

5 | 2018
ročník 23

DP

kontakt

OSLAVENKYNĚ Z VOKOVIC

SEDM ZASTAVENÍ JARA

HUDEBNÍ LADĚNÍ V METRU





Foto: Petr Hejna

Moc vás chválím za akci Naladte se v metru. Víím od přátel, že to byl již několikátý ročník, ale sám jsem se s živou hudbou v metru setkal až včera na stanicích Smíchovské nádraží a Florenc. Moc se mi to líbilo. Je mi již více než 71 a jsem už starý bručoun, ale včerejší akce mě vskutku pobavila a podle reakcí okolostojících jsem nebyl sám. Prosím, pořádejte podobné akce i nadále, jsou v té okolní šedi významným osvěžením. Díky!

Milan Z.

7. ROČNÍK

HUDEBNÍ LADĚNÍ V METRU

18. 4. 2018

39 HUDEBNÍCH SKUPIN



13 HODIN HUDBY

4 STANICE



OBSAH 5 / 2018



VYSOCE HODNOCENÝ. DÍKY VÁM

Byl to nakonec dobrý ročník. První vzorky tomu zpočátku příliš nenasvědčovaly; byly kvůli novému layoutu a změně zpracovatele ještě mladé, neusazené a společně jsme hledali tu správnou strukturu a harmonii ve vzhledu i obsahu. Stihli jsme sice pár čísel dekantovat a našim čtenářům předložit, ale než vzorky stihly vyzrát a mohly se stát plnými a vyváženými, už jsme je poskytli k degustaci odborníkům.

Ukázalo se, že ročník 2017 časopisu DP kontakt zaujal, a to hned poroty dvou soutěží. Nejprve to byla Czech Top 100, o které jsme již psali, jež vynesla stříbrnou medaili. A hlavně prestižní Zlatý středník. To, že měly 3 vzorky DP kontaktu 2017 pro porotu zajímavý projev, byly harmonické, vyrovnané a příjemně opulentní, dokazuje ocenění TOP RATED. Tedy nejvyšší hodnocení získané v historii DP kontaktu. A to v rekordně nejvyšší účasti 26 vzorků za posledních 16 ročníků soutěže!

Je vidět, že i v nadmořské výšce 7. patra vysočanské budovy na trati linky 16 a bez berliček věhlasných agentur je možné zanechat nesmazatelný otisk. Pokud budou i nadále hrozny po pečlivém třídění plně vyzrálých a zdravých podnětů od členů redakční rady, obrazových a textových podkladů autorů a zejména přízně a námětů od Vás, čtenářů, nemusíme se společně bát toho, že by potenciál zraní byl vyčerpaný. Pak se můžeme z „brambory“ posunout na „bednu“.

Protože jsem právě porušil tradici posledních dvou let na této straně, kde namísto „mluvících hlav“, tedy editoriaů, nabízíme fotoobsah, částečně napravuji a přidávám „fotící hlavu“. Je pozvánkou k důstojnému rozloučení s velitelem podnikových hasičů, který jim věnoval více jak 43 let života, tedy od samotného založení sboru v DPP. Michale, hodně zdraví a klidu, a všem, kteří bdí nad naším bezpečím, i v souvislosti s nedávným svátkem jejich patrona sv. Floriána, přeji bezpečné návraty na své stanice.

Petr Ludvíček, šéfredaktor



AKTUÁLNĚ

4-6

LISTÁRNA

7

PRÁVNÍ PORADNA

8 CO JE PSÁNO, TO JE DÁNO

KLOKART

9-11 PODLE PRAŽSKÉHO METRA SI MŮŽETE SEŘÍZOVAT HODINKY

ŽENY V DPP

12-14 JEDEME NA EKO VLNĚ

DPP V SÍTI

15 NA PREMIÉRU VYPRODÁNO

TECHNIKA

16-17 HRBAČI NA PŘÍMĚSTSKÝCH LINKÁCH

AKCE

18-21 SEDM ZASTAVENÍ JARA

MEDAILONEK

22-23 POVODNĚ BYLY NEJVĚTŠÍ UDÁLOST

VÝROČÍ

24-26 OSLAVENKYŇ Z VOKOVIC

DOTACE

27-29 DOBŘE UCHOPENÉ DOTAČNÍ VÝZVY

KALEIDOSKOP

30-31 HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

32 KULTURA / SOUTĚŽ

BEZPEČNOST

33 NAPOSLEDY ZAVELEL: JEDNOTKY, POZOR!

34 KŘÍŽOVKA O VĚČNÉ CENY

36 MÁME OTEVŘENO. JEDEME!

Foto na obálce: Petr Hejna

DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 23. ročník

Kontakt: oddělení Komunikace a vnější vztahy DPP, Sokolovská 217/42, Praha 9
Telefon: 296 192 056, 296 193 332; e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědná redaktorka: Jana Šejnohová
Redakční rada

Předseda: Pavel Fojtík; Místopředseda: Jiří Došlý; Členové: Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Michal Brunner, Lubomír Čabelka, Martin Doubek, Miroslav Grossmann, Soňa Jindráková, Zora Karmazín Blümllová, Jaroslav Krísten, Rudolf Pála, Zdeněk Rampa, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze3
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349
Uzávěrka tohoto čísla: 27. dubna 2018
NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na:
www.dpp.cz/dp-kontakt nebo si načtete QR kód



33

ESKALÁTORY NA VELESLAVÍNĚ JEDOU

Ve stanici metra Nádraží Veleslavín byla v pátek 13. dubna 2018 zkolaudována a do zkušebního provozu uvedena dvojice nových pohyblivých schodů mezi veřejným podchodem a autobusovým terminálem. Cestujícím tak odpadne poslední obtížná část cesty od vlaku metra linky A k nástupní zastávce autobusové linky č. 119 ve směru na letiště Václava Havla v Ruzyni.

Po uvedení trati V.A na jaře 2015 byl tento údajný defekt projektu houfně kritizován jak politiky, tak snad všemi sdělovacími prostředky – někdy slovy „projektanti na eskalátory zapomněli“, jindy brutálněji jako o největší pražské ostudě, a to někdy

i velmi nevybíravě. Správa Letiště Praha proto najala tzv. portýry ve funkci nosičů zavazadel, což následně neuniklo pozornosti zahraničních médií.

Pravda je však jinde: původní projekt nové části metra předpokládal souběžně zprovoznění dvoukolejné rychlodráhy na letiště a dál na Kladno, v době začátku projektování trati V.A nejčastěji označovaný jako PRAK. Ve stanici Nádraží Veleslavín je totiž od jejího zprovoznění vybudován (a dočasně zaslepen) průchod z podchodu směrem k budoucímu tunelu pod tratí ČD k žst Praha-Veleslavín. Že v průběhu let SŽDC nedokázala svůj projekt uvést do života, však chybou DPP rozhodně nebylo. (ZdR)

Jaro přílákalo do Prahy zahraniční dopraváky

Se zvyšujícími se venkovními teplotami roste zájem zahraničních odborníků o odborné návštěvy DPP. Experti na MHD z Hamburku byli informováni o fungování všech trakcí MHD jako celku a detailněji měli možnost poznat nejnovější projekt metra A (Dejvická – Nemocnice Motol) formou komentované prohlídky. Delegace z DP Szeged zavítala do tramvajové vozovny Žižkov, kde se účastníci blíže seznámili se zázemím této vozovny a vypravováním vozů.

Další maďarští odborníci, tentokrát z Budapešti, se během návštěvy ve Vysočanech zajímali o rozvoj a změny MHD v Praze za období od jejich poslední návštěvy v roce 2014. Lisabonský tramvajový a autobusový dopravce CARRIS přijel do tramvajové vozovny Motol, ve které si prohlédli nejnovější pražské tramvaje. Zástupce DP Stuttgart zavítal do Muzea MHD ve Střešovicích kvůli historickým tramvajovým vozům. (jd)

DO PRÁCE NA KOLE SE JEZDÍ I V DPP

Do práce na kole? Proč ne! Právě pod tímto heslem vstoupilo pod hlavičkou DPP do celostátní soutěže „Do práce na kole“ několik týmů napříč podnikem. Jejich úkolem je najezdit co nejvíce kilometrů v rámci 8. ročníku celostátní akce, která trvá do konce května 2018. Cílem projektu je motivovat co nejvíce lidí, aby jako dopravní prostředek po městě používali jízdní kolo nebo jakoukoli bezmotorovou formu dopravy včetně běhu a chůze. (red)

POD TROLEJEMI V PROSECKÉ S NOVÝM VOZIDLEM

V rámci testování systému dynamického nabíjení na pilotním úseku Palmovka – Letňany byl od neděle 6. května 2018 zahájen zkušební provoz nového vozidla Škoda 30 Tr. Jedná se o bateriový trolejbus z produkce Škoda Electric, který využívá obdobně jako první testované vozidlo karosérie SOR NB12. Elektrovýzbroj nového vozidla je však na základě výsledků první fáze testování již lépe přizpůsobena požadovanému charakteru provozu. DPP má nový bateriový trolejbus Škoda 30 Tr pronajatý na 1 rok. (jb)

HASIČI DPP U BOJE S HOSTIVAŘSKÝM POŽÁREM

Pražští hasiči ve čtvrtek 10. května 2018 před 15. hodinou dokončili likvidaci požáru haly v Hostivaři, který vypukl v úterý 8. 5. v ulici U Továren. Do hašení požáru se aktivně zapojil i Hasičský sbor Dopravního podniku, konkrétně jeho 23 členů. „Zajišťovali jsme plnění vaku používaného vrtulníkem pro shoz vody a kyvadlovou dopravu vody na požářiště. Náš zásah trval celkem 14 hodin. Chtěl bych ocenit nasazení našich kolegů, kteří přispěli k uhašení rozsáhlého požáru,“ komentoval účast podnikové jednotky vedoucí HZS DP Karel Pátek. (red)

Kinobus ROZJEDE 11. ROČNÍK

Oblíbené pojízdné kino vyrazí na svou obvyklou letní pouť 15. června 2018 a divákům opět nabídne řadu filmových lahůdek z domácí i zahraniční produkce. Seznam lokalit a promítaných filmů naleznete již brzy na webu Dopravního podniku a oficiální facebookové stránce projektu. (red)

SDP ČR: EKONOMIKA V OLOMOUCI

Ve dnech 4. – 5. dubna 2018 se v Olomouci konalo zasedání odborné skupiny Ekonomika (OSE), která je poradním orgánem Sdružení dopravních podniků ČR. OSE projednala v rámci stálé agendy vývoj základních ekonomických parametrů v rámci porovnání jednotlivých dopravních podniků v ČR a byly identifikovány oblasti pro zvyšování efektivity. OSE se dále zabývala problematikou změn zákona o účetnictví a souvisejícími změnami v daňových zákonech. Byla řešena oblast finanční strategie v náborech řidičů a dále problematika zavedení stálé jízdenky MHD. Za DPP se zasedání zúčastnili Marek Polický, vedoucí odboru Účetnictví, daně a financování, Miroslav Choutka, vedoucí odboru Controlling a hospodaření, a Markéta Choutková, vedoucí odboru Příprava provozu. (da)

Z DUBNOVÝCH JEDNÁNÍ PŘEDSTAVENSTVA DPP

Představenstvo DPP se na svém 9. zasedání dne 9. dubna 2018 zabývalo mj. směrnicí o řízení příležitostí a projektů, využitím externí autoškoly či rozbořem nehodovosti. O čtrnáct dní později na svém 10. zasedání mělo na programu mj. téma výstavby nové vozovny Hloubětín, průběh kolektivního vyjednávání, organizaci programu GDPR či auditorské ověření účetní závěrky a výroční zprávy za rok 2017. Na mimořádném zasedání 25. dubna představenstvo schválilo investiční plán pro rok 2018. Dále upravilo rozdělení působnosti členů představenstva podle oborů, kdy řízení technického úseku nyní spadá do působnosti celého představenstva. Bývalý technický ředitel Jan Šurovský je nadále členem představenstva a podílí se na obchodním vedení společnosti. Pracovní místo technického ředitele zastává v rámci zaměstnanckého poměru od 26. dubna Oldřich Vytiska, dosavadní vedoucí odboru Centrální nákup. (red)

POSTUP PRACÍ VE STANICI MUZEUM NA TRATI A

Práce se zvolna blíží do finále druhé etapy – kolaudace odborem dopravních agend MHMP je objednána na pátek 18. května 2018 dopoledne. Dopadne-li očekávaným výsledkem, bude v závěru 20. týdne ukončena výluka nástupiště u 2. koleje (směr Nemocnice Motol) a skončí nepříjemné náhradní „přejíždění do sousední stanice“. Je však třeba si uvědomit, že s tímto opatřením nebylo třeba zavádět jakoukoliv jinou náhradní dopravu a po celou dobu prací byl umožněn přístup do stanice jak přímo z vestibulu, tak přestupem z nástupiště linky C či bezbariérově od Národního muzea. Pravda, v plánu jsou ještě dvě souvislé víkendové výluky: na konci 25. a 29. týdne budou vlaky v obou směrech stanic projíždět (stejně jako tomu bylo už na konci 19. týdne), aby celá rozsáhlá oprava nástupiště mohla být úspěšně ukončena! (ZdR)



Foto: Petr Hejna

DPP PŘÍSPĚL K AKCI EUROCIITIES MOBILITY FORUM

Koncem dubna se DPP aktivně zapojil do mezinárodní konference o městské dopravě EUROCIITIES Mobility Forum, kterou organizovalo hlavní město Praha. Více jak sto odborníků na dopravu ze 40 evropských měst mělo možnost sdílet zkušenosti a novinky v oblasti nízkemisní městské dopravy a multimodalit. DPP vzbudil zájem účastníků v rámci jedné z technických návštěv, která se zabývala bezbariérovým přístupem stanic metra. Zahraniční hosté ocenili odhodlání DPP bezbariérově zpřístupňovat i ty stanice metra, které byly zprovozněny do roku 1990 jako bariérové. Oficiální večere této prestižní mezinárodní konference o městské dopravě se odehrála v areálu Muzea MHD ve Střešovicích. (jd)



Foto: Martin Svozílek

PŘIJĎTE SE PODÍVAT NA VÝSTAVU PLÁN UDRŽITELNÉ MOBILITY PRAHY A OKOLÍ

Pro milovníky dopravy se chystá zajímavá výstava, která návštěvníky přenesne do přípravy plánu mobility pro Prahu a okolí a zhmotní tak dosud pouze konceptní formu plánování. V době od 29. května do 17. června 2018 se návštěvníci nového Centra architektury a městského plánování (CAMP), sídlícího v areálu Emauzského kláštera v ulici Vyšehradská 51 v Praze 2, seznámí hravým a zábavným způsobem s přípravou dokumentu, určujícího podobu dopravy v metropolitní oblasti na několik let dopředu. Příchozí zhlédnutím krátkého filmu rychle získají povědomí o reálných změnách plánovaných v metropoli. Pomocí speciální hry, připravené pouze pro potřeby výstavy, si poučnou formou vyzkoušejí, jaké to je sestavovat plán mobility ve skutečnosti.

A mnohé Pražany jistě také zajímá, která opatření se v rámci metropolitní oblasti plánují. Jednoduše, které dopravní stavby se postaví. V neposlední řadě se návštěvníci mohou podívat i na problémové mapy, kde – jak název napovídá – jsou místa dopravních komplikací. (fm)



Foto: Petr Hejna



Foto: Petr Hejna

NOVÝ VEDOUcí VOZIDEL METRA

V úterý 1. května 2018 byl vedoucím jednotky Správa vozidel Metro jmenován Ing. Jaroslav Kristen, nynější vedoucí odboru Provozně-technického této jednotky. Ve funkci nahradil Ing. Josefa Němečka, zaslužilého harcovníka pražského metra, ať už dlouhá léta na nynější pozici, nebo předtím ředitele divize Metro či vedoucího služby vozové. Za dlouholetou obětavou práci pro Dopravní podnik Ing. Němečkovi ze srdce děkujeme!

(ZdR)



Foto: Václav Holíč

AKCE PRO JUBILANTY POKRAČUJÍ I LETOS

Ve střešovické vozovně se v sobotu 21. dubna 2018 uskutečnila další z oslav pro zaměstnance, kteří u podniku završili půlkulatých 35 let. Akce pro výročníky, jak se jim říká, se v DPP pořádají od dubna 2015, a to dvakrát ročně – na jaře a na podzim. Zaměstnanci, slavící pracovní výročí, bývají odměněni diplomem a drobným dárkem za účasti odborných ředitelů.

(red)

DĚKUJEME, PÁNOVÉ

V závěru dubna 2018 měl vedoucí jednotky Správa Vozidel a Autobusů Jan Lebeda dvě milé společenské povinnosti. Do starobního důchodu totiž odešli dva dlouholetí zaměstnanci, kterým poděkoval za vše, co pro DPP odvedli, a předal jim spolu s pamětním listem i drobné dárkové předměty.



Foto: Petr Ludvíček



Foto: Miloš Kejzlar

KAČEROV PLNÝ ČTYŘICÁTNIKŮ

Příjemné setkání pamětníků vozů 81-71, tedy těch, kteří stáli za přejímkami a převozem vozů ze Sovětského svazu, v Praze za servisem, školením či v kabině strojvedoucího, se uskutečnilo v kačerovském depu v sobotu 21. dubna 2018. Připomněli si tak čtyřicet let staré události zahájení zkušebního provozu, než se soupravy mohly 12. srpna 1978 vydat na trasu A. (pel)

KONTAKT K PROBLEMATICE GDPR

V souvislosti s nadcházející účinností nařízení GDPR byla zřízena emailová adresa dpo@dpp.cz. Schránka slouží pro potřeby všech zaměstnanců DPP, kteří při své činnosti potřebují konzultace v oblasti zpracování osobních údajů.

(js)



Vážený pane předsedo představenstva, dovoluji mi, abych Vám touto cestou vyjádřil velké poděkování za Vaši spolupráci při realizaci 25. ročníku Mezinárodního filmového festivalu Praha – FEBIOFEST 2018, která je pro náš festival velice významná.

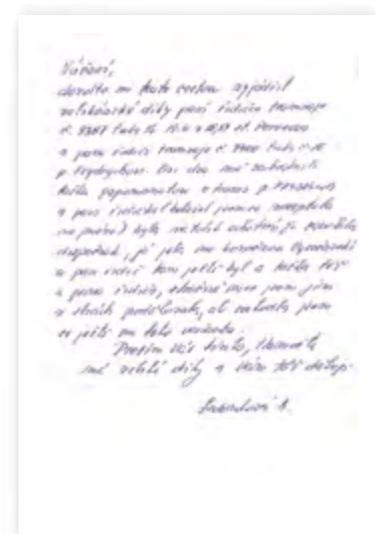
O letošní jubilejní ročník Febiofestu byl mezi diváky opět velký zájem – a to nejen o filmové projekce, kterých bylo více než 500, ale i o bohatý doprovodný program, který jsme realizovali na 22 místech v hlavním městě Praze.

Festivalu věnovala velkou pozornost česká i zahraniční média a to i z důvodu, že letošní ročník festivalu navštívily velké hvězdy světové kinematografie, jako např. Catherine Deneuve, Charles Aznavour, režisér Arnaud Desplechin či režisér, herec a producent v jedné osobě – Mark Gatiss.

Letošní ročník festivalu opět potvrdil jeho neochvějně postavení mezi nejvýznamnějšími českými kulturními událostmi mezinárodního rozsahu.

Budu potěšen, projevíte-li zájem o náš festival i v příštím roce.

Kamil Spáčil
ředitel festivalu



Vážený, dovoluji mi touto cestou vyjádřit velikánské díky řidičce tramvaje č. 9387 linka č. 16 dne 19. 4. 2018 v 18:57 stanice Perunova a panu řidiči tramvaje č. 9400 linka č. 16 p. Frydrychovi. Oni dva mně zachránili tašku zapomenutou v tramvaji pana Frydrycha a paní řidička (bohužel jsem si nenapsala jméno) byla natolik ochotná, že zavolala na dispečink. Já jela na konečnou Vysočanskou a pan řidič tam ještě byl a taška též u pana řidiče, strašně moc jsem jim v slzách děkovala, ale rozhodla jsem se ještě pro tuto variantu. Prosím Vás tímto, tlumočte mé veliké díky a Vám též děkuji.

Sodomková



Ing. Jan Nový
jednatel Dupro, s. r. o.

Vážený pane řediteli, rád bych Vám poděkoval za nejen profesionální, ale i lidsky vstřícný přístup k zabezpečení dopravy v souvislosti s pochodem pro život a rodinu v sobotu 7. dubna 2018 v Praze, a to jak ze strany Jana Cibulky, vedoucího řízení provozu, i od samotných řidičů autobusů. Vstřícný přístup byl o to důležitější, že většinu z mnohatisícového počtu účastníků z celé ČR tvořily rodiny s dětmi.

Mgr. Radim Ucháč
předseda Hnutí pro život ČR



DĚKOVNÝ DOPIS PRZEMYSŁAWA GORGOLA, VÝKONNÉHO ŘEDITELE CENTRA PRO DOPRAVNÍ PROJEKTY EU, ZÁSTUPCI VEDOUcíHO JEDNOTKY PROVOZ AUTOBUSY JANU BARCHÁNKOVI ZA ÚČAST A PŘÍSPĚVEK K ELEKTROMOBILITĚ NA KONFERENCI „BUĎTE CHYTRÍ, BUĎTE ELEKTRICKÍ – DOPRAVA S NULOVÝMI EMISEMI - EVOLUCE NEBO REVOLUCE V DOPRAVĚ“, KTERÁ SE KONALA 18. DUBNA 2018 VE VARŠAVĚ.



CO JE PSÁNO, TO JE DÁNO

UZAVŘENÍM SMLOUVY NA SEBE SMLUVNÍ STRANY PŘEBÍRAJÍ ZÁVAZEK SMLOUVU DODRŽET. UZAVŘÍT SMLOUVU JE PŘITOM VELMI JEDNODUCHÉ, TAK JEDNODUCHÉ, ŽE SE NĚKDY JEDNA ZE SMLUVNÍCH STRAN DIVÍ, ŽE VŮBEC NĚJAKOU SMLOUVU UZAVŘELA. JAKÝM ZPŮSOBEM JE TEDY VLASTNĚ SMLOUVA UZAVŘENA?

Nikoho nepřekvapí, že smlouva je uzavřena okamžikem podpisu oběma smluvními stranami. Podpisem strany vyjadřují souhlas s obsahem smlouvy. Tento souhlas lze ovšem vyjádřit i jiným způsobem. Smlouva je pak uzavřena i bez podpisu smluvních stran. Typický je tento jiný způsob pro akceptaci objednávky.

Objednávka je mylně považována za něco odlišného od smlouvy. Snad proto, že na objednávce často chybí podpis druhé smluvní strany. Smlouva však vzniká tak, že jedna strana učiní návrh a druhá jej přijme. Je přitom lhostejné, jakou formou bude návrh přijat (pokud zákon nestanoví kvalifikovanou formu – např. při smlouvách o převodu vlastnického práva k nemovitosti). Přijetí návrhu je možné provést ústně, písemně (elektronicky), a to i odlišným dokumentem nebo i faktickým plněním (tj. dodáním předmětu objednávky bez dalšího). **Objednávka je tedy návrhem na uzavření smlouvy a jejím přijetím je smlouva uzavřena.**

Objednávku lze přitom přijmout, odmítnout nebo vrátit protistraně s dodatky, výhradami, omezeními nebo jinými změnami. V ta-

kovém případě je objednávka odmítnuta a vrácený upravený návrh se považuje za novou nabídku na uzavření smlouvy. Vrácení nabídky s dodatky, výhradami, omezeními nebo jinými změnami, které podstatně nemění podmínky nabídky, je přijetím nabídky, pokud navrhovatel bez zbytečného odkladu takové přijetí neodmítne. Navrhovatel může přijetí nabídky s dodatkem nebo odchylkou předem vyloučit již v nabídce nebo jiným způsobem, který nevzbuzuje pochybnost.

Zaslání objednávky protistraně je tedy návrhem na uzavření smlouvy, který může protistrana přijmout faktickým plněním. Pokud by tedy např. DPP uzavřel kupní smlouvu na dodání dvou automobilů, která by stanovila termín dodání do X dnů/měsíců od účinnosti smlouvy a následně by DPP zaslal totožné smluvní straně objednávku na dodání dvou totožných automobilů, mohla by protistrana dodat čtyři automobily a DPP by byl povinen je všechny převzít a zaplatit. Pokud existuje uzavřená smlouva, mohou být protistraně zasílány objednávky pouze v případě rámcových smluv nebo tam, kde smlouva plnění na základě zaslaných objednávek výslovně připouští.

Na jakýkoliv návrh na uzavření smlouvy je tedy nutné reagovat s rozvahou anebo vůbec. Platí, že mlčení neznamená souhlas

Na jakýkoliv návrh na uzavření smlouvy je tedy nutné reagovat s rozvahou anebo vůbec. Platí, že mlčení neznamená souhlas. Na návrh smlouvy, v němž bude uvedeno např. „pokud neodpovíte do 30 dnů, považuje se smlouva za uzavřenou“, tedy není třeba reagovat. Povinnost uzavřít smlouvu je v českém právu výjimečná a vyskytuje se ve vztazích s dopadem do sféry třetích osob. Typicky u pojištění odpovědnosti z provozu vozidla (tzv. povinné ručení). Povinnost uzavřít smlouvu na sebe může každý převzít také ve smlouvě o smlouvě budoucí. Tuto povinnost však může převzít právě pouze projevem souhlasu.

Na závěr ještě pár slov o neobjednaném plnění zaslaném spotřebiteli. Pokud je spotřebiteli zboží vnučeno tak, že je mu doručeno bez objednávky, není ten podle § 1838 občanského zákoníku povinen zboží vracet ani zaplatit.

Milan Zeman,
odbor Právní



SEDNOUT SI DO STARÝCH DOBRÝCH SEDAČEK JE VELKÁ NOSTALGIE. V INFOCENTRU NA MŮSTKU TO LZE

PODLE PRAŽSKÉHO METRA SI MŮŽETE SEŘIZOVAT HODINKY

ORIGINÁLNÍ KOLEKCE S MOTIVY MHD POMÁHÁ PŘIBLÍŽIT SE HRANICI 1,5 MIL. KORUN VE SBÍRCE POD HLAVIČKOU PROJEKTU KLOKART. PRODEJ TRIČEK ZA ÚČASTI JEJICH SPOLUAUTORA JANKA RUBEŠE PROBĚHL V INFOCENTRU DPP.

Stísněným prostorům většiny Infocenter se vymyká atypický „zárohák“ na Můstku, který tak dal možnost vzniku čtenářského koutku osazeného legendárními sedačkami z vozů T3. I z DP kontaktu čtenáři vědí, že právě zde je k mání rozšířená nabídka publikací s dopravní tematikou. V neděli 15. dubna 2018 se tu odehrála další oceněná událost – zájemci si zde mohli zakoupit tričku a podpořit tak projekt Klokánků, spravovaných Fondem ohrožených dětí.

Když se tento fond dal dohromady s reportérem Janek Rubešem a výtvarníkem Matějem Janákem, vznikla kolekce s motivy městské hromadné dopravy. Autoři tak přispěli do charitativního projektu KlokArt, který je založen na principu dej a dostaneš. Znamé osobnosti spolu s talentovanými výtvarníky vytváří motivy, které se aplikují na oblečení a předměty. Vznikají tak originální kolekce, které dělají radost dvakrát. Kupující získá kvalitní designový kousek a zároveň pomůže dětem v Klokáncích. Projektu se již zúčastnili například Jakub Kohák a Martin Fischer, Matěj Ruppert a Matěj Janák, Léna Brauner a IM Cyber, Dan Příbáň a Filip Dvorský či Pasta Oner.

Ve stylu DPP vs. Rubeš se nejede

Na Můstku se v Infocentru DPP za tři hodky prodalo na třicet triček a výtěžek putoval na účet FOD. Reportér pořadu Honest Guide na Televizi Seznam (a dříve např. Praha vs. prachy) **Janek Rubeš** nám mezi nabídkou triček, rozdáváním placek s motivy MHD a komuni-

kací zejména se zahraničními návštěvníky stihl prozradit svůj vztah k dopravě.

„Od kdy jsem se stal fanouškem veřejné dopravy? To vám můžu říct přesně – když kamarádi lobovali za to, aby se tramvajenka zlevnila na 3650 korun.“ Tehdy Janek nejevil o tyto aktivity zájem a oponoval, že až bude možné koupit kartu během tří minut, jde do toho. *„Kamarád mi řekl, můžeš. A od té doby mám papírové kupony. Přestal jsem jezdit autem i skútr jsem téměř zahodil.“* Jediné co nemusí, je noční doprava, takže využívá taxík. Ve srovnání s takovým New Yorkem, kde může dvacet minut nepřijet metro a vy se nedozvíte proč, nedá na Prahu dopustit: *„Tady to funguje perfektně a to, co bych vytýkal, jsou naprosté drobnosti. Podle metra si můžete seřízovat hodinky a tramvaje k tomu nemají daleko.“*

Odpověď na otázku, jak vznikla kolekce dopravních triček, má Janek Rubeš stručnou: *„Mě nejprve oslovil KlokArt s nabídkou 'pojdme udělat nějaký vzor na tričko'. A já řekl, že na Praze mám nejradši Dopravní podnik a nejvíc miluju tramvaje a metro. Přidal se výtvarník Matěj Janák, pak už KlokArt oslovil Dopravní podnik, což mně udělalo velkou radost.“* Jak říká, k nejpozitivnějším epizodám

Od té doby co mám papírový kupon, jsem přestal jezdit autem.

jeho pořadu patří právě představování pražské hromadné dopravy. *„Ano, někdy i kritizujeme, např. nepřehledné jízdenkové automaty s mnoha variantami. Ale vše se dá zlepšit.“* Další spolupráci s DPP se rozhodně nebrání.

Turisté? Jedině MHD!

Jeho aktivity směrem k zahraničním turistům a MHD se projeví i v nostalgické lince 23: *„Připravujeme audio guide pro turisty. Stáhnou-li si aplikaci o Praze, dozví se i o lince 23. Pojedou-li s ní, tak mě budou moci slyšet coby průvodce, který jim za jízdy popíše zajímavosti v těsné blízkosti trasy.“* Turistům jste vyslal i svérázný signál, co se využívání MHD týče... *„V jednom pořadu jsme upozorňovali, aby turisté nejezdili hop on hop off autobusy za dvacet euro, které blokují dopravu a znečišťují město. Říkám jim: nejlepší hop on hop off je tramvaj. Za denní lístek za stovku můžete pendlovat, jak se vám zlíbí.“*

JANEK RUBEŠ S TÝMEM Z KLOKARTU A DPP. MASKOT KLOKÁNKŮ COBY DOMOVŮ PRO POTŘEBNÉ DĚTI NEMŮŽE CHYBĚT



TRIČKO S MOTIVY MHD I ÚSMĚVEM OD KATEŘINY ŠUMPÍKOVÉ NA INFOCENTRU

Vy jste pro popularizaci hromadné dopravy schopný udělat opravdu hodně... *„Tohle jsem ještě nikde neřikal. Dělal jsem test revizorů na základě informací, že revizoři cizincům nevyepisují doklad na peníze. Měli jsme neoznačené jízdenky a vyrazili do metra jako cizinci. Revizor mě zastavil a upozornil, že je máme neoznačené. Vzal si od nás lístky, oba je označil, podal a řekl, teď už je to v pořádku. Byl jsem rád za tento přístup. No a metro v pátek a v sobotu do dvou, to bych si uměl představit...“*

U T3 Coupé bych byl rád

Janek se přiznává, že jako obdivovatel tramvají T3 nějaká čísla od kamarádů k narozeninám dostal. Určitě jste zaregistroval počín Anny Marešové s T3 Coupé, ptám se: *„Když jsem viděl na Designbloku koncepty na kupé, nevěřil jsem, že něco takového opravdu udělá. Zažil jsem ji ale na přednášce, kde už podávala informace o vlastní výrobě,“* byl mile překvapen Janek a dodává, že by rád unikátní kupátko, i když bude určené jen pro privátní eventy, rád odkomunikoval. *„Sednout si do starých dobrých sedaček je velká nostalgie, celá tramvaj je prostě dobře postavená. Na téma Tě-trojek mi kamarád Adam*

Gebrian říkal: 'člověk nejradši stojí v tramvaji na místě, kde nikomu nevádí. Přirozeně vám vadí stále někomu uhybat.' A taková místa oproti novým tramvajím v T3 najdete.“

Věřme, že souznění s veřejnou dopravou vydrží nejen Jankovi co nejdéle, stejně jako spojení sil s DPP pro dobrou věc. Kdo

si nestihl zakoupit pánské, dámské či dětské tričko přímo z rukou Janka Rubeše, má šanci udělat radost sobě a Klokáncům prostřednictvím nákupu na Můstku nebo na klokart.cz/kolekce a zjistit tak, že vedle triček zde KlokArt nabízí v designu MHD i mikinu, tašku, kroužkový blok a stínítko do auta. ■



Ptala se: Jana Šejnová
Foto: Petr Hejna



JEDEME NA EKO VLNĚ

NENAJDETE JI PŘIVÁZANOU KE STROMU, JEŽ NAPADL KÚROVEC, ANI LEŽÍCÍ PŘED STAVEBNÍM STROJEM, KTERÝ SE ZE STEZKY, PO NÍŽ SE POHYBUJE KUŇKA OBEČNÁ, PŘÁVĚ CHYSTÁ VYTVOŘIT KOMUNIKACI PRVNÍ TŘÍDY. VERONIKA VESELÁ, PRACUJÍCÍ TŘINÁCTÝM ROKEM V ODDĚLENÍ ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ DPP, ŽIJE EKOLOGIÍ I V SOUKROMÍ, ŽÁDNOU EXTRÉMNÍ „ZELENOU“ AKTIVISTKOU VŠAK NENÍ. SYMPATICKÁ DÁMA VÁS ROZHODNĚ NEBUDE LYNČOVAT ZA TO, ŽE VHODÍTE PAPÍR DO NÁDOBY SE SMĚSNÝM ODPADEM, PROTOŽE I JEJÍ CESTA K „EKOMYŠLENÍ“ BYLA KLIKATĚJŠÍ.

Do Dopravního podniku jste přišla v roce 2001, co bylo předtím?

Jsem vystudovaná předrevoluční zootechnik. Při mateřské jsem si dodělala pedagogické vzdělání, a pak jsem sedm let učila. Pět let jsem byla na druhém stupni a učila přírodopis, tělocvik a pozemky. Poté jsem byla dva roky na prvním stupni, a když dcerky trochu odrostly a nebylo tedy třeba se jim tolik věnovat o prázdninách, školství jsem opustila.

Opustila jste práci, kterou, jak sama říkáte, jste velmi milovala, i když byla stresující. Kam dál vedly vaše profesní kroky?

Do Dopravního podniku, do střediska, jehož číslo ani původní název už asi nedám dohromady. Nicméně v roce 2005 v rámci restrukturalizace vzniklo oddělení Životního prostředí, kde se seskupili kolegové, kteří do té doby fungovali na jednotlivých divizích jako ekologové. A mě přibrali jako začátečníka...

Myslím, že ne úplně každý si dokáže představit, co vaše práce vlastně obnáší...

Těžko se to vysvětluje i kolegům z jiných provozů nebo známým. Asi takto – nepřivazujeme se nikam ke komínům, nepočítáme šišky v lese, ale jsme klasičtí „konvenční“ ekologové, kteří se řídí existující legislativou. Málokdo z laiků ví, a já jsem to také dlouho nevěděla, že existují zákony o odpadech, ovzduší, o vodě. To je základ naší práce.

Vaší doménou jsou odpady, kterým se věnujete třináctým rokem. Jaká agenda a činnost jde tedy konkrétně za vámi?

Na začátek je možná dobré vysvětlit, že Dopravní podnik je stejně jako jiné fyzické a právnické osoby dle zákona původcem odpadů, z čehož mu vyplývají i určité povinnosti. A já jsem tady od toho, abychom je jako podnik dodržovali. To znamená, že v roli tzv. odpadového hospodáře zastupují DPP při jednáních s kontrolními orgány – Českou inspekcí životního prostředí a ministerstvem.

To ale ani zdaleka není vše, čím se zabýváte. Kromě bohaté administrativy často vyrážíte i do terénu...

Ano, a i proto mě moje práce tolik baví. Práce „u stolu“ je sice činorodá, ale daleko zajímavější činnost v terénu. Jako metodici chodíme s kolegy po areálech DPP a kontrolujeme vytříděnost odpadů. Tady je určitě na místě velké poděkování všem kolegům z provozu, protože na nich závisí, jak to bude v kontextu celé ekologie vypadat. Kdyby s námi nespoupracovali – nedávali zářivky nebo baterky tam, kam jim dá Veselá kontejner, nikdy by to



LÍBÍ SE MI STÁLE NĚCO NOVÉHO VYMÝŠLET. NEDÁVNO JSME ZAČALI TŘEBA SE SBĚREM POUŽITÝCH TONERŮ, ŘÍKÁ VERONIKA VESELÁ

takhle dobře nefungovalo. My jsme jen teoretici, zatímco oni vytváří skutečnou hodnotu.

Kolik druhů odpadu DPP vlastně produkuje a jak se s nimi následně nakládá?

Dopravní podnik produkuje celkem 69 druhů odpadu, které se dále dělí na nebezpečné a ostatní. Odpady shromažďujeme v jednotlivých areálech, kterých je včetně stanic metra 109. Svoz odpadů zajišťuje pro DPP smluvní partner, tedy společnost, mající potřebná oprávnění.

Samostatnou kapitolou jsou kovové odpady, kam spadají například autovraky...

U kovových odpadů to funguje tak, že každý měsíc oslovujeme firmy, které na tomto trhu

fungují, k jednorázovým měsíčním zakázkám. To v praxi znamená, že každý měsíc hledáme firmu, která nabídne pro určitý druh odpadu nevyšší cenu, a ta odpad vykoupi a odveze. Myslím, že takto je to „vychytáno“ velice dobře a finanční přínos pro náš podnik rozhodně není malý.

I ti, kteří vaši problematiku příliš nesledují, pravděpodobně zaznamenali různá ocenění DPP za zpětný odběr výrobků, ať už jde o baterie, zářivky nebo jiná elektrozařízení...

Těší mě, že jsme byli jednou z prvních firem, která se zapojila do zpětného odběru těchto komodit, a to už v roce 2007. Kromě diplomů, které získáváme při umístění „na bedně“, je s oceněním spojená i určitá finanční

odměna, kterou podnik před dvěma lety přispěl pražské ZOO na návrat koně Převalského do domoviny a před rokem na zdravotnické pomůcky postiženého syna našeho zaměstnance v rámci sbírky Kinobusu.

Z vyprávění o vaší práci je jasně znát, že vás i po letech baví a naplňuje...

Líbí se mi na ní především to, že je stále co vymýšlet, stále co zlepšovat. Například nedávno jsme začali s výkupem tonerů. Našla jsem na internetu firmu, která se zabývá jejich recyklací a hle – je tu další finanční tok do Dopravního podniku.

V oboru se pohybujete více než deset let. Zvýšilo se podle vás povědomí lidí o třídění odpadů?

Nějaké statistiky si vedu, takže ano, uvědomění lidí je určitě vyšší. Nicméně je potřeba nalít si čistého vína. Co se týká odpadů v DPP, mnoho toho změnit nemůžeme, protože jde převážně o provozní odpady. Pořád produkujeme kaly, protože se vozy myjí, pořád bude hodně odpadů ze staveb, protože probíhají rekonstrukce. Můžeme si tedy jenom přát, aby narostl objem elektrozařízení a bateriek, abychom i v budoucnu mohli přispět na dobrou věc.

Právě k tomuto účelu je dobré vychovávat mladé ekology, o což se snažíte při tradičních Dnech otevřených dveří...

Do organizace DOD jsme se zapojili v roce 2007 a tam teprve vám začne běhat mráz po zádech. Oslovila jsem kolektivní systémy, se kterými spolupracujeme a ony si každý rok na DOD postaví svůj stánek, kde prezentují ekologii a ochranu životního prostředí prostřednictvím her, pexes a omalováněk, takže to má přínos jak pro nás, tak i pro veřejnost. Protože rok co rok pomáhám s přípravou expozic, vím, jak je krásné, když vidíte za branou ty natěšené dětičky a jejich rodiče. To si pak člověk může říct, jsem ráda tam, kde pracuji a dělám něco, co má význam. Aspoň v tento den...

Všech dam, které jsme prozatím představily v tomto seriálu, se nakonec ptáme na jejich záliby. Jaké jsou ty vaše?

Víc než čtyřicet let hraju basketbal a miluju lyžování. Syndrom prázdného hnízda jsem překonala a ze seznamu jsem si škrtnla i vnoučata, protože jsem zatím marnou čekatelkou. Pořídila jsem si ale nového psa, který mi během dvou týdnů rozkoukal tři ovladače na televizi. Takže zájmy: basketbal, kokršpaněl Olda, rodinný dům, zahrada a cestování. ■



Veronika Veselá (52 let)

vystudovaná zootečnička, sedm let strávila na základní škole jako učitelka. Od roku 2005 pracuje v Dopravním podniku v oddělení Životního prostředí, kde má na starosti odpady. Miluje svou rodinu, přírodu, basketbal, lyžování a cestování. K padesátinám si splnila svůj sen a nadělila si zájezd do Himálaje, kde si vybrala i vlastní rozptylovou loučku. Jejím velkým koníčkem je kokršpaněl Olda, s nímž by ráda zkusila agility nebo zkoušky poslušnosti.

DOPRAVNÍ PODNIK JE ZAPOJENÝ V TĚCHTO SYSTÉMECH:



ECOBAT – nezisková organizace pro zpětný odběr a recyklaci baterií

- funguje v České republice 16 let
- do systému je aktuálně zapojeno 945 výrobců
- zajišťuje přes 20 000 sběrných míst v České republice



ELEKTROWIN – nezisková společnost zajišťující sběr, zpracování, využití a odstranění elektrozařízení a elektroodpadu

- funguje v České republice 13 let
- sběrnou síť tvoří více než 13 500 sběrných míst, z toho více než 4 600 je veřejně dostupných
- do sběrné sítě je zapojeno 1 500 měst a obcí, v České republice funguje 2 300 sběrných dvorů a kontejnery na malé spotřebiče jsou umístěny v 2 400 provozovněch prodejců



EKOLAMP – nezisková společnost zajišťující ekologicky šetrné nakládání s vysloužilými osvětlovacími zařízeními

- funguje v České republice 16 let
- při recyklaci je možné použít až 96 % všech materiálů, ze kterých je zářivka vyrobena
- zajišťuje 3 650 sběrných míst v České republice



ASEKOL – nezisková organizace zajišťující sběr, dopravu a recyklaci vysloužilých elektrospotřebičů

- funguje v České republice 13 let a má 14 219 sběrných míst
- v DPP jsou umístěny tzv. E-boxy ve 12 provozovněch (14 sběrných míst) a 1 stacionární červený kontejner v ÚD Hostivař

facebook



NA PREMIÉRU VYPRODÁNO



Propagovat příspěvek



Zveřejnit

Na nízký počet zájemců o jízdy historickou soupravou metra si průvodci rozhodně stěžovat nemohou. Akce jsou během několika dnů od zveřejnění beznadějně vyprodané a zájemci již aktivně pátrají po dalších termínech. Vzorek reakcí účastníků na první jízdu čtyřvozové soupravy vidíte na této stránce nebo si je najdete přímo na našem Facebooku.

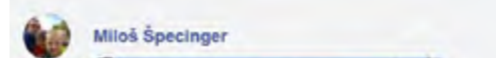


DUB. 21 Speciální zážitková jízda čtyřvozové soupravy metra 81-71

Veřejná · Pořádá Dopravní podnik hlavního města Prahy

★ Mám zájem

✓ Zúčastním se



To se mi líbí · Odpovědět · 1 t



To se mi líbí · Odpovědět · 1 t

Dobrý den, chtěl bych poděkovat všem organizátorům dnešní akce Speciální zážitková turistika s historickou soupravou metra na trase C. Bylo to velké zpestření proti „normální“ historické jízdě. Děkuji a doufám ve více takových akcí.

Michal C.

UDÁLOST V ČÍSLECH:

- 90 000 oslovených
- 1 800 projevilo zájem
- přes 200 zúčastněných

Text: Ondřej Kubišta
Foto: Zdeněk Bek a Ondřej Kubišta



Hrbáči NA PŘÍMĚSTSKÝCH LINKÁCH

SLANGOVÉ OZNAČENÍ TĚCHTO ČÁSTEČNĚ NÍZKOPODLAŽNÍCH AUTOBUSŮ SOR JE TAK VŽITÉ, ŽE SE ČLÁNEK MŮŽE TĚŽKO JMENOVAT JINAK. V „ROPIDÍ TRIKOLÓŘE“ JE DOPRAVNÍ PODNIK ZAČAL V BŘEZNU PROVOZOVAT NA PŘÍMĚSTSKÝCH LINKÁCH.

Dopravní podnik vypravil 19. března 2018 poprvé do provozu autobusy typu SOR BN 12, jejichž pořízení vyplynulo z výsledku veřejné zakázky na 50 ks částečně nízkopodlažních autobusů, obecně označovaných pojmem Low Entry, které jsou primárně určeny pro přepravu cestujících na příměstských linkách.

Tento typ autobusu se prosadil u mnoha dopravců zejména díky svým provozním vlastnostem a nízkým pořizovacím nákladům. Prvními nasazenými do provozu byly vozy č. 4525 a 4529 vypravené z řepských garáží na linku č. 340.



Technické parametry vozu SOR BN 12

Obsaditelnost	
K sezení	40 + 1 (+ 2 sklopná sedadla)
K stání	45
Celkem	85 + 1
Rozměry vozidla	
Délka	11 790 mm
Šířka	2 525 mm
Výška	2 950 mm
Rozvor náprav	6 180 mm
Nástupní výška	340 mm
Ostatní parametry	
Max. rychlost	80 km/h
Palivová nádrž	290 l
Ad-Blue	30 l
Pohotovostní hmotnost	9 600 kg
Celková hmotnost	16 500 kg
Motor	
Iveco	Tector 7 Euro VI Step C
Max. výkon	210 kW
Zdvihový objem	6728 cm ³
Převodovka	
Výrobce	ZF
Typ	EcoLife
Druh	Automatická, šestistupňová



Nově dodávané vozy svou konfigurací odpovídají připravovaným novým standardům kvality Pražské integrované dopravy pro příměstské linky, což je na první pohled patrné z barevného provedení dvoudveřové karoserie. Uspořádání interiéru je více uzpůsobeno pro přepravu většího počtu sedících cestujících.

Cestující budou moci v letním období ocenit instalovanou celovozovou klimatizaci Webasto Cool Top. V rámci zajištění pohodlí řidiče je jistě vítanou novinkou komfort-

ní a variabilně nastavitelné sedadlo řidiče zn. ISRI s nosností až 150 kg.

Z pohledu technické konfigurace jsou tyto autobusy osazeny osvědčenými agregáty, které jsou používány mnoha dalšími producenty zabývajícími se výrobou autobusů. Hnací agregát je tvořen naftovým motorem IVECO Tector 7, plnicím aktuální emisní normou EURO VI Step C. Převodovka je automatická šestistupňová ZF EcoLife. Za zmínku stojí také použití nezávislé přední nápravy ZF

či aplikace automatického hasicího systému v motorovém prostoru.

Autobusy SOR BN 12 nejsou pro pražský Dopravní podnik neznámým typem. Již v roce 2008 byla dočasně provozována flotila deseti čtyřdveřových vozů SOR BN 12 vypravených z garáže Hostivař. Od roku 2014 je z vršovických garáží vypravován vůz ev. č. 4507, který se od ostatních liší třídveřovým provedením a také použitou automatizovanou převodovkou ZF AS Tronic. ■

Text: Zdeněk Rampa a kolektiv
Foto: BREMA, Zdeněk Bek, Petr Hejna
a archiv DPP

7 SEDM ZASTAVENÍ JARA

ZEJMÉNA NA ZÁKLADĚ DVOU FAKTORŮ, OCHOTY KOLEGŮ Z JEDNOTKY DOPRAVNÍ CESTA METRO A ÚSEKU INVESTIČNÍHO I ZNAČNÉHO OBJEMU PRACÍ, MOHLA VZNIKOUT TATO JARNÍ INVENTURA AKTIVIT DOPRAVNÍHO PODNIKU V PRAŽSKÉM PODZEMÍ. DOVOLIL JSEM SI NA NÁSLEDUJÍCÍCH ČTYŘECH STRANÁCH, POPISUJÍCÍCH ČINNOSTI ZDÁRNĚ UKONČENÉ, PROBÍHAJÍCÍ I PLÁNOVANÉ, VYSTOUPIT V ROLI PRŮVODCE A SPOLUAUTORA.

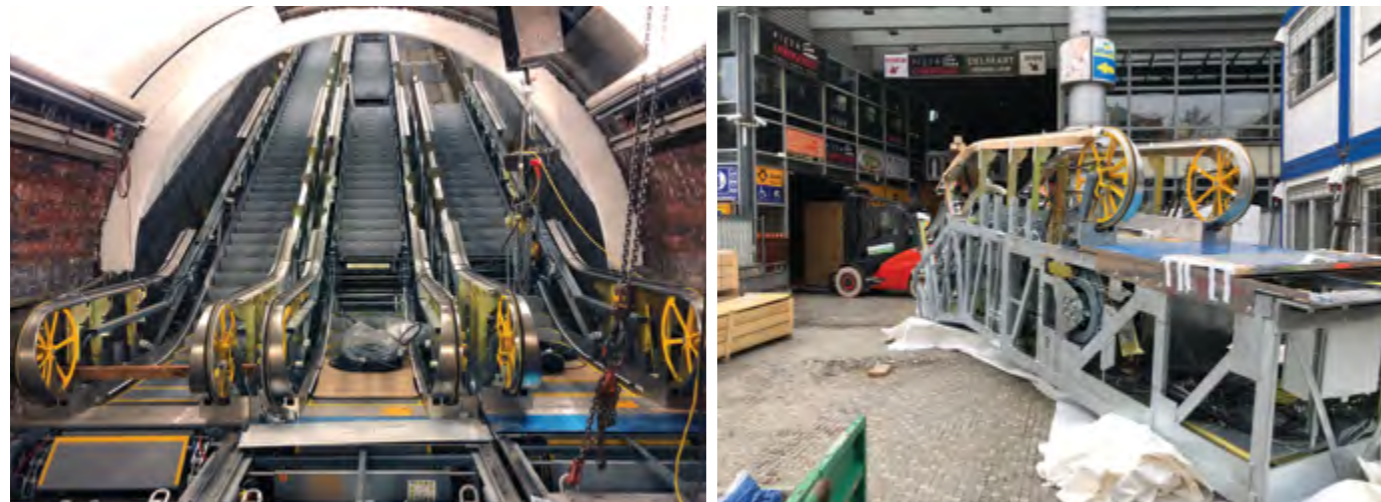
A kde začít? Navrhuji tam, kde je činnost DPP veřejností hodně sledována – na Andělu a Náměstí Republiky. Než předám slovo kolegům Františku Hetzlovi z investičního úseku a Jiřímu Čejkovi ze služby Sdělovací a zabezpečovací, chtěl bych zvýšit zdvihnout zejména zkrácení výluky v případě Anděl a položit čtenářům otázku, jak souvisí výměna eskalátoru na Andělu s tlačítkem nouzového zastavení Na Knížecí?

1+2

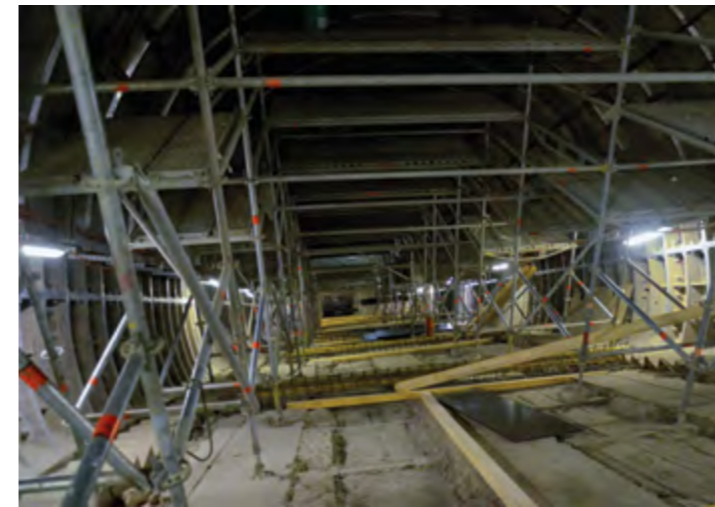
ZASTAVENÍ PRVNÍ A DRUHÉ:

ANDĚL A NÁMĚSTÍ REPUBLIKY

Ve stanici **Anděl**, ve vestibulu sever k Andělu, práce probíhají s lehkým předstihem



INSTALOVANÝ SPODNÍ OBLOUK I ČÁST HORNÍHO OBLUKU NOVÉHO ESKALÁTORU NA POVRCHU STANICE ANDĚL DÁVAJÍ TUŠIT, JAK LOGISTICKY NÁROČNÁ JE DOPRAVA NA MÍSTO URČENÍ



NÁMĚSTÍ REPUBLIKY JE VEDLE ANDĚLA DRUHOU NEJSLEDOVANĚJŠÍ STANICÍ NA TRASE B OHLEDNĚ VÝMĚNY ESKALÁTORŮ

oproti platnému harmonogramu. Stavební práce jsou hotové vyjma dokončovacích úkonů, montáže technologie se pohybují, velmi zhruba vyjádřeno, nad polovičním stádiem rozpracovanosti. Zhotovitel proto předpokládá zkrácení doby výluky o 13 dní, a to z původního termínu 25. na 12. června 2018 (povolení k zahájení zkušebního provozu by mělo být vydáno toho dne v odpoledních hodinách).

Služba Sdělovací a zabezpečovací na podzim 2017 provedla ještě před zahájením vlastních prací připojení bezpečnostních tlačítek nouzového zastavení vlaku v pultu přepravního manipulanta ve vestibulu Na Knížecí a jejich přezkoušení. To byla nutná podmínka pro výluky vestibulu Anděl včetně stanoviště přepravního manipulanta v rámci modernizace pohyblivých schodů. Musel proto být natažen nový kabel mezi pultem přepravního manipulanta ve vestibulu Na Knížecí a reléovou místností.

Ve stanici **Náměstí Republiky** se práce ve vestibulu Náměstí Republiky (též „Kotva“ či „Palladium“) naopak vlivem odkladu jejich zahájení z důvodu konání předvánočních trhů mírně zpozdily oproti původně platnému harmonogramu. Zhotovitel proto předpokládá prodloužení termínu realizace o cca tři dny (z 31. 8. do 3. 9. 2018) – probíhají jednání o upřesnění termínu dokončení.

I zde služba Sdělovací a zabezpečovací byla nucena zřídit nový kabel mezi reléovou místností a stanovištěm zaměstnance JPM ve vestibulu Masarykovo nádraží, umožňující zprovoznění tlačítek nouzového zastavení vlaku.

V obou stanicích zajistí služba Sdělovací a zabezpečovací montáž a nastavení majáček pro nevidomé včetně správných hlášení dle požadavků SONS (Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých).



DOPRAVA ČÁSTI RAMENE ESKALÁTORU NA PALMOVKU V PŘEPRAVNÍ VÝLUCE

Do tématu modernizace pohyblivých schodů samozřejmě patří i stanice **Palmovka**. A protože o západním výstupu ze stanice jsme již psali, zbývá doplnit východní část vestibulu. Štafetu převezme Milan Bohadlo, projektový manažer úseku investičního, který vás mj. nepřipraví o jednu zvláštnost v případě vytěžení eskalátoru z Můstku.

3

ZASTAVENÍ TŘETÍ: PALMOVKA

Od zahájení provozu metra v pátek 6. dubna 2018 je zpřístupněn vstup a výstup do východního vestibulu stanice **Palmovka**. Co se zde odehrávalo důležitého? V rámci rekonstrukce byla vyměněna čtyři ramena pohyblivých schodů; tři nové staniční (mezi nástupištěm a vestibulem) a jeden podchodový. Kuriozitou je, že se jedná o staronový eskalátor typu Schindler ze zrušeného výstupu do ulice 28. října ve stanici metra



VÝCHODNÍ VESTIBUL STANICE PALMOVKA – V PRŮBĚHU PRACÍ A PO AKCI





NA PRVNÍ POHLED BANÁLNÍ SNÍMEK PŘINÁŠÍ NEOBÝVKLOU SITUACI V RÁMCI REKONSTRUKCE NA PALMOVCE-VÝCHOD, KDE BYLO VYUŽITO VYTĚŽENÉ RAMENO ESKALÁTORU Z MŮSTKU B

Vše se odehrávalo při zachování plného provozu stanice – s jedinou výjimkou. Tou byla plánovaná velikonoční výluka, kdy vlaky touto stanicí v obou směrech celé čtyři dny projížděly. Vyloučení provozu s cestujícími bylo nutné s ohledem na činnosti nad nástupištěm, a zejména na schodištích a eskalátorech. Tyto práce totiž není možné provádět během noční přepravní výluky. Vyžaduje to

Můstek-B! Nyní je osazen ve výstupu z veřejného podchodu do ulice Na Žertvách. Jelikož byl po původní instalaci v provozu relativně velmi krátce, přistoupil DPP v rámci úspor k rozhodnutí přesunout ho sem náhradou za dožívající eskalátor typu Transporta. Pouze jeho usazení muselo být upraveno na požadovanou místní přepravní výšku.

Veřejnosti méně viditelné práce obsahovaly výměny silových kabelů, rozvaděčů a systému automatizovaného řízení. Modernizována byla slaboproudá zařízení, nově byla po natažení kabelu z reléové místnosti na stanoviště dozorců stanice - východ zřízena doposud chybějící bezpečnostní tlačítka nouzové zastavení vlaku. Inovací prošla rovněž elektrická požární signalizace, automatické odbavování cestujících i akustické navádění nevidomých a slabozrakých; zřízeny byly i vodící linie v dlažbě vestibulu.

Proběhly též následující stavební a technologické úpravy služebních prostor: úpravy nosných konstrukcí pro nové eskalátory, demolice původní a následně výstavba nové místnosti přepravního manipulanta včetně instalace nového ovládacího pultu stanice. Dále repase a výměna poškozených obkladů a dlažeb, leštění nerezových prvků ve vestibulu, výměna podhledových prvků s osvětlením v celém rozsahu vestibulu a podchodu.

Celkové náklady této investiční akce ve východním vestibulu stanice činí zhruba 93 mil. Kč. DPP podal na tento projekt žádost o finanční podporu z fondů EU. Po jejím schválení tak s největší pravděpodobností obdrží příspěvek ve výši až 22,6 mil. Kč. Díky progresivnímu přístupu zhotovitele akce (Metrostav) a součinnosti DPP byl pláno-

POHLED NA NÁSTUPIŠTĚ DEJVICKÁ S PROVIZORNÍM OSVĚTLENÍM V RÁMCI JEHO KOMPLETNÍ REKONSTRUKCE

vaný smluvní termín dokončení zkrácen o 5 dní.

Další zastavení se týká důležité stanice, a to jak činností v jejích prostorech veřejnosti přístupných, tak nepřístupných. V případě prvním si štafetu přebírá Daniel Veverka z investičního úseku. Zajímavostí je zde i to, že zhotovitel vzal v plánech potaz výročí založení republiky.

4

ZASTAVENÍ ČTVRTÉ: DEJVICKÁ

Práce ve stanici metra Dejvická probíhají postupně v prostorách celé stanice, jen s místními omezeními – ať už uzavřením jednoho ze vstupů, zábohem na nástupišti či ve vestibulu nebo ve spojovacím koridoru mezi vestibuly.



montáž lešení, demontáž podhledu, očištění stávající kovové konstrukce v úrovni nad nástupištěm, pak montáž provizorního osvětlení a poté demontáž lešení.



UPRAVENÉ BOČNICE VOZÍKU Pvk 82 PRO PŘESNÉ SMĚROVÁNÍ VYKLÁPĚNÉHO MATERIÁLU

V současné době je namontováno provizorní osvětlení nástupiště. Při noční směně z 23. na 24. dubna 2018 proběhlo přepojení na toto osvětlení, zatímco stávající osvětlení bylo odpojeno, aby mohla být zahájena jeho demontáž. Práce tudíž mohou přejít do další fáze.

Zároveň probíhá montáž závěsů pro kabelové lávky i konstrukci podhledu. Pokračují stavební práce v technických prostorách neveřejné části stanice. V ostění za 1. a 2. staniční kolejí jsou na vjezdových i odjezdových stranách sneseny obklady hurdis, u výstupu č. 7 s osobním výtahem ev. č. 613-1-053 (byl ve dnech 4. až 23. dubna odstaven mimo provoz) probíhá modernizace přístřešku.

S ohledem na plánované podzimní oslavy 100. výročí založení Československé republiky zhotovitel přepracoval harmonogram postupu stavebních prací tak, aby v měsíci říjnu bylo minimalizováno omezení pro cestující z hlediska dočasných záborů.

Už závěr této kapitoly nás postupně přenesl do neveřejných prostor stanice, kde jsou aktivity DPP rovněž nemalé, jak vás v dokončení našeho čtvrtého zastavení přesvědčí Ondřej Krulíkovský, vedoucí služby Stavby a tratě.

Další, teprve plánovanou akcí, ve stanici **Dejvická** je výměna kolejnicové části výhybek, podkladnic, upevnění, pražců i šterku u výhybek č. 3 až 6 a dvojité kolejové spojky ve stanici Dejvická. Poprvé budou tyto práce prováděny pouze během přepravních výluk tak, aby byl v 1. a 2. traťové koleji zachován provoz bez omezení. Práce budou provedeny v říjnu a v listopadu letošního roku. V sou-

časné době probíhá příprava Rozkazu o výluce (ROV) a objednání potřebných materiálů.

A na závěr tři zastavení, která přiblíží úspěšně dokončené práce opět služby Stavby a tratě, tedy v podání kolegy Krulíkovského. Za upozornění stojí, že u výměny pražců měli premiéru zaměstnanci DPP a že zalepení kotevních šroubů proběhlo ve spolupráci s panem docentem z ČVUT. A jaká zdánlivá maličkost pomohla na vozíku s označením Pvk?

5

ZASTAVENÍ PÁTÉ: PRAŽSKÉHO POVSTÁNÍ

V rámci výměny dřevěných pražců za betonové na trati C jsme se v letošním roce z důvodu původně plánované rekonstrukce tramvajové trati ve Vinohradské ulici zaměřili na úsek Pražského povstání – Kačerov. Velikonoční i letní výluka jsou věnovány úseku Pankrác – Budějovická, podzimní výluka potom úseku Pražského povstání – Pankrác.

Během velikonoční nebyly poprvé měněny pražce pouze dodavatelsky, ale také vlastními zaměstnanci služby Stavby a tratě, provozu Traťové hospodářství. Firma Edikt provedla výměnu 354 ks pražců v 2. koleji, naši zaměstnanci potom 80 ks v 1. koleji. Vzhledem k tomu, že prováděli tyto práce poprvé, zaslouží si velkou pochvalu. Protože v tomto úseku máme několik stížností na hluk, bylo během výluky z důvodu eliminace možných zdrojů hluku – svárů v kolejnicích, rozhodnuto o výměně 2x 75 m kolejnic. Služba Sdělovací a zabezpečovací zajistila snesení vlakového zabezpečovače před výměnou pražců a jeho opětovnou montáž včetně registračních jízď a zprovoznění.

Nyní jsou v plném proudu přípravy na červencovou výluku, zejména příprava ROV a objednání materiálů. Počet pražců, které vymění zaměstnanci DPP, bude tentokrát daleko vyšší.

6

ZASTAVENÍ ŠESTÉ: DEPO ZLIČÍN

Práce na výměně původních dřevěných pražců za nové betonové byly na zkušební trati depa Zličín zahájeny 8. dubna 2018; práce probíhají vždy od neděle (22:30 hod.) a průběžně po celý týden do příštího pondělí, kdy musí nejpozději ve 3:50 hod. skončit. Celkově budou práce probíhat v osmi týdnech, vždy lichých. Tento postup byl dohodnut z důvodu nutnosti provádění zkoušek elektrických souprav po opravách a zajištění výcviku strojvedoucích.

V prvním týdnu byly vyměněny pražce v délce trati 200 m, v týdnu od 22. 4. 2018 je v plánu vyměnit pražce v úseku o délce 300 m. Celkem bude vyměněno 2700 ks pražců, což odpovídá délce 1650 m koleje. Protože prostor koleje mezi oplacením je velice úzký, byly na vozíku Pvk 82, umožňujícím vysypání šterku do strany, upraveny bočnice tak, aby se šterk nesypal pod kola. Práce provádějí zaměstnanci služby Stavby a tratě.

7

ZASTAVENÍ SEDMÉ: DEPO KAČEROV

Zaměstnanci služby se také podílejí na opravě koleje č. 36 v hale B na depu Kačerov. Firma Skanska provádí zhotovení nových kolejových betonů, my provedeme montáž koleje na rozchodnice a geodetické podložky, vyrovnání koleje společně s geodetem, vyvrtání otvorů pro kotevní šrouby, zalepení kotevních šroubů a zhotovení podpor v rámci ověřovacích aplikací nových materiálem MSK. Tento materiál byl pro potřeby JDCM upraven doc. Kolářem na ČVUT v Praze tak, aby mohl být ručně napěchován a oříznut pod podkladnicí.

Pokud jste dočetli na závěr čtvrté strany, získali jste základní přehled o čilém ruchu v pražském metru. Jak vidno, aktivity Dopravního podniku neustávají ani v noci, ani o svátcích – zkrátka tak, jak si stárnoucí metro péči vyžaduje a stále vyžadovat bude.

Ptala se: Jana Šejnohová
Foto: Petr Hejna

POVODNĚ BYLY NEJVĚTŠÍ UDÁLOST

CHCEŠ-LI NĚCO UMĚT, MUSÍŠ SE POŘÁD UČIT. I ŠPATNÁ ZKUŠENOST JE ZKUŠENOST. AŽ PŮJDEŠ NAHORU, UVĚDOM SI, ŽE KOLEM STEJNÝCH LIDÍ PŮJDEŠ I NAZPÁTEK. RADY DO ŽIVOTA OD RODIČŮ, KOLEGŮ I KAMARÁDŮ PROVÁZejí LADISLAVA HOUDKA PRAKTICKY CELÝ ŽIVOT. ŽIVOT, KTERÝ PŘEVÁŽNĚ PROŽIL V PRAŽSKÉM METRU, A O KTERÉM NÁM S CHUTÍ VYPRÁVĚL TEĎ UŽ V ROLI SPOKOJENÉHO DŮCHODCE.



Měl jsem v podniku vždy štěstí na lidi. Jak po stránce lidské, tak pracovní, oceňuje Ladislav Houdek

Od vlaků k vlakům v podzemí

Vyučil jsem se elektromechanikem ve vlakovodě Nymburk. Po rozdílových zkouškách jsem nastoupil na dopravní průmyslovku v Praze, a to rovnou do třetího ročníku. A pak už přišlo metro – než byl vypsán kurz na strojevedoucí, pracoval jsem na dílně a po úspěšně složených zkouškách jsem jezdil jako pomocník strojevedoucího. Tři roky pak také jako strojevedoucí, než jsem musel ze zdravotních důvodů skončit a začít novou pracovní etapu v kanceláři.

Monotónní práci nemám rád

Dostal jsem na starost rychloměrné proužky. To byla práce na krátký čas a upřímně – moc mě nebavila. Začal jsem vrtat kolegům do práce, s čímž je spojena první má osudová osoba, kterou jsem v podniku potkal, pan inženýr Diviš. Poskytl mi dost velký manévrovací prostor a společně se nám podařilo dost věcí změnit. Také mne nepřímo navrhl jít studovat vysokou školu dopravní v Žilině. Tou druhou osudovou osobností, pro mě nejdůležitější, byl pan inženýr Němeček. Po revoluci mě přemluvil, abych mu šel dělat dopravního náměstka a já nabídku přijal. Na celých sedm let.

Tvrdá výchova, která nese ovoce

Práce u pana Němečka nebyla jednoduchá, zejména na porady vždy musel být člověk připraven. Když si vzpomenu na mimořádné závady na vozidlech – na takové ty speciálky, na které nemůžete přijít. Co vám mám povídat, dumali jsme do té doby, než jsme na to přišli. Ruské vozy se musely často opravovat a pečlivě udržovat. Vždycky, když jsme přijeli do Moskvy, divili se, že u nás jejich soupravy jezdí, zatímco jinde mají velké problémy.

Největší oříšek

Největší oříšek? Myslím, když nám shořela souprava na Hájích. Vagón byl úplně prohnutý, vypadalo to jako snímek ze sci-fi filmu. Tehdy se to vyšetřovalo a byl přizván i sovětský odborník. Ten pořád tvrdil, že to musí být špatnou údržbou. Po důkladném prozkoumání jsme odhalili skutečný důvod, který se skrýval v rozbočné krabici s dráty, umístěné pod podlahou. Montáž celé rozbočné krabice byla provedena velice nedbale. To způsobilo zkrat a následný požár. Naštěstí v soupravě nebyli žádní lidé, jinak by to bylo na kriminál.



S GRAFIKONEM SE NA PAMÁTKU NECHAL LADISLAV HOUDEK ZVĚČNIT S BÝVALÝMI KOLEGY: LUBOMÍREM ČABELKOU, EDUARDEM VOTAVOU, PAVLEM SLÁVIKEM A PETREM BERNÁŠKEM

Nejspokojenější v práci

To byla doba, po kterou jsem dělal dopravního náměstka. Proč? Protože jsem měl na starosti jak přípravu provozu, tak i jeho řízení, vyhodnocení a předpisy. Všechno to byly zajímavé věci a vyžadovaly operativní přístup. Po celou dobu, co jsem v podniku byl, jsem měl štěstí na lidi. Jak po stránce lidské, tak i pracovní. Mým velkým učitelem byl v tomto směru pan Němeček, který mě školil nejen, co se týče techniky, ale třeba i taktiky jednání. Když jsme spolu jezdili do Ruska, kolikrát jsme si na hotelu povídali do dvou, do čtyř do rána.

Povodně 2002

Asi určitě největší a nezapomenutelná událost. Byl jsem v té době ředitelem metra a generálnímu řediteli Houfkovi jsem nabídnul „svou hlavu“, protože když jde loď ke dnu, jde i kapitán. On mou rezignaci nepřijal s tím, že naopak musíme ukázat, jak rychle vše zprovozníme. Byla to doba, kdy člověk nemohl ani spát. Třeba, když šli chlapi zavírat tlakový uzávěr do tunelu za stanicí Muzeum a my o nich tři hodiny nevěděli. Za tři měsíce jsme odpracovali tolik hodin, jako jindy za pět měsíců. Byla to zkušenost se vším všudy. Tomu, že tam budou lidi takhle makat a ještě k tomu v hrozných podmínkách, jsem vůbec nevěřil. Všichni si zaslouží, být už hodně zpětně, velké uznání.

Metráci – největší srdcaři?

Řekl bych, že asi jo. Díky tomu, že jsem tři roky pracoval na technickém úseku, měl jsem možnost trochu „přičichnout“ i k tramvajím. A tam jsem také poznal srdcaře. Třeba Milan Slunečko. To je bezvadný člověk, velice kvalitní jak po stránce lidské, tak i odborné. Můžete mu kdykoliv zavolat, a když může, pomůže vám. Patří mezi mladší kolegy, o kterých můžete s klidem prohlásit: „Ten se Dopravnímu podniku povedl.“

Generační obměna

Dopravní podnik potřebuje lidi do provozu a tam se mladým moc nechce. Když jsme před lety potřebovali obnovit na metru kádr, nabrali jsme mladé a každý musel povinně na kolečko. Kdokoliv přišel nový, snažil se všechno naučit. Moje zkušenost z poslední doby je ta, že mladí o podniku vědí velice málo a nemají snahu se dozvědět více. Staří již odešli a zkušenější kolegové nejsou moc ochotní předávat jim své zkušenosti. Každý se snaží držet si informace u sebe, to za nás nebylo. Je to záležitost posledních tří či pěti let. Samozřejmě to neplatí všude.

Co se v metru povedlo

Za poslední dobu určitě to, že se začalo s rekonstrukcí stanic. Jejich obnova je jediný správný krok, i když na to někteří nechťejí slyšet. Některé stanice jsou z doby normalizace, kdy se dělalo rychle a různě. Ale je zapotřebí pokračovat i jinde. Například řešit životnost souprav 81-71M, které dosluhují. Koncepce jsou zatím pouze na papíře, důležité je ale začít jednat. Jinak se může časem stát, že nebude co pustit do oběhu. Musí se počítat s tím, že chceme-li nový vůz, bude to trvat minimálně čtyři roky, než ho dostaneme. Takže z mého pohledu – je klíčové postupně řešit vše – obnovu stanic, vozového parku i bezpečnostního zařízení.

Křížovky, zahrádka a cestování

Jestli mi práce chybí? Ani ne. Báľ jsem se zimy, protože v létě je člověk na chalupě a tam je pořád co dělat. V zimě se bavím luštěním sudoku, křížovkami a podobnými věcmi. A nesmím zapomenout na cestování. Už nějakých dvanáct let jezdíme s manželkou do Maďarska do lázní a vždycky se cestou někde zastavíme a výlet si prodloužíme. Člověk nemůže pořád jen sedět doma a koukat na televizi...

Text: Jaroslav Havíř ve spolupráci
s pracovníky vozovny a depa
Foto: Jaroslav Havíř a archiv DPP

OSLAVENKYNĚ Z VOKOVIC

VOZOVNA VOKOVICE JE JEDNOU ZE SEDMI PRAŽSKÝCH VOZOVEN PRO PRAVIDELNÝ PROVOZ, JEDNA ZE DVOU NA LEVÉM BŘEHU VLTAVY, JEDINÁ V SEVEROZÁPADNÍ ČÁSTI PRAHY. CO TOMU, NEŽ SE TAK PŘED 85 LETY STALO, PŘEDCHÁZELO?

85



TAKTO ZACHYTL VOZOVNU VOKOVICE FOTOGRAF NA POČÁTKU ŘÍJNA 1932. VENKOVNÍ KOLEJIŠTĚ, KTERÉ SE ZROVNA STAVĚLO, MĚLO CELKOVOU DÉLKU 1,783 KM A OBSAHOVALO 35 VÝHYBEK. UVNITŘ HALY TEHDY BYLO 30 KOLEJÍ O CELKOVÉ DÉLCE 2,623 KM

Rozvoj tramvajové dopravy v Praze si ve 20. letech minulého století vyžádal výstavbu nové vozovny. Výhodné místo se ukázalo být ve Vokovicích, kam v té době ovšem tramvajová trať nevedla. V prosinci roku 1929 Elektrické podniky zakoupily vhodný pozemek o rozloze 10936 sáhů za 1 640 700 Kč od velkostatkáře Josefa Hamerníka.

OD PRVNÍHO KOPNUTÍ K ZAHÁJENÍ PROVOZU

Další důležité datum je 22. červenec 1931, kdy byla výstavba vozovny zahájena. Vozovna se začala stavět doslova na zelené louce; v okolí se nenacházela žádná zástavba. Zpočátku ke staveništi vozovny vedla tramvajová trať, postupně prodlužovaná z Dejvic. Byl na

ní povolen jen dočasný provoz tramvajových nákladních vlaků pro dopravu stavebního materiálu.

Pravidelný provoz vozovny Vokovice začal 1. května 1933. Vznikla vozovna přibližně čtvercového tvaru, která v 5 lodích pod jednou střechou ukrývala 30 odstavných kolejí,



MNOHO LET BYLY VE VOZOVNĚ VOKOVICE UCHOVÁVÁNY CENNÉ MUZEJNÍ VOZY ZPŘÍSTUPŇOVANÉ PŘÍLEŽITOSTNĚ VEŘEJNOSTI. SNÍMEK POŘÍDIL MIROSLAV KŘEHLÍK 16. SRPNA 1975

což dodnes v Praze není překonáno. Remízovací kapacitou pro 240 vozů se vozovna Vokovice stala druhou největší v Praze. Zastřešená hala má rozlohu 9 550 m².

K vozovně patřila také kotelná, sklad, prostor dílen, vrátnice i administrativní budova včetně typického, dodnes zachovalého a používaného polooválného přístavku pro provozní personál.

VOKOVICKÉ UNIKUM – BYTY A LAKOVNA

Současně s výstavbou vozovny se v její těsné blízkosti stavělo 11 obytných domů s byty pro zaměstnance. Byty byly jednopokojové s kuchyní a příslušenstvím o rozloze 30 – 40 m². Elektrické podniky vzhledem k odlehlosti vozovny od infrastruktury nechaly u hlavní silnice, dnes Evropské, postavit přízemní stavbu – malý obchodní komplex (řezník,

mlékárna, trafika atd.). Zajímavostí bylo i to, že v době protektorátu byl z vozovny vypravován i jeden autobus na linku do Ruzyně.

Pro špatný stav laku pražských tramvajových vozů bylo v roce 1949 rozhodnuto o výstavbě lakovny v 5. lodi vokovické vozovny. Do provozu byla uvedena v roce 1954. Bylo však povoleno jen natírání štětcem, nikoliv stříkání laku. Fungovala do roku 1968, dokud se nezřídila nová lakovna v ústředních dílnách v Hostivaři. Pro představu je dobré uvést, že počátkem roku 1952 měla vozovna 513 dopravních zaměstnanců.

SLAVNÝ ZÁTAH 1974

Vozovna měla ve stavu dvounápravové vozy a od roku 1965 osm čtyřnápravových vozů typu T1. Pro snazší údržbu vozových skříní byl v prosinci 1964 uveden do provozu mycí rám. Od roku 1965 začaly být do vozovny pomalu dodávány legendární vozy T3. Na konci roku 1965 bylo ve vozovně 86 dvounápravových vozů, 108 vlečných vozů a jen 21 „Té-trojek“.

Vozovna Vokovice měla tu čest ukončit pravidelný provoz dvounápravových vozů. Poslední dvounápravový vlak z pražských ulic zatáhl do vozovny 9. května 1974 v 1:12 hod. jako linka 18, pořadí 6 s vozy 2279 +1534.



I KDYŽ TO TAK MOŽNÁ NEVYPADÁ, I TENTO POHLED DO REMÍZOVACÍ HALY S KOLEJEMI ULOŽENÝMI NA ŽELEZNÝCH KONSTRUKCÍCH, KTERÝ POŘÍDIL ROBERT MARA 28. BŘEZNA 2013, JE UŽ MINULOSTÍ



ROZSÁHLÁ REKONSTRUKCE VOZOVNY SE V ROCE 2013 TÝKALA I TZV. NOVÝCH KOZLÍKŮ

Od ledna roku 1984 se vozovna Vokovice stala domovem zcela nových vozů T3SUCS v počtu 18 kusů. V roce 2003 počet vozů T3SUCS dosáhl 111 ks. Ve vozovně bylo rovněž depnováno několik vozů T3M. Později se stala vozovna jediným útočištěm rekonstruovaných vozů T3R.PLF se sníženou střední částí s typickým vínově červeným nátěrem. Následně byly tyto vozy předány do vozovny Strašnice.

Současný vozový park tvoří 50 vozů T3RPP a 68 vozů 15T, které do vozovny přišly na počátku roku 2014.

NOVODOBÁ HISTORIE ZAČALA STĚHOVÁNÍM EXPONÁTŮ

V roce 1992 vozovnu opustila sbírka historických vozidel a přesunula se do nově zřízeného Muzea MHD ve Střešovicích. Co se samotné vozovny týče, vzhledem ke stáří původního kolejíště začala v roce 1988 postupná rekonstrukce, která pokračuje formou dokončovacích prací dodnes. Její součástí je i otevření nového zastřešeného mycího rámu v roce 2001.

Na podzim roce 2015 byla dokončena rekonstrukce 5. lodi vozovny včetně nově vedené objízdné koleje, kterou jsou Vokovice opět unikátní, neboť tato kolej vede téměř v celé své délce krytou halou depa. V současnosti se budují montážní lávky určené zejména pro údržbu vozů 15T, dále je potřeba dokončit zařízení pro měření kol, plnicí stanoviště



KURIÓZITOU VOKOVICKÉ VOZOVNY JE OD ROKU 2015 KOLEJOVÁ SMYČKA UVNITŘ HALY. V ŽÁDNÉ JINÉ VOZOVNĚ NĚCO TAKOVÉHO NENAJDEME. FOTOGRAFIE, KTEROU POŘÍDIL LUKÁŠ SRB, PATŘÍ DO PRACOVNÍ DOKUMENTACE STAVEB ÚTVARU 250110 ODD. SPRÁVA TT A SPECIÁLNÍCH STAVEB DCT. VZNIKLA 26. ŘÍJNA 2015 TĚSNĚ PO DOKONČENÍ STAVBY

pískového hospodářství včetně zásobníku písku a další zařízení.

V současnosti ve vozovně pracuje 212 řidičů v hlavním pracovním poměru a 47 ve vedlejším. Provoz depa zajišťuje 6 TH pracovníků a 53 pracovníků na pozici elektromechanik, karosář, zámečnick, strojník a dělník v dopravě. Dále ve vozovně působí pracovníci oddělení Technická kontrola – Nové vozy, kteří

uvádějí tramvaje 15T do provozu, a skupina zaměstnanců firmy Škoda Transportation, zajišťující těmto vozům garanční servis.

Ačkoliv je vozovna Vokovice dodnes relativně odlehlá, má bohatou historii, zajímavou současnost a věříme že i zajímavou budoucnost. Velký dík patří všem, kdo vozovnu budovali, kdo v ní pracovali a pracují dodnes. ■



MODERNIZACE OSVĚTLENÍ VE STANICI METRA JINONICE – VYUŽITÁ VÝZVA Č. 31

DOBŘE UCHOPENÉ DOTAČNÍ VÝZVY

ŽE JE VÝZNAM FONDŮ EU PRO DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY KLÍČOVOU ZÁLEŽITOSTÍ, NETŘEBA ZDŮRAŽŇOVAT. NEZNAMENÁ TO ALE, ŽE BY VŠECHNY REALIZOVANÉ PROJEKTY BYLY FINANCOVANÉ Z EVROPSKÝCH PENĚZ. BA NAOPAK. DÍKY PĚNĚŽNÍM PROSTŘEDKŮM, KTERÉ SE DOTACEMI „UŠETŘÍ“, JE MOŽNÉ FINANCOVAT DALŠÍ ROZVOJOVÉ PROJEKTY V INVESTIČNÍM PLÁNU DPP.

Úvodem článku bychom rádi zdůraznili úspěšné čerpání dotačních prostředků z fondů EU v programovém období 2007 – 2013, kdy se podařilo z Operačního programu Doprava čerpat podporu ve výši 8,1 mld. Kč a Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost čerpat podporu ve výši 2,4 mld. Kč.

V současném programovém období 2014 – 2020 čerpá DPP dotační prostředky zejména z operačních programů Doprava 2014 – 2020 a Praha – pól růstu ČR.

Operační program Doprava 2014 – 2020 (OPD II) – řídicí orgán Ministerstvo dopravy (Odbor fondů EU)

Tento program je nástupcem Operačního programu Doprava (OPD).

Z operačního programu lze čerpat na investiční rozvojové projekty. Nejdříve šlo o projekt realizace trasy metra D v úseku Pankrác – Písnice, pokud by se stihla fyzická realizace projektu do konce roku 2023, což je v současné době již nereálné.

V dubnu 2018 byla vyhlášena výzva č. 53 s alokovanými prostředky 3,4 mld. Kč (příspěvek Unie – 85 % ze způsobilých výdajů) pro územní dopad Prahy. Výzva podporuje aktivity výstavby a modernizace infrastruktury systémů městské a příměstské dopravy na drážním principu.

Aktuálně probíhá intenzivní příprava projektových záměrů výstavby tramvajových tratí Sídliště Barrandov – Holyně – Sliveneč, Sídliště Modřany – Libuš, Divoká Šárka – Dědinská, Výstavba nové vozovny Hloubětín



MODERNIZACE ESKALÁTORŮ
VE STANICI PALMOVKA - ZÁPAD
- VYUŽITÁ VÝZVA Č. 13

a tramvajových smyček Zahradní Město a Depo Hostivař. Minimálně na tyto uvedené záměry plánuje DPP předložit žádosti o podporu v průběhu následujících měsíců.

Operační program Praha – pól růstu ČR (OP PPR) – řídicí orgán Magistrát hl. m. Prahy (Odbor evropských fondů)

Tento program je nástupcem Operačního programu Praha – Konkurenceschopnost (OPPK).

DPP se v programu OP PPR týká prioritní osa 2: **Udržitelná mobilita a energetické úspory**. Míra podpory v OP PPR pro DPP činí 85 % způsobilých výdajů (z toho 50 % je příspěvek EU, 35 % jde z rozpočtu HMP a zbyvajících 15 % hrají příjemce dotace).

Do ukončené výzvy č. 13 (pod názvem Energetické úspory v městských objektech – Zvyšování energetické efektivity v rámci objektů a technických zařízení pro zajištění provozu městské veřejné dopravy) bylo ze strany DPP předloženo celkem 8 žádostí o podporu se zaměřením na renovaci osvětlovací soustavy, modernizaci pohyblivých schodů a modernizaci vzduchotechniky a vytápění.

Jedná se o žádosti:

- Modernizace osvětlení stanice metra Dejvická
- Bezbariérové zpřístupnění stanice metra Palmovka včetně výměny eskalátorů z nástupiště do západního vestibulu
- Modernizace pohyblivých schodů typu Transporta ve stanici Palmovka: 306,307
- Modernizace pohyblivých schodů typu Transporta ve stanici Skalka: 171,172
- Modernizace pohyblivých schodů ve stanici Náměstí Republiky: 227,228,229
- Modernizace pohyblivých schodů ve stanici Karlovo náměstí: 256,257,258
- Modernizace pohyblivých schodů ve stanici Anděl: 271,272,273
- Modernizace větrání a vytápění stanice Háje

Předložené žádosti o podporu byly schváleny v rámci Usnesení Zastupitelstva HMP č. 28/109 z 15. 6. 2017 ve výši 522,9 mil. Kč celkových způsobilých výdajů, čímž dokonce překročily alokaci výzvy 500 mil. Kč. Ve výsledku byla alokace pro 13. výzvu navýšena Usnesením Rady HMP dne 6. 6. 2017 na částku 523 mil. Kč.

Dne 7. června 2017 byla vypsána navazující průběžná výzva č. 31 (pod názvem Energetické úspory v městských objektech – Zvyšování energetické efektivity v rámci ob-

jektů a technických zařízení pro zajištění provozu městské veřejné dopravy) v termínu příjmu žádostí o podporu 10. 7. 2017 – 31. 7. 2018 s alokovanými prostředky 400 mil. Kč způsobilých výdajů. Do této výzvy předložil DPP dosud 8 žádostí o podporu se zaměřením na renovaci osvětlovací soustavy, modernizaci pohyblivých schodů, modernizaci hlavního větrání na trase I.C a modernizaci vzduchotechniky.

Jedná se o žádosti:

- Modernizace vzduchotechnických zařízení ve stanicích metra – stanice Dejvická
- Modernizace vzduchotechnických zařízení ve stanicích metra – stanice Smíchovské nádraží
- Modernizace vzduchotechnických zařízení ve stanicích metra – stanice Můstek A
- Modernizace vzduchotechnických zařízení ve stanicích metra – stanice Náměstí Republiky
- Modernizace osvětlení stanice metra Jinonice
- Modernizace osvětlení stanice metra Skalka
- Modernizace pohyblivých schodů ve stanici Palmovka, východ: 311, 312 a 313
- Modernizace hlavního větrání ve větracích šachtách tras A,B,C – trasa I.C



VYHLÁŠENÁ VÝZVA Č. 53 SE TÝKÁ I PLÁNOVANÉ TRAMVAJOVÉ TRATĚ NA DĚDINU



MODERNIZACE OSVĚTLENÍ STANICE METRA SKALKA – VYUŽITÁ VÝZVA Č. 31



A VYHLÁŠENÁ VÝZVA Č. 53 JEŠTĚ JEDNOU – DŮLEŽITÁ PRO STAVBU TRATĚ DO LIBUŠE



PLÁNOVANOU VÝZVU Č. 43 BY DPP MOHL VYUŽÍT K ROZVOJI ELEKTROBUSŮ VČETNĚ INFRASTRUKTURY

Všech osm žádostí o podporu, které prošly kontrolou řídicího orgánu, byly schváleny v rámci Usnesení Zastupitelstva HMP č. 32/2 ze dne 14. 12. 2017 a č. 35/63 ze dne 22. 3. 2018 v celkovém objemu 306,1 mil. Kč celkových způsobilých výdajů.

V dubnu 2018 byla předložena žádost o podporu „**Modernizace hlavního větrání ve větracích šachtách tras metra A, B, C – trasa I.C – etapa II**“. V případě vypsání nové navazující výzvy z OP PPR jsme schopni předložit další projektové záměry jako žádosti o podporu.

Do budoucna je plánovaná výzva č. 43 v termínu příjmu žádostí o podporu 27. 6. 2018 – 13. 9. 2019 pod názvem „**Nákup plně bezemisních elektrobusů se statickým i dynamickým dobíjením a budování nabíjecí infrastruktury pro elektrobusy**“. DPP koná patřičné kroky v technické přípravě projektů a zadávacích podmínkách, aby bylo možné do této výzvy předložit žádosti o podporu pro autobusové linky 140 a 207.

Stále se hledají nové dotační možnosti, jaké by mohl DPP využít. V tomto roce se plánuje podání žádosti o poskytnutí podpory ze

Státního fondu životního prostředí ČR, konkrétně na nákup 10 referenčních elektrobusů.

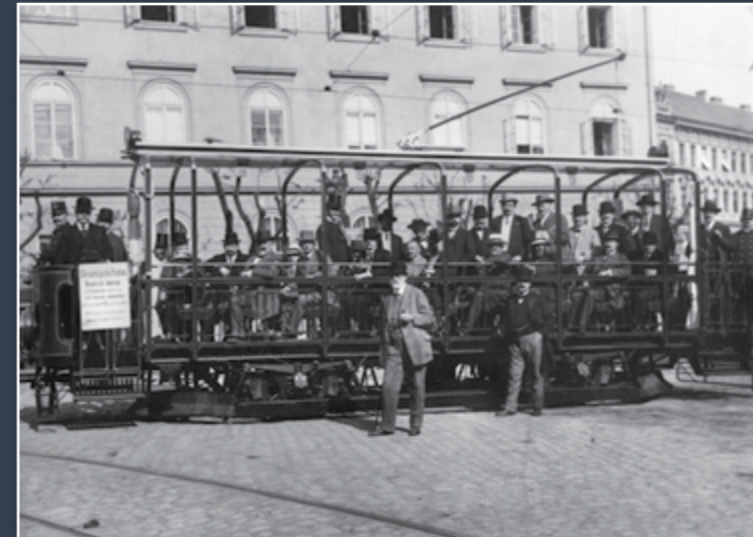
Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP a sbírka Jiřího Cimrhakla

HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

„První céčko“ metra zahájilo provoz před 44 lety. Ještě asi tak o dva roky dál do historie byl pořízen tento snímek ze staveniště stanice Florenc (16 let byla po zahájení provozu známá pod jménem Sokolovská). Pamatujete si ještě (týká se to starší generace), že se v Křížkové ulici jezdilo nějaký čas po provizorní přeložce vedoucí přes budoucí stanici? Jezdily tudy jak městské, tak meziměstské autobusy ČSAD. Snímek byl pořízen na svitkový film a negativ má rozměr 5,5 x 5,5 cm.



Na malém skleněném negativu o rozměru 6 x 9 cm fotograf zachytil – patrně na přelomu let 1948 a 1949 – motorový vůz č. 3082 „mevra“ na dvoře vozovny Střešovice. Jednalo se o nový typ dvounápravových tramvajových vozů, které jako první v Praze měly troje dveře – přední pro nástup, střední a zadní pro výstup. Vozy měly nezávislou kolejnicovou brzdou napájenou z baterie. V době pořízení snímku „dvaadvacítka“ jezdila z Bílé Hory k Olšanským hřbitovům. Na okrajích negativu je vidět, jak pracuje čas. Část citlivé vrstvy se odlupuje a je nenávratně ztracena. První mevra byla nasazena do provozu před 70 lety, 12. května 1948.



Před 105 lety, 22. května 1913, zahájil pravidelný provoz slavný vyhlídkový otevřený motorový vůz č. 500. Technicko-policejní zkoušku vozu provedli ministerští úředníci 13. května 1913. Ze zahájení provozu se dochovala alespoň fotografie o rozměru 13 x 18 cm. Jde „jen“ o reprodukci originální fotografie. Zda se někde zachoval originál, případně dokonce původní negativ, to bohužel nevíme. Vůz číslo 500 se dochoval dodnes a je jedním z atraktivních exponátů Muzea městské hromadné dopravy v Praze, které bylo otevřeno pro veřejnost slavnostně 14. května 1993, tedy před 25 lety.

Jedním snímekem si připomeňme Pražské povstání v květnu 1945. Palác Elektrických podniků (tehdy se jmenovaly Městské podniky pražské), který byl i naším sídlem, byl obklopen několika barikádami a zátarasy. Přímo před hlavním vchodem vidíme pestrou směs různých vozidel – dvě tramvajové soupravy (v popředí patrně motorový vůz č. 279), dvě maringotky, jeden nákladní automobil a také městský autobus upravený pro provoz na nestlačený svítiplyn. Možná se vám zdá, že budova podniku je nějaká tmavá. Není to klam. Během války byla z bezpečnostních důvodů natřena na zeleno.



V květnu 1948 byla jednokolejná tramvajová trať v Celetné ulici s výhybnou Týn přestavěna na trať se dvěma kolejovými splítkami při zachování zmíněné výhybny. Stavbou se poněkud zmírnil hluk způsobovaný jízdou přes výhybky a částečně se zmírnily i otřesy. V této podobě zůstala trať až do svého zrušení na samém počátku roku 1960. Příčinou jejího zániku byly právě otřesy způsobované tramvajovou a automobilovou dopravou, které ohrožovaly zdejší cenné domy. Stavbu splítky zachytil neznámý fotograf několika snímky pořízenými na skleněném negativu 10 x 15 cm.

Chybí vám tady připomínka 85. výročí zahájení provozu vozovny Vokovice, které připadá na 1. května? O historii i současnosti se dočtete na str. 24 až 26.

BOHNICKÉ MEZI PLOTY PO 26.

Text: Milan Slezák

Do konce května 2018 je možné navštívit v Muzeu Policie na Karlově výstavu **Rytíři nebes – fragmenty**, která je věnována letcům, technikům a dalšímu personálu Královského letectva britských ozbrojených sil (RAF) za druhé světové války.

Výstava přibližuje jak život jednotek RAF za války, tak třeba i život jeho příslušníků v zajetí nebo po válce včetně jejich návratu domů. Návštěvníci zde naleznou oblečení i osobní předměty vojáků, některé soukromé písemnosti nebo různé pomůcky, kterých letci využívali při svých pobytech ve vzduchu. Vystaveny jsou třeba i modely letadel, které vyráběli zejména technici RAF, když čekali na návrat svého letounu z bojové akce.



Institut umění – Divadelní ústav a Národní muzeum připravili v Obecním domě od 9. května do 24. června 2018 první souhrnnou výstavu fotografií z divadelního prostředí, nazvanou **Česká divadelní fotografie**, která představuje různé podoby divadelní fotografie za uplynulých téměř 150 let. Výstava návštěvníky provede historií českého divadla od počátku vzniku fotografie a nabídne portréty hereckých hvězd, fotografie inscenací renomovaných velkých i studiových scén, divadelních budov i jejich zákulisí, to vše od poloviny 19. století až po současnost.

Nejstarším dochovaným snímkem s divadelní tematikou je fotografie herečky Mikulášského divadla Floriány Jaich z Ateliéru Schwestka z roku 1859. Návštěvníci se zde mohou setkat například s historickými snímky Hany Kvapilové, Jindřicha Mošny či Anny Sedláčkové, ale i novodobějšími portréty Olgy Schoberové, Violy Zinkové, Petra Čepka či herců Divadla na Vinohradech, jejichž autorem je Jaroslav Krejčí.

O víkendu 26. a 27. května 2018 proběhne již 26. ročník hudebního a divadelního festivalu **Mezi Ploty** v areálu Psychiatrické nemocnice Bohnice. V příjemném prostředí mnohahektarového parku vyroste letos rekordní počet scén. Každá z nich má za cíl oslovit trochu jinou skupinu návštěvníků (například hlavní scéna, tzv. Central Park, ale i Alternativní zóna, Street zóna nebo třeba Rodinná zóna s tvůrčími dílnami a hudebním i divadelním programem pro děti a rodiče).



Návštěvníci festivalu se mohou těšit na více než stovku souborů a interpretů nejrůznějších stylů a žánrů. V Bohnicích se letos objeví kupříkladu Michal Pavlíček a Monika Načeva, Tomáš Klus, Chantal Poullain, Xindl X, Vojtěch Dyk & B-Side Band, kapely Mňága a Žďorp, Horkýže slíže, No Name, Sto zvířat, N.O.H.A., Mydy Rabycad, Krucipůsk, Jablkoň nebo Kašpárek v rohlíku, divadelní soubory Studio Ypsilon, Divadlo Bolka Polívky, Buchty a Loutky, Divadlo v Dlouhé nebo stand-up komici z pořadu Na stojáka a mnozí další.



Foto: Petr Hejna



DO JAKÉ ZASTÁVKY JEDE NOČNÍ LINKA 905?

Odpovězte na soutěžní otázku a získáte tričko „MHD“ a publikaci Slang pražských dopraváků. Odpověď zašlete nejpozději **do neděle 3. června 2018** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotohádanka; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou).

Správná odpověď na otázku **Kterou ulicí projíždí linka č. 37?** z Fotohádky v DP kontaktu 4/2018 zněla: **Dlážďená**. Z autorů správných odpovědí byla

vylosována a tričkem „Mazačka“, publikací Místa paměti národa a brožurami k výročí vozoven Pankrác a Motol odměněna: **Kateřina Bajtová**.



FOTOHÁDANKA O CENY

Text a foto: Michal Brunner a Petr Ludvíček

PRAVIDELNÝ
VELITELSKÝ DEN
HASIČSKÉHO
ZÁCHRANNÉHO SBORU
DOPRAVNÍHO PODNIKU
ZAČAL VE ČTVRTEK
26. DUBNA 2018 NA
HOSTIVAŘSKÉ POŽÁRNÍ
STANICI NETRADIČNĚ
– SLAVNOSTNÍM
ROZLOUČENÍM
S DLOUHOLETÝM
VEDOUCÍM ODBORU
HZS DP MICHALEM
WOWESNÝM.



ČTVRTEK 26. DUBNA 2018, POŽÁRNÍ STANICE HOSTIVAŘ: KAREL PÁTEK PŘEDÁVÁ MICHALU WOWESNÉMU PODEKOVÁNÍ ZA TĚMĚR 44 LET SLUŽBY VĚNOVANÉ HASIČSKÉMU ZÁCHRANNÉMU SBORU DP

NAPOSLEDY ZAVELEL: JEDNOTKY, POZOR!

K nastoupeným řadám podnikových hasičů se přidal bezpečnostní ředitel DPP Antonín Fedorko, který spoluprací s Michalem Wowesným za posledních 18 let ohodnotil na výborně. Vyjádřil víru, že si mezi své bývalé kolegy rád cestu najde i nadále a popřál mu vše dobré a hodně zdraví. Zároveň vyjádřil přesvědčení, že nastupující vedoucí odboru Karel Pátek bude pokračovat v jeho šlépějích, i když to nebude mít vždy lehké. Následně předal nové jmenovanému vedoucí Michalu Wowesnému historicky první čestné uznání udělené HZS DP.

Ve své závěrečné řeči Michal Wowesný připomněl, že Hasičský záchranný sbor, dnes fungující a vybavený na špičkové úrovni, přežil v minulosti snahu o jeho zrušení či převedení pod pražský sbor. Poděkoval za spolupráci všem velitelům, členům výjezdových jednotek, denním zaměstnancům a všem z požární prevence. Popřál Karlu Pátkovi především pevné nervy, klid a pomoc od všech kolegů. „O to dítě, které jsem před 43 lety porodil a vychovával, se, prosím, dobře starejte,“ dodal.

Michal Wowesný stál u zrodu požární ochrany pražského metra, když byl 15. srpna 1974 jmenován vedoucím Záchranného, havarijního

a požárního útvaru Metro, později přejmenovaného na Hasičský záchranný sbor Metro a v roce 2005 transformovaného na Hasičský záchranný sbor DP s celopodnikovou působností.

Za jeho působení se sbor stal všestrannou záchrannou složkou, umožňující Dopravnímu podniku nejen vlastními silami likvidovat požáry a předcházet jim, ale také operativně řešit další krizové situace ohrožující bezpečnost a narušující plynulost provozu – od technických havárií po chemické ohrožení.

Zároveň byl Michal Wowesný po celou svou profesní dráhu obětavým podporovatelem dobrovolného hasičského hnutí. V roce 2007 obdržel z rukou genmjr. Miroslava Štěpána, generálního ředitele HZS ČR, medaili „Za zásluhy o bezpečnost“ za dlouholetý přínos v oblasti požární ochrany a integrovaného záchranného systému.

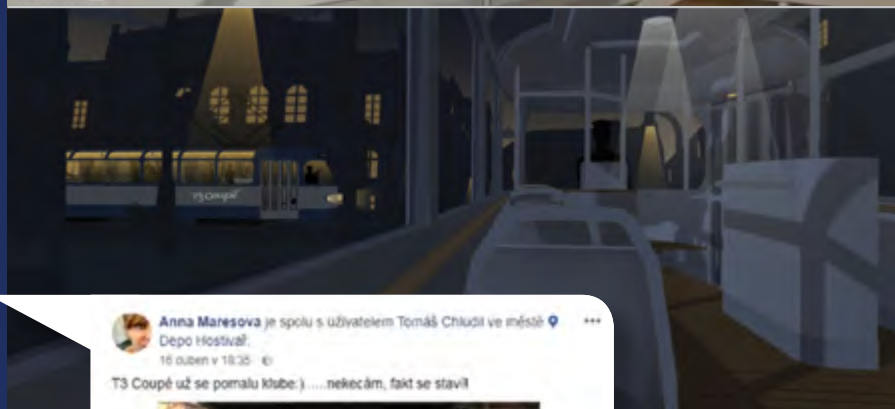
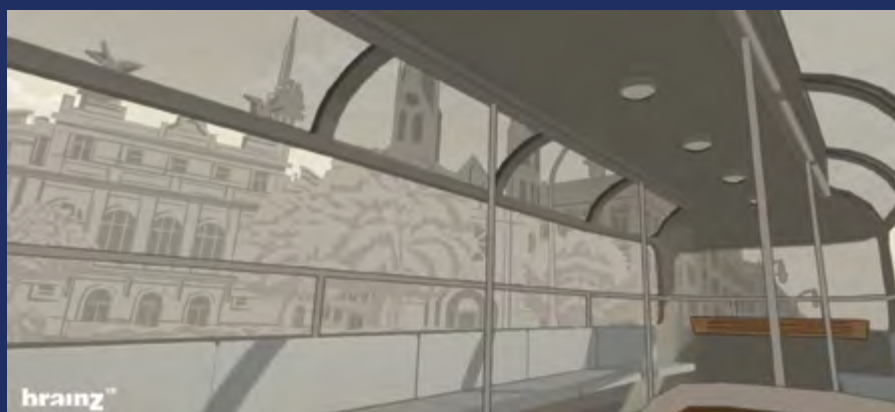
Po 44 letech se náš hasičský sbor a celý Dopravní podnik loučí s vedoucím, který byl nejen renomovaným odborníkem, ale také respektovaným šéfem, vždy ochotným vyslechnout a řešit problémy podřízených.



MEDAILI ZA ZÁSLUHY O BEZPEČNOST OBDRŽEL MICHAL WOWESNÝ V ROCE 2007

DP kontakt věnuje záchranářům DPP svůj prostor pravidelně, a proto bychom alespoň touto jednou stránkou chtěli Michalu Wowesnému vyjádřit poděkování za dlouholeté vedení sboru a popřát mu mnoho spokojených let na zaslouženém odpočinku.

MÁME OTEVŘENO. JEDEME!



Anna Marešová je spolu s uživatelem Tomáš Chludil ve městě Depo Hostivař

16 duben v 18:35

T3 Coupé už se pomalu klube :) ... nekecám, fakt se stavil



To se mi líbí

Sdílet

226

Studio Anny Marešové otevřelo své dveře zájemcům o unikátní projekt tramvaje T3 Coupé, která se rodí v hostivařských dílnách. Sama autorka designu u videa prvotních záběrů z dílen zájemcům trpělivě popisovala cestu od námětu k realizaci, ale i detektivní hledání původních komponent a současných výrobců.

V showroomu, kde vznikl i rozhovor pro lednový DP kontakt, hostivařští kolegové připravili podestu se šesti originálními sedačkami T3, kde si málokdo nechal ujít možnost zažít virtuální jízdu budoucím kupátkem (záběry z jízdy na fotkách) a v původním označovači znehodnotit pamětní jízdenku.

Osmý ročník akce Máme otevřeno proběhl 26. dubna 2018 v rámci Prahy 7 jako pražský Art District 7, tedy večer plný kreativity díky otevřeným galeriím, klubům, ateliérům či kavárnám.

Text: Petr Ludvíček

Foto: Petr Hejna,

Anna Marešová designers a Brainz

