

**DP**

# KONT@KT

Výluka na Klárově  
(08)

AUDIS – Dispečerský  
řídící systém autobusů  
(12)

Školní linky  
(16)

Košice – železná brána  
do východního Slovenska  
(22)



## Logika věci

Daniela Kočí, šéfredaktorka

Také je Vám líto, že teplé dny jsou již minulostí a čeká nás sychravější období roku? Já si myslím, že po loňské zkušenosti s extrémně mírnou zimou se nějak zvlášť alespoň v Praze připravovat nemusíme, ale kdo ví...



V současné době probíhá rozsáhlá rekonstrukce tramvajové trati na Palackého náměstí. Foto © Jan Horský

Díky přívětivé zimě jsme nemuseli tolik kroutit regulací u topení a nějakou tu korunu ušetřili. Ale nebylo nám to nic platné. To, že domácnosti méně protopily a tudíž logicky ušetřily, se ovšem na rodinném rozpočtu neobjeví jako klad, ba přímo přesně naopak. Díky nízkým tržbám se mají ceny naopak zvedat. Celkem pádný argument pro to, abychom nešetřili elektrickou energií, jak nás tomu učili od dětství. Vzpomínám si, jak na nás mezi televizním pořadem čekala agitace „Nesvítíte někde zbytečně?“. Přiznám se, že se neztotožňuji s plýtváním čímkoliv, ale motivace k šetření je prázdná.

Samozřejmě se zdražením elektřiny musí zákonitě přijít i zdražení ostatních činností, které elektřinu využívají, takže v podstatě všeho. Dopravní podnik jako největší odběratel elektřiny v Praze je asi v tomto řetězci nejvíce na očích, a tak čelí ataku médií i mnohých cestujících. Je to však logické a nutné vyústění již neudržitelné úrovně dosavadního stavu. Především ženy si už možná všimly, že i v obchodě platí za nákup o něco více, než tomu bylo v minulých měsících. Inu, kromě nákladů na bydlení se zvedají i ceny potravin. Vypadá to, že inflace zamává našimi peněženkami. Můžeme jen doufat, že se adekvátně budou zvedat i platy. V říjnovém čísle DP-KONT@KTu se snažíme seznámit vás s tím, co se děje v MHD nového. Můžete se dočíst, jak vnímají školáci i učitelé školní linky při každodenních cestách za vzděláním, jak se cestuje našim slovenským kolegům v Košicích, jak pokračují rekonstrukce tramvajových tratí na Palackého náměstí i na Klárově, či co se přihodilo zhruba před měsícem v pražském metru, kdy se zastavily všechny tři linky najednou. Každý si v tu chvíli uvědomil, co pro Pražany podzemní dráha vlastně znamená, a že život bez ní je jen těžko představitelný. Tak už to ale bývá. Některé věci prostě bereme ve svém životě jako samozřejmé a chybí nám, až když je nemáme. S lidmi je to stejné, a tak se nestydíme svým blízkým říkat třeba každý den, jak si jich vážíme a jak je máme rádi. Tím nic nezkažíme...



## Obsah

Aktuálně  
(03)Tramvaje  
(06)Metro  
(10)Autobusy  
(12)Z podniku  
(14)Téma na říjen  
(16)Z podniku  
(20)Odjinud  
(22)Z podniku  
(24)Názory zaměstnanců  
(26)Došlo do redakce  
(27)Školní střípky  
(28)Ptáte se  
(28)Než vystoupíte...  
(29)

Titulní strana: Autobus před zoologickou zahradou. Foto © Daniel Sitenský

## DP-KONT@KT

List pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti | Sídlo redakce: Praha 9, Sokolovská 217/42, č. dveří 729, telefon: 296 193 025, e-mail: kocid@dpp.cz  
 Redakční rada: Jan Svoboda, MBA (předseda), Ing. Petr Malík (místopředseda), Ing. Zdeněk Došek, Mgr. Milan Slezák, Ing. Václav Pokorný, Ing. Alena Vaňková, Ing. Marie Lásková, Jitka Koubková, Ing. Michal Brunner, Ing. Jan Urban a Mgr. Pavel Fojtík | Šéfredaktorka: Bc. Daniela Kočí | Grafická úprava: MgA. Martin Procházka | Sazba: Hynek Pech | Výroba: SOFIPRIN Praha | MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 | Uzávěrka tohoto čísla: 27. září 2007

## Oslavovali jsme 110 let podniku

Petr Malík

Foto: Luboš Wisniewski

Firma s bohatou tradicí můžete číst často v inzerátech. Co si však pod tímto pojmem představíte? Dopravní podnik v září slavil 110 let od svého vzniku. Více než stoletá historie je určitě vstupenkou mezi firmy s bohatou tradicí. V případě Dopravního podniku platí, že s ním jel snad každý občan Prahy v posledním století. Výjimke bychom našli velmi málo. Září patřílo oslavám tohoto jubilea.

První akcí byl slavnostní večer ve středošovické vozovně za účasti představitelů města, významných partnerů a zaměstnanců firmy. Úvodní slovo přednesli radní pro dopravu a předseda představenstva Radovan Šteiner a generální ředitel Martin

Dvořák, který začal své vystoupení otázkou přítomným: „Víte, kdo přepraví celou Čínu za rok? No přece Dopravní podnik! Za rok přepravíme téměř jednu a čtvrt miliardy cestujících, což je přibližný počet obyvatel nejlidnatější země světa.“

Pavel Fojtík představil nejstarší období v historii podniku a nejvyšší představitelé také mohli nahlédnout do zakládací listiny podniku, originálu dokumentu, který je pečlivě uschován v archivu podniku a na světlo se dostává jen při výjimečných událostech jako bylo právě setkání při příležitosti 110 let podniku.

S historií podniku se mohli také seznámit všichni Pražané na výstavách v pěti stanicích metra. V každé stanici byla představena jedna oblast z bohaté historie podniku. Nafukovací výstavní stojany přitahovaly pozornost nejen Pražanů, ale i cizinců, kteří si se zájmem prohlíželi černobílé fotografie.

V neděli 16. září poprvé vyjela na svou trasu Cool tour autobusová linka propojující objekty Národního muzea a Národní

galerie v Praze. Od října bude linka v provozu pravidelně první sobotu v měsíci a vždy propojí jiné objekty dvou významných kulturních institucí ve městě. Zájem nedosahoval rozměrů Pražské muzejní noci, ale i tak na zbraslavském zámku přivítali dvojnásobek návštěvníků než je pravidlem. „Jedná se o dlouhodobý projekt, který se musí Pražanům zažít a navíc 16. září byl jedním z posledních skutečně letních dnů, a tak mnozí dali raději přednost cestám do přírody,“ doplnil na adresu žhavé novinky Jan Svoboda, šéf marketingu a komunikace Dopravního podniku.

Zázemí Dopravního podniku vždy přitahuje pozornost Pražanů, stejně tomu bylo v sobotu 22. září, kdy si lidé mohli prohlédnout garáž Klíčov, vozovnu Hloubětín a rozestavenou stanici metra Střížkov. Již před desátou, otvírací hodinou, stály před branami desítky zájemců o městskou hromadnou dopravu. Uvedené areály byly poprvé přístupné široké veřejnosti, a tak byl zájem větší než v minulých letech.



Moderátorkou slavnostního večera u příležitosti 110 let Dopravního podniku byla Lenka Filipová, která v průběhu večera měla i malý recitál.



Součástí zářijových oslav byl také Evropský týden mobility a v jeho rámci už tradiční jízda městskou hromadnou dopravou představitelů města a Dopravního podniku. Generální ředitel Martin Dvořák jel do centra z Radotína vlakem a metrem.



V neděli 16. září poprvé vyjela na svou trasu Cool tour linka, která spojuje zajímavé objekty Národního muzea a Národní galerie s centrem města.



Pohled do slavnostně nasvícené haly středošovicé vozovny.



V rámci tramvajové expozice v Hloubětíně byla také „tramvaj slušného chování“, ve které se návštěvníci dozvěděli o tom, jak se chovat k různým skupinám spolucestujících, slepčům, nevidomým, imobilním, ale také jak se chovat mezi sebou, aby cestování bylo co nejpříjemnější.



Cool tour linka přilákala k návštěvě kulturních institucí mladší i starší.



Celý letošní Den otevřených dveří se nesl v rámci ekologie a ochrany životního prostředí.



Na pódiu v klíčovské garáži představili plány městské hromadné dopravy a Dopravního podniku předseda představenstva Radovan Šteiner a generální ředitel Martin Dvořák.



Kromě autobusů si návštěvníci mohli prohlédnout také hasičskou techniku...



...nebo expozici Policie České republiky.



K návštěvě lákala také nová dominanta Proseka, dokončovaná stanice metra Strážkov.



Průvod tramvajových vozidel se z Hloubětína v průběhu soboty přesunul na Mánesův most, kde tramvaje obdivovaly stovky Pražanů a návštěvníků města.



## Cool tour linka

Chrám umění 6. 10. 2007 (10 – 17 hodin)

Dopravní podnik hlavního města Prahy, Národní muzeum a Národní galerie v Praze Vás srdečně zvou na prohlídku českého hudebního a výtvarného umění v jedinečných prostorách bývalého barokního kostela sv. Máří Magdalény na Malé Straně a Kláštera sv. Jiří.

### České muzeum hudby (NM) Klášter sv. Jiří (NG)

Stálá expozice v Klášteře sv. Jiří bude 31. října 2007 pro veřejnost uzavřena, nová expozice bude otevřena od května 2008. Návštěvníci tak mají jedinečnou příležitost spatřit na vlastní oči díla starých mistrů v unikátních prostorách kláštera.

Speciální autobusová Cool tour linka Vás snadno a zdarma doveze mezi unikátní sbírky hudebního a výtvarného umění v době manýrismu a baroka. Vyzvedněte si osobní Cool tour pas a sbírejte razítka jednotlivých expozic Národního muzea a Národní galerie v Praze a vyhraďte atraktivní ceny.

Více informací získáte na čísle 224 497 352 (NM) nebo 222 321 459 (NG) a na [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz), [www.nm.cz](http://www.nm.cz), [www.ngprague.cz](http://www.ngprague.cz).



Předseda představenstva Radovan Šteiner a generální ředitel Martin Dvořák si prohlížejí originál zakládací listiny Dopravního podniku.



Lenka Filipová při svém recitálu.



## Rekonstrukce tramvajové trati na Palackého náměstí

Jiří Eliáš, oddělení Dopravní cesty

Foto: Jan Horský

V současné době probíhá stavba „Rekonstrukce tramvajové trati Na Moráni – Palackého náměstí – Lidická“. Jejím předmětem jsou kompletní rekonstrukce kolejové křižovatky s doplněním dvou nových směrových (manipulačních) oblouků na Palackého náměstí ve směrech Palackého most – Mánes a Moráni – Mánes a oprava všech čtyř navazujících úseků tramvajové trati.

Účelem této stavby je zlepšení současného špatného technického stavu tramvajové trati, odstranění kolizních míst při průjezdu tramvajových souprav v kolejovém křížení a vložení dvou nových manipulačních



oblouků, čímž se umožní v době mimořádných opatření vést náhradní tramvajovou dopravu po nových objízdných trasách. Tímto řešením se podstatným způsobem zlepší a zjednoduší doprava v přilehlé oblasti a odlehčí se centru města. Součástí stavby jsou výměna stávajících velkoplošných panelů za nové na Palackého



mostě a v navazujících úsecích na Rašínově nábřeží a celková rekonstrukce tramvajové trati v ulici Na Moráni. Všechny čtyři zastávky budou prodlouženy a opatřeny bezbariérovými přístupy a na zastávkách na Rašínově nábřeží budou vybudovány nové přístřešky pro cestující. Dalšími budovanými objekty jsou trolejové vedení včetně výměny některých sloupů, dráhové kabely, elektrické ovládání výměn a jejich vytápění, osvětlení zastávek, navazující úseky vozovek a chodníků, definitivní dopravní značení a světelná signalizační zařízení.

Na základě dodatečného požadavku Městské části Praha 2 bude autobusová linka č. 176 ve směru Karlovo náměstí – Stadión Strahov vedena po tramvajové trati Na Moráni – Palackého náměstí – Rašínově nábřeží. Právě proto se provádí i celková rekonstrukce tramvajové trati v ulici Na Moráni, kde měla původně být provedena pouze výměna stávajících velkoplošných panelů za nové. Stavba byla zahájena 18. července a bude

dokončena 31. října 2007. Její realizace je rozdělena do dvou fází s tím, že po celou dobu musí být zajištěn provoz automobilů po Rašínově nábřeží ve dvou jízdních pruzích. V 1. fázi (18. července až 18. září 2007), kdy byla automobilová doprava vedena obousměrně po západní vozovce Rašínova nábřeží, byly prováděny práce v ulici Na Moráni, na Palackého náměstí a na Rašínově nábřeží (východ), včetně převážné části kolejové křižovatky. Ve 2. fázi (19. září až 31. října 2007), kdy je automobilová doprava vedena obousměrně již po nové východní vozovce Rašínova nábřeží, jsou prováděny práce v ulici Na Moráni, na Palackého náměstí, na Rašínově nábřeží (západ), na Palackého mostě a v Lidické ulici.

Po dokončení stavby bude zahájen provoz nejen tramvajím, ale i autobusové linky č. 176 po nové trase s novou zastávkou Palackého náměstí, společnou s tramvajemi.



## Ohlédnutí do tramvajové minulosti Palackého náměstí

Mgr. Pavel Fojtík, Archiv

Foto: Jiří Čermák

Letošní náročná výluka kolejové křižovatky na Palackého náměstí zásadním způsobem dočasně ovlivnila tramvajovou dopravu ve velké části Prahy. Ovlivnila nejen provoz na samotném vltavském nábřeží, ale i dopravu ze Smíchova na Vinohrady a do Nuslí. Elektrické tramvaje přes Palackého náměstí jezdí 107 roků a budeme-li počítat i koněspřežnou tramvaj, tak dokonce 124 roků. Jak probíhaly podobné opravy tohoto uzlu v minulosti?

Když přes dnešní Palackého náměstí začala jezdit 28. června 1883 koňka, byla tu sice dvoukolejná trať, ale samotný oblouk na Palackého most, který byl tehdy užší a dominovala mu na obou předmostích mohutná Myslbekova sousoší, byl jen jednokolejný. Od 8. září 1898 jezdila ulicí na Moráni elektrická tramvaj. Její trať byla jednokolejná s výhybnou kuse končila před mostem. Pro velmi malé využití byl na této trati 6. ledna 1900 ukončen pravidelný provoz, ale kolejově zůstala zatím zachována. Dokonce když během roku 1900 probíhala přestavba tratě koňky na elektrickou dráhu, byla trať od Moráně zaústěna do tratě vedené na Palackého mostě, která v oblouku z nábřeží na most zůstávala i nadále jednokolejná. Přesto i toto propojení bylo pouze manipulační a pravidelný provoz na Moráni obnoven nebyl. Elektrická tramvaj začala přes Palackého most jezdit 18. prosince 1900. Byla to jediná tramvajová linka – budoucí „šestka“, zatím však označovaná žlutými reflektory.

Protože pravidelný provoz na Moráni nebyl obnoven, rozhodla se městská rada 9. března 1909, že bude zdejší trať snesena a při té příležitosti bude opatřen druhou kolejí oblouk ve směru od dnešního Jiráskova náměstí na Palackého most. Na nábřeží byl zřízen pro manipulační účely levý přejezd. Přesný termín, kdy byl zahájen dvoukolejný provoz, zatím neznáme. Významnější kolejový uzel začal na Palackého náměstí vznikat v roce 1910, když byla 31. července zahájena doprava po nové trati přes Výtoň do Podolí. Začala po ní jezdit linka č. 1, ale ještě o něco dříve, od 17. července, začala souběžně s linkou č. 6 jezdit na most i linka č. 14. Napojení nové tratě se uskutečnilo podle tehdejšího zvyku bez narušení pravidelného provozu – za noční výluky. Na náměstí se tedy potkávaly vlaky tří linek a počet později ještě vzrostl.

V roce 1922 byla tramvajová trať na Palackého mostě a v dnešní Lidické ulici (tehdy Palackého) přeložena k jižnímu chodníku,

aby se v levostanném provozu uvolnil pro silniční dopravu samostatný jízdní pruh ve směru na Nové Město. Přeložení kolejí se odehrávalo za plného provozu, opět bez významnějšího narušení provozu. V roce 1924 přes náměstí jezdilo už 6 tramvajových linek – přes Palackého most 4 (všechny odbočovaly z mostu vlevo) a další 2 jezdily po nábřeží. Tou dobou už opět vznikla potřeba spojení Smíchova s oblastí Karlova náměstí, ale to se realizovalo novou tratí v Resselově ulici.

Další rekonstrukce se na Palackého náměstí uskutečnila v roce 1930, kdy byly výhybky tratě odbočující z nábřeží na most posunuty o 4 metry severněji. Současně tu byl zrušen kolejový přejezd. Přestavba, s ohledem na poměrně jednoduchou vrchní stavbu, opět nenarušila tramvajový provoz. (Připomeňme si, že v té době v tramvajové dopravě ještě neexistoval noční provoz.

Teprve v roce 1950 přišla první velká výlučka tramvajové dopravy. V té době tehdy probíhalo rozšiřování Palackého mostu (vysunutí chodníků na konzoly). Velká část prací sice proběhla za tramvajového provozu, ale od 23. října 1950 byly tramvaje z mostu dočasně vyloučeny. Provoz byl obnoven až po dvou měsících, 11. prosince 1950. Současně byly koleje opět položeny v ose mostu. Nejzásadnější změnou ale bylo zřízení dvoukolejného oblouku z mostu k Výtoni. Nový kolejový trojúhelník byl kladen v noci z 24. na 25. listopadu. Výlučka začala „už“ v 9 hodin večer. V té době se týkala jen linky č. 17, projíždějící v přímém směru po nábřeží. Její objížďková trasa stojí určitě za zmínku. V oběžníku je popsána takto: „*Trať č. 17 pojedje z Jiráskova nám. na Karlovo náměstí, tam vycouváním obrátí na směr po trati č. 14 a pojedje do stan. Vyšehradské nádr., pak spojovacím obloukem do stan. Výtoň a opět spojovacím obloukem dál do Braníka.*“ Připomeňme, že na Karlově náměstí neexistoval oblouk z Resselovy k Moráni. Nový oblouk z Palackého mostu měl zpočátku jen manipulační charakter, teprve 30. září 1951 tudy začala projíždět linka č. 4. Couvání přes křižovatku v nočním provozu bývalo naprosto běžným jevem.

Dalších 18 roků se na Palackého náměstí nic podstatného nedělo, jen občas docházelo k drobným změnám poměrně stabilního linkového vedení (například zavedení linky č. 30 v roce 1967) a postupné nasazování nových tramvajů řady T na zdejší linky. Pokud zde probíhaly opravy či rekonstrukce tratí (nábřeží severně a jižně od křižovatky v letech 1959 a 1961 a oprava křižovatky v roce 1962), vše probíhalo za provozu, jen občas byla doprava přerušena krátce v nočních hodinách.

Nejvýznamnější změny se odehrály v roce 1968, když opět vyvstala potřeba po šesti desítkách let znovu postavit tramvajovou trať v ulici Na Moráni, aby se ulehčilo přeřazení Resselově ulici. Samotná výstavba nové tratě především zasáhla do podoby



Tak vypadala křižovatka Palackého náměstí v letech 1968–1984. Oblouk z mostu k Jiráskovu náměstí byl mimo zorné pole fotografa. (snímek z 5. dubna 1979)

náměstí, protože před pomníkem musela být odstraněna část stromů. Vkládání nové kolejové křižovatky s křížením a se třemi páry oblouků (chyběly jen oblouky z Moráně k Jiráskovu náměstí) si už vyžádalo delší výlučku tramvajové dopravy. Nejdlíže byl od 16. dubna vyloučen provoz v úseku Jiráskovo náměstí – Palackého náměstí. Aby byl dopad na spojení Smíchova a části Nového Města co nejmenší, bylo pro zajištění dopravy ve směru Smíchov – Výtoň od 29. dubna zřízeno na Palackého náměstí jednokolejné provizorium (výstavba i pozdější likvidace trvaly dva dny), čímž došlo k uvolnění části křižovatky pro kladení nové kolejové konstrukce. Vyloučena byla tedy jen doprava v úseku Jiráskovo náměstí – Palackého náměstí (resp. Výtoň). Provoz na provizoriu skončil 18. května a od 20. května se po nové křižovatce jezdilo dvoukolejně v relaci most – Výtoň. Od 27. května byl obnoven plný provoz na křižovatce v původních směrech. Provoz na nové trati byl zahájen 29. července 1968. Oblouky z mostu k Jiráskovu náměstí se po 68 letech provozu elektrických tramvajů staly manipulačními a tramvajové linky jezdící z Palackého mostu na Karlovo náměstí byly přeloženy na novou trať.

Poměrně silný provoz na Palackého náměstí si pochopitelně vyžadoval příležitostné výměny kolejové konstrukce. První větší výměna proběhla v roce 1973 za úplné výlučky křižovatky, která začala ve 20 hod. 23. listopadu a skončila 26. listopadu ráno.

V roce 1974 jezdily z Palackého mostu na Moráně 4 linky, 4 jezdily z mostu k Výtoni, další 3 jezdily v přímém směru po nábřeží. (Přes Palackého most tedy jezdilo 8 linek!) Zásadní přeměnu kolejíště na Palackého náměstí vyvolala výstavba jižního vestibulu stanice metra Karlovo náměstí.

Od 29. března 1980 byla na několik let

postavena krátká jednokolejná přeložka u pomníku Františka Palackého, aby byl uvolněn prostor pro stavbu podchodu. Provizorium bylo v provozu až do 21. listopadu 1983. Pak následovala úplná několikaměsíční výlučka tratě v ulici Na Moráni vyvolaná pokračující výstavbou stanice metra.

V roce 1984 došlo v souvislosti se změnou polohy tratě od Moráně, která se nově přizpůsobovala výstupům z metra a musela být přeložena severněji, k úplné přestavbě křižovatky. Od 1. září byl na dva měsíce úplně přerušena tramvajový provoz na náměstí (současně byly trvale zrušeny oblouky z Palackého mostu k Jiráskovu náměstí). Tím se zásadním způsobem zkomplikovaly manipulační možnosti (navíc od roku 1978 byla zrušena trať v Resselově ulici) v této části Prahy. Od 1. října 1984 byl obnoven provoz ve směru Palackého most – Moráně a od 16. října nakonec i po zbývající části křižovatky. Dá se ale říci, že plný provoz s upraveným linkovým vedením začal až 3. listopadu 1985, když zahájila provoz linka B metra. Po Palackého mostě jezdily od té doby 4 linky (3 přímo, 1 k Výtoni) a po náměstí ještě 1 rovně po nábřeží a 2 ve směru Moráně – Výtoň.

V dalších letech už probíhaly „jen“ běžné výměny kolejových konstrukcí. Zpravidla se opravy prováděly po etapách, aniž by byl vyloučen provoz na celé křižovatce. Jednotlivé etapy trvaly vždy kolem 3 dnů. (Uskutečnily se například v letech 1993, 2000, 2003 a 2006.)

Současná úplná výlučka náměstí, při které dochází k zásadní změně křižovatky (obnovení oblouků z Palackého mostu k Jiráskovu náměstí a výstavba nového páru oblouků od Moráně k Jiráskovu náměstí), trvající bezmála 4 měsíce, je v historii rekonstrukcí Palackého náměstí bezkonkurenčně nejdelší.



## Výluka na Klárově nově

Ing. Jan Šurovský, Ph.D., jednotka Dopravní cesta Tramvaje

Tramvajová trať přes Malou Stranu byla v minulosti poznamenána výraznou a opakovanou výlukovou činností. Kromě běžných oprav se jednalo především o úplnou rekonstrukci Letenské ulice a křižovatky na dolním Klárově v roce 1995 a posléze dlouhá léta odkládanou rekonstrukci Karmelitské a Újezdu v letech 2001 a 2002. Intenzivní provoz tramvajů si vyžádal další zásahy s požadavkem na výluku provozu.

V létě 2005 byl vyměněn během týdne oblouk z Letenské na Malostranské náměstí a na rok 2006 byla přichystána výměna kolejové konstrukce křižovatky na dolním Klárově. Vzhledem k tomu, že součástí akce měla být i změna železobetonových pražců na dřevěné a mírné úpravy ve výškovém a směrovém řešení, je zřejmé, že rozsah akce by byl značný s velkým dopadem do širších dopravních vztahů. Délka a rozsah výluky se ukázaly pro městské orgány jako neakceptovatelné a výluka byla opakovaně na poslední chvíli zrušena. Pod tíhou havarijního stavu kolejnic nakonec došlo ke kompromisu a byla povolena výluka v délce 12 dní, během níž byla vyměněna třetina kolejové konstrukce od horního Klárova a část oblouků v Letenské ulici. Projekt však s etapizací prací nepočítal, a proto nedošlo (a ani nedojde) ke zlepšení parametrů výškového řešení. I po této výluce zůstala část křižovatky v havarijním stavu. Jednotka Dopravní cesta Tramvaje (JDCT) stála před závažným rozhodnutím jak dál s dolním Klárovem. Akce byla připravena jako úplná výluka Malé Strany a Mánesova mostu v délce 18 dní. Dubnový termín roku 2007 však nebyl městskými orgány akceptován. Jako jediný možný termín byl vytipován stav, kdy již funguje Štefáníkův most, ale ještě není poprázdninový provoz. Po velmi obtížných jednáních došlo ke shodě mezi všemi účastníky a akce úspěšně proběhla. Délka výluky byla 11 dní a zůstal zachován provoz tramvajů i automobilů po Mánesově mostě. Práce probíhaly nepřetržitě a započaly 22. srpna 2007 v 0.30 hodin. Již první den výluky odpoledne byla snesena stará kolejová konstrukce a byly bourány staré pražce (foto 1). Druhý den ráno byla upravována pláň pro pokládku nových dřevěných pražců (foto 2). Práce neprobíhaly jen na Klárově, ale i v okolí splítky u svatého Tomáše. Třetí den výluky probíhala montáž nových kolejnic (foto 3). Tentýž den odpoledne byly k vidění nové kolejnice i na Klárově (foto 4). V neděli 26. srpna dopoledne probíhalo intenzivní svařování nové kolejové konstrukce a vydatně se pra-







4



5

covalo na kolejových obvodech a radiovém ovládní výhybky. V pondělí odpoledne se na Klárově betonovalo (foto 5) a nastoupili dlaždiči, kteří během úterý 28. srpna práce na Klárově dokončili. Od středy ráno, tedy přesně po týdnu, byl změněn dopravní režim a uzávěra automobilové dopravy se přesunula ke splítce. Důvodem etapizace byla nutnost nepřetržitého příjezdu k ministerstvu financí. Na Klárově bylo rušno

až v pátek 31. srpna, protože probíhala kolaudace. V té době však ještě probíhaly intenzivní práce u splítky a trať ještě v celé délce sjízdna nebyla. Zkušební jízda pro obnovení provozu se konala až v sobotu v poledne a její součástí bylo i úspěšné prověření průjezdnosti Malé Strany pro vůz T3R.PLF (foto 6). Dokončení dláždění, asfaltové závluky a úklid staveniště skončily jen malou chvilí před zkušební jízdou.

Akce skončila v neděli 2. září 2007 ve 4.00 hodin, kdy byl obnoven pravidelný provoz tramvají přes Malou Stranu. Pražané, doufejme, ocenili, že při návratu z prázdnin již např. linka č. 12 spojující Smíchovské nádraží s Holešovicemi přes Malou Stranu jezdila bez omezení. Auta se na Malou Stranu vrátila již v sobotu 1. září 2007 odpoledne. Výluka trvala jenom 11 dní, během nichž byla zrekonstruována druhá třetina kolejového trojúhelníku na dolním Klárově a vyměněny všechny nevyhovující oblouky v Letenské ulici. Cílem je, aby tramvajová trať v Letenské ulici nevyžadovala výluku (nad rámec nočního či víkendového rozsahu) po dobu několika následujících let.

Dopravní cesta Tramvaje (JDCT) považuje akci za maximum možného, co bylo možno uskutečnit v čase, který byl k dispozici. Na stavbě se velmi dobře prezentovala provozovna Vrchní stavba. Vedení provozovny, zejména pak ing. Ladislav Sarnovský, Petr Janák a Michal Novotný, trávili na staveništi celý závěr srpna a operativně řešili nejrůznější záležitosti. Akci však, vzdor počátečním obavám, zvládli výtečně. Na jaře příštího roku hodlá JDCT dokončit rekonstrukci trojúhelníka na dolním Klárově, a to poslední třetinou od Mánesova mostu. Tato výluka však již provoz na Malé Straně nijak neovlivní.



6

## Konec zákazů potkávání v roce 2007

Ing. Jan Šurovský, Ph.D.,  
jednotka Dopravní cesta Tramvaje

Oběžník dopravního ředitele (ODŘ) každoročně specifikuje místa se zákazem potkávání v provozu tramvají. Letos je to ODŘ číslo 7/2007, ke kterému v srpnu přibýly dva velmi nenápadné dodatky. Díky prvnímu odpadly zakazy potkávání v oblasti vjezdu do vozovny Žižkov, kde proběhla rekonstrukce ulice Na Vápence.

Téměř revoluční změnu přinesl vzápětí dodatek číslo 2, kterým od 12.00 hodin v úterý 21. srpna 2007, fakticky ranním výjezdem ve středu 22. srpna 2007, zanikla řada omezení na křižovatce Letenský tunel x Štefáníkův most. Zanikl zákaz souběžné jízdy s vozem KT8D5 v rozřazovacích kolejích včetně výhybky od Strossmayerova náměstí. Vlak KT8D5 se také nemohl potkat s jiným vlakem na rozvětvení trati směrem k Čechovu mostu. Zcela přelomové je odstranění zákazu potkávání pro všechny vlaky, tedy i T3 s T3, na oblouku ze Štefáníkova mostu na nábreží Edvarda Beneše a na oblouku ze Štefáníkova mostu na nábreží Kapitána Jaroše. Tyto dva oblouky byly dlouhá léta poslední v pražské tramvajové síti a byly každopádně komplikací v propustnosti křižovatky u Letenského tunelu. Podobný zákaz potkávání pro vozy T3 zbývá na úplně posledním místě, a to v prostoru trojúhelníku Laurová, v této části však neprobíhá provoz s cestujícími, navíc tento zákaz potkávání má díky zahájení stavby nové tramvajové trati do Radlic své

dny také sečteny. Přesto však lze říci, že od letošního srpna kompletně máme upravenou kolejovou síť pro bezproblémový provoz vozů T3. Podařilo se toho dosáhnout po 47 letech od zahájení provozu prototypu T3 číslo 6101.



## METRO

### Vážný výpadek v provozu metra

Jan Ungerman, JDCM a Zdeněk Rampa, JPM

S prvním zářijovým dnem došlo v metru k události, kterou Praha ani Dopravní podnik nepamatují. Z důvodu výpadku napájení některých zařízení na Centrálním dispečinku byl rozhodnutím vlakového dispečera zastaven provoz na všech třech tratích. Cestující tak museli přibližně půl hodiny čekat na obnovení provozu nebo zvolit k přepravě prostředky povrchové dopravy.

### Co se vlastně v ono sobotní dopoledne stalo?

V 17.01 hodin došlo na pracovišti vlakového dispečera (VD) v budově Centrálního dispečinku (CD) v důsledku ztráty napájecího napětí k výpadku zobrazovacích PC, a tím ke ztrátě průběžného přehledu o polohách vlakových souprav na tratích. Nefunkční byl subsystém IČV, který zajišťuje identifikaci jednotlivých vlaků (pro VD i pro dopravní pracoviště na tratích i v depech)

a zároveň ovládá další automatizační systémy, vypadl též prohlížeč grafikonu vlakové dopravy (k dispozici zůstaly tištěné GVD) a nebylo možno dálkově ovládat zabezpečovací zařízení ve stanicích, které bylo jinak zcela funkční a v provozu.

Výpadek dispečerského vstupu do sítě spojení VKV (velmi krátké vlny) měl za následek nemožnost průběžné fonické (slyšitelné) komunikace dispečerů s vlakovými soupravami, spojení vysílačkami mezi jednotlivými soupravami na tratích metra a dozorcími SPO však byla v normálním provozu. Na vlakovém dispečinku nastala úplná ztráta signálu průmyslové televize (PTV) ze všech tratí.

Na trati B oněměl dispečerský telefon, což znamenalo nemožné konferenční spojení dispečinku se staničním personálem celé trati. V provozu zůstaly jen dispečerské telefony tratí A + C, nouzové telefony z tunelů všech tratí a telefonní zapojovač, umožňující spojení nejvýše pro 8 účastníků. S jistotou nadsázkou se dá konstatovat, že řídicí pracoviště provozu metra totálně „osleplo“ a napůl i „ohluchlo“...

### Jak se nastalý stav řešil?

Důsledkem nastalého stavu byla nemožnost operativního řízení vlakové dopravy z pracoviště VD. Při vzniku jakékoliv mimořádnosti v provozu by se informace o jejím vzniku na CD nedostala tak rychle, aby na ni vlakový dispečer mohl účinně reagovat. Na druhou stranu je třeba ovšem zdůraznit, že momentální bezpečnost cestujících nebyla nijak ohrožena, neboť veškerá zabezpečovací zařízení ve stanicích a na tratích i jejich místní povolování bylo funkční – provoz vlakové dopravy dle GVD pokračoval až do 17.15 hodin, kdy VD dle zjištěného stavu zařízení vyhlásil na všech tratích „Situaci zastavení“, a to prostřednictvím dozorcích SPO (dopravních zaměstnanců nižšího stupně řízení na stanovištích provozního ošetření). Byli informováni dozorcí stanic na všech tratích a jejich prostřednictvím (staniční rozhlas, vlakový rozhlas, informační tabule, ústně) byli informováni cestující. Snad jedinou výtkou k informování cestujících je absence informací v cizích jazycích pro zahraniční návštěvníky Prahy, kteří byli nastalou situací jistě zaskočeni. Nebylo totiž možno využít přednatocené relace v angličtině, protože součástí celistvých nahrávek je pokyn cestujícím k opuštění stanic, které však uzavírány většinou nebyly...

Dozorcí SPO po VKV koordinovali dojezdy všech vlakových souprav do stanic tak, aby žádný vlak nezůstal stát na trati, a aby byla zajištěna bezpečnost cestujících. V kompetenci dozorcích stanic pak byla ponechána možnost uzavření stanic z důvodu bezpečnosti cestujících, aby se zabránilo případnému přepřívání stanice cestujícími. Některé stanice tak byly po dobu zastavení provozu zcela uzavřeny.





Od 17.28 h bylo obnoveno napájení zařízení u VD a postupně obnovována funkce VKV a signál PTV na pracovišti VD, po VKV ověřeny polohy souprav na všech tratích. V 17.48 hodin byla zrušena „Situace zastavení“ a obnoven provoz vlakové dopravy v intervalu sedm a půl minuty. Provoz dle GVD (pořadí vlaků, časy odjezdů) byl obnoven na trati A v 19.15 h, na trati B ve 22.55 h a na trati C až ve 23.55 h. Výpadek se nedotkl napájení dalších dispečinků metra – nebylo tedy dotčeno napájení stanic metra elektrickou energií ani činnost technologií (větrání, čerpací stanice a podobně).

## Jaké jsou příčiny výpadku?

Vlastní příčinou výpadku napájení uvedených zařízení vlakového dispečinku byl výpadek zdrojů UPS (Uninterruptible Power Supply = zdroje nepřetržitého napájení). Prvotní příčinou vzniku mimořádné události ale bylo kolísání napětí a následně trvale zvýšené napětí v síti nadřazeného systému 22 kV Pražské energetiky z rozvodny Střed do distribuční transformovny budovy CD. Po dodatečné analýze bylo zjištěno, že kolísavé napětí započalo v 15.30 hodin a trvalo přibližně do 20.30 hodin. Následkem toho docházelo k odpinání vstupů jednotlivých modulů na zařízení UPS a k přechodu celého systému do režimu záložního napájení z akumulátorů.

UPS jsou prvotně určeny k bezvýpadekovému napájení zařízení v případě výpadku napájecího napětí na přívodu. K této funkci je směřována veškerá jejich činnost i diagnostika. Součástí je i ochrana proti přepětí na vstupu, ale ta má především chránit vlastní UPS a napájená zařízení proti krátkodobým výrazným přepětovým špičkám. Charakter poruchy, která se 1. září 2007 objevila na přívodu PRE, byl naopak dlouhodobý a napětí se pohybovalo těsně kolem limitních hodnot poruchy a horní hranice provozní tolerance. V distribuční síti nízkého napětí má být podle platných norem napětí 230 V s tolerancí  $-10\%$  +6 %. Výrobce Eaton Corporation udává

v dokumentaci UPS dokonce toleranci vstupního napětí  $-15\% + 20\%$  při 100% zatížení zařízení. Je třeba vzít v úvahu, že toto je hodnota maximální a podle místních podmínek může být z technických důvodů snížena. Vyšší napájecí napětí totiž znamená vyšší tepelné ztráty při regulaci v UPS a hrozí pak zkrácení životnosti či dokonce poškození UPS. Dodavatel tedy zvolil nižší nastavení přepětových ochran, a to už i proto, že energetická síť 22 kV PRE a následně metra je poměrně stabilní. Vzhledem k minimální odchylce od jmenovitého napětí na přívodu a obecnému charakteru hlášení UPS o poruchovém stavu pracovníci nesprávně vyhodnotili stav UPS jako přetížení a vzhledem k přítomnosti napětí na přívodu se pokusili opakovaně zapnout elektronický bypass zařízení. To se nepodařilo, protože díky přetrvávajícímu přepětí byl vstup UPS blokován. Manuální bypass na UPS lze podle návodu používat pouze při údržbě UPS při sníženém zatížení, proto po neúspěchu s elektronickým bypasseem bylo zvoleno přepnutí za tím účelem instalovaného manuálního bypassu v rozvaděči RBN. Bohužel ve stresové situaci si pracovníci neuvědomili, že většina zátěže na vlakovém dispečinku je indukčního charakteru (napájecí zdroje monitorů a počítačů) a způsobí proudový ráz. Proto po zapnutí manuálního bypassu došlo k výpadku jističů. Po uvědomění si chyby došlo k odpojení některých zátěží, zapnutí manuálního bypassu a postupnému připojení zátěží.

Po dokončení manipulací byly veškeré obvody vlakového dispečinku napájeny přímo z distribuční sítě, a to od 17.28 hodin. Po té byly postupně zprovozněny jednotlivé systémy vlakového dispečinku. Některé lze zprovoznit ihned po zapnutí napájení, u jiných bohužel vzhledem k různým ověřovacím procesům pro zajištění bezpečnosti dopravy trvá zprovoznění delší dobu.

Po analýze příčiny poruchové signalizace bylo z údajů zařízení UPS zjištěno trvalé zvýšení napětí na distribuční síti a po požadavku na dispečink PRE provedeno pře-

pnutí odběrů pro Dopravní podnik v rámci rozvodny Střed a přibližně ve 20.11 h byly zprovozněny i systémy UPS.

## Poučení pro příště...

Zařízení pro zálohové napájení všech dispečinků metra prošlo počátkem tohoto roku kompletní rekonstrukcí a od 26. dubna je ve zkušebním provozu. Bylo realizováno při zachování úplného provozu napájení budovy CD v jednotlivých etapách podle dispečinků. Vlakový dispečink byl realizován a zprovozněn jako poslední. Jak firma Elfis, spol. s r. o. jako dodavatel zařízení UPS spolu s výrobcem Eaton Corporation, tak i jednotka Dopravní cesta Metro provádějí opatření, aby následky případných dalších poruch nebyly tak fatální. Ze strany Dopravního podniku je již realizováno rozdělení napájení důležitých zařízení VD tak, aby v případě poruchy hlavního napájecího systému VD a následného jednoho systému dispečerského řízení vlakové dopravy zůstaly v provozu další systémy umožňující



volbu náhradního řízení dopravy. U dodavatele UPS je nárokována realizace podrobnějšího monitoringu zařízení UPS, aby bylo možno správně analyzovat příčinu poruchy a zvolit postup pro rychlou likvidaci mimořádné události. Současné budou některá zařízení vlakového dispečinku, která způsobují při zapínání a vypínání velké proudové rázy, nahrazena jinými, s menšími negativními vlivy na napájecí síť. Jde především o náhradu klasických monitorů monitory LCD. Současně Pražská energetika přislíbila zvýšené dozоровání vývodů pro Dopravní podnik, a zejména pro napájení budovy CD. I když v žádném případě nebyla ohrožena bezpečnost cestujících, jedná se o vážný výpadek. Ten by, zejména pokud by se stal v přepravní špičce, mohl způsobit totální kolaps dopravy. Prvotní příčinou nebyl lidský faktor, ale přepětí na zařízení mimo toleranci dané normou. Přesto věříme, že i kdyby se situace opakovala, budeme připraveni ji do budoucna zvládnout bez zastavení provozu metra stejně, jako jsme dosud byli připraveni zvládnout situaci při výpadku napájecího napětí.



## AUDIS – Dispečerský řídicí systém autobusů

Michal Nohejl, jednotka Provoz Autobusy

**Systém AUDIS umožňuje dispečerům zobrazení všech dostupných informací (dat) z provozu v reálném čase pro potřeby efektivního řízení a kontroly autobusové dopravy. Systém zobrazuje a poskytuje informace o vozidle a tyto poskytuje i ostatním na software napojeným uživatelům.**

Program pracuje s daty z autobusů (např. vyhlášení zastávky, souřadnice GPS, údaje v palubním počítači) a s daty aktualizovanými přímo ze serverů DP (např. Jízdní řády, SQL databáze). Oboustranný přenos dat ve formě SDS (krátkých datových zpráv) je zajišťován prostřednictvím digitální

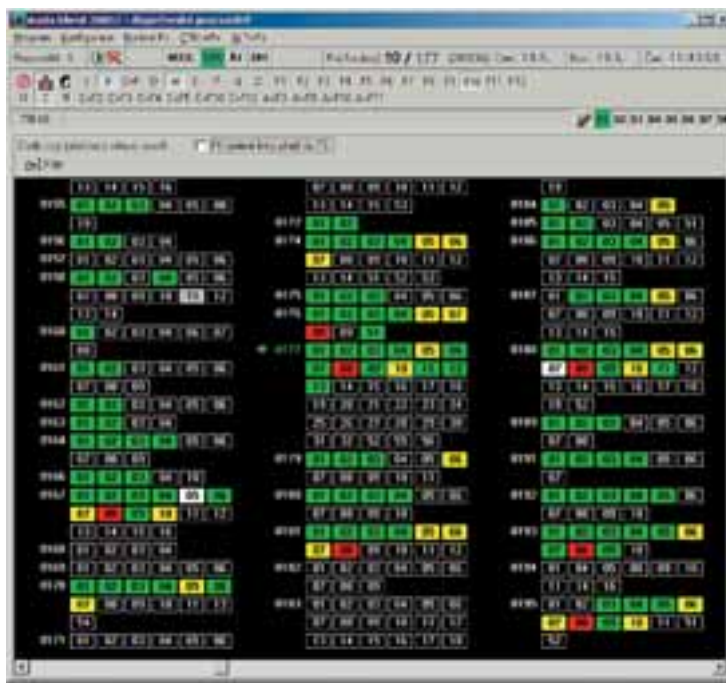
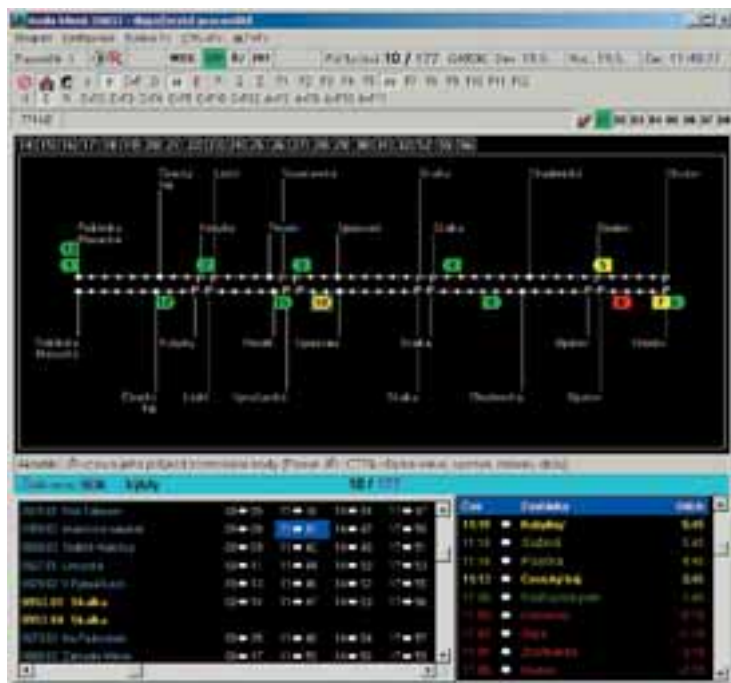
oblastní dispečer na pohotovostním vozidle pokyn z řídicího centra k jeho kontrole. Jedna z pracovních obrazovek AUDIS, tzv. „Perlová šňůra“ představuje na obrázku vybranou linku 177 s 1.–13. pořadím na lince. Zvolená 177/10 je v rámečku, a podle zbarvení zpožděná (stejně jako 5. a 7. pořadí).

Prostřednictvím AUDISu může provozní dispečer při náhle vzniklých situacích z Centrálního dispečinku dálkově ovládat palubní počítače jednotlivých autobusů nebo skupiny autobusů na lince a může operativně provést například zápis cílové zastávky do vozu, změnu linky a pořadí, vyhlásit informace pro cestující uvnitř i vně autobusu, informace interně pro řidiče. Je-li řidič autobusu v přímém ohrožení zdraví nebo života a použije tlačítko tísň, systém automaticky poskytne řidiči spojení, dispečer získá informaci o poloze autobusu a může tak bezprostředně operativně rozhodovat. Dispečer má v systému AUDIS k dispo-

Červená znamená nadjetí jízdního řádu a pokud navíc bliká, jde o nadjetí o více než 60 sekund. Žluté zbarvení znamená zpoždění vozu na lince. Velmi snadno lze zjistit například autobusy nekomunikující se systémem, na nájezdových či zatahovacích trasách, vyhlášení chybné zastávky na lince, sjetí z pravidelné trasy, kdy nesouhlasí poloha GPS.

Pomocí systému AUDIS lze v historii vyhledat zpětně pohyb vybraného autobusu v určitý den a časové období a jeho dodržování JŘ, což výrazně napomáhá při řešení stížností.

Systém AUDIS počítá i s výrazným krokem ve směru k cestující veřejnosti. Základy pro poskytování informací našim klientům již byly technicky položeny a dnes zbývá vlastní realizace začlenění do systémů pro informovanost, jako jsou například zastávkové informační panely, systém podnikového Intranetu či sdílení dat na Internetu či WAPu.



radiové sítě TETRA Městského radiového systému. Výsledkem jsou aktuální informace o celkové situaci v autobusové síti, na zvolené lince nebo u konkrétního autobusu (například odbavení v zastávkách, nadjetí či zpoždění). Digitální rádiová síť TETRA rovněž umožňuje vysoce kvalitní fónickou komunikaci v různých režimech hovorů. Systém AUDIS průběžně a v krátkých intervalech porovnává velké množství informací a je schopen odhalit mnoho nedostatků v provozu. Řadu z nich je možné operativním zásahem dispečera, obvykle ve spolupráci s řidičem, odstranit nebo alespoň minimalizovat, a tím přispět k zlepšení naší služby pro cestující. Doba od vyslání datového souboru (SDS zprávy) z vozidla do doby zpracování systémem AUDIS obvykle nepřekročí 6 sekund. V případě, že autobus „nekomunikuje“ se systémem, dostává

zici možnost zobrazení přehledu stavu vozů, kdy jsou tyto barevně odlišeny. V případě, že jsou vozy zobrazeny zeleně, jedou dle JŘ nebo v povolené odchylce.

Nedílnou součástí Řídicího a informačního systému AUDIS je návazná aplikace MAPA, která běží současně na druhém monitoru pracoviště dispečera a přináší tak aktuální



prostorový přehled. Na základě souřadnic GPS systému je poloha vozidel zobrazována přímo v mapě. Toto zobrazení může být svázáno s právě probíhající činností v základním programu AUDIS. Modul **Mapa** rovněž nabízí možnost vyhledat v historii zpětně pohyb autobusu v určený den a časové období.

Výběr polohy na mapě bez volby konkrétního autobusu nebo linky/pořadí nabízí databáze zastávek, ulic i místopisu (například dle kulturních a přírodních památek). Dispečer se pak může, například při zablokování jedné křižovatky a zastavení provozu, přesunout na mapě o křižovatku blíže příjezdícím dalším autobusům a včas zahájit jejich informování o odklonu k zachování provozu.

Řídicí a informační systém pro autobusy AUDIS je díky svému modulovému softwarovému řešení schopen se dále rozvíjet a poskytovat více informací nejen provozním pracovníkům, managementu podniku, ale také cestující veřejnosti.



## Opravy kotoučových brzd v Ústředních dílnách BUS

### Ústřední dílny BUS

S nákupem prvních Citybusů v roce 1996 se v autobusech Dopravního podniku hlavního města Prahy začaly ve větším měřítku objevovat kotoučové brzdy, v té době zatím jen na přední nápravě. Dnes mají nové nízkopodlažní autobusy kotoučovou brzdu i na nápravě zadní a taktéž autobusy Karosa (E) od roku výroby 1999 mají přední (tuhou) nápravu již také vybavenou kotoučovou brzdou.

Na většině autobusů Dopravního podniku jsou namontovány třmeny výrobců Meritor (dříve Lucas) a Knorr – Bremse. Tolik k zástavbě na našem vozovém parku. Experimenty s kotoučovou brzdou začaly v Anglii již v 90. letech 19. století. Vůbec první automobil s kotoučovou brzdou byl patentován Frederickem Williamem Lanchesterem v jeho birminghamské továrně v roce 1902. Širšího použití se ale dočkaly až v 50. letech minulého století. Kotoučová brzda je brzda, jejíž pracovní částí je brzdový kotouč, brzděný přitlakem brzdových destiček, přenos brzděné síly přes brzdové destičky na brzdový kotouč zajišťuje brzdový třmen. Brzdový třmen obsahuje jeden nebo dva brzdové písty, které tlačí brzdové destičky kolmo na brzdový kotouč. Vzniká třecí síla mezi brzdovými destičkami a brzdovým kotoučem. Ovládání brzdových třmenů je buď hydraulické, používané především u osobních automobilů, nebo pneu-mechanické používané u nákladních automobilů a autobusů. U hydraulického principu ovládání je píst brzdového třmenu vysouván tlakem brzdové kapaliny



v brzdové soustavě po sešlápnutí pedálu brzdy. U pneu-mechanického principu ovládání je píst v brzdovém třmenu vysouván pomocí různých principů mechanických převodů od brzdové páky, s kterou je spojen brzdový válec, zapojený do vysokotlaké vzduchové brzdové soustavy vozidla. Kotoučové brzdy jsou obecně oproti brzdě bubnové výrazně lehčí, výkonnější a především se lépe chladí. Na druhou stranu jsou dražší a náchylnější na poruchy vzniklé znečištěním. Proto jsou nadále v současnosti u levnějších automobilů používány pouze na přední nápravě.

V průběhu roku 2003 se začaly u brzdových třmenů objevovat poruchy způsobené právě jejich vyšší náchylností na znečištění, které vedly k nutnosti výměny původního brzdového třmenu za nový, což v té době znamenalo finanční náklad okolo 60 000 Kč za jeden brzdový třmen. Tyto náklady nás v Ústředních dílnách BUS (dříve DOZ Hostivař) inspirovaly ke zřízení specializovaného pracoviště, které si dalo za úkol zavést a v praxi ověřit provádění preventivní údržby brzdových třmenů. Prvním krokem byla technologická příprava, která spočívala ve specifikaci technologických postupů, přípravků a náhradních dílů, potřebných k provádění této preventivní údržby, a také různých úrovní oprav dle míry opotřebení jednotlivých třmenů. Současně probíhala ekonomická analýza výhodnosti provádění této údržby ve vztahu k nabídkám ostatních opravců brzdových třmenů na našem trhu. V neposlední řadě bylo důležité najít spolehlivé dodavatele originálních náhradních dílů, které by byly cenově výhodné a také neustále dostupné. Preventivní údržba spočívá v rozebrání brzdového třmenu, vyčištění, roztržení na díly, které je možné použít nebo renovovat a díly nepoužitelné, určené k likvidaci a výměně za nové. Po vytřídění dílů je těleso brzdového třmenu opísko-

váno, povrchově upraveno speciální barvou Gamal a preventivně jsou vyměněny všechny těsnicí prvky. V případě nutnosti jsou vyměněny ovládací prvky brzdového pístu, samostavu a posuvného vedení. Na závěr je třmen podroben výstupní kontrole a zkoušce. K preventivní údržbě a opravám jsou používány originální díly výrobců třmenů. Toto pracoviště a proces této údržby a opravy byl v roce 2005 certifikován dle normy jakosti ISO 9001:2000. Jako první k zavedení procesu preventivní údržby brzdových třmenů byly vybrány tehdejší hostivařské (DOZ) vozy (nyní provozovna Hostivař). Náklady na tuto základní preventivní údržbu činily přibližně 4 000 Kč na jeden třmen.

Od roku 2006 jsou již do tohoto programu preventivní údržby zapojeny všechny autobusy jednotky SVA a náklady na preventivní údržbu a opravy brzdových třmenů i přes zvyšující se materiálové a mzdové vstupy a čím dál vyšší roční kilometrický proběh autobusů se nám daří neustále snižovat. K úspěchům zavedení procesu preventivní údržby brzdových třmenů patří i fakt, že se nám o výhodnosti podařilo přesvědčit i další republikové dopravní podniky a podle našeho doporučení i ony zavádějí preventivní údržbu brzdových třmenů a nás může jenom těšit, že k opravám třmenů si vybraly právě naše specializo-



vané pracoviště v Ústředních dílnách BUS. Mimo republikové městské dopravní podniky nás vyhledávají další externí subjekty, jako ČSAD Jablonec nad Nisou, Polkost, Itap, Connex, KD servis a další. V současnosti je čtvrtina produkce tohoto pracoviště určena právě těmto externím dopravcům. Naše specializované pracoviště se stává v oboru oprav brzdových třmenů známým svojí kvalitou a profesionalitou daleko za hranicemi Prahy a je pro náš podnik nezpochybnitelným finančním přínosem.



## Poradenství při hledání zaměstnání

*Bc. Jan Pospíchal, jednotka Provoz Metro*

**Poradenství můžeme obecně nazvat jako nasměrování daného člověka podle jeho možností a schopností. Je nutné brát zřetel na jeho předchozí činnosti, čím se zabývá v současnosti a co by bylo pro něj optimální v budoucnu. Poradenství lze chápat jako pomoc, která startuje aktivní přístup dotyčného. Není správné ponechat aktivitu na pomáhajícím a druhou stranu nechat v pasivitě čekat až jak to dopadne.**

Dále k poradenství nelze přistupovat jako ke vztahu nadřazený x podřízený. Pokud chceme správně fungovat, je nutné zmapování celého problému a stanovení postupu.

### Struktura poradenského procesu:

- I. fáze – **seznámení se s problémem**, přesné zmapování problému,
- II. fáze – **diagnóza problému**, vydefinování a zdůvodnění příčin problému,
- III. fáze – **určení cíle**, návrh řešení problému,
- IV. fáze – **klientovo rozhodnutí**, seznámení s řešením a možné alternativy,
- V. fáze – **hodnocení**, jak se zdařilo realizovat určené cíle, co dál, kde se stala chyba, příprava dalšího postupu.

### Cíle poradenského procesu

Cílem je vyřešení současného nevyhovujícího klientova stavu s přihlédnutím k minulosti a perspektivě do budoucna. Není vhodné „stavět vzdušné zámky“, ale reálně zhodnotit možnosti a nasměrovat klienta optimálním směrem.

Poradenství není shodné s prací psychiatrů. Psychiatr se zabývá duševními poruchami, kdežto poradenství pomáhá řešit problémy psychicky zdravých lidí. Je nutné si uvědomit, že psychika se stává největším problémem. Úkolem poradce je vrátit klienta do aktivního procesu, a to i v oblasti vyhledávání práce. Poradenství není pouhé udělování rad nebo sdělování informací.

Poradenství má směřovat klienta k realistickým cílům, k možnosti poznání sama sebe a dále utvářet jeho vztah k okolí. Pokud je tento proces dobře zvládnut, klient se cítí svobodný, a to i ve smyslu rozhodování. Pokud se týká poradenství při hledání zaměstnání, nejrozšířenější jsou poradenské služby na Pracovních úřadech. Zde je soustředěna jak nejširší nabídka pracovních míst, tak i různých alternativ řešení.

**Osobnost poradce** – základem jsou dobré všeobecné komunikační schopnosti, měl by umět přesně pochopit smysl klientových požadavků, a to i těch neverbálních, mít schopnost shrnout obsah klientových výroků v souladu se zájmy klienta.

Pokud se budeme problematikou poradenství při hledání zaměstnání hlouběji zabývat, je vhodné si plusy a mínusy klienta shrnout, a tím i určit jeho směřování.

Je nutné mít na paměti, že každou přednost lze využít, naopak negativně zapůsobí slabiny.

Pro přehledné uspořádání „pro a proti“ lze použít tzv. SWOT analýzu. A to jak při tvorbě dalšího osobního rozvoje, tak i při přípravě na osobní pohovor klienta.

**Přednosti** – pozitivní stránky, na kterých můžete stavět a využít je.

Do této skupiny patří pracovní zkušenosti, vzdělání, včetně dalších kurzů, školení, seminářů a všech vědomostí, zázemí v oboru, schopnost držet krok s jeho vývojem, „měkké“ dovednosti, jako komunikativnost, týmový duch, schopnost vést projekty, organizační dovednosti, flexibilita, osobní postoje a charakteristiky (poctivost, pracovní morálka, disciplinovanost, sebekontrola, optimismus, energičnost), síť kontaktů, reference – možnost prokázat své dřívější pracovní úspěchy, činnost v profesních organizacích, hluboký vztah k profesi – „mít rád svou práci“.



**Příležitosti** – příznivé vnější podmínky a okolnosti, ze kterých můžete těžit. Patří sem příznivé trendy ve vašem oboru, na trhu práce, poptávka po lidech s novým typem kvalifikace a vzdělání, pozice vyžadující specifickou kombinaci odborných znalostí a zkušeností, geografické příležitosti.

**Slabiny** – vašimi negativními stránkami, které můžete zlepšovat, jsou slabé nebo žádné odborné znalosti, nedostatek pracovních zkušeností, nízká cílevědomost, nedostatky v „měkkých“ dovednostech, nedostatky ve způsobu hledání práce, nevyhovující osobnostní charakteristiky, špatné pracovní návyky, nízká motivovanost, nerozhodnost, plachost, precitlivělost a další.

**Hrozby** – nepříznivé podmínky nebo okolnosti. Jste schopni je minimalizovat, pokud budete připraveni na negativní trendy v oboru, snižování pracovních příležitostí, konkurenci mladších nebo vzdělanějších kolegů, deficit nových znalostí a zkušeností, které přinesl rozvoj oboru, konkurenci těch,

kteří umějí lépe „získat“ práci nebo mají lepší reference.

### Tajemství úspěchu

Lidé, kteří hledají zaměstnání, říkají: „**Není jednoduché najít práci podle svých představ**“. Opravdu to není jednoduché, ale každý člověk může najít práci přesně podle svých představ. Jde jen o to, jaké jsou ty představy...

Je asi rozdíl v představách čerstvého absolventa, staršího člověka a mladého člověka s desetiletou praxí v atraktivním oboru. Každý z nich má své představy a více či méně je musí korigovat podle situace.

**Čerstvý absolvent** – získal informace formou přednášky v posledním ročníku na téma, jak hledat zaměstnání. Po této přednášce relativně hodně z nich má zkrácenou představu o své hodnotě na trhu práce. Hrubým odhadem se dá říci, že pouhá pětina těchto studentů žila v reálném světě. Byli si vědomi toho, co je reálné, a věděli, jak postupovat dále. Jednoduše – věřili si.

**Starší lidé** – jedna z nejméně žádaných skupin na trhu práce. Ti, kdo rezignují a tvrdí, že o ně už nikdo nestojí, že jsou staří a nezajímaví – mají velkou pravděpodobnost, že to tak opravdu bude. A odvolávat se na to, že celý život poctivě a tvrdě pracovali a dnes by to mělo být ceněno a žádáno, moc nepomůže. Jde o to přijmout jako fakt omezení – to je ten realistický přístup – a zároveň si věřit, a tím nad nimi zvítězit. Pokud si nevěříme, nezmůžeme vůbec nic.

Jste posuzováni nejen podle obsahu řeči, ale i na základě smyslových vjemů a signálů. To je neverbální komunikace, stačí, aby se člověk oblékl do nevhodných šatů nebo se zatvářil nevhodně, a nepříznivý dojem je tu. Ohodnocení je negativní dřív, než pronesete slovo.

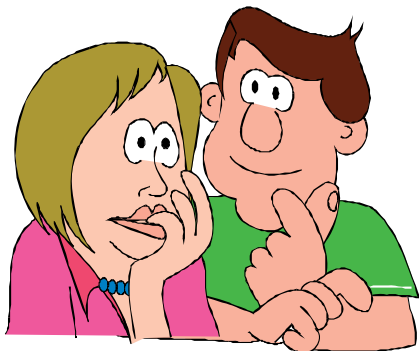
Vaše hodnocení může být ukvapené, ale to nic nemění na skutečnosti, že je přirozené. Vaše neverbální komunikace je vedle psychologie barev nejzajímavější předmět zkoumání v problematice osobního image. Pokud zvládnete pravidla neverbální komunikace, máte na své straně jednoho z nejmocnějších pomocníků.

Pokud se ucházíte o nové pracovní místo, musíte přesně vědět, proč jste právě vy ten nejlepší. Musíte vědět, jaké výhody pro svého nového zaměstnavatele přinášíte, v čem jste dobří, jaké jsou vaše silné, ale i slabé stránky. Je velice důležité, abyste takové informace na přijímacím pohovoru přesně a efektivně předali.

Ve svůj prospěch můžete výborně využít i neverbální komunikaci. Zvolte oděv, který se hodí pro pozici, o níž se ucházíte, a ve kterém se dobře cítíte, v jednacím místnosti se posaďte pokud možno po pravé ruce osoby, se kterou budete mluvit, ne naproti, usmívejte se přirozeným způsobem, neschovávejte ruce pod stůl, na ruce by vám mělo být vidět, při hovoru si nesahejte

na obličej ani jiné části těla, nehrajte si s oděvem, šperky, ani s dokumenty a tužkou na stole, pozorně naslouchejte, udržujte oční kontakt. Přijímací pohovor vám také může napovědět, jaká je společnost, u které se o místo ucházíte.

Zdrojem informací o zaměstnavateli je samozřejmě též osoba, která s vámi pohovor povede. Je to „vyslanec“ firmy. Buďte pozorní již od prvních okamžiků po příchodu do společnosti!



Jednou z cest k úspěchu je efektivní využití vašeho osobního potenciálu.

Osobní potenciál je souhrn všech vašich vlastností a schopností, které vám umožňují dosáhnout pracovních i společenských cílů.

Maximalizace osobního potenciálu je tedy velmi důležitá. Dbejte na **osobnost**, fyzické a osobnostní vlastnosti – psychologické testy, **odbornost**, schopnosti, vzdělání a praxe ve vztahu k profesi – doplňujte vzdělání v oboru, **efektivitu**, míru využití znalostí a schopností – využívání nabytých znalostí, **stabilitu**, tedy schopnost adaptace na změny – berte v úvahu názory, které vám připadají špatné nebo mylné, a **dynamiku** – působení na okolí. Chcete-li účinně ovlivňovat své okolí, pracujte především na sobě.

Chcete-li být dlouhodobě vyrovnaní, kompenzujte pravidelně svůj pracovní výkon kvalitním odpočinkem. Nenechte se „převálcovat“!

Součástí dobré přípravy je také analýza charakteru člověka, se kterým budete jednat. Ne vždy se takové informace dají získat předem. Soustřeďte se tedy pouze na to, co chcete říct, a kdo sedí proti vám, vás vlastně moc nezajímá.

Styl oblékání, volba doplňků a barev je dalším důležitým komponentem osobního stylu. Dobrý styl oblékání může výborně kompenzovat tělesné nedostatky. Silnou zbraní ve vašich rukou jsou vhodné volené barvy. Nezapomeňte zvolit k vámi vybranému oblečení správné doplňky. Vhodná kravata může výborně zvýraznit konečný dojem. Ponožky se nosí buď v barvě obleku, barvě bot nebo černé, ne však světlejší než boty.

Správný styl komunikace, společenská obratnost a náležitě vystupování jsou dalšími důležitými faktory zvyšujícími

vaši „konkurenční výhodu“. Pokud se někdo dokáže obratně vyjadřovat a být nenásilně uctívý, jeho okolí na to pozitivně reaguje.

Kultura a celková úroveň mluveného projevu o nás vypovídá víc, než bychom si přáli. Svým oblečením zapůsobíte na první pohled, svou řečí na první poslech. Bohužel často způsob verbálního projevu lidí nekoresponduje s tím, jak jsou oblečení, jaké mají auto nebo profesní pozici. Přitom je společensky žádoucí a v našem vlastním zájmu, aby vnější vzhled byl v souladu s řečovým projevem i celkovým vystupováním.

Firemní kultura daného zaměstnavatele bude totiž do velké míry ovlivňovat vaši spokojenost v zaměstnání a ztotožnění s firmou, ve které pracujete.

Co je firemní kultura? Souhrn všech faktorů, kterými se firma prezentuje vně i uvnitř.

Dalším dílkem do skládky je samotný průběh výběrového řízení. Na leccos se můžete vhodnými dotazy zeptat i personalisty, který ho vede. Získejte zpětnou vazbu v kvalitě a kvantitě.

A až do nového zaměstnání nastoupíte, mějte na paměti, že firemní kulturu vytvářejí lidé dané firmy a že ji od té chvíle taktéž reprezentujete. Nejste ale jen jejím pasivním zástupcem – můžete ji ovlivňovat i měnit.



## První rok realizace projektu vzdělávání

*Ing. Jarmila Macková, personální úsek*

**Program vzdělávání, který se uskutečňuje s podporou Evropského sociálního fondu (ESF), se v těchto týdnech dostal do druhé poloviny plánované dvouleté realizace.**

Lze konstatovat, že vše probíhá v souladu s plánem projektu a platnou legislativou. Projekt je rozdělen do dvou realizačních oblastí:

### Realizace projektu v oblasti manažerských dovedností

Projekt je realizován v pěti vzdělávacích dvoudenních celcích a účastní se ho manažeři střední a vyšší úrovně. Dosud se uskutečnilo 20 výukových dvoudnů, tři skupiny manažerů již absolvovaly celý program a obdržely certifikát.

Základním cílem projektu je přispět k zajištění efektivního řízení organizace prostřednictvím kvalifikovaných manažerů, kteří budou zárukou vysoké a stabilní úrovně. Hodnocení vzdělávání je zajišťováno průběžnou zpětnou vazbou lektorem, manažerem projektu a závěrečným hodnocením účastníků. Na základě získaných informací je program modifikován, aby maximálně vyhovoval potřebám manažerů DP. Přestože

souhrnné vyhodnocení projektu nelze provést vzhledem k tomu, že program dosud ukončilo asi 25 % účastníků, vyznívají současná hodnocení velmi pozitivně.

### Realizace projektu v oblasti informačních technologií

Ve své druhé části si projekt klade za cíl podpořit rozvoj znalostí a dovedností zaměstnanců v oblasti informačních technologií a podpořit jejich adaptabilitu na změny, které v technologických podmínkách neustále probíhají. Kurzy zahrnují celé spektrum kancelářského software.

Za první rok realizace projektu se uskutečnilo 32 kurzů, ve kterých bylo proškoleny na 300 zaměstnanců (v projektu se uvažuje o celkovém počtu přibližně 650). Účastníky kurzů jsou převážně zaměstnanci na pozici technickohospodářských pracovníků, kteří potřebují získat nové znalosti, nebo se v dané oblasti pro výkon své práce zdokonalit. Po absolvování kurzů a závěrečných testech získávají certifikát.

Obdobně jako u vzdělávání manažerů, i zde je sledována zpětná vazba.

Účinnost vzdělávání je vyhodnocována na základě výsledků testů a dotazníků, které účastníci kurzů vyplňují. Z průběžných výsledků vyplývá, že realizace této části projektu má vysoký stupeň kladného hodnocení jak obsahové náplně kurzů, tak kvality lektora.

Tím, že DP získal podporu z ESF, se současně zavázal plnit určité povinnosti vůči poskytovateli této podpory – Úřadu práce hl. m. Prahy (dále ÚP). Mezi ně náleží i čtvrtletní zpracování monitorovacích zpráv, které jsou detailním výkazem realizace projektu za uplynulý tři měsíce. ÚP byly předány již čtyři monitorovací zprávy, které byly poskytovatelem hodnoceny bez zásadních připomínek a příspěvek z ESF za uplynulé období byl DP poskytnut v plné výši, což je 55 % uznatelných nákladů.



### Zemřel ing. Jiří Medlín

**V neděli 23. září 2007 zemřel ve věku 68 let po dlouhé těžké nemoci doma, v kruhu rodinném, ing. Jiří Medlín.**



Jiří Medlín po absolvování Stavební fakulty ČVUT nastoupil v roce 1969 do Dopravního podniku hl. m. Prahy, kde postupně zastával různé řídicí funkce. V roce 1997 byl zvolen předsedou představenstva Pražské strojírny a. s. a jmenován jejím generálním ředitelem. Tuto funkci potom zastával až do svého odchodu do starobního důchodu v srpnu 2007.



## Školní linky

Daniela Kočí

Děti se ke své velké radosti musely vrátit do školních lavic a je to již více než měsíc, kdy rodiče kontrolují domácí úkoly a obsahy tašek svých ratolestí. S návratem za učebními povinnostmi začaly po prázdninové pauze svoji roli plnit v mnohých městech i školní linky. V Praze a jejím okolí jich jezdí sedmnáct.

Školní linky jako zvláštní druh dopravy v rámci České republiky zákony neuvádějí. Tento pojem není zakotven v Zákoně o silniční dopravě ani v zákonech upravujících nakládání s veřejnými financemi. Doprava do škol a ze škol je Zákonem o silniční dopravě definována jako součást základní dopravní obslužnosti, pro niž je kraj povinen hradit takzvanou prokazatelnou ztrátu dopravce.

Spoje určené k přepravě do škol jsou zpravidla zároveň veřejnou linkovou dopravou. Pokud škola nebo kraj objedná pro dopravu dětí neveřejný spoj v pravidelných časech, musí být provozován na základě licence pro zvláštní linkovou dopravu. Přepravu školních dětí lze provádět i bez licence, pokud však dopravcem není sama škola nebo obec, musí mít dopravce koncesí.

### Zeleně označené linky

V některých městech existují speciální školní linky městské hromadné dopravy. Obvykle jde rovněž o linky veřejné dopravy, ale dopravce může stanovit, že v případě zaplnění, jsou školní děti přepravovány přednostně. V České republice existují i tro-



Autobusy jsou zezadu označeny reflexní cedulí, která značí autobus přepravující děti. Foto © Jan Horský

lejbusové školní spoje a linky, jednu z nich najdeme například v Mariánských Lázních. V Praze je pro školní linky vyhrazena speciální číselná řada od 551 výše. V minulých letech se používala čísla od 401, ale později ustoupila mimopražským linkám Pražské integrované dopravy. Školní linky jsou samostatná kategorie linek. Jsou v provozu pouze ve dnech školního vyučování v dané škole, kterou linka obsluhuje. Klasické školní linky se označují čísla 552 – 574, ale v síti PID najdeme i další, které by odpovídaly charakteristice školní linky, například 343, 416 a 465. Jsou určeny přednostně pro žáky 1. stupně základních škol a 14 z nich provozuje Dopravní podnik hlavního města Prahy, pouze 3 linky obstarávají soukromí dopravci. Linku 557 z Dolních Počernic na Černý Most má pod palcem Jaroslav Štěpánek a děti školou povinné ze Sídliště Rohožník do Ratibořické

a Hulické vozí Connex Praha linkami číslo 562 a 564.

Školní linky číselné řady 551 a výše jsou provozovány ve dnech školního vyučování obecně, rušení těchto linek v případě ředitelského volna některé ze škol nemá oporu v zákoně.

Na zastávkových sloupcích jsou označeny zelenými čísly. V minulosti bývaly určeny přednostně nebo i výhradně pro školní děti, v současné době jsou však všechny pražské školní linky plně veřejnými linkami, které se liší pouze atypickým rozsahem provozu, specifickou trasou a označením vozidel. V minulosti nebyly označeny názvem cílové zastávky a na tabulích s označením linky byl místo údajů o trase jen nápis školní linka, postupně se však označení vozů těchto linek dostává do souladu s obecnými požadavky.

### Svůj autobus mají děti rády

Na zastávce čeká hlouček dětí s barevnými taškami na zádech. „Tomášek je prvňáček, a tak chodím k autobusu zatím s ním, ale od října začne jezdit sám,“ vysvětluje svoji přítomnost u ranního autobusu jedna z maminek. Linku si pochvaluje stejně jako děti, které by ale raději než do školy jely autobusem někam na výlet. Školní linka 552 zajišťuje přepravu žáků ze dvou významných přestupních uzlů do odlehle školy na Karlově, kam není možné dostat se městskou dopravou.

Z Pitkovic vozí děti do uhřetěveské školy linka číslo 570. Ze zastávky Picassova to mají ke škole, co by kamenem dohodil. Andrea navštěvuje speciální školu už dva roky. „Mamka přesně ví, kterým autobusem jedu, a tak je klidnější,“ vysvětluje žákyně, která má prý nejraději kroužek keramiky v místní škole. Učitelky v nádherně opravené škole s dostatkem zeleně v okolí dodávají, že kromě keramiky zde mají také sportovní hry a sborový zpěv. Školní linku



K cestám za vzděláním používají děti z okolí Uhřetěveské zastávku Picassova školní linky č. 570. Foto © Daniela Kočí



si tu velice chválí ony i rodiče při pravidelných schůzkách, využívá ji prý mnoho dětí stejně tak jako školní linku 553. Školní linka je v současné trase v provozu od května 2006 a zajišťuje dopravu dětí ze Štěrbohol do školy v Dubči. Jako jediná školní linka má odpoledne čilejší provoz než ráno, má celkem tři spoje denně. Druhá nejnovější školní linka 569 dopravuje děti z Benic do školy v Uhřetěvsi v čase, kdy nejede linka 265. Vzhledem k tomu, že právě v této oblasti je velký rozvoj výstavby nových domů a stěhuje se sem stále více rodin s dětmi, dá se předpokládat, že zájem o školní autobusy bude v těchto okrajových částech Prahy narůstat. Zbrusu nová školní linka je v provozu od září letošního roku. Autobus číslo 556 spojuje zastávky Knovízská a Brodského.

V některých oblastech s řídkým osídlením obce zvažují i zajištění svozu a rozvozu školních dětí pomocí minibusů, které by v ostatních časech obec mohla využít například k převozu školních obědů, pečovatelské službě, převozu seniorů nebo tělesně postižených. S nelinkovou dopravou podobného typu (radiobus, dolmuš) experimentuje například firma Audis Bus na Rychnovsku, inspirována praxí v některých oblastech například Nizozemska a Německa.

### Pozor, přepravuji děti!

Autobusy na školních linkách jsou ze zadu označeny reflexní cedulí, která znamená „Označení autobusu přepravujícího děti“. Ostatní řidiči jsou podle Zákona o silničním provozu za stojícím „školním“ autobu-



Autobus školní linky 553, provozované firmou Bado BUS, v zastávce Háje. Foto © Roman Vanka

sem povinni zastavit vozidlo a pokračovat v jízdě mohou až po odjezdu vozidla ze zastávky.

U linky 552 z Náměstí Míru na Karlov by to ale znamenalo při dodržení předpisů chvilkový kolaps na magistrále. V Sokolské ulici by školní spoj po dobu pobytu v zastávce zastavil provoz čtyřproudé vozovky. Řidiči jedoucích vozidel jsou totiž povinni jízdu přizpůsobit tak, aby děti ani v případě vběhnutí do vozovky nebyly ohroženy. Povinnost dbát zvýšené opatrnosti vůči takto označeným vozidlům ukládá všem řidičům zákon, avšak ten již nestanovuje, a tudíž nevymezuje, kdo a za jakých podmínek smí nebo musí na autobuse označení použít.

V rámci dopravy hrazené krajem, v návaznosti na tradici dopravy ČSAD, lze za školní považovat ty spoje, u kterých je v jízdním řádu poznámka, že jedou pouze v pracovních dnech a nejedou o prázdninách. Některé spoje jedou ve dnech školního vyučování po jiné trase než v pracovních dnech o prázdninách, například zajižďejí do některé zastávky navíc. Může jít o spoje na lince, na níž jsou provozovány i jiné druhy spojů, nebo může jít o samostatnou linku obsahující jen jeden či několik takovýchto spojů. Číslováním linek ani označováním vozidel nejsou takové linky nijak odlišeny od běžných linek veřejné linkové dopravy.



Zastávka školní linky č. 552 na Náměstí Míru. Foto © Daniela Kočí



Školní autobus ve stanici I. P. Pavlova ve směru na Karlov. Foto © Jan Horský

## Školní spoje a linky

Ing. František Prošek

**Ve většině systémů veřejné dopravy byla a je určitým způsobem zvýhodňována či usnadňována přeprava dětí a mládeže. Nejčastěji se tak děje ve sféře tarifní, kdy pro určité věkové kategorie je poskytována buď zcela bezplatná přeprava nebo přeprava za snížené jízdné. V pražské městské dopravě je tarifní zvýhodnění dětí doloženo již u koňky, dále u téměř všech soukromých společností, provozujících dopravu, a samozřejmě od počátku existence i u Elektrických podniků, jako dopravce městského.**

Kromě poskytování nižšího jízdného pro všechny děti do určité věkové hranice byly zvýhodňovány i cesty do škol u starší mládeže, a to vydáváním levnějších předplatných jízdenek nebo umožněním zakoupení jednotlivých jízdenek dětských po předložení zvláštního průkazu.

Až do padesátých let minulého století bylo uvedené tarifní zvýhodnění jediným „nadlepením“, které bylo dětem, případně žákům a studujícím, v Praze poskytováno. V té době se začaly postupně měnit jak charakter „pražského venkova“, tedy okrajových a dosud neurbanizovaných částí města, tak i zvyšovat nároky na zajištění určitého standardu služeb obecně. Na tyto skutečnosti reagoval tehdejší Dopravní podnik i opatřeními ve sféře provozní, z nichž nejviditelnější bylo zavádění zvláštních spojů pro potřeby školních dětí v některých přepravních relacích. Po dlouhou dobu se jednalo téměř výhradně o zajištění dopravy do školy z lokalit, kde základní (obecná) škola nebyla a současně zde nebyla zajištěna veřejná doprava vůbec nebo v potřebném směru.

S ohledem na uspořádání města i jeho dopravní síť přicházelo v úvahu zajištění takových potřeb prakticky výhradně autobusovou dopravou. Předcházející charakteristika „do školy“ určuje v tomto prvním období i reálný směr přepravy. Jednalo se totiž skutečně o zajištění dopravy žáků na začátek školního vyučování, který byl vždy jednotný, v opačném směru, při ukončení vyučování, u různých ročníků odlišného, tato služba zajišťována nebyla. Uvedená skutečnost souvisí i s obvyklou organizací provozu školních spojů, kdy se jedná vždy o „přejezd“ vozidla (buď ve smyslu fyzickém nebo organizačním) z kmenové linky, na kterou je jízdním řádem zařazeno. Tehdejší notorické a dlouhodobé podmiňování autobusové dopravy ve městě a její vysoké využívání umožňovalo bez větších problémů právě jen takovéto omezené zajištění školní přepravy. Před osmou hodinou ranní, kdy vyučování začíná, již končila přepravní špička a zatahující vozy

dělených směn tak mohly jen prodloužením jejich provozu zajistit potřebný výkon mimo kmenovou linku bez negativních dopadů na její kapacitu.

Prvním známým případem zajištění zvláštní dopravy pro potřebu školních dětí v Praze bylo zavedení spoje linky č. 112 do Podhoří ráno ve dnech školního vyučování od 3. ledna 1955. Linka byla tehdy provozována v úseku Pelc-Tyrolka – ZOO a oblast Podhoří nebyla do té doby obsluhována vůbec. Z dostupných pramenů není patrné, kdo o zavedení této mimořádné dopravy rozhodl a jaké byly přepravní podmínky tohoto spoje. Provozně se jednalo o spoj, obsažený ve služebních jízdních řádech i v jízdním řádu pro veřejnost jako linka č. 112, přestože její vedení bylo nadále jak v podnikových materiálech, tak i v informacích pro cestující, uváděno pouze v základní trase k Zoologické zahradě. Pravidelná obsluha Podhoří byla více prodlouženými spoji zajištěna od 2. února 1959, a tím byl školní charakter této obsluhy odstraněn.

Dalším podobným případem bylo zajištění dopravy školních dětí z Klukovic. Opět se jednalo pouze o jeden spoj ráno, pro hromadné cesty na začátek vyučování. Tento spoj byl zajišťován od 1. prosince 1958 linkou č. 105, jezdící pravidelně v trase Hlubočepy – Barrandov. V tomto případě se však nejednalo o prodloužený spoj, nýbrž o přejezd do zcela jiné trasy, kdy vůz kmenové linky jel manipulačně od Filmových ateliérů do Klukovic a odtud vezl děti ke škole v Hlubočepích, čili částečně po trase linky č. 104. Jako školní zaniklo toto spojení pravidelným prodloužením několika spojů linky č. 104 ze Slivenecké silnice do Klukovic.

Za poslední školní spoje „historického období“ tohoto druhu zajišťování dopravy lze označit dlouhodobě zajišťované spojení Falcká – Ruzyňská škola, určené pro děti z oblasti Malého Břevnova. Od začátku školního roku 1961/1962 bylo zajišťováno jako zvláštní spoj linky č. 108, který jezdil téměř 20 let do 17. března 1979, když na začátku roku 1978 se dočkal oficiálního, i když zatím jen interního, označení jako Školní spoj č. 1.

Větší množství školních spojů vznikalo od roku 1968 a pak v letech sedmdesátých.

Tak např. od 11. listopadu 1968 jezdil spoj linky 103 ze Střelnické, od 1. září 1969 2 páry spojů v relaci Dolní Chabry – Čimice, od 17. září 1969 spoj Jahodnice – Kyje, škola, od 7. června 1971 spoje Hutě – Kyje, škola a od 6. září 1971 jeden prodloužený spoj linky 112 z Podhoří na Dimitrovo (nyní Ortenovo) náměstí. Tyto spoje byly nadále vyznačeny pouze v jízdních řádech linek, z nichž vozy na jejich zajištění přejížděly a obdobně byly evidovány i v materiálech dopravního útvaru závodu (podniku) Autobusy společně se všemi mimořádnými spoji a přejezdy. Zvláštní evidence byla zavedena až od roku 1978, kdy se začaly v provozní dokumentaci pořadově a samostatně číslovat. Na konci školního roku 1977/78 tak existovalo 11 spojů v osmi relacích označených čísly 1 až 8, tj. osm linek, tvořených jedním nebo dvěma spoji. U některých spojů, vzniklých v polovině sedmdesátých let, není však známo přesné datum vzniku. Zhruba současně s interním očíslováním došlo i k dalšímu „oficiálnější“ těchto spojů, a to jak ve smyslu přepravním, tak i z hlediska administrativního zavádění. Spoje byly nyní jednoznačně určeny pro přednostní přepravu školních dětí, s možností přepravy dalších cestujících do kapacitního naplnění vozu. O zřizování spojů pak formálně rozhodoval odbor dopravy Národního výboru hl. m. Prahy na základě požadavků školských odborů nebo přímo jednotlivých škol, a to stejným způsobem, jako o ostatních změnách v provozu autobusových linek městské dopravy, což bylo v souladu s tehdejší právní úpravou (zákon č. 68/1979 Sb., o silniční dopravě a vnitrostátním zasilatelství). Od této doby jsou o všech školních linkách známy všechny základní údaje. Za období 1974 až 1985 je zachyceno více než 50 školních linek, jejich přesný počet však nelze určit s ohledem na prázdninami přerušovanou existenci, když v některých případech, před oficiálním označením, není patrné, zda se v dalším školním roce jednalo o linku novou, či podstatněji změněnou linku z předcházejícího školního roku.

V tomto období se začalo rozšiřovat i spektrum důvodů, které k zavádění školní dopravy vedly. Novými důvody bylo například zajištění bezpečnosti dětí (např.



Autobus školní linky č. 409 v zastávce Škola Kyje v roce 1999. © Foto: Roman Vanka

k odstranění nutnosti přechodu frekventovaných komunikací, výjimečně i důvody kapacitní tam, kde pravidelná linka nestačila přepravní poptávce ještě v době začátku nebo i konce vyučování. S koncentrovanou bytovou výstavbou na nových nevybavených sídlištích, kde se v první etapě stavěly pouze bytové objekty, docházelo k případům, že pro nové obyvatele nebyla v místě zajištěna možnost školní docházky vůbec, nebo tamní škola nedostačovala kapacitně. Vznikl tak větší počet linek, převážejících děti z těchto míst do jiných škol, plně nevyužitých. Zde se jednalo o větší objem přepravy, zajišťovaný i několika paralelními spoji, v některých případech byly takto přepravovány i ucelené školní třídy včetně učitelů. Méně častými bylo zajištění přepravy do škol zvláštního typu – např. pro slabozraké a nevidomé, zvláštních, jazykových, v jednom případě i do mateřské školy (pro rodiče s dětmi) a ve dvou případech pro přepravu učňů Dopravních podniků. U přepravy ucelených tříd a v posledně jmenovaných dvou případech šlo i o výjimku z nepsaného pravidla, že školní doprava je organizována pro přepravu dětí prvního stupně základních škol. Použitý přesnější termín školní linka namísto spoj začal být používán právě v této době a plného uplatnění se dočkal od 1. září 1982, kdy začaly být školní linky označovány čísly ze série účelových linek 400 (tj. od 401 výše), a to i přímo na vozidlech, kde dosud byl na orientačních tabulkách pouze nápis „ŠKOLNÍ SPOJ“, a rovněž na zastávkách. Očíslování bylo tehdy spojeno s určitou redukcí počtu zajišťovaných spojů, když některé byly formálně začleněny do pravidelných denních linek a méně využité i zrušeny. Očíslování k uvedenému datu tak bylo 13 linek. Na začátku školního roku 1985/1986 bylo v provozu již 28 školních linek (401–409, 411–429) s celkem 48 spoji. Se společenskými změnami po roce 1989, s dopady na celý systém veřejné dopravy, se změnil i charakter školní dopravy. S určitým zjednodušením lze konstatovat, že se zde vrátily prvky prvního období, kdy důvodem provozování zvláštních spojů je pouze neexistence základní školy v místě, kde žije větší počet rodin s dětmi navštěvujícími základní školu. Od nabytí účinnosti zákona č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě 1. srpna 1994 jsou pak školní linky, tak jako i všechny ostatní, předmětem řízení o udělení licence, vedeného dopravním úřadem, tj. nyní Magistrátem hl. m. Prahy, na žádost dopravce. S nutností uvolnění číselné řady 400 pro mimopražské linky Pražské integrované dopravy byly školní linky přečíslovány od začátku školního roku 2000/2001 na čísla od 551 výše. Nejvyšším dosaženým číslem předcházejícího období bylo 437, soudobý počet linek však byl nižší, jejich čísla zdaleka netvořila úplnou řadu a k datu přečíslování bylo v provozu pouze 18 linek

(551–568) a současně nově vznikly dvě další – 569 a 570.

V současné době je v provozu 17 linek s čísly od 552 do 571. Nejstarší z nich je linka 560, která vznikla krátce po zavedení původního interního označování jako tehdejší školní spoj č. 14 k 16. listopadu 1978. I když v raných počátcích částečně změnila svoji trasu a ukončení, v relaci Břevnov – Petřiny jezdí nepřetržitě již 29 roků. Dalšími linkami, vzniklými ještě před oficiálním označením školních linek, jsou 555 Jenerálka – Žákovská, 561, nyní v trase Sídlíště Zbraslav – Velká Chuchle, (obě od 1. října 1979) a 565 Stadion Strahov – Weberova (od 1. září 1980). Ostatní jsou pozdějšího data, jako poslední vznikla linka 553 (již třetí tohoto označení), která jezdí od 9. května 2006 v trase U Slunce – Škola Dubeč; v tomto případě je zajímavé, že se jedná o obnovené spojení, které bylo zajišťováno již v letech 1979 až 1996 linkou 401. I v současnosti je provoz školních linek organizován jako přejezd z kmenových linek, a proto s částečnou privatizací provozu sítě autobusů začaly zajišťovat některé z nich i ostatní dopravci systému PID. Linku č. 557 tak nyní provozuje spolu s kmenovou 110 Jaroslav Štěpánek, linky 562 a 564 Connex Praha s. r. o.

Kromě prodloužených či zvláštních spojů byla pro zajištění přepravy školních dětí uplatňována i další dílčí opatření. Bylo to zajištění spojů některých linek v průběhu trasy do zastávky, která jinak pro linku nebyla určena. Již od 14. října 1969 tak zajížděly některé spoje linky č. 110 ve směru od Jahodnice ke škole v Kyjích, později na stejné místo i spoje linky č. 181 od Pávovského náměstí. Jiným případem byl průjezd spoje linky č. 250 obratištěm Sídlíště Rohožník s cestujícími, umožňující nástup dětí ve směru do centra v zastávkách opačného směru bez nutnosti přechodu ulice Novosibírské. Jako školní spoj byl veden i prodloužený spoj linky č. 251 do zastávky Smržovská od roku 1984, tj. v době jinak již samostatně označovaných školních linek.

Jediným doloženým případem využití tramvajové dopravy pro zvláštní přepravu školních dětí byl jen několikadenní (3.–12. října 1984) provoz linky v trase Dělnická – Park kultury (nyní Výstaviště). Jednalo se o jeden spoj ráno tam a odpovědně zpět (přejezd z linky č. 20) a důvodem zřízení byla porucha topení v základní škole Mladé gardy, odkud byla část výuky přemístěna do budovy ve Strojnické ulici. Samostatná školní doprava byla a je z hlediska objemu výkonových ukazatelů pražské veřejné dopravy zcela zanedbatelná, ale její dopady pro generace školáků v některých lokalitách naopak jsou velmi významné. Lze předpokládat, že i v budoucnosti zůstane žádoucím segmentem v poskytovaných službách systému veřejné dopravy.



## Přehled školních linek

*Ing. Jan Přivora, dopravní úsek*

**Ve školním roce 2007/2008 jsou provozovány školní linky č. 552, 553, 555 až 562, 564, 565 a 567 až 571.**

**V porovnání s minulým školním rokem byla od 20. listopadu 2006 po rekonstrukci Broumarské ulice zrušena na linkách č. 557 a 559 zastávka Škola Kyje a nahrazena zastávkou Kyje. K 1. září 2007 byly zrušeny linky č. 551 Opatov – Brechtova, 554 Ronešova – Sídlíště Lehovec a 563 Divoká Šárka – Červený Vrch. K téměř dni byla zavedena linka č. 556 Knovízská – Brodského (1 spoj ráno) a na lince č. 561 byla zřízena zastávka Radotínská. Linky č. 562 a 564 provozuje od 1. ledna 2007 dopravce Connex Praha, s. r. o., který je převzal od firmy Hotliner s. r. o.**

Pro dopravu dětí do školy v sídlišti Na Dědině zastavují linky č. 108, 179 a 225 od 1. září 2007 ve dnech školního vyučování mezi 6.45 a 9.00 hodin v zastávce Divoká Šárka v Libocké ulici.

Následující přehled zahrnuje provoz školních linek ke dni 3. září 2007. V závorce za názvem zastávky jsou uvedeny časy odjezdů nebo příjezdů.

- 552 Náměstí Míru (7.40) – Karlov (7.47)
- 553 U Slunce (7.37) – Škola Dubeč (7.45)  
Škola Dubeč (11.50, 12.50) –  
U Slunce (11.58, 12.58)
- 555 Jenerálka (7.26) – Žákovská (7.42)
- 556 Knovízská (7.39) – Brodského (7.46)
- 557 Dolní Počernice (7.27) – Kyje (7.41) –  
Černý Most (7.47)
- 558 Bazovského (7.17) – Nádraží Veleslavín (7.43)
- 559 Jahodnice II (7.34) – Žárská (7.46)
- 560 Bílá Hora (7.30) – Na Okraji (7.42)
- 561 Sídlíště Zbraslav (7.17) – Velká Chuchle (7.41)
- 562 Sídlíště Rohožník (6.59) – Ratibořická (7.32)  
Ratibořická (14.05) – Sídlíště Rohožník (14.37)
- 564 Sídlíště Rohožník (7.15, 7.23, 7.30) –  
Hulická (7.23, 7.31, 7.38)  
Polesná (12.45, 13.40, 14.02) – Sídlíště Rohožník (12.51, 13.46, 14.08)
- 565 Stadion Strahov (7.25) – Weberova (7.36)
- 567 Habrová (7.33) – Olšanské náměstí (7.41)
- 568 Sídlíště Zličín (7.35) – Za Slánskou silnicí (7.43)
- 569 Benice (7.29) – Picassova (7.35)
- 570 Pitkovice (7.22) – Picassova (7.45)
- 571 Správa soc. zabezpečení (7.30) –  
Škola Radlice (7.40)

Uvedené linky jsou v provozu pouze ve dnech školního vyučování a jsou přednostně určeny pro žáky 1. stupně základních škol.



## Hasiči a „čtrnáctka“

Ing. Michal Brunner, Hasičský záchranný sbor DP

Foto: Karel Stárek, HZS DP

Provozní, technické a pohotovostní složky Dopravního podniku spojily v létě své síly při řešení zvedání havarované tramvaje typu 14T – naštěstí jen nanečisto.

Na přelomu června a července 2007 proběhl v areálu Opravny tramvají Hostivař cyklus odborných zaměstnání, při kterých se zaměstnanci Hasičského záchranného

sboru (HZS) Dopravního podniku seznamovali s článkovou nízkopodlažní tramvají Škoda 14T a možnostmi jejího havarijního zvedání pro případ mimořádné události. Zaměstnání byla naplánována celkem čtyři tak, aby se při nich vystřídalí hasiči ze všech čtyř směn hasičského sboru Dopravního podniku.

Odborné zaměstnání pro hasiče bylo zajištěno prostřednictvím oddělení 220110 Technická kontrola a podíleli se na něm zástupci odboru 100400 Řízení a kontrola, odboru 120100 Řízení provozu a jednotky Správa vozidel Metro, která má v současnosti ve své péči hydraulický systém LUKAS pro zvedání a nakolejování drážních vozidel.

Cílem zaměstnání bylo vyzkoušet a vyhodnotit různé možnosti zvednutí tramvaje 14T nad koleje. Pro zvedání byla využita dvojice hydraulických zvedáků LUKAS a dvojice ocelových trnů, které se zasouvají do manipulačních otvorů na bocích tramvaje. Tramvaj byla zvedána na trnech pod druhým článkem. Tím se celý první (přední) článek i s podvozkem dostal nad koleje a bylo možné ho vychýlit z osy kolejí do strany. Dále se provádělo zvedání třetího (prostředního) článku tramvaje, opět s využitím hydraulických zvedáků a ocelových trnů.

Proběhla i zkouška zvedání tramvaje pomocí pryžových pneumatických zvedacích vaků ZUMRO z výzbroje hasičů. Ukázalo se však, že pětičlávková tramvaj je na nafouknutých zvedacích vacích značně nestabilní, a pokud nějaký vnější podnět způsobí malý pohyb tramvaje ve vodorovné rovině, hrozí vystřelení vaků a sesunutí tramvaje na kolej. Vaky je proto vhodné použít jen pro přivednutí tramvaje o několik málo centimetrů, v ostatních případech je nutné použít hydraulický systém LUKAS, i když jeho sestavení a nasazení je oproti pneumatickým vakům pomalejší.

### LUKAS se bude rozvíjet

Akce potvrdila vhodnost rozšíření výzbroje technického automobilu hasičů o manipulační ocelové trny a zakládací dřevěné klíny pro tramvaj 14T, které bylo zabezpečeno ve spolupráci s oddělením Technická kontrola již během roku 2006. Dále se potvrdila užitečnost vyzbrojení technického automobilu výkonnou elektrocentrálou o výkonu 5,5 kW, která umožňuje zajistit nezávislé napájení hydraulického systému LUKAS elektrickým proudem při současném osvětlování místa nehody za snížené viditelnosti dvěma 500 W reflektory, umístěnými na teleskopickém stožáru v zadní části technického automobilu.

Na základě poznatků z provedených zaměstnání je v současné době připravováno rozšíření hydraulického systému LUKAS o další komponenty, přípravy a příslušenství tak, aby bylo možné pomocí hydrauliky provádět zvedání a nakolejování tramvaje 14T (a také ostatních typů tramvají Dopravního podniku) na všech druzích tramvajového kolejového svršku.

Uskutečněný cyklus zaměstnání nebyl samozřejmě ani první ani poslední. Hasiči DP jsou s tramvají 14T seznamováni od prosince 2005, kdy do Prahy dorazil první prototyp, a v únoru 2006 proběhl nácvik havarijního zvedání tramvaje 14T „v terénu“ na samostatném tramvajovém tělese mezi Ohradou a Krejčárkem. Zaměstnání tohoto typu jsou každoročně opakována, aby si hasiči DP zopakovali znalosti havarijního zvedání a nakolejování různých typů tramvají. Doufáme, že v provozu bude potřeba využít těchto znalostí co nejméně.



Hasiči obsluhují hydraulický systém LUKAS.



Příd tramvaje zdvižená pomocí zvedáků HP25/T450R a manipulačních trnů.

## Natáčení pořadu 112

Ing. Michal Brunner,  
Hasičský záchranný sbor DP  
Foto: Karel Stárek, HZS DP

V pátek 7. září navštívili Hasičský záchranný sbor Dopravního podniku reportéři TV Nova, aby natočili další reportáž do pořadu „112 – v ohrožení života“.

Tématem natáčení se stal zásah podnikových hasičů z neděle 7. prosince 2003. Ve stanici Muzeum na trase A spadl muž pod příjezdějící soupravu metra. Naši hasiči z požární stanice v depu Kačerov byli na Muzeu za 9 minut po ohlášení události



vlakovým dispečerem. Na místě rozpojili soupravu metra, ve spolupráci s lékařkou záchranné služby vyprostili vážně zraněného muže z kolejí a pomohli zdravotnickým záchranářům vynést postiženého na povrch do ambulance.

Zásah našich hasičů tehdy natočila dokumentační skupina HZS hl. m. Prahy a v letošním roce se na náš sbor obrátila televize Nova s žádostí o využití unikátních záběrů v populárním pořadu „112 – v ohrožení života“, který dokumentuje konkrétní akce složek integrovaného záchranného systému. Bylo však potřeba dotočit rozhovory s hasiči, kteří se zásahu před bezmála čtyřmi roky zúčastnili. Po dohodě s oddělením Komunikace jsme naplánovali termín a podmínky natáčení a v pátek 7. září přijel na požární stanici v Hostivaři tým TV Nova, aby natočil rozhovory a ilustrační záběry do reportáže.

V době uzávěrky tohoto DP-KONT@KTu ještě nebyl znám termín vysílání pořadu „112“, ve kterém se objeví hasiči Dopravního podniku, ale zájemci o reportáž ji najdou po jejím odvysílání na internetových stránkách TV Nova.



## Jak dopadla anketa o knihovně

PhDr. Marcela Stegurová, odd. Knihovna

Na sklonku jara tohoto roku proběhla anketa, která měla ukázat informovanost zaměstnanců naší organizace o činnosti oddělení 300130 – Knihovna. K tomuto kroku jsme přistoupili hlavně proto, že knihovna Dopravního podniku plní daleko rozsáhlejší škálu činností, než si běžný občan pod pojmem knihovny představuje.

Naše pochybnosti o znalosti těchto činností se, po analýze ankety, potvrdily. Většina zaměstnanců ví, že knihovna existuje (jen 14 % účastníků ankety odpovědělo, že o knihovně nemá žádné informace), ale představuje si ji podle tradičního modelu. Zarážejícím faktem je však skutečnost, že v podstatě málokdo chápe v plném rozsahu princip meziknihovní výpůjční služby. Skoro minimální znalost je pak o práci inforatické a bibliografické. Výjimku tvoří monitoring tisku, který je zveřejněn na intranetu, je hojně využíván a zaměstnanci si na něj zvykli jako na rychlý denní zdroj informací z vnější reality (zprostředkovaný denním tiskem) o dopravě vůbec i o tématech souvisejících.

Na základě této analýzy jsme připravovali projekt k proškolení středního managementu o možnostech knihovny v rámci služeb uživatelům a současně získali další impulsy k tomu, jakým směrem se bude knihovna ubírat, aby co nejlépe plnila funkci jak tradiční knihovny, tak i moderního informačního centra, odpovídajícího současným požadavkům společnosti (jak vnitřní komunikace, tak komunikace směrem ven



v oblasti mediální). Tento projekt měl být základem pro získání grantů z ministerstva kultury přibližně v roce 2010.

V rámci reorganizace Dopravního podniku přechází činnost knihovny od 1. října 2007 z odboru Spisová služba do odboru Marketing a komunikace.



## Jak jsme hospodařili v 1. pololetí roku 2007

Ing. Ivo Štika, obchodně – ekonomický ředitel

Celková roční výše dotace na úhradu provozních nákladů k 30. června 2007 činila 7 641 420 400 Kč. Pro příměstské linky autobusové dopravy v systému Pražské integrované dopravy byla poskytnuta dotace v celoroční výši 43 milionů Kč. Oproti roku 2006 došlo ke snížení dotace o 828 642 000 Kč, tj. o 9,8 %.

Za období leden až červen 2007 byly překročeny primární náklady o 508 590 000 Kč a primární výnosů oproti plánovaným o 108 460 000 Kč. V tomto období činí ztráta 4 080 960 000 Kč, tj. o 400 130 000 Kč více oproti plánu.

### Nejvýznamnější odchylky od plánu

#### 1. pololetí 2007:

##### V nákladech:

odpisy dlouhodobého nehmotného a hmotného majetku (+ 414 109 000 Kč)  
náklady na ostatní služby (+ 60 146 000 Kč)  
náklady na opravy a udržování (+ 13 800 000 Kč)

##### Ve výnosech:

tržby z prodeje služeb (+ 11 470 000 Kč)  
tržby z prodeje dlouhodobého majetku a materiálu (+ 39 274 000 Kč)  
zůstatková cena prodaného dlouhodobého majetku a materiálu (+ 35 035 000 Kč)  
Vlivem příznivého vývoje ceny ropy oproti plánované a současně vlivem příznivých klimatických podmínek v zimním období bylo v jednotce Provoz Autobusy dosaženo úspory v položce spotřeba motorové ropy ve výši 24 935 000 Kč. V jednotce Provoz Tramvaje bylo dosaženo úspory v položce spotřeba trakční energie celkem ve výši 22 260 000 Kč rovněž vlivem příznivých klimatických podmínek a současně dopravní situací a sjednocením 40 samostatných trakčních odběrů pod jeden celkový odběr. V lednu a v dubnu byly uhrazeny další dvě splátky z úvěru na dvacet souprav metra; výše úvěru k 30. červnu 2007 činí 3,635 miliardy Kč. V 1. čtvrtletí byl DP nucen krátkou dobu čerpat kontokorentní úvěr, a to až do výše 125 milionů Kč (faktury za nové a rekonstruované vlaky metra a nové tramvaje). Z toho důvodu DP požádal o mimořádnou zálohu z dotace na úhradu nákladů na provoz ve výši 380 milionů Kč.



## Košice – železná brána do východního Slovenska

Ing. Filip Drápal

Košice jsou s necelými 250 000 obyvateli druhým největším slovenským městem. Košicemi protéká řeka Hornád a město se může pochlubit zachovalým historickým jádrem. Nejvýznamnějším zaměstnavatelem je hutní komplex na jihu od města – dříve Východoslovenské železářny, dnes U. S. Steel. MHD v Košicích pod hlavičkou Dopravného podniku mesta Košice (DPMK) funguje ve třech podobách – tramvajové, trolejbusové a autobusové.

Významným zdrojem i cílem dopravy jsou vzdálené železářny, které jsou s Košicemi spojeny tramvajovou rychlodráhou. MHD v Košicích – to jsou dvě paralelní sítě linkového vedení. Jedna klasická pro obsluhu města a druhá překryvná pro obsluhu železáren.

Tramvaje mají v Košicích dlouhou historii. Jako první slovenské město zde začali provozovat tramvajovou dráhu již v roce 1891. Na elektrinu se jezdí od roku 1914. Rychlodráha do železáren byla zprovozněna v roce 1964, od roku 1979 po ní začaly jezdit dokonce třívozové soupravy tramvají T3. V roce 1986 bohužel došlo ke zrušení tramvajové trati na pěší zóně v historickém centru města. Přestože je nyní vzorně opravené historické jádro chloubou města, tramvaje tudy nejezdí a jezdit ani nebudou. Podle názorů zastupitelstva, dopravce i památkářů už k obnovení provozu nedojde. Převažuje tu totiž názor, že centrum města má být oázou klidu pro pěší a že sem tramvaje nepatří. Dalším historickým mezníkem bylo zavedení trolejbusové dopravy v roce 1993. Poslední úsek byl zprovozněn teprve v roce 1999. Trolejbusy tu jezdí na dvou linkách – 71 a 72. Obě linky jezdí téměř celou trasu spolu. Trolejbusy spojují centrum s velkými sídlišti – Dargovských hrdinů na východě a KVP na západě. DPMK momentálně trápí nedostatek řidičů trolejbusů, takže je tento problém občas řešen autobusem. Vozový park je složen z kloubových i standardních trolejbusů Škoda, nejnovější z roku 1999.

Páteří MHD v Košicích jsou však tramvaje. Používají se kolejnice a kola s železničním profilem, což dává do budoucna prostor pro možné propojení železničních tratí s tramvajovou sítí a zavedení vlakov-tramvají, o čemž se v souvislosti s návrhem na zavedení integrovaného dopravního systému uvažuje. Tramvajové tratě jsou v poměrně neutěšeném stavu, z důvodu nedostatku financí se opravuje pouze to nejnutnější. Jediným prvkem preference tramvají jsou tu předvěsti, které signalizují řidiči včasný odjezd ze zastávky tak, aby projel bez zastavení následující vzdálenou

křížovatkou. Výhybky se přestavují elektromagneticky pomocí kolejových obvodů tlačítkem od řidiče. Blokování výhybek proti nežádoucímu přestavění není zajištěno, přitom v košických podmínkách nevádí. Řidiči tramvají sice nenosí stejnokroje, na druhou stranu pro ně není problém doplňkový prodej jízdenek.

### Rychlodrážní tratě za půlhodinku

Tramvajové koleje obepínají historické centrum ze všech stran, důležitým přestupním bodem je Hlavní stanice s vlakovým i autobusovým terminálem v těsném sou-

lou půlhodinu. Trať vede na samostatném tělese zemědělskou krajinou přímo k hlavní bráně obrovského komplexu železáren. Na trase je několik zastávek, ve kterých zastavují pouze vybrané spoje – ty jsou označeny dodatkovým písmenem Z. Celodenní interval na této trati je přibližně 30 minut a pouze ve špičkách koleje ožívají při návozu a odvozu zaměstnanců železáren. Pro tak velký přesun lidí tu funguje celá překryvná síť tramvajových linek označených R1 až R8, které rovnoměrně pokrývají celou tramvajovou síť v Košicích. K pohybu zaměstnanců po obrovském areálu hutního komplexu slouží vnitropodniková autobusová



Částečně nízkopodlažní tramvaje KT8D5.N2 jezdí v počtu 6 kusů. © Foto: Jiří Beneš



Konečná linky 71 KVP sídliško. V pozadí autobusy Solaris v typickém košickém nátěru. © Foto: Jiří Beneš

sedství. Významným zdrojem poptávky cestujících jsou tratě do sídlišť na západ od centra a také do sídliště Pod Jazerom na jihu. Největší zajímavostí košické tramvajové dopravy je však bezesporu rychlodrážní trať do železáren U. S. Steel. Cesta tramvají z centra Košic do železáren trvá nece-

doprava, kterou provozuje opět DPMK. Největší ruch nastává při střídání směn kolem 14.00. Zajímavé bylo sledovat houfování zaměstnanců při čekání na tramvaje, kdy se spořádaně tvořily fronty lidí pro každou polovinu dveří – lidé tu již mají vytipováno, kde přesně dveře budou. Kromě tramva-

jových linek vozí zaměstnance k železárnam i autobusy. Linky RA1 – RA8 spojují železárny s oblastmi Košic, které nejsou obsluhované tramvajemi. Tyto linky jsou rychlíkové a zastavují až v cílových oblastech, většinou až v sídlištích na konci trasy. Většina košických tramvajových linek má jednotný interval, v ranní špičce 12 minut, odpoledne 15, mimo špičky a o víkendů 20 minut. Na nevytíženějších linkách 7 a 9 jezdí stabilně také garantované nízkopodlažní spoje v podobě tramvajů KT8D5.N2. Základem vozového parku jsou klasické tramvaje T3SUCS z 80. let 20. století. Celkem jich je ve stavu nece-

zace, která spočívala pouze v rekonstrukci interiéru a dosazení digitálních informačních panelů. Výzbroj zůstala původní odporová. Do budoucna se v případě dostatku financí počítá se zahájením modernizací tramvajů T3 včetně moderní tranzistorové výzbroje a nízkopodlažní střední části. Další početnou skupinou tramvajů jsou obousměrné tříčlánkové KT8D5. Nyní jich jezdí 19, z toho 6 je po rekonstrukci s vloženým nízkopodlažním článkem. Původně bylo těchto tramvajů mnohem víc, ale pro nepotřebu byla část odprodána do nedalekého Miskolce. Posledním typem košických tramvajů jsou vozy T6A5 z počátku 90. let

padě Košic. Pro obsluhu tohoto sídliště byla již v dávných časech plánována tramvajová trať vedoucí po jeho okraji, nicméně dodnes tento projekt připomíná pouze široký travnatý pás a velkolepý nadchod, který vede odnikud nikam a je po něm dokonce pojmenována přilehlá autobusová zastávka. Do autobusů a trolejbusů se nastupuje všemi dveřmi, po osmé hodině večerní je zaveden nástup pouze předními. Jedinou výjimkou, kde se nastupuje jen předními dveřmi po celý den, je linka 11 do obávaného a mediálně známého sídliště Lunik IX. Na lince 11 je také trvale přítomen průvodčí, kontrolující jízdenky. Vozový park autobusů je zčásti obměněný nízkopodlažními vozy, na podzim letošního roku se předpokládá dodávka 19 autobusů TEDOM. Starší vozy procházejí generálními opravami, část z nich jezdí na zemní plyn. V poslední době byla kupována pouze vozidla značky Solaris.



Odbavovací terminály umí mluvit i zobrazovat další užitečné informace. © Foto: autor

## Vymoženosti doby

Ještě donedávna byly zastávkové jízdní řády zhotovovány pomocí psacího stroje, kterým byly vypsány časy odjezdů na předtištěnou barevnou šablonu. V současnosti jsou již tištěny na počítači. Každý druh dopravy má svoji barvu a ve stejné barvě jsou i šablony jízdních ráků. Číslo linek jsou také barevná a lepna na plexisklo na sloupku. Neobvyklý je způsob názvosloví zastávek MHD. Každý název zastávky je doplněn názvem oblasti – např. Centrum, Sever nebo název městské části.

Od 1. července letošního roku vstoupil do života nový tarifní a odbavovací systém. Byly přerozděleny tarifní zóny a došlo k zavedení bezkontaktních čipových karet. U každých dveří najdete terminál pro odečtení hodnoty z čipových karet. Část těchto terminálů pouze označuje jízdenky. Souběžně tedy fungují klasické papírové i nové čipové jízdenky. Terminál ve vozidle je vybaven „mluvící“ dotykovou obrazovkou, která může poskytovat i další informace o cestě. Nový systém je založen na operačním systému Linux a spolu se zavedením terminálů na čipové karty byly nově instalovány i nové palubní počítače pro řidiče s ovládním pomocí dotykové obrazovky. Každé vozidlo je vybaveno zařízením GPS pro sledování aktuální polohy, na palubním počítači jsou nahrána veškerá data potřebná pro řidiče i cestující. Navíc řidič se nemusí starat o hlášení zastávek, neboť zastávky se vyhledávají automaticky podle aktuální polohy systémem GPS. Jedinou vadou na kráse je příliš tiché hlášení zastávek.

Závěrem je potřeba vyslovit košickému DP uznání za snahu udržet MHD na přijatelné úrovni i při výrazném nedostatku finančních prostředků a vyslovit naději, že uvažované zavedení integrované dopravy dá rozvoji MHD nový impuls i štedřejší investice.



Dlouhodobě odstavené nadbytečné tramvaje T3SUCS v areálu vozovny. © Foto: Jiří Beneš

lých 80. Z toho přes 20 je dlouhodobě odstaveno pro nepotřebu. Oproti minulosti totiž výrazně kleslo vypravení tramvajů zejména z důvodu částečného utlumení výroby v železárnách. Provozní tramvaje T3 jezdí v původním stavu, pouze u čtyř vozidel byla provedena částečná moderni-

v počtu 30 kusů. Jezdí většinou v novém zelenobílém nátěru. Autobusové linky obsluhují zbylá sídliště, doplňují či překrývají tramvajové i trolejbusové linky a zajišťují obsluhu zbývajících částí města. Asi nejpotebnější jsou autobusy pro sídliště Ťahanovce na severozá-

## Syndrom spánkové apnoe

Pavel Ďuran

Chrápáte? A svěřili jste se s tím svému lékaři? Pozor! Hlasité chrápání zdaleka ne vždy musí znamenat pouze nepříjemný akustický vjem pro vaše okolí, ale může být průvodním znakem onemocnění, o němž se stále ještě poměrně málo ví. Choroba je pomalá, plíživá, pomalu a nenápadně se zhoršující, s příznaky, které jsou zdánlivě naprosto běžné a banální... následky této nemoci však mohou být doslova fatální. Tahle choroba je totiž schopna zabít, a to ne nutně pouze ty, kdo jí trpí.

Hovořím z vlastní zkušenosti – před šesti roky jsem byl diagnostikován na těžký syndrom spánkové apnoe a byla to doba, kdy jsem v souvislosti se svým zdravotním

stavem prožíval nejpříšernější období svého života. Když se dnes podívám zpátky, žasnu nad tím, jak jsem s touto nemocí – neléčen – mohl tři roky řídit tramvaje.

Syndrom spánkové apnoe je nejčastější příčinou nadměrné spavosti během dne. Jde o soubor příznaků a projevů, které vznikají v důsledku opakovaných zástav dechu během spánku. Postihuje přibližně každého desátého až dvacátého člověka (podle různých studií), nejčastěji mezi čtyřicátým až šedesátým rokem věku, přičemž muži, především ti „blahobytně vypadající“, bývají postiženi častěji.

Já sám jsem na tom byl na začátku roku 2001 už tak, že jsem – především na ranních směnách – za řídicím panelem tramvaje usínal. V rozporu s předpisy jsem kouřil za jízdy, což nepomáhalo. Pak jsem zjistil, že jediné, co mě udrží v poněkud bdělém stavu, je jídlo – během jediného kola jsem dokázal sežvýkat třeba deset rohlíků

(za půl roku jsem přibral přes dvacet kilo). Ve finále jsem si vědomě přestavoval výhybky do nesmyslných směrů, abych měl důvod vystoupit z tramvaje a protáhnout se, probrat, probudit.

A doma? Že chrápu, hodně a nahlas a „divně“, mojí manželce nikdy nevdalo – nebo většinou ne, spávala jako jezule. Já ale v noci vykouřil víc cigaret než přes den – byl jsem vzhůru (to jsem si myslel) každou půlhodinu, hodinu; odcházel jsem z ložnice, na záchod, pak jsem se posadil v obýváku nebo v kuchyni. Usínal jsem v polovině cigarety, ta mi vypadla z prstů, reprezentovalo to propálené koberce a lino-leum. Kde jsem se posadil, tam jsem usnul. Sexuální život nulový. Byl jsem naprosto k ničemu. A pak jsem se zhroutil – fyzicky, ale především psychicky. Do práce, která mě bavila, jsem se bál chodit. Rodinný život se rozpadal, nic mě netěšilo, nic se nevedlo. Nepamatoval jsem si, kdy se mi naposledy zdál nějaký sen. Procházel jsem doslova peklem.

Moje lékařka mě poslala na celou řadu vyšetření – pro ni bylo základní informací (já jsem jinou dát neuměl...), že nemohu spát – zkoušeli jsme prášky na spaní, nezabíraly, bylo to stejné jako dřív – jen jsem byl ještě utahanější. Prostatu jsem měl v pořádku... a tak jsem nakonec, říkám naštěstí, poznal lékaře spánkové laboratoře Kliniky pneumologie a hrudní chirurgie 3. LF UK Fakultní nemocnice Na Bulovce – MUDr. Igora Jurikoviče.

Napišu-li, že mi tento člověk zachránil život, pak třebaže to může znít jakkoli nadneseně, nepřeháním ani v nejmenším. Podruhé jsem se narodil, dnes spím řadu hodin bez přerušení, zdají se mi opět barevné sny, můj život dostal opět smysl a zcela novou kvalitu. Před šesti lety jsem o syndromu spánkové apnoe neměl absolutně tušení. A protože takových lidí, jako jsem byl tehdy já, je ještě dnes poměrně mnoho, požádal jsem pana doktora o rozhovor, který čtenářům tímto předkládám.

**Vezmu-li za bernou minci, že každý desátý až dvacátý člověk syndromem trpí, to je poměrně dost. Když si vezmu, že v Dopravním podniku pracuje přibližně 5 000 řidičů, z nichž kdyby se tato diagnóza měla týkat zhruba dvou set padesáti lidí, kteří jsou následkem této nemoci přes den unavení a mají tendenci usínat, připadá mi to jako poměrně tristní záležitost. Jak je to s těmi statistikami opravdu?**

Než odpovím na vaši otázku, upřesním termín **syndrom spánkové apnoe**. Apnoe je zástava dechu. Pokud trvá déle než 10 sekund, pak je klinicky významná. O syndromu pak mluvíme, když je takových zástav více než deset za hodinu po celou noc. Vrátil-li se k vaší otázce, potom výskyt tohoto onemocnění byl sledován – zejména v cizině – a pohyboval se kolem 10 – 20 % v populaci – a se zvyšujícím věkem toto procento stoupalo.



## Na dostihy bez vstupenky

Jedte s námi na dostihy!

Roční kupony a všechny studentské kupony na MHD jsou Vaší celoroční vstupenkou na sobotní závody klusáků a nedělní cvalové závody ve Velké Chuchli. S měsíčním nebo čtvrtletním kuponem získáte vstupenku pouze za 50 korun.

infolinka  
**296 19 18 17**  
www.dpp.cz



VELKÁ CHUCHLE

Dopravní podnik  
hlavního města Prahy



## **Jak se syndrom spánkové apnoe pozná? Kdy je čas navštívit lékaře?**

Nejčastěji příznaky tohoto onemocnění pozoruje okolí – manželka, příbuzní a další. Sám nemocný dlouho neví o tom, že se opakovaně během nocí dusí a velmi se tomu diví, pokud se mu o tom zmiňuje okolí. Neplatí to však vždy. Paradoxně se na zástavy budí spíše zdravé osoby bez tohoto syndromu. Každý člověk může během noci mít (zejména v poloze na zádech) zástavu dechu.

Čas na to, abychom navštívili lékaře, je, když jsme upozorněni okolím na zástavy dechu, abnormální chrápání i v poloze na boku, dále když se ráno necítíme odpočatí ani po dostatečně dlouhém spánku a při nadměrné únavě a klímbání ve dne. Ne všichni nemocní musí mít ale vyloženě tyto projevy, takže se nedá vsadit na to, že vypadá-li to trochu jinak, nemocí netrpí.

## **Jak vůbec je možné k této nemoci přijít? Je to dáno geneticky nebo se přenáší podobně jako viróza?**

Genetický vliv lze připustit, především pozorujeme-li typickou konstituci: krátký a široký krk, nedostatečně vyvinutou a dozadu posunutou dolní čelist. U obou výchylek můžeme pozorovat familiární závislost. U všech nemocných je typický obraz měkkých tkání v nosohltanu ve smyslu zbytných, oteklých či abnormálně vyvinutých tkání. Syndrom je nejčastěji spojen s obezitou, ale vyskytují se nemocní i bez ní a na druhou stranu neplatí, že všichni obézní trpí syndromem spánkové apnoe.

## **Můžete nějak stručně popsat, co se s člověkem trpícím touto nemocí v noci děje?**

Když člověk usne (každý, bez výjimky), nastává pokles svalového tonu – to proto, aby si organismus odpočal. Dále se vypíná vědomá kontrola dýchání – to se změkčuje a je řízeno jen dechovými centry v prodloužené míše. V důsledku poklesu svalového napětí dochází k zúžení dýchacích cest v hltanu. U predisponovaných lidí s obezitou, silným a krátkým krkem a abnormálními měkkými tkáněmi potom vlivem dýchání dochází snadněji ke kolapsu, tj. uzávěru dechových cest – ty pak trvají různě dlouho. Jak jsem již řekl, v případě této nemoci vždy déle než 10 sekund. U těžkých nemocných, kteří mají třičet a více zástav dechu za hodinu, trvají v průměru 20 až 40 sekund. Není vzácností, že zástavy trvají i déle než jednu minutu. Díky řadě obranných mechanismů je zástava dechu ukončena probuzením nebo častěji mikroprobuzením na několik sekund. V druhém případě si to nemocný následující den nepamatuje. Během zástav dechové svaly hrudníku a bránice sice nadále fungují, ale nemocný se nemůže nadechnout ani následně vydechnout přes uzavřený úsek v hltanu. Obrazně můžeme říci, že je jakoby opakovaně škrcen. V nejtěžších případech má tato choroba celou řadu důsledků: především dochází k narušení kvality spánku, nemocný nedo-

káže spát déle hlubokým spánkem, tedy celou noc spí pouze povrchně. Dalším zásadním důsledkem syndromu jsou opakovaná snížení hodnot kyslíku v krvi a tlakové vykyvy v hrudníku. Proto mají nemocní často přidružené další nemoci, jako je hypertenze, tedy zvýšený krevní tlak, ischemická nemoc srdce, cévní mozkové příhody nebo cukrovka.

## **Jak potom pacient vypadá přes den?**

Nemocný se ráno probouzí nevyspalý ani po dostatečně dlouhém spánku. U nejtěžších případů se tyto lidé mnohdy cítí hůře ráno než večer. Během dne v klidných, monotónních situacích trpí únavou a nadměrným usínáním (tzv. mikrospánky). Mohou se stát nebezpeční pro své okolí v celé řadě profesí.



## **Jak dalece je syndrom spánkové apnoe schopen ovlivnit lidský život? A je tato nemoc smrtelná, umírá se na ní?**

U nemocných může vést ke změně nálad, až k apatii. Mohou trpět depresemi. Občas končí v péči psychiatra. Nemoc probíhá řadu let a pak hrozí úmrtí.

## **Jakým způsobem se tato choroba diagnostikuje? Existuje na to nějaká objektivní, sofistikovaná metoda?**

Diagnostika se provádí ve spánkových laboratořích, kde jsou nemocní monitorováni přístroji během spánku – obvykle jednu noc. Jde o neinvazivní snímání dýchání, nasycení krve kyslíkem, polohy těla ve spánku, dechových zvuků, svalového napětí, elektrické mozkové a srdeční aktivity. Tyto sofistikované metody se označují jako polygrafie a polysomnografie.

## **Co následuje? Četl jsem někde, že syndrom spánkové apnoe lze řešit chirurgicky, buď operací nosních přepážek nebo rekonstrukcí jícnu?**

Výstupem takových vyšetření je určení diagnózy syndromu spánkové apnoe. Všichni nemocní by měli být po monitorování vyšetřeni na otorinolaryngologickém (ORL) pracovišti. Účelem je objektivizovat anatomické poměry v nosohltanu. U nemocných s lehkým syndromem spánkové apnoe lze provádět různé plastiky v nose nebo hltanu.

Méně častěji se provádějí i plastiky na dolní čelisti. Nejtěžší nemocní jsou léčeni přetlakovým ventilátorem s nosní maskou. Tato léčba se nazývá kontinuální pozitivní tlak v dýchacích cestách (CPAP léčba).

## **Jak ten přístroj – nazýváme ho ventilátorem – funguje?**

Ventilátor, tj. malý a tichý kompresor, trvale vhná vzduch předepsaným tlakem do nosních průchodů a dýchacích cest a brání jejich uzávěru. Funguje jako vzduchová podpora stěnám hltanu. Tak zůstávají trvale průchodné dýchací cesty.

## **Tedy ventilátor nemoc neléčí – spíš je kompenzační pomůckou?**

Účinek léčby trvá jen při její samotné aplikaci. Při vynechání léčby může její efekt pár nocí částečně přetrvávat, pak se ale

nemoc opět objevuje v původním obrazu. Nicméně v dnešní době je přeci celá řada nemocí vyžadujících trvalé užívání léků.

## **Když tedy já používám ventilátor, pak sice zdravý nejsem, nikdy už patrně nebudu, nicméně funguju? Když se to pokusím přiblížit těm, kdo o tom nemají bližší povědomí, přirovnal bych to k nošení brýlí: bez nich vidím špatně, lépe už vidět nebudu, nicméně s brýlemi o určité síle vidím bez problémů. Je si to podobné?**

Popsal jste to přesně.

## **Když jsem byl u těch brýlí: ty je většinou nutno postupem času měnit, pořizovat si silnější – platí stejně o syndromu spánkové apnoe, že se pacientův stav postupně zhoršuje?**

Nemoc se při poctivé léčbě nezhoršuje. Pokud u pacienta i při léčbě progreduje obezita, je nutné zvyšovat hodnotu přetlaku, jíž na ventilátoru lze nastavit. U léčených nemocných ale vidíme převážně opačný efekt – při léčbě dochází k obnově vitality (*nesmějte se, vy jste bídnou výjimkou...*), s čímž je spojeno zvýšení aktivity a větší výdej energie. Dochází k mírnému hubnutí a pak je možné přetlak i snížovat.

## **Jak dalece je léčba této nemoci schopna změnit kvalitu života pacienta?**

Efekt léčby je patrný nejlépe v rodině či na pracovišti. To je v okolí, které na dřívě nemocném člověku pozoruje výrazné změny.

## Spousta mých kolegů bude mít strach, že budou-li diagnostikováni na tuto chorobu, přijdou o zaměstnání. Já těžký syndrom spánkové apnoe mám, je řešen ventilátorem – a jezdím – byl bych výjimkou?

Je zbabělé – až nezodpovědné (nejen vůči sobě, ale i svému okolí – k němu i bezohledné...) vyhýbat se vyšetření a eventuální následné léčbě. Léčba tohoto syndromu vylučuje invaliditu a umožňuje nemocným dále pracovat na původních postech.

### Lze této nemoci nějak předcházet? A platí i tady, že navštíví-li člověk lékaře včas, lze s nemocí bojovat snáze a účinněji, než když dorazím později?

Prvotní prevencí je zabránění vzniku nadváhy a obezity. Na vznik syndromu má vliv i užívání alkoholu před spaním a léků na spaní, které zvyšují svalovou ochablost ve spánku. Kouření také nepomáhá – vede ke zduření sliznic v nosohltanu. A určitě i u této nemoci platí neodkládat vyšetření a léčbu.

### Co si myslíte o tom, že by lékaři Dopravního podniku posílali do spánkových laboratoří jaksí preventivně na vyšetření ty, kdo by mohli být „kandidáty“ této choroby? Mluvili jsme především o mužích po čtyřicítce trpících obezitou... (a těch nás v DP v kabinách řidičů prostředků MHD je!)

Je podivné, že tomu tak ještě není, protože řidiči z povolání jsou podle zákona o provozu na pozemních komunikacích povinni toto vyšetření absolvovat.

### Hradí diagnostiku a léčbu zdravotní pojišťovny? Já jsem na internetu našel spánkovou laboratoř, kde si peníze účtují.

Výkony jsou již součástí sazebníku výkonů hrazených zdravotními pojišťovnami. V současné době probíhá akreditace spánkových laboratoří, což je podmínkou zdravotních pojišťoven pro proplácení těchto vyšetření.

### Osobní zkušenost patrně nemáte – jak léčbu (nebo spíše kompenzaci choroby ventilátorem) pacienti přijímají? A jak se k tomu staví jejich okolí?

Díky měřidlům na ventilátoru máme k dispozici poměrně přesná data – léčbu toleruje necelých 60 procent léčených. Ti se na kontroly ve spánkové laboratoři – odehrávají se většinou jedenkrát ročně – pravidelně dostavují. Zhruba 25 procent nemocných léčbu užívá nedostatečně a více než 10 procent nemocných ji odmítá úplně. Ve srovnání s jinými nemocemi to není horší. Okolí většinou přijímá léčbu pozitivně.

### Jak dalece je léčba této nemoci schopna změnit kvalitu života pacienta?

Léčba nepochybně mění kvalitu života nemocných poměrně výrazně. Potvrzuje to celá řada dotazníků srovnávajících stav před a po zahájení léčby či v jejím průběhu.

### Chcete dodat ještě něco závěrem?

Tento syndrom je neprávem často i dnes bagatelizován na pouhé chrápání. Nemocný s těžkým syndromem spánkové apnoe může mít každou noc kolem čtyř set zástav dechu a jeho organismus je tak

ve spánku, dá-li se to tak vůbec nazvat, vystaven daleko větší námaze a stresu než během dne či při maratónském běhu.



## NÁZORY Z DP-ARÉNY

Pavel Ďuran, [www.dp-arena.cz](http://www.dp-arena.cz)

„... bude nutné do budoucna zvýšit motivační složku mzdy. Nastavit a definovat kritéria, která budou primárně vyjadřovat a monitorovat produktivitu práce a schopnost člověka a přínos pro firmu. Neměla by být jedna plošná mzda a pak pětiprocentní pohyblivá složka, ale právě pohyblivá složka by měla být mnohem více motivující,“ řekl v rozhovoru pro zářijové číslo podnikového časopisu generální ředitel Martin Dvořák. A jsou to slova, která by zasloužila vytesat do mramoru!

V Dopravním podniku funguje dnes systém, kdy se pohyblivá složka mzdy sice tváří jako motivační prvek, opak je však skutečností. Naše prémie slouží výhradně k tomu, abychom měli být jak trestáni. Podle mého je však trest záležitostí demotivující – motivující je odměna, pochvala, přičemž ne nutně musí jít výhradně o tu finanční. I když o tu především.

Relativně objektivní bude hodnocení jednotlivých mistrů či vedoucích na dílnách nebo v kancelářích. Ti mají své podřízené alespoň do určité míry pohromadě, mají o nich přehled a dobře je znají. Vědí, že tohle je pracant a tamten se jenom veze. S uskutečněnou Dvořákovou vizí tady bude umět nadřízený své lidi ocenit nepoměrně spravedlivěji než dnes, protože pokud se ti, kterým jdou ruce dozadu, nedopustí žádného maléru, není důvod (a vlastně ani možnost) je na prémiech krátit. A tak ti, co mají zájem, co by se případně třeba i roztrhali, jsou se stávajícím systémem odměňování za blbce.

Co ale s řidiči? Znají je jejich vedoucí? Vědí o nich, jací jsou? Určitým kritériem jistě může být například skutečnost, že tenhle chodí spolehlivě včas do práce, kdežto druhý zaspí dvakrát v měsíci. O leccems svědčí případné stížnosti nebo přišedší služební hlášení, do jisté míry i množství dopravních nehod. To je však málo. Můj nadřízený neví nic o tom, jak v případě potřeby komunikují s cestujícími, jak umím „přečíst“ složitou dopravní situaci a jak v ní reaguji. A podobně. Určité poznatky o práci šoferů na linkách zprostředkovávají i pracovníci dopravní kontroly, ti se však zaměřují především na odhalování nedostatků, přičemž ostatní nevidí. A tak jediným skutečným a nejobjektivnějším hodnotitelem práce jednotlivých řidičů je pouze cestující veřejnost. Ta je však arbitrem velmi pochybným. Nejenže je velmi náladová, ale chová se i jako zmíněni pracovníci dopravní

kontroly, tedy většinou zaregistruje pouze chybu (a často pouze domnělou).

Poskládat spravedlivou mozaiku, obrázek práce toho či toho šoféra je z těchto různorodých střípků úkol hodný těch, kdo vládnou božskými vlastnostmi. Věřme, že naši nadřízení takovými jsou. V opačném případě, a ve svém rozhovoru o tom generální ředitel také mluvil, bude vyšší motivační složka mzdy pouze jakýmsi „držkovným“. Tedy motivovat bude o to méně, čím vyšší bude.



## NÁZORY ZAMĚSTNANCŮ

### Klimatizace pro pražské tramvaje

Miroslav Kovacs, řidič vozovna Žižkov

Tak jsem četl v DP-KONT@KTu v článku Ing. Jana Doubka z jednotky Správa vozidel Tramvaje (SVT), že na tramvajích typu T3 není kam umístit klimatizaci, a že vozidlo nemá dostatečný výkon v palubní síti, je potřeba střídavý systém 3 x 400 V. Úprava T3 by zasáhla zcela zásadně do modernizace a prodražila by vozidlo o 1 000 000 Kč...

Po 5 minutách jsem na internetu (<http://www.ospea.cz/clanek.php?page=378>) našel následující:

#### Klimatizace TRAV-L-COOL

Příkon: max. cca 70 W (6 A), min. cca 40 W (3,3 A)

Napětí: 12/24 V

Váha chladicího zařízení: cca 8 kg

Spotřeba vody: cca 0,5 l/hod

Rozměry: délka 805 mm, šířka 680 mm, výška nad střešou vozidla 180 mm, rozměr pod plochou střešou 64 mm

Mechanické vlastnosti:

Klimatizační zařízení na bázi odpařování vody

Chlazení při jízdě i stání vozidla

Nízká potřeba proudu

Je vhodný na střešní otvor (356 x 356 mm)

Lehké zařízení – není nutné dodatečné střešní vyztužení

Kompletní dodávka, oddělený vodní systém

Žádný spec. chlad. prostředek – neškodící životnímu prostředí

Větrání vozidla pomocí ventilátoru

Tyto klimatizace pracují na tramvajích, a to hlavně v Brně a Ostravě. Dále pak od nás odebírá klimatizace pro montáž na tramvaje SKD Trade Praha, a. s. a Krnovské opravny a strojírny.

Klimatizační jednotky jsou schválené drážním úřadem. V Praze jich pracuje na autobusech několik stovek. Cena klimatizace je 28 500 Kč bez DPH.

## BYCOOL – Nezávislá klimatizace na 12 V

Výhody této klimatizace:

funguje při nespuštěném motoru – 24 hodin denně

energeticky nenáročná – odběr proudu při 12 V / 45 W

levnější a tišší provoz než u kompresorové klimatizace – čerpadlo, ventilátor

vylepšená technologie ochlazování – spotřeba vody (0,8 – 1,5 litr/hod.) – vyšší výkon

Záruční a pozáruční servis, vyškolení servisní pracovníci výrobcem

**Dotázal jsem se výrobce, zda lze použít na tramvaj, a ten mi napsal:**

Pokud máte elektrický rozvod 12 V nebo 24 V, tak lze, vodní má výkon 900 m<sup>3</sup>/hod. a spotřebu vody přibližně 1,5 litru vody za hodinu – nelze navolit teplotu, pouze nastavit výkon přes rádiodálkové ovládání.

Cena cca 28 950 Kč + DPH,

Montáž cca 5 300 Kč + DPH na místě určení (DEPO).

Zatím mi připadá, že odpovědní mají strach zeptat se jinde. Raději říknou, že něco nejde, i když to jde. Vypadá to, že jen pražské nápady jsou nejlepší a bylo by ostudou zeptat se, jak to dělají jinde, kolik to stojí a podobně. A tak se dále vymýšlí a testuje to, co už v jiných městech několik let funguje.



## Reakce: Klimatizace pro pražské tramvaje

*Ing. Jan Doubek, vedoucí jednotky Správa vozidel Tramvaje (SVT)*

Vzhledem k řadě článků, diskuzí s odborovými organizacemi (OO) DP a polemik, shrnu názor SVT na problematiku klimatizace v pražských tramvajích. Předem upozorňuji, že nehodnotím nasazení v jiných městech, kde je provozní problematika poplatná jiným podmínkám, zejména rozsahem provozu, délkou tratí, systémem střídání řidičů a řadou dalších aspektů.

Pro pražské tramvaje prosazujeme plnohodnotnou klimatizaci, kdy systém umožňuje ventilaci, topení a chlazení dle klimatických režimů. Zvolená teplota má být udržována automaticky, bez rozptylování řidiče. Vyžadujeme prioritně systém s jedním využitím vzduchovodů, tak jako se používá v automobilech (pro tramvaj 14T výrobce naše argumenty neakceptoval, vozidlo 15T je již plně v souladu s požadavky SVT a též zástupců OO). Pro teplotní rozsahy klimatického pásma Prahy a objem kabiny řidiče tramvaje, je potřebný výkon kompresoru chladicí soustavy přibližně 2,5 až 3 kW. Vzhledem k výkonu a neexistenci ss motoru potřebného výkonu a spolehlivosti na 660 V stejnosměrných, je nasazován standardní střídavý asynchronní motor

s kotvou nakrátko. Tudíž je třeba posílit měnič 660 V ss / 3 x 400 V AC tam, kde je, případně jej na vozidlo dosadit. Celkové náklady vybavení potřebného pro zajištění chlazení kabiny jsou odhadnuty na 800 tisíc až jeden milion korun. V této ceně je zahrnuta cena řídicí jednotky, vzduchotechnické rozvody, překlad zařízení vymístěných z důvodu nasazení chladicí jednotky a další. Jednotky, které nepoužívají k chlazení systém chladicích – kompresor – výparník, nejsou v pravém smyslu klimatizace, ale ochlazovače na principu zvlhčování vzduchu. Jejich nasazení je v principu vhodné jen pro stojící nebo pomalu jedoucí vozidlo. Jinak je vzduch natlačován do kabiny příliš velkou rychlostí a účinek s rostoucí rychlostí prudce klesá. Největším problémem odpařovacích jednotek je zejména zvyšování vlhkosti v prostoru kabiny a všechny důsledky z toho plynoucí. Zejména u tramvajů, kde se z důvodu bezpečnosti přešlo na poměrně těsně uzavřené kabiny, je zvyšování vlhkosti fatální problém. Kabina obsahuje řadu citlivých elektronických zařízení (zde by bylo řešením jedině tropikalizované provedení) a vypaření přibližně 11 litrů vody za den (údaj od techniků z Brna) má znatelné účinky. Velmi zákeřná je tvorba nebezpečných plísní, které jsou v tomto případě rozseté po celé kabině. Dezinfekce, na rozdíl od výparníkových klimatizací, kde je jasně definovaný prostor nutné dezinfekce, je fakticky bez demontáže celé kabiny nemožná. Je vhodné se podívat i na webové stránky, třeba právě OO, kde právě na odpařovací klimatizace nasazené v autobusech není rozhodně jen chvála. Spíše naopak. A přitom kabiny pražských autobusů nejsou zrovna hermetické, a tudíž vlhkostní podmínky jsou výrazně lepší, než by byly v kabinách tramvajů.

Přibližně před 5 lety, v období letních teplot, byla v tisku rozpoutána kampaň na vybavení tramvajů chlazením. Řada oslovených firem, bez znalosti tramvajových vozů a podmínek provozu, se předháněla v nabídkách za super nízké ceny. Když jsme je však oslovili, tak postupně všechny zmizely a zůstala jen jediná, která pak spolupracovala na vývoji opravdové klimatizace pro modernizaci tramvajů KT8D5. O tom se však nikde nedočtete, to není přece k chlubení.

V obecné rovině musí provozovatel dbát nejen na pracovní podmínky, ale i na udržení zdraví pracovníků tak, aby nedocházelo k nevratnému poškození. Na první pohled jednoduchá a jasná problematika klimatizací má řadu dimenzí, nejen tu ekonomickou a technickou. U nových vozidel s dlouhou životností není diskuze o typu klimatizace. Byť se dá očekávat zvýšení nemocnosti řidičů (německé DP vedou statistiku) a zvýšené provozní náklady. U modernizovaných vozidel s nižší životností a nemožností radikálního zásahu do koncepce je situace složitější. Vždy jde

o kompromis. Technicky není problém kvalitní skutečnou klimatizaci do modernizovaných vozidel nasadit.

Na závěr bych zmínil jeden obecný aspekt. Pražský Dopravní podnik nikdy není v modernizacích nebo nákupech nových vozidel v čele pomyslného pelotonu DP. Je to dáno množstvím vozidel, a tím i pracovníky, kterých se rozhodnutí dotkne. Případná chyba a následky pak mají gigantické rozměry a dopady. Kvalitní rozhodnutí je třeba chvíli připravovat, zkoumat, vyvíjet a zkoušet. A tak má Praha dnes nejvíce modernizovaných vozidel s vysokou spolehlivostí a rozjíždí obměnu vozového parku nevídaných rozměrů. Do roku 2018 bude pražský vozový park nový ze 2/3 a zbytek budou vozidla modernizovaná. Neznám jiný DP takové velikosti, který je na tom tak dobře.



## DOŠLO DO REDAKCE

### Ochotný řidič Jiří Tschertner z Vršovic

–red–

Jednoho dne zadrnčel v naší redakci telefon a na druhém konci se ozval starší pán, který se s námi chtěl podělit o nepřijemnou zkušenost, která se díky ochotě a podnikavosti řidiče stala zkušeností příjemnou.

Ing. František Babický je 77letý důchodce a osudného dne cestoval jak metrem, tak autobusem. Když zjistil, že nemá svoji aktovku, nevěděl, kde začít hledat. Jelikož byl kousek od autobusu, rozběhl se na zastávku, že se zkusí vrátit na místo, kde naposledy vystoupil, ale přestože ve svém věku popoběhl, autobus o několik vteřin nestihl.

Smutný čekal na zastávce na další spoj, když mu v tu chvíli zazvonil v kapse telefon. Na druhé straně aparátu mu řidič autobusu, který našel jeho tašku, oznamuje, že si ji u něj může vyzvednout. Ještě že měl pan Babický telefon u sebe, ale šikovný řidič by si jistě poradil i tak a určitě by pana Babického vyhledal na jeho adrese doma, protože v aktovce byl zápisník se všemi údaji. Samozřejmě to vyžadovalo určitou dávku času, energie a hlavně ochoty.

Poděkování jsem tlumočila vedoucímu vršovických řidičů, který měl velkou radost, protože jak sám dodal, pochvaly je jako šafránu a zároveň ho nepřekvapilo, že se řidič takto zachoval, protože patří k těm nejlepším. Jsme rádi a děkujeme Jiřímu Tschertnerovi!



VÁS ZVE DO KINA

# GYMPL

FILMOVÁ KOMEDIE REZISÉRA TOMÁŠE VOŘELA  
V KINECH OD 27. ZÁŘÍ 2007



TOMÁŠ VOŘEL JR.

WWW.GYMPFILM.CZ

JIŘÍ MÁDL

HRAJÍ

TOMÁŠ VOŘEL JR. | JIŘKA MÁDL | EVA HOLUBOVÁ | TOMÁŠ MATONOHA | MARTINA PROCHÁZKOVÁ  
LENKA JUROŠKOVÁ | ZUZANA BYDŽOVSKÁ | MILAN STEINDLER | JIŘÍ SCHMITZER | MARTIN ZBROZEK  
TOMÁŠ HANÁK | JIŘAN KRAUS | TVANNA CHYLKOVÁ | PAVEL TELIČKA | A DALŠÍ...

REŽIE: TOMÁŠ VOŘEL | SCÉNÁŘ: TOMÁŠ HOUŠKA | TOMÁŠ VOŘEL | PAVEL NOSEK | DRAMATURG: KRISTIAN SUDA  
KAMERA: MAŘKA JIČHA | HUDBA: WICH | ZVUK: JIŘÍ MELCHER | TRIKY: PATRIK VELEK | STŘIH: MAŘKA JIČHA | TOMÁŠ VOŘEL  
ARCHITEKT A VÝPRAVA: PĚTR FORT | PĚTR BBOŽ | KOSTYMY: IVETA TRMALOVÁ | MASKY: VERONIKA RIEHS  
PRODUKCE: VĚRA FERDOVÁ | PRODUCENTI: TOMÁŠ VOŘEL | JAROSLAV KUČERA

## ŠKOLNÍ STŘÍPKY

### Sportovně rekreační pobyt žáků v Chorvatsku

–spšd–

Ve dnech 15. až 24. června 2007 prožila skupina téměř 40 studentů a jejich pedagogický doprovod krásné dny u moře v kempu Zelená laguna u Poreče na Istrii v Chorvatsku. Dny byly naplněny především plaváním v pověstně čistém Jaderském moři či sluněním na plážích různého typu.

Pláže Zelené laguny se pyšní tzv. Plavou zastavou, tj. Modrou vlajkou, která je udělována Nadací pro ekologickou výchovu při Radě Evropy jen místům splňujícím náročná kritéria na čistotu moře i okolí, na kvalitní vybavení, bezpečnost i ochranu přírody. Trávit dny bylo také možné sportováním (plážový volejbal, potápění, plavba na šlapadlech, v bazénu také vodním aerobikem či vodním basketbalem), minigolfem, procházkami po pobřeží, odpočinkem a večer i tancem na diskotékách podle vkusu tanečníků.

Účastníci pobytu absolvovali také dva výlety. Podvečerní výlet do 6 km vzdálené Poreče, jednoho z nejnávštěvovanějších a největších měst na pobřeží, které je proslulé jedinečnou Eufraziou bazilikou ze 6. století, chráněnou památkou

UNESCO, měl podobu pěší procházky po pobřeží. Z města pak bylo možné se vrátit malým vláčkem opět cestou po pobřeží nebo vodním taxi přes moře, což byl pro mnohé výletníky úžasný zážitek. Úspěch měl také celodenní výlet lodí do nejmalebnějšího a „nejbenátčtějšího“ městečka Istrie Rovinj, kde byla k vidění osmiboká románská kaple sv. Trojice a na nejvyšším místě městečka pak kostel sv. Eufemie z 1. poloviny 18. století s kampanilou italského typu. U přístavu pak výletníci obdivovali barokní radnici, hodinovou věž a Balbiho oblouk, vše ze 17. století. Stejně nádherné bylo další navštívené městečko Vrsar s kostelem Panny Marie z 13. století a s rezidencí porečských biskupů. Zážitkem byla také plavba Lidským fjordem, hlubokým úzkým zálivem zabíhajícím 9 km do pevniny, jehož vody mají nízký obsah solí a jsou vysoce nasyceny kyslíkem, což způsobuje nádhernou a neobvyklou zelenou barvu vody. Toto jedinečné místo je známé také chovem ústřic.

Dny plné zážitků ovšem ubíhaly velmi rychle, a tak se přiblížil poslední den pobytu a nastalo loučení s místy, která všem přinesla báječné zážitky. Někteří z účastníků pobytu si proto slíbili, že za rok spolu k moři vyrazí znovu.



## PTÁTE SE...

### Důchodová problematika

Helena Bajerová

Na vaše četné dotazy o zvýšení důchodů v roce 2008 uvádím výňatek z „Tiskové zprávy MPSV o navrhované valorizaci důchodů pro rok 2008“. Ale až budete číst tento říjnový DP-KONT@Kt, bude již o výši valorizace rozhodnuto.

Ministerstvo práce a sociálních věcí navrhuje v souladu s naplněním valorizačních podmínek zvýšení důchodů o 3,95 %, což znamená, že se průměrná výše vypláceného starobního důchodu zvýší o 346 Kč měsíčně.

Probíhá mezirezortní připomínkové řízení k návrhu nařízení vlády o zvýšení důchodů od ledna 2008. Vláda by měla o zvýšení důchodů rozhodnout do konce září.

Výše důchodu se skládá z procentní výměry důchodu stanovené podle získané doby pojištění a dosahovaných výdělků a ze základní výměry důchodu (1 570 Kč), která je pro všechny důchodce stejná.

• Navrhuje se současnou výši základní výměry důchodu 1 570 Kč zvýšit o 130 Kč na **1 700 Kč**.

Vzhledem k tomu, že výše základní výměry důchodu je jednotná pro všechny důchodce, bude se tato zvýšená výměra vztahovat i na důchody přiznané po 31. prosinci 2007.

- Procentní výměru každého důchodu přiznaného před 1. lednem 2008 se navrhuje zvýšit o **3 % procentní výměry** náležející před zvýšením. Průměrný vyplácený starobní důchod se tak (spolu se zvýšením základní výměry důchodu o 130 Kč) zvýší o 3,95 %.

Tolik tisková zpráva o navrhované valorizaci.

#### Mohu přijít o valorizaci důchodů, když si podám žádost o starobní důchod až od 1. ledna 2008?

Nikoli – valorizace je uzákoněná pro všechny důchody – viz níže: Pro důchody, které budou přiznány **do 31. prosince 2007**, by platila takto výše uvedená navrhovaná valorizace 3 %. Rozhodným výdělkovým obdobím pro výpočet tohoto důchodu by byly výdělkové období 1986 až 2006, tedy 21 výdělkových roků (bez výdělku roku 2007). Pro důchody, které budou přiznány **po 31. prosinci 2007, tedy od 1. ledna 2008** a později, bude valorizace zapracována do nových výpočtových koeficientů pro výpočet důchodů pro rok 2008 a rozhodným výdělkovým obdobím budou léta 1986 až 2007, tedy 22 výdělkových roků.

Navrhovaná pevná částka, tzv. základní výměra, by byla pro všechny důchodce od 1. ledna 2008 stejná – 1 700 Kč.

#### Informace pro čtenáře

Od 1. října 2007 opouštím po 40 letech Dopravní podnik z důvodu organizačních změn a odcházím do důchodu. Ale neloučím se se čtenáři této pravidelné rubriky o důchodové problematice, která byla takovým rádčem a pomocníkem „v překládání důchodového zákona do srozumitelné češtiny“ a informovala o změnách a novelách v důchodových zákonech, a která vždy pomáhala a pomáhá vám, zaměstnancům, kteří jste pravidelnými, ale i náhodnými čtenáři, řešit důchodové problémy. Svě dotazy můžete nyní směřovat na e-mail: Helena.Bajerova@seznam.cz. nebo telefon 724 237 528.

Vzhledem k tomu, že se stále budu věnovat důchodové problematice, budu i nadále přispívat do této rubriky, případně odpovídat na vaše dotazy, které budou sloužit i jako náměty pro další informace z této oblasti. Dle posledního průzkumu mezi zaměstnanci, který prováděla redakce DP-KONT@KTu, patřila tato rubrika mezi nejčtenější.



## Superhrubá mzda a daň z příjmů fyzických osob v roce 2008

Ing. Alena Vaňková

V polovině srpna 2007 byla schválena reforma veřejných financí. V oblasti daně z příjmů fyzických osob přináší pro všechny poplatníky jednotnou sazbu daně ve výši 15 % pro rok 2008, v roce 2009 klesne tato sazba dále na 12,5 %. Dosavadní daňové sazby (12 %, 19 %, 25 %, 32 %) odstupňované v závislosti na výši příjmu se ruší. Současně bude daň u zaměstnance vypočítávána nově z tzv. superhrubé mzdy.

### Co je superhrubá mzda?

Superhrubá mzda je nový institut zavedený za účelem výpočtu daně z příjmů fyzických osob u zaměstnanců. Představuje součet stávající hrubé mzdy zaměstnance a pojistného na zdravotní a sociální pojištění, které dnes **odvádí** každý **zaměstnavatel** za svého zaměstnance. Zaměstnavatel odvádí pojistné ve výši 35 % z vyměřovacího základu zaměstnance. (Lze zjednodušeně říci, že vyměřovací základ je až na výjimky totožný s hrubou mzdou zaměstnance).

*Příklad:*

Zaměstnanec v roce 2007 pobírá hrubou mzdou ve výši 10 000 Kč. Superhrubá mzda v roce 2008 bude činit 13 500 Kč (tj. 10 000 + 35 % z 10 000 = 13 500)

### Pojistné na zdravotní a sociální pojištění odváděné zaměstnancem samotným

V současné době zaměstnanec odvádí celkem na oboje pojistné výši 12,5 % z vyměřovacího základu. Výši ani výpočet pojistného **reforma nemění**.

### Výpočet daně

Dosud byla daň příslušnými sazbami vypočítávána z hrubé mzdy po odpočtu pojistného. Nyní bude po odpočtu pojistného **vypočítávána ze superhrubé mzdy** v jednotné výši 15%.

**Příklad:**

	2007	2008	2009	Pozn.
Hrubá mzda (Kč)	10 000	10 000	10 000	Zjistí se na výplatní pásce
Superhrubá mzda (Kč)	-	13 500	13 500	Hrubá mzda x 1,35
Zdr. a soc. poj. (Kč)	1 250	1 250	1 250	Hrubá mzda x 0,125
Daň (Kč)	1 056	2 025	1 687,5	Dle sazeb

Nově vzniklé **vyšší daňové zatížení** reforma veřejných financí **kompenzuje** vyššími **slevami na dani** (viz dále).

### Slevy na dani

V souladu s daňovým zákonem je možno od vypočtené daně odečíst stanovené slevy. Reforma pro rok 2008 výrazně zvyšuje slevy ve srovnání s rokem 2007. Ale v roce 2009 počítá s jejich poměrně razantním snížením oproti roku 2008.

#### Přehled stávajících a navrhovaných slev (ročních)

Sleva na	2007	2008	2009 (vybrané)
poplatníka (Kč)	7 200	24 840	16 560
důchodce (Kč)	-	24 840	?
druhý manžel bez příjmů (Kč)	4 200	24 840	?
poživatel ČID (Kč)	1 500	2 520	?
poživatel PID (Kč)	3 000	5 040	?
držitel ZTP/P (Kč)	9 600	16 140	?
studující (Kč)	2 400	4 020	?
na dítě (Kč)	6 000	10 440	10 200

Daňové zatížení a konečná čistá mzda u poplatníka s hrubou mzdou 10 000 Kč po započtení slev bude vypadat v jednotlivých letech následovně:

	2007	2008	2009
Vypočtená daň (Kč)	1 056	2 025	1 887,5
Slevy na dani (měsíční) (Kč)	600	2 025	1 380
Daň po slevách (Kč)	456	0	307,5
Čistá mzda (Kč)	8 294	8 750	8 442,5

Z pohledu výpočtu daně z příjmů fyzických osob dojde u poplatníka s hrubou mzdou 10 000 Kč v letech 2008 a 2009 po zavedení reformy k mírnému nárůstu čistého příjmu ve srovnání s rokem 2007.



## NEŽ VYSTOUPÍTE...

### Napsali o nás

Vybral: Ing. Jan Urban

Právo (17. 9. 2007)

#### Vodafone obarvil metro načerveno

Mobilní operátor Vodafone obarvil jednu ze souprav pražského metra načerveno. I když podobná reklama vyjde v porovnání s klasickými médii drahé, operátor chce s pražským Dopravním podnikem spolupracovat i na dalších projektech, řekl mluvčí firmy Jakub Hrabovský. Vodafone je první firma, která pro reklamu využila novou soupravu

pražského metra. Dosud jezdily po městě například obarvené tramvaje. Operátor umístil reklamu zvenku i zevnitř, kde například vyměnil potahy na sedačkách. „S Dopravním podnikem chceme i nadále spolupracovat a reklamní aktivity rozvíjet tak, abychom co možná nejvíce zpříjemnili cestujícím dopravu,“ dodal Hrabovský.

**Právo** (13. 9. 2007)

#### Bus má zvýšit návštěvnost muzeí

„Cool tour linka“, to je oficiální název nové autobusové trasy, která v neděli poprvé spojí nejnámější pražská muzea. Dopravní podnik, Národní muzeum a Národní galerie si od atrakce slibují větší návštěvnost. „Snažíme se zprostředkovat schůzku s uměním hravou formou. Zaručit můžeme nevšední kulturní zážitek,“ láká návštěvníky mluvčí NG v Praze Petra Jungwirthová. Cool linka nabídne v neděli od 10 do 17 hodin spojení mezi Náprstkovým muzeem a expozicí asijského umění na zámku Zbraslav. Podobně tematicky spojeny budou i další jízdy, které nabízí DP cestujícím do konce roku každou první sobotu v měsíci. Šestáho října tak linka propojí České muzeum hudby s klášterem sv. Jiří. 3. listopadu Lapidárium a klášter sv. Anežky České a 1. prosince Národní muzeum a Šternberský palác.

**Pražský deník** (11. 9. 2007)

#### Město chce příští rok omezit výdaje na dopravu

Návrh výše rozpočtu hlavního města na rok 2008 projednali radní na výjezdním zasedání. Částka, se kterou má metropole nakládat v příštím roce, by měla být 44 miliard 137 milionů korun. Přestože je to o šest set milionů více než v tomto roce, hodlá město ušetřit na běžných výdajích, a to miliardy korun. Zkrátka má přijít i Dopravní podnik. „Je zatím předčasné řešit, zda od města dostaneme pro rok 2008 o pět set nebo tři sta milionů méně. Město po nás chce, abychom hlavně v metru zkrátily intervaly a zároveň v příštím roce najezdili více kilometrů za méně peněz. Za jakých podmínek to bude možné projednáme s Regionálním organizátorem pražské integrované dopravy,“ uvedl ředitel Dopravního podniku Martin Dvořák.



## Najděte chybu

–red–

Minulá „soutěžní chyba“ byla pro čtenáře DP-KONT@KTu zřejmě příliš těžkou hádankou. Došla jen jediná správná odpověď od Michala Klapače z Prahy. Přítomnou odpověď byla jednoduchá – stačilo uvést, že v roce 1931 ještě neexistovalo pojmenování Zenklova, které je z dnešní doby. Pro úplnost dodáváme, že v roce 1931 se i tato část ulice jmenovala Primátorská.

A jaká bude dnešní soutěž? Tentokrát jsme se podívali do Dopravního řádu pro hromadnou dopravu osob autobusy a autokary hlav. města Prahy, schváleného v létě roku 1936.

„Písemné stížnosti přijímají se v úředních hodinách v hlavní podatelně Elektr. podniků hlav. města Prahy (v Praze I, Rytířská 10). Je v zájmu stěžovatele, aby předložil ke stížnosti jízdenku, která mu byla vydána, nebo lístek za zavazadlo nebo za psa. Ústní stížnosti se přijímají v úředních hodinách v kanceláři autobusové dopravy hlav. města Prahy (v Praze I, Rytířská 10). Telefonické stížnosti se nepřijímají a nevyřizují.“

Najdete tentokrát chybu?



## SPOLEČENSKÁ KRONIKA

#### V říjnu 2007 oslavuje 79. narozeniny:

Kochrda Jindřich – DCT, odd. Označnický a informační systém (22).

#### V říjnu 2007 oslavuje 69. narozeniny:

Hurých Jan – DCT, provoz Údržba měníren (52).

#### V říjnu 2007 oslavuje 66. narozeniny:

Chudáček Ladislav – DCM, provoz Stavby (34), Tuma Rudolf – DCM, provoz Trať A (29).

#### V říjnu 2007 oslavuje 65. narozeniny:

Jonáš Václav – PT, prov. Pankrác (34).

#### V říjnu 2007 oslavují 60. narozeniny:

Batrna Jaroslav – SVA, prov. Vršovice (41), Černý Josef – SVT, prov. Opravna tramvají (36), Kresta Vladislav – PA, prov. Klíčov (34), Kulja Ladislav – PA, provozovna Řepy (41), Jandovský Petr – SVT, provozovna Opravna tramvají (41), Osvald Josef – DCM, provoz Traťové hospodářství B (28), Ročák Petr – OE, odd. Převážní tržby (14), Růžek Jaroslav – PM, provoz Trať C a DK (33), Schmarc Josef – SVA, prov. Kačerov (38), Sládek Jan – SVA, provozovna Ústřední dílny BUS (14), Sznanyi Jiří – SNM, odd. Objekty vozoven (33), Vostarek Antonín – PA, odd. Provozní dispečink (12), Weber Miroslav – SVA, provozovna Ústřední dílny BUS (36).

#### V říjnu 2007 oslavují 50. narozeniny:

Blažková Jitka – SVA, prov. Hostivař (19), Gajecký Rostislav – SVA, prov. Hostivař (11), Kabele Milan – DCM, provoz Elektrické stanice (27), Koten Jaroslav – PT, prov. LD Petřín (31), Kugler Milan – PA, provozovna Řepy (27), Steinfeld Zdeněk – SVA, prov. Kačerov (31), Šmelhaus Petr – PM, provoz Obsluha vozidel A (29), Trnka Martin – SNM, odd. Objekty garáží (26), Tržil Robert – PA, provozovna Kačerov (15), Tůma Milan – PA, provozovna Klíčov (12), Ulyrch Richard – PA, provozovna Řepy (14), Vodička Zdeněk – DCM, provoz Rozvodné sítě a osvětlení (14), Zloch Lubor – SVM, odbor Technická kontrola (22).

Všem jmenovaným (ale i těm, kteří slaví stejná jubilea, ale nesplňují kritérium pro zveřejnění v naší rubrice, tj. 10 let odpracovaných u DP, nebo nechtěli být zveřejnění srdečně blahopřejeme!

#### Do starobního důchodu odešli:

Bábek Miloš – PA, prov. Hostivař (10), Drážný Ivan – PA, provozovna Kačerov (38), Fliegel Josef – PA, prov. Kačerov (35), Hofman Jaroslav – PA, prov. Klíčov (34), Knýbel Albín – DCM, provoz Dopravní zařízení (22), Pavlíková Jana – DCT, odd. Technická příprava DCT (25), Pazdera Jaroslav – PA, prov. Klíčov (13), Mikoláš Václav – PT, odd. Technologický dispečink (40), Škarvanová Věra – DCT, provozovna Vrchní stavba (29).

Upřímně děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku hlavního města Prahy.



## Dopravní postřehy

Petr Malík

Není to tak dávno, kdy jsem si myslel, že zajímavých událostí v městské hromadné dopravě nějak ubývá, ale poslední dny mi jasně ukázaly, že tomu tak není. Události je stále plno, některé se žel opakují s železnou pravidelností již několik let.

Začala škola a s ní nastalo i zlepšení parametrů na lince B, ale to stejně nepomohlo. Není to radostný pohled na cestující, kteří zůstávají na nástupišti, když odjíždí metro a oni neměli šanci se do něj dostat. A to ani nemuseli hrát hru, kterou jsme hráli jako děti školou povinně v Kartouzské ulici v autobusu č. 120, že jsme se z plného autobusu vytlačovali. Pokud jedete „béčkem“ od Anděla do centra, jste rádi, že stojíte na jedné noze a ještě ne vlastní, jak se praví v jedné z legendárních povídek Šimka a Grossmanna.

Je pravdou, že situaci na béčku přitížila výluka na Palackého náměstí, ale v zimních měsících zase budeme nosit objemnější svrsky... Okolo stavby na Palackého náměstí občas projdu pěšky a musím říci, že stavba pokračuje poměrně rychlým tempem. Jen mě zaujala skutečnost, že při relativně dlouhých večerech v červenci a srpnu jste okolo sedmé nikoho nepotkali, zato v minulém týdnu se pracovalo dokonce za tmy, někdy okolo osmé večerní.

Jednu zajímavou příhodu jsem zaznamenal cestou na slavnostní večer u příležitosti 110 let Dopravního podniku. Našel jsem si spoj linky č. 217 od Anděla, na zastávku Na Knížecí jsem dorazil včas a autobus nikde. Když zpoždění dosahovalo asi sedmi minut, přijel spoj, doslova vysypal cestující a pokračoval v kvapikovém tempu dále.

U Anděla nastal karambol, muž s berlemi byl zachycen ve dveřích a následně povalen. Naštěstí venku zůstalo několik studentů jedoucích na Strahov, kteří mu pomohli vstát a následně i nastoupit do vozu. Spěch a dohnání nepříjemného zpoždění se mohlo stát řidiči osudným.

Zpoždění jsou vždy nepříjemná a od časů filmů Zdeňka Trošky Slunce, seno... víme, že když je zpoždění, tak se nestaví a vystupuj, jak umíš. Podle mého by však tento postup neměl být pro nás příkladem. Zasadme se raději o lepší průjezdnost pražských ulic pro autobusy, aby nemusely stát mnohdy v téměř nekonečných kolonách a nabírat desítky minut zpoždění. Ti, kdo v posledních týdnech jeli v autobusech z Vysočanské směrem k hostivařskému areálu či naopak, mi zcela jistě dají za pravdu.

Začátkem září také došlo ke změně dopravy do Velké Chuchle. Shodou okolností do této městské části jezdím pravidelně o víkendech na dostihy a jen mě překvapilo, že autobus linky č. 204 ze zastávky Radotínská odjíždí 8 minut před odjezdem vlaku na Smíchovské nádraží. Ptáte se na interval obou dopravních prostředků? No přece 60 minut. Zcela jistě ideální rozložení v rámci Pražské integrované dopravy.

Myslím si, že by se také dalo v době konání dostihových dnů vyřešit zajíždění autobusů ve směru Smíchov do smyčky u závodistiště pro pohodlnější nástup návštěvníků. Chodit od brány přibližně 300 metrů na zastávku, když autobus může zajet do obratiště, mi připadá zbytečné.

I s přicházejícím podzimem se můžeme nad některými věcmi zamyslet.

Snad i říjen nabídne několik dní „indiánského“ léta a my se budeme moci nabít

pozitivní energii na blížící se zimu... Přeji říjen plný samých příjemných zpráv.



## Kulturní tipy na říjen

-mis-

Uvidíme, jaké počasí nám letošní říjen přichystá. Bude-li jakýmsi předstupněm k listopadovým plískanicím, může se stát tou správnou chvílkou třeba na shlédnutí černé tragikomedie norských filmařů, která měla velice slušný divácký ohlas na letošním karlovarském festivalu. Kromě toho nás čeká v říjnu např. jedna divadelní hudební komedie a bezpočet koncertů, z nichž přinášíme tradiční stručný výběr.

### Kino

#### Kurz negativního myšlení

Černá tragikomedie vypráví o tom, jak parta několika hendikepovaných lidí pod vedením rázné psycholožky vyráží za svým dalším cílem: přesvědčit pětaticetiletého Geira, který po autonehodě skončil na vozíku, že by se měl přidat k jejich skupině, naučit se společně s nimi pozitivně myslet a zachránit tak své rozpadající se manželství. Debutující režisér Bard Breiner smísl skandinávské psychologické drama o mezilidských vztazích se sarkasticky černou komedií.

V kinech od 18. října 2007.

### Hudba

Ve středu 10. října se v Rock Café představí jedna z klubových legend, projekt **Psychic TV – PTV3** kontroverzního průkop-

nika industrialu, jímž je Genesis P-Orridge. V úterý 16. října vystoupí v Lucerna Music baru floridštit melodičtí punkeři **Against Me!** 17. října přivítá Retro Music Hall akci pro glam rockové pamětníky – objeví se tam totiž britští **The Sweet**. 19. října zaplní Folimanku příznivci metalu – norští temní **Dimmu Borgir** jsou jistě dostatečným lákadlem. No a konečně, aby naše cesta napříč žánry byla úplná, je třeba dodat, že v sobotu 20. října se na scéně Sazka Arény objeví jedna ze současných nejúspěšnějších popových zpěvaček **Gwen Stefani** (známá také jako vokalistka kapely No Doubt) a 25. října v rámci svého současného turné vystoupí v T-Mobile Aréně **Aneta Langerová**.

### Divadlo

**Divadlo pod Palmovkou** připravilo na 26. a 27. října premiéru hudební komedie **Sliby chyby** o tom, že být majitelem bytu, vhodného pro zálety nadřazených, znamená jen oslnivou kariéru. Předlohou pro americkou muzikálovou hru byl film Byt s Jackem Lemmonem v hlavní roli. Příběh lásky naivního řadového pojišťovacího úředníčka Chucka k půvabné zaměstnankyni podnikové jídelny Fran Kubelikové nešťastně zamilované do generálního ředitele byl převeden do živé divadelní podoby a doplněn písněmi. V originále se muzikálová komedie z roku 1968 jmenuje Promises, Promises a při svém prvním uvedení na Broadwayi dosáhla 1 281 repríz. Na jevišti Divadla pod Palmovkou se můžete mimo jiné setkat např. s Ondřejem Kavanem, Ladislavem Županičem, Rostislavem Čtvrtlíkem, Miroslavou Pleštilovou, Barborou Valentovou nebo Simonou Vrbickou.



## SUDOKU

Řešení spočívá v doplnění políček tak, aby každý sloupec, řádka i čtverec obsahovaly všechny číslice od 1 do 9.

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

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

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

Řešení:

AGKA ZAHRADA V PRAZE



VÍTÁME VÁS  
WELCOME!

