

DP kontakt

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



» **Pondělí 3. září 2012 jednou větou**

/strana 13/

»» **Dopravní nehody v provozu tramvají**

/strana 14 a 15/

»»» **Pod palbou celý rok,
nejen v září**

/strana 20 a 21/

Dopravní podnik hlavního města Prahy vás srdečně zve na

Den otevřených dveří

**V sobotu 22. 9. 2012
od 10.00 do 16.00 hodin**

Čtyřlístek zábavy

1. Virtuální den

/vozovna Motol/

- PC hry – simulátory MHD
- dětská autoškola
- laserová střelnice

2.

Den budoucnosti dopravy

/budovaná stanice metra Motol/

- prohlídka stavby metra V. A

Upozornění:

- doporučujeme pevnou obuv
- na tomto stanovišti nebudou k dispozici toalety

4.

Adrenalinový den

/depo Zličín/

- lezecká stěna
- soutěže
- bungee trampolína
- předávání cen

3.

Kulturní den

/garáže Řepy/

- divadlo pro děti & kouzelník
- vystoupení žáků Konzervatoře Jaroslava Ježka
- Pěvecký sbor Dopravního podniku

Všechny areály bude spojuvat mimořádná autobusová linka!



ZLIČÍN



infolinka
296 19 18 17
www.dpp.cz

Více informací na www.dpp.cz



Dopravní podnik hlavního města Prahy

/OBSAH/

- 4-5 >> **Aktuálně**
- 6 >> **Listárna**
- 7 >> **Média**
CO O NÁS PÍŠÍ MÉDIA
- 8-9 >> **Z podniku**
LETNÍ STAVBY: FLORA, DÉLNICKÁ A LETNÁ
- 10-12 >> **ŽIVOTNOST PODVOZKŮ 35 LET? ANEB TRHLINY NA RÁMECH PODVOZKŮ VLAKŮ M1 (III. DÍL)**
- 13 >> **PONDĚLÍ 3. ZÁŘÍ 2012 JEDNOU VĚTOU**
- 14-15 >> **DOPRAVNÍ NEHODY V PROVOZU TRAMVAJÍ**
- 16-17 >> **ALTERNATIVNÍ PALIVA A POHONNÉ SYSTÉMY**
- 18-19 >> **TRAMVAJOVÝ BENJAMÍNEK S OBOUSMĚRNÝMI VOZY**
- 20-21 >> **Den s...**
POD PALBOU CELÝ ROK, NEJEN V ZÁŘÍ
- 22-23 >> **Historie**
VZPOMÍNÁME 60. VÝROČÍ VZNIKU UČILIŠTĚ DOPRAVNÍHO PODNIKU
- 24 >> **Jeden z nás**
ŠERM A DOSTIHY – RYCHLOST I ELEGANCE
- 25 >> **Zajímavosti**
TRAMVAJE BUDIŽ POCHVÁLENY
28 VEŘEJNOST SE SVEZLA HISTORICKOU SOUPRAVOU 81-71
- 26 >> **Za kolegy po Evropě**
HELSINKY – NEJEN STOVKY OSTROVŮ
- 27 >> **Kultura**
KAM V PRAZE ZA KULTUROU

Foto na obálce: Petr Hejna

DP kontakt

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

Sídlo redakce: Oddělení Externí a interní komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9, telefon: 296 192 056, e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček

Redakční rada: Petr Malík (předseda), Jan Urban (místopředseda), Jan Barchánek, Jana Benzinová, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Tereza M. Krásenská, Jaroslav Kristen, Miluše Macháčková, Milan Slezák a Jana Šejnohová

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

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 24. srpna 2012 (aktualizace 13. 9. 2012)

NEPRODEJNÉ

Dopravní podnik hlavního města Prahy



Vážené kolegyně, vážení kolegové,

v březnovém DP kontaktu jsem na tomto místě, z pozice zastupující generální ředitelky, přála nám všem hodně síly a trpělivosti k naší společné práci ve složitých podmínkách, v jakých se Dopravní podnik nacházel. Dnes, ze stejné pozice, mohu konstatovat, že se k některým nezbytným krokům po půl roce vracíme. Podnik totiž od loňského prosince neměl a nemá generálního ředitele vzešlého z transparentního výběrového řízení. Osobně to považuji za situaci, která DPP poškozuje. Dnes jsou již podmínky a varianta způsobu výběrového řízení připraveny a nebrání nic tomu, aby řízení bylo vypsáno, a Dopravní podnik se tak dostal do standardního režimu.

Alfou a omegou konání stávajícího managementu podniku je stále ekonomika, kde je třeba se dívat nejen dopředu, ale i do minulosti. Proto představenstvo DPP požaduje řádné prošetření veškerých sporných kauz s vyvozením odpovědnosti všech konkrétních osob, a proto chce co nejdříve začít s realizací forenzního auditu, který prověří transakce v etapě od 1. ledna 2007 do současnosti. V současné době Dopravní podnik urychleně připravuje vypsání výběrových řízení, u nichž hrozila kolize se zákonem o veřejných zakázkách. Rovněž nelze opominout výraznou úsporu v nákladové položce letošního roku, kterou přinesla nová dohoda se společností Škoda Transportation. Vyjednávací tým se zasloužil o rozložení dodávek tramvají 15T ForCity pro Prahu na delší časové období, čímž letos DPP vynaloží na jejich nákup o 1,2 mld. korun méně. Nedílnou součástí nové smlouvy je prodloužení záruky o jeden rok na tramvaje dodané od začátku kontraktu. Každá z 61 tramvají tedy bude mít 43měsíční záruku, což by podniku mělo přinést další úsporu v řádu 10 až 15 milionů korun.

V této náročné době bych nerada zapoměla poděkovat zaměstnancům, kteří v šibeničním termínu připravili k 1. září hlavní město na nový systém městské hromadné dopravy a zasloužili se o hladký přechod a průběh těchto významných změn. Chci vám všem poděkovat za spolupráci v době, pro podnik tolik nelehké.

Magdalena Češková,
předsedkyně představenstva
a zastupující generální ředitelka DPP

Personální změny ve vedení DPP

Dne 16. srpna 2012 byl odvolán z funkce generální ředitele Vladimír Lich. Ten působil ve funkci od 13. března 2012. Důvodem pro jeho odvolání byl podle dozorčí rady neuspokojivý stav veřejných zakázek, zejména nevypsání některých z nich včas (např. pojištění majetku, dodávka papírových jízdenek, poradenské a právní služby), což mohlo vést k porušování zákona o veřejných zakázkách. Z dalších důvodů to byla nedostatečná komunikace s orgány společnosti o zásadních manažerských rozhodnutích a obcházení vnitřních předpisů. Výkonem funkce generálního ředitele společnosti s platností od 16. srpna byla pověřena Magdalena Češková.

Dopravní podnik k 13. září ukončil výpovědi ve zkušební době pracovní poměr s ekonomickým ředitelem Michalem Heřmanem. Funkcí ekonomického ředitele byl dočasně pověřen Miroslav Choutka, vedoucí odboru Controlling a hospodaření.

Personální změny v orgánech společnosti

Dozorčí rada na svém 12. zasedání dne 15. srpna 2012 projednala změny v představenstvu DPP. Svou působnost v představenstvu ukončili Jiří Janků a Vladimír Lich. Nově byli do funkce členů zvoleni dopravní ředitel Ladislav Urbánek a technický ředitel Jan Šurovský. Představenstvo na svém 14. zasedání dne 16. srpna projednalo tyto personální změny: novou předsedkyní představenstva byla zvolena Magdalena Češková, místopředsedou se stal Petr Blažek. Ve středu 22. srpna pokračovalo 12. zasedání dozorčí rady. Z funkce členů dozorčí rady DPP odstoupili: Karel Hanzlík, Zdena Javornická a Tomáš Portlák. V úterý 11. září 2012 zvolili pražští radní v kompetenci valné hromady do dozorčí rady DPP tři nové členy – náměstka pro dopravu Josefa Noska, starostku Prahy 6 Marii Kousalíkovou a zastupitelku Andreu Vláškovou.

Dozorčí rada DPP na svém zasedání 12. září doporučila představenstvu, aby pokračovalo ve vyhlášení otevřeného výběrového řízení na nového generálního ředitele.

DOPRAVNÍ PODNIK EXISTUJE UŽ 115 let

Dopravní podnik hlavního města Prahy 1. září 2012 oslavil už své 115. narozeniny. Tehdy existoval pod názvem Elektrické podniky královského hlavního města Prahy a jeho úkolem bylo zajišťovat městskou hromadnou dopravu a výrobu a distribuci elektřiny pro elektrické tramvaje, osvětlování ulic i veřejnou spotřebu. Během let jeho zaměstnanci prožili mnoho organizačních změn, z nichž některé se osvědčily, jiné zklamaly. Z nejdůležitějších událostí v jeho historii se stalo znárodnění a oddělení elektrárenské části hned po druhé světové válce. Postupně se stal jedním z největších podniků v Praze. Po vytvoření velkého koncernu nazývaném v množném čísle Dopravní podniky hlavního města Prahy v roce 1977 zaměstnával přibližně 18 tisíc lidí! Není divu, vždyť měl na starosti nejen městskou hromadnou dopravu,



ale také taxislužbu, osobní lodní dopravu, výstavbu, údržbu a rekonstrukce komunikací, svaz a likvidaci komunálního odpadu a další významné služby městské infrastruktury. Na přelomu 80. a 90. let nastal opačný trend a mnoho činností bylo odděleno a Dopravní podnik se stal akciovou společností ve stoprocentním vlastnictví města. Následovaly další různé reorganizace, úspěchy i problémy. Ale ať tak, či onak, kola městské hromadné dopravy musí fungovat za všech okolností.

PRACOVNÍ JUBILEUM » Jaroslava Bíny



Tradici setkávání se zaměstnanci, kteří dosáhli pracovního jubilea, obnovil úsek Lidské zdroje DPP 23. srpna, kdy ředitel úseku Lumír Tesař přijal Jaroslava Bínu,

který letos dovršil 50 let u Dopravního podniku. Pan Bína ihned po vyučení v oboru elektromechanik nastoupil 1. 7. 1962 jako provozní elektrikář a od spuštění provozu pražského metra v roce 1974 je až dodnes věrný opravář eskalátorů. Dnešní tým 10 až 12 zaměstnanců, specializující se na generální opravy eskalátorů, začínal skromně na čtyřech. Od prvních školení v Sovětském svazu na tamních eskalátorech se tým vypracoval ve znalce až sedmi značek, které se v Praze na pohyblivých schodech používaly či používají. Se svými kolegy si prošel i martýriem při opravách eskalátorů po ničivých povodních v roce 2002. Může ho těšit, že jeden z jeho posledních učňů se stal jeho zástupcem, a má tedy v tomto specializovaném oboru zdatného nástupce. Pan Bína se letos rozhodl přijmout nabídku v rámci programu Penze a k 30. 6. 2013 odejít do důchodu. Sice měl nabídku na další dva roky, chce už ale práci přenechat mladším: „Dělám to s dobrým pocitem, že jsem podniku něco dal a po sobě nějaké dílo zanechal,“ říká Jaroslav Bína a dodává, že vždy sázel na partu lidí, o kterou se mohl spolehlivě opřít.



Nový pomocník v Hloubětíně

Ve vozovně Hloubětín byl vybudován a je uváděn do provozu nový podúrovňový soustruh. Jedná se o speciální zařízení pro obnovu jízdniho obrysu tramvajových kol a brzdových kotoučů všech typů tramvají provozovaných v DPP. Nový soustruh, kromě navýšení kapacit o 2 vozy za směnu (tj. např. 2xT3 nebo 1x15T), dokáže zároveň automaticky optimalizovat úběr materiálu z kol, čímž prodlužuje jeho životnost. Pořízení soustruhu bylo nutné v především s ohledem na přibývající nízkopodlažní tramvaje, kterým se rychleji ojíždějí kola, protože jsou menší. Díky zařízení budeme schopni v blízké budoucnosti udržovat všechny tramvaje s výškou okolku minimálně 16 mm, což přinese způsobilost všech vozů pro provoz na bezžlábkových kolejnicích S49 a zrušení příslušné oblasti vnitropodnikových předpisů. Dosud DPP disponoval jediným soustruhem, který se nachází v ÚD Hostivař. Tento starší soustruh nemá dostatečnou kapacitu pro udržení všech tramvají v provozuschopném stavu pro celou síť, i kdyby pracoval 24 hodin denně.



Hybridní autobus Volvo na lince

Série testování autobusů pokračuje. Jednotka Správa Vozidel a Autobusů společně s jednotkou Provoz Autobusy a ve spolupráci s Volvo Truck Czech testuje od 4. září v ostrém provozu s cestujícími standardní nízkopodlažní autobus Volvo poháněný hybridní technologií (typové označení 7705H). Zajímavostí autobusu je automatické vypínání naftového motoru v zastávkách a následný rozjezd (do 20 km/h) pouze na elektrický pohon. V pondělí 3. září byli pracovníky technologie vyškoleni v obsluze vozidla vybraní řidiči. Autobus bude v provozu až do konce září střídavě na linkách 124, 133 a 183.

Klimatizovaná 15T ForCity » již vozí cestující

V pondělí 10. září vyjela poprvé do ostrého provozu s cestujícími klimatizovaná tramvaj 15T ForCity. Tramvaj evidenčního čísla 9243, která podstatně zvýší komfort cestování, byla vypravena z vozovny Pankrác na linku 18. Uvedení do provozu předcházelo důkladné testování, během kterého klimatizovaná tramvaj najela více sedm tisíc kilometrů. Technici Škody Transportation a DPP během testovacích jízd zkusili funkčnost všech systémů v normálních podmínkách i simulovaných extrémních situacích. Plně nízkopodlažní tramvaje 15T ForCity se



v průběhu příštích šesti let stanou jednou z tváří pražské hromadné dopravy. V ulicích hlavního města by měly postupně nahrazovat starší modely. Moderní soupravy ForCity výrazně zlepší cestování, protože jsou daleko prostornější, komfortnější a bezpečnější.



Křižovatka na Floře dostala nově koleje z malé do velké Jičínské

LETNÍ STAVBY: Flora, Dělnická a Letná



Na Floře i na Dělnické se pracovalo v sevřených ulicích na malém prostoru. Při obou akcích byla zřízena trať převážně na betonové desce s živiným krytem, která většinou nahradila původní BKV panely.

Rekonstrukce na Floře s novinkami

Rozsáhlejší akcí byla RTT Flora, která kromě činnosti v křižovatce a přilehlých ramenech obsahovala mimo jiné rekonstrukci zastávek, trolejového vedení, zřízení nových výhybek včetně jejich ovládní a vytápění. Akce byla navíc koordinována s akcemi TSK na obnovu SSZ Flora a Jičínská –Hluk.

Zásadní bylo doplnění kolejí mezi malou a velkou Jičínskou. Zřízení „roviny“ je v záměrech pro doplňování kolejové sítě v Praze již dlouho, hlavně kvůli plánování výluk, ale neexistovalo technické řešení. Stejně tak pro zrušení zákazu potkávání s vozy profilu KT v obloucích, aniž by bylo nutné

O PRÁZDNINÁCH SE ODEHRÁLY TŘI REKONSTRUKCE TRAMVAJOVÝCH TRATÍ. PRACOVALO SE NA FLOŘE, KDE KROMĚ REKONSTRUKCE KŘIŽOVATKY A PŘILEHLÝCH RAMEN PŘIBYLY NOVĚ I KOLEJE Z ULIC MALÁ DO VELKÉ JIČÍNSKÉ. DRUHÁ AKCE SE ODEHRÁLA V DĚLNICKÉ ULICI V HOLEŠOVIČÍCH, KTERÁ V POSLEDNÍCH TÝDNECH SVÉHO PROVOZU VYSTOUPALA NA VRCHOL ŽEBŘÍČKU NEJZUBOŽENĚJŠÍCH TRATÍ VE MĚSTĚ. A REKONSTRUKCÍ PROŠLO LETENSKÉ NÁMĚSTÍ.

Text a foto: Miroslav Grossmann

posouvat východy z metra. Oba úkoly vyřešili projektanti DIPRO. A pomohli si několika zajímavými prvky. Jednak snížili niveletu kolejí i vozovky v části křižovatky směrem k Olšanské. Díky tomu bylo možné zřídit „rovinu“ a spojit ji s oblouky. Protože se křižovatka i rameno k Olšanské nachází ve výškovém zakružovacím oblouku, byly zde v obou kolejích zřízeny splítky o délce téměř padesát metrů tak, aby se výměny ocitly až za zakružovacím obloukem. Atypické řešení bylo zvoleno i pro zrušení zákazu potkávání s vozy KT v obou obloucích křižovatky Flora. Kvůli výstupům z metra totiž nebylo možné zvýšit osovou vzdálenost kolejí ve Vinohradské.

Vybočení vlaků musely vyřešit výhybky. Poprvé byly v Praze použité výměny o poloměru odbočné větve 150 metrů (například na rozřazovací koleji pod Letenským tunelem je poloměr jen 100 metrů), a to na rozjezdu do velké Jičínské (k Olšanské) a na sjezdu z malé Jičínské (od Korunní).

Jedná se tedy o oba vnitřní oblouky, které z Vinohradské nabíhají dříve a zpočátku velmi pozvolna, zatímco vnější oblouky začínají později a ostře. V sousedství unikátu jsou rekonstruované zastávky, jejichž zásadním zlepšením je plně bezbariérové zpřístupnění s výškou nástupní hrany 24 cm nad kolejnicí. Nástupiště však zůstala bez elektronických označků, a tedy bez on-line informací.

Mezi Floru a Lucemburskou ulici, kde je trať zadlážděná, bylo v rámci hlukové akce TSK (náhrada dlažby ve vozovce živici) osazeno přes 200 metrů bumlíků. Ty tvoří zátkový charakter autobusových zastávek, čímž pomohou nejen tramvajím, ale mírně i autobusům. Směrem na Olšanskou mohou občas způsobit vzduť aut do křižovatky Flora. Také znemožní výlukové zřízení občasných tramvajových zastávek pod Florou. Jejich efekt pro výrazné zvýšení plynulosti i bezpečnosti trvalého provozu linky 5 je však zřejmý. Plynulost provozu zvyšuje i zrušení zastavovacího místa.

Z hlediska preference MHD je zásadní obnova SSZ Flora, také realizovaná pod TSK. Křižovatka, dosud fungující v pevném programu bez preference MHD s výzvou pro tramvaje do oblouků, byla kompletně zrekonstruována a vybavena detekcí tramvajů i autobusů. A to nadstandardně, protože ve směru od Korunní je zřízeno pro tramvaje vzdálené rádio. Mankem tohoto vjezdu zůstává ponechání trati v původní poloze, tedy bez vytvoření plnohodnotného, případně i odděleného jízdního pruhu ke křižovatce.

Akce Dělnická: opět bez Libeňského mostu

Přes vzdálené rádio můžeme začít pojednání o druhé akci, tedy rekonstrukci trati s pojmenováním RTT Libeňský most. Pro snílky je třeba uvést i dodatek názvu, tedy: 1. etapa – Dělnická. Původně byla rekonstrukce Dělnické projektována jako společné dílo s přestavbou mostu v sousedství, který je již deset let ve špatném stavu. Jenže na most ve správě TSK stále nebyly městem vyčleněny finanční prostředky a trať v Dělnické jednoduše dožila. V bolestech.

Z megaprojektu na most byl k letošní realizaci vyjmut tedy zlomek díla, tramvajová trať v Dělnické (délka 400 metrů) a několik navazujících objektů. Realizaci zajistila jednotka Dopravní cesta Tramvaje. Koleje byly rekonstruovány do W-tramu v původní poloze. V daném rozsahu stavby nebylo bohužel možné bezbariérové zpřístupnění zastávek Maniny. Do Dělnické, na výjezd ze zastávky Maniny, bylo osazeno vzdálené rádio pro detekci tramvajů k SSZ Dělnická – Komunardů, upraven software a doplněna výzvoavá návěstidla. Výsledek? Zatímco dříve musely před křižovatkou téměř všechny tramvaje zastavit, nyní podle měření „padá“ volno 90 až 95 % vlaků do jízdy.

Klíčovou byla koordinace prací DPP s pracemi Pražské teplotenské na rekonstrukci teplovodu, který je uložen pod jižní vozovkou. Koordinační jednání mezi DPP a PT probíhala již od roku 2011, a i díky přístupu našich kolegů proběhla jak příprava, tak realizace úspěšně, přestože se obě stavby potkávaly na malém prostoru. Dopravní podnik navíc před prázdninami svolal správce, kteří plánovali při velké rekonstrukci uložit pod dráhu své sítě, z čehož plynuly další koordinace, například s energetiky a kanalizací. Složitou

logistiku přítomnosti nejen zhotovitelé, ale i místní uživatelé komunikace, kterým se na několik týdnů zhoršila možnost přístupu k objektům, a jejichž trpělivost byla pro realizaci nezbytná.

Kromě hlavních prací byla v režimu běžné údržby vyměněna také větší část kolejové konstrukce Dělnická – Komunardů a repanelizovány kritické úseky v navazujícím úseku na Palmovku o celkové délce cca 750 metrů jednokolejně s výměnou části kolejové konstrukce na dolní Palmovce.



Postup prací v Dělnické. V přední části jsou obnažené koleje a chránička pro vzdálené rádio. Vzdudu je čerstvě zabetonováno

Na závěr ještě zmiňme rekonstrukci Letenského náměstí, jež proběhla v režii Odboru městského investora v návaznosti na soubor Blanka. Proběhlo přeložení trati v úseku Sparta – Letenské náměstí o několik metrů jižním směrem, do osy již vybudovaného tělesa před fotbalovým stadionem. Trať je vybudována klasicky na betonových pražcích se zákrytem z dlažby nebo se zatrávněním.

Zastávka Korunovačnická definitivně

Poněkud nešťastný odsun zastávky Sparta z centra (až za křižovátku s ulicí U Sparty) vyvolal úspěšnou snahu o zřízení nové definitivní zastávky z centra u Korunovačnické ulice. Tyto změny zatíží atraktivní páteřní trať snížením cestovní rychlosti. Celková délka rekonstrukce činila 450 metrů.

Většina zmíněných tratí byla uvedena do provozu 1. září. Poděkování zasluží pracovníci DPP, ale i zaměstnanci dalších zhotovitelů, kteří zvládli plánované termíny pro obnovu provozu MHD, zvláště s ohledem na rekordní vedra, která Česko v srpnu zasáhla.



ŽIVOTNOST PODVOZKŮ 35 LET? (III. DÍL)

aneb Trhliny na rámech podvozků vlaků M1

BŘEZNOVÉ ČÍSLO DP KONTAKTU PŘINESLO OBŠÍRNÝ ČLÁNEK O PROBLEMATICE TRHLIN VZNIKAJÍCÍCH NA PŘÍČNÍCÍCH RÁMŮ PODVOZKŮ VLAKŮ METRA TYPU M1. ČLÁNEK ZACHYTL STAV ŘEŠENÍ TÉTO PROBLEMATIKY V OBDOBÍ OD KONCE MINULÉHO ROKU, KDY DPP ZA POMOCI RŮZNÝCH SUBJEKTŮ ZAPOČAL S OPRAVAMI PRVNÍCH RÁMŮ VLASTNÍMI SILAMI, DO ZAČÁTKU BŘEZNA, KDY BYLY PRVNÍ OPRAVENÉ RÁMY UVEDENY DO ZKUŠEBNÍHO PROVOZU. TŘETÍ DÍL NAŠEHO SERIÁLU PAK ZACHYCUJE ČINNOST DPP V ČASOVÉM OBDOBÍ OD BŘEZNA DO KONCE PRÁZDIN 2012.

Jaroslav Kristen / Foto: Petr Havlíček a Bohuslav Formánek

Je to prakticky jeden rok a jeden měsíc, kdy pražské metro zasáhla pohroma. Byl pátek 15. července 2011, kdy pracovníci společnosti Siemens, provádějící údržbu vlaků pražského metra, našli první trhliny na rámech podvozků vlaků metra typu M1. Dnes, 17. srpna 2012, kdy píše další, již třetí pokračování článku o trhlínách na rámech podvozků, musím konstatovat, že se proces tvorby nových trhlín nezastavil. Celkem je tak k dnešnímu dni trhlínami poškozeno již 78 rámu. Ale po pořádku.

Předchozí, druhý díl, končil okamžikem, kdy drážní úřad svým rozhodnutím z 29. února 2012 povolil zkušební provoz prvního opraveného rámu. Tímto prvním rámem byl rám, který opravil jeho výrobce, společnost Bombardier, ve svém závodě v Siegen. Článek pak končil sdělením, že do provozu je připravována první z 6 dlouhodobě odstavených souprav, ve kterých byly soustředěny všechny defektní

podvozky. V té době (konec února) bylo trhlínami poškozeno celkem 60 rámu. Řešení tohoto problému pak bylo nastíněno v několika směrech:

- posoudit defektní rámy a rozdělit je do dvou základních skupin. Na ty, které bude možno opravit, a na ty, které opravit již nelze,
- rámy schopné opravy opravit technologií vypracovanou společností ESAB a takto opravené rámy ve spolupráci s drážním úřadem vrátit zpět do provozu,
- provádět mimořádné čištění trakčních motorů s cílem minimalizovat dodatečné namáhání rámu podvozků,
- provádět pravidelné týdenní prohlídky vozového parku s cílem odhalit nově vzniklé trhliny již v zárodečném stavu,
- pokračovat ve zkouškách filtrů trakčních motorů s cílem najít takové řešení, které bude možno aplikovat

v běžném provozu bez toho, aniž by došlo k jejich poškození nadměrným ohřevem,

- společně s firmou Siemens usilovat o nápravu nežádoucího stavu rámu podvozků u výrobce rámu – společnosti Bombardier.

Posouzení defektních rámu

V dubnu 2012 zahájili techničtí pracovníci jednotky Správa vozidel Metro společně s techniky společnosti Siemens posuzování defektních rámu s cílem vytipovat opravitelné rámy. Základním dokumentem, který posloužil ke stanovení kritérií pro posouzení opravitelnosti defektního rámu, byl technologický návod na opravu rámu, který vypracovala společnost Bombardier jako součást technické dokumentace opravy prvního rámu opraveném ve svém závodě v Siegen. Kritériem se tak stal rozsah a místo poškození. Bylo přijato rozhodnutí, že opraveny budou pouze rámy s malým poškozením, kdy se trhlina nachází pouze ve spodním plechu příčnicku. To znamená, že veškeré rámy, u kterých se trhlina nachází i ve stojinách příčnicku, budou z opravy vyloučeny. Výjimkou, opět v souladu s technologickým postupem vypracovaným spol. Bombardier, byly pouze trhliny zasahující max. 15 mm do stojiny příčnicku. Navíc se totiž ukázalo, že se trhliny nevyskytovaly pouze v místě u příruby upevnění trakčního motoru na příčnicku, ale ve třech případech i na konzole určené k zavěšení převodovky.

Realizovat toto rozhodnutí v praxi znamenalo prohlédnout každý rám, a stanovit a zadokumentovat míru, či spíše rozsah jeho poškození. V polovině dubna bylo jasno. Opravy je schopno 30 rámu. Zbývajících 30 bylo klasifikováno jako neopravitelné. Následně bylo rozhodnuto, že do provozu budou vráceny 3 dlouhodobě odstavené soupravy, do kterých budou postupně montovány opravené rámy. Do zbývajících 3 souprav budou naopak soustředěny rámy neopravitelné a soupravy budou čekat na finální rozhodnutí o způsobu jejich náhrady.

Nicméně i v této době přibývaly rámy, u kterých byly v rámci pravidelných týdenních prohlídek nalézány nové trhliny. Tento nárůst nebyl však v průměru nijak dramatický (cca 1 objevená trhlina v období 1 až 2 týdnů), a protože se již jednalo o trhliny nově vzniklé, byly vždy malého rozsahu, a proto opravitelné.

Opravy rámu s poškozením malého rozsahu

Z minulých dílů našeho seriálu o trhlínách víte, že velkou pomoc poskytla našemu podniku společnost ESAB Vamberk. Ta vypracovala vhodnou technologii oprav, kterou, s ohledem na nutnost vlastnit příslušnou certifikaci, mohl provádět náš podnik vlastními silami. V minulém díle jsme rovněž uvedli, že první oprava defektního rámu technologií fy ESAB provedená rovněž pracovníkem této firmy, úspěšně proběhla v OZM 13. ledna 2012. Svářecí dozor zajišťovali svařovací technici DPP. Této opravě byli rovněž přítomni svářeči, kteří byli ve spolupráci svářecích techniků DPP a technických pracovníků JSVM vytipováni pro provádění oprav dalších rámu. V této souvislosti bych

rád zmínil vstřícnost společnosti Škoda Transportation, konkrétně pak závodu Full Service Praha (FSP), který zajišťuje pro náš podnik údržbu a opravy rekonstruovaných souprav metra. Vzhledem k tomu, že Dopravní podnik nevlastní žádného svářeče, který by měl potřebnou kvalifikaci a praxi v oblasti drážních vozidel, bylo ve věci získání pracovníka s potřebnou kvalifikací osloveno vedení FSP. Po projednání celé záležitosti došlo mezi FSP a DPP k dohodě, na základě které FSP našemu podniku poskytuje nejen svářeče s potřebnou kvalifikací, zkušenostmi a certifikací na provádění oprav svařováním na konstrukcích drážních vozidel, ale i potřebné, společností ESAB stanovené, svařovací zařízení. FSP rovněž poskytl našemu podniku v pronajatém pracovišti v OZM prostor pro provádění oprav rámu.

Z minulého dílu již víte, že oprava prvních 10 rámu pro 1. soupravu byla ukončena 22. února. Další 10 rámu pro 2. soupravu bylo opraveno k 18. dubnu a rámy pro 3. soupravu pak k 6. červnu 2012. Možná, že se uvedené termíny provedených oprav zdají poněkud dlouhé, ale je nutno si uvědomit jednu základní skutečnost. Podvozky s defektními rámy byly v 6 dlouhodobě odstavených soupravách shromažďovány postupně tak, jak byly od 15. července 2011 nacházeny, tj. bez ohledu na to, zda budou opraveny hned, nebo později. Pro potřebu provedení opravy bylo nutno nejdříve příslušné podvozky s ohledem na jejich



Sestavená souprava 81-71M + defektní vůz M1.2 + Ečs před jízdou z depa Kačerov do depa Hostivař (6. 6. 2012)

kilometrický proběh vytipovat, následně pak zpod odstavených souprav postupně „vydolat“, a nakonec připravit na provedení opravy (tj. demontovat rám a převést jej do OZM). A to byl úkol pro společnost Siemens.

Nebyl to jednoduchý úkol. Zejména z hlediska zajištění těchto prací potřebným technologickým vybavením. Limitujícím prvkem se staly zvedáky používané pro vyvazování skříní vozů z podvozků. Na jedné straně musela spol. Siemens provádět standardní vyvazovací opravy N6, ve kterých se vyvazování podvozků provádí, na druhé straně bylo nutno zvedáky používat při „dolování“ podvozků z dlouhodobě odstavených souprav, jejichž rámy byly schopné opravy.



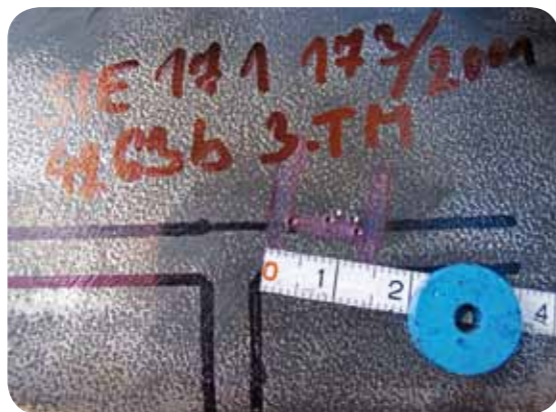
Jako další komplikací se ukázala dvojkolá, resp. průměry jejich kol a ujeté kilometry. U vlaků metra totiž s ohledem na řízení trakčního pohonu platí pravidlo, že na jednom voze nesmí být rozdíl průměrů kol větší než 8,5 mm. Toto pravidlo vneslo do organizace výběru komponentů pro vlaky s opravenými rámy další komplikace, neboť bylo nutno vybírat i vhodná dvojkolá. Dalším problémem se ukázaly trakční motory. Do opravených rámu totiž nebylo možno namontovat zpět původní motory zanesené prachem. Motory bylo nutno před jejich zamontováním do podvozků s opravenými rámy vyčistit. To vyžadovalo provést demontáž trakčního motoru, vyčištění jeho rotoru a zpětnou montáž motoru. Hlavním problémem se ukázalo vymontování rotoru, protože při standardní demontáži motoru na jednotlivé části, stanovené výrobcem, spol. Bombardier, bylo nutno zároveň vyměnit i obě jeho ložiska, což bylo dosti finančně nákladné. Pracovníci JSVM však našli a ve spolupráci se spol. Siemens prakticky ověřili způsob provedení demontáže motoru, aniž by bylo nutno jeho ložiska vyměnit. Tyto skutečnosti podstatným způsobem komplikovaly přípravné práce předcházející vlastní opravu rámu a nežádoucím způsobem „natahovaly“ dobu zprovoznování opravované soupravy. Aby bylo možno tyto práce provádět, musela si spol. Siemens na dočasnou dobu opatřit další zvedáky, a na jistou, časově omezenou dobu, pozastavit i provádění čištění trakčních motorů požadovaných Dopravním podnikem. Nutno však říci, že se společnost Siemens zhostila svého úkolu i za cenu jistých kompromisů v oblasti provádění plánovaných oprav N6 vcelku dobře a práce spojené s přípravou rámu na opravu zdárně proběhly. V době tvorby tohoto článku se tak do provozu vrátily soupravy: 4171-4172 (v provozu od 1. 4.; k 20. 8. ujeto 39 500 km), 4185-4186 (v provozu od 27. 5.; k 20. 8. ujeto 25 139 km) a 4157-4158 (v provozu od 4. 7.; k 20. 8. ujeto 9 321 km). Dlouhodobě odstaveny z provozu pak zůstávají soupravy: 4117-4118, 4135-4136 a 4195-4196.

Trojúhelník DPP – FSP – Siemens šlapal naplno

V této době, kdy měla spol. Siemens na Kačerově plné ruce práce s přípravou rámu na opravu prováděné v OZM v Hostivaři, se však stále objevovaly nové trhliny. Četnost nebyla velká, ale stačila k tomu, že spol. Siemens v určitých chvílích nestíhala provádět najednou všechny úkoly – plánované vyvazovací opravy N6, čištění trakčních motorů požadované Dopravním podnikem, vyvazovat podvozky s rámy určenými k opravě, připravovat vhodná dvojkolá, a navíc vyvazovat podvozky a demontovat rámy s nově vzniklými tržlinami. Pracovníci JSVM nemohli s ohledem na potřeby zajištění řádného provozu na trati C připustit další prodlevy v opravách defektních rámu. Hledali proto další kapacity, které by ulehčily činnost plně vytížené spol. Siemens. Vhodným subjektem se ukázala opět Škoda Transportation, resp. FSP. Vedení JSVM oslovilo v této věci vedení FSP a po projednání technických a obchodních podrobností učinilo vedení FSP Dopravnímu podniku nabídku, že bude v případě zjištění nových trhlin pro DPP provádět v OZM vývaz podvozku s defektním rámem a přípravu rámu podvozku na provedení opravy (tj. demontáž podvozku). Následně

provede DPP opravu rámu a poté FSP opět provede kompletaci podvozku, jeho zavázání zpět pod vůz a následně pak seřízení mechanické části pojezdu opravovaného vozu.

V praxi to znamená, že v případě zjištění nové trhliny bude taková souprava M1 odstavena z provozu, a následně přejezd z depa Kačerov do depa Hostivař. Zde pracovníci FSP vyjmou vůz s defektním rámem ze soupravy a přesunou jej do OZM. Zde proběhne vyvázání a demontáž podvozku. Následně provede DPP opravu rámu. Po úspěšně provedené opravě opět nastupují pracovníci FSP a provedou kompletaci a zavázání podvozku pod vůz. Po seřízení mechaniky pojezdu je opravený vůz vrácen z OZM do depa Hostivař, kde je vložen zpět do soupravy. Poté se ujmou opraveného vlaku opět pracovníci Dopravního podniku a na zkušební trati depa Hostivař provedou předepsanou zkušební jízdu v délce 50 km. Následuje přejezd soupravy z depa Hostivař do depa Kačerov, kde vyčká na legislativní náležitosti (souhlas Drážního úřadu se zkušebním provozem opraveného rámu). Teprve poté je souprava vrácena zpět do provozu s cestujícími na trati C.



Lokalizace skryté závady na povrchu příčnicku

Vzhledem k tomu, že se nové trhliny

objevovaly i na soupravách, které ještě neměly vyčištěné trakční motory, byl výše popsaný scénář na základě dohody DPP, Siemens a FSP pozměněn a v některých případech je do OZM přepraven pouze vůz s defektním rámem podvozku. V OZM je provedena oprava rámu a do podvozků jsou zavázány vyčištěné trakční motory. Poté je opravený vůz přepraven z depa Hostivař do depa Kačerov, kde společnost Siemens mezitím byly vyjmuty a vyčištěny a zpětně namontovány všechny trakční motory ze zbývajících 4 vozů. Po zkompletování soupravy je odjeto předepsaných 50 km na zkušební trati depa Kačerov. První souprava s defektním rámem byla tímto způsobem opravena v OZM 23. 4. 2012. K závěru srpna bylo výše uvedenými způsoby opraveno již 10 vadných rámu.

Nutno poznamenat, že se jedná o logisticky poměrně náročnou činnost, která se v praxi realizuje tak, že pro defektní vůz přijede z depa Hostivař do depa Kačerov rekonstruovaná souprava, připojí se vůz s defektním rámem a na konec soupravy se připojí tzv. „krycí“ lokotraktor. Důvodem je nekompatibilita brzdových systémů rekonstruovaných vlaků a vlaků M1, a také předpis, že na konec vlaku nelze zařadit nebrzděný vůz. Zpětná přeprava probíhá obdobně, pouze je jako tažná použita souprava M1. Jistou zajímavostí takto prováděných přeprav je, že v jednom případě, kdy nebyl k dispozici „krycí“ lokotraktor a přepravu bylo nutno provést, byla jako „krycí“ použita historická třívozová souprava Ečs. Stalo se tak 6. 6. 2012 při přetahu vozu 4418 z DK do DH a při zpětné přepravě této vozu po provedené opravě 16. 6. 2012.

(dokončení příště)



...tedy velmi rozsáhlou větou, jak má čtenář možnost na konci stránky zjistit, protože tak rozsáhlé změny v dopravě nezažilo hlavní město za posledních téměř třicet let, jak hlásaly titulky novinových článků, ale odkdy přesně to bylo, už tak jistě nikdo nepsal, což zavdalo příčinu zeptat se archiváře Dopravního podniku, aby potvrdil, že rozsáhlé zásahy do linkového vedení Praha zažila v listopadu roku 1985 po spuštění trasy B metra, naproti tomu letos v září šlo především o to, jak hlásal Regionální organizátor pražské integrované dopravy spolu s některými zastupiteli města, optimalizovat městskou dopravu a zároveň uspořít prostředky vydané na dopravu, jenže tato částka se v původně smělých plánech pochopitelně s časovým odsouváním změn až k prvnímu září tenčila, aby se o ní přestalo mluvit téměř úplně, což ovšem neznamená, že si zaměstnanci Dopravního podniku z několika úseků a mnoha jednotek nesáhli, navíc v době dovolených, na dno svých sil, protože ve chvíli politického rozhodnutí nikdo nebral v potaz názor lidí, pracujících v dopravě i desítky let, že na takovou změnu je potřeba komplexní příprava, optimálně trvající dva až tři měsíce, a teď považte, že 12. srpna přišla definitivita a 20. srpna visely na webu jízdní řády, takže já říkám klobouk dolů a snad si to uvědomil i primátor Bohuslav Svoboda, když v pondělí třetího září ještě předtím, než navštívil prvníčky v základní škole ve Slovenské ulici, dorazil tramvaj na I. P. Pavlova a pěšky do budovy Centrálního dispečinku Na Bojišti, kde se však žádný boj neodehrával, jak mohl vidět on-line provoz díky systémům DORIS a AUDIS, stejně jako se, až na malé výjimky, žádné drama neodehrávalo ani na zastávkách, ani v dopravních prostředcích po městě, ani nebyly nasazeny připravené zálohy na metrobusových linkách, protože, jak po klidném průběhu soboty prvního a neděle druhého září předpokládal



šéf dispečinku Jan Cibulka, nic nenasvědčovalo tomu, že by se situace třetího září měla radikálně odlišovat, což nelibě nesli zejména novináři bažící po senzaci s vidinou katastrofických titulků svých článků, v nouzi se chytající tématu zpoždění na některých metrobusových linkách, ke kterému by v první pracovní den po prázdninách díky husté automobilové dopravě stejně tak docházelo, bez ohledu na to jak se linka jmenuje, navíc celou situaci dokumentuje podrobná zpráva, ve které se hovoří, že za první dva dny září nedošlo v souvislosti s trvalými změnami v linkovém vedení ani k jedné mimořádné události, jako je sjetí z trasy či vynechání spoje, z desítek tisíc informačních prvků se během víkendu doplnilo jen několik málo odcizených či poškozených, jen ve dvou případech nastala porucha informačního systému pro cestující,

pravidelnost provozu probíhala na úrovni 99 procent, což vše je zajisté výsledkem jednak dobré přípravy nejen v kancelářích, ale i v garážích a vozovkách, což dokumentuje i fotografie pečlivé nástěnky z Klíčova, a jednak letitých zkušeností řidičů tramvají a autobusů, z nichž jen hrstka před televizní kamerou dopředu malovala čerta na zeď, a že šlo jen o rohaté předtuchy, dokládalo poklidné pondělí třetího dne září roku 2012, které se do dějin veřejné dopravy v milionové metropoli zapsalo tučným písmem, teprve čas ukáže, zda písmem trvalým, písmem, které dozná dřívějších či pozdějších změn, písmem, na které se po opadnutí vášni bude vzpomínat v dobrém, či se na něj raději zapomene, to už není tak úplně důležité vzhledem k tomu, že trvalé změny prostě a zkrátka přišly, a co se týče samotných zaměstnanců, sloužících dobrému jménu firmy skrývající se pod značkou DPP, přistoupili k této výzvě profesionálně.

Prer Ludvíček, 3. září 2012, 21:45

září 2012 /13/

Srážka tramvaje
a autobusu
na Florenci



Dopravní nehody v provozu tramvají

Srovnáme-li počet vypravených vlaků s počtem mimořádných událostí (MU) za určité běžné období, statisticky nám vyjde velmi malé číslo. Jinými slovy – na velké množství vypravených vlaků vychází poměrně malý počet dopravních nehod. Přičemž je třeba připomenout, že celkový výčet MU je vyšší, neboť mimořádnou událostí se rozumí vše, co naruší či přeruší provoz tramvají. A to nemusí být pouze dopravní nehoda s jiným účastníkem.

Pokud se podíváme na letošní průměrnou hodnotu ujetých vlakokilometrů na jednu dopravní nehodu zaviněnou řidiči tramvají, spatříme mírný pokles oproti stejnému období minulého roku. V roce 2011 ujeli řidiči tramvají 181 tisíc vlakokilometrů na jednu zaviněnou nehodu a v tomtéž období roku 2012 „pouhých“ 159 tisíc. Fakticky tedy došlo vzhledem k realizovaným výkonům ke zvýšení množství zaviněných nehod.

Škoda: deset milionů nárůst

Zřetelný je nárůst výše způsobených hmotných škod. Zatímco v 1. pololetí 2011 byla jejich celková výše u všech 641 případů vyčíslena na hodnotu 30 767 000 Kč, v letošním roce byly škody způsobené při 639 nehodách (tedy o 2 méně), vyčísleny již na 41 542 000 Kč, což činí nárůst o celých 10 775 000 Kč! Nárůst přičítáme především vyššímu počtu nových tramvají 15T, kdy jednotlivé díly těchto typů a nové technologie při jejich opravách vyžadují i vyšší finanční náročnost.

V 1. POLOLETÍ ROKU 2012 MĚL DOPRAVNÍ PODNIK V RÁMCI PROVOZU TRAMVAJÍ ÚČAST CELKEM NA 639 DOPRAVNÍCH NEHODÁCH, Z NICHŽ KE 105 DOŠLO JEHO VINOU. V POROVNÁNÍ SE STEJNÝM OBDOBÍM ROKU 2011 SE CELKOVÝ POČET NEHOD SNÍŽIL O DVĚ, AVŠAK VINA DPP NA TĚCHTO NEHODÁCH VZROSTLA O 14 PŘÍPADŮ. PODÍVEJME SE BLÍŽE NA TO, CO SE ZA ČÍSLY SKRÝVÁ.

Blanka Dušková / Foto: JPT

Podívejme se nyní na rozbor nehod dle charakteristiky události. Největší podíl na nehodovosti mají v obou letech srážky tramvaje s motorovým vozidlem. Ve zkoumaném období roku 2012 byl opět tento počet oproti roku 2011 mírně navýšen. Pozitivně se jeví, při porovnání se stejným obdobím roku 2011, snížení počtu nehod, při kterých došlo ke srážce tramvají (o 8 nehod méně), nehodě cestujícího (o 9 nehod méně), povalení chodce (o 5 nehod méně), srážce tramvaje s autobusem DPP (o 1 nehodu méně) a vjetí do nesprávného směru s následným střetem (o 1 nehodu méně).

Mezi nejčastější příčiny nehod cestujících v tramvajovém provozu patří nepoužití zádržného systému cestujícím a jeho následný pád. Pokud se zaměříme na rozbor dopravních nehod z viny řidiče tramvaje, vyjde nám v obou zkoumaných obdobích jako nejčastější příčina nehodovosti neodhadnutí průjezdního profilu řidičem tramvaje. V letošním roce zaznamenáváme nárůst o 13 případů. Hned na druhém místě evidujeme nehody z důvodu nedodržení bezpečné vzdálenosti za jedoucím či stojícím vozidlem a i zde je mírný nárůst nehodovosti znatelný.

Zajímavé srovnání vozoven

V porovnání mezi vozovkami letos jezdí s nejmenším počtem nehod (zaviněných i nezaviněných DPP) s 62 případy vozovna Motol. O druhé místo s celkovým počtem 81 případů se dělí vozovny Kobylisy a Pankrác. Třetí místo obsadila vozovna

Strašnice s celkovým počtem 91 nehod. Nejvíce dopravních nehod v roce 2012 bylo s účastí řidičů vozovny Hloubětín. Nehodovost na vozovnách je však závislá na vypravovaných linkách. Některé vozovny vypravují větší počet linek, které jezdí přes centrum. Pak je větší pravděpodobnost nehody než u těch ostatních. Jako příklad lze uvést linku 18 jezdící v místech s velkou intenzitou IAD a linku 2, která jezdí skoro celou trasu mimo IAD. Současně nezohledňuje množství ujetých vlakokilometrů.

Pokud ze statistiky vyjeme pouze nehody způsobené vinou řidičů tramvají, dostaneme zcela jiné výsledky. Nejméně zaviněných nehod v roce 2012 způsobili řidiči vozovny Kobylisy s počtem 8 případů, a naopak nejvíce řidiči vozovny Pankrác a Vokovice se shodným počtem 19 případů.

Negativní vývoj jsme zaznamenali u počtu zraněných osob při dopravních nehodách zaviněných řidičem tramvaje, kdy jsme v roce 2011 evidovali 3 případy a letos tento počet vzrostl na hodnotu 8 případů. Malou útěchou může být fakt, že tyto případy byly povahy lehkých zranění. Těžká ani smrtelná zranění způsobená vinou DPP v 1. pololetí roku 2012 ani 2011 nebyla zaznamenána.

Opatrnosti není nikdy dost

V pražské tramvajové síti je několik míst, kde dochází k nehodám s účastí tramvají častěji. Místa jsou vytipována na základě pravidelně zpracovávaných statistik. Následně jsou

označena vnitropodnikovou značkou „Úsek častých nehod“. V současné době je takto označeno jedenáct úseků.

Někde byly ke zlepšení situace instalovány betonové tvarovky (preferenční prvek) oddělující koleje od vozovky, nebo bylo upraveno řízení SSZ. Všichni řidiči jsou s těmito místy seznámeni. Jako příklad je možné uvést úsek mezi zastávkami Sazka arena – Nádraží Libeň, kde je větší počet přejezdů přes koleje. Díky umístění vnitropodnikových značek „Úsek častých nehod“ a informování řidičů na pravidelných školeních se v tomto úseku počet mimořádných událostí



Nehoda tramvaje s osobním autem na nábreží Kapitána Jaroše

	I-VI/2012	I-VI/2011	rozdíl
Počet nehod	639	641	-2
z toho zaviněné DPP	105	91	14
Nehody dle charakteristiky události			
Srážka s motorovým vozidlem	548	533	15
Srážka s chodcem	27	32	-5
Srážka s tramvají (železniční nehoda)	16	24	-8
Srážka s BUS – DPP	8	9	-1
Nehoda cestujícího	24	33	-9
Vykolejení	6	5	1
Vjetí do nesprávného směru	1	2	-1
Vjetí do nesprávného směru + želez. nehoda	0	0	0
Ostatní	9	3	6
Příčiny nehod zaviněných řidiči DPP			
Nepřiměřená rychlost	1	3	-2
Nedání přednosti v jízdě	4	2	2
Nesprávný způsob jízdy	3	9	-6
Neodhadnutí průjezdního profilu	60	47	13
Nedodržení bezpečné vzdálenosti	22	20	2
Nezajištění vozidla	0	0	0
Jiné	6	0	6
Přehlédnutí postavení výhybky	3	6	-3

tramvají výrazně snížil. Další úsek je mezi zastávkami Olšanská – Olšanské náměstí, kde odbočují auta a u zastávky se pohybují neukáznění chodci. Na základě rozboru dopravní nehodovosti budou vytipována a vnitropodnikovými značkami označena další riziková místa. Jedná se například o úsek mezi zastávkami Balabenka – Nádraží Vysočany.

Jak vidno, mimořádná událost v provozu tramvají (dle drážního zákona), či dopravní nehoda (dle silničního zákona) je podle zpracované statistiky velmi sledovaný jev. Ukládá nám to prováděcí vyhláška drážního zákona, která velmi metodicky popisuje, jak máme, coby provozovatel tramvajové dopravy, mimořádné události evidovat, případně jim předcházet. I tento článek je svým způsobem nabádání k opatrnosti, minimálně pro ty, kteří tramvaj pravidelně řídí. Zkusme všichni udělat něco pro to, aby rozbor nehodovosti v příštím článku v DP kontaktu byl pro nás příznivější.

Mercedes Citaro na vodíkový pohon
v německém Hamburku



ALTERNATIVNÍ PALIVA A POHONNÉ SYSTÉMY

OBLAST PALIV A POHONNÝCH SYSTÉMŮ V DOPRAVĚ JE V POSLEDNÍCH LETECH V POPŘEDÍ ZÁJMU. CÍLEM JE JEDNAK SNIŽOVÁNÍ VLIVU NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, DÁLE SNIŽENÍ EKONOMICKÉ A POLITICKÉ ZÁVISLOSTI NA FOSILNÍCH PALIVECH, A TAKÉ ZAJIŠTĚNÍ ENERGETICKÉ DIVERZIFIKACE PRO PŘÍPADY VÝPAKŮ ZÁSOBOVÁNÍ PALIVY NEBO ENERGIEMI. VZHLEDEM K ZAJIŠŤOVÁNÍ PROVOZU V MĚSTSKÝCH AGLOMERACÍCH A MOŽNOSTI POZITIVNÍHO VLIVU NA VÝZNAMNOU SKUPINU CESTUJÍCÍCH I OBYVATEL, JSOU AUTOBUSY MHD IDEÁLNÍM PŘÍKLADEM PRO TESTOVÁNÍ A VYUŽÍVÁNÍ TAKOVÝCH ŘEŠENÍ.

Text a foto: Jan Barchánek a Marcel Heverle

Na téma alternativní paliva či nekonvenční pohonné systémy bylo již napsáno mnoho článků, studií či diplomových prací, přičemž se nejedná o problematiku, která by byla spojena pouze s překotným rozvojem moderních technologií posledních desetiletí. Například v poslední době často zmiňovaná elektromobilita má své kořeny již v první polovině 19. století, kdy byla sestrojena první elektricky poháněná vozidla. Naproti tomu dnes nejrozšířenější pohony silničních dopravních prostředků pomocí spalovacích motorů začaly svůj vývoj o téměř půl století později.

Pražské autobusy = nafta

Problematika paliv, resp. zdrojů energie je pro Dopravní podnik klíčová, a to jak z pohledu plnění jeho hlavního úkolu - přepravy cestujících prostřednictvím dopravních prostředků, tak i z hlediska významné finanční složky celkových nákladů. Pokud ponecháme stranou elektrickou energii, která kromě mnoha podpůrných zařízení pohání metro a tramvaje, tak se dostaneme k palivu, potažmo autobusům. V případě DPP je synonymem pro palivo nafta, která je zdrojem energie pro pohon všech aktuálně provozovaných autobusů. Cena nafty se neustále mění a z dlouhodobého hlediska má bohužel prakticky pouze vzestupnou tendenci. Proto je žádoucí hledat v oblasti autobusové dopravy rozumné alternativy nejen paliv, ale i konstrukce a pohonů.

Jednou z možných a významných cest je snižování spotřeby paliva s vazbou na snižování produkovaných emisí. Problematika emisí je řešena normami, které postupně zpřísňují podmínky pro výrobce motorů. Pohonné jednotky jsou tak konstrukčně upravovány (např. zpětná recirkulace spalin) či doplňovány různými filtračními systémy s katalyzátory za přímé podpory vstříkovaní aditivních látek. Některá taková řešení však mohou paradoxně spotřebu paliva mírně

zvyšovat. U moderních městských autobusů s automatickou nebo poloautomatickou převodovkou má na spotřebu paliva již daleko větší vliv naprogramování převodovky, v posledním období zejména pak možnost dynamické změny programů dle aktuálních provozních parametrů. Výrobci autobusů mohou spotřebu paliva také významně ovlivnit inovacemi v konstrukčním řešení vozidla jako celku, včetně použití nových materiálů za účelem snížení celkové hmotnosti. Další cestou pro snížení spotřeby paliva je využití rekuperace brzdové energie, což je principem tzv. hybridních autobusů. Na rozdíl od čistě elektrických vozidel mají hybridní vozidla různě kombinované systémy spalovacího motoru, elektromotorů a baterií nebo kondenzátorů. Úspora paliva však musí kompenzovat vyšší hmotnost pohonného systému a z ekonomického hlediska pokrýt také vyšší pořizovací náklady.

GECAM, FAME, CNG, ...

Nejjednodušší cesta v oblasti alternativních paliv je náhrada nafty za jiné palivo, které umožní provoz autobusů bez úprav či jen s minimálními technickými změnami. Proto byla část vozového parku DPP v minulých letech provozována na tzv. emulzní naftu „GECAM“ (jedná se o směs nafty, vody a speciálních aditiv). Po ukončení daňového zvýhodnění došlo k přechodu na tzv. FAME, což je biopalivo vyrobené na bázi rostlinných olejů, které se zejména na starších autobusech, opět vzhledem k daňovému zvýhodnění, používá dodnes. Použití dalších druhů alternativních paliv (např. ethanol) do stávajících autobusů by již představovalo nemalé vstupní náklady spojené s přestavbou vozidel či vybudováním technologického zázemí.

Další aktuálně dostupnou variantou jsou autobusy s motorem využívajícím jako palivo CNG (stlačený zemní plyn). V porovnání s klasickými diesellovými autobusy se jedná



o nákladnější variantu, zejména z důvodu přísnějších legislativních a bezpečnostních podmínek a nutnosti dobudování příslušné infrastruktury (plnicí stanice, speciální hala pro kontrolu a opravy plynových komponent). V provozních zkouškách se také nachází autobusy na vodíkový pohon (palivové články), kde jsou však hlavním nedostatkem stále velmi vysoké náklady na výrobu paliva.

Elektrobusy zatím limitovány

Již v úvodu byla zmíněna elektromobilita, tedy pohon vozidel čistě elektrickou energií. V oblasti hromadné přepravy osob se proto dlouhodobě využívají trolejbusy, které byly v minulosti provozovány i na území hlavního města. Obnova konvenční trolejbusové dopravy v Praze by vyžadovala rozsáhlé finanční investice do potřebné infrastruktury. Elektromobilita dnešních dní však znamená zejména provozně nezávislé autonomní vozidlo s vlastní baterií. V oblasti autobusové dopravy dochází k rychlému rozvoji těchto vozidel. Jedná se buď o přestavby klasických vozů, kdy je spalovací motor nahrazen elektromotorem a do vozidla jsou vhodným způsobem implementovány bateriové články, nebo o autobusy, které jsou již od výrobce konstruovány pro elektrický pohon. Základním problémem elektrobusů je kapacita baterií, která má přímý vliv na obsaditelnost a dojezd vozidla. Aktuální možnosti dojezdu jsou limitující pro nasazení na běžné linky MHD. Provoz tak musí být zajišťován s ohledem na potřebu dobíjení v garážích nebo na obratištích, kde je však podmínkou doplnění příslušná dobíjecí stanice. Dalším limitujícím parametrem je životnost baterií, která určuje možný počet nabíjecích cyklů.

Vzhledem k očekávanému výraznému zvyšování podílu vozidel s částečným nebo plně elektrickým pohonem probíhá intenzivní vývoj v oblasti akumulátorů, kdy je cílem při co nejmenších rozměrech a hmotnosti dosáhnout co nejvyšší kapacity a životnosti baterie. Souběžně jsou prověřována různá technická řešení pro zjednodušení systému dobíjení. V testovacím provozu je např. indukční nabíjení, v přípravě jsou projekty výměnných bateriových kontejnerů nebo bodového nabíjení v zastávkách. Zajímavou alternativou může být také úsekové nabíjení z troleje, které kombinuje konvenční trolejbusový systém s provozní autonomií elektrobusu.

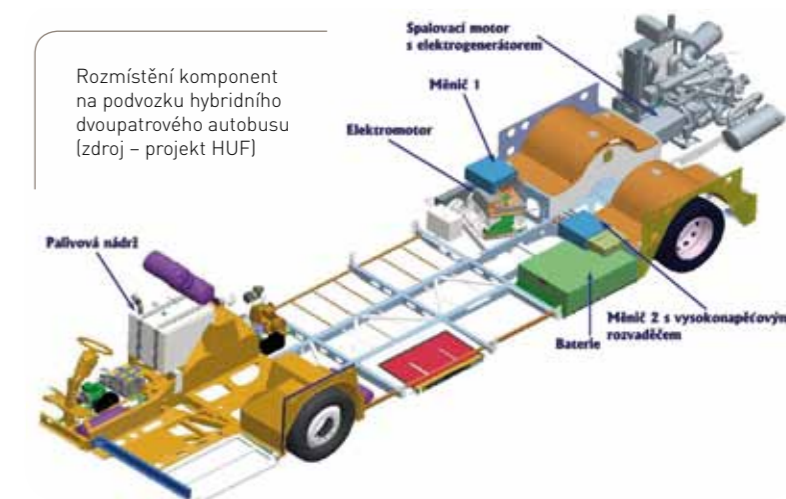
V okamžiku pořizování většího množství nových autobusů je nutné brát v úvahu nejen druh paliva či typ pohonu, ale zejména vliv na životní prostředí, provozní spolehlivost a celkové náklady při porovnání jednotlivých variant. Absence dlouhodobých dotačních programů pro podporu alternativních pohonů znamená, že se nejen pražský Dopravní podnik ubírá cestou nákupu konvenčních, tedy osvědčených a cenově přijatelných naftových autobusů. Abychom však mohli porovnávat, snažíme se dle možností vyzkoušet autobusy s alternativními pohonnými systémy v náročných podmínkách pražského provozu. Jedná se o nenahraditelnou zkušenost, která je zdrojem cenných informací pro další rozvoj vozového parku. Hybridní autobusy jsou v DPP zastoupeny dvěma vozy SOR NBH 18. Elektrobusy pak reprezentovaly dva minibusy Breda Menarinibus Zeus M 200E. Dosavadní poznatky z provozu obou těchto alternativ jsou takové, že se stále jedná o technicky velmi složitá zařízení, u kterých je třeba dlouhodobým provozem a zpětnou vazbou vůči výrobcům pracovat na řešení mnoha dílčích nedostatků.

Alternativní systémy musejí dostat zelenou

Většina alternativních paliv a pohonných systémů není zatím ekonomicky konkurenceschopná ve srovnání s provozem klasických naftových autobusů. Výjimkou mohou být některé linky se specifickými podmínkami (např. krátké linky s omezeným průběhem km apod.). Základními problémy alternativních řešení je technická složitost, malé výrobní série a obtížný odhad životnosti komponent (např. baterie). Vzhledem k předpokládanému výraznému nárůstu cen nafty a návazně i ostatních fosilních paliv je však ve výhledu jednoznačně žádoucí vývoj a rozvoj alternativních systémů ve veřejné dopravě podporovat, a to zejména prostřednictvím daňového zvýhodnění, dotacemi na výzkumné a rozvojové projekty či na nákup a provoz takových vozidel.

Obdobnými způsoby jsou alternativní systémy a paliva v autobusové dopravě podporovány v řadě západoevropských měst, kdy např. v Londýně je provozován největší podíl hybridních autobusů v Evropě, a v Barceloně jsou dokonce realizovány přestavby naftových a plynových autobusů na hybridní. Oblast alternativních pohonných systémů je podporována i z prostředků EU, např. projekt CUTE – testovací a prezentační projekt autobusů na palivové články (Londýn, Hamburk, Berlín), projekt HUF – fórum uživatelů hybridních autobusů nebo připravovaný prezentační projekt elektrobusových systémů v rámci projektu EBSF – Evropský autobusový systém budoucnosti.

V rámci České republiky je v oblasti alternativních paliv a pohonných systémů dlouhodobě velmi aktivní právě náš Dopravní podnik, který v 90. letech testoval využití LPG, od ledna 2010 provozoval první pravidelnou elektrobusovou



Rozmístění komponent na podvozku hybridního dvupatrového autobusu (zdroj – projekt HUF)

linku na území ČR a od února 2011 poprvé v ČR nasadil hybridní autobusy do pravidelného provozu. Z ostatních členů Sdružení dopravních podniků je třeba připomenout DP Ostrava, který se aktivně podílel na vývoji elektrobusů SOR Libchavy, a dále DP Brno, který v rámci evropského projektu CIVITAS připravuje zavedení elektrobusové linky.

Doufáme, že i přes nezbytná úsporná opatření bude pražský Dopravní podnik, hlavní město Praha a potažmo Česká republika i nadále rozvíjet podporu alternativních a ekologicky příznivých systémů tak, aby bylo možné tuto problematiku nejen sledovat, ale také se jí prakticky účastnit.



Historický snímek z vozovny Hloubětín zachycuje vůz typu T3 č. 6102 na 26. koleji, kde je dnes hala denního ošetření

NEJMLADŠÍ Z PRAŽSKÝCH VOZOVEN ZAHÁJILA SVŮJ PROVOZ 11. BŘEZNA 1951. JAKO NÁHRADA STARÝCH A NEVYHOVUJÍCÍCH VOZOVEN KARLÍN A LIBEŇ BYL HLOUBĚTÍN URČEN PRO 200 VOZŮ TYPU T NEBO 250 VOZŮ STARŠÍCH TYPŮ.

Jana Šejnohová
Foto: Vladislav Borek a autorka

Tramvajový benjamínek S OBOUSMĚRNÝMI VOZY

Zajímavostí hloubětínské vozovny je samotná hala o pěti lodích. Při její výstavbě byla poprvé použita neobvyklá konstrukce střechy, tzv. železobetonová koloidální skořápka. V průběhu desítek let došlo ve vozovně k řadě stavebních úprav a změn doznal i vozový park. Obdobím největších změn byla bezesporu 90. léta, během nichž byla postavena nová sociální budova, nové skladové prostory i nová hala denního ošetření s mycím rámem, včetně čističky odpadních vod. Modernizovány a opraveny byly první, druhá a pátá loď depa a vozovna se dočkala i nových prohlížecích lávek na 3. a 27. koleji. Provedeno bylo také zateplení haly depa a postupně byly zrekonstruovány i obě vrátnice.

Rok 1987 přinesl podstatnou změnu, týkající se kolejíště. To bylo kvůli výstavbě pražského okruhu přestavěno a příjezdová trať se přesunula z Kbelské ulice na současné samostatné těleso západně od vozovny (výjezd se nachází mezi zastávkami Nový a Starý Hloubětín). V důsledku toho byl změněn výjezd z vozovny a v letech 1999–2000 zrekonstruován i celý dvůr.

Současný vozový park vozovny Hloubětín se skládá z 56 vozů typu T3M, 34 vozů T3R.P, 9 vozů KT8D5 a 38 vozů KT8D5.RN2P. Obousměrnost vozů KT8D5 se uplatňuje zejména při výlukách a v současné době prochází tyto vozy modernizací. Vzhledem k rozšiřování provozu na kolejnicích s profilem S49, a s tím související vyšší potřebě soustružení tramvajových kol, vyvstala nutnost instalace nového podúrovňového soustruhu. Ten byl umístěn do nově vybudované haly na východní straně objektu a podrobnější informace o jeho provozu přinese říjnové vydání DP kontaktu.

Počet ujetých vozokilometrů vozovnou Hloubětín v letech 2010–2012 (I–VI) a aktuální přehled vozidel podle typu (k 3. 9. 2012)

Rok/typ	T	KT	KTN	14T	Celkem
2010	2 760 344	718 025	1 775 803	431 143	5 685 315
2011	3 056 548	600 455	1 611 093	55 850	5 323 946
2012 (I–VI)	2 438 253	82 582	345 484	150 991	3 017 310
Počet	90	9	38	0	137
Počet zaměstnanců k 1. 9. 2012					
JPT					181
JSVT					67

Na otázky související s provozem vozovny jsem se zeptala dvou nejpovolanějších, a to vedoucího vozovny Jana Kučery a vedoucího provozovny Pavla Uhlíka.

Jak byste charakterizovali vozovnu z hlediska specifik, předností a možných překážek?

„Největším specifikem naší vozovny jsou obousměrné vozy typu KT. Jsme jediným místem v Praze, kde jsou tyto vozy deponovány. Pokud je nějaká výluka nebo se cokoliv mimořádného děje tam, kde není možné zajistit dopravu jednosměrnými vozy, vypravuje naše vozovna tento typ tramvají,“ otevírá téma vedoucí vozovny Jan Kučera a Pavel Uhlík doplňuje: „Určité specifikum, že kterého mám současně radost, se týká vozů KT8D5. Dříve měli u nás své dislokované pracoviště pracovníci ČKD. Ti nejenže naše vozy zkoušeli, ale poskytovali našim pracovníkům i cenné rady z elektrotechnického oboru. Postupem času vznikla skupina fandů, skutečně zapálených

můžeme přijmout až 30 vozů typu T3 nebo T6. Jedinou překážkou, která v současné době částečně omezuje provoz na stanovišti denního ošetření, je stavba podúrovňového soustruhu. Nicméně do budoucna vidím tuto investici jako velké plus pro celý podnik. Vozů 15T přibývá a soustruh v Hostivaři kapacitně nestačí. Otázkou je, jestli tyto dva soustruhy budou časem stačit... Za nás jsem rád, že po dvou letech příprav je soustruh před dokončením a dá se předpokládat, že již v září zahájí zkušební provoz.“

Co vás v poslední době nejvíce potěšilo?

„Nejvíce mě potěšilo, že se podařilo nastavit linii komunikace a spolupráce mezi provozem, depem a dalšími subjekty ve vozovně. Protože vozovna

Přesto, že účast je dobrovolná, jsem rád, že hry jsou hojně navštěvovány a mají určitou oblibu,“ odpovídá s úsměvem Jan Kučera. A druhý z dvojice pozitivně naladěných vedoucích Pavel Uhlík se připojuje:



V hloubětínské vozovně byl nedávno instalován nový podúrovňový soustruh

„S kolegou bez výhrad souhlasím. Jen bych rád doplnil, že příští rok by měla být dokončena rekonstrukce vozů KT8N2. Mělo by být hotových

všech 47 vozů, které jsou v inventárním stavu, což je určitě potěšující.“

Jaké problémy aktuálně řešíte?

„Drobnou komplikací je soustruh, kvůli kterému dojde ke změnám v zatahování do vozovny. Aktuálně se řeší spolupráce se SPŠD, která se k nám od září stěhuje a jejíž žáci budou u násna praxi. Výchledově je pak před námi otázka přestěhování výpravny. Byli bychom rádi, kdyby řidiči a výpravčí měli lepší pracovní prostředí a rádi chodili do práce,“ zdůrazňuje důležitost spokojenosti zaměstnanců vedoucí vozovny. A jaké problémy aktuálně zaměstnávají provoz? „Střední průmyslové školy dopravní jsme podali pomocnou ruku poté, co přišla o své učebny na Třebešíně. S jejím příchodem sice nastanou i určité organizační problémy, ale ty do září doladíme,“ uzavírá povídání Pavel Uhlík.



Vedoucí vozovny Jan Kučera a vedoucí provozovny Pavel Uhlík před typickými hloubětínskými vozy – KT8D5 a KT8D5.RN2P

pro věc, která nyní, když odchází do důchodu, vychovala celou řadu svých nástupců. Naši zaměstnanci jsou díky tomu schopni opravovat nejen vozy T3, ale i vozy KT8N2, a věřím, že až přijdou vozy 15T, nebude problém ani s nimi. Z hlediska rozlohy jsme se sedmi hektary největší pražskou vozovnou, což mimo jiné znamená, že v případě výluk jiných vozoven,

není jen depo a řidiči, ale jsou to například i pracovníci, kteří se starají o výhybky. V rámci snahy o co nejvyšší kvalitu práci řidičů pořádáme tzv. Havarijní hry, na kterých vybraní zaměstnanci depa proškolují řidiče.

„Drobnou komplikací je soustruh, kvůli kterému dojde ke změnám v zatahování do vozovny. Aktuálně se řeší spolupráce se SPŠD, která se k nám od září stěhuje a jejíž žáci budou u násna praxi. Výchledově je pak před námi otázka přestěhování výpravny. Byli bychom rádi, kdyby řidiči a výpravčí měli lepší pracovní prostředí a rádi chodili do práce,“ zdůrazňuje důležitost spokojenosti zaměstnanců vedoucí vozovny. A jaké problémy aktuálně zaměstnávají provoz? „Střední průmyslové školy dopravní jsme podali pomocnou ruku poté, co přišla o své učebny na Třebešíně. S jejím příchodem sice nastanou i určité organizační problémy, ale ty do září doladíme,“ uzavírá povídání Pavel Uhlík.



Pro zajímavost srovnání počtu vyřízených telefonátů na infolince DPP: 1. 9. 2011 (čtvrtek) celkem 408 a 3. 9. 2012 (pondělí) 813. Kromě vlastních zkušeností a znalostí je třeba mít po ruce spoustu informačních materiálů

INFORMAČNÍ LINKA DOPRAVNÍHO PODNIKU, DOBRÝ DEN. KOLIKRÁT MYSLÍTE, ŽE TATO VĚTA ZAZNÍ V SÁLE INFOLINKY VE 3. PATŘE CENTRÁLNÍHO DISPEČINKU V ULICI NA BOJIŠTI? V DOBĚ SPUŠTĚNÍ NOVÉHO SCHÉMATU DOPRAVY V PRAZE DOKONCE NA 160x NA JEDNOHO INFORMÁTORA ZA SMĚNU. ZAŠLI JSME ZA NIMI AŽ PRVNÍ RELATIVNĚ KLIDNĚJŠÍ DEN – VE ČTVRTEK 6. ZÁŘÍ.

Petr Ludvíček
Foto: Petr Hejna

Pod palbou celý rok, nejen v září

Vtípky, nejapné připomínky, kritika, nadávky. I to si musejí, vedle většiny seriózních dotazů na spojení či proseb o pomoc při ztrátě věci v dopravním prostředku, vyslechnout informátoři Dopravního podniku na lince 296 19 18 17. K tomu se s blížícím datem změn, a samozřejmě i po něm, stali hromosvodem kritiků nového linkového vedení přesto, že DPP jeho autorem není... Proto se preventivně obrátil na Regionálního organizátora pražské integrované dopravy, aby si vzal zaměstnance oddělení Styk s veřejností DPP, jak se říká do parády, a v průběhu srpna je všechny proškolil a připravil na změny. K dispozici byly informace ke změnám s linkovým vedením i návody, jak odpovídat na konkrétní změny. Aktuální podklady tak získali zaměstnanci nejen infolinky, ale i kamenných infocenter, i zaměstnankyně přijímající elektronické podněty. „Naopak v diskusi zase naši lidé přinesli řadu podnětů pro Ropid, například pomůcku v podobě přestupních schémat na zastávkách,“ říká **Hana Pohanová**, vedoucí oddělení Styk s veřejností. Dá se vůbec zaměstnanec připravit na očekávaný nápor telefonátů? „Žádné další speciální psychologické školení neproběhlo. Je uměním každého z informátorů, jak ve vypjatých situacích obstojí, a v tomto směru jsou vlastně školeni po celý rok.

Pokud se na lince objeví klient, který si nechce nechat situaci vysvětlit, jde o to slušně a rychle ho odbavit, protože na lince čekají další,“ dodává **Hana Pohanová**.

Ruda z Ostravy si na informátorku nepřišel

„První čtyři zářijové dny byste si tady neměli s kým popovídat, položené sluchátko znamenalo, že se aparát okamžitě rozezvučí znovu,“ uvítala nás přímo v sále infolinky **Věra Nováková**, zástupkyně vedoucí odd. Styk s veřejností. Sama byla v sobotu 1. září vypomáhat. Měla za sebou na osm desítek hovorů, když se ozval muž s tím, že se potřebuje dostat do Vítkovic. Následovala další série mimopražských otázek, na to klidné odpovědi, až to Ruda z Ostravy vzdal, protože si na informátorku nepřišel. **Věra Nováková** říká, že příliš soukromá rádia nesleduje, navíc byla v plném soustředění na práci. S přibývajícím časem hovoru tušila, že jde o nějakého vtípalka, ale o koho konkrétně, jí napověděli až kolegové.

Drtivá většina z několika set telefonátů denně se týkala seriózních otázek na spojení. Denní průměr 270 až 320 hovorů byl překonán i více jak dvojnásobně, v pondělí 3.

září dosáhl počet telefonátů čísla 813. S očekávaným náparem byly posíleny dopolední i odpolední směny o jednoho informátora. „Byli jsme na hranici s počtem lidí i svých možností,“ říká **Nováková**. Právě v sobotu druhého jí volali kolegové, že absolutně nestíhají. Nakoupila pití, svačinu a vyrazila. „Nedá se na to připravit. Je potřeba zasednout a držet si palce, že 7,5 hodiny vydržíte,“ říká se svým pověstným klidem **Věra**, která pracuje na infolince od roku 2008, ale pamatuje její první počátky z dob povodní 2002: „Ano, jedině s nimi by se letošní rok dal srovnat. Na povodně nás bylo však víc a bylo to dobrodružství. Tehdy dopoledne jezdily linky, které odpoledne měly úplně jiné trasy. Nová infolinka začínala se čtyřmi lidmi, dnes je nás osm, ale ne vždy je to dostačující, což potvrdilo právě letošní září. Stačí jeden na dovolené, druhý může onemocnět a ocitneme se v krizi. Ale zvládli to všichni dobře, makali s plným nasazením, nikdo neměl tendenci vypustit. Myslím, že si sáhli na dno sil,“ dodává **Věra Nováková**.

Nejlepší relax? Ticho a tma

Když se začalo více mluvit o změnách, zhruba posledních čtrnáct dní prázdnin, začali klienti volat na infolinku ve stylu: „co to je za šílený nápad, tyhle změny“. Potřebovali si někde vylít zlost a všeobecně známá linka byla k ruce. S koncem srpna už přibývaly telefonáty s dotazy na skutečné spojení od 1. září. To se ve víru telefonátů ocitl i **Jakub Zof**, který za rok svého působení větší zatížení nezažil. „Měsíčně máme na osm tisíc hovorů, teď za pět dní to byly i tři tisíce. Opravdu to bylo tak, že sotva jsem položil sluchátko, telefon zvonil znovu,“ vzpomíná **Jakub**. Dodává, že není čas sledovat hodiny, jak čas letí, jen při nutném odběhnutí se na pár minut telefon vypnul, aby nezvonil. „Jen mě po směně docela z telefonátů bolely uši a trochu hučelo v hlavě. Nejlepší odpočinek v tu chvíli byl doma, v tichu a tmě. Všichni jsme jeli naplno a čekali, až frekvence začne s každým dalším dnem opadávat,“ dodává **Jakub Zof**, jinak určitě odolný ze sportu, vždyť jeden z jeho vrcholů je vyveslované evropské zlato v osmě, mj. s **Václavem Chalupou** a **Ondřejem Synekem**. S naprostým klidem dodává, že se změnami v dopravě to může být jako s olympijskou kolekcí. Ozývají se ti, kteří kritizují, ostatní mlčí.

Kromě Rudy z Ostravy se ještě pár perliček objevilo. Například pán, stěžující si, že ho autobus minul, nakonec uznal, že stojí dobře, ale na jiné zastávce. U jiného případu se ukázalo, že rozhořčený klient čte sice dobře odjezd

autobusu ve všední den, ale byl zrovna víkend. Naopak trpělivě a opakovaně bylo třeba starým lidem vysvětlovat změny v oblasti Litochlebského náměstí, kde dosud nebyli zvyklí na přestupování. Trpělivost, znalost, zkušenost, duševní a fyzická pohoda, bez toho několik hodin mluvit, přemýšlet a správně odpovídat nelze. „Už pět minut nikdo nevolal, to je poprvé,“ začíná jeden z dalších minirozhovorů mezi telefonáty **Veronika Vetricichová**, která potvrzuje, že srpen-zářijové směny jsou srovnatelné snad jen s loňskou stávkou. „Jsem tu už pátý den za sebou a je toho opravdu dost. Ale zase to rychleji utíká. Po nepřijemném telefonátu je dobré tzv. vypustit páru a pak zvednout další telefon. Mnozí neberou v potaz, že Dopravní podnik není původcem změn,“ doplnila informátorka, která připomněla i pondělní nákup hašlerek: „Ano, to není vtíp, prostě v půl jedenácté mi odešel hlas. Pán mi do sluchátka říká: slečno, vy se mi nějak ztrácíte. A měl pravdu. Tak jsme začali na hlasivky zobat bonbony.“



Často je potřeba sluchátko přitisknout ramenem k uchu, protože jedna ruka ovládá myš, druhá drží podklady. Informátorky **Petra Tölgyesiová** (vpředu) a **Veronika Vetricichová** by si headsety určitě zasloužily

Velký dík za maraton

To že začátkem září je vždy větší poptávka po informacích k dopravnímu spojení a jízděmu, ví i **Petra Tölgyesiová**. I ona si při otázce na podobné vytížení z minulosti vybaví loňskou stávku, kdy mnoho linek mělo změněné trasy: „Jízdě se tentokrát neměnilo a podklady ke změnám jsme měli. Ale na rozhořčené telefonáty se úplně připravit nedá. To je třeba se obrnit trpělivostí a odpovídat,“ říká **Petra** a dodává, že „často volají staří a nemohoucí občané. Když mají zrušený spoj, na který byli zvyklí, a teď musejí přestupovat, je to pro ně docela problém a musíme se jim trpělivě věnovat.“ Stejně jako kolegové, i **Petra Tölgyesiová** v tyto dny více než kdy jindy po práci vyhledává klid, vycházku se psem do přírody a minimální komunikaci: „Ani tak nevadí nápor hovorů, na ten jsme zvyklí, jako to, že lidé jsou

negativně naladěni více než v běžném roce a to na nás samozřejmě negativně působí. Něco se cestujícím změnilo, musejí hledat a my jsme první na ráně.“ Čísla hovoří jasně. Počet telefonátů, elektronických formulářů i klientů na infocentrech dosáhl v tomto období rekordních čísel. Sleduje to i **Hana Pohanová**, vedoucí odd. Styk s veřejností, která si je vědoma enormního vytížení všech zaměstnanců: „Za mimořádné úsilí si zaslouží velkou pochvalu. Jednak s ohledem na počet odbavených klientů, i s ohledem na to, jak většina z nich byla k sobě vzájemně solidární.“

Vzpomínáme 60. výročí vzniku učiliště Dopravního podniku

PŘED 60 LETY, 1. ZÁŘÍ 1952, NASTOUPIL DO UČENÍ U DOPRAVNÍHO PODNIKU 37 CHLAPCŮ A 6 DÍVEK. DVAADVACET Z NICH SE UČILO V OBORU ELEKTROTECHNIKA, 12 V OBORU STROJNÍ ZÁMEČNICTVÍ A 9 UČŇŮ V OBORU AUTOMECHANIK. TÍM VLASTNĚ BYLY POLOŽENY ZÁKLADY DNEŠNÍ DCEŘINÉ AKCIOVÉ SPOLEČNOSTI DOPRAVNÍHO PODNIKU, KTEROU ZNÁME POD NÁZVEM STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÁ ŠKOLA DOPRAVNÍ.

Pavel Fojtík / Foto: archiv DPP

Než „průmyslovka“ vznikla, urazila výuka učňů a studentů v Dopravním podniku předlouhou cestu plnou organizačních změn nejen v podniku, ale i ve školství.

Učňovské středisko Dopravního podniku hlavního města Prahy

Pro každého, kdo o Dopravním podniku něco ví, je pojem učiliště spojen zcela jistě s vozovnou Motol. Proč byla za sídlo střediska vybrána právě tato vozovna, to jsme se nikde nedozvěděli. Můžeme se jen domnívat, že to bylo díky tomu, že vozovna byla krátce před tím rozšířena na dvojnásobnou kapacitu a tamní pracovní prostředí bylo moderní. V Motole ale probíhala jen praktická výuka. Aby nezkušení „prváci“ nemuseli získávat první praktické zkušenosti přímo v provozu, byl na první učňovskou dílnu adaptován přízemní podlouhlý



Takto vypadala dílna praktického výcviku pro druhý ročník vybudovaná v Motole v roce 1955

domek, který tu zbyl po dostavbě vozovny v letech 1948–1950, kdy sloužil jako zařízení staveniště. Velmi špatně se po jednotlivých dílnách podniku sháněly pracovní stoly, skříňky na šaty i stroje a nářadí. Teoretickou výuku zajišťovaly 4 externí školy. Když se o rok později počet učňů s nástupem nového prvního ročníku zdvojnásobil, musely druhé ročníky hledat dočasně azyl v části nové dílny lehké údržby ve vozovně Hloubětín.

Závodní učňovská škola 1 – Kovo místního hospodářství v Praze

Toto nejstarší učňovské středisko v Dopravním podniku existovalo jen krátce. Protože proběhla jedna z prvních reorganizací školství, bylo závodní učňovské středisko Dopravního podniku od 1. ledna 1954 převedeno pod správu hospodářského referátu Ústředního národního výboru a změněno formálně v závodní učňovskou školu Dopravního podniku hl. m. Prahy. Už 1. dubna 1954 byla ZUŠ DP se-skupena s několika dalšími učňovskými školami pod oficiálním názvem Závodní učňovská škola 1 – Kovo místního hospodářství v Praze. Její součástí se také staly závodní učňovské školy Kovodělného podniku, Autoopravny Smíchov a Kovotepu. Do nové ZUŠ 1 – Kovo byli zahrnuti také učni podniku Čištění města, kde až do založení školy nebyla zajištěna výchova učňů. Bývalá ZUŠ DP se nyní označovala jako středisko Doprava. Podle zákona musel Dopravní podnik nové škole předat veškeré prostory a vybavení, které učni do té doby používali. Ale ani nová sjednocená škola neměla k dispozici učebny pro teoretický výcvik, a tak učňové docházeli na šest různých odborných škol. V roce 1954 školu absolvovalo prvních 34 učňů střediska Doprava. Během let počet učňů vychovávaných pro Dopravní podnik vzrůstal. Ne všichni se ale učili v Závodní učňovské škole 1 – Kovo.

Řada z nich byla na základě smlouvy pro Dopravní podnik vychovávána v jiných učilištích, například v Odborném učilišti státních pracovních záloh č. 19 při národním podniku ČKD Sokolovo a v mnoha dalších. Přestože učiliště nyní nebylo součástí Dopravního podniku, ten správně chápal potřebu stále lepšího technického zázemí a snažil se podle možností zlepšit jejich praktický výcvik. A tak se v dubnu 1955 učni mohli stěhovat z Hloubětína do tzv. Učňovské dílny II, která byla přistavěna přímo k jižní straně vozovny. Do dílny vedla i kolej, po které mohly být do dílny přistavovány tramvaje. Později učni získali prostory v dalších provizorních domcích.

Odborné učiliště Dopravního podniku hlavního města Prahy

Nové předpisy – především tzv. učňovský zákon z roku 1958 – vedly ke zrušení závodních učňovských škol místního hospodářství a k jejich návratu původním mateřským podnikům. Středisko Doprava se tedy vrátilo do Dopravního podniku a k 1. červenci 1959 bylo ve vozovně Motol zřízeno samostatné Učňovské středisko Dopravního podniku hlavního města Prahy pro 180 žáků prvního a druhého ročníku. Dalších 115 žáků třetího ročníku bylo zařazeno do výrobního výcviku přímo na jednotlivých vozovnách.

Od vzniku učiliště v roce 1952 uplynulo už sedm školních roků, ale učňové Dopravního podniku stále postrádali vlastní školu pro teoretickou výchovu a dál chodily do škol jiných, například na náměstí Míru vedle vinohradské radnice. Dopravní podnik ale už od roku 1952 připravoval výstavbu vlastní školní budovy. A kde? Samozřejmě, že v Motole, v sousedství tamní administrativní budovy. S ohledem na koncentraci učňovských dílen to byl zcela přirozený výběr. Škola se stavěla dva roky, déle, než se původně plánovalo. A tak na začátku školního roku, 1. září 1962 (tedy před 50 lety) se tu konalo první vyučování. Tehdy ale škola měla o patro méně a přiléhala k ní přízemní pavilon se společenským sálem. Díky tomu, že učňovské středisko dostalo vlastní budovu pro teoretickou výuku, se mohlo od 1. září 1962 označovat jménem Odborné učiliště Dopravního podniku hlavního města Prahy. Do školního roku 1962/1963 tak ve třech ročnících vstupovalo 271 žáků, kteří se učili v 7 oborech: elektromechanik, provozní zámečnický, lodní mechanik, automechanik, karosář, soustružnický a lakýrník. Dalších 28 učňů, například elektromontéři rozvodných zařízení, se opět učilo v jiných školách.

V roce 1964 došlo v Dopravním podniku k velké reorganizaci a Odborné učiliště se stalo od 1. října jedním ze sedmi samostatných závodů DP (tzv. závod 7 – Odborné učiliště). Tím byl zdůrazněn jeho význam. Celkový počet učňů v Motole už byl 532. V roce 1967 byly do závodu začleněny i všechny složky vnitropodnikového vzdělávání, jako tzv. dopravní škola, a proto byl název závodu změněn na Odborná výchova.

Na scéně je „vévčezetka“

V roce 1971 vznikly Dopravní podniky hlavního města Prahy, VHJ, které byly jakousi konfederací dílčích Dopravních podniků. Ze závodu 7 vznikl Závod Odborná výchova, který byl přímo řízen generálním ředitelstvím. Protože ale nová organizační struktura příliš nevyhovovala, došlo od 1. ledna 1977 k další reorganizaci a přeměně „konfederace na federaci“, jinými slovy vznikly Dopravní podniky hlavního města Prahy, koncern. Ten se členil na koncernové podniky a několik koncernových

účelových organizací. Jednou z nich se stal i bývalý závod Odborná výchova pod novým názvem Dopravní podnik hlavního města Prahy – Výchovné a vzdělávací zařízení. Díky rozšíření zkratky DP-VWZ se stal známým pod přezdívkou vévčezetka. V jejím rámci dál existovalo i odborné učiliště. Od 1. září 1974 byla v odborném učilišti DP zahájena výuka ve čtyřletém experimentálním učebním oboru elektromechanik, jehož studium končilo maturitní zkouškou. Tady nesmíme opomenout další z četných změn ve školství, spočívající v zakládání středních odborných učilišť. Od 1. září 1978 tak existoval i název Střední odborné učiliště Dopravního podniku hlavního města Prahy. Na konci školního roku 1978/1979 se poprvé v historii školy konaly maturitní zkoušky. Úspěšně je složilo 44 žáků.



Učilištěm prošla i řada dívek. Jestlipak tyto dvě, na snímku z doby kolem roku 1980, v Dopravním podniku ještě pracují?

V 80. letech byl název vévčezetky postupně dvakrát změněn a od roku 1988 zněl Dopravní podnik hl. m. Prahy – Střední odborné učiliště a vzdělávací zařízení, k. ú. o., čímž byl opět zdůrazněn význam školy. Jen připomeňme, že ve školním roce 1987/1988 navštěvovalo Střední odborné učiliště 2 482 žáků, z toho 610 (24,58 %) studovalo studijní obory s maturitou. Tak se toto učiliště Dopravního podniku stalo největším pražským zařízením pro přípravu žáků k výkonu dělnických povolání ze 43 tehdejších pražských učilišť! O tři roky později dokonce počet žáků překročil tři tisíce! V té době už škola měla svá pracoviště a dílny nejen v Motole, ale i na řadě dalších míst Prahy, především v Moravské ulici na Vinohradech, v Košířích, na Valentince na Smíchově či na Třebešíně.

Dospěli jsme ke střední škole

Po roce 1989 došlo pod vlivem zásadních politických změn k celé řadě změn jak v organizaci Dopravního podniku a městské hromadné dopravy, tak v českém školství, které v naší škole vyvrcholily založením dceřiné akciové společnosti Střední průmyslová škola dopravní, Střední odborné učiliště a Učiliště, a. s., od 1. ledna 1998, přejmenované od 4. května 2006 na Střední průmyslovou školu dopravní, a. s. Ta se musela přizpůsobit strukturou svých studijních oborů novým požadavkům doby. Co dnes škola nabízí? Je toho moc. Nejlepší je podívat se na její internetové stránky www.sps-dopravni.cz. Poznáte tam jednotlivé studijní a učební obory i podmínky studia.



Na snímku z roku 1967 má školní budova v Motole o patro méně než dnes



Leona Pokorná se svou oblíbenou bělkou Werzi

ŠERM A DOSTIHY

– rychlost i elegance



Text a foto: Jana Šejnohová

LEONA POKORNÁ PRACUJE U DOPRAVNÍHO PODNIKU OD ROKU 1984. ZAČÍNALA V PLÁNOVACÍM ODDĚLENÍ TEHDEJŠÍHO DP AUTOBUSY A POTÉ PŮSOBILA JAKO PROVOZNI TECHNICKÁ V ZAČÍNÁJÍCÍM DEPU HOSTIVAŘ. V REVOLUČNÍM ROCE 1989 ODEŠLA NA MATEŘSKOU, PO KTERÉ SE JAKO OSVČ VĚNOVALA ÚČETNICTVÍ. PRÁCE DOMA PRO NI ALE NEBYLA TÍM PRAVÝM, A PROTO SE ROZHODLA HLEDAT UPLATNĚNÍ OPĚT V DOPRAVĚ.

Vítr ji zavál do soukromé firmy ČSAD Praha Vršovice, kde pracovala jako dispečerka. Po čtyřech letech přišla nabídka od DPP do oddělení interního auditu, kterou přijala.

A i když právě prostřednictvím auditu „procestovala“ celý podnik, nakonec dala přednost JPA, kde jako vedoucí Provozně-správního oddělení pracuje dodnes. V této rubrice představujeme zajímavé koničky zaměstnanců, což v případě Leony Pokorné platí doslova.

Vaším hlavním koníčkem jsou koně, konkrétně dostihy. Jak jste se právě k nim dostala?

Jednou jsem byla na dostizích ve Velké Chuchli, a to úplně stačilo. Pohled na tu nádheru, když koně cválají do cíle, rychlost, barvy, to je velká krása a z té není úniku.

Zanedlouho po první návštěvě jste se sama aktivně zapojila do dostihového provozu...

Ještě na gymnáziu jsem začala pracovat při dostizích jako pořadatel. Poté jsem složila zkoušky pro rozhodčí a začala působit jako jeden z pomocných rozhodčích na cíli. Tenkrát totiž nebyl jeden cílový jako dnes, ale hlavní rozhodčí měl k sobě ještě dva pomocné, cílová kamera zachycovala sice pořadí, ale další technické výstupy byly na rozhodčích. S pauzou na mateřské mně koně vydrželi dodnes, nyní už jsme v rozhodcovských funkcích i s dcerou Veronikou.

Kromě cílového rozhodčího jste i rozhodčím u váhy, nebo přímo členkou hlavního orgánu, tedy dostihové komise. Která z těchto funkcí je Vám osobně nejbližší?

Určitě práce na cíli, i když občas jedu z dostihů a vlastně nevím, kdo vyhrál. To se běžně stává i mým kolegům. Práce v komisi je příjemná, avšak většinou jsem obsazována na cíl nebo váhu. Nejméně ráda vážím, protože nevidím průběh dostihu (a trpím při pohledu na čísla, která jezdci naváží...).

Na kterém z českých závodů se cítíte nejlépe? A dokážete si ještě představit, jít na dostihy pouze jako divák?

Chuchle, Most a Karlovy Vary jsou skvělá závodiska, ale mám ráda i menší provinční závodiště, jako je třeba Benešov nebo Lysá nad Labem, protože se tam dostanu blízko ke koním. Když jedu na dostihy jen jako divák, schází mi pohled z druhé strany. Ale líbí se mi všude, kde se běhají dostihy, každá dráha má svá specifika.

Kromě koní a dostihů máte ještě jeden velký zájem, a tím je šerm. Proč zrovna ten?

K šermu jsem se znovu vrátila v roce 2002. Mám dvě děti a syn toužil odmalička šermovat. Asi jsme se moc často dívali na Tři mušketýry. Já sama šermovala tři roky na vysoké škole, bez sportovních úspěchů. Děti ale šerm chytnul a začaly chodit do oddílu Humanita Praha, což je vysokoškolský oddíl, spadající pod Univerzitu Karlovu.

Začala jsem pomáhat s administrativou, protože zastávám názor, že ti, kteří umí trénovat, nemají ztrácet čas papírováním. Nyní už jsem předsedou oddílu.

Zmínila jste, že oddíl navštěvují obě vaše děti – mají na svém kontě třeba i nějaké výraznější úspěchy?

Richard vyhrál čtyři turnaje světového poháru juniorů (Lucemburk, Helsinky, Bratislava, Laupheim) a je už dva roky nominován do české reprezentace v šermu kordem. Letos startoval na MS v Kyjevě a ME v italském Legnanu. Šerm je u nás bohužel menšinovým sportem, má problém se zájmem diváků, a tedy i se sponzory. Veronika se zabývala i historickým šermem. Historika je rozdílná v tom, že jde o divadelní ukázkou šermířské akce, která je předem domluvená. Ačkoliv se dcera sportovnímu šermu na vrcholové úrovni nevěnuje, letos už podruhé vyhrála turnaj třetí výkonnostní třídy.

Co se vám na šermu líbí? Existuje třeba určitá spojitost s dostihy?

Na šermu nejvíce obdivuji rychlost a estetiku pohybu, právě v tom vidím souvislost s dostihy.

Nemáte ještě někdy chuť si jen tak zašermovat?

Rozhodně ne. Občas si cvičně bodám do terče nebo pomáhám při tréninku, když se dělají „šermířské nohy“. Výjimečně na mě trenér z legrace zkouší pár akcí, ale to je skutečně něco jiného než příprava závodníků.



Poprvé jsem se v okolí Boulevardu Lefebvre na jihu města, nedaleko známého a zácpami sužovaného „periferiku“ pohyboval na podzim roku 1999. Pokud jste chtěli využít městskou hromadnou dopravu, měli jste na výběr buď metro ve směru do centra, nebo autobus jedoucí po okruhu města. Autobus jsem využil několikrát, a zkušenosti jsem si odnesl spíše odrazující. Ač byly na lince nasazeny kloubové autobusy, vozy byly přeplněné, občas se pohybovaly ve vyhrazených pruzích, ale mezi tím se šinuly v nekonečných kolonách. Jízdní řád se především v pracovních dnech měnil v cár bezcenného papíru. Ve velkých městech na západ od nás je hlavním cílem přilákat cestující do MHD, aby se ulicím alespoň trochu ulevilo od velkého množství aut. Zmiňovaná autobusová linka rozhodně velkým lákadlem nebyla.

Podruhé jsem byl v blízkosti stanice metra Porte de Versailles v roce 2006. Tehdy už těsně za hranicemi Paříže byly dvě tramvajové tratě, se kterými panovala spokojenost a výstavba třetí trati na Boulevardu Lefebvre byla ve finále, probíhaly zkušební jízdy, slavnostní otevření bylo plánováno na podzim téhož roku. Autobusy na zmiňované tepně počítaly své poslední dny v dlouhých kolonách, cesta pouhých několik zastávek trvala i půl hodiny. Panovalo velké očekávání, jak Pařížané přijmou vracející se tramvaj. Odpověď jsem mohl sledovat na sklonku jara letošního roku. Tramvaj se stala novým fenoménem. Ve špičkách jezdí po čtyřech minutách, málokdy potkáte vlak, ve kterém na vás zívají volná místa. I ve večerních hodinách je interval maximálně patnáct minut a po několika zastávkách po odjezdu z konečné už je tramvaj opět plná.

Díky tramvaji se bulváry jižní části Paříže doslova rozsvítily, neboť tratě jsou travnaté. Už nevidíte dříve neodmyslitelné zácpy, kolorit zpřijemňují elegantní zastávky, kde se můžete skrýt před deštěm, a pro turistu je příjemné, že na každé zastávce v obou směrech si zakoupí libovolnou jízdenku.



TRAMVAJE BUDIŽ POCHVÁLENY

PAŘÍŽ, MĚSTO VELKÉHO MNOŽSTVÍ SUPERLATIVŮ V RŮZNÝCH OBLASTECH LIDSKÉHO KONÁNÍ. ZAJÍMAVÉ JE URČITĚ I Z POHLEDU MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY. NA STRÁNKÁCH DP KONTAKTU JSME SE FRANCOUZSKÉ METROPOLI NA SEINĚ VĚNOVALI UŽ NĚKOLIKRÁT. V MNOHÉM SMĚRU JE PRO NÁS PRÁVĚ PAŘÍŽSKÁ DOPRAVA INSPIRATIVNÍ.

Petr Malík / Foto: archiv autora

Platit je možné drobnými nebo platební kartou. Nemluvíte francouzsky? Tak si zvolte ze čtyř dalších jazykových možností, jako jsou angličtina, němčina, španělština nebo itaština. Ovládání je intuitivní, za pár desítek sekund vždy odcházíte s jízdenkou, kterou si musíte při nástupu do vozidla označit. Samozřejmě nechybí elektronická informace o tom, kdy přijede další spoj, v nabídce najdete vždy dva nejbližší spoje ve vybraném směru. Samozřejmě zastávky umožňují příjezd osobám na vozíčkách, samotné tramvaje jsou kompletně nízkopodlažní. Zajímavostí jsou látková sedadla. V Praze od nich upouštíme, v Paříži jsou stále v kurzu i v nových vozidlech. Inu jiná kultura. Také interiér vozidla působí velice příjemným dojmem.

Tramvajová linka v jižní části města spojuje několik stanic metra a RER, a cesta je to vždy velmi příjemná a rychlá bez zbytečných zdržení. Proto není divu, že se tramvajím ve francouzské metropoli daří. Linka č. 2 jedoucí z moderní čtvrti La Defense vás nyní doveze až na Porte de Versailles, kde můžete bez problémů přestoupit na trojku. Z českého pohledu je poměrně zajímavé, že dvě tramvajové tratě jsou od sebe vzdáleny snad 100 metrů, ale nejsou propojeny. Linky s čísly 1 až 3, provozuje pařížský dopravní podnik RATP. V provozu na východním předměstí Paříže je i linka č. 4, ale tím zdaleka pařížské tramvajové plány nekončí. Prodlužují se všechny tři stávající tratě 1 až 3 a navíc ve výstavbě jsou tramvajové tratě s čísly 5 až 8. Nejedná o několik málo kilometrů, ale mnohakilometrové úseky vedoucí přes mnohá pásma pařížského předměstí. Pětka a šestka budou tramvaje na pneumatikách a sedmička a osmička tramvaje klasické.

Velice pozitivní zkušenosti s tramvajemi přinesly obrovský boom tohoto druhu dopravy ve městě, které o návratu už ani neuvažovalo. Inspirací z města na Seině může být několik, ta zřejmě nejvýznamnější je skutečnost, že zatímco v Praze existuje mnoho studií a plánů, kolik tramvajových tratí v nejbližších letech postavíme, skutečnost je naprosto odlišná. Nepočítáme-li několik stovek metrů tratě v Podbabě a o několik set metrů více v Radlicích (v obou případech prodloužení nedosáhlo ani kilometru), poslední tramvajovou trať, která změnila náhled Pražanů na tento druh dopravy, jsme otevřeli již před devíti lety...



Kam v Praze za **KULTUROU**

Milan Slezák

»» STRUNY PODZIMU 2012

I v letošním roce se na konci září a během října můžeme setkat s koncerty nadžánrového hudebního festivalu Struny podzimu. Festival se snaží představovat svému publiku výrazné osobnosti současné mezinárodní hudební scény ze sfér jazzu, klasické hudby, worldmusic a dalších, třeba i experimentálních stylů a žánrů. V programu letošního ročníku má své místo např. kontratenorista Philippe Jaroussky (viz foto), jenž za doprovodu italského ansámblu dobových nástrojů Venice Baroque Orchestra přednese 23. září ve Dvořákově síni Rudolfiny árie slavného barokního kastráta Farinelliho. Americká violoncellistka Alisa Weilerstein zahraje 30. září v kostele sv. Anny skladby Johanna Sebastiana Bacha, Zoltána Kodályho a Benjamina Brittena. Představí se i jazzová legenda, saxofonista Sonny Rollins, jemuž bude patřit pódium Velkého sálu Lucerny 31. října. Zajímavý hudební zážitek slibuje ale třeba i vystoupení japonské pianistky a skladatelky Hiromi. Ta si pro svůj koncert 3. října v Divadle Hybernia přizvala na pomoc svému pianu ještě bubeníka a baskytaristu a mělo by jít o energickou invenční fusion jazzovou muziku. Další koncerty, včetně akcí Víkendu festivalu, který je určen zvědavým dětem a hravým rodičům a proběhne v termínu 19.–21. října v Divadle Minor, naleznete na www.strunypodzimu.cz.



HELSINKY – NEJEN STOVKY OSTROVŮ

Helsinky byly založeny v 16. století švédským králem Gustavem I. jako přístav, který měl konkurovat Tallinu na protějším břehu Finského zálivu. Švédskou nadvládu vystřídal v roce 1809 nadvláda ruská, ta trvala do roku 1917,



kdy získalo Finsko samostatnost. Hlavním městem Finska jsou Helsinky až od roku 1812. Po osamostatnění následoval rozvoj hlavního města, po druhé světové válce ještě zrychlil. Důkazem toho může být pořádání letních olympijských her v roce 1952. Dnes žije v Helsinkách 600 tisíc obyvatel na ploše 715 km², z čehož 500 km² tvoří vodní plochy s více jak 300 ostrovy.

Historie veřejné dopravy v Helsinkách sahá do roku 1888, kdy byl zahájen provoz tzv. omnibusů – kočárů tažených koňmi. O tři roky později jezdily vozy tažené koňmi po kolejích. V září 1900 vyjela první tramvaj na linku Töölö - Hietalahti, v roce 1936 první autobus a v roce 1982 i vlaky na dodnes jediné lince podzemní dráhy. Helsinky se řadí mezi evropská města, ve kterých byly v provozu několik let i trolejbusy, avšak jejich provoz byl ukončen a nebyl obnoven.

Helsinský dopravní podnik, společnost Helsingin kaupungin liikennelaitos HKL / HST, zajišťuje provoz metra, tramvají a vodní dopravu. Autobusová doprava je zajišťována více jak deseti soukromými společnostmi. Hromadnou dopravu na předměstích Helsinek zajišťuje svými vlaky i státní železniční dopravce VR. Metro v Helsinkách přepraví zhruba 58 mil. cestujících ročně, což je čtvrtina všech cestujících. Jedna linka, která se ve východním sektoru města větví do dvou směrů, má 17 stanic a délku tratí 21,1 km. Z konečné na konečnou cestující dojede za 23 minut. K dispozici je 54 dvouvozových jednotek, které jsou spojeny do souprav po dvou nebo třech jednotkách. K dispozici je jedno depo Roihupelto. Zajímavostí je rozchod kolejí 1 524 mm. Přesnost provozu metra v roce 2011 byla 99,94 %. V roce 2011 bylo postaveno a rekonstruováno 4,7 km tramvajových tratí s rozchodem 1 000 mm na celkový počet 116,1 km. Počet zastávek je 271. Vozový park tramvají čítal k poslednímu dni loňského roku 132 vozidel. V procesu je modernizace kloubových tramvají ze 70. a 80. let, která zahrnuje nízko-podlažní prostřední článek. Tramvajová depa jsou k dispozici tři: Töölö, Koskela a Vallila. Přesnost provozu tramvají v roce 2011 byla 98,75 %.

Městský dopravce zaměstnává 1 016 zaměstnanců. Z tohoto počtu je 337 řidičů tramvají a 77 řidičů metra. Průměrná mzda řidičů je € 2 800. Jednoduchá jízdenka pro dospělého na jednu jízdu stojí € 2,70 a v případě zakoupení v automatu vyjde na € 2,20. Jednodenní jízdenka stojí € 7, třídní turistická vyjde na € 14, měsíční občanská jízdenka stojí € 74,80. Bez platného jízdního dokladu cestující zaplatí pokutu € 80. Tržby z jízdného tvoří cca 50 % všech příjmů.

Rozvoj sítě kolejové je v Helsinkách prioritou pro budoucí období. Ve výstavbě je projekt West Metro, neboli prodloužení metra z konečné stanice Ruoholahti západním směrem o 7 nových stanic. Projekt má být dokončen v roce 2015,

bude stát € 714 mil. s tím, že příspěvek státu na stavební náklady bude 30 %, maximálně však € 200 mil. V souvislosti s projektem Westmetro prochází stávající síť metra transformací, neboť nová část metra bude provozována jako automatické metro.

«« RETROSPEKTIVNÍ VÝSTAVA THEODORA PIŠTĚKA



Velkou retrospektivní výstavu díla malíře Theodora Pištěka připravuje Národní galerie do Veletržního paláce. Pod souhrnným názvem Ecce Homo tam od 26. září do 6. ledna příštího roku budou k vidění vedle obrazů a kreseb i velké prostorové instalace, vytvořené umělcem přímo pro dané místo. Expozice, kterou připravily kurátorky Helena Musilová a Jana Šmídmejrová, představí všechny důležité etapy Pištěkova díla. Vedle legendárních fotorealistických obrazů budou vystaveny i abstrahující objekty ze 60. let, různě řezané a deformované části motorů a chladičů nebo kresby z cyklu Kde budu žít příště. Zastřešujícím tématem výstavy je člověk a civilizace. Theodor Pištěk se narodil 25. října 1932 v Praze, na výtvarnou scénu vstoupil koncem 50. let po ukončení studií na Akademii výtvarných umění. Působil také jako filmový výtvarník. S režisérem Františkem Vláčilem spolupracoval na filmech Údolí včel či Marketa Lazarová. Později získal filmového Oscara za vytvoření kostýmů k filmu Amadeus režiséra Miloše Formana. Vedle toho byl Pištěk ale také třeba československým reprezentantem v automobilových závodech. Národní galerie připravuje i doprovodný program od jednorázových akcí spojených s fotorealistickou malbou, světem automobilů a filmu až po vzdělávací programy pro školy. Expozice je součástí dlouhodobého projektu Sbírký moderního a současného umění, který představuje autory narozené ve 30. letech minulého století.

»» MĚSÍC ZDRAVÉ ŠESTKY ««

Nevíte, jak efektivně naložit se svým volným časem? Zapojte se do projektu Měsíc zdravé Šestky a vyzkoušejte pod odborným vedením aktivity, na které byste sami marně hledali odvahu. Sportujete? Tvoříte? Rádi trávíte čas se svými dětmi nebo máte jen chuť příjemně relaxovat? Program čítající více než 300 aktivit od 48 organizací osloví určitě i vás. Lákají vás výtvarné aktivity? Vyzkoušejte pohodové malování na keramiku, které připravila Tvůrčí kavárna Vypálené kotátko nebo relaxační malbu akvarelovými barvami v ateliéru Domu dětí a mládeže Prahy 6. Je libo trochu pohybu? Vypravte se na holešovické výstaviště, kde TJ Dukla Praha pořádá otevřený trénink moderního pětiboje. Zdá se vám pětiboj příliš náročný? Pak možná právě vám přijde vhod trénink florbalu v sídle TJ Tatran Střešovice a kondiční cvičení od TJ Sokol Břevnov-Hradčany. Chybí vám adrenalin? Potom prověřte své fyzické možnosti a dovednosti v kurzech lezení po umělé stěně nebo třeba v kurzu sebeobrany pro dospívající mládež. Chcete si odpočinout, a ještě něco zajímavého poznat? Navštivte Muzeum MHD a poznejte, jak dříve vypadala městská hromadná doprava. Více informací o programu Měsíce zdravé Šestky na www.zdravasestka.cz.



Veřejnost se svezla historickou soupravou 81-71



»» V NEDĚLI 12. SRPNA PROBĚHLO V RÁMCI PŘIPOMÍNKY 34. VÝROČÍ ZAHÁJENÍ PROVOZU TRASY A SLAVNOSTNÍ PŘEDSTAVENÍ HISTORICKÉ SOUPRAVY PRAŽSKÉHO METRA TYPU 81-71.

Petr Havlíček / Foto: Jaroslav Kristen a autor

Během dopoledního programu si pod záštitou jednotky Provoz Metro nejprve v hale depa Hostivař soupravu se zájmem prohlédli a následně se s ní i jako první svezli významní hosté z řad vedení DPP, současných i bývalých zaměstnanců podniku, ale také zástupci drážního úřadu, společnosti Škody Transportation, Siemens a mnoha dalších, kteří se na opravách a zprovoznování tohoto vlaku podíleli.

Po tomto prologu souprava manipulačně přejela do stanice Dejvická, aby se zde připravila na časově historicky věrné připomenutí zahájení provozu nejstaršího části trasy I.A v úseku Dejvická (tehdejší Leninova) – Náměstí Míru, tedy

s časem výjezdu v 11:45. Jak se postupně v minulosti linka A rozšiřovala o další provozní úseky, protahovaly se i nyní jízdy historického vlaku. Další konečnou se tak postupně stala stanice Želivského, Strašnická a Skalka. S obrovským zájmem fanoušků a obdivovatelů se setkala také poslední prodloužení jízdy, kdy vlak původních vozů sovětské výroby 81-71 vůbec poprvé svezl cestující až do stanice Depo Hostivař, která začala sloužit cestujícím až po ukončení provozu těchto vozů na trase A.

Již tradičně nechybělo ani oblečení strojvedoucích do dobových uniforem. O aktuální stanici byli cestující informováni dobovými cedulemi na čelech vlaku a jízdy doprovázelo hlášení staničního rozhlasu s aktuální trasou soupravy doplněné o informace, týkající se podrobností o zahájení provozu daného úseku.



Vedoucí JSVM Josef Němeček převzal od drážního úřadu, zastoupeného vedoucím odboru drážních vozidel Jiřím Hanušem, Osvědčení o vydání průkazu způsobilosti vydaného pro jednotlivé vozy historické soupravy metra typu 81-71

