



NOVÝ PERSONÁLNÍ ŘEDITEL DPP
SERVISNÍ VOZIDLA NOVÉ GENERACE
PRAHA POD SNĚHOVOU PEŘINOU



Když číst, tak o dopravě



50 příběhů
pražského metra



Pražská doprava
a život občanský
za 1. světové války



Pražská doprava
a život civilní
za 2. světové války



Pražská koňka
Počátky hromadné
dopravy v hlavním městě
českého království



Z Kosmonautů
na Háje
Cesta zmizelým
metrem



Řekni koleje!
Komiksová knížka
pro dětské čtenáře



100 let autobusů
v Praze a historie
autobusového
dispečinku



Pražské metro
Architektura – umění
– víze



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 Veveřavín a v bistro Mezi řádky v Sokolovské 42 v sídle DPP.

KOMPLETNÍ NABÍDKU NAJDETE NA:
fanshop.dpp.cz

OBSAH 1/2026

AKTUÁLNĚ

4-7

UITP

8

BILBAO: INSPIRACE
PRO MODERNÍ MĚSTSKOU
MOBILITU

KALENDÁRIUM

9-13

OHLÉDNUTÍ ZA ROKEM 2025
ANEBO CO SE V DOPRAVNÍM
PODNIKU UDÁLO

PORTRÉT

14-17

VĚŘÍM, ŽE DIGITALIZACE
MŮŽE V PERSONALISTICE
PŘINĚST ZVÝŠENÍ KOMFORTU
PRO VŠECHNY

VZDĚLÁVÁNÍ

18

VÁNOCE V SPŠD VE ZNAMENÍ
TECHNIKY

#STUDUJSPSD

19

AUTOLAKÝRNÍK

FOTOGRAFIE MĚSÍCE

20-21

PRAHA POD SNĚHOVOU
PEŘINOU

TÉMA

22

INFORMAČNÍ TECHNOLOGIE
JAKO NÁSTROJ I PARTNER

TECHNIKA

23-25

SERVISNÍ VOZIDLA NOVÉ
GENERACE: EFEKTIVNĚJŠÍ
ÚDRŽBA AUTOBUSŮ
A TROLEJBUSŮ

PO STOPÁCH

26-29

LINKA 21 BUDE BRZY V BRANÍKU
A MODRÁNECH MINULOSTÍ

LISTÁRNA

30

CESTA KE ZDRAVÍ

31

SUCHÝ ÚNOR

S FOTOAPARÁTEM PODZEMNÍM SVĚTEM

32-36

METRO V BARCELONĚ:
STOLETÁ CESTA PODZEMÍM

KULTURA/KVÍZ

37

ZÁBAVA

38

Na titulní straně: Pro Prahu neobvyklou sněhovou nadílku na náměstí Míru 9. ledna 2026 zaznamenal Petr Hejna

DP kontakt

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

Kontakt: Redakce DP kontaktu, Sokolovská 42/217, Praha 9-Vysočany
Telefon: 296 192 056, 296 193 066; e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček. Odpovědný redaktor: Zdeněk Bek

Redakční rada
Místopředseda: Daniel Šabík, Členové: Dagmar Asztalosová, Milan Bárta, Jiří Došlý,
Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Petr Havlíček, Vladimír Kalivoda,
Ondřej Láška, Robert Mara, Tomáš Párys, Milan Slezák, Jan Štojd, 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: 22. 12. 2025

NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolístovat na:
www.dpp.cz/dp-kontakt nebo si načtete QR kód.
Objednat zaslání za cenu poštovného 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



Foto: Petr Hejma

Pankrác otevřena ještě před Vánoci

V předvečer zlaté neděle byla ve 14 hodin otevřena zmodernizovaná stanice metra Pankrác na trase linky C. Kromě nových dvouramenných eskalátorů vedoucích z nástupiště do vestibulu a technologie výtahu dostala stanice i nové LED osvětlení nebo nové mramorové obklady z Itálie a Turecka. Opomenout nesmíme ani kompletně novou elektroinstalaci, kabelové rozvody, vzduchotechniku a další části vybavení stanice včetně provedení sanace průsaků. Součástí rekonstrukce stanice bylo i dokončení výstavby první části nového podchodu pod ulici Na Pankráci, který bude po dokončení spojuvat stávající vestibul linky C s vestibulem linky metra D. Během téměř roční uzávěry proběhla také výstavba přestupních vazeb na budoucí trasu metra D. DPP se ve spolupráci se zhotoviteli podařilo stanici dokončit o 17 dnů dříve oproti plánovanému harmonogramu. Vzhledem ke zprovoznění stanice v předtermínu probíhaly na některých místech ještě dokončovací práce, které se finalizují v průběhu ledna 2026. (red)



Foto: Jiří Došlý

Ani adventní čas nebyl v Dopravním podniku klidný – naopak, stal se obdobím intenzivní výměny zkušeností s odborníky z různých koutů světa. Pražská MHD se opět ukázala jako atraktivní téma pro zahraniční delegace, které hledají moderní řešení a inspiraci pro své systémy.

Studenti Strojní fakulty Žilinské univerzity se zaměřili na kolejová vozidla. V rámci exkurze navštívili Opravnu tramvají (na snímku),

Poslední zahraniční návštěvy minulého roku

depo metra Hostivař a seznámili se s vozidly nezávislé trakce metra – technologie, které jsou v evropském měřítku stále unikátní. To dopravní experti z Velké Británie ocenili historický rozměr pražské dopravy v Muzeu MHD, ale zároveň se zajímali o moderní postupy v Opravně tramvají. Diskuse se nesla v duchu propojení tradice s inovací. Delegace z Berlína, odborníci z BVG, se soustředila na tramvajový provoz. Nová vozovna Hloubětín je zaujala svým moderním konceptem, zatímco Muzeum MHD nabídlo pohled na historický vývoj, který inspiruje i dnes.

Zástupci pěti afrických zemí přijeli s cílem poznat osvědčené principy městské dopravy, které podporují efektivní provoz a dlou-

hodobý rozvoj. Tramvajový dispečink se stal místem živé debaty o tom, jak lze pražské zkušenosti využít při budování spolehlivých systémů v rychle rostoucích městech Afriky. Diskuse se zaměřila na praktické postupy, které kombinují moderní technologie s ekologickou udržitelností. Poslední loňskou návštěvou byla delegace z bulharské Sofie, která si prohlédla novou vozovnu Hloubětín a Muzeum MHD ve Střešovicích. Diskutovala se spolupráce v oblasti modernizace vozového parku. Adventní období tak potvrdilo, že pražská MHD není jen dopravní systém, ale i mezinárodní platforma pro sdílení know-how. Děkujeme všem kolegům, kteří se návštěvám věnovali a pomohli ukázat, že Praha je otevřená inovacím i partnerství. (jd)

ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

Poslední zasedání představenstva DPP v loňském roce se uskutečnilo 16. prosince. V rámci tohoto 27. zasedání představenstvo projednalo mj. zprávu o výkonu funkce Pověřence pro ochranu osobních údajů za 2. pololetí 2025, zprávu o součinnosti DPP při tematických cvičeních útvarů Policie ČR a dalších složek IZS v prostorách DPP, dále aktualizaci Řádu organizačního k 1. 1. 2026 a směrnici Poslání a působnosti útvarů DPP k 1. 1. 2026 a také obsazení pracovního místa personálního ředitele Mgr. Štěpánem Krejčím s platností od 1. 1. 2026. Ke svému prvnímu zasedání v novém roce se představenstvo DPP sešlo 6. ledna, kdy rozhodlo o tom, že jednotnou zkratkou názvu společnosti Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost, pro účely oficiálních textů, dokumentů, šablon a komunikace je s účinností od 6. 1. 2026 „DPP“. Dále projednalo mj. následující body: provozní rozpočet na rok 2026, aktualizaci Řádu podpisového, informace o uzavření Dodatku č. 9 ke Kolektivní smlouvě DPP uzavřené na období od 1. 1. 2022 do 31. 12. 2026, informace o průběhu kontrol požární bezpečnostních zařízení a koncepci úklidu a údržby stanic metra.

Dozorčí rada se ke svému desátému jednání roku 2025 sešla 17. prosince. Úvodem jednání byla seznámena s informací o probíhajících soudních sporech v souvislosti s výstupy ze stanic metra a s projektem Řídicí systém povrchové dopravy. Dále byla dozorčí rada seznámena s informací k dotačnímu managementu ze zdrojů EU, s plánem interního auditu na rok 2026 a s přehledem plnění nápravných opatření ve 3. čtvrtletí 2025. Na svém prvním jednání v roce 2026 se dozorčí rada sešla 14. ledna. Na úvod jednání schválila zprávu o činnosti dozorčí rady DPP za období říjen–prosinec 2025, zprávu o činnosti dozorčí rady DPP za rok 2025 a projednala provozní rozpočet na rok 2026. Dále byla informována o návrhu tisku RHMP: R-57208 k návrhu na aktualizaci Standardů kvality PID a o uzavření Dodatku č. 9 ke Kolektivní smlouvě DPP. (red)



Dopravní podnik má nového personálního ředitele

Představenstvo DPP rozhodlo 16. prosince 2025 o obsazení pozice personálního ředitele, kterým se stal Mgr. Štěpán Krejčí, který působí v podniku od roku 2012 a dlouhodobě patří ke klíčovým osobnostem personálního řízení podniku. Dosud vedl největší odbor úseku personálního a řadu let zastával roli stálého zástupce personálního ředitele. Zároveň se podílí na strategickém směřování personálních procesů DPP, a to v období zvýšených nároků na personální stabilitu, kdy schopnost udržet kvalifikované a zkušené zaměstnance představuje jeden z rozhodujících předpokladů pro zajištění spolehlivého provozu a další rozvoj podniku.

Jeho odborné působení se průběžně promítá do řízení personální a mzdové agendy, nastavování metodik a interních politik i do oblasti kolektivního vyjednávání s odborovými organizacemi včetně přípravy a finalizace kolektivních smluv. Tyto činnosti představují klíčový rámec pro stabilní fungování personální oblasti a dlouhodobý sociální dialog v DPP.

Po odchodu personální ředitelky převzal odpovědnost za řízení personálního úseku a v roli stálého zástupce zajišťoval kontinuitu všech personálních procesů bez provozních výpadků. Jeho hlavním úkolem je stabilizace úseku personálního, udržení plynulého chodu klíčových agend a nastavení rozvoje personální politiky v náročném a provozně exponovaném prostředí DPP. Navázáním na mnohaletou praxi v DPP dochází k dalšímu posílení stability a odborného vedení personálního řízení DPP.

Rozhovor se Štěpánem Krejčím najdete na str. 14 až 17 tohoto čísla časopisu.

(zv)



Den zdraví pro zaměstnance

V rámci pilotního projektu proběhne ve spolupráci se Zdravotní pojišťovnou Ministerstva vnitra pro zaměstnance DPP Den zdraví. Uskuteční se ve středu 4. března 2026 od 7 do 15 hodin v prostorách krytu v depu Kačerov. Jaká vyšetření můžete v rámci Dne zdraví absolvovat? Jedná se o změření cholesterolu a cukru z kapky krve, vyšetření znamének (dermatologie) či poradenství s internistou. Veškerá nabídnutá vyšetření jsou poskytována zdarma. Akce je přístupná pro klienty všech zdravotních pojišťoven. Zaměstnanci mohou vyšetření absolvovat pouze na základě objednání. V případě zájmu o účast či dotazů kontaktujte Ing. Moniku Brejníkovou, tel.: 296 192 357, e-mail: brejnikovam@dpp.cz. (mb)

DPP si vybral vedoucího nové jednotky Objekty

V minulém čísle DP kontaktu jsme informovali o novém vedoucím jednotky Dopravní cesta (původně Dopravní cesta Tramvaje), kterým se k 1. lednu 2026 stal Mgr. Petr Mašek. Převzal tak štafetu po Ing. Miroslavu Pencovi, Ph.D., který se ke stejnému datu stal vedoucím nové jednotky Objekty. Miroslav Penc je absolventem Stavební fakulty ČVUT, oboru Konstrukce a dopravní stavby, a držitel doktorského titulu z Dopravní fakulty ČVUT, oboru Dopravní systémy a technika, je zaměstnancem DPP od roku 1998. Ve své profesní dráze se zaměřoval na oblast dopravní infrastruktury, zejména na kolejové stavby, mostní objekty, umělé stavby a systémy elektrické trakce. Na pozici vedoucího jednotky Dopravní cesta Tramvaje zodpovídal za komplexní správu,

údržbu, opravy a rekonstrukce tramvajové infrastruktury. Součástí jeho působnosti bylo rovněž řízení a zajišťování přenosu a distribuce elektrické energie, v posledních letech také správa energetické infrastruktury dobíjecích míst pro elektrobusesy a trolejbusy a aktivní podíl na rozvoji trolejbusové dopravy. Ve své práci dlouhodobě propojoval hluboké technické znalosti s manažerskými dovednostmi a významně tak přispíval k rozvoji i ekonomické efektivity městské hromadné dopravy v Praze.

S účinností od 1. ledna 2026 Miroslav Penc převzal vedení nově vzniklé jednotky Objekty. V této roli odpovídá za komplexní technickou správu halových objektů, budov a areálů DPP včetně plánování jejich údržby

a modernizace. Zároveň je zodpovědný za výrobu a distribuci tepla, řízení energetického a vodního hospodářství a koncepční řízení hospodaření se všemi druhy energie a vody. Do jeho kompetencí dále náleží sledování a aplikace legislativních požadavků v oblasti životního prostředí, a to od ochrany vod a ovzduší, odpadové hospodářství a nakládání s chemickými látkami, až po prevenci závažných havárií. Součástí agendy je rovněž zajišťování dislokačních procesů, vedení evidence pracovišť a výkon energetické služby. Tato změna v odborném a manažerském působení navazuje na jeho dosavadní praxi v oblasti infrastruktury a potvrzuje jeho roli klíčového odborníka v oblasti technického, environmentálního a energetického rozvoje DPP. (zv)



Modernizace trati Jana Želivského

Zhoršující se stav trati v ulici Jana Želivského má za sebou nápravu, díl první. V závěru roku 2025 proběhla modernizace trati Jana Želivského – jih, tedy v části mezi ulicemi Vinohradská a Olšanská. V horní části (u Vinohradské) došlo k nahrazení velkoplošných panelů klasickou konstrukcí trati na železobetonových pražcích ve šterku s užitím bezžlábkové kolejnice. Současně došlo k provizornímu zakrytí trati mezerovitým betonem, než dojde ke komplexní rekonstrukci ulice. V dolní části došlo pouze k repanelizaci s ohledem na výhledovou představu Institutu plánování a rozvoje na rozšíření ulice o několik metrů na východ. Pro SSZ Vinohradská – Želivského a SSZ Želivského – Olšanská byla zřízena vzdálená rádia, která zajišťují včasnejší směrovou detekci, a tedy vyšší plynulost tramvajové dopravy. Modernizace trati proběhla v koordinaci s Pražskou vodohospodářskou společností, která pracovala na vodovodu. V letošním roce by měla proběhnout modernizaci trati Jana Želivského – sever, tedy v části od Olšanské po Ohradu. (mig)

Fanshop DPP si zajel pro inspiraci

Veletrh PSI není zaměřen na chov psů, jak by mohlo napovídat jeho název, ale jde o nejvýznamnější evropský veletrh reklamních a dárkových předmětů, merchandisingu a propagačních produktů. Letos se konal v Düsseldorfu, kam se vydali i zástupci Fanshopu DPP, aby načerpali nové podněty pro nadcházející sezónu. Mezi letošními trendy rezonovala udržitelnost napříč veškerým portfoliem – nejen recyklovaný polyester, ale také znovu využitelná bavlna či materiály vyrobené z odpadu, například rybářských sítí nebo plastů z oceánů. Tento směr podporuje i myšlenku kvalitních výrobků, které už dávno nejsou na jedno použití, ale vydrží

sloužit dlouhé roky. O to více platí vysoké standardy pro merch nabízený ve Fanshopu DPP našim věrným příznivcům. Již loni jsme v kolekci Pražské metro představili produkty z recyklovaných materiálů a letos tento trend ještě posílíme.

Dalším výrazným směrem je personalizace a originalita, které prohlubují vztah fanoušků ke značce – malé série, jedinečnost i výroba na míru. Fanshop DPP drží krok i zde – v nabídce najdete originální tabule z metra, historická schémata či personalizovaná zastávková tabla. Inspirace do budoucna je jasná: tento segment ještě více rozvinout. V hlav-



Foto: Miroslav Sedlmajer

ním městě Severního Porýní-Vestfálska jsme nezapomněli ani na nejmenší fanoušky, kteří milují stavebnice. Právě pro ně chystáme na podzim velké překvapení. Snad můžeme prozradit, že prvním přírůstkem by měl být autobus v barvách DPP. (ms)

Nový pražský trolejbus

Do areálu garáže Klíčov dorazil 6. ledna 2026 první z třiceti objednaných trolejbusů Bozanka SNG 12T v jednotných barvách PID. Výrobce si tak odvezl původní dodaný vůz stejného typu, avšak v odlišném provedení, který v předchozích měsících pod ev. č. 510 absolvoval zkušební provoz v Praze v rámci homologačního procesu nejprve bez a následně i s cestujícími na lince 58, kde najel přes 30 tisíc kilometrů. Před samotným převzetím vozu bude nutné provést některé doplňující zkoušky, kontrolu souladu s požadovanou technikou specifikací, kontrolu plnění standardů kvality PID a zejména ověřovací zkušební provoz s cestujícími v rozsahu minimálně 1500 km. Přesný počet km stanoví Drážní úřad ČR. Jakmile dojde ke splnění smluvních podmínek a bude doložena nezbytná dokumentace a řádně dokončena akceptační procedura, přistoupí DPP k převzetí vozu do svého majetku. (red)

Kolektivní smlouva DPP má platný Dodatek č. 9

Zaměstnavatel a zástupci odborových organizací působících v DPP podepsali 18. prosince 2025 Dodatek č. 9 ke Kolektivní smlouvě DPP, jehož obsahem jsou zejména změny kapitoly 5 Sociální oblast a Přílohy KS (Mzdový předpis – Pravidla pro odměňování zaměstnanců DPP) platné pro rok 2026:

- navýšení tarifních mezd (mzdových tarifů) u bodů 2.1, 2.2 a 2.3 c) a středů mzdových tarifů u tarifních rozpětí dle bodů 2.3 a), 2.3 b) a 2.4 v období 1. 1. 2026 – 31. 12. 2026 o 7 %,
- navýšení hodnoty poukázek na stravování ze 140 Kč na 170 Kč (úhrada zaměstnavatele navýšena z 80 Kč na 100 Kč, úhrada zaměstnance z 60 Kč na 70 Kč), obdobně je na 100 Kč navýšen i peněžitý příspěvek na stravování,
- navýšení příspěvku zaměstnavatele na doplňkové penzijní spoření nebo penzijní připojištění nebo na dlouhodobý investiční produkt na 2000 Kč za měsíc
- a řada dalších úprav a změn KS ve prospěch zaměstnanců DPP.

Kompletní znění Kolektivní smlouvy DPP naleznete na intranetu. (red)

Nové elektrobusy v pražských ulicích

Ve čtvrtek 18. prosince 2025 vyjel na lince 213 do pravidelného provozu s cestujícími nový typ elektrobusů SOR ENS 12. Cestující se s vozy budou setkávat převážně na linkách 154, 159, 185 a 213, okrajově také na 126, 133, 173, 175 a o víkendech navíc na linkách 124 a 207. Prvních 18 vozidel bylo dodáno na podzim minulého roku a jsou vypravovány z garáží Vršovice (12), Klíčov (4) a Hostivař (2). Elektrobusy jsou vybaveny moderní elektrovýzbrojí Škoda Electric, bateriemi s garantovaným dojezdem na jedno nabití až 100 km a dvoupólovým pantografem pro průběžné nabíjení a zásuvkou pro kabelové nabíjení. Dodaná vozidla vychází z rámcové smlouvy na nákup až 100 elektrobusů. V letošním roce DPP objednal dalších 14 vozidel stejného typu s dodáním do poloviny prosince 2026. Podrobný technický popis vozidel si představíme v některém z příštích vydání DP kontaktu. (red)



Foto: Zdeněk Bek

Významný milník tramvají Škoda 15T



Foto: Petr Hejma

V půlce prosince si tramvaje Škoda 15T v Praze připsaly významné jubileum v podobě nájezdu 150 milionů kilometrů po pražských tratích. Jednosměrné tříčlánkové nízkopodlažní tramvaje Škoda 15T představují jednu z nejmodernějších vozidel ve flotile DPP. Dodávky vozidel probíhaly od roku 2009. Zkušební provoz s cestujícími byl v Praze zahájen 5. října 2010 na lince číslo 24. Vozidla dodávaná po roce 2015 prošla několika technickými změnami, tou nejvýraznější z pohledu cestujících je doplnění klimatizace. Poslední 250. vůz tohoto typu byl DPP slavnostně předán 5. února 2019. Nízkopodlažní tříčlánková tramvaj dnes tvoří druhý nejrozšířenější typ tramvaje ve flotile vozidel, a to hned po vozidlech T3R.P. (red)

Vánoční koncerty v metru

Tři vestibuly pražského metra se 17. prosince 2025 ponořily do rytmu hudby. Již tradičně se ve stanicích Náměstí Republiky (vestibul Palladium), Vltavská a Můstek A konala vánoční verze akce Naladte se v metru. Profesionální i amatérské hudební soubory tak představily pestrou směsici hudební produkce cestujícím pražského metra, a to včetně relativně velkých souborů, jako je Big Band Konzervatoře a VOŠ Jaroslava Ježka, Voices of Prague či Pěveckého sboru DPP. Hudební vystoupení byla zcela zdarma a mají za cíl zpřístupnit nové interpretu v netradičním prostředí. (red)

Moderní sebeobrana pro přepravní kontrolory

Podzimní kurz s názvem Moderní sebeobrana pro přepravní kontrolory DPP rozhodně nebyl jen o teorii a zdoluhavých přednáškách. Odbor Vzdělávání a rozvoj zaměstnanců ve spolupráci s oddělením Přepravní kontrola a zkušenými lektory BAPR Solutions připravil trénink, který byl doslova nabitý praktickými dovednostmi, autentickými situacemi z terénu a jednoduchými, ale účinnými technikami. Celý trénink byl připraven tak, aby co nejvěrněji simuloval reálné situace, do kterých se mohou přepravní kontrolori při každodenní práci dostat. Lektori si velmi pečlivě nastudovali konflikty z terénu, aby celé školení koncipovali v duchu reálných a často se opakujících situací. Účastníci se naučili, jak si udržet nadhled i v krizových momentech, kde hrají hlavní roli emoce a nevyzpytatelné reakce agresivních cestujících v MHD. Pod vedením profesionálů si nejen osvojili správný postoj a bezpečnou vzdálenost, ale také šetrnou sebeobranu, díky které zvládnou chránit sebe i dobrou pověst DPP – a to vše citlivě, v přítomnosti dalších cestujících.

Součástí tréninku byla i krizová komunikace a právní minimum pro správný postup v reálných konfliktních situacích. Lektori čerpali z konkrétních příkladů z praxe, takže každý účastník zažil modelové situace, které se v běžné pracovní realitě skutečně opakují. Na památku i pro další samostudium si všichni odnesli praktickou brožuru s tipy, jak si poradit nejen v práci, ale i v osobním životě. Zpětná vazba hovoří jasně: školení bylo živé, inspirativní a žádný z účastníků neodcházel s pocitem promarněného času. Každý si odnesl cennou zkušenost a know-how, které využije při každodenní práci s cestující veřejností. (erb)



Foto: Jakub Pekárek



BILBAO: INSPIRACE PRO MODERNÍ MĚSTSKOU MOBILITU

NA ZAČÁTKU PROSINCE 2025 SE ŠPANĚLSKÉ BILBAO STALO CENTREM DEBATY O UDRŽITELNÉ MĚSTSKÉ DOPRAVĚ. PRÁVĚ ZDE SE KONALO JIŽ 42. SETKÁNÍ KOMISE PRO UDRŽITELNÝ ROZVOJ (SDC – SUSTAINABLE DEVELOPMENT COMMITTEE).



Hostitelem byla společnost Metro Bilbao, která zároveň uspořádala mezinárodní konferenci zaměřenou na transformační sílu veřejné dopravy při naplňování cílů udržitelného rozvoje (SDGs).

Ještě před samotným jednáním komise měli účastníci možnost navštívit multifunkční terminál Intermodal – místo, které je dnes považováno za vzor v oblasti městské mobility a infrastruktury. Terminál vyniká efektivitou, inovativním designem a důrazem na udržitelnost. Často je uváděn jako příklad úspěšné modernizace tradičního autobusového nádraží, které se dokázalo harmonicky začlenit do městského prostředí, zlepšit mobilitu a nabídnout architektonicky zajímavé řešení využití prostoru. Právě takové modely dnes inspirují mnohá evropská města.

Historie tohoto místa sahá do 90. let, kdy zde na místě bývalého fotbalového hřiště vznikla původní stanice „Terminus“. Po rozsáhlé modernizaci byl v roce 2019 otevřen zcela nový terminál Intermodal, který byl kompletně přesunut pod zem. Tím se uvolnil nadzemní prostor pro další městské funkce a vznikl moderní dopravní uzel, který propojuje metro, autobusovou, tramvajovou a vlakovou dopravu. Terminál je také hlavním přístupovým bodem k letišti Bilbao díky lince BizcaiBus A3247.

Intermodal nabízí čtyři podzemní podlaží, z nichž každé má jasně definovanou funkci. První podlaží slouží jako vstupní hala s prodejem jízdenek, kavárnami, obchody a informačními službami. Druhé podlaží je určeno pro odjezdy autobusů, přičemž z bezpeč-

nostních důvodů je přístup umožněn pouze cestujícím s platnou jízdenkou a maximálně 15 minut před odjezdem spoje. Třetí a čtvrté podlaží nabízejí parkování pro osobní automobily, autopůjčovny a prostory pro dlouhodobé stání autobusů, které využívají zejména přepravci na vnitrostátních a mezinárodních linkách.

Bilbao Intermodal je tak nejen ukázkou technické a architektonické inovace, ale především inspirací, jak lze veřejnou dopravu proměnit v páteř udržitelného a moderního města.

Autorka je členkou komise UITP pro udržitelný rozvoj (SDC – Sustainable Development Committee) za DPP



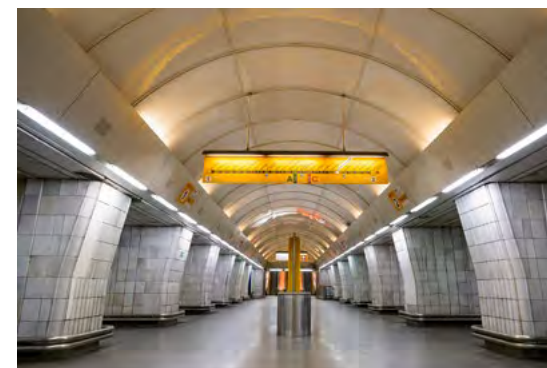
OHLÉDNUTÍ ZA ROKEM 2025

ANEB CO SE V DOPRAVNÍM PODNIKU UDÁLO



LEDEN

- DPP získal pravomocné povolení na projekt elektrifikace autobusové linky č. 131 (linka 51) Bořislavka – Hradčanská; (17. prosince 2024)
- DPP obdržel pravomocná povolení záměru stavby dvou nových tramvajových tratí: Počernická (28. prosince 2024) a Olšanská – Habrová; (31. prosince 2024)
- DPP uzavřel smlouvu s hlavním městem o veřejných službách v přepravě cestujících na období 1. ledna 2025 – 30. června 2047
- Novým vedoucím jednotky provozu Autobusy se na základě výběrového řízení stal Martin Beneš; (1. ledna 2025)
- Byla zahájena rekonstrukce stanice metra Českomoravská; (6. ledna – březen 2026)



- Byla zahájena rekonstrukce stanice metra Pankrác; (6. ledna – 19. prosince)
- Pokračovala modernizace zabezpečovacího zařízení na trase C v úseku Kačerov – Budějovická; (11.–12. ledna)
- Rada HMP odsouhlasila zapracování požadavku na vybudování severního vestibulu stanice metra Vltavská; (15. ledna)



- Byla uzavřena rámcová smlouva na nákup až 70 bateriových trolejbusů standardní délky se společností Bozankaya Otomotiv; (17. ledna)

- V plzeňském areálu Škoda Group byla představena první nová tramvaj Škoda 52T; (27. ledna)
- DPP získal stavební povolení na výstavbu tramvajové trati Libuš – Nové Dvory; (29. ledna)



ÚNOR

- Pokračovala modernizace zabezpečovacího zařízení na trase C v úseku Pankrác – Vyšehrad; (1.–2. února)
- Byla zahájena rekonstrukce tramvajové trati v ulici U Výstaviště; (1. února – 30. září)
- Proběhla oprava tramvajové trati Malostranská – Chotkovy sady; (8.–28. února)

- Došlo k přerušení provozu tramvají v Nádražní ulici z důvodu výměny železničního mostu (investor Správa železnic); (8.–16. února). Tramvajový provoz byl zachován v úseku Smíchovské nádraží – Sídliště Barrandov – Slivenec



- DPP úspěšně prošel komplexním auditem podle mezinárodních norem ISO 37001 a ISO 37301; (7. února)
- Na základě rámcové smlouvy objednal DPP prvních sedm trolejbusů Bozankaya SNG 12T (20. února), v březnu podnik následně objednal dalších 23 vozidel

BŘEZEN:

- Proběhl odvoz vozů z lanové dráhy Petřín; (17.–19. března)



- Byla zahájena rekonstrukce lanové dráhy Petřín
- Došlo k slavnostnímu otevření nové vozovny Hloubětín; (21. března)



DUBEN:

- Došlo ke jmenování nových ředitelů: Jaroslav Kristen (technický ředitel – Metro) a Marie Mourková (personální ředitelka) od 1. dubna a Jan Krejčí (bezpečnostní ředitel) od 1. června. Generální ředitel Ladislav Urbánek pokračoval ve funkci, do které byl jmenován již v říjnu 2024
- Do Prahy přijel první vůz Škoda 52T; (4. dubna)



- Proběhla oprava tramvajové trati v ulici Patočkově u vozovny Střešovice; (5.–30. dubna)
- Proběhl výroční koncert Sboru DPP k oslavám 15 let od založení sboru; (12. dubna)



- Byl zahájen zkušební provoz tramvají Škoda 52T bez cestujících; (26. dubna)

KVĚTEN:

- Proběhlo slavnostní zahájení výstavby infrastruktury pro elektrifikaci autobusových linek 131 (linka 51) a 176 (linka 53); (21. května)



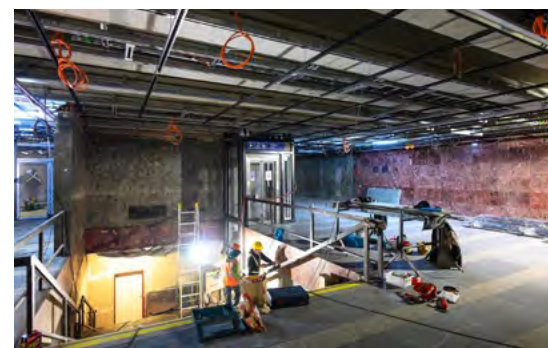
- V Muzeu MHD byla zahájena výstava Pražská doprava za 2. světové války; (5. května – 17. srpna)
- Proběhl den otevřených dveří metra D; (17.–19. května)



- Došlo k opravě tramvajové trati v podjezdu Průmyslové ulice včetně smyčky Nádraží Hostivař; (1.–30. května)
- V ulici Dukelských hrdinů byl z důvodu realizace povrchů a údržbových prací přerušen provoz tramvají; (8.–10. května)
- Na Rašínově nábřeží byl jednosměrně přerušen provoz tramvají z důvodu obnovy konstrukčních vrstev komunikace (investor TSK Praha); (8.–11. května a 24.–25. května)
- DPP vysoutěžil zhotovitele stavby nové tramvajové tratě Počernická. Vítězem se stalo sdružení firem Subterra, OHLA ŽS a PRAGIS; (30. května)
- Proběhla oprava tramvajové trati v části ulice Klárov; (31. května – 10. června)

ČERVEN:

- Byl přerušen provoz metra z důvodu pokračující rekonstrukce stropní desky Florenc; (1. června)



- Dozorčí rada DPP zvolila dopravního ředitele DPP Jana Barchánka novým členem představenstva společnosti; (12. června)



- Byla zahájena výstavba nové tramvajové tratě Muzeum; (12. června)

- Byl zahájen zkušební provoz tramvají Škoda 52T s cestujícími; (20. června)
- Proběhl den otevřených dveří v areálu garáže Vršovice; (21. června)
- Hlavním městem projel slavnostní autobusový průvod k oslavám 100 let trvalého provozu autobusů v Praze; (22. června)



- V Brně byla zahájena generální oprava šesti pražských historických tramvají typu T3 a T4. V první etapě se jednalo o vozy ev. č. 7122 a 6312 (bývalý cvičný vůz 5520); (23. června)
- Byla zahájena 18. sezóna Kinobusu DPP; (23. června – 4. září)
- V Plzeňské ulici proběhla oprava tramvajové tratě; (30. června – 11. července)
- V Karlovarské a Bělohorské ulici proběhla oprava tramvajové tratě; (29. června – 15. srpna)

ČERVENEC:

- Došlo k přerušení provozu metra z důvodu výměny dřevěných pražců za betonové v úseku Pražského povstání (I. P. Pavlova) – Nádraží Holešovice; (3.–6. července)
- DPP vysoutěžil zhotovitele kompletní revitalizace stanice metra Flora. Vítězem se stalo sdružení firem STRABAG a OHLA ŽS; (16. července)



- Byl přerušen tramvajový provoz v Nádražní ulici z důvodu výměny železničního mostu (investor Správa železnic); (18.–27. července)
- Stanice Radlická se stala 48. bezbariérovou stanicí pražského metra; (23. července)



- Došlo k přerušení provozu metra z důvodu pokračující rekonstrukce stropní desky Florenc; (26.–27. července)

SRPEN:

- Ve zkušebním provozu bylo zahájeno umožnění nástupu do vybraných příměstských autobusových linek všemi dveřmi; (1. srpna)
- Proběhla modernizace zabezpečovacího zařízení v úseku Chodov – Muzeum – Nádraží Holešovice; (2.–10. srpna)
- DPP daroval 15 autobusů ukrajinskému městu Černivcy; (4. srpna)



- Byla zahájena výstavba nové tramvajové tratě v Počernické ulici; (5. srpna)



- Došlo k přerušení provozu metra z důvodu pokračující rekonstrukce stropní desky Florenc; (9.–10. srpna)
- Rada HMP uložila DPP zajistit zpracování Studie proveditelnosti trasy metra II.D v úseku Náměstí Míru – Náměstí Republiky, včetně prověření přestupů na trasy metra B a C a na železniční stanice Hlavní nádraží a Masarykovo nádraží; (11. srpna)

- Došlo k přerušení provozu metra v úseku Florenc – Vysočanská z důvodu víceprací na probíhající kompletní rekonstrukci stanice metra Českomoravská; (16.–17. a 23.–24. srpna)
- Do provozu s cestujícími vyjel nový typ autobusů Iveco Streetway 12M ve výbavě ADAS; (18. srpna)
- Proběhla oprava tramvajové trati ve Svatovítské ulici; (22. srpna – 31. srpna)
- DPP vypsal dvě veřejné zakázky na zhotovitele stavby nových tramvajových tratí Libuš – Nové Dvory a Olšanská – Habrová; (26. srpna)



ZÁŘÍ:

- Rada HMP schválila architektonickou soutěž na stanici metra D Náměstí Bratří Synků a Náměstí Míru; (1. září)
- DPP daroval pět autobusů ukrajinskému městu Sumy; (10. září)
- Proběhl den otevřených dveří ve vozovně Hloubětín; (20. září)



- Ulicemi Prahy projel tramvajový průvod k oslavám 150 let MHD v Praze; (21. září)
- DPP získal ocenění nejlepší zadavatel v kategorii Sektorová zadavatelé v žebříčku Zindex; (25. září)
- Proběhl den otevřených dveří v areálu depa Zličín; (27. září)
- Byla dokončena modernizace vlakového



zabezpečovacího zařízení na trase A v úseku Želivského – Dejvická; (27.–28. září)

ŘÍJEN:

- Proběhla oprava a modernizace tramvajové trati v ulici Jana Želivského; (1. října – 15. prosince)
- DPP vypsal veřejnou zakázku na stavbu nové tramvajové tratě Malovanka – Strahov; (7. října)
- Byla zahájena kompletní rekonstrukce stanice metra Flora; (8. října)
- K 10. říjnu 2025 skončila na pozici personální ředitelky Marie Mourková. Funkci stálého zástupce personálního ředitele vykonával do konce roku 2025 Štěpán Krejčí, který se stal od 1. ledna 2026 novým personálním ředitelem
- Došlo k přerušení provozu metra v úseku Florenc – Vysočanská z důvodu víceprací na probíhající kompletní rekonstrukci stanice metra Českomoravská; (11. a 28. října)
- Do areálu garáže Vršovice dorazil nový typ elektrobuse SOR ENS 12; (14. října)
- Byl zahájen testovací provoz trolejbusu Bozankaya SNG 12T s cestujícími na lince č. 58; (15. října)
- Do provozu s cestujícími vyjel nový typ autobusů Iveco Urbanway 18M ve výbavě ADAS; (15. října)



- Do areálu v Hostivaři se vrátila tramvaj Ringhoffer 351 s vlečným vozem 1202, které byly zapůjčeny do Liberce; (16. října)
- Byl přerušen provoz metra z důvodu pokračující rekonstrukce stropní desky Florenc; (25.–26. října)
- První kompletně vyraženou stanicí metra D se stala stanice Olbrachtova; (30. října)



LISTOPAD:

- Došlo k přerušení provozu metra v úseku Florenc – Vysočanská z důvodu víceprací na probíhající kompletní rekonstrukci stanice metra Českomoravská; (1.–2. listopadu a 30. listopadu)
- Sedm tramvají typu Škoda 52T vyjelo do pravidelného provozu s cestujícími; (3. listopadu)
- Byl přerušen provoz metra z důvodu pokračující rekonstrukce stropní desky Florenc (8.–9. listopadu) – jednalo se o poslední výluky provozu v rámci této investiční akce
- Došlo k přerušení provozu metra z důvodu výměny dřevěných pražců za betonové v úseku Pražského povstání – Florenc; (15.–17. listopadu)
- Došlo k přerušení provozu metra z důvodu modernizace zabezpečovacího zařízení v úseku Pražského povstání – Nádraží Holešovice; (22.–23. listopadu)
- Byla rozsvícena vánoční flotila vozidel v areálu Muzea MHD ve vozovně Střešovice; (29. listopadu)



PROSINEC:

- V rámci rekonstrukce stanice metra Flora začalo hloubení šachty pro budoucí výtah; (4. prosince)
- Ve třech stanicích metra proběhla akce Naladte se v metru také o Vánocích; (17. prosince)
- Do pražských ulic vyjel nový typ elektrobuse SOR ENS 12; (18. prosince)



- Byl podepsán Dodatek č. 9 Kolektivní smlouvy DPP; (18. prosince)
- Byla uvedena do provozu zmodernizovaná stanice metra Pankrác na lince C; (19. prosince)
- Dvojice pražských historických tramvají rozvezla Betlémské světlo; (20. prosince)
- S platností od 1. ledna 2026 proběhla v DPP organizační změna. Byla vytvořena nová jednotka Objekty, jejímž vedoucím se stal Miroslav Penc, vedoucím nově pojmenované jednotky Dopravní cesta se stal Petr Mašek

VĚŘÍM, ŽE DIGITALIZACE MŮŽE V PERSONALISTICE PŘINÉST ZVÝŠENÍ KOMFORTU PRO VŠECHNY

V DOPRAVNÍM PODNIKU VEDL NEJOBSÁHLEJŠÍ PERSONÁLNÍ AGENDU FIRMY, MÁ ZA SEBOU MNOHO VYJEDNÁVÁNÍ S ODBORY, OPAKOVANĚ SI VYZKOUŠEL, CO OBNÁŠÍ POZICE STÁLÉHO ZÁSTUPCE PERSONÁLNÍHO ŘEDITELE. V ČEM JE PŘESTO JEHO ROLE NOVÁ? V ROZHOVORU VÁM PŘEDSTAVUJEME ŠTĚPÁNA KREJČÍHO, OD 1. LEDNA 2026 NOVÉHO PERSONÁLNÍHO ŘEDITELE DPP.

“Chceme, aby naši zaměstnanci měli jistotu, že se na svého zaměstnavatele mohou spolehnout,“

říká nový personální ředitel DPP
Štěpán Krejčí

Loňského 18. prosince bylo kolektivní vyjednávání završeno podpisem devátého dodatku Kolektivní smlouvy Dopravního podniku. Mohu vás požádat o komentář k tomuto dokumentu?

Rok 2026 přináší našim zaměstnancům celou řadu pozitivních změn, které se přímo promítnou nejen do výše mzdy, ale také do dlouhodobé jistoty. Uzavření Dodatku č. 9 ke Kolektivní smlouvě potvrzuje, že si Dopravní podnik svých zaměstnanců váží a chce je dlouhodobě podporovat nejen profesně, ale i sociálně.

Uzavření tohoto dodatku představuje zásadní krok ke zlepšení nejen sociálních, ale také pracovních podmínek zaměstnanců. Vnímáme, že současná ekonomická i společenská situace klade na zaměstnance dlouhodobě vyšší nároky, a to nejen z hlediska pracovního výkonu, ale i v oblasti osobního a rodinného života. Právě proto považujeme za nezbytné systematicky posilovat ekonomickou jistotu našich zaměstnanců.

Nejedná se jen o jednorázové opatření, personální politika zaměstnavatele nemůže být pouze reaktivní, ale plněním dlouhodobé personální strategie, od které očekáváme hlavně stabilizaci zaměstnanců a vytváření férového a motivujícího pracovního prostředí. Chceme, aby naši zaměstnanci měli jistotu, že se na svého zaměstnavatele mohou spolehnout. Že nám na tom, aby u nás viděli perspektivu dlouhodobé spolupráce, záleží.

Mohl byste zásadní úpravy shrnout?

Jednou z nejzásadnějších změn je navýšení tarifních mezd a středů tarifních rozpětí o 7 % v období od ledna 2026 do konce roku 2026. Toto plošné zvýšení je reakcí na rostoucí životní náklady nás všech, zároveň ale očekáváme, že se tímto krokem posílí celková stabilita. Zaměstnavatel od zaměstnanců požaduje kvalitní pracovní výkon, proto je na místě také jeho kvalitní ohodnocení.

Pozitivní změny se týkají také stravování. Hodnota stravenky se zvyšuje ze 140 Kč na 170 Kč, přičemž příspěvek Dopravního podniku nově činí 100 Kč. Stejným způsobem je navýšen i peněžitý příspěvek na stravování. Zaměstnanci tak mají každý pracovní den vyšší podporu při zajištění oběda či stravy během pracovního dne. Vzhledem k vývoji cen potravin byl tento krok naprosto nezbytný.

Vedle těchto klíčových změn přináší Dodatek č. 9 i další úpravy v oblasti pracovního volna, příplatků, odměn a sociálních podmínek. Významné je i sjednocení tarifů – zavedení jednotného tarifu v jednotlivých tarifních stupních u vybraných skupin manuálních zaměstnanců. Současně se navyšuje limit pojištění odpovědnosti zaměstnance za škodu způsobenou zaměstnavateli na 300 000 Kč, což zaměstnancům přináší vyšší míru ochrany a jistoty v pracovním životě. Modernizací prochází také systém žádostí o volnočasové poukázky Flexi Pass, který bude pro zaměstnance přehlednější, dostupnější a uživatelsky přívětivější. Chceme tak být modernější tam, kde je to možné, a zaměstnancům administrativu zjednodušovat.

Považujete za důležité navýšení příspěvku DPP na zabezpečení důstojného stáří zaměstnanců?

Určitě, vnímám to jako přirozenou součást společenské odpovědnosti DPP. Podpora dlouhodobého finančního zabezpečení – příspěvek na doplňkové penzijní spoření, penzijní připojištění nebo dlouhodobý investiční produkt byla výrazně posílena. Od roku 2026 se zvyšuje ze 1700 na 2000 Kč měsíčně. Tento krok podle mě představuje významný příspěvek k větší finanční jistotě zaměstnanců. Dlouhodobý zájem o budoucnost našich zaměstnanců i po skončení aktivní profesní dráhy je pro nás samozřejmostí. Přál bych si, aby spoření na penzi zaměstnanci nebrali na lehkou váhu a zaměstnavatel se jim takto snažil ještě více pomoci.

Vedle těchto celoročně platných bonusů byli zaměstnanci několikrát odměněni zvláštními mimořádnými odměnami...

Opakované vyplácení mimořádných odměn v průběhu roku je jasným vzkazem našim zaměstnancům, že vedení DPP si práce našich zaměstnanců velmi váží a vnímá je jako klíčový faktor úspěchu podniku. Poděkování v této podobě na základě dosažených dobrých výsledků hospodaření vnímám jako upřímné ocenění práce našich zaměstnanců a potvrzení, že jejich každodenní úsilí má konkrétní a viditelný dopad. Je potřeba zdůraznit, že zaměstnavatel mohl přistoupit k vy-

placení opakovaně vlivem velmi pozitivních ekonomických výsledků, ke kterým přispělo nespočet příznivých faktorů v průběhu roku 2025, za což jsem velmi rád.

Na Nový rok jste v roli personálního ředitele nepřišel na neznámé místo. Je přesto něco, co se pro vás změnilo?

Z hlediska znalosti DPP a jeho fungování se pro mě mnoho zásadního nezměnilo – DPP i personální úsek velmi dobře znám z předchozího působení ve funkci stálého zástupce a vedoucího největšího odboru v úseku personálním, které jsem zastával řadu let. Nová



role ředitele ale přináší jiný rozměr odpovědnosti. Rozhodnutí mají širší přesah a dopad, větší dlouhodobé souvislosti a vyžadují strategičtější pohled. Zároveň si plně uvědomuji, že odpovědnost spojená s touto funkcí je osobní a neprenositelná. O to více vnímám závazek vůči našim zaměstnancům i DPP jako celku a potřebu činit rozhodnutí s dlouhodobou perspektivou. Zároveň také vnímám silnější osobní odpovědnost nejen za výsledky personálního úseku, ale i za kolegy, kteří v něm pracují. Právě tyto nové odpovědnosti považuji za hlavní změnu.



Samotný přelom kalendářního roku je ovšem pro úsek personální určitě nelehkým obdobím...

Řekl bych, že pro naše agendy je přelom roku dokonce nejnáročnějším obdobím. Proto jsem se v prvních dnech nezaměřoval ihned na zásadní změny, ale spíše na plynulé navázání na rozpracované úkoly. Už v době, kdy jsem působil v roli stálého zástupce, jsem se podílel na agendách a rozhodnutích, která by bylo nutné řešit i na pozici ředitele, takže téměř polovina roku 2025, první a poslední kvartál, se z hlediska pracovního obsahu nesla v duchu úkolů typických pro ředitelský

„Jedním z důležitých cílů je správná a funkční integrace interní komunikace do personálního úseku. Vnímám ji jako nedílnou součást práce s lidmi.“

post. Takže nebylo nutné měnit směr nebo priority ihned, ono to ani není možné, ale bylo možné soustředit se na stabilitu, dokončení rozpracovaných témat a postupné naplňování cílů personálního úseku.

Nyní mám v plánu na tuto práci navázat a rád bych rozvíjel strategii personálního úseku tak, aby dávala dlouhodobý smysl a byla skutečným přínosem nejen pro DPP, ale i pro naše zaměstnance. Cílem je stabilní, funkční a moderní personální řízení, které maximálně podporuje provoz, rozvoj kompetencí zaměstnanců a přispívá i nadále k úspěšné práci celého podniku. Výzev je před námi nespočet a já se na ně těším.

Plány a výzvy jste již naznačil. Které byste z těch stěžejních pro letošní rok zmínil?

Priorit pro rok 2026 je skutečně celá řada. Čeká nás kolektivní vyjednávání o nové Kolektivní smlouvě na příští roky, kterou považuji za jednu z klíčových oblastí, protože přímo ovlivňuje pracovní a sociální podmínky zaměstnanců. Rovněž přistupujeme po letech k aktualizaci Pracovního řádu, který je pro nastavení každodenních, nejen personálních procesů zásadní.

Podobně důležitou oblastí je strategické plánování v personální oblasti a pokračování v digitalizaci procesů. Chceme, aby personální agenda byla moderní, efektivní a co nejméně administrativně zatěžující. Digitalizaci nevnímám jako samoúčelný cíl, ale jako nástroj, který má hlavně usnadnit práci, zrychlit procesy a vytvořit větší komfort zaměstnancům a na straně personálního úseku zvýšit efektivitu.

V rámci uskutečněné restrukturalizace se s novým rokem součástí úseku personálního stala interní komunikace spolu s redakcí DP kontaktu. Jak tuto změnu vnímáte?

Personální oblast a interní komunikace jsou úzce propojené – i práce s firemní kulturou spolu úzce souvisejí – všechny se zaměřují na lidi, hodnoty, vztahy a způsob, jakým organizace funguje navenek i dovnitř. Jedním z důležitých cílů je správná a funkční integrace interní komunikace do personálního úseku. Vnímám ji jako nedílnou součást práce s lidmi, a ne jako samostatnou agendu oddělenou od každodenní reality zaměstnanců.

Mé myšlenky vedou například k dodání nového impulsu k rozvoji zaměstnaneckého časopisu DP kontakt, který považuji za nesmírně

důležitý komunikační nástroj. Uvědomujeme si, že pro více než sedm tisíc zaměstnanců představuje často přímý a někdy i jediný kontakt s informacemi z DPP. Jde o kolegy, kteří nepracují pravidelně nebo denně s počítačem, a právě prostřednictvím tohoto unikátního periodika mají možnost získat důležité informace, souvislosti i přehled o dění v podniku. Současně se jedná o etablované periodikum pro nadšence do veřejné dopravy. Věřím, že zaměstnanci budou spokojeni.

Velmi si také vážím toho, že kolegové z interní komunikace s sebou přinášejí cenné zkušenosti a specifický pohled na fungování DPP, který lze v personální oblasti výborně využít. Na tuto spolupráci se upřímně těším.

Souhlasíte, že pro komunikaci se zaměstnanci je důležitý i projekt extranetu?

Projekt extranetu je klíčový pro budoucí digitalizaci mnoha procesů. Rovněž jej vnímám

jako jeden z klíčových kroků ke zlepšení interní komunikace a dostupnosti informací pro zaměstnance, i do této oblasti bude zasahovat interní komunikace. Extranet má ambici zjednodušit orientaci v potřebných informa-

„Plně si uvědomuji, že odpovědnost spojená s funkcí personálního ředitele je osobní a nepřenositelná. O to více vnímám závazek vůči zaměstnancům i DPP jako celku a potřebu činit rozhodnutí s dlouhodobou perspektivou.“

cích a novinkách, snížit administrativní zátěž a zároveň zpřístupnit informace i těm kolegům, kteří nemají každodenní přístup k pracovnímu počítači. Nejde pouze o technický projekt, ale o praktický nástroj, který má zaměstnancům usnadnit každodenní fungování a posílit pocit informovanosti a propojení s podnikem. O tomto projektu bylo v předchozích letech mnoho diskutováno. Věřím, že letos jej spustíme v podobě, která zaměstnancům usnadní život.

Letos bude ve znamení vyjednávání o zcela nové Kolektivní smlouvě. S jakou vizí do tohoto procesu vstupujete?

Je důležité nebýt krátkozrakí a vnímat kontext jednání s výhledem delším než navýšení mezd v příštím roce. Průběžně sledujeme trendy v rámci celé České republiky a i v rámci Kolektivní smlouvy chceme zohledňovat potřeby a možnosti DPP a také jeho zaměstnanců.

Obecně bych si přál Kolektivní smlouvu pro zaměstnance srozumitelnější, čemuž však brání mnoho objektivních okolností. Do vyjednávání o nové smlouvě chceme vstupovat především s důrazem na stabilitu, vzájemný respekt a hledání vyvážených řešení. Absolvoval jsem nespočet kolektivních vyjednávání a musím vyzdvihnout kultivovanost a profesionalitu na straně odborových organizací v těchto nelehkých jednáních.

Kolektivní vyjednávání vnímám jako partnerský proces, jehož výsledkem by měla být dohoda, která dává smysl oběma stranám a podporuje stabilizaci zaměstnanců. Samozřejmě budeme současně zohledňovat ekonomické možnosti podniku, udržitelnost nastavených benefitů a potřebu zachovat konkurenceschopnost DPP jako zaměstnavatele.

Mohl byste čtenářům na závěr představit své zájmy a koníčky?

Mám dvě malé děti, jsou pro mě největším koníčkem. Být dobrým tátou je pro mě největší životní výzvou. Vzhledem k tomu, že se snažím své práci odvést maximum, tak moc volného času nezbyvá. Nicméně jsem vášnivým fanouškem fotbalu. Intenzivně prožívám všechny úspěchy českého sportu. Když se naskytne příležitost, rád cestuji. Zamiloval jsem si Španělsko. Když je příležitost, tak si rád odpočinu u pěkného filmu nebo seriálu. Mám ve svém okolí i mnoho muzikantů, proto i hudba je nedílnou součástí mého života.



VÁNOCE V SPŠD VE ZNAMENÍ TECHNIKY



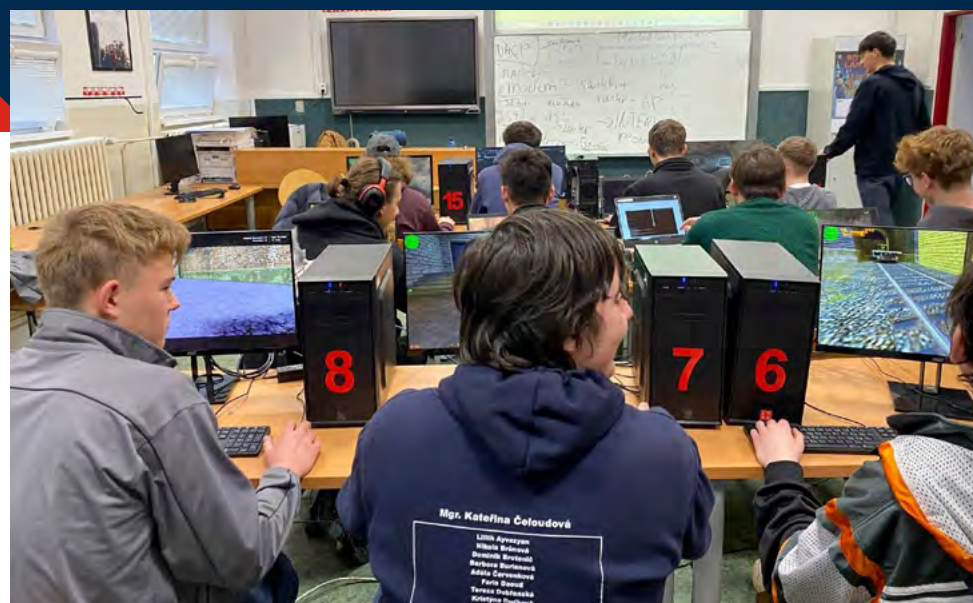
Studentské modely
autobusů v Printables
ke stažení

Prosincové aktivity školy letos doplnila také účast studentů SPŠD na akci **Vánoční zastávka PID na Andělu**, ke které byli naši žáci organizátory přizváni. Pro tuto příležitost připravili členové 3D kroužku SPŠD vánoční ozdoby s dopravní tematikou, které vznikly přímo v rámci jejich pravidelné činnosti.

3D kroužek je podporován Hospodářskou komorou hl. města Prahy a vedou jej přímo studenti třetích ročníků. Právě jejich návrhy a tisk originálních vánočních ozdob – inspirovaných dopravou – vzbudily mezi cestujícími velký ohlas a přispěly k příjemné předvánoční atmosféře celé akce. Velmi nás potěšilo několik fotografií vánočních stromků ozdobených právě našimi ozdobami, které nám přišly buď do zpráv na sociálních sítích, nebo do e-mailu.

Vánoční ozdoby i další modely, včetně originálních modelů autobusů navržených našimi studenty, jsou k dispozici na platformě Printables, kde si je mohou zájemci volně stáhnout.

Účast na Vánoční zastávce PID byla nejen příjemným zpestřením adventního období, ale také ukázkou toho, jak lze technické vzdělávání propojit s kreativitou, praxí a prezentací školy na veřejnosti. Ve stejném duchu se ale nesla i další aktivita, kterou byl **předvánoční technický workshop s názvem LAN party**.



Workshop proběhl v předvánočním týdnu ve škole v Motole a studentům nabídl netradiční program v příjemné adventní atmosféře. Hlavní část byla věnována hraní retro PC her po lokální síti, kterou si studenti sami museli zprovoznit – od zapojení síťových kabelů, až po konfiguraci a spuštění celé LAN infrastruktury.

Účastníci si pak mohli zahrát legendární tituly jako Counter-Strike 1.5, DOOM, Red Alert nebo Bulánky a zároveň si prakticky vyzkoušet, jak funguje síťová komunikace v reálném provozu. Workshop tak přirozeně propojil zábavu s technickými dovednostmi. Některé hry si s nadšením zahráli i pedagogové, doplnili tak hráčské týmy a připomněli si vlastní začátky v PC hrách.

Součástí programu byly také tematické dílny zaměřené na 3D modelování, tvorbu herních assetů a 3D tisk, kde si studenti vyzkoušeli propojení digitální tvorby s fyzickým výstupem. Program byl otevřen studentům napříč ročníky, kteří mezi sebou spolupracovali, sdíleli zkušenosti a vzájemně si předávali znalosti. Nicméně největší zastoupení měly obory Informační technologie a Mechanik elektrotechnik.

Předvánoční workshop se stal příjemným zakončením roku 2025, který má ambici stát se jednou ze školních tradičních akcí.



AUTOLAKÝRNÍK



BUDOUCÍ AUTOLAKÝRNÍCI NORA BEČVÁŘOVÁ, DOMINIK HALYTSKYI, JAN BAYER, FILIP KORPA, TOMÁŠ DRDA, ONDŘEJ POLÁK, ŠIMON KRAUS A PETR JAMBRICH S UČITELEM ODBORNÉHO VÝCVIKU JIŘÍM ŠVARCEM

OBOR AUTOLAKÝRNÍK PATŘÍ V DOPRAVNÍM PRŮMYSLU MEZI TRADIČNÍ ŘEMESLA. ŽÁCI SE BĚHEM TEORETICKÉ VÝUKY A ODBORNÉHO VÝCVIKU UČÍ TECHNOLOGICKÉ POSTUPY POVRCHOVÝCH ÚPRAV VOZIDEL – OD PŘÍPRAVY POVRCHU PŘES TMELENÍ A BROUŠENÍ AŽ PO SAMOTNÉ LAKOVÁNÍ. DŮRAZ JE KLADEN NA KVALITU PRÁCE, PRECIZNOST A ZVLÁDNUTÍ MODERNÍCH TECHNOLOGIÍ.

Letošní prváci ze SPŠD se shodují, že je obor baví, a oceňují především možnost pracovat na reálných zakázkách pro Dopravní podnik hl. m. Prahy, kde opravují a lakují tramvajové plenty z vozovny Motol. „Je super, že neděláme jen cvičné díly, ale skutečné součástky, které pak jezdí po Praze,“ shodují se kluci a jedna slečna. Upřímně zároveň přiznávají, že nejoblíbenější částí výuky je samotné lakování: „Broušení a tmelení nás baví asi nejméně, ale chápeme, že bez toho by lak nikdy nevypadal dobře. Když pak vidíme hotový výsledek, dává to smysl, ale není to hned,“ dodávají žáci.

Učitel odborného výcviku Jiří Švarc a Jiří Pospíšil kvitují, že zájem o obor v posledních letech výrazně vzrostl. „Zatímco dříve jsme otevírali maximálně jednu menší skupinu, dnes máme plnohodnotnou třicetičlennou třídu. To je pro naše řemeslo velmi dobrá zpráva,“ říká Jiří Švarc.

I z toho důvodu probíhá výuka ve střídavých ranních a odpoledních směnách. „Směnný provoz je pro kluky i holky náročnější, ale bere me to jako přípravu na skutečné pracovní prostředí. Přesně takhle to pak funguje i v práci,“ doplňuje Jiří Pospíšil.

Žáci si kromě tramvajových dílů už několikrát vyzkoušeli práci i na veteránech, což mistři označují za skutečnou řemeslnou výzvu. „Na veteránech se ukáže, kdo má cit pro detail. Tam už nejde jen o techniku, ale i o řemeslnou poctivost,“ shodují se oba učitelé.

Díky investicím zřizovatele a projektových aktivit školy má obor Autolakýrník v Košířích konečně výborné technické zázemí, jehož pomyslným vrcholem je moderní lakovací box.

Po vyučení má většina absolventů namířeno do Dopravního podniku. Pozitivní je také to, že mezi studenty nechybí ani dívky, které v oboru vidí perspektivní uplatnění. „Je to práce, kde je vidět výsledek. A když vás baví barvy a auta, je to ideální kombinace,“ říká jedna ze žákyň Nora.

Své dovednosti navíc změní letošní třeták v únoru na prestižní soutěži Sollertia, pořádané pod záštitou Hospodářské komory v Praze. Škola ji bude hostit již podruhé pro další čtyři odborné školy z celé České republiky.

Cílem soutěže je co nejlépe se vyrovnat v zadání stejného úkolu práci vyzyvatele. Soutěž dlouhodobě podporuje nejen Dopravní podnik, ale také společnost Servind a Magistrát

hlavního města Prahy. I to potvrzuje, že obor Autolakýrník má pevné místo na trhu práce a velmi slibnou budoucnost.

Kde najdou absolventi oboru Autolakýrník uplatnění?

- Dopravní podnik hl. m. Prahy – lakování a opravy tramvají, autobusů a dalších vozidel
- autoservisy a lakovny osobních i užitkových vozidel
- karosárny a specializované opravy
- renovace a restaurování historických vozidel (veteránů)
- průmyslové a zakázkové lakování
- uplatnění např. v oblasti zemědělské techniky, leteckého a lodního průmyslu
- možnost podnikání a provozování vlastní lakovny



Foto: Zdeněk Bek,
Petr Hejna,
Václav Holíč,
Ondřej Kubišta,
Jakub Lachout,
Jan Šurovský
a Petr Vítů

PRAHA POD SNĚHOVOU PEŘINOU

I KDYŽ METEOROLOGOVÉ PŘED BÍLOU NADÍLKOU VAROVALI, BYLO NEJEN HLAVNÍ MĚSTO PO NĚKOLIKA LETECH HUSTĚ ZASYPÁNO SNĚHEM. DO ULIC TAK KROMĚ POSYPOVÝCH VOZŮ VYJELA I TROJICE SNĚHOVÝCH PLUHŮ DPP NEBO RŮZNÁ POHOTOVOSTNÍ VOZIDLA DOPRAVNÍHO PODNIKU. V GALERII SE PODÍVEJME NA SNÍMKY, KTERÉ VZNIKLY OD PÁTKU 9. DO PONDĚLÍ 12. LEDNA 2026.



LIBEŇSKÝ
ZÁMEK

DIVOKÁ
ŠÁRKA



HUTĚ



NÁMĚSTÍ MÍRU



KREJCÁREK



TRAMVAJOVÁ SMYČKA
LEVSKÉHO



PALMOVKA



NÁDRAŽÍ PODBABA

NOVOMĚSTSKÁ
RADNICE

INFORMAČNÍ TECHNOLOGIE JAKO NÁSTROJ I PARTNER

JAK UMĚLÁ INTELIGENCE MĚNÍ PRÁCI
S INFORMACEMI V DPP A PROČ SE
NA TUTO ZMĚNU MUSÍME PŘIPRAVIT
I V JEDNOTCE IT? CO NÁS ČEKÁ
A NEMINE V IT DPP V ROCE 2026?



CHCEME, ABY KOMUNIKACE S IT PROBÍHALA
PŘES JEDEN KOMUNIKAČNÍ BOD – OPERÁTORSKÝ
HELPLESK, ŘÍKÁ VEDOUcí JEDNOTKY IT
LUKÁŠ MALICH

Ještě před pár lety bylo běžné, že když jsme něco potřebovali, hledali jsme v e-mailech, na sdílených discích nebo v intranetu. Informace byly rozptýlené, často v různých verzích a jejich nalezení stálo čas i energii. Dnes se tento přístup postupně mění. S nástupem umělé inteligence se posouváme od „hledání“ k „ptaní se“. **Místo procházení složek očekáváme jasnou odpověď – stručnou, srozumitelnou a ideálně okamžitou.** Právě to zásadně mění způsob, jakým vnímáme práci s informacemi i roli IT v organizaci, jakou je Dopravní podnik hl. m. Prahy.

Umělá inteligence dnes dokáže pracovat s velkým množstvím dat, interních dokumentů, postupů a znalostí. Pokud jsou data dobře strukturovaná, aktuální a bezpečně spravovaná, může zaměstnancům výrazně usnadnit každodenní práci. Pomáhá rychle najít odpověď, vysvětlit správný postup nebo odkázat na relevantní dokument.

Znalosti tak přestávají být vázané na jednotlivce a postupně se stávají sdíleným majetkem celé organizace. Největší hodnota organizace totiž není v tom, že pár lidí „ví, kde to je“, ale v tom, že informace dokážeme dohledat, srozumitelně vysvětlit a opakovaně použít. To je obrovská příležitost, ale zároveň i závazek – protože AI sama o sobě problémy neřeší. Je jen tak dobrá, jak kvalitní jsou informace, ze kterých čerpá.

Právě proto klademe v jednotce IT velký důraz na to, **aby bylo vždy jasné, kde jsou správné a platné informace, kdo za ně odpovídá a jak jsou chráněny.** V prostředí DPP pracujeme s provozně kritickými systémy, citlivými daty a vysokými nároky na spolehlivost. Umělá inteligence pro nás není „kouzelný nástroj“, ale pomocník, který musí fungovat v jasně daných pravidlech s důrazem na bezpečnost, dohledatelnost a odpovědnost. Proto stále platí, že lidský úsudek zůstává vždy rozhodující.

„Největší hodnota organizace je v tom, že informace dokážeme dohledat, srozumitelně vysvětlit a opakovaně použít.“

Změna přístupu k informacím zároveň přirozeně mění i očekávání interních zákazníků vůči IT. **Roste důraz na rychlost, dostupnost a srozumitelnost služeb.** Stále častěji se objevuje potřeba podpory mimo běžnou pracovní dobu, ať už kvůli provozu, nebo kvůli návaznosti systémů. I proto nás v roce 2026 čeká změna fungování celé jednotky IT. Naším cílem je být více orientovaní

na služby, posílit provozní stabilitu a být lépe připraveni poskytovat podporu v režimu 24x7. Nejde o to mít „více IT“, ale o to poskytovat kvalitnější, předvídatelné a spolehlivé IT služby celému podniku.

V praxi by se tato změna měla postupně projevit tím, že **komunikace s IT bude probíhat přes jeden centrální komunikační bod – operátorský helpdesk.** Tím docílíme jednodušší a přehlednější komunikace, rychlejšího řešení opakujících se dotazů díky sdílené znalostní bázi a lepšího dohledu nad klíčovými systémy. Tam, kde to bude dávat smysl, nabídne IT samoobslužné možnosti a podporu pomocí moderních nástrojů, včetně umělé inteligence. Výsledkem by měl být menší chaos, jasnější odpovědnosti a větší prostor soustředit se na skutečně důležité věci.

Tato změna ale není jen o technologiích nebo struktuře IT. Je to společná cesta celého DPP. Každý z nás může přispět tím, že bude dbát na pořádek v dokumentech, upozorní na zbytečně složité nebo opakující se postupy a bude sdílet zkušenosti, které mohou pomoci ostatním. Jen tak může nejen umělá inteligence, ale i celé IT plnit svou roli – jako nástroj a partner, který lidem šetří čas a pomáhá jim soustředit se na práci, která má skutečnou hodnotu. ■



SERVISNÍ VOZIDLA NOVÉ GENERACE: EFEKTIVNĚJŠÍ ÚDRŽBA AUTOBUSŮ A TROLEJBUSŮ

DO GARÁŽÍ
DOPRAVNÍHO
PODNIKU DORAZILA
NOVÁ SERVISNÍ PLNĚ
ELEKTRICKÁ VOZIDLA
PEUGEOT E-EXPERT
DÍKY NIM MAJÍ BÝT
SERVISNÍ ÚKONY
AUTOBUSŮ
A TROLEJBUSŮ PŘÍMO
V PROVOZU VÝRAZNĚ
JEDNODUŠŠÍ. POJĎME
SI VOZY PODROBNĚ
PŘEDSTAVIT.

Ve čtyřech autobusových garážích slouží od druhé poloviny loňského roku vždy po jednom nová servisní vozidla Peugeot E-Expert s plně elektrickým pohonem. Tato vozidla byla pořízena v rámci dotačního programu Národní program Životní prostředí – Národní plán obnovy, Výzva č. 11/2025 – Udržitelná městská doprava a mobilita, kde DPP obdržel dotaci na všechny vozy v celkové výši 1 800 000 Kč.

Primárním úkolem pro tato vozidla je pomoci pracovníkům střediska garážmistrů efektivně zabezpečit technickou podporu autobusům či trolejbusům přímo v provozu. V praxi to znamená především řešení některých technických problémů na linkách, konečných zastávkách a obratištích. Dále vozidla slouží jako asistenční při odtazích nepojízdných autobusů a trolejbusů zpět do garáže a také jako pomoc při řešení mimořádných

událostí a nehod, kde je vyžadován zásah techniků z garáží.

Vybavení servisních vozů umožňuje provést např. drobné opravy, pomoc s nastartováním externím zdrojem při nízkém stavu AKU, doplnění provozních kapalin a výměnu některých dílů. Nákladový prostor je uzpůsoben k přepravě rezervního kola pro autobusy a jeho manipulaci. Pro tyto účely



NOVÁ VÍCEÚČELOVÁ SERVISNÍ VOZIDLA PRO POTŘEBY TECHNICKÉHO ZABEZPEČENÍ AUTOBUSŮ/TROLEJBUSŮ PEUGEOT E-EXPERT POLOCOMBI L3

Technické parametry:

Výrobce:	Automobiles Peugeot, součást skupiny Stellantis
Pohon:	Elektromotor o výkonu 100 kW, max. točivý moment 260 Nm
Baterie:	Lithium-ion, kapacita 75 kWh
Nabíjení:	Třífázová nabíječka s výkonem až 11 kW, pomalé i rychlé nabíjení
Spotřeba dle WLTP:	27,3 kWh/100 km
Max. rychlost:	130 km/h
Délka:	5 333 mm
Šířka:	1 920 mm
Výška:	1 910 mm (bez majákové rampy)
Rozvor:	3 275 mm
Největší tech. přípustná hmotnost:	3 090 kg



Protože vozidla mohou v silničním provozu tvořit překážku či pracovní činnosti omezit provoz, jsou v souladu s legislativou vybavena v přední části střešy oranžovou majá-

kovou rampou s LED technologií, doplněnou LED stroboskopy v masce. Vzadu na střeše je pak programovatelná tzv. sváděcí alej, tedy světelná LED rampa s různými režimy blikání pro výstrahu a usměrnění objíždění ostatních vozidel apod. Ve výbavě nechybí ani couvací kamera, automatická klimatizace a vestavěná navigace.

Mimo výjezdy jsou elektrické dodávky Peugeot připojeny do nabíjecí infrastruktury v areálech DPP.

Připomeňme, že v minulosti sloužily pro potřeby servisních zásahů převážně různě upravené vyřazené autobusy. V 70. a 80. letech to byly legendární Škody 706 RTO nalakované na oranžovo (tzv. pomeranče), které následně vystřídaly v menším měřítku vyřazené

Karosy 700 a hlavně různé skříňové verze Avii. Od poloviny 90. let pak byly k těmto účelům využívány již moderní dodávková vozidla Ford Transit a další.



jsou vozidla vybavena skládací nájezdovou rampou. Uvnitř dodávkové karoserie nechybí kontejner pro uložení ručního nářadí, startovacích kabelů, vzduchových hadic, zvedáků a dalšího potřebného náčiní. Nákladový prostor je kompletně osvětlen LED pásy.

Servisní vozidla Peugeot jsou v provedení tzv. polokombi, kdy je zkombinována pětimístná karoserie a nákladový prostor oddělený přepážkou. Ten je obložen dřevovláknitými deskami. Na bocích jsou zhotovena kotevní místa a úložné prostory. Podlaha je v jedné rovině a s protiskluzovou úpravou. Všechny peugeoty jsou v jednotném bílém provedení vzadu s výstražným reflexním pruhem v červené barvě.



Primárním úkolem vozidel Peugeot E-Expert je pomoci pracovníkům střediska garážmistrů efektivně zabezpečit technickou podporu autobusům či trolejbusům přímo v provozu.



LINKA 21 BUDE BRZY V BRANÍKU A MODŘANECH MINULOSTÍ

V PONDĚLÍ 10. LISTOPADU 2025 PŘEDSTAVIL ROPID PŘI ZVLÁŠTNÍCH JÍZDÁCH TRAMVAJÍ ŠKODA 52T NA ZKRÁCENÉ TRASE LINKY 3 (BÍLÁ LABUŤ – DVORCE) PLÁNY NA ORGANIZACI MHD PO ZPROVOZNĚNÍ NĚKOLIKA NOVÝCH INFRASTRUKTURNÍCH STAVEB. TOU PRVNÍ BUDE DVORECKÝ MOST A DOJDE MIMO JINÉ I K VELKÉ ZMĚNĚ U TRAMVAJOVÉ LINKY 21.

Hned 1. dubna 2026 oslavíme rovných 100 let, kdy linka s tímto číslem vyjela prvně do ulic Prahy. Jezdila od Vozovny Žižkov dnešní Hartigovou a Husitskou ulicí, přes centrum

projela Jindřišskou a Vodičkovou a z Karlova náměstí projela přes Albertov a Nusle do Michle. Již 20. června 1927 však byla z centra odkloněna Myslíkovou ulicí do Podolí k Ce-

DŮKAZ, ŽE I „KOČKOPES“ 8600 SE OBJEVIL NA LINCĚ 21, PŘINÁŠÍ SNÍMEK ROBERTA MARY Z VÝTONĚ Z 23. KVĚTNA 2008. JDE O POSLEDNÍ OBDOBÍ, KDY VŮZ JEŠTĚ BYL K VIDĚNÍ V PROVOZU. NA SNÍMKU VIDÍME I DVA VLAKY LINKY 16, KTERÁ ZDE JIŽ PŘES 16 LET NEJEZDÍ, NA OBOU JEDOU ZRYCHLOVAČE, KTERÉ KROMĚ LINKY 23 UŽ TAKÉ SKORO 9 LET NEJSOU V PROVOZU

mentárně, tedy k pozdějšímu plaveckému bazénu, a nedaleko je i místo, kde se napojuje právě dokončovaný Dvorecký most.

Od roku 1963 byla linka 21 mezi prvními linkami obsazenými novými tramvajemi T3, čímž bylo možné společně s již dříve novými tramvajemi vybavenou linkou 17 zcela odstranit souběhy se starými tramvajemi na pravobřežní komunikaci v úseku Výtoň – Nádraží Braník a zajišťovat zde provoz výhradně moderními tramvajemi řady T. Mezi vypravovanými vozy se zde v letech 1963–64 objevil i rekonstruovaný prototyp T2 č. 6001 s pantografem a dvěma světlomety, který

byl následně převeden do DP Olomouc, kam do té doby z Prahy proudily jen zcela dožilé motorové a vlečné vozy vyrobené před rokem 1930.

Pomineme-li prodlužování tratí, jejich přeložky a různé variace na obou koncích linky, tak první rána přišla 27. června 1977, kdy byla nesmyslně zrušena trať v Husitské ulici. Druhá rána nastala při velké reorganizaci provozu od 3. listopadu 1985, kdy bylo „nezbytně nutné“ zredukovat provoz tramvají na jediné přeživší trati v centru města, tedy Vodičkovou – Jindřišská. Ačkoliv podle mnoha plánů měla linka 21 přežít, protože s metrem B neměla společného zhora nic, tak nakonec „vyhrály“ linky 3 a 9.

Linka 21 se přesunula do obskurní trasy na „mosty“, tedy od Braníka jela na Palackého náměstí vpravo na Karlovo náměstí, Národní třídu, Národní divadlo, Staroměstskou a ukončena byla přes Čechův most a Mánesův most zpět. Navíc měla od tohoto data jen „šejdrový“ provoz, což platí víceméně



AČKOLIV TO U ZASTÁVKY LEVSKÉHO VYPADÁ I DNES ZDÁNLIVĚ STEJNĚ JAKO 8. LEDNA 2001, TAK JE VŠECHNO TROCHU JINAK. VLEVO „PAPOUŠEK“ 8200 UŽ NEEXISTUJE, VEDLE SOUPRAVA „ZRYCHLOVAČŮ“ JE TAKÉ DÁVNO MINULOSTÍ, KOLEJ, KTERÁ VEDE DO „NIKAM“, UŽ PÁR LET POKRAČUJE DO LIBUŠE, NA STŘEDNÍ KOLEJI SMYČKY STOJÍ VŮZ 6554 NA DALŠÍM POŘADÍ LINKY 21, VPRAVO NA LINCĚ 3 STARÉ „KÁTEČKO“ JE TAKÉ JIŽ MNOHO LET ZNÍŽKOPODLAŽNĚNO



DNE 25. KVĚTNA 2005 VŮZ 6554 V PROVEDENÍ S TV EUROPULSE UHÁNÍ Z CENTRA SMĚREM K ZASTÁVCE NÁDRAŽÍ BRANÍK. FOTO: FILIP JIŘÍK

do dnešních dnů. Linka to byla poutavá. Autor článku si ji jako 11letý chlapec některé odpoledne projel a od Právnické fakulty přes Čechův most jel v zadním voze úplně sám.

Asi proto nebylo žádným překvapením, když od 21. dubna 1986, v rámci vyhodnocení do-

pravních změn po otevření metra I.B, byla její trasa razantně změněna, a to do jednosměrného objezdu Palackého náměstí – Jiráskovo náměstí – Národní divadlo – Národní třída – Karlovo náměstí – Morav – Palackého náměstí a zpět do Braníka. Od 2. září 1991 jezdila v sestavě 1xT3. Jistotu labutí píseň zažila

v listopadu 1991, kdy probíhala výměna křižovatky u Národního divadla, od severu přijížděla linka 17 s vozy KT8 a končila na tamní tehdejší pevné kolejové spojení. Takových přejezdů byla v 80. letech vybudována celá řada a dnes už jsou všechny minulostí. Na to konto jezdila linka 21 při výluce celodenně a celotýdenně a po jejím ukončení byl provoz linky 21 až do 29. května 1995 přerušen.

Nová tramvajová trať do Modřan byla po nekonečných letech výstavby slavnostně otevřena v pátek 26. května 1995. Pravidelný provoz začal druhý den a v pondělí 19. května 1995 vyjela linka 21 ve své staronové trase. Národní třída – Nádraží Braník a opět pouze jako „šejdrová“ linka. Po nové trati do Modřan byly vedeny celotýdenně linky 3 a 17 a ve špičkách pracovních dnů jim vypořádala i linka 16. Po roce (4. června 1996) se ukázalo, že praktičtější bude ponechat linku 16 trvale v trase Nádraží Braník – Spojovací a posilová 21 byla prodloužena (poprvé) až do Modřan.

Dne 9. listopadu 1998 vešla v platnost velká změna linkového vedení, která mimo jiné přinesla jednotné intervaly 8 minut ve špičkách pracovních dnů (kromě linky 9, která už tehdy měla intervaly poloviční) a 21 se zase zkrátila jen do Braníka. Ovšem 4. září 2000 zase vyjela až do Modřan. Od 1. září 2011 přišel neobvyklý rozsah provozu, tedy v pracovní den prodloužená špička cca do 20 hodin,



IDYLKA VE SMYČCE V MODŘANECH 11. ŘÍJNA 2000. NA STŘEDNÍ KOLEJI SE NACHÁZÍ „BUBLINA“ 8205, VPRÁVO MANIPULUJE VLAK T6A5 NA LINCE 17. NYNÍ LEVÁ KOLEJ OBRÁTÍŠTĚ SLOUŽÍ JAKO TRATĚVÁ DO LIBUŠE

sobotní provoz od rána do cca 20 hodin a v neděli odpoledne též do cca 20 hodin.

Linka v té době jezdila v sólovozech a stala se poněkud specifickou tím, že na ní byly často koncentrovány různé prototypy modernizací, které vesměs neměly pokračovatele. Jako první se tu začal objevovat vůz 8205 vozovny Strašnice, tzv. „bublina“. Stroj, z něhož je zachováno torzo na dvoře Opravny tramvají, se ve Strašnicích rozjel po dlouholeté přestavbě v roce 1999 a nikdy ho nešlo s ničím spojit. Takový prototyp v Praze zůstal jediný, v Brně podobných strojů bylo více. Po povodních 2002 už tento stroj na lince 21 nebyval, dožíval zejména na tzv. xkách, operativních zálohách využívaných dispečinkem v případě mimořádností v provozu, tedy jmenovitě na lince interně označované jako 65/11 a 65/21. Začátkem roku 2005 již svou kariéru u DPP ukončil.

Na lince 21 dále exceloval i vůz 8200, tzv. papoušek. Stroj přestavěný v letech 1993–1994 v ČKD se po letech odstavení a rozebrání dočkal nečekané reinkarnace a od 30. listopadu 2000 jezdil nejčastěji právě na lince 21. Ale i on se po povodních přesunul zejména na strašnické X a v říjnu 2006 pro závalu dojezdil. Stejně jako vůz č. 8205 byl vybaven pro Prahu zcela atypickou elektrickou výzbrojí TV8 se zachovaným původním motorgenerátorem.

Třetí unikát, který na lince 21 bylo možno spatřit, byl vůz 8600, tedy tzv. kočkopes, což byla nevěšdní kombinace vozů T3 a T6A5. Na repasované podvozky T3 byla osazena nově vyrobená a plně vystrojená skříň T6A5. Tento vůz byl nejméně produktivním a jistě i nejdražším způsobem modernizace tram-



O PÁR DNÍ POZDĚJI (25. LEDNA 2001) NAPADLO TROCHU SNĚHU A NA VJEZDU DO SMYČKY V MODŘANECH BYLO MOŽNO ZACHYTIT SETKÁNÍ „BUBLINY“ A DRUHÉHO „ERPĚČKA“, KTERÉ BYLO TEHDY ÚPLNĚ NOVÉ

vají T3. Disponoval jako jediný v pražském provozu elektrickou výzbrojí TV14. Po velké železniční nehodě u elektrárny Holešovice

však nebyl zrušen, ale opraven v Ostravě, nicméně ani potom v Praze mnoho nepředvedl. Jeho sporadické nasazování probíhalo v letech 1999–2001 a 2003–2008.

Daleko stálším prototypem na lince 21, a to od května 2000, byl i první vůz, kde se zkoušela výzbroj TV Progres od tehdejší firmy Alstom, později Cegelec. Šlo o vůz 6554, který nejevil téměř žádné změny z pohledu cestujících. Ty přišly až na sériových vozech T3R.P od čísla 8211. Vůz byl nejprve vybaven analogovým a později digitálním provedením výzbroje TV Progres. Na poslední provozní období do něj byla zkušebně instalována výzbroj TV Europulse, s níž vůz také v roce 2005 dojezdil. Výkonné asynchronní trakční motory 4x90 kW instalované v rámci této konfigurace propůjčovaly vozu nezvyklé jízdní vlastnosti, které vynikaly zejména při rozjezdech ve svahovitých úsecích. Velmi specifický a na dálku rozpoznatelný byl i zvukový projev takto upravené tramvaje. Po odstavení z provozu byla rekonstruována na standardní provedení T3R.P (č. 8300). Vozy T3R.P se samozřejmě na lince 21 objevovaly také hned od začátku svého provozu v Praze. Na téma těchto vozů připravujeme do DP kontaktu článek.

Vraťme se ale k trasování, oficiálně od 23. prosince 2002 se po 17 letech vrací alespoň jednosměrně pravidelná linka do Mys-

líkovy ulice, čímž se malinko ulevilo uzlu na Karlově náměstí. Od 15. listopadu 2009 se však na Karlovo náměstí zase vrací, jelikož



PRVNÍ ODPOLEDNÍ VLAK LINKY 21, KTERÝ PŘIJEDE DO MODŘAN, JE JEDINÝ, KTERÝ SE TU OBJEVÍ PŘED 16. HODINOU. PRO LINKU 21 JE URČENA LEVÁ KOLEJ SMYČKY, PROTOŽE TA VÍCE VLEVO JE NYNÍ TRATĚVÁ DO LIBUŠE. KOLEJOVÁ SPOJKA Z LIBUŠSKÉ KOLEJE DO VRATNÉHO OBLOKU SMYČKY SE BEŽNĚ POUŽÍVÁ V OPERATIVNÍM ŘÍZENÍ LINKY. STAV, KDY NA DVOU KOLEJÍCH KONČÍ LINKY 3, 21 A POLOVINA SPOJŮ LINKY 17, NENÍ ZDALEKA IDEÁLNÍ

probíhala rekonstrukce Myslíkovy ulice, po níž do ní byla zavedena obousměrně pravidelná linka. Nejprve 14 a nyní linka 5. Od 29. listopadu 2009 je 21 zase zkrácena do Braníka, neboť je zaveden páteří provoz na lince 17, který přetrval do dnešních dnů. K 20. červnu 2012 je linka 21 zcela zrušena.

Její návrat nastal návazně na rozsáhlou změnu dopravy v roce 2016, kdy od 29. srpna linka 21 vyjela ve zcela nové trase z Kotlářky přes Anděl, Palackého náměstí do Modřan. Opět se jednalo o „šejdrovou“ linku a stavu 1xT. Od pondělí 27. března 2017 byla nově přesměrována od Modřan do Radlic.



ÚPLNĚ POSLEDNÍ PRAVIDELNÝ VÝKON TRAMVAJÍ T6A5 PROBĚHL NA RANNÍM ŠEJDRU LINKY 21 S VOZEM Č. 8637 DNE 18. ČERVNA 2021, NA SNÍMKU ZACHYCEN U POLIKLINIKY MODŘANY FOTO: ROBERT MARA



BĚHEM POSLEDNÍ ZIMY, KDY JE LINKA 21 V PROVOZU DO BRANÍKA A MODŘAN, SE TĚMĚR NEDAJÍ POŘÍDIT SVĚTELNĚ OPTIMÁLNÍ SNÍMKY, PROTOŽE LINKA JEZDÍ OBVYKLE JEN ZA TMY. UŽ V 8:33 JEDNOTLIVÁ POŘADÍ ZATAHUJÍ DO VOZOVEN. SNÍMEK ZATAHUJÍCÍHO VLAKU Z 1. PROSINCE 2025 DOKRESLUJE I NÁKLADNÍ VLAK TAŽENÝ LOKOMOTIVOU ŘADY 130 ČD CARGO NA MOSTĚ INTELLIGENCE, KTERÝ BYL NEDÁVNO SE ZPOŽDĚNÍM CCA 60 LET ZDVOUKOLEJNĚN

Při přestavbě Barrandovského mostu jezdila přechodně ke Smíchovskému nádraží a tehdy jezdila i během dopoledního sedla v pracovní dny.

Zvýšený rozsah provozu měla i při dílčím uzavření stanice metra Radlická kvůli výstavbě výtahu v minulém roce. A v důsledku nesjízdných oblouků z ulice Za Ženskými domovy ke Křížové je vedena mimo zastávku Na Knížecí. Zajímavostí je i skutečnost, že právě zde se objevovaly dlouho i dnes vyřazené vozy T6A5. A právě zde na lince 21 ten skutečně pravidelný provoz „té šestek“



AČ JE TO K NEVÍŘE, TAK UŽ 5 LET NENÍ PROVOZNÍ OBLUK Z ULICE ZA ŽENSKÝMI DOMOVY DO RADLICKÉ SMĚREM KE KRÍŽOVÉ. DNE 12. ÚNORA 2021 JÍM JEŠTĚ PROJÍZDÍ TRAMVAJ T6A5 Č. 8658, KTERÝ OBLUK PŘÍLIŠ NEPŘEŽIL

byl ráno 18. června 2021 ukončen. Jednalo se o vůz č. 8637.

Od března 2026 však bude tato trasa minulostí. Linka 21 zůstane ve své základní trase mezi Palackého náměstí a Podolím, ale místo do Braníka a Modřan pojede přes Dvorecký most na Barrandov a do Slivence. Na opačné straně bude pokračovat Ječnou ulicí do Francouzské a na Kubánské náměstí. Nově bude jezdit ve dvojicích a v zásadě se bude jednat o konec sál v pracovní dny (kromě večerů). O víkendech by vypravení v sestavě 1xT mělo zůstat.



Krásné Vánoce a bezproblémový nový rok všem řidičům MHD.

Jiří Novotný



Děkuji všem zaměstnancům Dopravního podniku za skvělé služby v letošním roce a přeji Vám všem pohodové svátky a úspěšný nový rok.

Zdraví spokojený cestující
Pavel Jaroš



Děkuji za krásné ozdobnou tramvaj č. 14 a vánoční písně uvnitř. Příjemná cesta na vánoční službu do nemocnice VFN.

Martina Rezlerová



Dovolte mi poděkovat DPP a jeho partnerům za každoroční přípravu a vypravování vánočně vyzdobených vozidel. Velmi pozitivně vnímám propagaci možnosti darovat dárky dětem ze znevýhodněného prostředí. Ačkoliv celou iniciativu hodnotím velmi kladně a mám z ní upřímnou radost, dovoluji si drobnou poznámku: mrzí mě, že vánoční autobusy nejsou vypravovány také do západní části Prahy a že letos nebyla vánočně vyzdobena žádná tramvaj typu Pragoimex T3R.PLF Facelift. I přes tyto drobnosti bych však chtěl zdůraznit, že akci jako celek velmi oceňuji a jsem s ní plně spokojen, včetně možnosti darování dárku dětem ze znevýhodněného prostředí.

Přeji Vám krásné a klidné sváteční dny.
Roman Polák



Vážení, rád bych vyjádřil pochvalu týmu, který zajistil nádhernou vánoční výzdobu trolejbusu na lince 59. Výzdoba byla skvěle provedena, věřím, že u turistů vytvářela moc hezký dojem, a i kolegům z letiště se moc líbila.

Snad příště bude vozů více!

Miloš Novák



Přeji všem zaměstnancům DPP veselé Vánoce a šťastný nový rok 2026 a mnoho štěstí, zdraví a plno spokojených cestujících.

Vaše věrná cestující

Veronika Krausová

Srdečné poděkování za podporu projektu Křesťanské Vánoce

Z dopisu arcibiskupa pražského Jana Graubnera předsedovi představenstva DPP Ladislavu Urbánkovi

Vážený pane předsedo, dovoluji mi, abych Vám jménem Arcibiskupství pražského a celého organizačního týmu upřímně poděkoval za Vaši velkorysou podporu projektu Křesťanské Vánoce.

Vánoční čas je příležitostí k zastavení, zamyšlení a prožití radosti, která pramení ze zrození Spasitele. Naším cílem bylo pomoci lidem v dnešní uspěchané době lépe pochopit hluboký duchovní význam Vánoc a přinést do jejich domovů poselství naděje a pokoje.

Vaše podpora byla pro úspěch celého projektu klíčová. Díky Vaší mediální podpoře a propagaci se informace o projektu dostaly k tisícům lidí. Vaše nezištná pomoc při šíření poselství je neocenitelná. Je povzbudivé vidět, jak mnoho lidí a organizací je ochotno spojit síly pro zachování a připomínání křesťanských hodnot v naší společnosti. Vaše partnerství je pro nás důkazem sdílené vize a zodpovědnosti.

Přeji Vám i Vaším spolupracovníkům a rodinám hojnost Božího požehnání, pokojné a radostné prožití vánočních svátků a mnoho úspěchů v nadcházejícím novém roce.

S hlubokou úctou a vděčností
Jan Graubner,
arcibiskup pražský a primas český



Kniha o budově Elektrických podniků

Sociální síť Pražské energetiky zveřejnila 29. prosince 2025 velmi zajímavý příspěvek. Ve sbírkách organizace se našla unikátní kniha o budově Elektrických podniků. Jedná se o pamětní knihu z roku 1927, která mapuje období do roku 1946. Vyšla ku příležitosti výstavby budovy Elektrických podniků a kromě mnoha unikátních fotografií obsahuje i originální podpisy z prvního zasedání správní rady v nové ústřední budově Elektrických podniků. Kniha je možné si prohlédnout v Muzeu PRE.



Texty na této stránce byly redakčně kráceny a jazykově upraveny.



SUCHÝ ÚNOR



SUCHÝ ÚNOR VYBÍZÍ K TOMU, ABY SE LIDÉ NA CELÝ MĚSÍC VZDALI KONZUMACE ALKOHOLU. AKCE MÁ ZA CÍL ZVÝŠIT POVĚDOMÍ O RIZICÍCH SPOJENÝCH S KONZUMACÍ ALKOHOLU A PODPOŘIT ZDRAVĚJŠÍ ŽIVOTNÍ STYL. ÚČASTNÍCI MAJÍ MOŽNOST ZJISTIT, JAK SE JEJICH TĚLO A MYSL CÍTÍ BEZ ALKOHOLU, COŽ MŮŽE VÉST K DLOUHODOBÝM ZMĚNÁM V JEJICH NÁVYČÍCH. MĚSÍC BEZ ALKOHOLU MŮŽE TAKÉ ZNAMENAT FINANČNÍ ÚSPORY, KTERÉ MOHOU BÝT POUŽITY NA JINÉ AKTIVITY NEBO POTŘEBY.

Proč vlastně alkohol škodí zdraví?

- Fyzické zdraví: nadměrná konzumace alkoholu může vést k řadě zdravotních problémů včetně poškození jater, zvýšeného rizika srdečních onemocnění, vysokého krevního tlaku, obezity a rakoviny.
- Duševní zdraví: alkohol může negativně ovlivnit duševní zdraví, způsobovat deprese, úzkost a problémy s pamětí. Může také zhoršit existující duševní poruchy.
- Sociální dopady: nadměrné pití může vést k problémům ve vztazích, práci a sociálních situacích. Může způsobit konflikty, ztrátu produktivity a problémy s právem.
- Závislost: alkohol může být návykový, což může vést k závislosti.

Rozhodnutí vzdát se alkoholu na měsíc může být výzvou, ale s dobrým plánem to zvládnete.

1. Stanovte si jasný cíl

Napište si, proč chcete suchý únor dodržet – zdraví, úspora peněz, lepší spánek. Připomínejte si tento důvod, když přijde chuť na sklenku.

2. Odstraňte spouštěče

Vyprázdněte domácí zásoby alkoholu a vyhněte se místům, kde by vás lákalo pít (například bary).

3. Najděte alternativy

Nahraďte alkohol nealko variantami – minerálka s citronem, bylinné čaje, kombucha nebo nealkoholické pivo.

4. Plánujte dopředu

Pokud víte, že vás čeká společenská akce, připravte si odpověď typu „Dávám si suchý únor“ a vezměte si vlastní nealko nápoj.

5. Zapojte se do komunity

Sdílejte svůj cíl s přáteli nebo se připojte k online skupinám. Podpora ostatních vám pomůže vydržet.

6. Sledujte pokroky

Zapisujte si každý den bez alkoholu. Vidět vlastní úspěchy je silná motivace.

7. Odměňte se

Peníze, které byste utratili za alkohol, použijte na něco příjemného – wellness, knihu, sportovní vybavení.

8. Zvládejte stres jinak

Alkohol často slouží jako únik. Vyzkoušejte meditaci, procházku, sport nebo hudbu.

9. Buďte k sobě laskaví

Pokud uklouznete, neznamená to konec. Pokračujte dál a berte to jako zkušenost.



Suchý únor je skvělou příležitostí k tomu, abyste si vyzkoušeli život bez alkoholu a zjistili, jaké pozitivní změny to může přinést.

S dotazy či náměty na články se můžete obracet na oddělení NZZ a psychologie na tel.: 296 192 357, brejnikovam@dpp.cz.

PASSEIG DE GRÀCIA

L2 L4 → SORTIDA CONSELL DE CENT →

Text a foto: Boris Kogut

← SORTIDA ARAGÓ

PASSEIG DE GRÀCIA

PASSEIG DE GRÀCIA

L2 L4 → SORTIDA



METRO V BARCELONĚ: STOLETÁ CESTA PODZEMÍM

NÁSTUPIŠTĚ STANICE PASSEIG DE GRÀCIA (L3) BYLA PŘI VÝROČÍ V ROCE 2025 VYZDOBENA VE STYLU PRVNÍCH LET PROVOZU METRA, KDY TATO STANICE NESLA NÁZEV ARAGÓN

PO CELÝ LOŇSKÝ ROK SLAVILO BARCELONSKÉ METRO SVÉ 100. VÝROČÍ, KTERÉ PŘIPADLO JIŽ NA 30. PROSINCE 2024. PRÁVĚ V TENTO DEN, ALE PŘED 100 LETY SE KONALA OFICIÁLNÍ SLAVNOSTNÍ CEREMONIE OTEVŘENÍ GRAN METRA, PRVNÍ LINKY METRA V BARCELONĚ. A CO VŠE BYLO MOŽNÉ V RÁMCI OSLAV VIDĚT?

Tato zahajovací ceremonie se uskutečnila 30. prosince 1924 za přítomnosti Infanta Dona Fernanda a hlavních představitelů města a během ní arcibiskup Tarragony požehnal prvnímu vlaku. Tehdy se tato linka nazývala Gran Metro, dnes je to linka L3. O den později, 31. prosince 1924, otevřely své dveře pro cso-

tující první stanice první linky barcelonského metra a právě v tento den začal pravidelný provoz pro veřejnost.

Náš dnešní příběh by nebyl úplný, kdybychom nezmínili, že počátky současného barcelonského metra sahají až do roku 1863.

Právě tehdy byla otevřena pozemní parní železniční trať společnosti Ferrocarril de Sarrià a Barcelona, která spojovala Barcelonu a město Sarrià. Tato trať, známá jako „vlak Sarrià“ (Tren de Sarrià), zahájila provoz 23. června 1863. V roce 1905 byla elektrifikována. A teprve v roce 1929 byly zahájeny práce na jejím postupném prohloubení, převedení pod zem a přeměně na metro odpovídající běžným parametrům. Dnes právě po trase historického „vlaku Sarrià“ z roku 1863 vedou linky L6 a L7 barcelonského metra, jejichž operátorem je Železnice Katalánska (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya – FGC).

V roce 2001 se k síti barcelonského metra připojil druhý operátor, Železnice Katalánska (FGC). Po zavedení jednotného tarifu



INTERIÉR HISTORICKÝCH VOZŮ SÉRIE 100, JEJICHŽ SOUPRAVY ZAHÁJILY PROVOZ 10. ČERVNA 1926 NA LINCE METRO TRANSVERSAL



SALON VOZU SÉRIE 400. SOUPRAVY TÉTO SÉRIE BYLY UVEDENY DO PROVOZU V ROCE 1958

a zvýšení frekvence provozu se městské linky FGC (U6, U7 a S3) začaly považovat za součást metra. V roce 2003 byly tyto linky pro sjednocení názvů přejmenovány na L6, L7 a L8.

Když kulaté oslavy vypukly

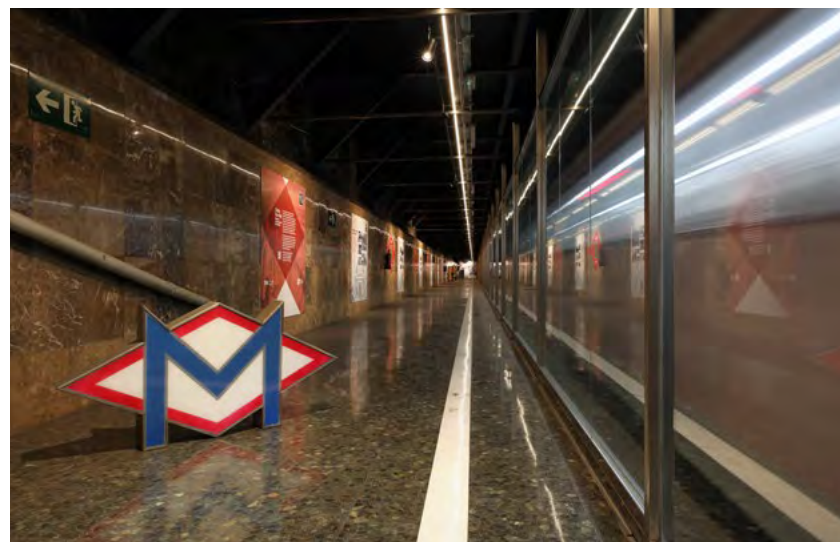
Oslavy stého výročí barcelonského metra zorganizovala Transports Metropolitans de Barcelona (TMB, Dopravní podnik Barcelony), pod jejíž správou se nachází většina linek barcelonského metra, konkrétně L1 až L5 a L9 až L11. Vzpomínám si, že při mé první oficiální návštěvě metra v Barceloně v roce 2019 mi zaměstnanci TMB řekli, že historická souprava série 300, která byla restaurována v roce 1999 a která v roce 1924 zahájila provoz, byla posprejována vandaly. Když jsem ji v depu uviděl, bylo mi velmi smutno, že byl takový artefakt poškozen.



PO UKONČENÍ NÁVŠTĚVNÍCH HODIN VÝSTAVY MI VEDOUČÍ Z CENTRA OCHRANY BARCELONSKÉHO METRA VÝJIMEČNĚ UMOŽNIL ZŮSTAT JEŠTĚ PĚT MINUT A VYFOTOGRAFOVAT TYTO HISTORICKÉ SOUPRAVY VE ZTLUMENÉ ATMOSFÉŘE



V UZAVŘENÉ STANICI GAUDÍ BYLA ZPŘÍSTUPNĚNA VÝSTAVBA VĚNOVANÁ 100. VÝROČÍ METRA, M.J. S HISTORICKÝM TURNIKETEM ...



... A TAKÉ HISTORICKÝM LOGEM BARCELONSKÉHO METRA

A pak nastal okamžik, na který se od počátku roku 2025 upozorňovalo. Dne 15. listopadu 2025 na náměstí naproti Centre Cultural La Farinera del Clot, poblíž stanice metra Glòries (L1), v Barceloně začalo vyvrcholení oslav výročí, kdy byla zahájena výstava restaurovaných historických vozů. Právě na tomto náměstí, v krytém pavilonu, bylo vystaveno pět jedinečných původních historických vozů barcelonského metra. Stoleté exponáty, z nichž některé jsou uznány jako kulturní dědictví národního významu, byly umístěny pod přístřeškem o rozloze 1200 metrů čtverečních.

Jejich restaurování začalo v roce 2024. Všechny vozy prošly důkladným vnitřním i vnějším čištěním; byly opraveny podlahy, rámy, okna, dveře, boční panely a další prvky, aby je bylo možné vystavit. Bylo také obnoveno osvětlení v interiéru vozů i v kabině strojvedoucího. Náklady na restaurování činily přibližně 2,1 milionu eur.

Podle informací Dopravního podniku Barcelony (TMB) navštívilo výstavu během prvního týdne více než 10 tisíc obyvatel a návštěvníků města, mezi návštěvníky jsem byl i já. Během dvou dnů jsem detailně prozkoumal každý vůz metra jak zvenku, tak zevnitř a uvědomil jsem si, jaký úžasný dar městu barcelonské metro věnovalo. Zvláště mě dojalo, s jakou nostalgií si vozy prohlíželi návštěvníci v pokročilém věku, kteří si ještě pamatovali tyto soupravy z doby jejich pravidelného provozu. Zájem dětí byl natolik silný, že rodiče rychle pochopili, že se tu zdrží opravdu dlouho.

Na krytém prostranství byly u každého vozu instalovány rampy a každý zájemce mohl vstoupit do libovolného vozu, posadit se na sedadla a prohlédnout si kabinu strojvedoucího. A samozřejmě se všichni bez výjimky fotografovali s každým vozem – jak zvenku, tak zevnitř.

Jaké vozy bylo možné na výstavě vidět?

Vůz série 100, jehož soupravy začaly jezdit 10. června 1926 a byly vyřazeny z provozu až v roce 1979. Tyto vlaky otevřely druhou linku barcelonského metra – Transversal Metro, dnešní linku L1. Stavitelem a původním vlastníkem linky Metro Transversal byla železniční společnost Ferrocarril Metropolitano de Barcelona. Zajímavostí je, že do roku 1967 byly tyto vozy největšími městskými vozy na světě.

Vůz série 300 (M-6), jehož soupravy se staly průkopníky barcelonského metra. Začaly jezdit v roce 1924 s otevřením prvního úseku Gran Metro. V průběhu let prošly tyto vozy různými úpravami včetně změny nátěru a sloužily až do roku 1988.

Vůz série 400, jehož soupravy byly uvedeny do provozu v roce 1958. Tyto vlaky jezdily až do roku 1989.

Vůz série 1100, jehož soupravy byly uvedeny do provozu v letech 1970 až 1976. Tyto vlaky jezdily více než tři desetiletí na linkách 4 a 5.

Vůz série 3000, dobře známý mnoha cestujícím, protože byl ještě donedávna v běžném

provozu. Soupravy této série sloužily městskému metru téměř 40 let a jezdily v barcelonském metru od roku 1986 do roku 2024. Pro ty, kteří se podívají na schéma barcelonského metra z roku 2025, bude jen stěží zřejmé, že během sto let se na mapě metra neměnily pouze barvy a označení linek, ale i samotné linky: některé se postupně transformovaly do nových, jiné se spojily a řada z nich je výsledkem různých železničních projektů, které se v průběhu let vyvíjely.

Zajímavý je ještě jeden fakt: první linka metra byla otevřena v roce 1924 pod názvem Gran Metro a provozovala ji společnost Gran Metropolitano de Barcelona (GMB). Její tunely však byly postaveny již v roce 1908 během prací prováděných městskou radou Barcelony v rámci tehdejšího plánu městské reformy.

Za barcelonským přízrakem a duchem

U příležitosti 100. výročí byly také zorganizovány jedinečné exkurze do uzavřené stanice Gaudí a opuštěné stanice Correos. Dopravní podnik Barcelony mě na tyto exkurze pozval a já vám o nich nyní s radostí povím. Každého bude zajímat odpověď na otázku: jak vlastně vznikly tyto opuštěné stanice metra v Barceloně? Odpověď je jednoduchá: souvisí to s četnými změnami v plánech výstavby metra ve městě.

Dnešní stanice-přízrak Correos byla v barcelonské síti metra v provozu v letech 1934 až 1972. Původně byla součástí druhé odbočky první linky Gran Metro a byla opuštěná,



OPUŠTĚNÁ STANICE CORREOS, KTERÁ BYLA V PROVOZU V BARCELONSKÉ SÍTI METRA V LETECH 1934 AŽ 1972

když byla tato linka (dnešní L4) prodloužena ke stanici Barceloneta. Při prodloužení linky bylo rozhodnuto vybudovat novou stanici Barceloneta, která se nacházela blíže k důležitému dopravnímu uzlu města, a stanici Correos vyřadit z provozu.

Noční exkurze na opuštěnou stanici Correos byla skutečně nezapomenutelným zážitkem. V říjnu i listopadu proběhly tři noci exkurzí, vždy se třemi prohlídkami za noc. Místem srazu bylo centrum Barcelony, u vstupu do stanice Jaume I linky L4; moje exkurze začínala ve 1:15. Z hotelu jsem vyrazil s předstihem – a jak se ukázalo, správně: když jsem nastupoval do posledního nočního vlaku metra, spletl jsem si směr jízdy a vlak mě odvezl jinam, než jsem potřeboval, ale noční autobus mě nakonec zachránil.

V tak pozdní hodinu bylo u vstupu do metra na stanici Jaume I rušno a dokonce zastavila policejní hlídka, aby se zeptala, co se děje – když se dozvěděli o noční exkurzi, v klidu odjeli. Na nástupišti stanice Jaume I linky L4 jsme po krátké instrukci a promítnutí krátkého videa o historii stanice sestoupili na koleje a vstoupili do vysokého tunelu. Osvětleným tunelem jsme šli asi pět minut, než se před námi konečně objevila opuštěná

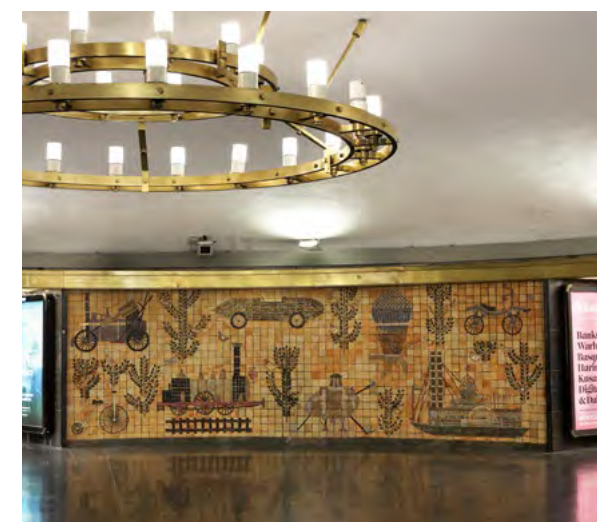
stanice, která dnes nemá žádné výstupy na povrch. Na stěnách se dochovaly reklamní plakáty z tehdejší doby a dokonce i předvolební plakáty z roku 1972.

Další exkurze byla individuální – na stanici Gaudí, která byla sice postavena, ale nikdy nepřijala žádné cestující. Stanice Gaudí se nachází pouhých 100 metrů od současné stanice Sagrada Família linky L5. Proč k tomu došlo? Opět do hry vstoupily nové plány. Podle původního projektu platného v 60. letech měla stanice Gaudí být jednou ze stanic linky L2. V té době probíhaly práce na propojení dvou různých úseků linky L2 a na jednom z nich postupovala ražba tunelů velmi pomalu kvůli složitým podzemním podmínkám, kde se trasa metra shodovala s průběhem středověké hradby. Proto se tehdejší úřady rozhodly přehodnotit vedení linek a již vybudovaný úsek linky L2 propojily s částí stávající linky L5.

V důsledku toho získala nová linka L5 dvě stanice vzdálené od sebe pouhých 100 metrů: původní stanici Sagrada Família na lince L5 a stanici, kterou dnes nazýváme Gaudí, původně plánovanou jako stanici linky L2. Existence dvou stanic tak blízko u sebe na jedné lince nedávala smysl, a proto bylo rozhodnuto, že stanice Gaudí na lince L5 (podle původ-

ního plánu na lince L2) nebude uvedena do provozu. Tak se z ní stala stanice- Duch.

V době oslav byla v uzavřené stanici Gaudí uspořádána výstava věnovaná 100. výročí metra. Na výstavě byla k vidění řada historických exponátů, mezi nimiž nechybí historický žlutý turniket, staré tabule s názvy stanic, jízdenky, schémata metra z různých let, dříve



MOZAICA „TRANSPORTNÍ ROTUNDA“ Z ROKU 1966 V PODCHODU STANICE PLAÇA CATALUNYA



VSTUPY DO STANICE LICEU BYLY K 100. VÝROČÍ METRA OBNOVENY DO SVÉHO PŮVODNÍHO VZHLEDU VČETNĚ REPLIK HISTORICKÝCH TABULÍ „LICEU“ A „GRAN METRO“

používaná číselná označení stanic a mnoho dalšího. Bylo možné si prohlédnout i původní obklady z hnědého mramoru a také vzorované dlaždice ve vestibulu uzavřené stanice. Do budoucna se počítá s rozšířením muzejní expozice na stanici a s pořádáním pravidelných měsíčních exkurzí. K vyjmenování všech výstav, exkurzí a rekonstrukcí připravených k oslavám stoletého výročí metra by nestačil ani celý časopis, a proto se zmíníme jen o některých z nich.

Oživení původních stanic metra

Nástupiště jedné z prvních stanic metra, Passeig de Gràcia (linka L3), byla v roce 2025

vyzdobena v duchu prvních let provozu barcelonského metra. Od prvního dne existence metra až do roku 1982 nesla tato stanice název Aragón. Na bočních stěnách nástupiště jsou umístěny velkoformátové historické černobílé fotografie stanic a vlaků první linky metra, které pořídil katalánský fotograf Josep Brangulí. Díky obnově prvků historického dědictví této stanice – například nápisů, úpravy stěn, grafických prvků, písem, použitých materiálů, služebního stanoviště a historických fotografií z prvních let provozu metra – získalo nástupiště znovu atmosféru minulosti.

Uprostřed rušné barcelonské třídy Rambla, u vstupu do stanice Liceu, které se nacháze-

jí naproti Gran Teatre del Liceu, byly ke stému výročí metra obnoveny původní litinové sloupky zábradlí (pily) a jejich charakteristické pinaky. Zároveň byly osazeny repliky dvou původních kovových tabulí, které znovu označují vstupy do stanice nápisy „Liceu“ a „Gran Metro“. Tímto způsobem byl dvěma vstupům stanice Liceu navrácen vzhled, jaký měly v roce svého otevření, 5. července 1925. A v roce 2025 byla také provedena důkladná restaurace jedinečné mozaiky „Transportní rotunda“, vytvořené v roce 1966 v podchodu stanice metra Plaça Catalunya. Mozaika se skládá ze šesti panelů umístěných na stěnách podchodu a zobrazuje scény věnované různým druhům dopravy.



Autor připravil tento článek exkluzivně pro DP kontakt. Jeho aktuální kalendáře s fotografiemi metra v Praze, resp. v Evropě, najdete i ve Fanshopu DPP.



ODHALENÉ PŮVODNÍ KLENBY A HISTORICKÉ OBKLADY STANICE LESSEPS (L3) PO DEMONTÁŽI PODHLEDU V ROCE 2024 VČETNĚ ZACHOVANÝCH REKLAMNÍCH PANELŮ S PLAKÁTEM FILMU „UNA GIORNATA PARTICOLARE“ Z ROKU 1977 (ČESKY: ZVLÁŠTNÍ DEN)



NEJNOVĚJŠÍ SOUPRAVA METRA SÉRIE 7000 BYLA V LÉTĚ 2023 UVEDENA DO PROVOZU NA LINCE L3

SKLENĚNÁ BOTANICKÁ ZAHRADA



Druhý ročník výstavy **Křišťálová zahrada** lze navštívit až do 15. února 2026 v prostorách botanické zahrady v Troji. Výstava nabízí nové objekty vytvořené přímo pro prostory botanické zahrady i objekty, které si v prvním ročníku získaly největší oblibu. Návštěvníci se mohou opět těšit na fantastní instalace, barevné skleněné květy i plastiky ze světa zvířat, které vyniknou v kontrastu se zimní krajinou. Najít zde můžete jak ve skle vyvedené ohrožené druhy rostlin v rámci tematické expozice Archa Krystalika, tak i rozkvetlou skleněnou skalku s narcisy, modřenci či tulipány, to vše doplněno například orlem či plameňáky. Svě místo tu mají rovněž díla podle návrhů talentovaných studentů Střední uměleckopřemyslové školy sklářské v Kamenickém Šenově, videomapping a prvky digitálního umění studentů UMPRUM nebo podkresující hudební doprovod v podání Prague Philharmonia.

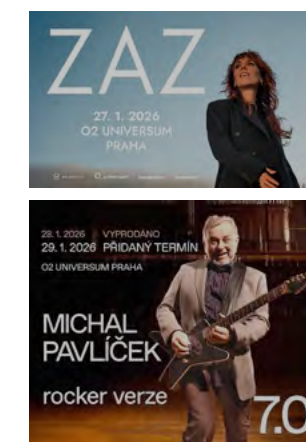
JAK NÁS PÁRA ROZPOHYBOVALA

Národní technické muzeum nabízí možnost navštívit výstavu **Co stvořilo železnici, co stvořila železnice**, jež je v podstatě jednou ze součástí akcí k Roku evropské železnice. Výstava se snaží originálním způsobem prezentovat příběh kolejové dopravy jako jednoho z klíčových faktorů proměny světa. Ukazuje zrod železnice a prapočky kolejové dopravy i „zlatý věk“ našich drah v období monarchie, ale není pojata přímo historicky ani chronologicky. Její jádro tvoří jednak rozmanité autentické exponáty, jednak dnes už historické modely kolejových vozidel nebo jejich částí. Návštěvníci zde mohou vidět originální exponáty z počátku provozu prvních drah na našem území a mohou si také třeba zahrát na výpravčího na plně interaktivním exponátu autentického stavědlového přístroje z železniční stanice nebo zkusit napsat zprávu Morseovou abecedou.



FRANCOUZSKÉ OZVĚNY A KYTAROVÉ RIFFY

Jaké jsou jedny z prvních připravovaných koncertů roku 2026? Pokud se podíváme kupříkladu do programu O2 Universum, můžeme se zastavit třeba u úterý 27. ledna, kdy k nám v rámci svého aktuálního UK & Europe Tour zavítá francouzská zpěvačka **ZAZ**. Za sebou má úspěšné koncerty po celém světě (od Latinské Ameriky až po Japonsko), v Praze se poprvé představila už v roce 2014 a své vystoupení plně pozitivní energie a repertoáru kombinujícího vlivy šansonu, popu, jazzu i world music nabídne fanouškům i letos.



Navázat můžeme hned ve dvou dalších dnech (tedy 28. a 29. ledna), kdy bude tou hlavní postavou na pódiu jedna z ikon domácích (nejen) rockové kytary **Michal Pavlíček**. Svě nadcházející sedmdesátiny se rozhodl oslavit dvojicí koncertů s muzikou kapel a projektů, jimiž za dobu své hudební kariéry prošel, a s nejrůznějšími hosty a gratulanty. Plánováno je, že v prvním večeru se po jeho boku objeví Bára Basiková, Michael Kocáb, Kamil Střihavka, Ota Balage, Monika Načeva nebo Vilém Čok. O den později například Zuzana Michnová, Robert Kodým, Roman Holý, Matěj Ruppert nebo Robert Křesťan.

ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději do **neděle 8. února 2026** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno i s diakritikou). Dva vylosování výherci získají publikace z redakční knihovničky.

Odpověď na otázku kvízu z DP kontaktu č. 12 zněla: **Ringhoffer v Liberci zacinkal naposledy**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován František Masopust a Jaroslav Hübner, kteří získávají upomínkové předměty ke 150. výročí pražské MHD.

UPOZORNĚNÍ odd. Daně: „V případě výhry zaměstnancem Dopravního podniku hl. m. Prahy je tento povinen dle příslušné interní normy oznámit takovou skutečnost útvaru 400580 neprodleně po jejím obdržení. Důvodem jsou daňové povinnosti. Pokud tak neučiní, vystavuje se výherce případnému riziku negativních pracovních důsledků.“

FOTO KVÍZ



KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Devadesátiny ponorek

// Ve snaze zrychlit a modernizovat tramvajovou dopravu přešli Elektrické podniky v polovině třicátých let od tradičních obousměrných motorových vozů na jednosměrné s usměrněným pohybem cestujících, hydraulicky ovládanými dveřmi a sníženou přední nástupní plošinou. Tyto vozy známé jako ponorky vyjely do pravidelného provozu 21. ledna 1936 na lince 1. Koncepce těchto tramvají byla inspirována především americkými jednosměrnými vozy(dokončení v tajence). Až do roku 1942 jich bylo v Praze zařazeno celkem 64.

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději do **neděle 8. února 2026** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: KŘÍŽOVKA; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá brašnu s povinnou výbavou do auta, druhý stojan na uskladnění 4 disků s pneumatikami.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 12/2025 zněla: Petřínské sady, Hřebenka. Vysokotlakou myčku Hecht získává: **Richard Bílek** a stmívatelnou stolní lampičku Solight **Josef Špinka**. Blahopřejeme.

UPOZORNĚNÍ odd. Daně: „V případě výhry zaměstnancem Dopravního podniku hl. m. Prahy je tento povinen dle příslušné interní normy oznámit takovou skutečnost útvaru 400580 neprodleně po jejím obdržení. Důvodem jsou daňové povinnosti. Pokud tak neučiní, vystavuje se výherce případnému riziku negativních pracovněprávních důsledků.“

CENY PRO VÝHERCE:

Brašna s povinnou výbavou

Textilní brašna Compass obsahuje kompletní povinnou výbavu pro silniční vozidla dle vyhlášky 216/2010 Sb. Uvnitř na zip uzavíratelné tašky se nachází tažné lano, výstražný trojúhelník a autolekárníčka. Pásky suchého zipu pro snadné a pevné přichycení v zavazadlovém prostoru najdete na spodní a zadní straně brašny.



Stojan na pneumatiky

Stojan na pneumatiky Vapal je praktický pomocník pro uskladnění zimních nebo letních pneumatik do velikosti 17". Skládá se z křížové základny, dlouhé tyče a plastových držáků. Stojan se vyznačuje velmi jednoduchou montáží bez použití nářadí. Je určen pro 4 ks disků s pneumatikami do šířky až 225 mm.



ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP



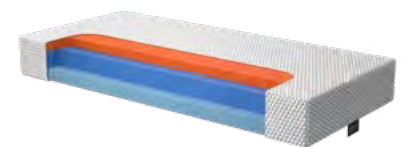
Na vašich chodidlech stojí celé vaše já

- Sleva 25 % na vložky do obuvi, prostředky pro péči o obuv a oděv značky Pedag
- Patentované ortopedické vložky, ručně vyráběné v Německu
- Více informací na: www.pedag.cz
- Slevový kód naleznete na intranetu



Dopřejte si kvalitní spánek

- Sleva 25 % na všechny produkty značky USNU
- Prodejna: USNU nové spaní, s.r.o., Prosecká 843/99, Praha 9 – Prosek
- Více informací na: www.usnu.cz
- Slevový kód naleznete na intranetu



Proč si věci kupovat, když si je můžete půjčit?



- Sleva 10 % do půjčovny fitness strojů od Picofit
- Největší fitness půjčovna v ČR se zaměřením na domácí fitness stroje
- Více informací na: pujcovnafitness.cz
- Slevový kód naleznete na intranetu

Nakupujte výhodně

- Výhodnější ceny na celý sortiment v Planeo
- Členství zdarma bez závazků, speciální akce jen pro členy
- Návod, jak získat Planeo benefit, najdete na intranetu
- Registrace na www.planeo.cz/registrace – kód naleznete na intranetu



Zažijte výjimečný odpočinek uprostřed čisté přírody Vysočiny



- Adresa: Resort Svatá Kateřina, Svatá Kateřina 327, 394 64 Počátky

- Sleva 10 % na pobytové balíčky a 20 % sleva na vyšetření ajúrvédským lékařem
- Slevu získáte po předložení zaměstnaneckého průkazu nebo odesláním rezervace z firemního e-mailu
- Více informací na: www.katerinaresort.cz

Pečujte o své zdraví

- Sleva 10 % na produkty značky Avanso
- Kvalitní potravinové doplňky, výborná vstřebatelnost, nadčasová technologie
- Více informací na: www.avanso.cz
- Slevový kód naleznete na intranetu



	VRŠEK MÍST- NOSTI	TUŽBA	OBCHOD PRO KUTILY	FR. ZÁPOR	ASUSKÝ SOKOL	KÓD TOKELAU	OSLÍ HYKÁNÍ		NĚM. HVĚZDA	ANGL. OVES	NÁŠ ARCHI- TEKT	CELIST- VOST	HRÁČ TENISU	LATIN. ALE	NÁHLE	ÉRA	
MARODITI								SYSTÉM									
PENĚ- ŽENKA								FRAN- COUZSKÝ DESTIČKA LATINSKÁ PŘEDLOŽKA									
ZŘÍCE- NINA						KÓD ŠPANĚL- SKA	ČLEN KON- GREGACE TELEFONNÍ ZKRATKA								OZNAČENÍ ZÁCHODKU (LID.)		
OLYMPIJ- SKÉ HRY			RYPANĚ	1. DÍL TAJENKY HORA NA ŠUMAVĚ						JÍZDOU ZDOLAT	ZN. TITANU ČÁST ROSTLINY				ZN. MANGANU POSILU- JÍCÍ LÉKY		
ZELENÝ AREÁL					KATALEP- SIE										NÁSTRAHY	SÚL KYSELIN OCTOVÉ	
	ŽENSKÉ JMÉNO (29.7.)	CHEM. ZN. YTERBIA VÝSLEDEK ZÁPASU			ZN. POLONIA TATRANSKÝ NÁRODNÍ PARK		SPOL. TANEC 60. LET	BEZPEČ- NOST CIZÍ ŽENSKÉ JMÉNO									
VYKO- NÁVAT ODPLATU							VĚZEŇ										
VLK Z KNIHY DŽUNGLE						OSOBNÍ ZAJÍMENO	2. DÍL TAJENKY DRUŽEŽ					ČIN. MIRA NA RYŽI	UMÍNĚNÝ ZÁPOR ODLIŠNÍ (SLOVEN- SKY)				
PÍSMENO ŘECKÉ ABECEDY			PLOŠNÁ MIRA	FINSKÁ ELEKTRO- NIKA (ZN.) HOVOROVÝ SOUHLAS						SPZ ÚSTÍ NAD ORLÍČÍ	PÍPÁT ŘÍMSKÝCH 1500						
ŘÍMSKÝ CÍSAŘ									TVRDO- ŠUNÁ								
LETIŠTĚ									SUNDA- VAT								

Výherce nemá na cenu právní nárok. Uvedené ceny mohou být nahrazeny adekvátním výrobkem či službou. Redakce ceny nezasílá, výherce si je vyzvedne v sídle DPP.

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

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

#studujspsd

www.sps-dopravni.cz



Pozor, termín pro podání přihlášek se blíží



1. kolo přijímacího řízení ke studiu oborů s maturitou a s výučním listem od 1. 9. 2026

Přihlášky přijímáme od 1. 2. do 20. 2. 2026

Opět otevíráme dálkové nástavbové studium s maturitou pro uchazeče s výučním listem.

Zkrácené studium oboru Elektrikář a Automechanik pro získání dalšího výučního listu.

Informace poskytne studijní oddělení
Střední průmyslové školy dopravní, a.s.
Tel.: 771286436 nebo
e-mail: studijnioddeleni@sps-dopravni.cz

**STŘEDNÍ
PRŮMYSLOVÁ
ŠKOLA
DOPRAVNÍ**



#pracujvdpp

www.dpp.cz

