

DP kontakt

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

» **O budoucnost se midibusy bát nemusí**
/strana 10 až 11/

»» **Kvalitní jízda až do Modřan**
/strana 14 a 15/

»»» **Tisíce dětí probádaly
zázemí DPP**

/strana 22 a 23/



Přecházení mezi tramvajemi

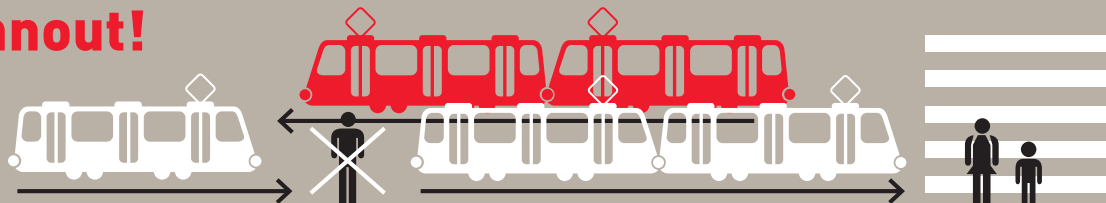
Kamarádka Zebra radí:

**PŘI CESTOVÁNÍ BUĎTE STÁLE VE STŘEHU
A ZBYTEČNĚ NERISKUJTE!**

Přecházet mezi tramvajemi
je stejně nebezpečné, jako kdyby
Zebra chtěla projít mezi lvy...



Tramvaj se může kdykoliv rozjet! Může vás srazit i tramvaj jedoucí v protisměru. **Mezi tramvajemi není kam uhnout!**



Přecházení mezi vozy

Kdyby zebry přeskakovaly
mezi tramvajovými vozy,
už by dávno vyhynuly!



Kamarádka Zebra radí:

**NIKDY NENÍ TAKOVÝ SPĚCH, ABY BYLO NUTNÉ
HAZARDOVAT SE ZDRAVÍM, NEBO DOKONCE ŽIVOTEM!**

**Za žádných okolností nikdy nevstupujte mezi
spojené tramvajové vozy.** Je to zkratka – přímo
pod kola tramvaje! Srazit vás může také tramvaj jedoucí
v protisměru.



infolinka
296 19 18 17
www.dpp.cz



**Dopravní podnik
hlavního města Prahy**



/OBSAH/

- 4-6 **» Aktuálně z DPP**
ÚSPĚŠNÝ DRUHÝ ROČNÍK ZEBRY POKRAČUJE
VELETRH CZECHBUS 2011 SE BLÍŽÍ
SERIÁL MEZINÁRODNÍCH SETKÁNÍ
PŘIŠLO DO REDAKCE
- 7 **» Média**
CO O NÁS PÍŠÍ MÉDIA
- 8-9 **» Rozhovor**
DPP HOSPODAŘÍ NA VÝBORNOU
- 10-11 **» Z podniku**
O BUDOUCNOST SE MIDIBUSY BÁT NEMUSÍ
12 ELEKTRONICKÁ POŠTA MÁ SVÁ PRAVIDLA
13 STRIKE NÁRAZNÍKEM? TO DÁŠ!
14-15 KVALITNÍ JÍZDA AŽ DO MODŘAN
16-17 PREFERENCE HROMADNÉ DOPRAVY ZÍSKÁVÁ
NA SÍLE
- 18-19 UČITELÉ JSOU STÁLE NENAHRADITELNÍ
- 20-21 **» Den s...**
TADY DOLE ŽIJEME VE VTEŘINÁCH
- 22-23 **» Fotoreportáž**
TISÍCE DĚTÍ PROBÁDALY ZÁZEMÍ DPP
- 24-25 **» Historie**
KDO LÍSTEK ZTRATÍ, MUSÍ ZAPLATITI ZNOVA
- 26-27 **» Ze světa**
TRAMVAJE NETRAMVAJE V KÖLNÜ
- 28 **» Zajímavosti**
29 OD VOLANTU NA START MARATONU
ZA KOLEGY PO ČESKÉ REPUBLICĚ
- 30 **» Kultura**
KAM V PRAZE ZA KULTUROU
- 31 **» Zábava**
FOTOSOUTĚŽ, OSMISMĚRKA

Foto na obálce: Petr Ludvíček

**DP
kontakt**

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

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

Šéfredaktorka: Hana Pohanová

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

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

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 26. září 2011

NEPRODEJNÉ

**Dopravní podnik
hlavního města Prahy**



Vážené kolegyně a kolegové,

profese řidiče v městské hromadné dopravě není rozhodně nijak jednoduchá. Platí to pro řidiče MHD všude ve světě a samozřejmě i pro ty naše, tady v Praze. Dopravní podnik hl. m. Prahy je svými zákazníky, tedy cestujícími, hodnocen do značné míry i podle toho, jak svou práci odvádějí, jak se dovedou vypořádávat se stresovými situacemi v běžném provozu, jak umí vyjít s lidmi.

Nestačí jenom na tato místa najít vhodné zaměstnance, kteří svůj vůz dokonale zvládnou. Je třeba s nimi i dále pracovat a zabezpečit jim pro jejich činnost vhodné podmínky. Proto u nás průběžně probíhají jak periodické zdravotní prohlídky, tak i školení řidičů, která se snaží postihnout všechny aspekty jejich profese (techniku, znalost linkového vedení, oblast jednání s lidmi a zvládání zátěžových situací atd.). Proto se také podnik snaží postupně vylepšovat nejrůznější detaily v jejich pracovním prostředí a reflektovat jejich případné připomínky. Znalosti a um, ale i dobrá zdravotní a psychická kondice a v neposlední řadě i spokojenost řidiče jsou totiž faktory, které se promítají do jeho pracovního výkonu. Do toho, nakolik jsou naše služby cestujícími vnímány jako kvalitní. Zda jsme pro ně zárukou toho, že je včas a v pořádku dopravíme tam, kam potřebují. Valnou většinou ohlasů je pražská městská hromadná doprava vnímána jako bezpečná a dopravní nehody s tragickými následky se skutečně nestávají často. Bohužel, i přes maximální snahu všech se jim nepodaří vyhnout úplně.

To všechno se člověku vybaví ve chvíli, kdy se musí naposledy rozloučit s jedním z nás, s kolegou, který tu dlouhá léta pracoval. Řidičem tramvaje Martinem Štrébem, který tragicky zahynul při dopravní nehodě 19. září. Dovolte mi na tomto místě ještě jednou vyjádřit upřímnou soustrast jeho rodině a pozůstalým. Věřím, že kolegové, kteří se s ním denně setkávali a znali ho nejlépe, na něj nikdy nezapomenou.

Petr Blažek
dopravní ředitel

Nový pomocník čištění kolejí a výhybek



» » Zástupci jednotky Správa vozidel Autobusy převzali v areálu Hostivař nové vozidlo Magma. Jedná se o pevný valník s náhonem 4x4. Toto vozidlo nahradí doposud využívaný vůz Multicar M25, který byl vybavený vysokotlakým čisticím strojem k čištění kolejí a výhybek. Tento stroj bude ze starého vozu demontován a umístěn na vozidlo nové. Magma má obsah 2 800 kubických centimetrů a výrazně přispěje k zlepšení a zefektivnění údržby tramvajových tratí. Oproti starému vozidlu má vyšší maximální povolenou rychlost (80 km/h), a může se tak v rámci města přesouvat mnohem rychleji (Multicar M25 má nejvyšší povolenou rychlost pouze 50 km/h). V zimním období vozidlo poslouží k údržbě a čištění výhybek. Vozidlo má nezávislé topení pro osádku, což v zimním období jednoznačně zlepší pracovní podmínky obsluhy.

» Ze zasedání Představenstva DPP

Představenstvo na svém 7. zasedání 3. října 2011 schválilo novelizaci Řádu organizačního a Řádu podpisového, jejichž úpravy byly provedeny na základě nových stanov společnosti. Představenstvo také projednalo rozbor nehodovosti za srpen 2011 a věnovalo se tragické srážce tramvají v Plzeňské ulici ze dne 19. září. Současně se zabývalo závadami na

kolech tramvají 15T a problematikou podvozků metra typu M1. Představenstvo dále projednalo majetkoprávní záležitosti DPP (věcná břemena, smlouvy na nájem nebytových prostor, odprodej provozně nevyužitelného majetku) a projednalo outsourcing Opravny tramvají. Nyní budou tyto záležitosti předloženy dozorcí radě se žádostí o udělení souhlasu.

Úspěšný druhý ročník ZEBRY pokračuje



Dopravně bezpečnostní projekt Není cesty zpět, který pořádá Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, ve spolupráci s Krajským ředitelstvím Policie hl. m. Prahy a podporou Zdravotní pojišťovny MV ČR, naváže v říjnu na úspěšnou jarní etapu. Projekt apeluje na širokou veřejnost, aby si uvědomila specifika tramvajového provozu. Podzimní část projektu se stejně jako ta jarní část zaměří na prevenci nehod, při kterých dochází ke střetu chodců s tramvajemi. Podzimní program akce se uskuteční od pondělí 17. do čtvrtku 20. října 2011. Na čtyřech tramvajových smyčkách v Praze (Kotlářka, Černokostelecká, Náměstí Bratří Synků a Stromovka) bude v době od 9.30 do 14.00 hodin pro zájemce přistavena speciální tramvaj s informačními materiály. Připraveny budou i krátké přednášky a výstava fotografií s bezpečnostní tematikou. Zájemci se mohou zúčastnit také besed, na kterých budou zástupci policie, dispečeři a řidiči DPP prezentovat základní bezpečnostní pravidla a specifika tramvajového provozu.

Veletrh CZECHBUS 2011 se blíží

Ojedinělý veletrh v rámci celé střední Evropy bude probíhat od 3. do 5. listopadu 2011 na Výstavišti v Praze – Holešovicích. CZECHBUS bude výjimečný jak vystavovateli, tak i kvalitním odborným programem pod patronátem špičkových profesionálů. Generálním partnerem veletrhu je DPP. Vedle rozsáhlých expozic výrobců autobusů se představí i vystavovatelé z oblasti servisu a provozu autobusů. Ze zajímavých seminářů lze připomenout Elektronické odbavovací systémy, Využití vodíku v MHD či Využití CNG v městské dopravě či Nové požadavky EU na technické vybavení autobusů. Veletrh bude otevřený denně od 9 do 17 hodin.



» Další díly seriálu VYPRÁVĚJ s Ečs



Krátce po uvedení prvních několika dílů třetí série úspěšného seriálu České televize Vyprávěj se štáb tohoto pořadu dne 6. října 2011 vrátil do haly kačerovského depa znovu, aby zde nechal vzniknout celkem třem dalším scénám, které budou následně použity v epizodách následující, tedy čtvrté řady. Na palubě historické soupravy typu Ečs pod vedením režiséra Biseru Arichteva se před kamerou objevili: Andrea Kerestešová, Alžběta Stanková, Josef Polášek, Milena Minichová a další. Tvůrci seriálu, který mimo jiné získal prestižní cenu absolutního vítěze ankety Týtý, si soupravu Ečs oblíbili natolik, že již nyní projeví zájem o natáčení dílů dalších.

« PĚVECKÝ SBOR HLEDÁ INSTRUMENTALISTY

Pěvecký sbor DPP byl založen na počátku loňského jara. Již po půl roce se představil kolegům i veřejnosti během několika koncertů, z nichž nezapomenutelné bylo zejména provedení České mše vánoční Jakuba Jana Ryby. Ta zazněla nejprve v komorním prostředí Obce křesťanů na Špejcharu, podruhé v kostele svatého Salvátora již před stovkami posluchačů. V letošním roce by členové pěveckého tělesa toto vánoční dílo rádi zopakovali a dovolují si ke spolupráci

přizvat instrumentální hráče. Jedná se o obsazení pro flétny, klarinet, lesní rohy, trubky, trombony, tympány, housle, violy, violoncella a kontrabasy. Zájemci se mohou obrátit na sbormistra Lukáše Janírka nebo předsedkyni sboru Danu Vohralíkovou. E-mail pro kontakt je sbordpp@seznam.cz, nebo je možnost se domluvit osobně během zkoušky sboru každé pondělí od 17 hodin v žižkovské vozovně. Vítání jsou také zpěváci (www.psdp.wbs.cz).

Seriál mezinárodních setkání

Na základě žádosti o odbornou exkurzi navštívila DPP v září skupina studentů a profesorů z dánské SELANDIA COLLEGE. Škola je zaměřena na techniku, business a management. Skupina, která studuje dopravu a logistiku, se zaměřila na systém oprav jako jeden z bodů zajištění provozuschopnosti tramvají v DPP. Prohlídka a odborná přednáška proběhly v opravně tramvají v Hostivaři a setkaly se s mimořádně pozitivním hodnocením. Trvalý zájem dánských odborných škol svědčí o technické úrovni našich dílen – tato návštěva byla již třetí od roku 2008.

V rámci odborných exkurzí v ČR a diskusí s českými protějšky navštívila v září slovinšská skupina expertů z veřejného i privátního dopravního sektoru a univerzity dispečink DPP Na Bojišti. Zahraniční návštěva se uskutečnila pod záštitou Slovenian ITS Association.

V září se uskutečnila schůzka se zástupci Evropské investiční banky (EIB). Jednání zástupců EIB a DPP se týkalo projektu výstavby trasy metra IV.C2 Ládví – Letňany, částečně financovaného z úvěru poskytnutého právě EIB pražskému magistrátu. Účastníci jednání zhodnotili realizaci projektu a prezentace nového úseku byla spojená i s prohlídkou provozu. Zároveň byl během jednání představen projekt nový, a to aktuální prodloužení metra A do Motola, který byl prezentován rovněž i na místě stavby.

Během září došlo ke dvěma setkáním se zástupci města Charkov a DP Charkov - zájemci o nákup tramvají T3. Delegation si prohlídla provozovny tramvají a dispečink DPP, ujasnila si způsob odběru vozů a informovala se o možnostech realizace některých jejich úprav v prostorách DPP a možné spolupráce během oprav.



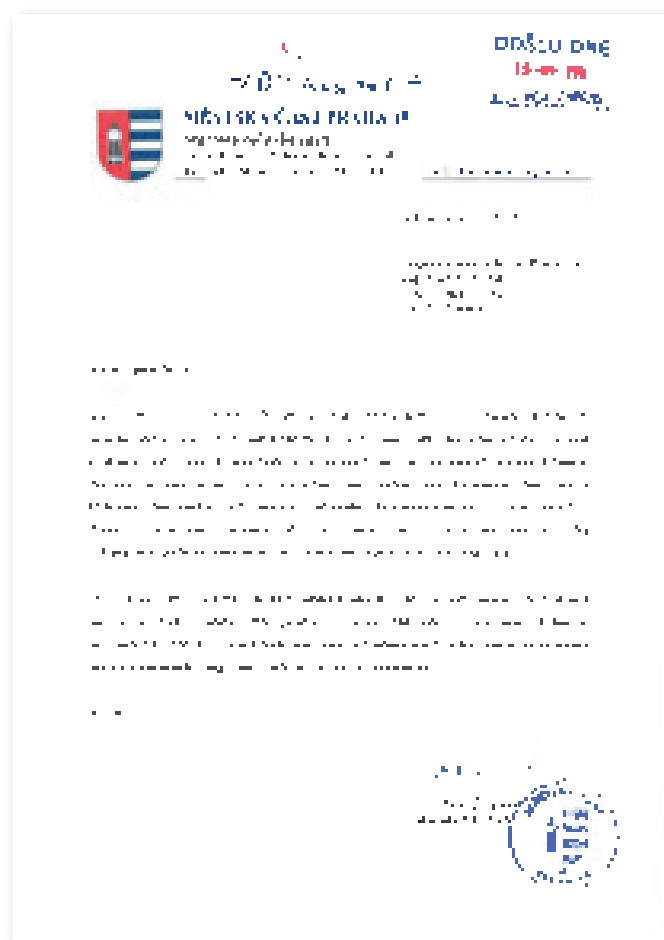
/PŘIŠLO DO REDAKCE/

DĚKOVNÝ DOPIS ADRESOVANÝ GENERÁLNÍMU ŘEDITELI DPP MARTINU DVOŘÁKOVÍ

Dne 10. 9. 2011 bylo výročí 130 let od vzniku Sboru dobrovolných hasičů ve Kbelích. Součástí těchto oslav bylo rozsáhlé námětové cvičení zásahu několika požárních sborů, včetně evakuace osob z horních pater budovy za pomoci plošiny profesionálních pražských hasičů. Na rozdíl od plánu museli ve vzniklé situaci hasiči zabrat celou komunikaci Bakovská, u křižovatky Bakovská a Toužimská, a tím, zdůrazňuji, že v sobotu, na cca 35 minut znemožnili dopravu, včetně Vašich autobusů. Po 15 minutách od vzniklé situace dorazila hlídka z Dopravního podniku, která se seznámila se situací a promptně na ni reagovala.

Dovolte tedy, abych konstatoval, že v nastalé situaci se v rámci cvičení ukázalo, že evakuace takovýchto budov zabere větší prostorový rámeček. Od toho cvičení jsou. Avšak to nejdůležitější, chtěl bych ocenit Vaše pracovníky z hlediska jejich rychlé reakce, vyhodnocení situace a následného reagování. Takto se chovají profesionálové.

Pavel Žďárský
Starosta MČ Praha 19



/PŘIŠLO OD CESTUJÍCÍCH/

☞ Dobrý den, ráda bych pochválila pořádaný Dne otevřených dveří v depu Hostivař. Perfektní organizace dopravy na místo, velmi praktická mapa areálu, dostatek dopravních prostředků pro vyzkoušení atd. Velmi příjemný zážitek z ochoty a trpělivosti řidičů a veškeré obsluhy v areálu. Moc hezké taky bylo si na všechno sáhnout a vidět zblízka, včetně hasičské pěny.

Rita Vavrdová

☞ Pěkný den, rád bych poděkoval touto cestou všem, kteří se podíleli na organizaci Dne otevřených dveří DPP. Celá akce se mi moc líbila a dle ohlasů jsem nebyl sám. Byl jsem příjemně překvapený, když se do diskuse v hale, kde se opravují tramvajové podvozky, k nám přidal chlapík v „civilu“ a postupně nám osvětlil podrobnosti a zajímavosti ze zákulisí. Pak bych také rád vyzdvihl výklad pána, který nám vysvětloval, jak funguje tramvajový dispečink. I když to bylo složitější, přesto nám vše vložil tak, že všichni chápali.

Lukáš Zástěra

☞ Chtěla bych tímto poděkovat Vaší zaměstnankyni, paní Andree Hofnerové, konající dozor ve stanici Chodov dne 17. 9. 2011. Při velmi nepříjemném zážitku, kdy mě v metru obtěžoval spolecestující, mi paní Hofnerová poskytla pomoc a díky ní jsem se dostala v pořádku domů. Takže jediným následkem tohoto incidentu zůstanete nepříjemná vzpomínka, ale zároveň důvěra v pracovníky Dopravního podniku a dobrý dojem z jejich vysoce profesionálního přístupu.

Hana Urbásková

☞ Dobrý den, chtěla bych podat stížnost na řidiče autobusu č. 120, který měl odjíždět z Andělu 7. 9. 2011 v 7:45. Bohužel řidič, který se celou dobu vybavoval s jinými řidiči, odjel až v 7:51. Všichni, co jsme stáli na stanici, tak jsme to sledovali, ale řidič se ani neomluvil.

Věra Tomášková

☞ Dobrý den, 12. 9. 2011 nepřišel ranní spoj v 6:48 tramvaje číslo 16 ze zastávky Blatiny směrem na Spojovací. Toto vynechání spoje mne způsobilo 8minutové zpoždění na cestování do práce.

Michal Vyskočil

Co o nás píše média



S turnikety skončí papírové jízdenky

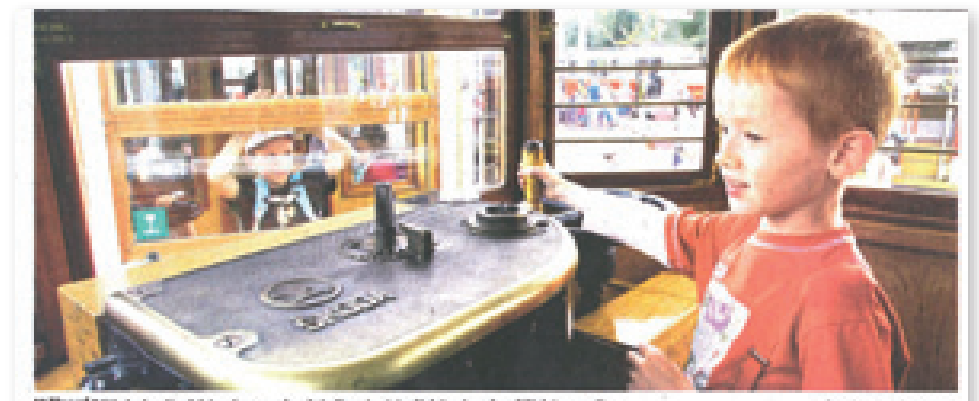
LIDOVÉ NOVINY, 7. ZÁŘÍ 2011

V okamžiku, kdy Dopravní podnik namontuje do stanic pražského metra turnikety, změní se celý odbavovací systém v hromadné dopravě. Protože si zařízení s papírovými jízdenkami neporadí, dopravce plánuje vedle elektronických tramvajenek a SMS jízdenek zavést i bezkontaktní čipové jízdenky vhodné pro turnikety. Co to znamená? Zánik papírových jízdenek a nákupy stovek odpovídajících čteček do tramvají a autobusů. „Cestovní doklady musí být shodné pro všechny druhy hromadné dopravy,“ vysvětluje ředitel pražského dopravního podniku Martin Dvořák. Podle pracovníků společnosti Deloitte, která na zavedení turniketů zpracovala novou analýzu, přinesou čipové jízdenky cestujícím výhody. Nepůjde o doklad na jedno použití. Lidé si na něj budou moci nechat nahrát i několik jízdenek najednou, což je komfortnější. Podle aktuální analýzy by měly turnikety stát zhruba 1,5 miliardy korun. Obnos s náklady na čtečky do vozů povrchové dopravy počítá.

Odsouzení ušetřili pražskému Dopravnímu podniku 10 milionů korun

NOVINKY.CZ, 15. ZÁŘÍ 2011

V roce 2010 odpracovali odsouzení k výkonu trestu obecně prospěšných prací v Dopravním podniku celkem 13 000 hodin. Od zahájení projektu v roce 2008 je tento objem ještě o 6 000 hodin vyšší, přičemž finanční



U Hrázní děti si v hostivařském depu vyzkoušely řízení nejstarších i nejmodernějších tramvají. Foto: Tým media, DPP ČR

„Dveře se zavírají,“ řekl malý řidič a skřípl tátu

Zatímco běžně jezdí do stanice metra Depo Hostivař jen minimum lidí, tuto sobotu to neplatilo. Vagony jezdily plné, přivázely sem návštěvníky na Dne otevřených dveří Dopravního podniku.

FAKTA

Loučení se starými tramvajemi

úspory činí 10 milionů korun. Alternativní trest, který může soud uložit v rozsahu 50 až 400 hodin (u dospělých) a 50 až 200 hodin (u mladistvých) za trestný čin, na který zákon stanoví trest odnětí svobody, jehož horní hranice nepřevyšuje 5 let. OPP je nutno odpracovat osobně, bezplatně, ve svém volném čase, nejpozději ve lhůtě jednoho roku od převzetí usnesení o konkrétním místě výkonu trestu. Pracovní příležitosti pro odsouzené souvisejí se spoluprací DPP se střediskem Probační a mediační služby v Praze (PMS), která začala v polovině roku 2008. DPP ušetří finanční prostředky, které jsou s výkonem tohoto druhu prací spojené. Vykonavatelé obecně prospěšných prací se na pozemcích ve vlastnictví DPP věnují zejména zajišťování úklidů metením a hrabáním, sběru odpadků či natírání.

Tisíce lidí si prohlédly depo metra

PRAŽSKÝ DENÍK, 19. ZÁŘÍ 2011

Davy lidí proudily v sobotu od 10 do 16 hodin do pražského Depa Hostivař. Zejména dětské návštěvníky dne otevřených dveří Dopravního podniku nejvíce potěšil pohled na tramvajové soupravy a vlaky. Kolikrát i překvapilo, jaké znalosti o pražské dopravě děti měly. Návštěvníkům ale ve zpřístupněných prostorách chyběla stará ruská souprava metra, kterou si chtěli prohlédnout. Lidé se zajímali o to, jak vypadá vlaková souprava zespoda. Ačkoli část soupravy

je vidět, protože koleje jsou vyzdvížené, snažili se dostat pod vlak, ale to bylo z bezpečnostních důvodů zakázáno. Malé dítě se pod vlak v depu vejde, ale dospělí by se mohli dost nepříjemně uhodit do hlavy. Nejvíce dotazů na provoz metra se týkalo toho, zda člověk zemře, pokud spadne do kolejí, či jestli se mezi koleje vejde člověk. Mezi kolejemi metra je žlábek, a pokud člověk spadne „šikovně“, vejde se tam. V technickém zázemí hostivařského depa si zájemci mohli prohlédnout motory souprav.

Stáhněte si 33 výletů

MF DNES – CITY, 20. ZÁŘÍ 2011

Dopravní podnik pro své cestující připravil unikátní projekt. Cestující si mohou do svých Apple iPhone zařízení stáhnout elektronickou verzi knížky 33 Prague Trips. Tato elektronická verze nabízí v českém nebo anglickém jazyce informace o 33 nejzajímavějších výletech v centru i v blízkém okolí Prahy. Ve svém Apple iPhone si můžete najít mapu, dopravní spojení městskou hromadnou dopravou, GPS souřadnice a v českém jazyce si můžete také koupit SMS jízdenku. Aplikace je funkční jak pro online, tak offline použití. Je potřeba ji stahovat z App Store přes wi-fi připojení, jelikož má velikost téměř 90 MB. Aplikace umí informace k výletům zobrazovat za použití Google Maps a poskytuje i propojení s Facebookem. Uživatelé tak mohou o svých výletech informovat své přátele.



V NEDÁVNÉ DOBĚ SE OBJEVILA VEŘEJNÁ PROHLÁŠENÍ O ÚDAJNĚ ŠPATNÉM HOSPODAŘENÍ DPP. VEDENÍ DOPRAVNÍHO PODNIKU JE PŘESVĚDČENO, ŽE TAKOVÉ VÝROKY POŠKOZUJÍ DOBRÉ JMÉNO MĚSTSKÉ SPOLEČNOSTI – NEJVĚTŠÍHO PROVOZOVATELE MHD V ČESKÉ REPUBLICE A ČTVRTÉHO NEJLEPŠÍHO DOPRAVNÍHO PODNIKU V EVROPSKÉ UNII. HOSPODAŘENÍ JE VĚC SLOŽITÁ, PRO LAIKY NĚKDY TĚŽKO POUCHOPITELNÁ, A PROTO JSME POŽÁDALI EKONOMICKÉHO ŘEDITELE IVO ŠTIKU, ABY ČTENÁŘŮM DP KONTAKTU TUTO PROBLEMATIKU OBJASNIL

Hana Pohanová
Foto: Petr Hejna



DOPRAVNÍ PODNIK HOSPODAŘÍ NA VÝBORNĚ

Pane řediteli, na začátku všeho byla studie, s jejímiž částmi je DPP seznámený prostřednictvím médií či publikovaných výroků. Jak se Vám z těchto útržkovitých informací zmiňovaná studie jeví?

Z částí studie, které máme k dispozici, je zřejmé, že mnohdy byly použity nepřesné hodnoty a zkreslené informace a autor studie není příliš obezřetný ani s platnou legislativou, ani s reálným fungováním MHD.

Použitá metoda finanční analýzy je obvyklá pro podniky typu Škoda Auto, není však vhodná pro DPP. Vychází totiž z předpokladu, že se hodnotí podnikatelský subjekt, kterým DPP jako akciová společnost formálně je, nicméně jeho fungování je založeno, stejně jako v dopravních podnicích v ostatních evropských městech, na poskytování služby ve veřejném zájmu, jejíž hodnota není plně hrazena cestujícími, ale objednatelům (městem či obcemi). Obvyklým způsobem hodnocení výkon-

nosti dopravních podniků jsou ukazatele měřící zejména přepravní výkon (vozové/místové km), dostupnost dopravy pro obyvatele či cenu nabízené služby. Při hodnocení skutečně relevantních ukazatelů dosáhl DPP čtvrtého místa mezi evropskými přepravci, předstihl např. Hamburk, Řím, Paříž, Londýn (zdroj – sdružení EuroTest, které je vedeno německým automobilklubem ADAC pod záštitou Evropské kanceláře Mezinárodní automobilové federace FIA, 2009 – poznámka redakce).

Můžete tedy charakterizovat hospodaření DPP v letech 2007–2010? Jak se na hospodaření DPP odráží změna legislativy?

Navzdory neustále rostoucím nákladům na vstupy byl DPP v roce 2010 schopen, i přes vyšší objem vozových i místových kilometrů, tyto služby realizovat levněji a s menším počtem zaměstnanců, tedy efektivněji. Musím konstatovat, že autor studie má i v této oblasti nedostatečné znalosti. Je potřebné říci, že od roku 2010 došlo v souvislosti s povinnou aplikací legislativy Evropské unie k zásadní změně ve financování DPP. Do té doby používaný systém oddělené provozní a investiční dotace byl nahrazen tzv. kompenzací, která má pokrýt náklady jak na provoz, tak na obnovu majetku (zejména vozových parků). Výše kompenzace je dohodnuta ve smlouvě mezi DPP a HL. m. Prahou a její výše záleží na objemu objednaných přepravních výkonů a na ceně jízdného.

Terčem kritiky se staly také tržby a údajný pokles cestujících. Můžete tedy čísla doložit, jak si v této oblasti náš podnik stojí?

Po poklesu o 2,85 % v období 2009/2008 došlo v roce 2010 opět

k růstu tržeb (+3,4 %). O menší oblíbenosti MHD nelze hovořit i s ohledem na počet přepravených osob, který se od roku 2007 zvýšil o 3 %.

V roce 2009 si podle studie měl Dopravní podnik najmout konzultanty za 102,9 milionu korun, o rok později za 57,2 milionu. Souhlasí tato čísla a byly tyto prostředky vynaloženy účelně?

Souhlasí. Uvedené finanční prostředky byly vynaloženy na poradenství zejména v oblasti snižování nákladů DPP a získávání prostředků z evropských fondů. V obou činnostech byla naše společnost úspěšná – provozní náklady se daří i přes rostoucí inflaci snižovat; z evropských fondů DPP získal 1,7 mld. Kč, dalších 7,1 mld. Kč očekává do roku 2014. Z každé koruny, kterou uložíte do banky, získáte maximálně 3 haléře úrokového výnosu. DPP se z 1 Kč vynaložené na poradce z EU vrátilo nikoliv 3 haléře, ale 10 korun. Provozní náklady DP za roky 2009–10 dosáhly hodnoty 30,4 mld. Kč. Náklady na poradenství zmíněné studii, činí pouze 0,52 % této částky, což je pro společnost s tak rozsáhlým portfoliem rozvojových projektů mimořádně nízký poměr. Pro srovnání – v době, kdy jsem pracoval pro zahraniční farmaceutickou společnost, se

považovala za velmi dobrý výsledek hodnota 6 %.

Hospodaření je pro mnohé nesnadnou tématikou a může tak dojít – ať už úmyslně, nebo jen z pouhé nevědomosti – k různým dezinterpretacím. Dá se takovým situacím, poškozujícím podnik, předcházet?

Abychom v budoucnu předešli takovým situacím, připravil DPP na téma hospodaření seminář, který proběhl 12. října 2011 v prostorách Magistrátu hl. m. Prahy. Je velmi důležité, aby i všichni zaměstnanci DPP měli přehled o skutečné výkonnosti podniku, ve kterém pracují. Věřím, že z předložených čísel si čtenáři udělají jasný obrázek.

První pololetí letošního roku je uzavřené. Jaké jsou hospodářské výsledky podniku?

V první polovině roku DPP hospodaří v souladu s plánem, bez výrazných odchylek. Jsem přesvědčen, že se nám tento pozitivní vývoj podaří udržet a výsledek roku 2011 bude opět kladný.



VYBRANÉ UKAZATELE HOSPODAŘENÍ – SROVNÁNÍ R. 2007 A 2010

	2007	2010	Rozdíl 2007/2010
Tržby za prodej vlastních výrobků a služeb	4 295 471 000	4 897 859 000	14 %
Ujeté vozové km	161 458 000	166 230 000	3 %
Provozní místové kilometry	19 506 204 000	20 940 737 000	7 %
Počet zaměstnanců DPP	12 296	10 743	-13 %
Provozní dotace	7 641 589 700	9 681 363 000	27 %
Účelové investiční dotace	7 122 998 000	1 120 000 000	-84 %
Výstavba metra	4 785 015 000	1 255 308 000	-74 %
Ostatní investiční dotace		1 785 009 000	
CELEKEM DPP (provoz, investice, výstavba metra)	19 549 602 700	13 841 680 000	-29 %



Úzké dlážděné ulice kolem nemocničních a vědeckých budov v oblasti Karlova brázdí od roku 2003 ikarusy na lince 291

» O budoucnost se **midibusy** bát nemusí «

ZAČÍNALY NENÁPADNĚ, SVÉ MÍSTO NA SLUNCI DOBÝVALY POMALU, ALE JISTĚ. DNES SI ALE BEZ NICH V NĚKTERÝCH LOKALITÁCH HLAVNÍHO MĚSTA NEDOVEDOU CESTUJÍCÍ ANI DOPRAVNÍ PODNIK ZAJIŠTĚNÍ HROMADNÉ PŘEPRAVY PŘEDSTAVIT. A V ZÁŘÍ VYJELY MIDIBUSY NA NOVOU LINKU.

Text a foto: Petr Ludvíček

Budou to čtyři roky, když začal Dopravní podnik vážné rozhovory s organizátorem Pražské integrované dopravy na téma zavedení autobusových linek postavených na midibusech. Kritéria pro výběr na konkrétní trasy byla jasná – buď nejsou stávající linky s „velkými“ autobusy dostatečně kapacitně využité cestujícími, anebo je v dané lokalitě pro vozy zhoršená průjezdnost.

V úzkých ulicích jako ryba ve vodě

„Při rozhodování o nasazení midibusů to platí stále. Máme je např. na linkách, kde není taková přepravní poptávka, ale obslužnost zajištěna být musí. Jako například v případě linky 101,“ vysvětluje Tomáš Párys, vedoucí oddělení Příprava provozu a dodává: „Pak jsou linky, které na midibusech vznikly prvoplánově vzhledem k průjezdnosti, třeba linka 291.“ Když do celkové sestavy připočteme elektrobusey jezdící na lince 292, má dnes DPP v Praze ve všední den

nasazeno celkem 19 vozů, o sobotách a nedělích 16. První vlašťovkou byla v roce 2003 linka 291 pro obsluhu nemocničních areálů v úzkých uličkách mezi náměstím I. P. Pavlova a Karlovým náměstím, kterou začal obsluhovat Ikarus E91, a to v rámci evropského projektu Trendsetter. Následovala v roce 2005 „ikarusová“ linka 128 obsluhující oblast Žvahova mezi Zlíchovem a Hlubočepy. Zákoutími Malé Strany byly k nemocnici Pod Petřínem vypraveny v lednu 2010 elektrobusey (celým názvem Breda Menarinibus Zeus M200 E). Tato vozidla byla ale původně vyrobena pro rovinatější terén, než je převýšení na petřínské stráně.

Před Vánocemi 2010 se už na linku 151 a 216 vypravily první sorky, tedy SOR 8,5 BN, které si získaly oblibu nejen cestujících, ale i řidičů. Další uplatnění našly tyto midibusey k letošnímu prvnímu září na zcela nové lince 156, jezdící kolečko z Nádraží Holešovice přes Maniny, Vltavskou a zpět, a také na změněných trasách linek 151 a 216.

Karta linky – středobod pro všechny

Než se na trasu zcela nové linky první autobus vydá, předchází tomu 3 až 4měsíční přípravy, jak dokládá vedoucí odboru Zabezpečení provozu Jaroslav Koudela: „Pokud Dopravní podnik midibusey k dispozici má, může začít jednání mezi DPP a společností ROPID, kde se specifikují požadavky na změny v provozu. Základním dokumentem pro novou linku je zadávací karta. „U nové linky se mj. vyspecifikují zastávky, intervaly, speciálně u midibusů je třeba prověřit průjezdnost. „Za účasti jednotky Správa vozidel Autobusy, jednotky Provoz Autobusy a odboru Jízdní řády se doladuje například přidělení autobusů garáží, turnusy pro řidiče, sestavení grafikonu, tvorba informačního systému včetně namluvení zastávek, změny jízdních řádů. Je to seriál činností, teprve pak může linka vyjet,“ doplňuje Tomáš Párys.

Nasazení midibusů hlídá zpětná vazba

Pro odbor Zabezpečení provozu je důležitá i zpětná vazba k daným linkám. Například před prázdninami byly midibusey nasazené na linku 130 a neukázaly se jako vhodné z důvodu častého souběžného využití maminkami s kočárky. To linka 151 je vhodná k celodennímu provozu s midibusey, ovšem výjma jednoho ranního spoje před zahájením školy, kde DPP rychle zareagoval nasazením velkého autobusu. Z poznatků

řidičů byly například na lince 236 získány informace o počtu invalidních vozíků, kočárků, na základě čehož byla linka posílena. Tyto informace se nejčastěji scházejí k řešení na provozních komisích.

A plány? K celostátním změnám jízdních řádů v prosinci 2011 se počet vypravených midibusů zvýší o dalších pět. Dále je připravena soutěž až na 40 midibusů s dodávkou v průběhu tří let, z toho zhruba 15 vozů by mohlo být dodáno v roce 2012. Co se týče provozu elektrobusey, uvažuje se o zavedení elektrobusey linky v oblasti Prahy 1.

PŘEDPOKLAD ROZVOJE PROVOZU AUTOBUSŮ MĀN

linka	stávající strasa	předpokládaná změna
101	Nádraží Hostivař – Tolstého	prodloužení trasy na Jiřího z Poděbrad
117	Kačerov – Poliklinika Modřany	dosud nespecifikovaná změna trasy
245	Nádraží Radotín – Lahovská	obsluha oblasti Na Hvězdárně
359	Dejvická – Suchdol – Únětice	změna trasy v oblasti Suchdola



Midibusey SOR se od 1. září 2011 rozjely z Nádraží Holešovice na zcela novou linku 156 (snímek z Řezáčova náměstí)

Elektronická pošta MÁ SVÁ PRAVIDLA

ZNÁTE PŘESNÁ PRAVIDLA, JAK SPRÁVNĚ NAPSAT DOPIS? TI, CO MAJÍ ZÁKLADY ADMINISTRATIVY UČENÉ NA RŮZNÝCH TYPECH STŘEDNÍCH ŠKOL, SI MOŽNÁ VZPOMENOU, KAM PATŘÍ ADRESA ODESÍLATELE, KAM PŘÍJEMCE, KDE MÁ BÝT UMÍSTĚN PODPIS V PŘÍPADĚ, ŽE HO PODEPISUJE JEDEN ČLOVĚK, JAKÁ JSOU PRAVIDLA V PŘÍPADĚ DVOU PODPISŮ, A TAK BYCHOM MOHLI POKRAČOVAT. PRAVIDLA SE DROBNĚ UPRAVUJÍ, KDYŽ SE JEDNÁ O FIREMNÍ KOMUNIKACI NEBO O OSOBNÍ DOPISY.

Petr Malík



Vzor automatického podpisu předepsaného pro firemní komunikaci

S revolucí, kterou k nám přinesla elektronická pošta, jsme na mnohá pravidla zapoměli. Je to logické, poslat e-mail je dnes velice jednoduché a stačí se jen podívat do osobní schránky v práci či té soukromé a poznáte, že vlastně co e-mail, to originál. Navíc mnozí kolegové, ale i partneři, ať již osobní, či pracovní, si kolikrát dají „záležet“, aby právě jejich mail byl ten neoriginálnější. Někdy zvolí barvu podkladu, jindy formát zprávy a v dalším případě třeba formu podpisu. Na počítači se dá lehce upravit mnoho věcí.

Manuál jednotného vizuálního stylu DPP lze nalézt na intranetu v menu v záložce Praktické informace

V případě soukromé korespondence je možné téměř všechno, neboť osobní pošta naší záležitostí a naší vizitkou. Ale firemní korespondence je jiný šálek kávy. Naše autobusy a tramvaje mají jednotný vzhled, a tak i klasickou poštu posíláme na bílém hlavičkovém papíře. Ani nás nenapadne uvažovat o tom, jestli dnes venku svítí sluníčko, a tak budeme psát na světle žlutém papíře, nebo je zakaboněno a budeme psát na papír světle šedivý.

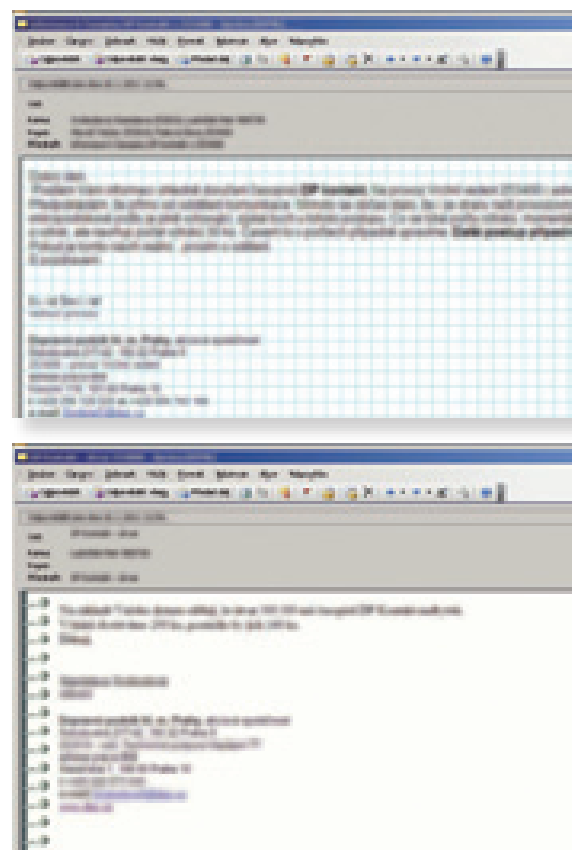
A pokud přece jen si nejsme jistí, co použít, je tu knížka zvaná Manuál jednotného vizuálního stylu Dopravního podniku hlavního města Prahy. Tam v šesté kapitole najdete, jak má vypadat vizitka, hlavičkový papír, dopis, interní sdělení, jmenovky, a tak můžeme pokračovat. Devátý oddíl šesté kapitoly hovoří o automatickém podpisu, který používáme v elektronické poště neboli e-mailu. Tam je jasně napsáno, že firemní e-maily jsou bílé a co takový „Automatický podpis“ obsahuje.

Někteří kolegové však používají různé verze. Porušují tím samozřejmě zmiňovaný Manuál, ale také Směrnici generálního ředitele č. 22/2010 Práva a povinnosti uživatelů výpočetní techniky, která v bodě 3.3 f) hovoří o tom, že uživatelé jsou povinni používat v interní i externí elektronické komunikaci (e-mail) shodný vzhled „Automatického podpisu“ dle platného Manuálu.

Samozřejmě někdo může mávnout rukou – různých předpisů a nařízení je spousta, ale stejně se nedodrží.

Bohužel toto pravidlo je poměrně lehce kontrolovatelné, stačí napsat e-mail a hned si příjemce udělá obrázek o jeho odesílateli. Kolega v podniku se může pousmát, ale někdo mimo podnik si něco pomyslí o Dopravním podniku... Zbytečně. Dopravní podnik hlavního města Prahy odvádí každodenně velmi dobré služby pro miliony svých zákazníků, a tak proč si dobré jméno kazit takovou drobností jako vzhled e-mailu nebo automatický podpis?

Nevíte, kde zmiňované dokumenty najdete? Manuál jednotného vizuálního stylu i směrnice jsou dostupné na intranetu.



Ukázka nepřipustné lidové tvořivosti při úpravě podnikové elektronické pošty

Strike nárazníkem? To dáš!

BOWLING, KONEV, SUDY, ZÁVORA. PROFIL, ÚSEKOVÝ DĚLIČ, SPOJOVÁNÍ VLAKŮ, NAJETÍ NA PŘEKÁŽKU. AČ TO NA PRVNÍ POHLED NEVYPADÁ, JSTE NA SOUTĚŽI ZRUČNOSTI ŘIDIČŮ PRAŽSKÝCH AUTOBUSŮ A TRAMVAJÍ.

Text a foto: Petr Ludvíček

V areálu Ústředních dílen DPP v Hostivaři se 22. září 2011 sešli k třetímu ročníku soutěžního klání ti, kteří byli vyhodnoceni v rámci poslední kampaně Slušný řidič. Tedy ti, kteří v předešlém roce předvedli své kvality profesní i lidské – nebyli účastníky dopravních nehod, perfektně vykonávali svou službu a zároveň mají vstřícný přístup k cestující veřejnosti. V obou sektorech čekaly na řidiče již známé překážky a disciplíny z minulých soutěží, jen u tramvajů přibyla zpětná jízda se zastavením setrvačností na určeném místě. Hned jeden z prvních úkolů se zdál těžký – odhad průjezdního profilu v oblouku, ale většina řidičů si odtud trestné body neodvezla. Jinak tomu bylo při odhadu rychlosti, kdy v určeném úseku měli jet 40 km/h, resp. 30 km/h, a řada z nich jela i o 10 km/h méně. Zapracoval zde optický klam úzké tratě lemované keři.

Na autobusové ploše zase „zlobily“ dřevěné hranoly, kdy z dvojice měl být nárazníkem poražen jen jeden. Přesné oko měli naopak řidiči při odhadu průjezdního profilu mezi sudy. Citlivou nohu prověřila závora s plechovkami, nárazníkem udeřená bowlingová desítka shazující kuželky či klopící se konev na laně s cílem naplnit odměrný válec co největším množstvím kapaliny. Jen zdánlivě lehké bylo zastavení nad středem terče s olovnicí zavěšenou na nárazníku nebo zastavení s co nejmenší odchylkou od 3 metrů před překážkou.

Jízda zručnosti, které přálo počasí, skončila vyhodnocením jednotlivců i družstev. Řidiči na stupních vítězů převzali poháry a poukázky do nákupního centra z rukou ředitelky sekce Lidské zdroje Lucie Šindelářové.

Výsledky – jednotka Provoz Tramvaje

JEDNOTLIVCI:

1. PAVEL CÍSAŘ	VOZOVNA VOKOVICE	512 trestných bodů
2. PAVEL HENZL	VOZOVNA PANKRÁC	549 trestných bodů
3. PAVEL OPLT	VOZOVNA ŽIŽKOV	576 trestných bodů

DRUŽSTVA:

1. VOZOVNA VOKOVICE	1 165 trestných bodů
2. VOZOVNA STRAŠNICE	1 438 trestných bodů
3. VOZOVNA PANKRÁC	1 452 trestných bodů



Citlivou nohu a kolmé najetí vyžadovala jedna z těch zábavnějších disciplín autobusové jízdy zručnosti – bowling

Výsledky – jednotka Provoz Autobusy

JEDNOTLIVCI:

1. JIŘÍ ODEHNAL	GARÁŽE HOSTIVAŘ	1 330 kladných bodů
2. MIROSLAV DOUTNÁČ	GARÁŽE VRŠOVICE	1 257 kladných bodů
3. STANISLAV HYKA	GARÁŽE ŘEPA	1 254 kladných bodů

Pozn.: nejvyšší možný počet bodů: 1 540

DRUŽSTVA:

1. GARÁŽE VRŠOVICE	5 846 kladných bodů
2. GARÁŽE ŘEPA	5 580 kladných bodů
3. GARÁŽE HOSTIVAŘ	5 343 kladných bodů



Při couvání se většina řidičů předepsané rychlosti 10 km/h přiblížila těsně



Tramvaje z Výtoně do Braníka, tedy na Podolském nábřeží, vyjely již 1. září 2011. Cestující dosud přivyklí neklidné jízdě po dožitě trati na velkoplošných panelech si nyní užívají skok do komfortu, který zažili v roce 2010 pasažéři na Plzeňské ulici.

Zbylý úsek z Braníka na Sídliště Modřany je před zprovozněním. Ačkoli zde nebyly práce na samotné trati tak vydatné, termín limitovala časově a technologicky náročná stabilizace estakády u modřanského nádraží.

Potřeba „vrátit“ posunutou modřanskou estakádu do projektované polohy a nutnost kompletně zrekonstruovat trať na Podolském nábřeží definovaly léto 2011 jako termín pro zavření celé tratě z Výtoně až do Modřan. Současně nebylo možné ponechat bez povšimnutí nevyhovující úseky kolejí mezi Braníkem a konečnou. Proto se v červenci rozjely čtyři stavební akce, které zasáhly bolavá místa této páteřní trati.

Nejviditelnější změnou prošlo Podolské nábřeží. Dlouhodobě neúnosný stav trati gradoval v posledním roce tak, že bylo nutné téměř v celé délce omezit rychlost tramvají na 40 km/h, v některých místech ještě mnohem výrazněji. To vše při velmi neklidné jízdě tramvají a s dopadem na jízdní doby.

S akcí nazvanou RTT Podolské nábřeží přišla nová technologie, kdy je konstrukce trati na velkoplošných panelech nově nahrazena klasickou konstrukcí na pražcích s otevřeným svrškem. I zde jsou (na čtvrtém místě v Praze) použity bezžlábkové železniční kolejnice.

Konstrukce trati tak je ze stavebně technického hlediska přizpůsobena svému účelu, tedy pro provoz kolejových vozidel, podobně jako je sousední vozovka přizpůsobena provozu silničních vozidel. Současně se prodlužuje životnost trati,

KVALITNÍ JÍZDA až do Modřan

NEJVĚTŠÍ SOUBOR STAVEBNÍCH AKCÍ ROKU 2011 NA TRAMVAJOVÉ SÍTI SE CHÝLÍ KE KONCI. TRATĚ MEZI VÝTONÍ A SÍDLIŠTĚM MODŘANY, KTERÁ MĚŘÍ DESET KILOMETRŮ, SE PO DLOUHÝCH LETECH PŘEŽÍVÁNÍ DOSTÁVÁ DO POŽADOVANÉ KONDICE. MIZÍ Z NÍ VŠECHNY OMEZENÉ RYCHLOSTI, JEŽ SI VYŽADOVAL JEJÍ ŠPATNÝ TECHNICKÝ STAV.

Miroslav Grossmann
Foto: Milan Svoboda a autor

snižují se investiční i provozní náklady. Je umožněna snazší a rychlejší údržba a opravy s menšími zásahy do okolí, především do přilehlých jízdních pruhů vozovky. Současně provoz emituje méně hluku a prachu do okolí.

Trať je nyní na druhou stranu sjízdna jen pro kolejová vozidla. To vzbudilo obavy o plynulý průjezd vozidel IZS, která mohla předchozí panelovou trať nouzově užívat. Zašterkovaná trať byla právě z těchto důvodů použita pouze v úsecích, kde je vozovka v každém směru široká nejméně pro dvě vozidla. Místa, kde tomu tak není, tedy úsek mezi Výtoní a podolskou porodnicí – a nadto až k Podolské vodárně – jsou zrealizována na betonové desce s živiným krytem.

Práce nezasáhly Vyšehradský tunel realizovaný v roce 2008 a končily před zastávkou Přístaviště, přitom kolej z centra pokračovala až k Barrandovskému mostu. Tím se také navázalo na opravu z roku 2008.

ODSTRANĚNÉ OMEZENÉ RYCHLOSTI

Pomalou (do 10 km/h)	50 m
10 km/h	47 m
15 km/h	26 m
20 km/h	60 m
30 km/h *	407 m
40 km/h	3 818 m
50 km/h	638 m

CELKEM 5 046 m

Délka trati jednokolejné 20 km

* Včetně zvýšení návrhové rychlosti na estakádě

Úsek mezi Nádražím Braník a koncem estakády, vyjma estakády samotné, byl opraven v rámci akce TT KOMOKO. Jednalo se o nespočet zásahů v mnoha úsecích, z nichž nejvýraznější byla výměna kolejí v části úseku Černý kůň – Modřanská škola. Nově jsou použity kolejnice bezžlábkové.

Ty jsou aplikovány nově také na sjezdu z estakády směrem z centra a přecházejí i do působnosti další akce s názvem RTT Generála Šišky. Ta proběhla v prostoru zastávek Čechova čtvrtí a také v úseku Československého exilu – U Libuškého potoka. Jednalo se pokaždé o nahrazení původních BKV panelů klasickou konstrukcí

s otevřeným svrškem. Významnou činností byla též oprava obratiště Sídliště Modřany a zřízení rádiového ovládání výhybek před smyčkou.

Na „velkých“ akcích, tedy na Podolském nábřeží a v ulici Generála Šišky, byly zrekonstruovány také tramvajové zastávky, čímž je zajištěn bezbariérový přístup. Výška nástupní hrany je nově 24 cm, což je maximum s ohledem na tramvaje T6 s výklopnými dveřmi. Zastávky na Podolském nábřeží a na Přístavišti jsou vybaveny elektronickými označníky, tentokrát ale bez LCD panelů.

Původní zastávky naopak zůstávají v celém objektu KOMOKO. Jednak jsou původně zřízeny jako bezbariérové, jednak jejich prostory a vybavení trpí značným vandalismem, přičemž zásahy pro zlepšení stavu jsou zanedlouho neviditelné. Případný posun k lepšímu je možný zřejmě jen pomocí větší investice a systému dohledu podobně, jako je tomu u trati na Barrandov. Byly tak alespoň vylepšeny lépe lokalizované nástupní zastávky Nádraží Braník včetně autobusového historického přístřešku.

Nástupiště Přístaviště z centra, Čechova čtvrtí a Poliklinika Modřany jsou realizovány z prefabrikátů používaných na železnici, kdy nástupní hranu tvoří konzolová deska, pod kterou je volný prostor pro zašterkování. Důvodem této v Praze nové konstrukce je umožnění kvalitního podbíjení trati. Dosud mu bránila klasická obruba zastávky.



V Modřanech tahala šterkovací vozík lokomotiva z metra. Jeřáby jí skládají z návěsu na koleje u Černého koně



Mohutné lisy zvedly estakádu, aby bylo možné vyměnit ložiska a uložit objekt do správné polohy

Ostatně podbíjení, které bude díky otevřeným svrškům stále častějším a elegantnějším způsobem údržby trati, bylo realizováno i ve většině úseků z Přístaviště do Modřan, kde se nepracovalo. Tím byla výhodně využita přítomná technika k nalezení původní polohy koleje. Na rozdíl od další nedávno zrekonstruované tratě do Podbáby nebyly na modřanské větvi odstraněny žádné

přejezdy pro automobily jako potenciální nehodová místa. Naopak, jeden přibyl u zastávky Dvorce.

Na závěr je třeba zmínit klíčovou akci, která přitom není pro tramvajové tratě tolik typická: Definitivní zajištění stability estakády T6 KOMOKO, tedy mostu mezi zastávkami Nádraží Modřany a Čechova čtvrtí. Ten byl od léta 2009 posunutý na jižní opěře o přibližně 15 cm. V této poloze byl při tehdejších vyloučení provozu provizorně zajištěn a průběžně sledován.

Nyní bylo třeba zesílit oba dva pilíře, zlikvidovat provizorní zajištění, most zvednout, vybudovat nová ložiska na pilířích i opěrách, posunout most bočně do správné polohy a spustit jej do definitivního stavu. Kromě toho proběhla na objektu řada menších oprav a i na estakádě byly vyměněny koleje, šterky a zlepšeny směrové parametry trati s dopadem na pokles bočních sil. I když stabilizování mostu bylo technologicky

náročné, nutno dodat, že se nepodařilo naplnit realistické výhledy na jeho rychlejší realizaci.

Akce končí. Páteřní linka 17, ve znamení, kterém byl, a vlastně ještě je rok 2011, dostala kvalitní infrastrukturu. Zbývá opravit úsek Výtoň – Palackého náměstí a trať kolem zastávky Nábřeží kapitána Jaroše. Můžeme se těšit, že s novými vozy 15T – a od zimy opět s polovičním intervalem – bude ještě atraktivnějším spojením než dosud.



PREFERENCE HROMADNÉ DOPRAVY ZÍSKÁVÁ NA SÍLE

S ROKY PŘIBÝVAJÍ NOVÉ ÚSEKY, KDE HROMADNÁ DOPRAVA V PRAZE ZÍSKÁVÁ PREFERENCI. ZDALEKA NE VŽDY SE ALE Podaří PROSADIT A REALIZOVAT POŽADOVANÉ PREFERENČNÍ OPATŘENÍ. PREFERENCE MHD ZNAMENÁ SOUČASNÉ OMEZENÍ INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY, KTERÁ NA KOMUNIKAČNÍ SÍTI ZAZNAMENALA V UPLYNULÉM OBDOBÍ MIMOŘÁDNÝ ROZMACH, A MÁ TUDIŽ MNOHÉ ZASTÁNCE.

Hana Pohanová s využitím podkladů úseku dopravního / Foto: Dopravní úsek

Rozhodnutí o realizaci jednotlivých preferenčních opatření vydává Odbor dopravy MHMP nebo Úřad příslušné městské části (podle správcovství dotčené komunikace). Obecně je podpora preference městské hromadné dopravy deklarována v dokumentu „Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy“, schváleném Zastupitelstvem hl. m. Prahy 11. ledna 1996. Uplatňování preference MHD vůči automobilové dopravě v řízení dopravy v Praze bylo dále odsouhlaseno usnesením rady Zastupitelstva hl. m. Prahy číslo 747 ze dne 25. června 1996 v „Programu preference veřejné hromadné dopravy v Praze“.

Z mnoha námětů společný projekt

V zájmu trvalého zajišťování konkurenceschopnosti městské hromadné dopravy v soutěži s individuálním motorismem a s cílem udržet relativně vysoký podíl hromadné dopravy na celkovém objemu přepravní práce je problematika preference MHD systematicky řešena již od roku 1997, a to v rámci pracovní skupiny složené ze zástupců DOP MHMP, Policie ČR, DP, TSK, ROPIDu, Metroprojektu. Uvedená skupina vrcholově zajišťuje proces posuzování, projednávání a následnou realizaci jednotlivých preferenčních opatření navržených v průběžně zpracovávaném „Projektu preference MHD v Praze“.

Preference (z latinského prae-feró, dávám přednost, stavím do popředí) znamená česky přednost, kterou lidé dávají tomu, co preferují. Pojem se užívá všude tam, kde je možnost více méně svobodné volby nebo výběru. Slovo preference se používá v mnoha významech, například volební preference, preference spotřebitelů. Z pohledu pohybu ve větších městech je velmi důležitá preference veřejné hromadné dopravy.

Náměty a požadavky na preferenci jsou uplatňovány jednak z řad provozních pracovníků jednotky Provoz Tramvaje (JPT) a jednotky Provoz Autobusy (JPA), případně cestou požadavků odborových organizací. Další náměty uplatňují příslušná pracoviště úseku dopravního. Vybraná preferenční opatření jsou následně studijně zpracována a zařazena do „Projektu preference MHD v Praze“, jehož jednotlivé etapy jsou pořizovány každoročně. Uvedená studie je základem pro následné zpracování prováděcích projektů na jednotlivá opatření. Prováděcí projekty jsou projednávány s odborem dopravy MHMP nebo s odbory dopravy městských částí (podle toho, kdo je správcem konkrétní komunikace) a s Policií ČR. Schválená opatření jsou potvrzena „Stanovením místní úpravy provozu na komunikaci ...“, které vydává příslušný úřad. Cenné informace ze samotného provozu přinášejí řidiči a oni také iniciují některá z preferenčních opatření. Perspektiva v preferenci povrchové dopravy tramvají i autobusů/ spočívá v rozšiřování preference na SSZ.

Nově: křižovatka Vítězná–Újezd

V síti tramvají v Praze je nejčastějším preferenčním opatřením (vedle preference na světelných signalizačních zařízeních – SSZ) aplikace podélných tvarovek, oddělujících profil tramvajové trati od souběžné vozovky k zamezení vjíždění automobilů na koleje. Tento způsob preference je použit na 78 úsecích tramvajové sítě v celkové délce 10,2 km. Toto preferenční opatření nyní nově podpoří hromadnou dopravu na křižovatce ulic Vítězná a Újezd. Ačkoliv Odbor dopravy MHMP původně s realizací opatření nesouhlasil, po dočasné aplikaci mobilních zábran (klemfix) a vyhodnocení pozitivních dopadů na provoz v dané lokalitě OD vydal MHMP příslušné Stanovení na osazení pevných tvarovek. Největším problémem v křižovatce bylo najíždění

automobilů do profilu TT, v tomto případě při odbočování vlevo do Vítězné ulice a blokování průjezdu tramvají.

Preference ve Vysočanské proti zpoždování spojů

Nového preferenčního opatření se dočká také ulice Vysočanská. Svislé i vodorovné vyznačení vyhrazeného BUS pruhu zajišťuje Technická správa komunikací hl. m. Prahy. V současné době se s Odborem dopravy MHMP a PČR projednává definitivní technické řešení tohoto opatření. Úsek vyhrazeného jízdního pruhu tady bude po prodloužení měřit cca 800 m. Zařadí se tak mezi nejdelší vyhrazené jízdní pruhy v Praze. Nejdelší souvislý vyhrazený jízdní pruh je 1 100 m dlouhý úsek ve Vrchlického ulici v Praze 5, dalším dlouhým pruhem je úsek mezi ulicemi Nepomuckou a Vrchlického na Plzeňské (1 000 m), následuje Česobrodská ulice mezi Kolonií a ulicí Pod Tábořem v Praze 9 (900 m).

vliv na nehodovost je nepřímý a není hlavním důvodem zavádění preference. Je však zřejmé, že fyzické oddělení proudu vozidel IAD od tramvajové trati eliminuje v daném místě případnou kolizi tramvaje s automobilem.

Ke zpoždování autobusů na Vysočanské estakádě (v úseku mezi zastávkami Prosek a Vysočanská) dochází zejména v ranní špičce mezi 7. a 10. hodinou. Z aktuálních dat za období 5. až 23. 9. 2011 vyplývá, že průměrná doba jízdy v tomto úseku v pracovní den mimo špičku činí cca 4 minuty. V ranní špičce se průměrná doba jízdy zvyšuje až na 10 minut, přičemž maxima doby jízdy dosahují až 20 minut. Průměrné prodloužení doby jízdy (zpoždění) v ranní špičce tudíž činí 6 minut a maximální až 16 minut. Lze předpokládat, že dojde k významnému snížení zpoždování autobusů jak v ranní špičce (u všech spojů), tak i zlepšení pravidelnosti v ostatních obdobích (eliminace nárazového zdržení některých spojů).

Preferenční opatření u TRAMVAJOVÉ dopravy:

Úpravy světelných signalizačních zařízení (SSZ) pro preferenci tramvají na křižovatkách a přechodech – v současné době je preference instalována na více než 150 křižovatkách z 229, kterými tramvaje projíždějí.

Osazování betonových (v historickém jádru žulových) oddělovacích tvarovek podél tramvajových tratí – instalováno cca 10,2 km tvarovek.

Dále jsou v tramvajovém provozu uplatňovány nové formy řešení tramvajových zastávek, jako např.: „vídeňská“, „zastávkový mys“ nebo „časový ostrůvek“. Tyto typy zastávek umožňují cestujícím snazší a bezpečnější nástup a výstup a přispívají ke zvýšení přitažlivosti hromadné dopravy. Plynulému provozu tramvají rovněž napomáhá instalace litinových sloupků u okrajů chodníku, která zamezuje částečnému parkování automobilů (pravými koly) na chodníku, s následkem nutného objíždění ostatních automobilů již v profilu tramvajové trati.

EFEKTY PREFERENCE

Hlavní přínosy preference jsou :

- » zkrácení jízdních dob
- » zvýšení plynulosti hromadné dopravy
- » úspory provozních prostředků a nákladů
- » zvýšení počtu cestujících v prostředcích hromadné dopravy v úsecích, kde je uplatněna preference
- » zvýšení bezpečnosti dopravy

Efekty z pohledu cestujícího

Důležitým aspektem, jehož přínos nelze primárně vyčíslit ani změřit, je psychologický dopad na řadového cestujícího, který si při jízdě v preferovaných úsecích (ať se již jedná o vyhrazené jízdní pruhy pro autobusy, nebo fyzické oddělení jízdních pruhů IAD od tramvajové trati) uvědomuje výhody plynulého a rychlejšího provozu MHD oproti souběžně popojíždějícím kolonám automobilů. Tato každodenní zkušenost nepochybně přispívá ke zvýšení prestiže veřejné hromadné dopravy, ke stabilizaci okruhu pravidelných uživatelů a přinejmenším zpomaluje proces odlivu cestujících do sféry IAD, což je v souladu se zásadami dopravní politiky hl. m. Prahy, součástí dlouhodobé strategie DP Praha, a.s., a významnou prioritou dopravní koncepce v hlavním městě.

Vyhrazené jízdní pruhy jsou sice občas zneužívány řidiči osobních automobilů, ale díky úzké spolupráci a namátkovým kontrolám ze strany Městské policie i Policie ČR se situace v poslední době zlepšuje.



Preferenční opatření u AUTOBUSOVÉ dopravy:

Úpravy světelných signalizačních zařízení ve prospěch preference autobusů na křižovatkách a přechodech pro chodce – v současné době je preference instalována na cca 150 SSZ, mobilním zařízením vybaveno téměř 700 autobusů.

Zřizování vyhrazených BUS pruhů na komunikacích – v současné době vyznačeno cca 15,5 km.

Zřizování vyhrazených pruhů pro autobusy MHD na tramvajových pásech – v současné době vyznačeno na 9,6 km tramvajových tratí.



ŘÍDIT TRAMVAJ – TO JE SEN MNOHA MALÝCH KLUKŮ A NĚKDY I DÍVEK. SPLNĚNÍ TOHOTO SNU ALE NENÍ JEDNODUCHÉ. PŘEDCHÁZÍ MU ABSOLVOVÁNÍ ZÁKLADNÍHO KURZU ŘIDIČE A POTÉ I PRAVIDELNÁ ŠKOLENÍ A PŘEZKUSOVÁNÍ. O TYTO ČINNOSTI I MNOHÉ DALŠÍ SE V DPP STARÁ ODDĚLENÍ VÝCVIK A VZDĚLÁVÁNÍ – TRAMVAJE.

Hana Pohanová /Foto: Petr Ludvíček

Učitelé jsou stále NENAHRADITELNÍ

Kromě výše uvedených činností má na starosti také pravidelná školení i přezkoušení dispečerů a instruktorů. Zajišťuje také tzv. rozšiřující kurzy pro řidiče tramvají. To jsou kurzy, ve kterých se učí řidiči ovládat další typy tramvají. V současné době je systém nastaven tak, aby zhruba do konce roku 2013 měli všichni řidiči tramvají oprávnění na všechny druhy tramvají, které jezdí v pravidelném pražském provozu. Přezkoušuje také manipulační řidiče tramvají, výpravčí, pracovníky dopravní kontroly, ale také řidiče referentských vozidel z jednotky Provoz Tramvaje (JPT), jednotky Správa vozidel Tramvaje (JSVT) a jednotky Dopravní cesta Tramvaje (JDCT) a pracovníky přepravní kontroly (revizory).

Oddělení se skládá ze 6 mistrů odborného vzdělávání a 3 technických pracovníků. Pro výcvik na voze využívá řidiče-instruktory. Do 31. března 2011 patřilo oddělení Výcvik a vzdělávání – Tramvaje do úseku personálního ředitele. V současnosti je organizačně zařazeno do jednotky Provoz Tramvaje.



Od 1. srpna 2011 oddělení Výcvik a vzdělávání – Tramvaje vede **Milan Bárta**. V Dopravním podniku začal v roce 2003 jako řidič tramvaje, po několika letech přešel na funkci dispečera a poslední tři roky pracoval jako zástupce vedoucího oddělení Kontrola a vyhodnocení provozu v JPT. Zkušeností má tedy opravdu na rozdávání.

Řidiči-instruktoři jsou podstatnou částí práce oddělení

Celkem 29 řidičů-instruktorů provádí výcvik zaměstnanců přímo na cvičných vozech. Tito instruktoři jsou vybíráni z řidičů tramvají s dlouhodobě vynikajícím výkonem práce. Dále musí uchazeči o průkaz instruktora úspěšně dokončit kurz instruktorů a také musí mít vloh pro to, aby své zkušenosti dokázali předávat dále. Pokud jich zrovna není potřeba v základních nebo rozšiřujících kurzech, jezdí tito řidiči na běžných linkách a vozí cestující. Toto je také důležitá část jejich práce, aby dokázali předávat novým řidičům praktické poznatky z odbavování cestujících.

Možná vás napadne, že pro nováčka může být trochu stresující posadit se za řídicí pult tak velkého stroje, jakým tramvaj je. Příznivé podmínky k výcviku ale vytváří 12 speciálně upravených cvičných vozů. Jsou to modifikace

typu T3. Některé jsou vybaveny řadičem pro ruční řízení. Při výuce na ostatních typech vozů se používají běžné vozy, které vozí cestující. U typů T6A5, KT8D5.RN2P, 14T i 15T je připraveno speciální ovládání pro instruktora. Ten může v případě potřeby zasáhnout do řízení zvonce a použitím brzdy (elektrodynamické, mechanické nebo nouzové), která je nadřazena ovládání řidičem.

Se starším typem dvousměrné tramvaje KT8D5 se již seznamují pouze ti, kteří nastupují do vozovny Hloubětín. K řízení tramvaje 15T jsou kvůli podobnosti s typem 14T přednostně školeni řidiči, kteří již získali na tento typ tramvaje oprávnění. „Od příštího roku se počítá se zařazením výuky nového typu i do základního kurzu. Tramvaj 15T bude rovněž součástí přezkoušení řidičů tramvají“, dodává k problematice Milan Bárta.

Rádi bychom od řidičů získávali zpětnou vazbu pro jednotku Provoz Tramvaje, aby se mohly daleko lépe a rychleji zlepšovat pracovní podmínky a prostředí. Myslím si, že je dobré naslouchat problémům řidičů a předávat jejich názory a požadavky na další oddělení.

Milan Bárta,
vedoucí oddělení Výcvik a vzdělávání
– Tramvaje

Pravidelná školení jsou základem

Na pravidelná školení na oddělení 120030 přicházejí řidiči tramvají čtyřikrát do roka. Dostávají tady nejaktuálnější informace z provozu. „Rádi bychom od řidičů získávali zpětnou vazbu pro jednotku Provoz Tramvaje, aby se mohly daleko lépe a rychleji zlepšovat pracovní podmínky a prostředí. Myslím si, že je dobré naslouchat problémům řidičů a předávat jejich názory a požadavky na další oddělení. Vlastně jediné na pravidelných školeních se řidiči postupně všichni u nás sejdou. Pracovníci oddělení s nimi mají možnost pohovořit o jejich námětech a připomínkách,“ říká Milan Bárta a dodává, že by rád navázal na spolupráci s pracovníky např. jednotky Správa vozidel Tramvaje, jednotky Správa dopravní cesta Tramvaje odborem Jízdní řády a dalšími útvary.

Zlepšení informovanosti řidičů tramvají o aktuálních problémech podniku je určitě zajímavým námětem nejen pro školení řidičů, ale i pro výuku v základních kurzech. Oddělení chce i nadále pokračovat v exkurzích na odboru Jízdní řády, Provozní dispečink a Výpravny. Frekventanti kurzu při těchto návštěvách získávají kompletnější představu o problematice řízení pražské dopravy.

Práce s řidiči přináší prokazatelné výsledky

Například změnou učebních postupů, zejména v praktickém výcviku řidičů-frekventantů, došlo k výraznému úbytku vjetí do nesprávně postavené výhybky u řidičů těsně po ukončení základního kurzu. Preventivní působení na řidiče má vliv také na zvyšování standardů kvality.





I po 25 letech lze cítit napětí při řešení nečekané situace v řádech desítek vteřin, říká strojvedoucí metra linky B **Petr Mrtka**

TADY DOLE žijeme ve vteřinách

JE PRÁCE V UZAVŘENÉ KABINĚ SOUPRAVY METRA STEREOTYPNÍ A NUDNÁ? ANEBO PŘINÁŠÍ ADRENALINOVÉ MOMENTY A VYŽADUJE U PULTU ČLOVĚKA STÁLE BDĚLÉHO? OBRÁZEK POMŮŽE VYTVOŘIT SETKÁNÍ S JEDNÍM Z NICH – STROJVEDOUČÍM NA LINCE B PETREM MRŤKOU.

Text a foto: Petr Ludvíček

Hned počátek rozhovoru vyvrátil první tabu o strojvedoucích metra. Otázku, jak se žije půl dne v podzemí a jak to působí na psychiku člověka, Petr Mrtka bez zaváhání zodpověděl: „Například z jedenáctihodinové směny jezdím zhruba 8 hodin, zbytek jsou bezpečnostní přestávky, kdy se mohou pohybovat v areálu stanice.“ Alespoň částečně byla zhojena touha po zajímavosti, když Petr dodává: „Ale je pravda, že když člověk zasedne v kabině k pultu, začne zívat. Za chvíli se ale srovná a jede. Tenhle první moment v podzemí přijde pravidelně.“

Z prvních kilometrů je 25 let služby

Šestačtyřicetiletý Petr Mrtka přišel do metra na linku A v roce 1986 jako mnozí kolegové i kvůli kratší pětíměsíční vojně. Předpokládal, že je tu „jen na skok“ a vzpomíná, že kolegu, který jej zaškoloval, hodně trápil: „Nešlo mi to a všechno jsem dělal s pocitem, že za chvíli z metra stejně odejdu. Že z toho bude 25 let, jsem samozřejmě netušil.“ Dnes bere možnost zaškolovat mladé kolegy vedle předání cenných zkušeností i jako zpestření služby.

Po zácivku na áčku začal jezdit na cěčku a po roce 1989 už je věrný běčku. Z revolučního roku má zážitek, když s kolegy dostávali pomeranče za to, že na stanici Gottwaldova hlásili do mikrofonu Palác kultury. Letopočet, který Petr Mrtka z paměti také jen tak nevymaže, je 2002, tedy rok povodní: „Měl jsem jít druhý den povodní do služby, ale už nebylo kam. Metro bylo zatopené. Sám jsem byl z přízemí z Karlína evakuován, o všechno jsem přišel. Musím ale říct, že jsem od DPP získal nenávratnou půjčku a město mi dalo byt, takže jsem byl z nejhoršího venku. Člověk se rychle oklepe a jede se dál.“

A to doslova. Po pětadvaceti letech mu práce strojvedoucího ale jako stereotyp nepřijde a směnový režim je věc, na kterou se dá zvyknout. Navíc „čím je člověk u metra déle, má více odslouženo, a tím má lepší turnusy. Takže v mém případě se jedná o osmičkový turnus, kdy jezdím denní, denní, noční a noční a poté mám čtyři dny volna,“ říká Petr Mrtka a dodává, že by za práci na povrchu neměnil: „Stačí mi to tam jako řidiči auta. Obdivuji kolegy v tramvajích

a autobusech, kteří poznávají vliv počasí na vlastní kůži, stejně jako chování cestujících. „Co se těch týče, Petr je má rád na očích, proto má nejradši stanice typu Smíchovské nádraží, kde je přehled o nástupištích i schodech. Do kolejíště mu zatím nikdo nespádl, řešil ve stanici dva případy cestujících mezi vozy. „Léty praxe poznáte, že se děje něco mimořádného a můžete pak rychle zareagovat. Jinak cestující jsou i zdrojem cenných informací, např. o znečištěném voze, zdravotním problému pasažéra nebo válejícím se bezdomovci,“ vyvrací další tabu, že je strojvedoucí v kabině uzavřen před okolním děním.

U panelu jde někdy o minuty a vteřiny

Ať jde o problémy ve stanici, či v tunelu, na jejich řešení má strojvedoucí málo času, jak dokládá Petr Mrtka: „Když se stane nějaká technická příhoda, musím dojet do stanice a lidi vysadit, takže si se závadou musím umět poradit hned. Nikdo nejsme mistry světa, takže nejistota, že se něco nestihne, přetrvává dodneška. Zvenku se může zdát, že se jede stylem jízda – brzda, ale když se něco stane, je to hra o vteřiny. Víc času než tři minuty nikdo na nic nemá.“ Padá další tabu, a to o bezpracné jízdě, strojvedoucí se maximálně dozví z vysílačky informaci o zpoždění, pokyny „zastav“ či „jed“, jinak je vše na něm: „Soupravu si musím ohlídat – brzdit, rozjíždět, hlídat čas, dveře, cestující, musím hlásit všechny problémy. Na běčku je všechno prostě „na ruku“.“ Největší adrenalin Petr zažil asi v den, kdy soupravu řídil poprvé sám bez školitele. Ale jak říká, obavy z toho, aby se něco nestalo, přetrvávaly dlouho poté.

Ke sdělování novinek, nových nařízení, rozebrání konkrétních chyb a předávání zkušeností slouží pravidelná poučování. Dvakrát do roka na strojvedoucí čekají ještě tzv. havarijní hry, kdy se píší testy a poté řeší simulované poruchy. Předpisy a návody je třeba mít v malíku. V té souvislosti Petr Mrtka vzpomíná nostalgicky na staré soupravy: „Tím, že jsem na nich začínal a projel většinu času, tak mi více přirostly k srdci, to je přirozené. Dnes je ale všechno snazší, ale už ne s takovým vztahem. Více však trpí techničtější kolegové, kteří by dříve pomalu vlezli pod soupravu, aby si mohli leccos opravit. Celkově se to samozřejmě vše zlepšilo a zkvalitnilo, to je jednoznačné. A řízení je jednodušší.“

Zasednout, rozsvítit a vyrazit

Ke kolegům, kteří navštěvují se zájmem muzea a akce s dopravní tematikou, Petr Mrtka nepatří. Říká, že tuhle práci má rád, váží si jistoty, které jsou s ní spojené, ale od souprav metra

si rád odpočine. Nejradši na in-linech, na běžkách anebo obyčejným chozením. Naježděné kilometry ani přepravené cestující za 25 let služby evidované nemá. K pohodové jízdě v tunelu mu pomáhá dobře nastavená sedačka, rozsvícení v kabině, aby přechody do ostrého světla ve stanici nebo v proskleném tubusu nad povrchem nebyly tak ostré, a také dobrá parta, která podle Petra Mrtky na běčku je. O práci se v souvislosti s budoucím přechodem na bezpilotní

Základní údaje linky B

STAVEBNÍ DÉLKA	26,399 km	
PROVOZNÍ DÉLKA	25,704 km	
POČET STANIC	24	
TYP STANIC	HLOUBENÉ	8
	RAŽENÉ	13
	POVRCHOVÉ	3
JÍZDNÍ DOBA	ČERNÝ MOST – ZLIČÍN	42 min 10 s
	ZLIČÍN – ČERNÝ MOST	41 min 50 s
PRŮMĚRNÁ MEZISTANIČNÍ VZDÁLENOST	1 118 m	
POČET ESKALÁTORŮ	117	
POČET STROJVEDOUČÍCH	203	
POČET SOUPRAV 81-71M	52	

řízení metra nebojí. Jednak je to daleko, a jak viděl v mnoha světových metropolích, jde většinou jen o jednu trasu ze všech. Co by ale uvítal hned, jsou turnikety. „Zažil jsem jejich éru a doufám, že se vrátí. V podstatě nechápu proč by být neměly, protože návratnost investice je vzhledem

k dnešnímu objemu černých pasažérů jen otázkou několika let.“ Každý řidič či strojvedoucí u Dopravního podniku vozí rád slušné, čisté a platící cestující. Pak se určitě tolik žádaný vztah mezi dopravcem a klientem buduje lépe.

Bedlivé sledování monitoru a zpětných zrcátek je ve stanici samozřejmostí





Tisíce dětí probádaly **ZÁZEMÍ DPP**

Hala opraven tramvají mohla zvenku klamat názvem, ale uvnitř patřila díky desítkám panelů s texty a fotografiemi, vystavenými a podrobně popsanými součástkami, díly a nástroji k nejnavštěvovanějšímu místu. Zejména dopravník tramvají byl celý den v obležení dětí.



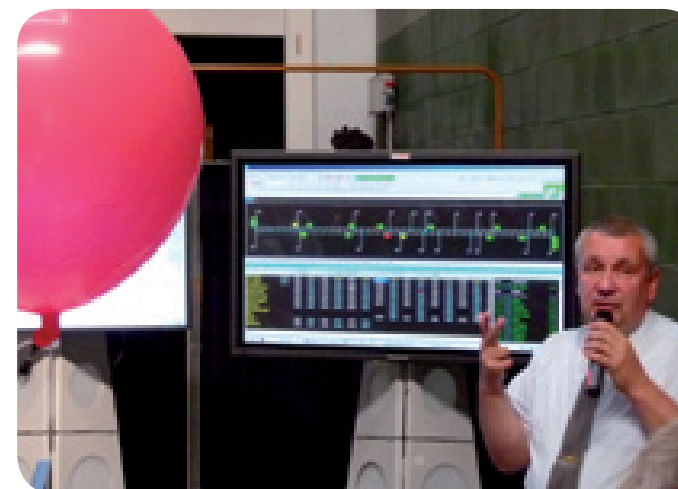
DOPRAVNÍ PODNIK SI PRO DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ VYBRAL SOBOTU 17. ZÁŘÍ 2011 A MĚL ŠTĚSTÍ NA POČASÍ, KTERÉ NÁVŠTĚVNOST KAŽDÉ AKCE OVLIVNÍ. Z AREÁLU V HOSTIVAŘI ALE ODCHÁZELO VÍCE JAK DESET TISÍC SPOKOJENÝCH NÁVŠTĚVNÍKŮ HLAVNĚ DÍKY POUTAVÉMU PROGRAMU.

Text a foto: Petr Ludvíček

Výzvu „Víte, kde bydlí váš autobus, metro nebo tramvaj?“ přijaly spolu s rodiči tisíce malých návštěvníků Ústředních dílen DPP a depa Hostivař. A hned po vstupu do areálu mohly děti na stanovištích po splnění úkolu začít sbírat razítka, aby si po dosažení pátého odnesly domů dárky. Exkurze do prostor běžně veřejnosti uzavřených nadchla všechny věkové kategorie snad na všech připravených místech. Ať se do depa, garáží, vozovny, resp. opravny tramvají lidé dostali tramvají, speciálními linkami, či po vlastní ose, zaměstnanci DPP jim po celý den ochotně odpovídali na všetečné otázky. O další přísun informací se postaraly panely, popisky, a hlavně ukázky techniky.



U vstupu do hostivařských dílen a depa dostal každý průvodce s mapou areálu a malí návštěvníci balonek.



Největší fronty návštěvníků se vlnily u hasičů k možnosti hašení, u vstupu do kabiny tramvaje 15T a také na místo strojevedoucího metra soupravy M1.



Podnikoví hasiči kromě hašení „za razítko“ připravili na svém dvoře vedle přehlídky vozidel i oblíbenou atrakci – hromadu pěny vyvinutou generátorem pěny.



Kromě známých vozidel tramvají se velkému zájmu těšily speciály, jako školní tramvaje či pracovní vozy – motorový posunovací a nákladní.

Zaměstnanci dispečinku měli na dvou stanovištích – v autoškolě a opravně tramvají – celý den co zodpovídat k informačnímu systému DORIS a AUDIS.



Novotou vonící kabina midibusu přitahovala malé návštěvníky po celý den. Za tímto nejmenším vozem následovala kompletní řada typů a značek autobusů.



Nejstarší typ pokladen samoobslužného provozu, v tomto případě pro autobus, ve které bylo možné si jízdenku odtrhnout. U tramvají se žádné jízdenky v letech 1961–63 nevydávaly

Kdo lístek ztratí, musí zaplatit znovu

DNES SI JEDNOTLIVÉ OBYČEJNÉ JÍZDENKY KUPUJEME V PŘEDPRODEJÍCH. TŘEBA V OBYČEJNÉ TRAFICE NEBO V JÍZDENKOVÉM AUTOMATU. BÝVALY DOBY, KDY SE JÍZDENKY PRODÁVALY JEN VE VOZIDLE. VYDÁVAL JE A KONTROLOVAL PRŮVODČÍ. TARIF, JÍZDNÉ A JÍZDENKY – TO BYLA A JE DOSLOVA VĚDA. JEN OBTÍŽNĚ JE MOŽNÉ ZAZNAMENAT VE STRUČNOSTI HISTORII TĚTO PROBLEMATIKY. PŘESTO SE POKUSÍME PŘIPOMENOUT ALESPŮŇ NĚKTERÉ MILNÍKY A ZAJÍMAVOSTI.

Pavel Fojtík / Foto: archiv DPP

„Poplatek za jízdu třeba ihned zaplatit po vstoupení do vozu i jest povinností každého cestujícího o lístek se hlásiti,“ píše se v Dopravním řádu pro elektrické dráhy král. hlavního města Prahy, který vydala 21. prosince 1901 Rada královského hlavního města Prahy krátce poté, co tento dokument schválilo 3. prosince i c. k. ministerstvo železnic.

k jedné úpravě a „magickým číslem“ se stala šestka, kdy se platilo jízdné za jízdu do 6 a nad 6 stanic. Existovalo ale také časové omezení u přestupních jízdenek, které platily jen jednu hodinu. Orientační čas nástupu vyznačil na jízdence průvodčí. Aby průvodčí u přestupní jízdenky a revizor u každé jízdenky poznal, jestli cestující nepřekročil počet zaplacených stanic, existovaly jízdenky, na kterých byl uveden jmenný seznam všech stanic. Pro každou linku se vyráběly samostatné jízdenky v různých hodnotách. Průvodčí vydávající jízdenku tak snadno označil nástupní stanici. Tehdy po většině tratí jezdila jediná linka a jejich stanice byly očíslovány. Nevýhodou ale bylo, že při každé změně trasy nebo jen pojmenování jediné stanice se musely tisknout nové jízdenky, což bylo neekonomické, takže se později na jízdenkách používala jen čísla stanic. Přestup na tramvaje akciové společnosti Elektrická drobná dráha Praha – Libeň – Vysočany, dopravního podniku založeného v roce 1896 Františkem Křížkem, možný nebyl.

Počáteční období pražských elektrických tramvají bylo poznamenáno hledáním nejhodnějšího jízdného. Rok 1902 byl rokem experimentu, kdy se zkoušel časový tarif, spočívající v odlišné výši jízdného ve všední dny a o nedělích. Opatření se příliš neosvědčilo, a tak se Elektrické podniky vrátily v roce 1903 k tarifu stanicovému. Od počátku roku 1908 platil tarif pásmový. Každá trať či linka byla rozdělena na určitá pásma a jízdné se platilo podle počtu projetych pásem (do 3, 10 a nad 10 pásem). Pásmový tarif se celkem osvědčil a udržel poměrně dlouho, jen v roce 1916 byl systém zjednodušen zavedením jediné hranice, kdy se platilo za jízdu do 3 pásem a nad 3 pásma. Ve druhé polovině první světové války a ještě v prvních letech po jejím skončení docházelo k častému

zdražování jízdného. Aby se zbytečně nevyhazovaly staré zásoby jízdenek, perforovaly se celé bloky na nové hodnoty a nové jízdenky se tiskly dodatečně.

První tresty pro černé pasažéry

„Lístky budtež po celou dobu jízdy uschovány a na požádání revizorům ukázány. Kdo lístek ztratí, musí zaplatit znovu,“ psalo se ve zmíněném Dopravním řádu z roku 1901. Tady se vlastně dozvídáme o prvním trestu pro cestujícího, který se nemohl při kontrole prokázat platnou jízdenkou. Tím trestem tehdy bylo zakoupení nové jízdenky. To orgány Elektrických podniků považovaly za dostatečný trest. Žádné pokuty nebo přírázky se neplatily. Poprvé se s finančním postihem setkali až v roce 1914, kdy musel černý pasažér zaplatit 1 korunu. V té době bylo nejdražší jízdné za jízdu přes 10 pásem 30 haléřů, takže pokuta byla 3,3 násobkem tohoto jízdného. Pro cestujícího, který nechtěl zaplatit 12 haléřů za jízdu do tří pásem, pochopitelně ta pokuta byla mnohem citelnější, protože představovala více než osminásobek jízdného. Později se pokuty zvyšovaly.

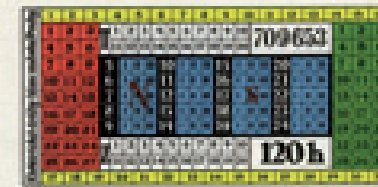
Jednotný tarif

Přelomovým datem se stal 1. červenec 1920, kdy byl v celé tramvajové síti zaveden jednotný tarif a jízdné činilo 1 korunu bez ohledu na projitou vzdálenost. Od roku 1924 se platila 1,20 Kč, ale na jízdenkách se ustálil zvyk uvádět jejich hodnotu v haléřích, tedy 120 haléřů. Od roku 1927 se přestaly vydávat jízdenky pro jednotlivé linky a v celé tramvajové síti se používal jednotný vzor. Pochopitelně nezůstalo u jediné jízdenky. Cestující mohli používat k jízdě do zaměstnání a zpět například zpáteční jízdenky, které si mohli zakoupit jen po před-

Výše přírážek („pokut“) na tramvajích v letech 1897–2011

Rok	Přírážka v korunách	Maximální jízdné v korunách v době zavedení přírážky	
1897	-	0,20	
1914	1	0,30	
1918	2	0,34	
1926	5	1,20	
1941	20	1,50	
1942	30	1,50	
1946	50	2,50	
1953	10	0,60	Měnová reforma
1963	30	0,60	
1970	50	1	
1985	100	1	
1992	200	4	
2000	800	12	
2005	950	20	
2011	1 000*	32	od 1. 9. 2011*

Zajímá Vás označování jízdenky?



Na této jízdence označil řidič v poli čísla:

označení nástupní tratí
číslo stanic nástupní tratí
hodnota jízdného k jízdě
čas, kdy byla jízdenka vydaná
čas nástupu na trať

Průvodčí si ji proto dohlédne a na digitu nebo spoustě označí čísla průvodčího

Leták pro cestující seznamující s obsahem tramvajové jízdenky, vydaný po roce 1927. Pole jízdenky na něm byla vybarvena jen pro orientaci, skutečná jízdenka barevná nebyla.

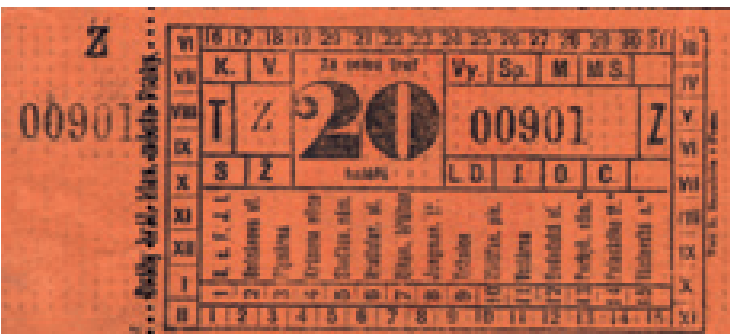
ložení zvláštní legitimace. Revizoři pak kontrolovali nejen jízdenku, ale i tuto legitimaci. Existovalo i noční jízdné (ale nejezdilo se zdaleka po celou noc) a dětské jízdné. Zcela nezávisle na tramvajích se odvíjel tarif na autobusech. S ohledem na složitost se mu pro nedostatek místa nebudeme věnovat. Stačí se jen zmínit, že rozdíly byly i v jednotlivých autobusových linkách. Princip přepravní kontroly byl pořád stejný. Připomínáme, že úkolem revizorů bylo kontrolovat nejen cestující, ale i výkon služby průvodčího. Dalším dnem D se stal 31. prosinec 1951, kdy byl v celé síti pražské MHD zaveden jednotný tarif a bylo umožněno přestupovat vzájemně mezi tramvajemi, trolejbusy i autobusy.

Provoz bez průvodčího – důvěra k cestujícím

Začátek šedesátých let se představil nedostatkem průvodčích. Proto se začaly zavádět tzv. samoobsluhy. V motorových vozech starých tramvajových vlaků byly instalovány pokladny, do kterých cestující vhadzovali odpočítané jízdné (tehdy šedesát haléřů). Na přední plošině mohl placení kontrolovat průvodčí, na zadní plošině se předpokládalo, že se budou kontrolovat vzájemně cestující. Motorové vozy, označené na čele velkým červeným S, byly určeny jen pro přímé jízdy. V tramvajích se žádné jízdenky nevydávaly. Kontrola ze strany revizorů byla téměř nemožná. Poprvé se samoobsluhy objevily na lince číslo 2 od 25. září 1961. Tzv. jednoslužný provoz bez průvodčího se zaváděl i na autobusech. V autobusech si mohl cestující pro případný přestup utrhnout jízdenku z bločku upevněného na pokladně. Na tramvajích se brzy, už v roce 1963, zavedl nový typ pokladen, které vydávaly jízdenky. Většinou ale nefungovaly a z hlediska platební morálky cestujících bylo vlastně jedno, zda zaplatili, nebo ne, protože pokladna vydávala jízdenky bez ohledu na to, zda bylo jízdné zaplacené. Nestál-li revizor vedle pokladny, neměl šanci provádět kontrolu. Na počátku sedmdesátých let se začaly samoobsluhy zavádět i v předních vozech spřažených souprav T3. V tétrojčkách byly pokladny o něco spolehlivější, protože vydávaly jízdenky kotoučové.

9. květen 1974 – revoluce v pražské MHD

Zahájení provozu metra přineslo řadu novinek, především zavedení nepřestupného tarifu, zrušení funkce průvodčích a povinnost kupovat jízdenky mimo vozidlo v předprodejích. Kontrola jednoduchá. Revizor si označil kontrolní jízdenku ve strojku a vyražený kód porovnával s jízdenkami cestujících. Ale byl tu jeden problém. Metro. Tam nebyly označovací strojky, ale turnikety, které nevydávaly jízdenky. Protože cestující měl zejména ve špičce možnost schovat se v davu držitelů předplatních jízdenek a jít mimo turnikety. Jakmile byl na nástupišti, nemohl ho už žádný revizor zkontrolovat. Teprve v roce 1985 byly turnikety zrušeny a v metru byly instalovány elektronické označovací strojky. Teprve po 11 letech tak revizoři získali možnost kontrolovat cestující i v metru. Výměna strojku pro označování jízdenek za elektronické a opětovné zavedení možnosti přestupovat v roce 1996 už vlastně předznamenává jen současnost.



Tak vypadala jízdenka z roku 1900, na které byl uveden seznam všech jejích stanic

Počátky se stanicovým a pásmovým tarifem

V té době platil v síti pražských tramvají tzv. stanicový tarif. Jízdné se tehdy určovalo podle počtu projetych stanic (pojem zastávka tehdy znamenal něco jiného než dnes). Pro určitý počet projetych stanic bylo vždy stanoveno samostatné jízdné. Například v roce 1897, když se rozjely první tramvaje Elektrických podniků, bylo jízdné odstupňováno do čtyř skupin podle jízdy do 4, 6, 9 a nad 9 stanic. Existovaly tedy základní jízdenky v hodnotách 5, 10, 15 a 20 haléřů. Už v roce 1898 bylo vytvořeno jen trojí jízdné do 3, 6 a nad 6 stanic (6, 10 nebo 20 hal), ale ještě v tom samém roce došlo ještě

Místo, kde se metro mění v tramvaj. Z tunelového úseku vyjíždí vysoká souprava Bombardier Flexity Shift. Napravo od kolejí udává rychlostník s číslem 5 maximální povolenou rychlost na rampě k tunelu, tedy 50. Za ní jsou vidět barevné signály, kterými se řídí tramvaje v úsecích se zabezpečovacím zařízením



Tramvaje netramvaje v Kölnu

NĚMECKO JE TRAMVAJOVOU VELMOCÍ. MÁ NA ŠEDESÁT TRAMVAJOVÝCH PROVOZŮ, MEZI NIMIŽ SE OBČAS VYSKYTNE TAKOVÝ, KTERÝ MŮŽEME POVAŽOVAT ZA NETRADIČNÍ A ZAJÍMAVÝ. JEDNÍM Z POZORUHODNÝCH SYSTÉMŮ JE TEN V KÖLNU. MĚSTO BEZ METRA SE ROZHODLO JÍT CESTOU, NA KTEROU KDYSI MÍŘILA TAKÉ PRAHA. VYBUDOVALO PODPOVRCHOVOU TRAMVAJ.

Text a foto: Miroslav Grossmann a Michal Váňa

Je to vlastně ještě tramvaj? Nebo už spíše metro, či dokonce vlak? To, čemu v Německu říkají Stadtbahn, se českým slovem definovat nedá. Tramvaj jede úrovně po ulici, projíždí složitou křižovatkou a řídí se silničními předpisy. O pár desítek metrů dál zajede pod zem, kde provoz podléhá zabezpečovacímu zařízení a nabývá typického označení „U“ (U-Bahn – metro). Na okraji města vyjede souprava na povrch, a kdyby vás v tu chvíli postavili vedle kolejí, pravděpodobně byste předpokládali, že jste u železniční tratě.

To je „tramvaj“ v Kölnu. Systém se vyvinul z konvenčního provozu tak, že v době rozvoje automobilismu, kdy stála tramvajová doprava v západoevropských městech na rozcestí, nepřistoupili v sídle nad Rýnem k jejímu útlumu, ale naopak k modernizaci. V centru se tratě začaly v roce 1963 zahluňovat, podobně jako se plánovalo v Praze. Navíc se v tramvajovou dráhu postupně měnily některé nevyužité železniční tratě mimo centrum. Tím došlo i k propojení sítě s Bonnem pomocí dvou místních železnic.

Zásadní pro dopravní systém města je fakt, že podobně jako řada dalších německých měst byl Köln výrazně poznamenán druhou světovou válkou. Průmyslové město s historickým jádrem bylo téměř zničeno při bombar-

dování spojeneckými letouny a nyní i v centru nalezneme novější zástavbu a široké ulice. S tramvajemi. Například půldruhého kilometru od katedrály, symbolu města, který zázrakem přežil válku bez větší újmy, nalezneme průsečnou tramvajovou křižovátku, k níž z jedné strany míří čtyři koleje na konstrukci s otevřeným svrškem.

Polovina tratí mimo ulice

Tramvajová síť sestává z různých typů drah. Polovinu tvoří běžné pouliční tratě. Druhou polovinu tratě samostatné, rychlodrážní povrchové a rychlodrážní tunelové. Rychlodrážní povrchové tratě se liší od samostatných tím, že jsou plně segregovány od ostatního provozu a nejsou na nich ani úrovněvé přejezdy.

Zatímco na ulici jezdí soupravy na dohled, obvykle s nejvyšší dovolenou rychlostí 50 km/h, v podzemí, ale také na některých mostech, estakádách nebo rychlodráhách mimo centrum je použito zabezpečovací zařízení. V takových případech je nejvyšší dovolená rychlost stanovena až na 70 nebo 80 km/h.

Uspokojivě se v Kölnu vypořádali s potenciálním přenosem nepravidelností z pouličního provozu do podzemí. I pouliční tratě jsou více než z poloviny segregovány, obvykle s použitím otevřeného svršku. Přínosná je preference MHD na světelně řízených křižovatkách, která ovšem ještě není aplikována na všech místech.

Využitím vlastností tramvaje, metra, a železnice v jedné síti vzniknul efektivní systém. Uživatel z něj těží především menším množstvím přestupů, případně zkrácenými přestupními časy. Důležitý je důraz na kolejovou dopravu, která zastává páteřní funkci. Vykonává zhruba čtyřnásobek přepravního výkonu oproti autobusům, které plní funkci doplňkovou. Jako všude v Německu i zde navíc funguje výkonná síť S-Bahnu.

Kolaps stavby nové trati

Nevýhodnou je naopak kapacita provozu oproti systémům, ve kterých jsou současně provozovány běžné tramvaje i metro. Ani téměř šedesátimetrové soupravy v krátkém intervalu kapacitně nenahradí společný výkon konvenčního metra a tramvají. I to může být jedním z důvodů, proč individuální automobilová doprava ve městě zrealizuje přibližně dvojnásobek výkonů než doprava hromadná. A to přesto, že od začátku modernizace v 70. letech počet cestujících výrazně narůstá.

Posílení kapacity veřejné dopravy, především v centru, napomůže budovaná Nord-Süd Stadtbahn Köln se sedmi stanicemi. Trať, která vzniká v podzemí, měla být původně zprovozněna už v roce 2010. V březnu 2009 však došlo u dokončené části stavby ke zřícení budovy historického archivu města. Dvě osoby zde zahynuly. Následné vyšetřování odhalilo krádeže materiálu a machinace s dokumenty při stavbě dráhy. Termín dokončení je nyní odhadován až na rok 2017.

Vozový park v Kölnu tvoří nízkopodlažní vozy Bombardier Flexity Shift K4000 a K4500 z let 1995–2007 v počtu 193 kusů a pak „vysokopodlažní“ vozy K5000 z let 2002–2011 v počtu 160 kusů. Moderní vozidla doplňují ještě starší vozy Düweg Stadtbahnwagen B z let 1970 až 1999, z nichž některé prošly modernizací za účelem zvýšení spolehlivosti a maximální rychlosti. Všechna vozidla jsou dvoučlanková, mají délku 28,5 m a dokáží pojmout 180 cestujících. Obvykle jsou spojeny do souprav po dvou a tvoří 57 m dlouhé vlaky.



Vysoké perony mají nástupní hranu ve výšce 90 cm. Na snímku jsou vozy Bombardier Flexity Shift (vlevo) a Düweg na zastávce Bf Deutz

Perony v úrovni podlahy

Požizování vozů s vysokou podlahou nemá za účel snížit přístupnost veřejné dopravy. Vážou se k nim bezbariérová nástupiště s výškou nástupní hrany 90 cm (přebudovaná od 80. let), takže vlaky mají podlahu přímo v jeho úrovni, což má pozitivní dopad na rychlost a komfort výměny cestujících. Konstrukce vozů je klasická a umožňuje svobodu v řešení interiéru, protože kola nevystupují nad úroveň podlahy. Současně podlaha nelimituje velikost kol, což zvyšuje jejich životnost.

Vlaky s vysokou podlahou obsluhují 6 z 11 linek. Na pěti zbylých jezdí tramvaje nízkopodlažní, přičemž výška nástupní hrany na zastávkách je zde původních 35 cm. V místech, kde se oba systémy potkávají, je použita nižší varianta nástupiště a z vysokých souprav se ve dveřích spouštějí schůdky.



Podzemní zastávka Bf Deutz / Messe pro nízkopodlažní tramvaje. Nástupní hrana má 35 cm

Provoz tramvají příznivě ovlivňuje na první pohled nepostřehnutelná věc. Kola kolínských vozů jsou široká 116 mm, což je o 30 mm více než v Praze. Širší kola nevyžadují tak časté budování náběhů ve žlábkách na kolejových křižovatkách, protože jsou častěji schopna odvalovat se po hlavě kolejnice, aniž by zapadávala do žlábků kolejnice jiného směru. Tyto hluboké srdcovky umožňují klidnější a tišší jízdu v kolejových konstrukcích a současně snižují opotřebení kol i kolejí. Jsou běžné pro většinu nejen západoevropských provozů.

Spoje v Kölnu tvoří na většině tratí souhrnný interval pět nebo deset minut. Některé linky mají své zkrácené verze, jež se poznají dle v názvu doplněného písmena E před číslem linky. Pro úplnost, v Bonnu jsou kromě dvou linek, které jezdí z Kölnu, provozovány další čtyři linky v pravidelném desetiminutovém taktu, které na páteřních úsecích vytváří pětiminutový takt.

Obě města jsou součástí integrovaného systému Rhein-Sieg, který je buňkového tvaru a obsahuje města, jako jsou Köln, Bonn, Leverkusen a Monheim. Tarif je na naše poměry poměrně drahý a mírně složitý. Jednotlivá jízdenka stojí 2,10 €, v Kölnu i Bonnu je zvláštní zvýšený tarif 2,50 €, celodenní jízdné pak vyjde na 5,80 €, resp. 7,30 €.

	KÖLN (2010)	PRAHA (2010)
Počet obyvatel:	1 milion	1,3 milionu
Délka tramvajové sítě:	194 km*	142 km
Počet pasažérů:	207 mil. / rok	345 mil. / rok
Délka vlaků:	cca 60 m	cca 30 m
Šířka vozů:	2,65 m	cca 2,5 m
Výška nástupní hrany:	90 cm / 35 cm	max. 24 cm
Cestovní rychlost:	26,6 km/h	19,0 km/h
Dělna práce MHD/IAD:	33 % / 67 %	57 % / 43 %

* včetně propojení s Bonnem, ale bez města Bonn



Ladislav Gregor vyhledává dlouhé běžecké tratě a pravidelně cvičí. Tvrdí, že je pak i v noci v práci v pohodě a jen tak si na něj někdo nedovolí

Ladislav Gregor (38) se amatérsky věnoval sportu od mládí, hrál fotbal, hokej, tenis i tenis stůlní. S volantem začínal na dodávkách a pak i kamionech po Čechách i okolních státech. Už tam poznal, že pravidelné sportování přináší do práce, kde se nikdo moc nevyspí, dobrou průpravu. „Říkám klukům, že by se měli alespoň trochu hýbat. Nerad je vidím u kávičky a cigarety,“ říká Ladislav Gregor a dodává, že na výpravně vídává vyvěšená parte kolegů, kteří se důchodu nedožili, až příliš často.

O sobě rozhodně netvrdí, že má předpisově zdravý způsob stravování, ale když zabrousí ke sladkému, kalorie má kde vydat. A to určitě mnohonásobně více, než průměrný Čech. Posuďte sami. Po příchodu z noční „dá činku“ a odběhne desítku. Tříkrát týdně, přes to nejede vlak. „To je plán a ten jsem ani jednou za dva roky neporušil,“ kategoricky odmítá Gregor debatu o nějaké výmluvě na počasí či únavu. Potom teprve může jít spát. S touto průpravou se cítil připraven postavit se na start svého prvního půlmaratonu. V přítelkyni má oporu, navíc se „potkávají“, protože také pracuje na noční směny.

„Tehdy mě přemluvil kamarád, ať to zkusím. Když to vyšlo, odvážil jsem se na maraton, ale z něj jsem měl už velký respekt,“ vzpomíná Gregor. Poté zbylo uzavřít seriál pražských běhů desítkou a nakonec účastí na běhu Běchovice – Praha. Zatím nevynechal za poslední tři roky ze čtyřlístku závodů ani jeden. Závodí bez trenéra, přesto se pravidelně v maratonu pohybuje z 6,5 tisíce běžců kolem 200. místa. A když je v kalendáři akcí mezera, naordinuje si například po vzoru Tour de France 1 800 km dlouhý etapový cyklistický „výlet“ po Čechách, Polsku a Slovensku.

„Kondice je k volantu potřeba. Jsem přesvědčen, že cvičící člověk je fyzicky i psychicky odolnější. Navíc se to odráží na zdraví,“ hodnotí Ladislav Gregor, který za šest let nemarodil. Sílu vůči problémovým cestujícím použít zatím nemusel, ale při své figuře nemá problém vykázat z autobusu s rozpitou lahví alkoholu potíživisty, kterými se to v noci ve městě jen hemží.

Od volantu NA START MARATONU

ŠEST LET JE VĚRNÝ VOLANTU AUTOBUSU U DPP, Z TOHO POSLEDNÍ DVA ROKY VÝHRADNĚ NA NOČNÍCH LINKÁCH. LETOS UZAVŘEL TŘETÍ ROK ÚČASTÍ NA OKRUHU ZÁVODŮ PRAŽSKÉHO MARATONU A TVRDÍ, ŽE FYZIČKA JE IDEÁLNÍM PŘEDPOKLADEM PRO ZVLÁDNUTÍ STRESOVÉHO ZAMĚSTNÁNÍ. ZA PRAVDU MU DÁVÁ I PSYCHOLOG.

Text a foto: Petr Ludvíček

PŘEHLED „OSOBÁKŮ“ LADISLAVA GREGORA:

Maraton (42,195 km)	3:09:01
Půlmaraton (21,097 km)	1:28:09
10 km	39:30
Běchovice (10,031 km)	37:30



Způsobnost k řízení motorových vozidel je závislá na celé řadě faktorů. Vedle zkušenosti, vědomostí, kognitivních schopností jsou důležité i psychomotorické schopnosti a celková tělesná kondice řidiče. Je nesporné, že způsobnost k řízení je přímo podmíněna kvalitou tělesných a duševních funkcí. Ve „zdravotní

vyhlášce“ je dlouhý seznam chorob a poruch těchto funkcí, které omezují, nebo dokonce vylučují řízení motorových vozidel. Není pochyb o pozitivním vlivu sportu na tělesnou a duševní kondici člověka. Aktivní pohyb zvyšuje celkovou tělesnou odolnost jak vůči únavě, tak i různým neduhům. Stejně pozitivně ovlivňuje i duševní schopnosti, např. ve smyslu lepšího zvládnutí pracovního vypětí a stresu. Proto každý, kdo se věnuje pravidelnému kondičnímu cvičení či rekreačnímu sportu, pozitivně ovlivňuje svoji způsobnost k výkonu řady činností, tedy i řízení motorových vozidel. Rovněž tak si tím prodlužuje i svůj aktivní pracovní věk.

Petr Tománek,
vedoucí odd. Psychologická laboratoř DPP



Za kolegy PO ČESKÉ REPUBLICĚ

S DALŠÍM DÍLEM SERIÁLU O DOPRAVNÍCH PODNICÍCH V ČESKÉ REPUBLICĚ JSME SE TENTOKRÁT ZASTAVILI V KRAJSKÉM MĚSTĚ ÚSTÍ NAD LABEM.



Název:

Dopravní podnik města Ústí nad Labem a.s.

Historie:

Tramvajový provoz byl v Ústí nad Labem zahájen 1. července 1899. Cestující v tu dobu mohli využít dvě linky, první vedla z Předlic přes Hlavní poštu (dnešní Divadlo) do Krásného Března a druhá spojovala Hlavní poštu s Klíšským mostem (dnešní Šaldova). Traťová rychlost na prvních tramvajových tratích v zástavbě byla v Ústí 10 km/h, mimo ni 15 km/h a v některých úsecích byla rychlost ještě omezena na 5 km/h. Pro zajištění provozu prvních dvou linek bylo dodáno 16 vozů. Pravidelný provoz autobusů byl zahájen 30 let poté (19. října 1929), a to na lince č. 10, která vedla z Hlavní pošty (dnešní zastávka Divadlo) na střekovské Gabelsbergovo (dnešní Novosedlické) náměstí. Zpočátku stačily na obsluhu linky č. 10 dva autobusové vozy, po zkrácení intervalu musel být vypraven třetí. Jízdenka tehdy stála 1,50 Kč. První trolejbus vyjel 1. července 1988. Cestující se tehdy mohli svést linkou č. 51, která vedla ze Stříbrníků přes Malátovu a Mírové náměstí do zastávky Pod Holoměřím. Největší skok trolejbusové dopravy nastal v roce 1989, kdy byly postupně zavedeny linky č. 52, 53, 55 a 56.



Dopravní podnik po pěti letech přivítá zbrusu nové trolejbusy. Škodovka dodá dva patnáctimetrové nízkopodlažní vozy Škoda 28 Tr Solaris do konce roku, píše se mj. v ústeckém Emhádečko



DP města Ústí nad Labem a.s. v číslech (za rok 2009)

	Počet linek	Vozové kilometry (tis.)	Místové kilometry (tis.)	Osobové kilometry (tis.)
Autobusy	21	3 710	296 711	58 728
Trolejbusy	11	4 001	491 935	97 446

Základní jízdné	Předplatní jízdenky	Zajímavosti:
15 Kč (30 min.)	410 Kč (30denní)	Vydávaný časopis: zpravodaj Emhádečko
19 Kč (60 min.)	1 060 Kč (90denní)	• DP Ústí nad Labem provozuje lanovou dráhu, která spojuje obchodní centrum Forum a výletní zámek Větruše. Provoz byl zahájen 7. prosince 2010. Jedná se o visutou kyvadlovou lanovou dráhu se dvěma kabinami. Pohon a napínání lana jsou umístěny v horní stanici. Šikmá délka je 330,4 m. Obsaditelnost kabiny je 15 osob, přepravní kapacita je 390 osob/h, maximální jízdní rychlost je 6 m/s.
65 Kč (24 hod.)	1 985 Kč (180denní)	• Nejdelší autobusovou linkou podle kilometrů je linka č. 20 (cyklobus), měří 48 km. Nejdelší trolejbusovou linkou podle kilometrů je linka č. 51, jejíž trasa měří 11,6 km.
Lanová dráha: 15 Kč	3 710 Kč (roční)	• Nejvíce autobusových spojů v pracovní dny (celkem 132) slouží cestujícím na lince č. 5. Nejvíce spojů z trolejbusové dopravy pak mohou využít cestující na lince č. 60 – denně celkem 142.
		• Nejvíce kilometrů v pracovní dny ujede z autobusových linek linka č. 5, jejichž 7 nasazených vozů denně ujede celkem 1 462 km. Z trolejbusových pak linka č. 60, jejichž 6 nasazených vozů denně najede celkem 1 605 km.



Kam v Praze za **KULTUROU**

Milan Slezák



STRUNY PODZIMU 2011

Nadžánrový hudební festival Struny podzimu se podle jeho organizátorů snaží být křížovatkou mezi jazzem a klasikou, tradicí i experimentem. Přináší výběr jazzu, klasické hudby, sofistikovaného crossoveru (zde ve smyslu křížení stylů, propojování hudebních světů a uvádění zavedených děl v neočekávaném kontextu nebo interpretaci), staré hudby a worldmusic v podání nejvýraznějších osobností současné mezinárodní hudební scény bez ohledu na vyjeté žánrové koleje.

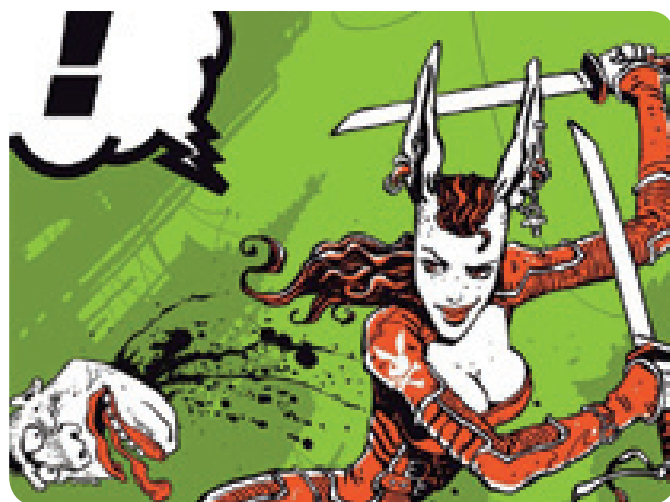
Zajímavostí letošního ročníku, který probíhá od 26. září do 10. listopadu, může být třeba speciální víkendový program pro zvědavé děti i jejich hravé rodiče ve dnech 21. až 23. října v pražském divadle Minor. Kromě divadelních představení a koncertů, počítajících i se zapojením malých diváků, zaplní všechna zákoutí Minoru například hudební a taneční workshopy, dílny animace a beatboxu, dílničky zaměřené na kreativní práci s recyklovanými předměty, korálky, loutky anebo papírové hudební nástroje. V programu Strun dětem naleznou zájemci řadu známých jmen: počínaje vokálním tělesem Yellow Sisters přes soubor Hradišťan, jenž přiblíží poezii Jana Skácela či Františka Halase, až po šamana perkusí Václava Kořínka. Chybět nebudou zástupci brněnské hudební scény – „fyzický básník“ Petr Váša a folkljazzrocková hudební skupina Hm..., čerpající podobně jako Hradišťan z textů předních tuzemských básníků.

Vystoupí také dvojnásobný mistr České republiky v beatboxu En.dru s beatboxově-vokálními improvizacemi. V Baru Loutka pak bude po celý víkend probíhat intenzivní workshop zaměřený na tvorbu animovaných filmů v režii sdružení Ultrafun.

A další zajímavost kromě vystoupení špičkových hudebních hostů festivalu? Třeba soutěž o nejlepší coververzi hitu kapely Nirvana Smells Like Teen Spirit. Hlásit se do ní mohou kapely, orchestry, jednotlivci i dýdžejové na adrese sancel@strunypodzimu.cz do 20. října. Vítěze poznáme 5. listopadu 2011 v klubu Roxy.

» KOMIKSFEST! 2011

Ve dnech 28. října až 5. listopadu 2011 proběhne v Praze šestý ročník mezinárodního festivalu KomiksFEST!. Mezi zahraničními hosty se objeví francouzský výtvarník Pascal Rabaté, oceněný letos za nejlepší režii na karlovarském filmovém festivalu (film s absencí dialogů, kde postavy hovoří jenom svými gesty – komedie Prázdniny u moře), a Frederik Peeters ze Švýcarska. Festival zahájí Konstantin Komardin z Ruska, autor oficiálního plakátu, a samozřejmě se představí i kompletní špička české komiksové scény.



Celotýdenní menu zahrnuje vernisáže výstav, besedy s autory, workshopy, divadelní představení, filmové projekce, křty knih atd. Hlavní část programu proběhne během „komiksové soboty“ 29. října v objektu MeetFactory. Výroční komiksové ceny Muriel převezmou vítězové v 11 kategoriích na slavnostním zakončení 5. listopadu v Bio Oko. Předsedou poroty je letos výtvarník Michael Rittstein.

FOTOSOUTĚŽ

» Která stanice metra je na nočním snímku?



Pro **VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ**

Přinášíme další soutěžní snímek z Prahy. Odpověď zasílejte nejpozději do pondělí 31. října 2011 na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotosoutěž). Tři vylosovaní soutěžící získají: **po 2 volných vstupenkách na veletrh CZECHBUS a Encyklopedii městské dopravy v Čechách, na Moravě a ve Slezsku.**



Správná odpověď na otázku z DP kontaktu č. 9 zněla: **Hradčanská**. Do redakce přišlo 51 správných odpovědí.

Po 2 volných vstupenkách k návštěvě 8 pražských věží a publikaci Pražské elektrické dráhy (P. Fojtík, 2003) získali: **Marcela Fantová, Stanislav Růcker a Simona Votrubová.**

» OSMISMĚRKA «

LEGENDA:

ANČAR, APATYKA, AVIA, BALETKY, BAŽANT, BĚLOUŠ, BORY, BYZNYS, CEJCH, ČIDLO, DÁLKOMĚRY, DIÁŘ, DÍŽE, DRÁTEK, EKZÉM, FERMAN, HÁVY, HLEN, HOBLÍK, HUSY, HVÍZDÁNÍ, CHOTI, CHYTY, IGLÚ, INSTINKT, ITALKA, JATKA, JÍMKY, KAPOTA, KULICH, KUŘÍ, LÁKA, LAMY, LETCI, LÍDR, LOSY, LÝTKO, MARŽE, ODĚNÍ, OKAP, ORAT, OŘEZ, OSLAVA, OVIN, PAMĚŤ, PÁRA, PATA, PROHRY, PROSEV, PSANÍ, ROMO, RYBY, RYNK, ŘÍKANKY, SETÍ, SÍDLO, SOBO, SPOJITOST, SPOUŠŤ, STAR, STEP, SUPI, SVAHOMĚR, ŠUTR, TAMTO, TAROT, ŮNAVA, UŽOVKA, VIKÁŘ, VNADA, VRAŽDA, VROD, VZMACH, ZDĚS

Ř P P L K V S Y N Z Y B F A O M E Ž Í D
 Í N Á D Z Í V H T R S B V E T V É R Ř R
 K K R M D Á L K O M Ě R Y E R O I Z U Á
 A E A F H E N B O L D I Č O S M P N K T
 N C H C Ř Á I D R O Í Z T D O E O A A N E
 K A C E T T T U L H A R Y N K R R N K K
 Y V V S J O Š S Í M E O Ř E Z A D P O S
 O V N A R C H B P T Y A K U L I C H P R L P
 O I T A L K A O E B A K O H M Í N Ě D O
 P K T R D S H U S Y K S V O A Y K M Í J
 A Á T P I A O Š A R Y R H O R P V O S I
 Y Ř A Ý G Y S Ť S T T T N A Ž A B H T T
 M T B A L E T K Y U A S Č Í E U T A E O
 A V A N Ů L A C H Š Í P N P A M Ě Ť V P S
 L E T C I V R A Ž D A I V A Í N A S P T

Tajenka z minulé křížovky: **V Londýně se jezdí na oystercard**



CZECHBUS

STŘEDOEVROPSKÝ VELETRH AUTOBUSOVÉ DOPRAVY

3. - 5. 11. 2011

Výstaviště Praha - Holešovice

Otevírací doba: 9.00 - 17.00

www.czechbus.eu

**NOVÝ ODBORNÝ
VELETRH**



Záštita:



Záštita:



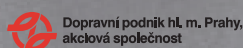
Záštita:



Veletrh se koná s podporou:



Generální partner:



**INCHEBA
EXPO PRAHA**

Mediální partneři: Městská doprava, Doprava a silnice, Dopravní noviny