

DP kontakt

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



» **Zenklova už přístupná
pro všechny typy tramvají**
/strana 10 a 11/

»» **Počet nízkopodlažních
autobusů se blíží polovině**
/strana 12 a 13/

»»» **Kampaní upozorňujeme
na rizika dopravy ve městě**
/strana 8 a 9/

Tramvaj má na přechodu vždy přednost!

Kamarádka Zebra radí:

PŘECHÁZEJTE POUZE TAK, ABYSTE SE VYHNULI NEBEZPEČNÝM SITUACÍM!

Zákon přírody říká, že silnější vyhrává.
V dopravě platí, že **tramvaj má na přechodu pro chodce přednost!**



Tramvaj má na rozdíl od ostatních dopravních prostředků **přednost** i na **přechodech pro chodce!**



Dlouhá brzdná dráha!

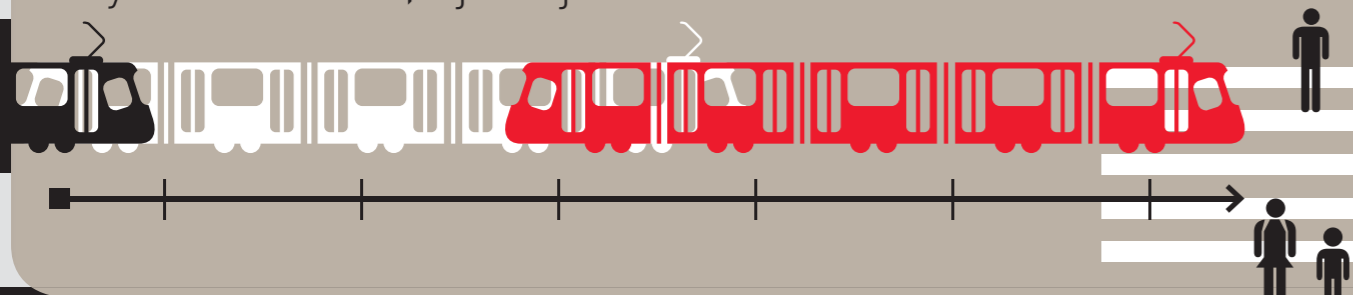
Kamarádka Zebra radí:

NESPOLÉHEJTE NA TO, ŽE TRAMVAJ MÁ BRZDY. MÁ TAKÉ DLOUHOU BRZDNOU DRÁHU!

Tramvaj, která jede stejnou rychlostí, jakou umí běžet zebra – 55 km/h, dokáže **zabrzdit až po 133 metrech!**



Nezapomeňte, že tramvaj je těžký stroj. Od momentu, kdy začne brzdit, ujede ještě **velkou vzdálenost!**



1 infolinka
296 19 18 17
www.dpp.cz



Dopravní podnik hlavního města Prahy



/OBSAH/

- 4–6** **>> Aktuálně z DPP**
NÁRODNÍ TŘÍDA: VSTUP DO METRA BEZ BARIÉR
TRAMVAJOVÁ SÍŤ PO PRŮZKUMU ZEBRA NA POMOC DĚTEM A SENIORŮM
VELIKONOČNÍ HARFA I S DPP
KARTÁČE LETOS NA 48 ESKALÁTORECH
- 7** **>> Média**
CO O NÁS PÍŠÍ MÉDIA
- 8–9** **>> Rozhovor**
PETR BLAŽEK: KAMPANÍ UPOZORŇUJEME NA RIZIKA DOPRAVY VE MĚSTĚ
- 10–11** **>> Z podniku**
ZENKLOVA UŽ PŘÍSTUPNÁ PRO VŠECHNY TYPY TRAMVAJÍ
- 12–13** POČET NÍZKOPODLAŽNÍCH AUTOBUSŮ SE BLÍŽÍ POLOVINĚ
- 14–15** Z NÁMĚSTÍ MÍRU DO PÍSNICE: TRASA METRA D
- 16–17** DOČKAJÍ SE CESTUJÍCÍ V PRAZE KLIMATIZOVANÉ TRAMVAJE?
- 18–19** DOPRAVNÍCH NEHOD LETOS UBYLO
- 20** KAM MUSÍ I KRÁLOVÉ
- 21** ELEKTRONICKÝ NÁKUP V PRODUKTIVNÍM PROVOZU
- 22–23** NEKONEČNÝ SOUBOJ ZPOŽDĚNÍ A ČEKÁNÍ
- 24** HODNOCENÍ SYSTÉMŮ MANAGEMENTU KVALITY
- 25** VŠECHNY STANDARDY KVALITY DPP V ROCE 2010 SPLNĚNY
- 26–27** **>> Fotoreportáž**
HASIČI CVIČNĚ ROZSTŘÍHALI TRAMVAJ
- 28–29** **>> Historie**
PO STOPÁCH TĚMĚŘ ZAPOMENUTÉ PRAŽSKÉ LANOVKY
- 30–31** **>> Ze světa**
ZA TRAMVAJEMI BEZ TROLEJOVÉHO VEDENÍ
- 33** **>> Zajímavosti**
KONGRES UITP V DUBAJI S OCENĚNÍM DPP ZA KOLEGY PO ČESKÉ REPUBLICĚ – PLZEŇ
- 34**

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: 2. května 2011

NEPRODEJNÉ

Dopravní podnik hlavního města Prahy



Vážené kolegyně, vážení kolegové,

dovoluji mi vás prostřednictvím tohoto úvodníku informovat o zajímavém a v poslední době velmi potřebném bezpečnostním projektu Není cesty zpět II. Květnovou akcí, která by měla upozornit především chodce na specifika a různá nebezpečí tramvajového provozu, pořádáme ve spolupráci s Krajským ředitelstvím policie hl. m. Prahy.

V poslední době jsme se v Praze bohužel setkali se zvýšeným počtem tragických nehod, při kterých dochází ke střetu tramvají s chodci. Lidé si mnohdy neuvědomují, že tramvaj je jediným dopravním prostředkem, jemuž musí dát na přechodu pro chodce přednost v každé situaci. Rozhodli jsme se proto chodce na tuto i další skutečnosti bezpečnosti provozu upozornit v rámci speciálních besed s našimi řidiči, dispečery i zástupci policie. Pro cestující máme také připravenou celou řadu informačních materiálů, se kterými se budou moci setkat v našich Infocentrech a v dopravních prostředcích.

Pokud se chcete dozvědět více, jste srdečně zváni na diskuse i výstavu fotografií, které budou probíhat od 9. do 20. května 2011 ve speciálních tramvajích odstavených v tramvajových smyčkách na Výstavišti a na Sídlíšti Řepy. Věřím, že akce bude úspěšná a společně se nám podaří snížit počet smutných nehod v pražském provozu.

Ilona Vysoudilová,
tisková mluvčí



NÁRODNÍ TŘÍDA: VSTUP DO METRA BEZ BARIÉR

V pátek 6. května zástupci DPP a MHMP slavnostně zahájili provoz čtyř nových výtahů ve stanici metra trasy B Národní třída. Práce na tomto dodatečném bezbariérovém přístupu do metra začaly již v lednu 2010. S ohledem na stávající zástavbu a polohu stanice bylo zvoleno netradiční stavební řešení – kombinace dvou výtahových šachet s přestupní chodbou do dalšího výtahu. Nové výtahy ústí v ulici Magdaleny Rettigové blízko tramvajové zastávky Lazarská.

Každý z výtahů má nosnost 1 200 kg. Dopravní výška výtahů v první šachtě je 28,3 m a v druhé šachtě 10,92 m. Kapacita v jednom směru činí 720 osob za hodinu. Celkové investiční náklady projektu činily 185 mil. korun, z nichž 174,31 mil. Kč tvořila účelová dotace od MHMP. Dopravní podnik se podílel na výstavbě částkou 10,68 mil. Kč. Národní třída se stala již šestatřicátou stanicí pražského metra, jež je přístupná bezbariérově.



Dne 9. dubna 2011 se žáci Střední průmyslové školy dopravní vrátili z mezinárodní stáže v Drážďanech, pořádané v rámci programu Leonardo da Vinci. V letošním roce byli na stáž vybráni žáci tříletých učebních oborů. Tento výběr byl uskutečněn v souvislosti s akcí „Řemeslo žije“, která podporuje znovuoživení především řemeslných oborů. Stáže se ve dnech od 27. 3. – do 9. 4. 2011 zúčastnilo 8 žáků třetích ročníků oboru automechanik a 4 žáci oboru elektromechanik pro dopravní prostředky.

Studenti SPŠD v Drážďanech

Účastníci se seznámili se strukturou a fungováním drážďanského dopravního podniku, poznávali rozdíly mezi organizací práce v dílnách DPP – zřizovatele SPŠD – a organizací práce v dílnách DP Drážďany. Program pobytu byl obohacen o zajímavé odborné exkurze, nechyběly ani výlety do okolí. Na závěr praxe obdrželi účastníci Osvědčení o absolvování odborné zahraniční praxe a Europassy. Na podzim přijedou Prahu, školu a Dopravní podnik hlavního města Prahy navštívit žáci z Drážďan.

TRAMVAJOVÁ SÍŤ PO PRŮZKUMU



Ve dnech 10. až 12. května 2011 se uskutečnil komplexní dopravní průzkum tramvajové sítě. Předchozí průzkum proběhl v roce 2008 a stejně jako tehdy i tentokrát bude zdrojem důležitých dat při projektování sítě MHD na území hlavního města. Další využití podkladů je při nasazování náhradní autobusové dopravy při výlukách tramvají. Průzkum byl proveden fyzickým sčítáním v uvedené dny od 6 do 23 hodin, kdy sčítači sledovali obsazení vozidla – při odjezdu z každé zastávky byl zaznamenán počet nastoupených cestujících a výstup byl následně dopočítán. Akce se zúčastnilo 700 zaměstnanců DPP a ROPIDu, a více než tisícovka studentů.

ZEBRA NA POMOC DĚTEM A SENIORŮM

V pražské Stromovce v pondělí 9. května 2011 odstartovala druhá etapa dopravně bezpečnostního projektu Není cesty zpět. Letošní ročník je zaměřen především na prevenci nehod při střetu chodců s tramvajemi, a to zejména nejrizikovějších věkových skupin – dětí a seniorů. Do 13. května probíhaly v prostoru tramvajové smyčky u Výstaviště besedy návštěvníků se zástupci policie, s dispečery a řidiči DPP. Přistavena byla i speciální tramvaj s informačními materiály a výstavou fotografií, poté se 16. května přesunula do tramvajové smyčky Sídliště Řepy. Projekt apeluje na širokou veřejnost, aby si uvědomila specifika tramvajového provozu – tramvaj má přednost v jízdě, a to i na přechodu, a její jízda se vyznačuje odlišnými vlastnostmi než u osobních automobilů (podstatně delší brzdná dráha, žádný manévrovací prostor).



Praha elektromobilní v rozjezdu



Evropským týdnem udržitelné energie (11.–17. 4. 2011) odstartoval zároveň projekt Praha elektromobilní. Před pražským magistrátem se 11. dubna prezentovala vozidla poháněná elektromotory jako budoucí možná varianta dopravních prostředků využívaných úřady městských částí, příspěvkovými a městskými organizacemi. Cílem v roce 2011 je odzkoušet hlavní typy elektromobilů osobních, užitkových i nákladních včetně elektroskútrů a elektrokol.

Už po Velikonocích v rámci projektu převzalo vozidlo Tazzari Zero středoškolské Centrum odborné přípravy technickohospodářské, v pondělí 2. května další z vozidel převzala pražská ZOO. U všech letos předaných vozidel bude vyhodnocena ekonomičnost a ekologičnost provozu jako podklad pro další směr rozvoje.





Velikonoční HARFA i s DPP

Hravé velikonoční odpoledne uspořádal 21. dubna 2011 ve spolupráci s Galerii Harfa Dopravní podnik hlavního města Prahy a Český rozhlas Regina. Návštěvníky čekala stovka cen ukrytých pod vajíčky a program se zajímavými vystoupeními – skupiny Bek Ofis, Davida Deyla či představení pro děti. Na závěr bohatého programu Harfu rozeznělo vystoupení Pěveckého sboru DPP. Po celý den také probíhala sbírka v rámci projektu Pomozte dětem, při které se vybralo přes 3 500 korun. Po setmění se o program postaralo letošní první představení Kinobusu DPP, který před galerií promítal film Román pro muže. Kinobus svoji letošní túru rozjede 13. června a film naposledy divákům nabídne 4. září. Diváci se mohou těšit mj. na filmy Odcházení, Kajínek, Ženy v pokušení či Obsluhoval jsem anglického krále.



Kartáče letos na 48 eskalátorech

První květnový týden roku 2011 dokončil DPP instalaci bezpečnostních kartáčů na eskalátorech jedenácti stanic na linkách A a B pražského metra. Instalace na starších eskalátorech ruské výroby začala letos 3. března. Odkláněcími kartáči, coby prvky pasivní bezpečnosti na pohyblivých schodech, bylo letos osazeno celkem 48 eskalátorů. Akce je součástí projektu bezpečného cestování.

/PŘIŠLO OD CESTUJÍCÍCH/

OPĚT PŘINÁŠÍME VZOREK OHLASŮ CESTUJÍCÍCH ODRÁŽEJÍCÍCH JEJICH POZNATKY Z MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY V PRAZE.

Poslední cca měsíc dochází pravidelně (denně) k pro mne nepochopitelnému nabírání zpoždění metra C v ranní špičce, konkrétně v časovém úseku mezi 8. a 9. hodinou ranní. Cestuji ze stanice Střížkov do centra (Florenc, Hl. nádraží, Muzeum) a denně nabírá spoj zpoždění, ve velkém počtu případů se jedná o více než 10 minut.
Lukáš Vinter

Autobus (č. linky 261 ze zastávky Krahulčí směr Černý Most) nejel 15. 4. 2011 na čas v 7:54. Ten, který měl jet v 7:39, jel v 7:51. Žádám o prověření, zda měl opravdu technickou poruchu.
Jana Safková

Můj kolega Andreas (Švéd) si ve středu 27. 4. 2011 zapomněl na letišti v autobuse (linka AE) kufr. Zavolal jsem okamžitě na infolinku DPP. Slečna operátorka mi za 5 minut zavolala zpět, že kufr byl nalezen a kolega si jej může vyzvednout, ještě než autobus z letiště odjede. Měl na to 4 minuty a stihl to. Oceňuji profesionální a vstřícné jednání ze strany operátorky.
Jan Novotný

Chtěla bych vyslovit pochvalu panu řidiči vozu s číslem 3312, který měl linku 241 odpoledne 23. 4. 2011. Na Dostihové nastupovala slečna se psem bez košíku a řidič šel slečně okamžitě domluvit. Tuto pochvalu píši také proto, že mnozí řidiči toto přehlížejí a nevšímají si toho.
Iveta Boháčová

V sobotu 23. 4. 2011 jsem jela ranním spojem tramvaje č. 10 směr Sídlíště Dáblice (pořadí 304). Nastupovala jsem na Náměstí Míru krátce po 5:30. V tramvaji nebylo moc cestujících, ale jednoho jsem si všimla, protože spal. Všimla si ho i dva cestující, jeden z nich si sedl vedle spícího muže a druhý před něj. Bylo mi divné, že si sedají v prázdné tramvaji k někomu. Bylo to divné i řidiči, který zastavil a pány oslovil, proč toho muže okrádají. Oznámil jim, že je viděl v kameře a že si na další zastávce okamžitě vystoupil. Byla jsem jeho reakcí mile překvapena.
Olina Částková

Chtěl bych vyjádřit pochvalu směrem k revizorům pražské MHD za jejich velmi slušné chování. Nebývalo to vždy zvykem. Jako častý uživatel MHD potkávám revizory a musím říct, že i přes náplň jejich práce se chovají velmi slušně a nearogantně k lidem. Ze svých zahraničních zkušeností musím také uznat, že pražská MHD patří ke světové špičce.
Lukáš Janota



Co o nás píší média

V PRAŽSKÝCH TRAMVAJÍCH SE PŘIPOJÍTE K INTERNETU

MF DNES, 2. dubna 2011

Cestu tramvají si řada lidí krátí třeba četbou knížky nebo bezúčelným koukáním z okénka.

Od 2. dubna si Pražané během jízdy vyřídí třeba e-maily nebo se podívají na své oblíbené internetové stránky, aniž by měli své vlastní připojení na internet. Do ulic vyráží tramvaj, do které technici zabudovali wi-fi, již lidé budou smět využívat zdarma. Zatím ji však vyzkouší jen cestující na lince 17. Bude označena piktogramem u dveří a také reklamou uvnitř vozu. Uvnitř moderní tramvaje jsou i nové LCD monitory, kde bude Dopravní podnik promítat své spoty i reklamu.

Wi-fi připojení se plánuje i na další tramvajové linky. Jisté však je, že DPP bude vybírat mezi linkami 3, 24, 8 a 19. Horkými favority jsou první dvě zmíněné, neboť jsou hodně využívané cestujícími. Až skončí půlroční zkušební provoz, zřejmě by se k ní měly přidat i vozy ForCity. Dopravní podnik navíc jedná s výrobcem tramvajů ForCity – Škodou Transportation – o tom, aby všechny nové tramvaje již při jejich výrobě vybavil bezdrátovým připojením na internet, a to na vlastní náklady. „Jednání o zabudování internetu do nových tramvajů skutečně probíhají. I nám dává smysl, aby moderní tramvaje wi-fi měly,“ říká Roman Binder za Škodu Transportation.

PO MASARYKOVĚ NÁBŘEŽÍ NEBUDOU OSM MĚSÍCŮ JEZDIT TRAMVAJE

ČTK, 11. dubna 2011

Kvůli opravě technologických tunelů Národního divadla nebudou po přílehlém Masarykově nábřeží od poloviny dubna osm měsíců jezdit tramvaje. Linky 17 a 21 budou odkloněny přes Myslíkovu ulici. Národní divadlo chce technologické tunely nově využívat pro zásobování, dosud sloužily jen k filtraci

Obchody, park i stanice: metro A změní čtvrti

Okolí nových stanic metra A se s rokem 2014 změní. Na Veleslavíně vznikne autobusový terminál a kanceláře. U stanice Červený Vrch by mělo být obchodní centrum. Obnoví se park a přibude stromů.

FAKTA

Metro do Motola

Délka	6 134 m
Počet stanic	4
Cena	18,7 mld.
Zprovoznění	2014

Nové stanice metra

Stanice Červený Vrch



Kde: mezi Křivošvilskou ulicí Evropskou a Hornomlýnskou a Kamenickou

Stanice Veleslavín

Nástupiště: ostrovní

Stanice Petřiny

Kde: pod ulicí Branciskovou jižně od křižovatky s ulicí Na Petřinách

Stanice Motol

Kde: výstup z metra bude přímo naproti nemocnici v Motole

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční

Nástupiště: boční



MĚŘÍ 100 METRŮ Různí stroji. Jeho úkolem je postavit tunel mezi Dejvickou a Petřinami (vlevo). Díky němu může být na stavbě méně hluků.
Ze FOTO: Helena Šuk, MF DNES

vody a vzduchu. Kvůli tomu je ale musí opravit. Rekonstrukci za asi 124 milionů korun ze tří čtvrtin zaplatí stát ze svého rozpočtu. Dopravní podnik počítá s tím, že v blízké době zrenovuje tramvajovou trať od Masarykova nábřeží, přes Národní divadlo až k zastávce Staroměstská.

DOPRAVNÍ PODNIK MĚNÍ SYSTÉM ŘÍZENÍ

PRÁVO, 27. dubna 2011

Pražský dopravní podnik (DPP) jako první z akciových společností stoprocentně vlastněných městem přechází na tzv. německý model řízení. Na této změně se u všech těchto firem shodly v koaliční smlouvě pražská ODS a ČSSD. Německý model podstatně zvyšuje pravomoci dozorcí rady, ve které jsou dvěma třetinami přítomni zástupci vlastníka, v tomto případě města, a jednou třetinou

zaměstnanci. Politici tedy již nebudou sedět v představenstvu podniku, ale jen v dozorcí radě, která bude mít větší pravomoci než doposud. Členů dozorcí rady bude patnáct, zatím je jich zvoleno dvanáct. Z desíti zástupců vlastníka je jich pět z ODS (David Vodrážka, Milan Richter, Pavel Hurda, Dalibor Mlejnský a Marek Ječmének), dva z TOP 09 (Jiří Nouza a Jiří Pařízek) a tři z ČSSD (Antonín Wienert a Miloslav Ludvík). Třetí zástupce za ČSSD zatím není zvolen. Zbývá ještě dovolit také dva zástupce zaměstnanců, tři v dozorcí radě zůstali. Představenstvo společnosti, jehož pravomoci se zmenšují, bude mít pět osob. Z toho tři budou zástupci managementu a dva odborníci. Kteří to budou, není jasné. Změna způsobu řízení spočívá například v tom, že s některými rozhodnutími představenstva musí dozorcí rada vyslovit předběžný souhlas.

PETR BLAŽEK: Kampaní upozorňujeme na rizika dopravy ve městě



V POSLEDNÍCH MĚSÍCÍCH NAROSTL POČET STŘETŮ TRAMVAJÍ S CHODCI, PROTO DOPRAVNÍ PODNIK SPOLEČNĚ S KRAJSKÝM ŘEDITELSTVÍM POLICIE HL. MĚSTA PRAHY ZAHÁJIL NA ZAČÁTKU KVĚTNA PRO OBYVATELE A NÁVŠTĚVNÍKY PRAHY PREVENTIVNĚ BEZPEČNOSTNÍ KAMPAŇ.

Ilona Vysoudilová
Foto: Petr Hejna



Kromě drobných incidentů šlo v některých případech bohužel i o závažné nehody. Vzhledem k tomu, že chodci jsou nejzranitelnějšími účastníky dopravního provozu, končí jejich střet s tramvají ve většině případů tragicky. O dopravních nehodách, o specifikách tramvajového provozu i o tom, jak bude kampaň probíhat a pro koho bude určena, jsme si popovídali s dopravním ředitelem DPP PETREM BLAŽEKEM.

Začněme čísly. Ke kolika nehodám, při kterých došlo ke střetu tramvaje s chodcem, došlo v loňském roce?

V loňském roce došlo k 76 střetům chodce s tramvají. Velice smutné je, že ve dvou případech na následky poranění chodec zemřel. Je ovšem nutné zdůraznit, že ani v jednom

případě nebyl viníkem nehody řidič tramvaje.

Je to hodně, nebo málo?

Bylo by samozřejmě ideální, kdybychom nezaznamenali ani jeden podobný případ, ovšem bohužel hustý pražský provoz i takové situace přináší. Ve srovnání s rokem 2009 došlo k poklesu nehod s chodci o 16. Z dlouhodobého hlediska byl trend těchto nehod do roku 2009 rostoucí, v roce 2010 je klesající a na hodnocení celého roku 2011 je zatím brzy.

Můžete nám tedy zhodnotit alespoň údaje za první čtvrtletí roku 2011?

Bohužel musím říci, že ačkoliv počty nehod s chodci jsou v prvním čtvrtletí tohoto roku obdobné jako v roce před-

chozím, následky těchto nehod jsou více závažné. Tři nehody byly tak vážné, že chodec střet s tramvají nepřežil.

Dochází k více nehodám na přechodech pro chodce, nebo naopak mimo něj?

Tady jsou statistiky zcela jasné. Ke většině nehod došlo mimo přechod pro chodce nebo místa určená pro přecházení tramvajové dráhy. Pro tyto nehody je bohužel typické, že k nim ve většině případů dochází při přebíhání chodců těsně před tramvají při pokusu „chyt-nout“ tramvaj v protisměru.

Jsou nějaká místa v Praze, kde k nehodám dochází opakovaně, nebo se stávají pokaždě na jiném místě?

Nejvíce nehod v roce 2010 jsme evi-

dovali u zastávek Slánská v Řepích, na Andělu, v centru města ve Štěpánské ulici a na Zahradním Městě.

Jsou řidiči na místa, kde dochází častěji k nehodám, upozorňováni?

Řidiči tramvají jsou pravidelně informováni na periodických čtvrtletních školeních. Na nebezpečných místech také častěji kontrolujeme dodržování rychlosti jízdy tramvají. Vzhledem k tomu, že nehody s chodci jsou způsobeny především nekáznými chodci, snažíme se na ně také působit osvětou. Z tohoto důvodu pokračujeme společně s Policií České republiky na projektu „Není cesty zpět“, který odstartoval již v červnu loňského roku.

Můžete nám projekt „Není cesty zpět“ více přiblížit?

„Není cesty zpět“ je název společného projektu DPP a Krajského ředitelství policie hl. města Prahy. Jedná se o akci, která má oslovit širokou veřejnost s cílem upozornit chodce na rizikové chování v silničním provozu. Akce byla znovu spuštěna 9. května 2011. Chceme chodcům a cestujícím zdůraznit, aby si uvědomili, že tramvajový provoz má svá specifika. Tramvaj má přednost v jízdě, a to i na přechodu pro chodce, kde ostatní nekolejová vozidla musejí chodce „pustit“. Tramvaj je vozidlo na kolejích, tedy s pevně stanovenou jízdni dráhou, kterou řidič není schopen měnit. Proto

k zabránění kolize s jiným vozidlem nebo s chodcem má řidič tramvaje, na rozdíl od řidiče automobilu nebo autobusu, jedinou možnost – tramvaj zastavit. Brzdná dráha tramvaje je však delší než u automobilu nebo autobusu a řidič ani při použití nouzové brzdy nemůže odvrátit nehodu, pokud se překážka vyskytne několik metrů před tramvají. To je bohužel fakt, který si ne každý uvědomuje. Chodec má přednost před tramvají jen v případě, když přechází po přechodu na světelný signál pro chodce. V jiném případě přednost nemá. To je to nejdůležitější, co chceme, aby si chodci uvědomili a řídili se tím. Přiblížit chodcům riziko „vbehání pod tramvaj“ je hlavním cílem. Jednoduše řečeno osvěta a prevence.

Už jste říkal, že kampaň odstartovala 9. května. Jak dlouho potrvá, jak se o ni cestující dozví a připravuje DPP nějaké doprovodné akce?

Preventivně bezpečnostní akce, určená zejména pro děti a seniory, potrvá do prázdnin a v září v ní budeme pokračovat. Dopravní podnik nyní oslovil mateřské školy na Praze 1, 5, 6 a 7 s nabídkou možnosti účastnit se besed spojených s výstavou fotografií a dalších informačních materiálů k tématu. Od 9. do 13. května budou pořádány besedy v tramvaji ve smyčce na Výstavišti a od 16. do 20. května bude tramvaj přistavena v konečné zastávce Sídliště Řepy. V tramvaji

Kampaní chceme zdůraznit chodcům a cestujícím, aby si uvědomili, že tramvajový provoz má svá specifika. Tramvaj má přednost v jízdě, a to i na přechodu pro chodce, kde ostatní nekolejová vozidla musejí chodce „pustit“.

Petr Blažek,
dopravní ředitel DPP



Samolepka umístěná na dveřích tramvaji



Zenklova už přístupná pro **VŠECHNY** **TYPY TRAMVAJÍ**

VYSTOUPLÉ PANELE, ZVLNĚNÉ KOLEJE, SNÍŽENÁ RYCHLOST A NEVYHOUJÍCÍ NÁSTUPIŠTĚ. TAK VYPADALA JEŠTĚ NEDÁVNO TRÁŤ V ZENKLOVĚ ULICI MEZI PALMOVKOU A ELSNICOVÝM NÁMĚSTÍM. BĚHEM MĚSÍCE BYLA JEDNA Z NEJSTARŠÍCH TRAMVAJOVÝCH DRAH V PRAZE PŘEBUDOVÁNA V MODERNÍ TRÁŤ NA BETONOVÉ DESCE S ŽIVIČNÝM POVRCHEM.

Miroslav Grossmann / Foto: autor a Jiří Čermák

Pokud se zmiňujeme o stáří tohoto úseku, má to dvojitý význam. Původní provoz, ještě jednokolejný, byl zahájen už v roce 1896 a jednalo se o jednu z prvních elektrických drah v Praze. A poslední rekonstrukce tratě byla realizována v roce 1980, čímž se řadila mezi stavebně nejstarší části sítě.

Trat' na velkoplošných BKV panelech jevila značné známky opotřebení. Koleje stále více opouštěly svoji původní polohu, jízda tramvajů byla velmi neklidná a hlučná. Na třisetmetrovém úseku byl v každé koleji úsek s omezenou rychlostí, pod „rozházené“ panely zatékalo množství vody a nebyl zde možný provoz nových tramvajů 15T.

Provoz na zdevastované trati skončil 21. 3. 2011. Další den započalo trhání kolejnic a panelů. Zvýšené úsilí bylo v počátku stavby nutné vynaložit kvůli nemožnosti odtahovat vozidla zaparkovaná v místech označených zákazem zastavení, protože lednové rozhodnutí Nejvyššího soudu tuto činnost výrazně zkomplikovalo. Práce ale ani tak zdrženy nebyly.



Přesně týden po zahájení prací v březnu 2011 byla trat' v Zenklově ulici k nepoznání



Fotografie z roku 1972 zachycuje tramvaj, která opouští úsek nynější rekonstrukce. V popředí je železniční přejezd přes dnes již zaniklou trať. Horní a dolní Palmovku spojovala jen jedna kolej



Překvapení: zabetonované pražce

Komplikace přesto nastaly už v prvním týdnu v průběhu zemních prací. Po zahájení frézování bylo zjištěno, že podkladní vrstvy tvoří betonový podklad, který byl v projektové dokumentaci staré trati, nýbrž že pod panely jsou zabetonované staré dřevěné pražce z konstrukce, která dožila v roce 1980. Místo frézy tak bylo na stavbu povoláno pásové rypadlo s hydraulickým kladivem. Podklad na celém úseku se musel rozbít a pražce bylo nutné oddělit a zlikvidovat jako nebezpečný odpad.

Po odtěžení materiálu až do úrovně pláně (cca 70 cm pod hlavu kolejnice) bylo zjištěno extrémně neúnosné jílové podloží. Namísto požadovaného modulu přetvárnosti (zjednodušeně parametr, který udává únosnost podloží trati) 40 MPa byly hodnoty i menší než 10 MPa, místy dokonce neměřitelné. Sanace, které projekt předpokládal už kvůli povodním v roce 2002, musely proto být daleko důkladnější. Bylo odtěženo dalších 40 cm materiálu, uloženo 10 cm šterku, geomříž a 30 cm betonové stabilizace.

Práce v exponovaném místě komplikovalo nebývalé množství sítí, někdy uložených v rozporu s dokumentací, nebo v nenormových hloubkách. Netypická byla nutnost zachovat provoz chodců a dopravní obsluhy, která jezdila prakticky po staveništi.

O den později oproti původnímu předpokladu (3. 4. 2011) byl zprovozněn přejezd Zenklova – Kottlaska. Jeho uzavření bylo zdrojem největších dopravních komplikací během stavby s dopadem na provoz v ulici Kottlaska, kde jezdila i náhradní autobusová doprava.

Tramvaje jsou tišší

Pozorný přihlízejší si přitom jistě všiml, že stavba zasáhla i za tento přejezd, nad most přes Rokytka. Ale zatímco v celém úseku od Palmovky byly panely nahrazeny betonovou deskou, na mostě došlo pouze k přeskládání panelů. Jedná se o provizorní řešení vyvolané chystanou opravou mostu a změnou osové vzdálenosti kolejí v rekonstruova-



ném úseku. Větší osová vzdálenost je vyžadována současnou normou pro provoz autobusů na kolejích.

Jak již bylo uvedeno, nová trať je realizována na betonové desce. Kolejová konstrukce je vyrovnána „ve vzduchu“ do finální polohy a následně zabetonována. Oproti původní konstrukci z velkoplošných panelů zajišťuje tato technologie mimo jiné nižší hlučnost provozu. V ulici, která je sevřena z obou stran vysokými objekty, byla přitom realizována další protihluková opatření, například železobetonové úhelníky po stranách či antivibrační rohože.

Nový typ kolejnice B3 v obloucích

Závažné poruchy trati nebyly jen v úseku Palmovka – Elsnicovo náměstí, ale i dál směrem ke Stírce. Krom jiného bylo nezbytné řešit havarijný stav konstrukce u zastávky U Kříže, který od zimy způsobil dokonce zákaz jízdy tramvajů 14T.

Zde práce probíhaly bez změny konstrukce trati, obvykle formou výměny panelů a kolejnic. Hlavním důvodem této lehčí formy zásahu je stavební uzávěra pro Libeňskou spojku, výhledovou stavbu Městského okruhu. Do všech vyměřovaných oblouků byly poprvé použity blokové kolejnice B3, které se vyznačují širším a hlubším žlábkem, a především větším poloměrem zaoblení hlavy kolejnice. Existuje předpoklad, že by kolejnice měla být odolnější

První úsek z BKV panelů

Trat' v Zenklově ulici (tehdy ještě na třídě Rudé armády) byla první, kde byla použita konstrukce trati z BKV panelů. Stalo se tak v roce 1977 v úseku mezi Proseckou a Primátorskou ulicí, tedy pod zastávkou U Kříže. Jednalo se o zkušební úsek s použitím technologie původem z Budapešti. V současné době tvoří tratě z velkoplošných panelů většinu sítě, ale začal jejich ústup.

vůči bočnímu opotřebení, hlavně v souvislosti s přechodem na nový profil kol.

Menší rozsah prací ve středním a horním úseku Zenklovy umožnil soustředit síly na hlavní část stavby. Trať byla otevřena 23. března, tedy o týden dříve proti původním předpokladům. Nyní sem mohou všechny typy tramvajů, tedy i nejnovější 15T. Tyto vozy budou nasazovány na linku 24. Díky dřívějšímu dokončení prací se dělníci mohli přesunout na opravy v blízké Sokolovské ulici mezi Palmovkou a Urxovou.

Práce na Zenklově jsou pro rok 2011 u konce. Stav většiny kolejí mezi Palmovkou a Kobylisy je však daleko od ideálu. Na příští rok se chystá kompletní rekonstrukce horního úseku, na kterém letos proběhly pouze „záchranné“ činnosti. Práce budou probíhat od Bulovky až ke křižovatce Na Stírce.

Základní charakteristika rekonstrukce tramvajové trati Zenklova

- kompletní rekonstrukce tramvajové trati Palmovka – Elsnicovo náměstí (délka cca 315 m)
- nový povrch nástupiště zastávky Divadlo Pod Palmovkou a zvýšení nástupní hrany na 16 cm (ze 4 cm)
- zvýšení nástupní hrany nástupiště Palmovka směr Stejskalova až na 20 cm (ze 16 cm)
- prvky pro nevidomé a slabozraké na nástupištích

Další provedené práce

- lokální výměny panelů a kolejnic v obloucích u zastávek U Kříže, pod a nad zastávkou Vosmíkových, před zastávkou Bulovka do centra
- navařování a broušení kolejnic v obloucích
- výměna trolejových kontaktů pro preferenci tramvajů na SSZ Zenklova – Kottlaska, Zenklova – Voctářova, Zenklova – přechod
- oprava vozovky mezi Bulovkou a zastávkou Vosmíkových



POČET NÍZKOPODLAŽNÍCH « » AUTOBUSŮ SE BLÍŽÍ POLOVINĚ

POČET AUTOBUSŮ UZPŮSOBENÝCH PRO PŘEPRAVU OSOB S OMEZENOU SCHOPNOSTÍ POHYBU ZAZNAMENAL V POSLEDNÍCH LETECH NEBÝVALÝ NÁRŮST. K POSLEDNÍMU DUBNU 2011 VYPRAVUJE DPP Z CELKOVÉHO POČTU 1 180 AUTOBUSŮ JIŽ 582 JAKO NÍZKOPODLAŽNÍCH.

Hana Pohanová / Foto: Petr Ludvíček

V Praze se první nízkopodlažní autobusy objevily v letech 1994 a 1995. Do provozu byly uvedeny tři nízkopodlažní vozy Neoplan N 4014 a v roce 1996 pak první čtyři nízkopodlažní autobusy Karosa – Renault City Bus. Velký rozmach dopravy zajišťované nízkopodlažními vozy přišel v roce 2000, kdy DPP nakoupil 80 nízkopodlažních autobusů, a tím se zvýšil jejich počet téměř dvojnásobně. Na konci roku 2000 tak bylo garantováno vypravení v rozsahu 123 nízkopodlažních vozů v pracovní dny, 72 v sobotu a 75 nízkopodlažních vozů v neděli.

Poslední období je „nízkopodlažní“

Další nárůst garantovaných spojů byl postupný v závislosti na dodávkách nových autobusů, k výraznému zvýšení opět došlo začátkem roku 2010 a nejnověji v prvním čtvrtletí 2011.

K poslednímu dubnovému dni roku 2011 bylo garantované nízkopodlažní vypravení v maximálním období pracovního dne (v ranní přepravní špičce) celkem 372 vozů (292 standardních, 61 kloubových, 17 midibusů a 2 elektrobuses). V sobotu a v neděli se pak jedná celkem o 229 vozů

(167 standardních, 44 kloubových, 16 midibusů a 2 elektrobuses). V současné době má Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, v autobusovém vozovém parku 49,22 % nízkopodlažních vozidel. Z celkem 1 180 autobusů je 582 vozidel nízkopodlažních. V tomto počtu jsou zahrnuty také nízkopodlažní midibusy a dva elektrobuses. Pětadvacet autobusů – tedy asi 1,8 % z vozového parku – je částečně nízkopodlažních a jsou označovány „LOW ENTRY“. Procento nízkopodlažních vozidel bude v příštích letech ještě růst. Vyřazované původní klasické autobusy jsou nahrazovány právě moderními vozy nízkopodlažními.

Pět P nízkopodlažního autobusu

Výhodou nízkopodlažního provedení je jednoznačně umožnění nástupu a výstupu osob na invalidním vozíku a zjednodušený nástup a výstup cestujících s dětským kočárkem. Význam však mají pro všechny cestující i samotného dopravce, protože umožňují snazší a rychlejší odbavení cestujících v zastávkách (například nejnovější autobusy typu SOR mají více dveří, odbavení je proto plynulejší a výhodou je i možnost přístupu na plošinu pro kočárky z druhých a třetích dveří).

Nízkopodlažní autobusy veřejnost vnímá kladně, i tato problematika se ale někdy neobejde bez kritiky. Lidé negativně vnímají hlavně fakt, že většina sedaček je umístěna na zvýšených částech podlahy. To ale není bezdůvodné. Autobus má řadu zařízení (od palivových nádrží po vzduchovody apod.), které je nutno umístit pod podlahou. Dříve u klasických typů bylo pod podlahou místa dost a nyní se využívají méně exponovaná místa pod sedačkami. Zjednodušeně lze říci, že schody, které byly původně ve dveřích, jsou přemístěny k sedačkám.

Převážná většina našich nízkopodlažních autobusů je opatřena výklopnými plošinami. Jejich vyklápění není nijak komplikované. U prvních asi 50 nízkopodlažních autobusů je ale plošina vysouvací (dodatečně montovaná) a tam je situace trochu horší. Manipulace s takovou plošinou je složitější a pro řidiče podstatně méně komfortní. To vede, zejména v zimním období, k některým stížnostem na špatnou funkci plošiny nebo neochotu řidiče. Vysouvací plošina je totiž umístěna pod podlahou



Kompromis mezi přáním a možnostmi

DPP se dlouhodobě věnuje zlepšování podmínek pro přepravu osob s omezenou schopností pohybu nebo orientace. V této oblasti spolupracuje především s Pražskou organizací vozíčkářů a Sjednocenou organizací nevidomých a slabozrakých. Při každém nasazení nového autobusu jsou s nimi konzultovány otázky vnitřního uspořádání autobusu, označovacích a signalizačních prvků. Je však třeba říci, že požadavky těchto organizací jsou velice různorodé a často výrazně nad rámec platné legislativy a ojedinele bohužel i v rozporu s platnou legislativou. Dalším aspektem je skutečnost, že autobusy se vyrábějí v univerzálním provedení, které musí v rámci homologace platnou legislativu splňovat. Snahou výrobce je omezit požadované změny na minimum, případně je promítnout do ceny. Snahou DPP je naopak v maximální možné míře požadavkům těchto skupin cestujících vyhovět. Výsledkem je tedy vždy kompromis mezi požadavky a technickými, případně finančními možnostmi.



K poslednímu dubnovému dni roku 2011 je garantované nízkopodlažní vypravení v maximálním období pracovního dne (v ranní přepravní špičce) celkem 372 vozů (292 standardních, 61 kloubových, 17 midibusů a 2 elektrobuses)



druhých dveří, kam odstříkuje voda a bláto od předních kol. Její upevnění a vysouvání je řešeno pomocí bočních lišt. Řidič musí plošinu pod podlahou odjistit a vytáhnout směrem z vozidla. Vzhledem k malé výšce nad vozovkou se musí hluboce předklonit, případně kleknout. Navíc musí vysouvání provádět souměrně, jinak dochází ke zkrřížení a zasekávání plošiny. To všechno bez ohledu na počasí, tedy i v blátě, za deště, na sněhu a za nízkých teplot.

Kromě spojů zajišťovaných nízkopodlažními autobusy na pravidelných linkách provozuje Dopravní podnik hlavního města Prahy jednu zvláštní autobusovou linku. Je určena výhradně pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace a spojuje bezbariérové bytové objekty na sídlišťích s centrem města, kde je umožněn přestup na druhou obdobnou linku, nově provozovanou jiným dopravcem (do prosince 2010 byla tato linka zajišťována DPP). Na linku jsou vypravovány 4 speciálně upravené autobusy typu Crossway, případně autobusy Karosa. Vozy mají redukováný počet sedadel a rozšířený prostor pro přepravu většího počtu vozíků (až 7 invalidních vozíků najednou).



Z Náměstí Míru do Písnice: TRASA METRA D

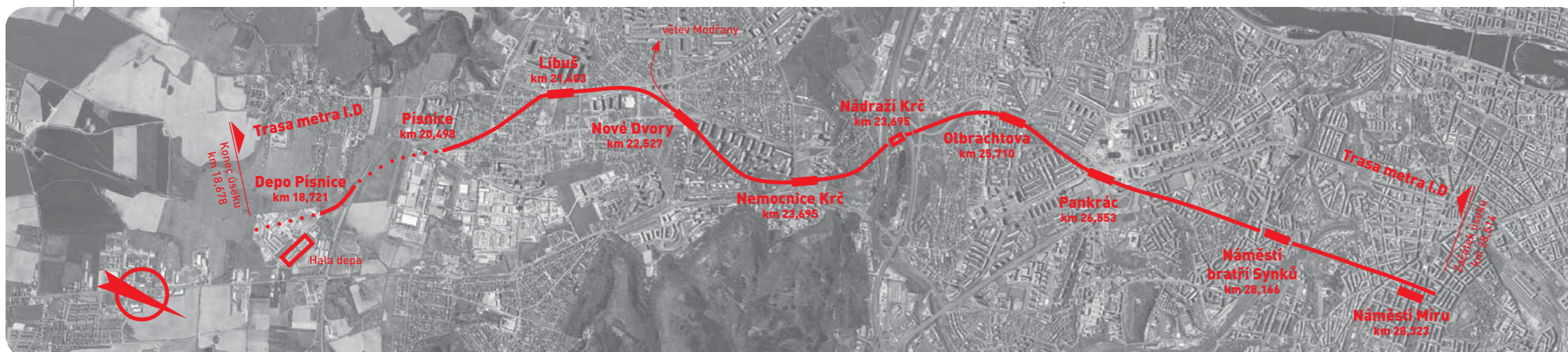
O NOVÉ LINCE METRA D SE MLUVÍ JIŽ SPOUSTU LET. V POSLEDNÍCH TÝDNECH SE VŠAK ZAČALO V SOUVISLOSTI S „DĚČKEM“ HOVOŘIT O FINANCOVÁNÍ VÝSTAVBY A PROVOZU.

Ilona Vysoudilová
Foto: archiv DPP a Metroprojekt Praha, a.s.

Zabezpečení nástupiště
oddělovací stěnou od kolejíště
– budoucnost trasy metra D



Výřez mapy s vyznačenými stanicemi trasy D



DVACET LET PŘÍPRAV TRASY METRA D

Historie trasy metra D je opravdu bohatá: první přípravné studie pocházejí již z roku 1991. Vedení trasy v jižní části města se poměrně rychle stabilizovalo. Pokračování trasy za Náměstí Míru a Hlavní nádraží je dodnes předmětem studií a nebylo definitivně rozhodnuto o jejím směru. Prověřováno je tak například pokračování za stanici Hlavní nádraží buď do centra do oblasti Náměstí Republiky, nebo v souladu s platným územním plánem do oblasti Žižkova. Přestože nikdy nebyl zpochybněn význam trasy pro obsluhu zejména jižní části města, výstavba byla neustále odkládána z důvodu nedostatku finančních prostředků. V současné době je připravována dokumentace pro územní rozhodnutí a předpokládá se zahájení výstavby v roce 2014.

KUDY TRASA METRA D POVEDE?

Nová trasa „Děčka“ (její první provozní úsek I.D) počítá s deseti stanicemi – Náměstí Míru, Náměstí bratří Synků, Pankrác, Olbrachtova, Nádraží Krč, Nemocnice Krč, Nové Dvory, Libuš, Písnice a Depo Písnice. Délka trasy z Náměstí Míru až do Depa Písnice by měla činit 10,6 kilometrů.

Nová trasa D zásadně zlepšuje problematickou dopravní situaci v obsluze západní části jižního sektoru města (Krč, Lhotka, Libuš) a dalších kapacitních sídlištních celků, kde nahradí stávající nevyhovující autobusový návoz ke stanicím metra linky C. Metro D také odlehčí jižní části metra linky C a vytvoří kapacitní rezervu pro případ přerušení provozu na lince C, například při potřebě oprav Nuselského mostu.

AUTOMATICKÝ PROVOZ BEZ STROJVEDOUČÍCH

Nejmodernější systém řízení vlaků, který je osvědčený v zahraničí, je plánován i na novou trasu metra D. Jde o technologii CBTC – dálkové ovládání pomocí komunikace. Strojvedoucí je nahrazen automatickým systémem. Systém tvoří vlakové zařízení, stacionární zařízení na trase a řídicí centrum. Vlakové zařízení nepřetržitě hlásí řídicímu centru svoji polohu a rychlost a zpětně přenáší pokyny na motory a brzdy vlaku. Řídicí centrum nepřetržitě vyhodnocuje hlášení vlaků a vydává pokyny k rozjezdu, udržení rychlosti nebo zastavení. Uvnitř i vně vlaku jsou kamery a čidla, které včas upozorní na překážku, nebezpečí poruchy nebo jinou neobvyklou situaci. Na celý provoz dohlíží vlakoví dispečeré. Operativně pak přizpůsobují počet vlaků situaci v dopravě a okamžitě řeší případné problémy.



Automatické vlaky metra bez strojvedoucích by měly jezdit na trase D (snímek z Kodaně)

V porovnání s tradičním řízením je tento systém ekonomičtější, protože umí lépe hospodařit s elektrickou energií a šetří také personální náklady. Je účelnější a pohodlnější, neboť přizpůsobuje nabízenou kapacitu okamžité přepravní potřebě bez omezení počtem strojvedoucích ve směně a plynule řídí rychlost vlaku. A v neposlední řadě je také bezpečnější. Reaguje totiž na vzniklá nebezpečí rychleji než člověk.

ETAPIZACE VÝSTAVBY A ZPROVOZŇOVÁNÍ PŘEDPOKLÁDÁ NÁSLEDUJÍCÍ ČLENĚNÍ:

- **1. etapa** – I.D1: Pankrác – Nové Dvory, délka cca 4,1 km, zahájení výstavby 2014, zahájení provozu 2018
- **2. etapa** – I.D2: Nové Dvory (mimo) – Depo Písnice včetně depa, délka cca 3,8 km, zahájení výstavby 2018, zahájení provozu 2021
- **3. etapa** – I.D3: Pankrác (mimo) – Náměstí Míru, délka cca 2,7 km, zahájení výstavby 2021, zahájení provozu 2025

Zvažována je také varianta sloučení 1. a 2. etapy výstavby s časovým horizontem zprovoznění do roku 2020 a rovněž urychlení výstavby 3. etapy.

MOŽNOSTI FINANCOVÁNÍ TRASY METRA D

Odhadované investiční výdaje trasy metra D zahrnující výdaje na dopravní cestu, zařízení a provozní výdaje v konstrukční fázi činí celkem cca 40 miliard korun. Již v roce 2007 byla zpracována Studie možností financování projektu trasy D pražského metra, která identifikovala možné varianty financování. V rámci této studie byly vyhodnoceny jako možné varianty veřejné zdroje financování ve formě rozpočtových zdrojů DPP, dotace od hlavního města nebo státní dotace.

Další možnostmi byly privátní zdroje financování, především komerční úvěr, dluhopisy, úvěr Evropské investiční banky nebo PPP (využití spolupráce veřejného a soukromého sektoru). Třetí možností bylo financování z Fondů EU. O tom, jaký způsob financování bude zvolen, by mělo město rozhodnout nejpozději na přelomu roku 2011 a 2012.



Tramvaj ForCity by po odtrakčnění jednoho z podvozků mohla být vybavena klimatizací pro cestující

Dočkají se cestující v Praze klimatizované tramvaje?

ZKVALITŇOVÁNÍ POSKYTOVANÉ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY A ZVYŠOVÁNÍ KOMFORTU PRO CESTUJÍCÍ PATŘÍ BEZESPORU K JEDNOZNAČNÝM PRIORITYM DOPRAVNÍHO PODNIKU. MEZI MNOHA NOVINKAMI SE ZAČÍNÁ HOVOŘIT I O DALŠÍ, A TO O KLIMATIZACI V PROSTORU PRO CESTUJÍCÍ V NÍZKOPODLAŽNÍCH TRAMVAJÍCH ŠKODA 15T FORCITY.

Martina Neckářová
Foto: archiv DPP

Od začátku roku 2011 se DPP podařilo dostát svým prioritám hned několikrát. Ať to bylo již rozšíření autobusového vozového parku, ukončení modernizace souprav metra, zařazení první zcela nízkopodlažní tramvaje Škody 15T ForCity do běžného provozu, či zavedení bezdrátového připojení do tramvaje. Klimatizovanou tramvaj, výstižně označovanou jako Škoda 15T Light ForCity, by se tak první cestující mohli svěřt během následujícího roku.

Od 15T k 15T Light

Plně nízkopodlažní tramvaj Škoda 15T ForCity, která úspěšně prošla všemi provozními zkouškami a byla jí od Drážního úřadu udělena homologace, poprvé vyjela v rámci běžného provozu s cestujícími v sobotu 5. února letošního roku. V dílnách plzeňského dodavatele Škoda Transportation a.s. tak pro pražského dopravce vznikl vysoce moderní vůz s řadou nekonvenčních technických řešení. V důsledku náročnosti a členitosti terénu Prahy, kterou tramvaje musí zdolávat, byla tramvaj 15T vybavena výkonnou pohonnou jednotkou, aby co nejnáze zvládla krkolomnost pražských ulic. Ukázalo se však, že je v tomto směru tramvaj technicky naddimenzovaná.

„Tramvaj Škoda 15T ForCity se pyšní silným výkonem, který zajišťuje 16 trakčních motorů, kdy každé kolo tramvaje pohání jeden motor,“ zasněcuje mě do problematiky vedoucí

cí jednotky Správa vozidel Tramvaje (JSVT) Milan Slunečko. Dopravní podnik vidí východisko ve snížení počtu motorů a na jejich místo chce větší komfort pro cestující v podobě klimatizovaných vozů tramvaje. „Dojde-li k odtrakčnění neboli odmotorizování prvního podvozku tramvaje, tj. 4 motorů, jako náhradu za technickou změnu na vozidle požaduje Dopravní podnik instalaci klimatizace do prostoru pro cestující,“ vysvětluje vedoucí jednotky a dodává: „Motivací pro nás je snížit cenu vozidla při zachování srovnatelných vlastností tramvaje a zvýšení komfortu pro cestující. DPP může dát kladné rozhodnutí k dodávkám takové tramvaje pouze za předpokladu komfortního ovládní a srovnatelných chodových vlastností, které má její předchůdkyně 15T, a které v současné době testujeme řadou zkoušek.“

I generální ředitel DPP Martin Dvořák zastává k problematice jasný postoj: „Tramvaj má nyní velmi silný výkon a takový není potřeba, tudíž by Škoda místo předních motorů dávala do vozů klimatizaci. Zatím to vypadá, že peníze ušetřené za odmotorizování vozů se investují do klimatizace a cena by se neměla navýšit.“

V důsledku vysoké koncentrace a velké frekventovanosti dopravy v Praze je na denním pořádku několik desítek dopravních nehod tramvajů. Ve většině případů se jedná o srážku automobilu a tramvaje. Riziko poruchy je vysoké a ani tramvaj 15T se případným srážkám nevyhne. I toto je



jeden z dalších důvodů, proč 15T odmotorizovat. „Nejvíce je na poruchy při dopravních nehodách náchylná přední pravá boční strana tramvaje“ konstatuje Slunečko. „Řidiči osobních automobilů si většinou při odbočování vlevo tramvaje vůbec nevšimnou. V případě jakékoli poruchy trakčního motoru je výhodou, že se porušená náprava odpojí a tramvaj může s cestujícími bez omezení pokračovat. Najednou mohou být vypnuty až tři nápravy, tj. 6 motorů. V takovém případě však již tramvaj musí zajet do vozovny,“ uvádí Milan Slunečko a z jeho slov se dá lehce usoudit, jak velký výkon tramvaj opravdu má.

Specifika 15T Light

S Milanem Slunečkem se dostáváme k bližší specifikaci Škody 15T Light ForCity. Pohon tramvaje 15T Light bude zajišťovat pouze 12 trakčních motorů. Z mechanického hlediska dojde k několika pozitivním změnám v chování tramvaje v provozu. Jak vysvětluje Slunečko, díky odtrakčnění prvního podvozku, tj. 4 motorů, dojde ke snížení celkové hmotnosti podvozku o cca 1,5 tuny. „Nižší hmotnost ovlivňuje dynamické vlastnosti vozidla. Týká se to především menšího opotřebení kol prvního podvozku a zároveň snížení nákladů na případnou opravu způsobenou dopravní nehodou,“ říká. Chybějící dynamická brzda na prvním podvozku bude nahrazena systémem blending (záskoková mechanická brzda podobná známému systému u automobilů – ABS).

Odmotorizovaná tramvaj 15T Light se nyní zkouší. Musí úspěšně projít všemi typy provozních zkoušek, při kterých se zjistí, zda si tramvaj bez motorů v přední části v členitém terénu, za příznivých i nepříznivých klimatických podmínek, skutečně poradí. Na „vyladění“ tohoto typu tramvaje budou mít technici Škoda Transportation a.s. a DPP ještě hodně práce. Tramvaj se však zkouší bez klimatizace, která je stále ještě ve vývoji Škoda Transportation a.s.

„Klimatizaci pouze simulujeme falešnou zátěží na střeše. Počítá se s tím, že tramvaj se simulovanou zátěží dokončí zkoušky do konce května,“ uvádí Slunečko. Je samozřejmě nutné, aby Dopravní podnik veškeré údaje ze zkoušek odsouhlasil. Dodavatel Škoda Transportation a.s. poté podá žádost Drážnímu úřadu k získání homologace typu vozidla. Pro dodavatele a DPP jako provozovatele získání homologace znamená, že tramvaj může být sériově vyráběna a provozována bez omezení. „Pokud by se však odtrakčnění vozidla neosvědčila, je možné vše vrátit k původnímu provedení,“ podotýká vedoucí jednotky Správa vozidel Tramvaje.

Klimatizace je stále ještě ve vývoji, ale DPP má již jednoznačné představy o tom, jaké nároky a požadavky si při výrobě a instalaci klimatizace v tramvajích bude klást. „Tento prvek je již standardem evropských a světových

dopravců a je již dlouhou dobu považován od naší cestující veřejnosti,“ konstatuje Slunečko. Klimatizace bude automaticky regulovaná. Řidič bude mít před jízdou jedinou povinnost – zavřít okénka, aby byla uvnitř tramvaje zachována konstantní teplota a nedocházelo k proudění teplého vzduchu z venku zpět dovnitř.

Předpokládá se, že by tramvaj 15T Light s klimatizací měla být barevně odlišena od plně trakčních 15T. Cestující alespoň poznají, že se jedná právě o klimatizovanou tramvaj, a řidiči, kteří za směnu vymění několik tramvajů za den, budou hned vědět jakou z „patnáctek“ řídí. Ovládání tramvaje 15T Light a plně trakční tramvaje 15T je však zcela shodné.



Plně trakční podvozek u dnes provozovaných tramvajů 15T ForCity



ForCity s odtrakčněním předním podvozkem

Plně nízkopodlažní, a navíc klimatizované tramvaje jsou celosvětovým trendem a je velice dobře, že se i Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, snaží ubírat tímto směrem.

Dopravních nehod letos VÝRAZNĚ UBYLO



DOPRAVNÍ NEHODA JE PRO JEJÍ ÚČASTNÍKY VŽDY NEPŘÍJEMNÁ, A TO I TEHDY, POKUD JDE JEN O POMAČKANÉ PLECHY. PROVOZOVATEL HROMADNÉ DOPRAVY SE MUSÍ V PŘÍPADĚ DOPRAVNÍ NEHODY KROMĚ FINANČNÍCH NÁKLADŮ POTÝKAT TAKÉ S NEPRAVIDELNOSTÍ SPOJŮ ČI ZAJIŠTĚNÍM NÁHRADNÍ DOPRAVY. PROTO JE VELMI DŮLEŽITÉ DOPRAVNÍ NEHODOVOST SLEDOVAT A VYHODNOCOVAT. STATISTIKA ZA PRVNÍ TŘI MĚSÍCE LETOŠNÍHO ROKU PŘINÁŠÍ DOBRŮU ZPRÁVU. ČÍSLA JSOU OPTIMISTICKÁ.

Hana Pohanová / Foto: HZS DPP

Pokud bude příznivý vývoj pokračovat i v letních a podzimních měsících, letošní celoroční výsledky dopadnou mnohem lépe než v roce minulém a znamená to, že snaha o zvýšení bezpečnosti provozu MHD přináší své výsledky. To je nejlepší ocenění práce těch, kteří se na všech úrovních problematikou nehodovosti zabývají.

O přímých následcích, zvláště dojde-li při nehodě k usmrcení nebo zranění osoby, není asi třeba dlouze pojednávat – jejich závažnost a někdy i celoživotní následky zranění jsou dostatečně průkazným faktem. Každá nehoda s sebou ale nese i tzv. vedlejší účinky – zdržení dopravy, časovou ztrátu cestujících a narušení jejich plánů, což s sebou pochopitelně přináší i nespokojenost s prací dopravce. Nezanedbatelné jsou také ekonomické následky – finanční prostředky vynaložené na opravu vozidel po nehodách by šly jistě využít účelněji.

Nehodovost poklesla téměř o třicet procent

Téměř každá dopravní nehoda je výsledkem porušení daných pravidel – ať už na straně řidiče DPP, nebo cizího řidiče, případně jiného účastníka silničního provozu. V hustém provozu velkoměsta není vždy jednoduché se pohybovat. Není proto divu, že v čele policejní statistiky dopravních nehod podle krajů je právě území hlavního města.

Za první čtvrtletí letošního roku tady policie šetřila celkem 3 525 dopravních nehod. V porovnání se stejným obdobím loňského roku jde ale o bezmála devatenáctiprocentní pokles (údaje ze statistiky PČR). Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, však dokonce zaznamenává v porovnání se stejným obdobím loňského roku – tedy s prvním čtvrtletím – pokles téměř 30%. Celkový počet nehod DPP je 622.

Vývoj v 1. čtvrtletí 2010/2011

1. čtvrtletí	TRAMVAJE			AUTOBUSY		
	2011	2010	+/- 2011	2011	2010	+/- 2011
celkový počet nehod	285	383	-98	337	520	-183
zaviněné nehody	31	83	-52	174	319	-145
zraněné osoby	32	41	-9	39	60	-21
usmrcené osoby	3	1	+2	0	0	0

Rok 2011 začíná s ohledem na dopravní nehodovost příznivě

V provozu tramvají v roce 2010 stoupl počet nehod (ve srovnání s r. 2009) o 11, v provozu autobusů mnohem více, o 317. Počet zaviněných nehod se u tramvají zvýšil o 26, u autobusů o 264. Letos je ovšem vývoj těchto ukazatelů mnohem příznivější než v roce 2010, a to i přes dosti nepříznivé povětrnostní podmínky v lednu a únoru 2011. Celkový počet nehod, počet zaviněných nehod i zraněných osob vykazují

jak u autobusů, tak u tramvají výrazný pokles. Jedinou položkou, kde došlo ke zvýšení, je počet usmrcených osob (čtěte na str. 8 a 9). V těchto případech ale šlo o nehody bez zavinění ze strany DPP.

Pokles celkové nehodovosti se výrazně pozitivně projevil také v tabulce nejčastějších příčin zavinění dopravních nehod ze strany DPP. Největší pokles jak u autobusů, tak u tramvají zaznamenala položka neodhadnutí průjezdního profilu, u autobusů pak také výrazně klesl počet zaviněných nehod z důvodu nesprávného způsobu jízdy, při couvání a kvůli nedodržení bezpečné vzdálenosti.

Nejčastější příčiny zavinění dopravních nehod:

1. čtvrtletí 2011	TRAMVAJE			AUTOBUSY		
	2011	2010	+/- 2011	2011	2010	+/- 2011
nepřiměřená rychlost	0	1	-1	0	0	0
nedání přednosti v jízdě	0	2	-2	7	12	-5
nesprávný způsob jízdy	4	9	-5	24	53	-29
neodhadnutí průj. profilu	15	44	-29	100	166	-66
nedodržení bezp. vzdálenosti	7	10	-3	26	37	-11
přehlédnutí postavení výhybky	3	7	-4	-	-	-
nehoda při couvání	0	0	0	5	18	-13

Víme, kde se nejčastěji bourá

Velmi důležitými jsou při rozbořech nehod oblasti, kde k událostem došlo. Nejčastějšími místy nehod tramvají jsou následující úseky: Nádraží Holešovice – Ortenovo náměstí, Národní divadlo – Národní třída, Sazka Arena – Nádraží



Libeň, Brusince – Pohořelec, Motol – Krematorium Motol, Bertramka – Anděl. Tato místa se vyznačují poměrně silnou intenzitou nekolejové dopravy, jejíž řidiči v mnoha případech nevěnují pozornost dopravní situaci a porušují pravidla provozu na pozemních komunikacích – nejčastěji povinnost dát přednost v jízdě tramvaji při odbočování vlevo.

Garáže a obratiště – místa nehod

Narozdíl od provozu tramvají se většina nehod autobusů odehrává v garážích a v obratištích při manipulaci s vozy (například couvání nebo zajíždění do určeného prostoru). Nezanedbatelnou roli zde hraje i povědomí řidiče, že

v autobuse nejsou cestující, což může vést ke snížení pocitu zodpovědnosti a pozornosti. Nejčastějšími místy havárií autobusů jsou: Garáž Řepy, Garáž Hostivař, Garáž Vršovice, Garáž Klíčov, Vítězné náměstí, Obratiště Želivského, Obratiště Na Knížecí, Patočkova – Myslbekova.

Udělejme proto společnými silami vše pro to, aby dobrá zpráva z prvního čtvrtletí zůstala dobrou zprávou po celý rok. Chování druhých neovlivníme, zaměříme se ale sami na sebe, budme pozorní a ohleduplní.



Sociální zařízení se zázemím pro stíhající řidiče na Palmovce

To, že si výše otištěná fotografie protiřečí uvedeným popisem, znamená jediné. Vývoj, zkušenosti i kultura lidí se i v oblasti základních lidských potřeb posunuje vpřed. V Praze dnes najdete zděné stavby nejen s toaletami, ale i s odpočinkovými místnostmi pro řidiče, automaty na ohřev a chlazení vody, mikrovlnkami, rychlovarnými konvicemi, kávo či bagetomaty.

„Tak je tomu třeba v Letňanech, Braníku, Kobyliších či Na Knížecí, kde fungují party řidičů a ty si je opečovávají,“ popisuje Dušan Staněk z oddělení Technicko-správního, které má všech 158 zařízení na starosti. V případě chemických toalet už jsou k vidění i ty napevno usazené k zemi, s automatickým splachováním a sloupcem vody s nožním ovládním čerpadla, jako třeba v Lichocevsí.

Zákonem předepsané minimum pro taková místa je tekoucí užitková voda a prkénko na toaletě. DPP se ale snaží o nadstandard. V kontrastu s tím je ale zarážející suma, kterou jen za leden letošního roku musel podnik vynaložit na opravy způsobené vandalismem a odcizením různého vybavení. Činí přes šedesát tisíc korun nad rámec běžné údržby a úklidu. Alfou a omegou všech problémů je vstup do sociálek. Zhruba třetina objektů je zajištěna vstupní kartou zaměstnance, další část si zaměstnanci otevírají číselným kódem. Stále je ale ještě v provozu také archaický systém klíčků z dob přestavování „čoček“ na semaforu a univerzální klíč.

„Jednoznačně chceme přejít na kombinaci karty a nového univerzálního klíče, a to od srpna letošního roku,“ popisuje plán Staněk. „Ale musíme začít od nuly, protože za šestnáct let je mezi lidmi 9 800 klíčů a řidičů ve službě jsou čtyři tisícovky,“ dodává. Fotograficky zdokumentované následky násilných vstupů do objektů jsou většinou nepublikovatelné. Vytrhané kabely, jističe, světla, prkénka, prokopnuté dveře, rozmláčená umyvadla a záchody jsou ještě tím lehčím zjištěním. Smutnější jsou případy, kdy nesmazatelné stopy v podobě zničené, zcizené či úmyslně poškozené výbavy za sebou zanechávají i samotní zaměstnanci. Těžko říci, zda si uvědomují, že ničí zařízení, sloužící nejen kolegům, ale také jim samotným. Letitým nešvarem je také používání nepovolených elektrospotřebičů, zejména televizorů.

KAM MUSÍ I KRÁLOVÉ

URČITĚ SI JE VYBAVÍ NĚKOLIK GENERACÍ DOPRAVÁKŮ. NEVZHLEDNÉ DOMKY NA KONEČNÝCH TRAMVAJÍ A AUTOBUSŮ. NEPŘITAŽLIVÉ, OVŠEM NEZBYTNÉ. TISÍCE ŘIDIČŮ SE BEZ NICH VE VELKOMĚSTĚ NEOBEJDOU. SOCIÁLNÍ ZAŘÍZENÍ TAKÉ VYŽADUJÍ KAŽDODENNÍ PÉČI. PRO NĚKOHO PRÁCE NEPŘEDSTAVITELNÁ, PRO JINÉHO VÝZVA.

Petr Ludvíček
Foto: autor a archiv DPP

Ať má na svědomí dílo zkázy kdokoli, systém hlášení závad od řidičů přes elektronickou knihu závad u dispečerů až po oznámení sms zprávou na oddělení Technicko-správní a všechny zainteresované firmy je za léta vychytán. Úklid a údržba bývá v akci do hodiny či do dvou, u složitějších případů se problém řeší do druhého dne.

Pro lidi se dá udělat mnohé, ale sami musejí chtít. Veškerý nadstandard, údržba a úklid jsou o penězích, ale jak říká Dušan Staněk, za poslední roky začínají toalety vonět. Komfort se zvyšuje především tam, kde se třeba jen ohleduplností a pořádností na stavu sociálních zařízení podílí všichni. Co s člověkem dělá věčné a opakované doplňování stejných předmětů a vyčíslování ztrát? „První dva roky to bylo stresující, každou závadu jsem si moc bral,“ hodnotí Dušan Staněk a pokračuje: „Myslím ale, že když člověk není líný, zvládne všechno, navíc je to akční. Opravdu nevím, co mě ráno čeká. A jsem v každodenním kontaktu s lidmi, to je bonus.“ Jeho cílem je mít sociální zařízení ve zděných objektech s odpovídajícím vybavením. Důležitá je také trvalá péče. „Ta se projevuje snížením počtu hlášených závad. Oproti loňsku jsme zhruba na polovině a letos je trend stále klesající,“ doplňuje Staněk. Jeho posledním počinem je aktualizovaný seznam sociálních zařízení na intranetu.



Vzorek vandalismu v nově rekonstruovaných sociálkách

ELEKTRONICKÝ NÁKUP v produktivním provozu



Cílem projektu je automatizace procesů elektronického nákupu, přiblížení procesu požadování nákupu produktů až ke konečnému spotřebiteli, vyšší komfort práce s požadavky prostřednictvím webové aplikace, urychlení procesu požadování a nakupování a celkové zvýšení efektivity.

Pro žadatele o nákup vybraných komodit byl na intranetu zpřístupněn Nákupní portál, kde je možné vytvářet nákupní košíky výběrem z katalogu produktů. Standardem katalogu je textové zobrazení, kdy krátký popis výrobku odpovídá textu zadanému v SAP R/3. Tento popis je doplněn o další atributy, jako je informace o dodavateli, jeho katalogovém čísle, dodací lhůtě ve dnech, pořizovací ceně a ve většině případů je doplněn obrázkem produktu.

Vybrané položky je možné vložit do nákupního košíku, kde uživatelé mohou zadat ještě další potřebné doplňující informace, určit kdy a kam má být zboží dodáno. Pro zjednodušení práce jsou některá data, dle nejčastějšího výskytu v historii, v systému nadefinována předem, navržena do požadovaných položek a je třeba je pouze zkontrolovat a v případě nesouhlasu opravit. Takto vytvořené nákupní košíky jsou odesílány do SAP R/3, kde se již překonvertované do POBJ (předobjednávky) zařazují do standardního schvalovacího procesu. Prostřednictvím nákupního košíku lze sledovat i jaké následné doklady již byly vystaveny.

Po uvolnění POBJ pro nákup ve všech stupních je možné vytvořit objednávku materiálu k externímu dodavateli. Díky synchronizaci katalogu produktů zpřístupněného v SAP SRM s kontrakty v SAP R/3 je k materiálu již přiřazen jedno-

POČÁTKEM DUBNA 2011 BYL V RÁMCI DPP UVEDEN DO PRODUKTIVNÍHO PROVOZU MODUL ELEKTRONICKÉHO NÁKUPU SAP SRM. KOMPONENTA SAP SRM JE INTEGROVANÝ SYSTÉM REALIZACE NÁKUPŮ OD POŽADOVÁNÍ PŘES OBJEDNÁVÁNÍ, AŽ PO ELEKTRONICKOU KOMUNIKACI S DODAVATELI.

Radka Svobodová

značný zdroj odběru (dodavatel). Po ukončení schvalovacího procesu jsou objednávky v elektronické podobě publikovány na portálu SRM SUS zřízeném pro externí dodavatele. Zde dodavatel potvrzuje svoji připravenost požadované produkty dodat a toto potvrzení je opět elektronicky přenášeno zpět do položek objednávek v SAP R/3. Poté, co je zboží doručeno žadateli, dodavatel avizuje dodání zboží elektronicky. Dodávka se považuje za korektní, pokud žadatel, který informaci obdržel e-mailem, neuplatní v daném termínu žádná námítka. Teprve v tuto chvíli systém dodavateli umožní dodané produkty fakturovat.

Pilotní provoz byl zahájen spoluprací se čtyřmi dodavateli dodávajícími produkty do DPP. Do katalogu produktů bylo při spuštění zařazeno 965 produktů, jeho průběžná aktualizace je zajištěna. V prvním týdnu po uvedení do produktivního provozu bylo vystaveno téměř 70 nákupních košíků obsahujících více než 300 materiálových položek, převážně z kategorií spotřebního materiálu do kopírek, tiskáren a faxů a kancelářských potřeb.

Komponenta SAP SRM je moderní nástroj pro efektivní komunikaci v oblasti dodavatelско-odběratelských vztahů, pro zjednodušení a zautomatizování nákupu a zvýšení efektivity celého procesu. Konečným uživatelům poskytuje webové prostředí a moderní vzhled vyšší komfort. Implementací první etapy byly pokryty potřeby tzv. operativního nákupu a vybudována platforma pro další rozvoj procesu elektronického nákupu. Systém zůstal otevřený pro případné změny a rozšíření, například pro tzv. strategický nákup, využití komunikačních kanálů nebo centrální správu kontraktů.





rok. „Ale není to neměnný stav,“ zdůrazňuje Zdeňka Vojtíšková a pokračuje: „Změny se průběžně vyhodnocují, a najdou-li se úseky, kde je třeba přidat či ubrat minuta, tak se dodatečné úpravy provedou.“

Přání cestujících či řidičů a odstranění disproporcí není jediným vodítkem pro tvorbu nových jízdních dob. Jako při každé změně se i nyní musely sledovat časové polohy spojů, tedy jak jsou linky v úsecích proloženy, vliv na celé linkové vedení a časové schéma odjezdů spojů z konečných zastávek.

Od změny DPP očekává plynulejší dopravu především v centrálních částech města, kde se linky sjíždějí. Nebudou se tak vzájemně zdržovat vyčkáváním do času. „To se při pečlivém sledování v prvních dnech po zavedení projevilo. Ale i řidiči si na to musejí zvyknout. Například 26 byla „ucouraná“ a teď se musí jet,“ hodnotí Vojtíšková. Přesností provozu je vedle poskytnutí komfortu cestujícím plněn i jeden ze standardů kvality služeb v DPP.



I řidiči si musejí na změny jízdních dob zvyknout. Například linka 26 byla „ucouraná“ a teď se musí jet, říká vedoucí odboru Jízdní řády Zdeňka Vojtíšková

Nekonečný souboj ZPOŽDĚNÍ a ČEKÁNÍ

PRVNÍ DUBNOVÝ DEN ROKU 2011 BYL VÝZNAMNÝ PRO PRAŽSKOU TRAMVAJOVOU SÍŤ. DOŠLO KE ZMĚNÁM V JÍZDNÍCH DOBÁCH, COŽ MĚLO DOPAD PRAKTICKY NA VŠECHNY LINKY. ZÁSAH ZEJMÉNA POTLAČIL ČEKÁNÍ DO ČASU NA ZASTÁVKÁCH V CENTRU MĚSTA.

Text a foto: Petr Ludvíček

Aby změna k 1. dubnu nebyla aprílovým žertíkem, bylo třeba změny v jízdních dobách tramvají dobře připravit. Tomuto aktu předcházelo vyhodnocení dat systému DORIS, připomínka řidičů, odborových organizací a stížností cestujících. V ideálním případě by změně, která se dotýká celého města, ještě předcházel tzv. den bez jízdních řádů. V tomto režimu mají řidiči tramvají k dispozici pouze časy na konečných, průjezdy úseků pak záleží na momentální dopravní situaci, denní době, ale i mentalitě jednotlivých řidičů.

Systém pak vyhodnotí reálné průjezdy na tzv. majáčkách, které jsou podkladem pro případnou změnu jízdní doby. Ale jak říká vedoucí odboru Jízdní řády Zdeňka Vojtíšková, tento den „bez“ je účelné použít v bezvylukovém režimu, který ale dlouhé období nebyl a ještě dlouho v Praze nebude.

Cílem odstranit čekání do času v centru

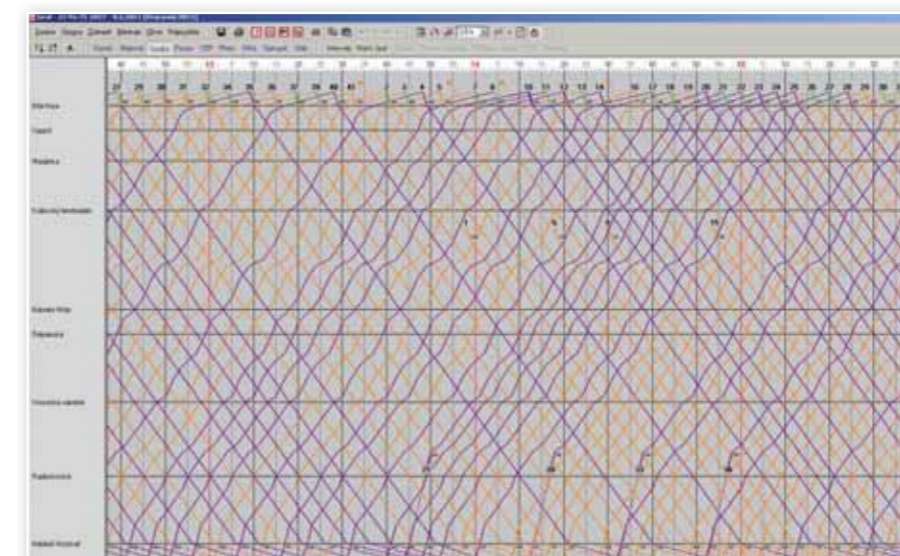
Hlavním důvodem pro změnu bylo časté čekání do času v zastávkách s kontrolními body, a to zejména v centrální části Prahy. Tyto tramvaje pak mohly brzdit jiné linky, které naopak potřebovaly už odjet. Neúspěšný je systém sledování

jízdních dob od majáku k majáku (u autobusů pomocí GPS) či od jednoho kontrolního bodu k druhému a vzorek tisícovky průjezdů je pak prokazatelným argumentem pro změnu jízdních dob.

U tramvají a autobusů se jízdní doby připravují s přesností na 1 minutu. V úseku, kde doba vychází 45 vteřin, je v jízdním řádu uvedena minuta a tramvaje by mohly teoreticky vyčkávat. „Doby jsme přeskládali tak, aby v centru jezdily nepatrně opožděně a dohnaly to na okrajích. Šlo o to, aby to nebylo naopak, aby v centru nebyly napřed, nevyčkávaly a nebrzdily ostatní,“ popisuje postup Vojtíšková. Celková jízdní doba linek zůstala v drtivé většině stejná.

Jedna změna s dopadem pro celou síť

K letošnímu 1. dubnu se změnil jízdní doby v téměř dvou stovkách mezizastávkových úsecích tramvajové sítě, což má dopad téměř na všechny linky. Vysoké číslo úseků trochu zkracuje fakt, že se za dva úseky považují vnější a vnitřní koleje na obratišti třeba v úseku Kavalírka – Kotlářka. Změna takového rozsahu se v Praze provádí průměrně jednou za



Ukázka výřezu z grafikonu linky č. 22

Jízdní doby tramvají jsou sledovány při průjezdech kontrolními body (na vybraných zastávkách sítě) a také přenosem dat z tzv. majáků na zastávkových sloupcích, jež nekopírují systém kontrolních bodů.



Výřez ze systému DORIS – aktuální stav průjezdnosti časových úseků v daném čase na dané lince (zelené čtverce = v toleranci, červené = souprava je v tzv. nadjetí, žluté = zpožděná)

PO UKONČENÍ KALENDÁŘNÍHO ROKU DOCHÁZÍ K HODNOCENÍ ROKU PŘEDCHÁZEJÍCÍHO. TAK JE TOMU I V CERTIFIKOVANÝCH ÚTVARECH, JEJICHŽ VEDENÍ PŘEVÉDLO TZV. „PŘEZKOUMÁNÍ QMS“. HODNOTILO JÍM VHODNOST, PŘÍMĚŘENOST A EFEKTIVNOST SYSTÉMU ŘÍZENÍ KVALITY.

Karel Janů

V rámci tohoto přezkoumání vedení hodnotí výsledky interních i externích auditů, spokojenost, reklamace a stížnosti zákazníka, výkonnost (dosahované výsledky) procesů, přijatá nápravná a preventivní opatření, změny, které by mohly ovlivnit QMS a v neposlední řadě i doporučení pro zlepšení. Detailnější rozbor jednotlivých hodnocených ukazatelů překračuje rámec nejen tohoto článku, ale i tohoto vydání DP kontaktu. Významným hodnotícím ukazatelem jsou však výsledky externích auditů. O výsledcích jednotlivých auditů jsem informoval již v DP kontaktu č. 1/2011, proto tentokrát pouze shrnutí a zhodnocení za všechny certifikované útvary.

Prověřeny byly QMS v útvarech JPM, provozovna opravna tramvají (JSVT), provozovna Ústřední dílny BUS (JSVA), JZ a středisko STK. Audity byly zaměřeny především na plnění požadavků kritériálních norem ČSN EN ISO 9001 a ČSN EN 13816 především z hlediska realizace na jednotlivých pracovištích.

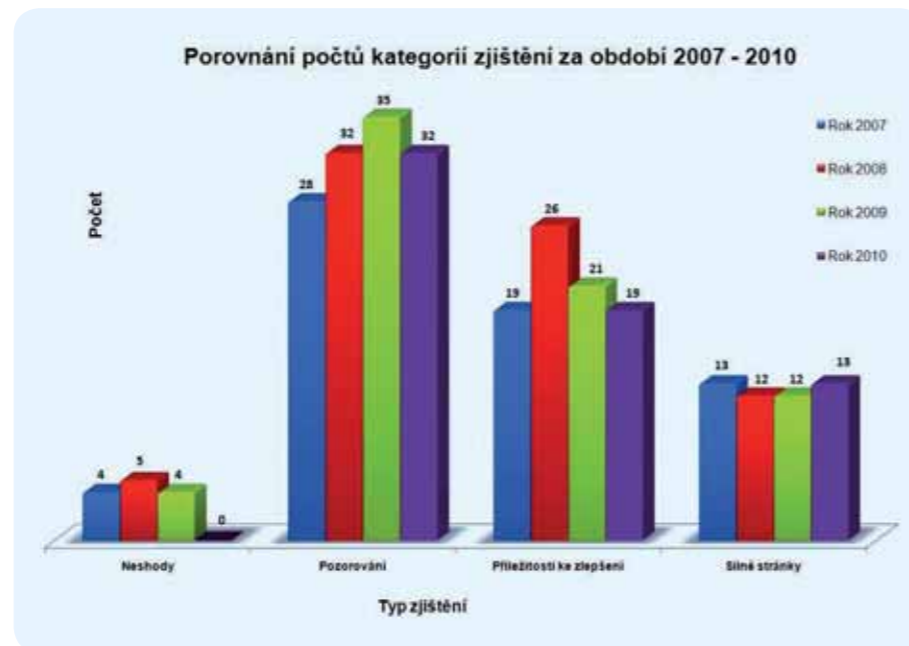
Při auditech bylo zaznamenáno celkem 64 zjištění:

Útvar	Slabé stránky		Příležitosti ke zlepšení	Silné stránky – Pozoruhodná úsilí
	Neshody	Pozorování		
JPM	0	8	5	4
JSVT	0	11	5	6
JSVA	0	4	4	1
JZ	0	4	4	2
STK	0	5	1	0
CELKEM	0	32	19	13

Prvním a nejdůležitějším zjištěním bylo, že se nevyskytla ani jedna neshoda – tzn., že zavedené QMS plní velmi dobře všechny kritériální požadavky.

Při auditech byly zjištěny (a to je obvyklé) drobné nedostatky – Pozorování. Na ty musí být reagováno a musí být odstraněny do následujícího auditu. Tyto drobné nedostatky

Hodnocení systémů managementu kvality (QMS) v DPP za rok 2010



V grafu je uveden meziroční vývoj zjištění v letech 2007–10

byly identifikovány v procesech Realizace produktu (10x), Management zdrojů (8x), Měření, analýza a zlepšování (6x). Čtyři „Pozorování“ byly zaznamenány v procesech Požadavky na dokumentaci a Odpovědnost managementu.

Příležitostí pro zlepšení – plníme požadavky, ale mohli bychom se zlepšit – a to 6x v procesu Management zdrojů a po čtyřech zjištěních v procesech Odpovědnost managementu a Řízení dokumentů.

Silné stránky – nadstandardní úroveň plnění nebo řešení – byly zjištěny ve všech certifikovaných útvarech, vyjma STK, které však mnoho požadavků má striktně definováno právním předpisem.

Výsledky externích auditů ukazují, že naše systémy managementu kvality jsou stabilní, plní požadavky kritériálních norem a zajišťují plnění požadovaných úkolů.

V letech 2011 a 2012 bude končit platnost jednotlivých certifikátů. Při této příležitosti bude vybrána jedna certifikační společnost, která bude dozorovat všechny certifikované QMS. Tato změna by měla přinést jednotný pohled na naše QMS a jejich objektivní porovnání. V neposlední řadě i úsporu finančních prostředků nutných pro provedení externích auditů.

Všechny standardy kvality DPP v roce 2010 splněny

V LETOŠNÍM ROCE DPP VSTOUPIL JIŽ DO 14. ROKU UPLATŇOVÁNÍ PROGRAMU KVALITY SLUŽBY (PKS). VE SROVNÁNÍ S LIDSKÝM ŽIVOTEM UŽ MÁ TEDY PKS HODNĚ ZA SEBOU, ALE JEŠTĚ VÍCE PŘED SEBOU. POJĎME SI STRUČNĚ SHRNOUIT ROK 2010, V NĚMŽ VSTOUPILA V PLATNOST NOVÁ SMĚRNICE O PROGRAMU KVALITY SLUŽBY.

Pavel Vančura

Nová směrnice reflektovala řadu změn v našem podniku a nastavila nová pravidla pro fungování Celopodnikové koordinační skupiny PKS. Tato skupina, složená ze zástupců různých úseků DPP, se schází 4x do roka, aby zhodnotila každodenní práci v oblasti zlepšování kvality služeb DPP. Vloni jsme se zabývali 9 oblastmi kvality služby, které jsou definovány dílčími standardy kvality služby a jejichž podrobné výsledky jsou k dispozici na intranetových stránkách útvaru 900400.

OBLASTI KVALITY SLUŽBY A ZÁVĚRY K JEJICH SLEDOVÁNÍ:

1. Přesnost provozu představuje technický standard postihující dodržování jízdních řádů metra, tramvají a autobusů. Plnění tohoto standardu především v povrchové dopravě, která se střetává s dalšími druhy dopravy na veřejných komunikacích, potvrzuje dobrou práci nejen řidičů, ale i dispečerů a tvůrců jízdních řádů.

Výsledky měření v povrchové dopravě potvrzují oprávněnost budování různých preferenčních opatření. V dlouhodobém srovnání dochází ke zvyšování přesnosti provozu. Zároveň došlo k rozsáhlé úpravě jízdních dob u tramvají a průběžné úpravy probíhají i u autobusů.

2. Informování veřejnosti postihuje celou řadu aspektů sdělování informací cestujícím, které jsou měřeny ve stavu normálních podmínek. Do budoucna budou snahy směřovat k využívání moderních informačních technologií a měření informování za tzv. abnormálních podmínek – mimořádných událostí.

Nejzávažnějším problémem je stále vandalismus. S ohledem na tento problém by bylo do budoucna žádoucí, aby DPP přistoupil k širší preventivní kampani. Vandalismu lze přičítat i občasné výkyvy v měření. V oblasti zastávek povrchové dopravy nebyl navíc do roku 2009 jednotný pohled na kontrolu informačního systému, protože byl útvarem 100200 zpracován manuál jednotného pohledu na závady v informačním systému.

3. Standard Přijetí se zabývá vystupováním zaměstnanců přicházejících do styku se zákazníky DPP (cestujícími). Jedná se o dozorcí ve stanicích metra, v Infocentrech a na telefonní lince. DPP měřením monitoruje i předprodejní místa.

Výsledky měření jsou uspokojivé, přičemž stále častěji se objevují i pochvalná zjištění. Do budoucna bude vhodné zařadit do měření i další kategorie zaměstnanců (řidiče tramvají a autobusů, revizory).

4. Stejnokrokové standardy přispívají k vytváření image DPP, navíc stejnokro-

vá vybavenost zaměstnanců představuje i významnou finanční položku. V současné době procházíme etapou změny stejnokrokových součástí.

Na základě výsledků měření je možné konstatovat, že řidiči v naprosté většině používají při výkonu své práce předepsaný stejnokroj. Během roku 2010 bylo umožněno používání stejnokroje ze staré i nové kolekce. Tím vzniklo velké množství kombinací. Pro lepší informování zaměstnanců i pro práci kontrolních zaměstnanců by bylo vhodné sestavit manuál povolených kombinací stejnokrokových součástí nejlépe s fotografickou přílohou, kde by byly jednoznačně uvedeny možné kombinace.

5. Jízdenkové automaty jsou ve 3 skupinách. Skupina jízdenkových automatů umístěných v metru je neustále pod dohledem dozorcích, další 2 skupiny jsou automaty povrchové – na území hlavního města Prahy a ve Středočeském kraji.

Přes mnohaleté zdůrazňování problému se nepodařilo překonat nesouhlas ROPIDu s demontáží, resp. přemístěním neefektivních přístrojů ve Středočeském kraji, případně i řešit záležitosti finančního zohlednění náročné údržby automatů mimo území Prahy, zajišťované DPP. Počet nasazených nových automatů se po roce 2008 začal snižovat, jejich struktura z hlediska technických možností (především absence bezhotovostních plateb) je neuspokojivá.

6. Standard bezbariérových zařízení se týká výtahů a plošin ve stanicích metra. Měří se jak dostupnost (funkčnost), tak i tzv. komfort (vzhled, čistota atp.). Díky standardu se podařilo nastavit vhodný systém informování cestujících (webové rozhraní).

Měření prokázala nevhodnost plošin a narůstající vandalismus. Provozované výtahy dosahují značného stáří (nejstarší až 18 let), a je proto nutné připravit finanční zdroje na jejich postupnou moder-



Také jízdenkové automaty jsou jednou ze sledovaných standardů kvality služby

nizaci nebo celkovou výměnu. Z hlediska komfortu jsou nepřijatelná provedení kromě špatného či nefunkčního osvětlení způsobena výhradně vandalismem.

7. Grafikon vlakové dopravy metra představuje měření plnění plánu předepsaných vozových kilometrů. Vzhledem k rovnému zastoupení všech trakcí a také skutečnosti, že v rámci Standardů kvality PID existuje standard plnění GVD autobusů, by bylo vhodné zavést standardy plnění GVD i pro tramvaje a autobusy.

8. Dostupnost stanic metra je standard postihující připravenost zajišťovat přepravu. Je nepřímo ovlivněna i eskalátory ve vestibulech a v navazujících podchodech, proto by měl být standard rozšířen o hodnocení funkčnosti těchto zařízení. V dostupnosti stanic nebyly při posuzování vzhledem k činnosti dotčených zaměstnanců zaznamenány žádné případy, kdy by příčinou uzavření stanice bylo pracovní pochybení.

9. Měření čistoty probíhá ve vozidlech metra, tramvají a autobusů. Čistota je měřena jak při výjezdu z dep, vozoven a garáží, tak i v provozu z pohledu cestujících (nezávislý pohled). Plnění tohoto standardu je v současné době ovlivněno finančními možnostmi DPP.



Zvedání tramvaje hydraulickým rozpínacím válcem.



Oddělení laminátového čela rozbrušovací pilou.

HASIČI CVIČNĚ ROZSTŘÍHALI TRAMVAJ

ZÁCHRANÁŘI Z HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU HL. M. PRAHY NACVIČOVALI POSTUPY VYPROŠTOVÁNÍ OSOB NA VYŘAZENÉ TRAMVAJI T3. AKCE PROBĚHLA V DUBNU V AREÁLU OPRAVNY TRAMVAJÍ HOSTIVAŘ.

Michal Brunner / Foto: Kamila Drábková a Karel Stárek

Na Hasičský záchranný sbor podniku se obrátili kolegové z HZS hl. m. Prahy s žádostí o provedení nácviku vyproštování na některé ze starších tramvají, provozovaných DPP. Akce byla domluvena na jarní období a uskutečnila se ve dnech 20. až 22. dubna 2011 tak, aby se při nácviku vystřídal všechny tři směny HZS hl. m. Prahy. Odborný výklad pražským hasičům po celé tři dny prováděl Jiří Klíma z odboru Technická kontrola jednotky Správa vozidel Tramvají (SVT).

Hasiči z jednotlivých pražských požárních stanic si vyzkoušeli možnosti nouzového zvednutí tramvaje pro případ vyproštování povalené osoby. Destrukce vozidla proběhla pomocí různých druhů vyproštovacích prostředků z výzbroje záchranářů. Provedení nácvik přinesl řadu užitečných poznatků a potvrdil vysokou úroveň spolupráce mezi technickým úsekem DPP, HZS podniku a HZS hlavního města, která je v zájmu zvyšování bezpečnosti cestujících a zaměstnanců DPP.



Nasazení hydraulického rozpínáku v kabině řidiče.



Dělení boku karosérie hydraulickým řezačem.

Řezání boku karosérie rozbrušovací pilou.



Stříhání boku karosérie hydraulickými nůžkami.

Technický kontejner s nosičem Mercedes Actros 6x6 HZS hl. m. Prahy.



Výřez z neznámějšího z mála snímků letenské lanovky nám ukazuje skutečný stav. Budova byla zbořena, těleso v těchto místech zasypano. Nelze vyloučit, že kromě vyčnívající opěrné zdi se pod zemí nacházejí další zasypané části

PO STOPÁCH TÉMĚŘ ZAPOMENUTÉ PRAŽSKÉ LANOVKY

UŽ V MINULÉM ČÍSLE DP KONTAKTU JSME PŘIPOMNĚLI, ŽE NA LETNOU KDYSI VEDLA LANOVÁ DRÁHA, A UVEDLI JSME, ŽE SE DODNES NA LETNÉ NACHÁZĚJÍ I JEJÍ ZBYTKY. POJĎME SE SPOLEČNĚ PODÍVAT, CO NA LETENSKÉ STRÁNI DODNES PŘIPOMÍNÁ, ŽE TAM PRÁVĚ PŘED 120 LETY ZAHÁJIL PROVOZ DNES UŽ TĚMĚŘ ZAPOMENUTÝ DOPRAVNÍ PROSTŘEDEK.

Pavel Fojtík / Foto: autor a archiv DPP



Přejdeme-li pod Letenským zámečkem trávnik do blízkého křoví u okraje strání nad řekou, spatříme zbytky pravého nástupiště i s původním zábradlím a sloupky, které držely střechu. Z tohoto pohledu je patrné, kterým směrem lanovka vedla



V zadní části tohoto zeleného trávniku stávala budova horní stanice lanovky. Vlevo, kde vidíme vysoké stromy, bývala staniční budova Křižíkovy elektrické tramvaje. Z cesty, která vede vpravo po stráni, jsou vidět také některé zbytky dráhy



Letenská lanovka byla první pražskou lanovkou. Podobně jako o pár měsíců mladší petřínská lanovka byla postavena při příležitosti konání Zemské jubilejní výstavy. Obě měly mnoho společného – vozy a zpočátku i druh pohonu – dnes už nezvyklý systém vodní převahy.

Petřínskou dráhu, která po dvou obdobích dlouhodobých přestávek jezdí dodnes, zná každý. Letenskou už osobně nepamatuje pravděpodobně nikdo. Vždyť přestala jezdit před 95 lety.

Kde bychom vlastně letenskou lanovku měli hledat? Její horní stanice byla jihozápadně od Letenského zámečku, známé restaurace, která se nachází v Letenských sadech nedaleko Národního technického muzea. V horní části se dochovalo několik důležitých zbytků.



Pro dolní úsek byly typické až 7 metrů vysoké opěrné zdi po obou stranách. Přes trať vedly dva mostky pro pěší

Dolní stanice bývala v prostoru dnešní křižovatky u tunelu na holešovickém předmostí Štefánikova mostu. Musíme mít ale na paměti, že celé předmostí se zásadním způsobem změnilo právě při stavbě dnešního mostu a Letenského tunelu. Vozovka v místech dolní stanice byla až do počátku 50. let 20. století zhruba o čtyři metry nižší než dnes. Z dolní části lanovky, jejíž těleso sloužilo ještě řadu let prvním pražskému eskalátoru, nezbylo tedy nic.

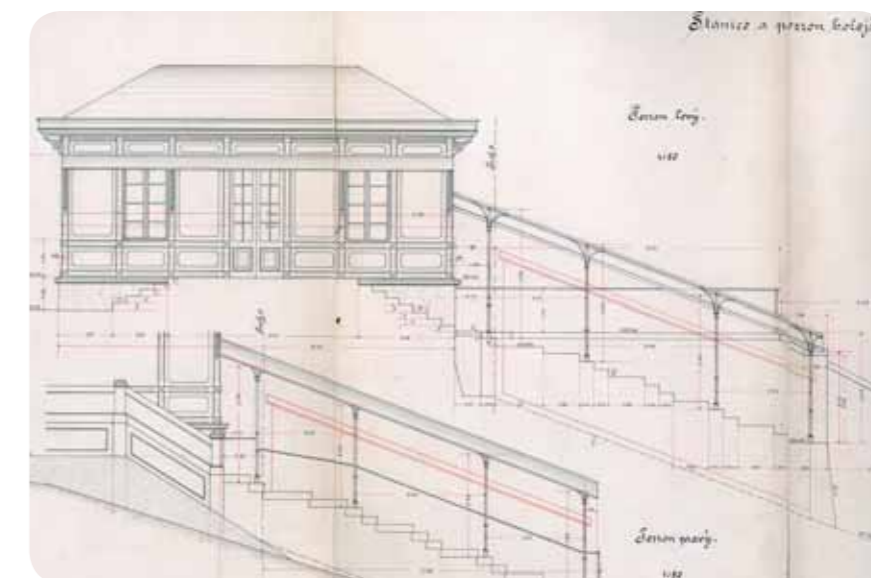
Nezbývá, než abychom si i po dvaceti letech pátrání postesklí, že stále neznáme žádnou fotografii letenské lanovky po elektrifikaci. Poznává se podle nýtovaných příhradových stožárů trolejového vedení, které stávaly v ose trati mezi kolejemi. Nevěříme, že by si pečlivý František Křižík nenechal zadokumentovat tuto unikátní úpravu lanovky. Snad se ještě objeví...

Půjdete-li tedy někdy na procházku Letenskými sady, nezapomeňte se na chvíli u zbytků lanovky zastavit.

ZÁKLADNÍ ÚDAJE O LANOVÉ DRÁZE NA LETNOU:

Pozemní dvoukolejná lanová dráha s Abtovou ozubnicí

- Rozchod: 1 000 mm
- Zahájení provozu: 31. května 1891
- Poslední jízda: 10. listopadu 1916
- Šikmá délka: 108,97 m
- Převýšení: 38,3 m
- Maximální sklon: 370 ‰
- Pohon 31. 05. 1891 – 23. 11. 1902 – vodní převaha
- Pohon 18. 04. 1903 – 10. 11. 1916 – elektrický



Dobový výkres bočního pohledu na prostor horní stanice a nástupiště nám pomáhá získat názornou představu o podobě stanice lanovky na Letnou





Historickým centrem
Bordeaux projíždějí tramvaje
napájené ze země



Za tramvajemi BEZ TROLEJOVÉHO VEDENÍ

NAPÁJET TRAMVAJE ELEKTRICKOU ENERGIÍ ZE ZEMĚ ZKOUŠEL
UŽ FRANTIŠEK KŘÍŽÍK V ROCE 1896 NA LETNÉ.
SYSTÉM S TŘETÍ KOLEJNICÍ NAZVANÝ APL JE VHODNÝ ZEJMÉNA
PRO HISTORICKÁ CENTRA MĚST. PODÍVEJME SE DO JEDNOHO
Z NICH – FRANCOUZSKÉHO BORDEAUX.

Jan Urban a Miroslav Penc
Foto: Tbc



Město Bordeaux a jeho aglomerace má milion obyvatel, a je tak šestým největším ve Francii. Leží v akvitánské rovině při širokém nálevkovitém ústí řeky Garonny v Biskajském zálivu. Odpradáva bylo centrem širokého okolí a křižovatkou důležitých cest. Největší rozvoj Bordeaux zaznamenalo v 18. století, kdy zde vyrostla řada klasicistních paláců s využitím unikátního urbanistického řešení celých čtvrtí města. Právě tyto ojedinelé čtvrti a paláce vedly k tomu, že střed města Bordeaux byl zapsán do seznamu světového dědictví UNESCO.

Městská doprava v Bordeaux přes 180 let

Bordeaux bylo vždy důležitým dopravním uzlem. Vede zde významná mezinárodní železniční trať z Paříže na Pyrenejský poloostrov a řada dalších železničních tratí. Je zde velký námořní přístav. Městská hromadná doprava má v Bordeaux také dlouhou historii, už v roce 1827 začala jezdit první pravidelná omnibusová linka (v roce 1857 bylo v provozu již 11 linek). Koňka v Bordeaux začala jezdit už 4. května 1880 a o dva roky později bylo v provozu 8 linek. Koňka byla provozována až do roku 1901.

Elektrické tramvaje v Bordeaux vyjely 17. února 1900 a postupně se zde vytvořila rozsáhlá síť tramvajových tratí. V roce 1946 bylo v provozu 38 linek a jejich délka dosahovala téměř 200 kilometrů. Bohužel i tramvaje v Bordeaux se staly obětí rozvoje indivi-

duální automobilové dopravy a levné autobusové dopravy: jejich provoz byl ukončen 8. prosince 1958. Od tohoto data městskou hromadnou dopravu v Bordeaux zajišťovaly pouze autobusy. Zdálo se, že už navždy.

Prudký rozvoj individuální automobilové dopravy, který vedl k obrovským dopravním kongescím, a zvyšující se nároky na kapacitu veřejné dopravy vedly v Bordeaux k tomu, že se městská autobusová doprava dostala na samu hranici své kapacity a nebyla dále schopna kvalitně uspokojit přepravní potřeby obyvatel a návštěvníků města. Radnice hledala řešení této neutěšené situace. V 80. letech minulého století se dokonce uvažovalo o výstavbě sítě lehkého metra typu VAL. Od tohoto záměru bylo ale pro jeho vysoké náklady upuštěno. V roce 1995 se v Bordeaux konaly místní volby. Na základě jejich výsledků se stal primátorem města známý francouzský politik Alain Juppé. Jím vedená radnice okamžitě začala připravovat plán řešení kritické dopravní situace ve městě. V roce 1997 byl přijat plán obnovy tramvajové dopravy a ihned se přestoupilo k jeho realizaci.

Logický návrat k tramvajím

Tramvaje se do Bordeaux vrátily 21. prosince 2003, kdy byl otevřen první úsek linky A o délce 9,6 km. V současné době jsou v provozu tři tramvajové linky o celkové délce 43,9 km. Označeny

jsou písmeny A, B a C, provoz je zajišťován denně od 4.30 hodin do půlnoci, ve čtvrtek, v pátek a v sobotu až do půl druhé v noci. Dopravcem je společnost Keolis, která zde provozuje tramvaje typu Citadis od firmy Alstom. Provozováno je 12 souprav řady Citadis 302 (pětičlánkové, délka 32,42 m) a 62 souprav řady Citadis 402 (sedmičlánkové, délka 43,99 m). Výška podlahy je u obou řad vozidel shodná: 32 cm nad temenem kolejnice. Delší soupravy jsou provozovány hlavně na frekventovaných linkách A a B, kratší na lince C.



Souprava Citadis 402 na úseku s APS
(Alimentation par sol = napájení ze země)

Radnice má velké plány: do roku 2017 chce mít v provozu 80 kilometrů tramvajových tratí. Tramvajovou dopravu v Bordeaux nadále doplňují autobusové linky (v provozu je 75 linek s číselným označením), v centru města jezdí minibusová linka s elektrickými vozidly. Součástí místní MHD je i lodní doprava na řece Garonně.

V rámci rozvoje tramvajové sítě si v Bordeaux položili otázku, zda je možné v centru města, které je zapsáno na seznamu světového dědictví UNESCO, okolo klasicistních paláců a gotické katedrály, ale i po historickém mostě přes řeku, vést tramvajové tratě, aniž by ho „zohydili“ vrchním vedením? Samozřejmě, že to možné je, pouze napájení musíme umístit jinde – na zem.



Systém napájení APS na historickém
Kamenném mostě

Systém APS = napájení ze země

František Křížík podobný systém zkoušel už v roce 1896 na své trati na Letné a v letech 1905 až 1908 byl Křížíkův systém napájení ze země využíván na Karlově mostě. Pro Bordeaux obdobný systém vyvinula společnost InnoRail (dnes součást skupiny Alstom) a nazvala ho APS (Alimentation par sol = napájení ze země). Systém APS využívá třetí kolejnice umístěné mezi oběma kolejnicemi pojezděnými. Tato třetí kolejnice je elektricky rozdělena do osmimetrových segmentů, mezi nimiž jsou vloženy třímetrové úsekové oddělovače. Každá tramvaj má dvě sady „lyžin“, vedle nichž jsou antény vysílající signál, který zabezpečí přívod proudu do kolejnice při průjezdu vozidla. Pokaždé jsou napájeny jeden nebo dva následné segmenty pod vozidlem. Tak je zajištěno, že části kolejnice pod napětím jsou vždy pod tramvajemi, a nehrozí tak nebezpečí pro ostatní účastníky provozu.



Systém napájení APS třetí kolejnicí v detailu

Systém APS je v Bordeaux instalován přibližně na 12 km tramvajových tratí. Na ostatních částech sítě je instalováno klasické vrchní vedení. Tramvaje jsou proto logicky vybaveny jak zařízením pro odběr proudu ze země, tak i klasickými pantografy.

Technicky tedy provoz tramvajů bez vrchního trolejového vedení řešit lze. Ale důležitá je i ekonomická stránka takového řešení. Zavedení APS samozřejmě stojí značné peníze. V Bordeaux uvádějí, že dvojitý systém napájení tramvajů zvyšuje cenu každé soupravy o 100 000 Euro (cca 2 500 000 Kč) a náklady na výstavbu infrastruktury s využitím APS jsou až o 300 % vyšší než náklady na výstavbu klasické tramvajové tratě.

Praha: sledovat a testovat

Z hlediska Prahy lze doporučit sledovat další vývoj systémů, případně některý z nich testovat na vybraném tramvajovém vozidle. Z pohledu vhodné infrastruktury se pro vyhodnocení, bez výrazného zásahu do dnes provozovaných tratí, nabízí vybudování zkušební úseku na území Pražské památkové rezervace, např. v ulicích Pařížské, Na Příkopě a 28. října.

Po této testovací fázi, při níž by byla hodnocena zejména spolehlivost, životnost a finanční náročnost, by bylo možno rozhodnout o případné implementaci a přesněji stanovit vícenásobky proti provozování standardního systému napájení.

Kam v Praze za **KULTUROU**

Milan Slezák

PRAŽSKÁ MUZEJNÍ NOC

Již osmý ročník **Pražské muzejní noci** se uskuteční v sobotu **11. června 2011**. Už tradičně můžeme v rámci akce očekávat méně obvyklou prezentaci nejen domácího kulturního dědictví. Nechybí speciální autobusové linky DPP spojující jednotlivé objekty muzeí, galerií, kulturních památek a dalších institucí – účastníků „Noci“ – od Národního technického muzea a Muzea hl. m. Prahy, přes Národní galerii, Muzeum Policie ČR, Rumunský a nebo Bulharský kulturní institut až třeba po Muzeum a archiv populární hudby – Popmuseum. Vedle netradiční noční prezentace kulturního bohatství je pro Pražskou muzejní noc charakteristické i velké množství doprovodných akcí, jako jsou např. přednášky, filmová a divadelní představení, audiovizuální projekce a nejrůznější hry. Nejinak tomu bude i letos.



nastávající maminky a rodiny s dětmi (plánuje se třeba vystoupení Michala Nesvadby nebo Jaroslava Uhlíře) je i pokus o překonání loňského českého rekordu v počtu kočárků na jednom místě (na minulém ročníku jich bylo napočítáno 412). Akce, která v sobě spojuje zábavu i poučení, by měla mj. také znovu připomenout veřejnosti, jak pomoci rodičům s kočárky překonávat nejrůznější úskalí cestování po Praze, nebo zprostředkovat mladým rodinám rady odborníků např. z oblasti pediatrie či zdravé výživy.



S KOČÁRKEM PRAHOU

Ve středu 25. května 2011 se v prostorách Žlutých lázní bude konat druhý ročník akce S kočárkem Prahou s cílem upozornit na problémy, které trápí mladé rodiny a maminky s malými dětmi v anonymním prostředí velkého města. Součástí pestrého programu pro

NOC KOSTELŮ

První Noc kostelů (Lange Nacht der Kirchen) proběhla v roce 2005 ve Vídni a během čtyř let se spontánně rozšířila do celého Rakouska. V roce 2009 „překročila hranice“ a zapojily se do ní kostely v Brně a Plzni. V roce 2010 se otevřely kostely a modlitebny ve 199 městech a obcích celé České republiky včetně Prahy a okolí. Otevřeno bylo 418 kostelů a zaznamenáno bylo celkem čtvrt milionu návštěvnických vstupů. Letošní Noc kostelů se připravuje na pátek 27. května



a návštěvníky budou kromě možnosti běžných prohlídek čekat i různé speciality jako třeba komentované prohlídky, koncerty, workshopy či divadelní představení. Zpřístupněny budou rovněž některé veřejnosti běžně nepřístupné části kostelů, jako např. kůry, sakristie, věže, krypty nebo klášterní zahrady.

TANEC PRAHA 2011

V červnu (konkrétně od 6. do 29.) proběhne na několika různých scénách XXIII. ročník Mezinárodního festivalu současného tance a pohybového divadla Tanec Praha 2011. Zahájení festivalového programu obstarají dánští Granhøj Dans inscenací inspirovanou skladbami hudebníka Leonarda Cohena. Fanoušky tance a pohybového umění čeká v rámci přehlídky mnoho příležitostí setkat se i s osobnostmi světové scény, jejichž tvorbu zatím v Praze nemohli vidět. Hlavními hvězdami festivalových představení jsou vlámský choreograf a tanečník Sidi Larbi Cherkaoui, který přiváží choreografii Sutra, vytvořenou ve spolupráci se svým tvůrčím týmem a sedmnácti buddhistickými mnichy ze šaolinského kláštera z čínské provincie Henan, a britský tvůrce Akram Khan, který představí své nejnovější dílo Vertical Road.

POD ZÁŠTITOU ŠEJKA MOHAMMEDA BIN RASHID AL MAKTOUMA, VICEPREZIDENTA A VLÁDCE EMIRÁTU DUBAJ A PREMIÉRA SPOJENÝCH ARABSKÝCH EMIRÁTŮ V JEDNÉ OSOBĚ SE V DUBNU 2011 V DUBAJI KONAL 59. SVĚTOVÝ KONGRES UITP (MEZINÁRODNÍ SVAZ VEŘEJNÉ DOPRAVY). MOTTO LETOŠNÍHO KONGRESU „PODPORA VEŘEJNÉ DOPRAVY!“ DOPLŇOVA LA VÝSTAVA „MOBILITA A MĚSTSKÁ DOPRAVA“.

Jiří Došlý / foto: RTA

KONGRES UITP V DUBAJI s oceněním DPP



Aktéři veřejné dopravy tu představovali a prezentovali své výrobky či služby, a bylo tak možné zjistit provozní zkušenosti či detailní praktické údaje k nejnovějším inovacím ve vozidlech, informačních technologiích, zařízeních a službách.

V současné době, kterou ovlivnila nedávná globální finanční a následně i ekonomická krize, se o investicích do systémů veřejné dopravy hovoří ve všech pádech. Ne pouze kvůli rozpočtové střídmosti veřejného sektoru, na kterém je veřejná doprava tak jako tak finančně závislá, ale i z důvodu hledání úspor v oblasti provozu, energetické efektivity provozu veřejné dopravy atp. UITP se proto v rámci strategie PTx2

Dubaj se označuje jako vstupní brána Středního východu a tyčí se v ní do výšky 828 m nejvyšší budova světa Burj Khalifa. Spojené arabské emiráty se staly první zemí v tomto regionu, která hostila akci UITP. Byla dána přednost Dubaji před australským Melbourne a jihoasijským Singapurem právě proto, aby ona vstupní brána symbolizovala začátek nové éry veřejné dopravy.

Nutno podotknout, že se Dubaj zhostila úkolu stát se na čtyři dny ústředním bodem světové veřejné dopravní politiky se vši noblesou a profesionalitou. Kongres v Dubaji překročil velikost předchozích dvou UITP kongresů v Helsinkách a ve Vídni, a to jak počtem účastníků přes čtyři tisíce, tak i výstavní plochou přes 30 000 m².

INVESTICE DO DOPRAVY VE VŠECH PÁDECH

Kongres v Dubaji měl v pozvánkách prezentováno, že přehodnotí priority stanovené v PTx2 (public transport times two) strategii z června roku 2009, jejímž cílem je zdvojnásobení podílu veřejné dopravy na trhu v roce 2025. Kongres je tak prvním důležitým mezníkem k posouzení, čeho již bylo dosaženo a co je třeba ještě udělat. V podstatě to, co bylo diskutováno na kongresu v jednotlivých tematických sekcích o dílčích segmentech veřejné dopravy, bylo možno zhlédnout či diskutovat na souběžné výstavě či diskusních fórech.

rozhodla ocenit úsilí aktérů ve veřejné dopravě, které mají napomoci zvýšit podíl veřejné dopravy v následujících letech. Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, se zapojil do iniciativy projektem, který je zaměřen na kvalitu poskytovaných služeb a vychází ze strategie DPP. Tento projekt byl v rámci UITP vyhodnocen jako nejpřínosnější a v kategorii Regional Award CEEC (Regionální cena střední a východní Evropy) získal cenu za oblast rozvoje městské kolejové dopravy Urban Rail Development Project.

DUBAJ – MĚSTO K DOPRAVĚ VSTRÍCNÉ

Hostiteli prestižní akce v Dubaji, společnosti RTA, Roads and Transport Authority (městský dopravce) patří velký obdiv nejen za perfektní průběh kongresu a výstavy, ale i za projekt metra. Jde o první podzemní dráhu na Arabském poloostrově a o nejdelší automatické metro na světě. Určitě stojí za to se v některém z dalších čísel DP kontaktu ke specifikám dubajského metra vrátit. Jako pozvánka může posloužit, že součástí rozvojového plánu městské dopravy je kromě 4 linek metra o celkové délce 318 km také 7 tramvajových linek o délce 270 km, 90 tras autobusů o délce 2 500 km a 5 nových vodních cest o délce 210 km. Záměrem je zvýšit podíl veřejné dopravy v Dubaji do roku 2020 z původních 6 na 30 %. UITP tedy může být spokojeno, vždyť v Dubaji se zvýší podíl veřejné dopravy ne dvakrát, ale hned pětkrát!

Za kolegy PO ČESKÉ REPUBLICĚ

V PRAVIDELNÉM PUTOVÁNÍ PO DOPRAVNÍCH PODNICÍCH ČESKÉ REPUBLIKY JSME SE TENTOKRÁT ZASTAVILI V ZÁPADOČESKÉ METROPOLI – PLZNI.



Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

PMDP, a.s. v číslech (za rok 2010)

	Počet linek	Dopravní výkon (vozkm)	Přepravní výkon (místkm)	Přepravené osoby
Tramvaje	3	4 726 tis.	613 932 tis.	37 325 tis.
Trolejbusy	9	3 783 tis.	295 409 tis.	27 252 tis.
Autobusy	31	5 808 tis.	513 277 tis.	36 308 tis.

Počet zaměstnanců	Základní jízdné	Předplatní jízdenky	Vydávané tiskoviny	Zajímavosti
1 034	12 Kč (nepřestupní)	2 000 Kč (základní 6měsíční)	Dopravní novinky	<ul style="list-style-type: none"> • barevně odlišené trakce (Tb – zelená, Ab – červená, ED – žlutá) • unikátní kruhový objezd pro trolejbusy na Americké třídě – jedna z nejmenších a nekomplikovanějších křižovatek v trolejbusovém světě • původní Křižíkova tramvaj č. 18 • v roce 2011 oslava 70. výročí provozu trolejbusů v Plzni • pod budovou ředitelství podniku na Denisově nábřeží je skryta malá vodní elektrárna PMDP, která využívá spádu na nedalekém jezu řeky Radbuzy. Ročně vyrobí přibližně 1 070 MWh elektrické energie
	12 Kč (30 minut)	3 460 Kč (základní roční)		
	16 Kč (přestupní 60 minut)			

3 TŘI OTÁZKY PRO GENERÁLNÍHO ŘEDITELE PMDP, A.S., MICHALA KRAUSE

1. Jak byste popsal největší přednosti městské hromadné dopravy v Plzni?

Zaměstnanci. A také sem bezpochyby patří zvýšení přesnosti v souvislosti s novým dispečerským řízením a optimalizací linek a jízdních řádů, včetně garantovaných přestupů. Také vysoký podíl nízkopodlažních vozů na všech traktích a kvalitní informační a odbavovací systém.

2. Za co Vás naopak Plzeňané nejčastěji kritizují?

Podle průzkumů paradoxně nejčastěji za drobná příkoří, která si cestující způsobují navzájem, jako je zápach ve vozech, graffiti... Ale asi nejčastější jsou stížnosti, že řidič ujel, a přitom musel vidět že... atd. Málokdo si ale uvědomuje, že řidič musí monitorovat při odbavení spoustu věcí, a skutečně tak někdy pasažera vidět nemusí. Další kapitolou jsou stížnosti na rasování linek, jízdní řády atp.

3. Co Vás v poslední době potěšilo nebo na co se v dohledné době těšíte?

Největší radost mám z průběhu mezinárodní odborné konference „Chytrá a zdravá městská veřejná doprava“, jejíž první ročník jsme uspořádali 5. až 6. dubna letošního roku. Můj pocit je umocněn hodnocením účastníků i jejich počtem. Z 9 evropských zemí přijelo na 300 odborníků. No a na co se těším? Na druhý ročník v dubnu 2013.



Název:

Plzeňské městské dopravní podniky, a.s. (PMDP, a.s.)

Historie:

Vznik Elektrických drah v Plzni a okolí, jak zněl první oficiální název společnosti, je spojen se jménem Františka Křižíka. Ten v letech 1896–1899 na základě přidělené koncese vybudoval první elektrické tratě. Se zvýšenou spotřebou elektrické energie v Plzni se začala společnost, již pod názvem Elektrické podniky, starat také o stavby a provoz elektráren. Přesto se v roce 1929 pustily i do provozování autobusové dopravy, a jeden čas dokonce obstarávaly linku Plzeň – Praha. Novodobá historie se začala psát 1. května 1998, kdy město jako 100% vlastník začalo provozovat Plzeňské městské dopravní podniky, a.s.

FOTOSOUTĚŽ

» Poznáte, z jaké, resp. do jaké zastávky jedou tramvaje?



Pro VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ

Přinášíme další soutěžní snímek z hlavního města. Odpověď zasílejte nejpozději do 31. května 2011 na e-mailovou adresu komunikace@dpp.cz (předmět: Fotosoutěž).

Pro 3 výherce je připravena knížka **Pražské autobusy 1925–2005** a po 2 vstupenkách na **festival Respect World Music** (11. a 12. 6. 2011) na Štvanici.



Správná odpověď na otázku z DP kontaktu č. 4 zněla: Červený vrch (křižovatka Horoměřická – Leninova, dnes Evropská).

Do redakce dorazilo 106 správných odpovědí. Vstupenky na jízdu historickou soupravou metra Ečs na 21. 5. 2011 a publikaci Praha a metro získali: **Jindřich Malý, Alena Woitschová a Jiří Minář.**

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

« SUDOKU

Tajenka křižovky z DP kontaktu č. 4 zněla: ZÁŽITKY SE SOUPRAVOU EČS

Oficiálním dopravcem Pražské muzejní noci je Dopravní podnik hlavního města Prahy,

který pro vás v sobotu 11. června 2011 připravil:

- 9 účelových autobusových linek, které jsou v provozu od 18.30 do 01.15 hodin a dovezou vás z náměstí Jana Palacha u stanice metra Staroměstská k jednotlivým 61 objektům.
- Provoz metra ze soboty na neděli je standardně prodloužen do 01.00 hodin, navazuje povrchová doprava, P + R budou otevřeny do 02.00 hodin.
- Nevíte, jak cestovat v noci z 11. na 12. června 2011? Do 01.00 hodin můžete využít služeb **infolinky Dopravního podniku 296 19 18 17**. Další podrobné informace naleznete na stránkách **www.dpp.cz** a **www.prazskamuzejninoc.cz**

