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

ČÍSLO 5 • KVĚTEN 2014
ROČNÍK 19

DP kontakt

Z OBSAHU:

Dopravní podnik sfoukl 40 svíček
Velké velikonoční výměny výhybek
Poslední dny průjezdné Národní

WWW.DPP.CZ

ENCYKLOPEDIE
PRAŽSKÉ MHD **již v prodeji**

- Novinka z edice Dopravního podniku je tematicky rozdělena do dvou dílů:
  - **1. díl je věnován historii a současnosti pražské MHD**
  - **2. díl je kompletním katalogem vozidel, které v celé síti jezdily a jezdí**
- Jednotlivé kapitoly Encyklopedie, které lze vkládat do vydaných šanonů, budou vycházet postupně
- Nyní jsou v prodeji vkládané listy pro první i druhý díl na téma METRO u příležitosti jeho 40. výročí
- Jednotlivé kapitoly jsou barevně odlišeny v záhlaví pro nenáročnou orientaci v Encyklopedii
- Šanony i vkládané listy s kapitolami jsou prodávány zvlášť, aby si každý mohl sestavit vlastní Encyklopedii dle vlastního zájmu

Více informací o Encyklopedii najdete na www.m40.cz

V prodeji ve Střediscích dopravních informací DPP (Infocentrech):
Muzeum, Hlavní nádraží, Anděl, Hradčanská, Magistrát hl. m. Prahy

M40

Dopravní podnik hlavního města Prahy

Vážení čtenáři,

zaměstnanci Dopravního podniku a jeho zákazníci, fanoušci veřejné dopravy i náhodní diváci prožili vrcholný týden oslav 40. výročí zprovoznění pražského metra. Dlouhá éra plánů, příprav a výstavby metra, poté uvádění jednotlivých úseků do provozu, nasazení vícevozových, rekonstruovaných či nových souprav, to jsou jen některé z milníků podzemní dráhy hlavního města, mezi kterými by si každý jistě našel ten svůj den D. Jedno datum si ovšem letos Dopravní podnik musel a hlavně chtěl připomenout se vší parádou, a to 9. květen 1974. Tehdy se v den výročí osvobození republiky kromě představitelů města a státu do vagonů prvních třívozových souprav Ečs na prvním céčku snažily poprvé dostat i tisíce zvědavých cestujících nejenom z Prahy. Fotografie starých tramvají není náhodná; s tímto datem mj. skončil provoz dvounápravových tramvají na posledních třech linkách a tuto událost si DPP letos rovněž důstojně připomněl.

Pestrá paleta akcí slavnostního týdne od 5. do 9. května přinesla zajímavá čísla. Před pár dny zcela nový web m40.cz, zrozený z nadšení několika zaměstnanců, zaznamenal 25 tisíc návštěv. Na Den otevřených dveří dorazilo do areálu depa Kačerov téměř 10 tisíc zájemců o metro, v rámci akce Naladěte se v metru zaznělo v 16hodinovém hudebním maratonu 45 koncertů v šesti „céčkových" stanicích. Za prvních dvanáct květnových dní se mediální výstupy o výročí metra vyšplhaly na číslo 107 a první várka vydané Encyklopedie pražské MHD z infocenter již zmizela.

Doufám, že jsme i časopisem DP kontakt ke kulatinám přispěli, ať už historickým kaleidoskopem od podzimu loňského roku, představováním „metráckých" profesí v průběhu roku letošního anebo právě tímto číslem, které v obsáhlé reportáži mapuje stěžejní týden oslav. Téma tak výborně zapadlo do koncepce, kterou jsme před dvěma lety slíbili naplňovat: zákoutí, činnosti a technologie DPP přiblížíme hlavně prostřednictvím lidí, tedy jeho zaměstnanců. Oslavy skončily, rok 40. výročí nikoli a vy se tedy budete moci s historickými daty o metru a zajímavými lidmi setkávat na stránkách DP kontaktu či na webu m40.cz i nadále. Stále můžete navštívit některé akce, na které třeba nezbyl čas, jako Umění v metru či výstavu Jak se stavělo metro, sehnat si encyklopedii nebo pamětní medaili.

Závěrem bych chtěl omluvit opožděné vydání tohoto čísla právě z důvodu, abyste si mohli prohlédnout čerstvé fotografie z oslav. Zároveň chci poděkovat spolupracovníkům za podporu a dodané podklady a také pozvat čtenáře na červnové číslo, kde představíme unikátní sbírku novinových výstřižků ještě z dob před zprovozněním metra jednoho z těch, kteří vyslyšeli naši výzvu o hledání zajímavých dokumentů.

Všichni, kteří měli s organizováním oslav cokoli společného, mohou na pozitivní ohlasy navázat třeba hned v příštím roce, kdy si městská hromadná doprava v Praze připomene ještě o stovku více než metro, tedy 140 let.

Petr Ludvíček,
šéfredaktor

OBSAH

4 – 5 Aktuálně
6 Přišlo od cestujících / Listárna
7 Co o nás píší média

ROZHOVOR
8 – 10 Rád podstoupím každoroční debatu o platech

VÝROČÍ
11 – 15 Dopravní podnik sfoukl 40 svíček

DEN S...
16 – 17 Vadný kus = potenciální nehoda!

Z PODNIKU
18 Tam, kde se říká U elektrárny
19 Fakta o pátém áčku – 4. část
20 Velké velikonoční výměny výhybek
21 Poslední dny průjezdné Národní
22 – 23 Nadstavbové školení řidičů autobusů pokračuje

ZE SVĚTA
24 Nejvýše položené nádraží v Evropě

ZAJÍMAVOSTI
25 Dopravní podnik partnerem Prague Card

HISTORIE
26 – 28 Květnový historický kaleidoskop 2014

PEL-MEL
29 Letem dopravním světem

KULTURA
30 Kam v Praze za kulturou
31 Zábava / Soutěž
32 Metro v letu dějin

Foto na obálce: Petr Hejna

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

Sídlo redakce: Odbor Marketing a komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9 ● Telefon: 296 192 056, 296 193 332 ● e-mail: internikomunikace@dpp.cz ● Šéfredaktor: Petr Ludvíček ● Redakční rada: Jana Šmejcká (předsedkyně), Jan Urban (místopředseda), Jan Barchánek, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Dušan Palkovič, Aneta Řehková, Milan Slezák a Jana Šejnohová ● Grafická úprava, sazba, výroba: Ehrlich63 ● MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349 ● Uzávěrka tohoto čísla: 9. 5. 2014 ● NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na: www.dpp.cz/dp-kontakt

Foto: Robert Janulík

KOLEJE NA VÁCLAVSKÉM NÁMĚSTÍ

Nečekaný objev přinesly práce na tramvajové trati v Lazarské, Vodičkově a Jindřišské ulici. Při ubourávání ostrůvků na Václavském náměstí byly odhaleny staré kolejnice, po kterých do roku 1980 jezdily tramvaje mezi Muzeem a Můstkem. Trať byla tehdy zrušena v souvislosti se zprovozněním metra II.A (úsek Náměstí Míru – Želivského), což vedlo ke zhoršení dostupnosti centra města z Vinohradské třídy a oslabení sítě ve středu metropole. V současné době se řeší, zda se kolejová síť v oblasti doplní. Aktuální je varianta s vedením kolejí od Vinohradské k Hlavnímu nádraží. Nyní probíhající oprava v centru ale neznemožňuje ani přímé vedení tratě v původní stopě z Vinohradské přes Václavské náměstí do jeho poloviny. (mig)

NOVÁ KAPITOLA UITP

Leden 2014 se stal významným měsícem pro Mezinárodní svaz veřejné dopravy (UITP), neboť byla spuštěna nová podoba internetových stránek a zveřejněno nové logo. Dále byl vytvořen nový online nástroj MyUITP, který po zalogování umožňuje sdílení informací mezi členy, kterých není málo. UITP v současnosti propojuje 1300 společností s 14 000 kontakty z 92 zemí. Pro region střední a východní Evropy byly spuštěny speciální webové stránky, které přinášejí nejnovější informace z těchto zemí, dále pak seznamují s projekty, publikacemi, kampaněmi atd. Tyto změny mají podpořit hlavní roli UITP jako jediné světové organizace spojující firmy, instituce a odborníky, jež se věnují veřejné dopravě. Zda se tento záměr zdařil, o tom se můžete přesvědčit sami na www.uitp.org, případně na www.ceec.uitp.org. (jd)

UITP ADVANCING PUBLIC TRANSPORT

KINOBUS 2014 PŘIPRAVEN NA KAČEROVĚ

Laťku nastavil Kinobus Dopravního podniku vysoko. Například vloni zaznamenal divácký rekord na jednotlivých promítáních, který dosáhl téměř 500 osob. Vloni unikátní projekt DPP nabídl 42 projekcí, které přilákaly bezmála 18 tisíc návštěvníků. Toto vysoké číslo neovlivnilo ani turné zkrácené z důvodu povodní. Návštěvností zvítězil film Šmejdi, který překonal rekord z roku 2012, jejž držel film Perfect Days. I pro léto 2014 je turné připravováno, a to zhruba pro období ohraničené v kalendáři letními měsíci. Šestý ročník Kinobusu by měl připravit divákům představení každý týden od pondělí do čtvrtka, na něj by měl o víkendech navázat partnerský projekt rádia Regina v Karlíně. I pro letošek platí, že mezi oblíbená místa projekcí bude patřit Petřín, že s autobusem bude cestovat pokladnička Nadace rozvoje občanské společnosti se sbírkou Pomozte dětem, a že diváci v letním kině spatří výhradně české filmy. Jednou zajímavostí bude promítání v rámci regionálního dne Kinobusu, kdy by měl zavítat v rámci Dne PIDu například do Štěchovic či Roztok. Kdo byl na DOD v depu Kačerov, mohl si zde povšimnout i Kinobusu, který tak po pěti letech přezimoval v novém, a zdá se, že i trvalém útočišti. (pel)

Foto: Petr Hejna

PŘIJĎTE SI ZAFANDIT NA FOTBAL

Střední průmyslová škola dopravní, a.s., a Odborová organizace NOSDDPP pořádá 21. června 2014 tradiční fotbalový turnaj. Na hřišti v Ústředních dílnách DPP proti sobě nastoupí týmy SPŠD, Metro, Tramvaje a Autobusy DPP, DP Ostrava, DP Brno, DP Hradec Králové a ČSAD Frýdek-Místek. Nad tímto přátelským turnajem převzal záštitu generální ředitel Dopravního podniku. Srdečně zveme fanoušky všech týmů a těšíme se na společné sportovní zážitky. (red)

PRVNÍ PROJÍŽĎKA PÁTÝM ÁČKEM

Ve čtvrtek 8. května 2014 se v brzkých odpoledních hodinách odehrála projížďka prodlouženým úsekem linky A ze stanice Nemocnice Motol do stanice Dejvická. Pasažéry motorových univerzálních vozíků, tzv. muvek, se stali primátor hlavního města Prahy Tomáš Hudeček, radní pro dopravu Jiří Pařízek a generální ředitel DPP Jaroslav Ďuriš. Ti za asistence zástupců stavebních firem, podílejících se na budování V.A, měli možnost nejen projet tunely, kterými již příští rok budou soupravy metra vozit cestující, ale i prohlédnout si technologická zázemí stanic. Nejen „vyvolení“ si však mohli užít projížďku pátým áčkem. Prostřednictvím kamery České televize nebyli ochuzeni ani televizní diváci speciálu věnovaného 40. výročí pražského metra. Ani my jsme si nemohli tuto příležitost nechat ujít. (jaš)

Foto: Jana Šejnohová

NÁVŠTĚVA NA TAJEMNÉM KLÁROVĚ

V úterý 22. dubna 2014 navštívil generální ředitel Jaroslav Ďuriš v doprovodu vedoucího archivu Pavla Fojtíka a zástupce bezpečnostního ředitele Františka Pantoka zázemí nezprovozněné stanice na Klárově. Prohlídka zázemí inspirovala přítomné k otázkám týkajícím se bezpečnosti pražského metra a fungování jeho ochranného systému. (jaš)

PŘEDNÁŠKA NA REGIONÁLNÍM KONGRESU UITP MENA

Na pozvání Mezinárodního svazu veřejné dopravy (UITP) se zástupce Dopravního podniku v autobusové komisi UITP Jan Barchánek zúčastnil regionálního kongresu této organizace pro země MENA (Střední východ a Severní Afrika) v Dubaji. Zástupce DPP zde prezentoval výsledky pracovní skupiny autobusové komise, která sledovala vliv moderních a alternativních vozidlových technologií na prostorové a technologické řešení činností na garážích po zatažení autobusu. (red)

NENÍ CESTY ZPĚT POPÁTÉ

První kolo již pátého ročníku akce „Není cesty zpět“ proběhlo ve dnech 28. až 30. dubna 2014. Preventivní kampaň, kterou pořádá DPP ve spolupráci s Krajským ředitelstvím policie hl. m. Prahy, upozornila opět žáky základních a mateřských škol na rizikové chování v silničním provozu s důrazem na provoz tramvají. Malým cestujícím, v tramvaji vyzdobené fotografiemi z nehod, na jejich dotazy odpovídali policistky a řidič. (jaš)

Foto: Jana Šejnohová

LETNÍ TÁBORY SE BLÍŽÍ

Tradičně s blížícím se létem přinášíme nabídku na letní tábory pro děti. Dobré jméno si za dlouhá léta udělal tábor Dopraváček v Nuzicích mezi Bechyní a Týnem nad Vltavou. Na březích Lužnice tu jsou pro táborníky připraveny 2 třítýdenní a jeden čtrnáctidenní turnus se zaměřením na vodáckou turistiku a sportovní hry. Více se můžete dozvědět na tel. č.: 721 752 386 (Václav Pospíšil). Se shodným programem čeká na děti druhé z tradičních míst, a tím je tábor na Orlíku, který proběhne ve dvou třítýdenních turnusech. Nachází se u přehrady Orlík mezi Popelíky a Trhovkami u obce Klenovice. Více informací naleznete na: www.tabor-orlik.cz. (red)

Foto: Petr Hejna

PAMĚTNÍ MEDAILE SE ČTYŘICÍTKOU Z MĚDI

Dopravní podnik vydal ke 40. výročí zprovoznění metra kromě Encyklopedie pražské MHD také limitovanou sérii pamětních medailí. Podle návrhu akademického sochaře Zbyňka Fojtů ji jako rytec zpracoval Miroslav Schovanec a vyrazila Pražská mincovna. Medaile má průměr 37 mm, váží 31 g a je vyrobena z mědi 99 Cu. Je k dostání za 169 korun na infocentrech DPP v balení společně s certifikátem. O pamětních medailích a odznacích vydávaných k výročí metra se více dozvíte v Historickém kaleidoskopu. (pel)

PATNÁCTÝ ČLEN DOZORČÍ RADY

Novým členem dozorčí rady Dopravního podniku byl akcionářem společnosti k 29. dubnu 2014 zvolen Ing. Pavel Váleček. Stal se patnáctým členem orgánu společnosti, který tak již 30. dubna mohl zasedat v plném obsazení. (red)

MALÝ – VELKÝ SRAZ MĚSTSKÝCH „ERÓČEK“

O posledním dubnovém víkendu 2014 pořádalo Technické muzeum v Brně jubilejní 10. ročník Dne otevřených dveří v depozitáři v Brně-Řečkovicích. Mezi několika desítkami vystavených historických vozidel byl i pražský autobus Škoda 706 RO ze sbírky Muzea MHD ve Střešovicích. Historicky poprvé se tak setkal se svým „sourozencem“, jihlavským „Eróčkem“, který je již řadu let ve sbírce Technického muzea v Brně. Toto setkání bylo výjimečné hlavně tím, že žádný jiný provozní autobus tohoto typu v městském dvoudveřovém provedení u nás již neexistuje. Celou akci za oba dva dny zhlédlo takřka 5000 návštěvníků. Řada z nich využila i možnost svézt se na krátké okružní lince, která každou celou hodinu nabídla dvojici vybraných historických autobusů. (ol)

Foto: Ondřej Láska

Foto: Petr Hejna

MUZEJNÍ NOC 2014

Zdá se vám to brzy? Loňské povodně totiž jubilejní desátou Muzejní noc odsunuly na září a letošní 11. ročník drží původní, tedy jarní termín. Takže již v sobotu 14. června 2014 se budete moci opět vydat za poklady desítek pražských muzeí a galerií, a to s přispěním osvědčené autobusové dopravy DPP, který je opět partnerem Noci. Jedna tradiční adresa však v seznamu chybí – z důvodu rekonstrukce se akce nemůže zúčastnit střešovické Muzeum MHD. To své brány otevře 5. července. (pel)

Dobrý den, chtěl bych poděkovat všem, kteří pro nás během velikonočních svátků měnili pražce a část kolejového svršku na trase metra A. Je sice pravda, že se říká, že „od těch dob, co byly vynalezeny peníze, není třeba děkovat", ale já si myslím, že to není pravda. Takže můj dík patří všem od organizátorů až po řidiče náhradní dopravy. **Vladimír Mareda**

Dobrý den, píšu pod hlubokým dojmem z dnešní exkurze do prostor metra trasy A. Děkuji zaměstnancům, kteří nejenom svou práci znají, ale i milují. Doufám, že vedení Dopravního podniku bude tyto zaměstnance za jejich odevzdanou práci a vědomosti pozitivně hodnotit a ne – jak je to v Čechách zvykem – využít a vyhodit.
Dagmar Mroziewicz

Na stanici Invalidovna nemají cizinci možnost koupit si jízdenku. Není tam prodejní místo, dozorčí údajně jízdenky neprodává a automat nefunguje. Nevím, jakým způsobem máme řešit placení. Problém není pouze na Invalidovně, ale pokud cestujete o víkendu, je téměř nemožné zakoupit si jízdenku. Zvlášť pro cizince. **Petra Malá**

Z odpovědi: *Ve stanici metra Invalidovna jsou dva automaty na výdej jízdenek PID. Dne 5. 5. 5014 v 8:50 byla nahlášena závada automatu č. 542, ale při kontrole mechanikem v 10:20 nebyla závada zjištěna. Oba automaty byly ve zmiňovaný den funkční.*

Z DĚKOVNÉHO DOPISU VLADIMÍRA SCHOLZE ADRESOVANÉHO GENERÁLNÍMU ŘEDITELI DPP JAROSLAVU ĎURIŠOVI ZE DNE 29. 4. 2014:

Vážený pane generální řediteli,
považuji za vhodné poskytnout Vám své svědectví ohledně závažné události, jíž jsem byl před delší dobou svědkem. V tramvaji č. 9, jedoucí mezi stanicemi Švandovo divadlo – Anděl, náhle zkolaboval starší, asi 65letý velice tlustý muž. Měl ale to štěstí, že v té době byli ve voze přítomni dva pracovníci DPP – příslušníci dopravní kontroly. Protože mne jeden z nich krátce před tím kontroloval a přátelsky se mnou komunikoval, pamatuji si číslo jeho odznaku – 8290. Jeden z revizorů vyžádal cestou centrály zásah RZS a druhý poskytl postiženému první pomoc. Bylo zjevné, že nebýt jejich profesionálního zásahu – do 7 minut byl na místě vůz RZS a vzápětí byl postižený muž za jejich fyzické pomoci do něj přemístěn - tak by tento kolapsem postižený člověk asi zemřel. Všichni cestující totiž byli v daném okamžiku konsternováni a neschopní jakékoliv rychlé a účinné reakce.

Domnívám se, že tito dva kontroloři, oba ve věku kolem 55 let, jeden trochu silnější postavy, si zaslouží za svůj skutečně profesionální přístup poděkování, a to nejenom verbální – na místě je řádné ocenění tohoto hrdinského skutku. Nejsou mi známé žádné okolnosti ohledně stavu na straně postiženého, na straně pánů kontrolorů – uvedených dvou pracovníků DPP – šlo však o něco navíc oproti běžnému pracovnímu výkonu, o lidský přístup k záchraně života.

Se srdečným pozdravem **Ing. Vladimír Scholz**

RUNCZECH

DOŠLO DNE

Z DĚKOVNÉHO DOPISU CARLA CAPALBA, PREZIDENTA ORGANIZAČNÍHO VÝBORU PRAŽSKÉHO MEZINÁRODNÍHO MARATONU, ADRESOVANÉHO GENERÁLNÍMU ŘEDITELI DPP JAROSLAVU ĎURIŠOVI, ZE DNE 10. 4. 2014:

Vážený pane generální řediteli,
rádi bychom Vám i všem Vašim kolegům, kteří se podíleli na organizaci Sportisimo ½ Maratonu Praha, upřímně poděkovali za pomoc a podporu při zajištění akce. Hlavní závod zaznamenal obrovský zájem sportovců i diváků, šestnáctého ročníku se zúčastnilo celkem 12 514 běžců, 81 národností.

Z úst mnoha účastníků i diváků jsme v den závodu slyšeli samé pochvaly a poděkování. Tato slova chvály ale samozřejmě nepatří jen nám organizátorům, ale bez rozdílu i Vám, a proto nám je dovolte touto cestou tlumočit. Už nyní se těšíme na příští ročník a věříme, že společně opět uspořádáme závod, na který budou běžci i diváci rádi vzpomínat.

Zároveň Vás tímto zveme na již 20. jubilejní ročník Volkswagen Maratonu Praha, který se koná 11. května 2014. S pozdravem a díky **Carlo Capalbo, prezident organizačního výboru**

DP kontakt

PSALO SE PŘED 10 LETY (05/2004)

Přijďte oslavit 30 let metra

Metro slaví. Již 30 let je pro nás metro každodenním společníkem při cestách po Praze, a tak stojí za to si připomenout jeho historii, nejen v době provozu, ale i časy plánů a záměrů na jeho výstavbu. Právě na květen je připraveno několik akcí, při kterých se budete moci blíže seznámit s pražskou „podzemkou". Pro drtivou část Pražanů už jsou pětivozové soupravy metra naprostou samozřejmostí. O víkendu 8. a 9. května si však budeme moci připomenout, jak jsme cestovali v roce 1974, kdy na „céčku" jezdily třívozové soupravy Ečs. Po oba dny bude na lince C dnes už historická třívozová souprava Ečs. Na neděli 9. května je od 9 do 16 hodin připraven do kačerovského areálu Den otevřených dveří, při kterém se budete moci seznámit s kompletním zázemím metra, běžně nepřístupným. Kromě zázemí si budete moci prohlédnout výstavu o historii a pro děti jsou připraveny soutěže. Můžete využít i netradiční způsob přepravy do depa, neboť ze stanice Kačerov budou návštěvníky vozit soupravy M1 a z nádraží Praha-Braník parní vlak.

Od 4. května probíhá v Muzeu hl. m. Prahy unikátní výstava 30 let pražského metra, která potrvá do 7. června a seznámí vás s mnoha i dosud veřejně nepublikovanými fotografiemi a dokumenty. Na své si přijdou rovněž vyznavači soutěží a her, neboť ve spolupráci s rádiem Regina je připravována vědomostní soutěž z historie a současnosti pražského metra. Soutěž byla zahájena 3. května a v týdenních intervalech potrvá do 28. května. Další informace najdete na internetových stránkách www.dpp.cz nebo v deníku Metro.

Aneta Řehková

Co se děje v metru v noci? Jezdí jím vysavač

PRAHA Poslední metro opustilo stanici. Zaměstnanci zavřeli vstupy, ale eskalátory ještě jezdí. To proto, aby úklidové čety, které za posledními cestujícími myjí podlahy, mohly vyjet eskalátory ven. Pak dozorčí pojízdné schody zastaví.

Za posledním metrem dispečeři v tunelech rozsvítí světla a začíná závod s časem: do rána se musí stihnout údržba prostor, do kterých se cestující nedostanou.

„Pečlivě naplánovaný pracovní ruch počítá s každou minutou noční výluky, aby před pátou ranní mohly opět vyjet soupravy metra, které za následujících necelých dvacet hodin přepraví více než milion cestujících," říká mluvčí Dopravního podniku Aneta Řehková.

Proud vody Aby se metro nestalo největším zdrojem prachu, čistí je dva speciální stroje. Foto: Jiří Benák, iDNES.cz

Tunely čistí dva principiálně odlišné stroje – čisticí vlaky. Prvním je tunelový vysavač, druhý stroj v tunelech omývá stěny i kabely paprsky tlakové vody.

Tunely vysává souprava s dvoučlennou posádkou. Prach uvolňuje pulzující paprsek vzduchu. Špínu před nasátím do zásobníku nečistot zvlhčí vodní clona, aby stékala do zásobníku. Stroj s sebou veze nádrž s vodou o objemu asi 10 hektolitrů a zásobník na nečistoty, do kterého za směnu nateče 300 až 500 litrů špinavé vody.

» Pokračování na str. B2

Scan článku „Co se děje v metru v noci? Jezdí jím vysavač" z deníku MF DNES ze dne 15. dubna 2014 (autor: Rostislav Jančar)

DOSTAVBA TRASY ZVYŠUJE CENY BYTŮ I ČINŽE

E15, 24. DUBNA 2014

Prodloužené metro ve směru na Motol pomůže k lepším ziskům také majitelům bytů. Nové stanice totiž nejen zvyšují ceny rezidenčních nemovitostí, ale otevírají jejich vlastníkům rovněž cestu k inkasu vyšších nájmů. „Dostavba metra ceny bytů v lokalitě z hlediska nárůstu cen již ovlivnila," uvedl realitní makléř Petr Vomastek ze sítě Century 21. Majitelé nemovitostí již totiž s budoucím zprovozněním nových stanic počítali, a předem je tak zahrnuli do cen. Další makléř předpovídá, že za byty se po otevření metra zaplatí ještě o něco více než teď. „Ceny bytů v docházkové vzdálenosti od nově vystavěných stanic metra se mohou zvýšit řádově o jednotky procent," soudí Jan Zachystal ze sítě Re/Max. V případě nájemního bydlení se činže pravděpodobně změní až po otevření metra. Vomastek z Century 21 odhaduje, že za srovnatelné byty blízko metra se bude platit nájemné o deset až patnáct procent větší než za jednotky v jiné podobné lokalitě. Prudké zdražení nájmů ale asi nenastane. „Postřehneme jej až na meziročním srovnání, tedy žádný skokový nárůst po slavnostním otevření metra nenastane," očekává Vomastek. Podobné to bude s nákupy bytů. „Rozhodně neočekáváme skokově razantní zvýšení poptávky, nicméně mírný nárůst zájmu o tyto lokality zde určitě bude," sdělil makléř Zachystal z Re/Maxu. Bydlení v Praze 6 má dosud punc prestižní záležitosti. V západní části této městské části, tedy ve směru nového metra, jsou například vilové čtvrti Ořechovka a Hanspaulka. Lokalita navíc těží z dobré infrastruktury.

Strojvedoucím v metru už neasistuje pomocník

PRÁVO, 25. DUBNA 2014

Dnes se cestující v pražském metru, co se personálu týče, setkávají pouze s přepravním manipulantem, tedy dozorčím, který bdí nad děním z kukaně u označovacích strojků u vstupu do podzemní dráhy. Je to velmi důležitá profese. Když se porouchá eskalátor, někdo se zraní, je prvním, kdo zachraňuje situaci. Nevědí-li lidé kudy kam, poradí. Do roku 1985 kontroloval dav, který se do útrob stanice hrnul, ať turnikety, nebo prostorem pro držitele předplatních kupónů.

Když se před 40 lety soupravy v tunelech rozjely, působili tam lidé ve více profesích. „Na nástupištích v dopravní špičce pobíhal dozorčí stanice, cestující jim říkali výpravčí. Na hlavě měl červenou čepici, podobně jak to známe ze železničních nádraží, a v ruce třímal zelenou výpravku, jíž dával strojvedoucímu signál, že vlak může odjet," vzpomínal vedoucí archivu dopravního podniku Pavel Fojtík. Když bylo něco v nepořádku, hvízdl na píšťalku. Dozorčí seděli v budce na začátku nebo uprostřed perónu, které dnes povětšinou zejí prázdnotou. Časem se ukázalo, že cestující už jsou tak vychováni, že dozorčích vlastně není potřeba. „Profese nebyla zrušena, ale dnes se všude neobsazuje, a pokud je, nechodí s výpravkou," poznamenal Fojtík. Lidé se v současnosti v metru nesetkají ani s pomocníkem strojvedoucího. „Málokdo si pamatuje, že před 40 lety v kabině vlaku seděli dva lidé. Strojvedoucí a jeho pomocník. V prvních měsících a rocích provozu kontrolovali trať, registrovali veškerá návěstidla v tunelech," líčí některé úkoly posádky. „V průběhu let se ukázalo, že strojvedoucí si zvládne poradit sám, spousta povinností mu ubyla, protože dnes jsou vlaky metra řízeny téměř automaticky," konstatoval archivář. Na trase A přestal pomocník pracovat na jaře 1976 a od roku 1981 na ní působí pouze jednomužná obsluha. „Na rozdíl od povrchové dopravy, kde ženy pracují jako řidičky autobusů, tramvají, řídit metro je výlučně mužská záležitost," vysvětlil trochu krkolomné označení obsluhy Fojtík.

MÍSTO LÁTKOVÝCH SEDAČEK BUDOU PLASTOVÉ

MLADÁ FRONTA DNES, 26. DUBNA 2014

Dopravní podnik odstartoval výměnu sedaček v tramvajích. Staré látkové nahradí zcela nové sedačky plastové. Při výběru typu se dopravce nechal inspirovat výsledky podzimní ankety. Nová sedačka bude méně náročná na údržbu a cestující lépe pozná, zda je znečištěná. Výměna se bude týkat asi 350 vozů typu T3RP. Ročně stihne DPP vyměnit sedačky zhruba ve 40 až 50 vozech, proces tak potrvá zhruba šest let. Vybrána byla barevná kombinace plastu se střídáním červených a šedivých sedaček, která připomíná laminátové sedačky ve starších vozech T3.

Rád podstoupím každoroční debatu o platech

Jak by si představoval hodnocení a následně odměňování zaměstnanců. Jaké programy chce využít k jejich rozvoji a motivaci. Jakou má představu o struktuře kolektivní smlouvy a formě jednání s odbory. Odpovědi nejen na tyto otázky přináší rozhovor s personálním ředitelem Dopravního podniku Jiřím Špičkou.

Petr Ludvíček, foto: Petr Hejna

Máte za sebou více jak tři měsíce ve funkci personálního ředitele. Už k 1. červenci 2014 připravujete ve svém úseku organizační změnu. Čeho by se měla týkat?

Když jsem se zabýval historií Dopravního podniku z let 2007 – 2009, byla podle mne organizační struktura funkční. Poté se začalo vytvářet prostředí obdobné v některých společnostech, tedy, že se struktura přizpůsobuje jménům, což je špatně. Chtěl bych výhledově narovnat nejen strukturu personálního úseku, ale i celé firmy, reálně to připadá na leden 2015. V rámci personálního úseku chci vytvořit odbor Strategie a řízení lidských zdrojů, který nyní neexistuje. V každé firmě je tato oblast znakem prosperující a rozvíjející se organizace, kladoucí největší důraz na řízení lidských zdrojů. V současnosti mi v této oblasti chybí dlouhodobé plánování aktivit.

Jiří Špička říká, že byl vždy pro to, aby zaměstnanec měl kariérní postup, a nejlepší variantou je, když si ho firma vychová.

To je otázka odborů a oddělení. Jakou chcete uplatňovat politiku vůči samotným zaměstnancům?

Jde mi zejména o personální a sociální rozvoj pracovníků. Tedy o rozvoj kariéry, vytváření příznivých pracovních a životních podmínek jednotlivých zaměstnanců, zlepšení kvality pracovního života a dodržování zákonů v oblasti práce. Celá tato strategie a rozvoj lidských zdrojů je rozhodující nástroj pro zvyšování výkonnosti zaměstnanců, konkurenceschopnosti firmy a nakonec ekonomické úspěšnosti celé organizace. Dále bych chtěl snížit fluktuaci pracovníků, která je v DPP ve srovnání s místy, kde jsem působil, hodně vysoká. To odvisí od hodně faktorů, může to být špatné formování mezilidských vztahů na pracovištích či špatné vytváření pracovní atmosféry. Všechny programy, které máme, spějí k uzavírání pracovních poměrů jen s těmi nejlepšími uchazeči o dané místo, kteří mají nejen žádoucí pracovní schopnosti, ale jsou i ochotni nadále se rozvíjet a vzdělávat se, což mi u některých zaměstnanců chybí. Toto vše bych chtěl nově nastavit tak, aby to zastřešoval nový odbor.

Hovoříte o pracovním přístupu. Podle jakých kritérií by se měl hodnotit?

K tomu máme nastolen program hodnocení zaměstnanců. Jedna skupina, přibližně 250 zaměstnanců, má smluvní mzdu, kde hodnocení probíhá kvartálně podle stanovených cílů a manažerských kompetencí. To je v pořádku a program funguje dobře. Ale z 10,5 tisíce zaměstnanců mít hodnoceno 250 je velmi málo. Rád bych, aby se do budoucna toto hodnocení týkalo všech zaměstnanců, a to v pěti kategoriích: zaměstnanci se smluvní mzdou, což máme splněno. Dále ostatní vedoucí zaměstnanci v tarifních třídách, třetí kategorií by byli ostatní TH zaměstnanci, dále zaměstnanci v dělnických profesích a konečně pátí – řidiči MHD. U posledních čtyř kategorií by hodnocení probíhalo jednou ročně. V hodnotícím formuláři si představuji deset otázek, které by vedoucí se zaměstnancem prošel a s výsledky ho seznámil. Je to podklad pro ohodnocení zaměstnance v dalším roce. Považuji to za smysluplné a zároveň rozvíjející motivaci zaměstnanců.

Jedním z již nastavených programů je ten o personálních rezervách…

Je to dobře nastavený program, jen mně chybí provázanost s provozem. Setkal jsem se s mnohými vedoucími zaměstnanci, kteří systém personálních rezerv nevyužívají. Nastavení považuji za dostatečné, obsahuje tři kategorie: následníci, perspektivní zaměstnanci a studující VŠ. Ti první jsou připraveni na klíčové pozice ve firmě na místa, kde předpokládáme odchod vedoucího zaměstnance během dvou tří let do starobního důchodu. Dnes v něm máme 33 následníků. Druhá kategorie je bez uvedení následnictví na konkrétní pozici – zaměstnanců je dnes 108. Jsou perspektivní v rámci DPP na jakoukoli vedoucí pozici, pokud splňují danou kvalifikaci. Seznam vysokoškoláků, kteří mají uzavřenu kvalifikační dohodu, obsahuje 32 jmen.

Jak uplatnění těchto rezerv probíhá v praxi? Zmínil jste malou vazbu na provoz…

Umísťování personálních rezerv probíhá na základě požadavku příslušného vedoucího zaměstnance, na což má DPP novou směrnici. Znám ovšem případy, kdy se obsazují pozice vedoucích zaměstnanců bez využití seznamu následníků. Například se vypíše na toto místo výběrové řízení bez ohledu na seznam následníků, a to by se mělo změnit. Vždy jsem byl pro to, aby zaměstnanec měl kariérní postup, a nejlepší variantou je, když si ho firma vychová. Výběrová řízení pak nejsou nutná u pozic, na které je vychován následník anebo perspektivní zaměstnanec. Na železnici jsem poslední čtyři roky provoz vedl, takže vím, že uvést obdobné programy v život je vždy složitý proces. Ale nevzdávám se a věřím, že systém bude funkční.

Dotkl jste se hodnocení a z toho vyplývajícího odměňování zaměstnanců. Na základě kolektivní smlouvy je zaručen každoroční plošný nárůst mezd…

Jsem velkým odpůrcem plošného navyšování mezd. Vezmu-li příklad, ne všichni zaměstnanci v desáté platové třídě pracují stejně, a přitom navýšení mají shodné. Ale vadí mi i poměr zaručené a nezaručené částky. Osm procent pro ohodnocení za měsíční práci navíc příliš motivační není a není ani dostatečným nástrojem pro vedoucího. Jsem zastáncem toho, aby se navyšování týkalo nezaručené částky a ne automaticky základních tarifů. Nezaručená část by se mi líbila ve výši 15%, aby vedoucí měl možnost zaměstnance opravdu odměnit.

Je pro podnik ekonomicky udržitelné i v další kolektivní smlouvě obdobné navyšování mezd a další bonusy?

Management DPP většinou ani rok dopředu neví, jaká bude finanční situace podniku, a zavázat se na čtyři roky dopředu k nárůstu platů a dalším požitkům, které musí zaměstnavatel splnit, považuji za chybu vedení, které PKS 2012 – 2015 podepsalo. Prosazuji, aby kolektivní smlouva byla v základních oblastech platná například pět let, ale v případě bonusů a mzdové oblasti prosazuji smlouvu na jeden rok. A její uzavření na podzim daného roku, kdy se sestavuje business plán na další rok. Na železnici byli v tomto směru odboráři chápaví a pochopili hranici, kam až firma může jít a zda na to má. Rovněž se nemohu smířit s tím, že kolektivní smlouvu předkládaly odborové organizace. Bývá zvykem, že ji předkládá zaměstnavatel a odbory začínají o tomto návrhu jednat. Zaměstnavatel totiž ví, co si může dovolit do smlouvy navrhnout, protože zná ekonomickou situaci. Opačný postup mně nedává logiku.

Nová kolektivní smlouva by měla platit od ledna 2016. Jak se na tento proces připravujete?

Rok a tři čtvrtě se může zdát dost času, ale na druhou stranu bych chtěl smlouvu pojmout odlišně oproti té stávající. Chybí mi tam také popis základních pojmů, aby nedocházelo např. k dohadům, zdali jde o rozvrh směn či rozpis směn apod. V kolektivní smlouvě by měly být jasné formulace. Dá se říci, že se v některých oblastech na kolektivní vyjednávání připravuji již teď, zjišťuji situaci, kam až management může jít, co je neoddiskutovatelné a co by naopak ve smlouvě být nemuselo. V oblasti bonusů by se mohly objevit například víkendové ozdravné pobyty pro zaměstnance pracujících v turnusech. Snažím se diskutovat s managementem i jednotlivými odboráři o možnostech. Samotné kolektivní vyjednávání začne zhruba za rok. Protože jsem dlouhodobě v provozu pracoval, vím, co je turnus, co je směna, jaký má tento režim vliv na zdraví zaměstnanců apod. Nejsem tedy zastáncem nepodepsání kolektivní smlouvy v případě nedohody, ušetřit a řídit se zákoníkem práce. Naopak bych chtěl, aby návrh smlouvy příplatky obsahoval.

Bývá zvykem, že kolektivní smlouvu předkládá zaměstnavatel a odbory začínají o tomto návrhu jednat. Zaměstnavatel totiž ví, co si může dovolit do smlouvy navrhnout, protože zná ekonomickou situaci, říká personální ředitel Jiří Špička.

Jakou vidíte svou úlohu při jednání s odborovými organizacemi v DPP?

Po zkušenostech z jiných podniků mohu říci, že žádná stávka nebo podobné aktivity odborářů nepřinesly řešení a firma byla vždy ekonomicky poškozena. Především personální ředitel by tomu měl předcházet a s odbory jednat tak, aby k těmto situacím nedošlo a problémy řešit jinou formou. Cílem personálního ředitele je jednoznačně zajištění sociálního smíru. Zkušenosti mám ze železnice, kde jsou velmi silné odbory, tady působí 17 organizací, což je nejvíce ze všech firem, kde jsem působil. Na druhou stranu musím říct, že odbory plní své úkoly, dbají na dodržování kolektivní smlouvy, zákoníku práce, chtějí zajistit zaměstnancům jen ty nejlepší podmínky. Na druhou stranu mi trochu chybí reflexe na to, že je třeba se dívat na ekonomickou stránku dané firmy.

Máte za sebou první jednání s odborovými organizacemi. Jaký z nich máte dojem?

Někdy mi vadí, že na těchto vrcholových jednáních odboráři řeší témata, která by ›››

se dala řešit na jednotkách, tedy tam, kde vidí problém podrobněji. Několikrát jsem to partnerům vyčítal, ale i tady vidím posun směrem k lepšímu. Protože personální úsek zajišťuje nejen řízení lidských zdrojů, ale zodpovídá také za veškeré sociální jistoty, mzdovou oblast, rekreace, ubytovny, stravování apod., rozhodli jsme se v mezidobí jedenkrát měsíčně jednat na úrovni personálního úseku i se zástupci odborů. Vyřeší se tak mnohem více, protože přizvu kolegy, kteří k dané problematice mají více informací, a na „velkých" jednáních s odborovými organizacemi pak řešíme otázky jiných útvarů. Kolikrát se stalo, že se nestihnou projednat zásadní otázky na úkor těch, které by se mohly projednat na nižší úrovni.

V minulém čísle DP kontaktu jsme podrobně popsali Absolventský program, který jste vlastně poděd‌il…

Ano, je to poděděný, ale smysluplný program. Hlavním přínosem pro DPP je získávání kvalifikovaných a motivovaných zaměstnanců za zaměstnance odcházející do starobního nebo předčasného důchodu. Proto je plusem i pro příslušné vedoucí zaměstnance jednotlivých útvarů, že mají náhradu a mají možnost si vychovat „svého" pracovníka. Výhodou pro absolventy škol je, že získávají odbornou praxi a perspektivu pracovního uplatnění v DPP. Pro školy jde zase o zatraktivnění některých, méně populárních oborů.

A nově se rozjel projekt POSPOLU…

Jde o něco podobného, tedy podporu spolupráce škol s firmami se zaměřením na odborné vzdělávání v praxi. Je to navíc financováno z prostředků Evropského sociálního fondu a státního rozpočtu ČR, ve spolupráci s Národním ústavem pro vzdělávání. Dnes máme v projektu 86 účastníků a k tomu 5 pedagogů ze SPŠD, projekt je nastaven na období od února 2014 do konce ledna 2015. Probíhá odborný výcvik žáků SPŠD v DPP na jednotkách SVT a SVA. Cílem je prostřednictvím stáží umožnit pedagogům přenos odborných poznatků z DPP do výuky žáků, a tím zkvalitnit jejich odborné vzdělávání. Další projekt, který má smysl.

Jaký jste za první tři měsíce poznal Dopravní podnik?

Velmi kladně za tu dobu, co jsem tady, hodnotím přístup provozních zaměstnanců k DPP. Je evidentní, že si své práce váží. U TH zaměstnanců jsem poznal ty dobré i ty podprůměrné, dokonce u některých vedoucích zaměstnanců mi chybí ono zmiňované řízení lidských zdrojů, práce s lidmi. Nejlepší odborník nemusí být nejlepším vedoucím. V DPP se hodně sází na odbornost a zejména u středního managementu právě uniká schopnost lidi vést.

Věděl jste, že přicházíte na horké křeslo, navíc do podniku, kde se za poslední dobu vystřídalo několik generálních ředitelů…

Je to pro mne určitý adrenalin, jsem na to zvyklý. Když jsem pracoval v ČD Cargo, byl jsem po roce služebně nejstarším členem představenstva. Přišel jsem tedy na místo, kde chci odvést výkon, a mám tu výhodu, že mám zkušenosti z provozu. DPP má podle mne na to, aby stoupal nahoru, a mým krédem je, abych od zaměstnanců slyšel, že jsou hrdí na to, že v DPP pracují. Dnes to tak úplně není. Když jdu na obdobně horké křeslo, neuvažuji o tom, jak dlouho tam budu, ale co tam odvedu a že tu práci chci dokončit.

Personálním ředitelem Dopravního podniku se **PhDr. Jiří Špička** stal 1. února 2014. Do DPP přišel ze státní organizace SŽDC (Správa železniční dopravní cesty), kde od září 2012 vykonával funkci náměstka generálního ředitele pro řízení provozu. Předtím v letech 2010 – 2012 působil v ČD CARGO jako provozní ředitel a člen představenstva, od roku 2005 pracoval v dceřiné společnosti Českých drah v Dopravním vzdělávacím institutu jako náměstek. Už od roku 2000 pracoval v Datových a informačních službách a Ústavu podnikového vzdělávání Českých drah. Jiří Špička vystudoval SPŽD (obor Doprava a přeprava), v letech 2003 – 2008 studoval na Univerzitě Palackého v Olomouci, kde získal titul PhDr. v oboru psychologie (rigorózní práce na téma: Motivace zaměstnanců a jejich pracovní výkonnost). Je majitelem Licence k provozování drážní dopravy.

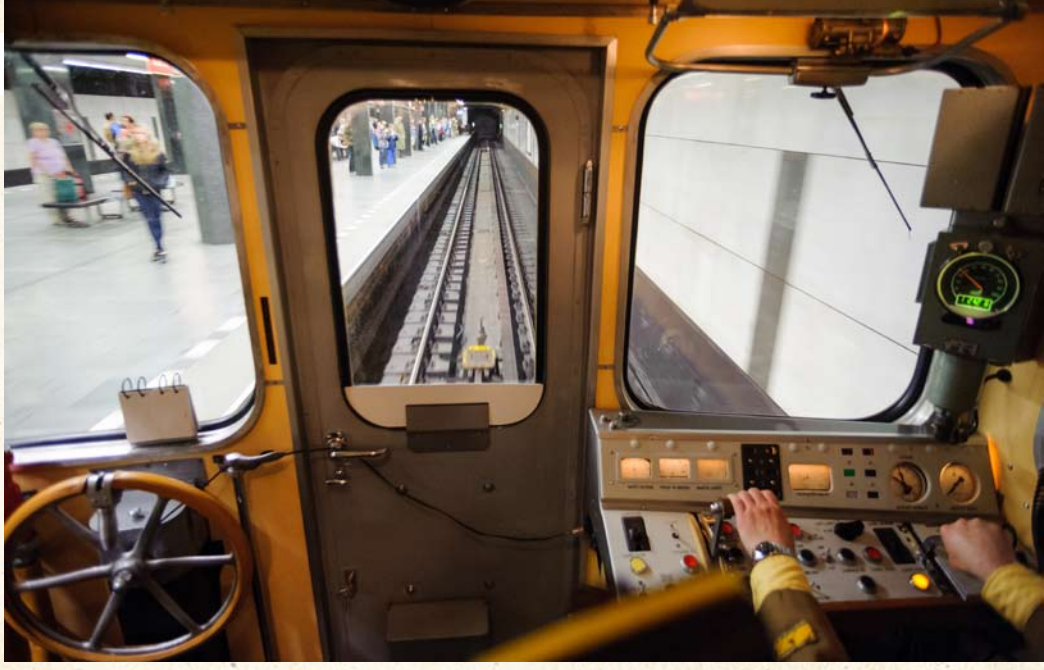
Dopravní podnik sfoukl 40 svíček

Čtyřicátiny metra Dopravní podnik hlavního města Prahy připomněl svým zaměstnancům a veřejnosti pestrým týdnem akcí. Program sestavil z jak z osvědčených bodů, tak úplně nových. Pro čtenáře DP kontaktu jsme připravili nejaktuálnější možnou variantu souhrnu oslav, které se soustředily do dnů od 5. do 9. května 2014. Na této a dalších čtyřech stranách si ve fotoreportáži můžete přiblížit ty akce, které jste případně nestihli navštívit, anebo připomenout ty, jež se do vašeho programu vešly. Nenechte se v reportáži o metru zmást fotografiemi historických tramvají. Dokazují, že zprovoznění metra zasáhlo významně i do povrchové dopravy. Tyto okolnosti také shrnuje Historický kaleidoskop na str. 26 až 28.

Jana Šejnohová, Petr Ludvíček, Milan Slezák a Gabriela Kyselová, foto: Petr Hejna

O slavy 40. výročí zprovoznění metra odstartoval **v pondělí 4. května 2014 v 9 hodin** křest Encyklopedie pražské MHD a slavnostní otevření výstavy **„Jak se stavělo metro“.** Na ochozu před služebními prostory ve vestibulu stanice metra Kačerov se ke slavnostnímu přípitku a krátkým projevům za účasti vrcholných představitelů jednotek metra a novinářů sešli **radní pro dopravu Jiří Pařízek, generální ředitel DPP Jaroslav Ďuriš a vedoucí archivu DPP Pavel Fojtík.** Práva prvního slova k začátku oslav se zhostil Jiří Pařízek, jenž nejenže vyzdvihl věrnost pracovníků pražského metra, kteří mu doslova „věnovali život“ a celých 40 let „kopali v jeho dresu“, ale připomněl i blížící se sto čtyřicáté výročí městské hromadné dopravy, připadající na září 2015. Historické mezníky pražské podzemní dráhy, společně s nejdůležitějšími osobnostmi, které se o budování a rozvoj metra zasloužily, připomněl Jaroslav Ďuriš, a poté připil na budoucnost a minimálně další čtyřicítku květnového oslavence. Sklenku k přípitku pozvedl i Pavel Fojtík, který zahájil svůj příspěvek tradičně otázkou – Kdy a kde vyjela v Čechách první podzemní dráha? Z různých a často nesprávných odpovědí přítomných jasně vyplynulo, že Encyklopedie pražské MHD přijde vhod a svým čtenářům nabídne odpovědi i na ty nejzáludnější otázky. Kromě notoricky známých dat tak v prvních dvou dílech věnovaných historii a vozům metra najdou fanoušci městské hromadné dopravy i bonbónky doposud nikde nepublikované, na nichž se autorsky podílel kolektiv kolem Pavla Fojtíka. Po slavnostních projevech a přípitku se přítomní přemístili do vestibulu stanice Kačerov, kde již zvídaví cestující prohlíželi výstavní panely připomínající historii a základní data stanic prvního úseku trasy C. Výstava „Jak se stavělo metro“ je na stanicích I.C od Kačerova po dnešní Florenc k vidění až do 2. června.

Stejně jako před deseti lety, tak i v roce 40. narozenin se zaměstnanci a hosté sešli na **slavnostním představení v Divadle na Vinohradech.** Než **v úterý 6. května** zhlédli představení Vstupte amerického dramatika Neila Simona v podání Viktora Preisse a Tomáše Töpfera, vyslechli z pódia vzácné hosty: **primátor hlavního města Prahy Tomáš Hudeček** přivítal příznivce divadla a pražského metra, na jejichž adresu řekl, že o kvalitě obou institucí není pochyb, a dodal: *„Za 40 let se toho o metru řeklo a napsalo hodně. Za sebe chci říct, že na místě není klasické české* ›››



sebemrskačství, protože systém pražského metra je jedinečný a skvělý." Závěrem vyjádřil přání, aby pražské metro, které převeze přes půl miliardy cestujících ročně, mělo i svůj typický znak a vrátilo se k okřídlenému písmenu „M" a opět jej používalo. Radní pro dopravu **Jiří Pařízek** svůj retrospektivní příspěvek zasadil do příběhu, *„který nás spojuje, a to je výstavba a provozování metra v Praze. Psal se květen 1974, kdy jsme se všichni těšili, až se svezeme tím novým pěkným dopravním prostředkem. Začínalo se s 9 kilometry a šesti stanicemi, metro za rok převezlo 39 milionů cestujících.*" Připomněl dále, že v 90. letech klesala podpora z úrovně státu a financování metra přešlo na město, potažmo DPP. Je pozitivní, že se tento systém dopravy i nadále rozvíjel. *„Metro vždy znamenalo a bude znamenat velkou výzvu pro architekty, projektanty a stavbaře. Díky této výzvě jsou na trase C nové soupravy, máme takové stanice, jako je Rajská zahrada, Kobylisy nebo Střížkov. A co bude za deset let, až bude metru padesát let? Zcela jistě pojedeme áčkem do stanice Nemocnice Motol a věřím, že v roce 2024 budeme užívat trasu D,*" dodal Jiří Pařízek. Generální ředitel DPP **Jaroslav Ďuriš** připomněl první zmínky o tom, že by Praha metro mohla mít, a to dopis Ladislava Rotta z roku 1898 adresovaný městu. Myšlenka podzemní dráhy se nadále rozvíjela, další návrh přednesl například Bohumil Vondráček v roce 1912. Jeden z dalších význačných podnětů se objevil mezi světovými válkami: *„V roce 1926 přišly první smysluplné odborně fundované návrhy od pánů Belady a Lista, kteří jako první používají název metro. Poslední fáze začala až po válce, kdy diskuse přešly přes mnoho návrhů, včetně podpovrchové tramvaje, a k srpnu 1967, kdy vláda rozhodla o stavbě. Bylo to rozhodnutí zásadní, koncepční, jsme za něj dnes rádi, i když v té době způsobilo mnoho problémů, protože řada staveb již byla rozpracována,*" připomněl Jaroslav Ďuriš a dodal: *„Devětadevadesát let po zahájení provozu MHD se v Praze rozjelo i metro.*" Závěrem vyjádřil přání, aby si přítomní toto výročí užili a společně jej divadelním představením oslavili.

Všudypřítomná média v týdnu od 5. do 9. května 2014 přinesla 107 výstupů. Široká veřejnost pak na novém webu m40.cz dosáhla 25 tisíc návštěv.

Další pomyslnou svíčku z narozeninového dortu Dopravní podnik sfoukl, když **do společenského sálu depa Kačerov** pozval **v úterý 6. května** zaměstnance metra, novináře a představitele města k slavnostnímu setkání spojenému s premiérovým promítáním filmu k výročí metra. Primátor **Tomáš Hudeček** na úvod zdůraznil, že bychom na metro měli být ve srovnání se světem hrdí nejen v Praze, ale i v celé ČR. Zároveň řekl, že bychom našli chyby. Například v rozhodnutí, která vyústila ve zvláštní křivky posledních pár stanic metra, které neodpovídají tomu, že by metro mělo být nejrychlejší a nejkratší spojnicí periferie s centrem, a dodal: *„Věřím, že už se podobná politická rozhodnutí*

konat nebudou. A hlavně jako staršímu bráchovi přeji metru vše nejlepší a zaměstnancům příjemné oslavy." **Jaroslav Ďuriš** připomněl, že oslavy 40 let neznamenají, že metro mělo vždy na růžích ustláno. Proto i k práci v nelehkých obdobích řekl: *„Dovolte mi z tohoto místa poděkovat všem zaměstnancům, kteří se ve 40 letech podíleli na úspěšném provozu metra bez velkých mimořádných událostí a negativních dopadů. Je tu mezi námi i sedm statečných, kteří patří mezi první mohykány, kteří v roce 1974 jezdili tunelem mezi Sokolovskou a Kačerovem. Dovolte mi popřát jim i vám všem vše nejlepší.*" Pavel Fojtík zahájil svoje vystoupení ukázkou z týdeníku Aktualita z roku 1939 s plamenným vystoupením Ing. Eustacha Mölzera za „dráhu podzemní", což je mimochodem nejstarší filmový materiál, který se týká metra. Představen byl dále zajímavý písemný dokument – Souhlas se zahájením provozu s cestujícími k 9. květnu 1974, bez kterého by metro nevyjelo. Zájemcům **Pavel Fojtík** přinesl k nahlédnutí vzácnou listinu z archivu, kterou je originál dopisu Ladislava Rotta městské radě, jímž začala dlouhá historie vedoucí až ke květnu 1974. K samotnému filmu na závěr uvedl: *„Sešli jsme se dnes proto, abychom viděli film nejmladší, starý několik dní. Zasloužili se o něj hlavně pracovníci jednotky Dopravní cesta Metro. Pro mě samotného je přínosné, že představuje i současnost pražského metra, a to také z pohledu zázemí. Věřím, že bude přínosem i pro samotné zaměstnance metra.*"

V úterý byla na Florenci více jak šestimetrová expozice světových podzemek odhalena, ve středu už vytvořila stylové pozadí pro koncerty.

Po ukončení setkání se přítomní odebrali k lávce do haly depa, kde čekala třívozová souprava Ečs s dobově oděnou posádkou, připravena odvézt hosty do stanice Florenc. Stejně jako při jízdách zážitkové turistiky bylo možné zpomalit a nahlédnout do spojky mezi trasami či zastavit v tubusu Nuselského mostu a pocítit jeho houpání při jízdě protijedoucí soupravy. Cestu doprovázel zasvěcený výklad a odpovědi na dotazy novinářů. Ve vestibulu stanice Florenc C byla poté odhalena ojedinělá výstava **„Metro ve světě"**. Ještě před slavnostním odhalením připomněl **Josef Němeček,** vedoucí jednotky Správa vozidel Metro, nelehké začátky pražského metra, úsilí mnoha zaměstnanců několika generací, ale také postavení našeho metra ve světě. V rámci svých cest pod hlavičkou UITP jej zařadil mezi top podzemní dráhy světa. Poté už Jiří Pařízek a Jaroslav Ďuriš odhalili zvědavých očím velkoformátovou mapu všech světových podzemních drah.

Šestá hodina ranní a oslavy? **Ve středu 7. května** v tuto brzkou hodinu začal hudební maraton **„Naladte se v metru"** jako nedílná součást oslav pražské podzemky. Ve stanicích prvního céčka se vystřídaly během 45 koncertů více jak tři desítky ›››

Kačerovské depo při Dni otevřených dveří i nástupiště při příjezdech historických souprav čelily ve čtvrtek náporu davů zájemců.

hudebních těles. Například na Florenci hudebníci z Afro-latin Rhythm Session prozářili deštivý den latinsko-americkými rytmy, spoluprací s publikem na nějakém tom zvoleném rytmickém motivu, ale třeba i odkazy na be-bop nebo hudebním tématem z filmu Mission Impossible. I zde bylo znát, že akce baví jak muzikanty, tak i ty, kteří se třeba jen na chvíli zastaví a poslechnou si nějakou část skladby, aby pak s úsměvem pokračovali dál ve své cestě. Pražská pop-funková kapela Inversion, která byla jednou ze skupin postupujících z konkurzu, vyhlášeném na internetových stránkách DPP, dokázala prostor na Vltavské zaplnit slušným počtem diváků. Průrazný zvuk lákal lidi už z nástupiště a soubor dokázal chytře využít vystoupení v neobvyklém místě i k propagaci sebe sama distribucí letáčků s upoutávkou na nejbližší koncert i CD se svou muzikou. Solidní množství diváků se na Vltavské zastavilo rovněž u produkce Pěveckého sboru DPP. Ten vystupoval vlastně tak trochu „na domácím hřišti“, když sbormistrem je strojvedoucí metra Lukáš Janírek. Publikum sbor zaujal jak třeba úpravami lidových písní, tak i písničkou z pohádky Princezna ze mlejna nebo legendární Včelkou Májou. Pro fanoušky trochu tvrdší muziky byla jistě příjemným zpestřením akce východočeská kapela Whatrock, která zahrála na Muzeu. Muzika založená na šlapající rytmice, ostrém dívčím vokálu a hard&heavy motivech kytary v rukách šikovného kytaristy s účesem připomínajícím „čarostřelce“ Joea Satrianiho (mimochodem, došlo i na hru za hlavou…) zaplnila vymezený prostor přihlížejícími natolik, že se občas dalo projít jen stěží. Večer na Florenci patřil různým jazzovým a swingovým big bandům Konzervatoře a VOŠ Jaroslava Ježka. Jedním z nich byl také Lab Band KJJ pod vedením profesora Bohuslava Volfa. Instrumentálními jazzovými nebo swingovými standardy i písněmi jako třeba Georgia či Allright, Okay, You Win dokonce roztančili několik přihlížejících z početného davu a po jejich vystoupení zaznělo ze skupinky odcházející do stanice: „Tak tohle bylo to nejlepší, co jsme dneska viděli.“

Když kapely balily své vybavení ve stanicích metra, další party lidí už po areálu depa Kačerov připravovaly vše ke zdárnému průběhu **Dne otevřených dveří.** Při akci, která tradičně láká tisícovky lidí, nelze nic ponechat náhodě. Než se **ve čtvrtek 8. května** začaly tvořit fronty před vrátnicí do depa, nastala mačkanice ve stanici Kačerov. Odtud v 9:19, tedy ve stejný čas jako v roce 1974 (jen o den dříve), vyjela po trase I.C souprava Ečs.

Pátek si finále oslav pro sebe zabraly jízdy dvounápravových tramvají na 3 linkách a start výstavy „Umění v metru“ (na snímku vpravo nahoře plastika Soukolí ve vestibulu stanice Palmovka od Alexia Appla).

Druhý nápor nadšenců zažilo kačerovské nástupiště za půl hodiny, když se tu sešla „Ečéeska“ s pětivozovou soupravou 81-71, která zahájila v roce 1980 provoz na úseku II.C z Kačerova do stanice Kosmonautů (dnes Háje). Unikátní společné focení obou souprav se odehrálo během dne ještě ve stanici Hlavní nádraží a Pražského povstání. Samotný DOD, jak se vžila zkratka pro Den otevřených dveří, překvapil. Svátek nesvátek, do depa přišla téměř desetitisícovka zájemců o prohlídku zázemí provozu pražského metra, okořeněnou ukázkami z pestré činnosti Hasičského záchranného sboru podniku.

Jak jsme avizovali na první stránce této reportáže, oslavy zahájení provozu metra se projevily i na povrchu. A tak se pro některé Pražany trochu nečekaně **v pátek 9. května 2014** do ulic rozjely **soupravy historických dvounápravových tramvají** na linkách 3, 18 a 23. Připomněly ukončení provozu posledních tří linek s těmito vozy z 8. května a rozlučkový konvoj starých vlaků z 9. května 1974. Ze střešovické vozovny vyrazily i letos na své trasy tak, aby se zejména pro oko nadšenců sešly v pravé poledne na náměstí Bratří Synků, odkud poté linka číslo 3 odjela směrem do Holešovic, linka číslo 18 k vozovně Pankrác a linka číslo 23 na Spořilov. Na lince 18 se představil nově zrekonstruovaný motorový vůz 2172 z posledního vlaku, který provoz tramvají před čtyřiceti lety ukončoval.

Úmyslně na závěr jsme si jako třešničku na pomyslném dortu nechali akci, která na první pohled nepatřila v celotýdenním itineráři oslav k hitům. Jak se ale ukázalo, projekt **„Umění v metru“** si už své příznivce stihl najít a ještě určitě najde. Akce si vzala za cíl ukázat, že prostor, který denně využíváme k cestování, nemá jen čistě praktickou rovinu, ale ukazuje nám i svou estetizující tvář v podobě soch, uměleckých objektů či výtvarných řešení jednotlivých stanic. Tato umělecká díla, vytvořená k různým příležitostem (ať už historickým, či souvisejících s inovacemi pražské MHD), jsou nyní po mravenčí práci konečně zmapována. Informace o jejich autorech a o nich samotných nyní DPP cestujícím představuje na otevřené výstavě v prostorách jednotlivých stanic metra. Každý z těchto 24 objektů je opatřen tabulkou se základními informacemi. Detailněji jsou pak jednotlivá díla představena na velkých informačních panelech, jež budou u nich umístěny až do 2. června 2014. Pro ty, kteří by si umělecký zážitek raději užili z pohodlí domova, je vytvořena speciální sekce na webové stránce m40.cz. Snad se i díky této akci vaše smysly při cestování zbystří a tyto estetické skvosty nebudou míjeny bez povšimnutí.

Vadný kus = potenciální nehoda!

Profesí, v níž lze využít znalosti hned z několika oborů najednou, je defektoskopická kontrola, která je v jednotce Správa vozidel Metro od srpna 1999 parádní disciplínou zejména jediného zaměstnance – Bohuslava Formánka. O jeho „kouzlech", odhalujících miniaturní trhliny na strojních součástkách či podvozcích souprav metra M1, jsme si povídali jednoho středečního dopoledne.

Jana Šejnohová, foto: Petr Hejna

V Dopravním podniku pracujete od srpna 1999, kde jste působil předtím?

Původně jsem pracoval na dráze v ŽOS Kolín. Když v roce 1993 podnik zprivatizovali, šla činnost pod novým majitelem celkově dolů, a tak jsem začal hledat nové uplatnění. A tu jsem objevil inzerát Dopravního podniku, v němž hledali pracovníka do technické kontroly na nedestruktivní testování dílů vozidel metra.

Co si pod pojmem nedestruktivní testování máme představit a kde se používá?

Při nedestruktivním testování věci prohlížíte, ale neničíte je. Pomocí tzv. NDT lze odhalit jak vady povrchové, tak i skryté, zejména pak u magneticky vodivých materiálů, jako jsou např. ocel nebo litina. Používá se však i na nemagnetické materiály (hliník, atd.), a to v závislosti na použité metodě. Defektoskopická kontrola se primárně provádí u dílů, u nichž je nutné zajistit vysokou bezpečnost a provozní spolehlivost při jejich dlouhodobém používání. Uplatňuje se ale též při výrobě nových dílů, kdy je jejím úkolem najít vady vzniklé výrobním procesem. U provozních dílů pak hledá tzv. vady únavové, způsobené dlouhodobým cyklickým zatěžováním.

Ke zjišťování vad slouží různé metody. Které z nich jsou nejdůležitější?

Nejjednodušší a nejstarší je metoda kapilární. Kdysi dávno si dělníci v provozu všimli, že když se na dané součástce usadil prach, v trhlině nahromaděné mastné nečistoty vzlínají a trhlinu jim vykreslí. Podmínkou pro použití této metody je, že vada musí komunikovat s povrchem a povrch musí být čistý. Dnes se již samozřejmě pro tuto metodu nepoužívá prach, ale speciální roztoky, které se na součást nanášejí. Další rozšířenou metodou je metoda magnetická prášková. V tomto případě nemusí být trhlina přímo viditelná, nicméně musí být relativně těsně pod povrchem. Zkoušený díl z magnetického materiálu zmagnetujete a stříknete na něj emulzi, ve které je rozpuštěn mikroprášek s kovovými částicemi. Mikročástice se vlivem silových účinků způsobených rozptylovým polem nad trhlinou seřadí podle jejího průběhu a tím jí vykreslí. Protože jsou částečky v emulzi obaleny luminoforem, posvítíte-li si poté na materiál ultrafialovým světlem, krásně se vám vada rozsvítí. U této metody vycházíme z toho, že elektrické a magnetické pole jsou na sebe kolmé veličiny, takže pokud součást zmagnetujeme ve směru přibližně kolmém na směr šíření trhliny v místě, kde se trhlina nachází, vznikne rozptyl magnetického pole. A protože trhlina je překážkou pro magnetický tok, tak ji obchází. Poslední z hlavních metod, kterou u nás používáme, je metoda ultrazvuková, pod níž si laik může zjednodušeně představit třeba sonografii u lékaře. Zjednodušeně vysvětlím: mám zkoušený materiál a mám obrazovku, na materiál přiložím sondu, která začne vysílat impulzy s danou frekvencí. Ultrazvukový svazek prochází materiálem, od každé změny rozhraní se odrazí a jde zpátky. Když je materiál bez vady a přístroj je správně nakonfigurován, je možné určit rozměry materiálu. Když dáme do cesty trhlinu, která je větší než ultrazvukový svazek, dojde pouze k ní, tam se odrazí a na stínítku obrazovky ultrazvukového přístroje odečteme její vzdálenost od zkoušeného povrchu. Pokud je trhlina menší než ultrazvukový svazek, odrazí se od ní pouze část ultrazvukové energie a zbylá energie pokračuje k zadní stěně zkoušené součásti, kde se také odrazí, takže se mi na obrazovce objeví dva impulzy – bližší vadový a vzdálený koncový. To je nejjednodušší metoda, tzv. podélnými vlnami přímou sondou. Potom ještě používáme sondy úhlové příčných vln. Ty se používají např. při zkoušení kvality svarů. K testování slouží různé úhlové sondy s různou frekvencí a úhlem vyzařování. Úhel se volí podle tloušťky materiálu. Přitom platí, že čím tenčí máte materiál, tím musí být úhel vyzařování ultrazvukového svazku větší, a naopak.

Obor defektoskopie podléhá přísným kvalifikačním zkouškám a v drážní dopravě zvlášť. I proto je drážních defektoskopistů po republice jen pár desítek.

Kontrola přítomnosti vad na opravených podvozcích vozů M1 je v současné době stěžejní činností Bohuslava Formánka.

Kdy se jednotlivé metody používají?

Použití konkrétní metody záleží na tom, zda hledám vadu skrytou nebo povrchovou, a také na materiálu, z něhož je díl vyroben. Hodně je to dáno i tím, jestli je vada na povrchu a místo je přístupné. Obecně platí, že pokud je místo dobře přístupné a hledáme povrchové vady, použijeme magnetickou metodu. Ultrazvukem pak zjišťujeme vady uvnitř. V některých případech, pro potvrzení nebo vyvrácení vady, musím jednotlivé metody kombinovat.

Jak se konkrétně postupuje při zjišťování vad?

Základem je, že defektoskopista by měl spolupracovat s tím, kdo danou část navrhl, což je konstruktér, případně technolog. Právě ti mu totiž mohou označit kritická místa. Podle toho se pak volí metoda a sestavuje technologický postup, který může být jednodušší, nebo složitější. Když jde o jednoduchou součástku, třeba šroub, táhlo, závěs nebo tzv. kus železa, technologie je ve formě jednoduché návodky, obsahující základní parametry a zvolenou metodu s vymezením kontrolované oblasti. Když kontrolujete kompletní rám podvozku, což je svařenec z mnoha dílů, technologie je daleko složitější a obsahuje třeba i desítky listů včetně nákresů. Protože dostáváte ke zkoušení strojní součást,

do které nevidíte, je důležité si součást překreslit v určitém měřítku na milimetrový papír. Na něm si pak v případě použití ultrazvukové metody spočítáte odrazy paprsku, jejichž prostřednictvím se lze dostat na konkrétní místo. Vytvořenou technologii je pak ještě nutné odladit na zkušebním vzorku s uměle vytvořenými vadami. Obecně platí, že u větších součástí je technologie velmi složitá a dlouho a složitě se také odlaďuje.

Vaše úzce specializovaná práce je zcela jistě vzhledem k faktu, že na vašich rozhodnutích závisí bezpečnost cestujících, svázána řadou zkoušek a certifikací…

Ano, celý obor defektoskopie podléhá přísným kvalifikačním zkouškám, a v drážní dopravě zvlášť. I proto je drážních defektoskopistů po republice jen pár desítek. Pro každou metodu jsou určeny tři stupně (levely), v nichž je přesně definováno, co může pracovník provádět. První level znamená, že pracovník může dělat jenom podle určitých schválených postupů, nesmí nic vymýšlet sám. Dvojkař už je na vyšší úrovni, vypracovává i technologické postupy, ale musí si je nechat schválit od pracovníka s třetím stupněm, a trojkařů je v železničním opravárenství u nás jen pár jednotlivců. Ti, kteří jsou ve třetím levelu, můžou pracovat i bez technologického postupu, pracují samozřejmě na nejsložitějších součástech a předpokládá se, že jsou schopni si vždy poradit.

Máme tedy tři základní metody, tři stupně, což je devět zkoušek, přičemž na každou je zapotřebí přípravný kurz. Kolik řádově stojí vyškolení schopného defektoskopisty?

Kurz se zkouškou pro každý stupeň stojí řádově podle druhu metody 30 – 50 tisíc korun. Pokud chce tedy podnik nechat vyškolit špičkově jednoho pracovníka, aby byl schopný dělat všechny metody, které potřebuje někdy kombinovat, je to otázka stovek tisíc.

V Dopravním podniku jste aktuálně jediným defektoskopistou provádějícím kontroly vozidel metra. Máte přehled, kolik součástí vám projde ročně rukama?

Než byly uzavřeny smlouvy o fullservisech vozidel metra se Škodou Transportation a Siemensem, tak do roku 2008 jsme kompletní defektoskopii na všech těch cca 750 vozech dělali sami. V rámci technické kontroly existovalo středisko, kde pod mým vedením pracovali ještě další dva pracovníci a rukama nám procházely vozy všech tří tras vždycky po 3 – 4 letech od velké opravy. Kontrolovali jsme vše od malých dílů až po rámy a dvojkolí, mezitím byly samozřejmě stovky a tisíce kusů táhel, závěsů, šroubů, podvěsů… Za rok to bylo 8 – 10 tisíc zkontrolovaných součástek. Z toho řádově 10 % bylo vadných a každý vadný kus je vlastně potenciální nehoda. Současnost vypadá tak, že Škodovka si na rekonstruovaných vozech dělá kontroly svými zaměstnanci pod mým metodickým vedením, Siemens na vozech M1 vlastní defektoskopisty nemá, pro ně provádím prohlídky já.

Bohuslav Formánek (58) pracuje u Dopravního podniku od roku 1999 jako defektoskopista. Jeho stěžejní činností je nyní defektoskopická kontrola součástí vozů M1, ale jeho pole působnosti je daleko širší. Jeho bedlivému zkoumání podléhají např. nápravy všech vozidel nezávislé trakce a nákladních plošinových vozíků, ale prováděl i kontroly brzdových bubnů eskalátorů či táhla lan na lanovce v ZOO. Celkově ročně projde jeho rukama několik tisíc součástek.

Zastavme se ještě u těchto mediálně známých trhlin na podvozcích vozů M1, jaký je aktuální stav?

Aktuální počet rámů s nalezenou vadou je 207, z toho je jich 172 opraveno. Musím to zaťukat, ale zatím jsme dobří a ty, co jsme opravovali my ve spolupráci se Škodou Transportation, v těchto místech znovu nepraskají. Změnil se i postoj výrobce rámů, firmy Bombardier, který byl ze začátku dost vlažný a veškerý podíl na vzniklé situaci odmítal. Nyní již s námi spolupracují a vzájemně hledáme řešení, aby podvozky mohly být dále provozovány. V současné době také Bombardier navrhuje modifikovanou verzi rámu, kde by k podobným vadám již nemělo docházet. Část rámů, které jsou již neopravitelné, bude tedy zřejmě ještě letos nahrazena novými, a my tak budeme schopni konečně zprovoznit tři dlouhodobě odstavené vlaky.

TAM, KDE SE ŘÍKÁ U ELEKTRÁRNY

Dopravní podnik v březnu a dubnu 2014 navázal na ostatní stavební činnost v Holešovicích rekonstrukcí křižovatky ulic Partyzánská a Na Zátorách. Současně byla realizována první část druhé etapy RTT Plynární – Komunardů, konkrétně ulic Na Zátorách a Plynární v úseku od kolejové křižovatky Elektrárna Holešovice po křižovatku s ulicí Železničářů.

Petr Čáslavský, foto: Miroslav Grossmann a Robert Janulík

Křižovatka Elektrárna Holešovice si rekonstrukci zasloužila hned z několika důvodů. Tím prvním byla skutečnost, že novostavba křižovatky byla z roku 1976. Od té doby proběhly pouze výměny konstrukce v letech 1984 a 2001. Křižovatka tak přirozeně vykazovala značné opotřebení a časté závady vyžadující někdy i okamžité zásahy nejenom pohotovosti svářečů. Dalším nedostatkem, kterým křižovatka trpěla, byla nevyhovující geometrie kolejí, která si vyžadovala zákaz míjení vlaků v určitých směrech určený vnitropodnikovou návěstí.

Kolejnice jsou jako obvykle uloženy na dřevěných pražcích a povrch křižovatky byl obnoven do původní podoby – je tedy tvořen velkou dlažbou. Kolize se šachtou inženýrských sítí si vyžádala použití nižší výhybkové skříně v rozjezdové výměně od Troji.

Původní trať v přilehlém úseku směrem k Ortenovu náměstí byla z BKV panelů s blokovými kolejnicemi. V délce asi 300 metrů byla zrekonstruována. Použita zde byla konstrukce W-Tram, obsahující kolejnici NT1 na betonové desce s povrchem z litého asfaltu. Zbývající úsek v původním stavu, který je ohraničen ulicí Železničářů a Ortenovým náměstím, je připravený k rekonstrukci ve chvíli, kdy bude možné díky novým úsekům městského okruhu uzavřít přejezd Argentinské ulice.

Nezapomnělo se ani na bezbariérové úpravy nástupních ostrůvků zastávky Nádraží Holešovice u stejnojmenné stanice metra. Byly zde vybudovány nájezdové rampy, opraveny živičné povrchy nástupišť a došlo i k realizaci opatření pro nevidomé.

Akce se neobešla bez několika negativních reakcí ze strany veřejnosti a institucí sídlících v bezprostředním okolí. Opět se ukázal fakt, že není jednoduché se najednou zavděčit všem. Je na posouzení každého, zda tolerance ke krátkodobým omezením v okolí stavby je dostatečná vzhledem k přidané hodnotě, kterou rekonstrukce obyvatelům v okolí přináší.

Narušení běžného provozu bylo zviditelněno poměrně velkým množstvím společenských akcí v okolí. Během rekonstrukce se totiž odehrávala například část play-off hokejové extraligy, kdy hokejový klub HC Sparta Praha v semifinále hostil brněnskou Kometu. A právě tento souboj bývá obvykle jedním z fanoušky nejnavštěvovanějších duelů. Nezvykle teplé počasí letošního jara také přilákalo nemalé množství návštěvníků tradiční Matějské pouti v areálu holešovického výstaviště. Časové zařazení akce ale vyplývalo ze vztahu k dalším akcím. Především bylo třeba dokončit stavbu do otevření Blanky a přilehlého Trojského mostu.

Během celé výluky byly cestujícím k dispozici dvě denní linky náhradní autobusové dopravy a projížděla tudy i noční autobusová linka X53 z Kobylis na Nádraží Holešovice. Linka X14 jezdila v trase Nádraží Holešovice – Ortenovo náměstí – U Průhonu – Dělnická – Maniny a vozidla linky X24 spojovala zastávky Nádraží Holešovice, Výstaviště Holešovice a Veletržní palác.

Snímek z počátku rekonstrukce tratě v místě zastávky Nádraží Holešovice.

Zcela nahoře: V přímém směru zmizelo pochybné „esíčko“ a koleje do Troje vedou rovně. Tramvaje se sem podívají po dokončení Trojského mostu.

FAKTA O PÁTÉM ÁČKU

Část 4.

V rámci seriálu o prodloužení trasy metra A jsme v minulém čísle nahlédli do podzemních prostor budoucí stanice Petřiny a přinesli aktuální harmonogram stavby. Po trase pokračujeme směrem od Motola dále, takže dnes je na řadě stanice Nádraží Veleslavín a mezistaniční úsek od Veleslavína k Bořislavce.

Představujeme stanici Nádraží Veleslavín

Stanice Nádraží Veleslavín je ražená trojlodní stanice s ostrovním nástupištěm. Střední loď stanice je zkrácena a stanice se nachází šikmo pod Evropskou ulicí a železniční tratí. Původní název Veleslavín byl v lednu 2013 na základě doporučení místopisné komise pražského magistrátu změněn na Nádraží Veleslavín, a to podle blízké železniční stanice a stejnojmenné zastávky tramvaje.

Z podkladů odboru Investice DPP, Metrostavu a IDS zpracovala Jana Šejnohová, foto: Jiří Junek

Na konci března 2014 ve stanici Nádraží Veleslavín proběhla montáž vodovodního a kanalizačního potrubí. V hloubeném objektu dochází k zazdívání prostupů pro zdravotechnické instalace a vzduchotechniku. Dále je ve vybraných místnostech pokládáno PVC, montují se vodovodní a kanalizační potrubí i výtlaky z čerpacích stanic. Napříč úrovněmi je realizována montáž tras definitivního osvětlení stanice. Také v podchodu je již sestavováno vodovodní a kanalizační potrubí, dochází k zateplování v obchodní vybavenosti a zazdívání otvorů po technologii.

V měnírně a distribuční transformovně pokračují práce na sestavování a montáži VN i NN rozvaděčů, probíhá montáž kabelových tras a pokládka kabelů. V silových rozvodech byla již montáž kabelových tras a pokládka kabelů z MDT k jednotlivým rozvaděčům provedena a ve fázi přípravy je pokládka trakčních kabelů. Hotová je i montáž kabelů datové a technologické sítě, elektrické požární signalizace, telefonních zařízení a kamerového systému. Předána je stavební připravenost pro práce na vlakovém zabezpečovači, v reléové místnosti byly zahájeny montážní práce a probíhá pokládka kabelů v kolejišti. K předání stavební připravenosti došlo i v případě výtahu ve vestibulu stanice.

Nahoře: Pohled do stanice Nádraží Veleslavín.

Dole: Stav prací v technologických prostorech stanice.

Co se týče mezistaničního úseku Bořislavka – Nádraží Veleslavín, jsou v hloubených tunelech a strojovně vzduchotechniky všechny činnosti před dokončením kromě povrchového objektu a otvorů sloužících k zavážení materiálu pro přilehlé úseky. Prostor strojovny byl předán k montáži vzduchotechnického zařízení. Pokračuje montáž dělicích stěn a namontována je už i přívodní kolejnice.

V traťových tunelech mezi stanicemi Nádraží Veleslavín – Petřiny se uklízí na levé i pravé koleji po stavebních pracích. V místech lokálních průsaků probíhají injektáže a montáží prochází přívodní kolejnice.

Zahájeny byly i přípravné práce pro výstavbu povrchového autobusového terminálu.

Velké velikonoční výměny výhybek

To máte, vytěžit, vyčistit, vyměnit… byl název článku v pátém čísle DP kontaktu v roce 2012. Ten referoval o historicky první výměně výhybky v síti pražského metra během krátkodobé výluky. Akce proběhla o velikonočních svátcích ve stanici I. P. Pavlova, kdy byl uzavřen úsek mezi Muzeem a Pražským povstáním. Na Velikonoce 2014 patřila výluka třem pracovištím současně.

Petr Ludvíček, foto: Ivan Přibyl

Dopravní podnik za dva roky stihl vyměnit výhybky ve štěrkovém loži v těchto stanicích: Náměstí Míru, Dejvická, zmíněná I. P. Pavlova, dále Háje, Kačerov a depo Zličín. K zajímavostem patřila určitě akce ve stanici I. P. Pavlova vloni, rovněž o velikonočním termínu, kdy probíhaly práce na 3 stanovištích současně. Potom akce červencová, kdy se ve stanici Kačerov měnily 2 výhybky v jedné stanici. A konečně poslední loňská výměna ve stanici Háje, která se uskutečnila ve dvou fázích během dvou výluk.

Letošní první akce vyžadovala výluku celé trasy A a poprvé v historii se měnily tři výhybky najednou. Práce probíhající od 18. do 21. dubna se týkaly výhybek č. 3 a 4 ve stanici Náměstí Míru – tedy v kolejové spojce mezi 1. a 2. traťovou kolejí, situované ve směru ke stanici Jiřího z Poděbrad – a výhybky č. 1 ve stanici Dejvická na odjezdové koleji směrem do centra. Kromě sanací výhybek byly nahrazeny původní dřevěné pražce v kolejích 1a i 2a ve stanici Dejvická železobetonovými jako příprava napojení nového prodloužení trasy V.A. *„Provedení těchto prací při souvislé výluce bylo výrazně levnější variantou než provádění výměn v jednotlivých nočních výlukách, došlo tak k úspoře v řádu milionů korun,“* říká **Zdeněk Rampa, vedoucí odboru Řízení provozu.** *„Navíc při pracích ve stanici Náměstí Míru neexistuje účinná varianta náhradního provozu metra, proto bylo vhodné tyto uvedené akce sloučit,“* dodává.

Při výměně výhybek je zajímavý přesný sled činností. Nejprve došlo k odklonění dvoulinky VKV a snesení smyček vlakového zabezpečovače, dále pak k demontáži elektromotorického přestavníku výhybky, elektrovodných propojek, přívodní kolejnice včetně kabelového napojení a konečně kolejiva a výhybkových součástí. Pokračovalo se snesením stávajícího kolejového svršku včetně pražců a vybagrováním původního štěrkového podloží, které se vyvezlo do depa. Dále se provedlo čištění odvodňovacího systému a jeho penetrace, navezení nového kameniva, položení nových pražců, upevnění kolejiva a prvotní podbití. Poté již došlo k vlastní montáži nové výhybky a jejímu seřízení, připojení elektromotorického přestavníku včetně přezkoušení, ke zpětné instalaci přívodní kolejnice včetně kabeláže a ke zkoušce izolačního stavu. V závěrečné fázi pak k druhému podbití, zpětné instalaci smyček vlakového zabezpečovače a k jeho statickému vyzkoušení. Posledním úkonem byl návrat dvoulinky VKV do původní polohy.

Jak jsme již psali v minulosti, u těchto prací je důležitá logistika. V předstihu před výlukou probíhalo o nocích navážení materiálu do stanic Náměstí Míru a Dejvická. Rozvrh při souvislé výluce byl rozdělen z důvodu nesjízdnosti výhybek ve stanici Náměstí Míru takto: pro stanici Dejvická poskytovalo servis v nočních výlukách depo Kačerov, zatímco materiál pro Náměstí Míru se navážel především z a do depa Hostivař, a to průběžně – z důvodu velkého objemu materiálu, který bylo nutno přemisťovat mezi pracovištěm a depem. I tentokrát proběhly všechny plánované činnosti podle harmonogramu.

V plánu jednotky Dopravní cesta Metro pro letošní rok je ještě úplná výměna výhybky č. 3 ve stanici Pražského povstání (ve 2. koleji směrem na Pankrác, resp. do 4. odstavné koleje), která proběhne o výluce ve dnech 25. a 26. října. Pro sváteční víkend 15. až 17. listopadu se připravuje výměna výhybek č. 2 + 3 ve stanici Želivského (obě ze staničních kolejí k obratové 0. koleji). V jednání se zhotovitelem je propojení zabezpečovacího zařízení ve stanici Dejvická se stavbou trati V.A. Zde zatím není stanoven přesný postup, termín ani délka výluky.

Pohled ke stanici Náměstí Míru do míst s novou výhybkou, jejíž výměna proběhla o Velikonocích 2014.

Autentické záběry z prací při sanaci výhybky a výměny pražců ve stanici Dejvická.

POSLEDNÍ DNY PRŮJEZDNÉ NÁRODNÍ

Upozorňujeme cestující, že stanice Národní třída je uzavřena. Stanicí se projíždí. To je hlášení, které v metru slýcháme od července 2012. S počátkem letošních letních prázdnin se stane minulostí. Využili jsme v dubnu příležitosti navštívit zrekonstruované prostory stanice a možnosti přinést aktuální pohled z podzemí.

Petr Ludvíček, foto: Petr Hejna

Do prostor nástupiště stanice jsme se dostali výtahem, který pro bezbariérový přístup slouží cestujícím již od května 2011. Přišli jsme ve chvíli, kdy opěrné sloupy trojlodní stanice již byly osazeny zlatavými obklady. Oproti původní skleněné variantě byl tentokrát použit smaltovaný plech, tedy velmi kvalitní materiál, navíc odolný vůči sprejerům. Je i na stropech, kde byl původně použit impregnovaný tvrzený papír. Na nástupišti byly právě připraveny sady nových osvětlení, tzv. sdružené nosiče, které vedle kabelů pro svícení nesou kabeláž, např. pro rozhlas. Na konci stanice směrem k eskalátorům byla ještě část odhalených stěn, kde jsme měli možnost vidět až „na kost" stěn.

„Pro nás je nejdůležitější, že stanice byla kompletně odstrojena. Pod novými obklady je nyní nová vrstva nerezových plechů jako zábrana proti vodě," říká **Jaroslav Šubert, vedoucí odboru Technická podpora provozu,** a pokračuje: *„Pod plechy je ostění, které se při rekonstrukci přeinjektovalo polyuretanem, aby se odstranily průsaky. Jsme hluboko pod hladinou spodní vody, proto tu má charakter vody tlakové."* Nerezovým plechům se říká zonty a měly by vydržet další desítky let. Nerez je oproti sklolaminátu z protipožárního hlediska více vyhovující. Další pozitiva přidává Jaroslav Šubert: *„Ukázalo, že i u ‚věčného' laminátu pod trvalým tlakem vody zůstane z materiálu textil, pryskyřice se lety vymyje. Třetí výhodou je, že při likvidaci je třeba za laminát platit jako za nebezpečný odpad, plech lze odvézt do sběru."*

Stav rekonstrukce stanice Národní třída 26. dubna 2014.

Na dotazy novinářů v budoucím prostoru přestupu eskalátorů odpovídali Jaroslav Ďuriš (zleva) a Jiří Pařízek.

Do celkové rekonstrukce, která byla vyčíslena na 380 mil. korun, patří i nové eskalátory. Proti původnímu výstupu jedněmi dlouhými nyní cestující vyjedou nejprve do −2. patra obchodního centra a poté kratšími eskalátory na povrch, přesně na roh ulic Purkyňova a Spálená. *„Je v plánu, aby s nově otevřenou stanicí metra byla provedena i bezbariérová tramvajová zastávka Lazarská,"* řekl novinářům při návštěvě stanice metra **radní pro dopravu Jiří Pařízek.** Stane se tak během dvouměsíční rekonstrukce tramvajové trati v úseku Lazarská – Jindřišská a samotná zastávka Lazarská *„jako důležitý přestupní uzel v rámci pražské sítě dostane bezbariérovou podobu mysu, tedy prodlouženého chodníku k úrovni tramvaje. Tuto variantu jsme upřednostnili po dohodě s Prahou 1,"* dodal Jiří Pařízek.

Deset dní po návštěvě stanice metra Národní třída, přesně 26. dubna, se RTT Lazarská rozběhla. Dokončena by měla být na konci června 2014 tak, aby byla připravena poskytnout kvalitnější služby společně s návazně otevřenou zrekonstruovanou stanicí metra.

NADSTAVBOVÉ ŠKOLENÍ ŘIDIČŮ AUTOBUSŮ POKRAČUJE

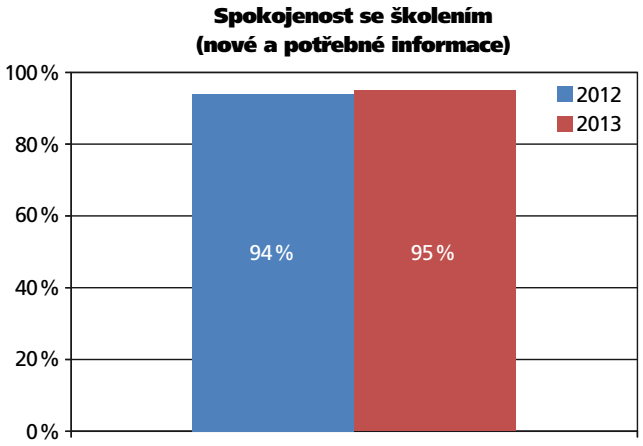
V druhé polovině letošního roku proběhne již potřetí tzv. nadstavbové školení řidičů autobusů, které opět přinese důležitá vnitropodniková témata nad rámec legislativně stanovené osnovy pravidelného školení profesní způsobilosti.

Text a grafy: Jan Barchánek a Stanislav Fiala, ilustrační foto: Petr Sklenář

Pravidelné školení řidičů silničních motorových vozidel, kteří musí mít k výkonu povolání průkaz profesní způsobilosti, je stěžejním úkolem oddělení Vzdělávání – Autobusy. Podmínkou pro zajišťování školení profesní způsobilosti je akreditace k provozování školicího střediska, přičemž rozsah a obsah tohoto školení je taxativně vymezen vyhláškou č. 156/2008 Sb. V roce 2013 se pravidelného jednodenního školení v hostivařské autoškole zúčastnilo celkem 3208 zaměstnanců DPP, z čehož přes 80% tvořili řidiči autobusů jednotky Provoz Autobusy (JPA).

Pravidelné školení řidičů je důležitým prvkem vnitropodnikové komunikace v rámci JPA, a to jak pro předávání informací směrem k řidičům, tak i pro získávání jejich zpětné vazby. Platná vyhláška bohužel neumožňuje úpravy či rozšiřování povinné osnovy školení o další (zejména vnitropodniková) témata, která je vhodné a potřebné vysvětlovat podrobněji, než jen pouhým zveřejněním na nástěnce na garáži. Z uvedeného důvodu zavedla JPA od roku 2012 pro řidiče autobusů doplňkové, tzv. nadstavbové školení v délce čtyři vyučovací hodiny.

Myšlenka doplňkového školení není nová. Již v předchozích desetiletích byla obdobná školení s vnitropodnikovou tematikou pro řidiče autobusů organizována. Frekvence těchto školení vycházela jednak z provozních potřeb (reakce na významné změny postupů či předpi-

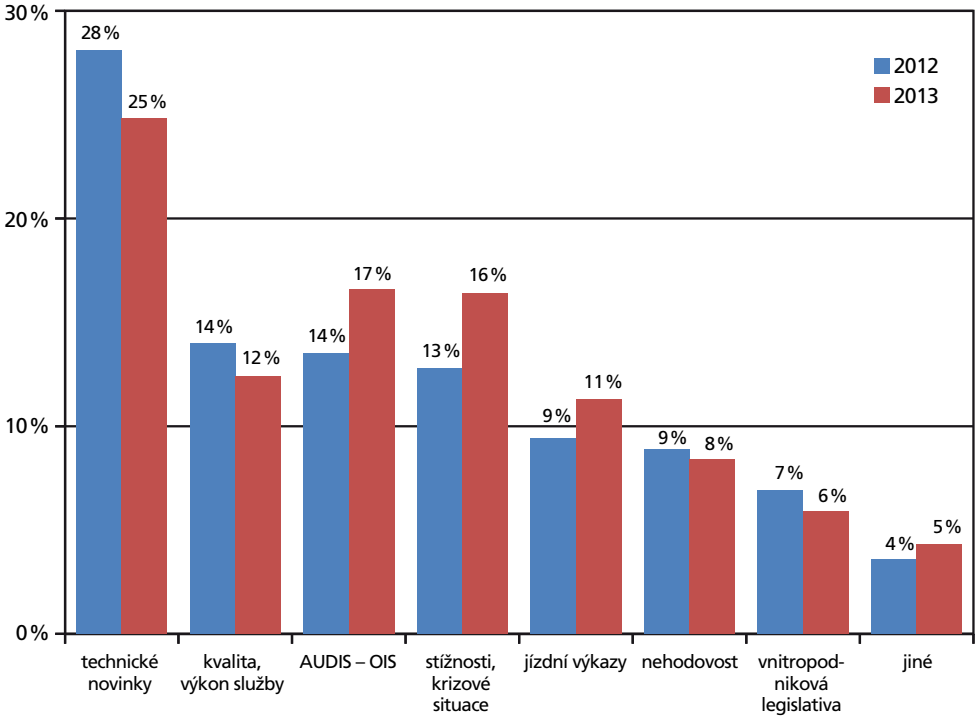


sů), jednak z finančních možností. Právě finanční hledisko bylo jedním z důvodů ukončení jednodenních doplňkových školení řidičů v rámci transformace DPP při sloučení útvarů vzdělávání v personálním úseku.

Když v roce 2011 došlo k převodu oddělení Vzdělávání – Autobusy zpět do jednotky Provoz Autobusy, bylo jedním z klíčových bodů využití potenciálu autoškoly pro zlepšení vnitřní komunikace a rozšíření a zkvalitnění předávaných informací řidičům autobusů. V návaznosti na přímé zapojení autoškoly do řízení JPA v metodické, legislativní i personální oblasti se podařilo zrealizovat řadu velmi důležitých společných projektů. Kromě nadstavbového školení řidičů autobusů je vhodné zmínit i úzkou spolupráci při přípravě ostatních kurzů a školení, spolupráci při prověřování schopností k výkonu povolání řidiče MHD u nových uchazečů, provádění kontrol techniky jízdy nebo kompletní přípravu podkladů pro školení řidičů referentů formou e-learningu.

Obnovení doplňkového školení řidičů autobusů bylo v rámci JPA důkladně zvažováno z hlediska přínosů i nákladů. Významným faktorem pro rozhodnutí o organizaci takového školení bylo mj. i porovnání s pravidelnými školeními strojvedoucích metra a řidičů tramvají, která vzhledem k odlišné legislativě a době trvání umožňují zařazení potřebných vnitropodnikových témat. Výsledkem tak bylo zkušební zavedení čtyř hodin nadstavbového školení řidičů autobusů v druhé polovině roku 2012. Obsah školení byl připraven v úzké spolupráci s dalšími útvary JPA a JSVA. Školení se věnovalo standardům kvality v autobusové dopravě, důvodům jejich zavedení, způsobu měření a kontroly, včetně možností ovlivnění a prevence vzniku nevyhovujících nebo nepřijatelných situací. Dalším důležitým tématem byla nehodovost a možnosti jejího omezování. Třetí oblastí byly novinky a informace k obsluze autobusů a diagnostice závad, tento blok dokonce včetně částečného lektorského zajištění pracovníky JSVA.

Požadovaná témata nadstavbového školení



Školení řidičů je důležitým prvkem vnitřní komunikace v rámci jednotky Provoz Autobusy.

Ze strany řidičů byl zaznamenán při školení nadstandardní zájem o přednášená témata, což dokumentovaly i výsledky odevzdaných anonymních dotazníků ke spokojenosti se školením a uváděné náměty pro témata na další ročník školení. Na základě pozitivních výsledků pilotního běhu v roce 2012 bylo zajištění pravidelného nadstavbového školení zařazeno do cílů kvality JPA pro rok 2013. Druhý ročník nadstavby se věnoval opět novinkám v konstrukci a obsluze autobusů. Blok kvality služby byl tentokrát zaměřen jednak na přípravu budoucí certifikace dle ISO 9001 a EN 13816, dále na předcházení stížnostem cestujících a problematiku kontrolní činnosti ROPID. Provozní dispečink JPA zajistil lektorsky třetí téma – dispečerské řízení a likvidace mimořádných událostí.

Pro rok 2014 připravila JPA obdobný harmonogram školení, kdy pravidelná jednodenní školení probíhají v prvním pololetí a od září bude následovat opět půldenní nadstavba. Řidiči autobusů se mohou těšit na novinky z výpraven (např. podrobnosti k využívání a rozvoji systému manipulačního pracoviště), již tradiční informace k rozvoji autobusové techniky a v neposlední řadě na prevenci a řešení konfliktních situací s lektorskou spoluprací kolegů z psychologické laboratoře. Věříme, že i třetí ročník nadstavbového školení splní svůj účel a přinese řidičům zajímavé a důležité informace.

NEJVÝŠE POLOŽENÉ NÁDRAŽÍ V EVROPĚ

Cesta na nejvýše položené nádraží v Evropě začíná ze dvou švýcarských městeček – Lauterbrunnen a Grindelwald. Železniční trať mezi nimi nese název Wengrnalpbahn a v délce 19,1 km je světově nejdelší ozubenou železnicí s nepřetržitým ozubeným hřebenem, tedy nemá pouze adhezní úseky. Soupravy nejezdí přímo z jedné konečné stanice do druhé, ale s přestupem na Kleine Scheideggu (2061 m.n.m.).

Text a foto: Přemysl Kudrna

K dalším zajímavostem patří, že z bezpečnostních důvodů podle provozních předpisů musí být elektrický vůz vždy umístěn na dolním konci vlaku. Důsledkem toho je, že vlaky nejezdí přes Kleine Scheidegg přímo a je zde nutný přestup. Z provozně-technologických důvodů je zde vybudován triangl (vytesaný ve skále u zastávky), kde je možné soupravu otočit a použít na druhé straně trati. Jedná se o typ železniční soustavy Riggenbach – ozubnici tvoří dva válcované U profily, mezi které jsou namontovány jednotlivé zuby. Podélné síly se z ozubnice do pražců přenášejí nejen šrouby přímo, ale i prostřednictvím úhlových spojek ozubnice, které se opírají o pražce. Tato trať má rozchod 800 mm a napájení 1,5 kV DC. Každý vagon je vybaven čtyřmi brzdnými systémy: dvěma mechanickými, jednou nezávislou elektrickou a jednou rekuperační brzdou, díky níž čtyři vozy sestupující do údolí dokážou vyrobit proud pro jeden vůz stoupající nahoru.

Ozubnicová úzkorozchodná železnice nazvaná Jungfraubahn svoji cestu na nejvýše položené nádraží v Evropě začíná z již jmenované přestupní stanice Kleine Scheidegg a končí v rozlehlém nádraží, které je celé umístěno v tunelech (nástupiště jsou vytesaná ve skále) ve výšce 3454 m n. m. v sedle Jungfraujoch. To je nejnižší místo horského hřebene mezi horami Mönch (4107 m n. m.) a Jungfrau (4158 m n. m.) v Bernských Alpách. Když vlak během své cesty zastaví po dobu pěti minut ve stanicích Eigerwand (2865 m n. m.) anebo Eismeer (3158 m n. m.), otevřou se úžasné výhledy na mohutný ledovcový splaz Aletschgletscher (22 km dlouhý, největší údolní ledovec v kontinentální Evropě, který se tady sbíhá ze sedla mezi štíty Jungfrau a Mönch). Cestující mohou obdivovat tyto krásy díky velkým panoramatickým oknům.

Pohled z okénka vlaku na nádraží Kleine Scheidegg s vlakem na trati Jungfraujoch.

Od začátku stavby se počítalo s elektrickým pohonem, neboť parní pohon nebyl pro takto dlouhý tunel vhodný. Původně byla elektrizována trojfázovou soustavou 500 V 38 Hz. V roce 1965 bylo napájení změněno. Proto jsou vlaky dnes poháněny třífázovým střídavým proudem (3x 1125 V/50 Hz AC) – dvě fáze jsou vedeny v trolejovém vedení, třetí fáze je vedena kolejnicemi. Dráha je vybavena ozubnicí systému Strub. Ten spočívá v tom, že ozubnice je tvořena kolejnicí, v jejíž hlavě jsou vyfrézovány zuby. Vozidlo je opatřeno háky zasahujícími pod hlavu této kolejnice a brání vyšplhání kola na zuby. Tato zubačka společně se švýcarskou zubačkou Gornergratbahn (ta vede z Zermattu na Gornergrat, odkud jsou úžasné pohledy na Matternhorn, Monte Rosu a dalších dvacet čtyřtisícovek) patří mezi několik posledních zubaček na světě s třífázovým napájením (ještě např. Train de la Rhune ve Francii nebo Corcovado Rack Railway v Brazílii). Systém způsobuje komplikace na kříženích a výhybkách (obě vrchní fáze musí být stále odděleny), na druhou stranu elektromotor připojený na třífázovou síť přináší podstatnou výhodu – při překročení synchronních otáček přejde plynule do generátorického režimu a působí jako brzda.

Vlak na trati Jugfraubahn jedoucí po výjezdu z hory Eiger směr Kleine Scheidegg.

Výstavba trati začala roku 1896 a rychle pokračovala. Současná podoba celého provozu však vznikla až o šestnáct let později, tak dlouho trvalo prorazit zbytek skály a položit koleje do vrcholové stanice Jungfraujoch ve skalním masivu pod ledovcem. Do vrcholové zastávky Jungfraujoch se jezdí od 1. srpna 1912. Vlaky dosahují maximální rychlosti 27 km. Traťový tunel má celkovou délku 7122 m a vede uvnitř hory známé horolezecké hory Eiger asi 40 m od její kolmé severní stěny a později obloukem o 180° přechází do masivu hory Mönch. Cesta mezi horskými sedly (respektive nádražími) Kleine Scheidegg a Jungfraujoch je dlouhá 11 827 m. Zubačka má rozchod 1000 mm a překonává výšku 1393 metrů. Jungfraubahn patří k nejfantastičtějším ozubnicovým drahám světa. Z konečné se otevírá pohled na impozantní ledové obry regionu, Eiger, Jungfrau a Mönch. Kousek od nádraží lze navštívit ledový palác, ve kterém jsou vymodelovány nejrůznější objekty z ledu. Můžete také projít 231 m dlouhou chodbou a „přesednout“ na výtah, který vás vyveze o 114 metrů výše do vědecké laboratoře Sphinx.

Dopravní podnik partnerem Prague Card

Dopravní podnik se stal od 1. dubna 2014 jedním z hlavních partnerů turistické karty Prague Card. Karta je určena především návštěvníkům metropole z řad turistů, jak zahraničních, tak tuzemských.

Dagmar Habová

Turistická karta funguje od roku 1992, pod názvem Prague Card od roku 1996 a postupně rozšiřuje nabídku svých služeb. V minulosti měla papírovou i plastovou podobu, v současnosti je z ní plastová karta s elektronickým čipem s dobou platnosti na 2 dny, 3 dny nebo 4 dny. Je vydávána ve dvou variantách, pro dospělé (Adult) a zlevněná pro studenty a děti (Student). Její cena se pohybuje v rozmezí od 1280 do 1780 Kč. Ke každé kartě náleží informační publikace v 7 jazycích s popisem objektů, které může držitel karty navštívit, a služeb, jež může během svého pobytu v Praze využít. Po zakoupení karty svému držiteli umožňuje dále již bezplatnou návštěvu více jak 50 hlavních turistických objektů v Praze, okružní jízdu Prahou, plavbu po Vltavě, procházku s průvodcem, zajímavé slevy na další vstupy, exkurze, plavby, kulturní představení. Vstupem do prvního objektu se karta elektronicky aktivuje.

Nahoře: Ukázka dvoudenní karty pro dospělé a třídenní pro děti a studenty.

V rámci pilotního projektu je smlouva DPP se společností PRAGUE CARD uzavřena na jeden rok. Dopravní podnik má možnost sledovat prostřednictvím softwarového systému LPOS statistiku aktivovaných karet.

Významnou novinkou je, že letos poprvé zahrnuje bezplatné využití dopravy v rámci pražské MHD. Platnost karty je na území Prahy v systému PID v tarifních pásmech P, 0, B – v metru, tramvajích, lanové dráze na Petřín, městských autobusových linkách, příměstských autobusových linkách PID (pouze úseky na území hl. m. Prahy), na přívozech a na lince AE (Airport Express). Na rubu karty je nutné před vstupem do vozidla nebo do přepravního prostoru PID čitelně a nesmazatelným způsobem vyplnit datum prvního dne platnosti, jméno a příjmení držitele. Karta je nepřenosná a při přepravní kontrole je cestující povinen předložením osobního dokladu doložit, že dle jména a příjmení je jejím oprávněným držitelem.

Kartu je možné zakoupit předem po internetu na webu www.praguecard.com, v informačních centrech Pražské informační služby – Prague City Tourism (PIS – PCT) a v cestovních kancelářích.

PRO VYUŽITÍ V DOPRAVĚ ROZLIŠUJEME JÍZDNÉ ZA AKTIVOVANOU:
2DENNÍ PRAGUE CARD ZA 220,- KČ
3DENNÍ PRAGUE CARD ZA 310,- KČ
4DENNÍ PRAGUE CARD ZA 420,- KČ

Prague Card je členem odborné sekce European City Cards (ECC) v rámci Evropské asociace městské turistiky (European Cities Marketing), jejímž oficiálním členem za Prahu je PIS – PCT. Na nedávné konferenci ECC v Kodani byla provedena analýza turistických karet ve 40 městech Evropy, která za nejvstřícnější vůči zahraničním návštěvníkům označila tzv. „all inclusive" model karty, tedy typ karty, který zahrnuje bezplatnou dopravu a bezplatné vstupy do památek. Tento model používá většina karet zahrnutých v ECC a zařazením pražské dopravy do svého programu spolu s bohatou nabídkou bezplatných vstupů se tak Prague Card dostává na úroveň zcela srovnatelnou s nejlepšími turistickými kartami Evropy.

Kombinací bezplatné dopravy, bezplatných vstupů a zajímavých slev návštěvník dostává v kartě komfort, širokou nabídku se svobodou volby a úsporu. Tu si může předem spočítat na webu praguecard.com v kalkulátoru, v němž si vybere objekty a služby, které chce navštívit a využít, a kalkulátor mu spočítá, kolik by zaplatil při běžné ceně a kolik s kartou Prague Card.

Zatím se jedná o pilotní projekt, smlouva se společností PRAGUE CARD, spol. s r.o., je uzavřena na jeden „zkušební" rok. Dopravní podnik má možnost sledovat prostřednictvím softwarového systému LPOS statistiku aktivovaných karet, jak souhrnně, tak jednotlivě, včetně sériového čísla, typu karty, její platnosti a data aktivace. V průběhu zkušebního provozu se bude vyhodnocovat počet distribuovaných karet a počet aktivovaných karet, tyto údaje budou sloužit k vyhodnocení zkušebního provozu projektu a nastavení podmínek k jeho případnému pokračování.

PRAGUE CARD POPRVÉ OD LETOŠNÍHO ROKU ZAHRNUJE BEZPLATNÉ VYUŽITÍ DOPRAVY V RÁMCI PRAŽSKÉ MHD. PLATNOST KARTY JE NA ÚZEMÍ PRAHY V SYSTÉMU PID V TARIFNÍCH PÁSMECH P, 0, B – V METRU, TRAMVAJÍCH, LANOVÉ DRÁZE NA PETŘÍN, MĚSTSKÝCH AUTOBUSOVÝCH LINKÁCH, PŘÍMĚSTSKÝCH AUTOBUSOVÝCH LINKÁCH PID (POUZE ÚSEKY NA ÚZEMÍ HL. M. PRAHY), NA PŘÍVOZECH A NA LINCE AE (AIRPORT EXPRESS).

Květnový historický kaleidoskop 2014

Devátý květen 1974 byl bezesporu významným mezníkem v historii pražské městské hromadné dopravy. Praha se dočkala svého metra. Ale ten den do historie nevstoupil jen díky metru. Současně došlo k několika dalším významným událostem: přestaly jezdit staré tramvaje, z povrchové dopravy definitivně zmizeli průvodčí a Pražané si běžné jízdenky začali kupovat v trafikách nebo ve zvláštních předprodejních místech. A kromě toho všeho nastala i velká revoluce v linkovém vedení městské dopravy.

Pavel Fojtík, foto: archiv DPP

PRAŽSKÉ METRO ZAHAJUJE

Byl to náročný začátek května. Stavbaři a pracovníci DP-Metro měli mnoho složitých a částečně i nepříjemných jednání. Od 9. května mělo jezdit metro naplno, a přesto se objevily některé komplikace. Ve čtvrtek 2. května zasedala hlavní kolaudační komise, která nebyla spokojena s obecným vyhodnocením zkušebního provozu. Měla se také konat závěrečná zkušební jízda, jež byla plánována na 8. května, ale na návrh generálního ředitele byla přeložena už na 6. května večer, aby nezkomplikovala přípravy na zahajovací jízdu.

Problémů k řešení bylo stále dost. Už delší dobu se vyskytovaly potíže u některých eskalátorů, především u těch delších. Nikdo si nechtěl ani ve zlém snu představit, že by nemohla být kvůli závadám uvedena do provozu některá stanice. Problémy byly například v nejhlubší stanici „prvního céčka" I. P. Pavlova. Potíže se nakonec podařilo na poslední chvíli zvládnout za cenu mimořádných opatření. Tak trochu bylo vidět, že sdružený socialistický závazek, že metro zahájí provoz už 9. května místo původně plánovaného 1. července, byl tak trochu na hranici sil zúčastněných.

V pondělí 6. května se tedy konaly závěrečné zkušební jízdy. Závěr úřední komise zněl: *„Zkušební jízda byla provedena v rámci prověřování zabezpečovacího zařízení a bylo jí prokázáno, že trať stavby I.C metra a její zařízení jsou způsobilé v rámci zkušebního provozu pro provoz s cestujícími."* O den později proto mohl odbor výstavby národního výboru hlavního města Prahy, který byl drážním správním orgánem, vydat ten nejdůležitější dokument – souhlas se zahájením provozu s cestujícími od 9. května 1974.

Zatímco na tratích a ve stanicích probíhaly poslední kontroly a očekával se oficiální souhlas se zahájením provozu s cestujícími, jiné útvary podniku zajišťovaly oficiální slavnostní zahájení. Kromě důležitých tuzemských hostů z řad odborných organizací, státních a městských úřadů se na slavnostní zahájení provozu zvala celá řada zahraničních hostů, především ale ze Sovětského svazu, za jehož úzké spolupráce výstavba metra probíhala. Byli pozváni zástupci sovětských dopravních podniků provozujících metro – z Moskvy, Leningradu, Kyjeva, Baku a Tbilisi (dnes jde o čtyři různé nezávislé státy), dále zástupci Mytiščinského strojírenského závodu (vyrobil vozy pro pražské metro) a zástupci dopravních podniků z Berlína a Budapešti. Ze západních hostů najdeme především zástupce Mezinárodního svazu veřejné dopravy UITP a organizace AVIS. Pro delegace byl připraven několi-

Jeden z typických snímků 9. května 1974. Prezident Gustáv Husák zahajuje přestřižením pásky provoz pražského metra.

Fotograf Josef Váša pořídil pro Dopravní podnik tento propagační snímek na téma: Když nezaplatíte, turniket vás nevpustí do metra.

kadenní bohatý program, při kterém jim byla představena i některá nejmladší pracoviště pražských Dopravních podniků (depo Kačerov, opravna tramvají v Hostivaři, autobusová garáž Klíčov a tramvajová vozovna Hloubětín). Kromě různých společenských setkání se hosté vydali i na výlet do Karlových Varů, Mariánských Lázní, Teplé a Plzně. Samozřejmě nejdůležitější událostí bylo zahájení provozu metra.

Ve čtvrtek 9. května se na Kačerově sešla celá řada hostů i zástupců sdělovacích prostředků. V 9 hodin začalo slavnostní shromáždění a v 9 hodin a 19 minut přestřihl prezident Gustáv Husák symbolickou pásku a zahájil tak provoz pražského metra. Sen několika generací se právě splnil. Pražané dostali svých prvních 7 kilometrů metra s 9 stanicemi a začali si zvykat na některé novinky – především na turnikety.

V ULICÍCH JEN NOVÉ VOZY A BEZ PRŮVODČÍCH

Od 9. května vyjížděly do pražských ulic na jednotlivé linky jen nové tramvaje typu T1 a T3. Staré dvounápravové vozy, jezdící na posledních linkách 7, 18 a 23, zatáhly v noci naposledy do vozoven za nesmírné pozornosti tramvajových fanoušků. A v den, kdy se pod Prahou poprvé rozjelo metro s cestujícími, vyrazil z vokovické vozovny na Pankrác symbolický rozlučkový konvoj starých vozů. „Staré tramvaje se loučí s Prahou," oznamoval transparent na jejich boku. Tramvajový průvod se ovšem loučil současně s tramvajovou tratí v Budějovické ulici. Tehdy začala kapitola historie pražské MHD, která tomuto dopravnímu prostředku nepřála. Budoucnost mělo jen metro doprovázené autobusy.

Novinkou pro Pražany ale nebylo pouze metro. Se starými tramvajemi zmizela po 99 letech profese průvodčích.

Jízdenka z prvního dne provozu metra. Oficiálně se 9. května do metra dalo vkročit jen při předložení této jízdenky.

Ve vlacích 2xT3 měli zvláštní stanoviště ve druhém voze, zatímco v těch předních byla tzv. samoobsluha. U starých souprav to bylo podobné. Průvodčí bývali jen ve vlečných vozech (volně jimi procházeli) a v motorových vozech byly také samoobslužné pokladny, jen vydávaly jiné jízdenky. Zatímco průvodčí vydávali jízdenky, na které se mohlo přestupovat, ty z motorových či předních vozů byly jen pro přímou jízdu. Dodejme, že na lince č. 7 v té době jezdily jen staré motorové vozy bez vlečných – zde samoobslužné pokladny nebývaly a ve voze byl průvodčí. Místo průvodčích a samoobslužných pokladen se v tramvajích a autobusech objevily nové mechanické označovací strojky, ve kterých si cestující sami označovali jízdenky. Ty jim ale nevydal průvodčí, museli si je koupit v předprodejích anebo v trafikách. Jen několik prvních dnů bylo možné nové jízdenky zakoupit i v tramvajích.

Mechanizované odbavování cestujících pak sloužilo v povrchové dopravě příštích 22 let – až do roku 1996. Důležitou novinkou bylo zavedení nového tarifu – na jízdenky už nebylo možné přestupovat, protože jejich platnost končila při vystoupení z vozidla. Výjimku pak tvořily případy, kdy se přestupovalo na náhradní autobusovou dopravu při výlukách. Aby nebylo novinek málo, v metru nové jízdenky neplatily a do stanic se vstupovalo přes turnikety, do kterých se vhazovala korunová mince. Kdo měl dvoukorunu nebo pětikorunu, musel použít měniče mincí, které byly instalovány ve vestibulu každé stanice metra.

V povrchové dopravě nastala doslova malá revoluce. V souvislosti se zahájením provozu na první lince pražského metra se uskutečnila komplexní změna linkového vedení. Jen v tramvajové síti byla změněna trasa 10 linek, 4 byly zrušeny a 6 nových linek vzniklo. Do toho počítáme ›››

Vpravo: Měnič mincí dnes v metru už neuvidíme.

Dole: 9. květen 1974. Průvod starých tramvají dorazil na konečnou na Budějovickém náměstí. Od příštího dne sem už tramvaje nejezdily.

i noční trasy. V té době ještě noční tramvajové linky neměly vlastní čísla a jezdily buď v pravidelných denních, anebo pozměněných trasách. Změny se týkaly také desítek autobusových linek, ať již šlo o úpravu jejich tras, zřízení, zrušení anebo přečíslování.

Vlevo: Jeden z posledních pražských průvodčích a jeden z posledních řidičů starých tramvají. Tato dvojice jezdila na sólo sedmičce. Zná někdo jejich jména?

Vpravo: Loučení se starými tramvajemi (a také s tramvajovou tratí v Budějovické ulici) 9. května 1974.

DOPRAVNÍ PODNIK MYSLEL BĚHEM LET NA SBĚRATELE ODZNAKŮ

Když pražské metro v roce 1974 zahájilo provoz, začala tím i nová, ale bohužel ne vždy dodržená tradice, že k zahájení provozu na novém traťovém úseku metra byl vydán pamětní odznak. V roce 1974 tak poprvé účastníci slavnostního zahájení dostali do rukou první ze série odznaků – červený čtvercový se známým emblémem metra, tj. s písmenem M. To bylo kombinováno se šipkou směřující dolů, provázenou vodorovnými čárkami, které jsou stylizací křídel, jež navazují na klasické znamení dopravy, okřídlené kolo. Nad písmenem M byl dvouřádkový nápis ZAHÁJENÍ PROVOZU a mezi dvěma vodorovnými čárami letopočet 1974.

Od té doby Dopravní podnik vydával téměř při každém zahájení provozu na novém traťovém úseku příležitostný odznak. Bohužel, správně jste četli slůvko „téměř“. V několika případech odznak pravděpodobně nebyl vydán, i když se mohlo stát, že o něm v archivu DPP jen nevíme. Odznaky byly vždy v charakteristické barvě tratě, tj. červené, zelené a žluté. Odznak pro první provozní úsek té které tratě byl připínací s vodorovnou jehlicí a záchytkou. Odznaky pro druhé a další provozní úseky či samostatně otvírané stanice byly menší, se zaoblenými rohy a byly zapichovací se svislou jehlicí.

Zatím máme v evidenci tři červené odznaky pro trať C (I.C, II.C a III.C). Jestli byly vydány v letech 2004 a 2008 odznaky pro úseky IV.C1 a IV.C2, nevíme. Pro trať A jsou evidovány čtyři odznaky (I.A, II.A, Strašnická, Skalka), přičemž odznak pro zahájení provozu stanice Depo Hostivař v roce 2006 zřejmě vydán nebyl. Sada žlutých odznaků pro trať B obsahuje všechny základní traťové úseky (I.B až V.B), ale neznáme odznaky pro stanice Hloubětín a Kolbenova.

Kromě odznaků pro zahájení provozu byly vydány také několikrát výroční odznaky k pátému, desátému, patnáctému a dvacátému výročí zahájení provozu (o dalších nevíme), odznak k dosažení 30 km sítě metra, nejméně dva odznaky připomínající československo-sovětskou spolupráci a také dvě sady malých různobarevných odznáčků s logem metra, kdy první série 10 odznaků vyšla v roce 1974. Druhá série, s mladším logem, byla vydána kolem roku 1988 a je v ní evidováno 9 odznaků. Pokud někdo ze sběratelů ví o dalších odznacích na téma Metro, uvítáme každé doplnění.

Lidé se však zajímají nejen o odznaky, ale také o drobnou plastiku. Sem patří různé plakety a pamětní medaile. Krásné ražby byly vydány například k 10., 15. a 30. výročí metra. 35. výročí si připomněly skromnou ražbou v roce 2009 alespoň odborové organizace. Ale jestli byly vydány medaile také k 20. a 25. výročí, to bohužel nevíme. Kromě toho byla v roce 1981 vydána pamětní medaile i k 10. výročí založení DP-Metro. Také tady se obracíme na pamětníky s prosbou o spolupráci při evidování těchto předmětů.

Dole vlevo: První ze série pamětních odznaků vydávaných při příležitosti zahájení provozu na novém úseku metra.

Dole vpravo: Zatím poslední známý pamětní „zahajovací“ odznak byl vydán v roce 1998. Zná někdo i nějaké mladší?

Tak vypadala pamětní medaile vydaná v roce 1989 k 15. výročí zahájení provozu metra.

LETEM DOPRAVNÍM SVĚTEM

V tomto čísle DP kontaktu se podíváme do možné budoucnosti veřejné dopravy, jak je testována v rámci americké NASA, dozvíme se o projektu výzkumu automatického metra a pařížských opatřeních na snížení znečišťování ovzduší, prohlédneme si turecké trambusy a pražské tramvaje v Číně.

Radka Herglová a Zuzana Meszárošová

FUTURISTICKÁ VIZE PŘEPRAVY Z KALIFORNIE

(Reportér AŽD Praha 1/2014)

Zdroj: skytran.us

Kolejnicová dráha zavěšená ve výšce 10 metrů a přepravní „kapsle" pro dva lidi pohybující se bez řidiče na magnetickém polštáři. Zdá se vám to jako obrázek z nějakého sci-fi filmu? Možná pro nás bude tato varianta přepravy samozřejmou již v blízké budoucnosti. Skytran, jak se prototyp této přepravy nazývá, by byl řešením rychlé, bezpečné, bezhlučné a ekologické přepravy v přeplněných městech. Vozidla se pohybují na principu Maglev, tedy pomocí magnetických polštářů několik centimetrů nad kolejnicí. Pomocí solárních panelů jsou schopny dosáhnout rychlosti až 160 km/h. V současnosti již existují dva modely, které budou testovány na základě povolení společnosti NASA Ames na zkušební smyčce. Pokud tyto jízdy dopadnou dobře, bude Skytran uveden do provozu v rámci amerického Silicon Valley (nejjižnější část sanfranciského pobřeží v Severní Kalifornii) v roce 2015.

EVROPSKÁ DOTACE NA VÝZKUM AUTOMATICKÉHO METRA

(Railway Gazette 1/2014)

Evropská komise uvolnila dotaci 15,2 mil. EUR (414 mil. Kč) z příspěvku Francie na podporu Metrolab – společného podniku Alstom a pařížského dopravce RATP, který realizuje projekt „Metro budoucnosti". Projekt má za cíl vyvinout technologii pro bezobslužné metro ve velkých městech, která by umožňovala nejvyšší stupeň automatizace bez nutnosti monitoringu. Tento stupeň by měl být sám o sobě schopen vyřešit případné narušení systému. Na výzkumu se podílejí také výzkumné instituce IFSTTAR, ENSAD, laboratoře CNRS ve Francii a TNO v Nizozemí. Část výsledků bude v budoucnu volně dostupná veřejnosti ve formě publikací a akademických školení.

NOVÝ SYSTÉM TRAMBUSŮ V TURECKU

(Stadtverkehr 3/2014)

V Malatyi, městě v jihovýchodním Turecku, bude již na jaře tohoto roku spuštěn nový systém veřejné dopravy – trambus. Malatya je prvním městem Turecka, kde se tento systém zavádí, bude to tedy průkopnický projekt pro celou zemi. Dodávku provádí firma Bozankaya spolu se společností Vossloh Kiepe, která zajišťuje elektrické vybavení. Půjde o 10 dvoukloubových vozů o délce 24 m s 58 místy k sezení a 164 ke stání. Trambus tramvaj pouze nepřipomíná, ale má i některé její vlastnosti, jako je nabíjení přes trolej, možnost rekuperace energie vzniklé z brzdění, jež může být díky trolejím využita i jinými vozidly. Navíc je tento netradiční dopravní prostředek vybaven dieselovým generátorem, který může být použit jako pohon v případě nouze. Tento nově zvolený systém nahradí velké množství autobusů a minibusů, a sníží tím emise CO_2 vypouštěné do ovzduší. Nejprve bude zavedena linka z centra města k místní univerzitě, během následujících let se plánuje vybudování sítě o celkové délce 51 km.

Zdroj: rayhaber.com

PRAŽSKÉ TRAMVAJE 15T FORCITY V ČÍNĚ

(Railway Gazette 4/2014)

Zdroj: Railway Gazette

Prototyp tramvaje 15T ForCity, vyrobený společností CSR Qingdao Sifang v licenci Škoda Transportation pro čínský trh, zahájil v Číně ukázkové jízdy pro potenciální zákazníky. Čínská firma chce nyní tramvaj ForCity nabízet v tendrech vypsaných tamními městy. Licence byla uzavřena na 10 let a počítá s výrobou maximálně 400 kusů tramvají. Hodnota zakázky by tak mohla celkem dosáhnout až pěti miliard korun. 50,6 m dlouhé, 100% nízkopodlažní vozy vybavené motory s permanentními magnety dosahují rychlosti až 70 km/h. V Šanghaji už letos začnou práce na prvních dvou linkách (celkově je plánováno 6 o délce 28,5 km) a možná už za tři roky budou v čínské metropoli jezdit stejné tramvaje jako v ulicích Prahy…

PAŘÍŽSKÝ BOJ PROTI ZNEČIŠŤOVÁNÍ OVZDUŠÍ

(UITP EU-Express Newsletter č. 2/duben 2014)

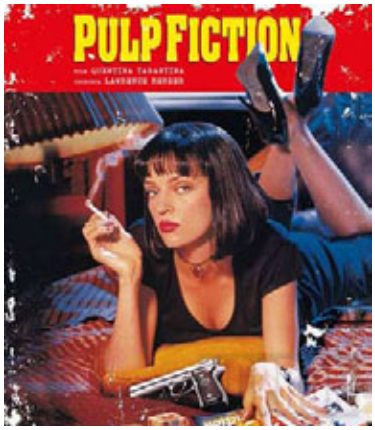
Nejedna světová metropole se potýká s problémy znečištěného ovzduší. 14. března tohoto roku zažila francouzská metropole extrém v podobě 180 mikrogramů prašných částic/m^3, což je více než dvojnásobné překročení limitu (80 mikrogramů/m^3). Úřady nařídily zákaz automobilové dopravy a Pařížané mohli v rámci opatření na snížení znečištění ovzduší využít bezplatné cestování veřejnou dopravou a zdarma též bike- a car-sharingový program. Okamžitý efekt těchto kroků byl znát už při měření o tři dny později v podobě 60% snížení dopravní kongesce ve městě a poklesu hodnot znečišťujících částic v ovzduší mezi 40–55 mikrogramy/m^3. Prezident RATP Pierre Mongin uvedl, že šlo o skvělou příležitost představit veřejnou dopravu i řidičům, kteří běžně tuto možnost přepravy nevyužívají. Současně prezentoval záměr společnosti vyměnit do roku 2025 celý autobusový vozový park s dieselovým pohonem za autobusy s pohonem elektrickým, a to nejenom v Paříži, ale v rámci celého regionu Île-de-France.

KAM V PRAZE ZA KULTUROU

Milan Slezák, foto: archiv DPP

FILM

Více než dvacítka nových filmů míří do našich kin také v pátém měsíci letošního roku. Kromě toho, že se na plátna vrací kultovní snímek Quentina Tarantina z roku 1994 Pulp Fiction a režisér Vít Olmer oživuje své hrdiny z domácího „veksláckého trháku" Bony a klid ve druhém pokračování, se milovníci filmu dočkají i dalších novinek.



Fanoušci Bena Kingsleyho se mohou s tímto hercem setkat v německém výpravném historickém snímku Ranhojič. Děj se odehrává v 11. století. Hlavním hrdinou je Rob Cole, jenž disponuje zvláštní schopností. Dokáže vycítit, když má někdo zemřít. Po smrti jeho rodičů se jej ujme potulný ranhojič a Rob se postupem času stává jeho učedníkem. Jeho touha dozvědět se o řemesle co nejvíc ho nakonec zavede až do Persie, kde se snaží dostat do lékařské školy. Přijetí mu ale zajistí až setkání s perským šáhem.

Velmi dobré ohlasy provázejí švédský film Stoletý stařík, který vylezl z okna a zmizel. Černě humorná road movie na motivy románu Jonase Jonassona vypráví o neobvyklém životním příběhu svéhlavého muže, který se sice nikdy nezajímal o politiku, ale přesto byl vždy (třeba jako svého času jistý Forrest Gump) nějak zapleten do velkých historických událostí 20. století. A oč v lehce absurdním ději vlastně jde? Stoletý Allan Karlsson, svérázný stařík s celoživotní vášní pro dynamit a tvrdý alkohol, místo oslav svého jubilea proleze oknem domova důchodců a dá se na útěk. Cestou přibere ukradený kufr plný peněz, několik bizarních přátel a dokonce i jednu slonici. Na stopě je mu policie i gang, kterému patřil onen kufr s penězi. Dějem se pak prolíná příběh jeho dlouhého života, jenž jako by byl satirickými dějinami celého moderního světa.

DIVADLO

Divadlo Na zábradlí uvedlo v dubnu v premiéře inscenaci Jiřího Havelky a Dory Viceníkové Šílenství. Hra je jakousi variací na detektivku s prvky žánru film noir, kde nic není takové, jak se na první pohled zdá. Seznamuje diváka s tím, co se asi děje v hlavě odepsaného detektiva, který se stále snaží najít první stopu zločinu. Noční kluby, opuštěné ulice, zakouřené bary, tím vším se plouží už trochu opotřebovaný detektiv, který tuší, že za vším se schovává znamení a skrytý význam. Hraní si s prvky detektivek drsné školy se v rolích detektiva, femme fatale, hotelových poslíčků, podezřelých týpků a jiných podvratných živlů zhostili Leoš Noha, Petr Čtvrtníček, Jiří Vyorálek, Ladislav Hampl, Ivan Lupták či Magdaléna Sidonová. V květnovém programu je Šílenství připraveno na sobotu 24. května.

VÝSTAVA

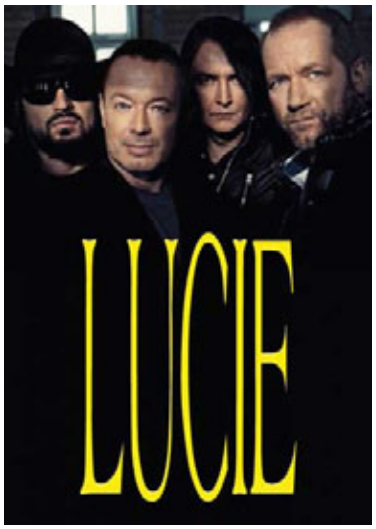
V Domě U Kamenného zvonu lze až do srpna navštívit výstavu věnovanou výtvarnému dílu známého režiséra s názvem Tim Burton a jeho svět. Výstava čerpá ze soukromého archivu Tima Burtona a představuje souhrn jeho tvorby v pěti stovkách kreseb, maleb, fotografií, skic, animovaných děl a sochařských instalací pro něj poměrně typických a rezonujících také v postavách a světech známých z jeho filmů. Návštěvníci tak mohou nahlédnout do „světa Tima Burtona" nejen prostřednictvím exponátů spojených s jeho nejproslulejšími filmy či knižními projekty, ale i ukázek z dosud nikdy nezveřejněné tvorby.

Vlevo dole: Ranhojič coby adaptace stejnojmenného románu Noaha Gordona přišel do českých kin 8. května.

Justin Timberlake se do Prahy chystá se svou The 20/20 Experience Tour.

HUDBA

V termínech na přelomu května a června se k nám chystá hned několik interpretů, kteří mají v hudebním světě stále svůj zvuk. V sobotu 17. května se v Divadle Archa představí The Sisters Of Mercy, soubor, který v 80. a 90. letech spolu s dalšími formoval žánr zvaný gothic rock. V pátek 30. května zahrají v Kongresovém centru



artrockoví veteráni, britská kapela Yes. Ta má na letošní rok naplánované evropské turné, na němž se věnuje třem svým legendárním albům – The Yes Album, Close To The Edge a Going For The One. V úterý 3. června obsadí O2 arenu současná popová hvězda, Američan Justin Timberlake. V České republice se v rámci svého světového comebackového turné k dvojici desek, které vyšly pod názvem The 20/20 Experience, představí úplně poprvé. Ve středu 11. června pak čeká milovníky hudby například setkání se svébytnou americkou interpretkou Tori Amos (v Kongresovém centru), která se do Prahy vrací po pěti letech. A nakonec… také jedno velké jméno za domácí hudební scénu. Kapela Lucie zaplní O2 arenu hned tři dny po sobě – 10., 11. a 12. června.

Křížovka: V tajence najdete dokončení citátu českého režiséra Karla Kachyni (1924 – 2004): Smyslem mého života je, kromě lásky, vyjádřit filmem svou přítomnost na tomto světě...

POMŮCKY: KAON, SJL, TEE, TIMER, VIN	PRVNÍ PĚVKYNĚ OPERY	1. DÍL TAJENKY	LÁTKA VYROBENÁ NA STAVU	ZNAČKA OERSTEDU	RAISOVY INICIÁLY		SPODEM	MALÝ IVAN	POSLAT ZPRÁVU	HLAS OSLA	INICIÁLY LITERÁTA LECE		KRYTÝ OCHOZ	MIZET	POKOLENÍ	VZOREC OXIDU ZLATA
NECHUTNÝ NÁPOJ						SPOJOVNÍK						SVATOZÁŘ / NĚMECKÝ MLUVNICKÝ ČLEN				
BAHENNÍ BYLINA						2. DÍL TAJENKY / PRIMÁT										
STARŠÍ ZNAČKA POKRM. TUKU				SVETR KE KRKU / MILENEC (ZASTAR.)						POHLAVNÍ TOUHA / CIZÍ MUŽ. JMÉNO						
VÝBUŠNÉ TĚLESO					ŠKOLNÍ POUZDRO / JMÉNO JIRÁSKA						SLOVENSKY „NIKDO" / STARO-GERMÁN				4. DÍL TAJENKY	ANTICKÝ PĚTIBOJ
ZNAČKA MLÉČNÝCH VÝROBKŮ						ELEMENT. ČÁSTICE / PŘEMÝŠ-LET						KONEC LANA / ELEMENT. ČÁSTICE				
JMÉNO FILMOVÉHO KAČERA							RUSKY „KLUZIŠTĚ" / DRŽÁKY RUKOPISŮ						NĚMECKY „ČAJ" / ÚDĚL (KNÍŽNĚ)			
OFOUK-NOUT								OPĚRNÁ ZEĎ / VÝTVARNÍ UMĚLCI						ZNAČKA ZINKU / ČESKÉ MĚSTO		
PŘEDLOŽKA			ČASOVÝ SPÍNAČ / NOŽNÍ PÁKA						TRÁPIT / PŘÍTOK VÁHU							
ASOC. TENI-SOVÝCH PROFESIO-NÁLŮ (ZK.)				ZN. JAPON. ELEKTRO-NIKY / IMPÉRIUM						DOM. ANNA / FEUDÁLNÍ SVOBODNÝ STATEK						
	CITO-SLOVCE TIŠENÍ	NÁZEV HLÁSKY Ř / OSOBNÍ ZÁJMENO			PŘEŠOVSKÝ FOTB. KLUB / PŘÁDNÁ ROSTLINA							ANGLIČAN / CITO-SLOVCE RYTMU				
VÝSLEDEK DĚLENÍ						ZN. KILO-KALORIE / ZNAČKA NITU					ŽEHLICÍ STROJ / INICIÁLY LORENOVÉ					
3. DÍL TAJENKY													ZNAČKA PRACÍHO PRÁŠKU			
VLOHY								ČESKÝ LITERÁT					KÓD AUTO-MOBILU			

Tajenka z minulého čísla skrývala dokončení citátu Bohumila Hrabala (1914 – 1997): Kdysi jsem se domníval, že za rozbřesku jarních jiter ptáci vítají zpěvem příchod slunce a světa. Dneska vím, že těch několik **jitřních minut křičí hrůzou ze světa.**

FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ

V jaké ulici se otáčí Kinobus?

Odpovězte správně na soutěžní otázku a získejte DVD s filmem ke 40. výročí metra a 2 vstupenky do některé z budov Národního muzea. Odpověď zašlete nejpozději do **neděle 1. června 2014** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotosoutěž).

«««

Správná odpověď na Fotosoutěž z DP kontaktu 4/2014 zněla:

stanice Hůrka. Z autorů správných odpovědí byl vylosován a CD skupiny The Tap Tap a 2 vstupenky do některé z budov Národního muzea získal: **Jiří Hromátka.**

»»»

METRO V LETU DĚJIN

Pod tímto lákavým názvem se v úterý 22. dubna 2014 uskutečnila přednáška v ZŠ Otokara Chlupa v pražských Nových Butovicích. Taktovky za přednášejícím pultíkem se ujal vedoucí archivu DPP Pavel Fojtík, který kombinovanou třídu složenou ze šesťáků a deváťáků zdejší ZŠ, pracující na společném projektu, zasvětil nejen do dějin pražské podzemní dráhy, ale i městské hromadné dopravy obecně.

Text a foto: Jana Šejnohová

Poutavý historický exkurz odstartoval připomenutím důležitých mezníků ve vývoji hromadné dopravy v metropoli a seznámením s muži, kteří se o dnešní podobu dopravní sítě v Praze nejvíce zasloužili. Prostřednictvím historických a současných snímků mohli žáci porovnat, jak se některé části hlavního města proměňovaly v důsledku rozšíření infrastruktury i zástavby. Největším překvapením byl pro ně především současný a tehdejší stav jejich bydliště, Nových Butovic, které mnozí téměř nepoznali. Právě zde totiž významně do charakteru lokality zasáhla „panelstory".

Samostatný blok věnovaný letošnímu jubilantovi – pražskému metru – odstartovala kvízová otázka, které metro v Evropě je nejstarší. Mezi nesmělými odpověďmi zhruba třicítky žáků padla nakonec i ta správná, označující město nad Temží. A právě u snímků z prvopočátků podzemky v Londýně, na nichž ve vozech sedící urozené muže s cylindry a oklo-boukované dámy táhne tunelem parní lokomotiva, se rozjela živá debata. Po nejzajímavějších fragmentech prvních dnů zkušebního a následně i ostrého provozu metra v Praze se žáci dozvěděli perličky i o turniketech v metru, architektonickém pojetí stanic a vestibulů, či o dnes již nesloužících „výpravčích" souprav s červenou čepicí a plácačkou. A protože „kus historie" si přinesl vedoucí archivu Pavel Fojtík i s sebou, nechyběla ani názorná ukázka, které se aktivně zúčastnila nejen většina třídy, ale i vedoucí žákovského projektu věnovaného pražskému metru, chemikářka Irina Shevkunova.

Závěrečná interaktivní část přednášky pak pomocí poznávacího kvízu prověřila znalosti žáků týkající se vzhledu jednotlivých stanic a nastínila pomocí vizualizací budoucnost pražské podzemní dráhy. V doplňujících otázkách, které následovaly, se pak žáci nejvíce zajímali o nehody v pražském metru, označení služebních a pracovních vozů či o původní povolání archiváře DPP Pavla Fojtíka a specifika jeho práce v podniku.

Žáci, pracující na projektu věnovanému pražskému metru, měli možnost nahlédnout do zakládacích listin pražské podzemní dráhy a mohli si i vyzkoušet dnes již v MHD zapomenuté štípání jízdenek.