

5 | 2019
ročník 24

DP

kontakt

VÍCE UMĚNÍ V METRU – MÉNĚ SEBEVRAŽD
MUZEUM NA NOHOU A NA KOLECH
V KNIZE PŘÁNÍ JEDNIČKA PODTRŽENÁ

**PAVEL FOJTÍK:
NASTAL ČAS
PŘEDAT ŽEZLO**

Fanshop a Infocentra DPP nabízejí

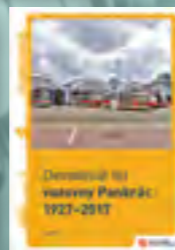
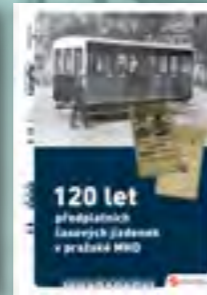
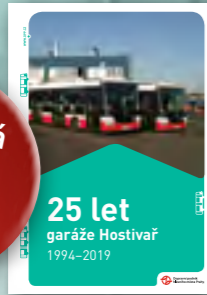


Měsíčník DP kontakt

Na fanshopu možnost
objednání zaslání
nebo k vyzvednutí na
Infocentru Můstek

Brožury

jednotná
cena
40 Kč

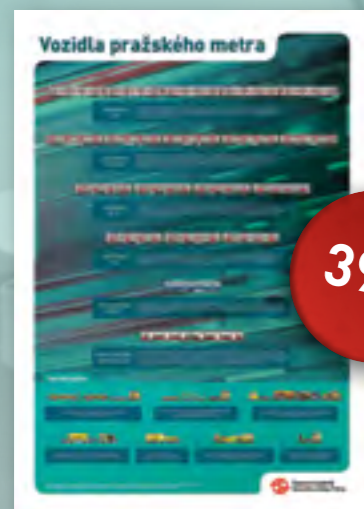


45 Kč

Odznak „45 let metra“

Lisovaný odznak
22 x 22 mm s jehlou

Plakáty pražských autobusů, elektrických tramvají a vozů metra



Metro
Formát: A2

39 Kč

Autobusy,
tramvaje,
exponáty
Muzea MHD

Formát: A1



49 Kč

Kompletní nabídku propagačních předmětů
naleznete na: fanshop.dpp.cz

Otevírací doby Infocentra najdete
na: www.dpp.cz/infocentra

OBSAH 5 / 2019



- 4 – 7 **AKCE** AKTUÁLNĚ
8 – 10 MUZEUM NA NOHOU A KOLECH. STŘEŠOVICKÉ BRÁNY SE OTEVŘELY V KNIZE PŘÁNÍ JEDNIČKA PODTRŽENÁ
- 20 – 21 **TVÁŘ SOCIÁLNÍCH SÍTÍ**
11 #DZOUZEF87
- 12 **TÉMA** JAK SE RODÍ WEB? TENTOKRÁT O GRAFICE
18 – 19 22 809 PODNĚTŮ CESTUJÍCÍCH ZNAMENÁ NOVÝ REKORD
- 13 – 17 **PORTRÉT** KDYŽ SE NĚCO DOZVÍM, OKAMŽITĚ TOUŽÍM VŠECHNY INFORMOVAT
- 22 – 26 **VÝROČÍ** PRAŽSKÉ PODZEMNÍ PRAŽCE VZPOMÍNÁJÍ ANEB PO ORGANIZAČNÍCH STOPÁCH PODNIKEM DÍL 5. KDO V METRU VLÁDNE VEŠKERÉMU ELEKTRICKÉMU NAPÁJENÍ?
- 27 **PEL MEL** Z ČESKÝCH DOPRAVNÍCH PODNIKŮ
- 28 **VÍTE, ŽE...** CO SPOJUJE SPŠD S DOPRAVNÍM PODNIKEM?
- 29 **TECHNIKA** AUTO, KTERÉ POSTAVÍ TRÁŤ
- 30 – 31 **ZAJÍMAVOST** BETON ZA DŘEVO. ALE CO PÁSY VLAKOVÉHO ZABEZPEČOVAČE?
- 32 – 33 **LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM** STOCKHOLM: UMĚNÍ V METRU PŘINÁŠÍ MĚNĚ SEBEVRAŽD
- 34 – 35 **KALEIDOSKOP** HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH
- 36 **PŘÁVNÍ PORADNA** DOHODNĚME SE, ŽE SE DOHODNEME
- 37 **TIP NA VÝLET** PO ZEMI I DO VÝŠIN
- 38 KŘÍŽOVKA O CENY
- 39 KULTURA / KVÍZ
- 40 BARVY DPP V PALETĚ AUTOBUSOVÉHO DNE

Foto na titulní straně: Petr Hejna

DP kontakt

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

Kontakt: oddělení Komunikace a vnější vztahy DPP, Sokolovská 217/42, Praha 9
Telefon: 296 192 056, 296 192 066; e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; **odpovědný redaktor:** Zdeněk Bek

Redakční rada

Předseda: Pavel Fojtík; **Místopředseda:** Jiří Došlý; **Členové:** Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Michal Brunner, Lubomír Čabelka, Vít Cechmánek, Martin Doubek, Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Rudolf Pála, Zdeněk Rampa, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze3

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 26. dubna 2019

NEPRODEJNĚ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na:
www.dpp.cz/dp-kontakt nebo si načtete QR kód.
Objednat zaslání je možné na fanshopu DPP.

Jména výherců soutěží jsou zveřejňována v následujícím čísle DP kontaktu.
Informace o zpracování osobních údajů na: dpp.cz/osobni-udaje





Foto: Petr Ludvíček

TRAM EM BRUSEL: BRONZ PRO PRAHU

Smišený tým DPP ve složení Nikol Pravdová z vozovny Pankrác a Daniel Rašplička z vozovny Motol získal 4. května 2019 na 8. mistrovství Evropy řidičů tramvají TRAM EM v Bruselu celkové 9. místo z 25 zúčastněných týmů. Mezi řidičkami dosáhla Nikol na úžasné třetí místo. Nikdy v historii nebyl startovní peloton soutěže tak pestrý jako letos – přijelo 25 týmů z 21 zemí Evropy. Brusel nebyl jako pořadatel soutěže vybrán náhodou, připomíná si totiž 150 let od zavedení tramvajové dopravy. Na snímku Daniel Rašplička a Nikol Pravdová s trenérem týmu Milanem Bártou. Reportáž ze soutěže si budete moci přečíst v červnovém DP kontaktu.

(pel)

SDP ČR má nového výkonného ředitele

Novým výkonným ředitelem Sdružení dopravních podniků ČR se 1. dubna 2019 stal Martin Chval. Nahradil tak Antonína Macháčka, který ve vedení působil téměř 18 let. Martin Chval se podílel v Plzeňských městských dopravních podnicích na budování systému Plzeňská karta, a to na začátku jako vedoucí projektové kanceláře, později jako ředitel Úseku Plzeňská karta.

(red)



Host Lucie Výborné

O tramvaji T3 Coupé dnes Anna Marešová říká, že vypadá nejlíp, jak vůbec bylo možné.

Tolik stručně z rozhovoru pořízeného s odstupem času od uvedení kupátka do provozu a čerstvě po získání „Oskara“ v branži návrhářů, tedy Red Dot Design Award z německého Essenu. Pohodový hodinový rozhovor Lucie Výborné a Anny Marešové z 3. května 2019 najdete na webu Radiožurnálu.

(pel)



Foto: Tomáš Černý

ODSTAVNÉ KOLEJIŠTĚ V HOSTIVAŘI OTEVŘENO

Tři kilometry kolejí vystavěných v rekordně krátké době 5 měsíců. Dopravní podnik spustil 18. dubna 2019 do provozu velkokapacitní odstavné kolejiště pro tramvaje v areálu Ústředních dílen v Hostivaři (na snímku technický ředitel Jan Šurovský, radní pro dopravu Adam Scheinherr a generální ředitel Petr Witowski). 20 přímých kolejí dlouhých 101 metrů poj-



Foto: Zdeněk Bek

me 60 vozů tramvají Škoda 15T nebo 120 vozů T3. Díky novému odstavnému kolejišti bude možné začít uvolňovat vozovnu Hloubětín a připravit k demolici její deponační halu. Stavba velkokapacitního odstavného kolejiště v Hostivaři je první částí projektu. V druhé etapě je naplánována výstavba nové opravárenské haly, která umožní vykonat údržbu na všech typech tramvají. Výstavba haly a její zprovoznění je naplánované do konce roku 2019. Podrobný článek jsme přinesli v minulém čísle.

(red)

METRO ZALITÉ HUDBOU



Foto: Petr Hejma

Ve středu 24. dubna 2019 se v pěti stanicích pražského metra konal další ročník tradiční jarní akce – Nalaďte se v metru. Od deváté hodiny ranní tak cestujícím zpříjemňovaly cestování podzemkou kapely, které hrají nejen současné komerční žánry, např. pop, R & B či rock, ale i méně populární v podobě jazzu, gospelu či šansonu. 43 kapel tak mělo unikátní možnost předvést své schopnosti a představit tak svou tvorbu širokým masám posluchačů. Ostatně, roztančený vestibul ve stanici Hlavní nádraží byl důkazem toho, že hudba spojuje napříč žánrem.

(red)

DESÁTÉ NAROZENINY SBORU NA OBZORU

Pěvecký sbor Dopravního podniku připravil společně s pěveckým sborem Continuo z Mnichova Hradiště Jarní sborový koncert. Tento přátelský koncert se uskuteční v sobotu 25. května 2019 od 17 hodin v Husově kapli v Praze 8 - Libni (ul. U Pošty 6). Na koncertě můžete slyšet skladby lidové, duchovní i populární, rozhodně si každý přijde na své.

V příštím roce oslaví pěvecký sbor již 10. výročí od svého založení. Již letos v říjnu začnou pomyslné oslavy v pražském Hlaholu, kde vystoupí s dechovým orchestrem z Německa. Pokud stále váháte nebo někdo z vašich blízkých se rozmyšlí o vstupu do pěveckého sboru, neváhejte a přijďte si s námi zazpívat. Zkoušíme každé pondělí od 16:45 hodin ve vozovně Žižkov. Případné dotazy rádi zodpovíme na emailu sbordpp@seznam.cz. Veškeré informace naleznete také na webu sbordpp.cz

(jan)

PAVLE, DĚKUJEME

Když se členové redakční rady DP kontaktu 18. dubna 2019 oficiálně rozloučili s kolegou a poděkovali mu, zdálo se vše ještě tak daleko. Když o pár dní později poskytl „svému“ časopisu poslední rozhovor v roli vedoucího archivu pražského dopravního podniku, člověk si stále ještě plně neuvědomoval realitu. Od Prvního máje 2019 je to skutečnost – jak řekl Pavel Fojtík: „Čas nezastavíš. Nastala chvíle odejít na odpočinek a uvolnit místo mladším.“

Přestože Pavel nemá rád patetické řeči, je třeba říct, že to je právě on, člověk obdařený láskou k městské hromadné dopravě, schopností věci vstřebat, analyzovat, nafotografovat, s touto o všem všechny informovat, kdo byl nenahraditelným zdrojem nejen pro časopis. Ať už v počátcích jako externista, později kmenový zaměstnanec DPP a také dlouholetý člen redakční rady. Pro mnohé zaměstnance bez nadsázky živoucí encyklopedie, která vždy pohotově historické milníky najde a zpestří souvisejícími informacemi.

Který novinář by neznal jméno Pavel Fojtík? Právě on udělal pro propagaci DPP bezkonkurenčně nejvíc. On také stál před čtvrt stoletím u zrodu DP kontaktu. A díky bohaté tvorbě, kterou zanechal a ještě určitě vytvoří, tak bude činit i nadále. I čtenáři DP kontaktu oblíbená fothistorie bude pokračovat. Takže, Pavle, i když jsi spokojeným důchodcem, jsme rádi, že jsi stále s námi. A děkujeme za vše.

Jiří Došlý, místopředseda redakční rady
Petr Ludvíček, šéfredaktor



Foto: Petr Hejma

ČBAJKA SE VRÁTILA NA SÍDLIŠTĚ

Linka číslo 141 je název knihy z dílny Vojtěcha Havlovce, Pjeer van Ecka a Šimona Matějky, popisující život na sídlišti Černý Most. Hlavním cílem této fotografiemi a autentickými texty naplněné publikace bylo odstranit negativní nálepkou této městské části a ukázat tuto lokalitu s lidskou tváří. Cesta k cíli však nebyla snadná a k získání financí na tisk knihy bylo využito portálu Startovač, díky kterému se podařilo vybrat více než 250 tisíc korun. Pro přispěvatele tohoto projektu bylo zároveň připraveno několik odměn dle výše

finančního příspěvku. Jednou z nich byla i komentovaná jízda historickým autobusem Ikarus 280, který dlouhá léta zajišťoval spojení mezi Černým Mostem a Českomoravskou, jakožto přestupní stanicí na metro. Pro obyvatele Prahy 14 se tak v pondělí 15. dubna 2019 naskytl netradiční pohled na tuto ikonu 80. a 90. let, která byla zároveň inspirací pro divadelní hru na motivy příběhů z Černého Mostu, ve scénickém podání Tomáše Hanáka (na snímku třetí zprava).

(pv)



Foto: Petr Vítů

Bezkontaktní platba v tramvajích

Jak již bylo avizováno v dubnovém vydání DP kontaktu, Dopravní podnik v pátek 26. dubna 2019 slavnostně zahájil provoz bezkontaktních plateb jízdného, a to ve všech tramvajích pražské MHD (na snímku generální ředitel DPP Petr Witowski a primátor Zdeněk Hřib). Oranžový validátor umožňující platbu tak výrazným způsobem zjednoduší a z pohodlní nákup jízdenek. Cestujícím tak ubude starost se sháněním mincí či automatů na jízdenky. Nezapomíná se ani na autobusový park, a proto se předpokládá, že ještě letos se vyhlásí zakázka na obdobnou službu do autobusů.

(red)



Foto: Petr Hejma

KONFERENCE CHYTRÁ A ZDRAVÁ DOPRAVA VE MĚSTECH

Již 5. ročník mezinárodní konference Chytrá a zdravá doprava ve městech se konal ve



dnech 9. – 10. dubna 2019 v Plzni, na kterou přijali účast i zástupci DPP. 400 účastníků konference ze 17 států si vyslechlo celkem 20 přednášek. Odborníci v oboru veřejné dopravy se zaměřili na tři tematické okruhy: role veřejné dopravy v budoucím rozvoji měst, preference MHD

a téma získávání nových cestujících i pomocí marketingových nástrojů. Pro oddychnutí a navázání nových kontaktů byl připraven neformální společenský večer v unikátních prostorách Západočeské univerzity.

(da)

Z dubnových zasedání orgánů DPP

Na svém letošním osmém zasedání se 2. dubna sešlo představenstvo Dopravního podniku, aby projednalo mj. tyto body: 1. změnu investičního plánu pro rok 2019, organizační opatření k 1. 5. 2019, rozbor nehodovosti za únor 2019 či aktualizaci programu předcházení trestné činnosti ze strany DPP a rizik z ní vyplývajících. Následující zasedání se uskutečnilo 16. dubna, na něm představenstvo provedlo auditorské ověření účetní závěrky a výroční zprávy za rok 2018, projednávalo logistické řešení demolice deponovací haly vozovny Hloubětín a zabývalo se programem zabezpečení a zvyšování kvality interního

auditu, aktualizací povodňového plánu DPP a řádu organizačního. Poslední dubnový den pak bylo na programu 10. zasedání představenstva. Zabývalo se informací o výkonu funkce pověřence pro ochranu osobních údajů za 1. čtvrtletí 2019, strategií DPP na období 2019-2024, změnou makrostruktury DPP a plánovanými organizačními opatřeními.

Dozorčí rada DPP na svém jednání 24. dubna vzala na vědomí výrok auditora k roční účetní závěrce a k výroční zprávě za rok 2018, zprávu o vztazích mezi propojenými osobami a roční účetní závěrce a výroční zprávu. Doporučila

valné hromadě schválit roční účetní závěrku, výroční zprávu a výsledek hospodaření DPP za rok 2018. Zároveň doporučila valné hromadě rozhodnout o rozdělení hospodářského výsledku DPP dosaženého za účetní období roku 2018 v podobě zisku ve výši 1 529 146 tis. Kč formou převodu na účet 428 – Nerozdělený zisk minulých let. Dozorčí rada rovněž projednala informaci k pojištění DPP, alternativy vymáhání pohledávek na jízdném a přírůžkách k jízdnému, střednědobý plán interního auditu a byla informována o 2. kole kolektivního vyjednávání o Dodatku č. 4 ke Kolektivní smlouvě. (red)



Mobilní signál v tunelech metra do roku 2022

koaxiálních kabelů do tunelů na speciální držáky, dovybavení místností sdělovacích zařízení v jednotlivých stanicích a instalaci tzv. RRU hnízd v tunelech (na snímku). K zajištění kompatibility zařízení bylo nutno osadit novým vybavením i vlastní stanice v uvedeném úseku. Ze strany DCM to znamenalo především v každé přepravní výluce poskytovat několik služebních vlaků, pro splnění dalších mimořádných požadavků zhotovitelů operativně upravovat plány nočních prací a pro instalace byla částečně využita i letní výlučka provozu mezi stanicemi Pražského povstání a Kačerov.

Na konci října 2018 bylo vydáno rozhodnutí o zahájení zkušební provozu pro umožnění mobilní telefonie v tunelech pilotního úseku. V jeho rámci se dolaďují poslední nedostatky, likviduje se původní vybavení stanic a zároveň se plně rozeběhlo projektování pokrytí dalšího úseku trati C až do stanice Nádraží Holešovice. Nově se začíná projektovat i pokrytí centrální části trati A, do souladu se uvádí studie dalších navazujících úseků s dlouhodobě plánovanými rekonstrukcemi stanic metra a připravují se další etapy prací tak, aby celá síť metra byla pokryta do roku 2022. (Zdr)

Výměna identifikačních karet zaměstnanců DPP

Z důvodu nedostatku aktuálně používaných identifikačních karet, jejichž výroba byla ukončena, bude zahájena postupná výměna identifikačních karet zaměstnanců DPP. Pro zahájení výměny je nejprve nutné zajistit aktuální fotografie všech zaměstnanců. Všechny zaměstnance tímto žádáme, aby v průběhu měsíce května svému vedoucímu útvaru, či jím určenému zaměstnanci donesli aktuální fotografii v průkazovém formátu. Pokud má zaměstnanec v DPP více základních pracovněprávních vztahů, bude odevzdávat pouze jednu fotografii. Zaměstnanec na zadní stranu fotografie v průkazovém formátu (3,5 x 4,5 cm) uvede čitelně: osobní

číslo, jméno, příjmení a číslo útvaru. Požadavky na vlastnosti požadované fotografie jsou upřesněny v IPŘ č. 4/2019. Při odevzdání fotografie vedoucí útvaru či jím určený zaměstnanec vyplní formulář „Autentifikace fotografie pro výměnu identifikační karty“, aby nedošlo k záměně. Následně vedoucí požádá zaměstnance o souhlas se zpracováním osobních údajů k uchování fotografie v elektronické podobě v databázi – tato databáze bude využita při tvorbě náhradní karty např. v případě její ztráty. Fotografie spolu s formuláři budou zaslány na oddělení 500250, kde budou fotografie uloženy. Vraceny zpět budou zaměstnanci po převzetí nové iden-

tifikační karty. Zaměstnancům budou čas a náklady spojené s pořízením fotografie kompenzovány částkou 300 Kč. Finanční kompenzace bude vyplacena se mzdou do měsíc červen 2019. Tato kompenzace je příjmem zaměstnance a podléhá tudíž zdanění a zákonným odvodům na ZP a SZ. Při budoucí výměně identifikační karty (z důvodu ztráty, odcizení, nefunkčnosti původní karty) nebude již finanční kompenzace za pořízení fotografie poskytována. Zaměstnancům, jejichž základní pracovněprávní vztah k DPP vznikne od května 2019, nenáleží finanční kompenzace za pořízenou fotografii. (js)

Infocentra začala před 25 lety

První Středisko dopravních informací ve stanici metra otevřel Dopravní podnik právě před 25 lety ve vestibulu Palackého náměstí. Kancelář nabízela cestujícím pražské MHD vyhledání spojení, tisk jízdních řádů, prodej jednotlivých jízdenek nebo doplňkového sortimentu. Přímým předchůdcem bylo informační centrum městské hromadné dopravy, jehož provoz v železniční stanici Praha hlavní nádraží zajišťovali zaměstnanci Dopravního podniku. Čtvrtstoletí vývoje pobočkové sítě Středisek dopravních informací přineslo mnoho změn, pobočky byly budovány ve významných dopravních uzlech a v návaznosti na rozvoj tras metra také rušeny a přesouvány. Provozovny Můstek B, Nádraží Holešovice (na snímku), Muzeum, Černý Most i úplně první „SDIčko“ Palackého náměstí tak odvál čas a v současnosti se pobočky nacházejí právě tam, kde se setkáme nejen s vysokou frekvencí cestujících, ale zejména se značným podílem cizojazyčných návštěvníků hlavního města. Infocentra, jak zní současný mezinárodně srozumitelný název „SDIček“, dnes kromě původního rozsahu služeb nabízejí veškeré dlouhodobé jízdné, široký sortiment dopravních suvenýrů, informační letáky nebo vyřízení karty Lítačka. Na sklonku minulého roku se z vybraných poboček staly zároveň výdejní místa nového fanshopu. (ms)



Foto: Martin Jágr

Eliška Junková u zlata pro SPŠD



Foto: SPŠD

V Ostravě se ve dnech 17. – 18. dubna 2019 konalo národní finále soutěže modelů autíček na vodíkový pohon Horizon Grand Prix, kterého se potřeť v řadě účastnily i dva týmy ze Střední průmyslové školy dopravní. Několik měsíců žáci a žákyně pod vedením mistrů odborného výcviku pana Válka a Mgr. Hliněnského vymýšleli, sestavovali a testovali modely autíček s cílem objet co nejvíce okruhů během šestihodinového závodu a podařilo se! Vzhled karoserií školních autíček byl inspirován vozem nejznámější české závodnice Elišky Junkové, s kterým jela slavný závod Targa Florio v roce 1928. Tým Motol Speeders získal v závodě 1. místo a postoupil do celosvětového finále, které se bude konat 8. června 2019 od 9 do 17 hodin v Praze Letňanech v rámci Veletruh vědy. Stejně autíčko bylo oceněno ještě za nejmenší spotřebu energie a za nejlepší inovaci. Druhý školní tým MM Riders bojoval stejně odhodlaně a vybojoval krásné třetí místo, a to i navzdory problémům s palivovým článkem. (ok)

ZÁJEMCI O PROFESI ŘIDIČE AUTOBUSU V HOSTIVAŘI

Poslední dubnovou sobotu se DPP otevřel zájemcům o práci řidiče autobusu. Cílem bylo představit profesi řidiče autobusu a zázemí, které našim řidičům poskytujeme. Zájemci se dozvěděli nejen o historii DPP, ale získali také informace o mzdových podmínkách, pracovní době, benefitech, možnostech rozšíření řidičského průkazu zdarma a seznámili se také s výpravnou, vozovým parkem a střediskem garážmistrů. Zájemci se zajímali hlavně o pracovní a mzdové podmínky. Zájem byl nad očekávání velký a přivítali jsme také ženy, naše budoucí řidičky autobusu. Věříme, že všichni zájemci brzy nastoupí a rozšíří naše řady řidičů a řidiček autobusu. (js)

Nová kontaktní náborová linka

Dopravní podnik pokračuje v intenzivním náboru nových zaměstnanců a proto odd. Výběr a nábor zaměstnanců ke zlepšení a zkvalitnění náborové strategie zřídilo novou, bezplatnou telefonní linku 800 220 020, na které budou náboráři k dispozici v pracovních dnech mezi 8. a 16. hodinou. Jsme moderní organizace s tradičními a zaměstnanci ceněnými hodnotami, nemůžeme stagnovat, naopak, musíme hledat stále nové inovativní náborové kanály, abychom zabezpečili příliv no-



Foto: Zuzana Větrovcová

vých, kvalitních zaměstnanců. Nacházíme se v průběhu generační výměny a nové call centrum považujeme za jeden ze směrů, kterým si k nám hlavně, ale nejen mladá generace najde cestu. Rozmanitost náborových kanálů je nezbytná a dostupnost na bezplatné náborové lince je pro nás klíčová. Na čísle 800 220 020 budou od května vyškolení náboroví agenti, kteří budou volajícím poskytovat informace o možnostech uplatnění v DPP a o detailech volných pracovních míst. (js)



MUZEUM NA NOHOU A KOLECH. STŘEŠOVICKÉ BRÁNY SE OTEVŘELY

Na Velký pátek otevřelo Muzeum MHD své brány do již 27. hlavní sezóny. Navázalo tak na premiérovou a velice úspěšnou zimní sezónu, která letos začala už první lednový víkend.

Na zahájení hlavní sezóny muzea v pátek 19. dubna 2019 byly pro návštěvníky připraveny vyhlídkové jízdy muzejním kloubovým autobusem Ikarus a muzejní tramvajovou soupravou zvanou „Mevro s Rychlíkem“. Trasa vedla na Vypich a zpět a kdo měl štěstí, mohl si tato vozidla vyfotit na trase hezky společně.

V tento den zahájila letošní provozní sezónu i historická tramvajová linka č. 41, jejíž tradiční trasa byla obohacena o novou nástupní stanici „Planetárium“. Hned o prvním prodlouženém víkendu využilo jízdy „jednačtyřicítkou“ na 1500 cestujících. A do mozaiky novinek patří i zprovoznění nové trvalé zastávky Myslbekova linky 23 v ulici Hládkov.

O velikonočním víkendu navštívil muzeum už i letošní 10 000. návštěvník, což svědčí o vysokém zájmu o historii veřejné dopravy v našem hlavním městě.

Text: Ondřej Láška
Foto: Petr Hejna



#dzouzef87

3 nejzajímavější fotografie, které jsi umístil na Instagram (a proč)?



Jak ses dostal k focení?

Focení mě bavilo už od dětství, během dospívání jsem dostal foťák po rodičích a začal jsem fotit vše kolem sebe, samozřejmě hlavně dopravu. Nejvíce mě bavilo fotit tramvaje, které mě oslovily, když jsem poprvé navštívil tramvajový modelářský kroužek, a to mi už zůstalo.

Tvůj první model tramvaje?

Můj první model tramvaje byl vůz KT8D5, který jsem si tvořil na kroužku modelářů z pryskyřicového odlitku. Tehdy byla volba jasná, oblíbená článková tramvaj, náročná na stavbu a moc jiných modelů nebylo. Dodnes ho mám jako vzpomínku, jak jsem začínal a jak se moje práce vyvíjela, i když je hrozný a nepublikovatelný 😊.

Pohotovostní vozidlo nebo jízda na lince?

Oboje má něco do sebe, na pohotovostním autě jsou jiné zážitky a jiné situace než za panelem tramvaje, ale ve střehu musím být všude stejně. Jízda na lince trošku vyhrává, že to můžu chvíli vidět zase z druhé strany barikády.



Řídil bys raději Bardotku nebo T2?

Těžká otázka, Bardotka je velmi lákavá, s T2 jsem jezdil na lince v Liberci. Než si vybrat, asi bych udělal kombinaci odvézt se s T2 k nádraží a poté pokračovat s Bardotkou 😊.

Klokani nebo Slavia?

Fotbal není můj koníček, nic mi neříká ani v televizi, ale sympatičtější mi jsou Klokani, je to menší klub, a když hrají ve Vršovicích, neparkují nám fanoušci před domem 😊.

Liberec nebo Praha?

Praha je nyní můj domov, znám to tady, ale zajímavější je pro mě Liberec s romantickou meziměstskou tratí do Jablonce, kde si člověk nepřipadá jako řidič tramvaje ve městě, je to hezké a jiné zároveň. Navíc okolí města je nádherné a dokázal bych si představit mít tam někde velký dům se zahradou na papoušky a půdou na modely.

JOSEF HUBKA

Pracovník technické kontroly, řidič tramvají v Praze a Liberci a v neposlední řadě nadšený fotograf a modelář. Své dopravní aktivity prezentuje na Instagramu pod hashtagem #dzouzef87. S přítelkyní Karolínou je zasnoubený a v současné době připravují svatbu, kde jinde než v Muzeu MHD ve vozovně Střešovice.



Tato fotografie je z kabiny vozu T2R v Liberci. A proč ji mám na Instagramu? Musel jsem se pochlubit a zvěčnit, že jsem si splnil sen a užíval jsem si tyto krásné vozy v pravidelném provozu na meziměstské lince č. 11.



Po prvním přidání fotky modelů tramvají na Instagram se objevil nečekaný zájem. Rozhodl jsem se, že budu občas přidávat dokončené modely a třeba tak někdo najde nový koníček a bude někdo takový blázen a stavět si malé tramvaje.



Můj Instagram není jen o tramvajích a modelech, byť se to tak může zdát, ale mám s Kájou i jiné koníčky. Miluju papoušky a tady na fotce jsem na zážitkovém programu, který jsem dostal k narozeninám od mé budoucí ženy a celé odpoledne jsem strávil u mých oblíbených opeřenců.

Text: Petr Vítů

JAK SE RODÍ WEB? TENTOKRÁT O GRAFICE



HOMEPAGE WEBOVÝCH STRÁNEK S CHARAKTERISTICKÝM MOTIVEM STOVĚZATĚ PRAHY

V lednu tohoto roku jste na stránkách DP kontaktu měli možnost nahlédnout do příprav nových webových stránek. Prvním krokem byla analýza stávajícího webu a návrh tzv. drátěného modelu, který znázorňoval rozložení obsahu stránek. Dalším krokem, který je obvykle ten nejoblíbenější a zároveň budí největší emoce, je výběr nové grafiky.

Základním dokumentem pro přípravu nového grafického vzhledu bylo využití logo manuálu, korporátních barev DPP a grafického manuálu informačních prvků PID. Tyto podklady doplněné o požadavky na využití moderní infografiky a výrazného identifikačního prvku v podobě panoramatické fotografie historického centra Prahy byly sázkou na jistotu.

Na přiloženém obrázku můžete vidět výsledek prací v podobě horní části homepage, tedy úvodní stránky, která v porovnání se současným webem prošla výraznou promě-

nou. Důležité informace z provozu, vyhledávání spojení, kontakty a přímé odkazy na nepoužívanější obsah webu budou dostupné tzv. na první kliknutí. Všechny tyto změny mají za úkol usnadnit orientaci návštěvníka na webových stránkách největšího provozovatele MHD v Praze a zajistit rychlé získání potřebných informací.

Součástí projektu nového webu je samozřejmě i jeho responzivní (mobilní) verze, která je připravována ve stejném stylu, tedy poskytnout potřebné informace na co nejmenší počet kliknutí.

... A PRAKTIČTĚJŠÍ MOBILNÍ VERZE



KDYŽ SE NĚCO DOZVÍM, OKAMŽITĚ TOUŽÍM VŠECHNY INFORMOVAT

NAPSAL DESÍTKY KNIH A STOVKY ČLÁNKŮ. POSKYTL MNOHO ROZHovorŮ DO MÉDIÍ A JE AUTOREM I NĚKOLIKA DOKUMENTŮ NEJEN O PRAŽSKÉ HROMADNÉ DOPRAVĚ. MÁLOKDO SE ZASLOUŽIL O PROPAGACI DOPRAVNÍHO PODNIKU TAK, JAKO VEDOUcí ARCHIVU PAVEL FOJTÍK. JEDEN Z PŘEDNÍCH ODBORNÍKŮ NA VEXILOLOGII, STÁTNÍ HERALDIKU, A MĚSTSKOU HROMADNOU DOPRAVU POSKYTL POSLEDNÍ ROZHovor PRO ČASOPIS, KTERÝ SPOLUZAKLÁDAL. SVÁTEK PRÁCE TAK PŘINESL NOVÝ ROZMĚR, V DEPOZITÁŘI DOCHÁZÍ KE STŘÍDÁNÍ STRÁŽÍ.

Portrét se: Zdeněk Bek
Foto: Petr Hejma



DEŠÍTKY ROZHOVORŮ PRO MÉDIA POSKYTL PAVEL FOJTÍK PŘÁVĚ PŘED TOUTO MAPOU TZV. VELKÉ PRAHY Z ROKU 1923. POSLEDNÍ INTERVIEW COBY ZAMĚSTNANCE DPP SE TU ODEHRÁLO PRO DP KONTAKT

Pavle, jak to bylo s tvým nástupem do podniku? Je pravdou, že jsi oficiálně nastoupil až v roce 2005?

To je pravda. Od roku 1988 jsem s archivem spolupracoval externě. Dopravní podnik jsem měl vždycky rád, i když jsem tu nepracoval. V roce 1991 jsem se zúčastnil jednání v Muzeu hlavního města Prahy, kde se zrodila idea, že bude 100. výročí elektrických drah a tehdy

Při příležitosti 120. výročí pražské MHD v roce 1995 jsme s Františkem Proškem a Stanislavem Linertem předložili Dopravnímu podniku návrh na vydání publikace. Podnik s tím souhlasil, připravili jsme rukopis, krabici fotografií, vše bylo připravené. Jenže tehdejší tisková mluvčí se tvářila rozpačitě a nevěděla, co dále. Podnik prostě neměl zkušenosti s vydáváním publikací, protože poslední vydal v roce 1975 (Od koňky k metru – pozn. redakce). Já jsem měl kontakt na jednu tiskárnu, takže jsem to mohl zařídit. No a takhle vyšlo první vydání knihy Historie městské hromadné dopravy v Praze.

j jsme začali s vedoucí archivu Marií Jílkovou připravovat výstavu. Současně se po mnoha letech podařilo zpřístupnit archiv DPP pro badatele. Bývalá vedoucí paní Lukáčová neměla moc ráda, když do archivu někdo chodil. Archiv neměl badatelnou, žádné prostory, takže se to do jisté míry dá pochopit. Osobně jsem se s ní setkal jednou, a to když jsem sháněl informace o neuskutečněné válečné tramvajové trati Kobylisy – Letňany, dostalo se mi

Lidé si myslí, že co je na internetu, je pravda. Tak to ale není. Samozřejmě na webu také vyhledávám informace, využívám moderní médium. Ale pokud jde o náš obor, historii městské hromadné dopravy v Praze, tak mívám občas dojem, že je to, jako bychom nikdy nenapsali žádnou knihu. DP kontakt najdou na internetu, takže s ním leckdo pracuje, ale knihy, které Dopravní podnik vydal, kolikrát jakoby neexistovaly.

Dozvěděl jsem se, že tvou nejoblíbenější tramvajovou trať v Praze je paradoxně smyčka ve Stromovce...

Jako malého kluka mě rodiče vzali na dětské hřiště ve Stromovce, kde byla prolézačka Sputnik. Ta mě fascinovala! Tehdy jsem jako dítě nerozuměl jedné věci. Proč jsou tady uprostřed Stromovky koleje? V blízkosti dětského hřiště? Na vysvětlenou, dnes je na tomto místě kavárna Vozovna Stromovka, která je mimochodem moc hezká. Ale koleje při stavbě vytrhali, což mě mrzí, ale nešlo to jinak. Smyčka se mi však líbí díky prostředí. Je v lese, má svoji poezii, na kraji kvetou šeříky. Vypadá to vážně nádherně, na tomto místě vždy pookřeji.

odpovědi „Mám, ale neukážu vám to“. A tím skončil můj první kontakt s archivem Dopravního podniku (úsměv).

Jaká je tvá nejstarší vzpomínka na městskou hromadnou dopravu?

Jako kluka mě fascinovalo kuplování (spojování/rozpojování tramvajových vozů – pozn. redakce) v Hlubočepích, kde v armádním filmu pracoval můj tatínek. Další vzpomínka je na manipulační smyčku v ulicích Korunovačnické a Na Výšinách. To už jsem chodil do školy. Už tenkrát jsem sledoval, jak tramvaje jezdí a kam odbočují. Se školou jsme po nějaké době jeli tramvají a najednou v Korunovačnické ulici už kolej nebyla. To byl okamžik, kdy jsem si uvědomil, že Praha se mění.



SNÍMEK NA MONITORU JE STARÝ 64 LET. OTEC PAVLA FOJTÍKA PŘED STADIONEM SPARTY ČEKAL SE ZMÁČKUTÍM SPOUŠTĚ AŽ NA PŘÍJEZD TRAMVAJE. TRPĚLIVĚ S PAVLEM VYČKÁVALA JEHO MATKA A SESTRA



Kdy sis uvědomil, že jsi ústřední postavou komunity, která v České republice popularizuje městskou hromadnou dopravu?

Jednou mě rozesmál kamarád, který mi říkal „Včera jsem si zapnul televizi a tam Fojtík, přepnu na druhý kanál, zase Fojtík...“. To mě vážně pobavilo, protože se to občas stane. Samozřejmě mě těší, že si novináři zvykli obracet se rovnou na mě. Paradoxně jsem se dostal do situace, kdy jsem jako dokumentarista chtěl po lidech, aby mluvili na kameru. A dnes stojím na opačné straně barikády. Má to tedy jednu výhodu. Tím, že znám filmářské prostředí, mě máloco vyvede z míry. Pokyn „Posuňte se o pět centimetrů dál“ hned neznamená, že děláte něco špatně. To jen kameraman hledá nejlepší kompozici.

Když už jsme u tématu filmu – co se ti vybaví, když řeknu: Symboly české nezávislosti?

To je můj film! V rámci Československého armádního filmu jsem udělal hodně filmů. Dokumentarista nemá možnost dělat jen to, co by chtěl, tzn. realizovat své sny. V první řadě se musí užit. Vždy je závislý na zakázkové tvorbě. V Československém armádním filmu jsem začínal, to je pravda. Třetinu filmů jsme dělali pro Českou televizi, ale jedním z mých oblíbených filmů, které jsem dělal, byl Jak přišlo ragby do Čech.

Vážně? Spíše bych tipoval film s dopravní tematikou...

Ano, bylo to krásné natáčení, kdy jsem pochopil nádhru tohoto gentlemanského sportu. Také jsem dělal 13dílný seriál o slušném chování Slušnost kouzel zbavená. Byl však vysílán v listopadu 1989, kdy měla česká společnost trochu jiné starosti. Dělal jsem samozřejmě i filmy spojené s dopravou, např. historie dopravy v Českých Budějovicích a Brně.

Zajímavá věc je, že rozhovor (DP kontakt 12/2017 – pozn. redakce), ve kterém jsem se zmínil o tom, že jsem jako puberták všechny své sešity s nalepenými články o dopravě vyhodil, přinesl své ovoce. Tehdy se na DP kontakt obrátil pan Pilař, který měl z té doby také novinové výstřižky. Daroval nám svou sbírku článků do archivu, což mi udělalo nesmírnou radost.

Jako tvůj nejstarší autorský počín jsem našel brožuru z roku 1980 – Pražská koňka – pro Kroužek přátel městské dopravy...

Tenkrát jsme ji dělali s Františkem Proškem a Stanislavem Linertem. Víš, ono to úzce souvisí s mojí původní profesí filmáře/dokumentaristy. Já když se něco dozvím, okamžitě toužím o tom všechny informovat. Tehdy jsme si řekli, že by bylo dobré napsat všechno, co víme o pražské koňce. Dneska samozřejmě víme nesrovnatelně víc, ale tohle byla moje první zkušenost s publikační činností. Do Kroužku přátel MHD jsem vstoupil v roce 1975 a hned jsem se motal kolem zpravodaje, který se tenkrát psal. Zrovna dnes jsem vzpomínal, kdy jsem poprvé něco sdělil o MHD v Praze. Byl to rok 1971 nebo 1972, kdy jsme na gymnáziu vydávali třídní časopis ION v nákladu tří výtisků. Tehdy probíhaly změny v pražské dopravě a já jsem informoval své spolužáky o těchto změnách.

Důsledkem tvé publikační činnosti bylo i to, že jsi jedním ze zakladatelů tohoto časopisu...

V roce 1995 na podzim mě oslovil Ing. Zdeněk Došek, že by Dopravní podnik chtěl vy-

dávat časopis. Začal jsem chodit na zasedání přípravné redakční rady, která v té době existovala a výsledek její práce byl, že vyšel první DP kontakt. Spolupráce trvá nepřetržitě dodnes. Já se nechci nějak nafukovat, ale od prvního čísla, pokud se nemýlím, neexistuje číslo, kdy bych v něm neměl svůj příspěvek. A to i v době, kdy jsem byl téměř rok v pracovní neschopnosti. Jsem rád, že jsem tuto řadu nepřerušil, ale už je nejvyšší čas. Ono taky aby nebylo „přefojtíkované“.

Napadlo tehdejší zakladatele, že si v roce 2019 sedneme a budeme si povídat o časopisu?

Naopak, všichni mysleli, že časopis nevydrží. Obecně se věřilo, že DP kontakt bude nahrazen jiným médiem, čistě digitálním. Otázkou je, jestli se to dá brát jako zánik časopisu, dnes již existují pouze digitální časopisy a je to přirozený vývoj. Nikdo si tenkrát nedovedl představit, že si lidé v metru budou číst knihy z elektronických čteček.

Když se ohlédněš za svou kariérou vedoucího archivu. Co se ti vybaví?

Lidé si obecně myslí, že archiv je odpočinkový prostor, kam se mohou uklidit lidé, kteří se nikam jina nejdou, ale práce tady je časově i fyzicky náročná. Představa, že tu sedíme u telefonu a čekáme na telefonát, odhrneme pavučiny a jdeme něco hledat, tak to samozřejmě nefunguje. V archivu se najde jen to, co se do něj dá. Spousta lidí je překvapených, že řadu věcí nejsme schopni najít. Roky zaměstnanci prosíme – vyhazujte přes nás. Za likvidaci dokumentů bez skartačního řízení je mimochodem pokuta čtvrt milionu korun. Mohu ukázat čtyřstránkový předávací protokol z roku 1898, když Elektrické podniky přebíraly koňku od soukromého podnikatele (od Eduarda Otleta - pozn. redakce). To máme, ale spousta moderní dokumentace sem zkrátka nedorazí. Obzvláště v dnešní digitální době. Zpracování historie je totiž jen třetí částka na

Když jsme psali knihu Historie městské hromadné dopravy v Praze, tak mi říkali „Musíš tam dát plánek tramvajových tratí, které se budou stavět“. Já jsem se kroutil, věděl jsem, že musím být opatrný, protože mám své zkušenosti. Popisek jsem formuloval: „Návrh rozvoje tramvajové sítě v Praze z roku 1995“ a udělal jsem dobře. Z té doby byly otevřeny jen Modřany a Barrandov.

dortu. Naši hlavní činnosti je odborná správa dokumentů Dopravního podniku. Jestli mě za ty roky něco mrzí, tak to, že se stále nedodrží spisový řád. Blíží se však elektronická spisová služba, která hodně lidí vyděsí.

Je mi jasné, že nikdy nemůžeš odejít z práce a mít tzv. čistý stůl. Máš nějaké téma, které víš, že už nestihneš?

Zůstávají tady věci, které jsem samozřejmě nestihnul. Práce v archivu je nekonečně vyhledávání, ukládání, zapisování. To vše je tak časově náročné, že už jsem začal v řadě věcí zaostávat. Abych byl upřímný, mrzí mě, že za celá léta se mi nepodařilo vhodně uspořádat sbírku jízdenek, která je oproti jiným sběratelům skromná, ale máme tady skutečné poklady. Například jízdenku Městských elektrických drah Královských Vinohrad. Řekněme, že přepravily přibližně půl milionu cestujících (od září do prosince), takže musel být vydán stejný počet jízdenek. Jenže my víme jen o dvou exemplářích. Jeden je v Národním archivu a jeden je u nás. V obou případech se jedná o hodnotu pěti haléřů. Hodnot bylo samozřejmě více, ale nikdy jsme je neviděli.

Jednou jsem procházel naším depozitářem a měl jsem trochu odpočinkovou chvíli. Namátkou jsem si vzal krabici a podíval se do ní. Objevil jsem korespondenci, která se týkala zrušení tramvajové tratě Na Ryšánku v roce 1970. Z toho byl tehdy docela průšvih, protože došlo ke zrušení trati v rozporu se stavebním povolením. V krabici však byla korespondence, kdy tehdejší odbor dopravy zaútočil na Dopravní podnik ve smyslu „vytrhali jste koleje a neobnovili je“. Mělo to samozřejmě nějaké závěry. Tehdy jsem zajásal, jak je to úžasné, udělal jsem si jen pár poznámek. Tolik volného času jsem zase neměl. Jenže od té doby to zase hledám! Nepoznamenal jsem si, v které krabici to je, což je elementární úkol každého historika. Kdybys viděl, kolikrát jsem v depozitáři stál a říkal si „tady to bylo“. Jsem si 100% jistý, že jsem korespondenci držel v ruce, ale stále ji hledám.



Nedotáhl jsem do konce uspořádání historického fondu týkajícího se tramvajových tratí. To je moje velká láska, která mě dostala k historii dopravy v Praze. V depozitáři mám asi 40 šanonů už rozříděných, ale potřebuji je seřadit podle určitého historického kritéria, zapsat, vytvořit mapu, aby se v tom jednou někdo vyznal. Teoreticky mě čeká ještě kopec práce, a kdybych tady nemohl do budoucna brigádníčit, tak sem stejně budu chodit jako badatel a budu pomáhat svému nástupci.

Našel jsi v archivu někdy něco tak zajímavého, že jsi zajásal?

Ano, taková situace opravdu byla. Přípravovali jsme skartační řízení, a to má svá pravidla.

Tento proces děláme poctivě a do balíků určených k likvidaci ještě koukáme, zda je to opravdu v pořádku. Náhodou jsem procházel balíky ekonomického rázu, kterým uplynula skartační lhůta asi o dvacet let dříve. To se čas od času stane v každém archivu. Poté jsem otevřel balík, četl jsem poznámky a najednou koukám na červené desky s názvem Vyčíslení škod Sovětskými vojsky ze srpna 1968. Kdyby šlo jen o čísla, tak je mi to upřímně jedno, ale najednou jsem v ruce držel všechna služební hlášení z 21. srpna 1968. Do té doby jsme nic o srpnu 1968 neměli a najednou jsem měl v ruce autentický dokument, pomocí kterého se dalo kompletně zrekonstruovat to, co se stalo před Českým



rozhlase, včetně výpovědí řidičů. Opravdu neuvěřitelný objev, který jsem poté použil v jedné z knih (Fakta a legendy MHD, 2010 – pozn. redakce).

Tvůj pracovní záběr je opravdu široký, jsi mimochodem i členem Muzejní rady. Je z tvého pohledu něco, co v muzeu chybí, a prosím, odhlédneme teď od kapacitních možností.

Nedávno jsme si s Robertem Marou říkali, že existuje jeden vůz, který byl předán z Prahy do Plzně a představuje generaci starých tramvajových vozů s podvozky Maximum traction, které již dávno neexistují. To je typ vozů, které v muzeu chybí. Nedávno se objevil jeden vrak, který má základ v tomto vozu. V muzeu mám však rád podvozek Křížíkova vozu (podvozek motorového vozu č. 7 vyrobený firmou F. Ringhoffer pro Křížíkova elektrickou dráhu Praha – Libeň – Vysočany

z roku 1896 – pozn. redakce). Velikou radost by mi udělalo, kdyby se na něj postavila replika vozové skříně, ale toho už se nedožiju.

Myslíš si ty osobně, že některé ze současných dopravních prostředků má ambici stát se stejným kultem jako tramvaj T3?

Dnes už je zapomenuto, že vozy T1 a T3 měly v počátcích provozu své mouchy. V roce 1956 byla dokonce většina tramvají T1 mimo provoz. Každé vozidlo si musí projít svými dětskými nemocemi, takže je asi předčasné o tomto mluvit. Je jasné, že když T3 ve svých modernizovaných verzích brázdí Prahou a pořád fungují, tak to o něčem svědčí. Myslím si, že i 15T bude mít spoustu příznivců. Jedním z důvodů, proč vznikl Kroužek přátel MHD, byl zájem o staré tramvaje, které dnes jezdí na lince 41. Když se blíží konec těchto vozů, tak se lidé sdružovali a fotili je, kdežto

dnešní nová generace zajímá metro a nové tramvaje. Ostatně, také s těmito vozy vyrůstají, takže je to logické.

Je známa tvoje úplně první dopravní fotka ze školního výletu na přívozu. Jaká je teď aktuálně tvoje poslední?

Tak teď je to hezky symbolické, protože moje poslední fotografie je z mobilu. Fotil jsem ranní výjezd tramvají zde v Hostivaři, odkud vyjíždí vozy z vozoven Hloubětín a Žižkov.

Tvé působení jako vedoucí archivu končí. Co začíná?

Vždy jsem se snažil propagovat Dopravní podnik, považuji to za nejhezčí období své kariéry. Ale čas nezastaví. Nastala chvíle odejít na odpočinek a uvolnit místo mladším. V roce 2012 jsem byl naposledy v Národním archivu regulérně bádát. Žádný historik však nemůže čerpat jen z jednoho zdroje. Je to tvorba mozaiky, kdy procházíš hromady kamínků, vybíráš, hodnotíš a snažíš se sestavit obraz. Nikdy nemůžeš brát z jedné hromádky. Několik aktivit jsem nasměroval do jedné doby a tajně doufám, že všechno rozepsané dotáhnu do konce.

Pavel Fojtík (65 let)

Již od dětského věku obdivovatel a od studentských let i propagátor městské hromadné dopravy. Od roku 1988 externě spolupracoval s Archivem DPP.

V roce 2005 nastoupil do archivu jako jeho vedoucí. Jako fotograf a autor se podílel na desítkách knih a filmových dokumentů věnovaných nejen historii hromadné dopravy v Praze.

V roce 2017 obdržel od předsedy Poslanecké sněmovny pamětní medaili za dlouholetou činnost pro Poslaneckou sněmovnu v podvýboru pro heraldiku a vexilologii. Patří mezi přední experty na užívání vexilologických symbolů v České republice.



NA ÉRU PAVLA FOJTÍKA PLYNULE NAVAZUJE ROBERT MARA

Text: Jiří Došlý
Ilustrační foto: Petr Hejna



22 809 PODNĚTŮ CESTUJÍCÍCH ZNAMENÁ NOVÝ REKORD

DOPRAVNÍ PODNIK PATŘÍ MEZI SPOLEČNOSTI, KTERÉ UMOŽŇUJÍ SVÝM ZÁKAZNÍKŮM – CESTUJÍCÍM – SDĚLIT SVÉ ZKUŠENOSTI S VYUŽITÍM NABÍZENÝCH SLUŽEB. OZNAČENÍ „ZVYŠOVÁNÍ KVALITY POSKYTOVANÝCH SLUŽEB“ SE TAK VÍCE ČI MÉNĚ OTEVŘENĚ PROMÍTÁ DO KOMPLEXNÍ STRATEGIE DPP. TEDY DO MATERIÁLU, JENŽ ODPOVÍDÁ NA OTÁZKY, JAKÝM SMĚREM SE NAŠE FIRMA BUDE V NÁSLEDUJÍCÍCH LETECH UBÍRAT. SVÝM DÍLEM K TOMUTO PROCESU PŘÍSPÍVAJÍ I TÉMATA, SE KTERÝMI DOPRAVNÍ PODNIK KONTAKTUJÍ SAMI CESTUJÍCÍ.

Agenda podnětů cestující veřejnosti je v DPP metodicky nastavena příslušnou směrnicí s názvem Vyřizování podnětů veřejnosti. Problematiku zastřešuje oddělení Komunikace a vnější vztahy, které je odpovědné za tzv. centrální příjem veškerých podnětů ze všech kanálů (kontaktní formulář na internetu dpp.cz, magistrátní kanál zmente.to, dopis, osobní podání, telefonické podání, podání přes e-podatelnu nebo datovou schránku atp.).

Díky expertům na výpočetní techniku DPP i magistrátu jsou podněty automaticky načítány do naší aplikace. Tento krok výrazně přispěl k plynulosti vykonávaných činností v agendě podnětů cestující veřejnosti.

Za rok 2018 Dopravní podnik zaevidoval 22 809 těchto podání. Meziroční nárůst všech podání činil 8 %. Díky chytrým telefonům, internetu, aplikacím a ostatním vymoženostem současné doby je tak jednodušší a dostupnější kontaktovat DPP než kdykoliv v minulosti. Vývoj počtu podání cestující veřejnosti od roku 2002 je uveden v grafu. V roce 2018 pokračoval nepřetržitý nárůst od roku 2002.

22 809 podání tvořilo 11 138 stížností, 10 911 dotazů a 760 pochval. V meziročním srovnání se počet stížností snížil o 3 %. Počet pochval vzrostl o 10 % oproti roku 2017 a počet dotazů vzrostl o 20 %. Strukturu podání – rozdělení na stížnosti, pochvaly a dotazy – přibližuje graf.

Nejčastějším důvodem, kvůli kterému cestující kontaktovali v roce 2018 Dopravní podnik, je **nepravdivost provozu**. Jde o stejné téma jako v roce 2017 a laicky řečeno jde o situace, kdy nás cestující kontaktuje z důvodu nepřijetí spoje podle jízdního řádu, nepravdivosti a změn kvůli plánovaným výlukám i mimořádných situací.

V rámci řešení každého podnětu provozní věcně příslušné útvary vyhodnocují, zda jde o podnět oprávněný či neoprávněný, resp. zaviněný nebo nezaviněný Dopravním podnikem. Pozornost si zaslouží porovnání s rokem 2017 v několika tématech, která se ze strany cestujících objevovala častěji. Vloni byl zaznamenán nárůst podání, která se týkala **stavu vozů, úklidu metra a nefunkčnosti výtahů** v síti pražské podzemky.

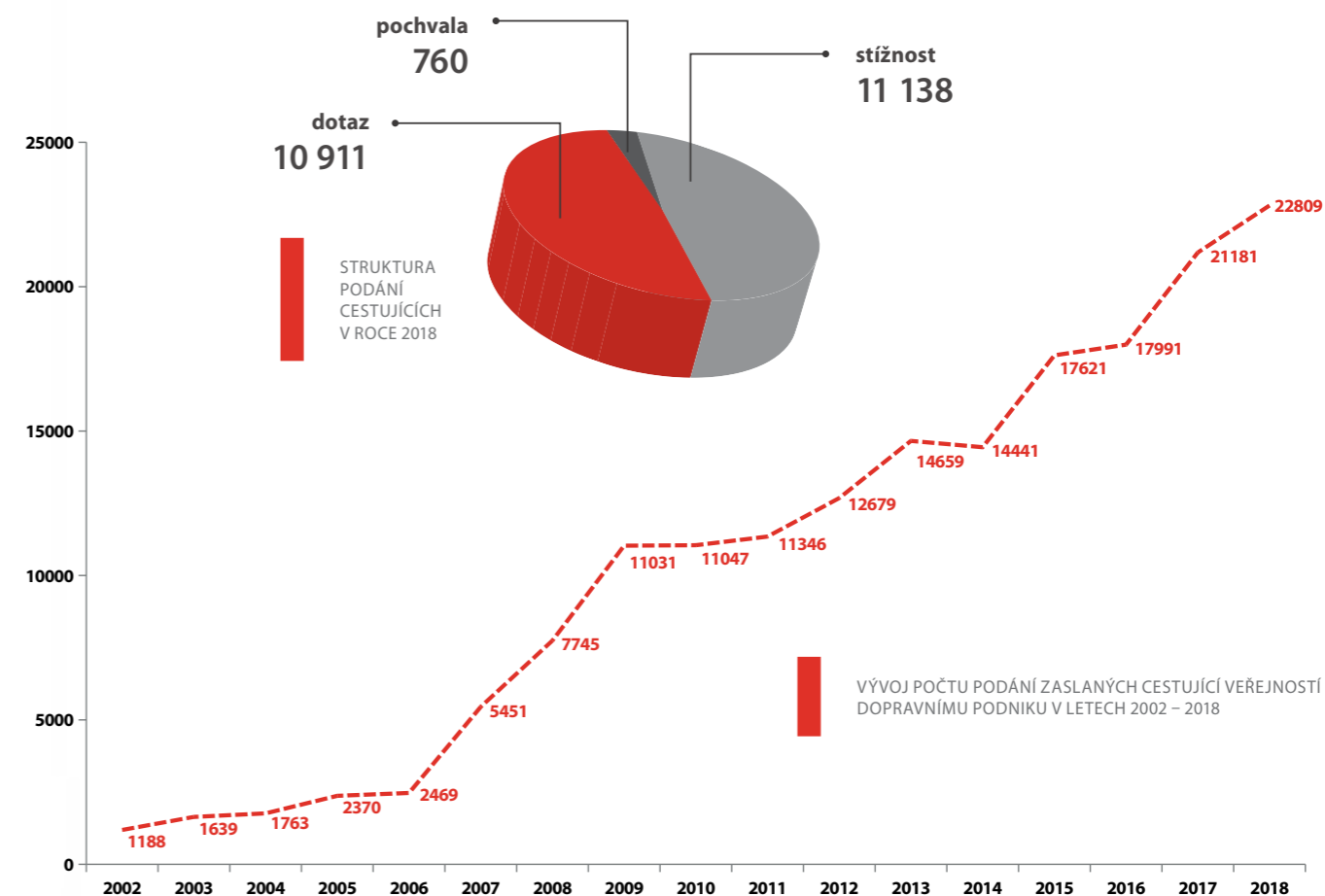
Rok 2018 byl z pohledu přijímání podnětů od cestujících specifický z několika ohledů. Od 25. května je v Evropské unii účinné nařízení Evropského parlamentu a Rady EU 2016/679 ze dne 27. dubna 2016 o ochraně fyzických osob v souvislosti se zpracováním osobních údajů a o volném pohybu těchto údajů a o zrušení směrnice 95/46/ES; Obecné nařízení o ochraně osobních údajů, známé pod písmenky GDPR. **Podávající je tedy od 25. května 2018 informován o zpracování osobních údajů na webových formulářích DPP.**

Podávající má tak možnost se dozvědět, že DPP jmenoval pověřence pro ochranu osobních údajů, který dohlíží na dodržování zákonných povinností a zásad ochrany osobních údajů společně s informací, jak pověřence

kontaktovat. Podávající je informován, že DPP uchovává osobní údaje tak dlouho, dokud je to nezbytné pro vyřešení podnětu, nejdéle však jeden rok od učiněného podání. Veškerá podání jsou na centrálním vstupu do DPP plně anonymizována, na věcně příslušné útvary DPP jsou podněty postupovány bez osobních údajů a identifikátorů podávajícího.

Nárůst dotazů ze strany cestujících meziročně o 20 % je možné vysvětlit spuštěním nového Multikanalového odbavovacího systému MOS v srpnu 2018, jen v prvním měsíci jsme byli kontaktováni téměř sedmi stovkami cestujících. Dalším tématem, které nutilo cestující nás kontaktovat, bylo zavedení slev pro studenty a seniory od září stejného roku.

Závěrem lze zmínit úspěšnou spolupráci s Magistrátem hl. m. Prahy na projektu propojení kanálu zmente.to se softwarovým nástrojem DPP pro řešení podnětů cestujících. Díky nasazení mnoha expertů na výpočetní techniku DPP i magistrátu jsou podněty týkající se veřejné dopravy automaticky načítány do naší softwarové aplikace, a to včetně případných příloh. Tento krok výrazně přispěl k plynulosti vykonávaných činností v agendě podnětů cestující veřejnosti.



Zaznamenal a nafotil: Petr Ludvíček

V KNIZE PŘÁNÍ JEDNIČKA PODTRŽENÁ

POTŘEBUJÍ SE STEJNĚ JAKO MY DOSTAT Z BODU A DO BODU B. POKUD TO JDE, NEJRADEJI POUŽÍVAJÍ METRO PRO JEHO RYCHLOST. STEJNĚ JAKO MY. MAJÍ TAKÉ SVÉ POVINNOSTI, STRASTI A RADOSTI. CESTUJÍ TAK V POHODĚ ANEBŮ POD TLAKEM, STEJNĚ JAKO MY. JE TU VŠAK PODSTATNÝ ROZDÍL – NEVIDÍ. DOPRAVNÍ PODNIK PROTO PODRUHÉ PRO DESÍTKY NEVIDOMÝCH A SLABOZRÁKÝCH USKUTEČNIL INSTRUKTÁŽNÍ DEN VE STANICI METRA – TENTOKRÁT NA BUDĚJOVICKÉ PŘI VELIKONOČNÍ VÝLUCE.

Karel Pátek,

vedoucí odboru Hasičský záchranný sbor DPP:

Hasiči na místě zajišťují bezpečný vstup pro nevidomé a jejich doprovod do kolejí. Dovedeme je technickým zázemím po schodišti do kolejí, pomůžeme překonat překážky a umožníme, aby si prostor osahali přímo v kolejích. Z jejich reakcí víme, že tuto akci vítají. Zajímají se o členění stanic metra, provoz podzemní dráhy, ale také o práci podnikových hasičů. Ti jim rádi, jak se chovat v případě pádu do kolejí a sami se dovidávají o problémech pohybu nevidomých v prostředcích MHD. Akce je tedy oboustranně přínosná. Díky diskuzím s nevidomými se učíme vnímat jejich potřeby a komunikovat s nimi.



Věra Macháčková,

vedoucí Komunitního centra Vrchlická SONS:

Za organizační tým tu sbírám podněty pro zpětnou vazbu, proto jsem si přinesla knihu přání a pochval. Akce je výborná, všichni spolu trpělivě a intenzivně komunikují. Chválí si hlavně podrobné popsání toho, co potřebují vědět, a možnost si osahat prostory. Vychází to na jedničku s hvězdičkou. SONS má 75 poboček a tentokrát se nám přihlásili i mimopražští účastníci z Liberce, Plzně, Přerova, Ostravy či Brna.

František Brašna,

vedoucí Metodického centra odstraňování bariér:

Máme na deset tisíc členů, takže jsme rádi, že takové akce můžeme opakovat. Metro je nejspolehlivější dopravní prostředek, standardy jeho provozu jsou z evropského pohledu na vysoké úrovni. Prvku pro bezpečný pohyb je tu dost a je třeba, aby se je nevidomí naučili používat. Z druhé strany bychom uvítali, kdyby se ostatní cestující k nám chovali vstřícněji. Budějovická je příklad stanice, kdy máme volný prostor, nemáme možnost se orientovat podle zdi. Jsou tu jediné vodící lišty, na kterých nám často stojí cestující a znemožňují nám pohyb. Určitě jsou pro nás důležité majáčky hlásící např. směr pohybu eskalátoru, na nástupišti pak bezpečnostní pás s reliéfním povrchem. Jsme podstatně dál, než jiná evropská města, takže spíše u nás jde pak o návaznost dopravního systému na povrch. Rozhodně hodnotím kladně předávání zkušeností mezi sebou.

Josef Jeníček,

vedoucí odboru řízení provozu JPM:

Máme pro nevidomé připraveny 3 stanoviště. Kolegyně Jana Šíková nevidomým popíše stanici, zejména pozici tlačítek k zastavení vlaku, možnosti vypínání napájení, řekne o hlášení majáček, vodící linii, o možnostech zastavení eskalátorů apod. Mým úkolem je seznámit je s vlakem – kde jsou tlačítka signalizace v nouzi za jízdy, informovat o mezerách mezi vozy a mezi vozem a nástupištěm. Rovněž o možnosti aktivovat upozornění pro strojvedoucího o své přítomnosti na nástupišti – pod hodinami se objeví písmeno D. Poté se otevřou vždy všechny dveře soupravy. I pro jejich doprovod je důležité vědět, jaké jsou možnosti pro zlepšení pohybu a orientace a jak se dá zastavit např. vlak. Třetí stanoviště je v režii hasičů.



FRANTIŠEK BRAŠNA ZE SONSU A REDAKTORKA TELEVIZE PRIMA NELA FRIEBOVÁ SI V RÁMCI NATÁČENÍ REPORTÁŽE NA CHVÍLI ROLE VYMĚNILI

Josef Jeníček:

Akce byla poprvé před dvěma lety ve stanici Vltavská. Impulzem k osvětě byl pád nevidomé studentky do kolejí. Ze strany SONSu byl zájem o provedení instruktáže a prohlídky. V běžném provozu se taková akce uskutečnit nedá, proto jsme využili výluk v provozu metra. Už na Vltavské jsme byli překvapeni velkým zájmem. V děkovaných reakcích se nejvíce opakoval přínos informací o možnostech využití systémů pro ulehčení pohybu nevidomých v prostorách metra. Hlavně oceňovali možnost si osahat žlábků mezi kolejnicemi, výšku nástupní hrany a informace o přírodních kolejnicích. Je úžasné, že to neberou jako výlet, ale jako užitečnou návštěvu k získání cenných informací, které mohou do každodenního cestování přenést. Když tu s nimi několik hodin komunikují, skláním se před jejich schopností vnímat i využíváním jiných smyslů než zraku. My, vidící, vnímáme jakýsi makro prostor a ostatní bereme jako samozřejmé. Oni makro nevidí, ale úžasně vnímají detaily. Navíc jsou příjemní, vnímaví, slušní, optimisticky naladěni.





Text: Jiří Šíkola a Zdeněk Rampa
Foto: Jiří Šíkola

Foto: Petr Hejma

45 let 1974–2019
pražského metra
s DP kontaktem

PRAŽSKÉ PODZEMNÍ PRAŽCE VZPOMÍNÁJÍ aneb PO ORGANIZAČNÍCH STOPÁCH PODNIKEM

Díl 5.

KDO V METRU VLÁDNE VEŠKERÉMU ELEKTRICKÉMU NAPÁJENÍ?

PRAŽSKÉ METRO JE SPOLEHLIVĚ NEJVĚTŠÍM KONZUMENTEM ELEKTRICKÉ ENERGIE V PRAZE I V PŘÍLEHLÉM OKOLÍ. DNES SE PODROBNĚJI PODÍVÁME NA SLUŽBU, KTERÁ ZAJIŠŤUJE TOK ELEKTŘINY OD DISTRIBUČNÍ SPOLEČNOSTI AŽ TĚMĚŘ K JEDNOTLIVÝM SPOTŘEBIČŮM. JE TO SLUŽBA ELEKTROTECHNIKA.



SÁL SOUČASNÉHO
ELEKTRODISPEČINKU
V BUDOVĚ CD

Služba Elektrotechnická vznikla spolu se zřízením Dopravního podniku hlavního města Prahy – Metro k 1. lednu 1971. Jejím prvním vedoucím byl jmenován Ing. Jiří Macháček, který byl pověřen vybudováním organizační struktury služby, jejím členěním i náborem pracovníků. Vzhledem k nově ustavenému podniku s technologií, která tu ještě do té doby nebyla, byl velkým lákadlem především pro mladé lidi, proto se často hovořilo o podniku mladých.

Je až s podivem, že přes to, že letos slavíme již 45. výročí zahájení provozu na lince C, jsou mezi námi stále ještě mnozí z těch, kteří na prvopočátku historie pražského metra připravovali provoz na stanicích jako pracovníci služby ještě před slavnostním otevřením pro veřejnost.

Od začátku svého fungování se služba rozčlenila do dvou základních skupin dle předmětu jejich činnosti, a to na štábní a provozní útvary. Již z významu slova *štábní* je zřejmé, že se jedná o útvary zajišťující technickohospodářskou a administrativní práci služby nezbytnou pro zdárný chod útvary provozních. Vykonávající tedy především práce údržbové, opravárenské, i vlastní obsluhu zařízení, včetně nezbytné administrativy na svěřeném úseku.

Struktura členění služby na jednotlivé útvary podle předmětu činnosti přetrvala s malými úpravami až do dnešních dnů. V současné době je vedoucím služby 241000 – Elektrotechnika Ing. Karel Mandok.



Odbor provozně technický zajišťuje tyto technickoadministrativní činnosti:

- sestavování ekonomického plánu, hlídání finančních toků;
- příprava a připomínkování projektové dokumentace;
- přejímky nových technologických souborů;
- tvorba provozních předpisů z oblasti bezpečnosti práce i pracovních postupů;
- sledování a archivace technické dokumentace.

Oddělení Automatizace ESZ má na starosti dálkové ovládání technologických zařízení a přenos snímaných veličin, což je pro dnešní dobu velmi typický a žádaný obor činnosti. Prostřednictvím výpočetní techniky a optických přenosových tras zajišťuje dálkové ovládání z elektrodispečinku v budově CD, společného pro všechny tratě metra. Jedná se zejména o vypínání nebo

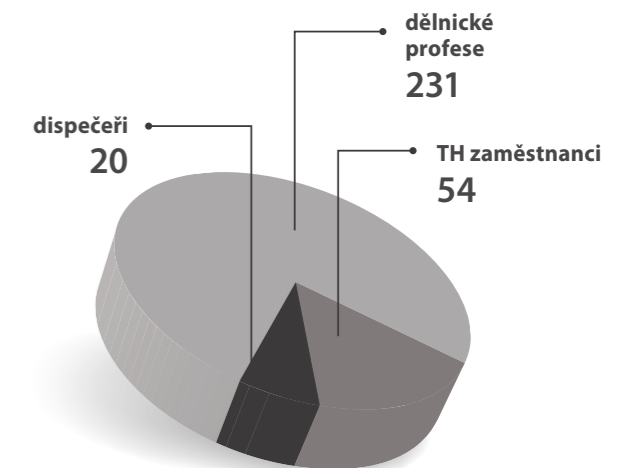
zapínání napájení, sledování stavu zařízení i měření elektrických veličin.

Rozsah je to opravdu úctyhodný: na všech stanicích metra jsou takto ovládány a monitorovány rozváděče 22 kV, trakční napájení 825 V pro napájení vlaků a silové rozvody pro chod motorů, tj. například pro eskalátory, hlavní větrání, staniční vzduchotechniku, čerpací stanice atd. Dále to jsou rozvody pro osvětlení – zde se ale nejedná o pouhé vypínání a zapínání, ale přímo o regulaci osvětlení. Regulace osvětlení LUXMATTE probíhá automaticky dle aktuálního denního jasu, a to ve vstupech do metra, nebo například na stanicích Rajska zahrada či Střížkov přímo na nástupišťích.

Do celého procesu navíc vstupuje elektrodispečer, který trvale monitoruje stav zařízení, ale může i osvětlení stanice dle potřeby nastavit na plný výkon.

ÚTVARY SLUŽBY ELEKTROTECHNIKA A POČTY ZAMĚSTNANCŮ:

241000	vedoucí služby Elektrotechnika	1
241100	odbor Provozně-technický	24
241150	odd. Automatizace ESZ	8
241500	provoz Rozvodné sítě a osvětlení	78
241600	provoz Kabelové sítě a trakce	38
241700	provoz Elektrické stanice	143
241800	odbor Elektrodispečink	23



Celkem 305 pracovníků

Provoz Rozvodné sítě a osvětlení

má ve správě osvětlení všech stanic metra, části rozvodů i rozváděčů 400/230 V pro osvětlení ve stanicích, napájení všech zásuvek 230 V a sdělovacího zařízení, ale též pro objekty obchodní vybavenosti stanic, včetně měření odebírané energie.

Pro představu o rozsahu spravovaného zařízení uvádíme pár orientačních údajů. Systém osvětlení představuje zhruba 42 000 svítidel ve veřejných prostorech, 44 700 ks svítidel v neveřejných služebních prostorech a 24 300 kusů svítidel v traťových tunelech, větracích šachtách a dalších přílehlých prostorách, takže celkem asi 111 000 kusů svítidel.

Veškeré osvětlení se dělí na hlavní a nouzové, přičemž každé je napájené z jiného zdroje tak, aby při výpadku napájení hlavního osvětlení svítilo nouzové, napájené ze staničních aku-baterií. Nutnost zálohovaného napájení osvětlení je zřejmá již z faktu, že naprostá většina osvětlovaných prostor je v podzemí, proto je také údržbě celého systému osvětlení věnováno nemálo péče i finančních prostředků.

Provoz má také v údržbě systém automatizovaného řízení osvětlení LUXMATE, který monitoruje aktuální stav všech osvětlovacích těles, například poruchové stavy a informace o nich předává jak přímo pracovníkům údržby ve stanicích, tak i z 27 stanic na dispečerské pracoviště.

Provoz Kabelové sítě a trakce spravuje rozsáhlou kabelovou síť metra včetně satelitních objektů a částí osvětlení dep, především pak veškeré trakční zařízení – od plusových napájecích kabelů z měřičů přes úsekové odpojovače, zkratovače a indikaci přítomnosti napětí v přívodní kolejnici až po bezpečnostní tlačítka pro nouzové vypnutí napájení přívodní kolejnice, často využívaná v případech mimořádných událostí.

Provoz udržuje 280 km kabelů 22 kV, a to až z rozvodu Pražské energetiky. Část kabelové sítě je uložena v tunelech, v kabelových kolektorech a velká část i v zemi. Z rozsáhlé kabelové sítě je toto výčet jen té menší, primární části. Proto v případě poruch i údržby, nebo jen kontroly stavu, je nutná diagnostika stavu jak kabelů, tak i jednotlivých silových elektrických zařízení. Nově vybavené pracoviště diagnostiky je přínosné z hlediska operativnosti při vyhledávání poruch v kabelových sítích, při měření stavu izolace a přechodových odporů, a to i v silových zařízeních.



ROZVÁDĚČ 22KV MĚNÍRNY A DISTRIBUČNÍ TRANSFORMOVNY VE STANICI NEMOCNICE MOTOL



ÚDRŽBA OSVĚTLENÍ POMOCÍ PLOŠINY VE VESTIBULU STANICE KAČEROV

Provoz Elektrické stanice je personálně největším a po stránce množství zařízení nejobsažnějším útvarům služby. Do jeho správy, údržby i obsluhy spadají všechny měřírny a distribuční transformovny v metru, depech i přílehlých budovách. Jedná se celkem o 70 elektrických stanic – z toho je 25 distribučních transformoven, 45 kombinovaných měřírny a distribučních transformoven.

Distribuční transformovna (DT) transformuje napětí 22 kV na napětí 400/230 V a distribuuje je k vlastní spotřebě příslušné stanice.

Měřírna a distribuční transformovna (MDT) má funkci sdruženou – to samé jako předchozí, ale navíc transformuje napětí 22 kV a zároveň je usměrňuje na napětí trakční 825 V a rozvádí přes stejnosměrný rozváděč a jednotlivé napájecí rychlovy-pínače na přívodní kolejnici, kde je "+", na pojižděné kolejnici "-" potenciál.



ČÁST DISTRIBUČNÍ TRANSFORMOVNY VE STANICI FLORA



PRACOVNÍŠTĚ V MĚŘÍM KABELOVÉM VOZE

Množství zařízení je to úctyhodné, vždyť na uvedených stanicích je celkem 342 ks transformátorů, z toho 97 trakčních. Další velmi důležitou součástí rozvodny je staniční aku-baterie, napájející část ovládacích obvodů, ale hlavně nouzové osvětlení stanic, tunelů a přílehlých podzemních prostor při výpadku normálního napájení. Lze proto bez nadsázky říci, že tyto rozvodny jsou srdcem celé

stanice, bez kterého její provoz není možný. Proto je všemu zařízení věnována maximální péče po stránce obsluhy, oprav i preventivní údržby.

Odbor Elektrodispečink integruje, ovládá i zastřešuje činnosti všech útvarů služby. Zajišťuje prostřednictvím dálkového ovládání

rozvod elektrické energie z přívodů PREDi po kabelech 22 kV, přes rozvody distribučních částí elektrických stanic ovládá osvětlení a napájení motorových rozvodů. Je odpovědný za zajištění trakčního napájení vlakových souprav, které realizuje prostřednictvím měřírny části. Řeší všechny mimořádné události, způsobené poruchovými stavy ať už v napájení z nadřazené sítě PREDi, nebo vlastního zařízení služby, případně i vnějšími vlivy. V každém případě musí zajistit napájení pro provoz nezbytných zařízení tak, aby nedošlo k omezení provozu nebo ohrožení cestujících veřejnosti.

Rozvoj techniky, prostřednictvím které je provoz silového zařízení dispečersky zajištěn, doznal za 45 let značného rozvoje. Vždyť v roce 1974 se začínalo na provizorním dispečinku ve stanici I. P. Pavlova, ale bez jakéhokoliv dálkového ovládání! Všechny manipulace probíhaly ručně, bez signalizace, prostřednictvím telefonních příkazů a hlášení od obsluh na elektrických stanicích.

V roce 1978 byl v podzemí rozestavěné budovy CD uveden do provozu elektrodispečink s první generací dálkového ovládání technologie elektrických stanic.

V roce 1997 byl zprovozněn elektrodispečink v nadzemních prostorách budovy CD s dálkovým ovládáním druhé generace s využitím výpočetní techniky, které s malými úpravami pracuje dodnes. Ve výhledu je

však již další etapa modernizace s tablemi z velkoplošných monitorů, které mohou navíc zobrazovat všechny měřené elektrické veličiny ze stanic ve zvoleném čase, včetně třeba projíždějících souprav.

O práci celého kolektivu služby Elektrotechnika vypovídá i výsledek vyhodnocení provozu za rok 2018 z hlediska mimořádných událostí: negativní příspěvní ani mimořádnost zaviněná službou 241000 nebyla evidována ani jedna. Můžeme si proto přát, aby takto vysoký standard odvedené práce si služba udržela i do budoucna co nejdéle.



NA HISTORICKÉM SNÍMKU PŘEDCHOZÍ PRACOVNÍŠTĚ ELEKTRODISPEČINKU V 1. SUTERÉNU CD Z LET 1978–1997



VZPOMÍNKA NA PŮSOBNÍ PROVIZORNÍHO ELEKTRODISPEČINKU VE STANICI I. P. PAVLOVA (1974–1978)

Příště: **Profil služby Sdělovací a zabezpečovací**
 Autor projektu "Pražské podzemní pražce vzpomínají": Zdeněk Rampa, vedoucí odb. řízení provozu JDCM



Zdroj: Facebook mdpo.cz

ČÍSLO 58 ŽIJE

Dobrá zpráva pro všechny fanoušky historické techniky. Vedení opavského dopravního podniku rozhodlo o obnově historického trolejbusu Škoda 14Tr07 (ev. č. 58). Průběh obnovy tohoto vozu můžete sledovat na facebookovém profilu opavského dopravního podniku nebo na instagramu @opavska58.



Zdroj: dpmb.cz

RETRO TRAMVAJE V PROVOZU

V neděli 14. dubna 2019 zahájil brněnský dopravní podnik provoz retro tramvají. Historické vozy tak můžete potkávat každý nepracovní den na lince číslo 10. Předpokládáné ukončení provozu retro tramvají je koncem října 2019.

POMOZTE S PUBLIKACÍ O MHD V CHOMUTOVĚ

Dlouholetý řidič trolejbusů a milovník historie MHD Jindřich Petráček v současné chvíli připravuje novou publikaci pojednávající o historii a současnosti městské hromadné dopravy v Chomutově. Pokud můžete některý ze čtenářů poskytnout historické jízdní řády, fotografie autobusů z let 1927–1990 či případně jiné materiály, může pana Petráčka kontaktovat na emailové adrese: historiemhd@seznam.cz



Zdroj: dpchj.cz

NOVÉ AUTOBUSY V KARLOVÝCH VARECH



Zdroj: Facebook DPKVas

I karlovarský dopravní podnik pokračuje v obnově vozového parku. V letošním roce se tak západočeský dopravce může pochlubit 14 novými autobusy a téměř 100% nízkopodlažní obsluhou linek. Cestující se však dočkají i dalších novinek, např. klimatizace či USB portů. Vozidla jsou zároveň vybavena kamerovým systémem a automatickým počítáním cestujících.

DVA ROKY PŮSOBNÍ ASISTENTŮ PŘEPRAVY

Ostravský dopravní podnik před dvěma lety zavedl novou službu asistentů přepravy. Asistenti pomáhají nastupovat a vystupovat handicapovaným cestujícím, maminkám s kočárky a zároveň poskytují informace pro cestování MHD, a to v rámci sítě DPO. Ve spolupráci s ostravskou městskou policií dohlížejí i na dodržování přepravních podmínek. Za dobu svého působení zkontrolovali přes padesát tisíc spojů a více než milion a čtvrt cestujících.

CO SPOJUJE SPŠD S DOPRAVNÍM PODNIKEM?

VÍTE, ŽE...



Střední
průmyslová
škola
dopravní, a.s.



Dopravní podnik
hlavního města Prahy



Víte, že...

- Dopravní podnik hl. m. Prahy je zřizovatelem Střední průmyslové školy dopravní, a.s., která patří k největším v Praze a poskytuje širokou nabídku technických oborů?
- učňovské středisko DPP zahájilo svou činnost už 1. září 1952 a SPŠD se tedy řadí k nejstarším učňovským školám v Praze?
- do procesu vzdělávání žáků školy je letos zapojeno i 7 vysokoškolsky vzdělaných odborníků z praxe z řad zaměstnanců DPP?
- pedagogové SPŠD se pravidelně účastní odborných stáží v DPP a nabyté poznatky pak předávají ve výuce svým žákům?
- vybraným žákům a absolventům SPŠD nabízí DPP Motivační, Absolventský a nový i Stipendijní program?

- během Motivačního programu v posledním ročníku studia mohou žáci během odborných praxí poznat různé provozy DPP a připravit se na budoucí práci v podniku?
- v Absolventském programu až dva roky pracuje absolvent SPŠD souběžně se starším kolegou, který ho zaučuje na svou pozici?
- díky Stipendijnímu programu mohou žáci pobírat v posledním roku studia 3000 Kč měsíčně?
- zaměstnanci a žáci školy úzce spolupracují s DPP na řadě propagačních akcí, například na Dni otevřených dveří DPP, veletrzích Schola Pragensis či Czechbus, akcích Den bez aut, Legendy, Den Pražské integrované dopravy a dalších?
- k zajímavostem patří, že žáci a žákyně oboru aranžér pod vedením mistrových odborného výcviku se již podruhé podíleli na výzdobě Vánoční tramvaje DPP?

TECHNIKA

Text: Petr Ludvíček
Foto: David Novotný a Pavel Fojtík

AUTO, CO POSTAVÍ TRAŤ

KVARTET NOVÝCH VOZŮ
MERCEDES UNIMOG SLOUŽÍ
Z KRAJE LETOŠNÍHO ROKU
V DOPRAVNÍM PODNIKU. VOZY
MEZI PRACOVNÍKY PROVOZOVNY
VRCHNÍ STAVBA ZNÁMÉ JAKO
ELEKTROCENTRÁLY NAHRAZUJÍ
LEGENDÁRNÍ VOZY PRAGA V3S.



Slangové pojmenování vozu je patřičné, jak nám potvrdil mistr Vrchní stavby Pavel Vénos. Srdcem vozu je totiž elektrocentrála důležitá pro pohon veškerého zařízení potřebného při stavbě a rekonstrukcích tramvajových tratí – vrtaček, utahovaček, rozbrusů, pil i vibrátorů pro betonáže. Jak říká, je to vůz, který obrazně řečeno postaví trať. Jako třeba tu v areálu hostivařských ústředních dílen, kde se sešla početná oranžová flotila speciálních vozidel DPP.

Čtyřka nových pomocníků se v dvojici liší v detailech. Jde například o výkon centrály podle toho, k čemu je vůz určen, vysvětluje vedoucí provozovny Vrchní stavba Michal Novotný. Dva Unimogy určené pro svářeče z provozu Výměny mají větší výkony, ale také jinak řešená místa pro posádku. Protože svářeči vyrážejí i k mimořádným událostem ve větším počtu, jsou jejich auta osazena sedačkami s bezpečnostními pásy i v nástavbě. Druhá dvojice vozidel, sloužící v podstatě jako pojízdné dílny, mají v zázemí pro posádku lavice.

Řidič Jan Červenka, přesněji zámečnick kolejevých konstrukcí, si 5 let na „vétřiesce“ zajezdil. Nyní předsedal na Mercedes a pochopitelně k vítězi všechny vymoženosti moderního vozidla, řízením, rychlostí, pohodlím počínaje a klimatizací konče. S praguekou, která ho nechala ve stychu jen jednou a sloužila podniku od roku 1960, se ovšem loučil nerad. Za volantem auta s trojicí hvězd jen tak zážitky spolehlivé „vejtrfasky“ z paměti nevymaže. ■

Text: Jiří Vašíček
Foto: Miloslav TomšůSTAV ZNÁMÝ Z MNOHA FOTOGRAFIÍ,
A TO PO VÝMĚNĚ DŘEVĚNÝCH PRAŽCŮ
ZA BETONOVÉ. MEZI KOLEJNICE (VÍCE
VPRAVO) JE VIDĚT PÁS VLAKOVÉHO
ZABEZPEČOVAČE

BETON ZA DŘEVO. ALE CO PÁSY VLAKOVÉHO ZABEZPEČOVAČE?

SE SYSTEMATICKÝM NAHRAZOVÁNÍM DOŽÍVAJÍCÍCH DŘEVĚNÝCH PRAŽCŮ NOVÝMI BETONOVÝMI NEROZLUČNĚ SOUVISÍ DEMONTÁŽ PROGRAMOVÉHO PÁSU VLAKOVÉHO ZABEZPEČOVAČE PA 135, KTERÁ MUSÍ VEŠKERÉMU DĚNÍ VŽDY PŘEDCHÁZET. TĚTO OPOMÍJENÉ, ALE NE NEZAJÍMAVÉ ČINNOSTI SE DNES PODÍVÁME POD POKLIČKU.

Tratová část vlakového zabezpečovače je konstrukčně koncipována tak, že k pražcům jsou přišroubovány ocelové konzole. K nim jsou přišroubována podpůrná prkna napuštěná protipožární impregnací, na nichž leží gumový pás. V něm jsou vypleteny jednotlivé programy, určující rychlost jízdy vlaku v daném úseku. Tento pás je k prknům zafixován klipsami.

Pro představu, každá konzole je upevněna k pražci párem vrutů a má šest šroubů pro nastavení v horizontální i vertikální rovině, každé prkno je připevněno ke konzolám osmi šrouby. Vezmeme-li v úvahu délku úseků, ve kterých se výměna pražců provádí, vychází nám tisíce šroubů, které je nutno povolit a při zpětné montáži opět dotáhnout.

Délka demontovaných pásů vlakového zabezpečovače mnohdy délku úseků měněných pražců překračuje. Je to dáno tím, že jednotlivé pásy je možno rozpojit po 50 metrech a ne

vždy vychází konec měněného úseku do míst, kde je možno programový pás rozpojit. Délku demontovaných pásů rovněž prodlužuje fakt, že v místech, kde je třeba většího množství informací, například výhybkové úseky ve stanicích s kolejovým rozvětvením, jsou programové smyčky zhuštěny, popřípadě na konstrukcích namontovány nad sebou pásy dva.

Jak tedy taková demontáž v praxi probíhá? Nejprve je třeba prověřit místní poměry a vypočítat, kolik metrů programového pásu bude třeba svinout a připravit příslušný počet bubnů, na které bude navíjen. Následně se uvolní klipsy, které mají za úkol držet pás na konstrukci. Na patřičných místech se programový pás rozpojí a dle situace se v pásech odpojí napájecí a zakončovací vývody programových smyček. Jednotlivé demontované části jsou označeny a navinuty na dřevěné bubny, které se pak dopraví do nejbližší stanice k uložení. Když je pás sundán, obnaží se nám podpůrná

konstrukce. A následuje odšroubování prken od konzol, ta se rovněž označí – a pak se odšrouboují konzole od pražců.

Sláva, můžeme začít měnit pražce, mohli bychom říci. Nikoliv, ještě je třeba odpojit od kolejnic stykové transformátory. Každý ze stykových transformátorů je ke kolejnicím připojen šesti lany zakončenými kónickými kolíky, opatřenými závitem. Ke kolejnici jsou připevněny maticí a stálost spojení zajišťuje ještě kontramatka. Počítáte-li sebou, máme zde k povolení dvanáct matek na jeden stykový transformátor, ovšem styk dvou kolejových obvodů obsahuje transformátory dva, to už máme k povolování 24 matek na jednom rozhraní kolejových obvodů. To by bylo v kostce vše a nyní už může opravdu probíhat samotná výměna pražců.

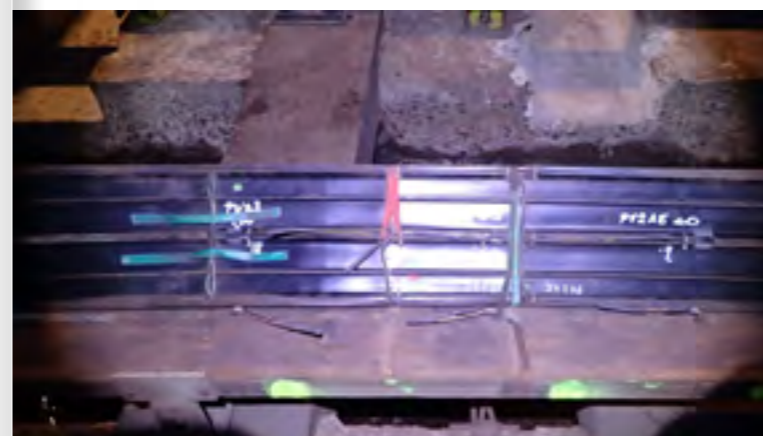
Pražce máme vyměněny a nastává proces zpětné montáže vlakového zabezpečovače: k novým betonovým pražcům, ve kterých



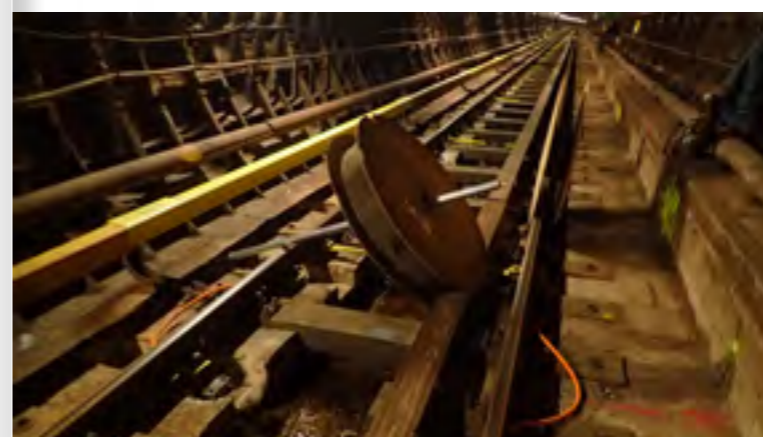
NA STARÉM DŘEVĚNÉM PRAŽCI JE VIDĚT KONZOLE PÁSU PO DEMONTÁŽI



NA TOMTO SNÍMKU S JIŽ NOVÝMI PRAŽCI JE PATRNĚ ROZHRANÍ MEZI ÚSEKEM S A BEZ PA 135



VĚTŠINA Z NÁS ZNÁ KRYT, TADY JE PÁS ZABEZPEČOVAČKY VIDĚT ZDOLA



BUBEN S NAVINUTÝM PROGRAMOVÝM PÁSEM PA 135

jsou již připraveny hmoždinky, se namontují konzole. Ke konzolám se přišrouboují zpět jednotlivá prkna. Ne vždy však vše přesně pasuje, neboť umístění konzol na nových pražcích je pevně dáno a posunuto na hranu. Nemusí tedy odpovídat předchozímu umístění na dřevěných pražcích, čili se některá prkna musí přizpůsobit tak, aby je bylo možno ke konzolám přichytit.

Když máme vše pohromadě a konstrukce sešroubována, může se započít s **rozvíjením jednotlivých programových pásů**, jejich pospojováním, připojením napájecích i zakončovacích vývodů programových smyček s vodotěsnou úpravou a zabezpečením pásů klipsami. Následuje proměření kontinuity každé smyčky zasažené demontáží i proměření a nastavení úrovně signálu všech programů na předepsané hodnoty. Ještě musíme natlouci a připojit všechna lana stykových transformátorů, změřit napětí na kolejových relé dotčených obvodů a zkontrolovat, zda odpovídá předepsaným hodnotám.

Nyní už zbývá než po sobě v tunelu uklidit, nic zde nezapomenout a může se konat **registrační jízda vlakovou soupravou, která prověří funkčnost všech programů, které byly naší akcí dotčeny.** Je-li vše v pořádku, nic nebrání zahájení provozu s cestujícími. Zde je nutno upozornit, že každý den provozu bez funkčního vlakového zabezpečovače znamená nezbytné posílení vlakových čet o druhého člena – ve všední den to reprezentuje navíc 19 směn, tedy téměř 200 přesčasových hodin!

První ranní vlak s cestujícími. Ti ve voze podřimují, někteří čtou a všichni se přepravují ke svému cíli stejně, jako tomu bylo před velikonocními svátky. Snad jen některý pozornější si povšimne novotou svítících pražců, které zahlédne, když netrpělivě vyhlíží příjíždějící vlak. Jinak se z jeho pohledu nic nezměnilo. O tom, kolik lidí vynakládalo úsilí, aniž mohli oslavovat svátky jara jako ostatní, aby nebylo nic k poznání a vlaky vyjely jako obvykle, nic netuší.

PŘEHLED PRACÍ VE VÝLUCE METRA MEZI STANICEMI PRAŽSKÉHO POVSTÁNÍ A BUDĚJOVICKÁ

předstihové práce – demontáž PA 135	přepavní výluky ve dnech 13. až 18. 4. 2019
zahájení výlukových prací s přerušením provozu	19. 4. 2019, 1:15 h
úsek BD – PN, 1. kolej (km 25,705 ÷ 25,901)	dodavatelsky vyměněno 322 ks pražců
manipulace s programovým pásem	5 pásů, tj. celkem 250 m
úsek PP – PN, 2. kolej (km 25,011 ÷ 25,120)	vlastními silami vyměněno 174 ks pražců+ upravena přírodní kolejnice
manipulace s programovým pásem	3 pásy, tj. celkem 150 m
ukončení výlukových prací a obnovení provozu	23. 4. 2019, 3:50 h
dokončovací práce – zpětná montáž PA 135	v rámci výlukových prací
zkoušky vlakového zabezpečovače PA-135	přepavní výluka dne 24. 4. 2019

STOCKHOLM: UMĚNÍ V METRU PŘINÁŠÍ MÉNĚ SEBEVRAŽD



Zdroj: andystravelblog.boardingarea.com

CENTRAL / T-CENTRALEN, JEDINÁ STANICE V SYSTÉMU STOCKHOLMSKÉHO METRA, KDE SE SETKÁVAJÍ VŠECHNY TŘI LINIE SYSTÉMU

Nejrychlejší formou veřejné dopravy ve městech je bezesporu metro, a proto je také velmi oblíbeným a využívaným dopravním prostředkem. To samozřejmě platí také pro Stockholm. První linka metra, která byla ve Stockholmu uvedena do provozu, byla obsluhována tramvají a vedla tunelem nazývaným Södertunnel po trase ze Skanstullu do Slussenu ve Södermalmu. Tunel Södertunnel, který je také známý jako tunel Katarina, byl otevřen 30. září 1933 a dnes je součástí stockholmské podzemní zelené linky. V roce 1940 bylo stockholmskou radou přijato důležité rozhodnutí o schválení vybudování stockholmského metra s těžkými vlakovými soupravami, které povede převážně podzemními tunele. Práce započaly v roce 1944.

Galerie ve skále

V roce 1950 spatřila světlo světa první linka metra mezi Slussenem a Hökarängenem. Dnes má stockholmské metro, švédsky tunnelbana neboli T-bana (označováno písmenem T), celkem 3 základní linky, které se dále rozvětvují, a tvoří tak celkem 7 tras. Tyto

linky jsou stejně jako v Praze rozděleny podle barev. Stockholm má modrou, zelenou a červenou linku. Provozně je obsluhováno více než 110 km a 100 stanic. Ročně přepraví okolo 330 milionů pasažérů.

Ke všem veřejným prostorům stockholmského metra je přístupováno s vícesmyslovým designem, založeným na vzájemném vztahu mezi pohybem, nasloucháním a viděním, což může mít pozitivní vliv na někdy relativně nepříjemný zvukový vjem, který provází každodenní provoz metra. Většina tunelů je vytesána v přírodní skále. Jejich stěny a stropy jsou hrubé, mají nerovný povrch s reliéfní strukturou. Tyto geometrické a materiálové vlastnosti napomáhají lepšímu rozptýlení zvuku než uměle vytvořené zvukové filtry.

Ale není to jenom praktická stránka, která odlišuje stockholmské metro od ostatních. Je to především veřejně přístupné umění, které na cestující dýchá doslova na každém kroku. Více než 90 ze 100 stanic metra je individuálně navrženo, vytvořeno a osazeno

POJEM METRO JE VĚTŠINOU VNÍMÁN JAKO PROSTOR URČENÝ K VEŘEJNÉ PŘEPRAVĚ CESTUJÍCÍCH S VÍCE ČI MÉNĚ ZDOBNÝMI PROSTORY OSTRÝCH GEOMETRICKÝCH TVARŮ, DOPLNĚNÝCH SKLEM, KAMENEM A ŠEDÍ. SPOLEČNÉ STANICE METRA PAK MOHOU BÝT NĚKDY VNÍMÁNY JAKO NUDNÉ A NEPŘÁTELSKÉ. NE VŠAK VE STOCKHOLMU, HLAVNÍM MĚSTĚ ŠVÉDSKÉHO KRÁLOVSTVÍ. ZDE METRO PŘEDSTAVUJE MNOHEM VÍCE NEŽ JEN ZPŮSOB DOPRAVY. MÁ VÍCEROZMĚRNÉ POSLÁNÍ ZALOŽENÉ NA VIZUÁLNÍCH, AKUSTICKÝCH A HMATOVÝCH INFORMACÍCH.

uměleckými díly. K dnešnímu dni je to již více než 150 umělců, kteří pomáhali stockholmskému podzemí vtisknout jeho jedinečný obraz. Mobilní umělecká díla jsou instalována na dočasnou dobu a mění se až čtyřikrát do roka. Díky tomuto uměleckému pojetí se právem stockholmské metro nazývá nejdelší uměleckou galerií světa a neomrzí se ani pravidelným návštěvníkům – cestujícím.

Metro zaslíbené umění a designu

Mnohé možná překvapí, že s realizací myšlenky povýšit technické prostory na uměleckou galerii, se započalo již v padesátých letech minulého století. V roce 1957 pozvali do stockholmského podzemí umělce, aby vyzdobili jeho stanice jako výraz demokratizace umění. Finský umělec Per-Olov Ultvedt zde provedl první dílo v prostoru centrálního uzlu. Na hrubě odkryté podloží namaloval na podkladě ostrých modrobílých květinových vzorů siluety dělníků, kteří ho postavili. Signe Persson-Melin a Anders Österlin spolupracovali na přípravě mozaiky v tunelech.



Zdroj: dezeen.com

LOVE / MILUJTE SAMI SEBE. MILUJTE SVÉ PŘÁTELE. MILUJTE SVÉHO PARTNERA. MILUJTE SVOU RODINU. MILUJTE SVÉHO MAZLÍČKA. ROZPROSTŘETE SVOU LÁSKU SUPER RYCHLOSTÍ, PROTOŽE TO JE PRAMEN, KTERÝ NIKDY NEVYSCHNE. DVOJICE GRAFICKÝCH DESIGNÉRŮ A ILUSTRÁTORŮ EMILIE MOTTET A ERIC SEVERIN POUŽILA VÝRAZNÉ RŮŽOVOU ANIMACI K ILUSTRACI LÁSKY V RÁMCI PROJEKTU EMOČNÍ UMĚLECKÁ GALERIE



Zdroj: commons.wikimedia.org

KUNGSTR / KUNGSTRÄDGÅRDEN – V ROCE 1971 BYL VSTUP DO STANICE PLÁNOVÁN Z PÁRKU. ZNAMENALO BY TO VŠAK LIKVIDACI NĚKOLIKA JILMŮ, COŽ VYVOLALO PROTEST ZNÁMÝ JAKO ELM TREE REVOLT. NESOUHLAS OBYVATEL SE VYPATLIL A DOŠLO K PŘESUNUTÍ VSTUPU. PÁRK I STROMY BYLY UŠETŘENY. UMĚLEC ULRIK SAMUELSON PROMÍT TL TENTO PROTEST I DO VIZUALIZACE STANICE. STANICE JE TAKÉ ZNÁMA TÍM, ŽE V NÍ ŽIJE PAVOUK, KTERÝ NEŽIJE NIKDE JINDE VE SKANDINÁVIÍ, SOUČASNĚ V NÍ ROSTOU DVA DONEDÁVNÁ NEZNÁMÉ DRUHY HUB



Zdroj: andystravelblog.boardingarea.com

STADION / STOCKHOLM STADION – STANICE LEŽÍ V BLÍZKOSTI STADIONU, KDE SE V ROCE 1912 KONALY OLYMPIJSKÉ HRÝ. UMĚLCI ÅKE PALLARP A ENNO HALLEK PROTO SVÁTEK SPORTU PROMÍTILI I DO VZHLEDU STANICE, A TO DUHOV V BARVÁCH OLYMPIJSKÝCH KRUHŮ

Postupně zde popustili uzdu své fantazii sochaři, malíři i ostatní rozmanití umělci. Dnes je proto možné při cestě do zaměstnání, za kulturou či jen tak za poznáním obdivovat různé mozaiky, sochy, malby, instalace nebo reliéfy, které zde vznikaly od padesátých let až do současnosti, a to jen za cenu běžné jízdenky. Hravý design stockholmského metra poskytuje lidem prostor, ve kterém se cítí dobře a vzbuzuje v nich pocit jistoty, důvěry a bezpečí.

Odpoutání od psychické zátěže

Bylo již s jistotou prokázáno, že toto prostředí snižuje počet pokusů o sebevraždy v prostorách metra.

Citlivé sladění praktické a estetické stránky poskytuje lidem dobré podmínky nejen pro cestování, ale také pro příjemné zážitky. Stockholm vkládá rozsáhlé investice do podzemního umění, což mu přineslo mezinárodní věhlas. Nebrání se ani vlivu moderního digitálního umění.

V průběhu letošního března bylo ve stockholmském podzemí nainstalováno několik set digitálních ploch, které znázorňovaly v reálném čase pocity obyvatel a návštěvníků Stockholmu. Cílem bylo pomoci cestujícím uvolnit se od stresu a podráždění z každodenního shonu velkoměsta. Celý projekt zaštiťovala „Emoční umělecká galerie“ a díla vyjadřovala mír, radost, lásku a bezpečnost. Emocionální pozice města je zachycena algoritmem, který analyzuje klíčová slova při vyhledávání na Google, sociálních médiích, článcích zpráv a dopravních informacích. Výstava byla, se 110 kilometry, nejdelší digitální expozicí na světě. Mezi zúčastněnými umělci byla taková jména, jako švédský grafik Andreas Wannerted a berlínský čínský umělec Susi Sie.

V současnosti, kdy se budují další stanice, bude stockholmské metro i nadále navazovat na tradici podzemního umění. Každá nová stanice bude mít svůj jedinečný výraz, který bude napomáhat zvyšování úrovně bezpečnosti a orientace cestujících. Nové stanice budou konstruktivně i umělecky ztvárněny tak, že je učiní nezapomenutelnými pro příležitostné návštěvníky, ale budou i zajímavým místem pro pravidelné cestující.

Z dlouhodobého hlediska se obraz stockholmského metra změnil z funkčního neosobního prostoru na veřejnou galerii umění. Ostatně i proto je motto letošního světového kongresu UITP, který se koná 9.–12. června, „The Art of Public Transport“ (Umění veřejné dopravy).

Text: Pavel Fojtík
Foto: Archiv DPP

HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

Zahájení provozu metra je obvykle spojeno s dnes už klasickými fotografiemi, na kterých generální tajemník Komunistické strany Československa slavnostně stříhá pásku na Kačerově. My tuto událost připomínáme jiným snímkem z Kačerova z 9. května 1974. Vlak ozdobený československými a sovětskými praporky (což je v případě metra naprosto kuriózní) stojí na koleji ve směru z centra. Jestli je to snímek pořízený po zahajovací jízdě nebo během prvního dne provozu, to nevíme. Zná někdo bližší údaj?



Ještě celkem nedávno jsme netušili při prohlížení jedné známé fotografie z Kačerova (nadhled na tamní konečnou tramvají a autobusů), že někdy kolem roku 1946 fotograf stisknul spoušť svého fotoaparátu ještě nejméně dvakrát. Objevily se totiž dvě další fotografie evidentně pořízené ve stejný den. Toto je jedna z nich. Fotograf tentokrát nebyl v okně, ale stál na chodníku a díval se na autobus stojící na konečné u čerpací stanice na nestlačený svítiplyn. Ještě v té době mnohé pražské autobusy jezdily na náhradní paliva. V tomto případě se svítiplyn čerpal do velkého vaku umístěného na střeše. O necelé tři desítky let později už tato konečná neexistovala a ustoupila – stejně jako dominantní dům v pozadí – silniční magistrále. Dům vpravo existuje dodnes, najdete ho v ulici Na Nivách. Originální fotografie má rozměr 17 x 12 cm.

Před 45 lety se Praha rozloučila se starými tramvajemi. Tehdy asi nikdo netušil, že je občas budeme po desítkách let opět potkávat na historické lince, anebo že si některou z nich budeme moci pronajmout. V době, kdy metro zahajovalo provoz, projel Prahou konvoj posledních vozů. Jednou ze zastávek byla konečná na Budějovickém náměstí. Pražanům hrála dechovka pražských dopraváků. Dnes je toto prostranství, kde bývala kolejová smyčka, zastavěno. Originální negativ má rozměr 6 x 6 cm.



Tak vypadal slavný palác Elektrických podniků kolem roku 1933, když probíhala jeho výstavba. V současné době probíhá zásadní rekonstrukce a možná se jeho současný stav od tohoto snímku příliš neliší. Budova bývala oficiálním sídlem Dopravního podniku až do konce minulého století (vlastně tisíciletí). Na originálním kvalitním skleněném negativu o rozměru 18 x 24 cm si můžeme přečíst i po letech informační tabuli s textem: „STAVBA ÚŘEDNÍ BUDOVOY EL. PODN. HLAV. M. PRAHY. / projektanti Ing. architekti A. Benš a J. Kříž Praha / stavební správa vrch. techn. rada Ing. Ct. Malý přednosta staveb. oddělení elektr. podniků hl. m. Prahy (E18) / zakládání, práce zednické a železobeton. provádějí sdruž. podnik. firmy Ing. Jan Matoušek, stavitel (následují adresy) a Ing. J. Záruba-Pfeffermann, úř. aut. civilní inženýr stavební a stavitel (opět následují adresy)“

Před 45 lety se stala velmi známou tato fotografie dívky od Jaroslavy Hussarové představující zcela nový odbavovací systém v pražské povrchové dopravě, tzv. mechanizované odbavování cestujících, čili zkráceně MOC. Známé „cvakací strojky“, které měly i několik spíš vulgárnějších přezdivek, a provázely obyvatele a návštěvníky Prahy až do roku 1996. Od května 1974 se začaly jízdenky prodávat v předprodejích a průvodčí z pražských tramvají definitivně zmizeli. Můžeme je znovu vidět jen v nynější nostalgické lince číslo 41. Dochovaná fotografie má rozměr 16,0 x 12,8 cm.



DOHODNĚME SE, ŽE SE DOHODNEME

NĚKTERÉ SMLOUVY JSOU DOMLUVENÉ HNED, U JINÝCH TO TRVÁ DÉLE A DALŠÍ SE I PŘES INTENZIVNÍ JEDNÁNÍ NEPODAŘÍ DOMLUVIT VŮBEC. NĚKDY JE PŘEKÁŽKOU POUZE DOHODA O CENĚ, JINDY SI KAŽDÁ ZE STRAN STANOVÍ ŘADU PODMÍNEK, ZE KTERÝCH PODLE ÚSTUPKŮ A NABÍDEK DRUHÉ STRANY POSTUPNĚ SLEJUJE. V TAKOVÝCH SITUACÍCH JE VHODNÉ UZAVŘÍT SMLOUVU O SMLouvĚ BUDOUČÍ, TEDY SMLOUVU O TOM, ŽE SMLOUVA NAKONEC BUDE UZAVŘENA. TYPICKÝ JE TENTO DRUH SMLOUVY TAM, KDE SE JEDNÁ O PRÁVA K NEMOVITOSTEM, MŮŽE SE OVŠEM UPLATNIT I JINDE.

Občanský zákoník upravuje smlouvu o smlouvě budoucí v § 1785 a následujících. Před 1. 1. 2014 platila úprava v občanském zákoníku a pro vztahy mezi podnikateli úprava v obchodním zákoníku. Obě starší úpravy měly společný požadavek písemné formy, tj. smlouvu o smlouvě budoucí bylo možné uzavřít pouze písemně. To nyní neplatí, lze ji dohodnout i ústně.

Smlouva o smlouvě budoucí musí obsahovat ujednání o tom, do kdy bude budoucí smlouva uzavřena. Zákon neomezuje dobu pro uzavření budoucí smlouvy, ani nestanoví její minimální délku. Pokud smlouva ujednání o tom, do kdy bude budoucí smlouva uzavřena, neobsahuje, platí, že musí být uzavřena do jednoho roku od podpisu smlouvy. Dále musí obsahovat ujednání obsahu budoucí smlouvy alespoň obecným způsobem, není tedy nutné, aby obsahovala podstatné náležitosti smlouvy, jak vyžadoval občanský zákoník účinný do 31. 12. 2013.

Zákon dále vyžaduje, aby se alespoň jedna strana zavázala po vyzvání smlouvu uzavřít.

K uzavření budoucí smlouvy tedy může dojít až po výzvě jedné ze smluvních stran. Až tímto vyzváním vzniká zavázané straně povinnost uzavřít smlouvu. Pokud nebude výzva učiněna včas, povinnost uzavřít budoucí smlouvu zaniká. Pokud tedy nebude výzva doručena druhé straně ve lhůtě pro uzavření budoucí smlouvy, zaniká nárok na její uzavření ze zákona.

Pokud naopak výzva ve lhůtě doručena bude, ale druhá strana odmítne smlouvu uzavřít, lze se soudně domáhat uzavření smlouvy a soud může rovněž určit obsah budoucí smlouvy. Ve smlouvě lze rovněž dohodnout, že obsah budoucí smlouvy bude určen třetí osobou, která bude ve smlouvě o smlouvě budoucí uvedena.

Občanský zákoník pamatuje také na tzv. podstatnou změnu okolností, tedy situaci, kdy se od uzavření smlouvy o smlouvě budoucí změnila okolnost, ze které strany při uzavírání smlouvy vycházely, a to natolik podstatným způsobem, že na zavázané straně nelze rozumně požadovat, aby smlouvu

Podle poslední úpravy občanského zákoníku lze smlouvu o smlouvě budoucí uzavřít i ústně.

uzavřela. Musí se přitom jednat o změnu zakládající zvláště hrubý nepoměr znevýhodněním jedné ze stran, typicky výrazným zvýšením nákladů nebo snížením hodnoty předmětu plnění.

K podstatné změně okolností musí dojít po uzavření smlouvy o smlouvě budoucí a musí se jednat o okolnosti nepředvídatelné a nepřekonatelné. Pokud by tedy okolnosti jedna ze stran mohla překonat se zvýšeným úsilím, než při uzavírání smlouvy o smlouvě budoucí plánovala vynaložit, o podstatnou změnu okolností se nejedná.

Tuto podstatnou změnu okolností však musí strana, která se těchto okolností dovolává ve svůj prospěch, oznámit druhé smluvní straně bez zbytečného odkladu poté, kdy nastaly. Pokud tak neučiní, je zavázána uhradit druhé smluvní straně škodu z toho vzniklou. Může se jednat např. o ušlý zisk v souvislosti s neuzavřením budoucí smlouvy.

Milan Zeman,
odbor Právní

Text a foto: Přemysl Kudrna



BRITSKÁ KOLONIE GIBRALTAR SE STEJNOJMENNÝM HLAVNÍM MĚSTEM LEŽÍ NA CÍPU PYRENEJSKÉHO POLOOSTROVA. TOTO STRATEGICKÉ ÚZEMÍ JE VÝZNAMNOU SPOJNICÍ MEZI STŘEDOZEMNÍM MOŘEM A ATLANTIKEM. NEJEN KOLOSÁLNÍ VÁPENCOVÁ SKÁLA, VÝRAZNĚ VYSTUPUJÍCÍ Z OKOLNÍ KRAJINY, JE PŘEDMĚTEM NAŠEHO DOPRAVNÍHO ZÁJMU.

PO ZEMI I DO VÝŠIN

Na šesti a půl kilometrech čtverečních se tu rozkládá naprosto jedinečný svět, který překvapí svou španělskou srdečností a britskou zdvořilostí. Velkou Británii tu připomíná řada věcí – červené telefonní budky a starobylé poštovní schránky z dob největší slávy britského impéria. Trvale zde žije asi 30 000 obyvatel, avšak díky přílivu turistů je tu velmi rušno. Spojení centra města s letištěm a hranicí se Španělskem zajišťuje autobusová společnost Calypso Transport i s červeně zbarvenými dvoupatrovými double-deckery známými z Londýna.

Státní společnost Gibraltar Bus Company provozuje linky 1, 2, 3, 4, 7, 8 a 9 s flotilou moderních nízko-podlažních midibusů Dennis Dart SLV a MAN Lion's City, které mají zmenšené rozměry (šířka 2,38 m a délka 8,8 m), což je ideální pro jízdu po zdejších úzkých ulicích. Jednosměrný lístek na autobus stojí 2,40 €. Autobusová linka 2 má 17 zastávek a vede z tržiště Market Place v centru města na konečnou zastávku Europa Point v cípu poloostrova dlouhým silničním tunelem, který sloužil na



přelomu 19. a 20. století pro průmyslovou železnici.

Kromě autobusové dopravy je obrovským zážitkem svést se zajímavou kabinovou lanovkou, která vede ze západního úpatí skály na její vrchol. Byla postavena v roce 1966 a v roce 1986 byla rekonstruována na provoz se stávajícími kabinami. Zdejší cable car má nástupní stanici u botanické zahrady Alameda, což je asi 20 minut pěšky z náměstí Casemates Square, kde každou sobotu prochází vojáci v dobových uniformách. Jedna kabina přepraví až 30 osob. Jezdí mezi třemi podpěrnými věžemi rychlostí 5 metrů za vteřinu. Vzdálenost mezi dolní a horní stanicí je 673 m. Pouhých 6 minut trvá cesta na vrchol skály Upper Rock.

Z terasy horní stanice lanové dráhy je nádherný panoramatický pohled. Na sever se tyčí pohorí Sierra Nevada nad pobřežím Costa del Sol, na východě přes modré Středozemní moře je v dále africké Maroko. Nejnovější zajímavostí jen pro odvážné je skleněná plošina Skywalk na tamní příkré skále ve výšce 340 metrů nad mořem. Je navržena tak, aby vydržela rychlost větru přes 150 km/hod a nabízí 360° panoramatické výhledy. Okolo stavby je 2,5 m široký prosklený chodník, který budí dojem, že se chodící vznášejí ve vzduchu.





PRAHA – LETŇANY, 13. 4. 2019

BARVY DPP V PALETĚ AUTOBUSOVÉHO DNE



Foto: Jakub Lachout