

DP KONTAKT



Třicetiny tramvajové trati
(10)

Spotřeba energií v roce 2006
(13)

Do ZOO za opicemi, medvědy a na lanovku!
(16)

Program kvality služby
(23)

Kvalita

Petr Malík, šéfredaktor

Jaro vtrhlo do ulic s plnou vervou o něco dříve, než jsme byli zvyklí, pro většinu obyvatel začala ta příjemnější část roku. Na cesty si můžeme vzít méně svršků, a tak pohled na tu hezcí polovinu lidstva je ještě o něco příjemnější než v zimě. Teplou, to však nejsou jen příjemné starosti. Myslím, že řidiči povrchové dopravy by mohli vyprávět dlouhá story o tom, jaké je to řídit, když teploměr v kabině vozidla vysoko přesahuje třicítku.



Jaro na Karlově náměstí. Foto © Petr Malík

Se stoupajícími teplotami se také mění klima v prostředcích hromadné dopravy. Copak v metru, kde je i v létě příjemný chládek, ale v autobusech a tramvajích vás velice často praští do nosu nepříjemný odér některého ze spolucestujících. Nemusí se jednat přímo o bezdomovce, ale některé procesy ve svém těle nedokážeme kontrolovat, a tak se každý z nás může stát pro své okolí přítěží.

Pamatuji si, že před několika lety probíhala společná kampaň Dopravního podniku a jednoho výrobce deodorantů, abychom i v tomto ohledu byli ke svým spolucestujícím ohleduplní. Ještě o něco dříve se na mě obrátil jeden z cestujících, zda by Dopravní podnik nemohl rozšiřovat ve svých vozidlech různé vůně, které by zpříjemňovaly cestování. Právě s přicházejícím jarem se mi vybavily tyto vzpomínky, a tak jsem začal přemýšlet o tom, zda by i tato aktivita nepomohla zlepšit mínění o Dopravním podniku a možná by přitáhla několik dalších zákazníků.

Našimi službami se už několik let zabývá Program kvality služby, který si klade za cíl dívat se na námi vykonávané činnosti pohledem našeho zákazníka. O tom, jak se nám to daří, se můžete dočíst v poměrně obsáhlém článku pánů Doška, Barchánka a Tomana. Snaží se tam nastínit i další vývoj Programu kvality tak, abychom obstáli na trhu. Snaží se jen podívat na vozidla jednoho z našich konkurentů a zjistíte, že činnosti tohoto dopravce jsou certifikovány podle mezinárodně uznávaných norem.

Dopravní podnik zcela jistě čeká cesta postupné certifikace veškerých činností. Dříve jsme ty, kdo přicházeli s myšlenkami kvality služby, brali jako utopisty nebo snílky. Dnes je kvalita podmínkou nezbytně nutnou, abychom udrželi své postavení na trhu.

Kvalitní čtení vám chceme nabízet i na stránkách DP-KONT@KTu, proto po více než třech letech přicházíme s anketou o úrovni podnikového periodika, která bude distribuována společně s výplatními páskami. Za každý odevzdaný názor vám děkujeme.

Hlavním květnovým tématem je lanovka v zoo. Zahrada se během posledních několika let stala skutečným fenoménem pražského života, a nejkratší česká lanovka z této skutečnosti těžší. Zájem o svezení má stále více návštěvníků ZOO. Zajímavosti ze současnosti i historie „sedačky“ připravili Daniela Kočí a Pavel Fojtík.

Ať vám květen přináší lásku a příjemné zprávy!



Obsah

Aktuálně
(03)Metro
(04)Z podniku
(06)Tramvaje
(10)Z podniku
(12)Téma na květen
(16)Odjinud
(20)Z podniku
(22)Školní střípky
(27)Ptáte se
(28)Než vystoupíte...
(29)

Titulní strana: Lanová dráha v pražské ZOO. Foto © Daniel Sitenský

DP-KONT@KT

List pracovníků Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti | Sídlo redakce: Praha 2, Na Bojišti 5, č. dveří 531, telefon: 296 192 025, e-mail: malikp@dpp.cz
 Redakční rada: Ing. Zdeněk Došek (předseda), Ing. Jan Urban, Mgr. Milan Slezák, Nada Chrastná, Ing. Alena Vaňková, Ing. Marie Lásková, Bc. Jan Pospíchal,
 Ing. Michal Brunner a Mgr. Pavel Fojtík | Šéfredaktor: Ing. Petr Malík | Redaktorka: Bc. Daniela Kočí | Grafická úprava: MgA. Martin Procházka | Sazba: Hynek Pech
 Výroba: SOFIPRIN Praha | MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 | Uzávěrka tohoto čísla: 26. dubna 2007

Příprava lanové dráhy na letní sezonu

Stanislav Laně, vedoucí provozovny LD Petřín

Lanová dráha přepravuje pravidelně již několik let přes milion cestujících ročně. Provoz podléhá velmi přísným předpisům, aby byla zjištěna bezpečnost cestujících a spolehlivost tohoto atypického unikátního technického zařízení. Pravidelné kontroly probíhají vždy na jaře před hlavní turistickou sezonou a po ní na podzim.

Letos se provoz mezi stanicemi Újezd a Petřín zastavil dne 12. března a byl zahájen pro cestující 31. března. Největší akcí o letošní jarní výluce, z prací nad rámec pravidelných revizí a prohlídek, byla co do rozsahu a důležitosti výměna tažného lana. Na tuto poměrně náročnou akci navázalo zalití koncovek lana a následná defektoskopie. Další neodmyslitelnou součástí každé výluky je kontrola tratě a kolejí, kde bylo provedeno další geodetické měření. Ve stanicích Nebozíček probíhá oprava fasády a mramorového schodiště. Nebylo opomenuto ani zázemí pracovníků lanové dráhy, kde byla provedena (ve spolupráci s odborem Technická správa objektů) modernizace šaten a sociálního zařízení. Konec výluky již tradičně patří provozním brzděním a bezpečnostním zkouškám před zahájením provozu s cestujícími.

V rámci zkvalitnění služeb a kultury cestování na lanové dráze byla provedena kompletní oprava vnitřního nátěru vozů s preventivním nástřikem proti sprejerům. Tohoto úkolu se úspěšně zhostili pracovníci opravny tramvají a lanové dráhy. Druhou novinkou v této oblasti jsou měniče bankovek, které by měly ulehčit odbavování těch cestujících, kteří si kupují jízdenky v prodejních automatech na lanové dráze.

Doufáme, že po nevydařené loňské letní sezoně, kdy byla lanová dráha mimo provoz z důvodu sanace opěrných zdí, se opět Petřín zařadí na čelní pozici mezi oblíbenými a hojně navštěvovanými místy Prahy. Začátek roku tomu, díky počasí, nasvědčuje.



Foto © Pavel Fojtík

12. ročník fotbalového turnaje

-red-

Dobré tradice se mají dodržovat. K těm v poslední době vytvořeným patří fotbalový turnaj o pohár generálního ředitele. V sobotu 23. června napíše již svou dvanáctou kapitolu.

Místo turnaje zůstává stejné jako v předchozích ročnících, fotbalové hřiště v sousedství Opravy tramvají v Hostivaři. Výkop prvního kvalifikačního utkání se uskuteční v 8.00 hodin, s tím, že finále bude na programu přibližně v 18 hodin a před sedmou večer budeme znát vítěze.

Počet účastníků zůstává na osmi: Provoz Metro a Správa vozidel Metro, Dopravní cesta Metro, Provoz Tramvaje, Správa vozi-



del Tramvaje a Dopravní cesta Tramvaje, Provoz Autobusy, Správa vozidel Autobusy, štábní útvary a Střední průmyslová škola dopravní.

V průběhu historie turnaje se z vítězství radovali pouze tři týmy, Elektrické dráhy I (později Správa vozidel Tramvaje), Střední odborné učiliště (nyní Střední průmyslová škola doprava) a Metro I (od loňského roku jednotka Provoz Metro). Právě hráči v tmavě modrých dresech z Metra budou v letošním roce obhajovat svůj loňský primát, kdy překvapivě ve finále porazili reprezentanty Provozu Autobusy 1:0. Doufáme, že i 12. ročníku se vyhnou nepříjemné události ohledně neoprávněných startů a budeme svědky rytířských a férových soubojů zaměstnanců Dopravního podniku.

Nehrajete fotbal? Nevadí, přijďte povzbudit své kolegy v soubojích o cenu trofeje!



Anketa o DP-KONT@KTu

Redakce

Vážení čtenáři, obrácíme se na vás s prosbou o pomoc při zlepšování distribuce a obsahové náplně časopisu, který právě držíte ve svých rukou.

Společně s výplatní páskou za měsíc duben obdržíte anketní lístek s otázkami týkajícími se DP-KONT@KTu. Prosíme vás, abyste anketě věnovali pozornost a odpověděli pokud možno na všechny otázky.

Vaše odpovědi nám pomohou zlepšit distribuci časopisu na jednotlivá pracoviště a přizpůsobit jeho obsah vašim potřebám.

Anketa je samozřejmě anonymní. Vyplněné anketní lístky bude možné vhadzovat do speciálních krabic, které budou umístěny na jednotlivých pracovištích, blíže informace vám sdělí pracovníci personálního útvaru.

Děkujeme za vaši účast v anketě.



Představenstvo projednalo

-red-

Představenstvo se v novém složení (DP-KONT@KT informoval již minulém čísle) sešlo již dvakrát. Na prvním zasedání 26. března zvolilo do funkce předsedy představenstva Radovana Šteinera a do funkce místopředsedy ing. Martina Dvořáka, který byl současně ustanoven do funkce generálního ředitele.

Dále kromě majetkoprávních záležitostí společnosti projednalo následující materiály.

Rozbor nehodovosti. Představenstvo bylo seznámeno s rozbohem nehodovosti za měsíce únor 2007 a březen 2007.

Plán investic na rok 2007. Členové představenstva schválili investiční plán společnosti pro rok 2007.

Zpráva o hospodaření a kalkulace nákladů MHD za rok 2006. Představenstvo bylo seznámeno s výsledky hospodaření za rok 2006 a schválilo hospodářský výsledek.

Zpráva k personálním změnám v SPŠD, a. s. Představenstvo z důvodu zajištění vyšší spolupráce mezi Dopravním podnikem a SPŠD schválilo organizační změny v dozorčí radě. Z funkce člena dozorčí rady SPŠD odvolalo pana Miloše Pirkla a Zdeňka Trojana a zvolilo do funkce člena dozorčí rady Jaroslava Ďuriše a Petra Vítka.



Další postup bezbariérového zpřístupňování stanic metra

Ing. Rudolf Pála, odbor Strategie a řízení

V únorovém čísle DP-KONT@KTu jsme v souvislosti se zprovozněním bezbariérového přístupu do stanice metra Florenc B zmínili studii, která je podkladem pro výběr stanic pro jejich dodatečné zpřístupnění cestujícím s omezenou možností pohybu.

Studie byla zpracována Metroprojektem Praha poprvé v roce 1999 a v roce 2003 byla provedena její aktualizace na základě nejnovějších poznatků v uvedené problematice.

Účelem zpracování této studie bylo zmapovat v souhrnném materiálu všechny stanice pražského metra z pohledu bezbariérové přístupnosti a ve stanicích, které takto přístupné nebyly, posoudit po technické a ekonomické stránce možnosti jejich dodatečného zpřístupnění. Podkladem pro zpracování studie byla projektová dokumentace jednotlivých tras metra, dokumentace skutečného provedení stanic metra, zaměření stanic metra, technické mapy města v digitální podobě a fotografický digitální materiál pořízený zpracovatelem studie.

Uvedená studie se stala následně výchozím podkladem pro projektovou přípravu při bezbariérovém zpřístupňování stanic metra, které bylo realizováno v posledních letech. Pražské metro má v současnosti celkem 54 stanic, z nichž bezbariérově přístupných je již 32. Jejich grafický přehled (tzv. „tep-
loměr“) byl součástí zmíněné studie v minulém čísle DP-KONT@KTu. Souhrnně je na lince A bezbariérový přístup v 5 stanicích, na lince B ve 13 stanicích a na lince C ve 14 stanicích.

Jak již bylo dříve uvedeno, dodatečné bezbariérové zpřístupňování stanic metra je technicky a ekonomicky velice náročná záležitost. V některých stanicích přitom není reálné buď z technických důvodů, nebo kvůli vysokým finančním nákladům. V dalším textu se postupně seznámíme s možnostmi realizace bezbariérových přístupů ve zbývajících 22 stanicích pražského metra, které je dosud nemají.

Linka A

Hradčanská

Stanice metra Hradčanská na lince A je příkladem ražené stanice, hluboko založené, kde dodatečné bezbariérové zpřístupnění je technicky a finančně velice náročné. Klíčovým momentem, který má na jeho řešení vliv, je plánovaná výstavba rychlodráhy Praha – Letiště Ruzyně – Kladno, kde stanice Hradčanská bude přestupním uzlem. Technické řešení bezbariérového přístupu se předpokládá šikmým výtahem

(obdobným jako ve stanici Vltavská) vedle trojice eskalátorů ze střední staniční lodi do přestupní haly. Další cesta povede jiným šikmým výtahem do nového severního vestibulu stanice metra a osobním výtahem na povrch. Z přestupní chodby bude na stanici rychlodráhy také umožněn bezbariérový přístup osobním výtahem.

V případě, že bude ustoupeno od realizace rychlodráhy, bude bezbariérový přístup řešen pomocí dvojice osobních výtahů z přístupové chodby za střední staniční lodi do povrchového kiosku v prostoru Dejvické ulice.

Malostranská

Tato stanice je příkladem stanice, kterou bezbariérově zpřístupnit nelze vzhledem k jejímu stavebnímu řešení. Důvodem je nemožnost zásahu do klenby železobetonového ostění staničních tunelů. V čelech střední lodi jsou na jedné straně eskalátory po rekonstrukci v roce 2000 a na druhé technologický tunel.

Staroměstská

Rovněž hluboko ražená trojlodní stanice s železobetonovým ostěním. Bezbariérové zpřístupnění je však možné při vybudování druhého vestibulu, neboť při výstavbě stanice se s touto možností počítalo. Z důvodu prostorové a finanční náročnosti se nabízí řešení pomocí několika osobních výtahů.

Náměstí Míru

S bezbariérovým zpřístupněním se počítá v souvislosti s výstavbou linky D pražského metra, kdy tato stanice bude zároveň přestupní. Při projektování této stanice na lince A se rovněž již počítalo s možností druhého vestibulu. Z čela staniční lodi povede přístupová chodba k osobnímu výtahu vyúsťujícímu na povrch v Korunní ulici. Výťah bude mít zároveň mezistanici pro bezbariérový přestup na novou linku D.

Jiřího z Poděbrad

Zpřístupnění této stanice bez bariér je možné pomocí osobního výtahu z přístupové chodby ze střední staniční lodi, a vyúsťujícího na povrch do kiosku v blízkosti kostela. Orientační náklady přibližně 100 milionů Kč.

Flora

Stanici nelze bezbariérově zpřístupnit vzhledem k jejímu technickému řešení, obdobně jako stanici Malostranskou. Výměna jednoho

eskalátoru za šikmý výťah dlouhodobě nepřichází v úvahu vzhledem k životnosti zde instalovaného typu.

Želivského

V této stanici je bezbariérové zpřístupnění možné jedině v souvislosti s případnou výstavbou druhého vestibulu, kdy vedle trojice eskalátorů by byl umístěn šikmý výťah a dále osobní výťah na povrch při Vinohradské ulici. Odhadované náklady stavby 2. vestibulu jsou však přibližně 700 milionů Kč.

Poznámka: Předpokládané investiční náklady bezbariérového zpřístupnění ostatních uvedených hlubinných ražených stanic na lince A jsou vždy přibližně 100 milionů Kč.

Linka B

Jinonice

Tato stanice je hluboko založená, vybudování svislého výtahu není možné. Jediné řešení pro bezbariérové zpřístupnění je vložení šikmého výtahu vedle trojice eskalátorů při jejich výměně, jejich životnost je však ještě značná. Vestibul této stanice je v uliční úrovni.

Radlická

Bezbariérové zpřístupnění této stanice je ve studii navrženo vřazením šikmého výtahu do pevného schodiště z nástupiště do vestibulu stanice. Po zkušenostech se stanicí Florenc C je však reálný též svislý osobní výťah místo části tohoto schodiště, který je méně náročný na stavební prostor pod schodištěm. Orientační náklady jsou přibližně 10 milionů Kč.

Anděl

Stanici v současnosti zpřístupnit bezbariérově nelze. Při výstavbě centra Zlatý Anděl nebyl tento požadavek příslušnými orgány akceptován. Výhledově je jedinou možností vložení šikmého výtahu do eskalátorového tunelu v případě výměny eskalátorů v některém z obou vestibulů.

Karlovo náměstí

Rovněž tuto stanici nelze bezbariérově zpřístupnit. Důvodem je její složitě stavebně-technické řešení.

Národní třída

V této stanici je bezbariérový přístup navržen prostřednictvím druhého vestibulu. Ten byl též podrobněji řešen v samostatné

studii. Z čela staniční lodi jsou navrženy krátké eskalátory spolu se šikmým výtahem do přístupové chodby pod Lazarskou ulicí a na konci této chodby z ní povedou svislé výtahy na povrch. Alespoň stavební založení tohoto řešení by bylo vhodné spojit s uzavřením stanice Národní třída v souvislosti s připravovanou zástavbou této lokality. Předpokládané náklady 2. vestibulu jsou přibližně 100 milionů Kč.

Náměstí Republiky

Také tato stanice zůstane bezbariérově nepřístupná z důvodů jejího stavebně technického řešení. Ve výhledu zbývá jen možnost šikmého výtahu při případné výměně eskalátorů v některém z vestibulů.

Křižkova

Navrženým řešením bezbariérovosti je vřazení šikmého výtahu do pevného schodiště a zřízení svislého osobního výtahu z horní podesty pevného schodiště na povrch. Je však otázkou, zda vzhledem k malým přepravním zátěžím v této stanici má být tato investice ve výši přibližně 80 milionů Kč preferována (v blízkosti je bezbariérový přístup na Florenci a brzy též nízkopodlažní tramvaje).

Invalidovna

Tuto hluboko založenou stanici nelze zpřístupnit svislým výtahem – opět pro nemožnost zásahu do klenby železobetonového ostění staničních tunelů. S ohledem



Bezbariérových vstupů do metra stále přibývá.

na skutečnost, že po povodni v roce 2002 byla provedena celková rekonstrukce stanice včetně eskalátorů, je možnost instalace šikmého výtahu při výměně eskalátorů velmi vzdálená.

Palmovka

V této stanici je navrženo řešení bezbariérového zpřístupnění za pomoci šikmého výtahu při výměně eskalátorů z nástupiště v obou vestibulech, přičemž tato výměna je plánována v roce 2010. Přístup na povrch pak bude možný v západním vestibulu nákladním výtahem zrekonstruovaným na osobonákladní (povrchový kiosek), a nebo stávajícím podchodem ve východním vestibulu, kde však je připravována nová povrchová zástavba. Orientační náklady 30 až 40 milionů Kč.

Českomoravská

Stanici nelze v dohledné době bezbariérově zpřístupnit. Opět se jedná o případ stanice hluboko založené, kde jedinou možností je šikmý výtah instalovaný při eventuální výměně eskalátorů v budoucnu.

Linka C

Háje

V této stanici jsou společně se stanicemi Opatov a Roztyly již přibližně 10 roků bezbariérově zpřístupněny pro cestující na invalidním vozíku s doprovodem proškoleného průvodce nákladní výtahy. Plnohodnotné bezbariérové zpřístupnění je navrženo výměnou stávajících dvou nákladních výtahů za tzv. „osobonákladní“, podobně jak již byly realizovány ve stanicích Skalka a Pankrác. Bude však ještě nutné dořešit přístup k těmto výtahům služebními prostory (probourání nového přístupu v západním vestibulu), kde stávající cesta je komplikovaná. Orientační investiční náklady jsou přibližně 25 milionů Kč.

Opatov

V této stanici je navržena výměna jednoho nákladního výtahu v bezprostřední blízkosti nástupiště za osobonákladní. Cesta služebními prostory je poměrně krátká a stavebně technické úpravy tedy nebudou složité. Předpokládané investiční náklady jsou do 10 milionů Kč.

Roztyly

Rovněž v této stanici se jedná o výměnu jednoho nákladního výtahu nedaleko od nástupiště za osobonákladní. Obtížnější však budou stavebně technické úpravy ve služebních prostorech (úzký služební chodník podél nástupiště). Náklady stavby jsou odhadovány rovněž na přibližně 10 milionů Kč.

Kačerov

Bezbariérové zpřístupnění je v této stanici reálné jen při její přestavbě v souvislosti s uvažovanou a již několikrát prověřovanou komerční nadstavbou a s výstavbou nové zastávky ČD Praha-Kačerov. Ve stanici metra Kačerov jsou sice 2 nákladní výtahy, jejich přestavba na osobonákladní je však nereálná. První se sice nachází v blízkosti nástupiště, na povrch však vyústuje poklopem do chodníku v nástupní hraně autobusové zastávky, kam již povrchový kiosek výtahu umístit nelze. Druhý nákladní výtah z nástupiště vychází na povrch ve vzdálenosti přibližně 100 metrů od stanice metra až za komunikací Budějovická a cesta k němu je příliš komplikovaná.

Pražského povstání

Ve studii je pro bezbariérové překonání výškového rozdílu z nástupiště do vestibulu navržen šikmý výtah nebo nahrazení nákladního výtahu osobonákladním. Podobně jako ve stanici Florenc C se však v současnosti jeví jako velmi reálná možnost osobního výtahu místo části pevného schodiště vzhledem k menšímu nároku na stavební prostor pod schodištěm i přeprav-



Výtah ve stanici Florenc B.

ním zátěžím této stanice. Pro přístup na povrch bude přestavěn stávající nákladní výtah na osobonákladní. Předpokládané investiční náklady jsou do 25 milionů Kč.

I. P. Pavlova

V této stanici je bezbariérový přístup reálný pouze v souvislosti s případným druhým vestibulem do Rumunské ulice. Vzhledem k majetkovým problémům s vyústěním nákladního výtahu do Sokolské ulice v soukromém objektu nelze přestavět nákladní výtah na osobonákladní. Při velkých přepravních zátěžích a celkově stísněnému prostoru vestibulu nelze uvažovat ani o nahrazení jednoho z eskalátorů z nástupiště šikmým výtahem ani o umístění osobního výtahu do některého z výstupů z vestibulu na povrch.

Po shrnutí výše uvedených informací přichází tedy v nejbližších letech v úvahu pro zařazení do investičního plánu Dopravního podniku realizace bezbariérových zpřístupnění v následujících 6 stanicích metra v přibližném pořadí: Opatov, Háje, Radlická, Palmovka, Roztyly a Pražského povstání. V roce 2006 byla zahájena příprava realizace nového osobního výtahu ve stanici Chodov, který bude umístěn v části pevného schodiště z nástupiště stanice a nahradí šikmou schodišťovou plošinu, která již v této stanici nevyhovuje svou přepravní kapacitou požadavkům místní frekvence bezbariérové přepravy. V letošním roce bude zahájena příprava výstavby osobního výtahu ve stanici Nové Butovice, který povede z úrovně vestibulu k autobusovým zastávkám v Bucharově ulici, která kříží stanici metra o jednu úroveň výše.

V roce 2008 bude do provozu uveden IV. provozní úsek trati C se stanicemi Střížkov, Prosek a Letňany, u nichž je bezbariérový přístup samozřejmou součástí stavby. Rovněž by již měly být dokončeny bezbariérové přístupy do stanic Můstek B (realizace je závislá na zahájení demolice v objektu Diamant) a následně též Můstek A.



Spotřeba nafty v roce 2006

Ing. Karel Holejšovský, jednotka Provoz Autobusy s využitím materiálů jednotky Správa vozidel Autobusy

Spotřeba nafty je v autobusové dopravě velmi významnou nákladovou položkou, v jednotce Provoz Autobusy bylo v loňském roce spotřebováno téměř 30 milionů litrů nafty, což v souhrnu představovalo náklady více než 640 milionů Kč. Souhrnnou spotřebu nafty ovlivňuje celá řada faktorů, z nichž nejvýznamnější jsou objem dopravních výkonů, měrná spotřeba jednotlivých typů autobusů a klimatické podmínky. Finanční náklady na spotřebu nafty dále významným způsobem ovlivňuje stav a vývoj její ceny na trhu.

V roce 2006 bylo v autobusové dopravě ujeté více jak 65 milionů km, převážně na linkách Pražské integrované dopravy podle smluv o závazku veřejné služby s hl. m. Prahou, Středočeským krajem a obcemi v příměstské oblasti. Z tohoto objemu bylo téměř 48 milionů km ujeté standardními (Sd + SdN) autobusy (přibližně 73 %) se souhrnnou spotřebou nafty přibližně 20 milionů litrů (přibližně 67 %) a více jak 17 milionů km autobusy kloubovými (Kb + KbN) (přibližně 27 %) se souhrnnou



V loňském roce spotřebovaly autobusy Dopravního podniku bezmála 30 milionů litrů nafty. Foto © Pavel Fojtík

spotřebou téměř 10 milionů litrů (přibližně 33 %). Poměrně rozdílné jsou měrné spotřeby nafty u jednotlivých typových kategorií autobusů. Obecně však platí, že modernější a komfortnější autobusy vykazují spotřebu vyšší. V roce 2006 bylo u uvedených typových kategorií autobusů dosaženo těchto měrných spotřeb:

standardní autobusy	38,8 litru/100 km
standardní nízkopodlažní autobusy	45,2 litru/100 km
kloubové autobusy	53,6 litru/100 km
kloubové nízkopodlažní autobusy	58,3 litru/100 km

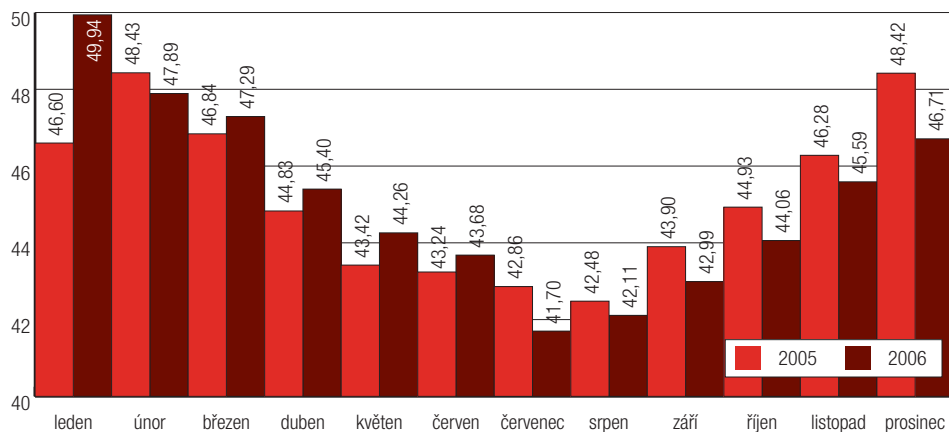
Na spotřebu nafty mají významný vliv i klimatické podmínky, v chladnějším období je

třeba interiér autobusů přiměřeně vytápat a více energie se spotřebovává pro jízdu autobusů (vyšší valivé odpory, kratší denní období a podobně). Vývoj průměrné (všech typů autobusů) měrné spotřeby v průběhu roku 2006, s porovnáním průběhu v roce 2005, ukazuje následující grafické zpracování. Je zřejmé, že měrné spotřeby jsou v letním období nejnižší.

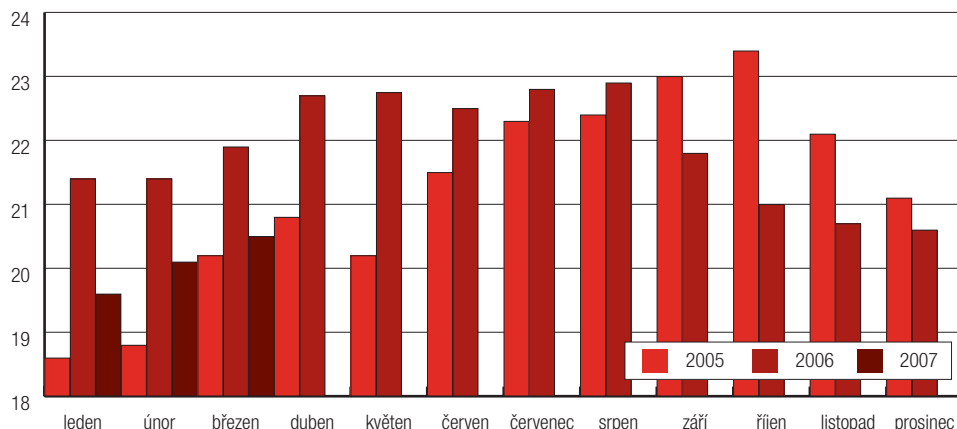
Finanční náklady na spotřebu nafty významně ovlivňuje také její cena. I drobné cenové odchylky v uvedeném roční objemu spotřeby představují velké nákladové dopady. Zvýšení ceny 1 litru nafty například o 10 haléřů představuje zvýšení ročních nákladů přibližně o 3 miliony Kč. V první polovině roku 2006 měla cena nafty narůstající tendenci, dosáhla hranice téměř 23 Kč za litr, v poprázdňovém období cena naštěstí klesla až pod 21 Kč za litr, což mělo pozitivní dopad do výsledku hospodaření jednotky. Vývoj průměrné měsíční ceny nafty v průběhu roku 2006, s porovnáním vývoje v roce 2005 a začátku roku 2007, je uveden v druhém grafickém vyjádření.



Vývoj průměrné měrné spotřeby nafty na jízdu v l/100 km



Vývoj průměrných měsíčních cen motorové nafty



Rekonstrukce Štefánikova mostu

Ing. Miroslav Tožička,
Inženýring dopravních staveb a. s.

Štefánikův most byl postaven v letech 1949 až 1951 na místě původního visutého řetězového mostu císaře Františka Josefa I (1865–1947). V současnosti je Štefánikův most důležitou dopravní tepnou, která slouží tramvajové i automobilové dopravě a rovněž i pěšímu provozu.

Pod mostem vedou na obou březích automobilové komunikace. Na levém břehu jednosměrná dvoupruhová komunikace ve směru Čechův most – Hlávkův most. Obrácený směr je veden předmostím mostu a kříží tudíž směr z letenského tunelu na most. Na pravém břehu je vedena obousměrná komunikace o dvou pruzích

mezi Čechovským mostem a směry Karlín a Žižkov.

Na Vltavě pod mostem je vedena lodní doprava (nákladní i osobní).

Štefánikův most je posledním pražským mostem, který byl založen na kesonech. Most o celkové délce 260 metrů je rozdělen na tři části, a to na hlavní most a dvě pobřežní konstrukce (letenská strana a staroměstská strana).

Hlavní most je třípolová železobetonová konstrukce se segmentovými oblouky a horní mostovkou. Oba pobřežní mosty jsou dvoupolové. Na letenské straně se jedná o železobetonový deskový most směřově rozšířený po obou stranách do křižovatky oblouky. Na staroměstské straně se jedná o železobetonový rošt. Šířka mostu je 25 metrů.

Z důvodu nevyhovujícího technického stavu mostu bylo přikročeno k celkové rekonstrukci. Tato rekonstrukce spočívá především v zesílení konstrukce mostovky, tím dojde ke zvýšení nosnosti mostu. Bude provedena nová celoplošná izolace v rozsahu a provedení běžném u novostaveb, zrekonstruováno odvodnění mostu, osazeny nové dilatační závěry. Dále pak budou zcela předělány vzpěrné stěny nad pilíři, uchycení nových kombinovaných sloupů pro trolej a veřejné osvětlení.

Důležitou součástí rekonstrukce mostu je také nové založení křídel opěry na staroměstské straně mostu, úpravy prostor v obou opěrách (na letenské straně 3 místnosti a na staroměstské 2 místnosti), oprava stávajícího kolektoru na letenském nábreží včetně zvětšení dvou přístupových šachet, rekonstrukce schodišť na obou předpolích a sanace celého povrchu mostu. Inženýrské sítě převáděné po mostě budou uloženy do nových kabelových tras. Jedná se o kabely veřejného osvětlení, kabely PRE (vn i nn), kabely Dopravního podniku, sdělovací kabely společnosti O₂ a Ministerstva vnitra, kabely světelného signalizačního zařízení a osvětlení plavebních znaků.

Po rekonstrukci se zmenší šířka chodníků z 3,5 na 2,75 metru, čímž dojde ke zvětšení šířky jízdních pruhů z původních 17 na 18,5 metru. Dále se zvětší i osová vzdálenost koleje tramvaje v souvislosti s jejím novým směrovým řešením.

Komunikace i chodníky budou živičné. V rámci stavby budou zrekonstruována i světelná signalizační zařízení na křižovatkách Řásnovka x Lannova a před Letenským tunelem. Po celou dobu výstavby bude veškerý provoz na mostě (tramvajový, automobilový, pěší) uzavřen. Lodní doprava pod mostem bude pouze omezena do jednoho mostního oblouku obousměrně. Současně s těmito pracemi na hlavním mostě budou pod částečnými uzavírkami probíhat práce v podjezdech na obou březích.

Spolu s rekonstrukcí mostu bude realizována také rekonstrukce kolejové křižovatky



Štefánikův most. Foto © Pavel Fojtik

u Letenského tunelu včetně navazujících úseků tramvajové trati podél podjezdové rampy a tramvajová trať na Štefánikově mostě vykazující značné opotřebení. Stavba bude provedena ve dvou etapách, první etapa byla již zahájena výlukou tramvajového provozu na Štefánikově mostě, druhá etapa prací, zahrnující i výlukou na letenském předmostí Štefánikova mostu, bude zahájena 5. července 2007.

Rozsah úprav tramvajové tratě je na vlastním mostě a staroměstském předmostí v délce 302 metrů, na letenském předmostí na Nábřeží Kpt. Jaroše a E. Beneše pak v délce 318 metrů, včetně úprav kolejového trojúhelníku a tříkolejného rozvětvení. Na Nábřeží Edvarda Beneše je tramvajová trať upravována pražcovým systémem s použitím povrchové úpravy asfaltové, na křižovatce u Letenského tunelu s využitím stávající betonové desky, která bude sanována a do které bude pomocí podkladnic ukotvena kolejová konstrukce s využitím tlumicích prvků s povrchovou úpravou velkou žulovou dlažbou. Na Nábřeží Kpt. Jaroše bude použita obdobná konstrukce s povrchovou úpravou asfaltovou. Na vlastním Štefánikově mostě bude použita konstrukce zhotovená z velkoplošných panelů. Kolejnice budou vybaveny tlumicími a izolačními prvky. Napojení do tramvajových tratí v Revoluční ulici a na Nábřeží Kpt. Jaroše bude provedeno v souladu se stávajícím stavem z velkoplošných panelů. Bude upraveno odvodnění tramvajové tratě, trolejové vedení a dráhové kabely včetně výměny zpětné dělicí skříně. Řídicí systémy výhybek budou propojeny se světelným signalizačním zařízením. Vozovky a chodníky na nábreží budou upravovány v nejnútnejším rozsahu.

Po finálních úpravách bude provedeno obnovení definitivního dopravního značení. Kompletní zprovoznění obou akcí je naplánováno na 22. srpna. Po tomto termínu budou probíhat pouze práce na sanacích spodní části mostu nad vodním tokem.



Co má na starosti technický dozor?

Jiří Kolář, vedoucí odboru Technický dozor

Ze zákona o dráhách č. 266/1994 Sb., zákona o státním odborném dozoru č. 174/1968 Sb. (novelizovaný zákonem č. 338/2005 Sb.), a souvisejících vyhlášek ministerstva dopravy a dalších zákonů a předpisů včetně zákoníku práce 262/2007 Sb. je stanovena povinnost pro Dopravní podnik jako provozovatele určených a vyhrazených technických zařízení zajišťovat bezpečnost provozu těchto zařízení. A tak byl v rámci transformace vytvořen odbor Technický dozor v přímé podřízenosti technického ředitele rozdělený na dvě oddělení, Elektrická zařízení a Strojní zařízení.

Provoz Dopravního podniku se neobejde bez určených technických zařízení (UTZ) a vyhrazených technických zařízení (VTZ). Rozdělení do těchto kategorií je závislé na orgánu dozoru. UTZ podléhají dozoru Drážního úřadu a podléhají se na provozování dráží dopravy (metro, tramvaje). VTZ podléhají dozoru Státního úřadu inspekce práce, který v rámci Dopravního podniku dozoruje provozovny autobusů. V obou případech se jedná o speciální zařízení, jejichž provozování se musí řídit odbornými předpisy, jako jsou České technické normy (ČSN) harmonizované v rámci EU (ČSN-EN), vyhlášky, zákony a technické předpisy. Dopravní podnik je provozovatelem téměř všech druhů těchto zařízení, která se vyskytují bez rozdílu ve všech jednotkách a jsou specifikována podle jejich zaměření.

V zájmu jednotnosti a komplexního zajištění technického dozoru jednotlivých zařízení byla tato činnost začleněna do technického úseku. Provozní podmínky po transformaci Dopravního podniku si vyžádaly přehodnotit a zavést nový komplexní systém dozoru nad technickými zařízeními, která při řádné údržbě a obsluze zajistí správnou funkci



Strojní zařízení.

a vyloučí předmětná rizika nebo je sníží na minimum. Důležitostí tohoto rozhodnutí umocňuje fakt, že po transformaci je řada činností v Dopravním podniku zabezpečována dodavatelsky (outsourcing) a dodavatelské firmy při plnění smluvních závazků používají technická zařízení Dopravního podniku.

V oddělení **Elektrická zařízení** je zahrnuta problematika:

- zařízení nízkého napětí, tj. veškeré elektrické rozvody o napětí 400/230 voltů (dříve 380/220V) v dílenských a kancelářských objektech, garážích, vozovnách a depech, včetně koncových zařízení, strojů a spotřebičů atp. pevně připojených, nebo připojovaných pohyblivým přívodem na zásuvkové rozvody,
 - zařízení vysokého napětí, tj. rozvodny a kabelové sítě o napětí 22 kV (22 000 voltů),
 - zařízení trakční, tj. zařízení měření elektrického proudu, trolejového vedení včetně přívodní kolejnice metra, zařízení napájená z trolejového vedení, kolejového vedení jako vodiče zpětného proudu a trakčních vozidel – tramvají a vozů metra,
 - zařízení pro ochranu před šířením zpětných trakčních proudů (tzv. bludné proudy),
 - zařízení speciálních vozidel – například vozidla pro údržbu trolejového vedení, vozidla pomocných trakčních prostředků v metru, měřicí kabelové vozy apod.,
 - zařízení lanových drah (LD Petřín a LD ZOO Praha),
 - zařízení pomocná nebo spíše speciální s různým napětím, tj. zabezpečovací drážní zařízení, zařízení elektrických přestavníků výměn, vytápění výměn, světelné signalizace zkušebny elektrických předmětů a zařízení, zařízení telefonní sítě, zařízení požární signalizace, počítačové sítě atd.
- V oddělení **Strojní zařízení** je zahrnuta problematika:
- tlakové nádoby a kotle,
 - zdvihací zařízení,
 - plynová zařízení,

- dopravní zařízení, mezi něž patří pohyblivé schody a výtahy pro dopravu osob a nákladů.

Hlavním předmětem dozorové činnosti je průběžná kontrola stavu výše uvedených zařízení zejména fyzickým prováděním pravidelných nebo provozních revizí, prohlídek a zkoušek podle příslušných ČSN (České normy, vydávané Českým normalizačním institutem), které jsou zpracovány v souladu s mezinárodními předpisy a normami a v Dopravním podniku jsou závazné.

Revize jsou činností v reálném provozu s pevně stanovenými a nepřekročitelnými termíny, kde se stýkají požadavky předpisů, představy provozovatelů a obsluhy, konkrétního zařízení i reálné ekonomické možnosti. Úkolem revizních techniků je pak tato hlediska navzájem posoudit a vyhodnotit, zda je zařízení schopno bezpečného a spolehlivého provozu s minimálními riziky pro obsluhu, uživatele i okolí.

Dále se v rámci dozorové činnosti kontroluje správnost a úplnost vnitropodnikových norem, (Místních pracovních a bezpečnostních předpisů, Pokynů, Příkazů a Směrnic), které se vztahují k provozu zařízení.

Nedílnou částí dozoru je i oblast elektrotechnické kvalifikace zaměstnanců, kde se kontroluje rozsah kvalifikace předepsaný pro jednotlivé profese, dále zda elektrotechnická kvalifikace odpovídá příslušné pracovní činnosti a zda jsou plněny požadavky týkající se ověřování jejich znalostí.

Dalším předmětem dozoru je investiční činnost, kde se zaměstnanci jednotlivých oddělení podílejí na prohlídkách zařízení ve výstavbě a následně při převíjkách nových zařízení uplatňují požadavky na provedení zařízení s ohledem na dodržení příslušných ČSN.

Činnost odboru Technický dozor je dále nezastupitelná vzhledem k tomu, že Dopravní podnik získal Pověření Ministerstva dopravy k provádění tzv. „Technických prohlídek a zkoušek určených technických zařízení elektrických a dopravních“, kde mimo jiné také zajišťuje a provádí tyto

prohlídky a zkoušky. Útvar Technický dozor pak zajišťuje vrcholově provádění těchto prohlídek a podepisuje „Protokol o technické prohlídce a zkoušce“, který je podkladem pro vydání tzv. Průkazu způsobilosti elektrického a dopravního zařízení Drážním úřadem. Bez tohoto Průkazu způsobilosti nesmí být provozováno v jednotkách Provoz Metro, Provoz Tramvaje, Správa vozidel Metro, Správa vozidel Tramvaje, Dopravní cesta Metro, Dopravní cesta Tramvaje, Správa nemovitého majetku (a v dalších útvarech používajících zařízení související s drážním provozem) v Dopravním podniku žádné zařízení UTZ včetně drážních vozidel.

Aby mohli zaměstnanci technického dozoru zajišťovat výše uvedenou činnost a provádět i revize zařízení, jsou vybaveni speciálními měřicími přístroji pro revizní činnost a dalšími přístroji a nástroji, mají mít dostupnost k příslušným dokumentacím provozovaných zařízení a zejména mají přístup k celému souboru elektrotechnických strojních norem a k dalším předpisům a zákonům souvisejícím s oblastí dozorovaných zařízení.

Zaměstnanci odboru Technický dozor musí mít dostatečné odborné znalosti jak teoretické, (zejména v oblasti ČSN a jejich aplikace do praxe), tak v odborné a praktické činnosti na jednotlivých zařízeních. Rovněž mají pověření k činnosti na jednotlivých zařízeních UTZ, VTZ.

Jednotliví zaměstnanci – revizní technici – mají složenou odbornou zkoušku u Drážního úřadu a Inspektorátu práce a vlastní „Oprávnění k provádění revizí“ na příslušná zařízení, s platností v celé České republice. Aby mohl být dozor prováděn kvalifikovaně v rozsahu celého Dopravního podniku, je zapotřebí mít přehled včetně seznamu od všech provozovatelů a všech zařízeních, a to jak v detailu, tak po objektech. Zvláště pak je tato evidence důležitá u elektrických zařízení od přívodů z distribuční sítě rozvodných závodů až na jednotlivé rozvaděče a spotřebiče ve



Elektrické zařízení.

všech provozech. Tento přehled dosud chybí, jednotliví provozovatelé elektrických zařízení sice mají ne zcela úplnou evidenci, ale zejména u zařízení nízkého napětí – rozvodů a rozváděčů nn v jednotlivých objektech evidence téměř chybí. Tato skutečnost značně znesnadňuje vlastní výkon dozoru a způsobuje nežádoucí jevy, že některá elektrická zařízení nejsou vůbec podrobována pravidelným revizím, a tudíž jsou pro provozovatele z právního hlediska neschopná bezpečného a spolehlivého provozu.

Bezpečnost provozu technických zařízení je přímo úměrná vyskytujícím se rizikům na těchto zařízeních. Rizika lze rozdělit na dvě základní oblasti:

Technická zařízení – rizika plynoucí přímo z provozu technického zařízení zapříčiněná špatným technickým stavem nebo překročením provozních parametrů při selhání zabezpečovacích elementů.

Lidský činitel – rizika způsobená obsluhou chybným zásahem do zařízení nebo nedodržením provozních parametrů.

Protože zmiňovaná zařízení jsou ze zákona technickými zařízeními se zvýšenou mírou ohrožení zdraví a bezpečnosti osob a majetku, musí i Dopravní podnik zajišťovat bezpečnost těchto zařízení předepsaným způsobem.



Implementace antispamové ochrany

Ing. Romana Šmejkalová, jednotka Informační technologie

Spam je nevyžádané hromadné distribuované sdělení šířené internetem. Původně se používalo především pro nevyžádané reklamní e-maily, postupně však zasáhlo i ostatní druhy internetové komunikace (například diskusní fóra a komentáře). První masivní spam se objevil v roce 1994 a zahltl tisíce diskusních skupin. Každý výskyt spamu doprovázely diskuse o etice chování na internetu, které postupně byly legislativně zastřešeny.

V České republice byl podle norem Evropské unie zpracován a vydán Zákon č. 480/2004 Sb. o některých službách informační společnosti, který problematiku spamu upravuje a vyžaduje prokazatelný souhlas příjemce zprávy. Dohledem nad dodržováním zákona byl pověřen Úřad pro ochranu osobních údajů. Výše uvedený zákon spam definuje jako obchodní sdělení, což jsou všechny formy sdělení určeného k přímé či nepřímé podpoře zboží, služeb nebo image podniku a fyzické nebo právnické osoby.

Oborové studie ukazují, že spam tvoří 40–60 % všech e-mailů přijatých organizacemi na celém světě. V současné době

žádná z významných firem, které se zabývají antivirovou a antispamovou ochranou (Symantec, McAfee), nenabízí absolutně účinné řešení antispamové ochrany. Ke zmírnění šíření spamu je možné použít následující metody:

• **Filtrování a blokování spamu** – nejpoužívanější z metod obrany proti spamu je rozeznání spamu při jeho příchodu a jeho následné ošetření. Spam lze rozeznat podle následujících kritérií:

■ **černá listina odesílatelů** – na internetu existuje několik černých listin spammerů, poštovní server kontroluje odesílatele e-mailu. Pokud uvedený odesílatel má záznam v některé černé listině, je pošta odmítnuta,

■ **obsah zprávy** – pro identifikaci spamu se používají speciální programy, které se pokoušejí odhalit spam na základě výskytu určitých slov či frází v textu dopisu.

■ poměrně častý způsob je využití obou přístupů současně – blokáce za podpory černých listin i filtrování.

• **Stížnost providerovi** – zaslání stížnosti providerovi spamera

• **Skrývání adres** – mezi obvyklá doporučení patří:

■ poskytnutí elektronické adresy pouze důvěryhodným zdrojům,

■ neuvádění adresy v textu příspěvků do news a jiných forem elektronických diskusních klubů,

■ maskování e-mailové adresy v podpisu tak, aby nebyla rozpoznatelná automatickými sběrači adres, nejčastěji se používá přístup nahrazující znak „@“ jiným znakem či řetězem znaků (např. místo NovakJ@dpp.cz lze uvést „NovakJ AT dpp.cz“)

■ zřízení alternativní adresy na některém veřejném serveru a tuto používat pro rizikovější případy, při nichž se veřejnému uvedení své elektronické adresy není možné vyhnout.

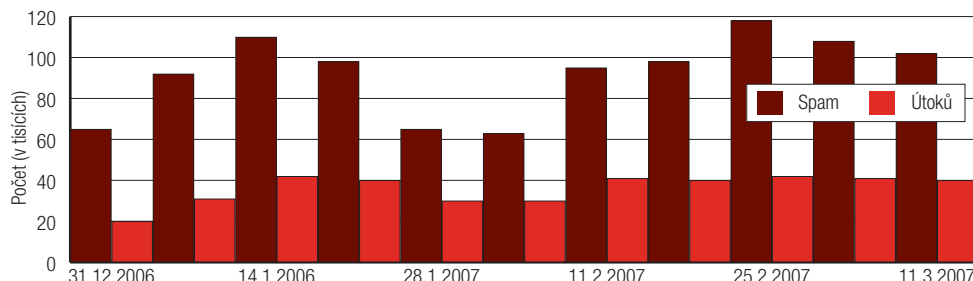
• Další obecná doporučení – nepoužívat „remove“, neboť mnoho spamů obsahuje pokyn nabádající zaslat e-mail s příkazem „remove“ či provést analogickou akci na udané www-stránce.

Před rozhodnutím o zavedení konkrétního typu antispamové ochrany byly v prostředí Dopravního podniku testovány produkty předních výrobců.

Nejvyšší účinnosti dosáhl antispamový produkt *Symantec Mail Security (SMS) 8260*. Řešení je provozováno na serveru pod operačním systémem Linux. Server je umístěn mezi FireWalletem a antivirovým produktem,

ktej je předsazen před poštovní systém. Antispamová ochrana je tvořena softwarovým produktem Symantec Brightmail Anti-Spam 6.2 a hardwarovým firewallem Symantec Mail Security 8260 Series. Mezi významné vlastnosti uvedeného produktu zejména patří:

- aktualizace spamových filtrů probíhá každých 10 minut,
- nabízí víceúrovňový systém kontrol (obsahový filtr, DNS černých a bílých listin,



tvorba vlastních listin, přesná kontrola signatur, nastavení URL filtrů, blokování příchodů e-mailů, brightmailová repurace, jazykové filtry, heuristické filtrování),

- zachycuje 98 % spamové pošty,
- neblokuje legitimní poštu s měřitelnou přesností 97 %,
- lze nastavit volitelnou karanténu (webový přístup nebo plug-in do klienta pošty),
- centrální správa systému umožňuje administraci přes webové rozhraní, nastavení skupinových politik pro přizpůsobení filtrů a reporting.

Ověřovací provoz SMS 8260 byl zahájen v polovině září loňského roku. Od listopadu 2006 je antispamová ochrana v rutinním provozu s následujícími výsledky a zavedenými pravidly:

- dosavadní výsledky ukazují, že spamové zprávy představují přibližně 45 % všech přijatých poštovních zpráv Dopravního podniku,
- při současném nastavení antispamové řešení SMS 8260 dosahuje 95% účinnosti, konfigurací systému je možné účinnost zvýšit, avšak zvyšuje se riziko zadržení zpráv, které nejsou spamem,
- každému uživateli je jednou týdně zaslán seznam zadržených e-mailů, které systém označil za spamové zprávy.

V seznamu si uživatel může označit zprávy, které si přeje doručit a antispamový produkt je přesune z karantény a zašle uživateli. Pokud si uživatel do 21 dnů od zaslání informace zprávy označené jako spamové nevyzvedne, jsou automaticky vymazány.

Graf zobrazuje počty zachycených spamových zpráv (spam) a útoků z černých listin (attacks) v letošním roce.

Zavedení produktu SMS 8260 snížilo zatížení poštovního systému a přispělo ke zvýšení bezpečnosti IS/IT. Provoz antispamové ochrany je legislativně upraven novelizovanou směrnicí GŘ č. 26/2005 Práva a povinnosti uživatelů výpočetní techniky.



Třicetiny tramvajové trati Trojská – Partyzánská

Text: Ing. Miroslav Penc, časové údaje poskytl
Mgr. Pavel Fojtík

5. května 2007 oslaví tato v mnoha ohledech zvláštní tramvajová trať třicetiny. Tramvajová trať vznikla jako nouzové řešení zcela mimo plán, a to uprostřed ekonomického systému, který vyzdvihoval pečlivé plánování jako jedno ze svých základních dogmat.

Po přerušení tramvajového provozu na mostě Barikádníků a v ulici V Holešovičkách zajišťovaly tramvaje obsluhu severní části Prahy po jediné trase: od Vychovatelny k Palmovce a přes Libeňský most a Holešovice k Hlávkovu mostu. Most Barikádníků, po němž byly provozovány autobusové



Kolejová splítka na tramvajové trati v Trojské ulici během výstavby metra do Kobylis (20. května 2003).
Foto © Pavel Fojtík

linky, byl v téže době rekonstruován a doprava byla vedena po souběžném mostním provizoriu. Kritická dopravní situace vedla v polovině roku 1975 k úvaze vybudovat provizorní tramvajovou trať z Holešovic s jednokolejným tramvajovým mostem k ulici Povltavské a dále pomocí násypu tramvajového tělesa v ulici Trojské dosáhnout oblasti Stírky. Během projednávání této možnosti postupně získal návrh tramvajové tratě podobu „dlouhodobého provizoria“ nejméně do doby prodloužení trasy metra C do Severního Města, se stavbou dvoukolejného mostu a definitivního tramvajového tělesa, v maximální míře odděleného od ostatního provozu. Současně byla ze stavby Severojižní magistrály tramvajová trať Argentinská – most Barikádníků – V Holešovič-

kách – Vychovatelna vypuštěna. Vzhledem ke složitým výškovým poměrům překračuje tramvajová trať na dvou místech nejvyšší povolený podélný sklon 70 ‰, který v převážné části úseku Nad Trojou – Hercovka těsně přesahuje 80 ‰. To vedlo k několika preventivním opatřením – před a za úsek s tímto podélným sklonem byly vloženy jednoduché kolejové spojky, které umožňovaly v případě potřeby snazší likvidaci případné neschopnosti vozů (horní z nich byla demontována v roce 1985). Před klesáním bylo zřízeno bezpečnostní zastavovací místo a v celém úseku největšího klesání je omezena rychlost. Jízda do svahu je naopak nutná nejvyšší dosažitelnou rychlostí. Pro provoz na této trati byly připraveny vozy s upraveným převodovým poměrem, ale tento záměr nakonec nebyl plně realizován. V polovině stoupání bylo zřízeno dispečerské stanoviště s nepřetržitou službou (dnes jej připomíná už jen betonový základ) a instalované světelné signalizační zařízení

umožňuje pohyb ve stoupání a klesání pouze jedinému vlaku. Jelikož vozy nebyly v té době vybaveny přepínačem „Havarijní pojezd“, bylo nutné v případě závady jednoho vozu soupravy zajistit k sunutí nebo vlečení jiné dvě bezvadné tramvajové soupravy. Celý úsek s podélným sklonem přesahujícím 80 ‰ měl být „celoročně sypán“. Výstavba tramvajové trati probíhala rekordním tempem (ve dvou až třisměsíčním nasazení), takže počátkem roku 1977 se zúčastnění zavázali zkrátit termín výstavby o jednu třetinu. Po slavnostním zahájení provozu pak byla tramvajová trať ještě během června až srpna 1977 dopoledních výlukách dokončována. Provizorní charakter měla obtížně získaná ocelová mostní kon-

strukce. Konstrukční řešení předpokládalo dobu životnosti mostu 20 let s tím, že tramvaje se směly pohybovat po mostě rychlostí nejvýše 20 km/h a s rozestupy mezi vlaky nejméně 50 metrů. Přesto mostní konstrukce po třech letech provozu již další provoz neumožňovala a tramvajový provoz byl od 10. listopadu 1980 (opět neplánovaně) zastaven. Po získání náhradní mostní konstrukce byl 7. března 1981 obnoven provoz na jedné koleji. K tomu účelu byly na obou koncích mostu vybudovány dvojité kolejové spojky (Holešovičská byla odstraněna v roce 1998, Trojská byla nahrazena v roce 1995 dvěma jednoduchými spojkami) a jednokolejný provoz byl kryt zpočátku provizorní signalizací s barevnými signály, později v definitivní podobě „čočkami“. Druhý most s druhou kolejí byl dokončen 1. července 1982. Na těchto mostech je povolena rychlost do 30 km/h. Pro zajímavost lze uvést, že v případě závady signalizace na mostě měl řidič zastavit vozidlo a informovat dispečinku. Pro informování dispečinku o závadě na signalizaci při příjezdu vlaku k mostu z Troje bylo možné použít telefon v měničárně, při příjezdu vlaku k mostu z Holešovic bylo možné použít telefon ve vrátnici elektrárny Holešovice. Oběžník dopravního náměstka informující o zahájení provozu z roku 1977 pak ukládá vedoucím vozoven nepřidělovat řidičům-brigádníkům služby na linkách jedoucích po nové tramvajové trati. Za dobu své existence prokázala tramvajová trať svou užitečnost, a proto byla její údržbě věnována patřičná péče. Kromě již druhého mostu byla zrekonstruována trať od Vltavy až téměř k zastávce Hercovka, původní základňové panely byly většinou nahrazeny zde vhodným otevřeným kolejovým svrškem. V oblasti zastávky Trojská došlo dokonce ke krátké přeložce; původní polohu trati je možné vysledovat podle pozůstatků nástupiště zastávky. Výstavba metra do Kobylis si vyžádala zřízení dvou provizorií mezi zastávkami Trojská a Nad Trojou; v roce 2001 jednokolejnou trať a poté v letech 2001–2003 kolejovou splítku.

V souvislosti s výstavbou mostu spojujícím Holešovice s městským silničním okruhem by se tato tramvajová trať měla dočkat již svého třetího mostu, tentokrát ale společného se silniční dopravou. Přeložka by měla začínat před zastávkami Nádrazí Holešovice a končit v zastávce Trojská. Zatímco dnes tramvajová trať prudce mění směr dvěma oblouky o malém poloměru na Holešovičské straně, přeložená trať bude mít podobné oblouky na straně Trojské. Nejen v souvislosti s touto přeložkou se také několikrát uvažovalo o výstavbě odbočky tramvajové tratě do blízké zoologické zahrady, která byla koneckonců již v 50. letech 20. století (nejspíše podle plánu...) započata od tehdejší tramvajové smyčky Pelc-Tyrolka.



Další den bez kontrolních bodů

Jiří Sedláček, odd Řídicí systémy, JPT

Dne 31. ledna 2007 proběhl opět den bez kontrolních bodů. Po čtvrtku 11. listopadu 2004 a víkendů 28. a 29. ledna 2006 byla tentokrát zvolena středa.

Shromážděná data byla opět vyhodnocena oddělením 120120 – Řídicí systémy. Podrobná zpráva je přístupná všem zaměstnancům společnosti na intranetových stránkách jednotky Provoz Tramvaje /odbor Řízení provozu/ oddělení Řídicí systémy. Na tyto stránky je také každý pracovní den ráno umístěn graf s pravidelností provozu tramvají předchozího dne. Zpráva již standardně obsahuje tabulku celkových jízdních dob na jednotlivých linkách. Zde se ukazuje, že ve všední den je jízdní doba spíše nedostatečná, než že by času byl přebytek. Je třeba ale připomenout, že byla vyhodnocována celá rozšířená časová sféra, tedy období mezi 6–21 hodinou.

Pokud se podíváme na každodenní graf pravidelnosti, je z něj ve všední den zcela jasně patrné, že období mezi 6–21 hodinou by si místo jedné sféry zasloužilo sféru několik. Každý pracovní den dochází v období mezi 7–10 hodinou a mezi 14–18 hodinou k nárůstu zpoždění. Nejhorší situace je na linkách č. 5, 7, 10, 13, 16, 18, 22, 23, 24 a 25, kde odchylka od plánované jízdní doby je často vyšší než 179 sekund. V tabulce jednotlivých měřených úseků jsou pak jednoznačně vidět problematická místa, která by si zasloužila pozornost a úpravu jízdních dob. Výstupy z programu „jízdní doby“ jsou nejcennějšími výstupy, přibližujícími se optimálním časům, protože jsou zde zohledněny všechny ovlivňující prvky od aktuálního provozu, počtu cestujících, typu vozu až po způsob jízdy řidiče. Z výsledků je potom dále možno vyčíst, že 31. ledna 2007 nejvíce přesných spojů vykonali řidiči provozovny Hloubětín (65,8 %), nejméně pak řidiči provozovny Vokovice (57,6 %). Ti pak také měli nejvyšší procento (29,7 %) nadjetých spojů. Nejvíce se daří standard kvality přesnosti provozu dodržovat na lince č. 5, ovšem za cenu vyčerpání 179sekundového limitu pro hodnocení přesného spoje, jak již bylo zmíněno výše ve výčtu linek, které by na průjezd trasou potřebovaly větší časový prostor. Pokud bychom chtěli hodnotit podle kritéria linka/provozovny, potom nejvíce přesných spojů vykonali řidiči provozovny Žižkov na lince 13 (84,2 %), řidiči z Vokovic na lince č. 15 (83,1 %), ze Strašnic na lince č. 5 (79,8 %), Hloubětín na téže lince (71,2 %). Nad 70 % přesnosti se ještě dostali řidiči provozovny Žižkov na lince č. 1. Největší rozdíl v přesně vykonaných spojích je na lince



Foto © Petr Malik

č. 15, kde řidiči provozovny Vokovice jezdili s již zmíněnou přesností 83,1 %, protipólem byli řidiči provozovny Motol s přesností pouhých 53,7 %.

Závodníci

Den bez kontrolních bodů se tedy již uskutečnil potřetí. Smyslem akce by měl být sběr dat pro optimalizaci jízdních dob a tato optimalizace by měla přinést zlepšení služby nejen pro cestující, ale i pohodovější jízdu pro řidiče, což bylo dostatečně zmiňováno. Přesto se opět našlo několik málo jedinců, kteří význam dne bez kontrolních bodů nepochopili a nebo využili k zázávodění si s tramvají. Jak jinak si vysvětlit počínání např. řidiče 5/24, který v ranním provozu dokázal přijet do kontrolního bodu Sídliště Ďáblice o více než 6 minut napřed oproti jízdnímu řádu. Určitě u toho nepřemýšlel, že ujíždí cestujícím, kteří jsou zvyklí tímto spojením cestovat do zaměstnání a že komplikuje situaci provoznímu dispečerovi a kolegovi ze 4/24, kteří museli řešit vzájemné předjetí, protože svým jednáním řidič 5/24 způsobil předjetí s vyjíždějící 4/24, která z vozovny vyrazila na čas. Celkem 23 řidičů způsobil 107 registrací nadjetí oproti jízdnímu řádu o více než pět minut. „Rekordmany“ pak byli dva řidiči a jedna řidička nočních tramvají, kteří si zřejmě chtěli „užít“ denní části směny bez kontrolních bodů, aby se pak v nočním provozu ukázali a jezdili zcela podle jízdních řádů. Asi by byla zajímavá jejich odpověď na otázku, zda skutečně chtějí zkrátit jízdní dobu na linkách č. 19 a 26 v polonočním provozu o 8 minut. Tolik totiž činila jejich odchylka předjetí při dojezdu do konečné zastávky.

Význam DORISU

Porovnáním plnění standardu přesnosti provozu dne 31. ledna 2007 (den bez

kontrolních bodů) s výsledky z 1. února 2007 (standardní den) se zcela jednoznačně ukazuje význam řídicího systému Doris 2005T, který bdí nad tím, aby cestujícímu přijel jeho spoj dle jízdního řádu. Grafy byly uveřejněny v březnovém DP-KONT@KTu. Ve vztahu k cestujícímu, jako zákazníkovi Dopravního podniku, lze některé kroky ke zkvalitnění služby podniknout již dnes. Zářným příkladem je úsek Sídliště Barrandov – Hlubočepy. Tato trať je od svého uvedení do provozu výjimečná z několika pohledů. Polohou, vedením trati, ale především vybavením informačního systému pro cestující i zařízením řídicího systému Doris. Čtyři zastávky ve směru do centra, které nejsou kontrolním bodem, vykazují v období od 1. ledna 2007 do 28. února 2007 15,7 % nadjetí z celkového počtu 22,3 % nadjetých spojů mimo kontrolní body. Nadjetí mimo kontrolní body jsou kritéria, za která nelze hodnotit řidiče, protože časy průjezdů v těchto zastávkách nemají řidiči k dispozici. Tato nadjetí lze ovlivnit jen a pouze vhodnějším rozložením jízdních dob. V úseku Sídliště Barrandov – Hlubočepy je náprava jednoduchá pouhým přesunutím jedné minuty jízdní doby. Kromě značného snížení vykazovaných nadjetých spojů by tato změna přinesla v konečném důsledku i zlepšení a zpřesnění zobrazovaných informací pro cestující.

Závěrem je potřeba řidičům jednotky Provoz Tramvaje poděkovat za jejich práci, protože v každodenním rutinním provozu se podařilo předjetí spojů v kontrolních bodech dostat trvale pod 1 %. Lze jen doufat, že podklady, které vznikly vyhodnocením dne bez kontrolních bodů přispějí k tomu, aby procento spojů, které odjíždějí ze všech zastávek po trase dříve, se neustále snižovalo.



Nebezpečná místa MHD

Ing. Petr Blažek, dopravní ředitel

V síti linek tramvají i autobusů nelze všechny úseky hodnotit z hlediska výskytu dopravních nehod stejně. Ne všude je totiž stejná frekvence dopravy, existují rozdílné výhledové podmínky, intenzita pohybu chodců, blízkost vozidel nebo jiných předmětů ve vztahu k průjezdnému profilu tramvajové trati, různé podmínky pro stání autobusů v obratištích a podobně. Tato odlišnost se svou měrou promítá i do četnosti dopravních nehod.

Jak tedy projíždět těmito místy, aby se riziko nehody snížilo na minimum?

Je známo, že podstatnou součástí provozu jsou 3 faktory:

- **dopravní cesta,**
- **vozidlo,**
- **řidič.**

Tyto 3 součásti dopravy, resp. jejich kvalita už mají na nehodovost přímý vliv. Lze to posoudit podle následujícího grafického znázornění.

0 %	Dopravní cesta	100 %
0 %	Vozidlo	100 %
0 %	Řidič	100 %

Každý z těchto faktorů může mít rozdílnou hodnotu; pokud ji znázorníme v intervalu 0–100 %, vidíme, že jejich výše je podstatným prvkem při výskytu nehodovosti. Obecně lze říci, že prostor pro výskyt nehody je v prostoru mezi dosaženou výší faktoru a ideální (mezni) hranicí 100 %.

Ukažme si nyní příklad velmi dobré kvality uvedených faktorů:

0 %	Dopravní cesta	100 %
0 %	Vozidlo	100 %
0 %	Řidič	100 %

Zelené pole vyznačuje uspokojivý stav, červené pole pak prostor pro výskyt nehody. Je nutno podotknout, že ideální stav, kde by všechny hodnoty byly na úrovni 100 %, těžko může existovat; i při bezchybném stavu dopravní cesty nelze nikdy vyloučit nepředvídanou technickou závadu vozidla nebo selhání lidského faktoru.

Dále si ukažme stav, který již ideální zdaleka není (silná frekvence dopravy, neukázněnost řidičů i chodců, případně snížená kvalita dopravní cesty vlivem mlhy, náledí, námraz, listí a podobně, vozidlo v neuspokojivém technickém stavu, řidič bez řádného odpočinku, se sklonem k riskantní jízdě, případně i vliv alkoholu):

0 %	Dopravní cesta	100 %
0 %	Vozidlo	100 %
0 %	Řidič	100 %

Již na první pohled je patrné, jak tento stav přímo „nahrává“ výskytu nehody – velikost červených polí to jasně ukazují.

Jak jsem uvedl výše, ideální stav bez červeně vyznačených polí není reálný. Zvláště kvalita dopravní cesty, kde se intenzita provozu a chování jeho účastníků mění doslova každou vteřinou, těžko bude v dohledné době naprosto uspokojivá. Optimální a reálně dosažitelné schéma by mělo vypadat takto:

0 %	Dopravní cesta	100 %
0 %	Vozidlo	100 %
0 %	Řidič	100 %

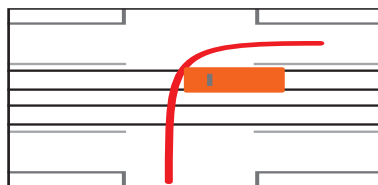
Zde je velikost červených polí již mnohem menší a celkem odpovídá běžné provozní situaci. A právě zde je třeba eliminovat možnost vzniku nehody vlastní rozvahou, předvídavostí i zkušenosťmi při řízení tramvaje nebo autobusu.

Konkrétní místa v síti linek tramvají

Křižovatky

- Národní – Voršílská/Karoliny Světlé
- Ječná – V Tůních
- Černokostelecká – Úvalská/Limuzská
- Keplerova – Hládkov
- Plzeňská – Kukulova

Uvedené křižovatky se řadí mezi místa s nejvyšším počtem dopravních nehod v provozu tramvají. Nejčastější příčina je znázorněna – nedání přednosti v jízdě tramvaji při odbočování vlevo.



Řidič tramvaje by zde měl reálně předpokládat levé odbočení u všech řidičů, společně s tím, zda řidič automobilu dává znamení o změně směru jízdy, se mnohdy nevyplácí. Navíc je nutné předpokládat, že řidič automobilu bude v některých případech na tramvajovém pásu nucen zastavit vozidlo a dát přednost v jízdě vozidlům protijedoucím.

Křižovatka Národní – Voršílská je svojí polohou navíc specifická tím, že do centra města vjíždějí více řidiči služebních vozidel a taxislužby, kteří mnohdy vykazují jiné jednání než řidiči ostatní.

Konkrétní místa v síti linek autobusů

Křižovatky

- **kruhový objezd Vítězné náměstí**
- **Karlovo náměstí – Na Moráni/Vyšehradská**
- **Viedeňská – Jižní spojka**
- **Vysočanská – Prosecká**

Ke zklidnění situace na těchto křižovatkách nepřispívá ani čas čekání na možný

průjezd, projevuje se zde nervozita i stres; nepoddáváme se těmto stavům, výrazně ohrožují schopnost řidiče bezpečně řídit vozidlo.

• autobusové obratiště Skalka

• autobusové obratiště Na Knížecí

V obou místech je patrný zvýšený počet nehod; je tedy nutné dbát zvýšené opatrnosti při manipulaci s autobusem v obratištích včetně odhadu průjezdného profilu vozidla, couvání; zanedbatelná není ani bezpečnost zaměstnanců pohybujících se v prostoru obratiště. Případné zranění svého kolegy zaviněné nepozorností jistě není tím, co by si kdokoli z nás přál. V souvislosti s průjezdem křižovatkami bychom si měli připomenout a uvědomit i přesný význam světelného signálu žluté barvy na světelném signalizačním zařízení; už sám fakt, že mnoho řidičů mluví o „oranžové“ barvě, nasvědčuje potřebnosti si tato zákonná ustanovení zopakovat:

- ve spojení s červeným světlem znamená „povinnost připravit se k jízdě“ – po celou dobu signálu musí být vozidlo v klidu;
- samostatně svítící žluté světlo znamená povinnost zastavit vozidlo (s výjimkou případu, kdy to pro krátkou vzdálenost od hranice křižovatky není bezpečně možné).

Proto snaha „ještě projet na žlutou“ není vhodným jednáním profesionálního řidiče.

Pokud si tedy při výkonu služby budeme trvale uvědomovat zodpovědnost za přepravované osoby, za majetek i za svou osobní bezpečnost, budeme na správné cestě ke snížení negativních jevů, kterými bezpečnost dopravní nehody jsou. Jak již bylo mnohokrát zdůrazněno, výskyt dopravních nehod, hlavně zaviněných, není to, co by přispívalo k dobrému jménu dopravce na veřejnosti; mnohamilionové škody, a tím spíše škody na zdraví nebo i životech osob jsou varující.

Ani další aspekt není pro osobu řidiče zanedbatelný – jistě je mnohem lepší jít ze služby klidně a s pocitem dobře vykonané práce, než se starostí, jak dopadne šetření nehody, případně jaké sankce se mohou projevit.

Ze všeho, co jsem uvedl, vyplývá, že dopravní nehody mají krajně negativní dopad na bezpečnost a zdraví osob; prostředky na likvidaci způsobených škod by se daly využít mnohem účelněji, a dopad na pravidelnost provozu zvláště u tramvají také přináší závažné provozní problémy. Nepřispíváme k jejich nárůstu svou nekáznou (ani ve zdánlivých maličkostech) a svou profesionalitou se snažme nahradit riskantní a bezohledné jednání jiných řidičů, jehož jsme často svědky. Podle zásady „moudřejší ustoupí“ jedněme i tehdy, když víme, jak pravidla ohleduplnosti a dokonce i zákonná ustanovení některým řidičům nic neříkají. Nesnažme se je napodobovat, opravdu by se to nemuselo vyplatit. Ani profesně, a ani lidsky.



Spotřeba energií v roce 2006 a výhled do roku 2007

Ing. Vladimír Houda,
vedoucí odboru Energetika

A. Spotřeba energií v roce 2006

Rok 2006 je první kompletní rok fungování transformovaného podniku. Velké změny, které zasáhly chod celé společnosti, se

nevynuly ani energetice. Sjednocením energetiky se otevřel prostor pro jednání s dodavateli energií z pozice majoritního odběratele, a tím k získání některých bonusů, které přinesly DP určitou úsporu. Vždyť jen ve spotřebě elektrické energie jsme se tímto stali největším odběratelem v Praze a Středočeském kraji.

Změny nastaly i ve sledování a evidenci spotřeb energií. Spotřeba se přestala sledovat po jednotlivých divizích, ale nyní ji dělíme na jednotlivé jednotky.

Trend spotřeby energií (v technických jednotkách) byl díky zavádění všech možných

úsporných opatření stagnující a v některých případech i klesající. Bohužel energetická situace v celé Evropě (můžeme hovořit i o menší energetické krizi) nutí velké dodavatele energií k poměrně výraznému zdražování svých produktů. To se samozřejmě odrazilo i na celkových nákladech za spotřebovanou energii v DP. Jestliže v roce 2005 byly celkové náklady za energii 918 086 000 Kč v roce 2006 to již bylo 1 018 132 000 Kč. Nárůst oproti roku 2005 tedy činil 10,9 %. Strukturu celkové spotřeby energií znázorňuje graf č. 1. V dalším textu se podíváme podrobněji na jednotlivé druhy energií.

1. Elektrická energie

Systém napájení sítě DP elektrickou energií je poměrně složitý.

- Velkoodběr metro je napájen ze 14 rozvoden PRE 110/22 kV a je účtován jako jedno součtové odběrné místo. Pro potřeby podniku se pak následně na základě podružného měření celkový odběr rozdělí na trakci a netrakci.

- Systém trakčního napájení tramvají tvoří 40 rozvoden PRE.

- Další 16 velkoodběrů tvoří vozovny, garáže, administrativní budovy.

- Dále je Dopravní podnik napájen systémem 170 maloodběrů PRE a dále přibližně 50 odběrů od jiných dodavatelů.

Spotřeba elektrické energie je znázorněna na grafu č. 2. Graf č. 3 rozděluje spotřebu elektrické energie na Jednotky.

Důležitou veličinou, kterou sledujeme a která nám hodně vypovídá o energetické náročnosti dopravy, je měrná spotřeba trakční energie. Zaváděním nových technologií se daří tuto měrnou spotřebu neustále snižovat. V roce 2005 byla měrná spotřeba trakční energie metro 2,18 kWh/vozokm, tramvaje 3,12 kWh/vozokm. V roce 2006 klesly tyto hodnoty u metra na 2,14 kWh/vozokm, u tramvají na 2,97 kWh/vozokm.

Průměrná cena elektrické energie naopak bohužel neustále roste. Viz graf č. 4.

2. Teplo

1. ledna 2006 byla podepsána 2. etapa spolupráce s firmou České teplo. Od tohoto data firma České teplo začala vytápět dalších pět areálů DP, takže ke stávajícím areálům Hostivař, Kačerov a Pančrác přibýly areály Zličín, Motol, Řepy, Klíčov a Vršovice.

Dalším velkým dodavatelem tepla je Pražská teplárenská a dále zásobuje dopravní podnik teplem několik menších dodavatelů, jedná se především o vytápění některých stanic metra.

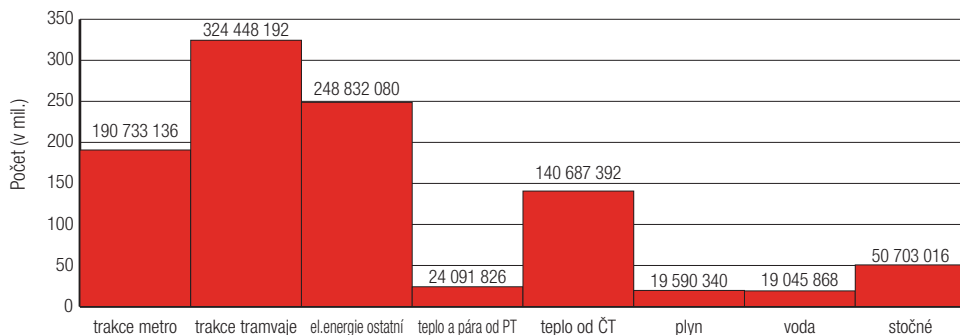
Roční průběh spotřeby tepla je velmi závislý na venkovních teplotách. Je znázorněn na grafu č. 5.

Celkové náklady na teplo byly v roce 2006 164 779 000 Kč a jejich rozdělení na Jednotky znázorňuje graf č. 6.

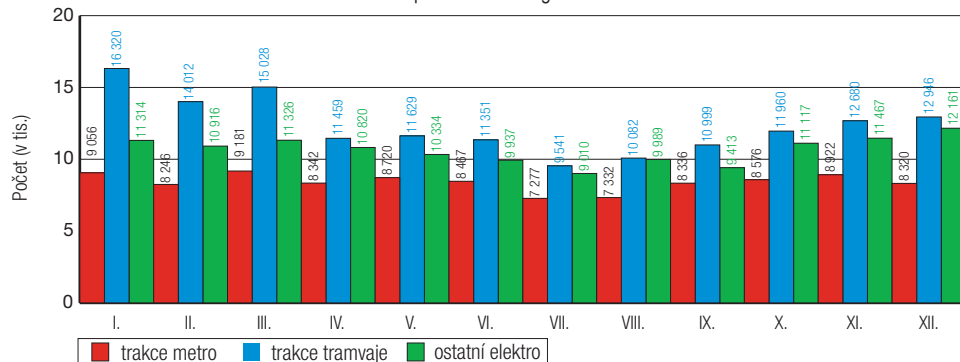
3. Plyn

Největší odběry plynu, areály Zličín, Řepy a Motol, převzalo České teplo, a tak

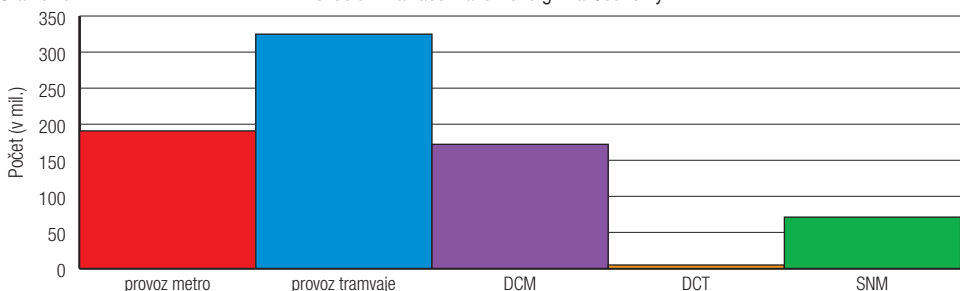
Graf č. 1 Struktura nákladů v roce 2006



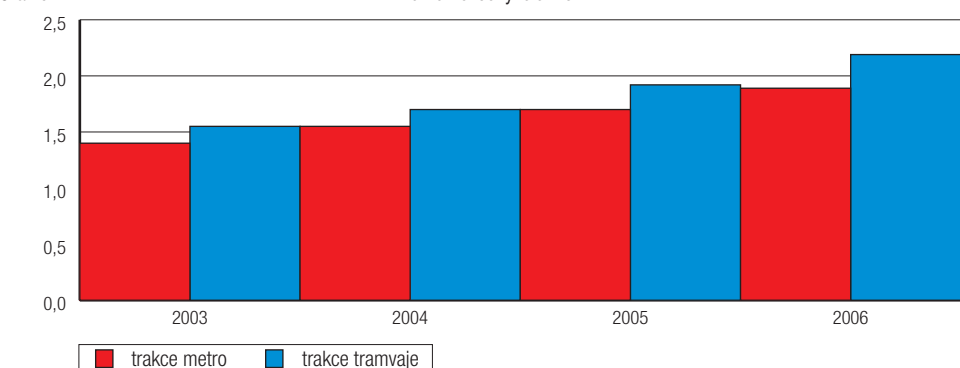
Graf č. 2 Spotřeba el. energie



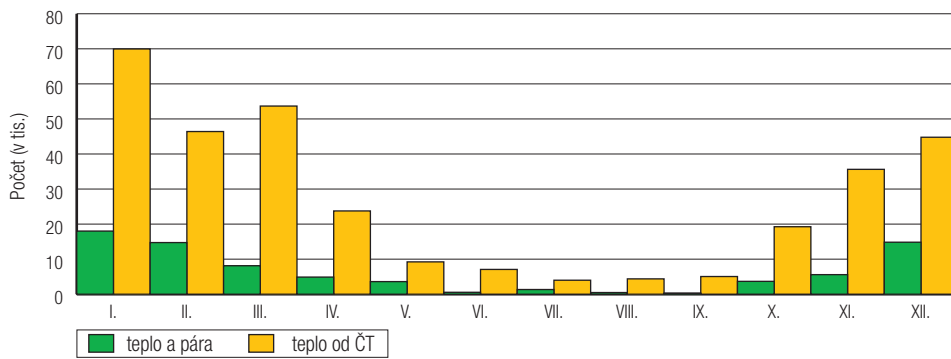
Graf č. 3 Rozdělení nákladů na el. energii za Jednotky



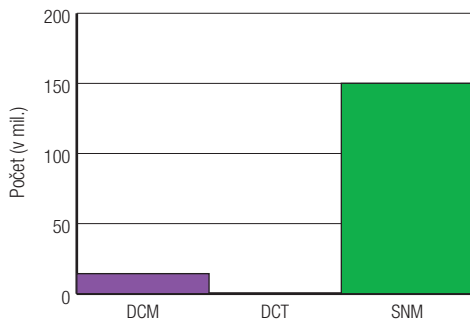
Graf č. 4 Průměrné ceny elektro



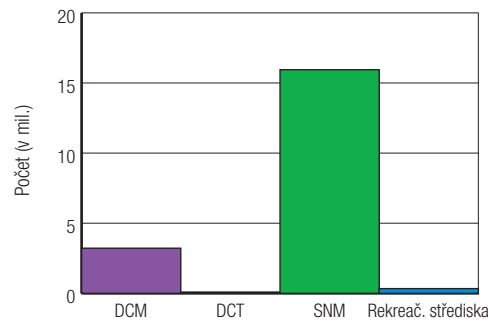
Graf č. 5 Roční průběh spotřeby tepla



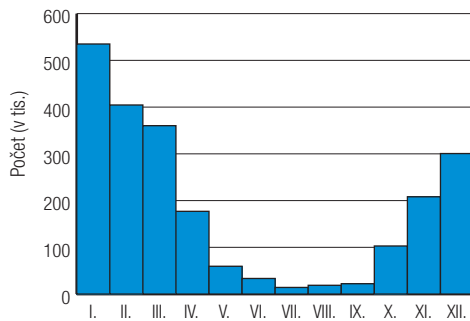
Graf č. 6 Rozdělení nákladů na teplo



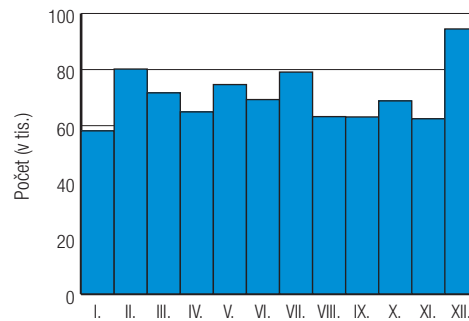
Graf č. 7 Rozdělení nákladů na plyn



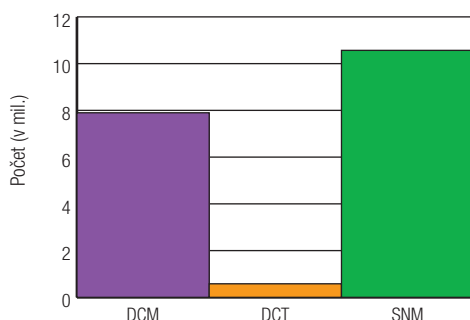
Graf č. 8 Roční průběh spotřeby plynu



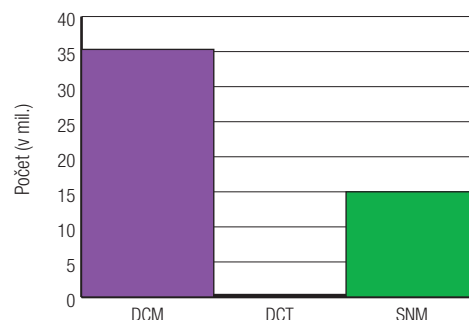
Graf č. 9 Roční průběh spotřeby vody



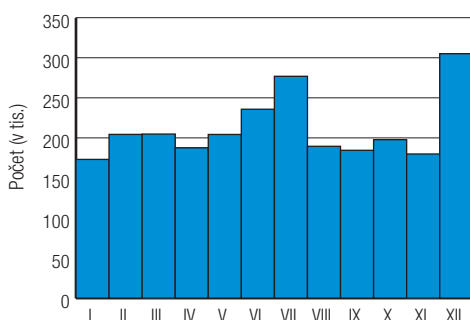
Graf č. 10 Rozdělení nákladů na vodné



Graf č. 11 Rozdělení nákladů na stočné



Graf č. 12 Roční průběh stočného



spotřeba plynu v těchto areálech je vykazována v teple. Proto je spotřeba plynu v roce 2006 výrazně nižší než v roce 2005. Roční průběh spotřeby plynu je znázorněn na grafu č. 7. Celkové náklady na plyn činily v roce 2006 19 590 000 Kč a jejich rozdělení na Jednotky znázorňuje graf č. 8.

4. Vodné

Pitnou vodu odebírá Dopravní podnik z 309 odběrných míst. Spotřeba pitné vody je znázorněna na grafu č. 9.

Díky zlepšující se evidenci spotřeby, a tím lepší kontrole případných úniků a poruch, a dále díky lepšímu ekologickému myšlení většiny pracovníků DP se vodou méně plývá než v minulosti a spotřeba vody je každý rok o něco nižší. Monopolní dodavatel vody na území Prahy, Veolia voda, však neustále zvyšuje cenu vody, a tak celkové náklady za vodné (i když byla nižší spotřeba) jsou srovnatelné s rokem 2005 a činily 19 046 000 Kč. Rozdělení nákladů na Jednotky znázorňuje graf č. 10.

5. Stočné

Dopravní podnik platí tři druhy stočného. Jednak je to stočné z pitné vody, dále stočné z průsaků v podzemních objektech (metro) a nakonec stočné ze srážkových vod. Celkový úhrn stočného v roce 2006 byl 2 543 392 m³ a zaplatilo se za něj 50 703 000 Kč. Rozdělení nákladů za stočné do jednotek viz graf č. 11.

B. Výhled do roku 2007

Jak jsme uvedli již na začátku tohoto článku, trend spotřeby energií je stagnující a budeme-li trochu optimističtí, doufejme, že i mírně klesající.

Bohužel ceny energií v celé Evropě, snad s výjimkou plynu, výrazně rostou a růst cen se samozřejmě nevyhnul ani našemu podniku. Nejmarkantnější nárůst cen byl u elektrické energie. Průměrný meziroční nárůst 2006 a 2007 PRE činil 15 %. Vzhledem k tomu, že máme u PRE výhody exkluzivního odběratele, nabídla nám při počátku vyjednávání o cenách cenový nárůst 11,5 %. Již tato nabídka pro nás znamená úsporu přibližně 24 milionů Kč. Přesto se nám podařilo (po několikaletém vyjednávání) dosáhnout toho, že trakční odběry byly zahrnuty do jednoho smluvního vztahu s rozdělením na trakci metra a tramvají. Tím jsme dosáhli celkového růstu cen elektrické energie pouze ve výši 8,75 %, což znamená předpokládanou úsporu nákladů dalších 19,2 milionu Kč. Co se týče dodávek tepla, probíhají v současné době intenzivní jednání s firmou České teplo na cenových ujednáních pro rok 2007. Tato cenová ujednání, která budou zpracována podle metodiky ERÚ, by měla přinést určité zlevnění dodávky tepla od této firmy. Navíc nadprůměrně teplý leden i únor signalizuje, že by v roce 2007 mohla být nižší i celková spotřeba tepla než v roce 2006.

Nárůst cen vodného a stočného oproti roku 2006 je poměrně značný a činí 11,9 %. Zde vzhledem k monopolnímu postavení firmy Veolia voda a jednotné ceně nemáme žádný prostor k vyjednávání o ceně a k případnému získávání nějakých úspor. Situace v dalších letech nebude lepší. Naopak. Otevřením trhu s elektřinou a uvolněním přeshraničních profilů dojde v nejbližších letech k vyrovnání cen elektřiny na evropské ceny, a tím hrozí nárůst ceny silové elektřiny ČEZ 2007/2008 až o 30 %.

Nárůst cen dodavatelů ostatních druhů energií je lineární, a tedy také poměrně značný. Z tohoto důvodu a vzhledem k velkému objemu finančních prostředků vynakládaných každoročně na spotřebu energií je v našem podniku věnována zvýšená pozornost možnostem energetických úspor. V současné době je před dokončením takzvaný akční plán úspor energií, který by měl navrhnout konkrétní postupy při realizování úsporných opatření v oblasti energetiky. Vzhledem k výše zmíněným skutečnostem se investovat do úsporných opatření v energetice vyplatí.



Poznatky a zkušenosti s provozem stanice Depo Hostivař

*Ing. Viktor Baier,
jednotka Dopravní cesta Metro*

Před rokem, 26. května 2006, byla na lince A pražského metra otevřena nová stanice Depo Hostivař. Stanice, která byla postavena v prostorách depa a cestující do ní jedou vlakem po povrchu přes zhlaví depa. Nástupiště stanice je menší, osvětlené denním světlem a bezbariérově propojené s nově vybudovaným autobusovým terminálem a parkovištěm P + R.

V minulém roce v dubnovém čísle DP-KONT@KTu jsme psali o rozsáhlých úpravách, které musely být realizovány, aby mohl být zajištěn provoz vlaků s cestujícími. Stanice a trať je ve zkušebním provozu do 31. prosince 2008. Před koncem tohoto termínu se zkušební provoz vyhodnotí, odstraní závady, a pokud nebudou shledány žádné závažné nedostatky, bude vystaveno kolaudační rozhodnutí a uvedení do trvalého provozu. Některé změny a opatření se zavádějí průběžně, tak jak to vyžadují dosavadní zkušenosti s ročním provozem. O třech si řekněme více. Současná organizace provozu na depu umožňuje přejezdy elektrických souprav na zkušební koleji přes vjezdové koleje do stanice jen v noční přepravní výluce. Toto se ukázalo jako nevyhovující. Dosavadní zkušební provoz prokázal zcela nedostatečnou kapacitu v možnostech přesunu souprav k pracím na zkušební trati a zpět. Na zkušební trati depa Hostivař lze jako na jediné provádět oficiální zkoušky všech druhů vozidel metra z hlediska zabezpečovacích zařízení provozovaných v metru. Nelze tak zajistit potřebný počet zkoušek a dochází k neúměrným provozním prodlevám vedoucím k navyšování nákladů. Soupravy odstavěné v nočních a brzkých ranních hodinách v kolejišti jsou také velkým lákadlem pro nenechavce, toužící se zviditelnit nějakým barevným výtvořem v podobě graffiti na

soupravě. Potřebný čas k přejezdu na zkušební trať za provozu byl již ověřen zkouškou a umožňuje bezpečný a plynulý provoz s cestujícími na příslušné části trati. Proto jsme požádali příslušný drážní správní úřad o schválení změny provozní technologie. Po kladném rozhodnutí a zapracování změny do provozního řádu depa Hostivař bude možné za určitých podmínek uskutečnit i denní přejezdy na zkušební trať, a to v co nejbližší době.

Se zahájením pravidelného provozu se několikanásobně zvýšila četnost průjezdu vlakových souprav v úseku Skalka – Depo Hostivař. Nedlouho po otevření stanice jsme obdrželi stížnost na zvýšený hluk. Zdroj hluku není až tak ze zhlaví, ale z tunelu, který prochází 9 metrů pod sídlištěm. Venkovní hluk je odstíněn čelnitým terénem a vyvýšeným železničním náspem. Výraznější než venkovní hluk je ale přenos hluku a vibrací z tunelů nadloží do okolní zástavby. Ve spolupráci s hygienickou stanicí bylo provedeno měření. Výsledné hodnoty akustického tlaku byly překročeny v denní i noční době. Na základě výsledků měření byla provedena reprofilace – přebroušení kolejnic v celém úseku. Toto opatření přineslo snížení hluku a splnění limitu v denní době. Charakter hluku je v tónové složce, a tím je noční limit ještě snížen o 5 dB na 25 dB. Při takové hladině intenzity zvuku už při měření v domácnosti musí být vypnuty všechny spotřebiče. Pro představu tichá zahrada má intenzitu 20 dB. Na splnění nočního limitu by bylo nutné prověřit další opatření, včetně možnosti útlumu hluku od samotných vlakových souprav. Obecně, tak jak se rozšiřuje povědomí obyvatel o tom, že hluk patří k nejrozšířenějším škodlivinám pracovního i životního prostředí, přibývá stížností obyvatel města na odstranění hluku, jehož zdrojem je MHD a automobilový provoz. V minulosti jsme již několik připomínek na trasách metra řešili. Pokud se najde technické řešení, bývá většinou velice nákladné. Metro ale jednoznačně

patří k těm menším zdrojům hluku vznikajícího v dopravě. Na nově budované podpovrchové – hloubené trati, jako je nově budovaná trať C do Letňan, je s ohledem na omezení přenosu hluku a vibrací do okolní zástavby trať vybavena speciální čtyřvrstvou antivibrační rohoží.

U poslední problematiky si nejdříve musíme říci několik údajů. Povolená (kódovaná) rychlost souprav s cestujícími po zhlaví je poloviční než kódovaná rychlost v tunelu. Tzn. rychlost modernizovaných souprav 81-71 s cestujícími na zhlaví depa je maximálně 40 km/h. Pokud souprava vyjžděla a akcelerovala na povrch při snížených venkovních adhezivních podmínkách, docházelo k prokluzu dvojkolí prvního vozu a jeho roztočení. Na tomto dvojkolí je umístěn snímač rychlosti, tím došlo k vyhodnocení, že se jedná o vyšší rychlost, než je dovolená, a zásahu nouzové brzdy. Následoval skluz dvojkolí a vytvoření plochy na kole. Tento problém byl vyřešen úpravou vlakového SW. Souprava při jízdě po zhlaví má u prvního vozu ve směru jízdy vypnutý el. pohon a vůz je tlačěn ostatními vozy. Při vjezdu do tunelu je el. pohon znovu zapnut. Tím je zachována funkce vlakového zabezpečovače a nouzové brzdy v případě překročení povolené rychlosti soupravy na zhlaví.

Po ročních zkušenostech můžeme konstatovat, že realizovaná technická – dopravní opatření se osvědčila a provoz s cestujícími je bezpečný a spolehlivý bez závažných mimořádných událostí. Je spravedlivé říci, že k tomu přispěla i letos nebyvale mírná zima, která plně neproověřila provoz při nepříznivých klimatických podmínkách. Do nové stanice jezdí ze Skalky každý druhý vlak a je předpoklad, že pásmový provoz na lince A mezi stanicemi Dejvická a Skalka zatím bude zachován i v tomto roce. Vzniklé problémy se průběžně řeší. Celkově složitější dopravně – provozní situace v celém depu po otevření stanice je organizačně zvládnutelná.



Souprava vjíždí do tunelu, v pozadí je sídliště Skalka. V těchto místech nad zhlavím by v budoucnu mělo být přemostění, jako součást vnitřního městského okruhu.

Do ZOO za opicemi, medvědy a na lanovku!

Text: Daniela Kočí

Foto: Daniela Kočí a Daniel Sitenský

Sedačková lanová dráha patří již několik let neodmyslitelně k pražské zoologické zahradě. Lanovka byla postavena v sedmdesátých letech dvacátého století a na jejích sklonku i krátce fungovala. Během nucené odstávky na přelomu sedmé a osmé dekády minulého věku se jejím provozovatelem stal pražský Dopravní podnik. Šest desítek sedaček se znovu rozjelo 1. července 1981, tedy téměř před 26 lety.



Zoologická zahrada je svojí rozlohou obrovská, a některé návštěvníky přece jen bolely nohy, a tak se u dolní stanice lanovky tvořily fronty.

Za dobu provozování a opatrování Dopravním podnikem zvládala lanovka nemalé přivaly dychtivých návštěvníků, získala si mezi malými i velkými návštěvníky opic, žiraf a medvědů velkou oblibu, a dokonce se objevila i v několika českých filmech. První rok provozu využilo jejich služeb 117 tisíc cestujících, v roce 1987 to bylo již 200 tisíc a v rekordní sezoně roku 1988 dokonce 288 638 platících cestujících. Jednodenní rekord byl vytvořen v následujícím roce, kdy se 10. června 1989 přišlo povozit bezmála osm tisíc lidí. V posledním desetiletí minulého století byl zájem o lanovku nižší, ročně to bylo okolo sto až sto dvaceti tisíc návštěvníků zahrady. Od přelomu století je situace kolísavá, okolo 120 až 150 tisíc, ale zlom nastal v roce 2004, kdy se počet přehoupnul přes hranici dvě stě tisíc cestujících, v loňském roce lanovka přepravila 246 510 dětí a dospělých. V celkovém součtu to za dobu provozu znamená již více než čtyři miliony cestujících.

Sedačková lanovka v ZOO je již po léta v provozu pět dní v týdnu, rok od roku se však mění začátek a konec sezony a tím i počet provozních dní. Dny volna jsou vždy pondělí a pátek, po zbytek týdne je v provozu od 9.30 do 18 hodin. Jelikož se zde pracuje o víkendech, kdy je v zahradě největší nápor lidí, v pondělí je volný den stejně jako třeba na hradech či zámcích, a v pátek se provádí pravidelná týdenní údržba.

Nejkratší lanovka v Čechách

Lanovka v ZOO Praha je nejkratší lanovou dráhou v České republice. Podle technické dokumentace jde o osobní visutou jednomístnou lanovou dráhu, jednolanovou, oběžnou s pevnými závěsy drážních vozidel. Oficiálním rokem výroby je letopočet 1970, výrobcem Transporta, tehdejší národní podnik z Chrudimi. Šikmá délka lanovky je 105,9 metru, výškový rozdíl stanic činí 50,1 metru.

Dopravní lano o průměru 28 milimetrů nese šedesát sedaček vzdálených od sebe 4,25 metru, nosnost každé z nich je devadesát kilogramů. Pohon lanovky zajišťuje kroužkový asynchronní elektromotor s výkonem 13 kW při 725 otáčkách za minutu.

Lanovka může jezdit pouze za dobrých klimatických podmínek. Nepříznivé povětrnostní podmínky začínají ve chvíli, kdy rychlost větru překročí hodnotu 12 m/s, což je 43,2 km/h. Tuto skutečnost ohlásí větroměr houkačkou. V případě, že vítr překročí tuto rychlost, spolu s houkačkou se rozsvítí červené světlo a lanovka se okamžitě zastaví.

Jízdné na lanovce činí 15 korun pro jednotlivou jízdu cestujícího staršího šesti let. Jízdenky vydávají automaty po vhození kovových mincí, papírové bankovky lze rozměnit u obsluhy, stejně tak jako zakoupit si zde hromadné jízdenky. Zaměstnancům Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti zde neplatí průkazky, neboť lanová dráha v ZOO není součástí pražské integrované dopravy.

Pavilon lanovky v čele s Hryškou

Aby člověk prošel podrobně a poctivě celou dnešní moderní zoologickou zahradu, nestačí mu většinou ani jeden celý den. Je pravda, že pražská ZOO prošla po ničivých povodních zásadní přeměnou a lze s jistotou nadsázkou říci, že to dnešní supermoderní podobě prospělo. Najdeme zde nádherný pavilon šelem, neboli indonéskou džungli, pavilon malých šelem či opic. A nedaleko od plameňáků v dolní části zoologické zahrady najdeme dolní stanici lanovky. Náčelníkem lanové dráhy je Milan Hryška, který je tu od samého začátku. V roce 1981 odcházel z Čokoládoven, kde pracoval jako zámečnický, a hledal zaměstnání v okolí svého domova. Dozvěděl se, že by pražský Dopravní podnik měl provozovat lanovku v ZOO. „Byl jsem přijat 1. dubna 1981, takže tu pracuji od úplného začátku. Tenkrát v dubnu byla během čtrnácti dnů sestavena skupina lidí, která odjela na školení do Svatého Petra ve Špindlerově Mlýně na dnes již bývalou transportáckou



Náčelník lanovky Milan Hryška je v pražské ZOO už 26 let a jak říká, velmi rád by zůstal u lanovky až do penze.



Sedačková lanovka patří neodmyslitelně k pražské ZOO a je nejkratší lanovou dráhou v České republice.

lanovku na Pláně. Po příjezdu do Prahy jsme pomáhali chrudimské Tramontáži, která lanovku v ZOO připravovala k provozu. Fungovali jsme spíše jako pomocní dělníci, protože po absolvování jednoho školení jsme ještě příliš znalostí neměli. Z téhle party jsem tady do dnešních dnů zůstal pouze já,“ vzpomíná nostalgicky pan Hryška, který byl náčelníkem lanovky jmenován prvního srpna 1989. Hodně dlouho je zde spolu s ním i jeho současná zástupkyně paní Denková, která přišla v roce 1984 a bez jejíž vydatné pomoci by prý těžko zvládal všechny úkoly kladené na provoz lanovky.

Všichni zaměstnanci, kteří řídí provoz lanovky, potřebují mít oprávnění pro drážní vozidlo, ostatní ho nepotřebují. A jak vypadá běžný den zaměstnance lanové dráhy v pražské ZOO?

Staniční pracovník ráno zamete stanicí, vynese koše, zamete kolem stanic, nastaví kódy ve znehodnocovacích lístků, vyzkouší bezpečnostní tlačítka, houkačku a provozní telefony. Strojník má na starosti především napínání a kontrolu lana a řídí další práce. Když je hotovo, tak se provádí zkušební chod, kontrolní jízda, kontrola nouzového pohonu apod. „Na všechny tyto činnosti je hodina času, takže je to docela fofr,“ říká pan Hryška. Ještě se musí stihnout připravit drobné peníze a napočítat je pro horní i dolní stanici. Staniční pracovníci se musí umýt, převléknout z montérek do uniformy a pět minut před zahájením provozu stát připraveni na svém místě.

Večer se lanovka uzavře, předávají se peníze, náčelník nebo strojník přepočítá peníze na rozměňování, spočítá tržbu a zkontroluje, zda je vše zavřeno a vypnuté.

Lanovka se dala po ničivých povodních v roce 2002 zase do perfektního stavu, což znamenalo stovky hodin práce. Dnes je hlavní pozornost věnována lanu, které se kontroluje prakticky denně. Každých

čtrnáct dní se provádí rozsáhlejší vizuální kontrola lana na revizní pohon, měsíčně se provádí kontrola spojená s měřením, zda není prasklý drát. Jednou za dva roky defektoskopie neboli nedestruktivní kontrola, kdy lano prochází speciálním přístrojem se snímači, které dokáží odhalit veškeré zlomy. Všechny kontroly se provádějí pravidelně, takže jakékoliv riziko a možnost nehody se tím minimalizují.



V roce 2006 přepravila lanovka v ZOO 246 510 cestujících. Za dobu provozu je to již více než 4 milióny.



Nedaleko dolní stanice lanovky je výběh slonů.

Nehody se šťastným koncem

Přesto došlo na lanovce k nehodě, ale zaviněné cestujícími, nikoliv provozem lanovky. Jedna se stala krátce před listopadovou revolucí, kdy Egyptan, který nastupoval na horní stanici, držel v ruce malé dítě a strašně se bál. Když pak uviděl sráz pod sebou, začal brzdít nohama o podlahu. Nohama sice brzdění zvládal, ale protože lano je pevně uchycené, po chvíli ho přetáhlo, vystřelilo a on narazil tyčí sedačky do pochozí lávky na podpěře. Sám sebe udržel, ale dítě bohužel ne. Vypadlo mu z klína a dopadlo na betonové schůdky ve svahu. „Zavolali jsme hned sanitku, která odvezla krvácející dítě do nemocnice. Nakonec začalo velké vyšetřování, protože dotyčný byl vojenským přidělcem egyptského velvyslanectví a nikdo nám tehdy nechtěl věřit, že to byla nešťastná náhoda,“ popisuje událost pan Hryška.

Druhá příhoda skončila podstatně radostněji. Příčinou byl špatně umístěný větróměr, který byl od počátku provozu umístěný na horní stanici, a postupem času zarostl vegetací a moc spolehlivě neukazoval. Toho dne silný porыв větru shodil dopravní lano. Mezi druhou a třetí podpěrou bylo zrovna osm cestujících, kteří spolu s lanem a sedačkami spadli do ochranné sítě.

„Přiběhli jsme k nim, mluvili na ně, ale oni vůbec nereagovali. Měli jsme strach, že jsou v šoku, ale nakonec se ukázalo, že reagovat nemohli, protože to byli Maďaři,“ dodává pan Hryška.

Dnes už se taková věc stát nemůže, protože tu je několik let digitální větróměr a ten funguje bezvadně.

Doufáme, že všechny případné drobné nehody skončí s podobným úsměvem, ale ještě více věříme, že se zde žádná nestane. Že si budou moci dospělí i děti vychutnávat jízdu sedačkovou lanovkou v ZOO a pozorovat přitom křídla ptáků v kleci pod nimi, slony, hrochy či plameňáky, na něž je krásný výhled.



Lanovka v ZOO letos oslaví třicáté narozeniny

Mgr. Pavel Fojtík, oddělení Archiv

Foto: Archiv DP a V. Motyčka

Snad každý ze současných návštěvníků pražské zoologické zahrady zná zdejší visutou sedačkovou lanovku. Zřejmě málokterý z nich zaregistruje, že provozovatelem této v Praze ojedinělé dráhy je Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost. Řekli byste možná – obyčejná atrakce. Copak nejkratší lanovka u nás může mít nějakou historii? Ale ano. A kupodivu bohatou. Vždyť letos v létě uplyne už třicet let od chvíle, kdy se lanovkou v ZOO svezli první cestující.

ZOO potřebuje kromě zvířat další atrakci

Zoologická zahrada v Praze-Troji byla poprvé otevřena pro veřejnost 28. září 1931. V té době nikdo nepochyboval o kulturně výchovném významu tohoto zařízení. O nějaké další atrakci v té době nikdo neuvažoval. Jako by zvířata, exotická i ta „obyčejná“, sama o sobě nebyla dostatečným důvodem návštěvy zoologické zahrady, začaly se na sklonku 40. let hledat i jiné způsoby zpříjemnění pobytu návštěvníků. V roce 1950 vypracovala Krajská inženýrská kancelář projekt na zřízení visuté lanové dráhy „od Císařského ostrova na Černohousku“, tj. k bývalé vinařské usedlosti, která je nyní v areálu ZOO, poblíž koní Převalského, kde je i nejvyšší bod zahrady. Ředitelství ZOO se obrátilo dopisem na pražský Dopravní podnik, že „by uvítalo podobnou stavbu, která svým atrakčním zaměřením by vydatně přispěla k zvýšení návštěv našeho kulturního podniku, a která svou jedinečností v Praze by byla jistě

rentabilním zařízením“. Z úmyslu nakonec sešlo. To ale nebyl jediný projekt dopravní atrakce té doby.

V té době byly „hitem“ také tzv. pionýrské železnice, a tak se zvažovaly snad i zajímavé, ale ve skutečnosti velkášské představy o pionýrské dráze od Pelc-Tyrolky přes ZOO a Podbabu do Šárky. Dětská napodobenina železnice se nakonec objevila v pražské ZOO. Provoz na kolejovém okruhu o rozchodu 600 mm v dolní části zahrady byl zahájen 28. září 1952. V čele vláčku s osmi vagonky supěla parní lokomotiva pojmenovaná (jak jinak) Pionýr. Pionýrská železnice se jako atrakce v zoologické zahradě neuchytěla a zmizela odtud zřejmě po krátké době.

Nesnadný zrod sedačkové lanovky v ZOO

Jestliže pionýrská železnice v zoologické zahradě byla vlastně nesmyslem, ba přímo neúčtou k prvotnímu poznávacímu účelu celého přírodovědeckého zařízení, neznamenalo to, že by byl chybou každý případný dopravní prostředek, který by se tam objevil. Kdo zná zoologickou zahradu, bezpochyby ví, že se její části nacházejí ve dvou výrazně odlišných výškových úrovních. Právě tento výrazný výškový rozdíl byl na počátku nápadu na stavbu visuté sedačkové lanové dráhy, která by obě části ZOO spojila. Kromě toho vedení ZOO jednalo s podnikem Transporta Chrudim o spojovací lanovce mezi Parkem kultury a oddechu (Výstaviště) a ZOO a o okružní visuté dráze kolem ZOO. Prvně jmenovaná sedačková lanovka byla jako první vybrána k realizaci. Investiční úkol byl zpracován už v roce 1966, ale až o dva roky později se konalo místní šetření. Protože vedení ZOO nespĺnilo některé podmínky, odbor výstavby ONV v Praze 7 stavební řízení přerušil. Teprve 6. března 1972 bylo vydáno územní rozhodnutí a rozhodnutí o přípustnosti stavby. Od 2. srpna 1972 pak začaly stavební práce. ZOO Praha se stala investorem a generálním dodavatelem. Generálním projektantem byla určena Pražská stavební obnova, dodavatelem stavební části Vodní stavby, o. p., závod 05, který dokončil své práce 8. března 1973. Když podnik Transporta Chrudim pracoval na montáži technologické části, zjistilo se, že se při posuzování projektové dokumentace zapomnělo na odbor státního odborného dozoru Federálního ministerstva dopravy, což bylo závažným nedostatkem. Tím se celkem nenápadná stavba dostala do zorného pole dalších orgánů. Odbor dopravy NVP následně zjistil, že již na počátku celého správního řízení byl porušen zákon o drahách a celá řada dalších předpisů. Do záležitosti se vložila i obvodní prokuratura a na základě jejího pokynu zrušil 12. dubna 1976 obvodní národní výbor územní rozhodnutí a rozhodnutí o přípustnosti stavby z března 1972. Nová

rozhodnutí vydal (tentokrát už v souladu se zákonem o drahách) 24. června 1976 odbor dopravy Národního výboru hlavního města Prahy. To už byla stavba ve značném stádiu rozpracovanosti a vše vypadalo už slibně.

Lanovka v ZOO – neúspěch a ostuda!

Provozovatelem první pražské visuté sedačkové lanovky se stal Středočeský park kultury a oddechu. V dubnu a květnu 1977 proběhly úspěšně zkoušky technologického zařízení. Významným dnem se stal 5. srpen 1977. To vydal odbor dopravy NVP povolení k zahájení provozu. Ale první cestující se lanovkou svezli až o více jak měsíc později – 14. září 1977. Místo očekávaného úspěchu dráhy se stalo něco zcela jiného. Sezona 1978 skončila zcela nečekaně. Pro nesprávnou funkci elektrického zařízení a hlavní brzdy byl 20. srpna 1978 na lanovce přerušen provoz. Oprava skončila už 31. srpna, a tak pracovníci Federálního ministerstva dopravy provedli mimořádnou kontrolu. Výsledek? Provoz lanové dráhy v ZOO byl pro závažné porušování předpisů a dalších provozních ustanovení okamžitě zastaven. Záhy se vyskytly i technické závady.

Na pomoc přichází Dopravní podnik

Protože původní provozovatel nebyl schopen zlepšit špatný stav, obrátilo se vedení ZOO Praha na Dopravní podniky hl. m. Prahy se žádostí o technickou pomoc při obnovení provozu. Spolupráce byla potvrzena hospodářskou smlouvou mezi ZOO a DP-Metro z 30. května 1980. Další smlouvou z 25. dubna 1981 bylo dohodnuto, že pravidelný provoz a údržbu bude zajišťovat eskalátorová služba DP-Metro. Tak byly vytvořeny potřebné podmínky pro zajištění veřejné dopravy, a proto mohl být 1. července 1981 po bezmála tříleté přestávce obnoven na lanovce pravidelný provoz. První provozní sezona pod hlavičkou DP skončila úspěšně 25. září a lanovka během ní přepravila přes 146 tisíc cestujících. Před další sezonou vydal odbor dopravy NVP souhlas s trvalým provozem s platností od 1. května 1982. Pro úplnost dodejme, že oficiální převod výkonu správy národního majetku (tj. lanové dráhy) ze ZOO Praha na DP-Metro se uskutečnil závěrečným delimitačním protokolem k 1. březnu 1983.

Neúspěšné počátky zapomenuty

Následující roky ukázaly, že lanová dráha v zoologické zahradě má své opodstatnění. V některých letech se během provozní sezony lanovkou svezlo dokonce více než čtvrt milionu cestujících za rok. Nejúspěšnějším byl rok 1988,



Pohled na zaplavenou dolní stanici lanovky 15. srpna 2002 dnes působí jako zlý sen.

kdy bylo za 134 dní provozní sezony odbaveno 288 638 cestujících! Od roku 1991 počet cestujících poklesl trvale pod 200 tisíc. Přitom až do roku 1992 (včetně) bylo na lanovce původní jízdné ve výši 2 Kčs pro dospělé a 1 Kčs pro děti do 15 let. V roce 1993 se objevil návrh na prodej lanovky s odůvodněním, že lanovka nesouvisí s provozem MHD a „v nových ekonomických podmínkách při jeho ztrátovosti zbytečně zatěžuje provozní náklady“. Dokonce se v návrhu uvádělo, že „odprodej prakticky »za každou cenu« by byl skutečně přínosem. Ze záměru nakonec sešlo. V letech 1993 a 1994 bylo jízdné 5 Kč (bez ohledu na věk), o rok později se cestovalo za 10 Kč a od roku 1996 stojí jízdenka 15 Kč. Lanovka si během let získala své příznivce. Poskytla návštěvníkům pohodlné cestování z dolní části ZOO do horní části. Překonává tu výškový rozdíl 50,1 m. Ti, kteří cestují dolů, se mohou zase kochat nevšedním pohledem na Prahu i část zoologické zahrady. Jízda jedním směrem trvá 136 s, tj. přibližně dvě a čtvrt minuty. Na problematický průběh stavby a neúspěšný začátek provozu si už nikdo vlastně ani nevzpomene.

Černé chvíle a druhé zmrtvýchvstání lanovky

Visuté sedačková lanová dráha byla v provozu vždy v letní sezoně, která se v reálu mění v závislosti na počasí. A tak se v některých letech jezdilo od 1. května do konce září, jindy byla lanovka v provozu už v březnu. Byl by div, kdyby se během let, co byla spolehlivě v provozu, něco nestalo. Katastrofu, která přišla, si však nepředstavoval nikdo ani v nejčernějších snech. V srpnu 2002 postihla Prahu katastrofální povodeň, během které byla zaplavena prakticky celá dolní část zoologické zahrady. Dolní stanice lanovky byla zaplavena až do výše 7,1 m! Celkem slibně se vyvíjející provozní sezona lanovky tak skončila už 14. srpna. Znovuzahájení provozu lanovky po náročné opravě dolní stanice bylo vázáno na obnovu a zpřístupnění celé dolní části ZOO. Práce trvaly mnoho měsíců a cestující se do sedaček lanovky znovu mohli usadit až 1. května 2003. Od té doby je jediná pražská visutá sedačková lanovka opět neodmyslitelnou součástí zoologické zahrady.



Tak vypadala stavba dolní stanice v únoru 1974. Než se tu svezli první cestující, uplynulo ještě 3 a půl roku!

Integrované dopravní systémy na severu a jihozápadě Německa

Text a foto: Ing. Martin Jareš

Počátky integrované dopravy sahají k 60. letům minulého století, kdy západní Evropa, především Německo, poznala potřebu hromadnou dopravu zatraktivnit. Právě v severoněmeckém Hamburku byl v roce 1965 založen první integrovaný dopravní systém na světě, následovaly například v roce 1972 Mnichov či Stuttgart v roce 1977. Všechny integrované dopravní systémy (IDS) zaznamenaly nárůst cestujících i tržeb, posílení role hromadné dopravy, pozitivní změny v modal-splitu (snížení zátěže IAD) i pokles rizika pro dopravce.



Linky metropolitních autobusů („metrobusů“) na vyhrazené komunikaci v centru města – Hamburk.

V německy mluvících zemích je konkrétní formou spolupráce v rámci IDS tzv. dopravní svaz („Verkehrsverbund“), který má zároveň i roli koordinátora IDS. Je jím odborná instituce ve formě obchodní společnosti, jejíž podílíky jsou však většinou města, okresy, země apod. Často – ale ne vždy – jsou to zároveň objednatelé („nosi- telé úkolů“), kteří jsou za veřejnou dopravu zodpovědní a kteří ji také financují. V počátcích byli zcela nebo částečně vlastníky některých koordinátorů dopravci, tento typ koordinátorů však již byl nebo v budoucnosti bude transformován na výše uvedený s podíly měst, okresů apod. Důvodem je jednak případný střet zájmů z hlediska zadávání veřejných zakázek, jednak skutečnost, že pro dopravce je často z pochopitelných důvodů přednější vlastní zisk před zájmy cestujících.

Hamburská integrovaná doprava (HVV – Hamburger Verkehrsverbund)

Konkrétně v Hamburku došlo k transformaci HVV v roce 1995, od té doby jsou namísto dopravců (například Hamburger Hochbahn nebo S-Bahn/RB Schleswig-Holstein) společníky město Hamburk, země Schleswig-Holstein a Niedersachsen a okresy v okolí Hamburku. I když cílem HVV bylo již od začátku zvyšování efektivity a atraktivity hromadné dopravy, po transformaci došlo ještě k silnějšímu zaměření na získávání nových cestujících. V současné době koordinuje HVV služby 38 dopravců a jednotné jízdní doklady, garantované návaznosti a společné přepravní podmínky platí na všech zahrnutých linkách železnice, S-Bahnu, metra, regionální dráhy A-Bahnu a autobusů. Zejména díky dlouhé historii se podařilo postupně vybudovat velmi dobře provázaný systém, jemuž odpovídá i jednotný design informačních materiálů, zastávek a podobně.

Hamburk byl také prvním městem, které provedlo hierarchizaci autobusové sítě – neúspěšnějším prvkem jsou tzv. metrobusy. Jsou to autobusové linky, které zajišťují významné přepravní vazby se silnou poptávkou a které jsou proto provozovány zpravidla v kloubových vozech. Vznikají buď převzetím stávajících autobusových linek, spojením tras více linek nebo i jako nová spojení. Základními rysy metrobusů jsou přímá vedení trasy bez různých zajištěk a časových ztrát, vyšší počet preferenčních opatření na trase, krátký interval (většinou maximálně 10 minut) a ukazatele informací v reálném čase podobně jako například u tramvají. Metrobusy tvoří oproti ostatním autobusům určitou nadřazenou síť a jsou také propagovány jako samostatný druh dopravy, „síť v síti“. Myšlenka této nové organizace dopravy je založena na synergickém efektu linek s krátkým intervalem, ovšem při současném rozvoji významných přímých přepravních vztahů, včetně dopravy na střední a delší vzdálenosti. Průměrně

se od roku 2001 zvýšil počet cestujících v metrobusech přibližně o 11 procent, na tangenciálních linkách až o 30 procent (podrobněji o metrobusech viz DP-KONT@KT 1/2007).

Integrovaná doprava Rýn-Mohan (RMV – Rhein-Main-Verkehrsverbund)

Hessenské město Frankfurt nad Mohanem a jeho okolí je součástí integrovaného dopravního systému RMV, jenž vznikl transformací z původního svazu dopravců v roce 1994. Stejně jako u HVV a jiných dopravních svazů došlo v devadesátých letech minulého století k transformaci po zavedení tzv. Regionalizačního zákona, který převedl odpovědnost za regionální dopravu ze spolkové vlády na jednotlivé země. Odstartovala se tak zásadní reforma regionální dopravy, která přinesla modernizaci, zvýšení atraktivity a efektivity především v kolejové dopravě.



Městská rychlodráha („Stadtbahn“) na okraji Frankfurtu nad Mohanem.



Vlakostramvaj v okolí Karlsruhe – Heilbronn.

Integrovaný dopravní systém RMV je příkladem přístupu, kde se klade velký důraz na tržní prostředí, avšak se stanovenými standardy kvality, garantujícími určitou úroveň veřejné dopravy. Zcela novou myšlenkou je založení dceřinné společnosti „fahma“ (Fahrzeug-Management), která usnadňuje výběrová řízení na provozování železniční dopravy. Řada ostatních integrovaných dopravních systémů se potýká s tím, že dopravce může vyhrát výběrové řízení jen na relativně kratší dobu (přibližně 10-15 let), avšak doba odpisu železničních vozidel se pohybuje okolo 25 let. Dopravce tak buď náklady na pořízení vozidel rozpočítá do kratšího období, což zvyšuje konečnou cenu za vlakokilometr účtovanou objednatelům, nebo namísto pořízení nových vozidel jen modernizuje starší vozidla. Tento problém pomáhá překlenout výše uvedená společnost „fahma“, která pořídí nová vozidla ve vlastní režii a odpisy rozloží do období 25 let, jak je běžné. Poté je výherci výběrového řízení pronajme, a ten pak díky rozložení odpisů na 25 let účtuje nižší cenu za kilometr i při provozu nových vozidel.

Integrovaná doprava Karlsruhe (KVV – Karlsruher Verkehrsverbund)

Bádensko-würtenberské město Karlsruhe jako první na světě přišlo v devadesátých letech s koncepcí tzv. vlakostramvaje (též Regiotram, Tram-train), která může být provozována na tramvajových i na železničních tratích, a tím zajišťuje přímé spojení z regionu přímo do centra města. Vlakostramvaje mají dvojitou elektrickou výzbroj a musejí splňovat i další technické a legislativní podmínky pro oba druhy provozu. Na své trase se některé linky míjejí jak s městskými tramvajemi, tak s vysokorychlostními vlaky ICE. První tramvaj, která překročila hranice města, byla na konci 70. let linka A (dnes S11) po bývalé neelektrizované železniční trati, tehdy se však nejednalo o souběžný provoz se železnicí, a tudíž zde mohly

být provozovány běžné tramvaje. Až v 90. letech vyjely vlakostramvaje do města Baden-Baden po železniční trati souběžně s elektrickými vlaky, a to vyžadovalo dvousystémová vozidla a investice do infrastruktury. Tyto investice se ale vyplatily, již od počátku strmě stouply počty cestujících. To bylo impulsem k dalšímu rozvoji vlakostramvají, dnes zasahují i do čtyř sousedních integrovaných dopravních systémů a nejdelší linka S4 měří více než 150 kilometrů. Vlakostramvaje jezdí po železnici až rychlostí přesahující 100 km/h a nárůst cestujících na většině tratí je větší než 100 %, na jedné z tratí vzrostl počet cestujících až na 700 % původní hodnoty. Podle Karlsruhe vznikly systémy vlakostramvají například v Saarbrücken a v Kasselu, uvažuje se o podobných projektech i u nás (Regiotram NISA, Orlovská vlakostramvaj) a také na Slovensku (Košice).

Integrovaná doprava Stuttgart (VVS – Verkehrs- und Tarifverbund Stuttgart)

Nedaleko Karlsruhe ležící hlavní město Bádensko-Würtenberska Stuttgart začalo již před spuštěním integrovaného dopravního systému VVS uvažovat o modernizaci svého tramvajového provozu, původní tratě

o rozchodu 1 metr v uličním profilu měly být nahrazeny standardním rozchodem 1 435 mm se zvýšením prvků segregace a preference (samostatná tělesa, podzemní úseky, přednost na křižovatkách). Pro tento zmodernizovaný provoz se začal užívat název „Stadtbahn“ (městská rychlodráha), první trať tohoto druhu byla otevřena v polovině 80. let minulého století. Postupně byla většina sítě přestavěna a v loňském roce byla zahájena přestavba poslední úzkorozchodné tramvajové linky číslo 15. Ve velmi náročných podmínkách v členitém terénu Stuttgartu jsou často volena originální, avšak principiálně jednoduchá a funkční řešení. Cílem je maximální segregace od individuální dopravy a zároveň co nejlepší integrace (provázanost) Stadtbahnu a ostatních druhů městské a příměstské dopravy. Novou dimenzi místnímu provozu by v rámci projektu podobnému jako v Karlsruhe, tedy společného využívání jízdní dráhy se železnicí, měl dát vznik právě připravovaného dvousystémového vozidla. Stuttgartský dopravní systém si dokázal modernizací získat na svou stranu mnoho cestujících i přes silnou konkurenci, neboť v této oblasti Německa jsou koncentrováni přední výrobci automobilů. Přitom náklady na novostavbu nedávno otevřeného úseku městské rychlodráhy linky U2, plně segregovaného a částečně vedeného pod povrchem, dosahují relativně nízkých hodnot (přibližně 300 milionů Kč / 1 km), tedy například desetkrát méně než právě budovaný úsek trasy metra C do pražských Letňan. Je nutno poznamenat, že tuto nižší cenu lze docílit i přes vyšší německé náklady na mzdy, materiál a další. Jak příklady ze severu a jihozápadu Německa ukazují, integrované dopravní systémy nabízejí mnoho možností atraktivnějšího systému hromadné dopravy, a to při současném zvýšení její efektivity. Platí to tím více, čím větší je míra integrace daného systému. Využití stavebních a organizačních opatření a jejich synergického efektu v rámci IDS může napomoci vyřešit složitou dopravní situaci v mnoha českých městech i regionech.



Konečná stanice městské rychlodráhy („Stadtbahn“) – Stuttgart

Manažer 21. století

*Ing. Dana Reinišová, Bc. Jan Pospíchal,
oddělení Vnitřní komunikace*

Pro každou činnost, kterou vykonáváme jsou stanoveny určité předpoklady a požadavky. Není pochyb o tom, že práce s lidmi je obtížná a vyžaduje určitý kredit, a to nejen odborný. Při vedení lidí, musí daný pracovník neustále prokazovat nejen svoji odbornost, ale také cit pro morální práci, jak individuální tak i skupinovou.

Je tedy zřejmé, že typ osobnosti, charakteristika, schopnosti a dovednosti, návyky a postoje významným způsobem ovlivňují úspěšnost či neúspěšnost výkonu daného povolání. Dvojnásobně toto platí pro práci manažera.

Řídící činnost klade mimořádně vysoké nároky na osobnostní charakteristiku manažera. Přestože žádný model úspěšného manažera nemůže být absolutní, studium osobnostních vlastností, posuzování a analýza rozdílů mezi skutečně úspěšnými a neúspěšnými manažery přináší některá užitečná zjištění.

Sociální dovednosti, sociální inteligence, interpersonální inteligence a emoční inteligence jsou pojmy, které vyjadřují část schopností a dovedností manažera pro psychologicky přiměřené poznání a ovládnutí sebe a jednání s ostatními lidmi.

Sociální dovednosti

Za specifický rys sociálních dovedností se pokládá:

- **potřeba vytvořit těsný vztah s druhou osobou**, mj. jednáním s ní jako s rovnocenným partnerem, eliminováním sociálních bariér, nalezením společných zájmů a zkušeností, vřelostí, která je doprovázena úsměvem, věnováním pozornosti, projevy sympatie a dalšími způsoby,
- **udržet tuto osobu ve vře, motivovat ji, redukovat u ní úzkost a defenzivnost.**

Sociální inteligence

Představuje schopnost kladně působit na svoje okolí, optimálně sociálně komunikovat, smysl pro spolupráci a nekonfliktní

Je to hrozný pocit, když váš šéf není na vaší straně.

Jack Welch

vztahy. Týká se roviny lidského jednání, chování, postojů vůči jiným jedincům. Na rozdíl od vrozené inteligence se tato dá naučit. Jeden z jejích důsledků je například tzv. „halo efekt“ – náhled na určitou osobu si člověk udělá ze 70 % z prvního pohledu (tedy vzhledu, držení těla a podobně). K sociální inteligenci patří:

- **komunikační schopnosti** – dovednost získat, přesvědčit lidi – vědět, jakými argumenty, sliby, jakým chováním je lze ovlivnit; rozumět tomu, co lidé říkají, resp. co vlastně chtějí říci, např. i neverbálními signály, ale také prohlédnout manipulaci a odmítnout ji.
- **schopnost předvídat jednání jiných lidí,**
- **schopnost rozeznat přetvářku či lež od pravdy,**
- **schopnost vcítit se do vnitřního stavu jedince nebo i celé skupiny,**
- **všímavost a paměť na události, tváře a jména lidí i jejich chování,**
- **znalost přirozenosti člověka** (tj. mít dobrý přehled o motivech, potřebách a hodnotách člověka, vědět, co lidmi hýbe). Jakou máte sociální inteligenci můžete otestovat na <http://testy.atlas.cz/test.aspx?id=119&rubrika=5>.

Když se ke všem zaměstnancům chováme stejně, odcházejí.

Dave Logan

Interpersonální inteligence

Pojem amerického psychologa H. Gardnera týkající se sociální schopnosti a dovednosti úspěšně empaticky vycítovat a poznávat nálady a pocity jiných lidí, jejich motivační rozpoložení, temperamenty, potřeby, záměry a cíle a na základě toho adekvátně sociálně komunikovat. Představuje schopnost podle svých potřeb ovlivnit skupinu lidí, stávat se přirozenými vůdci.

Podstatou interpersonální inteligence je:

- **umění využívat své převahy v mezilidských vztazích,**
- **schopnost rozumět druhým lidem,**
- **vzájemně předávání znalostí mezi lidmi,**



- **dovednost ve využívání manipulativních technik.**

Vyzkoušejte si krátký test

1. Často vedu ostatní.
2. Rád/a se bavím s přáteli.
3. Často pomáhám kamarádům.
4. Kamarádi se mnou často mluví o svých problémech.
5. Mám hodně přátel.
6. Jsem členem/členkou několika klubů.

Bodování: Za každou kladnou odpověď přičtete bod. Čím vyšší počet bodů, tím větší je míra interpersonální inteligence.

Emoční inteligence

Je definována jako souhrn emočních dovedností, které nám pomáhají být šťastnými a žít harmonicky se svým okolím.

Vynikající vedoucí jsou věčnými studenty a rozdělí se o vše, co se naučili.

Umění vést spočívá v tom, že dokážeme přimět lidi, aby nás následovali, i když to není jejich povinnost.

Vést druhé je záležitost srdce, ne hlavy.

Vůdce je významným ne pro svou sílu, ale pro svou schopnost dodávat sílu ostatním.

Skutečný vůdce se pozná podle toho, že jeho lidé vždy nějakým záhadným způsobem odvádějí vynikající práci.

John. C Maxwell

V podstatě se jedná o schopnost vyznat se ve vlastních emocích i emocích druhých lidí, umět tyto emoce vyhodnotit a na jejich základě přizpůsobit své jednání.

Psychologové prosazující význam emoční inteligence tvrdí, že zlepšuje produktivitu práce a vytváří dobré, motivující ovzduší na pracovišti. Manažer s dostatečnou úrovní emoční inteligence povzbuzuje své pracovníky, podporuje snášenlivost mezi nimi, umí pochválit a uznat zásluhy pracovníka, dodává jim pocit bezpečí a přátelského ovzduší a sám je vzorem čestnosti a poctivosti.

Emoční inteligence má pět sfér:

- **sebeuvědomění** – znamená přesně si uvědomovat vlastní city a pocity. Není to tak samozřejmé, jak se zdá. Spousta lidí v honbě za plněním pracovních, rodinných a jiných povinností a závazků si své pocity vůbec nepřipouští, nevnímá je, a pokud ano, snaží se je potlačit jako zbytečnou zátěž. Čím si člověk jasněji uvědomuje, jak se cítí, čím přesnější obraz o sobě má, tím úspěšnější je ve vztazích k druhým.

- **empatii** – schopnost vcítit se do pocitů, nálad a myšlenek druhých lidí. Pouze jedinci schopní empatie mohou účinně spolupracovat, vytvářet kreativní vztahy, motivovat a vést lidi.

- **sebeovládání** – ovládat vlastní emoce. Vypřipadat se s negativními pocity. Nepropadat bezraději, zlosti, agresivitě. Lidé s vysokou emoční inteligencí se daleko snadněji vzpamatují z lidských i pracovních katastrof, které mohou postihnout kohokoli. Pěstovat záměrně pocity pozitivní, které

zvyšují šanci nejen na pracovní úspěch, ale i na štěstí v soukromém životě. Někteří psychologové dokonce tvrdí, že pocit štěstí je tou nejdůležitější věcí pro úspěch v čemkoli, a za to, zda pocit štěstí prožíváme nebo ne, můžeme jen my sami.

Nejlepší vedoucí je ten, kdo má talent vybrat ty správné lidi a dostatek důvěry dát jim příležitost, aby ukázali co umí.

Theodore Roosevelt

- **sebemotivaci** – vlastní motivace. Lidé s vnitřní motivací nepotřebují žádné jiné podněty a motivační prostředky. Mají jasný cíl. Dokážou se vzdát okamžitých výhod pro důležitější hodnoty v budoucnosti. Daleko méně podléhají tlakům nebo úplatkům.
 - **schopnost komunikovat s druhými a motivovat je.** Nezbytnou podmínkou pro tuto schopnost je vysoká míra empatie. A právě schopnost úspěšně komunikovat a motivovat jiné by měla být základní vlastností dobrého manažera.
- Jaká je vaše emoční inteligence se dozvíte na <http://testy.atlas.cz/test.aspx?id=421&rubrika=5>.

Základní osobnostní charakteristiky manažera

Vedoucí pracovník výkonem své řídicí činnosti ovlivňuje poměrně mnoho lidí. Působí přitom jak na jednotlivce, tak na menší či větší pracovní skupiny.

Měl by proto umět:

- vždy jasně a konkrétně vymezit pracovníkům záměr a cíl,
 - zřetelně vyjadřovat svá přání, příkazy, pokyny, náměty, podněty apod.,
 - přesně formulovat své myšlenky a věcně a srozumitelně je pracovníkům sdělovat,
 - rozhodovat i ve složitých situacích,
 - akceptovat jednání pracovníků, rozumět jim, tolerovat je a usměrňovat,
 - poskytovat pracovníkům zpětnou vazbu a také ji od nich přijímat a očekávat,
 - snadno se orientovat i v náročných problémech,
 - tvořivě přistupovat k řešení odborných a řídicích situací,
 - dobře organizovat a kontrolovat práci řízených pracovníků,
 - pružně reagovat v nových situacích,
 - zvládat i náročnější psychickou zátěž,
 - jednat ve shodě se svým svědomím, být důsledný, čestný a odpovědný.
- Existují kvality nebo atributy, které mají význam pro posouzení, zda vůdce, který se osvědčil v nějaké situaci, může dobře vést i v jiné. Mezi **atributy vůdcovství** patří:
- vitalita a odolnost,
 - inteligence a akčně orientovaný úsudek,
 - touha po získání odpovědnosti,
 - odborná způsobilost pro úkol,
 - porozumění následovatelům a jejich potřebám,

- dovednosti pro jednání s lidmi,
- potřeba dosahování cílů,
- schopnost motivovat lidi,
- kuráž a vytrvalost,
- důvěryhodnost,
- rozhodnost,
- sebedůvěra,
- sebezpasování (asertivita),
- adaptabilita/flexibilita.

Jestli umíte vést lidi a zdali byste byli dobrým šéfem, si můžete otestovat na <http://testy.atlas.cz/test.aspx?id=211&rubrika=2> a <http://testy.atlas.cz/test.aspx?id=87&rubrika=2>.



Program kvality služby – shrnutí dosavadního vývoje a další rozvoj

Ing. Zdeněk Došek, Ing. Jan Barchánek, Ing. Karel Toman

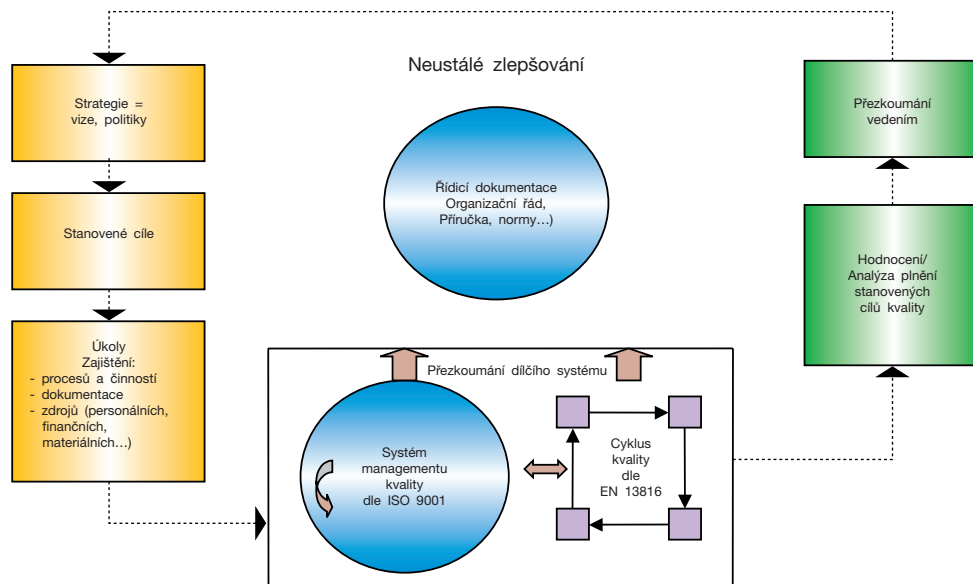
Devět let trvání Programu kvality služby přineslo naší společnosti velmi konkrétní výsledky ve zlepšení kvality poskytované služby, které jednoznačně prokázaly oprávněnost a účinnost nastaveného systému. Pokračování a další rozvoj Programu kvality služby bude vycházet z dosavadních zkušeností v rámci tohoto programu. Cílem je komplexní řešení problematiky kvality poskytované služby v DP prostřednictvím významného zapojení jednotlivých úrovní řízení společnosti do řízení kvality.

Vzrůstající podíl automobilové dopravy a tlak na zvyšování kvality služeb poskytovaných cestujícím byly základními impulsy pro zahájení přípravné fáze Programu kvality služby v první polovině roku 1997. Tato fáze vyústila v návrh souboru standardů kvality, zpracovaný piloty standardů a jejich pracovními skupinami, složenými ze zástupců bývalých odštěpných závodů

a odborných úseků ředitelství pod vedením ing. Zdeňka Doška, který byl ustanoven generálním zmocněncem pro program kvality, a pod záštitou generálního ředitele ing. Milana Houfka.

Na základě zkušeností našich evropských partnerů, zejména pařížského RATP, byla vybrána čtveřice prioritních témat. Témata byla určena k ověření v následné etapě experimentálních měření ve druhé polovině roku 1997. Hlavním účelem tohoto zkušebního měření standardů bylo především získat zpětnou vazbu pro korekci zaváděných standardů a metod měření a poskytnout přehled o výchozí úrovni kvality. Začalo tak období, kdy spoluodpovědnost za další průběh zavádění standardů přechází do celého podniku. Je vhodné se zmínit o tom, že v průběhu projednávání standardů byly mimo okruh celopodnikové skupiny pro kvalitu uplatňovány také dva typy připomínek, a to: program kvality nesmí vyvolat žádné náklady na jeho rozvoj a průběh; je zaváděn nový souběžný existující předpisovou a penalizační soustavu. Další vývoj programu však ukázal neopodstatněnost těchto připomínek. Počínaje rokem 1998, po zakončení přípravné etapy, byl prostřednictvím směrnice generálního ředitele vyhlášen Program kvality služby. Stal se metodou, která umožňuje ověřit své vlastní výkony, tzn. službu z pohledu zákazníka. Zároveň uvádí podnik do pohybu a vyvolává angažovanost a iniciativu pro službu. Je to proces, který v sobě zahrnuje změnu, a ta je jedním z jeho základních cílů. Jde o změnu postojů, mentality, budování profesionálního sebevědomí a hrdosti na svůj úkol dopravce poskytujícího službu nejširší veřejnosti, i pocitu zodpovědnosti za její kvalitu. Klíčové je ovšem to, zda a jak tyto změny vnímají naši zákazníci. Ještě v závěrečné fázi přípravné etapy byly jednotlivé standardy upřesněny na základě fáze experimentálních měření. První oficiální výsledky měření za 1. čtvrtletí 1998

Schéma systému kvality



byly povzbudivé, když převážně potvrdily dlouhodobě vysokou úroveň služby, nebo naznačily její zlepšování tam, kde byly rezervy, což bylo nejpodstatnější. Jak výsledky, tak i postupné přínosy přispěly ke změně metodiky a pohledu na kvalitu poskytované služby a posunuly nabízenou úroveň kvality blíže k očekávání zákazníka. Průběh programu jednoznačně potvrdil, že se jedná o účinný nástroj postupné proměny podniku směrem k orientaci na zákazníka.

Přesnost provozu

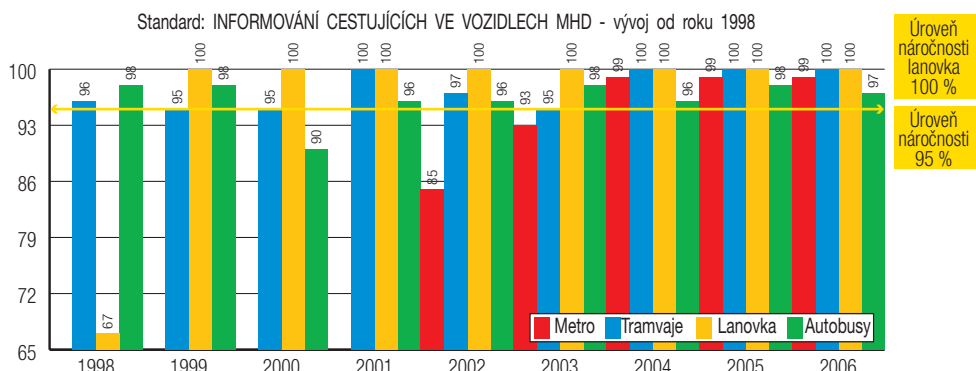
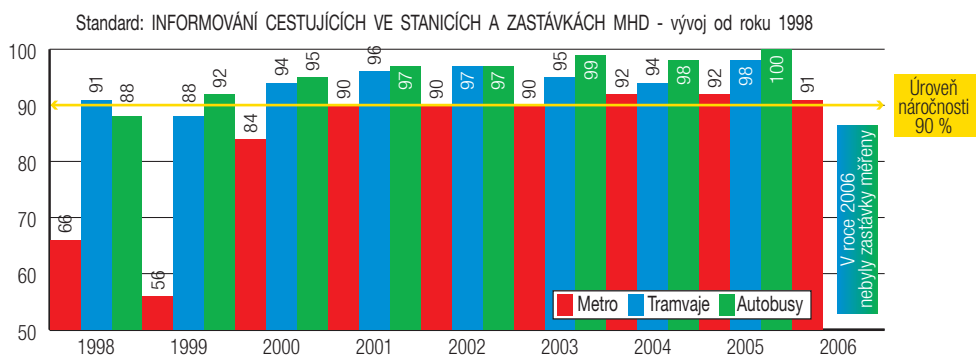
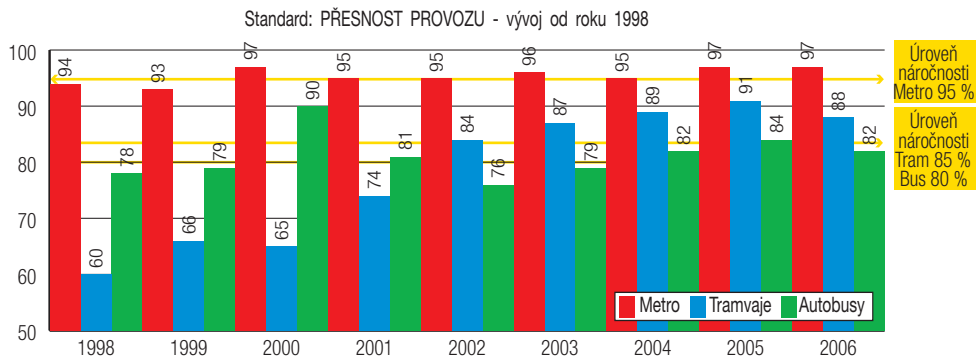
V počátku programu byl tento standard sledován v pracovní dny pouze ve večerních hodinách (20 až 6 hodin) a o víkendech celodenně, jako důsledek prvotní obavy a počáteční nedůvěry ke standardu. Argumentem bylo, že v těchto obdobích není provoz povrchové dopravy ovlivňován individuální automobilovou dopravou a jsou optimální podmínky pro dodržování jízdního řádu. V provozu metra jsou v tomto časovém období zajišťovány návaznosti spojů na ostatní povrchovou dopravu.

První významnější změna nastala hned v roce 1999. Měření bylo rozšířeno na celé období provozu a zároveň došlo k navýšení měřeného vzorku u tramvají z 300 na 500 hodin za čtvrtletí. Rovněž byl aktualizován Dopravní a návěstní předpis pro autobusy D1/3, ve kterém se od tohoto okamžiku již nepřipouštěla možnost nadjetí oproti jízdnímu řádu (původní povolená odchylka byla ± 2 min) a cestujícím tak bylo garantováno, že příslušný spoj nepojede dříve, než je uvedeno v jízdním řádu.

U tramvají došlo ke zrušení záporné tolerance a aktualizaci předpisu D1/2 v roce 2002. Tak se podařilo sladit vnitropodnikové předpisy se standardem kvality.

Na počátku roku 2000 přistoupilo metro na původní záměr měřit přesnost porovnáním plánovaného a skutečného intervalu. V roce 2001 přešly tramvaje na kontinuální měření přesnosti všech spojů v síti na kontrolních bodech pomocí systému DORIS. Intenzivní realizace preferenčních opatření, úpravy SSZ a instalace podélných dělicích prahů v tomto období významně pomohly ke zvýšení počtu přesných spojů. Po roce 2001 však zavádění preference po nějakou dobu spíše stagnovalo. Pro rok 2002 bylo u tramvají a autobusů odsouhlaseno zvýšení úrovně náročnosti standardu na 80 %, za další dva roky došlo u tramvají ke zvýšení na 85 %.

U autobusů bylo zřizování preferenčních opatření pomalejší, postupné budování jejich preference na SSZ bylo zahájeno až v roce 2003. Podíl preferenčních opatření v síti autobusů je však stále ještě nízký. Možnost kontinuálního sledování přesnosti provozu pomocí řídicího systému, archivace dat a další vyhodnocování jsou prozatím ve fázi rozvoje a testování. Měření tedy stále probíhá manuálně, tomu odpovídá i počet



naměřených spojů za čtvrtletí, který činí přibližně 3 000 spojů (u tramvají přibližně 2,5 milionu spojů).

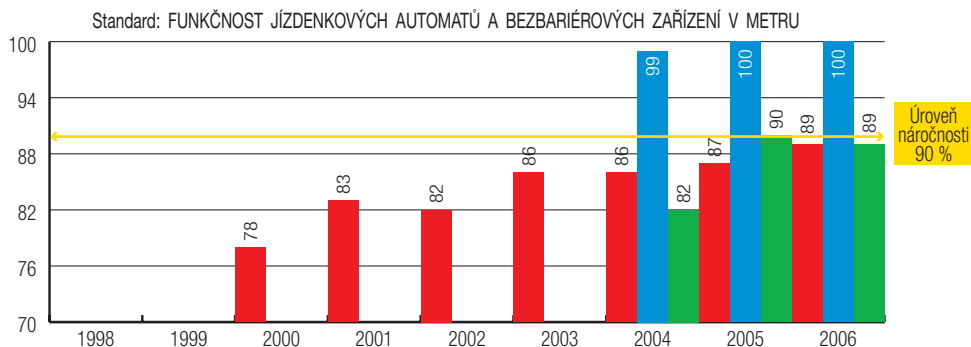
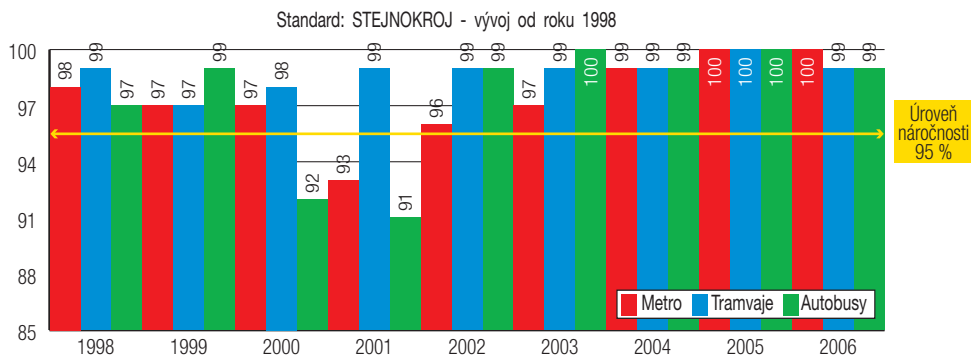
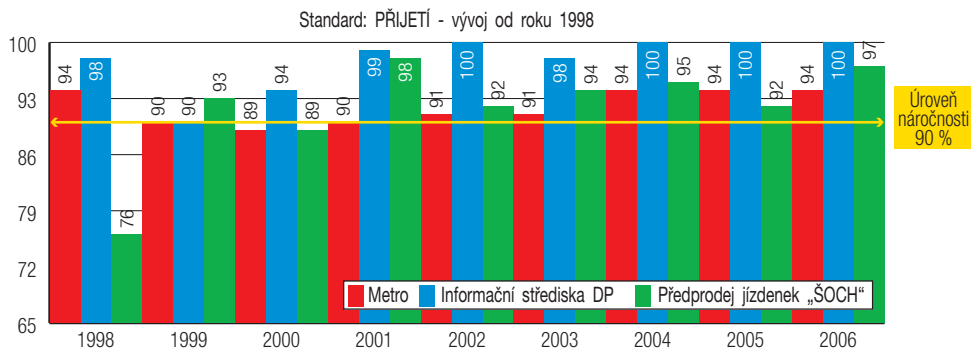
Výsledky standardu jsou za poslední období ve všech jeho částech (metro, tramvaje, autobusy) stabilizované nad stanovenou úroveň náročnosti. Pro metro je připraveno rozdělení metodiky sledování přesnosti provozu dle intervalu, přičemž u intervalu do 6 minut bude hodnoceno dodržování intervalu (pravidelnost) a u intervalu nad 6 minut dodržování časových poloh dle grafikonu (přesnost). Současně bude rozšířen měřený vzorek z 300 na 400 hodin čtvrtletně. U tramvajového provozu je další zlepšování přesnosti, a to zejména mimo stanovené kontrolní body, závislé na možnostech optimalizace jízdních dob. Možnosti dalšího zlepšování přesnosti v autobusové dopravě vychází jednak z postupu rozvoje preferenčních opatření, a obdobně jako u tramvají také z optimalizace jízdních dob.

Informování cestujících

Základem tohoto standardu se stala úvaha, že vyhovující informace z pohledu cestujícího jsou jen takové, které jsou kompletní,

aktuální, čitelné, nepoškozené a oficiální. Každý z těchto atributů má stejnou váhu a spolu dohromady tvoří komplexní požadavek. Záměrem bylo systematické vybavování přístřešků J-C-Decaux informačními materiály a větší tlak na dovybavení všech stanic metra informačními vitrínami AWK. Výchozí problém byl i se svícením vitrín AWK a s prodejci, kteří měli umístěny stánky přímo před vitrínou.

V průběhu vývoje standardu se podařilo zvýšit vypovídací hodnotu staničních jízdních řádů v metru rozepisováním jednotlivých spojů místo původního intervalového rozpisu. Rozběhla se instalace vnitřních informačních panelů v autobusech. Od června 2001 se podařilo vybavit vozidla všech linek tramvají tzv. „teploměry“ zastávek. Na začátku roku 2002 proběhla změna definice standardu, která rozšířila měřený soubor informačních prvků o prvky směrově orientační. Standard informování byl rozšířen o dočasné informace o plánovaných změnách provozu a dále o kritérium „nabídka služby“, které tvoří telefonické informace a informace o nabídce služby v turistických místech. Současně došlo k zásadnímu předefinování nevyhovujícího a nepřijatelného stavu.



Standard je z hlediska stanovené úrovně náročnosti v posledním období ve většině ukazatelů naplňován, i když v průběhu jednotlivých čtvrtletí roku 2006 byly zaznamenány a řešeny dílčí problémy, které byly způsobeny zejména narůstajícím vandalismem. Možnosti, způsoby a frekvence odstraňování takto vzniklých závad závisí na jejich technické a finanční náročnosti. Dále je připravován rozvoj softwaru pro sledování a předávání závad u zastávek povrchové dopravy, který by měl napomoci k rychlejšímu odstraňování nevyhovujících stavů a zároveň zajistit i podklady pro měření příslušné části standardu (v roce 2006 základní měření informování cestujících na zastávkách povrchové dopravy z organizačních důvodů neprobíhalo a v rámci vyhodnocení bylo nahrazeno validačním měřením).

Přijetí

Pro definici standardu byly vybrány tři typy míst, kde dochází k častým kontaktům se zákazníky – stanice metra, informační střediska a předprodej jízdenek. Měření je prováděno tzv. „fiktivním zákazníkem“. Výsledky měření byly již od začátku velmi

vysoké a pohybovaly se kolem 90 % vyhovujících přijetí. V roce 1999 se tak cílová úroveň náročnosti zvýšila z 80 % na 90 %. Došlo také ke sjednocení testovacích formulářů. V následujícím období byla zřízena další informační střediska na Letišti Ružyně a v budově Magistrátu hl. m. Prahy. Pravidelné měření tohoto standardu jednoznačně vedlo k posunu orientace na zákazníka a výsledky jsou dlouhodobě naplňovány nad stanovenou úroveň náročnosti. Prostorem k budoucímu zlepšování může být dosavadní pasivní přijetí (například v metru), které klientovi zatím není ofenzivně nabízeno a je jen na vyžádání.

Stejnokroj

Již při prvních diskuzích byla mezi prioritními oblastmi návrhů na zavedení standardu kvality i problematika vzhledu provozních pracovníků (řidičů, strojvedoucích, dispečerů, dozorců). Je žádoucí, aby zaměstnanec ve styku se zákazníky byl vybaven vhodným stejnokrojem, který jednak zajistí jeho identifikaci jako pracovníka dopravce, a dále vytvoří pozitivní předpoklady pro jednání se zákazníky.

Východím stavem byly značně odlišné směrnice jednotlivých odštěpných závodů a chyběl tedy popis jednotného stejnokroje, který by byl závazným kritériem pro hodnocení standardu. Proto byla připravena nová směrnice a od roku 2001 bylo vyhlášeno nové znění standardu, které přesněji definuje vyhovující, nevyhovující a nepřijatelné situace.

Naplňování standardu kvality Stejnokroj podle stávající definice (dodržování příslušných vnitropodnikových norem) je dlouhodobě na vysoké úrovni a překračuje stanovenou úroveň náročnosti.

Současná příliš široká nabídka stejnokrojových součástek a zejména jejich nevhodná kombinace jsou však příčinou nejednotnosti výsledného image DP a postupného snižování vzhledové úrovně zaměstnanců ve stejnokroji. Přitom ekonomická náročnost vybavování stejnokrojem je vysoká, dále narůstá a ekonomicky zatěžuje především provozní útvary.

Na základě uvedených skutečností a v souladu s koordinací s úkolem porady vedení byla zahájena jednání o možnostech řešení problematiky stejnokroje tak, aby na jedné straně byly sníženy náklady na stejnokroj a zároveň bylo dosaženo zvýšení vzhledové úrovně zaměstnanců ve stejnokroji. Řešení může spočívat jednak v úpravě stávajícího bodového systému a stejnokrojového sortimentu, a dále i v přehodnocení jednotlivých funkcí a profesí, které jsou povinny či oprávněny užívat stejnokroj. Stejně tak by bylo velmi vhodné obnovit instruktážní plakát s doporučenými variantami ústrojové kázně.

Funkčnost jízdenkových automatů

Rutinní měření standardu bylo zahájeno ve II. čtvrtletí roku 2000. Způsob měření funkčnosti, založený na komplexním fyzickém prověření všech ovládacích a informačních prvků každého přístroje, včetně provedení kontrolního nákupu, dává optimální základ pro posouzení úrovně technické disponibility povrchových jízdenkových automatů. Pro podchycení významu jednotlivých automatů z hlediska zákazníka jsou ve výsledcích měření zohledňovány počty vydaných jízdenek.

Rozhodujícím přínosem standardu byla skutečnost, že po slabých výsledcích zkušebního měření v roce 2000 byla přijata technická a organizační opatření, která vedla k postupnému zvýšení funkčnosti automatů na hodnoty pohybující se kolem stanovené úrovně náročnosti 90 %. V počátečních letech aplikace standardu se dané změny příznivě projeví i v nárůstu využití automatů, a tím i jejich tržeb. Jedinou významnou změnou v definici byl přechod na nový způsob měření a samostatného vyhodnocování funkčnosti automatů umístěných mimo území Prahy, k němuž bylo přistoupeno v roce 2004.



Foto © Pavel Fojtík

Funkčnost těchto automatů je ověřována ve zjednodušené formě na počítačovém výstupu dálkového sledování v servisním středisku.

Součástí standardu je i roční vyhodnocení rozmístění automatů z hlediska jejich veřejné dostupnosti. Pro tyto účely jsou přístroje zařazeny do 5 klasifikačních stupňů dle veřejné dostupnosti. Směřováním instalací nových automatů prvořadě přímo na zastávky MHD (klasifikační stupeň 1) se v této oblasti podařilo v mezidobí 2000–2006 snížit průměrný klasifikační stupeň umístění automatů z 2,36 na pouhých 1,6, což lze považovat za značný úspěch. V zájmu dosažení určité ekonomické efektivity instalací automatů je nad rámec definice standardu pilotem sledováno a vyhodnocováno využití jednotlivých přístrojů, tedy počty vydaných jízdenek a dosahované tržby.

Naplňování standardu má pro automaty na území Prahy trvale vzestupný trend, ale je stále mírně pod stanovenou úrovní náročnosti. Tento rok dochází k úpravě definice standardu spočívající ve vyšším počtu kontrol, který odpovídá zvýšenému počtu automatů. Stále trvá problém v odstraňování některých neefektivních automatů a umístování nových automatů do vzdálených lokalit na území Středočeského kraje, což přináší zvýšenou finanční náročnost následně údržby.

Funkčnost bezbariérových zařízení v metru

Sledování standardu bylo zahájeno v lednu 2004 na základě nárůstu připomínek a stížností na fungování bezbariérových zařízení. Standard představuje nástroj pro sjednocení podmínek provozu bezbariérových zařízení a podporu při rozhodování o výběru nové instalovaných bezbariérových zařízení.

V rámci počátečních měření byla zjištěna nefunkčnost některých oboustranných dorozumívacích zařízení a v některých případech i nedostatečné reakce přepravních manipulantů (dozorčích stanic) při příjmu signálu nouze z kabiny bezbariérového zařízení.

Uvedené závady se v průběhu dalšího období podařilo odstranit.

V naplňování standardu pokračoval vzestupný trend s výjimkou 4. čtvrtletí 2006, výsledky jsou v ročním průměru těsně pod stanovenou úrovní náročnosti. Pro zvýšení vypovídací schopnosti a objektivitu měření je připraveno rozdělení standardu na dvě části. V první části „**Dostupnost bezbariérových zařízení**“ bude hodnocena provozuschopnost jednotlivých zařízení (případně propojených skupin zařízení) přepočtená na celkovou dobu provozu. Podklady pro měření budou získávány z denního přehledu technologického dispečinku jednotky Dopravní cesta Metro a bude tak zajištěno sledování všech závad včetně doby jejich trvání. Výsledná hodnota tak určí procento provozní doby, kdy budou bezbariérová zařízení k dispozici. V druhé části „**Komfort bezbariérových zařízení**“ budou sledovány další ukazatele, které přímo neovlivňují provozuschopnost a bezpečnost bezbariérových zařízení (informační prvky v rámci celé přepravní cesty, osvětlení výtahu, kompletní vybavení kabiny výtahu, stav a vzhled interiéru). Obecným problémem jsou značné finanční náklady na vybudování a udržení provozuschopného stavu bezbariérových zařízení. Velké procento závad je způsobeno vandalismem a vzhledem k finanční náročnosti jejich odstraňování je nutné zvážit a nalézt vhodnou hranici mezi ekonomickými náklady a kvalitativními požadavky, k čemuž může napomoci i výše uvedené rozdělení standardu.

Zavedení nových standardů kvality

V souvislosti s rozvojem systému řízení kvality v jednotce Provoz Metro a přípravě rozšíření certifikace o požadavky EN 13816 byl Program kvality služby doplněn o sledování dalších dvou standardů:

- **Dostupnost přepravy ve stanicích metra** – garance přístupu k přepravě, která je sledována procentem doby přístupnosti jednotlivých stanic metra v přepočtu na

provozní dobu (závadou je uzavření stanice).

- **Plnění plánu výkonů GVD v provozu metra** – procento plnění objemu dopravních výkonů dle GVD na linkách metra, které vypovídá o dodržování stanovených provozních parametrů v jednotlivých provozních dnech (vozokm, počet spojů, apod.).

Pokračování a další rozvoj Programu kvality služby

Program kvality služby představuje základní nástroj pro řízení kvality poskytované služby a orientaci na zákazníka. Obecně podporuje řešení úkolů a cílů v oblasti kvality napříč společností nastavením a sledováním klíčových kvalitativních ukazatelů pro Dopravní podnik a obdobně i dílčích ukazatelů pro jednotlivé útvary. Dále program napomáhá k vytipování a řešení slabých stránek a zároveň k propagaci silných stránek v oblasti poskytované služby.

Cílem pokračování a dalšího rozvoje je komplexní řešení problematiky kvality poskytované služby v Dopravním podniku. Nezbytnou podmínkou je významné zapojení jednotlivých úrovní řízení společnosti do řízení kvality. Práce budou zároveň zaměřeny na integraci Programu kvality služby s dalšími systémy řízení (provázání systémů normy ISO 9001 a norem navazujících s normou EN 13816, respektive i EN 15140) včetně případných certifikací jednotlivých segmentů a systémů.

V průběhu trvání Programu kvality služby bylo konzultováno zavedení dalších standardů (čistota vozidel, čistota a upravenost zastávek a stanic, funkčnost eskalátorů, přijetí zaměstnanců přepravní kontroly, funkčnost označovacích strojků, pohodlí/obsazenost, reklamace a podobně). V rámci dalšího rozvoje Programu kvality služby budou uvedené a i další aspekty poskytované služby znovu posouzeny z hlediska očekávání zákazníka, možnosti a priorit DP i dostupných informací o konkurenci. Výsledkem tohoto posouzení bude aktualizace strategie DP v oblasti kvality poskytované služby a úpravy a rozšíření souboru sledovaných standardů kvality.

Informace o průběhu a výsledcích Programu kvality služby, popisy jednotlivých standardů (tzv. karty standardů) a další informace, které přímo nebo nepřímo souvisí s kvalitou poskytované služby a řízením kvality, naleznete na intranetových stránkách oddělení Kvalita a technika řízení (v hlavním menu „Útvary DP“ – „úsek generálního ředitele“). Závěrem nám dovoluňte, abychom všem zaměstnancům Dopravního podniku, kteří se podíleli a podílejí na přípravě, zavádění a zejména praktickém naplňování myšlenek a cílů Programu kvality při každodenním kontaktu se zákazníky za řídicím pultem, volantem, na stanovišti, v informačním středisku nebo kdekoliv jinde, upřímně poděkovali za dosud vykonanou práci.



Sociální výhody v Dopravním podniku

odbor KS a sociální péče

Poskytování sociálních výhod zaměstnancům Dopravního podniku vychází z dlouholeté tradice. Této oblasti je věnována velká pozornost, a to od zajištění zdrojů potřebných k jejich financování, až po konečnou podobu jednotlivých výhod. Tomu, aby bylo možno zaměstnancům benefity poskytnout, předchází dlouhá a složitá jednání se sociálními partnery, při kterých obě strany předkládají své návrhy.

O každém návrhu je samostatně jednáno, je prováděna kalkulace a zhodnocen přínos pro zaměstnance. Vždy je však snahou všech účastníků jednání zajistit pro zaměstnance co možná nejvíce výhod, a to v oblastech dotýkajících se všech kategorií zaměstnanců.

Velké množství výhod, zejména z pracovní-právní oblasti, není vnímáno jako benefit, ale málokterý zaměstnavatel je zaměstnancům poskytuje.

Do kolektivní smlouvy na rok 2007 od 1. ledna se podařilo zařadit následující nejzásadnější benefity:

- poskytování zaměstnaneckého jízdného,
- zvýšení výměry dovolené všem zaměstnancům o 1 týden v kalendářním roce,
- stanovení pracovní doby v délce 37,5 hodiny týdně pro všechny zaměstnance s výjimkou stanovenou v kolektivní smlouvě,
- započtení doby potřebné k osobní očiště po skončení práce v délce maximálně 15 minut do pracovní doby,
- poskytování poukázek na stravování s příspěvkem 55 % ceny poukázky a za stejných podmínek za práci přesčas,
- poskytování poukázek FlexiPASS v hodnotě 4 500 Kč na rok,
- zvýšení odstupného nad zákonem stanovenou výší při rozvázání pracovního poměru výpovědí danou zaměstnavatelem podle specifikace v kolektivní smlouvě,
- navýšení rozsahu poskytování pracovního volna při důležitých osobních překážkách v práci (1 den navíc na vlastní svatbu a k účasti na pohřbu, nezbytně nutná doba k převozu při narození dítěte a další 3 dny neplaceného volna, 1 den neplaceného volna všem zaměstnancům, 2 týdny v roce neplaceného volna rodičům dětí do 15 let,..),
- poskytování finančních příspěvků při pracovním výročí do výše 8 000 Kč a odchodu do důchodu až do výše 32 000 Kč v závislosti na počtu odpracovaných let,
- výplata příspěvků na dětskou rekreaci (maximální částka v období jarních prázdnin 1 500 Kč, v době letních prázdnin 3 000 Kč),

- příspěvek na penzijní připojištění ve výši 300 Kč za měsíc,
- úhrada pojištění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou zaměstnavateli pro určité profese,
- úhrada nákladů na vstupní lékařské prohlídky, neurologické a EEG prohlídky u řidičů,
- možnost sociální výpomoci až do výše 20 000 Kč.

Není toho málo, co je zaměstnancům poskytováno. Některé benefity, jako například zaměstnanecké jízdné, je tradiční výhodou zaměstnanců MHD a stalo se samozřejmostí. V současnosti je snahou zaměstnavatele nabídnout benefity sloužící k aktivnímu odpočinku zaměstnanců (sport, kultura, dovolená), a proto byly v letošním roce zajištěny poukázky FlexiPASS.



Ohlédnutí za zimní dětskou rekreací

Jiří Čada, předseda PV-OSZO DP-A

Tradičně jako v minulých letech pořádal PV-OSZO DP-A pro děti zaměstnanců Dopravního podniku v termínech 10. až 17. února (hlavní vedoucí pan Jan Masopust) a 17. až 24. února (hlavní vedoucí pan Josef Secký) zimní dětskou rekreaci v rekreačním středisku Lučanka v Jizerských horách.

Vzhledem k letošní netradiční zimě bez sněhu a vyšším průměrným teplotám ještě pár dní před odjezdem dětí nebylo jisté,



zda děti při rekreačním pobytu budou lyžovat. Nad toužebným očekáváním a přáním provozovatele i dětí se smíloval sám „Svatý Petr“ a v Jizerských horách



napadlo takové množství sněhu, aby mohl být v provozu místní lyžařský vlek. Mimo denní lyžování měly děti spoustu zábavy a her i po setmění. Při tak aktivním pobytu na horách dětem vyhládklo. O stravování se velice dobře a kvalitně postaral personál Lučanky. Dva týdny zdravého pobytu dětí na horách uběhly jako voda a děti se vracely domů se spoustou hezkých zážitků a nových kamarádství.

Bohužel z důvodu financování ztráty z fondu sociálních nákladů byl ukončen provoz Lučanky k 31. březnu letošního roku a toto rekreační středisko bude nabídnuto k prodeji. Vzhledem k zájmu dětí zaměstnanců Dopravního podniku. bude PV-OSZO DP-A i v roce 2008 zajišťovat zimní dětskou rekreaci v pronajatém horském rekreačním zařízení.

Poděkování za přípravu „zimního tábora“ a zajištění programu pro děti při prázdninovém pobytu na Lučance patří jednotlivým vedoucím, kteří se o děti zaměstnanců starali.



Školní střípky

-spšd-

Maturitní ples

Již tradičně se maturitní ples žáků naší školy konal ve velkém sále Lucerny. Ve středu 21. února se tu sešli studenti třinácti tříd maturitního ročníku, jejich rodiče, pedagogové i ti, kteří už ve škole maturovali v předchozích letech.

Nálada byla slavnostní. Po vystoupení mažorettek ze skupiny Srdíčko následovalo klasické předtančení, nástup maturantů, projev ředitele školy a stužkování. Také zástupci maturantů vystoupili a poděkovali svým rodičům a učitelům a slíbili, že se na maturitní zkoušky řádně připraví. Pak přišlo na řadu sólo pro rodiče a učitele, následně se rozproudila živá zábava.

Sport

Naši žáci velmi úspěšně reprezentují školu v různých sportovních disciplínách.



22. března proběhl v Chrudimi 4. ročník Mistrovství ČR v halové kopané. Zúčastnilo se ho dvanáct týmů. Naše družstvo ve složení Vaňátko, Kubrycht, Dobrovodský, Stěpanovský, Kvasnovský, Rada a Bartoníček postoupilo až do semifinále, kde nás zastavilo ČJLG Praha a prohra 2:3 pro nás znamenala třetí místo.

Také florbal se v naší škole stal oblíbeným sportem. Letos jsme se přihlásili hned do dvou soutěží, a to do Středoškolské florbalové ligy a do Poháru pražských škol – Poprask. Zápas v základních skupinách o postup mezi nejlepší probíhaly už od listopadu 2006. Naše družstvo složené ze studentů Moravské i Motola si vedlo skvěle a v Poprasku obsadilo krásné 3. místo. Vítěze Středoškolské florbalové ligy dosud neznáme. Finálové zápasy se bohužel budou hrát bez nás. Ale fakt, že jsme se probojovali mezi osm nejlepšími týmy, můžeme považovat za velký úspěch, ke kterému přispěli žáci Horáček, Löffelman a Kubík. To jsou hráči, kteří letos studium v naší škole ukončí a kteří nás vzorně reprezentovali svými vynikajícími sportovními výkony.

Maturita nanečisto

Naše škola se každoročně dobrovolně zapojuje do tohoto programu, který je přípravou na změny, jež nastanou po zavedení nového typu maturitní zkoušky. Letošní písemné zkoušky probíhaly ve dnech 26. a 27. března, kdy se testovaly znalosti žáků z českého jazyka, z cizích jazyků, matematiky a občanského základu.

Šachový turnaj

V úterý 20. března uspořádala naše škola u příležitosti 15. výročí založení SSŠCMS šachový turnaj soukromých škol. Turnaje se zúčastnily čtyři školy a proběhl na odloučeném pracovišti naší školy na Rohanském ostrově. Pro všechny účastníky bylo připraveno malé občerstvení, upomínkové předměty, diplomy za účast v turnaji a pro vítězná družstva, která se umístila na 1.–3. místě, poháry.

Konečné pořadí soutěžících škol:

1. místo – SPŠD (tým A), Praha
2. místo – SOU tradičních řemesel Brno
3. místo – SPŠD (tým B), Praha
4. místo – The English College in Prague
5. místo – Soukromé gymnázium Sázavská, Praha



Ptáte se...

Zaměstnanecké výhody (benefity) – nový daňový režim od roku 2007

Ing. Alena Vaňková, úsek služeb

V souvislosti s přijetím nového zákoníku práce a s navazujícími systémovými změnami v zákoně o daních z příjmů a v pojistných zákonech se vytvořil vcelku široký prostor pro zaměstnavatele v oblasti možného financování výdajů (nákladů) vynaložených na pracovní a sociální podmínky zaměstnanců. Zvolený zdroj financování bude mít daňové dopady u konečných příjemců plnění – jednotlivých zaměstnanců.

Počínaje 1. lednem 2007 může nově zaměstnavatel **hradit** zaměstnanecké výhody (až na stanovené výjimky) z **daňově uznatelných výdajů (nákladů)**. Avšak tato možnost je podmíněna **tzv. daňovou triádou**, což znamená, že z nich bude u zaměstnance odvedena daň z příjmů fyzických osob a zdravotní a sociální pojistné.

Druhý způsob (dosavadní), jak financovat zaměstnanecké benefity, je z FKSP (neplatí pro DP), ze sociálního fondu (nelze využít v DP), ze zisku po zdanění (zatím nelze využít v DP) a z **nedaňových nákladů** (v DP tzv. sociální náklady).

Příklady režimu zaměstnaneckých benefitů od 1. ledna 2007 (viz tabulka).



Důchodová problematika

Helena Bajarová, zaměstnanecký odbor

Další otázky a odpovědi z důchodové oblasti.

Bydlím v Praze 6, budu si podávat žádost o důchod a slyšela jsem, že se Pražská správa sociálního zabezpečení pro Prahu 6 přestěhovala? Kam?

Ano, došlo k přestěhování územního pracoviště pro Prahu 6 a pro Prahu 2:

PSSZ pro Prahu 6 – dosud Kladenská 68, Praha 6 nově sídlí na adrese Vysočanská 855/225, Praha 9 (v blízkosti metra Vysočanská).

PSSZ pro Prahu 2 – dosud Ječná 29, Praha 2 nově sídlí na adrese Biskupská 7, Praha 1 (zde sídlí i Okresní správa sociálního zabezpečení pro Prahu východ).

Chcete-li znát některé další odpovědi na otázky o důchodech, obraťte se písemně nebo telefonicky na zaměstnanecký odbor Dopravního podniku. Telefon 296 193 361, mobil 724 237 528, e-mail:

bajarovah@dpp.cz.



Plnění poskytnutá zaměstnancům	Daňový náklad	Zdanitelný příjem	Pojistné zdr + soc
Peněžní příspěvek na dovolenou	ano ne	ano ano	ano ano
Nepeněžní plnění – možnost používat zdrav. zařízení	ano ne	ano ne	ano ne
Peněžní příspěvek na nadstandardní zdrav. péči	ano ne	ano ano	ano ano
Komerční pojištění různého druhu	ano ne	ano ano	ano ano
Příspěvek na penzijní pojištění	ano – do 3% ročního VZ pro pojistné ne – nad limit	ne – do 5 % VZ pro pojistné ano – nad limit	ne ano
Příspěvek na životní pojištění	ano – do 8 tis. Kč ne – nad limit	ne – do výše 12 tis. Kč ano – nad limit	ne ano
Odměna k 50 letům věku nebo k 1. odchodu do důchodu	ano ne	ano ano	ano ano
Věcný dar k 50 letům věku nebo k 1. odchodu do důchodu	ne (pouze zákonná možnost) ne	ne – do 2 tis. Kč ano – nad limit	ne ano
Nepeněžní použití vzdělávacího zařízení, vč. dosažení vyššího vzdělání	ano ne	ano ne	ano ne
Příspěvek na vzdělání	ano ne	ano ano	ano ano
Možnost sportovního nebo kulturního vyžití	ano ne	ano ne	ano ne
Poukaz na rekreaci do 20 tis. Kč ročně	ano ne	ano ne	ano ne
Poukaz na rekreaci nad 20 tis. Kč ročně	ano ne	ano ano	ano ano
Služební vůz pro soukromé účely	ne (pouze zákonná možnost)	ano	ne
Doškolování s výjimkou dosažení vyššího vzdělání (kurzy, školení MBA)	ano (pouze zákonná možnost)	ne	ne

Kulturní tipy na květen

-mis-

Je tu měsíc, v němž, jak praví klasik, hrdliččin zve ku lásce hlas. My tu předkládáme jako obvykle pár tipů pro ty, které zasáhne láska k filmu, hudbě nebo divadlu. Květen bývá totiž pravidelně měsícem, kdy začíná festival Pražské jaro, a v letošním májí jde do kin nový film režisérky Alice Nellis, Švandovo divadlo na Smíchově připravilo premiéru inscenace v duchu komedie dell'arte a připomeneme si i pár připravovaných koncertů.

Kino

Tajnosti

Julie má zdánlivě všechno. Úspěšného a pohledného manžela, zdravou a chytrou dospívající dceru, práci překladatelky,



www.bontonfilm.cz

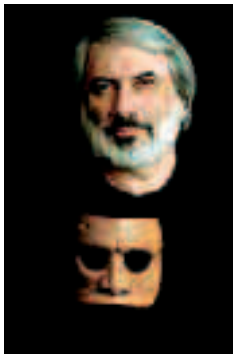
oddaného milence a teď dokonce i nový, velký dům, kam se celá rodina právě přestěhovala. Ale pod tímto zdánlivě spokojeným a klidným povrchem se skrývá mnoho tajemství, která nebude možno skrývat donekonečna. Julii se však nechce dělat zásadní rozhodnutí. Místo toho se vrhne do zcela nesmyslné mise. Když ráno ve zprávách zaslechne, že zemřela jazzová zpěvačka a klavíristka Nina Simone, kterou v mládí obdivovala, vzpomene si na dobu, kdy vše bylo jednoduché a kdy žádné hory tajností neexistovaly. Zcela iracionálně se přes protesty celé rodiny rozhodne koupit si piano, na něž jako malá hrávala. I když tím na první pohled od všech hlubokých problémů utíká, ukáže se, že tento jediný den, kdy opustí bezpečnou rutinu svého života a vydá se hledat vytoužený nástroj, převrátí její dosavadní život vzhůru nohama. A přesně tohle je někdy potřeba, aby člověk mohl začít znovu. V režii Alice Nellis uvidíte Ivu Bittovou, Karla Rodena, Marthu Issovou a další.

V kinech od 17. května.

Divadlo

K duchu italských komedií dell'arte se vracejí ve **Švandově divadle na Smíchově**.

Pod vedením světově proslulého režiséra a herce Antonia Favy tu nastudovali komedii **Bomby, prachy a láska!** plnou



klasických typů, jako je starý Pantallone, tlučhuba Dottore, sluhové Harlekýn a Pulcinella či mladí a naivní milenci. Tyto postavy se střetávají nejen s každodenními problémy, ale i s mnohem hrozivějším nebezpečím, s válkou. Vyrovnávají se s ní po svém – a dokonce z ní těží, jako ze všeho, co život přináší. Komedie dell'arte je totiž komická i tragická zároveň, je v ní život v celé své šíři. Smích ale vždycky zvítězí. V premiéře 14. května a v dalších termínech se budete moci na jevišti setkat s Kamilem Halbichem, Klárou Pollertovou-Trojanovou, Matějem Hádkem, Robertem Jaškówem a dalšími.

Hudba

V sobotu 12. května bude ve Smetanově siní Obecního domu zahájen 62. ročník festivalu **Pražské jaro**. V průběhu 28 dnů festivalu je připraveno celkem 46 koncertů, 9 divadelních představení a 7 koncertů v rámci soutěže. Kompletní program můžete najít na www.festival.cz. Pokud se podíváme na hudbu jiných žánrů, tak květen ozdobí svým vystoupením například šéf kapely Nicka Cavea The Bad Seeds, Australan **Mick Harvey**, jenž se poprvé se



svojí doprovodnou skupinou představí Praze ve čtvrtek 10. května v Lucerna Music baru. Velký sál Lucerny bude v pondělí 14. května patřit hlasu legendárních Roxy Music, **Bryanu Ferrymu**. Lze předpokládat, že v jeho koncertním repertoáru najdou své místo i skladby z novinkového alba – pocty Bobu Dylanovi. No a pokud raději něco současnějšího, nezbývá než doporučit koncert momentálně snad nejuznávanější elektro-rockové londýnské skupiny **Nemo**, která se představí 29. května v klubu Roxy.



Napsali o nás

Vybral ing. Jan Urban

MF Dnes (16. 4. 2007)

Tramvajím pomůže lepší semafor

Fungování semaforů na křižovatkách mnohdy nezbuzuje emoce jenom u řidičů aut, ale také u řidičů tramvají. Ti již desítky let upozorňují na to, že semaforey pro tramvaje jsou nebezpečné, a před několika měsíci dokonce sepsali petici za jejich modernizaci. Kámen úrazu je podle nich v tom, že semaforům pro tramvaje chybí signál „pozor“ a řidiči tak nestačí včas reagovat na změnu signálu. Nyní se však má situace zlepšit. Na křižovatce ulic Trojská a Pod Lisem totiž Dopravní podnik zkouší zařízení, které upozorňuje na blížící se konec signálu „volno“. „Je to první místo v celé republice, kde něco takového je. Pro řidiče je to průlomový krok a obrovské novum,“ nebrání se chvále řidič tramvají Antonín Dub. Dopravní podnik nepočítá s tím, že by podobné zařízení namontoval na všechny křižovatky. Nejenže by to znamenalo obrovské náklady, ale hlavně toto zařízení nemá oporu v silničním zákoně.

Pražský deník (13. 4. 2007)

Suchdolské trápi drahé léky, školky a doprava

Lidé se zajímali i o to, kdy budou moci cestovat do Suchdola tramvají. Dopravní podnik a hlavní město totiž tramvajovou linku z Podbabby do Suchdola podporují. Suchdolská radnice tomu zatím není příliš nakloněna. „Tramvajové dopravě do Suchdola se v zásadě nebráníme. Podmínkou ale je vyřešení MHD uvnitř Suchdola. Ta totiž dnes v podstatě neexistuje. Je potřeba, aby po zavedení tramvaje do Suchdola vznikla alespoň autobusová linka, která by objížděla všechny části obce,“ vysvětloval suchdolský zastupitel Zdeněk Skála. Suchdolští byli v této otázce nejednotní. „Já bych tady tramvaj uvítal,“ reagoval David Heka (16). „Byly by to vyhozené peníze, od tramvaje by to bylo do centra stejně čtyři kilometry,“ podotkl Jan Zich.

Lidové noviny (11. 4. 2007)

Nízkopodlažních tramvají přibýlo

Na tramvajových linkách v Praze dvojnásobně vzroste počet spojů, které budou zajišťovat pouze nízkopodlažní tramvaje. Dosud byly takzvané garantované spoje jen čtyři, a to na linkách číslo 3 a 24. Nyní budou i na linkách číslo 9 a 26. První pravidelné nízkopodlažní spoje zavedl podnik letos v březnu. Po ohlášené změně bude na čtyřech linkách vozit cestující osm nízkopodlažních tramvají, na každé budou nasazena dvě vozidla. Nízkopodlažní autobusy jezdí v metropoli v pravidelných časech již několik let. V současnosti v pracovních dnech jezdí 279 nízkopodlažních autobusů, což je více než čtvrtina ze všech vypravovaných vozidel.



Prahu rozzáří hvězdy Maratonu

-red-

V květnu Praha ožije hlavní akcí PIM Běžeckého seriálu 2007, Maratonským víkendem. Letos se uskuteční v sobotu 12. a v neděli 13. května. Celý maratonský víkend je velice atraktivní podívanou, která se rozostla do několikadenní kulturní a sportovní oslavy pod širým nebem s účastí světových top atletů. Zahnuje množství závodů, nesoutěžních běhů a aktivit pro lidi všech věkových kategorií, zájmů a schopností, kteří si chtějí užít příjemně strávený víkend s rodinou, plný zábavy a hudby.

Marathon Music Festival (MMF) je nedílnou součástí všech sportovních aktivit. Nabízí zábavu a rytmus. Je největším hudebním festivalem pořádaným v centru Prahy. Dotváří neopakovatelnou atmosféru Maratonského víkendu a ostatních akcí Běžeckého seriálu PIM.

Na sobotu 12. května je v rámci Maratonského víkendu v Praze připraveno šest závodů. Budou to tzv. nesoutěžní běhy:

- **Caddy City běh 8 km,**
- **Golf Plus Rodinný běh** na trase o délce **4 km,**
- součástí Rodinného běhu je i **Eko běh,**
- **Algida In-line závod,** na trase dlouhé **10 km,**
- **Procházka pro zdraví 2 km.**

V neděli 13. května se poběží hlavní závod víkendu. Je jím **Volkswagen Maraton Praha,** jehož trasa měří 42,195 km. Maraton je závodem jak pro elitní profesionální atlety, tak především pro amatérské běžce

z celého světa. PIM doufá v překonání loňského rekordu v účasti 70 národností. Z malého stánku na Václavském náměstí se letos Maratonské Expo přesune do Průmyslového paláce na pražském Výstavišti. Celé levé křídlo bude od **10. května** věnováno sportovnímu veletrhu „**Marathon Sport Expo**“, který bude volně přístupný veřejnosti. Můžete se zde zaregistrovat na kterýkoli z běhů, účastnit se bohatého doprovodného programu, zasoutěžit si i dovédt se mnoho užitečného během seminářů zaměřených na péči o lidské zdraví a zdravý životní styl.

Zaregistrovat se rovněž můžete on-line, na nových webových stránkách:

www.pim.cz, kde naleznete bližší informace o jednotlivých bězích nebo přímo v kanceláři PIM – Prague International Marathon, spol. s r. o., Záhořanského 3, Praha 2, Telefon 224 919 209.



SPOLEČENSKÁ KRONIKA

V květnu 2007 oslavují 65. narozeniny:

Zdeněk Milota – DCM, provoz Traťové hospodářství B (30),
Jiří Poláček – SVA, provozovna Řepy (19),
Jiří Potměšil – SVT, provozovna Opravna tramvají (48),
Jan Šimák – PA, provozovna Řepy (42),
Libor Štyndl – PA, provozovna Řepy (25).

V květnu 2007 oslavují 60. narozeniny:

Jaroslav Ammer – PA, prov. Kačerov (10),
Jiří Beneš – PT, provozovna Vokovice (17),
Lubomír Bobek – DCM, provozovna Měničrny a kabelová síť (39),
Tomáš Denk – SVA, jednotka Správa vozidel Autobusy (28),
Robert Halška – DCM, provoz Telekomunikační technika (33),

Jaroslav Hošek – SVM, provozovna Opravy vozů (12),
Jindřich Jelínek – SVM, provozovna Údržba vozů DK (42),
Karel Ježdík – DCM, odb. Elektrodispečink (13),
Josef Kokoška – PA, odb. Zabezpečení provozu (15),
Václav Král – SVT, provozovna Opravna tramvají (10),
Josef Libich – DCM, provoz Dopavní zařízení (34),
Josef Marchal – PA, odb. Zabezpečení provozu (12),
Milan Medula, PA, provozovna Řepy (39),
Jiří Ondráček – DCT, provozovna Měničrny a kabelová síť (10),
Jiří Plaček – DCM, provoz Stavby (27),
Jaroslav Poledna – DCM, provoz Trať B (33),
Milan Sobolík – PA, provozovna Kačerov (30),
Vladimír Šebek – SNM, odb. Technická správa objektů (25),
Vladimír Škaloud – PA, provozovna Hostivař (10),
Josef Tesař – DCM, provoz Elektronická technika (33),
František Ticháček – SVA, provoz Elektronická technika (10),
Miloslav Trník – DCM, provoz Telekomunikační technika (29),
Miloš Vinklárček – DCM, provoz Traťová mechanizace (15),
Karel Vorel – DCM, provoz Opravy dopravního zařízení (11).

V květnu 2007 oslavují 50. narozeniny:

Václav Bareš – ZD, jednotka Zájezdová doprava (13),
Jiří Blažek – PM, provoz Trať B a depo Zličín (12),
Pedro Borrego – SVA, provozovna Řepy (13),
Dana Burdová – DCM, provoz Zabezpečovací technika (28),
Ladislav Dařil – PT, odb. Řízení provozu (13),
Stanislav Doleček – VD, provozovna Nákladní vozidla (26),
Roman Fiala – DCM, provoz Trať C (25),
Miroslav Král – PT, provozovna Kobylisy (10),
Dalibor Kratochvíl – DCT, provozovna Měničrny a kabelová síť (26),
Vlastimil Kučera – SVT, provozovna Vokovice (24),
Vladimír Macháček – PT, provozovna Pankrác (14),
Petr Mohylčák – DCM, provoz Traťové hospodářství C (26),
Lubomír Piffil – PT, provozovna Hloubětín (28),
Milan Rovenský – PA, provozovna Hostivař (13),
Ladislav Řepka – DCM, provoz Trať B (13),
Ing. Pavel Ševčík – PM, provoz Obsluha vozidel B (13),
Vlastimil Škarytka – PM, provoz Obsluha vozidel A (30),
Jan Vaněček – Zás., odb. Obchodní (32).



Foto © PIM

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

Do starobního důchodu odešli:

Jiří Denk – PA, provozovna Kačerov (39),
Josef Dvořáček – SVA, provozovna Ústřední dílny BUS (12),

Jiří Havel – PA, odb. Řízení provozu (17),
Jaroslav Hradecký – DCT, odb. Zastávky (14),
Zdeněk Kameš – VD, provozovna Nákladní vozidla (47),

Jana Mikešová – SNM, odb. Technická správa objektů (29),

Zdeňka Nováková – DCT, provozovna Vrchní stavba (24),

Evžen Pašek – PT, provozovna Žižkov (16),
Václava Pravdová – OE, odb. Účetnictví (23),
Stanislav Resutík – PA, provozovna Klíčův (32),

Josef Záhrubský – PA, provozovna Hostivař (17).

Do invalidního důchodu odešel:

Karel Novák – PA, provozovna Kačerov (10).

Upřímně děkujeme za práci vykonanou ve prospěch Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti.



Při svých cestách do práce jsem na ně často vzpomínala, jak měli radost z malých drobných krůčků, jak jsme se společně učili nastupovat v pankrácké vozovně do tramvaje či v garážích na Kačerově do autobusu a oni z toho byli vysloveně nadšení, jeden mi tehdy řekl, že je to jeho nejlepší zážitek v životě.

Tento týden jedu zamyšlená v metru, když se na celou soupravu ozve mně známý hlas vykřiknuvší moje jméno! Katka se ke mně řítí přes všechny lidi, komentuje moje oble-

čení jako vždycky, protože se jí moc líbila růžová barva, kterou většinou nosím a na její tváři je vidět upřímná radost, že mě potkala. Byla jsem na ni pyšná, jak cestuje metrem a na jezdících schodech se chová přesně podle toho, jak jsme se to učili... Kdybych už nikdy neměla možnost pro Dopravní podnik nic udělat, kdyby mi to třeba personální změny nedovolily, je to jedna z věcí, na které budu s láskou vzpomínat a která měla opravdový smysl.



Písmenná křížovka

Vylučení z čísla 4/2007: Elektrické podniky hl m Prahy.

POMŮCKA: KRO, SLY, TAVA, TRIPS	SLADKOVODNÍ RYBA	ZAČÁTEK TAJENKY	EVROPAN	TOMÁŠ (DOMÁCKÝ)	VĚZENÍ (ZASTAR.)	RYTMICKÝ CELEK	...bylo v květnu 1993 otevřeno ve Střešovicích.					
MÍHAT SE									SLOVENSKÁ PŘEHRADA	INDICKÁ ŘEKA	MUŽSKÉ JMÉNO	SOUDECOVSKÉ ODEVY
JITŘENKA												
OSNAČENÍ PODZOLU			MEČET									
			STAVĚT ZEĎ									
VADA ŽELEZA				BOK								
				PLOŠNÁ MÍRA								
	OSNAČENÍ								SMĚNEČNÝ RUCITEL			
	OSAMOCENO								ROVINATÁ OBLAST			
VYROVNÁNÍ NESHOD								SVATO-REČENÁ				
								SPOLEK				
ÚŘAD (ZASTAR.)				SPZ OKR. KLATOVY						ANGLICKY "NEBO"		
				ZBRAŇ MUŠKETÝRA						VYROVNANÝ ČLOVĚK		
ZNAČKA PRO MILHENRY			SPZ OKR. Kladno						ANGLICKY "LSTIVÝ"			
			VYMYŠLET SI						CIZÍ PLOŠ. MÍRA			
LOUPÁNÍM ODDĚLIT											KONEC TAJENKY	OBVINIT
	KOLEM	VYVÝŠENINA NA ZÁDECH						PRAŽSKÝ PZO				
		DÁT ZE SEBE						UKAZOVACÍ ZAJMENO				
VELKÁ MOUCHA								ANGLICKY "JIZDY"				
								VĚNOVATI				
TMEL				FR. ŠLECHT. PRÍDOMEK						KÓD LET. KURGAN		
				Vraník (ZASTAR.)						PRAŽSKÁ SPZ		
PŘEDLOŽKA			ÚDER								TŘEBAŽE	
			SPZ OKR. PELHŘIMOV								ZNAČKA OSMIA	
CHYTAT									NADPŘIROZENÉ BYTOSTI			
SVAZKY CHRASTÍ									DRUH PCHAČE			

Poslední zastávka

To mělo smysl...

Daniela Kočí

Nedávno jsem dělala na projektu mentálně postižené, který měl za cíl naučit tyto naše spoluobčany pohybovat se v dopravních prostředcích, byl o tom i článek v našem časopise. Stálo mě to mnoho hodin nad rámec své pracovní doby a po třech měsících jsem se se všemi loučila.

Tehdy se to neobešlo bez slziček, protože si na mne za tu dobu všichni zvykli a i z mého pohledu to byla spíš srdeční záležitost, a proto jsem s nimi trávila svůj volný čas. Chodila jsem domů dost vyčerpaná a myslela na ně i při večerních zprávách. Nastal den D a kurz cestování končil. Byl to den velkých emocí.

Jeden z chlapců mi přinesl svazek fialek, který žmoulal v ruce a děvče mi chtělo projevit svoji náklonnost plyšovým zvířátkem. Tehdy jsem měla pocit, jako bych opouštěla svoje děti. „Paní Kočí, to už se nikdy nevidíme?“, ptal se smutně Jakub, kvůli kterému jsem přesunula termín svého loučení, protože jel na hory a byl hrozně smutný, že by u toho nebyl. Nejstarší Čestmír mě neustále hladil po noze a já jsem si uvědomila, že je to jediný cizí muž, kterému jsem to tiše dovolila.

