

Květen 2025

DP

kontakt

SPECIÁL

30 let časopisu DP kontakt

100 let autobusů v Praze

150 let pražské MHD

Hloubětín dává lidi dohromady



TVŮJ VYHRAZENÝ PRUH K INFORMACÍM









Jak se zaregistrovat?

1. Naskenuj QR kód nebo zadej adresu: www.dpp.cz/registrace
2. Zadej e-mail pro registraci
3. Zadej své heslo
4. Do registrovaného e-mailu dostaneš potvrzovací e-mail
5. Aktivuj účet ve svém e-mailu
6. Vyber si své odběry



Přihlas se na webu DPP a odebírej:

-  Novinky
-  Stav bezbariérových zařízení v metru
-  Mimořádné události v provozu
-  Trvalé změny a dopravní omezení
-  Změny jízdních řádů
-  Časopis DP kontakt

DPP: VÝZNAMNÝ HRÁČ NA GLOBÁLNÍM POLI



1885–2025

UITP: Union Internationale
des Transports Publics
(Mezinárodní svaz veřejné
dopravy)

Mezinárodní svaz veřejné dopravy UITP byl založen v roce 1885 a jeho sídlem je Brusel. Za poslední desetiletí trpělivého, věcného a hlavně odborného lobbování se stal povinným připomínkovým místem všech evropských nařízení a regulací, které se týkají odvětví veřejné dopravy. Jeho význam na území Evropské unie lze připodobnit k významu Hospodářské komory ČR.

Globální fenomén UITP spočívá v jedinečnosti. Členská základna UITP čítá téměř 2 tisícovky členů z téměř stovky zemí světa. Mezi členy se od roku 1900, tedy již 125 let, řadí i Dopravní podnik hl. m. Prahy. V lednu 1900 obdržela kancelář Elektrických podniků královského hlavního města Prahy dopis od *Internationaler Permanenter Strassenbah-Verin* (resp. *Union Internationale Permanente de Tramways* – Stálého mezinárodního sdružení pouličních drah; tak se tehdy UITP na počátku 20. století nazývalo) s nabídkou členství v této organizaci. Poslední lednový den roku 1900 Správní rada Elektrických

V ROCE 2025 PROFESNÍ KOMUNITA V OBLASTI VEŘEJNÉ HROMADNÉ DOPRAVY NA CELÉM SVĚTĚ OSLAVÍ 140 LET OD ZALOŽENÍ MEZINÁRODNÍHO SVAZU VEŘEJNÉ DOPRAVY UITP. Z POHLEDU DOPRAVNÍHO PODNIKU ROK 2025 PŘEDSTAVUJE NEJEN VÝZNAMNÉ MILNÍKY 150 LET MHD V PRAZE NEBO 100 LET TRVALÉHO PROVOZU AUTOBUSŮ V PRAZE, ALE ROVNĚŽ 125 LET ČLENSTVÍ V UITP.

podniků královského hlavního města Prahy členství ve Sdružení schválila. A tak se začala psát historie více jak deseti dekad vzájemné spolupráce.

Hlavní výhodou členství DPP v UITP je přístup k nejnovějším trendům a technologiím v dopravních divizích, ve kterých je naše společnost zastoupena. Věnuje se tématům městské i příměstské dopravy – metru, tramvajím, autobusům, trolejbusům, bezpečnosti atd. Bez sdílení zkušeností se zahraničními kolegy bychom sotva mohli čelit výzvám současného světa. Současné zavádění bateriových elektrobuses, parciálních trolejbusů, posílení bezpečnosti v metru, seznamování se s plnou automatizací provozu metra a možnost se zapojovat do inovativních rozvojových projektů a pestrých iniciativ, jejichž smyslem je jednoduše „být u toho“, jsou hlavní důvody a přínosy zapojení našich odborníků do této globální komunity.

DPP si za éru svého členství vydobyl v UITP významnou pozici v regionu střední Evropy i v celém světě. V roce 2011 obdržel DPP ocenění rozvojových projektů na světovém kongresu UITP v Dubaji a v roce 2013 na téže události v Ženevě. DPP měl možnost mít po dva mandáty zástupce v nejvyšším orgánu, *Policy Boardu*, a tak mezi lety 2019–2023 ovlivňoval témata, která se ve veřejné dopravě na celém světě řešila. Zástupce naší společnosti v sou-

časnosti vykonává pozici místopředsedy Autobusové komise UITP.

DPP poměrně často hostí jednání tematických komisí, např. jubilejní 100. zasedání Autobusové komise v roce 2016, Bezpečnostní komise v roce 2017, Podvýboru pro vozový park metra v roce 2023 nebo paralelní zasedání Autobusové a Trolejbusové komise na podzim roku 2024. U posledně jmenované akce mělo téměř pět desítek odborníků z celého světa možnost se v rámci bohatého programu seznámit s mnohými provozy a pracovišti DPP, s projektem trolejbusové linky 59 na Letiště Václava Havla Praha, užitými technologiemi a rovněž strategií a koncepcí při zavádění nízkoe emisních a bezemisních vozidel v autobusové dopravě. Praha tak zvolenou cestou může inspirovat další města ve světě.

Nelze opomenout i zapojení naší společnosti do mnoha projektů UITP v uplynulém období. Nyní jsme součástí evropského vědecko-výzkumného programu v rámci iniciativy Horizon eBRT2030, který řeší elektrifikaci velkokapacitních autobusových systémů. Do projektu je zapojeno 49 partnerů, zahrnuje 7 demo projektů po celém světě pro názornou ukázkou rozšíření udržitelné městské autobusové dopravy. Mezi těmito sedmi městy je Praha společně s Barcelonou, Amsterdamem, Athénami, Rimini, Eindhovnem a Bogotou.

Speciál vyšel v květnu 2025 jako příloha DP kontaktu, časopisu zaměstnanců DPP

Šéfredaktor: Petr Ludvíček
Odpovědný redaktor: Zdeněk Bek

Grafická úprava, sazba a výroba: Báze 3 studio, s. r. o.
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Neprodejné

Kontakt: odbor Komunikace DPP,
Sokolovská 42/217, Praha 9

Tel.: 296 192 056, 296 192 066
e-mail: internikomunikace@dpp.cz



KDYŽ SE ZÁBĚHLICE A RUSTONKA ZAPSALY DO HISTORIE

100 LET
TRVALÉHO PROVOZU
AUTOBUSŮ V PRAZE
1925–2025



JEDEN Z PRVNÍCH PRAŽSKÝCH AUTOBUSŮ VRŠOVICKO-ZÁBĚHLICKÉ LINKY „A“ ZE SBÍRKY NIKOLY ČUŘÍKA. JEDNÁ SE O SKLENĚNÝ KOLOROVANÝ NEGATIV, NA KTERÉM JE ZACHYCNEN AUTOBUS LAURIN & KLEMENT 540 Č. 2 VE VRŠOVICÍCH PŘED NÁROŽNÍM DOMEM ČP. 262 NA NÁMĚSTÍ SVATOPLUKA ČECHA

Tak informovaly před 100 lety Národní listy o zahájení autobusové dopravy v Praze. Snímek ze slavnostního zahájení před Staroměstskou radnicí je notoricky známý, méně už ten z konečné v Záběhlících (na pravé straně uprostřed).

Pražské autobusy městského dopravního podniku zahajovaly provoz dvakrát. V roce 1908 to bylo úplně poprvé, ale jen zkušebně (a šlo o pokus nepříliš úspěšný). Po mnoha letech po získání dalších cenných zkušeností to bylo už naostro – slavnostního zahájení provozu se Praha dočkala 20. června 1925, pravidelného následující den.

Stoleté výročí zahájení pravidelné autobusové dopravy v sobě neskrývá jen připomínku, kdy první linka svezla své pravidelné cestující (21. 6. 1925), jak byla označena (písmenem A), odkud kam vedla (z Vršovic do Záběhlíc), kolik stála jízdenka za jízdu (2 koruny, pokud

se nepřestupovalo) a podobně. Je to zároveň i výročí technického zázemí pro pražské městské autobusy, bez kterého by byl autobusový provoz nemyslitelný. Kde vlastně byla první autobusová garáž, ve které se prováděla pravidelná kontrola a oprava vozů?

Nacházela se v areálu dnes již neexistujících ústředních dílen v karlínské Rustonce. Už koncem roku 1924 tu byly zřízeny garáže pro 8 montovních, nákladních a služebních automobilů a zřízeno „skladiště“ pro 3000 litrů benzínu při dílnách vrchního vedení. Garáž měla čtveřicí vrat na jižní straně a troje vrata na severní straně.

V roce 1925 začaly Rustonku využívat i první dva pražské autobusy. Protože během roku přibýly další dva vozy, byly boxové garáže rozšířeny přístavbou, která byla o něco delší než původní garáže, aby bylo možné v každých vrátech odstavit za sebou i dva delší

„Autobusová doprava z Vršovic do Záběhlíc zahájena. Včera o 15. hod. vyjely dva nové, elegantní a rozměrné autobusy elektr. podniků, označené čísly 1 a 2, od Staroměstské radnice, obsazeny Členy správní rady elektr. drah a místního výboru vršovického s úřednictvem, aby za vedení vrch. rady Píbla absolvovaly první jízdu do Vršovic a odtud po nové trati do Záběhlíc. Všude na této trati byly radostně pozdravovány občanstvem.“

Národní listy, 21. 6. 1925

autobusy. Také nová garáž byla vybavena z obou stran čtveřicí vrat na severní i jižní straně. Instalována byla také nová nádrž pro 10 000 litrů dynalkolu.

I když si rychlý rozvoj autobusové dopravy vynutil v letech 1927 a 1929 výstavbu dalších garáží v areálu tramvajové vozovny na Pankráci, musela většina autobusů v Rustonce parkovat na dvoře, protože krytá stání se využívala především pro opravy vozů.

Zásadní změnu ve využití autobusových garáží v Rustonce přinesl rok 1932, v jehož závěru se veškerý autobusový park z Rustonky odstěhoval do nové garáže v Dejvicích a garáže v Rustonce se od té doby využívaly jako ústřední dílny autobusů. Po roce 1974 objekt sloužil údržbě automobilů. Historická první autobusová garáž byla zbořena v rámci demolice areálu Rustonky v lednu 2008.



ČÁST PRVNÍ AUTOBUSOVÉ GARÁŽE V RUSTONCE S AUTOBUSEM PRAGA NO. 10



ÚČASTNÍCI SLAVNOSTNÍ ZAHAJOVACÍ JÍZDY NA PRVNÍ AUTOBUSOVÉ LINCE ELEKTRICKÝCH PODNIKŮ 20. ČERVNA 1925 NA KONEČNÉ V ZÁBĚHLICÍCH. LINKA KONČILA NA KŘÍŽOVATCE ZÁBĚHLICKÉ A U ZÁBĚHLICKÉHO ZÁMKU. DNES JE POBLÍŽ ZASTÁVKA U LÍPY



REPRODUKCE XEROGRAFICKÉ KOLOROVANÉ POHLEDNICE ZE ZÁBĚHLIC, KTEROU NÁM PŘED PĚTI LETY ZASLAL JEDEN Z ČTENÁŘŮ DP KONTAKTU

Výroční bankovka s přebalem

Pražské autobusy slaví své výročí dvakrát. První pokus v letech 1908–1909 byl jen krátký a nepříliš úspěšný. Zato druhý začátek v červnu 1925 se již vydařil a autobusy se v pražských ulicích usadily natrvalo.



Stoletá historie autobusů v Praze přinesla nejprve slibný prvorepublikový rozvoj, poté válečný útlum a velmi pomalou poválečnou obnovu, kterou od poloviny šedesátých let vystřídal obrovský nárůst výkonů i počtu vozidel pro obsluhu rychle rostoucí sídlištní zástavby. I poté, co významnou část přepravní poptávky převzalo metro a rozvíjející se tramvajová doprava, mají autobusy v systému pražské MHD stále své nezastupitelné místo, a to jak na pravidelných linkách, tak i při zajišťování plánované nebo operativní náhradní dopravy. Důkazem toho jsou miliony spokojených cestujících.

Pražské autobusy byly vždy symbolem pokroku a moderních technologií. Od prvních pokusů přes zavádění různých typů pohonů až po elektronické informování cestujících a bezbariérové cestování. Samostatnou kapitolou bylo provozování trolejbusů, jejichž linky v současné době opět obnovujeme. To vše by nebylo možné bez dlouhé a početné řady zaměstnanců Dopravního podniku, kteří pražským autobusům věnovali a stále věnují část svého života a také část svého srdce. Každému z nich patří upřímné poděkování.

Ing. Jan Barchánek,
dopravní ředitel DPP



Výroční bankovka
najdete na Fanshopu DPP



100 let autobusů:
další fotografie,
informace a videa
na webu DPP

SPŠD: FAKULTNÍ ŠKOLA ČVUT – PARTNERSTVÍ PRO BUDOUCNOST

Text: Michaela Franková
Foto: Petr Hejna



ŘEDITEL SPŠD LUKÁŠ SOBOTKA A DĚKAN FAKULTY DOPRAVNÍ ONDŘEJ PŘIBYL PŘI ZAHÁJENÍ VELETRHU STUDENTSKÝCH PROJEKTŮ V MOTOLE

STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÁ ŠKOLA DOPRAVNÍ, A.S., SE VLONI STALA PRVNÍ FAKULTNÍ ŠKOLOU FAKULTY DOPRAVNÍ ČVUT V PRAZE. UDĚLENÍ TITULU MÁ ZA CÍL NASTARTOVAT DLOUHODOBOU A SMYSLUPLNOU SPOLUPRÁCI OBOU ŠKOL, KTERÁ BUDE PŘINÁŠET KONKRÉTNÍ VÝHODY STUDENTŮM, PEDAGOGŮM I CELÉ DOPRAVNÍ KOMUNITĚ VČETNĚ ZAMĚSTNAVATELŮ.

Zahájení spolupráce slavnostně stvrdili 12. června 2024 při příležitosti veletrhu studentských projektů zástupci obou škol: děkan Fakulty dopravní Ondřej Příbyl a ředitel SPŠD Lukáš Sobotka. Symbolicky se tak stalo přímo ve školní tramvaji T3R.P ev. č. 8466, která od té doby nese označení o novém partnerství.

Vyučující z řad absolventů FD ČVUT se stávají posilami pedagogického sboru SPŠD. Příkladem je například Veronika Bártlová, která přináší jako čerstvá absolventka aktuální trendy ve výuce do hodin oboru Informační technologie a Provoz a ekonomika dopravy. Ihned se také zapojila jako garantka maturitní práce s tématem návrhu trasy metra E, který zaujal v soutěži o Cenu děkana FD ČVUT.

SPŠD se prestižní soutěže o Cenu děkana Fakulty dopravní ČVUT zúčastnila poprvé v historii a hned s úspěchem. Stříbro si odnesl maturant Roman Málek za práci o využití GNSS (Global Navigation Satellite System) v logistice. Čestné uznání získali prváci Hugo Volf a Denys Yannitskyy za projekt revitalizace Palmovky s vlastním 3D modelem. Další práce zaujaly využitím virtuální reality nebo návrhem trasy metra E. V 7 projektech se prezentovalo celé spektrum ročníků – od matu-

rantů po prváky a rozhodně jsme se v konkurenci ostatních projektů neměli za co stydět.

Projektová spolupráce je dalším významným a důležitým bodem našeho partnerství. Skvělým příkladem je tým vysokoškoláků, který v prostorách školních dílen v Košířích realizuje projekt **Green Gliders – stavbu funkčního miniauta pro mezinárodní závod Shell Eco-marathon**. Naši žáci tak mají možnost sledovat vývoj profesionálního technického projektu doslova z první řady.

Aktuálně připravujeme s kolegy z ČVUT nejen program pro žáky nižších ročníků v době maturitních zkoušek, ale také pravidelné výukové hodiny v prostorách fakulty, do kterých se naši prváci aktivně zapojují už od září 2025 v rámci předmětu Provozní dopravní praxe.

Jsmo přesvědčeni, že spolupráce s Fakultou dopravní ČVUT přispívá k rozvoji technického myšlení a hladkému přechodu našich absolventů na vysoké školy. Jak řekl **děkan Ondřej Příbyl**: „Doprava se týká každého z nás a je naší společnou budoucností.“ My ve Střední průmyslové škole dopravní věříme, že touto cestou na ni připravíme novou generaci odborníků.

Citace studentů účastníků se soutěže o cenu děkana:

„Bylo to poprvé, co jsem svoji práci prezentoval před akademickou porotou, a byl jsem hodně nervózní. Ale zároveň mě překvapilo, jak vážně naši projekty brali a jak zajímavé otázky nám kladli. Díky tomu jsem si uvědomil, že to, co děláme ve škole, má opravdu smysl. Chci pokračovat ve studiu na VŠ, takže doufám, že tuto zkušenost také využiji.“

Roman Málek, 4. ročník, obor Provoz a ekonomika dopravy

„Prezentovat náš projekt s 3D modelem před odbornou porotou byla nová zkušenost. Věděli jsme, že jako prváci to nebudeme mít jednoduché, ale chtěli jsme ukázat, že i my dokážeme přijít s vlastním nápadem a hlavně ho zrealizovat. Když nám pan děkan předal čestné uznání, byl to skvělý pocit – motivace do dalších let.“

Denys Yannitskyy, 1. ročník, obor Provoz a ekonomika dopravy



TAMIA VLNAŘOVÁ A ZUZANA VĚTROVCOVÁ Z VYDÁNÍ PODCASTU Z VOZOVNY, KTERÝ SI MŮŽETE PUSTIT NA YOUTUBE

PÉČE O JEDNOTLIVCE I HROMADNÉ INFORMAČNÍ DNY

ZAČÁTKEM ROKU BYLA DO PODCASTU Z VOZOVNY POZVÁNA VEDOUCÍ ODDĚLENÍ VÝBĚR A NÁBOR ZAMĚSTNANCŮ DPP ZUZANA VĚTROVCOVÁ. ROZHOVOR JE STEJNĚ JAKO AKTUÁLNÍ PRACOVNÍ TRH VELMI PESTRÝ, A PŘINÁŠÍME VÁM TAK VÝBĚR TOHO NEJZAJÍMAVĚJŠÍHO, CO SE V POVÍDÁNÍ O AKTUÁLNÍM DĚNÍ PŘI NÁBORU ZAMĚSTNANCŮ DĚJE. PODCAST MODEROVALA TAMIA VLNAŘOVÁ, ABSOLVENTKA STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÉ ŠKOLY DOPRAVNÍ, KTEROU ZAJÍMALA HLAVNĚ SPOLUPRÁCE MEZI PRAŽSKÝM DOPRAVNÍM PODNIKEM A STŘEDNÍ PRŮMYSLOVOU ŠKOLOU DOPRAVNÍ.

V posledních letech DPP organizuje informační dny. Ty máte také na starosti?

Tato aktivita vznikla v době, kdy byl velký nedostatek řidičů autobusů, a tak abychom myšlenku o možnostech práce v DPP dostali mezi co největší počet kandidátů, rozhodli jsme se zorganizovat tuto hromadnou formu. Přineslo to samozřejmě výsledky, povedlo se nám obsadit volná místa a utvrdilo nás to v pořádání dalších informačních dnů, ať už pro řidiče tramvají (probíhají dodnes), tak pro dispečery (listopad 2024) a aktuálně i pro zájemce o práci elektromontérů (květen 2025).

Studenty naší školy bude lákat možnost brigád v DPP. Existují možnosti?

Ano, jedná se ale o sezónní záležitost. U našich studentů se dá dobře využít možnost rozvinutí zkušeností z absolvované praxe. Takže pokud je někdo, kdo preferuje brigádu na konkrétním pracovišti DPP, ať nám napíše přes formulář na webu dpp.jobs.cz a určitě se s ním spojíme.

Je pravda, že trh práce se mění, přichází automatizace metra D, umělá inteligence... Máte představu, jak by trh mohl vypadat za deset let?

Nemyslím si, že by se v DPP radikálně měnily pozice. Samozřejmě je to nejčastější dotaz u strojvedoucích metra, které dnes máme. Není to tak, že se zruší všechny pozice strojvedoucích. Nevíme, co bude za deset let, ale hodně činností určitě přejde do automatizace. Určitě na trhu práce zůstanou pozice a lidé, kteří budou pracovat v celé svojí profesionalitě.

Používáte i vy něco ze současných trendů, co by vám s náborem pomohlo?

Měla jsem možnost vyzkoušet umělou inteligenci, ale zatím nespĺňuje moje očekávání, takže si raději počkám do doby zdokonalení tohoto nástroje a než si lidé najdou svoji polohu, jak s ní pracovat. Zatím to je pro mě nezbytný trend a určitě se do výhody dostanou ti pracovníci, kteří s tím budou umět pracovat.

Můžete ve zkratce představit svou práci?

Řeknu to záměrně velmi zjednodušeně, ale všechno, co vás napadne od prvního kontaktu se zájemcem, přes životopisy a pohovory až po finální nástup do zaměstnání. Máme na starosti i celou řadu marketingových aktivit, protože potřebujeme, aby se o našem náboru vědělo, a zároveň šíříme myšlenky a poslání firemní kultury.

Pokud uvidím leták, že nabíráte řidiče tramvají, a já bych se chtěla řídičkou stát, tak stačí vytočit telefonní linku a vy mi odpovíte?

Já pravděpodobně nebudu ta osoba, která vám zvedne sluchátko, ale bude to některá z mých kolegyně či kolegů. Máme to nastaveno tak, že se každý z pracovníků našeho oddělení specializuje na určitou oblast. Stačí zavolat na náborové call centrum 800 220 020 a získáte všechny potřebné informace.



IVETA MOŠNIČKOVÁ S VLADIMÍREM KAŠUBOU V INTERIÉRU JEJICH OBLÍBENÉHO VOZU KT8D5.RN2P, TEDY KACHNY, KAČENY ČI KÁTĚČKA

odešli do Hostivaře, byli jsme doslova pohromadě a spřátelili jsme se. Hlubětínští jsou na to zvyklí, takhle to mezi námi bývalo vždy. Když pomínu spartánské podmínky v Hostivaři, tak nás to rozhodně zocelilo a navíc dalo dohromady. Každého jednotlivého ze zaměstnanců si upřímně vážím za to, co vydrželi a jak k tomu přistoupili. Proto se tady v nových prostorech snažím udělat maximum pro to, aby tu měli všichni co nejlepší podmínky.“

Vzpomínku na azyl přidal ještě Vladimír: „V Hostivaři jsme byli doslova na pár metrech, ale určitě jsme se s tím vypořádali a vždycky jsme si nějak poradili a pomohli si. Tady máme komfort se vším všudy, a to na úplně jiné ploše. Vzpomínat budu možná na jídlo. Tam jsme byli trochu hýčkáni celodenním provozem kantýn v opravnách nebo jsme si zašli na autobusy. Teď jsme odkázáni na sebe nebo automaty.“ „A ty snídaně na zálohách...“ zasnila se Iveta.

Vozovna Hloubětín v číslech

- 18:18** V tento čas v pátek 21. 3. 2025 zatáhla jako první do nové vozovny linka 8, pořadí 1
- 74** Po tolika letech byla v Praze postavena nová vozovna (naposledy to byl v roce 1951 paradoxně také Hloubětín)
- 22** Tolik kolejí je v nové hale rozdělených na halu pro odstav (koleje 1–17) s kapacitou 61 článkových tramvají a halu údržby (koleje 18–22) se 6 stanovišti s kapacitou 12 těchto vozů
- 23 a 24** Původní hala denního ošetření s těmito kolejemi prošla modernizací (např. nové lávky a myčka)
- 4038** tolik metrů kolejí bylo položeno v areálu celé vozovny a k tomu 6077 metrů trolejového vedení

HLOUBĚTÍN DÁVÁ LIDI DOHROMADY

MÁ RÁD LINKY STAROU PRAHOU A PODÉL VLTAVY, TŘEBA DVANÁCTKU. JÍ SE ZALÍBILA PRO SVOU POHODOVOU JÍZDU JEDENÁCTKA. SPOLEČNOU LÁSKU OVŠEM SHODNĚ VYJADŘUJÍ KÁTĚČKŮM. TO TAK PO DESETILETÍ U HLOUBĚTÍNSKÝCH PROSTĚ JE. VÍTEJTE POD STŘECHOU NOVÉ VOZOVNY.

Dnes už si neumím představit, že bych šel pracovat jinam, a to ani po nuceném azylu v Hostivaři, říká řidič a výpravčí **Vladimír Kašuba** a pokračuje: „Před Dopravním podnikem jsem pracoval jako soukromník. Jsem ale konzervativnější a mám rád své jistě, jako je třeba jistota pravidelné výplaty. Poté, co jsem mluvil s kamarádem ze strašnické vozovny, byla volba jasná a nastoupil jsem do Hloubětína, tedy původního. Je to už sedmáct let, osmým rokem působím i jako zastupující výpravčí.“

„To já nastupovala do covidového kurzu řidičů, seděli jsme v učebnách v rouškách a v rezestupch,“ vzpomíná **Iveta Mošničková**. K profesní řidičce ji dlouho přemlouval bývalý přítel.

Nakonec rozhodujícím faktorem byla rovněž jistota: „V době pandemie jsem se coby kosmetička rozhodla pro jistou práci v Dopravním podniku.“ A co starý Hloubětín? „Ten znám jen z vyprávění, začátek svého působení jsem prožila už v azylu v Hostivaři a upřímně jsem nevěděla, co od toho čekat. V paměti mi zůstanou v zimě vymrzlé tramvaje, v létě naopak vypečené, ale jinak se nic dramatického neodehrávalo. Bylo to náhradní pracoviště, ale protože nejsem nějak přecitlivělá, tak na to nevzpomínám nijak negativně.“

Že v Hostivaři vládly nouzové podmínky, které nebyly pro výpravnu ani pro depo optimální, potvrzuje i Vladimír, který přidává

vzpomínku: „Místo odstavného kolejiště bylo tehdy fotbalové hřiště, kde jsem ještě hrál turnaj o pohár generálního ředitele. Zajímavostí bylo, když řidiče čekala od tesko baráku, kde měli své útočiště, zhruba kilometrová cesta kolem opraven, aby si našli svoji tramvaj.“ Dodává, že někteří kolektiv v polních podmínkách opustili, ostatní se ale spíše semkli: „Samozřejmě jsme nečekali, že to bude na tak dlouho, ale dalo nás to dohromady.“

Před všemi zaměstnanci smeká pomyslně klobouk **vedoucí vozovny Jiří Kvapil**, který vzpomněl na starý Hloubětín, kde kdysi bývala výpravna vzadu ve vozovně a s kolejí z depa se řidiči dobře znali. „A když jsme



Pojďme už definitivně do nového Hloubětína... „Když se blížilo otevření nové vozovny, úplně jsem se zpočátku netěšila.“ Proč? „V dílnách jsme nezatahovali, po příjezdu do Hostivaře jsme vůz předali kolegům z depa a oni s vozem zatahovali. Takže pro mě jako nováčka spíše přišly rozpaky, jak tady v novém Hloubětíně všechno dobře a rychle zvládnout.“

To potvrzuje Vladimír: „Je pravda, že dobrá polovina stávajících řidičů nikdy v Hloubětíně nezatahovala. Proto prvních 14 dní instruktoři a technici se zátahy pomáhali. Ale vše je na dobré cestě,“ říká a doplňuje z prvních postřehů pod novou střechou, že možná s kolegy očekával více inovací, jako třeba automatické stavění vlakové cesty nebo při zátahu mít například čidlem otevřená vrata. „Já srovnání se starou vozovnou nemám, ale jako řidič tu mám ve výpravně veškerý potřebný servis v příjemném prostředí,“ dodává Iveta.

Hloubětín byl vždy spojen s vozy řady KT. Platí ta vazba i u vás? Iveta: „Ano, mám ráda hlavně kátěčka. Oproti 14T a 15T se s tímto vozem cítím nejlépe. U kátěčka člověk navíc zná dokonale jeho specifické poruchy a ví jak na ně. A vlastně mě mrzí, že začínají odcházet jinam. Z důvodu rychlého zavírání dveří mám ráda i tyristorky.“ A Vladimír? „Mám to stejně. Ale je možné, že to v Hloubětíně takto má většina řidičů doslova v genech. Ke kátěčkům a tyristorkám máme prostě vztah. Pochopitelně, že třeba v Motole jsou sžitý s 15T a podobně. My si snad zvykneme na 52T.“

Dokázala by kátěčka změnit i vaše působení? „Nepředpokládám, že by nás vozy byly schopné přetáhnout do jiné vozovny,“ kroutí hlavou Vladimír a Iveta dodává: „Tady jsme prostě doma a zaječí úmysly nemáme. Tady je pohoda.“ Neumí si představit jinou vozovnu. Jezdí sem kolegově a kolegyně i z velkých

dálek, ale rádi, zdůrazňuje Vladimír a dodává: „Dokážeme, že i velká skupina lidí z vozovny se může dát dohromady.“



Text: Zdeněk Bek
Foto: Vlastimil Pilař150 LET MHD V PRAZE
1875 - 2025

PRAŽSKÁ DOPRAVA V DOBĚ ANALOGOVÉ

KDYŽ REDAKCE ZVEŘEJNILA PROSBU, ABY ČTENÁŘI ZASÍLALI SVOJE HISTORICKÉ FOTOGRAFIE SOUVISEJÍCÍ S VÝSTAVBOU METRA, OZVALO SE HNED NĚKOLIK PŘÍSPĚVATELŮ. VĚTŠINA SNÍMKŮ BYLA TAKÉ V PRŮBĚHU MINULÉHO ROKU ZVEŘEJNĚNA. I PŘESTO SE NAŠLO NĚKOLIK Z NICH, KTERÉ SE NA STRÁNKY ČASOPISU NEVEŠLY. TEĎ PŘIŠLA JEJICH CHVÍLE A TAKÉ CHVÍLE JEJICH AUTORA, VLASTIMILA PILAŘE, DLOUHOLETÉHO ZAMĚSTNANCE DPP, JEHOŽ TOULKY PRAHOU MĚLY ROZHODNĚ SMYSL, JAK UKAZUJÍ NÁSLEDUJÍCÍ FOTOGRAFIE.



NA HLÁVKOVĚ MOSTĚ, RESPEKTIVE V ZASTÁVCE ŠTVANICE, ODBAVUJE CESTUJÍCÍ AUTOBUS Z KAČEROVSKÝCH GARÁŽÍ ŠKODA 706 RTO MTZ EV. Č. 4551. NA SNÍMKU Z KVĚTNA 1974 JE ZAJÍMAVÉ, ŽE LINKA NA AUTOBUSU JE SICE 236, NICMĚNĚ V SOUVISLOSTI SE ZRUŠENÍM PŘEKRYVNÝCH LINEK V TĚMŽE ROCE DOSTALA TATO LINKA ČÍSLO O STOVKU MENŠÍ, TEDY 136, KTERÉ JE JIŽ SPRÁVNĚ NA OZNAČNÍKU ZASTÁVKY. ZMÍNIT MUSÍME JEŠTĚ VLEVO V POZADÍ BÝVALOU BUDOVU ELEKTRICKÝCH PODNIKŮ HL. M. PRAHY Z ROKU 1935, KTERÁ V LETECH 2018-2020 PROŠLA REKONSTRUKCÍ

MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA NENÍ JEN O VOZIDLECH PRO CESTUJÍCÍ, ALE MÁ I VLASTNÍ FLOTILU SERVISNÍCH A PRACOVNÍCH VOZIDEL. NA SNÍMKU Z PRAŽSKÉHO TĚŠNOVA SE TAK NACHÁZÍ MONTÁŽNÍ VŮZ ŠKODA 706 RT S NĚMECKOU NÁSTAVBOU SCHÖRLING, KTERÉ OD ROKU 1969 NAKUPOVAL DOPRAVNÍ PODNIK. DROBNÝM DETAIEM S VELKÝMI NÁSLEDKY JE ZÁROVEŇ ČERNÁ SPZ NA PROJÍZDĚJÍCÍ VOLZE. TATO SPZ TOTIŽ PATŘILA STŘEDNÍ SKUPINĚ VOJSK RUDÉ ARMÁDY



VŮZ RINGHOFFER EV. Č. 2208 NA LINCE ČÍSLO 9 PROJÍŽDÍ PO NÁRODNÍ TRĚDĚ NA SNÍMKU Z ROKU 1970. SNÍMEK JE DROBNOU PŘÍPOMÍNKOU TRASY KONĚSPŘEŽNÉ TRAMVAJE, KTERÁ TUDY VEDLA OD ROKU 1875



SNÍMEK Z KŘÍŽOVATKY KLÁROV Z ŠEDESÁTÝCH LET DVACÁTÉHO STOLETÍ, KTEROU PROJÍŽDÍ VŮZ „PONORKA“ PRAVDĚPODOBĚ EV. Č. 3030 (VYŘAZEN V ROCE 1966). SAMOTNÁ LINKA 20 BYLA ZNÁMÁ JAKO POSLEDNÍ PŮSOBIŠTĚ TOHOTO TYPU VOZŮ V PRAZE. KONEC NASTAL 31. 12. 1967, KDY JAKO POSLEDNÍ VŮZ VYJEL EV. Č. 3062, ČIMŽ BYL PROVOZ TOHOTO TYPU TRAMVAJÍ V PRAZE UKONČEN



CO VÍCE ŘÍČI K MÍSTU, KTERÉ I PŘES LEŠENÍ NA FASÁDĚ NÁRODNÍHO MUZEA POZNÁVÁ KAŽDÝ. HORNÍ ČÁSTÍ VÁCLAVSKÉHO NÁMĚSTÍ PROJÍŽDÍ TRAMVAJOVÁ LINKA 22. POHOTOVĚ ZMAČKNUTÁ SPOUŠTĚ FOTOAPARÁTU V ROCE 1971 PŘÍPOMÍNÁ TRAMVAJOVÝ PROVOZ, KTERÝ SE ZA NĚKOLIK LET NA TOTO MÍSTO VRÁTÍ



150 let MHD:
Historie a program
oslav na webu DPP



DISPEČERSKÉ VOZIDLO DPP, KONKRÉTNĚ TYP GAZ M-21 NEBO LI „VOLHA“. SNÍMEK JE KRÁSNOU DOKUMENTACÍ MÍSTA, KTERÉ SHODOU OKOLNOSTÍ PROCHÁZÍ V POSLEDNÍCH LETECH VCELKU RAZANTNÍ PROMĚNOU. V POZADÍ SNÍMKU PROJÍŽDÍ TRAMVAJ T1 A NAD NÍ STOJÍ JEŠTĚ PŮVODNÍ MOST BUŠTĚHRADSKÉ DRÁHY (SNEŠENÝ 15. DUBNA 2023), KTERÝ SE DODNES DOCHOVAL VE SBÍRKÁCH NÁRODNÍHO TECHNICKÉHO MUZEA



TÍMTO SNÍMKEM SI PŘÍPOMENEME VÝROČÍ, KTERÉ S PRAŽSKOU MHD ZDÁNĚLIVĚ NESOUVISÍ, ALE HRANICE MEZI ŽELEZNICÍ A MĚSTSKOU HROMADNOU DOPRAVOU JE STÁLE TENCÍ. TENTO ROK V SRPNU SI TOTIŽ PŘÍPOMÍNÁME 180 LET OD PŘÍJEZDU PRVNÍHO PARNÍHO VLAKU DO PRAHY. VLAK TEHDY PŘIJEL Z OLOMOUCE, MY VŠAK NA SNÍMKU PŘÍBLIŽNĚ Z ROKU 1967 MÁME LOKOMOTIVU ŘADY 475.112, TEDY ŠLECHTIČNU, A TO NA ODJEZDU Z DEJVIC DO KLDNA V 14.51 HOD. DNES DOKONCE VÍME, ŽE SE JEDNALO O LOKOMOTIVU Z CHOMUTOVSKÉHO DEPA, KDE BYLA DEPONOVALA DO ČERVNA 1968. FOTOGRAF ZMAČKL SPOUŠTĚ NA MÍSTĚ, KTERÉ I PŘES DNEŠNÍ HUSTÝ AUTOMOBILOVÝ PROVOZ STÁLE EXISTUJE, JEDNÁ SE O SVATOVÍTSKÝ MOST NA POMEZÍ STŘEŠOVIC A DEJVIC

PRO TENTO SNÍMEK BYSTE DNES PRAVDĚPODOBĚ STÁLI V TĚMĚR ŠESTIPROUDĚ VOZOVCE A STEJNĚ BYSTE LOKALITU NEPOZNALI. JEDNÁ SE O KŘÍŽOVATKU NĚKOLIKA ULIC ZNÁMOU POD NÁZVEM U BULHARA (ZASTÁVKA NESLA NÁZEV POUZE „BULHAR“). NA HRANICI ULIC KALININOVA (DNES SEIFERTOVA) A HYBERNSKÁ LZE SPATŘIT AUTOBUS ŠKODA ŠM 11.. NA ŽELEZNIČNÍM MOSTĚ VCELKU TYPICKÁ MOMENTKA TEHDEJŠÍ DOBY, DVĚ „JEDNIČKOVÉ BOBINY“ Z PRODUKCE PLZEŇSKÉ ŠKODOVKY PRAVDĚPODOBĚ PRO RYCHLÍKY Z/DO KOŠIC NEBO KUTNÉ HORY



JAK SE ZRODIL DP kontakt

Ze vzpomínek Pavla Fojtíka, bývalého vedoucího Archivu DPP, z ledna 2001 na startu 6. ročníku DP kontaktu



UKÁZKA Z PRVNÍHO ŠPIGLU, ČI CHCETE-LI ZRCADLA DP KONTAKTU, ZDE TITULNÍ STRÁNKA

Dne 17. listopadu 1995 jsme se poprvé sešli jako redakční rada, i když nebyla stále formálně jmenovaná. Proto jsme se považovali zatím za jakýsi „sbor dobrovolníků“. Navrhl jsem, aby název časopisu vznikl kombinací dříve navržených pojmenování, DP-kontakt. Slovo Kontakt, navržené Ing. Flajšhansem, totiž v sobě mělo něco zajímavého. Časopis zprostředkoval opravdu kontakt mezi nezářidka odloženými pracovníci DPP, nehledě na to, že jsme od počátku měli představu, že bude zaslán také do ostatních dopravních podniků v republice, a protože chybí celostátní časopis o městské dopravě, bude možné do jisté míry určitým spojením mezi nimi.

A pak se už všechno odehrávalo ve velkém spěchu. Výtvarný návrh připravila Dáša Pošmourná a dotvořila ho Zdenka Matyášová, vlastní zlom a tisk zajistila firma SOFIPRIN, která předtím vytiskla také knihu Historie městské hromadné dopravy v Praze.

Všechno probíhalo tak, jak mělo. S jedinou maličkostí. Při korekturách jsme zjistili, že z úplně všech článků se ze zcela nepochopitelných příčin (počítače jsou prostě nevyzpytatelné) vytrátila všechna písmena „ž“ a některá „č“. Nezůstaly po nich ani mezeře. V rámci korektur jsme se snažili všechno opravit a ještě jednou zkontrolovat. Nikdy už nezapomenu na chvíli, kdy jsem viděl první číslo vytištěné. V polovině článků to „ž“ opět chybělo. Proč, na to nikdy nikdo nepřišel.

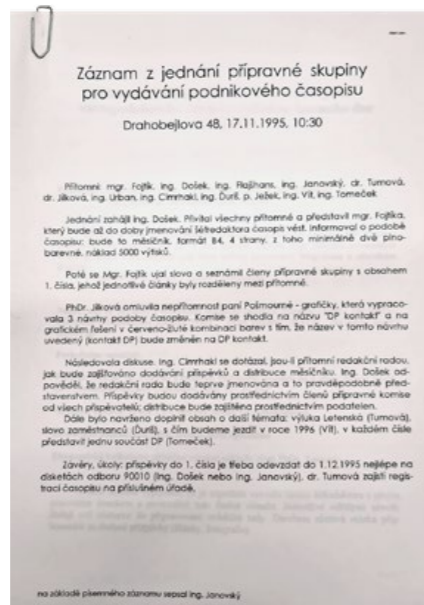
Hned od druhého čísla změnil časopis na doporučení tiskárny z ekonomických důvodů formát (u toho už setrval dodnes). Při přípravě třetího čísla jsme trochu překvapivě zjistili, že se nám schází víc příspěvků, než jsme si původně troufli odhadnout, a proto třetí číslo poprvé vyšlo v rozsahu 8 stran. Teprve v té chvíli jsem začal mít pocit, že DP-KONTAKT začíná dostávat tu definitivní podobu.

Z předchůdců DP kontaktu



Krátce poté, co se sešla přípravná komise, mi doma zazvonil telefon. Ing. Došek, předseda komise, se mě zeptal, zda bych neměl také zájem pomoci při „rozjezdu“ nového časopisu. Snad ta nabídka přišla proto, že za mnou bylo několik čerstvých propagačních počínů o Dopravním podniku (videopořady Historie MHD v Praze, Na počátku byla koňka, spolupráce s muzeem a v neposlední řadě první vydání knihy Historie městské hromadné dopravy v Praze).

Další schůzka přípravné komise se měla konat 4. listopadu 1995, a jestliže mělo první číslo časopisu vyjít během ledna, nezbývalo (i s ohledem na blížící se Vánoce) přilít čas. Abych nepřišel úplně s prázdnou, „hodil“ jsem na papír narychlo první, pokud možno co nejkonkrétnější návrh obsahu prvního, zatím bezejmenného čísla. Přiznávám, že jsem přítom byl pochopitelně ovlivněn i tím, co bych se sám rád nového dozvěděl. Přitom bylo jasné, že stále existuje riziko, že se časopis nepovede, že o něj nebude zájem, že lidé nebudou ochotni psát příspěvky.



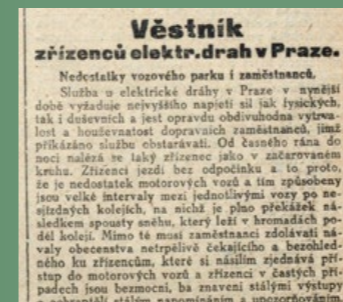
pis nepovede, že o něj nebude zájem, že lidé nebudou ochotni psát příspěvky.

ZÁZNAM Z JEDNÁNÍ PŘÍPRAVNÉ SKUPINY PRO VYDÁVÁNÍ PODNIKOVÉHO ČASOPISU Z 17. 11. 1995, KDY ING. DOŠEK „PŘEDSTAVIL MGR. FOJTÍKA, KTERÝ BUDE AŽ DO DOBY JMENOVÁNÍ ŠÉFREDAKTORA ČASOPIS VĚST,“ A INFORMOVAL O PODOBĚ ČASOPISU: „BUDE TO MĚSÍČNÍK, FORMÁT B4, 4 STRANY, Z TOHO MINIMÁLNĚ DVĚ PLNOBAREVNÉ, NÁKLAD 5000 VÝTIŠKŮ,“ NAČEŽ MGR. FOJTÍK SE „UJAL SLOVA A SEZNÁMIL ČLENY PŘÍPRAVNÉ SKUPINY S OBSAHEM 1. ČÍSLA“

Po předchozích desetiletích bylo jasné, že politicky nebo výlučně odborářsky zaměřený časopis nepřipadá v úvahu, což pochopitelně nemělo znamenat, že by byla odborářská problematika vyloučena (naopak). Naši snahou muselo být zaujmout co nejširší okruh čtenářů. Psát o lidech, o událostech, o výhledech, o historii, ale výjimkou neměly být ani odborné články. Vždyť už za první republiky přece pamatovali na další vzdělávání svých zaměstnanců.

Objev z roku 1918

Pavel Fojtík, který pro redakci připravil zde uvedený přehled periodik Dopravního podniku, v minulosti zmínil i rok 1918 a vůbec první tištěnou stopu zabývající se tématy zaměstnanců Elektrických podniků. Jednalo se o Věstník zřízenců elektrických drah v Praze, vycházející jako součást čtrnáctideníku Československé Železniční Listy.



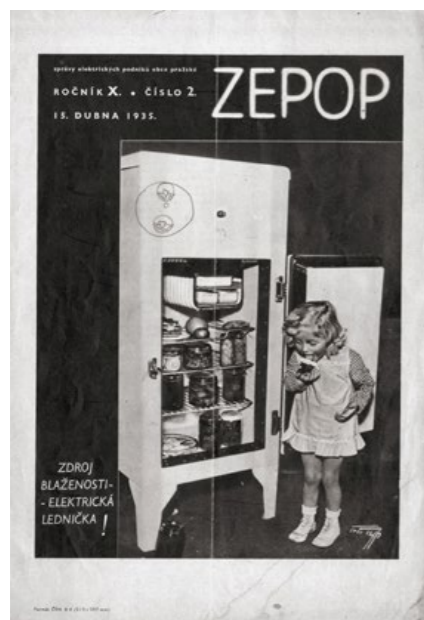
Před lety jsme ve studovně Klementina zapátrali a v čísle 2, vydaném 15. ledna 1918, na straně 7 objevili poprvé vydaný Věstník. A čím se tyto první a velmi skromné sloupky uprostřed „železničního“ periodika zabývaly? Světě, div se: nedostatkem vozového parku a zaměstnanců. Také žádostí, aby „čističům kolejí, špičkářům a dělníkům dílen vrchní stavby“ byla zakoupena obuv. Každé další číslo Listů se už pravidelně elektrickým podnikům jedním či dvěma sloupky věnovalo. Počátek pražského dopravního periodika byl tak položen. (red)

Za první pokus vydávat v městském dopravním podniku nějaký časopis považujeme časopis **Obzor** s podtitulem Měsíčník, věnovaný zájmům zaměstnanecké elektr. podniků hlav. města Prahy. První číslo nese datum 1. listopadu 1920 a mělo 8 stran formátu 27,3 x 19 cm. Vydavatelem byl Ústřední výkonný výbor zaměstnanců elektrických podniků při Jednotě zřízenců čl. drah v Praze. Mělo jít o „odborně-technický“ časopis. Mnoho čísel ale nevyšlo (známe jen to první), protože vydávání bylo drahé a redakci se nepodařilo získat subvenci ani u Závodní nemocenské pokladny EP, ani u Penzijního fondu zaměstnanců EP.

V letech 1920–1935 vydávalo Odborové sdružení zaměstnanců Elektrických podniků hlavního města Prahy vlastní časopis novového charakteru **Odborové listy**. První číslo vyšlo 1. května 1921 pod názvem Odborné listy, ale brzy byl časopis přejmenován, aby zdůraznil svůj odborářský charakter. Zaměřen byl především na provozní zaměstnance a dělníky. Časopis mívával obvykle 8 stran formátu 31 x 24 cm. Vycházel do roku 1935.



Vyhledávaným časopisem se svého času stal legendární **ZEPOP**, čili **Zprávy Elektrických Podniků Obce Pražské**. Vycházel od roku 1925 a byl určen především běžné veřejnosti. Byl zaměřen především na využití elektřiny v domácnostech, připomínal i zásady bezpečnosti práce s elektrickými přístroji a rozvody a neopomínal také propagovat využití



elektřiny v pražské městské dopravě. Dlouhá léta měl formát 30 x 21 cm a rozsah 32 stran, ve třicátých letech vycházel ve zmenšeném formátu 20 x 14 cm a jeho název byl v roce 1941 zkrácen na ZEP, o rok později na Zprávy Městských podniků pražských, čímž se vtipné jméno časopisu vytratilo. V roce 1944 se časopis přestal vydávat.



Elektrická služba byl název odborně zaměřeného časopisu. Byl určen především zaměstnancům (ale i odborné veřejnosti), jejichž práce byla spojena s distribucí elektřiny. Přinášel i zprávy ze zahraničí. Zpočátku obsahoval jen text, později se objevily četné fotografie. Obvyklý rozsah byl 24 stran plus obálka, formát měl 24 x 17 cm. Elektrická



služba vycházela v letech 1931–1940. V těch deseti ročních najdeme i zajímavé podrobné články o některých pražských tramvajových měnících, které obvykle byly součástí velkých transformačních stanic a rozvodů.

Z poválečných časopisů je nutné zmínit především list **Elektrikář**, jehož vydávání začalo v roce 1945 a byl určen jak dopravní, tak



elektrárenské části někdejších Elektrických podniků. V roce 1946 se elektrárny po znárodnění definitivně oddělily a o rok později začaly vydávat samostatný časopis. Jméno Elektrikář zůstalo pro časopis zaměstnanců Dopravního podniku. V roce 1961 byl časopis přejmenován na výstižnější a dnes známější **Pražský dopravník**, který vycházel až do roku 1990. V některých ročnících z časopisu doslova číselna především politika, plnění závěrů stranických sjezdů, socialistické závazky a podobně. Fakticky šlo spíš o podnikové noviny než časopis. Formát 46 x 32 cm, novinový papír i hlavička novinového typu.

Zpravodaj (Informační zpravodaj pro zaměstnance DP hlavního města Prahy) spatřil světlo světa 6. března 1990. Další čísla vycházela ovšem velmi nepravidelně, a dokonce je těžko dohledatelné, kolik čísel vlastně vyšlo. Po prodlevě se až v dubnu 1993 objevil čtyřstránkový **Informační bulletin MHD**, sice na kvalitním papíře, ale s amatérsky vedeným obsahem. O rok později začal vycházet podobou již časopis pod názvem **Informace z DP Praha, a. s.**, ale pouze po dobu dvou necelých ročníků, poslední nese datum duben 1995. Poté ještě stihl vyjít Informační bulletin v odstěpném závodě Elektrické dráhy a teprve pak přišlo důležité datum 17. 11. 1995 – zasedání „přípravné komise pro vydávání vnitropodnikového časopisu (bulletinu)“, a tedy definitivní zrod **DP kontaktu**. První číslo vyšlo ve formátu B4 na 4 stranách, od druhého čísla po dobu 30 ročníků vychází nejen v jednotném formátu A4, ale přes přirozený vývoj v grafice, stylu a rozsahu stále pod shodným názvem. ■

OBDIVUJI PŘESNOST PRAŽSKÉ MHD

JEDEN Z DVOJICE KLUKŮ Z PRAHY S NEUTUCHAJÍCÍ SNAHOU UDĚLAT NEJEN Z HLAVNÍHO MĚSTA LEPŠÍ MÍSTO PRO ŽIVOT. I TAK BY SE DAL POPSAT JANEK RUBEŠ, KTERÉHO JISTĚ VĚTŠINA ČTENÁŘŮ NAŠEHO ČASOPISU ZNÁ. JANEK JE ZNÁM I SVOU NÁKLONNOSTÍ HLAVNĚ K PRAŽSKÝM TRAMVAJÍM, PROTO NÁS JEHO POHLED NA MHD ZAJÍMAL.

Pražské MHD je 150 let. V čem si myslíte, že se za poslední roky nejvíce posunula, ať už k lepšímu, nebo horšímu?

Za svůj život pozoruji opravdu jen pozitivní zlepšení, ať už po technické, či celkové vizuální stránce. Stále obdivuji přesnost, s jakou pražská MHD jezdí, a mojí oblíbenou vychytávkou je pražský „flight radar“, tedy mapa. pid.cz. Vždy když tuto stránku ukazují cizincům, tak žasnou.

Bez ohledu na současné plány a stavby, které DPP realizuje, je pro vás nějaké místo v Praze, kde byste opravdu rád viděl lepší obsluhu hromadnou dopravou?

Obecně nerad jezdím v Praze autobusem, takže jakékoliv prodloužení či rozšíření tramvajových linek vždy vnímám pozitivně. Proto stále nerozumím tomu, proč se tramvaj neprotáhne až na letiště. Stálo by to zlomek ceny „rychlo“ dráhy a už dávno by to bylo. Ale ať přemyslím jakkoliv, neznám asi žádné místo, kam bych se v Praze pomocí veřejné dopravy nedostal. Nicméně existují stále trasy, které je rychlejší ujet autem, a myslím, že právě tam by se měla MHD zaměřit. Například spojení z Dejvic na Anděl může být autem díky tunelu i třikrát rychlejší.

Na jednom z videí upozorňujete turisty na některá rizika v MHD (nákup jízdenek, přednost tramvajů na přechodech apod.). Máte vy sám z něčeho v MHD strach nebo něco, co vám činí problémy?

Vždy, když jedu někam poprvé, nebo autobusem, tak trochu toho strachu z neznáma mám. Ale díky tomu, že vše je dokonale integrované s Google mapami, tak strach opadá. V mém

případě je to spíš naštvání, když je doprava blokována individuální automobilovou, a to ještě v místech, kde je například zákaz vjezdu. Desítky a někdy stovky lidí pak jen stojí a čekají. Občas mám strach, že se to stane normálem. Novodobý strach, který se začal objevovat až nedávno, a tramvajáci to jistě potvrdí, mám z řidičů, kteří předjíždí tramvaj zprava. V některých místech se to stalo normálním. Stejně tak řidiči, kteří projíždí zastávkou, když jsou otevřené dveře. Když jsem poprvé slyšel v tramvaji nové hlášení: „zastávka ve vozovce“, které na tyto zastávky upozorňuje, připadal jsem si jak ve špatném vtipu. „Pozor, pohybujete se ve městě, kde řidiči nedodrží pravidla, tak vás možná srazí,“ by bylo asi adekvátnější. Ohledně lístků a strachu turistů – ač prošel celý systém změnami, které ho učinily jednodušším, věřím, že by to šlo udělat ještě lepší. Prostě tap-in, tap-out, my to spočítáme za tebe. Tento režim mám rád a v zahraničí (New York, Londýn) jsem si ho oblíbil.

Říkáte o sobě, že nejste „šotouš“, ale milovník kolejových vozidel. Jak se vaše láska ke kolejovým vozidlům projevuje?

Určitě jsem milovník pražských tramvajů. Jsou krásné, ladné a pro Prahu stvořené. Není nic hezčího než pohled na most Legii s tramvají T3 a v pozadí Národní divadlo. Tramvaje do Prahy patří a dotvářejí její nádhernou, světově jedinečnou atmosféru. Myslím, že termín „milovník kolejových vozidel“ jsem si vypůjčil od Anny Marešové, která to o sobě tvrdí, tak jsem se k ní chtěl připojit. Když jsem před rokem natáčel na Ukrajině s Člověkem v tísní, právě české tramvaje, například v Konotopu, mi udělaly snad největší radost.



O Petříně mají Kluci z Prahy hned několik videí. Vozy petřínské lanovky jsou pryč, trať v současné době prochází rekonstrukcí. Jakou trasu byste dnes, ať už turistům, nebo zamilovaným, na Petřín doporučil? Od Újezdu, od Pohořelce, nebo od Strahova?

Turistům vždy doporučuji, ať hlavně chodí pěšky, a je asi jedno kudy. Osobně bych to určitě vzal pěšky z Újezdu. Začít ráno v Café Vescovi přímo pod Petřínem, pokračovat na pivo do tramvaje v Točně Dlačačov a přes Pohořelec na Pražský hrad do Kuchyně.

A na závěr otázka, na kterou asi všichni známe odpověď: T3, nebo jiná tramvaj?

Vždycky T3! :) Novou tramvaj 52T jsem zatím neviděl, ale moc se na ni těším. Já osobně mám moc rád i tramvaj 15T, protože nejlepší místo je v přechodovém měchu, tam je vždycky místo a nikomu tam nevadíte. ■



Slevu 25 %
získáte zadáním
slevového kódu
SVETKNIHY

Čtenáři, využijte májový slevový kód

Kód platí na níže uvedené
produkty a je platný
do 31. 5. 2025.

Kód je třeba uplatnit v košíku
ve Fanshopu DPP, neplatí
v Infocentrech a v Muzeu MHD.



Encyklopedie pražské MHD

Díl 1.

Historie a současnost:

Svazek 1 – Metro
Svazek 2 – Lanové dráhy
Svazek 4 – Autobusy
Svazek 5 – Tarif, jízdné, jízdenky

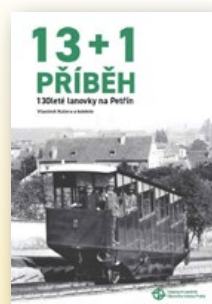
Díl 2.

Katalog vozidel:

Svazek 2 – Trolejbusy, lanové
dráhy, historická vozidla
Svazek 4 – Tramvaje
Svazek 5 – Tramvaje – speciální
vozidla



50 příběhů pražského metra

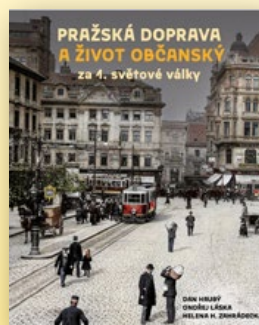


13+1 příběh 130leté lanovky na Petřín



Hra Tripper Praha (brožura) – Muzeum MHD (Historie psaná elektřinou)

Herní knížka s úkoly pro celou rodinu.
Po splnění úkolu vás čeká odměna
v podobě turistických vizitek.



Pražská doprava a život občanský za 1. světové války



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