

# DP kontakt



Z OBSAHU:

Vokovické vzpomínání  
Dvanáct hodin na potítku  
Automatické vyhlašování zastávek

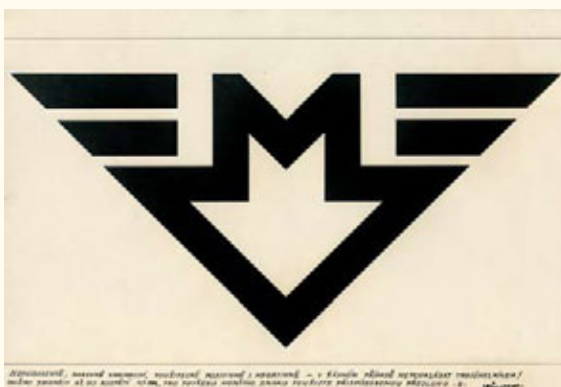


# Víte, čemu říkají na metru vrána?

Při nedávných oslavách 40. výročí zahájení provozu pražského metra si primátor Tomáš Hudeček posteskl, že pražské metro nemá vlastní logo, které by se využívalo také například pro potřeby propagace metra (ale vlastně i Prahy) v cestovním ruchu. Metro své logo ovšem v minulosti mělo a dokonce se v některých detailech i měnilo. V té souvislosti několikrát padlo také slangové pojmenování „vrána“. Co to tedy ta „vrána“ je?

Pavel Fojtík, foto: archiv DPP

Přezdívkou dostal emblém podle stylizovaných křídleček doprovázejících písmeno M, přecházející v šipku ukazující dolů, pod zem. Křídla jako taková jsme už mohli vidět předtím v tehdy ještě mladém emblému koncernu Dopravních podniků hlavního města Prahy. V něm byla stylizovaná Prašná brána, přes kterou bylo položeno stylizované čelně postavené kolo – z poloviny železniční a z poloviny silniční (stylizovaná pneumatika), provázené křídly. Heraldická terminologie zná pojem okřídlené kolo (zpravidla železniční, postavené bokem). Představuje tradiční symbol dopravy, především železniční, a vyjadřuje rychlost. Na počátku 70. let to tedy nebylo poprvé, co se s tímto symbolem pražští dopraváci setkali. Doprovázel je prakticky od počátku pražské městské hromadné dopravy! Už zaměstnanci koňky věděli, o jaký symbol jde. Měli okřídlené kolo například na svých čepicích, podobně jako další generace pražských tramvajáků. Dokonce se okřídlené kolo objevovalo i v kombinaci s blesky, aby se zdůraznil jednak elektrický provoz a dále také příslušnost k Elektrickým podnikům. František Křížík měl okřídlené kolo s blesky například na jízdenkách své první elektrické dráhy. Jako heraldický symbol se okřídlené kolo vyskytuje i ve znacích a na vlajkách českých a moravských obcí, je-li zapotřebí zdůraznit význam železniční dopravy. A tak není divu, že ho



Reprodukce originálního výkresu prvního emblému metra, první „vrány“, s podpisem autora.

spatříme na komunálních symbolech Bohumína, Citic, Lužné u Rakovníka nebo Bratčic u Čáslavi.


Písmeno M přecházející v šipku směřující dolů, avšak bez stylizovaných křídél, navrhl Jiří Rathouský už v letech 1969–1971. Definitivní podobu emblému metra vtiskl Jaromír Windsor (1924–1991) v roce 1973, právě doplněním křídél. A tak ještě dávno před zahájením provozu metra už bylo možné tento symbol vidět například na vagónech a od května



Vpravo: Čepicový odznak pražských tramvajáků s okřídleným kolem provázeným blesky a pražským znakem. Užíval se od roku 1897 až do 60. let 20. století.

Podnikový emblém s okřídleným kolem (spíš dvojkolem) z roku 1970, o rok později se v něm název podniku objevil v množném čísle. Užíval se více než 20 let.

1974 nás provázel už téměř všude, kde bylo zapotřebí metro zdůraznit. V letech 1983–1984 se zrodila upravená podoba, jejímž autorem je Miloš Voldřich. Hlavní rozdíl spočíval v jisté robustnosti provedení a především v tom, že písmeno M bylo odděleno od šipky, a ta byla zjednodušena do podoby trojúhelníku směřujícího jedním rohem dolů. Nicméně ani pak se původní logo nevytratilo úplně. Když bylo v roce 1998 schváleno představenstvem DPP nové logo celé společnosti, aby byl zdůrazněn jednotný vizuální styl, začalo se od samostatných emblémů jednotlivých odštěpných závodů pozvolna ustupovat. (Vzpomínáte, jak mělo metro svoji „vránu“, odštěpný závod Autobusy používal „štafle“ – písmeno A s vepsaným slovem Autobusy?) Nicméně písmeno M nebylo zcela zapomenuto, protože občas bylo zapotřebí na informačních materiálech vyjádřit značkou konkrétní dopravní prostředek. Studio Jerome v roce 2002 vypracovalo nové logo metra, respektive spíš staronové. Bylo to jen samotné písmeno M přecházející v šipku směřující dolů, bez stylizovaných křídél, velmi podobné nejstaršímu návrhu Jiřího Rathouského z roku 1971, jen nyní poněkud štihlejší.

Zda a jak se bude realizovat myšlenka o propagaci nejvýznamnějšího pražského dopravního prostředku, to v tuto chvíli nevíme. „Vrána“, ať v té či oné podobě, ale hlavně s křídly, je pracovníkům metra jistě nejbližší. 

Okřídlené kolo v emblému pražské koněspřežné tramvaje v roce 1893 na výřezu skupinové fotografie zaměstnanců vinohradské vozovny na Zvoňarce.



Modernější verze „vrány“ z roku 1983 od Miloše Voldřicha.



## Vážené kolegyně, vážení kolegové,

rád bych Vás seznámil s novinkami z našeho podniku, které považuji za zásadní. Dopravnímu podniku hl. m. Prahy (DPP) se v minulém týdnu podařilo úspěšně uzavřít více jak pětíměsíční etapu složitých vyjednávání se společností Škoda Transportation a podepsat s ní dodatky ke smlouvě o nákupu tramvají 15T ForCity.

Hlavním výsledkem těchto jednání jsou podmínky, za kterých Dopravní podnik odebere zbytek tramvají ForCity. Díky nově uzavřeným dodatkům DPP uhradí polovinu ceny tramvají nyní a druhou polovinu až o 4 roky později, a to bez jakéhokoliv navýšení ceny. Důležitým dopadem vyjednávání je navíc fakt, že dodané tramvaje budou ve vlastnictví DPP, ačkoliv zbytek ceny bude doplacen až později. Podmínkou tohoto řešení je zároveň poskytnutí záruky za odložené splátky, kterou bude projednávat zastupitelstvo hl. m. Prahy na svém zasedání 19. června 2014. Pevně doufám, že zastupitelstvo návrh na poskytnutí záruky schválí a první etapa vyjednávání tak bude definitivně završena. Dopravní podnik navíc předpokládá, že díky realizovaným krokům v souvislosti se smlouvou na nákup tramvají ForCity ušetří ve střednědobém výhledu více jak 700 milionů korun, a to především

tím, že Škoda Transportation na sebe převezme náklady spojené s financováním projektu.

Dalším výsledkem vyjednávání je, že cena za tramvaje nebude narůstat každoročně o inflaci tak jako doposud, ale je ohraničena maximální mírou 2 procenta. U zálohy, kterou DPP zaplatil na počátku celého smluvního vztahu, a doposud nebyla nijak valorizována, dojde k tzv. indexaci stejným způsobem jako v předchozím bodě. Ve směru k cestující veřejnosti dojde k významnému zvýšení komfortu při cestování. Všechny 125 tramvají ForCity dodávaných od roku 2015 bude na náklady Škoda Transportation vybaveno klimatizací a připojením k Wi-Fi. Dopravnímu podniku se podařilo vyjednat také prodloužení záruční lhůty na tramvaje ForCity. Soupravy dodané do konce roku 2012 budou mít tuto lhůtu prodlouženou na 49 měsíců. U tramvají dodaných po prvním lednu 2013 pak dojde k prodloužení záruční lhůty na 31 měsíců. Všechny tyto podmínky a ujednání, které jsou předmětem dodatků, byly slavnostně podepsány ve čtvrtek 29. května 2014. Pro Dopravní podnik i Škodu Transportation



se tak uzavřela první etapa jednání, týkající se smlouvy o nákupu tramvají ForCity. Dojde tak k výrazné stabilizaci finanční situace podniku při současném zvyšování úrovně poskytovaných služeb.

Nicméně vyjednávání se Škodou Transportation v žádném případě nekončí. V další etapě se DPP zaměří na optimalizaci vozového parku, především na typ tramvají 14T. Další jednání by také měla dále řešit náklady životního cyklu vozů ForCity. Podmínky, které byly dojednány při první etapě vzájemných vyjednávání, výrazně posilují pozici DPP v tomto smluvním vztahu, aniž by znamenaly pro podnik jakékoliv náklady navíc.

**Jaroslav Ďuriš,**  
generální ředitel

## OBSAH

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

### ROZHOVOR

- 8–10 Stěžejním tématem zůstávají stejnokroje

### Z PODNIKU

- 11 Fakta o pátém áčku – 5. část
- 12–13 Automatické vyhledávání zastávek v autobusech
- 14–15 Automatické vyhledávání zastávek v tramvajích
- 16–17 Vokovické vzpomínání  
Po stopách Devítiokenářů, Ponorek či Mevrů
- 18 Absolventský program pro vysokoškoláky
- 19 Velitelský Volkswagen se zabydlel

### DEN S...

- 20–21 Dvanáct hodin na potítku

### ZAJÍMAVOSTI

- 22–23 Nůžky a lepidlo: metro v pěti sešitech

### ZE SVĚTA

- 24–25 Hongkong – Čína s nádechem Británie

### HISTORIE

- 26–28 Červnový historický kaleidoskop 2014

### KULTURA

- 29 Kam v Praze za kulturou

### PEL-MEL

- 30–31 Po stopách umění v metru
- 32 Zábava / Soutěž

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, Dagmar Habová, 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: 26. 5. 2014 • NEPRODEJNÉ



Dobrý den, tímto bych chtěl moc poděkovat paní (slečně) Vladimíře Korecké sl. č. 8104. Dne 15. 5. 2014 našla můj mobilní telefon nemalé hodnoty a tentýž den mi ho řidič, který ji střídal, předal. Mockrát jí děkuji a věřím, že lidé s dobrým srdcem žijí, a to také díky této paní. Prosím, vyřídte jí mé vřelé poděkování. **Lukáš Lahodný**



Prosím o kontrolu ampliónu na zastávce Invalidovna ve směru na tramvajové zastávky. Hlasitost hlášení o mimořádné výluce metra bylo tak silné, že i přes zavřená okna nám to probudilo dítě a vlastně celou rodinu. Žádám o prověření hlasitosti na této zastávce. **Břetislav Melduska**

**Z odpovědi:** Přímou na místě jsme celou záležitost prověřili a výsledkem bylo snížení hlasitosti o zhruba třetinu výkonu. Děkujeme za pochopení a omlouváme se za komplikace spojené s hlasitostí našeho ozvučení.



Dobrý den, chtěla bych Vám říci, že jsem velmi spokojena s chováním řidičů autobusů v naší lokalitě Kobylisy – Bohnice. Především bych chtěla poděkovat panu řidiči, který řídil autobus linky č. 200 z Bohnic v neděli 18. 5. 2014, odjezd v 9:36 ze zastávky Sídlíště Bohnice. Díky jeho všímavosti a ochotě se do věci vložit a pomoci jsem nepřišla o peněženku. Byla bych ráda, kdybyste mu mohli můj vzkaz předat. Děkuji. **Jana Strnadová**



### Z DĚKOVNÉHO DOPISU MILOŠE SZABO, HLAVNÍHO KOORDINÁTORA ARCIBISKUPSTVÍ PRAŽSKÉHO, ADRESOVANÉHO GENERÁLNÍMU ŘEDITELI DPP JAROSLAVU ĎURIŠOVI, ZE DNE 26. 5. 2014:

Vážený pane předsedo představenstva, i když se úspěch podobných akcí, jako je Noc kostelů, velmi těžko hodnotí podle návštěvnosti, přesto je mi ctí, že i po skončení letošního ročníku Noci kostelů 2014 má nejen smysl, ale navíc ukazuje, jakým směrem se může lidstvo ubírat v budoucnosti: cestou podávání rukou a otevíráním se pro druhé. O Noci kostelů nejde jen o pomyslné propojení všech věřících křesťanů s nevěřícími či duchovně hledajícími lidmi, ale i o propojení nuzných a úspěšných, díky nimž se mohou podobné neziskové aktivity vůbec konat.

Dovolu mi proto, abych i Vám jménem pana kardinála Dominika Duky, ale rovněž jménem svým ze srdce poděkoval za Vaši podporu a pomoc, kterou jste letošní Noci kostelů poskytli. Vážíme si toho, že nám věříte, a že i jméno Dopravního podniku hl. m. Prahy patří mezi ty, kteří přispívají k většímu porozumění a důvěře

našich lidí napříč celou českou společností.

Přeji Vám pozhnaní pro Vaši další práci i pro Váš osobní život.

**JCLic. Mgr. Miloš Szabo, hlavní koordinátor a projektový manažer**

## PSALO SE PŘED 10 LETY (06/2004)

### Dopravní podnik a MS v ledním hokeji v Praze

Nejen fanoušci hokeje jistě zaznamenali největší sportovní událost v Praze, mistrovství světa v ledním hokeji. Co však znamenala pro provoz pražské hromadné dopravy? Již několik měsíců před zahájením šampionátu byl Dopravní podnik pravidelně zván na přípravná jednání za účasti pořadatele, provozovatele Sazka Areny, policie, orgánů státní správy. ... Bezpečnost byla vzhledem k mezinárodní situaci (především teroristické akce) určitě nejdůležitější otázkou. Osobní prohlídky, bezpečnostní opatření v hale a okolí, ale třeba i uvolnění autobusového obratiště Českomoravská pro „pěší provoz“. Převážná kapacita metra byla po dobu šampionátu (v sedlovém a víkendovém období, především ale večer při odvozu návštěvníků z utkání) uzpůsobena očekávané poptávce. Večerní třiminutový interval metra ve směru do centra „odvezl“ celou halu přibližně za 30 minut, i když realizace tohoto opatření nebyla úplně jednoduchá (vzhledem k rozdílným časům ukončení jednotlivých utkání). Zde nesmíme zapomenout ani na změnu odbavovacího systému, tedy zvýšený počet jízdenkových prodejních automatů a označovacího strojků (mimořádně, tarifní kázeň zahraničních návštěvníků

byla na takové úrovni, že největší „zdržení“ při odvozu tvořilo právě odbavení cestujících). ... Informační opatření v dopravě se zaměřila na informování o nejlepším způsobu dopravy do nově postavené Sazka Areny. Proto se ve všech stanicích metra objevily velké plakáty 1 x 1 metr s česko-anglickým textem a situačním schématem. Obdobnou informaci přinesl i leták formátu A3 a informační skládačka se schématy linek metra. ... Nedílnou součástí informačního systému se stala i hlášení ve stanicích a vozech metra a vlastní naváděcí systém k hale ve stanici Českomoravská. Zapomenout nesmíme ani na rozšíření provozní doby telefonického informačního střediska a informačního střediska ve stanici Muzeum, služby pracovníků našich středisek dopravních informací v informačním středisku Magistrátu hl. m. Prahy a zveřejnění informací na našich internetových stránkách a v deníku Metro.



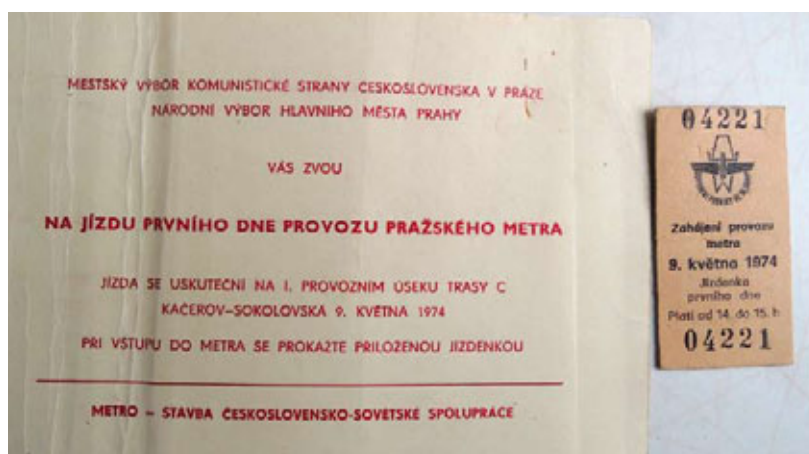
## OHLASY ČTENÁŘŮ NA KVĚTNOVÝ HISTORICKÝ KALEIDOSKOP 2014

Vedoucí archivu DPP Pavel Fojtík v některých kaleidoskopech v DP kontaktu několikrát vyzýval čtenáře o pomoc při hledání historických dokumentů. Nebývale velký ohlas jsme v redakci zaznamenali na květnové číslo, přesně na část kaleidoskopu „Dopravní podnik myslel během let na sběratele odznaků“. V závěru článku se Pavel Fojtík obrátil na čtenáře s prosbou o doplnění informací k odznakům, pamětním medailím či plaketám vydávaným k výročí metra či novým úsekům.

Jedním z čtenářů, který nám zaslal podklady, byl **Tomáš Ullrich**. V e-mailu napsal, že na metru pracoval od roku 1977 až do konce roku 2008, kdy odešel do starobního důchodu, a dodal: „V roce 1974 jsem byl dodavatel zabezpečovacího zařízení pro trasu C1. Odznaky a medaile jsem si našťastí všechny schoval. Pamatuji si, že u odznaků rudá barva představovala dopravní úsek, modrá elektro a zelená sdělovací a zabezpečovací úsek.“ Ukázkou ze sbírky Tomáše Ullricha přetiskujeme.

Dalším, kdo se ozval, byl **Marek Honců**: „Dobrý den, rád bych doplnil váš přehled odznaků, medailí a plaket o několik dalších, které v posledním čísle 5/2014 pokládáte za nevydané, případně o nich nevíte. Na mých stránkách naleznete fotografie odznaků, které vlastním. Série k otevírání úseků a k výročím mám snad ucelené, ale jinak se jistě vyskytují i další odznaky, které ještě nemám.“ Přehled sbírky Marka Honců naleznete na webu: <http://sbirkaodznaku.webzdarma.cz>.

Oběma pánům i všem dalším, kteří si své ohlasy nenechávají jen pro sebe, děkuje redakce DP kontaktu.



## V HRADCI A PLZNI SE SLAVILO S PRAŽSKÝMI UNIKÁTY

V sobotu 17. května 2014 si v Hradci Králové připomněli 65. výročí od zahájení pravidelné trolejbusové dopravy. Svou troškou do mlýna přispělo k oslavám i Muzeum MHD ve Střešovicích, které do bezplatných vyhlídkových jízd pro veřejnost zapůjčilo legendární robustní trolejbus TATRA T 400/III, který byl v letech 1953 až 1970 nejtypičtějším trolejbusem pražských ulic. Další příležitostí ke svezení se vozidlem z pražského muzea bylo 115. výročí založení městských dopravních podniků v Plzni dne 7. června 2014, kdy se představily autobusy Škoda 706 RO a Karosa ŠM II z let 1948 a 1981.

(jaš)

## NAVŠTIVTE VÝSTAVU „ZAČALO TO KOŇKOU“



Až do 30. června 2014 máte možnost navštívit v centru čtení a her Tapatanu v Praze 3 výstavu nazvanou „Začalo to koňkou“. Výstavu, nad níž přijal záštitu radní pro dopravu Jiří Pařízek, připravili společnými silami vedoucí archivu DPP Pavel Fojtík, spisovatel, fotograf a železniční modelář Ivo Mahel, ředitelka Muzea hl. m. Prahy Zuzana Strnadová a spisovatel Pavel Vrána. Výstava prostřednictvím fotografií, ilustrací a modelů mapuje vývoj pražské MHD od první jízdy koněspřežné tramvaje až do současnosti.

(jaš)

## KINOBUS DPP ZAHÁJIL FILMEM REVIVAL

Předpremiéru si letos Kinobus DPP odbyl v pátek a sobotu 6. a 7. června na promítání v rámci 2. Regionálního dne PID v Roztokách u Prahy snímky Revival a Okresní přebor. V sobotu byl také v akci motoráček jezdící na železniční trati z Hostivaře do Roztok, probíhaly jízdy historickými autobusy Škoda 706 RTO a Karosa ŠD II mezi Roztoky, Úněticemi a Horoměřicemi. Na 6km pěší trase byla připravena okružní poznávací a dovednostní stezka přes únětický pivovar.

(pel)

## STŘEŠOVICE LÁKAJÍ NA NOVÉ EXPONÁTY

Sobota 5. července se blíží, a s ní otevření 22. sezony Muzea MHD ve Střešovicích. Protipožární nástřiky v 1. a 2. hale jsou zdárně dokončeny a probíhá náročný závěrečný úklid a opětovná instalace expozice. V ní se nově návštěvníkům představí zrepasovaná tramvaj KT8D5 ev. č. 9048, dvounápravová tramvaj ev. č. 2294 s vlečným vozem ev. č. 608 se zatemněním odpovídající éře protektorátu. Sbírkou rozšířila i vozidla, která do Střešovic dorazila vloni na podzim: Ikarus E91 ev. č. 2004, Karosa-Renault City Bus ev. č. 3251, na němž však v současnosti probíhá rozsáhlá oprava, a tramvaj T6A5 ev. č. 8702. Letošní sezona v muzeu skončí v pondělí 17. listopadu, dokdy je rovněž v provozu nostalgická linka č. 91.

(pel)

## KONFERENCE NA TÉMA INTEGROVANÉ DOPRAVNÍ SYSTÉMY

Ve dnech 19. – 21. května 2014 se konal ve Žďáru nad Sázavou již XXI. ročník odborné konference k otázkám zkvalitnění dopravní obsluhy a budování integrovaných dopravních systémů s názvem Integrované dopravní systémy (dále jen IDS) za účasti 115 odborníků, pedagogů, pracovníků státní správy i podnikatelů. Program tří jednacích dnů tvořily tři ucelené tematické okruhy. První byl zaměřen na dopravní strategii a politiku. Stěžejním diskusním materiálem zde byla Zelená kniha, dokument Ministerstva dopravy ČR, zabývající se koncepcí veřejné dopravy. Druhý tematický okruh, řešící především zkušenosti se zaváděním IDS ve vybraných krajích a regionech, nabídl i přínosné reakce dopravců na poskytování služeb veřejné dopravy. Třetím velkým tématem byly pak kvalifikační a odborné požadavky na pracovníky z hlediska budování integrovaných dopravních systémů, včetně systému hodnocení. Za DPP se konference zúčastnil Miroslav Choutka, Květa Veselá, Markéta Choutková a Jiří Vodrážka. Přijaté společné závěry jsou zveřejněny na internetové stránce [www.perner.cz](http://www.perner.cz) včetně přednesených příspěvků.

(dh)

## KVĚTNOVÉ ZAHRAŇIČNÍ NÁVŠTĚVY

Do DPP po několika letech opět zavítal spolek tramvajových nadšenců při německém dopravním periodiku Blickpunkt Straßenbahn. V pronajaté historické tramvaji projedla početná skupina 47 osob sedm tramvajových vozoven, ve kterých si pořizovala snímky jednotlivých vozů rozmanitého pražského vozového parku. V Ústředních dílnách v Hostivaři obdivovali tramvajoví fanoušci především unikátní vznášedlo, které právě přemísťovalo tramvaj v rámci hlavní haly. DPP se aktivně účastnil projektu „Pospolu“ organizovaného Ministerstvem školství, mládeže a tělovýchovy ČR v rámci návštěvy zástupců vzdělávacích organizací z Belgie. Skupina odborníků při svém pobytu v ČR navštívila Střední průmyslovou školu dopravní a také autobusové a tramvajové dílny DPP v Hostivaři, kde sledovala studenty, pracující zde pod záštitou motivačního a absolventského programu školy. V květnu ještě proběhly další exkurze odborníků z varšavského DP v tramvajové vozovně na Pankráci a zástupců DP Drážďany v Ústředních dílnách v Hostivaři.

(zme)

## „KEŠKY“ KE 40. VÝROČÍ METRA

U příležitosti 40. výročí provozu pražského metra připravil DPP pro fanoušky geocachingu 10 putovních předmětů, tzv. travel bugů,



na nichž jsou ve formě přívěsku zavěšeny tematické „psí známky“. Deset travel bugů, které mají podobu pamětní mince, začalo svou cestu na různých místech v Praze a ve Slaném. Účelem je procestovat některé světové metropole a vrátit se zpět do Prahy. Více informací o jednotlivých předmětech a úkolech s nimi spojených i aktuální polohu kešek najdete na webu [www.geocaching.com](http://www.geocaching.com) pod profilem 40LetPrazskehoMetra.

(red)

# Koupili starou T3 a mají zasedačku

Tryskáč či sporták má každý trochu úspěšný podnikatel. Ale soukromá tramvaj existuje jen jedna.



Cítát

„Když jsme sem vůz přivezli, všichni měli radost, že už i do Vínore jezdí tramvaj.“

VLADIMÍR ŘÍHA, PRAŽSKÁ STROJÍRNA

Video najdete na [WWW.METRO.CZ](http://WWW.METRO.CZ)

Tramvaj stojí na dvoře továrny a vypadá, jako by si fidič jen odběhl. Uvnitř ale je moderní zasedačka. „Svítl a cinká, ale nemá už motor.“ popisuje generální ředitel podniku Vladimír Říha. Uvnitř také nejsou klasické červené a šedé laminátové sedačky, ale stůl a křesílka. Interiér doplnily také zásuvky, žaluzie, obrazovka a v zadní části, kde je obvykle místo pro kočárky, lednička a úložné prostory. „Interiér je přizpůsoben našim jednáním, probíhají tu také různá školení.“ dodal Říha. Sto let totiž sídlila Praž-

rozhraní Libně a Karlína. „Tam nebyl problém vzít partnery nebo zákazníky někam na tramvajovou trať, kde bylo vidět naše výrobky.“ vysvětluje Říha. Ovšem před několika lety – po přestěhování – nastal problém. Ve Vínově, kam se podnik přestěhoval, žádná tramvajová trať není a asi nikdy ani nebude.

„Přemýšleli jsme, jak udělat marketingové centrum, jak ukázat zákazníkům naše výrobky.“ vysvětluje Říha. Nejdříve vznikl krátký úsek kolejí s výhybkou, ale koleje vypadala opuštěné. Tak přišel nápad, jak doplnit tenhle firemní katalog výrobků pod širým nebem – koupit a nechat zrekonstruovat vyřazenou tramvaj T3. Dopravní podnik vyšel strojárně vstříc a vyřazená tramvaj putovala do Vínore.

ská strojárna, která vyrábí koleje a výhybky pro dopravní podnik, v Rустonce, areálu na

ROBERT OPPELT  
robert.oppelt@metro.cz



Uvnitř je to klasická zasedačka se stolem a ledničkou.



Tramvaj má číslo jedna a vlastní zastávku.

Scan článku: „Koupili starou T3 a mají zasedačku“ z deníku Metro ze dne 29. května 2014. Autorem je Robert Oppelt.

## Nad stanicí pražského metra Florenc by mohla vyrůst nová budova

DENÍK.CZ, 17. KVĚTNA 2014

deník.cz

Praha uvažuje o výstavbě nové budovy u stanice metra Florenc a rekonstrukci samotné stanice i jejího bezprostředního okolí. Vzniknout by tu mohla administrativní budova pro magistrátní úředníky a obchody. Kdy a zda se stavba a rekonstrukce uskuteční a kolik přesně by stála, zatím není jasné. Na projektu by měla spolupracovat Praha s dopravním podnikem (DPP) a společností Billa, která tu má nyní supermarket. „V současné době si necháváme zpracovat studii a finanční ocenění, zda by se to městu vyplatilo,“ řekla radní Eva Vorlíčková (TOP

09). Cílem rekonstrukce pozemku mezi ulicemi Sokolovská, Ke Štvanici a Za Poříčskou bránou je podle magistrátního dokumentu „vymezení veřejného prostoru dnes neorganizovaného území“. Prostor v okolí stanice je nyní podle města nevyužitý a zanedbaný. Oprava stanice by vyšla podle předběžného odhadu na 400 milionů korun, stavba budovy na zhruba 1,98 miliardy. Opravu metra by zajistila nově zřízená soukromá společnost Florenc Mall, DPP by ji platit neměl. Přesné částky vzejdou až ze studie, kterou si město nechá vypracovat. Nad stanicí by měl vzniknout osmipatrový dům s kance-

lářemi o podlažní ploše až 30 400 metrů čtverečních. Do něho by se mohli případně nastěhovat i magistrátní úředníci z pronajatých prostor ve Škodově paláci v Jungmannově ulici. Takové prostory by splňovaly podmínky pro moderní kanceláře a výhodou by byla výborná dostupnost MHD, uvedla Vorlíčková. V rámci prací by se vestibul stanice v Sokolovské ulici měl posunout do podzemního podlaží, nynější výstup by byl zdemolován. Celkem by měly rekonstrukce a stavba trvat zhruba sedm let. Do této lhůty je započítána i doba nutná pro přípravné a projektové práce.

lářemi o podlažní ploše až 30 400 metrů čtverečních. Do něho by se mohli případně nastěhovat i magistrátní úředníci z pronajatých prostor ve Škodově paláci v Jungmannově ulici. Takové prostory by splňovaly podmínky pro moderní kanceláře a výhodou by byla výborná dostupnost MHD, uvedla Vorlíčková. V rámci prací by se vestibul stanice v Sokolovské ulici měl posunout do podzemního podlaží, nynější výstup by byl zdemolován. Celkem by měly rekonstrukce a stavba trvat zhruba sedm let. Do této lhůty je započítána i doba nutná pro přípravné a projektové práce.

## KOČÁRKOVÁ VÝZVA „Chceme Prahu bez bariér“

MLADÁ FRONTA DNES, 22. KVĚTNA 2014

Rodiče s dětmi včera ve Žlutých lázních překonali dosavadní český rekord v počtu kočárků na jednom místě. Kočárků se sešlo 1205. Rodiny také netradiční formou sepsaly petici určenou vedení hlavního města, doprovázejí ji archy papíru s otisky prstů přítomných

DNES

miminek a batolat. Lidé v ní požadují, aby se Praha stala do šesti let bezbariérovou, aby bylo možné s kočárkem cestovat v nízkopodlažních tramvajích a autobusech na všech linkách a dostat se výtahy do všech stanic metra.

## Nové tramvaje budou mít i wi-fi

PRÁVO, 30. KVĚTNA 2014

**PRÁVO** Zástupci Dopravního podniku (DP) a plezeňské Škody Transportation včera podepsali po vleklých jednáních tři dodatky ke smlouvě na dodávku 250 tramvají 15T. Dohoda má značně ulevit DP ve financování kontraktu, zbylých 125 tramvají zároveň dostane wi-fi a klimatizaci. „Úspora ve financování tramvají je tři čtvrtě miliardy korun,“ uvedl šéf DP Jaroslav Ďuriš. Podstata dohody spočívá v odložení části plateb. DP by měl Škodě Transportation platit až do roku 2022 zhruba 1,15 miliardy korun ročně. Podle původního kontraktu uzavřeného v éře primátora Pavla Béma (ODS) měl podnik platit asi 2,3 miliardy korun za dodaných 32 kusů tramvají každý rok, celkem přes 19 miliard korun. „Myslím, že dohoda je maximem možného,“ řekl primátor Tomáš Hudeček (TOP 09).

Vyměnili si záruky Škoda Transportation si podle generálního ředitele Josefa Bernarda vyměnila záruky Prahy za platby od roku 2019, kdy má po městě jezdit už všech 250 kusů tramvají 15T. Návrh, aby se počet dodaných kusů snížil na 200, byl opuštěn. Podle radního Jiřího Pařízka (TOP 09) se podařilo dohodnout, že dorovnání inflace bude činit nejvýše 2% ročně. Bernard řekl, že získal především jistotu pro zaměstnance svého podniku, i když to pro Škodu znamená, že ponese „více než 10 procent nákladů na budoucí dodávky tramvají“. „Tramvaje dodávané od roku 2015 budou vybaveny klimatizací za dva milióny korun a wi-fi připojením k internetu,“ přiblížil Bernard. DP předpokládá, že peníze na tramvaje získá díky střednědobé finanční stabilizaci a úsporám například na stavbě prodloužení metra A do Motola.

# STĚŽEJNÍM TÉMATEM ZŮSTÁVAJÍ STEJNOKROJE

Je místopředsedou dozorčí rady Dopravního podniku, předsedou Nezávislých odborů strojevedoucích, dozorčích dep a provozních pracovníků (NOSDDPP) a předsedou sekce MHD a veřejné silniční dopravy odborového svazu DOSIA. Možná ale nevíte, že Oldřich Schneider mimo jiné zakládal první odbory nenavazující na činnost ROH v DPP a stál za vzpomínkovou vokovickou jízdou.

Petr Ludvíček, foto: Petr Hejna

**Na úvod jedna aktuální otázka k tiskové zprávě vydané 23. 5. po setkání odborových organizací (OO) s vedením DPP a primátorem. Ve vašem vyjádření se objevily výhrady k fungování regionálního organizátora dopravy, mimo jiné ke špatnému přerozdělování tržeb z přepravy cestujících. Můžete být konkrétnější?**

Dopravní podnik je financován přes závazek veřejné služby a na základě toho je potřebné mít co nejprůhlednější financování, které se objeví v čerpání kompenzace. Jednou z podmínek je, aby byly spravedlivě rozdělovány tržby z přepravy cestujících mezi jednotlivé dopravce. Problémem ale je, že Ropid rozděluje tyto tržby na základě nabízených místokilometrů a nepřihlíží k využití kapacity jednotlivých dopravních prostředků.

**Chceme, aby zaměstnanci přicházející do DPP na provozní profese měli šanci kariérního postupu, říká Oldřich Schneider, předseda NOSDDPP.**

Například České dráhy nabízejí hodně volného místa, ale převezou oproti DPP relativně méně cestujících. Bylo by logické, aby byl vůči DPP vznesen větší požadavek na větší počet vozů a tím se mimo jiné zvýšila kultura cestování. DPP má nižší kulturu cestování, protože má více naplněné vozy a je mu placeno stejně jako dopravcům, kteří jezdí s vyšší kulturou cestování, tedy s volnějšími vozidly. Místokilometry nejsou jediným kritériem, ale zásadním, který určuje výši kompenzace. Máme vypočítaný dluh ve výši čtvrt miliardy za dva roky.

**Jinak zpráva z této schůzky vyznívá více než idylicky...**

Dnes není nic idylické. Schůzka se na magistrátu uskutečnila na základě dopisu odborových organizací, který příliš idylický nebyl. Je ale pravda, že čtyři stěžejní body, které byly uvedeny v dopise, byly na schůzce vysvětleny a dnes je jiná situace, než byla před dvěma měsíci, kdy dopis vznikl. To koresponduje i s prohlášením pana primátora, který řekl, že vedení DPP za poslední půlrok udělalo asi totéž jako předchozí vedení za posledních šest let.

**Můžete zmínit ještě další body z dopisu panu primátorovi?**

Upozorňovali jsme například na hrozící dezintegraci v oblasti jednotek DCT a DCM, zavedení nízkonákladových autobusů anebo vztah ke společnosti Operátor. Tyto body nám na schůzce byly vysvětleny a na základě toho je možné, že jednání probíhalo v idylickém souznění, protože se nenaplnily katastrofické scénáře uvedené v dopise. Je také pozitivní, že dochází k navyšování objemu zajišťovaných potřeb DPP vnitřními službami, nikoliv převáděním činností externím dodavatelům. Zároveň jsme byli ujištěni, že se v tomto volebním období žádné obdobné změny dít nebudou. Pan primátor řekl jednu podstatnou věc: pokud DPP bude fungovat, není důvod k rozprodeji.

Jestliže nebude fungovat, je to ten nejpádnější důvod tak učinit.

**Často zmiňovanou příčinou snižování konkurenceschopnosti DPP je plošné zvyšování mezd až do roku 2015, které podnik zatěžuje. Jak to vnímáte vy?**

To, jakým způsobem je to prezentováno, je jen částečná pravda. Jedna věc je kolektivní smlouva (KS) do konce roku 2015, a z tohoto pohledu nejsem v žádném případě v souladu s tím, co jste říkal, protože v DPP rozhodně nedochází k plošnému nárůstu mezd. V KS je stanoven procentní nárůst. Pro všechny kategorie stejně, to je pravda. Ale to neznamená, že jde o plošný nárůst mezd. Je to jednotící pohled na všechny kategorie zaměstnanců. Máme ne jeden, ale šest systémů odměňování, kde jsou různé dopady tohoto jednotného procentního nárůstu, a to je asi ten problém, který je potřeba řešit. Tedy zjistit, jaké jsou kde dopady, a na základě toho hledat řešení. Vezmu-li zpětně například řidičské profese, tak od doby sjednocování KS v roce 2004 je jakž takž pokryta inflace, nikoliv nárůst. Problémem je, že zaměstnavatel dvakrát nedodržel dikci KS a nezahájil včas kolektivní vyjednávání na rok příští. Mimo jiné i z tohoto důvodu při posledním jednání o dodatku KS bylo dohodnuto, že bude stanoven systém až do konce účinnosti dodatku KS. A navyšování mezd jako zvýšení závazku DPP? K tomu mi nezbyvá než konstatovat, že sjednané nárůsty v KS, které údajně zatěžují podnik, jsou pod procentuálním nárůstem vyplývajícím ze závazku veřejné služby pro DPP.

**Přesto se DPP na trhu musí pohybovat...**

Konkurenční boj na pražském trhu může probíhat i nadále. Ale můžeme v podstatě vyloučit metro, téměř jistě tramvaje a probíhá na poli autobusů. Celým problémem je, jak Ropidem nastavené standardy kvality jsou hluboko pod standardy kvality DPP. Konkurenční boj se





**Oldřich Schneider** nastoupil k DPP v srpnu 1978 na funkci pomocníka strojevodoucího. V listopadu 1981 složil zkoušky strojevodoucího, od října 1996 pracuje jako dozorčí depa. Od ledna 2014 je místopředsedou dozorčí rady DPP. Předsedou NOSDDPP je od roku 2002, ve funkci předsedy sekce MHD při OS DOSIA působí od roku 2006.



v podstatě odehrává přes tyto standardy. Jsou jak na úrovni stejnokrojů, tak na úrovni dodržování jízdních řádů, kde většina ostatních dopravců nemá zálohy a autobus prostě nevyjede. Pokuta je natolik nízká, že se to těmto dopravcům vyplácí. Kdežto DPP zálohy má zajištěny a je dokonce schopen zaskočít za ostatní dopravce. Když se podíváme dál, DPP má proti sobě konkurenci, která vozí cestující na linkách s dlouhými mezizastávkovými úseky, a má tedy odlišnou spotřebu paliva. Jeden z dalších problémů, který nebyl ještě zmíněn, je organizace práce. Ačkoli se dopravci pohybují na trhu MHD, tj. do 50 kilometrů, jezdí podle podmínek linkového vedení nad 50 kilometrů, a to má dopady na odměňování a pracovní dobu řidičů. Podle nás se tyto základní problémy neřeší.

**Pojďme k jednání odborových organizací se zaměstnavatelem. Jen pouhým nahlédnutím do zápisů jedno téma vyčnívá nad ostatní, a to je téma stejnokrojů. Proč, podle vás?**

Téma vyčnívá logicky. Velká část zaměstnanců DPP stejnokroje používá a má s tím svoji dlouhodobou zkušenost. Jedním z problémů je kvalita, druhým je systém vydávání, třetím je zajištění reklamací a systém podpory od IT. Největší problém vidím v tom, že máme jednot-

ný stejnokroj, na druhou stranu máme mnoho funkcí, které jej využívají. Najít to správné řešení je téměř nemožné, protože každý zaměstnanec je na něco zvyklý a každému vyhovuje něco jiného. Kdysi se jednalo napřímo s dodavatelem, kterému se přenesly zkušenosti přímo. Asi čtyři roky zpětně takové jednání neproběhlo a vše je skryto pod komisí o stejnokrojích, která neodráží přesně potřeby zaměstnanců. Těžko může být jiné téma pracovní doby, které je ovšem velmi těžko vysvětlitelné.

**Kolektivní smlouva končí s rokem 2015 a pomalu se blíží nové kolektivní vyjednávání. Jaké stěžejní body pro přípravu nové smlouvy vidíte?**

KS je složitý elaborát a je výsledkem nějakého procesu. Osobně říkám, že když přijde čas ji podepsat, je vhodné ji podepsat a začít se připravovat na další kolektivní vyjednávání. Stanovením například

výčtu bonusů jednání nekončí a je třeba vyjednávat dále jako podklad pro další kolektivní vyjednávání. Vždy se v ní vyskytne řada bodů, které nejsou úplně dokonalé, ale které byly uzavřeny v nějakém čase a v současnosti se posouvají dále jednáními. K důležitým tématům bude vždy patřit odměňování, bonusy a otázky nediskriminačního odměňování zaměstnanců pracujících na dohody. V této oblasti dochází k nerovnému zacházení a je třeba to vyřešit jednáním s cílem jasných pravidel, což fungovalo pouze do konce roku 2009.

**V minulém čísle personální ředitel předeslal, že návrh nové KS chce předkládat zaměstnavatel...**

Je nutné říct, proč ji minule dvakrát předložily odbory. Jednak OO znají ekonomickou situaci zaměstnavatele, protože od něho dostávají pravidelně informace a předpokládají, že jsou pravdivé. Za druhé, zaměstnavatel před tím dvakrát nesplnil >>>

**MÁME SICE JEDNOTNÝ STEJNOKROJ, NA DRUHOU STRANU MÁME MNOHO FUNKCÍ, KTERÉ JEJ VYUŽÍVAJÍ. NAJÍT TO SPRÁVNÉ ŘEŠENÍ JE TĚMĚŘ NEMOŽNÉ, PROTOŽE KAŽDÝ ZAMĚSTNANEC JE NA NĚCO ZVYKLÝ A KAŽDÉMU VYHOVUJE NĚCO JINÉHO.**



závazek z KS, a ke splnění závazku se tedy postavily OO. Smlouva byla původně uzavřena na roky 2010 – 2012 s klauzulí, že koncem září 2010 začneme vyjednávat o roce 2011 a koncem roku 2011 se začne jednat na rok 2012. Ani jednou to zaměstnavatel nesplnil, proto znění návrhu dodatku předložily ve shodě odbory.

#### **Jak dlouhá je vaše odborářská cesta v DPP?**

Byl jsem zakládajícím členem OO strojvedoucích, tedy vůbec první organizace mimo původní strukturu odborů převzatou z minulého režimu. Byl jsem tedy u jednání o vyrovnání majetku a byli jsme jediní, kteří to zvládli smírnou cestou. Od té doby myslím, že fungujeme bez vážnějších konfliktů. Z té původní organizace jsem po třech letech působení na postu místopředsedy vystoupil.

#### **...a vstoupil do NOSDDPP...**

Tuto organizaci jsme založili 4. 11. 2002. Stalo se tak po povodních, kdy bylo třeba řešit řada problémů, a byl to i impuls. Doba pokročila, i když základ členů pochází z JPM, ale i díky organizačním změnám je dost členů, kteří jsou mimo metro. Ale to není nic proti ničemu, protože odbory zastupují všechny zaměstnance. Jednání probíhají na úrovni JPM a JDCM a většina otázek se zde vyřeší. Pokud jde o systém, je třeba jej řešit za všechny zaměstnance na jednáních s vedením společnosti.

**Vaše organizace je členem odborového svazu DOSIA, stejně jako další OO v podniku. Proč v tomto svazu pracovníků dopravy nejsou všechny?**

Historicky je to dáno tak, že všechny odborové organizace Dopravního podniku byly členy odborového svazu dopravy, který se ovšem rozštěpil. Postupem času i v DPP vznikaly nové organizace i mimo tuto strukturu, jiné zůstaly pod původním svazem, resp. nově vzniklým OS DOSIA. Co se práce týče, jsem zároveň předsedou sekce MHD a veřejné silniční dopravy, a z toho plyne moje komunikace s našimi členy jednotlivých OO z DPP, kde se snažíme pravidelně scházet, řešit problémy a pokud možno mít jednotný výstup.

#### **Jste také místopředsedou dozorčí rady podniku. Jak jde dohromady členství v tomto kontrolním orgánu a funkce předsedy OO, snaží se o co největší výhody pro zaměstnance?**


Je to hledání kompromisu. Druhá věc je, že pokud máme motivované zaměstnance, měli by odvádět svoji práci lépe. Máme-li nespokojené zaměstnance, náklady se projeví například ve školení nových zaměstnanců, atd. Je to o vyváženosti tohoto pohledu. Ušetřím-li na mzdě, fluktuace se mi může zvýšit, a vyškolit nového strojvedoucího není levnou záležitostí. I personální ředitel v rozhovoru zmínil, že se mu zdá fluktuace v DPP vysoká. Jinak jsem přesvědčen o tom, že zástupci zaměstnanců v DR jsou důležití. Rozhodovat bez zastoupení zaměstnanců nepovažuji za správné, protože by informace v tomto orgánu byly nedostatečné. Je potřeba zohlednit více pohledů – potřeby DPP, které by měly být nastaveny tak, aby podnik ekonomicky soběstačně fungoval, byl zajištěn provoz, nedocházelo

lo k přehnanému zadlužení a zároveň aby byly zajištěny jistoty pro naše zaměstnance a podnik se vyvíjel.

#### **Téma jistot a rozvoje zaměstnanců se tu opakuje. Asi mu přikládáte velký důraz...**

Otázku kariérového poradenství, které odbory dlouhodobě prosazují, považují za velké téma. Chceme, aby zaměstnanci přicházející do DPP na provozní profese měli šanci kariérního postupu. Ne každý sem nastupuje jako doživotní strojvedoucí či řidič, ale získají-li dostatek zkušeností, je rozumné, aby je DPP využil. Přijít na vedoucí pozice zvenku je možné, ale bez znalosti vnitřních principů není jednoduché práci správně vykonávat. Mnoho funkcí je odvozeno z potřeb provozu a na tato místa jsou potřeba provozní zkušenosti.

#### **V rámci 40 let metra jste vyjeli z Vokovic se starou soupravou tramvají. Jsou vaším koníčkem?**

Nejsem znalec tramvají, to se přiznám. Nicméně jsem dohodl tuto jízdu a zajistil ji tak, aby měli kolegové šanci zavzpomínat na událost před čtyřiceti lety, kdy tento typ tramvají končil pravidelný provoz. Myslím, že si zasloužili, aby jim to bylo umožněno a připomenuto. 



# FAKTA O PÁTÉM ÁČKU



Červnové pokračování seriálu navazuje na minulé číslo, ve kterém jsme se blíže podívali do stanice Nádraží Veleslavín a mezistaničního úseku k Bořislavce. A právě stanice Bořislavka je poslední na řadě, a tedy předmětem tohoto článku, a to společně s informacemi o úseku ke stanici Dejvická.



## Představujeme stanici Bořislavka

Poslední stanicí prodlouženého úseku trasy metra A, kterou vám v rámci našeho seriálu představíme, je Bořislavka. Stanice se nachází pod Evropskou ulicí v prostoru mezi křižovatkami ulic Evropská – Kamerunská a Evropská – Horoměřická – Liberijská. Stanice je ražená, jednolodní s jedním hloubeným vestibulem přímo pod povrchem. Hloubka středu stanice činí 27,8 metru.

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


Vestibul přístupný z východního čela stanice je situován do křižovatky s Evropskou, Horoměřickou a Liberijskou ulicí, s vazbou na terminál městských linek autobusové dopravy, směřujících z oblasti přilehlých městských částí. Vestibul navazuje na podchod pod Evropskou a Liberijskou ulicí, který má být realizován v rámci výstavby obchodně-administrativního centra v jihovýchodním kvadrantu křižovatky. Vestibul umožňuje také přímý vstup do podchodu navazujícího na stávající tramvajovou trať na Evropské ulici. Stejně jako ostatní stanice úseku V.A je i Bořislavka bezbariérová.

Původní pracovní název stanice Červný vrch byl 12. června 2012 změněn Radou hlavního města Prahy na Bořislavku. Svou roli zde sehrála především iniciativa městské části Praha 6, podle níž by název stanice měl korespondovat s obchodně-administrativním centrem.

Co se týče aktuálního stavu prací (k 30. 4. 2014) na Bořislavce, ve stanici se pracuje tak, aby byly zajištěny termíny

stavební připravenosti pro technologii, probíhá montáž lamel podhledů, omítá se, malují se stěny. Pokračuje také montáž vodovodu a kanalizace. Ve vestibulu stanice jsou montovány zámečnické konstrukce a finalizována je i místnost dozorčího vestibulu. V přístupové štolě se dokončují práce na HSV (hlavní stavební výroba – zemní práce, zakládání, lešení, demolice) a PSV (pomocná stavební výroba – řemesla, instalace, dokončovací práce, kompletace) pro zajištění stavební připravenosti k závozu ventilátorů hlavního větrání, v podchodu pod Evropskou ulicí se dokončují povrchy. Již v březnu byly předány stavební připravenosti pro montážní práce na kabelovém vedení 22

kV, trakčním zařízení, slaboproudých rozvodech a vlakovém zabezpečovači. V měničném a distribučním transformovně (MDT) pokračuje sestavování a montáž vn a nn rozvaděčů, montování kabelových tras a pokládka kabelů. V silových rozvodech byla provedena montáž kabelových tras, pokládka kabelů z MDT k jednotlivým rozvaděčům a trakčních kabelů.

V mezistaničním úseku Dejvická – Bořislavka byly v levém i pravém traťovém tunelu kompletně dokončeny konstrukce pro kabely. V hloubeném sruženém objektu probíhají napříč úrovněmi práce hlavní a přidružené stavební výroby, montuje se osvětlení a elektrické rozvody. Pracuje se také na tom, aby bylo vše po stavební stránce připraveno pro technologii. V propojkách mezi traťovými tunely jsou dokončovány podlahy. V MDT a v prostoru pod MDT jsou montovány trasy silových rozvodů. Zahájena byla i montáž vzduchotechniky a hlavního větrání. Předána je stavební připravenost pro montážní práce na kabelovém vedení 22 kV a tlakovém závěru na levé traťové koleji. 

Snímky zachycují aktuální podobu nástupiště a vestibulu stanice Bořislavka.



# AUTOMATICKÉ VYHLAŠOVÁNÍ ZASTÁVEK V AUTOBUSECH

Funkce odbavovacího a informačního systému v autobusech i přesnost dat v dispečerském řídicím systému jsou do značné míry závislé na správném vyhlášení zastávek. Právě omezení chybovosti lidského činitele při manuálním ovládnutí hlásiče zastávek a zpřesnění identifikace odjezdu ze zastávky (s omezením závislosti na zavření dveří) jsou hlavními cíli připravovaného systému automatického vyhlášení zastávek.

Petr Janáč, foto: archiv DPP

**P**rvní konkrétnější myšlenky na automatizaci vyhlášení zastávek se pravděpodobně objevily zároveň s dodáním prvních autobusů SOR v roce 2009. Tyto vozy s sebou totiž přinesly velkou novinku v podobě palubního počítače s operačním systémem. Věci do té doby nemyslitelné začaly dostávat první obrysy.

Po stránce hardwarové byly vozy na zavedení automatického vyhlášení vybaveny již z výroby, a to bez dalších dodatečných nákladů. S požadavkem na vytvoření příslušného softwaru jsme se obrátili na firmu KonekTel Pardubice, která je dodavatelem odbavovacího a informačního systému pro autobusy SOR a SOLARIS.

V rámci několika jednání mezi zástupci Dopravního podniku a zmíněnou dodavatelskou firmou byly dohodnuty principy, na kterých bude vyhlášení zastávek fungovat. Klíčovým prvkem je zde přijímač GPS, díky němuž máme k dispozici údaje o poloze autobusu. Navržený algoritmus zohledňuje také vzdálenost, kterou autobus ujede, čímž lze údaje z GPS dále zpřesňovat.

## ZKUŠEBNÍ PROVOZ V ETAPÁCH

K prvním reálným pokusům v autobuse jsme se dostali až v létě loňského roku. I velmi krátký zkušební provoz na lince 197 tehdy bohužel ukázal, že před sebou máme ještě dlouhou cestu, na které bude třeba vyřešit řadu problémů. Práce sa-

Z pohledu JPA automatické vyhlášení zastávek přinese mimo jiné i zpřesnění identifikace odjezdu ze zastávky.

možřejmě neustaly, přesunuly se ale zpět do kanceláří k počítačovým monitorům. Na počátku letošního roku se dostavily první výsledky. Během několika dnů proběhly opakované zkušební jízdy v areálu garáže Kačerov, kde jsme na fiktivní trase otestovali upravené chování automatického vyhlášení. Dalším krokem pak byla jízda v reálném provozu (ještě bez cestujících), a to na trase linky 114.

Od poslední úspěšné zkoušky už nebylo daleko k plnohodnotnému zkušebnímu provozu. Do něj byly vybrány čtyři kloubové autobusy garáže Kačerov a linka 125. S určitým odstupem byly připraveny i linky 193 a 197, v prvním květnovém týdnu pak i linky 139, 189 a 215. Průběžně získáváme od řidičů informace o tom, jak automatické vyhlášení funguje. Ve spolupráci s dodavatelskou firmou jsou vyhodnocována data získaná přímo z autobusů. V rámci zkušebního provozu došlo k několika dílčím úpravám SW palubního počítače, které odstranily zjištěné nedostatky.

## KLIKNOUT V MAPĚ NESTAČÍ

A jak tedy automatické vyhlášení zastávek funguje? Největší díl práce připadá na oddělení Příprava provozu (JPA). Právě zde je, s využitím počítačového nástroje, kontrolována poloha každé zastávky podle leteckých map. Ke každé zastávce, tj. ke každému zastávkovému sloupku, jsou přiřazovány dva body, resp. zájmové oblasti. První z oblastí je tzv. vstupní; ta

představuje prostor, v němž se vyhlášení zastávky aktivuje. Standardně má tato kruhová oblast poloměr 50 metrů. Druhá, menší oblast (výstupní, s poloměrem 15 metrů) pak vymezuje prostor, po jehož opuštění se odbavení zastávky považuje za ukončené.

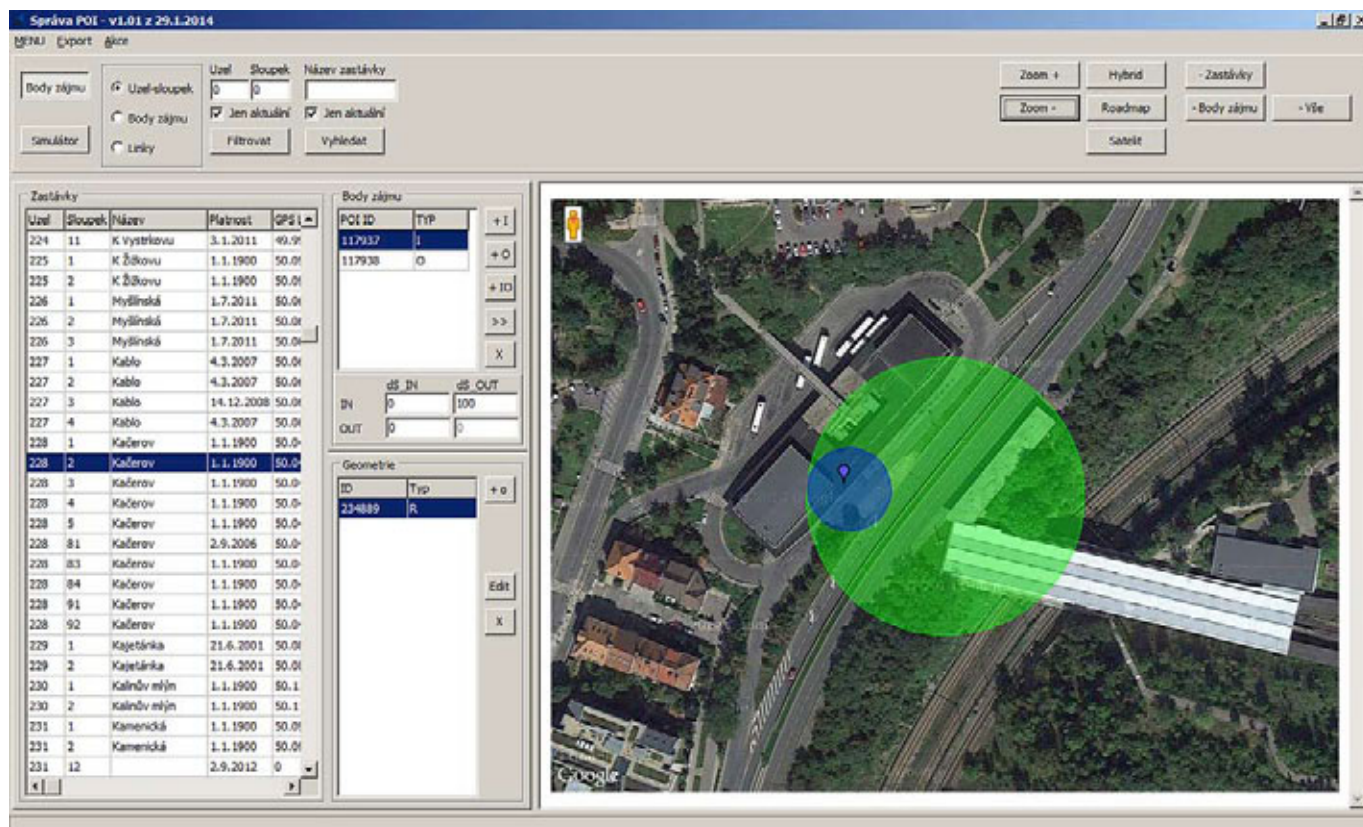
V současné době jsou polohy všech bodů (zastávek, vstupních i výstupních oblastí) udržovány výhradně v popisovaném SW. Výhledově se jeví jako vhodné, aby tato data byla provázána s centrální databází jízdních řádů a číselníkem zastávek CHAPS. Jednání o tomto propojení jsou však teprve na začátku.

## KAŽDÁ MINCE MÁ DVĚ STRANY

Přínosy automatického vyhlášení zastávek lze rozdělit do dvou hlavních okruhů. Ve vztahu k cestujícím odstranění lidského faktoru dále zvýší spolehlivost hlášení:

**S VYUŽITÍM POČÍTAČOVÉHO NÁSTROJE JE KONTROLOVÁNA POLOHA KAŽDÉ ZASTÁVKY PODLE LETECKÝCH MAP. KE KAŽDÉMU ZASTÁVKOVÉMU SLOUPKU JSOU PŘIŘAZOVÁNY DVĚ ZÁJMOVÉ OBLASTI. PRVNÍ PŘEDSTAVUJE PROSTOR, V NĚMŽ SE VYHLÁŠENÍ ZASTÁVKY AKTIVUJE. DRUHÁ VYMEZUJE PROSTOR, PO JEHOŽ OPUŠTĚNÍ SE ODBAVENÍ ZASTÁVKY POVAŽUJE ZA UKONČENÉ.**






počítač na rozdíl od člověka nezapomíná. Z pohledu JPA je potom přínosem zprávením informací o dodržování jízdního řádu: teprve opuštěním výstupní oblasti dojde k odeslání datové zprávy o odbavení zastávky z vozidla na dispečink.

S plošným rozšířením tohoto způsobu vyhlášení zastávek souvisejí také určité potíže. V první řadě se jedná o nárůst objemu práce, protože nově budeme muset

reagovat i na drobnější změny, které dosud nebylo nutné do palubních počítačů autobusů zpracovávat (např. dočasné přemístění zastávky). Více pozornosti bude třeba věnovat také termínům výluk; nebude např. možné přemísťovat zastávku uprostřed dne. Dalším efektem, který se projevuje již v rámci zkušebního provozu, je pak značná „návykovost“ automatického vyhlášení – řidiči pak mohou zapo-

**Obrázek zachycuje autobusové obřadí Kačerov, konkrétně umístění nástupní zastávky linek 189 a 215. Zelenou barvou je vyznačen prostor, ve kterém dojde ke spuštění hlášení, modrá barva patří výstupní oblasti.**

mínat na aktivaci hlášení vlastními silami u vozů, které nejsou systémem vybaveny.

Kdy lze plošné rozšíření očekávat? Na tuto otázku neexistuje jednoznačná odpověď. Věříme, že vše stihneme ještě v letošním roce. Průběžně připravujeme další autobusové linky a ve spolupráci s dodavatelskou firmou plánujeme i postupné „oživování“ dalších vozidel. 



# AUTOMATICKÉ VYHLAŠOVÁNÍ ZASTÁVEK V TRAMVAJÍCH

Co je vyhlásování zastávek v tramvaji, to je asi každému jasné. Je to ten okamžik, kdy řidič zmáčkne tlačítko pro vyhlášení a příjemný hlas paní Dagmar Hazdrové nám oznámí název zastávky, název příští zastávky, případně nás upozorní na nestandardní situaci, výluky apod. přidaným hlášením. Správné hlášení, tedy včasné a na správném místě, bylo donedávna závislé jen na vůli řidiče.

Jiří Sedláček, foto: autor a archiv DPP

Řada pamětníků pamatuje časy, kdy řidič hlásil zastávky pomocí mikrofonu. Později mu v této činnosti začal „pomáhat“ kazetový magnetofon. Opět si mnoho z nás vzpomene, jak vložil kazetu do přehrávače a jako na potvoru hlášení začínalo na druhé konci. Bylo tedy nutné nasadit kazetu na tužku a ručně ji celou přetočit, protože instalované přehrávače funkci přetáčení neměly. Občas se magnetofonový pásek stočil v kazetě k jedné straně a motorek přehrávače pásek neutáhl, vyhlásování zastávek pak přestalo fungovat nebo se ozývalo hlubokým hlasem zpomalené.

## OD MIKROFONU K DIGITÁLNÍMU HLÁŠÍČI

Vývoj techniky pokročil kupředu a v roce 1993 byly do prvních vozů instalovány

Automatické vyhlásování přinese větší komfort řidičům, cestujícím pak zajistí informaci o zastávce vždy ve stejném místě.

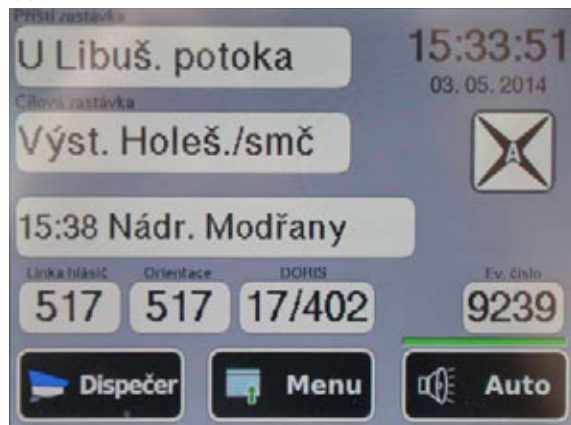
digitální hlásiče. Přesnost a správnost spuštění hlášení je ale stále závislé na lidském faktoru, tedy na řidiči. Občas se stane, že řidič zapomene tlačítko vyhlášení zmáčkout, nebo naopak tlačítko automaticky zmáčkne jinde, než je to správně v závislosti na poloze tramvaje. Ircom řídicího systému pak následně, pokud si toho řidič nevšimne, tuto chybu napravi a data zastávek posune do správného mezizastávkového úseku.

Pokud tato situace nastane, tak skutečnost, že cestujícím jsou podávány mylné informace, je to „nejmenší“. Mnohem závažnější je skutečnost, že v úsecích mezi zastávkami jsou zadány příznaky pro postavení rádiem ovládané výhybky do správného směru požadované jízdy. Chvilka nepozornosti tak může mít fatální následky.

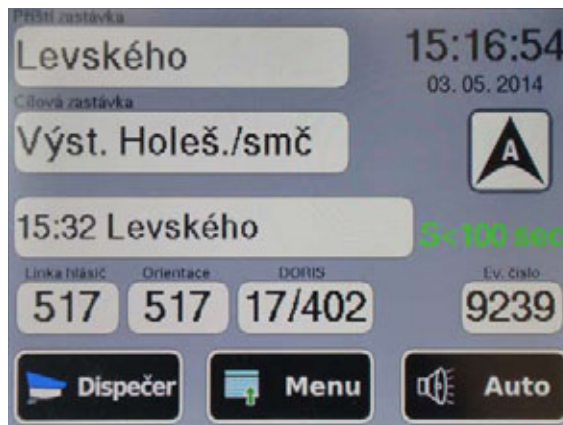
## NÁSTUP GPS PŘIJÍMAČE

Rozvoj technologií a přechod z analogového do digitálního vysílání a přenosu dat v roce 2005 přinesl mnoho nových technických a technologických možností. Protože MRS Tetra (Městský rádiový systém), který používá i DPP, neumožňuje přenos přesného času z řídicího systému, byl pro řízení času do tramvajových vozů namontován GPS přijímač. Tento přijímač získává z družic přesný čas, ale zároveň i zaznamenává polohu. Po změně řídicího systému jsme provedli spoustu vyhodnocení a srovnání zaznamenané polohy GPS přijímačem s polohou přenesenou a zobrazenou v mapě. Ne vždy byly výsledky uspokojivé, zvláště ve středu města, v zastávbě, se v mapě zaznamenaná poloha zobrazila mimo tramvajovou trať. Zvýšení počtu družic však přineslo

Obr. 1



Obr. 2



Obr. 3

Obr. 4



zlepšení, a tak v roce 2013 bylo rozhodnuto využít známé polohy vlaku k automatickému vyhlášení zastávek.

### ÉRA AUTOMATICKÉHO VYHLAŠOVÁNÍ JE TU

Dodavatelskou firmou byly zaměřeny staniční sloupky všech zastávek a od toho místa byl standardně v základním nastavení zvolen bod vyhlášení ve vzdálenosti 60 metrů zpět. Okolo tohoto bodu je pak vypočítán kruh o poloměru 30 metrů. Po vjetí tramvajového vlaku do tohoto prostoru dojde k automatickému vyhlášení zastávky.

Řidič má na displeji palubního počítače DT-04 nebo DT-06 informaci o tom, že následující zastávka na trase je zaměřena zobrazením úzkého proužku nad tlačítkem vyhlášení, který má zelenou barvu. Zelená barva postupně ubývá až do příjezdu do určeného prostoru a vyhlášení zastávky (obr. 1 a 2).

Nemá-li GPS přijímač tzv. platnou polohu (např. nezachytil signál potřebného počtu družic pro lokalizaci správné polohy), proužek se zobrazí červeně – viz obr. 3.


Není-li zastávka zaměřena, proužek se nezobrazí (obr. 4) a řidič má možnost vyhlásit zastávku zmáčknutím tlačítka pro vyhlášení. Tuto možnost má i v automatickém režimu. Zastávka již podruhé vyhlášena není a začne se odpočítávat vzdálenost k zastávce následující.

### SYSTÉM SE NEPŘETRŽITĚ LADÍ

K 11. 5. 2014 byly zaměřeny zastávky všech pravidelných linek a automatické vyhlášení zastávek je používáno na vozzech KT8N2 a 15T. Postupně bude databáze upravována na základě zkušeností a připomínek řidičů. Vzdálenosti bodu pro vyhlášení se budou v některých zastávkách měnit. Například u zastávek pro jednu soupravu nebo zastávek za křižovatkou bude bod posunut blíže označníku

zastávky, aby nedocházelo ke zbytečnému předčasnému vyhlášení. Obdobně to platí i pro zastávky ve vozovce, kde tramvaj popojíždí v koloně aut. Několik takových míst je již dnes vytipováno.

Automatické vyhlášení by mělo přinést větší komfort řidičům, cestujícím pak zajistit informaci o zastávce vždy ve stejném místě. Největší přínos si vedení JPT ale slibuje od zvýšení bezpečnosti provozu v návaznosti na automatické stavění vlakové cesty. Měly by být eliminovány situace, kdy řidič zapomene stisknout tlačítko vyhlášení a nedojde k přestavení rádiem ovládané výhybky do správného směru, což při troše nepozornosti může mít, jak již bylo zmíněno, fatální následky.

Takže si jen přejme, ať se nově zavedený systém podaří během krátké doby doladit ke spokojenosti řidičů i cestujících, a ať se ukáže tato úprava jako další prvek přispívající k větší bezpečnosti tramvajového provozu v hlavním městě. 

**NEJVĚTŠÍ PŘÍNOS AUTOMATICKÉHO VYHLAŠOVÁNÍ ZASTÁVEK VEDENÍ JPT VIDÍ VE ZVÝŠENÍ BEZPEČNOSTI PROVOZU V NÁVAZNOSTI NA AUTOMATICKÉ STAVĚNÍ VLAKOVÉ CESTY. MĚLY BY BÝT ELIMINOVÁNY SITUACE, KDY ŘIDIČ ZAPOMENE STISKNOUT TLAČÍTKO VYHLÁŠENÍ A NEDOJDE K PŘESTAVENÍ RÁDIEM OVLÁDANÉ VÝHYBKY DO SPRÁVNÉHO SMĚRU.**

# VOKOVICKÉ VZPOMÍNÁNÍ

Nejen zaměstnanci vozovny Vokovice si 10. května 2014 připomněli čtyřicet let starou událost. Tehdy, přesně 8. května 1974, vyjely totiž z této vozovny do pravidelného provozu staré dvounápravové tramvaje naposledy.

Martin Ruprich, foto: Daniel Jurek a Jaroslav Gabriel

**S**oupravy byly vypravovány na linkách č. 7, 18 a 23. Na lince 7 jezdily tři motorové sólo vozy, na lince 18 jezdilo devatenáct souprav motor-vlek a na lince 23 bylo osmnáct

dvounápravových souprav. Poslední linky 23 zatahovaly kolem půlnoci 8. května 1974. Na lince 18 byl nepřetržitý provoz, kdy kolem půlnoci jezdily čtyři vlaky (1xT3) a dále svoji službu dokončovaly

poslední denní vlaky. Ten úplně poslední zatáhl hodinu a dvanáct minut po půlnoci s motorovým vozem 2172. Pravidelný provoz od výjezdu 9. května 1974 patřil již výhradně vozům typu T1 a T3. Z toho



## PO STOPÁCH DEVÍTKOKEŇÁKŮ,

**„P**oslední den provozu starých tramvají byl 8. 5. 1974 s tím, že úplně poslední starý vlak, který byl vypraven na linku 18, zatáhl v 1 hodině a 12 minut po půlnoci do vozovny Vokovice. Na paměť této události uspořádali vokovičtí kolegové zvláštní jízdu historickou soupravou motorového vozu 2172 a vlečného vozu Krasin, ev. čísla 1562. Byl to tedy stejný typ vlaku, jaký na lince 18 v roce 1974 dojezdil,“ napsal do redakce **František Zahnaš, řidič vozovny Hloubětín**. Z jeho rozsáhlého materiálu, připomínajícího události před definitivním vyrazením těchto tramvají, přinášíme alespoň výňatek.

První vyřazování nejstarších vozů začalo již v letech 1952–1956, kdy bylo do Prahy dodáno 133 vozů typu Tatra T1. Krátce po nich pak následovaly 2 vozy Tatra T2. Po první větší dodávce vozů T3 byly v roce 1963 vyřazeny všechny mo-

torové a vlečné vozy, které spatřily světlo světa před rokem 1920.

V roce 1964 tak byl vozový park ještě poměrně pestrý. Nejstaršími obousměrnými motorovými vozy byly tzv. Devítiokéňáky z roku 1920; ve stavu jich bylo ještě 94. Z let 1927–1930 pak pocházely motorové vozy řady 2000, kterých jezdilo 262. Dále pak měla Praha 63 jednosměrných dvounápravových vozů „Ponorka“ z let 1936–1942, a pak 28 jednosměrných motorových vozů z roku 1948, přezdívaných „Mevro“. Vlečné vozy v té době byly již jen dvojího typu: malé vlečné vozy „Plecháč“ z let 1925–1927 (360 vozů) a delší vlečné vozy se středním vstupem „Krasin“ z let 1930–1946 (247 vozů).

Dne 9. 1. 1967 ukončily provoz motorové vozy „Mevro“ a 2. 1. 1968 byly vyřazeny také vozy „Ponorka“. Jedním z důvodů pro vyřazení těchto ještě relativně mladých vozů byla jejich vysoká poruchovost

a nedostatek náhradních dílů. Někdy v roce 1967 se v jedné studii o pražské dopravě objevil návrh, který předpokládal vyrazení všech dvounápravových tramvají do konce roku 1968; počítalo se totiž s masivními dodávkami vozů T3. Jediná změna, týkající se této problematiky, nastala 24. 12. 1968. Všechny noční služby, s výjimkou linky X-14 (pendl Budějovické nám. – Kačerov, obsluhovaný jediným dvounápravovým vozem, zrušený 19. 10. 1970), byly obsazeny vozy T3.

Nyní můžeme nahlédnout do vypravení z roku 1969: staré vlaky obsluhují linky 3 (Kačerov – voz. Kobylisy), 7 (Vápenka – Radlice), 9 (Hrdlořezy – Motol), 14 (Kačerov – Kobylisy, Střelná), 16 (Vápenka – Nádraží Smíchov), 18 (Radlice – Podbaba), 23 (Záběhlíce – Podbaba), 26 (Nádraží Strašnice – Pelc, Tyrolka), 28 (Výstaviště – Olšanské hřbitovy – Výstaviště) a 31 (Spořilov – Podbaba). Ve špičce se

vypravovalo 179 motorových a 231 vlečných vozů, v sedle pak 95 motorových a 122 vlečných vozů. Staré tramvaje byly v té době vypravovány ze všech vozoven kromě Hloubětína a Střešovic.

Dne 12. 1. 1970 je provedena výměna vozového parku na lince 28; staré vlaky jsou nahrazeny sólovozy T1. 31. 3. 1970 staré vlaky na lince 16 nahrazují soupravy 2xT3. Přibližně ve stejné době mizí z pražských ulic motorové vozy „Devítiokéňáky“. Zůstává již jen jediný typ dvounápravových motorových vozů, a sice motorové vozy řady 2000. Dne 1. 7. 1971 je zrušena linka 31. Její vozy se však přesunují na linku 23, která je od téhož dne prodloužena na Spořilov. 30. 8. 1971 dochází ke změnám tras u některých linek; znovu se objevují v pražských ulicích linky 2 a 6 (obě byly zrušeny v roce 1966) a zavedena je i nová linka 32. Zatímco linka 2 se obsazuje výlučně vozy T3 a lince 32 zase





důvodu pro slavnostní jízdu po čtyřiceti letech byl vybrán právě zmiňovaný motorový vůz a „oblečen“ jako linka 18.

Zaměstnanci, kteří si nechtěli nechat ujít výroční slavnostní jízdu, se po deváté hodině ranní začínají scházet s povinnou výbavou, tedy fotoaparáty, na nádvoří vozovny. Před samotným výjezdem probíhá společné fotografování a symbolických 12 minut po desáté hodině vyjždí historická souprava 2172 + 1562 z vozovny směrem

dolů po Evropské ulici a přes Vítězná náměstí do Podbavy, přes tehdejší obřadště před hotelem International (dnešním Crowne Plaza). Z Podbavy se historická souprava vydává po bývalé osmnáctce přes zastávky Hradčanská, Letenské náměstí, Strossmayerovo náměstí, Vltavskou občasnou a Těšnov až k Bílé Labuti. Z důvodu vylukové činnosti v úseku Jindřišská - Lazarská se jede odklonem přes Štefánikův a Čechův most na Staroměst-

skou a dále po současné osmnáctce až do obřadště Vozovna Pankrác.

Během krátké přestávky v obřadšti byli přítomni obohaceni o historický výklad Františka Zahnaše a Jaroslava Gabriela, kteří přiblížili původní trasu linky přes autobusové nádraží až na Budějovické náměstí v Krči, kde byla linka tenkrát ukončena. Závěrem bychom všichni rádi poděkovali osádce vozů: Petru Ležatkoví, Václavu Dohnalovi a Josefu Hajkovi. 🚍

## PONOREK ČI MEVRŮ

vedoucí vozy T1, linka 6 je obsazena starými vlaky v sestavě motorový vůz + vlek Krasin. Dne **17. 1. 1972** dochází k dalším přesunům ve vozovém parku: linka 12 (do té doby s provozem pouze 1xT1) je obsazena novými šestnácti vozy T3. Uvolněné vozy T1 z „dvanáctky“ se stěhují na linku 14, což umožňuje konec starých vozů na této lince. Současně jsou od stejného data na linku 7 vypravovány soupravy ve složení motorový vůz + 1 vlek Plecháč. **24. 7. 1972** začala vyluka v úseku Flora – Olšanské náměstí – Bulhar. Linka 7 je zkrácena do trasy Hrdlořezy – Olšanské náměstí. Tam je vystaven kolejový přejezd, na kterém je linka 7 ukončena. Její provoz zajišťují dvounápravové motorové vozy sólo. Soupravy motorový vůz + 1 vlek Plecháč jsou nyní nasazovány na linku 6.

V první polovině roku 1973 se z důvodu nedostatku vozů T vypravují dvounápravové vozy sólo také

na linku 16 (do října 1973) a 32 (cca do února 1974). **K 1. 10. 1973** je provedena výměna vozového parku na lince 26; vyřazeny jsou všechny vlečné vozy Plecháč. Starými vlaky (linka 7 v sólo vozech, ostatní linky v sestavě motorový vůz + vlek Krasin) jsou obsluhovány nadále linky 3, 6, 7, 9, 18 a 23. Ve špičce se vypravovalo 92 motorových a 88 vlečných vozů, v sedle 45 motorových a 42 vlečných vozů, v sobotu dopoledne 44 dvouvozových souprav, v sobotu odpoledne pak 37 souprav. V neděli ráno vyjždělo 38 souprav, odpoledne pak bylo 52 souprav. Staré vozy v té době vypravují všechny vozovny kromě Hloubětína, Střešovic a nově také Kobylis. Někdy v té době se objevuje Projekt organizace MHD, který počítá v brzké době s výměnou vozového parku na linkách 3 a 6. Linky 9, 18 a 23 mají dostat nové vozy k datu otevření metra, které se v té době předpokládalo na 1. 7. 1974. Linka 7, plnění funkci

náhradní tramvajové dopravy v ulici Olšanská, měla zůstat ve starých vozech až do ukončení vyluky Flora – Bulhar. Předpoklad ukončení této vyluky byl cca 31. prosinec 1974. Do té doby mělo být pro linku 7 udržováno 5 motorových vozů.

Ale plány se plánují a události se dějí... **17. 12. 1973** je ukončen provoz starých vlaků na lince 3, nahrazeny byly soupravami 2xT3. 14. 1. 1974 je linka 6 obsazena sólovozy T1 a linka 9 vlaky 2xT3. Současně přestává staré vozy vypravovat vozovna Motol. Staré vozy zůstaly jen na linkách 7, jezdící již jen v trase Vápenka – Olšanské náměstí (vypravuje vozovna Žižkov), 18 (vypravují vozovny Pankrác, Vokovice, krátkou dobu také Strašnice a od března 1974 také Žižkov) a 23 (vypravují vozovny Pankrác a Vokovice). Počet vozů na lince 7 klesl na 3 vozy ve špičce a 2 vozy v sedle. Vypravení linek 18 a 23 zůstalo beze změn. Ve špičce klesl počet

starých vlaků na 40, v sedle na 23, o sobotách a nedělích se vypravovalo 17 – 19 vlaků.

Dne **8. 5. 1974** byly staré vlaky vypravovány naposled. Provoz linky 7 končil večer již kolem 18. hodiny. Poslední vlaky linky 23 zatahovaly kolem půlnoci. Na lince 18 byl provoz nepřetržitý. Večerní provoz v intervalu 16 minut zajišťovaly 4 noční vozy – sólo T3 a dále ještě cca 5 vlaků denních. Poslední z nich pak kolem půlnoci odjžděl z Budějovického náměstí do Podbavy a pak v 1.12 zatahl do vozovny Vokovice. Poslední pankrácký vlak linky 18 zatahl již v 1.10. Pro úplnost uvádím, že poslední žižkovský vlak linky 18 zatahl již ve 22.36. Na linky 18 a 23 byly od následujícího dne vypravovány sólo vozy T3, na linku 7, zavedenou ve zcela nové trase, vyjely 12. 5. sólo vozy T1 a T3. Žezlo nejstarších tramvají v Praze ranním výjezdem dne **9. 5. 1974** převzaly vozy T1. 🚍

# Absolventský program pro vysokoškoláky

První fáze Absolventského motivačního programu, zahájeného v loňském roce pro žáky a absolventy Střední průmyslové školy dopravní, pokračuje letos druhým ročníkem. Psali jsme o něm v DP kontaktu č. 4/2014. Druhá fáze, Absolventský motivační program pro studenty a absolventy vysokých škol, byla zahájena v květnu letošního roku.

Daniela Pětníková, ilustrační foto: archiv DPP

**A**bsolventský motivační program pro vysokoškoláky je určen studentům a absolventům vybraných technických oborů vysokých škol a je rozdělen do dvou částí: Motivační program a Absolventský program.

Motivační program je určen studentům v posledních dvou ročnících denního studia, kteří se chtějí seznámit s reálným pracovním prostředím firmy a získat propojení teorie s praxí. Studenti vybraní do Motivačního programu mohou v Dopravním podniku absolvovat stáž nebo povinnou praxi v rámci studia a také spolupracovat s našimi odborníky na studentských seminářích, bakalářských nebo diplomových pracích a projektech. V rámci motivačního programu poznají reálné pracovní prostředí a získají více informací o DPP. Přípravek budou i exkurze na vybraná pracoviště Dopravního podniku. Motivační program bude zahájen na začátku akademického roku 2014/2015.

Absolventský program je zaměřen na absolventy vybraných technických oborů vysokých škol. Absolventi zařazení do programu jsou přijímáni do pracovního poměru na dobu určitou nejdéle na jeden rok s možností prodloužení až na dva roky. V rámci programu získají odbornou praxi, bude jim umožněn profesní rozvoj a v neposlední řadě mají také perspektivu dalšího pracovního uplatnění v Dopravním podniku. Útvar DPP pak získá až na dva roky, nad rámec systemizace, absolventské místo, ze kterého pak může absolventa převést na systemizované pracovní místo uvolněné zaměstnancem odcházejícím do důchodu.

Absolventský motivační program pro studenty a absolventy vysokých škol byl připraven v reakci na poptávku dopravního a technického úseku a je určen především studentům a absolventům vysokých škol s technickým zaměřením, jako je dopravní, technické, strojní, elektrotechnické a stavební. Zaměření na technické obory je dáno potřebou generační obměny a současně nedostatkem technických profesí na trhu práce. Pro program bylo vytvořeno 10 absolventských míst, při-



## **ODDĚLENÍ VZDĚLÁVÁNÍ A ROZVOJOVÉ PROGRAMY DPP PŘIPRAVILO V LOŇSKÉM ROCE PROGRAM PRO STUDENTY STŘEDNÍCH A VYSOKÝCH ŠKOL, JEHOŽ CÍLEM JE MOTIVOVAT STUDENTY A ABSOLVENTY TĚCHTO ŠKOL K NÁSTUPU DO DOPRAVNÍHO PODNIKU A ZAJISTIT TAK MLADÉ A KVALIFIKOVANÉ KANDIDÁTY NA PRACOVNÍ MÍSTA UVOLNĚNÁ V RÁMCI ODCHODŮ STÁVAJÍCÍCH ZAMĚSTNANCŮ DOPRAVNÍHO PODNIKU DO DŮCHODU.**

čemž v roce 2014 předpokládáme obsazení maximálně pěti míst, dalších pět pak bude obsazováno v roce 2015.

Absolventský program je nastaven tak, že o přidělení absolventského místa mohou požádat útvary v přímém řízení dopravního a technického ředitele, které mají zájem o mladého absolventa a v nichž se v horizontu nejdéle dvou let uvolní pracovní místo odchodem stávajícího zaměstnance do důchodu. Další podmínkou je, že se jedná o pracovní místo s požadavkem na vysokoškolské vzdělání technického zaměření.

Studenti vybraných vysokých škol budou o Absolventském motivačním programu informováni prostřednictvím školních internetových stránek, studijních oddělení a internetových stránek Dopravního podniku.

O přidělení absolventského místa konkrétnímu útvaru a přijetí absolventa do Absolventského programu bude rozhodovat po projednání s odborníky z dopravního a technického úseku personální ředitel.

Bližší informace o programu najdete na intranetových stránkách odd. 500020 Vzdělávání a rozvojové programy, nebo vám je poskytnou kontaktní osoby oddělení Vzdělávání a rozvojové programy: Mgr. Daniela Pětníková a PhDr. Jitka Nosková.

O přidělení absolventského místa mohou požádat útvary v přímém řízení dopravního a technického ředitele.

# Velitelský Volkswagen se zabydlel

Velitelé směn Hasičského záchranného sboru Dopravního podniku jezdí novým velitelským automobilem na podvozku VW Transporter. Protože se tak děje od prosince loňského roku, je šance vůz nejen představit, ale i zhodnotit.

Text a foto: Michal Brunner



Velitel směny podnikových hasičů je stále v terénu. Nejen že vyjíždí k naprosté většině zásahů s účastí jednotek HZS podniku, ale také provádí pravidelnou kontrolní a školicí činnost a celkově zabezpečuje akceschopnost jednotek HZS během 12hodinové směny. U složitých zásahů je oprávněn zřídit štáb velitele zásahu a zahrnout do něj zástupce dalších složek integrovaného záchranného systému a organizací podílejících se na likvidaci mimořádné události. Je zřejmé, že automobil velitele směny je jeho „druhým domovem“ a často v něm tráví více času než ve velitelské kanceláři na požární stanici Hostivař.

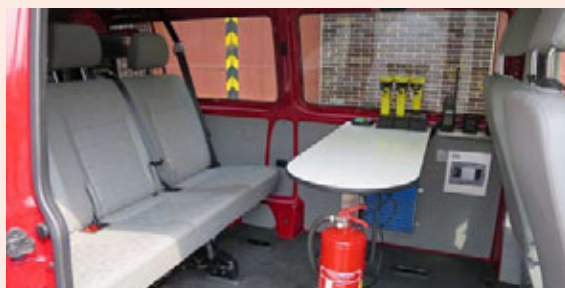
Na základě několikaletých zkušeností s provozem automobilu Škoda Fabia, který nevyhovoval vnitřním prostorem ani jízdními vlastnostmi, jsme se rozhodli jeho nástupce koncipovat jako dodávkový automobil s konferenčním prostorem ve střední části vozu a nákladním prostorem v zadní části. Podvozek byl specifikován v provedení s automatickou převodkou, pohonem všech kol a zesíleným vypružením. V průběhu roku 2013 byl s velkou podporou vedení bezpečnostního úseku náš investiční záměr realizován a v rámci listopadového velitelského dne bezpečnostní ředitel Antonín Fedorko osobně předal nový automobil podnikovým hasičům do užívání.

Automobil postavila společnost Progres Servis Sibirina, která se zabývá výrobou speciálních vozidel. Jako podvozek byl

zvolen Volkswagen Transporter 4x4 ve variantě s delším rozvorem a středně vysokou střechou. Posádku automobilu tvoří standardně řidič a velitel, navíc mohou být přepravovány další tři osoby. Mezi přední a zadní řadou sedadel je instalován pracov-

ní stolek, vybavený velitelským notebookem, výjezdovou dokumentací a mobilní radiostanicí. Automobil je vybaven měničem napětí 12 V DC/230 V AC, takže je možné zajistit nepřetržitý provoz notebooku nebo dobíjení mobilních telefonů. V zadní části automobilu, za bezpečnostní přepážkou, je uloženo rozměněší příslušenství, zejména dvojice vzduchových dýchacích přístrojů, megafon, rozmanité ruční a ženíjní nářadí a zdravotnická vybavení pro poskytování první pomoci.

Dosavadní zkušenosti s provozem velitelského automobilu potvrdily správnost zvolené koncepce, kdy automobil má velmi dobré jízdní vlastnosti včetně jízdy v zimních podmínkách nebo na nepevných komunikacích. Je dostatečně výrazný v hustém městském provozu, má vysokou míru pasivní bezpečnosti a poskytuje veliteli směny odpovídající zázemí pro řízení zásahů i rutinní organizaci činnosti jednotek HZS DP.



#### PARAMETRY AUTOMOBILU

Výkon motoru.....	132 kW (180 k)
Zdvihový objem motoru .....	2,0 litru
Hmotnost provozní/maximální.....	2228/3000 kg
Rozvor náprav .....	3400 mm
Délka .....	5292 mm
Šířka .....	1904 mm
Výška.....	2250 mm



# DVANÁCT HODIN NA POTÍTKU

Pavel David pracuje v Dopravním podniku od 1. prosince 1973. Začínal jako pomocník strojvedoucího, potom deset let pražské metro řídil a nyní je instruktorem na trase C. V rozhovoru nám poodhalil nejen specifika své práce, ale i zajímavosti z doby, kdy se metro stalo benjamínkem městské hromadné dopravy v Praze.

Jana Šejnohová, foto: Petr Hejna

## U Dopravního podniku pracujete téměř čtyřicet let, jak na své začátky vzpomínáte?

Začínal jsem jako pomocník v době, kdy už druhý kurz strojvedoucích byl v Kraľupech a piloval ruřtinu. 9. května 1974 se metro otevřelo a hned během prázdnin se zjistilo, že těch šedesát strojvedoucích stačit nebude. Na podzim 1974 se tedy otevřel kurz a v květnu 1975 jsme udělali zkoušky jako první kurz strojvedoucích v Āechách. Vím, že bezprostředně po zkouškách jsem dostal dovolenou, abych byl připraven na začínající spartakiádu. Takže jsem šel rovnou do maximálního provozu. Měli jsme jen tři vozy a museli jsme navozit z Jižního Města tisíce cvičenek. Od čtyř od rána do půlnoci jsme tak vozili dívky a ženy ve věku od 15 do 70 let.

## Deset let jste pak jezdil jako strojvedoucí a i nyní s nimi při své práci úzce spolupracujete. Ām se zabýváte konkrétně?

Dá se říct, že jsem styčným člověkem mezi vedením a strojvedoucími. Když se na trati nic neděje, přenáším na strojvedoucí přání a požadavky vedení podniku. Hlídám, aby se strojvedoucí k cestujícím chovali tak, jak mají, a sloužím celou směnu na vysílačce. Když má strojvedoucí jakýkoliv problém jak s technikou, tak i s cestujícími, ozve se mi do vysílačky a já tu situaci hned vyřeším. Spousta lidí si neumí představit, že jsem vlastně 12 hodin jako na potítku u maturity a čekám, co se stane.



## Kolik instruktorů jako vy na trase současně slouží?

Instruktoři jsou na každém konci jeden, takže každý máme půlku trati. Ve špičkách s námi slouží ještě jeden na I. P. Pavlova. Někdy, i kdyby nás bylo dvakrát tolik, práci nestíháme, jindy je relativní klid a můžeme se věnovat kontrolní činnosti.

## Podle jakého klíče si mezi sebou dělíte nahlášené případy?

Vřichni fungujeme na příposlechu a kdo je nejbližší, tak to řeší. Stane-li se například problém na Letňanech, vlezu na mařinu a jsem na ní až do vyřešení závady, nebo odstavení do depa. Jakmile závadu převzmete, musíte ji dotáhnout do konce. V takovém případě vás zastupují ostatní

instruktoři na trase, protože slyší všechno, co vy. Když se něco stane a nejsme zrovna v dosahu, radí strojvedoucímu po vysílačce všichni, nejen instruktoři, ale i ostatní strojvedoucí. Ve špičce máme v oběhu se zálohami čtyřicet mařin, tedy i čtyřicet lidí schopných pomoci.

## Jak často řeřite nějaké mimořádné události?

Mimořádná událost se nestává každý den, za měsíc je jich odhadem kolem patnácti a v drtivé většině jde o spoluúčasti. To když strojvedoucí nevyřeší problém perfektně podle předpisů.

## Pokud se tak skutečně stane, následuje pro strojvedoucího nějaký postih?

Samozřejmě, od pohovoru, přes prēmio-

Vpravo dole: Pavel David se svou historickou podobenkou, která se několikrát objevila v dokumentu o historii metra prezentovaném na oslavách 40. výročí.





**Pavel David** (62) byl deset let strojvedoucím a nyní působí jako instruktor na trase C, k níž má silný citový vztah. Jeho náplní práce je řešení závad převážně technického charakteru, dále informování strojvedoucích a kontrola plnění služebních předpisů a ústrojové kázně.

vé postihy až k sesazení z výkonu funkce. K tomu dochází například, když strojvedoucí ohrozí bezpečnost cestujících například, že při vjezdu do stanice nesleduje nástupiště, nebo když ze své viny projede návštěvníkem na červenou. Po sesazení pak musí jít na mimořádné přezkoušení.

#### **Jak často jsou strojvedoucí přezkušováni a jakým způsobem?**

Každého půl roku musí strojvedoucí na tzv. havarijní hry. Instruktor nahraje nějakou závadu a strojvedoucí musí předvést, že ji dokáže v určitém časovém limitu odstranit. Samozřejmě, že na odstraňování vad máme předpis, ale to je jen osnova a strojvedoucí musí vycházet ze svých znalostí daného vozidla. Celé přezkoušení trvá čtyři hodiny a bez něj nemůže zpět na trať. Přezkoušení z ostatních předpisů je pravidelně každé tři roky.

#### **Povolání strojvedoucího je velmi náročné i po zdravotní stránce...**

Pamatuji si, že když jsem začínal jezdit sám bez pomocníka na áčku, měli jsme v zadní kabině doktora. Přes prsa jsem dostal měřič tepové frekvence, jako mají sportovci, a on to vzadu nahrával. Jednou při odjezdu z Leninky (dnešní Dejvická) někdo z cestujících roztáhl dveře. A hned na Hradčanské ke mně doktor přiběhl, co se děje, protože podle tepové frekvence to vypadalo, že mám infarkt. Na prohlídce

se chodí do padesáti jednou za dva roky, nad padesát pak každý rok. Zkoumá se hlavně první smyslová skupina a ukázalo se, že jak stárneme a naše životospráva, jaká je, tak někteří mají problémy s vyšším krevním tlakem.

#### **Každý den jindy vstáváte, jindy jdete spát. Jaký je váš recept na to, jak po celou dobu zůstat bdělý a jak je tomu u strojvedoucích? Jsou nějak hlídání?**

Každý by vám asi řekl něco jiného, ale základem je kafe. Když jsme začínali my, byli jsme na mašině čtyři hodiny, dneska jsou na ní strojvedoucí nejdéle dvě a půl hodiny.

Slavnostní jízda soupravou Ečs 6. května 2014 byla příležitostí s kolegy zavzpomínat na „staré časy“, jak činí Pavel David se strojvedoucími v dobových uniformách.

Kdyby nastala situace, že by se strojvedoucí ze stojící soupravy neozval vlakovému dispečerovi do 5 minut, vyslal by dispečer k takové soupravě pomocný vlak. V případě, že by jel strojvedoucí tzv. na ruku, musí mít sešlápnutý pedál bdělosti. Kdyby se mu tedy smekla noha, souprava by zastavila. Myslím ale, že vůbec nikdo se nemusí bát s námi jezdit. Za těch čtyřicet let, co jsem tady, musím říct, že strojvedoucí jsou lidé, kteří mají velkou zodpovědnost, mají na minutu rozepsané směny, pausy a střídání a málokdy se stane, že by někdo zmeškal svou mašinu. Provoz znají a práce si váží.



# Nůžky a lepidlo: metro v pěti sešitech

Když jsme v lednovém DP kontaktu otiskli výzvu, zda by nám pamětníci nezaslali dokumenty k budování pražského metra, netušili jsme, jaký poklad se v redakci objeví. Ještě stále máme díky majitelově benevolenci možnost unikátní sbírkou listovat a pročitat zažloutlé stránky. Jedná se o pět sešitů plných výstřižků z novin a časopisů o metru, které poctivě několik let sbíral Vlastimil Pilař, řidič garáže Klíčov.

Petr Ludvíček, foto: archiv DPP a Petr Hejna

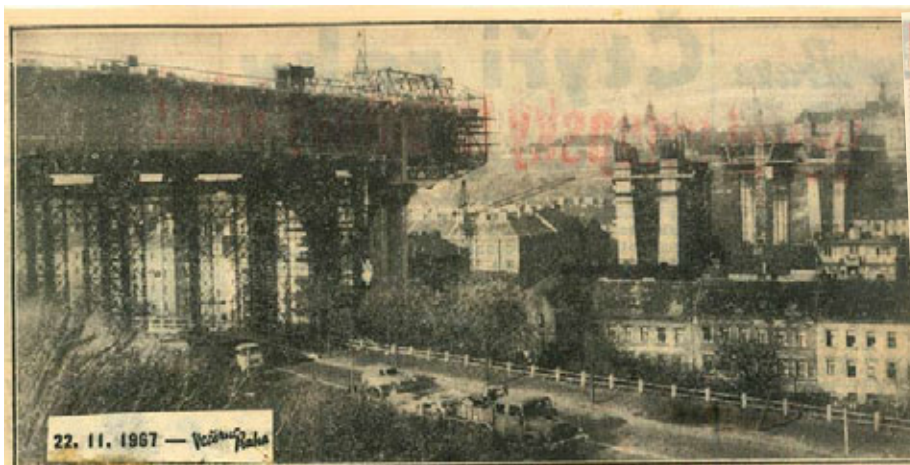
Často od dcery slyšel, na co takové papíry schovává. Nedal se, do sběrný papíru nešel a dnes má možnost předložit, řečeno současným slovníkem, monitoring tisku s klíčovými slovy „podzemní tramvaj“ a „metro“ od roku 1966 až do spuštění prvního úseku čéčka. „Nejsem z dopravní rodiny a ani přesně nevím, proč jsem jednoho dne začal výstřižky z dopravní tematikou sbírat,“ zamyslel se Vlastimil Pilař, jehož první konkrétní kroky za pražskou MHD vedly do Střešovic: „Začal jsem do vozovny chodit za panem Paterou, vrchním výpravčím. Za vrchol štěstí jsem považoval, když mě v 18 letech vzal na brigádu na tramvaj do pokladny.“ Absolvovat musel kompletní kurz mj. s výukou celé sítě autobusů, trolejbusů a tramvají: „Lektorce jsme říkali baba Šídllová a ta po nás z konkrétních jízdének chtěla určit trasu, případně chybu v přestupu cestujících. Přestupovat se tehdy

totiž smělo jen na větvení tras,“ s úsměvem vzpomíná Pilař. I na to, že za jedinou směnu prodal celou zásobu jízdének, což představovalo 1200 kusů. A třeba i na to, že řidiči a průvodčí měli u cestujících respekt, mimo jiné proto, že byli jednotně oblečeni, i když v tzv. koprivákách bylo těžké v létě vydržet.

Vlastimil Pilař na Žizkově dostudoval vysokou ekonomickou, a když mohl, stále očima hledal z okna jezdící tramvaje. Opravdu se zdálo, že jeho kariéra bude pokračovat ve Střešovicích. Silné ale byly i vzpomínky na dětství, když do školy do Benátek nad Jizerou jezdil autobusem a řidič ho nechával sedět vpředu na motoru. V roce 1989 bylo rozhodnuto: „Potkal jsem skvělou partu řidičů na Klíčově a povolání i místu jsem zůstal věrný dodnes. Bylo pro mě do té doby nemyslitelné vstávat v půl šesté, a najednou to šlo. S kolegy se scházíme dodnes.“ A co vlastní výstřiho-



vání z novin? Za to mohl kamarád, který objevil v nějakém časopise téma metro. Velmi to oba přitahovalo do chvíle, než se objevily zprávy, že Praha, coby město převážně na pískách, metro mít nemů-



22. 11. 1967 — Večerní Praha

PRÁCE NA NUSELSKÉM MOSTĚ pokračují podle harmonogramu a dokoneno v předstihu. M. p. Služby silnic a železnic splnili celoroční plán v mnohaletých letech. V současném době se její pokračování a spodní stáží pro metro zhruba na Pankrác. Lišitými se schází prvky v množství zastihávat most. V současném době se připravuje souasnou mostu za soupravy metra. Salmek V P — Jirsa

## Krok na mostě

Výstavba nuselského mostu vstupuje do neefektivnější fáze • Dnes se začíná a za 9 měsíců se vysune 57,5 m nového mostu — nad údolí • Osmadvacet »stofunových« kabelů udrží most bez jakéhokoliv podpírání

Nusle [han]. Dnes ráno vstoupila výstavba mostu přes Nuselské údolí do další etapy. Budu to etapa dlouhá, ale pro Pražany nejzajímavější. Od krajních pilířů, ke kterým betonový obr po třicetileté desítky metrech cesty dorazil tradiční technologií, začíná tzv. letná betonáž.

Co to znamená? Je to jeden z progresivních způsobů stavby mostů, který se rozvíjel hlavně ve Francii. U nás na něj vsadili projektanti i pracovníci Státního silnic a železnic. Už v nejbližších dnech v Nuselích uvidíme, jak takový způsob stavby vypadá. Z krajních pilířů se začnou nad údolím posouvat rychlostí asi 6 metrů za měsíc dva svazky — mimochodem pěkně oceľové kolosy — a přesně za devět měsíců »porodí« 57,5 m odváznou konstrukce. Práce se bude odehrávat jen ve výši, bez jakéhokoliv opory ze země. Potom přibudou další dva svazky a obdohm se začne i na prostředních pilířích. Uprostřed 115m vzdálenosti se vysoko nad údo-

lím dvoupatrové městové těleso spojí.

Ing. Josef Zelený, který letemon hromadně na pražském státním mostu řídí, nám dnes ráno řekl, že se první část mostu táhne celkem z 12 částí — tzv. letná. Každá letná bude k předchozí připevněna 26 kabely, z nichž každý má sílu 100 tun a obsahuje 24 speciálních »patentovaných« drátů.

Dnes se tedy nad Nuselské údolí vysouvají z krajního pankráčského pilíře první armatury. Zhruba ráno posuová bednění svazky naplní první beton. Za několik dnů se začne dít i na Karišově. Do konce roku má být poměrně intenzivně betonáž hotova, 90 m dvoupatrové mostní konstrukce.



### Spolupráce, přátelství, bratrství

V TOMTO ČÍSLE SE DOČTETE • tom, jak se metro stavělo • V galerii budovatelů vám představujeme několik z možná obdivných • Maly praktický rádce vám sděluje, jak v metru platit, jak se chovat, jaký je jízdní řád a řadu dalších informací • Co, kde, kdy, jak a proč o všech stanicích trasy C se dozvíte na stránce 10 • Otskujeme také úpiný a podrobný nový jízdní řád tramvají a autobusů, platný od 9. května

## PODCHOD, METRO



## NUSELSKÝ MOST

aneb PRAHA zas nabírá dech



Vlastimil Pilařovi poblahopřál k získanému ocenění v rámci ankety Slušný řidič za rok 2012 i vedoucí JPA Václav Jelínek.

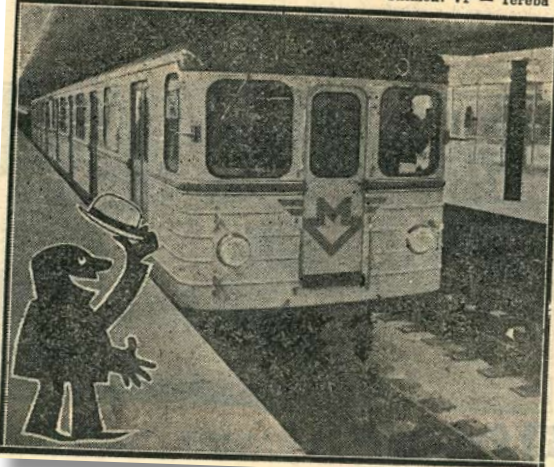
že. Nadšení opět vzrostlo s plány města na podzemní tramvaj: „Od té chvíle jsem každý den začal sledovat tisk a než jsem odjel třeba na hory, musel být v Praze kamarád, který schovával noviny za mě.“

Jeden z unikátních výstřížků z Mladé fronty v prvním sešitě Vlastimila Pilaře ukazuje Josefa Bartoše z Vodních staveb Sezimovo Ústí při provádění slavnostního výkopu podzemní tramvaje v Opletalově ulici ze 7. 1. 1966. „Až tehdy nám s kamarádem došlo, že tato stavba je v Praze opravdu možná. Z velkých zážitků pak byla návštěva dokončené stanice Gottwaldova v roce 1974, když jsme se v podzemí tísnil, abychom si stanici prohlédli na obou stranách,“ loví v paměti Pilař. Od té doby na kinofilm zaznamenával všechny nově otevřené stanice. Jako řidič autobusu zná metro z jiného úhlu: „Když se otvíralo Ládví, měl jsem poslední spoj na lince 152 a nástupní stanice byla v obležení fotografujících šotoušů. V sobotu už jsme vyjízďeli z Kobylis.“ Přes čelní sklo autobusu se mu vždy líbila stanice Strážkov, kterou sledoval od vizualizací, přes výstavbu až po otevření. Stovky výstřížků z novin a časopisů, doplněných někdy i vlastními ilustracemi či mapami, rád nabízí každé-

mu, kdo o ně projeví zájem. Coby řidič povrchové dopravy na metro nezanevřel ani dnes a rád využívá možnosti zážitkové turistiky v metru.

# Šťastnou cestu!

ZÍTRA METRO SLAVNOSTNĚ ZAHAJUJE ● V PÁTEK UŽ NORMÁLNÍ PROVOZ S CESTUJÍCÍMI ● TRASA C VEDE Z FLORENCE NA KAČEROV ● JE DLOUHÁ 6,7 KILOMETRU  
Snímek: VP — Tereba



## METRO DNES

1. J. Bartošovi musí stávkovníci říci, že metro je v Praze jako v Londýně, ale lidé jsou zvyklí na jiné podmínky.
2. J. Bartošovi musí stávkovníci říci, že metro je v Praze jako v Londýně, ale lidé jsou zvyklí na jiné podmínky.
3. To, co se děje na stávkovním území, musí být sledováno z bezpečnosti.
4. Činnost by se na Kačerově měla řídit podle plánu, který je v každé stanici.

## FOTO REPORTÁŽ

Václav JELÍNEK

Převážně jsou to první dva přístavky, protože ostatní, které jsou v průběhu výstavby, jsou zatím jen na papíře.

**Florence** - Metra je jedna z nejoblíbenějších stanic metra jak v Praze, tak v zahraničí. Je to jedna z nejdelších stanic metra v Praze, která má 80 m. Dlouhé stanicové nástupiště, dleje se nachází na úrovni stanicových nástupišť. Dleje se nachází na úrovni stanicových nástupišť. Dleje se nachází na úrovni stanicových nástupišť.

**Náměstí Hrdinů** - je jedním z největších stanic metra v Praze. Je to jedna z největších stanic metra v Praze. Je to jedna z největších stanic metra v Praze.

**Autobusové nádraží Pankrác** - je jedním z největších stanic metra v Praze. Je to jedna z největších stanic metra v Praze. Je to jedna z největších stanic metra v Praze.

**Radčevské náměstí** - je jedním z největších stanic metra v Praze. Je to jedna z největších stanic metra v Praze. Je to jedna z největších stanic metra v Praze.

**Kačerov** - je jedním z největších stanic metra v Praze. Je to jedna z největších stanic metra v Praze. Je to jedna z největších stanic metra v Praze.

**Historická fotografie** z proražky posledního traťového tunelu trasy C v roce 1972. Mezi razíči je i vedoucí tajemník MV KSC A. Kapek.

# Hongkong – Čína s nádechem Británie

Sedmimilionová megalopole sice přešla již v roce 1997 do čínských rukou, britský duch tu však stále zůstává. Zvláštní status tohoto města bude trvat ještě dlouho – díky tomu sem narozdíl od Číny nepotřebujete vízum. Hongkong leží nejen na stejnojmenném ostrově, ale i na dalších ostrovech a hlavně na pevninské části, jejímž jižním cípem je město Kowloon, nejhustěji osídlená část Hongkongu.

Text a foto: Filip Drápal

**C**elková rozloha státu je dvakrát větší než Praha, velká část hornatého území (cca 2/3 plochy Hongkongu) je ale zcela neosídlená. O to hustší je zástavba ve městech. Hongkong je také považován za „nejvertikálnější“ město na světě díky všudypřítomným budovám závratné výšky a víceúrovňovému životu v ulicích. Hongkong má také světové prvenství v oblasti dělby přepravní práce. Celých 90 % všech cest je vykonáno veřejnou dopravou. I když Hongkong disponuje moderním a rychlým systémem metra, které v roce 2014 slaví 35 let existence, vzdálenosti jsou velké a lidí mnoho. Setkáte se tu tak často s velmi dlouhými přestupními chodbami, nejrozmanitějšími podchody a nadchody, a také s frontami, byť dokonale ukázněnými. Ostatně místní obyvatelé jsou neuvěřitelně disciplinovaní, ochotní a usměvaví. Až na pár výjimek. Nečekejte, že vás nechají v klidu vystoupit z vozu metra, a také i když je všude levostranný provoz, po chodnicích a chodbách se obvykle chodí různě, spíše vpravo (není-li striktně vyžadován levostranný provoz).

## METRO – ČISTOTA TĚMĚŘ STOPROCENTNÍ

Systém metra a dvou rychlodrážních linek (označovaných jako železnice, ve skutečnosti se však příliš neliší od metra) provozuje společnost MTR. Metro funguje jako uzavřený systém s turnikety, které kontrolují jízdenky při vstupu i výstupu. Byť jsou turnikety malé a snadno překonatelné, nikdo si to tu nedovolí. Pravidelní uživatelé a místní obyvatelé používají čipovou kartu Octopus, na kterou je možné



160 dvoupatrových tramvajů jezdí každých 90 sekund po nejrušnější hongkongské třídě.

Ohleduplnost, ukázněnost a čistota – to jsou hlavní výsady hongkongského metra.

nahrát sumu peněz i časových kuponů. Jelikož zde není městská doprava příliš integrována, jediným způsobem, jak se nestarat o shánění drobných, je pořídit si Octopus card a s tou pak platit v metru, autobusech i tramvajích.

Hongkongské metro denně přepraví asi 4 miliony lidí a jeho stanice jsou většinou poměrně složité, jelikož délka nástupišť zpravidla odpovídá osmivozovým soupravám. V systému je zahrnuto celkem 11 linek: 7 základních, 2 „železniční“, 1 letištní expresní a 1 krátká ostrovní do místního Disneylandu. Každá linka má svoje jméno podle toho, kam nebo kudy jede, a také svoji barvu. Při cestování metrem se zde nachodíte, a to nejen při přestupech. Všechny stanice (kromě jedné vlakové linky) jsou vybaveny dveřními stěnami, které oddělují nástupiště od kolejí. Vzhledem k obrovským proudům lidí trvá poměrně dlouho odbavení v jednotlivých stanicích, nehledě na to, že hlášení o uzavření dveří musí proběhnout nejdříve třemi jazyky, často se ještě celý proces kvůli nedovření některých ze 40 dveří soupravy opakuje.

Všechny vozy metra jsou klimatizované, někdy až moc. Celé metro je udržováno

v perfektní čistotě, v každé stanici najdete WC zdarma, síť obchodů a četný staniční personál. Část zaměstnanců ve žlutých košilích nebo tričkách radí při prodeji jízdenek, asistuje u eskalátorů nebo pomáhá při nástupu davů do soupravy. Pak je tu armáda uklízečů, kteří se permanentně starají o čistotu nástupišť, vestibulů, eskalátorů i vozů. Ani při největších navalech tu nemáte pocit ohrožení, lidé jsou neuvěřitelně disciplinovaní. Nebyly tu vidět ani prvky graffiti nebo jiného vandalismu. Péče o kvalitu je znát – pokud si vůbec chcete na něco stěžovat nebo se jen zeptat, máte garanci, že na podnět vám odpoví do 6 pracovních dnů. Standardy cestujícím garantují také třeba maximální teplotu ve stanicích nebo vlacích či to, že stanice budou vždy čisté, nebo že vozy metra budou čisté každý den při výjezdu a obden budou umyté i zvenku. V každé stanici je k vyzvednutí jak mapa systému, tak i podrobné schéma konkrétní stanice.

## TRAMVAJE – DVOUPATROVÁ NOSTALGIE

Přímo na ostrově Hongkong se nachází jediná zdejší tramvajová linka, která pro-





jíždí podél severního břehu ostrova, tedy nejhustěji osídlené části města, od západu na východ. Tramvaj vede celou trasou nad modrou linkou metra a podél trati projíždí také množství autobusových linek. Každý dopravní prostředek má ale svoje cestující, a ne zrovna málo. Tramvaj jezdí v Hongkongu v téměř nezměněné podobě již od roku 1904. Rozchod kolejí je 1067 mm, celková doba jízdy z jednoho konce na druhý je asi 80 minut. Jedná se o jediný pravidelně provozovaný tramvajový systém na světě s výhradním nasazením dvoupodlažních vozidel. Provoz v centrálním úseku je velmi hustý – průměrný interval je zde přes den 90 sekund, což znamená při četných zastávkách (průměrná vzdálenost cca 250 metrů) a světelných křižovatkách bez preference časté sjíždění několika tramvajů za sebou.

Do tramvajů se nastupuje zadními dveřmi. Vystupuje se pak předními dveřmi kolem řidiče, kde se teprve platí jízdné – v podobě vhození přesného (nebo vyššího) obnosu mincí do kasičky bez možnosti vrácení drobných, anebo se platí pomocí čipové karty Octopus, která slouží buď jako elektronická peněženka, nebo jako nosič předplatního kuponu. Jízdné je tu velmi levné. Za jednu cestu bez ohledu na vzdálenost si dopravce účtuje 2,30 HKD, tedy cca 7 Kč. I když je cestování poměrně pomalé a nepříliš pohodlné (dvounápravová tramvaj s koly blízko sebe dává znát každou sebemenší nerovnost kolejí nebo výhybek), lze rozhodně tramvaj doporučit jako ideální prostředek k poznávání Hongkongu. Flotila zdejšího dopravce Hongkong Tramways Ltd. čítá cca 160 tramvajů.

### AUTOBUSY – 6000 VOZŮ PRO 7 MILIONŮ LIDÍ

I když má sedmimilionový Hongkong poměrně rozsáhlou síť metra, velkou

část dopravní zátěže vozí autobusy, v drtivé většině dvoupodlažní. Jezdí se vlevo a jezdí se často. Zejména v centru Hongkongu, ať už na samotném ostrově nebo v pevninském městě Kowloon, převažují autobusy nad individuální dopravou. Vybrat si můžete z úctyhodných 700 autobusových linek, které provozuje na základě franšizy udělované místní vládou několik soukromých dopravců. Každá linka a každý dopravce má svůj vlastní tarif, všechny však spojuje možnost placení čipovou kartou Octopus, na niž se dá nahrát finanční obnos. Jednotlivé jízdné se platí buď kartou, nebo předem připravenými mincemi do kasičky u řidiče při nástupu – drobné se nevracejí. Výše jízdného závisí na konkrétní délce linky a každá linka je pásmována – čím dříve na trase nastoupíte, tím více platíte. Jízdné však příliš drahé není. Cenu se dozvíte již na zastávce přímo na jízdním řádu. Většina linek jezdí poměrně často, interval zpravidla nepřekračuje 15 minut, jsou tu i linky s třímínutovým intervalem.

Největším autobusovým dopravcem je společnost KMB (Kowloon Motor Buses), která tu má zároveň nejdélejší tradici – zajišťuje dopravu v Hongkongu již od roku 1933. Jedná se o jednoho z největších soukromých provozovatelů veřejné autobusové dopravy na světě. Na 390 linkách jezdí téměř 4000 autobusů, které jsou deponovány v 15 garážích a obsluhuje je cca 12 000 zaměstnanců.

### LANOVKA I JEZDÍČÍ SCHODY DO NEBE

Další atrakcí ostrova Hongkong je pozemní lanová dráha vedoucí na zdejší nejznámější vyhlídku a kopec – Victoria Peak. Lanovka se jmenuje Peak Tram a skutečně na první pohled vypadá jako tramvaj. Po trase o délce 1,3 km s výhybnou uprostřed se jezdí už od roku 1888.



Nejoblíbenější vyhlídka na Hongkong – Victoria Peak. Při troše štěstí se sem můžete svézt touto „tramvají“.

Dvouvozové soupravy o kapacitě 120 osob zdolají trať o proměnném a někdy velice úctyhodném sklonu za 5 minut. Nejkratší interval je 10 minut a převýšení necelých 400 metrů. Za hezkého počasí je zájem cestujících takový, že čekací doba v dolní stanici dosahuje až několika hodin!

A ještě jedna dopravní zajímavost pomáhá zdolávat strmé svahy hustě osídleného centra hongkongského ostrova – soustava tří pojízdných chodníků a dvaceti eskalátorů do obytné oblasti Mid-Levels v centru města pod kopcem Victoria Peak. Kombinace pohyblivých chodníků, výškově polovičních i normálních eskalátorů ve spojení s přechodovými koridory o úctyhodné délce 800 metrů pomáhá zdolávat převýšení 135 metrů – od 6 do 10 hodin ráno jezdí všechny pohyblivé prvky dolů, od skončení ranní špičky až do půlnoci pak jede všechno nahoru. Systém byl spuštěn v roce 1994 a jedná se o nejdéle ucelený venkovní krytý eskalátorový systém na světě.

Vlevo dole: 6000 většinou dvoupodlažních autobusů brázdí hongkongské ulice ve dne v noci.

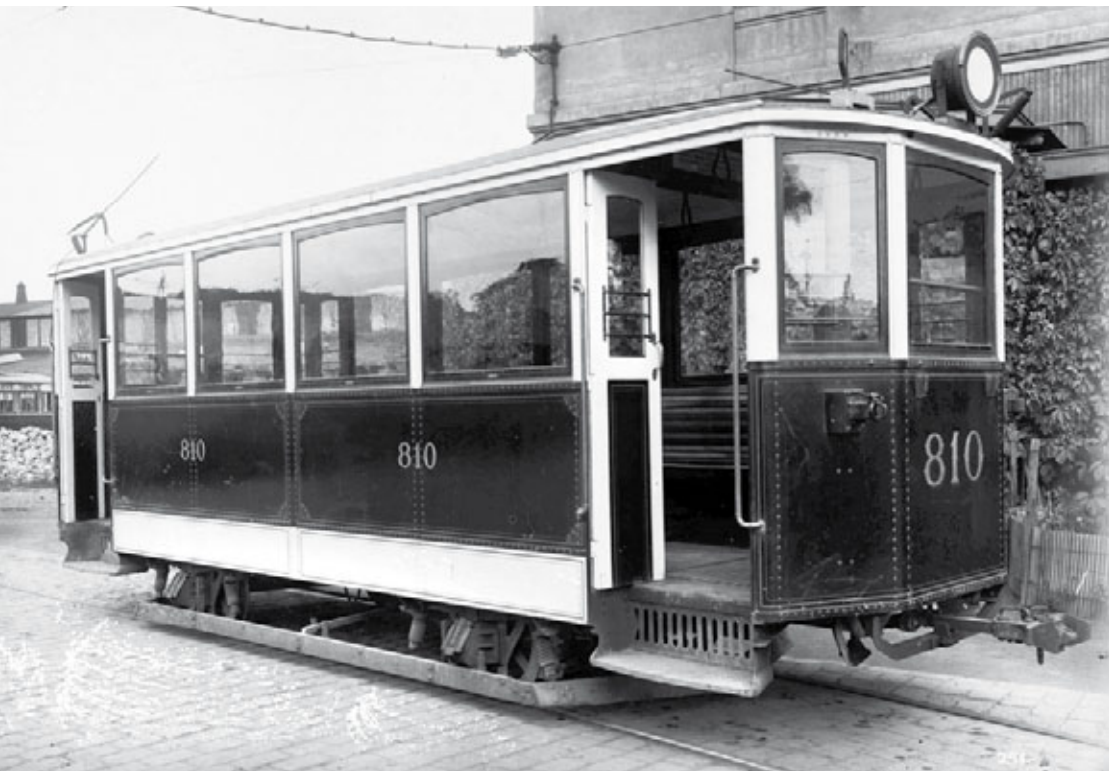
Vpravo dole: Strmé svahy osázené mrakodrapy si vynutily pomoc chodcům – nejdélejší soustavu krytých venkovních eskalátorů na světě.



# Červnový historický kaleidoskop 2014

Některé měsíce bývají na „kulatá“ výročí pražské MHD poněkud chudší, přesto i v červnu zaznamenáváme několik zajímavých událostí. Tou nejvýznamnější je, že před 90 lety, v červnu 1924, se na pražských kolejích objevil první z legendárních „plecháčů“, které pak doprovázely Pražany na jejich cestách téměř půl století. Své tramvajové výročí mají také Holešovice. Už před 130 lety tam přijela první tramvaj. Tehdy ji ještě táhly koně.

Pavel Fojtík, foto: archiv DPP, autor a Lubomír Kysela



## NA SCÉNU VSTOUPILY „PLECHÁČE“

„V druhé polovině roku 1924 bylo zajištěno do provozu 50 nových vleč. vozů železně konstrukce, které jsou při stejném nasazení o 20 % lehčí a v provozu se plně osvědčily,“ píše se v XVII. výročních účtech Elektrických podniků hlavního města Prahy za rok 1924. První z těchto slavných vozů byl ale dokončen a schválen do provozu právě před 90 lety, v červnu 1924.

První světová válka sice v pražské tramvajové dopravě nezanechala přímé škody, které by byly způsobeny například boji, ale rozvoj tramvajové dopravy se v roce 1914 prakticky zastavil. Nároky na tramvajovou dopravu byly přesto velmi vysoké a začaly být obtížně zvladatelné. Příčinou nebyl jen zhoršující se technický stav tratí, vážnoucí dodávky uhlí, nedostatek financí a zastarávání vozového parku, ale především nedostatek vozidel. V prvních poválečných letech nebylo možné stavět nové tratě a v roce 1919 musel být následkem nedostatku tramvajových vozů na osmi linkách na několik měsíců zastaven pro-

„Plecháč“ č. 810, jeden z první padesátikusové série dodané v roce 1924.

Vlečný vůz č. 1015 z roku 1926 jako součást dvouvozové soupravy linky č. 20, směřující do Starých Dejvic.

voz v koncových úsecích jejich tras! Dílčí zlepšení nastalo v roce 1920, kdy byl vozový park rozmnožen o 60 motorových vozů (359–418) a 50 vlečných vozů (tzv. „malých vamberáků“ č. 708–767), a v roce 1923 přibýlo dalších 30 motorových vozů (419–448). Tím bylo umožněno definitivní „nastartování“ velkého meziválečného rozvoje tramvajové dopravy v Praze. Velkým přínosem pro pražskou dopravu se v roce 1924 stal nákup prvních 50 vleč-

ných vozů (č. 805–854) nové celokovové konstrukce, které díky ní byly pražskými tramvajáky brzy přilehavě pojmenovány „plecháče“.

Za vznikem „plecháčů“ stála nejen potřeba velkého počtu nových vozů, ale především i pokud možno nízká cena, aniž by se kvalita nabízeného cestování nějak zhoršila. Hlavním motivem ale byla snaha snížit váhu vlečných vozů, aby bylo možné časem zavádět ve větším rozsahu provoz třívozových vlaků. Správní rada Elektrických podniků schválila 4. prosince 1923 návrh, aby tzv. společná nákupní komise jednala v této věci s firmou Ringhoffer, přičemž by maximální cena jednoho vozu neměla překročit částku 110 400,- korun. Komise se sešla se zástupci Ringhofferových závodů 15. prosince.

Výsledná cena byla 89 000 korun za vůz, včetně daně z obratu a bez dodání soukolí a potřebných per, za předpokladu, že bude objednáno najednou všech 50 vozů. Splatnost byla dohodnuta tak, že jednu třetinu ceny Elektrické podniky zaplatí při objednávce, tedy jako zálohu, druhou třetinu po dodávce a zbývající třetinu po kolaudaci. Elektrické podniky se zavázaly, že Ringhofferovým závodům dodají do tří měsíců po podepsání tzv. závěrného listu potřebná soukolí a pera. V té době už byly zaslány potřebné výkresy navržených vozů na ministerstvo železnic, které je schválilo 19. ledna 1924.

Elektrické podniky průběžně pečlivě kontrolovaly, zda a kdy Ringhofferovy





závodů objednávaly potřebný materiál na stavbu vozových skříní. Pera k vozům dodala na základě objednávky Elektrických podniků Akciová společnost, dříve Škodovy závody v Plzni.

Ringhofferovy závody dodaly první vůz s číslem 805 v polovině června 1924 a v pátek 20. června se mohla uskutečnit jeho úřední zkouška. Vůz č. 805 byl opatřen 3300 kilogramy zátěže a připojen k motorovému vozu č. 419, který byl vybaven rychloměrem, a začal se používat i při technicko-policejních zkouškách nových tratí. Ten byl zatížen 3200 kilogramy zátěže a navíc šesti účastníky komise. Zkušební jízda se uskutečnila na 300 metrů dlouhé zkušební trati u divadla Uranie k plné spokojenosti komise, a ta společně se zástupci ministerstva železnic vydala užívací povolení „pro dotýcný vůz a všechny ostatní vozy téže typy, při čemž si vyhražuje eventuelní přezkoušení jednotlivých vozů této typy.“ Kolaudace

všech padesáti „plecháčů“ se uskutečnila 8. října 1924 v 10 hodin.

První „plecháče“ byly dlouhé přes spráhla rovných 8 metrů, samotná skříň měla délku 7,006 m. Šířka skříně byla 2103 mm a výška 2938 mm. Obsaditelnost vozu byla stanovena pro 20 sedících a 25 stojících cestujících při „normálním obsazení“. Hmotnost prázdného vozu činila 3950 kg podle údajů z roku 1925. První „plecháč“, vůz č. 805, měl při úřední zkoušce zapsanou hmotnost 4000 kg. Pro srovnání si uvedme, že předchozí „malé vamberáky“ vážily 4400 kg. Z hlediska rozměrů si ale výrobce v detailech zřejmě moc nelámal hlavu, protože schvalovací protokol prvního vozu uvádí pojmy největší výška vozové skříně (2950 mm) či největší vnější šířka (2200 mm).

Úspěch, se kterým se setkaly nové vlečné vozy, vedl Elektrické podniky ještě v roce 1924 k tomu, aby vyzvaly Ringhofferovy závody k podání nabídky na dodání dal-

**Tento snímek představuje závěrečné období provozu „plecháčů“. Byl pořízen kolem roku 1973 v zastávce Autobusové nádraží Pankrác. Dnes tudy tramvaje už nejezdí.**

**Vpravo: Interiér vozu č. 1128 z roku 1928 kolem roku 1972.**

**Dole: Historická třívozová souprava složená z motorového vozu 2272 a dvou „plecháčů“ 855 a 1201 během příležitostné jízdy k 40. výročí Kroužku městské dopravy 25. října 2009.**

ších 80 vlečných vozů s tím, že vstupy do vozů budou o 10 centimetrů rozšířeny, čímž se tak celý vůz prodlouží o 20 centimetrů. Vyskytly se ještě další drobné odchylky, ale na základní konstrukci vozu se nic neměnilo. „Plecháčce“ se pak s úspěchem vyráběly až do roku 1931. Celkem jich pražské Elektrické podniky zakoupily u Ringhofferových závodů 380, dalších 35 (č. 1185–1219) vyrobila Továrna na vozy, a. s., v Kolíně.

„Plecháčce“ se časem vyskytovaly především v podobě třívozových vlaků. Poslední třívozové vlaky s tímto typem vozů projížděly pražskými ulicemi v pravidelném provozu 30. září 1973 na lince č. 3. Symbolicky se s Pražany rozloučily v slavnostním konvoji starých tramvají 9. května 1974.

Abychom poznali, jak dnes již legendární „plecháče“ vypadaly, nemusíme si prohlížet pouze fotografie. Dochovalo se několik vozů tohoto typu jak v expozici Muzea městské hromadné dopravy, tak i v podobě našich provozních historických vozů (vozy č. 855 a 1201). Není možná bez zajímavosti na závěr dodat, že už v září 1924 Elektrické podniky s Ringhofferovými závody vážně jednaly také o možnosti dodávek motorových vozů celokovové konstrukce. Z tohoto úmyslu nakonec sešlo. >>>



## PŘED 130 LETY PŘIJELA DO HOLEŠOVIC PRVNÍ KONĚSPŘEŽNÁ TRAMVAJ


Mezi tramvajovými tratěmi, na jejichž výstavbě se v roce 1882 dohodlo hlavní město Praha s provozovatelem pražské koněspřežné tramvaje Eduardem Otletem, byla i trať z Josefského náměstí (dnešního náměstí Republiky) do Holešovic a do Stromovky. Termín její stavby tehdy nebyl, na rozdíl od tratí na Smíchov, Žižkov, Malou Stranu a Vinohrady, přesně stanoven, protože výstavba důležitého koncového úseku podléhala schválení Zemského výboru pro Království české, který měl ve správě celou Stromovku. Trať koňky měla tehdy vést téměř až ke známé výletní Šlechtově restauraci, ale nevědělo se kudy. V roce 1882 se počítalo s trasou, která by objížděla areál dnešního výstaviště po jeho východní straně a vedla tehdejší hlavní cestou ve směru východ – západ, jež existuje z velké části i dnes. Zatímco o trati dnešní Revoluční (tehdy Eliščinou) třídou přes řetězový most a pod Letnou do Holešovic k viaduktu Buštěhradské dráhy nikdo nepochyboval, závěrečný úsek nebyl příliš jasný. Proto byla 17. dubna 1883 schválena při politické pochůzce alespoň část tratě bez úseku ve Stromovce. Stavba byla dokončena na jaře následujícího roku. Ve čtvrtek 19. června 1884 vy-



konala úřední komise technicko-policejní zkoušku a 25. června byl na nové trati a v pořadí šesté lince pražské koněspřežné tramvaje zahájen provoz. V zásadě tak byla dokončena celá základní kostra sítě koněspřežné tramvaje.

V době, kdy koněspřežná tramvaj do Holešovic zahájila provoz, vypadala dnešní ulice Dukelských hrdinů (tehdy Bělské třídy) jinak. Obytných domů, které tu stojí dnes, zde bylo ještě málo. Zato tady bylo několik továren. Například u konečné „tramway“ bývaly hned dvě. Po levé straně stávala Roubíčková slévárna (dnes tu je Parkhotel), na pravé straně

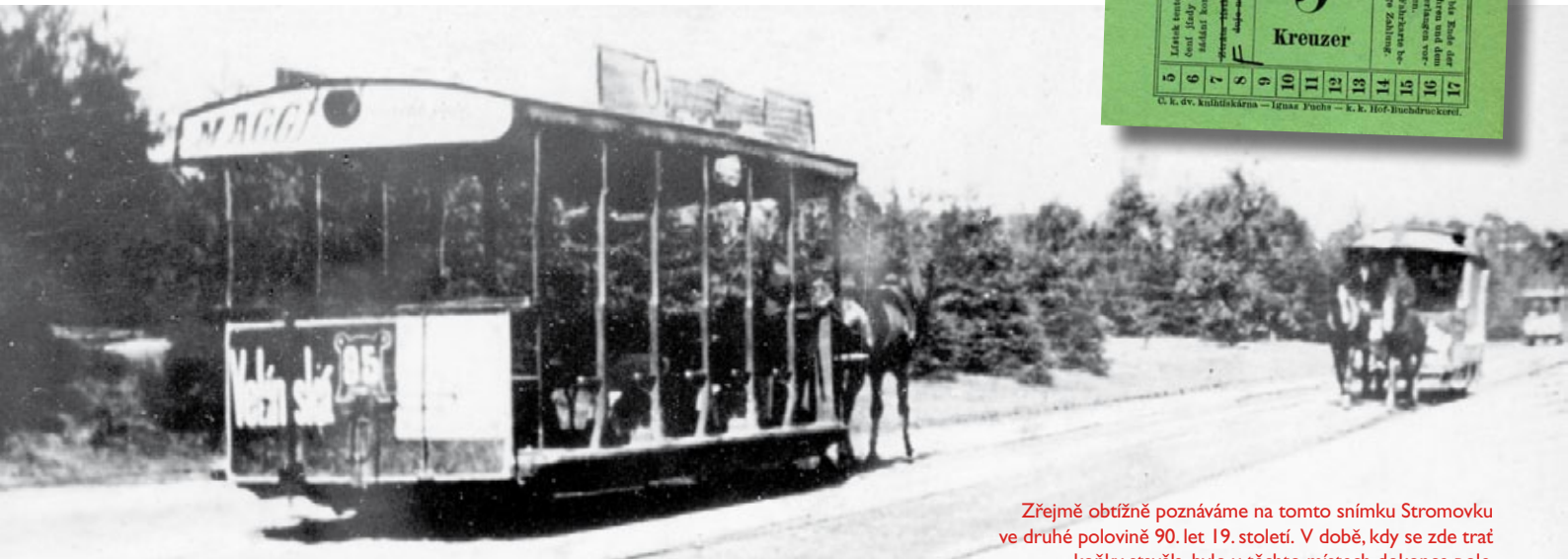
**Fotografie koněspřežné tramvaje v Holešovicích zřejmě v historické době nikdo nepofotografoval. Nečastěji je linka, jež do Holešovic a Stromovky jezdila, zachycena na konečné na Josefském náměstí. Vůz č. 90, který je na tomto snímku, je dnes exponátem Muzea MHD v Praze.**

strojírna Martinka & spol., podle které stanice dostala pojmenování – Martin-kova továrna (dnes tu stojí obytné domy). Koleje končily asi 100 metrů před železničním mostem. Hned den po zahájení provozu se sešla další komise, která schválila novou trasu prodloužení. Za železničním mostem navržená trať uhybala vlevo a směřovala nejkratší cestou k restauraci, aby končila v místech, kde je dnes kavárna Vozovna. V těch místech byla navržena tzv. zatímní denní stáj pro koně a čekárna. Provoz na tomto prodloužení byl zahájen až v následujícím roce. Od 21. března 1885 se jezdilo o jednu stanicí dál, až k výstavišti, a od 5. dubna 1885 až k konečnou ve Stromovce. Holešovická trať zaznamenávala velký nápor především během nedělí a svátků, kdy po ní jezdili návštěvníci Stromovky. Ačkoliv ze sítě koňky byla postavena jako poslední, jako první byla v roce 1898 přestavěna na elektrický provoz. Po 130 let staré trati mezi náměstím Republiky a Výstavištěm jezdí tramvaje dodnes. 



**A opět konečná koňky na Josefském náměstí. Tentokrát s tzv. „arénou“ někdy po roce 1890.**

**Vpravo: Návrh jízdenky koněspřežné tramvaje z roku 1886 s korekturními značkami.**



**Zřejmě obtížné poznáváme na tomto snímku Stromovku ve druhé polovině 90. let 19. století. V době, kdy se zde trať koňky stavěla, bylo v těchto místech dokonce pole.**

# KAM V PRAZE ZA KULTUROU

Milan Slezák

## KINO

Měsíc červen je na filmové premiéry v našich kinech poněkud chudší. V plánu je pouhých dvanáct novinek. Fanoušci domácí kinematografie se například mohou vypravit na Zakázané uvolnění, tedy nový snímek režiséra Jana Hřebejka podle scénáře Petra Kolečka. Podle dostupných informací se tímto filmem vrací Jan Hřebejk ke komediálnímu žánru a jeho spojení právě se scénáristou, jenž má mj. „na svědomí“ třeba Okresní přebor nebo sitcomy Čtvrtá hvězda či Marta a Věra, může do kin nějakého toho diváka přilákat. Příznivce herce Toma Cruise by mohl



Zdroj: Bontonfilm

zaujmout film Na hraně zítřka, kde právě Tom Cruise v roli podplukovníka Billa Cage zachraňuje planetu Zemi před vpádem mimozemšťanů. A na dětské diváky je zaměřena „dvojka“ animované americké rodinné fantasy Jak vyvíčet draka.



Zdroj: ND

## DIVADLO

Ve čtvrtek 26. června se činohra Národního divadla rozloučí s úspěšnou adaptací klasické látky – inscenací Cyrano z Bergera. Text Edmonda Rostanda v překladu Jaroslava Vrchlického, převedený na divadelní jeviště pod režijním dohledem Michala Dočekala s Davidem Prachařem v titulní roli, byl součástí repertoáru divadla více než deset sezón a nadešel čas na změnu. V derniéře tohoto nastudování tedy na čas odhodí Cyrano svůj širák v dál naposledy.

## VÝSTAVA

Až do 31. července lze ve Valdštejnské jízdárně navštívit reprezentativní výstavu grafických děl Bohuslava Reynka (31. 5. 1892 – 28. 9. 1971). Vůbec poprvé je výtvarné dílo básníka, překladatele, kreslíře

Billy Idol svůj koncert na poslední chvíli přesunul z Výstaviště do Lucerny.



Zdroj: Ticketpro

V novém filmu Jana Hřebejka Zakázané uvolnění se představí Jana Stryková, Zuzana Stavná a Hana Vagnerová.

Dole: David Prachař se s rolí Cyrana na prknech Národního divadla rozloučí.

a grafika Bohuslava Reynka vystavováno v takovém rozsahu, včetně nikdy nezveřejněných a nově objevených prací. Výstava je unikátní jak svým obsahem, tak instalací. Architektonické pojetí prostoru maximálně umocňuje autorovo poselství a spolu-vytváří působivou atmosféru. Návštěvníka vede jakýmsi pomyslným výstavním labyrintem (kde někteří bloudí trochu více, jiní méně), který svým způsobem symbolizuje spletitost života či bludiště pocitů, mezi nimiž se člověk snaží nacházet tu pravou cestu. Zde se mohou stát určitým vodítkem právě jednotlivá vystavená díla.

## HUDBA

V sobotu 21. června se ve velkém sále Lucerny představí britská rocková legenda Billy Idol. Těžko říci, zda někdo mohl předpokládat, když Billy Idol v roce 1976 zakládal punkovou kapelu Generation X, že jeho hudební kariéra bude pokračovat i v dalším tisíciletí. Každopádně po rozpadu kapely se Billy přesunul do USA, kde se setkal s kytaristou Stevem Stevensem a ze vzájemné spolupráce pak vykristalizovaly hity jako např. Rebel Yell, White Wedding

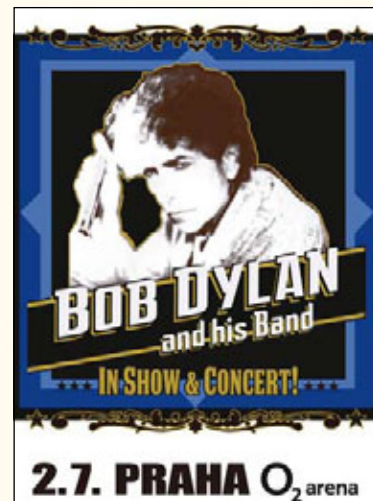


Zdroj: NG

Vpravo: Kristus s rákosem (Ecce homo I) od Bohuslava Reynka, suchá jehla, 1949.

nebo Dancing With Myself. A na letošek si Billy naplánoval i nové studiové album.

Ve středu 2. července se na pódiu O2 Areny představí další z legend – Robert Allen Zimmermann, tedy americký muzikant a zpěvák Bob Dylan, který se



do České republiky vrací po čtyřech letech, aby zde mj. představil písně ze své zatím poslední desky Tempest (mimočodem, Tempest je již v pořadí 35. studiovou deskou Boba Dylana). Jaké skladby ale nakonec opravdu zazní, to se dá zatím jen odhadovat. O Dylanovi se totiž traduje, že se o repertoáru konkrétního koncertu rozhoduje až na poslední chvíli a často prý ani jeho doprovodná kapela netuší, co všechno se bude toho večera hrát.



Rozjíždějící se festivalovou sezónou připomenou dva koncerty na holešovickém výstavišti (Incheba Open Air) pod hlavičkou festivalu Aerodrome, určené především pro fanoušky tvrdší muziky. V úterý 17. června by měly zahrát kapely jako např. Limp Bizkit, Avenged Sevenfold nebo Rob Zombie a za tři týdny potom, 8. července, Metallica, Alice In Chains nebo Children Of Bodom.



# PO STOPÁCH UMĚNÍ V METRU

V souvislosti s oslavami 40. výročí provozu pražského metra byla ve vestibulu stanice metra Florenc instalována expozice s názvem Metro ve světě. Další z řady připravených akcí, pod titulem Umění v metru, upozornila cestující na umění a výtvarné pojetí vybraných pražských stanic. V tomto duchu jsme připravili i náš následující příspěvek, ovšem v celosvětovém pojetí.

Radka Herglová a Zuzana Meszárošová, foto: mic-ro.com/metro a archiv DPP



Foto č. 1

**P**o celém světě existují stanice, vestibuly, architektonická řešení či konkrétní umělecká díla v metru, která jsou leckdy opravdovými uměleckými skvosty či dokonce památkami UNESCO. Různorodost designu je skutečně velká, od nazzdobených paláců, muzeí, art-deco po moderní až futuristická pojetí. Pojďme se letmo podívat alespoň na pár z nich.

## PAŘÍŽ (FRANCIE)

Vstup do stanice Porte Dauphine (foto č. 1), která byla otevřena v roce 1900, navrhl francouzský architekt Hector Guimard. Do dnešní doby se dochovalo 88 těchto unikátů. Secesní zdobení se stalo synonymem pro pařížské metro. Pařížský dopravní podnik (RATP) věnoval reprodukce pro metro v Chicagu, Lisabonu, Mexico City, New Yorku a originál městu Montreal.

## ŠANGHAJ (ČÍNA)

Vyhlídkový tunel Bund (foto č. 2 a 3), zprovozněný v roce 2000, vede pod řekou Huangpu a propojuje čtvrť Bund na pravém břehu řeky s Pearl TV Tower v části Lujiazui na levém břehu. Tunel měří 646,7 m a jízda plně automatickým metrem trvá 4

minuty. Cestující zažívají nezapomenutelnou jízdu plnou audiovizuálních efektů a stávají se součástí této scény. Jde o laserovou show doplněnou muzikou, ale také obrazy s námětem lidí, historie, kultury, vědy a přírodních scenérií. Tunel se stal jednou z pěti top turistických atrakcí města.



Foto č. 2 + 3

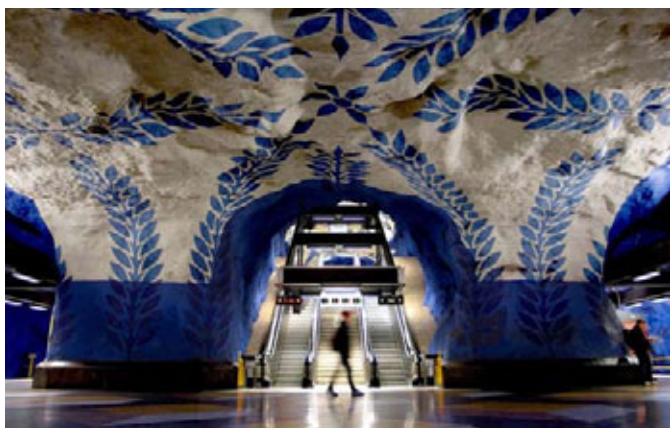


Foto č. 4 + 5

### STOCKHOLM (ŠVÉDSKO)

Stockholmské metro, zprovozněné v roce 1950, je považováno za nejdelší galerii na světě, neboť umělecká díla od 140 umělců jsou umístěna téměř ve všech stanicích. Na fotografii č. 4 je nástupiště stanice T-Centralen na Blue Line, které navrhl Per Olof Ultvedt v roce 1975. Mnoho stanic stockholmského metra, speciálně na Blue Line, má podobu jeskyně. Na snímku č. 5 je zachycena stanice Rinkeby.

### MOSKVA (RUSKÁ FEDERACE)

Metro v Moskvě bylo otevřeno v roce 1935. Některé stanice jsou vystavěny velmi hluboko pod zemí a měly sloužit jako pro-



Foto č. 6

tiatomové kryty. Moskevské stanice odráží ruský sklon k pompéznosti a záměr, aby prostory připomínaly paláce. Stěny jsou zdobené mramorem a stropy vyzdobené skleněnými lustry. Fotografie č. 6 zachycuje centrální část stanice Komsomolskaja, postavené v roce 1952.

### DUBAJ (SPOJENÉ ARABSKÉ EMIRÁTY)

Stanice v Dubaji jsou kombinací moderního designu s tradičními architektonickými prvky, typickými pro arabský svět. Vestibuly jsou konstruované ve tvaru mořské lastury inspirované potápěním a lovením perel, které je spojené s Arabskými



Foto č. 7



emiráty. Interiér zobrazuje čtyři přírodní živly: vodu, vzduch, zemi a oheň. Na obrázku č. 7 je Khalid Bin Al Waleed – přestupní stanice s modrým interiérem a lustry ve tvaru medúzy.

### LOS ANGELES (USA)

Město vyčlenilo 0,5% investičních nákladů na výstavbu metra na vytvoření originálních děl od více jak 250 umělců. Celá Red Line je vyzdobena uměleckými pracemi. Stanice Hollywood/Vine (foto č. 8) se věnuje „zlatým časům“ Hollywoodu. V jejích prostorách se nachází originální promítačka z roku 1930. Klenutý strop je pokryt filmovými civkami, sloupy mají vzhled palmových stromů. Design stanice vytvořil umělec Gilbert Lujan a architekt Adolfo Miralles v roce 1999.

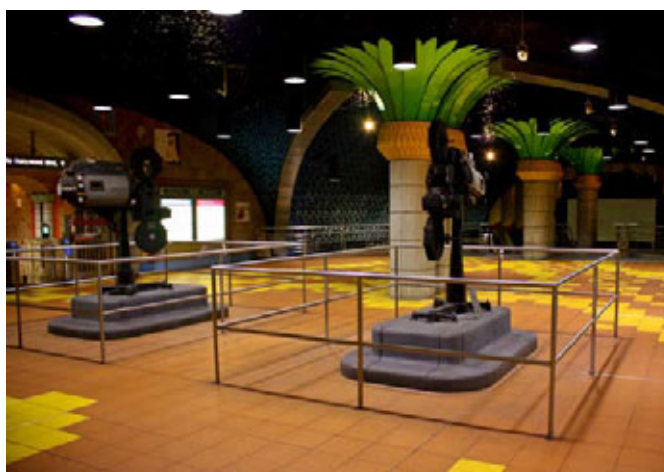


Foto č. 8

### PRAHA (ČR)





Do rodiny architektonicky zajímavých stanic můžeme jistě zahrnout i pražský Střížkov (snímek č. 9). Jedinečný design potvrzuje i prestižní mezinárodní ocenění, které stavba získala v roce 2009 od Evropské asociace ocelových konstrukcí. Ač je stanice hloubená 13 m pod povrchem, budova vestibulu se tyčí vysoko nad úrovní terénu a tvoří ji velká ocelovo-skleněná konstrukce. Svým půdorysem připomíná velrybu. Autorem je Ing. arch. Patrik Kotas, který navrhl i řadu jiných staveb (např. terminál Fügnerova v Liberci, stanici metra Rajská zahrada nebo Lužiny) a věnoval se rovněž designu některých dopravních prostředků.

Pokud vás rozmanitost staveb metra zaujala a máte zájem se dozvědět více i o dalších zajímavých stanicích a vestibulech, navštivte např. tento odkaz: <http://mic-ro.com/metro/metroart.html>.

Foto č. 9



## Křížovka: V tajence najdete dokončení citátu Franze Kafky: Život je neobratně sestavená hostina, při níž se netrpělivě čeká na předkrm,...

	FILM MILOŠE FORMANA	1. DÍL TAJENKY	OTÁZKA PŘI SÁZCE	SLOVENSKY „KRÍK“		PŘISTAVITI NĚCO TAK, ABY TO NEUPADLO	POSILOVACÍ CVIKY	SLOVENSKY „KDY“	LIDOVÁ ŠKOLA UMĚNÍ (ZKRATKA)	INICIÁLY LENDLA	ZAHRNOUTI POMOCÍ PLUHU		HUSARSKÉ KABÁTCE	DIVOKÉ	DUŠEVNĚ NEMOCNÁ ŽENA	ČLOVĚK S POHLAVNÍ CHOROUBOU
JMÉNO PSA					ODKRYVKA PŘI DOLOVÁNÍ							ASYM. DIG. ÚČASTNICKÁ LINKA MIN. ROK				
SPORTOVNÍ UTKÁNÍ					3. DÍL TAJENKY KOVOVÉ DESKY											
ZNAČKA ABTESLY			V ČELE SASKÉ MĚSTO							CIZÍ ŽENSKÉ JMÉNO OPEŘENCI						
ČÁST CELKU				LISTNATÉ STROMY OBOR (HOVOR.)					PROTÁHNOUT SE NEČASY							
ARABSKÉ STÁTNÍ ÚTVARY								PLÁTĚNÁ OBYDLÍ VOJENSKÉ JEDNOTKY							ANG. DVOJHLÁSKA STOPA PO RANĚ	
UTĚSNITI							HOŘETI OBYVATEL RUSKÉHO MĚSTA						INICIÁLY KENNEDYHO VYHYNULÝ PŠTROŠ			
BOROVICE						OBOJŽIVELNÍCI 5. DÍL TAJENKY							RUS. KOSM. STANICE JEDNOD. STROJE			KEŘE PLODICÍ ORÍŠKY
	CÉVA VEDOUcí KREV ZE SRODCE	KRYLOVY INICIÁLY 2. DÍL TAJENKY			DLOUHÉ CESTY PRAŽSKÁ ČTVRT								ZN. PIVA Z V. POPOVIC ČEST (KNIŽNĚ)			
TUHÝ KOMUNÁLNÍ ODPAD (ZKRATKA)				TŘPYTY TOUŠ						4. DÍL TAJENKY ZNAČKA BARYA						
INICIÁLY ZPĚVAČKY OLMEŘOVÉ			ČES. MĚSTO OPERAČNÍ SKUPINA (ZKRATKA)						KOŽEŠINOVÁ ŠÁLA KAMNA (NÁŘEČ.)				ZVÝŠENÝ TÓN A FORMÁT PAPIRŮ			
POHYBOVÉ ÚSTROJÍ RYBY							ASLUSKÁ ŠELMA FR. MLUVNICKÝ ČLEN								ČERVENÝ KŘÍŽ (ZKR.) ZNAČKA STATU	
NESMÍRNĚ										SPRÁVNÍ OVBODY						
AUTOMOTOKLUB (ZKRATKA)				TROFEJ PRO VÍTEŽE						OBYDLÍ STAROSTY (ZASTAR.)						POMŮCKY: ADSL, MOA, OI

**Tajenka z květnového čísla** skrývala dokončení citátu českého režiséra Karla Kachyni (1924 – 2004): Smyslem mého života je, kromě lásky, vyjádřit filmem svou přítomnost na tomto světě a usilovat o vzájemnou snášenlivost mezi lidmi.

## FOTOSOUTĚŽ PRO VNÍMAVÉ CESTUJÍCÍ



### Směrem k jakému náměstí stál fotograf?

Odpovězte správně na soutěžní otázku a získajte DVD s filmem ke 40. výročí metra a 2 vstupenky do Centra současného umění DOX. Odpověď zašlete nejpozději **do pondělí 30. června 2014** na e-mailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Fotosoutěž).

<<<

### Správná odpověď na otázku „V jaké ulici se otáčí Kinobus“ z Fotosoutěže v DP kontaktu 5/2014 zněla: ≡

**Dlabačov.** Z autorů správných odpovědí byla vylosována a DVD ke 40. výročí pražského metra a 2 vstupenky do některé z budov Národního muzea získala: **Lenka Kulišková.**

