



Doprava nejsou jen vozidla, ale také jejich technické zázemí

V areálu ústředních dílen DPMB byla otevřena nová lakovna. V souvislosti s připravovaným zákonem o limitních množstvích emisí bylo třeba zvolit takové technické řešení, které splní požadavky tohoto zákona. Příprava investice byla zahájena v roce 2001 zpracováním studie a celá akce vyvrcholila slavnostním zahájením provozu nové lakovny a tryskače, které se uskutečnilo 21. ledna letošního roku za účasti nejen zástupců dodavatelských firem, ale i náměstka primátora města Brna Ladislava Macka. Celý projekt zpracovaný Kovoprojektou Brno byl svěřen na základě výběrového řízení společnosti ŽSD Brno, která se svými subdodavateli zahájila stavbu v září 2007 a vlastní výstavba pak trvala 17 měsíců. Nový areál obsahuje 9 lakovacích kabin, kabiny pro odmaštění, schnutí a broušení karoserií a stříkací stěny pro drobné díly. Vybavení kabin vozíky ulehčí náročnou činnost lakýrníků, zajistí bezpečnost práce a zkvalitní jejich práci. Na vlastní provoz lakování navazuje čistírna odpadních vod a výměňková stanice - moderní zařízení umožňující efektivní využití energií a vody. Rozhodujícím technologickým zařízením je pak vzduchotechnika. V nově vybudovaném provozu bude možné plně pokrýt potřeby lakování DPMB a to jak tramvajů, tak autobusů i trolejbusů při dodržení předepsaných emisních limitů.



Brněnská MHD slaví  
140 let

str. 2



Z historie líšeňské  
dráhy

str. 6



Bohunice mají opět  
obecní studnu

str. 8



Ocenění  
Brňané

str. 10

## Brněnská MHD slaví 140 let

Brněnská městská hromadná doprava letos slaví 140 let od svého vzniku. Pro DPMB je to velmi významné výročí a připravil proto celou řadu akcí, které jej budou po celý rok připomínat. Kromě oblíbených dnů otevřených dveří v podnikových areálech se mnohou Brňané i návštěvníci města těšit například na výstavu věnovanou 140. výročí vzniku MHD v Brně. Připravujeme ji v obchodní galerii Vaňkovka a měla by nejen ukazovat historii, ale také mapovat současnost a přiblížit veřejnosti hromadnou dopravu jako zajímavou součást života města. Výročí věnujeme rovněž publikaci srovnávající historickou a současnou hromadnou dopravu v Brně. Veškeré připravované akce se dají shrnout do následujícího přehledu:

### Únor 2009

V informační kanceláři DPMB, a.s. v Novobranské ulici 18 byl zahájen prodej výroční turistické známky.



### Začátek května

Křest publikace k výročí.

### 14. – 31. května

Výstava věnovaná 140 výročí MHD v Brně v obchodní galerii Vaňkovka.

### 5. – 7. června

Dny Dopravní nostalgie.

### 6. června

Den otevřených dveří v areálech DPMB - vozovny Pisárky a Husovice.

### Červen – prosinec

Expozice fotografií z výstavy ve Vaňkovce umístěná v tramvaji.

### 27. června

Den otevřených dveří v areálu lodní dopravy DPMB v Bystrci.

### 18. července

Den otevřených dveří v měnirně Údolní.

### 17. srpna

Den samotného výročí – Den otevřených dveří na centrálním dispečinku a křest tramvají.



## Tramvaje RT6-N1 konečně v provozu s cestujícími

Tramvaje RT6-N1 byly posledními tramvajovými vozy, vyrobenými a dodanými firmou ČKD Praha-Zličín před jejím zánikem. Tyto pěkné tramvaje však neměly šťastný osud a cestující museli velmi dlouho čekat na svezení se s nimi. Na sklonku roku 2008 byl završen desetiletý proces snahy o legalizování tramvaje typu RT6N1 pro provoz na dráze s cestujícími. Dne 18. prosince minulého roku vydal Drážní úřadem ČR Rozhodnutí o schválení typu drážního vozidla pro RT6-N1. O den

později byl vydán Průkaz způsobilosti drážního vozidla 1801. Předcházela tomu důkladná týmová práce zaměstnanců DPMB i spolupracujících společností a poděkování patří především externím partnerům SKD TRADE, a.s. a ZKV Kladno s.r.o. Dne 21. ledna byl vůz 1801 v medlánecké vozovně slavnostně předán, skončilo období zkušebního provozu a v současné době se už cestující mohou s tímto vozem setkat v pravidelném provozu na linkách v brněnských ulicích. (red)

## Brnem jezdí propagace turistiky na jižní Moravě

V pondělí 2. února byla na Malinovského náměstí v Brně slavnostně představena reklamní tramvaj Jihomoravského kraje, která byla vytvořena pro podporu kongresové a incentivní (pobídkové) turistiky na jižní Moravě v rámci projektu „Propagace jižní Moravy jako kongresové a incentivní destinace budoucnosti aneb Připraveni na 100 %!“. Projekt je spolufinancován Evropskou unií v rámci Regionálního operačního programu NUTS 2 Jihovýchod. Slavnostního představení tramvaje se zúčastnili zástupci Jihomoravského kraje v čele



## Kdysi a dnes 1972



Poznáváte? → str. 4

s hejtnanem Jihomoravského kraje Mgr. Michalem Haškem a představitelé partnerů projektu – statutárního města Brna, Centrály cestovního ruchu – Jižní Morava a Svazu obchodu a cestovního ruchu ČR. Partnerem akce je také Dopravní podnik města Brna, a. s.

„Právě propagací ve formě reklamní tramvaje chceme upozornit Brňany i návštěvníky jihomoravské metropole na akce, které se v Brně a kraji uskuteční v rámci předsednictví ČR v Radě EU,“ uvedl při této příležitosti Michal Hašek. (red)



## Spolupráce Brno - Stuttgart

Spolupráce Brna a hlavního města spolkové země Bádensko-Württembersko Stuttgartu trvá už 20 let. Při této příležitosti navštívila Brno delegace reprezentantů partnerského města. Součástí jejího pracovního programu bylo kromě odhalení sochy autora Otty H. Hajeka na nádvoří Nové radnice také pokřtění tramvaje, připomínající spolupráci obou měst. Akce, která se konala v Pisárkách 26. ledna, se zúčastnili primátoři obou partnerských měst Roman Onderka a Wolfgang Schuster.



## Služba DP asistent

Služba DP asistent je od 1. 9. 2001 brněnskou přepravní specialitou. Jedná se o osobní bezplatnou pomoc znevýhodněným cestujícím, nejčastěji starším nebo tělesně postiženým. Je však využívána také jako ambulanti informační služba při změnách v organizaci dopravy, při výlukách a dalších mimořádných situacích. Za 7 let fungování se může pochlubit bezmála tisícovkou úspěšných asistencí, z toho z 90% pro tělesně postižené cestující. V minulém roce požádalo o asistenci 57 přepravovaných, v 85% se jednalo o pomoc vozíčkářům. (to)

## Revizoři mají stále dost práce

Výsledky činnosti přepravní kontroly brněnského dopravního podniku v roce 2008 značně ovlivnilo výrazné navýšení počtu revizorů o 16 pracovníků a zvýšení efektivity procesu vymáhání přírážek k jízdnému. V roce 2008 bylo oproti předcházejícímu roku zkontrolováno o 56% více vozidel (celkem 228 tisíc) a při kontrolách zjištěno o 52% více cestujících bez platného jízdního dokladu. Vývoj počtu cestujících bez platné jízdenky zachycuje následující graf:

### NAPADENÍ REVIZORŮ

Přestože DPMB, a.s. klade velký důraz na neustálé zdokonalování svých pracovníků, k čemuž u revizorů patří také dovednosti při vyjednávání. Přes nácvik bezkonfliktního řešení složitých mezilidských vztahů a asertivního vystupování dochází poměrně často k napa-

dení revizora cestujícím bez platného jízdního dokladu s jeho následnou pracovní neschopností. Po snížení počtu úrazů v letech 2005 a 2006 došlo v roce 2007 a 2008 opět k jejich nárůstu. V roce 2008 bylo zraněno zatím nejvíce revizorů v historii dopravního podniku, a to rovných třicet.

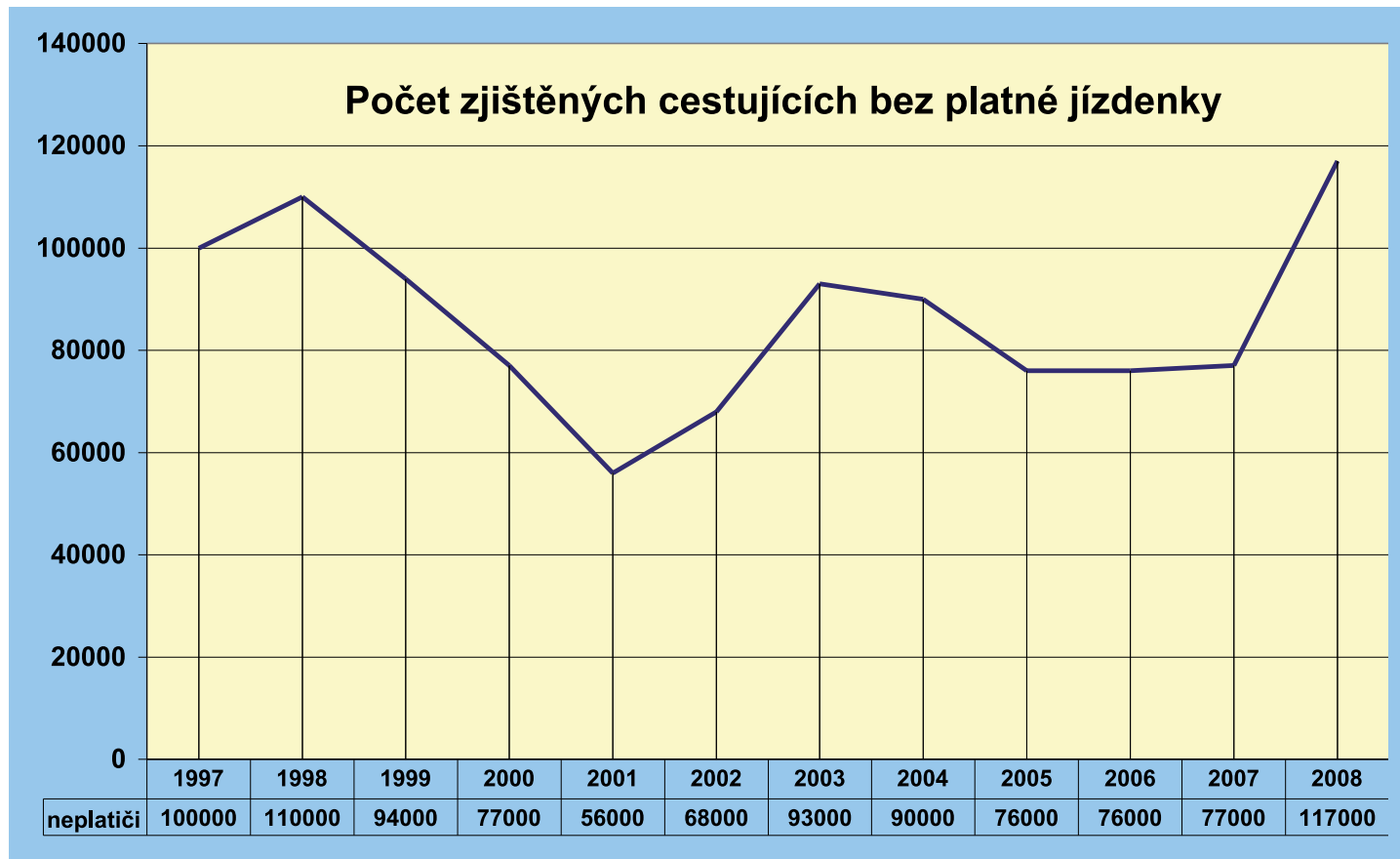
### VĚKOVÁ STRUKTURA NEPLATIČŮ

Věková struktura takzvaných černých cestujících dává velmi dobrý obrázek o rozvrstvení společnosti z hlediska neochoty platit za dopravu. V roce 2008 se oproti stejnému období roku 2007 se jejich věková struktura výrazně nezměnila. Nejvíce neplatičů je v kategorii od 18 do 25 let – plných 32%, i když u kategorií mládežnických došlo k mírnému poklesu. Důvodem je jednak nabídka velmi výhodného předplatného a jednak i preventiv-

ní činnost. Naopak dlouhodobě pomalu přibývá neplatičů ve všech kategoriích cestujících nad 30 let.

### DPMB KLADE DŮRAZ NA PREVENCI A INFORMAČNÍ FUNKCI

Činnost přepravní kontroly není pouze ve zjišťování a postihu cestujících bez platného jízdního dokladu. Velký důraz je přitom kladen i na skutečnost, aby revizor dokázal cestujícímu podat informace, a to nejenom o dopravě a dále aby dokázal zasáhnout i v případech mimořádných událostí, například při dopravních nehodách, neplánovaných výlukách či v jiných případech, kdy by mohla být ohrožena bezpečnost cestujících. V roce 2008 revizoři výrazně pomohli především při informování cestujících o změně organizace dopravy v souvislosti s výlukou v Husově ulici. Vít Prýgl



## ZMĚNY V DOPRAVĚ

### PROBÍHAJÍCÍ VÝLUKY

#### Havárie kanalizace v Údolní ulici

Z důvodu odstraňování havárie kanalizace v ulici Údolní mezi zastávkami Všetickova a Úvoz **od 3. února 2009 do ukončení prací** (předpoklad v době uzávěrky vydání časopisu do 22. února 2009) je vyloučena tramvajová doprava v úseku Komenského náměstí - Náměstí Míru. **Tramvajová linka 4** je ve směru od Maloměřického mostu a Obřan, Babické ukončena v zastávce Komenského náměstí. Výchozí zastávku pro opačný směr má v zastávce Česká. Jízdní řád linky 4 v úseku Obřany, Babická - Komenského náměstí (Česká) včetně vyznačených spojů zajišťovaných garantované nízkopodlažním vozidlem není změněn. **Náhradní doprava** je zajištěna mimořádnou autobusovou linkou x4 na trase Komenského náměstí - Náměstí Míru. Ve směru z Náměstí Míru jedou autobusy až do zastávky Česká. Autobusy **linky x4** obsluhují všechny tramvajové zastávky ve vyraženém úseku.

#### Uzávěra ulic Jílkovy, Pražské a Husovy

Obě akce nadále pokračují za opatření zveřejněných v dřívějších číslech měsíčníku Šalina.

### PŘIPRAVOVANÁ DOPRAVNÍ OPATŘENÍ

#### Jarní prázdniny

**Od 23. do 27. února 2009** budou na všech základních a středních školách v Jihomoravském kraji jarní prázdniny. Doprava **na linkách 1 až 84** bude vedena podle jízdních řádů pro **PRACOVNÍ DNY – PRÁZDNINY** a rovněž nepojedou zvláštní autobusové školní spoje. Oproti letním či vánočním prázdninám bude zkrácen interval mezi spoji autobusové **linky 53** a ve špičkách rovněž na tramvajové lince 12 v úseku Zvonařka – Královo Pole, Červinkova. U vlaků a regionálních linek IDS JMK doporučujeme věnovat pozornost omezením některých spojů označených příslušnými inverzními značkami.

#### Oprava kolejí na Palackého třídě

Z důvodu opravy kolejí bude od ranních výjezdů **v sobotu 28. února nepřetržitě do ukončení prací v neděli 1. března 2009** (předpoklad do 17 hodin) vyloučen

provoz tramvajů v úseku Hlavní nádraží – Řečkovice (Královo Pole, nádraží). Tramvajová **linka 1** pojezdí po dobu výluky pouze v úseku Bystrc, Ečerova – Hlavní nádraží a dále odklonem do smyčky Zvonařka. Tramvajová **linka 6** bude po dobu výluky **mimo provoz**. **Náhradní dopravu** za tramvaje zajistí mimořádná autobusová **linka x1** na trase Hlavní nádraží – Řečkovice a **linka x6** na trase Hlavní nádraží – Královo Pole, nádraží. Autobusy náhradní linky x1 budou zastavovat na za-



stávce **Tylova** společně s linkami 41, 42, 65, 70, 71, 72, 90 a 91. Vzhledem ke změnám v obězích vozidel nebude možné v uvedených dnech na linkách 1, 6, x1 a x6 dodržet časy garantovaných odjezdů nízkopodlažních vozidel dle běžného jízdního řádu. O odjezdu těchto vozidel se prosím informujte na telefonním čísle 5 4317 4317.

#### Výluka trolejbusů na Královopolské ulici

V souvislosti s výstavbou mimoúrovňové křižovatky Hradecká - Královopolská bude **od 8. března 2009** (předpoklad asi na 2 roky) vyloučen provoz trolejbusů v úseku Přívrat - Slovanské náměstí. **Trolejbusy linky 30** pojezdí v pracovní dny od 5 do 20 hodin jen v úseku Bystrc, Černého - Přívrat

a odklonem do smyčky Vychodilova. **Náhradní doprava** bude v dané době zajištěna autobusovou linkou x30 na trase Vrázova - Přívrat - Královo Pole, nádraží a v úseku Přívrat - Královo Pole, nádraží rovněž pravidelnými **okružními linkami 44 a 84**. Ve večerní době pracovních dnů a v nepracovních dnech celodenně bude provoz **linky 30** zajištěn autobusy na celé trase Bystrc, Černého - Královo Pole, nádraží. Důvodem rozdílného způsobu zajištění náhradní dopravy je omezený počet disponibilních autobusů v denní době pracovních dnů. Z důvodu související změny oběhů vozidel dochází rovněž ke změnám odjezdů zajišťovaných nízkopodlažním vozidlem v jízdním řádu **linky 34**.

#### Změny v dopravě od 8. března 2009

Neděle 8. března 2009 je celostátním termínem dílčích změn jízdních řádů drážních i autobusových dopravců. K tomuto datu dojde na části linek MHD ke drobným změnám jízdních řádů. Změny lze charakterizovat především úpravou časových poloh spojů. V daném termínu bude rovněž v souvislosti s úpravou umístění autobusové zastávky Maloměřický most směr Obřany vrácena **linka 75** na původní trasu obousměrně ulicí Karlovou přes stejnojmennou zastávku, čímž uvedená linka opustí dočasně obsluhovanou zastávku Tomkovo náměstí. (chud,sei)

*Sledujte dále také aktuální informace na internetových stránkách [www.dpmb.cz](http://www.dpmb.cz), v tisku a vývěskách na zastávkách. Rovněž lze využívat službu Robot - automatické zašlání aktuálních informací o změnách v dopravě prostřednictvím elektronické pošty, které lze přihlásit přímo na internetových stránkách [www.dpmb.cz](http://www.dpmb.cz).*

## Kdysi a dnes – Malinovského náměstí

Tramvaje na Malinovského náměstí kdysi jezdily směrem na Cejl tak, že od Řečkovic i od hlavního nádraží zatáčely „u hodin“ a zastávku tedy měly před divadlem, tak jak je tomu dosud ve směru opačném. Až v červenci roku 1978 došlo v rámci rekonstrukce ke zrušení oblouku z Divadelní ulice vpravo k Cejlu a převedení tramvajů na jednokolejnou trať za palácem Morava, s novou zastávkou „u Tuzexu“. Tudy pak kvůli sjednocení nástupu směr Cejl jezdily i tramvaje od Řečkovic. Na snímku z roku 1972 souprava vedená motorovým vozem č. 85 (původně 126) z roku 1928 v posledním roce provozu s cestujícími. (jb)



## PLUS - MINUS

**Chtěl bych se zeptat na garantované nízkopodlažní spoje. Již dvakrát se mi v průběhu podzimu někdy o víkendech stalo, že garantovaný nízkopodlažní spoj nejel. Řidič mi ochotně sdělil, že je to díky výluce (to poslední byl spoj tramvaje č.1 od Pisárka na Bystrc). Bohužel ale jakékoliv informace o této výluce na zastávce chyběly...**

V uvedeném případě se jednalo o výluky tramvajové dopravy v úseku Hlavní nádraží - Řečkovice ve dnech 18.-19.10. a 1.-2.11.2008. S ohledem na jiný počet tramvají ve zkráceném úseku a na související změnu oběhů vozidel opravdu nebylo možno dodržet posloupnost odjezdů zajišťovaných nízkopodlažními vozidly dle standardního jízdního řádu. Snahou při těchto výlukách ovšem je řídit nízkopodlažní vozidla minimálně ve stejném, ale spíše kratším intervalu než dle běžného jízdního řádu. Informace týkající se odklonu linek, přestupu na náhradní dopravu apod. jsou vyvěšovány na zastávkách vždy ve vyloučeném úseku a dále v úseku se zachovaným provozem ve směru od konečné k výluce. V opačném směru (v tomto konkrétním případě od Hlavního nádraží do Bystrce) je provoz tramvají zachován, tudíž s výjimkou garance nízkopodlažních spojů nemá informace o odklonu a náhradní dopravě pro cestující význam. Dotaz je pro nás ovšem námětem na zlepšení informovanosti i v tomto směru, což zahrnuje do přípravy informačních plánů při budoucích podobných výlukách či opatřeních.

**Linka 30 Královo Pole – Bystrc jsou mezi zastávkami Husitská s Skácelova trolejbusy úplně nacpané. Řešením by bylo poslat na spoj, který je na Husitské 7:19 nebo 7:24 kloubový trolejbus.**

Tohle by bylo skutečně jednoduché řešení, jehož základní podmínkou by byl větší poměr kloubových trolejbusů vůči standardním v našem vozovém parku. V současnosti disponujeme pouze 22 takovými kapacitními vozidly, která jsou nasazována pouze na linky 25 a 26, kde jsou plně využita po celý den provozu. Provoz na linkách 25 a 26 zajišťuje celkově 40 trolejbusů. Nepředpokládáme tedy, že by se v nejbližším období podařilo na linku 30 kloubové trolejbusy nasazovat. Pouze připomínáme, že od 8. března bude na lince 30 zahájena dlouhodobá výluka a provoz především v úseku Královo Pole, nádraží – Přivrat bude zajišťován pouze autobusy (viz informace na jiném místě tohoto čísla).

**Podávám stížnost na autobusy ze Slatiny na Úzkou č. 77. V době od 14:30 do 15:00 hod. jezdí jen dva autobusy a ke všemu krátké a nedá se do nich dostat jak jsou narvané. Je to až hrůza, už je to nejmíň 2 měsíce a nikdo s tím nic nedělá.**

V dané půlhodině jedou dle jízdního řádu spoje tři. Navíc je od 19. ledna řazen na linku 77 další posilový spoj (kloubový autobus) jako posila po ukončení směny ve 14:30 hod., což je novinka od prosince. O změně pracovní doby ze strany zaměstnavatele jsme se dozvěděli přibližně týden před změnou jízdních řádů v prosinci. V současnosti také probíhá v oblasti průmyslové zóny ověřovací dopravní průzkum. Máme totiž poznatky, že v souvislosti se snížením počtu zaměstnanců v některých firmách nejsou autobusy vždy vytiženy. Jedná se především o podvečerní a večerní doby ukončování směn, kdy jedou autobusy ve velmi krátkém intervalu (2-5 minut) za sebou.

**Bylo by možné posílat na linku 37 kloubové trolejbusy? Ráno asi do 10 hodin a odpoledne, když jedou lidé z práce.**

Po dodání nových trolejbusů v letošním roce předpokládáme nasazení několika kloubových trolejbusů i na linku 37 (maximálně 5 vozidel v pracovní

den). To však musí být potvrzeno ještě z pohledu kapacity napájecí sítě a dalších souvisejících provozních aspektů. Uvedené je tedy ve stádiu úvah a prověřování. V případě, že vše dopadne dle předpokladů, mohlo by být výše uvedené realizováno na podzim nebo v závěru letošního roku.



Dopravní podnik města Brna, a.s.  
přijme do pracovního poměru

### řidiče tramvají, trolejbusů, autobusů

#### Požadujeme:

- věk od 21 let
- řidičské oprávnění minimálně sk. „B“

#### Nabízíme:

- rozšíření řidičského oprávnění ze sk. B, C na D a získání průkazu profesní způsobilosti řidiče
- práci v rozvíjející se a stabilní firmě s jistotou výdělku
- sociální výhody (např. 1 týden dovolené navíc, rodinné jízdní výhody, stravování, příspěvek na rekreaci, příspěvek na penzijní připojištění)

#### Náborové příspěvky:

- pro držitele řidičského oprávnění sk. „D“ a průkazu profesní způsobilosti řidiče, kteří nastoupí jako řidiči autobusů nebo řidiči trolejbusů
- pro držitele řidičského oprávnění sk. „C“, kteří nastoupí jako řidiči trolejbusů
- pro držitele řidičského oprávnění sk. B, kteří nastoupí jako řidiči tramvají

Nabízíme možnost vedlejšího zaměstnání řidičům autobusů – výhradně s ŘO sk. D + průkazem profesní způsobilosti řidiče

Bližší informace podá osobní oddělení DPMB, a.s., Hlinky 151, Brno, telefon 543171222, 543171226.

### Anketní lístek

Vážení cestující,  
záleží nám na Vašem názoru. Prostřednictvím tohoto anketního lístku nám můžete sdělit, co Vás v brněnské hromadné dopravě trápí, nebo co se Vám naopak líbí. Stačí jen krátce vepsat Vaše sdělení a lístek odevzdat v informační kanceláři DPMB, a.s. v Novobranské ulici nebo v některé ze stálých prodejen jízdních dokladů DPMB. E-mail: dpmb@dpmb.cz

MUŽ:  ŽENA:  VĚK: \_\_\_\_\_ POVOLÁNÍ: \_\_\_\_\_

Vaše sdělení: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

## Z historie Líšeňky (II.)

V roce 1941 byla Akciová společnost místní dráhy Brno-Líšeň sloučena se Společností brněnských elektrických pouličních drah. Krátce poté byla zahájena elektrifikace tratě a tramvajová doprava byla zahájena v lednu 1943 na Stránskou skálu (Schwedenwall) a od listopadu téhož roku jezdila už linka L v celé trase z Nových sadů až do Líšně. Dne 1. dubna 1944 byla Líšeň administrativně připojena k Brnu.

V tomto roce byla trať poškozena náletem, po obnovení provozu byla přečíslována na „desítku“, jen vložené vlaky zůstaly označeny písmenem L. Po válce byl provoz obnoven 25. května 1945 opět pouze v parní trakci, až na konci roku vyjely do Líšně zase tramvaje. Parní vlečkový provoz se udržel až do roku 1947, kdy byly obě původní lokomotivy odprodány armádě. V témže roce také byla v Líšni vybudována tramvajová smyčka. V září 1949 bylo dokončeno zdvoukolejnění tratě na Stránskou skálu a v létě 1950 už byla druhá kolej až do Líšně. V letech 1962 – 64 jezdila „desítká“ z Líšně do Králova Pole, Tesla a po velké reorganizaci dopravy od 29. března 1964 pak z Líšně do Bystrce, čímž se stala nejdelší brněnskou tramvajovou linkou. Na krátký čas zavítala do Líšně i nová linka 15 z Pisárků. To už se však blížil konec tramvajové dopravy do tohoto brněnského před-



Vůz líšeňské dráhy v depozitáři Technického muzea Brno



Bývalé nádraží „Líšeňky“ v Černovicích



Bývalé nádraží v Líšni - dnes v areálu Technického muzea

městí. Od 4. října 1964 byl zastaven tramvajový provoz v úseku Stránská skála – Líšeň, aby už nikdy nebyl obnoven. Úsek z Černovic na Stránskou skálu byl koncem šedesátých let přestavěn a trať je od roku 1970 vedena ulicí Nezamyslovou. V roce 1974 bylo obnoveno napojení úseku Stránská skála – Líšeň jako jednokolejná spojka do areálu Technického muzea v prostoru bývalého líšeňského nádraží. Trať bývala využívána k výjezdům provozuschopných muzejních vozidel při oslavách různých výročí, i když vozy musely být taženy nebo tlačeny vozíkem na dieselový pohon, neboť na spojovací trati nebyly troleje. Dnes je tato trať v dezolátním stavu, zarostlá a naděje na její obnovu je minimální. V areálu muzea stojí udržovaná budova původního líšeňského nádraží, naopak nádraží černovické stále chátrá.



(JB) Dnešní stav tramvajového tělesa líšeňské dráhy za ulicí Holzova

## K připravovanému rozvoji brněnských tramvajových tratí

**Nezastupitelné místo tramvajových linek v dalším rozvoji a zkvalitňování městské hromadné dopravy v Brně charakterizují nejpřesvědčivěji dva nyní již podrobně rozpracované projekty.**



Souvisí s městskými částmi, které charakterizuje v současné době velice živý stavební ruch. První se týká rozvojového fenoménu rychle modernizovaného univerzitního centra

v západní části města, druhý je orientován na doplnění hromadné dopravní obslužnosti obytného souboru Majdalenky o který se nyní rozrůstá sídliště Lesná na severu.

### Jak do kampusu a zpět?

Nový univerzitní kampus a soustavně rozvíjený areál fakultní nemocnice jsou hlavní dva růstové aspekty, podmiňující reálné úvahy, jak komfortně dopravně obsloužit část předměstí, pro kterou se již postupně vžívá název „západní brána“. Obě přilehlá panelová sídliště charakterizuje nejen poměrně vysoká koncentrace obyvatel, ale také převažující jednosměrné využívání městské, především kolejové hromad-

vatel směřují především do centra a k němu přimknutých přepravních uzlů. Jedním směrem tedy jezdí tramvaje plné a zpět prázdné. Odpoledne se prakticky totéž opakuje, ovšem obráceně. Kampus a nemocnice však ožívá právě naopak. Ráno přijíždějí pacienti, lékaři, učitelé i studenti, aby se odpoledne vrátili zpět. Tolik hlavní argument pro maximální využití stávajícího systému tramvajové dopravy. **„Propočty reálných počtů cestujících, které bude záhy nezbytné dovést do západní brány a zpět, nelze kapacitně zvládnout autobusy ani trolejbusy“**, tvrdí ing. Josef Veselý, předseda dopravní komise MMB. **„Volba rozšíření tramvajové dopravy o odbočku ze stanice Osová na Campus square je jedinou logickou alternativou. Nová trať bude zakomponována pod terén Mikuláškova náměstí okolo zatím projektované sportovní haly v ulici Labská pod Jihlavskou ulicí s konečnou zastávkou v nedávno dokončeném přestupním uzlu mezi Bohunickou nemocnicí a novým nákupním centrem v těsném sousedství nového univerzitního kampusu. Technické studie prokázaly realnost popsaného řešení. I územní plán města by měl reagovat v nejkratším možném termínu. Začít s výstavbou je nezbytné co nejdříve, protože kampus již rychle ožívá.“**

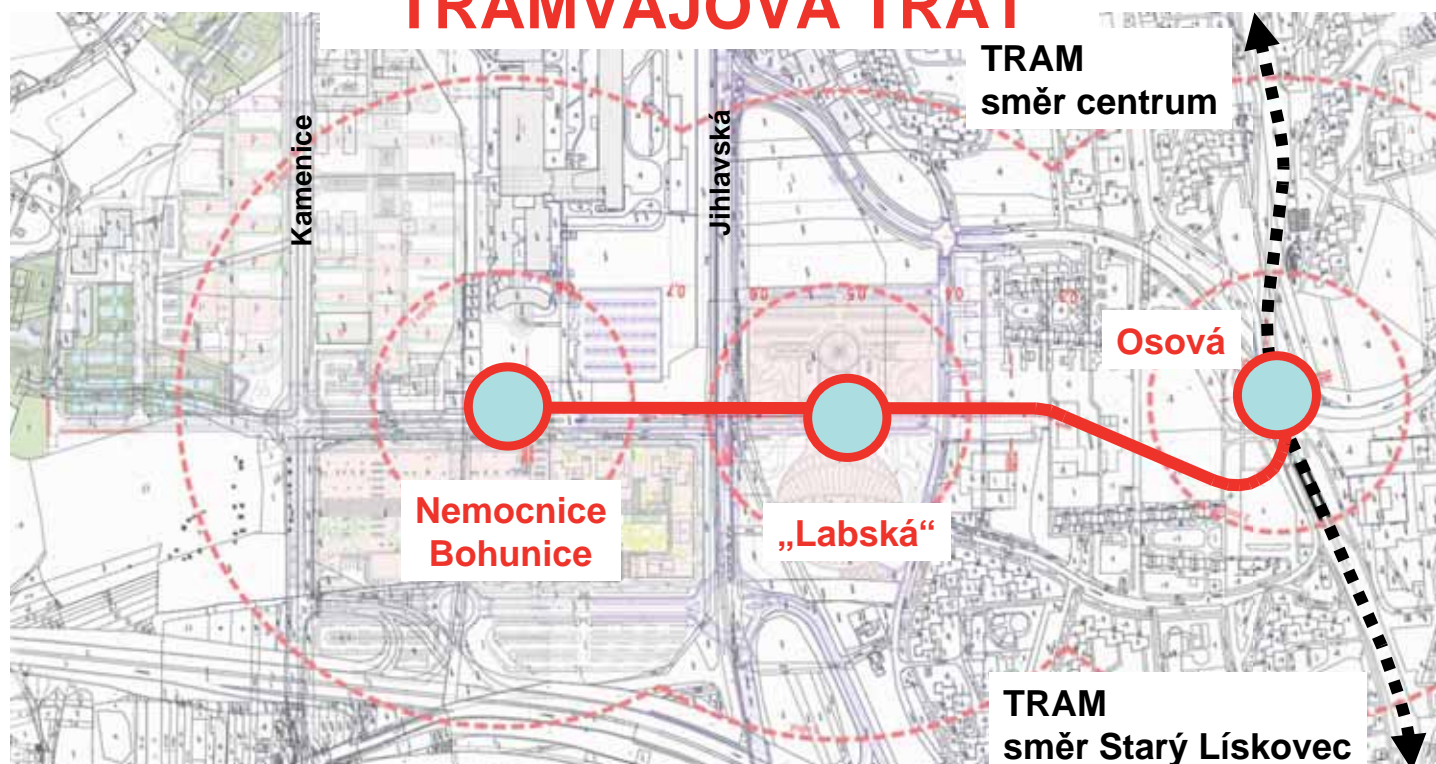
### Tramvaj na Lesnou

Projekt prodloužení tramvajové tratě, která dnes končí ve Štefánikově čtvrti nahoru

na Lesnou je starý téměř jako plány zdejších panelových domů. S kolejemi počítá také územní plán, řadu kroků již má tento dopravní brněnský ewergreen za sebou. V rámci rekonstrukce povrchu vozovky nad silničním tunelem Kohoutova se již podařilo položit část kolejí budoucí trasy. Současné plány by tramvaj přivedly až na Jurkovičovu louku, aby mohla být takto obslužena celá severní část sídliště včetně Majdalenek **„Jedná se o nemalou investici, nicméně pro její realizaci hovoří především následná provozní úspora, spočívající v omezení dnes nutného počtu autobusových spojů a zcela nový komfort pro obyvatele severní části města i pro lepší přestup na autobusové linky do Soběšic, Útěchova a Vranova. Realizaci tramvajové tratě mohou napomoci i připravované rekonstrukce inženýrských sítí i vlastní komunikace v Okružní ulici. A to by mohl být rozhodující moment pro opětovné oživení záměru, na který zatím nebyl dostatek prostředků. Jejich sdružení a využití synergického efektu při následné rekonstrukci vozovky má svou logiku. Projekční práce proto musí vést k co nejrychlejší přípravě této stavby.“**, stojí si za svým ing. Veselý. Nová tramvajová trať zcela určitě přispěje i k širšímu využívání regionální dopravy díky nově zprovozněné zastávce Brno-Lesná. Přejme si, aby dopravní dluh vůči Lesné byl smazán co nejdříve.

Libor Kalina

## NEMOCNICE BOHUNICE TRAMVAJOVÁ TRÁŤ



## Zaslouží si uznání

Chtěla bych poděkovat vašemu řidiči, píše autorka dopisu doručeného do redakce a pokračuje vyličněním následující příhody: Dne 13. ledna čekala moje 85letá maminka trpící Alzheimerovou nemocí v Úrazové nemocnici na sanitku, která ji měla odvézt domů. Sestřičky ji oblékly a na okamžik ztratily z pozornosti. To stačilo, aby se sebrala a odešla. A pak začala velká akce. Když zjistili, že v budově maminka již není, tak zavolali policii, upozornili DPMB, o spolupráci bylo požádáno i rádio. Čas ubíhal a až v 19 hodin zavolali z policie, že se maminka našla. A teď to nejdůležitější. Našel ji váš řidič v Líšni a jen díky němu nám někde neumrzla. Vždyť byla od rána venku, bez jídla a pití, po chirurgickém zákroku. Prosím proto, abyste za naši rodinu tomuto člověku veřejně poděkovali ve vašem časopise. V dnešní době plné lidské lhostejnosti si to opravdu zaslouží.

Slova uznání patří panu **Miroslavu Šnirchovi**, řidiči tramvaje z vozovny v Medlánkách. Ten k celé záležitosti uvedl:

„Tehdy jsem měl odpolední službu na „osmičce“. V podvečer jsem dojel na Mířkovu v Líšni. Po výstupu cestujících jsem procházel vozidlem a v rádiu zaslechnul pátrací relaci s popisem hledané osoby a žádostí policie o pomoc. Brzy nato jsem opět vyjžděl na linku a prvními dveřmi nastoupila do tramvaje paní, na kterou se celkem hodil popis z relace. Ptala se, jestli jedu k nádraží, bylo vidět, že je zmatená, dezorientovaná. Byl jsem si celkem jistý, že je to hledaná žena, proto jsem ji posadil za sebe tak, abych na ní viděl, kdyby se jí třeba udělalo nevolno nebo zkolabovala. Hned jsem zavolal na dispečink a tam zajistili spojení na PČR. Po domluvě s policisty se mnou paní jela až k Židovskému hřbitovu, kde už na ni čekali a odvezli ji. Já to celé považuji pouze za shodu okolností, protože kdyby paní nastoupila do jiných dveří, už bych si jí třeba vůbec nemusel všimnout.“

A tisková mluvčí Policie ČR KŘP Brno Soňa Svobodová ještě upřesnila, jak taková akce probíhá z pohledu policie:

„Funguje to díky profesionálům na obou stranách, tedy: pohřešuje-li se osoba a je pravděpodobné, že se pohybuje v městě Brně, pak se operační důstojník Policie ČR, z linky 158, spojí okamžitě s dispečinkem DPMB. Policista využívá možnosti tzv. předběžného pátrání v terénu. Dispečer bez prodlení za použití radiového spojení osloví všechny řidiče MHD v městě Brně. Řidiči jsou velmi vstřímatí a ochotní, důkazem toho jsou desítky zachráněných životů a nalezených osob v pátrání. Mají-li pohřešovanou osobu okamžitě dávají informaci zpět svému dispečerovi a ten se spojí s policistou na operačním středisku. Většinou je jen otázkou pár minut příjezd hlídky na místo a převzetí dětí, či jiných pohřešovaných osob.“ (red)

## Bohunice mají opět obecní studnu

**Městská část Bohunice je nejčastěji skloňována především v souvislosti s nemocnicí, univerzitním kampusem a nákupním centrem Campus square. Zatímco nové budovy univerzitního města vyrůstají skutečně výhradně na území Bohunic, pod věžákem nemocnice i prostředkem obchodního náměstí prochází pomyslná hraniční čára, oddělující území spravované zastupiteli Starého Lískovce.**



„Bohunice a Starý Lískovec tyto skutečnosti pochopitelně nerozdělují“, reaguje starosta Bohunic Ing. Robert Kotzian, Ph.D. „Naopak, společných starostí, ale vlastně i radostí máme mnohem víc. Bojujeme například

s nedostatkem investic na opravy mateřských škol, které stárnou podobně jako paneláky. Hledáme každý způsob, jak přidat našim řidičům alespoň pár nových parkovacích míst, nebo jak rozšířit zdejší síť služeb, případně nabídku možností pro trávení volného času.“

**Nebyly by řešením parkovací domy?**

„Jak rostly, nikoli právě organicky, nové Bohunice, byly budovány i zdejší inženýrské sítě. Kabely, trubky a roury jsou navzájem propleteny prakticky pod všemi nezastavěnými místy, takže každý krok je podmíněn jejich nezřídka komplikovanými přeložkami. Nehledě na logický odpor všech vůči jakémukoli zásahu do té trochy zeleně, která zde je. Nová parkovací místa musíme stavět téměř výhradně prostřednictvím takzvaných vsakovacích dlaždic, protože dešťová kanalizace ve většině případů již nepojme více vody. V posledních dvou letech se jich v Bohunicích podařilo vybudovat 160, letos by mohlo přibýt dalších 50...“

**Územím Bohunic prochází také autostráda D1, kterou čeká rozšíření o dva pruhy...**

„K tomuto projektu hledíme spíše s nadějí, než s obavami či skepsí. Zásluhou vládního nařízení rozlišuje Ředitelství silnic a dálnic parametry nových a starých dálnic. Mimo jiné i v nezbytnosti budování protihlukových bariér. Bude-li D1 rozšířena, sníží se zde povolená hranice dopravního hluku o 10 decibelů a protihluková opatření pak budou nezbytnou součástí stavby. Bohunice se třeba i dočkají alespoň částečné úlevy od nepřetržitého ruchu kamionů.“

**Mezi domy je přece také rušno.**

To ano, ale cílem je ten ruch minimalizovat. Hledáme všechny způsoby, jak na to získat prostředky. Podařilo se nám například získat prostředky z evropských fondů na regeneraci školního sportoviště u základní školy ve Vedejší ulici.“

**Nebude ale sloužit pouze školákům?**

„Nikoli, součástí žádosti o tuto dotaci byla i podmínka zpřístupnění areálu pro širokou veřejnost. Bude tedy naplno žít i ve dnech volna. Podobně se chystáme oživit sportovní areál při Okrouhlé ulici, který by se měl postupně proměnit v kondiční centrum pro všechny, kteří budou mít chuť si zde zaběhat a protáhnout si tělo.“

**Co byste označil za nejzajímavější událost minulého roku v Bohunicích?**

„Omlouvám se, pokud budu příliš osobní. Třeba rekonstrukce historické studny v sousedství kapličky. V závěru komunismu, v druhé polovině 80. let bylo vyvlastněno a zbouráno historické centrum obce, mimochodem s tradicí dlouhou 800 let. Zmizely všechny staré domy a nahradily je jedenáctipodlažní paneláky, jejichž obyvatelé samozřejmě za tuto skutečnost nemohou. Zůstala jen kaplička, vedle které byla loni objevena při rekonstrukci pískoviště historická studna. Tu se podařilo obnovit a je nyní staronovou připomínkou zapomenuté historie Bohunic.“ Libor Kalina



## Než se na okruzích roztočí rychlá automobilová kola

Před svou zatím nejnáročnější sezonou stojí brněnský tým TechFuture. Dvojice pilotů Vladimír Hladík a Zdeněk Duda obhájí loňský titul mistrů České republiky ve vytrvalostních závodech ve třídě do 2 000 ccm s renaultem Clio. Tým se specializuje na vytrvalostní závody, což ovšem nezapovídá ani start ve sprin-

lem pomoci rozvoji závodů GT4, aby se staly součástí mistrovství České republiky. K tomu je potřeba, aby bylo na start přihlášeno minimálně šest vozů třídy GT4.

Hladík si závodění v seriálu FIA GT4 vyzkoušel už loni, kdy skončil třetí ve sprintu a čtvrtý ve vytrvalostním pořadí. „Letos očekávám růst

su Přebor Moravy veteránů. Poprvé na čtyřech kolech závodil na podzim v roce 2006 ve vytrvalostních závodech, kde se střídal za volantem s Jiřím Mičánkem juniorem. V Mostě tato dvojice skončila v kategorii do 2000 ccm třetí, v Podzimní ceně Brna čtvrtá a v Epilogu 2006 obsadil se spolujezdcem Jiřím Pecinou třetí místo. V další sezoně si Hladík vyzkoušel závodění v Mičánkově týmu v seriálu Porsche Carrera Cupu. V minulém roce začal budovat vlastní tým TechFuture a hned získali společně se Zdeňkem Dudou domácí mistrovský titul ve třídě do 2000 ccm. O rok starší Zdeněk Duda také závodí čtvrtou sezonu. Věnoval se vytrvalostním závodům s vozem Alfa Romeo. „Spojení nám oběma prospělo,“ hodnotí dosavadní společnou cestu Vladimír Hladík.

V rámci přípravy na sezonu se oba piloti nyní věnují kondici. Vladimír Hladík hodně trénuje na kole, kde tréninkové kilometry polyká se skupinou dalších brněnských sportovců, ve které pravidelně nechybí cyklisté Jiří Škoda, Pavel Krejčí nebo triatlonista Tomáš Kočař. V únoru tým míří na okruh v Silverstone, tratě v Oschersleben a Zolderu má Hladík přečtené ze svého působení v Porsche Carrera Cupu. V březnu je na programu testování ve Francii na Paul Ricardu a v portugalském Algarve. Zatím však ještě nepadlo definitivní rozhodnutí, zda pojede Vladimír Hladík seriál FIA GT v barvách vlastního týmu TechFuture nebo v belgickém týmu Speedlover, ve kterém si vyzkoušel seriálu GT4 loni. (jp)



tech. Soutěžní Clio se v letošním domácím šampionátu představí v nové modifikaci. Tu reprezentují změny podvozku, úpravy motoru a snížení hmotnosti vozu.

Seriál mezinárodního mistrovství České republiky v divizi 4 má v termínovém kalendáři šest závodů. Premiéra bude 25. a 26. dubna v Brně při Jarní ceně. Další závody následují v Mostě, konkrétně 16. a 17. května, 6. a 7. června, 8. a 9. srpna, vrcholí 19. a 20. září Podzimní cenou Brna, 17. října uzavře sezonu na Masarykově okruhu vytrvalostní šestihodinový Epilog. Šéf týmu Vladimír Hladík si dal ještě náročnější porci závodění, neboť chce zasáhnout také do seriálu FIA GT4 s vozem Aston Martin V8 Vantage model 2009. Tento vůz disponuje motorem o obsahu 4,7 litru, ale váží pouhých 1 330 kg.

Seriál FIA GT4 má v letošním termínovém kalendáři zařazeno šest závodů v následujícím pořadí: 3. května Silverstone, 17. května Adria, 21. června Oschersleben, 23. srpna Zolder, 13. září Algarve a 4. října finále na francouzském okruhu Paul Ricard. V každém místě se pojedou za víkend vždy dva závody po 40 minutách.

„Původně všechny závody zapadaly do kalendáře bez termínových kolizí. Pořadatelé FIA GT4 ale na poslední chvíli přesunuli termín závodu v italské Adrii, který koliduje 17. května s Mostem. „Zatím ještě nevím, jak budu kolizi řešit,“ říká Vladimír Hladík, který se netají cí-

konkurence ve FIA GT4. Nahrává tomu ekonomická krize, která velí k úsporám. A závodění s vozy GT patří k nejlevnějším. Přestože zatím neznám konkurenci, cílem je atakovat pořadí v první desítce výsledkové listiny,“ nastiňuje Hladík své plány.

Čtyřiačtyřicetiletý závodník má za sebou vedle kariéry hobby cyklisty i dráhu motokrosového závodníka. Ještě v roce 2005 vyhrál v motokro-



## Na stále aktuální téma: tramvaj versus chodci

Téměř všichni vycházíme denně ze svých příbytků na ulici a přejeme si jedno společné – šťastně se vrátit. V rušném a často nepřehledném provozu, jehož jsme všichni účastníky i jako chodci, to znamená dvě věci – dávat pozor a dodržovat základní pravidla. Zákon č. 361/2000 Sb. o silničním provozu věnuje chodcům např. § 54, kde se hovoří o přecházení vozovky. Mimo jiné je zde uvedeno: „Chodec nesmí vstupovat na přechod pro chodce nebo na vozovku bezprostředně před blížícím se vozidlem. Chodec musí dát přednost tramvaji.“ Jinými slovy – zatímco auto nebo autobus vám, pokud mu nevskočíte pod kola na poslední chvíli, přednost na přechodu dát musí, tramvaj nikoli. Statistika v takovém případě hovoří smutnou řečí: za poslední 3 roky došlo v Brně k 69 střetům chodců s tramvaji. Z toho bylo 14 případů na přechodech pro chodce, z nichž u šesti nehod bylo zavinění prokázáno na straně nepozorného chodce a několik případů je stále v šetření. Proto je nezbytné apelovat na chodce – věnujte maximální pozornost provozu na komunikaci i na dráze tramvají při přecházení kolejí. Brzděné dráhy těžkých tramvají jsou opravdu dlouhé a srážky s kolejovými vozidly končí v lepším případě vážným zraněním. (red)



Foto: dispečink

## Soutěžte s Šalinou o věcné ceny ve znalostech z historie i současnosti MHD v Brně

**1. Jaké je evidenční číslo vozu tramvaje RT6-N1, která v minulých dnech vyjela do ulic Brna poprvé s cestujícími?**

Odpověď:

**Kontaktní údaje**  
Jméno:

Věk:  
Adresa bydliště:

**2) V kterém roce začala jezdit parní lokálka z Černovic do Líšně?**

Odpověď:

**Kontaktní spojení:** (není povinné, tel., e-mail)

**3) Která celoplošná reklama na vozech DPMB Vás oslovila nejvíce?**

Odpověď:

**Vyplněný odpovědní lístek zašlete (nebo přineste) do 28. února na adresu DPMB, Novobranská 18, 656 46 Brno nebo své odpovědi zašlete spolu s kontaktními údaji na e-mail: salina@dpmb.cz**

**Správné odpovědi z minulého kola:**

- 1) Vario LF2 (nikoli Variol, jak nesprávně uvedli četní soutěžící)
- 2) parní tramvaj - 1884

Vylosovanou vítězkou z 37 doručených správných odpovědí (celkem se do minulého kola zapojilo 74 soutěžících) se stala Dagmar Klimešová z Brna, na kterou čeká v redakci cena pro výherce v podobě hodnotné knihy.

### Kam za sportem

(výběr - bez záruky)

#### Fotbal

1. FC Brno – Ostrava	21. 2.
1. FC Brno – Bohemians	7. 3.

#### Volejbal

JMP Brno – Příbram	21. 2.
--------------------	--------

#### Basketbal

Valosun Brno – Gambrinus Sika Brno	21. 2. 16.30
------------------------------------	--------------

#### Florball

Bulldogs Brno – Pepino Ostrava	22. 2. 17.00
Bulldogs Brno – SK Třinec	1. 3. 17.00



### Ocenění Brňané i hosté

Cenu města Brna přál zaplněný Sněmovní sál všem jejím letošním čerstvým laureátům. Potlesk auditoria bezprostředně po předání viditelně potěšil a zároveň také dojal Josefa Masopusta, fotbalovou legendu. Mezi prvními gratulanty nechyběl Karel Jarůšek.

**Šalina**

Měsíčník pro příjmené cestování městskou dopravou

Šéfredaktor: PaedDr. Libor Kalina  
Odpovědný redaktor  
DPMB: Ing. Jan Blumenschein,  
Sazba a tisk: Polygra, Palackého 1004/150, Brno  
Distribuce tohoto čísla od 15.2. 2009  
Redakční uzávěrka vydání: 9.2. 2009  
Náklad 50 000 ks + ZDARMA  
MKČR E 13922

Vydává: Dopravní podnik města Brna, a.s.,  
Adresa: Redakce Šalina, Novobranská 18,  
656 46 Brno,  
www.e-salina.cz, e-mail: salina@dpmb.cz

## Oněgin se vrátí

Po více než čtvrtstoletí se na prkna Janáčkova divadla vrátila jedna z nejkrásnějších oper Petra Iljiče Čajkovského. Nabízí divákům poeticko tragický příběh nenaplněné lásky ve střídém, divadelní klasiku respektujícím nastudování v ruštině. Spíše než samotný příběh Tatjány a Oněgina bude zájem o shlédnutí podporovat skvělé mezinárodní obsazení.

## Saturn ve vývoji a pohybu

Nejnovější obrazová inscenace brněnského planetária cílí na symbolický Saturn. Představení je novátorským počinem i po technické stránce, poprvé v historii brněnské hvězdárny je sestaveno výhradně z dynamických záběrů kosmických sond. Divák zažije doslova v přímém přenosu přistání na jednom ze Saturnových měsíců. Celobloková digitální projekce naznačuje, kudy se bude ubírat popularizace vědy v příštích desetiletích.

## Rychlíkova roba

Mezi inscenačními počiny roku 2009 v Národním divadle Brno rozhodně nezapadne Preissová Gazdina roba v inscenační a jazykové úpravě režiséra Břetislava Rychlíka. Vedle výkonů Evy Novotné a Václava Vašáka v hlavních rolích posunuje hru k nevšednímu zážitku také scénická hudba Petra Hromádky, živá a autentická hudecká muzika Petra Mičky a v neposlední řadě i střídavě stylizované kostýmy Markéty Oslzle – Sládečkové.

## Ples s Amadeem

Reduta ožívá v čase masopustním také tradičními i netradičními bály. Oba přívlastky kupodivu pasují na jeden z prvních letošních plesů, který odstartoval sezónu merend i vážněji míněných tancovaček. K ozdobám parketu patřili spolu se svými protějšky i tři čelní reprezentanti města. Což kdyby páni radní zasedali na radnici v dobových kostýmech? Jistě by to podpořilo turistický ruch...



## Čest čtvernohým bojovníkům

Až čtyři tisíce jezdců na koních v kozáckých uniformách v brněnské operaci v dubnu 1945, představuje poslední jezdecký útok ve světové válečné historii. První světová válka, přezdívaná mlýnek na maso, „semlela“ nepředstavitelné množství zvířat. Jen koňů sloužilo vojskům téměř deset milionů, nepočítaně mul, oslů, psů a poštovních holubů. Krutý osud němých vojáků přibližuje výstava Zvířata na frontě, přístupná volně do konce března ve vestibulu Univerzity obrany v Kounicově 44.

## Regiontour v barvě Brna

Nepřehlédnutelnou dominantou v zatím stále ještě nejnovějším výstavním pavilonu na Regionturu byla expozice Brna a jeho partnerských měst. Vycházela letos přísně z inovované městské grafiky, přičemž „červená domácí opravdu sluší“, bylo slyšet z mnoha stran.



## Do podzemí i za zlatem Inků

Muzejní a vlastivědná společnost (MVS) pořádá 26. února exkurzi do podzemí Zelného trhu od 16 hodin od Ditrichsteinského paláce. Odtud také míří 6. března, 15.30, vycházka po stopách podnikatelů, otců brněnské průmyslové revoluce, přes brněnský Ring do Moravské galerie. Do Vídně na první soubornou výstavu Alfonse Muchy v restaurovaném Dolním Belvederu vyjede exkurze MVS 21. února, Národní muzeum s výstavou k jubileu republiky a Pražský hrad s expozicí Prokletí, 1 000 let zlata Inků, je cílem 28. února. Bližší informace každou středu a čtvrtek Solniční 12. /vp/

## Morenda půjde nahoru!

Sportovní hala někdejšího klubu Moravské Slávie řečená Morenda se v minulých dnech stala opět městským majetkem. Nezbyvá, než doufat, aby připravovaná rekonstrukce povzbudila i následovníky slavných Brňanů a Brňanek, kteří na její palubovce zápolili o medaile i mistrovské poháry.



## Exkluzivní Bídníci

Les Misérables, čili muzikálová opera Bídníci na scéně Městského divadla Brno aspiruje mezi nejnáročnějšími projekty vrcholící divadelní sezóny. Nejen náklady, spjatými se zakoupením autorských práv na aktuálně nejhranější muzikálový opus, ale i souvisejícím velkorysým režijním, scénickým i kostýmním pojetím brněnské inscenace. Na nastudování se až na výjimky podílí výhradně kmenoví herci, až čtvernásobné obsazení rolí dokládá tvůrčí potenciál souboru i odhodlání ofenzivně čelit diváckému zájmu.

## Z Toma bude Pražák

Nejnámější tuzemští lední medvědi Bill a Tom, odchovaní přirozenou cestou v brněnské ZOO, vyrazili „na zkušenou“ do světa. Zatímco Bill zamířil do ZOO v Gelsenkirchenu (SRN), kde vystřídá a zastoupí svého otce Umcu, jeho bratr Tom dostal „umístěnku“ do Prahy.

## Jsou Moravané menšinou?

Jedna z prvních cest novopečeného ministra pro národnostní menšiny mířila do Brna. Ani hojná účast reprezentantů mediální scény však nevypátrala, zda se Michael Kocáb v pracovně primátora Romana Onderky zajímal o faktické příklady útisku Moravanů coby zneuznané národnostní menšiny.



## Z galerie na kolejích

V brněnské galerijní tramvaji, kterou zdarma poskytuje Dopravní podnik města Brna pro výtvarnou či neziskovou prezentaci, probíhá nyní výstava obrazů s názvem „Chilli Kvíšťala“. Jedná se o ukázky prací studentů Střední školy uměleckomanažerské, s.r.o. Tato - v České republice jediná - střední škola je zaměřená na ekonomicko-uměleckou výuku. Studium je koncipováno do čtyř ateliérů: výtvarného, dramatického, hudebního a multimediálního. Studenti si v nich osvojí základy teorie i praxe v uměleckých dovednostech. Škola si klade za cíl připravit žáky nejen k aktivnímu uplatnění v ekonomické sféře, ale hlavně v široké oblasti managementu kultury. Výuka propojuje ekonomické a uměnovědné předměty záměrně, aby byli její absolventi schopni provozovat a řídit kulturní subjekty. Dovršením studia je závěrečný maturitní projekt v oblasti kultury, který musí každý student zorganizovat sám. Tato výstava, podporovaná Dopravním podnikem města Brna, je právě maturitním projektem jedné ze studentek – Jitky Kotrlé.



**CHODEC  
NEMÁ  
PŘEDNOST  
PŘED  
TRAMVAJÍ!**

*Před vstupem do vozovky pamatujte, že:  
Chodec má sice přednost před silničním vozidlem, ale tramvaj má přednost před chodcem!*

