

Jako po drátkách

Dispečerská ústředna je pracoviště vlakových, provozních a dopravních dispečerů, kteří se denně nepřetržitě starají o bezproblémový a pokud možno plynulý provoz tramvají na kolejové síti v našem hlavním městě. Jednotliví dispečeré ve směně každodenně dohlížejí na to, aby tramvajová doprava byla pravidelná a pro cestujícího co možná nejpříjemnější.

Provoz pražských tramvají je každodenně řízen z dispečerské ústředny v budově Dopravního podniku v ulici Na Bojišti. Tito dispečeré mají na starosti provoz na všech 25 linkách denního provozu. Jednotlivé vlaky na linky vypravuje 7 vozoven, které jsou strategicky rozmístěny vždy na okraji pražské kolejové sítě. Jednotlivé vozovny se nacházejí v Hloubětíně, na Žižkově, na Pankráci, ve Strašnicích, ve Vokovicích, v Motole a v Kobylisích. Podle typů vozů vypravují vlaky na různé linky v pražské síti. Není přesně dáno, že by jedna nebo dvě vozovny měly vždy své linky.

Do vozového parku pražských tramvají patří od nejstarších po nejnovější následující typy tramvajových vozů. T3 s původní elektrickou výzbrojí,

T6 – jednotlivé vozy s výklopnými dveřmi a polovodičovou výzbrojí, KT8D5 – trojčlánkové vozy pro obousměrný provoz, T3R P – rekonstruované původní vozy T3 s digitální orientací a novou elektrickou výzbrojí včetně tyristorové regulace, T3R PLF – rekonstruované v PARS Šumperk jako částečně nízkopodlažní vozidla, KT8D5 RN2P – nízkopodlažní úprava trojčlánkových tramvají v Ústředních dílnách dopravního podniku, 14T – tzv. Porsche z plzeňské Škody, což je nízkopodlažní pětičlánková tramvaj, 15T – plně nízkopodlažní tramvaj z plzeňské Škody, u které probíhá v tuto dobu zkušební provoz s cestujícími.

Obsazování tramvají řidiči je klasicky ve směněch. Základní režim je ranní, odpolední a noční. Tento základní způsob je v současné době doplněn tzv. oddělením řidiče od tramvaje. Tento nový způsob obsazování jednotlivých vlaků řidiči umožňuje bez problémů dodržet požadavky zákoníku práce na povinné přestávky, které nebylo možné dodržovat při starém způsobu, jelikož popojíždění na konečných se do těchto přestávek nemůže započítávat. Pro čerpání přestávek jsou zřízeny čtyři střídací body, kde je řidič na vlaku vystřídán jiným řidičem a on má v prostorách střídacího bodu k dispozici automat na kávu, lehké občerstvení a 50 minut odděleně od tramvaje. Po uplynutí této doby se vrací aktivně do služby, avšak již na jiný vlak, než ze kterého byl vystřídán. Rozvrh služeb jednotlivých řidičů v průběhu dne jen dbá, aby na

začátku a na konci směny (tedy před zatažením vozu do vozovny) byl na vlaku řidič z domovské vozovny daného vlaku.

Dispečerské řízení pražské tramvajové sítě je v podstatě rozděleno na řízení dispečerů „na sále“, tedy v dispečerské ústředně a dispečerů „na ulici“ v dispečerských autech, kteří operativně řeší likvidaci mimořádných událostí. Na dispečerské ústředně pracuje standardně ve směně 6 dispečerů v obsazení 3+2 a jeden střídač, který umožňuje odpočinek jednotlivým dispečerům v průběhu směny, tak aby všechny posty byly nepřetržitě obsazeny. V nočních směněch a o víkendech je obsazení sníženo na 2+2 dispečery ve směně. Na ulici slouží v denní směně 7 dispečerských aut, která se pohybují po síti, tak aby se mohly řešit mimořádné události. Jsou to 3 s nepřetržitým provozem a 4 s denním provozem. Posádky dispečerských aut, jimiž jsou Fabie vybavené GPS zařízením pro snadnou kontrolu dispečerem, jsou dvoučlenné a oba dispečeré mají vzájemnou zastupitelnost. V případě likvidace mimořádné události, tedy nehody tramvaje s jiným účastníkem silničního provozu, na místě zajistí stopy ze zákona. Jeden dispečer odstaví tramvaj, nebo dále pokračuje s cestujícími a druhý na místě šetří mimořádnou událost. Proto mají všichni dispečeré oprávnění na řízení všech typů tramvají, které se na síti v provozu pohybují. Průměrné narušení provozu v případě šetření nehody na místě činí cca 10 minut.

Dispečerská ústředna je ve směně obsazena vedoucím směny, který je odpovědný za veškerý provoz na síti a odpovídá za veškerá vydaná rozhodnutí a opatření v kolejové síti. Zástupce vedoucího směny disponuje dispečerskými vozidly, technickými složkami, které zajišťují technickou sjízdnost dopravní cesty. Patří mezi ně například údržba trolejového vedení, svářeči, špičkaři... Správu nových typů výhybek zajišťuje již formou outsourcingu firma Elektrolina, která je též celých 24 hodin v pohotovosti pro odstranění případné závady na dopravní cestě. Dále slouží ve směně dopravní dispečer, který komunikuje s řidiči v záležitostech neprůjezdnosti tramvajové tratě, závad na dopravních zařízeních a na signalizaci. Provozní dispečer má na starosti provoz tramvajové sítě z pohledu jeho pravidelnosti a plnění grafikonu. Dohlíží na to, aby v případě nepravidelností byl jejich dopad na cestujícího co nejmenší. Mimo jiné činnosti vypravuje záložní vlak v případě poruch nebo nehod, tak aby byl co možná nejméně narušen grafikon. Klasický záložní vlak, který je vypraven z vozovny do provozu, je v současnosti pouze jeden v nočním provozu, kdy má pohotovostní místo Na Zvoňarce a slouží jako případná záloha pro všechny noční linky. V denních směněch je vypravení zálohy řešeno vždy operativně přímo z vozovny. Vlakový dispečer má na starosti veškeré technické problémy na vlaku. Tyto mimořádnosti mu hlásí opět řidič. V 90 % případů je vlakový dispečer schopen komunikací po vysílače ve spolupráci s řidičem vlak rozjet. Pokud je závada taková, že ji nelze ani dočasně odstranit spoluprací dispečera s řidičem, vysílá vlakový dispečer

Pražské tramvaje v číslech:

| | |
|---|----------------------|
| Počet linek: | 34 |
| Počet vlaků vypravených (v ranní špičce): | 407 vlaků |
| Počet vlaků vypravených (v odpolední špičce): | 460 vlaků |
| Počet vlaků vypravených (v nočním provozu): | 60 vlaků (sólo vozů) |
| Vozový park: | 991 vozů |
| Délka tramvajových linek: | 540 km |
| Dopravní výkon: | 48 323 vzkm |
| Počet vozoven: | 7 |





k takovému vlaku pohotovostní složky, které tento vlak odsunou na potřebné místo, aby se uvolnila tramvajová trať pro další provoz.

Na dispečerské ústředně slouží pro operativní řízení informační systém DORIS 2005 T, který dává dispečerům kompletní informace o řidiči na jednotlivých vlcích. Jednotlivé vlaky jsou vybaveny palubním počítačem, který komunikuje v kontrolních bodech s řídicím počítačem na dispečerském pracovišti. Dále pomocí něj řidič hlásí jednotlivé zastávky a palubní počítač upozorní řidiče na konečné, že má za minutu pravidelný odjezd. Průjezdy jednotlivých kontrolních

bodů má řidič v současné době na stanovišti v tištěné formě a sám musí dbát, aby v žádném kontrolním bodě neměl náskok oproti pravidelnému průjezdu. V blízké budoucnosti je plánováno využití palubního počítače i na informování řidiče o čase odjezdu z následující zastávky.

Dispečerský aparát má za úkol i řešení mimořádných událostí. I v této činnosti přináší informační systém velké zjednodušení práce. Dispečer získá co možná nejpodrobnější informace o mimořádné události. Zadá je formou kódů do informačního systému, který zobrazí mimořádnou událost na grafické mapě sítě, tak aby o ni byli všichni dispečeré informováni. V případě závažných mimořádných událostí samočinně informační systém informuje formou SMS zpráv příslušné pracovníky vedení dopravního podniku. Při šetření na místě dispečeré v pohotovostních autech zdokumentují tuto událost včetně fotodokumentace a na dispečerském pracovišti sepiší hlášení o mimořádné události. Na dispečerské ústředně mají všichni dispečeré ve směně možnost využití policejních kamer na vybraných křižovatkách, kdy mají přehled o nehodě ještě dříve, než mobilní dispečer dorazí na inkriminované místo.

Informační systém DORIS má výstupy s využitím pro plnění grafikonu, přehled mimořádných událostí. Mimo těchto výstupů hodnotících provoz



dispečerským aparátem je informační systém zkušebně využíván pro informování cestujících na informačních tabulích ve vybraných stanicích o příjezdech nejbližších spojů dané linky případně i o mimořádnostech na lince. Na trati Hlubočepy - Barrandov je navíc informační systém vybaven návěstí stop pro zastavení všech vlaků na této trati.

Podobně jako u kolegů v metru a u autobusů se všichni dispečeré ve službě starají o to, aby vše běželo „jako po drátkách“ a abychom my jako cestující každý den se službami poskytovanými řidiči a dispečeré pražských tramvají byli co nejvíce spokojeni. ■

Jiří Kalenský



EN ISO 9001
EN ISO 14001
OH SAS 18001



REGÁLOVÉ SYSTÉMY

NÁVRH DODÁVKA MONTÁŽ

- PALETOVÉ REGÁLY
- POLICOVÉ REGÁLY
- SPÁDOVÉ REGÁLY
- KONZOLOVÉ REGÁLY
- SKLADOVÉ PLOŠINY
- MANIPULAČNÍ TECHNIKA

Řešení pro Vás...
...PROMAN

PRO
MAN[®]
s.r.o. Chrudim

PROMAN s. r. o.
Za Pivovarem 830
537 01 Chrudim
Tel.: 469 699 570, 469 622 280
Fax: 469 622 337
e-mail: proman@proman.cz
www.proman.cz



800 331 123

