpisem memoranda o zkvalitňování životního prostředí za účasti zástupců pěti evropských měst, Prahy, Berlína, Bratislavy, Norimberku a Vídně. Akce proběhla v souvislosti s Evropským dnem parků, který se konal o den později.

Dodejme, že architektem projektu je Ing. arch. Jiří Žentel. Investorem se stalo Hlavní město Praha a stavební práce stály 26 milionů korun. V době uzávěrky probíhalo výběrové řízení na provozovatele občerstvení, jehož součástí budou i veřejné záchodky. Ostatně i to veřejné WC právě tady u vozovny kdysi bývalo a upřímně řečeno – v této rekreační části města citelně chybí.

A tak nám nezbývá než poděkovat všem, kteří se o částečné znovuvzkříšení vozovny zasloužili. Škoda jen, že architekt nezachoval v zemi i kolejnice, které tady až do této rekonstrukce ležely v zemi a byly pro někoho nečekaným svědkem tramvajové minulosti Stromovky.

Drážďany v Praze

Brzy po roce 2000 byla navázána spolupráce mezi Dresdner Verkehrsbetriebe AG (Dopravním podnikem Drážďany, a. s.) a Střední průmyslovou školou dopravní, a. s. v Praze v rámci mezinárodního programu Leonardo da Vinci. Stejně jako měl kdysi DP v Praze své odborné učiliště pro výchovu (dnes dceřinou společnost SPŠD, a. s.), má dosud i DP Drážďany své centrum vzdělávání pro budoucí pracovníky. Vzájemná spolupráce obou školských zařízení nabyla zejména po vstupu České republiky do Evropské unie velkého významu. V současné době je tato „přeshraniční" spolupráce dávána za vzor jiným školským zařízením obdobného typu, např. na Světovém kongresu v Helsinkách.

Střední průmyslová škola dopravní, a. s.

Stálé prohlubování vzájemných styků se projevuje nejen ve výměnných stážích studentů, ale i pedagogů. Naši žáci absolvovali třítýdenní pobyt v Německu v roce 2004 a naši učitelé v roce 2005, němečtí studenti přijeli do Prahy na dvakrát čtyři týdny roku 2007 a naposledy letos na 3 týdny na přelomu února a března. Žáci naší školy zase pojedou na 14 dnů v červnu do DVB AG. Význam mezinárodních stáží spočívá především v tom, že se žáci seznámí nejen s poznatky odbornými, ale i kulturními a zlepší si své jazykové znalosti. V Německu mohli naši žáci v DP absolvovat mimo odborné přednášky na téma nejnovějších zákonných ustanovení EU také pracovní činnosti, např. při opravách autobusů a dalších motorových vozidel, seznámit se s výukou mechatroniků, elektroniků, s opravami slabo- i silnoproudých zařízení apod. Letos v červnu absolvují v Drážďanech stáže naši žáci oborů vzdělání autotronik a operátor provozu a ekonomiky dopravy.

Stáž 11 německých studentů v únoru a březnu se týkala oboru odborný pracovník v dopravě. První týden probíhal převážně ve škole v Motole, na Třebešíně a na Valentince, kde se žáci seznámili s naší školskou soustavou, s našimi předpisy o bezpečnosti práce a ochrany zdraví a o hospodaření s odpady, s historií pražského Dopravního podniku, s Pražským integrovaným dopravním systémem a s marketingem ROPIDu. Druhý a třetí týden pobytu byl věnován praktickému poznávání způsobů řízení provozu tramvají, energetického dispečinku tramvají, provozu autobusů a vlakového dispečinku metra. Žáci dále absolvovali názorné ukázky a vysvětlení údržby a brzdných zkoušek tramvají na Pankráci, autobusů v Hostivaři a vlaků metra na Kačerově. Nedílnou součástí byla návštěva zákulisí lanové dráhy na Petříně (DVB AG provozují dvě lanové dráhy) a detailní prohlídka Muzea MHD ve Střešovicích. Stejná pozornost byla věnována tvorbě jízdních řádů i metodám nasazování vozidel do provozu a plánům služeb provozních pracovníků (řidičů a strojvedoucích a dalších provozních pracovníků v metru). Po praktickém seznámení s činností našich informačních středisek, call centra a informačních kiosků provedli pro nás žáci také metodou fiktivních klientů průzkum, do jaké míry splňují naše informační střediska svou důležitou roli při informování cestující veřejnosti a vyzkoušeli funkci informačních kiosků ve stanicích metra a na barrandovské tramvajové trati. Závěrečná část stáže byla věnována tvorbě informačních materiálů a metodám marketingu pražského Dopravního podniku. Na úplný konec stáže absolvovali žáci Rallye PID, kde si podle zadání museli sestavit vlastní itinerář a projet udaná místa v síti PID v nejkratším čase. Splnění tak náročného odborného programu by nebylo možné bez vzácně dokonalého přispění pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy na navštívených pracovištích. Za jejich angažovanost, ochotu a porozumění je jim všem nutno vyjádřit obdiv a hluboký dík.

O kulturní program se postarali především pracovníci SPŠD, a. s. spolu s našimi žáky a němečtí stážisté tak mohli poznat zblízka provoz ruzyňského letiště, pražskou ZOO a při vycházkách množství pražských památek včetně jejich historie. Určitým vrcholem a nevšedním zážitkem byla pro ně i účast na maturitním plesu SPŠD, a. s. v Lucerně.

Při závěrečném hodnocení pak všichni účastníci obdrželi certifikáty o úspěšném absolvování stáže. Jak němečtí studenti, tak i jejich pedagogický doprovod vyjádřili své díky za umožnění tolika poznatků a zážitků všem, kdo se o ně zasloužili, nepřítomné pracovníky Dopravního podniku nevyjímaje, a slíbili, že se o naše studenty v červnu postarají stejně dobře. Stáž splnila veškerá očekávání a podstatnou měrou přispěla ke vzájemnému porozumění Čechů s námi blízkými Sasy.

Důchodová problematika

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti **Helena Bajerová**

Informace k mimořádné srpnové valorizaci důchodů.

V minulém čísle DP KONT@KTu jsem informovala čtenáře o návrhu mimořádné valorizace – mimořádného zvýšení důchodů. Tento návrh schválila dne 2. 6. 2008 vláda.

Každému důchodci se zvýší důchod o 470 Kč měsíčně. Základní výměra důchodu, tzv. pevná částka, se zvyšuje od srpnové splátky z 1700 Kč na 2170 Kč.

Mimořádná valorizace od srpna 2008 je jednotná pro všechny druhy důchodů (starobní řádný i předčasný, plný i částečný invalidní, vdovský, vdovecký a sirotčí). Zvýšení o 470 Kč bude stejné u důchodců, kteří pobírají jeden důchod, stejně tak u důchodců, kteří mají tzv. souběh důchodů (např. starobní a vdovský, plný i částečný invalidní a vdovský apod.), protože při souběhu více důchodů náleží pevná částka pouze 1x. Zvýšení se týká všech důchodů, které jsou přiznány před rokem 2008 i v roce 2008 (od 1. 1. 2008 – 31. 12. 2008), tzn. před 1. 8. 2008 i po 1. 8. 2008, ale budou přiznány i později v roce 2009 a dále. To znamená, že i když bude důchod přiznán např. až od 1. 1. 2009, bude k tomuto důchodu náležet též pevná částka ve výši 2170 Kč.

Dále bylo schváleno zvýšení „Příplatků k důchodům přiznaných ke zmírnění některých křivd způsobených komunistickým režimem a k ocenění účastníků národního boje za vznik a osvobození Československa a některých pozůstalých po nich", které byly přiznány před 1. srpnem 2008, o 3,6 % částky příplatku.

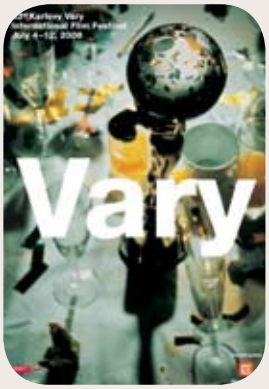
Své dotazy, které budou sloužit i jako náměty pro další informace z této oblasti, posílejte na e-mail: Helena.Bajerova@seznam.cz nebo volejte na telefonní číslo 724 237 528.

Kulturní tipy

První prázdninový měsíc se tradičně nese ve znamení nejrůznějších festivalů. Filmových, hudebních a vlastně i divadelních. Neopomeneme ale vybrat ani z dalších filmových premiér a koncertních zastavení světových hudebníků na českých (nebo vlastně spíš pražských) pódiích. Jako obvykle se v létě také podíváme i za hranice Prahy. Hezké léto a příjemné kulturní zážitky.

kino

Největší červencovou filmovou událostí je samozřejmě 43. ročník mezinárodního filmového festivalu v Karlových Varech. Vždy se tam dají najít zajímavé filmy mnoha rozličných žánrů a ani letošní přehlídka nebude výjimkou.



Je třeba mít na paměti, že festival skýtá mnohé laskominy povětšinou také v nesoutěžních projekcích. Třeba v rámci Fóra nezávislých, Půlnočních filmů anebo koneckonců třeba i v rámci pocty režisérovi Juraji Jakubiskovi. Více o programu a mnoho dalších informací najdete na www.kviff.com. Když už jsme zmínili režiséra Jakubiska, je třeba avizovat, že v červenci (konkrétně 10. 7.) přijde do kin jeho delší čas očekávaný snímek o „čachtické paní", tedy film Bathory. Pověst nejdražšího filmového projektu střední Evropy bude, zdá se, solidním lákadlem.

Dočkají se i příznivci agentů Muldera a Scullyové. Další z filmů pod „ochrannou značkou" Akta X se v kinech objeví 24. července. Tentokrát se jedná o snímek Akta X: Chci uvěřit a na to, o čem bude, je prý zatím uvaleno informační embargo. Je-li tomu tak, budeme se zřejmě nějakými těmi paranormálními jevy muset nechat překvapit.

divadlo

Pražské divadelní léto o sobě dává vědět především dvěma projekty. Tím prvním je další ročník Letních shakespearovských slavností. O programu, scénách i protagonistech se dozvíte více na www. shakespeare.cz. Druhým pak METROpolitní léto hereckých

osobností. I pro tuto akci platí, že více podrobností o repertoáru, hercích i divadelních scénách najdete na internetu (www.studiodva.cz). Z premiérových inscenací lze ale už teď jistě upozornit na nastudování Moliérova Zdravého nemocného s Karlem Rodenem v hlavní roli.

hudba

Festivalové léto bude v červenci již v plném proudu. Z červencových akcí stojí jistě za pozornost Rock For People

(2.–5. 7. v Hradci Králové) s kapelami jako Kaiser Chiefs, Offspring nebo Massive Attack, tradiční ostravská přehlídka Colours Of Ostrava (10.–13. 7.) s „taháky" tipu Sinéad O'Connor, Happy Mondays, Dandy Warhols nebo pamětnickými Hawkwind a pro příznivce „menšinových žánrů", jako je třeba ska music, lze jistě doporučit festival Mighty Sounds (18.–20. 7. v Olší u Tábora) s hlavními hvězdami v podobě „two-tone klasiků" The Toasters, kalifornských skapunkových Mad Caddies nebo průkopníků stylu psychobilly, kapely Demented Are Go.

Na své samostatné koncerty se do Prahy chystají další z řádky zajímavých interpretů. Pojďme se stručně zastavit u tria nepřehlédnutelných mužů. V úterý 8. 7. se ve sportovní hale na Výstavišti představí londýnský zpěvák a skladatel Seal a zdá se být více než pravděpodobné, že

ve svém koncertním bloku nezapomene ani na hity jako např. Prayer For The Dying nebo Kiss From A Rose. Po roce se do Prahy vrátí také jeden z bluesových veteránů John Mayall. Tentokrát se se svými The Bluesbreakers objeví v pondělí

14. 7. v Retro Music Hall. No a na závěr jsme si nechali charizmatického Toma Waitse. Ten si pro svou českou koncertní premiéru vyčlenil v probíhajícím Glitter And Doom turné hned dva dny a tak jej v Kongresovém centru bude možno vidět 21. a 22. července.

Zájem bude jistě nemalý.

-mis-

22
9138