

**12** | 2023  
ročník 28

**DP**

kontakt

VE SVÁTEČNÍM HÁVU  
NOVÉ MIDIBUSY V ŘEPÍCH

**OD TEČEK PO SLIVENECKÝ EXPRES**



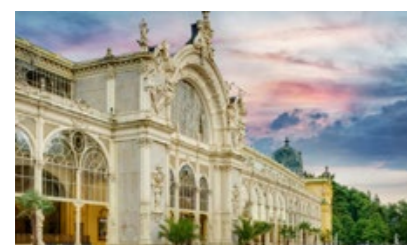


## ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

### Bidli holding



- Komplexní služby bydlení pro zaměstnance a spolupracovníky
- Zvýhodněná nabídka na pojištění ve výši až 35 %, návrhy interiérů a výroba nábytku
- Další zajímavé výhody je možné individuálně domluvit
- Více informací na intranetu a na kontaktu: Jiří Kahoun  
Tel.: 724 304 363, e-mail: jiri.kahoun@bidli.cz



### Mariánské Lázně

- Exkluzivní zvýhodněná nabídka pro zaměstnance DPP
- Rekondační pobyty, rodinné dovolené

- Více informací na intranetu a na kontaktu: Radek Hovorka  
Tel.: 720 956 145, e-mail: rhovorka@cz.ensanahotels.com

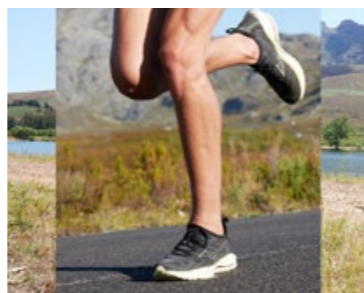
### Ala Coffee

- Sleva 10 % na zrnkovou kávu a sleva 5 % na horkou kávu
- Nachází se v ulici K Žižkovu, otevřeno každý pracovní den



### Triexpert

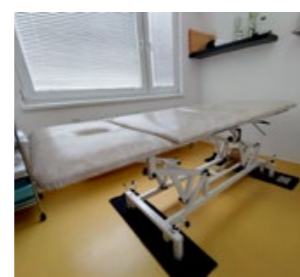
- Obchod specializující se na běžecké, cyklistické a triatlonové vybavení
- Pro všechny zaměstnance nabízí partnerské slevy od 10 do 15 %
- Slevy se nevztahují na zlevněné produkty a služby



### Rappa – Hračky dětem



- Dětské karnevalové kostýmy za skvělé ceny, sleva 10 % na celou objednávku
- Unikátní plyšové hračky, včetně hraček pro nejmenší. Skladem i hračky v podobě vozidel MHD
- Více na [www.rappa.cz](http://www.rappa.cz)



### Masáže Pohoda

- Sleva 25 % na poskytované služby, exkluzivně pro zaměstnance DPP
- Procedury uvolňují pohybový aparát, zvláště v oblasti zad a krční páteře
- Relaxační masáže pro zlepšení psychického rozpoložení

Slevy uplatníte předložením zaměstnaneckého průkazu, případně způsobem uvedeným u nabídky. Kompletní přehled a pravidla využití zvýhodněných nabídek naleznete na intranetu DPP v sekci Benefity.

5 dotazy se můžete obracet na oddělení Benefitů a služeb pro zaměstnance na tel.: 296 193 360, e-mail: 500310@dpp.cz

## OBSAH 12 / 2023



### AKTUÁLNĚ

4 – 6

### SVÁTEČNÍ SLOVO

7 JEDINEČNOST OBYČEJNÝCH VÁNOČ

### PEL-MEL

8 – 9 VE SVÁTEČNÍM HÁVU

### AKCE

10 PROMĚNA HOLEŠOVIC, DALŠÍ DÍL

### NOVINKA

11 NOVÉ MIDIBUSY V ŘEPÍCH

### PORTRÉT

12 – 15 OD TEČEK PO SLIVENECKÝ EXPRES

### METRO 50

16 – 17 POPRVÉ DO TUNELU VLASTNÍ SILOU

### VZDĚLÁVÁNÍ

18 – 19 #STUDUJSPSD  
#PRACUJVDPP

### KALEIDOSKOP

20 – 23 ZMIZELÉ METRO TRASA A – DRUHÝ DÍL

### METRO A JEHO LIDÉ

24 – 25 50 LET PRAŽSKÉHO METRA S DP KONTAKTEM – 7 OTÁZEK PRO: IRENU BENEŠOVOU

### KALENDÁRIUM

26 – 27 VÝROČÍ PRAŽSKÉ MHD V ROCE 2024

### TÉMA

28 – 30 TALLINN: DESET LET EXPERIMENTU MHD ZDARMA. ÚSPĚCH, NEBO FIASKO?

### TIP NA VÝLET

31 ZA DOPRAVOU V POBALTÍ – KAUNAS

### VÝROČÍ

32 KOUSEK METROPOLE V HRADCI

### LISTÁRNA

33 ZÁHADA FOTOGRAFIÍ ESKALÁTORU PRO METRO

34 KULTURA / KVÍZ

35 ZÁBAVA

### PŘÍLOHA

INFORMACE ÚSEKU PERSONÁLNÍHO: TRANSPOZIČNÍ NOVELA ZÁKONÍKU PRÁCE – II. ČÁST

### POSTER:

HISTORICKÉ SOUPRAVY METRA 81-71 A EČS V ÚSEKU TRATI I.C MUZEUM – HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

Foto na titulní straně: Karolína Černá, řidička tramvaje vozovny Motol  
Foto: Petr Hejna

### DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti 28. ročník

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

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědný redaktor: Zdeněk Bek  
Redakční rada

Místopředseda: Daniel Šabík, členové: Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Petr Havlíček, Vladimír Kalivoda, Ondřej Láska, Robert Mara, Milan Slezák, Jan Štojdil, Jan Ungerman, Ondřej Volf a Jakub Zatloukal

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s. r. o.  
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349  
Uzávěrka tohoto čísla: 24. 11. 2023  
NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na: [www.dpp.cz/dp-kontakt](http://www.dpp.cz/dp-kontakt) nebo si načtete QR kód. Objednat zaslání je možné na fanshopu DPP. Přetisk jen se svolením redakce.

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



PF '24

S fotografií Petra Havlíčka vstupujeme do roku významného výročí pražského metra. Vážení čtenáři, ať je pro Vás rok 2024 nejen slavnostní, ale i úspěšný a plný zdraví, štěstí a lásky.

Vaše redakce



11



16



24



Foto: Petr Hejma

## Czechbus s premiérou trolejbusu pro DPP

V prostorách letňanského výstaviště se 23. listopadu 2023 uzavřely brány 12. ročníku středoevropského veletrhu autobusů, hromadné dopravy, telematiky a servisní techniky CZECHBUS, na který přišlo přes šest tisíc návštěvníků. Ve třech halách a na venkovní ploše o celkové hrubé výstavní ploše 9610 m<sup>2</sup> představilo své novinky 65 vystavovatelů z šesti zemí světa. Dopravní podnik a Škoda Group v konsorciu s polským výrobcem Solaris Bus & Coach zde představily tříčlánkový bateriový trolejbus Škoda-Solaris 24 m. DPP objednal 20 těchto vozidel pro linku v úseku Nádraží Veveřská – Letiště Praha, která se po dokončení elektrifikace změní z autobusové linky č. 119 na trolejbusovou č. 59. Škoda-Solaris 24 m je nejdelším trolejbusem využívaným v MHD v ČR. Od 30. listopadu probíhá zkušební provoz bez cestujících a poté i s cestujícími na lince 58 z Palmovky s cílem dokončit proces homologace a získat průkaz způsobilosti drážního vozidla. Na další autobusovou přehlídku Czechbus se můžeme těšit v termínu 19. až 21. listopadu 2024. (red)



Foto: Petr Hejma

## Úsek metra D Pankrác – Olbrachtova prorážen

První úsek pražského metra na budované trase D je propojen v celé stavební délce z budoucí stanice Olbrachtova až po tunel pro obrátové koleje za budoucí stanicí Pankrác D ve směru na náměstí Bratří Syнкů. Stalo se tak díky prorážce v levém staničním tunelu mezi neveřejnou a veřejnou částí stanice Olbrachtova, čímž se navzájem propojila nejvzdálenější staveniště. Vzhledem k povrchu se místo prorážky nachází zhruba v místě křížení ulic Na Strži a Jeremenkova. Po zhruba 19 měsících od zahájení stavby je na prvním úseku metra D vyraženo více než 2100 metrů tunelů či štol a zhruba 60 % celkového objemu ražeb. (red)

## Nový dodatek kolektivní smlouvy podepsán

DPP a odborové organizace působící v DPP podepsaly dodatek ke stávající kolektivní smlouvě, který upravuje zejména mzdové tarify řidičů a strojvedoucích a středy mzdových tarifů ostatních zaměstnanců DPP pro příští rok. Zaměstnanci DPP si na základě tohoto dodatku polepší v roce 2024 v průměru o osm procent a před Vánoci se mohou těšit na zvláštní mimořádnou odměnu. Všechny hlavní benefity, jako jsou stravenky, dovolená, volnočasové poukázky nebo tzv. sick days, zůstávají beze změny ve stejném rozsahu jako v letošním roce. Vyjednaný a podepsaný dodatek ke kolektivní smlouvě platí do 31. prosince 2024. Jeho bližší shrnutí lze nalézt v Informaci č. 16/2023 k uzavření Dodatku č. 5 Kolektivní smlouvy DPP uzavřené na období od 1. 1. 2022 do 31. 12. 2026. Stávající kolektivní smlouva platí od 1. ledna 2022 do 31. prosince 2026. (red)

## PROSINCOVÉ TRVALKY

V souvislosti se zahájením provozu na nové tramvajové trati do Slivence došlo od 16. 12. 2023 k následujícím trvalým změnám v obsluze oblasti Barrandova a Slivence.

- **Zavedena je nová linka 104** v trase Klukovice – Poliklinika Barrandov – Stará Holyně – Škola Slivence – Velká Chuchle – Novochuchelská – Na Hvězdárně,
- **Linka 130 je prodloužena** do trasy Zličín – Chaplinovo náměstí – Filmové ateliéry Barrandov,
- **Linka 230 je zrušena.**

Dále v provozu PID dochází k úpravám jízdních řádů některých linek a dalším dílčím změnám i ke změnám v organizaci autobusových linek mimo území Prahy. Aktuální jízdní řády a další úpravy naleznete na dotčených zastávkách i ve vyhledávací spojení a na webu DPP. (red)

## Poslední letošní zahraniční návštěvy

Na přelomu podzimu a zimy přijela do Dopravního podniku delegace z Indonésie ze dvou největších indonéských měst (Jakarta 11 mil. obyvatel a Surabaya 2,5 mil. obyvatel). Dopravní úředníci těchto měst se zajímali o systém MHD v Praze jako celek a byli překvapeni rozsahem a kvalitou služeb DPP. Z Austrálie během cesty po Evropě zavítala do Prahy delegace rovněž z druhého největšího města, z Melbourne, které provozuje nejrozsáhlejší tramvajovou síť na světě. Zavítala rovněž do Opravy tramvají v Hostivaři, kde měla možnost vidět komplexnost služeb, které DPP zajišťuje. Ze saských Drážďan přijeli odborníci na veřejnou dopravu, kteří se v rámci návštěvy depa Kačerov zajímali o systém metra v Praze. Začátkem prosince dorazili experti na kolejovou dopravu ze slovenské Žiliny, kteří v rámci odborné návštěvy navštívili několik provozů DPP (vlakový dispečink, depo metra, Opravu tramvají). A konečně, v době adventu si Prahu vybrali zástupci z budapeštského dopravního podniku BKV, kteří v rámci programu navštívili autobusovou garáž Hostivař. (jd)

## Vánoční vozidla DPP vyjela



Foto: Martin Mendl

V sobotu 2. prosince 2023 rozsvítil DPP na obou dvorech vozovny Střešovice flotilu vánočně nazdobených vozidel a tradičně ji k zahájení adventu poprvé vypravil ve speciálním průvodu do pražských ulic. I letos nachystal několik novinek – oproti loňsku vyzdobil více vozů, více jich je i s celopolepem, některé mají ve vánoční flotile premiéru. Letos ji tvoří celkem sedm tramvajových vozů: 15T ev. č. 9401, 14T ev. č. 9170, dvě T3 ev. č. 6921 a 7188, historická dvounápravová tramvaj Ringhoffer ev. č. 2210 s vlečným vozem 1419, ikonická Mazačka ev. č. 5572, dále dva autobusy SOR NB 12 ev. č. 3731 a kloubový SOR NB 18 ev. č. 6966. Vánočně nazdobeny jsou letos opět oba vozy lanovky na Petřín včetně horní stanice a Muzeum MHD. Jízdní řády vánočních vozů naleznete na webu [www.dpp.cz](http://www.dpp.cz). (red)

Foto: Martin Mendl

## Pěvecký sbor DPP se koncem roku rozezpíval

Jako každý rok je adventní a vánoční období pro celý pěvecký sbor ve znamení řady akcí, na kterých si zazpívá, a to jak pořádaných DPP, samotným sborem, nebo jinými pořadateli. Letos je náš program opravdu nabitý a do repertoáru náš sbormistr zařadil větší počet nových skladeb, se kterými jsme se museli poprat. Program odstartoval 2. 12. 2023 naší účastí na Adventních zpěvech, kde jsme si zazpívali v koncertním sále Hlaholu společně s dalšími dvěma sbory. Další akcí bylo naše vystoupení 9. 12. 2023 na soutěžním 31. Mezinárodním festivalu adventní a vánoční hudby s cenou Petra Ebena, na které jsme zazpívali pět nově nacvičených skladeb, a to zcela z paměti, což bylo pro sboristy dost náročné. Jelikož to byla soutěž, každý sbor byl nějak ohodnocen. Jak dopadl ten náš? To vám prozradíme příště. Samozřejmě jsme také nemohli chybět na tradiční předvánoční akci DPP Nalaďte se v metru, na které si vždy rádi zazpíváme.



Foto: Petr Hejma

Vrcholem tohoto období bude jako každý rok Vánoční koncert, který se uskuteční v neděli 7. ledna 2024 od 16.30 hod. v evangelickém kostele U Salvátora v Praze 1. Tentokrát vám zazpíváme Českou mši vánoční od Jakuba Jana Ryby, a to tak trochu v netradičním provedení podle původní partitury napsané přímo skladatelem. Jako sólisti budou zpívat profesionální zpěváci a my se budeme snažit je doplnit sborovým zpěvem. Všechny vás na něj srdečně zveme. Podrobnější informace o našem pěveckém sboru včetně chystaných akcí se dozvíte na našich webových stránkách [www.sbordpp.cz](http://www.sbordpp.cz). Přejeme vám krásné Vánoce a do nového roku hodně zdraví a štěstí. (dv)



Foto: Martin Mendl



Foto: Miroslav Rokyta

## KLUB PŘÁTEL ŠVÝCARSKA NA PETŘÍNĚ

Petřínskou lanovku se Švýcarskem spojuje historie i budoucnost. Švýcaři stáli u prvních návrhů lanovky, použita byla švýcarská technologie inženýra Abta a na její budoucí podobě by se měla podílet také švýcarská firma Doppelmayr Garaventa. Návštěva Klubu přátel Švýcarska (KPŠ), nadšenců, kteří propadli krásám a specialitám této země, tedy byla plně na místě. Iniciativa vyšla od jednoho z členů, Miroslava Rokyty, který dlouhodobě pracoval pro pražský dopravní podnik. Exkurzi zorganizoval a díky našemu průvodci, Pavlovi Kejhovi, vedoucímu provozu pražských lanovek, jsme měli možnost nahlédnout do historie i budoucnosti lanovky a dozvěděli jsme se mnoho i o technice samotné. Velký dík oběma pánům a lanovce na Petřín vše dobré do dalších let! (ak)



## Nové stravenky pro zaměstnance

S účinností od 1. ledna 2024 dochází ke změně názvu dodavatele poukázek na stravování a volnočasových poukázek Sodexo Pass Česká republika, a. s., na Pluxee Česká republika, a. s. Veškeré další údaje o společnosti zůstávají stejné. V důsledku této skutečnosti dojde ke změně zejména designu papírových poukázek na stravování a volnočasových poukázek, karet určených pro nahrávání elektronických poukázek na stravování nebo elektronických volnočasových poukázek a mobilní aplikace Pluxee, kterou bude nutné po 1. 1. 2024 aktualizovat či si ji stáhnout znovu ve svém mobilním telefonu. Webové stránky budou spuštěny 1. 1. 2024.

### Pro zaměstnance DPP se nemění následující:

- poukázky na stravování a volnočasové poukázky jsou poskytovány v hodnotě stanovené platnou kolektivní smlouvou,
- nedochází k výměně stávajících papírových poukázek za nové (stávající poukázky budou platné do doby jejich expirace uvedené na poukázce),
- současné karty „Multi Pass Card“ jsou v platnosti až do doby jejich expirace, která je uvedena na přední straně karty.

V případě jakýchkoliv dotazů neváhejte kontaktovat oddělení Benefitů a služeb pro zaměstnance (telefonní číslo: 296 195 038, e-mailová adresa: 500310@dpp.cz, kancelář č. 326, 3. patro, Sokolovská 42/217, Vysočany, 190 00 Praha 9). (bre)

## ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

Ke svému dvacátému zasedání v tomto roce se představenstvo DPP sešlo v úterý 21. listopadu 2023. Projednalo mj. tyto body: změnu stanov a volbu člena dozorčí rady společnosti Pražská strojírna, a. s., zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1. až 3. čtvrtletí 2023, dále záměr elektrifikace autobusové linky 134, řád volební pro volbu členů dozorčí rady volených zaměstnanci a koncepci stravování zaměstnanců DPP.

Další jednání se uskutečnilo 5. prosince a představenstvo mělo na programu novelu směrnice Smlouvy o mlčenlivosti (NDA), informaci k dotačnímu managementu DPP ze zdrojů EU, dále validační audit systému řízení shody dle normy ISO 37301, informaci o nákupu plynu a elektřiny a rovněž informace o nalezení shody na znění Dodatku č. 5 Kolektivní smlouvy DPP uzavřené na období od 1. 1. 2022 do 31. 12. 2026.

Dozorčí rada DPP 29. listopadu na svém desátém jednání projednala předběžné tržní konzultace s komerčními bankami k financování metra D, zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za 1. až 3. čtvrtletí 2023. Byla také seznámena se studií proveditelnosti rozšíření odstavů ve vozovně Motol, s informací o připravovaných novostavbách v tramvajové síti, s informací o problematice zatravnování tramvajových tratí. Dále s přehledem plnění nápravných opatření ve 3. čtvrtletí 2023 a s přehledem Compliance rizik a nápravných opatření. V personální oblasti byla dozorčí rada informována o průběhu kolektivního vyjednávání. (red)



## VZPOMÍNKA NA MICHALA WOWESNÉHO

pražského metra, když byl 15. srpna 1974 jmenován vedoucím Záchraného, havarijního a požárního útvaru Metro, později přejmenovaného na Hasičský záchranný sbor Metro a v roce 2005 transformovaného na Hasičský záchranný sbor DPP.

Ve své funkci působil dlouhých 44 let až do 28. dubna 2018, kdy odešel do důchodu. Za jeho působení se sbor stal všestrannou záchrannou složkou, umožňující Dopravnímu podniku nejen vlastními silami likvidovat požáry a před-

cházet jim, ale také operativně řešit další krizové situace ohrožující bezpečnost a narušující plynulost provozu – od technických havárií po chemické ohrožení.

V roce 2007 obdržel z rukou genmjr. Miroslava Štěpána, generálního ředitele HZS ČR, medaili „Za zásluhy o bezpečnost“ za dlouholetý přínos v oblasti požární ochrany a integrovaného záchranného systému, byl nositelem řady dalších profesních ocenění a vyznamenání.

Čest jeho památce.

# JEDINEČNOST OBYČEJNÝCH VÁNOC

Před nedávnem jsem se ocitl ve službě řidiče autobusu na odpolední části šejdra směny na lince 125, pozorujíc páteční shon, zpoždění a nervozitu lidí. Avšak rozhodl jsem se věnovat pozornost jiným aspektům – setkání s chápajícím kolegou, úsměvu paní, na kterou jsem čekal, pláči dítěte i večerní Praze, která se zdála ukončovat svůj další celodenní shon.



Doba, ve které žijeme, tedy moderní 21. století, nám předkládá v mnoha ohledech různé vzory, modely nebo ideály, jak bychom měli žít, vypadat, chovat se, projevovat se. Jsou nám často předkládány ideály, kterých bychom měli dosahovat a být šťastní, a jaké návody k tomu vedou. Můžeme slyšet o tom, jaké cesty vedou k zdravému životnímu stylu, co je potřeba dělat, aby byl člověk vyrovnaný, aby si mohl užívat atp. Ale co když se na tyto ideály nedá dosáhnout? Tyto různé skutečnosti mohou na člověka působit jako stresující faktor a vytvářet na něj a v něm tlak, aby se měl v životě dobře, ideálně na rozdíl od reality.

A teď jsou před námi Vánoce, zase po roce další Vánoce. V reklamách je možné vidět mnoho tváří zářících štěstím a dokonalou vánoční idylku ideálních lidí. Ale my nežijeme fikci, ale žijeme tady a teď v roce 2023, který má k dokonalosti daleko. Náš svět je mnohdy zmítán válkami a nejistotami. Mnohdy zjišťujeme, že největší nepřítel člověka je člověk sám.

Když jsem uvažoval, jak pojmout tohle zamyšlení, tak jsem měl před sebou myšlenku vnímat to, co je kolem nás a co žijeme. Rovněž Vánoce mohou být pro nás stresující událost lidského koloběhu dějin. Mnohdy svět, ve kterém žijeme, nemůžeme změnit. Jedinou velkou možností, kterou máme, je zaujmout postoj ve svém vlastním nitru navzdory tomu, co se děje kolem nás. I když

těšíme slovem někoho nebo nás potěší slovo našeho přítele.

Leccos v našich životech může zanechat stopy, pozitivní, ale i negativní. Letošní Vánoce mohou zanechat v našich životech pozitivní stopu jako stopy v bílém sněhu. Stačí, když se zaměříme na obyčejné, ale přitom tak vzácné věci a skutečnosti, které se nedají nikde koupit, ale dají se jenom žít. Vánoce mají v sobě tajemství. Ovšem jen člověk může člověku posloužit při dešifrování světa a tohoto tajemství. Vánoce nenabízejí hotoové řešení. V tomto kontextu je člověk jako osoba vždy utvářena vztahem. Bez druhých nemůže člověk pochopit svět, zjistit, kam směřuje a jaké je jeho místo v něm. Vánoce mohou být pro nás myšlenkovým motivem našeho života, podnětem k novému přemýšlení o světě, ale i nás samotných.

Milí kolegyně, milí kolegové, přeji vám nádherné kouzlo obyčejných Vánoc, které mohou pro vás být jedinečné právě v obyčejnosti. Přeji vám, abyste se rozhodli žít každý jeden den Vánoc jako dar. V tomto čase si všimněte toho, co má opravdovou hodnotu. Tu největší hodnotu může mít paradoxně to, že někoho obejmete, někomu věnujete čas. Pro někoho budete vy sami tím největším darem právě tím, že mu darujete kousek sebe a svého času.

Vánoce ani tak nejsou o dárcích, které koupíme v obchodě. Vánoce v sobě ukrývají život a naději. Přeji vám, abyste právě během těchto Vánoc znovuobjevili kouzlo obyčejných věcí, znovu získali naději navzdory všemu, co nás znejišťuje a trápí. Tím největším darem Vánoc je to, že můžeme být darem jeden pro druhého. Tyto dary – existenciální skutečnosti nenajdeme pod vánočním stromčkem, ty můžeme nalézt ve svých srdcích. Mějme se rádi víc, vždy je prostor se mít rádi víc.

Srdečně

Michal Privara  
Interní doktorand 1. lékařské fakulty  
Univerzity Karlovy, terapeut  
a řidič autobusu v garáži Kačerov

Okno z dopravního světa připravil: Zdeněk Bek  
Foto: webové stránky a sociální sítě dopravců

# VE SVÁTEČNÍM HÁVU

ADVENT NEKOMPROMISNĚ ODPOČÍTÁVÁ POSLEDNÍ TÝDNY DO NEJKRÁSNEJŠÍCH SVÁTKŮ V ROCE. TOMU NAPOVÍDÁ I ZVÝŠENÁ KONCENTRACE VÁNOČNĚ VYZDOBENÝCH VOZIDEL MĚSTSKÝCH DOPRAVCŮ V ULICÍCH MĚST NAPŘÍČ REPUBLIKOU. VŠECHNY JE SPOJUJE ŘADA RŮZNOBAREVNÝCH SVĚTEL A VÁNOČNÍCH SYMBOLŮ. S NĚKTERÝMI SE MŮŽETE POTKAT JEN VE ZVLÁŠTNÍCH PŘÍPADECH, VĚTŠINA JICH VŠAK JEZDÍ AŽ DO PŘÍCHODU TŘÍ KRÁLŮ. JÍZDNÍ ŘÁDY JSOU K NALEZENÍ NA WEBOVÝCH STRÁNKÁCH DOPRAVCŮ. HEZKÉ VÁNOČNÍ JÍZDY!



Opava



Plzeň



Pardubice



Praha

Foto: Michal Brejša



Olomouc



Foto: Petr Havlíček



Hradec Králové



Jihlava



Ústí nad Labem



České Budějovice



### Dukelských hrdinů a U Výstaviště, 1. etapa Partyzánská

Termín: 27. 10. – 5. 12. 2023  
Investor, zhotovitel, obstaravatel: Dopravní podnik, jednotka Dopravní cesta Tramvaje  
Projektant: Metroprojekt  
Délka: cca 200 m  
Konstrukce trati: betonová deska s upevněním systémem W-tram, asfaltový kryt  
Další realizované objekty a činnosti: úprava ovládání a vytápění výhybek, odvodnění tramvajové trati (2 bahníky), výměna zpětné dělicí skříně Elektrárna a kabelů od skříně ke kolejím, výměna izolačních desek pro trolejové vedení pod železničním mostem  
Koordinované akce: vodovod (PVS), výměna mostu železniční vlečky (Správa železnic)

TRAMVAJOVOU VÝLUKU VYUŽILA SPRÁVA ŽELEZNIC PRO VÝMĚNU MOSTU ŽELEZNIČNÍ VLEČKY DO TEPLÁRNÝ. PROVOZ NA JEDNÉ ZE TŘÍ KOLEJÍ NA MOSTECH VŠAK ZŮSTAL ZACHOVÁN

## PROMĚNA HOLEŠOVIC, DALŠÍ DÍL

JE TOMU PĚT LET, KDY RADA MĚSTA SCHVÁLILA KONCEPČNÍ STUDII ULIC DUKELSKÝCH HRDINŮ A U VÝSTAVIŠTĚ A POŽÁDALA DOPRAVNÍ PODNIK O ZAHÁJENÍ PROJEKTOVÉ PŘÍPRAVY. PO DLOUHÉM A NÁROČNÉM PROJEDNÁVÁNÍ JSME LETOS V LÉTĚ ZÍSKALI PRAVOMOCNÉ SPOLEČNÉ POVOLENÍ PRO REKONSTRUKCI TRATI I CELÉHO ULIČNÍHO PROSTORU OD STROSSMAYEROVA NÁMĚSTÍ AŽ PO ULICI NA ZÁTORÁCH. V ŘÍJNU JSME ZAČALI STAVĚT PRVNÍ ÚSEK.

Délka celé povolené rekonstrukce s názvem Dukelských hrdinů a U Výstaviště je více než kilometr. Nyní je dokončen první dvoustmetrový úsek mezi Bubenskou ulicí a ulicí Na Zátorách, tedy ke křižovatce Elektrárna Holešovice. Dominantou místa je podjezd v Partyzánské ulici pod železniční tratí do Kralup. Tento krajní úsek tramvajové trati byl do rozsáhlého záměru vlastně doplněn dodatečně i s ohledem na její zhoršující se stav.

Původní konstrukce trati z velkoplošných panelů BKV byla během prací nahrazena novou konstrukcí trati na betonové desce s upevněním W-tram. Změnilo se směrové vedení trati, a to zejména v oblouku přímo pod mostem, kde došlo ke zvětšení poloměru, což umožňuje tramvajím průjezd vyšší rychlostí.

V západní části úseku, tedy blíže k Výstavišti, došlo k vytvoření provizorního napojení z BKV panelů na stávající trať v ulici U Výstaviště. Důvodem je, že v této ulici se v rámci této rekonstrukce stranově změní poloha kolejí v některých místech až o 10 metrů, což se promítne v definitivním řešení konce úseku, na kterém se právě pracovalo.

Tím se nabízí možnost krátce představit pokračování celého díla, které nás čeká v letech 2024 a 2025. Zatímco právě dokončené práce se týkaly téměř jen tramvajové tratě, práce v dalších úsecích budou „výživnější“. Zahrnou chodníky, vozovky, přeložky inženýrských sítí či výsadbu stromů.

V ulici U Výstaviště je nejprve potřeba provést náročnou přestavbu kanalizace a vodo-

vodu. Vznikne trať se zatrávněným kolejovým svrškem a vedle něj v obou směrech oddělená vozovka a parkovací místa. Koleje, stejně jako severní obruba, se výrazně posunou směrem k Výstavišti.

Kolejová křižovatka před Výstavištěm bude přestavěna. Zejména zde je projekt koordinován s akcí Správy železnic, která buduje trať na letiště a na Kladno. Aktuálně staví novou estakádu z Bubně na Výstaviště. Její součástí bude i přemostění tramvajové trati a železniční zastávka.

Tramvajová trať se posune i v ulici Dukelských hrdinů, především v části mezi Výstavištěm a Veletržní ulicí. Přiblíží se na západ, tedy směrem k Veletržnímu paláci. Předběžný harmonogram počítá s pracemi v ulici Dukelských hrdinů v roce 2024 s možnými dokončovacími pracemi v roce 2025. U Výstaviště přijde na řadu v roce 2025.

Stavba Dukelských hrdinů a U Výstaviště výrazně přispěje k proměně Holešovic, jejímiž dalšími součástmi jsou dokončená Štvanická lávka a zrekonstruované Bubenské nábreží, ale i právě probíhající modernizace železnice a také rozvoj celého území Bubny-Zátory v oblasti bývalého nákladového nádraží.

## NOVÉ MIDIBUSY V ŘEPÍCH

DVACÍTKA NOVÝCH MIDIBUSŮ SOR ICN 9,5 SE POSTUPNĚ ZABYDLUJE V GARÁŽI ŘEPI, KAM V PRŮBĚHU LISTOPADU DORAZILA. VOZIDLA, JEŽ NAHRAZUJÍ STARŠÍ TYP OD STEJNÉHO VÝROBCE, BUDOU NASAZOVÁNA NA MIDIBUSOVÝCH LINKÁCH NA LEVÉM BŘEHU VLTAVY. PRAŽSKÝ DOPRAVNÍ PODNIK SE STAL PRVNÍM PROVOZOVATELEM TOHOTO TYPU V ČESKU.

Ve středu 22. listopadu 2023 vyjel poprvé do pravidelného provozu s cestujícími první z dvacítky dodaných midibusů SOR ICN 9,5. Vozidla, jež si DPP objednal v červnu letošního roku z již dříve vysoutěžené rámcové smlouvy, dorazila do areálu garáže Řepy ve značném předstihu, původní předpoklad dodání byl plánován na jaro 2024. Vozy kompletně nahradí již dosluhující midibusy SOR BN 8,5, které DPP zakoupil v letech 2010–2011. Pražský dopravní podnik se tak stal prvním provozovatelem nejkratší verze tohoto nového typu v ČR.

Vozidlo SOR ICN 9,5 je částečně nízkopodlažní autobus určený pro městský provoz a představuje novou generaci původní typu

vé řady BN/CN. Dopravní podnik je využije na linky, na kterých jsou ze strany organizátora Pražské integrované dopravy požadovány autobusy s nižší kapacitou a trasa linky neumožňuje nasazení autobusů standardní délky.

Vozidlo je vybaveno celovozovou klimatizací, LED osvětlením interiéru, dvojicí LCD displejů pro cestující, systémem počítání cestujících či vnitřními a vnějšími kamerami s kontinuálním nahráváním. Výraznou modernizací prošlo i pracoviště řidiče. Vozidlo je vybaveno motorem Iveco Tector, který splňuje normu EURO 6, a automatickou převodovkou ZF.



#### Technické údaje midibusu SOR ICN 9,5

• Počet míst k sezení:	27
• Počet míst k stání:	46
• Palivo:	nafta
• Objem nádrže:	180 l
• Délka:	9,55 m
• Šířka:	2,53 m
• Výška:	3,12 m
• Počet náprav:	2
• Celková hmotnost:	16,5 t
• Maximální rychlost:	80 km/h

#### DPP aktuálně provozuje midibusy typu:

- SOR BN 8,5
- Solaris Urbino 8,9 LE
- SOR ICN 9,5
- Solaris Urbino 10,5



Psal se: Zdeněk Bek  
Fotil: Petr Hejma



# OD TEČEK PO SLIVENECKÝ EXPRES

ČAS OD ČASU ZAZNÍ OTÁZKA, JAK JE MOŽNÉ SE DOSTAT NA STRÁNKY DP KONTAKTU? NĚKDY STAČÍ JEN ROZDÁVAT ÚSMĚVY A MÍT ŠTĚSTÍ. PŘESNĚ TO JE PŘÍPAD KAROLÍNY ČERNÉ, ŘIDIČKY TRAMVAJE Z VOZOVNY MOTOL. JEJÍ PRVNÍ PŘÍJEZD NA SMYČKU SLIVENEC BYL TAK PŘEKVAPIVÝ, AŽ SKONČIL ROZHOVOREM V TOMTO ČÍSLE.

Víte, čemu Karolína Černá říká pusinka? Co se děje, když výhybka mlaská a co jsou tečky? A kdy vyjel Slivenecký expres?

Dozvíte se v rozhovoru.

### Jak jste se k řízení tramvají dostala?

Původně jsem pracovala jako účetní, ale klienti mi volali i o dovolené, což mi začínalo přerůstat přes hlavu. Přítel naopak pracuje jako výpravčí na dráze a občas řídí autobus u DPP. Bavila jsem se s ním a snažila jsem se svou situaci vyřešit, když nadhodil, že bych mohla řídit tramvaj, což jsem původně považovala za bláznovství. Musím přiznat, že zvládnout kurz se pro mě stalo výzvou a i kvůli příteli jsem do toho šla. V den státní zkoušky měl zrovna narozeniny a šťastný výraz po úspěšném absolvování se nedal zapřít. Postupně jsem si k tomuto povolání našla cestu, i když je zcela mimo můj obor. Původně jsem chtěla spíše řídit metro, ale jelikož to zatím není u žen možné, tak jsem skončila na tramvajích a nelituji.

### Takže v rodině ani v širokém příbuzenstvu nikdo v dopravě nepracuje?

Z přítelovy strany pracuje maminka na Drážnickém úřadě, dříve i s babičkou v železničním zdravotnictví, kdežto z mojí rodiny nikdo. Já maximálně jako malá mávala na vláčky, ostatně jako každé dítě. Samotnou mě překvapilo, že vůbec v dopravě pracuji. Svým způsobem to ale přináší jistoty.

### V podniku jste přibližně rok. Jak vzpomínáte na kurz?

Zpětně mi dochází, jak moc zmateně jsem musela na instruktory působit. Kurz je tak komplexní, až jsem v jeden moment zavedla nové názvosloví typu: výhybka mi „mlaská“ (přilehne k opornici), čočky jsou tečky apod. Abych se přiznala, nejvíce mi pomohlo, že jsem mohla komunikovat s instruktory i mimo pracovní dobu. Nejvíce jsem se obávala technické části zkoušek. Umět se zorientovat v závadách, brzdách... to pro mě byla španělská vesnice. Kupodivu jsem se rozhodla k tomu, že den před zkouškou nám lektor nabídl, že si můžeme zkoušku vyzkoušet nanečisto. Já to zkusila a moc mi to pomohlo. Státní zkoušku jsem poté bez problémů zvládla. Jelikož jsem byla poslední v pořadí na řešení závad, tak

jsem naopak jako první vyjela se státním dozorem a instruktory na trať a dobře to dopadlo.

### Od budoucích kolegů jsem naopak slyšel, že se nejvíce obávají právě linkového vedení...

Když jsem bydlela v Liboci, tak jsem pár tras znala z vlastní zkušenosti, takže linkové vedení pro mě bylo jednodušší. Navíc kromě projetých tras s instruktory mi velmi pomohl dobrý kamarád, se kterým jsme si udělali „Tour de Praha“. Dávali jsme si pomocné body, díky kterým jsem si je mohla zapamatovat. Musím poděkovat i svému instruktovi, že to se mnou zvládl.

### Těšila jste se na první samostatnou jízdu?

Ano, byla začátkem prosince minulého roku. Mezi tím máte ještě cvičné jízdy s instruktorem na ostatních vozech, takže 14T, KT, T3R, PLF apod. Hodně mi pomáhali kolegové, kteří mi předávali své zkušenosti, na co si dát pozor, což se mi dodnes hodí. Ač jsem se trochu bála, že první samostatná jízda bude stresující, když člověk sedí sám a nemá „záchranný bod“ v podobě instruktora, tak na konec dobře dopadla. Říká se, že zajímavosti se dějí až po skončení zácviků.





### Zažila jste už někdy opravdu těžkou chvíli v provozu?

Ano, v letošním lednu. Měla jsem nehodu, ale byla to jen taková „pusinka“. Trochu to klouzalo a až jsem jela pomalu, tak jsem tukla přede mnou stojící popelářský vůz. A jak jsme řešili situaci, tak najednou přišel pán z přilehlé kavárny, jestli nechci kávu, což jsem uvítala. Po chvíli přišel znovu, že mi nese druhou a já mu řekla, že raději ne, protože nevím, jestli nebudu dýchat do alkoholtesteru. Prostě kompletně zmatená. Nebo třeba když bagrista strhl trolej a já měla poškozený pantograf. Nebo když jsem se v Holyni nemohla dostat ven z kabiny, protože se mi u „kátěčka“ zasekly dveře. To

jsou zážitky, díky kterým se snažím být opatrná a vnímavá k provozu.

### Jste kmenovou zaměstnankyní vozovny Motol, jak se vám líbí?

Mám tzv. šejdry, takže jezdím jen ve špičce, tudíž jsem v práci dvakrát za den. Většina řidičů v tom vidí potíž, protože jste vlastně celý den v práci. Kolikrát máte mezi výkony i skoro pětihodinovou pauzu, a to pracujete od pondělí do pátku. Někdy se dá mezi směnami i stíhat více věcí, jako kadeřnice, oběd se známým... Naopak mi vyhovuje, že víkendy mám volné a mohu si je plánovat podle sebe. Občas tedy po volnu dostanu i čisté ranní směnu. Teď jsem se napsala

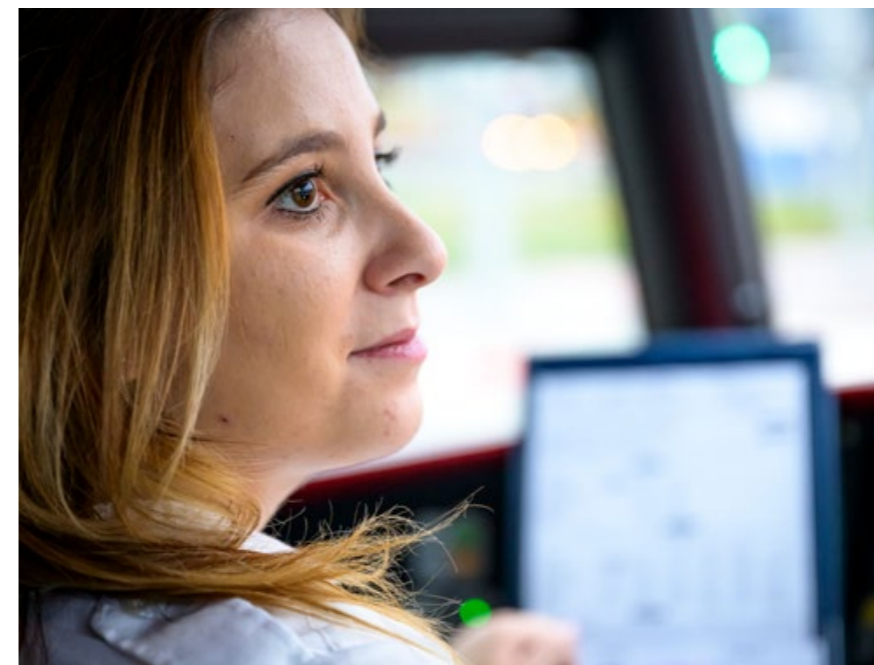
i jako výpomoc do vozovny Vokovice, ale jinak jsem ráda za to, co mám.

### Není toho někdy moc? Když vidím počet cestujících, provoz aut v Praze...

Občas ano, ale tím, že mám nejraději typ Škoda 15T, ve které se cítím obzvláště bezpečně, protože je to vlastně skoro pojízdná kancelář. Samozřejmě práce s lidmi je vždy náročná, takže člověk se musí obrnit trpělivostí a být asertivní. Jsou cestující, kteří jsou milí, popřejí hezké Vánoce, a samozřejmě jsou i tací, kteří mají chuť do tramvaje bouchnout, když nepřijedete včas. Samozřejmě nejhorší je, že lidé nedávají pozor, přecházejí před tramvají, nerozhlédnou se na přechodu, nekoukají okolo sebe, mají sluchátka a nic je nezajímá. A to nezmiňuji řidiče osobních vozidel, kteří zapomněli, co se učili v autoškole, takže nedají blinkr, špatně zaparkují nebo odbočí někam, kam se nesmí. Musíme být obzvláště pozorní a předvídat reakce ostatních účastníků provozu.

### My jsme se poprvé viděli na otevření nové tramvajové trati do Slivence. Jaký to byl pocit být první na nové trati?

Ten den jsem byla zrovna ve městě, vybírala jsem dárek pro přítele k narozeninám. A najednou mi píše kolega, že budu první na nové trati. Bylo to pro mě překvapení, takže jsem si vyčehlila vlasy, namalovala se. Přišla jsem do práce, vyjela jsem z vozovny na trať a už od Hotelu Golf si mě fanoušci dopravy fotografovali. Když jsem přijela na Anděl, tak to vypuklo. Tramvaj byla úplně plná, takže na Slivenec jsem přijela s asi dvouminutovým zpožděním. Dokonce se obávám, že kapacita tramvaje byla překročena, tolik lidí jsem snad ještě nevezla. Dispečeri mi volali, ať dávám na novém úseku pozor, ale já jela



stejně raději pomalu. Byl to nezapomenutelný pocit, taková pocta zahájit provoz na nové trati. Ještě jsem pro pobavení hlásila cestujícím do vozu „Vítá vás Slivenecký expres. Užijte si krásnou jízdu“. I jedna paní se se mnou vyfotila. Nádherný den to byl.

### Měla jste někdy chuť zkusit řídit tramvaj i v jiném městě?

Abych byla upřímná, nejsem zase takový „šotouš“, abych objížďala města a seznamovala se s jejich sítí. Když už ale cestuji, tak se samozřejmě ráda svezu novou tramvají nebo se podívám, jak moc se konkrétní město posunulo v tramvajové dopravě dopředu. Kolikrát to může být i inspirace. Zajímám se však o historii tramvajové dopravy v Praze, ráda pátrám po fotografiích a dokumentech, ale že bych tím dennodenně žila, to se říci nedá. Ráda se i svezu historickou tramvají, ale to je úplně jiný styl řízení, než znám. Když už fotografuji, tak jediné cvičné tramvaje, případně nějaké speciální. Vždy však do rodinného alba.

### Pro vás jako pro řidiče tramvají jsou v Praze v posledním roce žně. Tři otevřené tratě a další se připravují...

To máte pravdu, staví se Dvorecký most, blíží se Václavské náměstí a trať do Habrové. Tramvajová síť se neustále rozvíjí a za mě je to jediné dobře. Osobních automobilů je opravdu hodně a dnešní hromadné dopravní prostředky už nabízejí pohodlí a komfort. Věřím, že příprava nových tramvajových tratí se v Praze nezastaví a bude se dále rozšiřovat. Nedávno jsem na internetu

četla o prozkoumávání cesty, jak dostat do Středočeského kraje tzv. vlakotramvaje. Tak třeba to bude také cesta, jak tramvajový provoz dále rozšířit.

### Co byste doporučila mladým lidem, kteří by chtěli řídit tramvaj v DPP?

Je to náročné, ale nemějte strach. Nesedíte doma nebo někde v kanceláři, vidíte kus

Prahy. Máme dobré benefity, výplata chodí tak, jak má. Nepopírám, že tu není stres z provozu a hodně cestujících, ale nebojte se toho. V kurzu jsou skvělí lektoři, kteří pomohou. Myslím, že v DPP se dá dobře skloubit pracovní a rodinný život.

### Vánoce jsou za dveřmi, vánoční vozidla v ulicích, jak u vás svátky vypadají? Trávíte je v práci, nebo doma?

Vánoční čas je samozřejmě náročnější. V ulicích je hodně lidí. Všichni spěchají, nakupují dárky, stromky, kapry. Po Štědrém dni je však provoz výrazně slabší a myslím, že i lidé jsou už klidnější. Ráda bych tedy i teď na Vánoce byla v práci, ale jak to dopadne, je ve hvězdách. Chtěla bych však všem poděkovat za pomoc při mé cestě stát se řidičkou tramvají. Velké díky patří hlavně mému příteli, který má velkou zásluhu na tom, proč tu jsem, blízkým kamarádům, kteří mi pomohli se tou cestou prodat, a všem, kdo mě podporovali a pomohli. Zároveň bych všem, i vašim čtenářům, ráda popřála klidné vánoční svátky, ať užívají čas se svými rodinami a moc se jim daří. ■





Foto: Archiv DPP



DVOUVOZOVÁ SOUPRAVA EČS 22. PROSINCE 1973 PO DESÁTÉ HODINĚ VEČERNÍ VE STANICI METRA BUDĚJOVICKÁ

## POPRVÉ DO TUNELU VLASTNÍ SILOU

JE PROSINEC ROKU 1973, PÁR DNŮ PŘED ŠTĚDRÝM DNEM. VĚTŠINA VÁNOČNÍCH DÁRKŮ JE NAKOUPENA, BLÍŽÍ SE STROJENÍ STROMEČKŮ, NĚKTEŘÍ JIŽ MAJÍ I KAPRA VE VANĚ. POSLEDNÍ SHON VŠAK NENÍ JEN NA ULICÍCH HLAVNÍHO MĚSTA A V DOMOVECH PRAŽANŮ, ALE I V PODZEMÍ. V TUNELECH SICE BYLO JEŠTĚ HODNĚ PRÁCE, PŘESTO SE UŽ PRVNÍ DVA VOZY METRA PŘIPRAVOVALY NA TO, ABY VLASTNÍ SILOU PROJELY PRVNÍM ÚSEKEM METRA.

Již od příjezdu prvních vlaků EČs do Prahy v říjnu 1973 se usilovně pracovalo na jejich kompletaci a postupném zprovoznění. Současně probíhaly dokončovací práce na celém úseku „prvního céčka“ tak, aby zkušební provoz mohl být zahájen prvního ledna 1974, tedy přesně podle požadavku vládního usnesení.

### Co, kdy a kde

Upřesněme si, že prvními zprovozněnými vozy typu EČs byla evidenční čísla 1020 (komisionální technická prohlídka 10. prosince 1973, nikoliv TBZ!) a 1010 (komisionální technická prohlídka 20. prosince 1973, nikoliv TBZ!).

Když 14. prosince 1973 vydal generální ředitel národního podniku Metrostav příkaz, kterým vyhlášoval „připravenost díla pro zahájení zkušebního provozu v úseku Kačerov – Sokolovská, a to na 22. prosince 1973 ve 22:00 hodin“, bylo o zahájení zkušebních jízd jasno. Vzhledem k nedodělkům na některých

úsecích stavby však byl úsek nakonec zkrácen do podoby Kačerov – Pražského povstání.

### Den jízdy: sobota 22. 12. 1973

Připravená souprava EČs od rána čekala na 37. koleji stále ještě rozestavěného depa Kačerov. V odpoledních hodinách proběhla před ověřovací jízdou kontrola průjezdného průřezu tratě pojezdovou plošinou taženou MUV-72M.

Ve 21:50 tak byly nám již známé dva vozy ev. č. 1020 a 1010 přistaveny lokotraktorem T212 na kolej č. 91 ke služebnímu nástupišti stanice Kačerov, odkud o deset minut později již vlastní silou pokračovaly do stanice metra. Jízda byla řízena provizorním vlakovým dispečinkem zřízeným ve stanici metra I. P. Pavlova.

Pro jízdu byla stanovena maximální rychlost 20 km/h a v každé stanici se souprava mohla zdržet maximálně 120 sekund. Jízda probíhala samozřejmě bez zabezpečovacího zařízení, zato plně obsazená, a to i skupinou techniků, kteří měli v případě mimořádné události zasáhnout. Pro jistotu byla k dispozici v depu Kačerov i pohotovostní četa připravená v automobilu GAZ. Jízda byla důležitá i pro podnikové hasiče, kteří přijali zpřísněná protipožární opatření.

### Výsledek: bez problémů

Na závěr naší vzpomínky si můžeme říci, že první dvojici vozů EČs, která se projela tunely pražského metra, řídil strojvedoucí-instruktor Ivanov z moskevského depa a pomocníky byli instruktoři O. Chára, V. Kutina a P. Vostřez.

První samostatná jízda proběhla bez větších problémů a navázalo se na ni hned 29. prosince 1973, a to již v celém provozním úseku Kačerov – Sokolovská. To již oba vozy měly i protokol o proděláné technicko-bezpečnostní zkoušky. ■

### Zpracoval Zdeněk Bek ze zdrojů:

- Elektrické vozy EČs, aneb průkopníci v pražské metru – Robert Mara – Doprní vydavatelství MALKUS, 2009
- Encyklopedie MHD: 1. díl, 1. svazek – Metro, kolektiv autorů – Doprní podnik hl. m. Prahy, 2014



PROVIZORNÍ PROVOZNÍ DISPEČINK BYL TEHDY PŘIPRAVEN JEŠTĚ VE STANICI METRA I. P. PAVLOVA VE SLUŽEBNÍCH PROSTORÁCH



SNÍMEK ZE STANICE PRAŽSKÉHO POVSTÁNÍ, KDE DVOUVOZOVÁ SOUPRAVA ČEKÁ NA OBRAT NA KOLEJOVÉ SPOJCE V ZADNÍ ČÁSTI SNÍMKU



FOTOGRAFIE ZE STANICE METRA MUZEUM POCHÁZÍ Z JÍZDY Z 29. PROSINCE 1973, NEBO AŽ Z OFICIÁLNÍHO ZAHÁJENÍ ZKUŠEBNÍHO PROVOZU Z 2. LEDNA 1974. AKCE PROBĚHLY KRÁTCE PO SOBĚ A NA OBOU BYL ZNAČNÝ ZÁSTUP HOSTŮ



# #studujspsd #pracujvdpp

## Absolventi školy v podcastu i na DOD

Během náborových akcí se nás nejčastěji uchazeči a rodiče ptají nejen na to, jak probíhá studium, ale co mohou po vyučení nebo po maturitě dělat, jaké mají možnosti a uplatnění. Nejlepší odpovědi jim mohou dát hlavně absolventi, kteří s úspěchem ukončili studium a pracují v oboru. Hosty listopadového dílu Podcastů z vozovny byli hned dva, a to Petr Špalíček, elektromechanik z vozovny Pankrác, vystudovaný Mechanik elektrotech-



nik, a Kryštof Jelínek, strojvedoucí metra, který absolvoval obor Elektrikář a nástavbu s maturitou. Oba kluci se potkali ve školním týmu Motol Speeders, kde sbírali ocenění a zkušenosti v programu Horizon Educational. Petr je navíc zakladatelem tohoto týmu, kde působil několik let na postu hlavního mechanika. Podcast se natáčel ve školní knihovně, kde před téměř 10 lety začínalo vysílat Motol rádio, které pro změnu realizovala nynější moderátorka Tereza Tami Vlnářová v rámci aktivit studentské společnosti. Všichni tři se přišli podívat na budoucí studenty hned na první listopadový den otevřených dveří a neplánovaně se zde sešli s dalšími absolventy, z nichž velká část studuje například Dopravní fakultu ČVUT nebo pracuje v DPP.



Téměř všichni se zapojili do programu a odpovídali na otázky rodičů a uchazečů, což je pro školu ta nejlepší vizitka a doporučení.

## Schola Pragensis 2023

Na 28. ročník veletrhu středních škol Schola Pragensis jsme se připravili opět se žáky studentských společností z oboru Provoz a ekonomika dopravy a se žáky auto oborů. Svoje zástupce zde měly obory Mechanik opravář motorových vozidel a Autotronici. Na rozdíl od minulého roku, kdy bylo hlavním tématem automatizované tramvajové kolejiště, jsme letos představili virtuální realitu, kde už se můžeme pochlubit několika různými výukovými programy, které postupně vytvářejí žáci v předmětech provozně dopravní praxe a pracují s nimi také Automechanici nebo Autolakýrníci.



Virtuální realita se bude čím dál častěji promítat do technických oborů jako nezbytná součást vizualizace projektových záměrů nebo



počáteční výuky odborných předmětů, která vyžaduje velkou spotřebu materiálu u začátečníků, a to např. sváření nebo míchání barev. Její skvělé využití je také při vizualizaci motorů nebo různých strojů, které škola buď nemá k dispozici, nebo se jejich vývoj velmi rychle mění a je možné se s nimi podrobně seznámit pomocí těchto digitálních pomůcek. Považujeme za nezbytné, aby naši žáci a učitelé napříč obory uměli tyto technologie

používat ve výuce. U absolventů chceme, aby byli schopni v budoucnu využít těchto technologií navrhnout v rámci své profese.



3D tisk s novými tiskárnami MK4 od firmy Prusa Research jsme tentokrát představili v jiné formě, než tomu bylo vloni, kdy jsme využili k prezentaci data, které nám poskytl DPP. Loňský ukázkový tisk krytů nehodových kamer v tramvajových vozech jsme vyměnili za méně odborný, ale mezi žáky ZŠ populární tisk minimodelu tramvaje T3. 3D výtisk získal jen ten, kdo začal sledovat Střední průmyslovou školu dopravní na sociálních sítích.



Věříme, že jsme mezi velkou konkurencí pražských středních škol obstáli a zaujali jsme technicky orientované uchazeče ze základních škol. Nové digitální pomůcky, které jsme na veletrhu představili, byly pořízeny

z finančních prostředků projektu „Národní plán obnovy – digitální učební pomůcky“, který vyhlásilo pro střední školy MŠMT ČR.

## S Erasmem zpátky ve Finsku a v Drážďanech

Finské přístavní město Turku a německé Drážďany byly v listopadových dnech cílem učitelů teoretické výuky a odborného výcviku i skupiny žáků oboru Mechanik elektrotechnik a Elektromechanik pro zařízení a přístroje. Program v různých částech Evropy byl velmi podobný. Učitelé auto oborů se



se svým finským protějškem účastnili výuky ve školních dílnách finské střední školy, kde mohli porovnat jak organizaci výuky, tak vybavení a postupy při výuce strojních oborů.

V Drážďanech pro změnu provázeli naše žáky elektro oborů po celou dobu jeden z žáků školy DVB. Na pracovištích drážďanského dopravního podniku je pak provázela například paní Schumann – vedoucí výukového oboru v DVB, a překladatelka paní Rubalová, díky které lépe pochopili odborné pojmy. Kluci se podívali nejen do školních dílen a dílen autobusů v městské části Gruna, ale také do provozovny v části Reick, kde si prohlédli výrobu a montáže kolejnic. V průběhu stáže byl jeden z účastníků Filip Rulf oceněn titulem Mladý řemeslník roku, které každoročně uděluje Sdružení soukromých škol. Ocenění za Filipa převzal Tomáš Jelínek, zástupce ředitele pro elektroobory, a předal mu ho osobně na slavnostním zakončení stáže v Drážďanech.

Příští rok bude ve znamení dvaceti let spolupráce mezi oběma vzdělávacími institucemi. Výročí odstartujeme hned v lednu stáží německých studentů. V těchto dnech se dokončuje podrobný program, který chceme tentokrát pojmut hodně prakticky a zážitkově. Na programu se budou podílet tradičně i zaměstnanci DPP, kteří věnují celé stáží velmi mnoho úsilí a času. Velmi děkujeme a těšíme se na leden 2024.

## Jak jsme hráli ve škole karty!

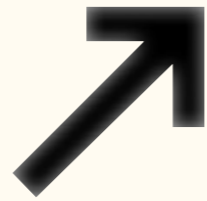
Síla sociálních sítí je už snad každému jasná. Díky kampani na Instagramu k nám dorazila informace o nové karetní hře „Příští vystupuju“, která je určena všem milovníkům pražské tramvajové dopravy. Vzhledem k tomu, že takových nadšenců máme téměř plnou školu, kontaktovali jsme tvůrce hry, abychom je pozvali do školy v rámci projektové výuky. Zajímala nás nejen samotná karetní hra inspirovaná obdobnými strategickými hrami, ale především jsme se zajímali o to, jak hra a celý projekt vznikl. Dvouhodinová přednáška nám přiblížila možnosti, ale i nástrahy umělé inteligence při tvorbě této rodinné hry. Dozvěděli jsme se, jak probíhalo testování a jak dlouho trval celý proces od nápadu takovou



hru vytvořit až po tisk 368 kartiček s tramvajovými linkami a tzv. akčními kartičkami, jako je Lítačka nebo Revizor. Nakonec jsme si hru v několika týmech zahráli a domluvili jsme se na další spolupráci. Jednou z aktivit bude karetní turnaj v rámci projektových dnů ve škole, jehož organizaci si velmi ochotně vzali na starosti prváci v rámci svého začlenění do mimoškolních aktivit.



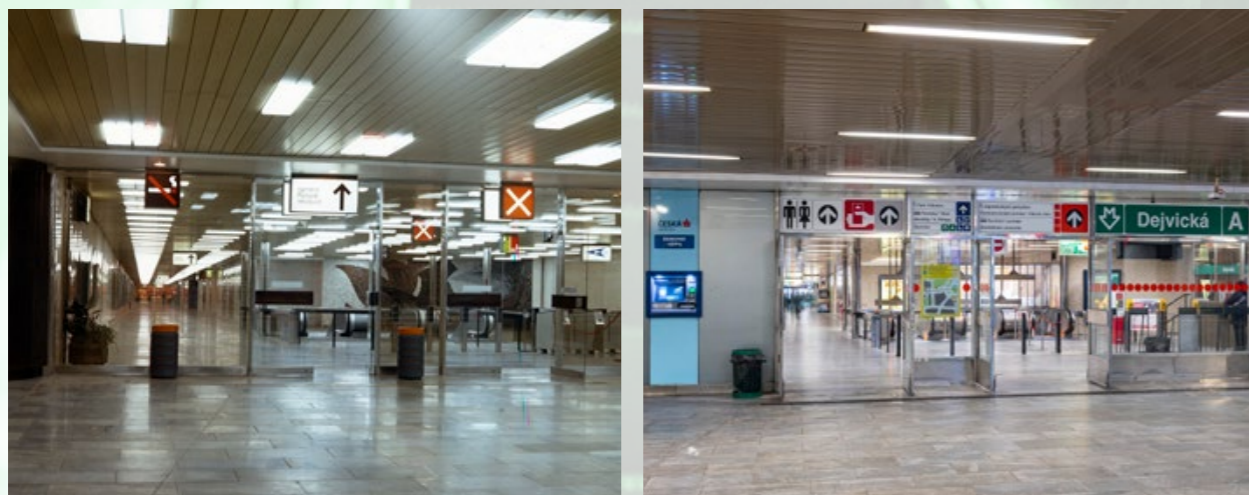
Stanice  
a vestibuly  
trasy A  
Díl druhý



V DNEŠNÍM I NÁSLEDUJÍCÍM DÍLU SERIÁLU ZMIZELÉ METRO JEŠTĚ ZŮSTANEME U STANIC A VESTIBULŮ TRATĚ A. PODÍVÁME SE NA STANICI LENINOVA (DEJVICKÁ), HRADČANSKÁ A NÁMĚSTÍ MÍRU. VĚTŠINU DNEŠNÍCH SNÍMKŮ SPOJUJE SPOLEČNÝ JMENOVATEL, JÍMŽ JE KOMERČNÍ VYUŽÍVÁNÍ VEŘEJNÝCH PROSTORŮ METRA. TENTO FENOMÉN POSLEDNÍCH TŘÍ DESETILETÍ S NÁMI ZŮSTANE I V NĚKOLIKA DALŠÍCH DÍLECH SERIÁLU.

Srovnávací snímky vůbec nejlépe přibližují změny, které si při každodenním užívání metra ani neuvědomujeme. Teprve v přímém srovnání můžeme nahlédnout pod pokličku složité problematiky proměn a degradace veřejných prostorů metra.

### Stanice Leninova/Dejvická – vstup do stanice (1978–2023)

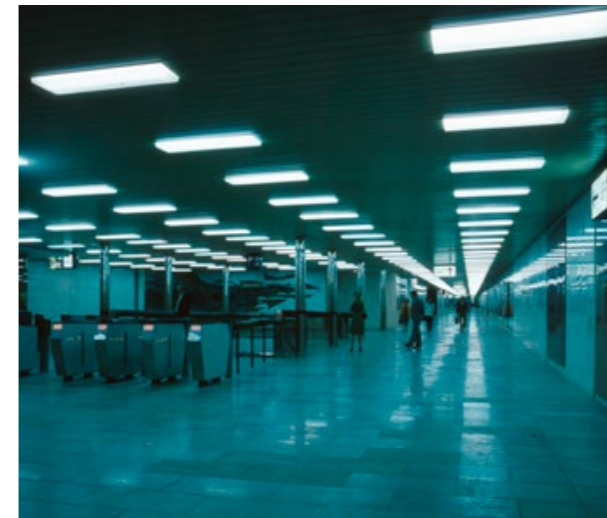


Leninova, dnes Dejvická, a průhled ze západního vestibulu ke vstupu do stanice a spojovací pasáže mezi oběma vestibuly.

Nad eskalátory do stanice je patrné umělecké dílo Plameny revoluce autora Martina Sladkého, které je dnes integrováno

do jedné z nově vybudovaných prodejen. Současný stav pochází z poslední rekonstrukce vestibulu v roce 2018.

### Stanice Leninova/Dejvická – spojovací pasáž (1978–2023)

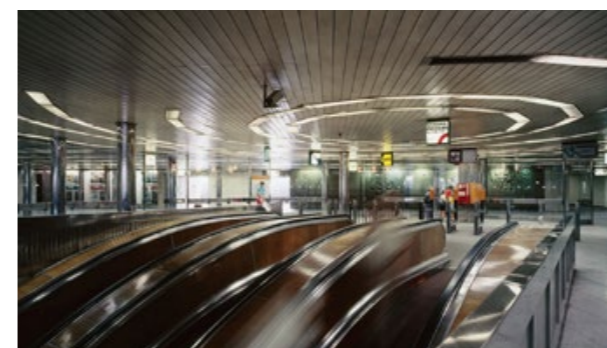


Pohled do pasáže spojující oba vestibuly stanice Leninova, dnes Dejvická, a výstupy ke stanovištím návazné povrchové dopravy. Původnímu stavu dominuje blok výstupních turniketů ze stanice, na současném snímku je v těchto místech umístěn výtah pro bezbariérové zpřístupnění stanice, které proběhlo v roce 1997. V pozadí je vidět dnes již skryté umělecké dílo – kamenná mozaika Dynamika revoluce autora Martina Sladkého.

V letech 2013 až 2014 proběhla rozsáhlá rekonstrukce izolace stropní desky stanice, která odstranila dlouholeté problémy se zatékáním, které provází většinu nejstarších hloubených stanic a vestibulů. V této době byla stanice také poškozena prasklým vodovodním potrubím. Ačkoliv stanice byla již od počátku provozu poměrně dobře připravena pro umístění obchodní vybavenosti s ohledem na silné přestupní vazby, areál vysokých škol i plá-

novanou výstavbu obchodního centra, přesto se ani zde nepodařilo plně sladit obchodní vybavenost s původní architekturou – jakkoliv díky nosnému motivu Vladimíra Iljiče Lenina na uměleckých dílech silně ideologicky vyhraněnou.

### Stanice Hradčanská – ústí eskalátorů do vestibulu (1978–2023)



Nevšední architektonické pojetí výústění eskalátorového tunelu ve tvaru válce se skleněným pláštěm ve středu vestibulu stanice Hradčanská bylo podtrženo spirálovitou instalací zářivek v podhledu a výpravným řešením vestibulu s motivy z českých dějin. Libreto stanice vycházelo

ze skutečnosti, že stanice byla a je výchozím místem pro návštěvníky Pražského hradu využívajících dopravy metrem.

Současná podoba, vzniklá při rozsáhlé rekonstrukci stanice v letech 1995 a 1996, původní záměr architektů zcela ignoruje

a nabízí nepřehlednou změť informačního smogu a nově doplňovaného mobiliáře. Změnou prošlo i uspořádání výstupů na povrch a doplněn byl podchod pod železniční trati.

## Stanice Hradčanská – vestibul (1978–2023)

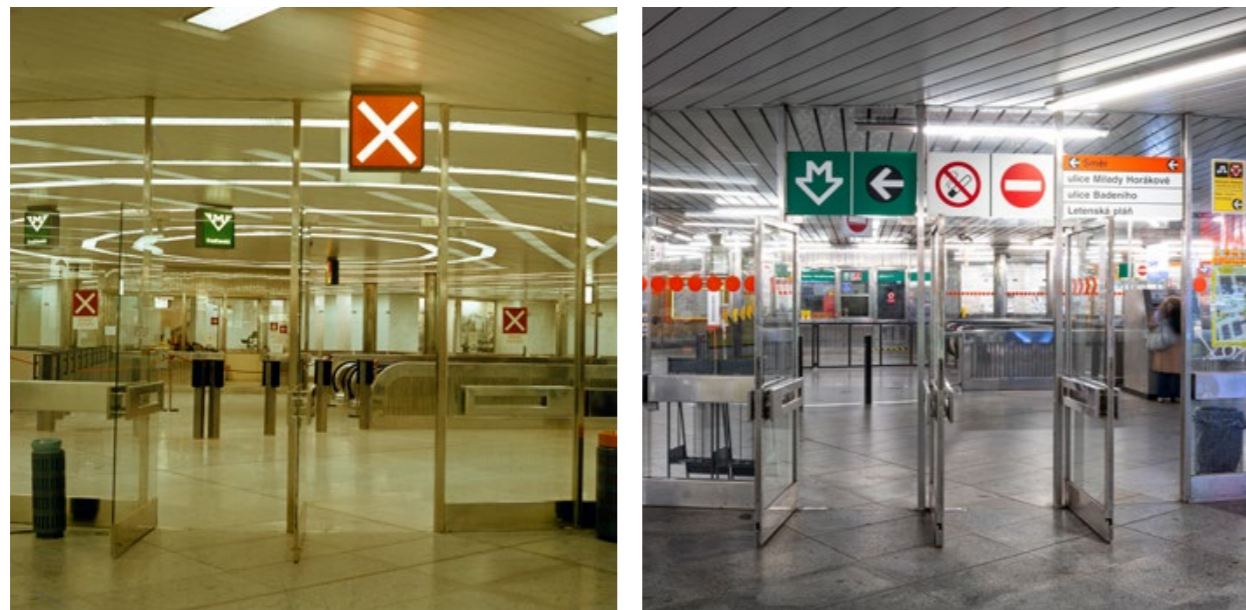


Pohled do vestibulu stanice Hradčanská působil díky proskleným vitrínám a kamenným reliéfním stěnám s uměleckými díly dojem galerií, předsálí Pražského hradu. Původní vybavenost vestibulu byla s ohledem na význam a polohu celého uzlu velmi skromná a nedostatečná.

Dodatečnou zástavbou obchodní vybavenosti (na současné fotografii v černobílé verzi) byl jeden extrém vystřídán druhým a dříve poněkud sterilní zdi vestibulu se proměnily v tuctové tržiště, bez snahy o navázání na původní záměr či lehkost a eleganci středové části vestibulu. Ekvi-

valenty tohoto řešení nalezneme i ve stanicích na „periferii“ ústíích do sídlištní zástavby. Tehdejší filozofie bylo ryze účelové řešení obchodní vybavenosti, které navzdory poměrně kvalitnímu řemeslnému provedení nijak nereflektuje ani nerozvíjí původní architekturu stanic.

## Stanice Hradčanská – vestibul (1978–2023)

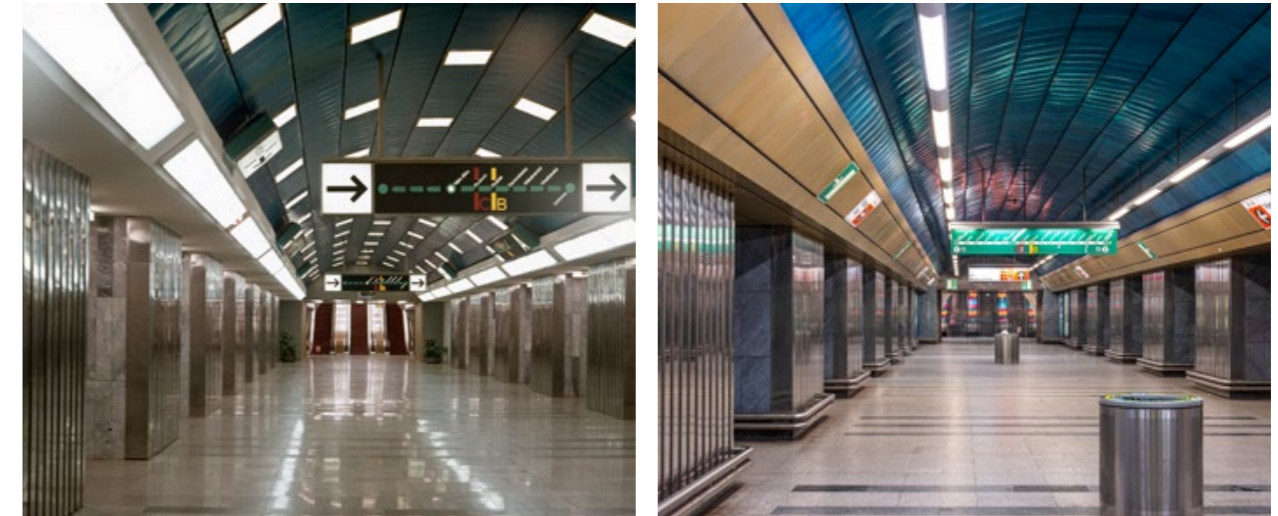


Ještě jeden pohled na pomyslný skleněný válec ústí eskalátorového tunelu ve stanici Hradčanská. Také tento snímek dokumentuje úpadek tohoto prostoru včetně informačního systému, který v daném místě spíše znepráhledňuje

celý prostor. Sloupky vedle turniketů na původním snímku byly vybaveny zařízením pro počítání cestujících. V době výstavby stanice se předpokládala intenzivnější výstavba v okolí, zrušení nádraží Dejvice a zřízení velkého zachytného

parkoviště pro automobilovou dopravu v souvislosti s vedením středního automobilového okruhu. Nové soustředěné zástavbě u Dejvické ulice měl sloužit původně zamýšlený druhý vestibul stanice.

## Stanice Náměstí Míru – staniční tunel (1978–2023)



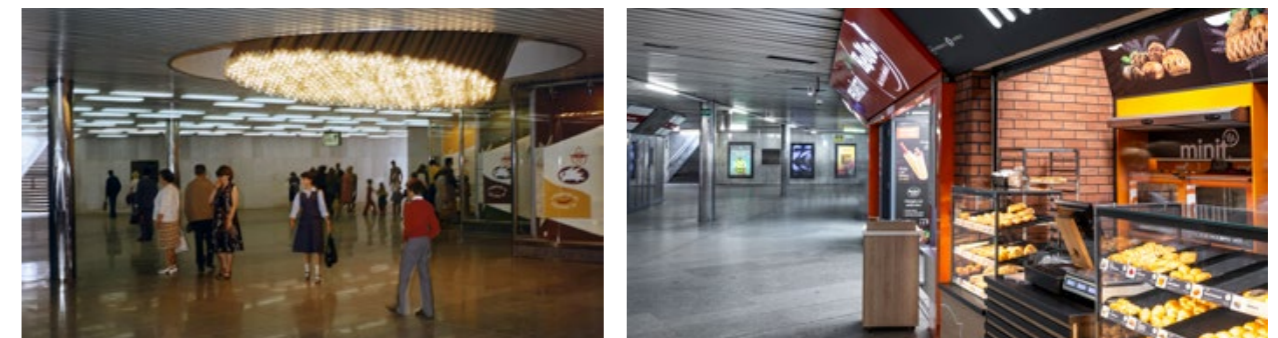
Stanice Náměstí Míru byla v letech 1978 až 1980 koncovou stanicí tratě A. Vlaky zde obracely na kolejové spojce za stanicí, jako odstavné koleje sloužily zárodky budoucích traťových tunelů ve směru budoucího prodloužení II.A Náměstí Míru (mimo) – Želivského. Střední staniční tunel se nachází 53 m pod povrchem, díky čemuž je tato stanice nejhlubší v celé síti pražského metra. Na snímku jako již tradičně zaujme nápadité řešení

stropu s osvětlovacími tělesy zabudovanými do konstrukce podhledu a bílými osvětlovacími rampami s příznanými zářivkovými tělesy plynule přecházejícími do prostupů mezi nástupištěm a středovým staničním tunelem.

Vzhled stanice je dodnes velmi osobitý zejména kvůli výrazné modré barvě hliníkových obkladů ostění tunelů. Po rekonstrukci stanice v letech 1998 až 1999 bylo

původní osvětlení přebudováno na dvě řady liniových zářivkových těles, čímž zcela zanikla původní modelace stropu. Také kontrastní bílá barva osvětlovacích ramp a prostupů byla nahrazena účelovými hliníkovými obklady v základní barvě. Nerezové profilované obklady pilířů však zůstaly zachovány, což byla například ve srovnání se stanicí Hradčanská změna k lepšímu.

## Stanice Náměstí Míru – vestibul (1978–2023)



Zatímco rekonstrukce vlastní stanice Náměstí Míru proběhla v letech 1998 až 1999 poměrně citlivě, vestibul dopadl o poznání hůře. Původnímu řešení dominoval světelný objekt od Václava Cíglera, který měnil intenzitu svícení podle počtu procházejících cestujících. Umělecké dílo mělo zrcadlit dynamiku moderního rozvo-

je hlavního města, a nemohlo být tedy ani označeno ideologickou nálepkou. S původní technologií regulace nebylo v provozu příliš spolehlivé a před rekonstrukcí vestibulu již bylo nefunkční a neudržované. Místo žádoucí rekonstrukce však bylo dílo odstraněno, nahrazeno standardními pohledy a obchodní vybaveností. Nová

vybavenost ani zde nijak nereflektuje prostředí, do něhož byla zasazena, a opět evokuje spíše periferii města, nikoliv těžiště někdejších Královských Vinohrad, v letech 1879 až 1921 samostatného města a následně výstavní městské čtvrti, která si v minulosti na architekturu a kvalitním veřejném prostoru mimořádně zakládala.

Ptal se: Zdeněk Bek  
Foto: archiv Ireny Benešové a autor

# 7 OTÁZEK PRO: IRENU BENEŠOVOU



1974–2024  
**50 let**  
**M metra**  
s DP kontaktem

JIŽ DESÍTKY LET SLOUŽÍ  
IRENA BENEŠOVÁ  
VE STANICI MŮSTEK

## 1) Proč jste se rozhodla začít pracovat v pražském metru?

Rodiče pracovali jako řidiči tramvají a tatínek měl představu, že bych také mohla řídit tramvaj. Jenže já mám vrozenou vadu jednoho oka, jsem tupozraká, a to se s touto profesí neslučovalo. Tři roky jsem tedy pracovala v podniku zahraničního obchodu tady na Václavském náměstí a pořád jsem toužila po práci v dopravě. To až maminka mě nasměrovala na metro a nelituji toho. U nás v rodině byla doprava všudypřítomná. Pamatuji si, jak jsem jako malá stála na zastávce a čekala na maminku, až přijede. Je to vlastně trochu cirkusový styl života, protože se vše odvíjí od rozpisu směn a od toho, jak máte nastavenou rodinu.

## 2) Na jaké pozici jste v DPP začínala a kterými dalšími jste prošla?

Ve stanici Můstek jako dozorky kdysi sloužila moje spolužačka ze školy, kterou jsem potkala, a když mě viděla, tak na mě zavolala a daly jsme se do řeči. Jenže tenkrát byl problém nastoupit, jednak kvůli mým zdravotním problémům a ani nebylo na metru volné místo. Takže jsem dále pracovala v zahraničním obchodu a na druhý pokus mě přijali. Nejdříve jsem začínala samozřejmě jako leťák, později jsem se dostala jako dozorky turniketů na Náměstí Míru. Z našeho kurzu už tu nikdo není, ale v mém věku jsou tu jiní skvělí kolegové, Iveta Hourová z Můstku nebo Karel Rubeš z Želivského. Z Náměstí Míru si pamatuji i Ladislava Urbánka, a to ještě jako směnového mistra, nebo jeho současnou sekretářku Janu Martinkovou, která pracovala jako SPT.

## 3) Co vám práce v metru dala a případně vzala?

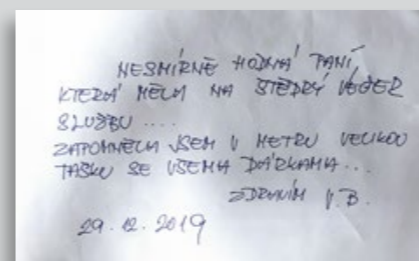
Ve své podstatě mi nevezala nic. Vždy mi vyhovoval turnus i stanice, na kterých jsem byla. Naučila jsem se přijímat názory druhých, naučila jsem se dívat na metro pohledem cestujících, protože občas také dojde k nedorozumění. Doba je neosobní, ale přesto se najdou střípky, když vám lidé přijdou poděkovat. Dokonce mám dopis od paní, která bohužel v pražském metru ztratila dárky a nenašly se. Někdo je holt zcizil. A já ji tenkrát utěšovala, že se to dá rodině vysvětlit, že když nejde o život, tak o nic. Moc ráda na to vzpomínám, že jsem jí alespoň trochu mohla pomoci a ulevit jí. Čím je člověk starší a má něco za sebou, tak si té slušnosti a vděku od ostatních více váží.



ROK 1985 VE STANICI ŽELIVSKÉHO O PŘEPRVNÍ VÝLUCE. NA SNÍMKU JE STANIČNÍ PERSONÁL SPOLEČNĚ S MECHANIKY POHYBLIVÝCH SCHODŮ A PRACOVNÍCI ÚKLIDU – ZLEVA: MIRKA BAŤKOVÁ, JIŘÍ HRDLIČKA, SLÁVEK UGLAJ A IRENA BENEŠOVÁ

## 4) Co byste řekla mladému zájemci o práci v metru?

Je to zajímavá práce, a pokud má dotyčný zájem o dopravu a chtěl by ji blíže poznat, tak bych mu ji rozhodně doporučila. Je to neustálá práce s lidmi, jste tu stále platní, soustavně přemýšlíte nad tím, jak to ve stanici zlepšit, hlídáte si závady. Práce v metru je sice moje srdcová záležitost, proto o ní i tak hezky mluvím, ale já mám ráda i tramvaje. Takže pokud vás láká práce v dopravě, poďte do toho.



## 5) Jak byste nejvýstižněji charakterizovala tuto dopravní tepnu Prahy?

Pražská hromadná doprava je velice kvalitní a dobře organizovaná. Samozřejmě, vždy je co zlepšovat: úklid, návaznosti spojů, jízdní řády apod., ale potřebujete zapálené lidi, kteří mají zájem o dopravu, a na tom DPP stojí.

## 6) Jaký zážitek či vzpomínku byste ze své kariéry zmínila?

Zmínila bych pána, který si mě pamatoval před lety z Můstku. Když mě nedávno viděl ve vestibulu, úplně zkoprněl a řekl „Ježíšmarjá paní, vy tu ještě pracujete? Kolik to je let? Vždyť vy musíte být starší než černé uhlí“, ale



IRENA BENEŠOVÁ SE NARODILA DO DOPRAVNÍ RODINY. NA SNÍMKU Z VOZOVNY MOTOL SE V KOLEKTIVU NACHÁZÍ JEJÍ TATÍNEK, ŘIDIČ TRAMVAJE (KLEČÍCÍ)

## Irena Benešová

Místo narození: Praha

Znamení: Beran

Záliby: Zahradničení, literatura faktu a historie, zvířata – silně kočkomilná



MŮSTEK, VESTIBUL HISTORIE, O PŘEPRVNÍ VÝLUCE KE KONCI DEVADESÁTÝCH LET

staroměstských hradeb, který tady máme. Kolik lidí napadlo do kolejiště nebo spadlo na eskalátorech, to bych asi ani nespočítala.

## 7) Co byste popřála metru do dalších let?

Přeji hlavně vldnost a vstřícnost od všech lidí, kteří se na provozu metra podílejí. A také zaměstnance, kteří si práce váží a rádi ji dělají. Přeji také lidskost a větší porozumění s cestujícími. Zároveň bezproblémový rozvoj, automatizaci provozu a všechny možné trasy D, O, E... hlavně aby se metro neustále vyvíjelo a rozšiřovalo, protože je dopravní páteří hlavního města.

# VÝROČÍ PRAŽSKÉ MHD V ROCE 2024



HLAVNÍM VÝROČÍM ROKU 2024 BUDE BEZESPORU 50 LET OD ZAHÁJENÍ PROVOZU PRAŽSKÉHO METRA NA LINCĚ C – HNĚD V LEDNU 1974 BEZ CESTUJÍCÍCH A POTÉ 9. KVĚTNA PRAVIDELNÝ PROVOZ V ÚSEKU SOKOLOVSKÁ – KAČEROV

## LEDEN

**50** **2. 1. 1974** Zahájen zkušební provoz první linky pražského metra bez cestujících.

## BŘEZEN

**110** **11. 3. 1914** Byl zahájen provoz na Mánesově mostě. Tramvajový provoz zahájen až 15. 7. v rámci reorganizace linkového vedení.

**85** **26. 3. 1939** V Praze byla zavedena jízda vpravo. Pro tento účel musel být rekonstruován veškerý vozový park a uskutečněny stavební změny v tramvajové síti.

## DUBEN

**30** **1. 4. 1994** Organizace ROPID začala uzavírat první smlouvy s jednotlivými provozovateli MHD v Praze. Skončil tak monopol DPP v pražské MHD.

**30** **2. 4. 1994** Zahájila provoz autobusová garáž v Hostivaři a vznikla Dopravně opravárenská základna (DOZ) Hostivař.

**85** **30. 4. 1939** Svůj provoz zahájila vozovna Kobyliisy.



## KVĚTEN

**50** **9. 5. 1974** Zahájen provoz na prvním provozním úseku metra linky C.

Zahájilo pravidelný provoz depo Kačerov.

Dokončena výměna vozového parku tramvají; konec provozu starých dvounápravových tramvají.

Konec průvodčích, zavedení mechanizovaného odbavování cestujících (MOC). Počátek mechanických znehodnocovačů jízdenek prodávaných v předprodejích mimo vozidla.

**55** Zaveden nepřestupný tarif.

**15. 5. 1959** Zahájen provoz na první tzv. rychlíkové lince č. 225 z náměstí Republiky na ruzyňské letiště (dnešní 119).

## ČERVEN

**100** **20. 6. 1924** Úředně byl vyzkoušen první tramvajový vlečný vůz celokovové konstrukce, legendární „plecháč“.

**20** **26. 6. 2004** Zahájen provoz metra v úseku IV.C1 Nádraží Holešovice – Ládví.



## ČERVENEC

**25** **1. 7. 1999** Poslední jízda kloubového autobusu Ikarus 280.08 na pravidelné lince v Praze.



**45** **2. 7. 1979** V pražském metru poprvé zavedena jednočlenná obsluha vlaků (linka A).

**110** **1. 7. 1914** V pražské MHD byly poprvé zavedeny pokuty za jízdu na černo.

**60** **13. 7. 1964** Zahájen provoz spřažených souprav 2xT3. Staly se typickou ikonou tramvajového provozu na mnoho desetiletí.



**110** **26. 7. 1914** Byla vyhlášena částečná mobilizace; o dva dny později vypukla první světová válka a 31. 7. byla vyhlášena všeobecná mobilizace. Byl zastaven tzv. noční provoz, jízdy divadelních vozů i vyhlídkové okružní jízdy Prahou.

## SRPEN

**110** **21. 8. 1914** Elektrické podniky zahájily v období první světové války nákladní dopravu (přeprava nákladů pro potřebu vojenské správy).

## ZÁŘÍ

**65** **1. 9. 1959** Byla trvale zrušena nejstarší trolejbusová linka v Praze a skončil trolejbusový provoz ve vozovně Střešovice.



**110** **2. 9. 1914** Byla zahájena přeprava raněných z nádraží k vojenským nemocnicím sanitními tramvajemi.



## ŘÍJEN

**60** **1. 10. 1964** První zásadní poválečná reorganizace DP Praha – ustaveny závody jako základní vnitřní organizační jednotka. Položen základ pozdějším „federativním“ organizačním formám, které fungovaly až do roku 2005.

**85** **1. 10. 1939** Do provozu byla uvedena druhá pražská trolejbusová trať od Anděla k jinonické Waltrovce a byl zahájen trolejbusový provoz v bývalé tramvajové vozovně Smíchov (Na Valentince).

**60** **5. 10. 1964** Začal autobusový provoz v garážích Vršovice (trolejbusy už od roku 1955).

**25** **17. 10. 1999** Zahájila provoz stanice metra Hloubětín.

**115** **24. 10. 1909** Zahájila provoz vozovna Střešovice.

## LISTOPAD

**30** **6. 11. 1994** Zahájilo pravidelný provoz depo Zličín.

**40** **28. 11. 1984** Zahájilo provoz metro III.C (Sokolovská – Fučíkova tj. Florenc – Nádraží Holešovice).

**30** **11. 11. 1994** Zahájila provoz trať V.B metra (Nové Butovice – Zličín).

**30** **7. 11. 1994** Do provozu zařazen první nízkopodlažní autobus v pražské MHD (Neoplan).



**110** **11. 1914** Byla zbořena poslední vozovna bývalé koňky (na Smíchově).

## PROSINEC

**20** **4. 12. 2004** Byla zrušena autobusová garáž Dejvice.





DP Tallinn v roce 2022: 523 vozidel (tramvaje, autobusy, trolejbusy), 36 mil. km, 96,3 mil. cestujících

# TALLINN: DESET LET EXPERIMENTU MHD ZDARMA. ÚSPĚCH, NEBO FIASKO?

OD ROKU 2013, KDY ESTONSKÉ HLAVNÍ MĚSTO ZAČALO POSKYTOVAT REZIDENTŮM MHD ZDARMA, JDE O VELMI SLEDOVANÝ PROJEKT. SPLNIL TENTO EXPERIMENT OČEKÁVÁNÍ VE SNÍŽENÍ PODÍLU INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY, NEBO JE NAOPAK ODSTRAŠUJÍCÍM POPULISTICKÝM PŘÍKLADEM? DEKÁDA TOHOTO PROJEKTU VYBÍZÍ K OHLÉDNUTÍ.

Estonské hlavní město Tallinn je velmi kompaktní a snadno se v něm pohybuje. Dostat se do vzdálenějších destinací je snadné díky městské síti autobusů, trolejbusů, tramvají a příměstské železnice. V srpnu 2023 oslavil Tallinn 135. výročí od zahájení pravidelného provozu tramvajové dopravy ve městě. Síť veřejné dopravy funguje denně od 6:00

do 23:00. Obyvatelé s trvalým pobytem na území estonské metropole mají veřejnou dopravu od roku 2013 zdarma, a to na základě výsledků referenda, kdy přibližně 75 % hlasujících se v roce 2012 vyjádřilo pro tento záměr. Zajímavostí je, že v roce 2012 se 33 % všech nákladů na MHD v Tallinnu pokrylo tržbami z jízdného.

Byť se projekt v Tallinnu označuje jako MHD zdarma, není tomu tak doslova. Aby občané mohli užívat autobusy, tramvaje, trolejbusy a vlaky zdarma, musejí být zaregistrováni jako obyvatelé metropole, což poté každý rok přináší do městské kasy 1 000 € z daně z příjmu plátce. Tímto pravidlem se takřka přes noc zvýšil počet obyvatel Tallinnu ze 416 tisíc na 441 tisíc. Rezident si následně zakoupí za 2 eura kartu, která ho opravňuje k cestování zdarma.

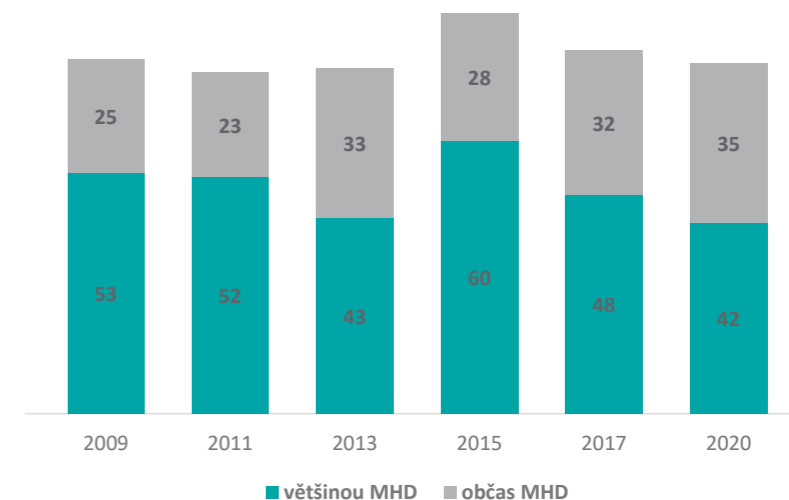
Kontroverzní až diskriminující fakt je, že turisté a návštěvníci města musejí za MHD platit. Tallinn jim nabízí širokou škálu časových jízdenek, jejichž ceny se naposledy zvýšily od května letošního roku: 60 minut za 2 €, 24 hodin za 5,50 €, třídní za 9 €, pětidenní za 11 €, třicetidenní za 30 € atd. Systém jízdenek

funguje na základě náhodné kontroly, cestující nemusejí řidiči jízdní doklad předkládat.

DP Tallinn (Tallinna Linnatranspordi AS, dále jako TLT) provádí pravidelně průzkum mezi 500 cestujícími, aby zjistil jejich chování v čase. Ačkoliv hlavním argumentem pro MHD zdarma bylo snížení podílu osobních automobilů ve městě, obyvatelé se dle průzkumů chovali odlišně, než politici plánovali.

Z dotazování vyplynulo, že bezplatná MHD oslovila více obyvatele, kteří před rokem 2013 chodili pěšky, než ty, kteří se po městě pohybovali auty. Podíl cestujících v procentech, kteří využívají MHD ve většině případů, a podíl cestujících, kteří MHD využívají občas, je v grafu napravo. Z něho vyplývá, že se zvýšil podíl nahodilých cestujících, podíl pravidelně využívajících MHD se takřka nezměnil.

Podíl pravidelných a podíl nahodilých cestujících MHD v Tallinnu (2009–2020, v %)



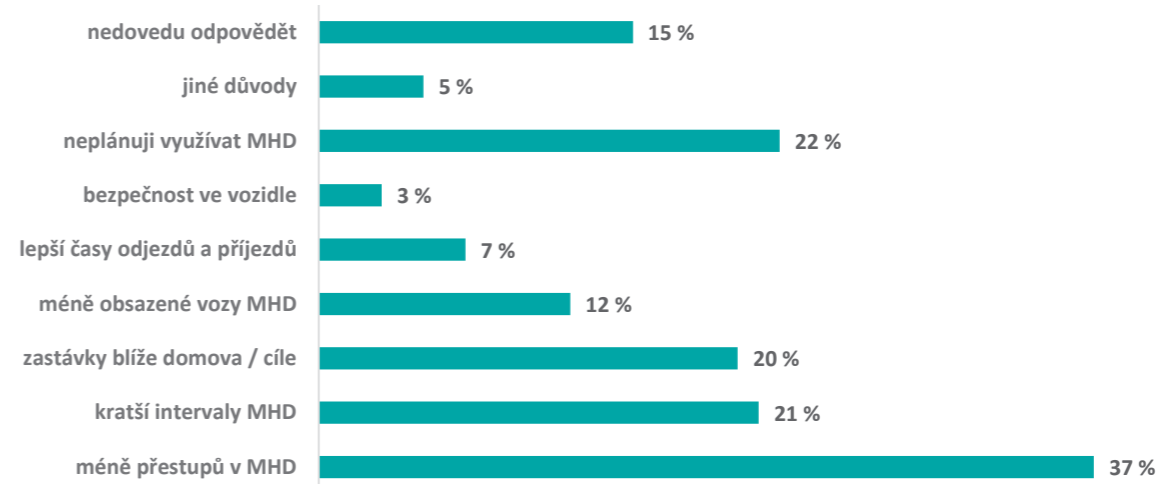
Jak se změnil samotný počet cestujících po zavedení MHD zdarma? Po 3 měsících provozu MHD zdarma stoupl počet přepravených cestujících o 10 % a v dalších letech se držel na stejných úrovních kolem 142 mil. přepravených cestujících ročně. Počet cestujících však ovlivnila rovněž pandemie.

V průzkumu TLT zkoumal rovněž důvody, za kterých by řidiči osobních aut byli ochotni preferovat MHD před cestou vlastním automobilem (viz graf dole). Tazatelé mohli označit více odpovědí, proto součet není roven 100 %. Zajímavým zjištěním je, že 22 % řidičů aut kategoricky odmítá uvažovat o využívání MHD a 15 % dotázaných nedovede označit ani jeden z důvodů, které by je přiměly uvažovat nad přestupem do některého z prostředků MHD. Kdo by byl ochoten využívat MHD, tak označuje jako největší bariéru mnoho přestupů při cestování, dlouhé intervaly mezi spoji a nevhodně umístěné zastávky.



Zdroj: pealinn.ee

Jaký důvod by vás přesvědčil k využití MHD místo auta?

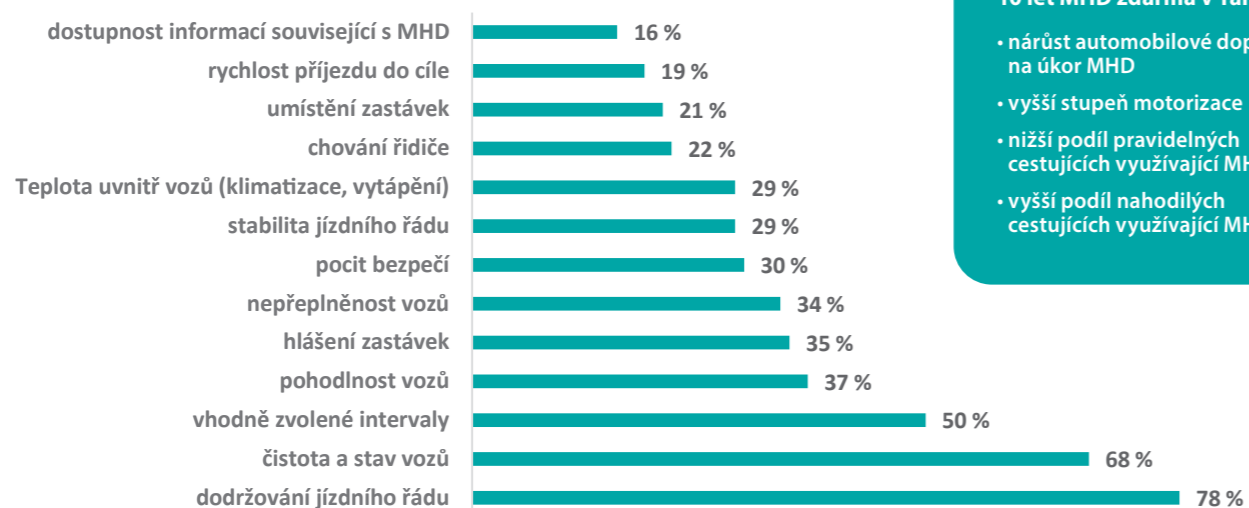


TLT se svých zákazníků dotazoval i na klíčové faktory veřejné dopravy, jinými slovy, co by označili za nejdůležitější faktor při využívání MHD. Cestující mohli opět označit více možností. Nejčastěji označovanými bylo dodržování jízdního řádu (78 %), čistotu a stav vozů (68 %) a správně nastavené intervaly v průběhu dne na konkrétních linkách (50 %). Za nejméně důležité faktory zmínili rychlost příjezdu do cíle (19 %) a dostupnost informací potřebných k využívání MHD (16 %).



Zdroj: FB TLT

#### Jaké faktory považujete za klíčové pro využívání MHD?



#### 10 let MHD zdarma v Tallinnu:

- nárůst automobilové dopravy na úkor MHD
- vyšší stupeň motorizace
- nižší podíl pravidelných cestujících využívající MHD
- vyšší podíl nahodilých cestujících využívající MHD



Zdroj: tlt.ee

Tallinn je dnes jiný Tallinn než v roce 2013. Hrubý domácí produkt Estonska mezi lety 2013 a 2021 vzrostl o téměř 50 %, a společenost je tak bohatší. Růst životní úrovně je něco, s čím organizátoři referenda o MHD zdarma v roce 2012 nepočítali. Rostoucí bohatství Estonska umožnilo zvýšit poptávku po osobních automobilech a snížilo zájem obyvatel jezdit autobusy, trolejbusy nebo tramvajemi zdarma. Stupeň motorizace v Estonsku se v období čtyř let (2017–2021) zvý-

šil o téměř 13 % na 621 aut připadajících na každých 1000 obyvatel.

Zbohatnutí estonské společnosti i přes zavedení MHD zdarma ve svém důsledku znamenalo odliv cestujících z MHD do osobních aut. Jestli se 40 % všech cest po Tallinnu v roce 2013 uskutečnilo prostředky MHD, v roce 2022 tento podíl klesnul na 30 %. Je pozoruhodné, že pokles využívání MHD byl nejvýraznější mezi obyvateli města s nej-

menšími příjmy. V této skupině obyvatel byl v uplynulých devíti letech zaznamenán pokles ze 60 % využívajících MHD na 35 %. I proto estonský Národní kontrolní úřad dospěl k závěru, že zavedení MHD zdarma v Tallinnu nesnížilo počet jízdy osobními automobily.

Suma sumárum, projekt bezplatné veřejné dopravy v Tallinnu zvýšil podíl automobilové dopravy ve městě, z pravidelných cestujících MHD se stali nepravidelní cestující. Pro úplnost je nutné uvést, že ambicí tohoto ohlednutí nebylo vyhodnocení ekonomické (kolik stojí MHD zdarma městskou kasu, zda tyto výdaje vykompenzovaly dodatečné příjmy z daní kvůli administrativnímu nárůstu počtu obyvatel metropole, jaký dopad je do investic v oblasti nových tramvajových tratí, obměně vozového parku atd.). Jisté je však to, že z původních cílů projektu a důvodů z roku 2012 k zavedení MHD zdarma zůstala jen prázdňá slova, která byla navíc ovlivněna něčím, co šlo těžko předvídat (například pandemie koronaviru, chování obyvatel po zbohatnutí společnosti).



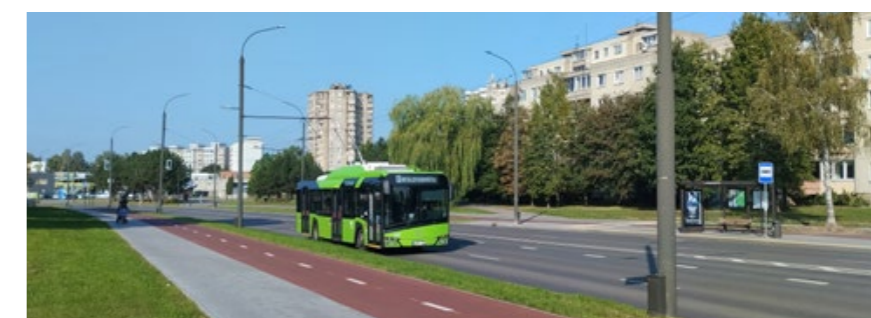
TROLEJBUS ZNAČKY BERKHOF V ULICI ŠAUKLIU POBLÍŽ CENTRA MĚSTA

## ZA DOPRAVOU V POBALTÍ – KAUNAS

NAŠE CESTY ZA DOPRAVNÍMI ZAJÍMAVOSTMI V POSLEDNÍM OBDOBÍ SMĚŘOVALY DO POBALTSKÝCH STÁTŮ, TEDY DO LITVY, LOTYŠSKA A ESTONSKA. POJĎME SE TEDY PODÍVAT, CO MOHOU TYTO STÁTY V OBLASTI MHD NABÍDNOUT.

Naši první zastávkou v Pobaltí byl Kaunas. Druhé největší město Litvy má přibližně 300 tisíc obyvatel. Pokud sem přijedete vlakem, přivítá vás poněkud omšelý přednádražní prostor. Ale zdání klame. Město se pyšní zachovalým historickým centrem, z něž směrem na východ směřuje téměř dva kilometry dlouhá pěší zóna. Ta je lemována řadou výstavních budov, neboť Kaunas byl od roku 1919 hlavním městem tehdejší Litevské republiky. Pojďme se ale podívat na zdejší městskou dopravu.

Ulicemi Kaunasu se od roku 1965 prohánějí trolejbusy. V současnosti zdejší síť pokrývá prakticky všechny důležité směry ve městě. Až na několik dílčích úseků v centru města zde nikdy nedošlo k žádnému většímu rušení



TROLEJBUS SOLARIS NASAZENÝ NA LINKU 13 JEDE ULICÍ P. LUKŠIO G

sítě. Naopak, v plánu je i výstavba několika nových tratí. Na 15 linkách se pohybuje více než stovka trolejbusů. Ještě před několika lety byly součástí koloritu města české vozy Škoda 14Tr. Dnes ovšem drtivá většina zdejších trolejbusů nese označení Solaris Trollino, avšak potkat zde můžete i několik kusů ojetých kloubových trolejbusů Berkhof, původem z Arnhemu. Trolejbusy jsou lakovány do elegantního zeleného nátěru. Naopak zdejší autobusy nesou barvu červenou.

Autobusových linek je v provozu několik desítek a tvoří doplněk trolejbusové sítě, čímž zajišťují obsluhu těch částí města, kam trolejbusy nezajíždějí. Základ vozového parku zde tvoří více než stovka hybridních MANů ve standardní i kloubové verzi. Zajímavostí jsou pak tříčlánkové vozy Van Hool AGG 300, které sem dorazily jako ojeté z Utrechtu. A svězt se

ve městě můžete i nízkokapacitními autobusy Atlas na podvozku MB Sprinter.

Jízdenku pro jednu jízdu můžete pořídit za cenu 1 € přímo u řidiče. Výhodnější je ovšem využít zdejší čipovou kartu nebo aplikaci „žiogas“. V takovém případě vás jízdenka vyjde na 0,70 €, navíc s možností přestupu. Odbavení pomocí aplikace je ovšem poněkud krkolomné. Nejprve je nutné do aplikace načíst QR kód, umístěný u vstupních dveří do vozu. Ten je poté potřeba potvrdit a následně ještě jízdenku aktivovat.

Pro úplnost dodejme, že v Kaunasu najdeme i dvě pozemní lanovky. Obě byly vybudovány počátkem 30. let 20. století. Svězt se zde můžete zrekonstruovanými původními vozy. Jedna jízda stojí 1 €.



Text: Michaela Franková  
Foto: SPŠD

„Někdy v životě přichází taková chvíle, kdy kromě výuky v SPŠD můžeš vidět hodně dopravních a zajímavých věcí. To znamená různé garáže, dílny, typy vozidel, použití atd. A z toho důvodu já mám radost. Protože všechno, co se týká dopravy, týká se i našeho života.“

**Daniilo Stebliuk,**  
student 1. ročníku oboru  
Provoz a ekonomika dopravy



## KOUSEK METROPOLE V HRADCI

POZVÁNKU NA KRÁLOVÉHRADECKÝ DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ SPOJENÝ S OSLAVOU 95 LET TAMNÍ MHD OBDRŽELA STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÁ ŠKOLA DOPRAVNÍ TĚMĚŘ PŘED ROKEM. AČKOLI HRADEC KRÁLOVÉ NENÍ NAŠÍ HLAVNÍ CÍLOVOU STANICÍ PRO NÁBOR NOVÝCH STUDENTŮ, BYLO JASNÉ, ŽE SI TUTO AKCI PŘIPADAJÍCÍ NA SOBOTU 7. ŘÍJNA NENECHÁME UJÍT. PREZENTACE TRAMVAJOVÉHO TRENAŽERU NA TÉTO AKCI BYLA JASNOU VOLBOU.

Myšlenka spojit prezentaci SPŠD s exkurzí pro dopravní fanoušky z různých studijních oborů přišla na začátku školního roku. Spojili jsme tedy příjemné s užitečným a v Hradci Králové jsme návštěvníkům opravdu velkolepě pojatých oslav nabídli možnost „svězt se“ v tramvajovém simulátoru. Akce se zúčastnili studenti školy napříč obory, od Automechaniků, přes Elektromechaniku a Autotroniku, po studenty provozu a ekonomiky dopravy.

Atmosféra celého dne byla skvělá, a tak trochu se také podařilo, že se celá akce stala malým školním teambuildingem. Vyhlídková jízda autobusovým kabrioletem Škoda 706 RTO nebo simulovaný zásah Policie ČR při „únosu“

autobusu byla opravdu zážitkem, stejně jako vůz dakarského závodníka Aleše Lopraise. ■

„Jsem rád, že naše škola pořádá takovéto exkurze a prezentace. Aní jsem nevěděl, že něco takového v Hradci bude. Atmosféra byla úžasná!“

**David Rólka,**  
studující prvním rokem oboru  
Provoz a ekonomika dopravy



VZÁCNÉ SNÍMKY ESKALÁTORU PRO PRAŽSKÉ METRO V ČESKÉM KRUMLOVĚ. BOHUŽEL NEZNÁME PŘESNÉ DATUM POŘÍZENÍ FOTOGRAFIÍ  
FOTO: LADISLAV POUZAR

## ZÁHADA FOTOGRAFIÍ ESKALÁTORU PRO METRO

Na redakci DP kontaktu se v dubnu obrátil čtenář a pracovník metra Karel Brejla s následujícím dotazem:

„Vážená redakce, rodiče manželky žijí v Českém Krumlově. Návštěvy většinou spojíme s procházkou do města, které je samozřejmě nádherné. Chodíme po komunikaci, kterou místní nazývají 'ESTAKÁDA'. Tchán vyprávěl, jak právě na tomto místě byly uvedeny ke zkušebnímu provozu jezdící schody, tedy eskalátor zkoušený právě pro pražské metro. Snažil jsem se dohledat nějaké památeční fotky. Psal jsem i do místního tisku, ale marně. Jednak mě staré fotky fascinují, ale hlavně jsem chtěl přiložit polínko do vaší rubriky. Bohužel jsem neuspěl, a naopak se na vás obracím s prosbou, zda by se nějaké snímky z této důležité doby ve vašem archivu nenašly. Dodnes tam stojí betonový kvádr v horní části, kde lidé vystupovali.“

Nejkompletnější informace o testování eskalátoru značky Transporta v Českém Krumlově lze nalézt v knize Fakta a legendy o pražské městské hromadné dopravě, kterou DPP vydal v roce 2010. V této knize její autor Pavel Fojtík konstatuje, že se v Českém Krumlově testovaly eskalátory typu Transporta s dopravní výškou 13,6 m, a to od roku 1971 do roku 1973. V době vydání knihy bohužel nebyla známa žádná dobová fotografie těchto pohyblivých schodů. V říjnu letošního roku však do redakce napsal pan Brejla znovu:

„Při pohledu na datum naší poslední konverzace teprve zjišťuji, jak moc jsem si dal na čas. Ale stálo to za to. Získal jsem čtyři fotografie eskalátoru v Českém Krumlově od Ing. Ladislava Pouzara. Pořídil jsem k tomu fotografie, které ukazují, jak vypadá místo, kde byl provozován eskalátor, dnes. Věřím, že vás fotky potěší stejně jako mě.“

Potěšily nejen nás, ale i podnikový archiv a věříme, že tento nečekaný objev udělá radost i vám, čtenářům.



SOUČASNÝ STAV MÍSTA, KDE BYL ESKALÁTOR INSTALOVÁN A ZKOUŠEN. SNÍMEK PŘÍBLÍŽUJE HORNÍ VÝSTUP SE STROJOVNOU  
FOTO: KAREL BREJLA

# KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

## Autobusy Karosa

Po roce 1990 se Karosa ještě opakovaně pokusila o výraznější inovaci tradiční typové řady autobusů pro městskou dopravu, byť s méně ambiciózními cíli a bez ... (dokončení v tajence) s ... (dokončení v tajence). Počátkem roku 1991 byl vyroben prototyp B 732, továrního označení B 17. Nový autobus měl naznačit určitou kompromisní cestu mezi neuskutečným projektem B831 a stávající řadou 700. Z nerealizovaného projektu B 831 převzal například zvýšenou střechu s integrovaným informačním systémem a ventilací.

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 7. ledna 2024** na adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – **Parní čistič ETA AQUABELLO**, další dva po 2 vstupenkách do Národní galerie.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 11/2023 zněla: **ruční brzda, přetržení vlaku**. Hlavní cenu – elektrickou moka konvičku – získává: **Radek Šebele**, publikaci získávají: **Šárka Lukešová** a **Karel Havlík**. Blahopřejeme.

## Hlavní cena: Parní čistič ETA AQUABELLO



Parní čistič usnadňuje a urychluje uklízení. Má příjemnou velikost akorát do ruky, snadno se s ním manipuluje, příliš mnoho neváží a díky prodlužovací hadici dosáhne, kam je zrovna potřeba. Horká pára umožňuje šetrné a přitom ekologické čištění, které odmastí téměř libovolný povrch a přitom ho i vydezinfikuje. Výborně tak poslouží domácím, které obývají citlivější osoby, například astmatici, alergici nebo děti.

Připravil: Milan Slezák

## VÁNOČNÍ SVĚTLA

Přístupíme-li na to, že k období Vánoc a konce roku neodmyslitelně patří kromě atmosféry pohádek, fantazie a zázraků i spousty nejrůznějších světýlek, možná bude tím správným místem k návštěvě světelný park v Letňanech **Winter Wonderland Praha**. Venkovní expozice, která je přístupná až do konce února, nabízí malým i velkým návštěvníkům množství velkých světelných instalací i interaktivních atrakcí. Lze se procházet pod-



mořským bludištěm, zahrát si na obří světelný klavír, tančit s tučňáky, potkat jednorozce, krokodýla i mluvící strom, připomenout si Popelku, Šípkovou Růženu nebo třeba i Pinocchia a mnoho dalších pohádkových postav či témat ze světa fantazie. Podle údajů pořadatelů čeká návštěvníky více než stovka instalací a atrakcí. Nechybí kupříkladu ani víly, Šmoulové, Sněhurka i s trpaslíky, lemuři, mamuti či Aladin na létajícím koberci.

## PROTŘEPAT, NEMÍCHAT

V určitém slova smyslu je pohádkou, zázraky a fantazií (ovšem tentokrát už možná spíše pro ty trochu odrostlejší) naplněna i další výstava. Křížkovky pavilony na holešovickém Výstavišti hostí totiž expozici nazvanou **Bond in Motion**, tedy putovní výstavu originálních vozidel a techniky z filmů o legendárním agentovi 007 Jamesi Bondovi. V prostorách dvou Křížkových pavilonů propojených proskleným tunelem je podle oficiálních materiálů k vidění více než pětasedmdesát výstavních exponátů, které pokrývají šest desetiletí filmové historie. Tato sbírka zahrnuje automobily, motocykly, lodě, letadla, vrtulníky a dokonce i pouzdro na violoncello, které použil Bond také jako dopravní prostředek – sáně v legendární scéně s Timothy Daltonem a Maryam d'Abo. Většina exponátů navíc nese autentické stopy kaskadérských kousků prováděných během natáčení. Na ploše bezmála 3000 m<sup>2</sup> najdete také modely vozů z filmů. Výstava trvá od 7. prosince 2023 až do konce března 2024.



## KONEC ROKU JEDINĚ S HUDBOU

Tradiční závěr prosincových tipů pak patří těm, co by si na Silvestra chtěli vyrazit někam za živou muzikou. Zajímavý program se tentokrát plánuje například v **Jazz Docku**. Nejprve se představí „jednomužný orchestr“ Honzy Ponocného Circus Ponorka. U jeho vystoupení si lze ověřit, jak jediný člověk s akustickou kytarou dokáže během chvilky za pomoci různých elektronických „mašinek“ a dvou mikrofonů poskládat zvuk celé kapely, ve které nechybí bicí, basa, několik kytarových partů a dokonce ani, pokud je to třeba, pěvecký sbor. Dalším bodem programu je pak soul/funk/fusion seskupení Jazz Dock House Band ft. Jonathan Ramirez Garcia. Kapela slibuje ve svém bloku kromě fusion a neofunkových skladeb z repertoáru Milese Davise, tria Medeski, Martin & Wood nebo Johna Scofielda také úpravy a covery songů známých v podání Depeche Mode, Led Zeppelin, The Doors, Radiohead nebo třeba Michaela Jacksona. Kdo raději něco tvrdšího, může se vypravit směrem do strahovského **Klubu 007**, kde zahrají svůj punk & hard & heavy rock'n'roll domácí **Thunderbirds** a němečtí **Lucifer Star Machine**. No a v neposlední řadě pak Malostranská beseda nabídne jako již obvykle přechod od starého do nového roku ve společnosti kapely **Ivan Hlas Trio**.

ODPADEK	HAWAJSKÝ OSTROV	NESPLACENÝ ZÁVAZEK	VYBAVENÍ HOKEJISTU	OTEC (KNIŽNĚ)	SPZ ZDÁRU NAD SÁZAVOU	NĚM. ČLEN NEURČITÝ	AFRICKÝ ATLET	ATAKOVATI RODINNÝ PIVOVAR	ŽÁDNÝ ČLOVĚK (SLOV.)	HVĚZDA V SOUHVĚZDÍ ORLA	TLESKNUTI RUKAMA (DĚTSKY)	NÝBRŽ	ŘÍMSKY 501	JMÉNO SAINT-EXUPÉRYHO	ALKALOID OBSAŽENÝ V ČAJI	MEZINÁR. SDRUŽ. LETECKÉ DOPRAVY
NEZBEDNOSTI								ZNAČKA JOGURTU ZÁSTAVA VE HŘE								
ČÁST DUD				1. DÍL TAJENKY PLANETKA									ALŽÍR SIDLO ČÁSTI OBLICEJU			
NEŽIT				BIBLICKÝ OBR UCTIVÁNÍ				ŘÍMSKY 2 NEZAJET				CHŮVA EXTRAKTY				
DIONYSOS	ANGL. BRZDA	KŘÍK ITAL. SIDLO			OSOBNÍ ZÁJMENO KNIŽNÍ ZKRATKA			CIZÍ ZKRATKA ČÍSLA TRÁVNATE OBLASTI			SLOVEN. ČÍSLOVKA FRANCOUZSKÝ BIC			STARCI	HLAVNÍ MĚSTO NAURU	
ANGL. TANTIÉMY																
SNÍŽENÝ TÓN			PLOŠNÁ MIRA	2. DÍL TAJENKY ZKR. FIRMY										NĚMECKÝ ON ZKR. AMPÉRHO. DINY		
ATOL SOUOSTR. TOKELA															DIOVA DCERA	
SLADKOVODNÍ KAPROVITÁ RYBA															TAM (NÁŘEČ)	

Výherce nemá na cenu právní nárok. Uvedené ceny mohou být nahrazeny adekvátním výrobkem či službou.

## ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději **do neděle 7. ledna 2023** na e-mailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno i s diakritikou) a můžete získat publikaci fotografa Tono Stana Brusel a reklamní předměty DPP.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 11/2023 zněla: **Ze Střešovic do depa Zličín**. Z autorů správných odpovědí byla vylosována, knížkou Brusel fotografa Tono Stana a reklamní předměty odměněna: **Blanka Steinerová**.

FOTO  
KVÍZ



# Tipy na poslední chvíli

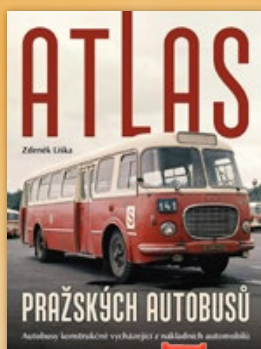
## FAN SHOP



Trenky s logy pražského metra pro pány i dámy



Bavlněný vak a taška s retro vozidly



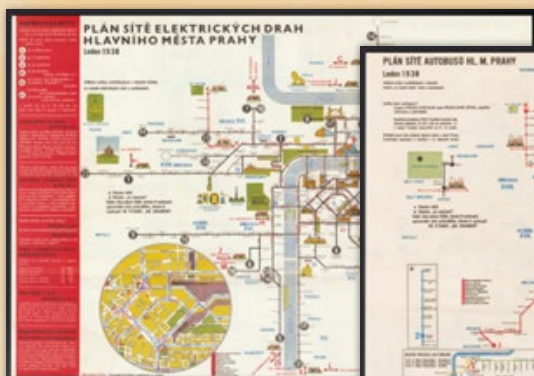
Atlas pražských autobusů

Kniha věnovaná historii a provozu pražských autobusů konstrukčně vycházejících z nákladních automobilů

Kovová tramvaj s logem DPP, která jezdí na zpětný pohon



Kovový trolejbus se zpětným pohonem



Plány sítě elektrických drah a autobusů hl. m. Prahy z roku 1938 ve formátu 70 x 50 cm



V prodeji ve fanshopu DPP. Platby možné platební kartou on-line, převodem na účet fanshopu DPP nebo dobírkou České pošty. Dodání zboží prostřednictvím České pošty. Možnost vyzvednutí v Infocentrech Můstek, Anděl, Hradčanská a nově také v bistro Mezi řádky v Sokolovské ulici 42 v sídle DPP.

[fanshop.dpp.cz](http://fanshop.dpp.cz)



Dopravní podnik hlavního města Prahy



# TRANSPOZIČNÍ NOVELA ZÁKONÍKU PRÁCE – II. ČÁST

V MINULÉM ČÍSLE JSME SE VĚNOVALI NĚKTERÝM OBLASTEM, KTERÉ UPRAVILA TRANSPOZIČNÍ NOVELA ZÁKONÍKU, NYNÍ SE ZAMĚŘÍME NA DALŠÍ PROBLEMATIKU, KTERÁ JE NOVĚ V ZÁKONÍKU PRÁCE UPRAVENA.

Významná změna se týká **dohod o pracích konaných mimo pracovní poměr** – tedy **dohody o provedení práce** a **dohody o pracovní činnosti**, což jsou tzv. „dohodáři“.

Na dohodáře se nově vztahují ustanovení o pracovní době a době odpočinku stejně jako na zaměstnance v pracovním poměru, jedná se o:

- poskytování přestávek v práci
- garantování doby nepřetržitého denního odpočinku a nepřetržitého odpočinku v týdnu
- úpravu noční práce, pracovní pohotovosti
- evidenci pracovní doby.

Novelou zákoníku práce je nově stanovena povinnost zaměstnavatele předat dohodářům **informaci** o podstatných náležitostech jejich pracovněprávního vztahu, této oblasti jsme se již věnovali v I. části.

V oblasti **odměňování** dohodářů je třeba nově respektovat pravidla, která se dosud vztahovala jen na pracovní poměr, tedy pravidla minimální a zaručené mzdy. Dohodáři mají nyní ze zákona nárok na zákonné příplatky, např. za noční práci či práci ve svátek. V DPP se na základě mzdového předpisu, který je součástí Kolektivní smlouvy jako její příloha I, a samozřejmě uzavřených DPP a DPČ, dohodářům tyto příplatky již poskytovaly a pravidla rovného odměňování se také respektovala, tudíž v této oblasti nastala pro dohodáře v DPP žádná změna.

Změna nastala v povinnosti zaměstnavatele písemně **rozvrhovat dohodářům pracovní dobu**. Podle zákoníku práce tak musí zaměstnavatel učinit nejpozději **3 dny před** plánovanou směnou nebo její změnou. Pokud se však s dohodářem zaměstnavatel dohodne na kratší době seznámení, je třeba mít takovýto souhlas zaznamenan.

Dále mají dohodáři nárok na **překážky v práci**. Překážky na straně zaměstnance se poskytují v rozsahu stanoveném nařízením vlády č. 590/2006 Sb., kterým se stanoví okruh a rozsah jiných důležitých osobních překážek v práci, a Kolektivní smlouvou. Tento nárok však v DPP zakládá povinnost zaměstnavatele omluvit zaměstnance v práci např. z důvodu návštěvy lékaře, nicméně náhrada odměny z dohody v takovém případě zaměstnanci nenáleží. V případě překážek v práci vzniklých na straně zaměstnavatele však náhrada odměny z dohody poskytována bude.

Dále novela zakládá právo dohodáře požádat o **přechod na pracovní poměr** při splnění podmínky odpracování minimálně 180 dnů v posledních 12 měsících a zaměstnavatel pak bude povinen do 1 měsíce písemně reagovat. Dále u dohodářů došlo ke **zrušení tzv. fiktivního rozvrhu**, tudíž se např. při výpočtu poskytování

náhrady odměny z dohody v prvních čtrnácti dnech dočasné pracovní neschopnosti bude vycházet z faktického rozvržení pracovní doby. Také dohodáři vzniká právo na odůvodnění výpovědi dohody, pokud o to požádá.

Od 1. 1. 2024 mají dohodáři **nárok na dovolenou**, přičemž jejich nárok závisí na množství odpracované doby v rámci trvání dohody či v kalendářním roce. Zákoník práce stanoví pravidla pro výpočet, kde je pro účely výpočtu dovolené stanovena fiktivní pracovní doba 20 hodin týdně. Základní podmínkou je, že nárok na dovolenou vzniká až v případě, že pracovní právní vztah dohodáře trval minimálně 4 týdny – tj. 28 dní a dohodář v něm odpracoval nejméně 80 hodin.

Musí dojít ke splnění obou těchto podmínek najednou, jinak nárok na dovolenou vůbec nevzniká. V závislosti na odpracované době pak dojde k propočtu nároku na dovolenou u konkrétního zaměstnance.

Další problematikou, kterou novela ZP upravuje, je sjednávání **kratší pracovní doby** na žádost zaměstnance v písemné podobě. To však už v DPP probíhá prostřednictvím k tomu určeného formuláře Žádost o úpravu pracovní doby, který je podepisován zaměstnancem i zaměstnavatelem.

Některým skupinám zaměstnanců při žádosti o sjednání kratší pracovní doby je zaměstnavatel povinen vyhovět, po-

kud to provozní podmínky umožní. Tyto skupiny zaměstnanců nebyly novelou ZP nijak upraveny, jedná se o:

- těhotné zaměstnankyně
- zaměstnance pečující o dítě do 15 let
- zaměstnance dlouhodobě pečující o osobu závislou na pomoci.

Další oblastí, která zaznamenala změnu, je **úprava odpočinku** mezi směny a v týdnu. Došlo k formulačnímu zpřesnění – z termínu odpočinek mezi směny na **denní odpočinek**. Zaměstnavatel bude povinen poskytnout, nikoli pouze rozvrhnout odpočinek (tzn. nebude možné napláňovat směny a odpočinek mezi nimi tak, aby odpovídal ZP, a následně z důvodu nařízení přesčasové práce tento odpočinek nedodržel). Zaměstnavatel má tedy povinnost tento odpočinek zaměstnanci skutečně poskytnout. Rozhodující období pro poskytování tohoto odpočinku je cyklus 24 hodin, nikoli doba mezi koncem jedné směny a začátkem následující.

**Nepřetržitý odpočinek v týdnu** je zaměstnavatel povinen poskytnout tak, aby zahrnoval nejen odpočinek v týdnu v délce alespoň 24 hodin, ale také nepřetržitý denní odpočinek. Jak už jsem se zmínila výše, i tento odpočinek je třeba ze strany zaměstnavatele fakticky poskytnout.

Dochází také k úpravě **doručování** některých pracovní právních dokumentů. Zde však není třeba žádné obavy na stra-

ně zaměstnance, neboť zaměstnavatel všechny tyto dokumenty v současné době vyhotovuje v listinné podobě a doručuje je v souladu s ustanoveními zákoníku práce a občanského zákoníku.

Problematika transpoziční novely ZP je obsáhlá a některé instituty upravuje poměrně složitě. Cílem tohoto materiálu bylo přiblížit vám podstatné změny, které tato novela přináší. Vzhledem k tomu, že transpoziční novela nabyla účinnosti před poměrně krátkou dobou, přináší s sebou i rozdílné právní pohledy na některé oblasti její úpravy. Ne všechna její ustanovení se do praxe přenášejí snadno a jsou lehce aplikovatelná.

V podniku velikosti a organizační struktury, jakou má DPP, jsme se snažili s veškerou odbornou péčí na novou právní úpravu připravit, ale teprve přímá aplikace přináší některá úskalí, s nimiž bylo třeba se vypořádat. V návaznosti na to dochází k úpravě Kolektivní smlouvy, některých směrnic i vybraných formulářů. Proto upozorňujeme, že je třeba používat vždy aktuální znění formulářů, neboť některé starší formuláře již nevyhovují požadavkům současné legislativy.

V případě nejasností jsme s mými kolegy připraveni vám poskytovat konzultace a metodickou pomoc.


Markéta Bouzková,  
vedoucí oddělení  
Systemizace a ekonomika práce



Vyšlo jako příloha časopisu  
DP kontakt č. 12/2023  
s uzávěrkou podkladů  
24. 11. 2023



**50**  
let metra  
1974–2024



1	leden	2	únor	3	březen	4	duben	5	květen	6	červen	7	červenec	8	srpen	9	září	10	říjen	11	listopad	12	prosinec
1	8 15 22 29	5 12 19 26	4 11 18 25	1 8 15 22 29	6 13 20 27	3 10 17 24	1 8 15 22 29	5 12 19 26	2 9 16 23 30	7 14 21 28	4 11 18 25	1 8 15 22 29	6 13 20 27	3 10 17 24 31	5 12 19 26	2 9 16 23 30	7 14 21 28	4 11 18 25	1 8 15 22 29	6 13 20 27	3 10 17 24 31	2 9 16 23 30	7 14 21 28
2	9 16 23 30	6 13 20 27	5 12 19 26	2 9 16 23 30	7 14 21 28	4 11 18 25	2 9 16 23 30	5 12 19 26	3 10 17 24 31	5 12 19 26	3 10 17 24	2 9 16 23 30	4 11 18 25	6 13 20 27	1 8 15 22 29	3 10 17 24	4 11 18 25	2 9 16 23 30	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24 31	2 9 16 23 30	7 14 21 28
3	10 17 24 31	7 14 21 28	6 13 20 27	3 10 17 24	1 8 15 22 29	2 9 16 23 30	4 11 18 25	3 10 17 24 31	6 13 20 27	4 11 18 25	5 12 19 26	3 10 17 24 31	5 12 19 26	7 14 21 28	4 11 18 25	6 13 20 27	3 10 17 24	4 11 18 25	2 9 16 23 30	3 10 17 24 31	4 11 18 25	3 10 17 24	4 11 18 25
4	11 18 25	1 8 15 22 29	7 14 21 28	4 11 18 25	2 9 16 23 30	6 13 20 27	5 12 19 26	4 11 18 25	7 14 21 28	3 10 17 24	6 13 20 27	5 12 19 26	4 11 18 25	1 8 15 22 29	2 9 16 23 30	5 12 19 26	4 11 18 25	3 10 17 24 31	4 11 18 25	7 14 21 28	5 12 19 26	4 11 18 25	5 12 19 26
5	12 19 26	2 9 16 23	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24 31	7 14 21 28	6 13 20 27	4 11 18 25	6 13 20 27	1 8 15 22 29	5 12 19 26	3 10 17 24	5 12 19 26	2 9 16 23 30	3 10 17 24 31	4 11 18 25	6 13 20 27	4 11 18 25	5 12 19 26	6 13 20 27	7 14 21 28	6 13 20 27	7 14 21 28
6	13 20 27	3 10 17 24	2 9 16 23 30	6 13 20 27	4 11 18 25	1 8 15 22 29	3 10 17 24	4 11 18 25	7 14 21 28	2 9 16 23 30	5 12 19 26	6 13 20 27	4 11 18 25	3 10 17 24 31	4 11 18 25	5 12 19 26	6 13 20 27	5 12 19 26	6 13 20 27	7 14 21 28	8 15 22 29	7 14 21 28	8 15 22 29
7	14 21 28	4 11 18 25	3 10 17 24 31	7 14 21 28	5 12 19 26	2 9 16 23 30	1 8 15 22 29	6 13 20 27	7 14 21 28	3 10 17 24 30	4 11 18 25	5 12 19 26	6 13 20 27	7 14 21 28	8 15 22 29	1 8 15 22 29	2 9 16 23 30	3 10 17 24 31	4 11 18 25	5 12 19 26	6 13 20 27	7 14 21 28	8 15 22 29

2024

Historické soupravy metra 81-71 a Ečs v úseku trati I.C Muzeum – Hlavní nádraží  
Foto z první traťové koleje pořídil Petr Hejna