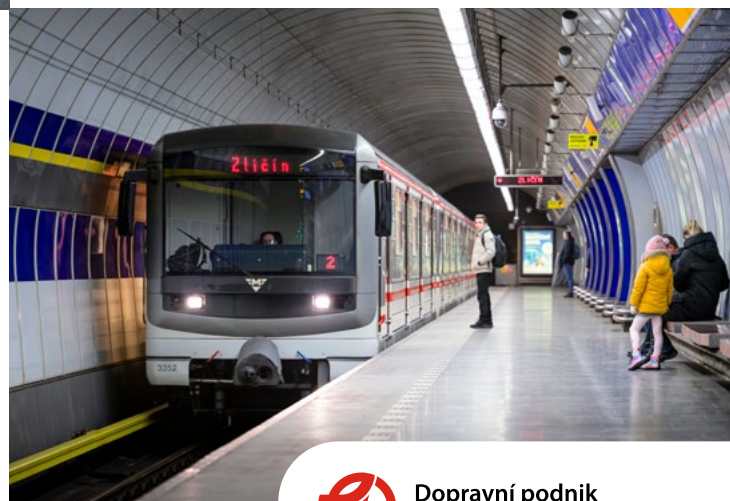




**JÍZDNÍ ŘÁD  
DOPRAVNÍHO PODNIKU  
PRO ROK 2026**





# ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP



Prahu udržujete v pohybu vy,  
vaše tělo udržujeme v pohybu my

- FYZIOklinika je moderní zdravotnické zařízení zaměřené na prevenci a léčbu bolestí pohybového aparátu, využívající nejúčinnější přístrojové vybavení, špičkovou fyzioterapii

- Široký výběr služeb od masáží, lymfodrenáže až po estetiku, kosmetiku, skupinová cvičení, regenerace a hojení ran

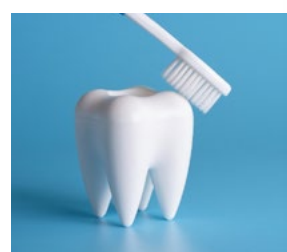
- 10% slevu lze uplatnit po předložení zaměstnaneckého průkazu na recepci

- Více informací na: [www.fyzioklinika.cz](http://www.fyzioklinika.cz)



## Dentální hygiena

- Medical Zone nabízí okamžitou registraci nových pacientů
- Uzavřené smlouvy se zdravotními pojišťovnami
- Více informací na: [www.medicalzone.cz](http://www.medicalzone.cz)
- Klinika se nachází v Praze 8, dobře dostupná MHD



## Život v pohybu



- Sleva 20 % na sportovní vybavení – běžecké, na triatlon, na plavání, sportovní výživu a mnohé další

- Pro uplatnění slevy je nutné mít založený účet online, kde je možné uvést slevový kód, který je dostupný na intranetu

- Více informací na: [www.triexpert.cz](http://www.triexpert.cz)

## Spojujeme amatéry a profesionály

- Sleva 20 % na startovné na Road Stage Series (Orlické hory, Dolní Morava, Hradec Králové)

- Road Stage je silniční cyklistický seriál pro každého nadšeného cyklistu

- Hlavní roli hrají amatérští jezdci, kteří si mohou užít profesionální zabezpečení a atmosféru závodu v kategorii UCI

- Více informací na: [www.roadstage.cz](http://www.roadstage.cz)

- Slevový kód naleznete na intranetu



Zažij atmosféru Tour de France.  
Na vlastní kůži. V České republice



- Sleva 20 % na startovné na L'Etape na kopcovitou a rovinatou etapu

- Více informací na: [www.letapeczech.cz](http://www.letapeczech.cz)

- Slevový kód naleznete na intranetu

## Biodomov

- Sleva ve výši 10 % na nákup v kamenných prodejnách biopotravin, ekologické drogerie a přírodní kosmetiky Biodomov a Bezobalový Biodomov v nadzemní nákupní pasáži metra Ládví

- Více informací na: [www.biodomov.cz](http://www.biodomov.cz)

- Pro získání slevy předložte zaměstnanecký průkaz



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.

**DP**  
kontakt

## OBSAH 2/2026

### AKTUÁLNĚ

4-5

### AKCE

6-7 NA WALTROVKU DOJEL PRVNÍ  
TROLEJBUS

### KALENDÁRIUM

8-10 CO NÁS LETOS ČEKÁ ANEB DPP  
V ROCE 2026

### PEL-MEL

11 NOVINKY Z DOPRAVNÍHO  
SVĚTA

### PORTRÉT

12-13 KDYŽ MĚ STROJVEDOUČÍ  
POZNÁ, ZAMÁVÁ NA MĚ

### BEZPEČNOST

14-17 STATISTICKÉ SLEDOVÁNÍ  
UDÁLOSTÍ A JEHO  
DLUHODOBÝ VÝZNAM

### VZDĚLÁVÁNÍ

18 ZAČÍNÁ PŘIJÍMAČKOVÝ  
MARATON

### #STUDUJSPSD

19 AUTOTRONIK

### STATISTIKA

20-21 AUTOBUSOVÝ A TROLEJBUSOVÝ  
ROK 2025

### PREFERENCE MHD

22-25 PREFERENCE TRAMVAJÍ 2025  
VE ZNAMENÍ VYLEPŠOVÁNÍ

### VZPOMÍNKA

26-27 VZPOMÍNÁNÍ NA JANA  
UNGRMANA

### PO STOPÁCH

28-29 OHLÉDNUTÍ ZA TRAMVAJOVOU  
TRATÍ NA RYŠÁNKU

### LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

30-33 UMĚNÍ V METRU  
NA WEHRHAHNLINE

### CESTA KE ZDRAVÍ

34-35 NEZANEDBÁVEJTE PREVENCI

### KALEIDOSKOP

36-37 PRAŽSKÁ DOPRAVNÍ VÝROČÍ

### ZÁBAVA

38

### KULTURA/KVÍZ

39

Foto na titulní straně: Petr Hejna a Václav Holíč

### 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](mailto:internikomunikace@dpp.cz)

Šéfredaktor: Petr Ludvíček. Zástupce šéfredaktora: 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 Láska, Robert Mara, Tomáš Párys, Milan Slezák,  
Jan Štojdil a Jakub Zatloukal

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s. r. o.

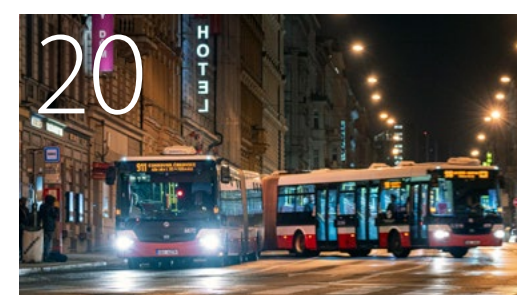
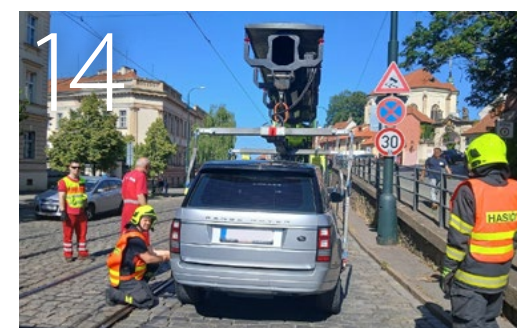
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 26. 1. 2026

NEPRODEJNÉ

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

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







## Zvláštní vlak do Drážďan

Dne 20. prosince 2025 uspořádala ZOOS DP-ED ve spolupráci se společností Valenta Rail opět po roce zájezd do vánočních Drážďan. Byl vypraven zvláštní vlak Praha Hl. n. – Dresden Hbf. a zpět v retro stylu v čele s moderní lokomotivou Vectron. K sestavení takové soupravy bylo nutno zapůjčit vozidla z Prahy, Děčína, Brna a Bohumína a nejspíš už nikdy nepůjde takové složení vlaku zopakovat, vlak byl složen z vozů 3x A + 1x BDs + 5x B. V Drážďanech byla možnost nákupů, návštěvy vyhlášených vánočních trhů plných dobrot a část účastníků volila návštěvu muzeí, především pak muzea dopravního. Pro milovníky cestování retro dopravními prostředky a nejen pro ně máme dobrou zprávu – další zájezdy má naše odborová organizace v jednání. (alt)

## Aktuálně z Petřína

Rekonstrukce tělesa lanové dráhy Petřín má za sebou další milník. Byly dokončeny všechny podkladové betonové vrstvy i definitivní povrchové betonové desky na celé trati, tj. v délce zhruba půl kilometru. Začátkem února začala zároveň pokládka nové kolejové konstrukce v Abtově výhybně, což je jeden z posledních úseků, kde kolejnice zatím ještě nebyly. Celou kolejovou konstrukci Abtovy výhybny vyrobila společnost Pražská strojírna, samotnou pokládku realizuje společnost Hans Wendel a rekonstrukci dráhy Metrostav DIZ. Pokládka konstrukce v Abtově výhybně bude trvat zhruba do poloviny března. Po rozložení jednotlivých dílů konstrukce následuje práce geodetů, kteří díly přesně zaměří. V dalším kroku dojde k upevnění celků do definitivní polohy. Posledním úkolem tak zbývá položit kolejnice na novou ocelovou konstrukci v obou stanicích lanovky. První únorový víkend dorazily ze Švýcarska první komponenty budoucího řídicího a pohonného systému LD Petřín. V mezičase ve Švýcarsku ve výrobních závodech concernu Doppelmayr – Garaventa finišuje výroba obou nových vozů petřínské lanovky. (ds)

## A jedeme dál s Pěveckým sborem DPP

V sobotu 4. ledna 2026 se v kostele sv. Prokopa na Žižkově konal tradiční vánoční koncert Pěveckého sboru Dopravního podniku. Pod vedením sbormistra Lukáše Janírka sbor zazpíval především vánoční koledy a skladby od českých i zahraničních autorů. Za doprovodu smyčcového orchestru, flétny a trumpetů zazněly ale také skladby duchovní. Koncert byl příjemným zpestřením končího svátečního období a sboristé svými výkony potěšili přítomné posluchače, kteří v kostele zaplnili všechny lavice. Vystoupení bylo doplněno krátkým slovem sbormistra, který přiblížil historii některých skladeb a poděkoval jak členům sboru a muzikantům za jejich snahu a výkony, tak i posluchačům za jejich podporu v podobě dlouhého potlesku na závěr koncertu. Sbor si tentokrát pro diváky připravil malé překvapení, kdy na závěr koncertu sboristé venku před kostelem zazpívali ještě dvě skladby z českých pohádek včetně lehké pohybové choreografie. (dv; šp)

## AKTUÁLNĚ

## Ze zasedání představenstva DPP

Ke svému letošnímu druhému zasedání se představenstvo DPP sešlo v úterý 20. ledna, aby projednalo mj. aktualizaci směrnice Program předcházení trestné činnosti ze strany DPP a rizik z ní vyplývajících, dále plán interního auditu a investiční plán na rok 2026, průzkum MHD 2025, také informace o Smart City a inovativních projektech DPP a Strategii DPP na období 2026–2050. V úterý 3. února 2026 se představenstvo sešlo na svém třetím zasedání a projednalo mj. následující body: zahájení kolektivního vyjednávání o návrhu Kolektivní smlouvy DPP na rok 2027 a roky následující, informace ke stavbě trasy I.D metra, zprávu o stavu systému řízení shody (CMS) za období roku 2025, jmenování manažera a architekta kybernetické bezpečnosti a aktualizaci vnitřní normy Protikorupční program. (red)

## Zahájení procesu KOLEKTIVNÍHO VYJEDNÁVÁNÍ

Dne 19. března 2026 bude zahájeno kolektivní vyjednávání o nové Kolektivní smlouvě Dopravního podniku na rok 2027 a roky následující. Odborové organizace předložily návrh kolektivní smlouvy 22. ledna 2026, čímž byl oficiálně spuštěn proces vyjednávání v souladu se zákonem o kolektivním vyjednávání. Zaměstnanci mají podle § 25 odst. 3 zákoníku práce právo být o průběhu informováni a předkládat své podněty. Pro zaslání námětů a připomínek slouží e-mailová adresa kv@dpp.cz, na kterou můžete kdykoli zaslat své návrhy týkající se podmínek budoucí kolektivní smlouvy. (gj)

## Dotace na vozy a infrastrukturu

Jak na nákup prvních dvaceti tramvají Škoda 52T, tak na nákup dvaceti velkokapacitních tříčlánkových trolejbusů Škoda-Solaris 24M přispěly dotace EU z Národního plánu obnovy celkovou částkou 1,7 miliardy korun bez DPH. Další dotace ve výši 1,2 miliardy korun z Národního plánu obnovy směřují na výstavbu infrastruktury pěti trolejbusových tratí. Na konci minulého roku získal DPP schválení dalších dotací EU v celkové výši 3,7 miliardy korun z Modernizačního fondu z programu TRANSGov, které dopravní podnik využije na spolufinancování již objednaných vozů i nákup nových tramvají, bateriových trolejbusů či elektrobuses. To DPP umožnilo objednat dalších 31 tramvají Škoda 52T, které do Prahy dorazí v roce 2027. Jen pro úplnost dodejme, že poslední, dvacátý vůz ev. č. 9520 z první dodávky vozů vypravil DPP do provozu s cestujícími 14. prosince 2025 na lince 8. (red)

## AKTUÁLNĚ

## Ocenění za spolupráci s Fakultou dopravní ČVUT

Dne 28. ledna 2026 udělil v Betlémské kapli děkan Fakulty dopravní ČVUT v Praze Ondřej Příbyl řediteli Střední průmyslové školy dopravní Lukáši Sobotkovi Medaili prof. F. J. Gerstnera za významné zásluhy o rozvoj fakulty. Ocenění je vyjádřením uznání za dlouhodobou a systematickou spolupráci mezi SPŠD a Fakultou dopravní ČVUT. Spolupráce má konkrétní a reálné výstupy – od zapojení školy do odborných projektů a popularizace technických oborů, přes účast studentů na odborných akcích fakulty, až po návaznost studia a podporu žáků při jejich dalším vzdělávání. Nejde tak pouze o formální partnerství, ale o aktivní propojení středního a vysokoškolského vzdělávání, které přináší přímý přínos studentům, pedagogům i oběma institucím. Udělené ocenění potvrzuje, že tato spolupráce má smysl a dlouhodobou hodnotu. (mf)



Foto: ČVUT – Lucas Kozel

## Další kurz angličtiny pro řidiče garáže Řepy



Foto: Jana Čermáková

V období od října 2025 do ledna 2026 zajistilo odd. Rozvojové programy v prostorách garáže Řepy další z konverzačních kurzů anglického jazyka pro vybrané řidiče autobusů, kteří obsluhují linky se zvýšeným počtem zahraničních cestujících. Výuka byla i v tomto případě zaměřena na obvyklé komunikační situace, s nimiž se řidiči setkávají při své práci. Po úspěšném absolvování kurzu obdrželi účastníci osvědčení i praktickou pomůcku s nejčastěji využívanými frázemi. I tento kurz byl účastníky velmi dobře hodnocen a opět potvrdil smysl jazykového vzdělávání v provozní praxi. Poděkování za spolupráci patří vedoucímu garáže Řepy Hanušovi Kovárníkovi, všem zapojeným řidičům za snahu o osobní růst a lektorce Marii Brynych z jazykové školy Sentia za profesionální vedení kurzu. (jč)

## OPRAVA MOSTU HŮRKA – LUŽINY

DPP koncem ledna vypsalo veřejnou zakázku na zhotovitele opravy mostu č. 15 Hůrka – Lužiny, který je součástí trasy B pražského metra. Zahájení samotných prací bude záviset na dokončení veřejné zakázky a výběru zhotovitele, v ideálním případě začne během letošních letních prázdnin. Plánované opravy vycházejí z pravidelných mostních prohlídek, které DPP provádí v souladu s platnými normami, dále z několika diagnostických průzkumů a z výsledků zátěžové zkoušky, která na mostě proběhla na podzim roku 2022 a jejíž průběh jste si mohli přečíst v prosincovém vydání našeho časopisu v roce 2022. Zátěžová zkouška byla realizována ve spolupráci s Kloknerovým ústavem ČVUT v Praze a Fakultou stavební ČVUT v Praze. Na základě těchto kontrol a průzkumů byla stanovena nezbytná technická opatření k zajištění dlouhodobého bezpečného provozu mostního objektu.

Oprava mostu se bude týkat zejména:

- poškozených svarů nosné konstrukce,
- pláště tubusu včetně výměny oken a těsnění,
- opravy protikorozi ochrany nosné konstrukce,
- opláštění a mostních ložisek.

Dále dojde k výměně poškozených panelů hlukové izolace a doplnění chybějící izolace, opravě a doplnění příčných svodů odvodnění v mostě a k celoplošné sanaci povrchů opěr a pilířů, a to včetně ramp na obou stranách mostu. Stavební práce budou probíhat za provozu metra, případně v rámci nočních provozních výluk, a jejich realizace je proto plánována na období přibližně necelých dvou let. Předpokládané náklady na opravu mostu činí 120 milionů korun bez DPH. (ds)

## Pražská doprava v reportážích



Reprofoto: Česká televize

Hned trojici zajímavých reportáží o DPP přinesla lednová vydání pořadu Z Metropole v České televizi. Vydání z 3. ledna přináší krátkou reportáž o aktuální podobě metra se sumářem mimořádných událostí a výluk, které provoz v pražském podzemí minulý rok omezily. Zajímavější zpravodajský příspěvek však přineslo vydání ze 17. ledna. Dvouminutová reportáž o tlačítkách nouzového zastavení vlaku informuje o existenci těchto tlačítek a jejich umístění, ale také o jejich statistice. Poslední lednový díl z 30. ledna přinesl naopak reportáž o černých pasažérech, kterých v Praze pomalu ubývá. Český rozhlas Střední Čechy, respektive jeho rubrika Středočeská mozaika, přinesl v lednu pětidílný seriál o celkové délce téměř 15 minut pojednávající o provozu nových tramvají Škoda 52T v Praze. Celým audioseriálem provází reportér Tomáš Kopáčka, jenž společně se zaměstnanci DPP představuje nejen samotný vývoj tramvaje, ale i první ranní výjezd z vozovny, technickou kontrolu a samozřejmě názory cestujících. Seriál je možné si pustit i v aplikaci mujrozhlás. (zb)



Text a foto: Zdeněk Bek



I V SAMOTNÉM TERMINÁLU NA KNÍŽECÍ DOŠLO KE ZKOUŠCE JEDNOHO ZE SEDMI NABÍJECÍCH STÁNÍ

# NA WALTROVKU DOJEL PRVNÍ TROLEJBUS



Trolejová zkouška  
v úseku Na Knížecí  
– U Waltrovky  
na Youtube kanálu  
DPP

PŘESTOŽE WALTROVA TOVÁRNA NA AUTOMOBILY A LETECKÉ MOTORY V PRAŽSKÝCH JINONICÍCH JIŽ DÁVNO NEEXISTUJE A NA JEJÍM MÍSTĚ DNES STOJÍ MODERNÍ ČTVRŤ, NÁZEV SI LOKALITA PONECHALA. A PRÁVĚ OBYVATELÉ TÉTO ČÁSTI PRAHY A OKOLÍ SE JÍZDAMI DOČKALI UJIŠTĚNÍ, ŽE PLNOHODNOTNÝ PROVOZ TROLEJBUSOVÉ LINKY 52 V ÚSEKU NA KNÍŽECÍ – U WALTROVKY – JINONICE SE RYCHLE BLÍŽÍ.

Ve středu 14. ledna 2026 byly ve 12:20 natrojením v zastávce Santoška zahájeny první zkušební jízdy trolejbusu v úseku, který provoz těchto vozidel nepamatuje od roku 1969. Úsek dlouhý lehce přes dva kilometry projel služební trolejbus Škoda 24Tr ev. č. 508 poprvé tam i zpět pomalou rychlostí (přibližně 15 km/h) a podruhé běžnou rychlostí. V průběhu první jízdy trolejbus následoval trolejový montážní vůz společnosti Elektroline,

V ZASTÁVCE  
SANTOŠKA  
DOŠLO  
K NATROJENÍ  
TROLEJBUSU



kteřá prováděla instalaci stožárů a trakčního vedení.

Jak názorně předvádí video umístěné na podnikových sociálních sítích, pracovníci DPP z plošiny pozorovali jak stav trolejí, tak chování sběračů. Krátce před 13:30 byly zkušební jízdy ukončeny v zastávce Na Knížecí. S blížícím se jarním datem zahájení provozu si jistě o této trati řekneme v některém z příštích čísel více informací.

ZASTÁVKA WALTROVKA  
A UKONČENÍ PRVNÍ JÍZDY



ULICE NA VÁCLAVCE  
A PRVNÍ TROLEJBUS  
PŘED VCELKU ZNÁMOU  
SECESNÍ VILOU HELENKA  
Z ROKU 1903



TROLEJBUS MÍŘÍ OD ZASTÁVKY SANTOŠKA  
NAHORU NA WALTROVKU

STOUPÁNÍ V PEROUTKOVÉ ULICI DOSAHUJE SKLONU AŽ 9 %.  
NA FOTOGRAFII TROLEJBUS UŽ TĚMĚR NA VRCHOLU KOPCE,  
BLÍŽÍCÍ SE K ZASTÁVCE MALVAZINKY





Text: Daniel Šabík a Zdeněk Bek  
Ilustrační foto: Petr Hejma a Václav Holíč



# CO NÁS LETOS ČEKÁ ANEB DPP V ROCE 2026

PŘINÁŠÍME  
STRUČNÝ VÝBĚR  
Z NEJVYZNÁMNĚJŠÍCH  
AKCÍ A UDÁLOSTÍ  
PLÁNOVANÝCH,  
RESPEKTIVE  
OČEKÁVANÝCH  
V LETOŠNÍM ROCE.

## KORPORÁTNÍ

- Kolektivní vyjednávání o nové Kolektivní smlouvě a mzdovém předpisu pro rok 2027 a následující
- Realizace oslav 90 let trolejbusů v Praze a 135 let lanové dráhy Petřín

## VOZIDLA

### Autobusy:

- Dodání 30 kloubových autobusů Iveco Urbanway 18M Hybrid a 40 naftových kloubových autobusů Iveco Streetway 18M
- Pro linku Airport Express dodání čtyř třínápravových autobusů Iveco Crossway LE 14,5M

- Pro nezbytnou obnovu vozového parku v letech 2027–2031 vypsání veřejných zakázek na dodavatele a uzavření rámcové smlouvy až na 200 hybridních nebo dieselových autobusů typu Standard a až 250 kloubových hybridních nebo naftových vozidel

### Elektrobusy:

- Dodání 14 kusů v loňském roce objednaných elektrobusů SOR ENS 12 a jejich postupné nasazení do pravidelného provozu
- V rámci obnovy vozového parku vozidel typu Midibus vypsání veřejné zakázky na dodavatele a uzavření rámcové smlouvy až na 40 elektrobusů a až 40 dieselových autobusů tohoto typu

### Trolejbusy:

- Dokončení homologace trolejbusu Bozankaya SNG 12T a schválení tohoto typu Drážním úřadem ČR pro provoz v ČR
- Dodání všech 30 v loňském objednaných trolejbusů Bozankaya SNG 12T do garáže Řepy a jejich postupné nasazení do provozu na linkách 51, 52 a 53 v rámci elektrifikace autobusových linek 131, 137 a 176
- Zahájení pravidelného provozu čtyř trolejbusů SOR TNS 12
- Vypsání veřejné zakázky na dodavatele a uzavření rámcové smlouvy na další standardní a kloubové trolejbusy

### Tramvaje:

- Dodání a zařazení do provozu dalších 20 tramvají Škoda 52T, jejichž výroba již probíhá. V prosinci 2025 DPP objednal dalších 31 tramvají, které budou dodány během roku 2027. Všechny 51 aktuálně objednaných tramvají bude spolufinancováno z dotací Evropské unie z Modernizačního fondu TRANSgov



- Dokončení rekonstrukce 12 tramvají typu T3R.P na T3R.PLF (tzv. wany) a tří tramvají KT8D5.RN2P
- Realizace projektu doklimatizací do tramvají Škoda 15T

### PROVOZ

- Změna linkového vedení vybraných autobusových (118, 124, 196, 197, 901, 914) a tramvajových (20 a 21) linek v souvislosti se zahájením provozu na Dvorském mostě
- Obnovení Infocentra ve vestibulu stanice metra Muzeum

## TROLEJBUSOVÁ INFRASTRUKTURA

- Dokončení výstavby napájecí a nabíjecí infrastruktury a zprovoznění tří nových trolejbusových tratí v rámci elektrifikace vybraných autobusových linek: Hradčanská – Bořislavka (linka 51, dosavadní autobusová linka 131), Na Knížecí – U Waltrovky – Jinonice (linka 52, dosavadní autobusová linka 137), Karlovo náměstí – Stadion Strahov (linka 53, dosavadní autobusová linka 176)
- Získání povolení záměru elektrifikace autobusové linky 191

## TRAMVAJOVÁ INFRASTRUKTURA

### Novostavby:

- Pokračování výstavby nových tramvajových tratí: Václavské náměstí, Muzeum a Počernická. Ve všech třech případech je zahájení provozu na nich plánováno v roce 2027
- Dokončení veřejných zakázek na zhotovitele staveb nových tramvajových tratí: Olšanská – Habrová, Malovanka – Strahov a Libuš – Nové Dvory a zahájení jejich výstavby
- Výstavba a zprovoznění nové společné zastávky Hodkovičky pro tramvajové a autobusové spoje v trase KoMoKo v ulici Modřanská u křižovatky ulic Mezi Vodami a Šífařská

### Opravy a rekonstrukce:

- OTT Národní, Podbabská – obřítiště Podbaba
- Repanelizace TT Klapkova (úsek Zenklova – Střelnická) a TT Chodovská (přejezd Spořilov)
- RTT Mariánské hradby, Jana Želivského sever a EOv obřítiště Spojovací
- Pokračování v rekonstrukci podpěr ve vozovně Žižkov
- Vysoutěžení projektanta a zahájení projekčních prací na rekonstrukci Opravny tramvají





Vizualizace: Anna Marešová designers

## LANOVÉ DRÁHY

### Petřín:

- Dokončení kompletní rekonstrukce tělesa lanové dráhy
- Dokončení výroby dvou nových vozů lanové dráhy a jejich převoz do Prahy
- Osazení nových vozů na zrekonstruovanou trať, jejich oživení a testovací jízdy bez cestujících
- Zahájení zkušební provozu s cestujícími

### Zoologická zahrada hl. m. Prahy:

- Převážení 10 miliontého cestujícího na lanové dráze v ZOO

## METRO

### Vlaky:

- Pokračování veřejné zakázky Vlaky a dopravní systém Automatizace linky C a nové linky I.D
- Probíhající projekt přípravy technologických úprav souprav typu M1 souvisejících s jejich budoucím smíšeným provozem s nově automatizovaným dopravním systémem na lince C a s jejich následným vymístěním z linky C na jinou linku
- Ukončení provozu souprav 81-71M s původním ruským zabezpečovacím zařízením ARS na lince B
- Pokračování oprav R5 u souprav typu 81-71M – oprav garantujících prodloužení životnosti souprav

### Novostavby:

- Pokračování výstavby prvního úseku metra D Pankrác – Olbrachtova s předpokladem dokončení ražeb na tomto úseku
- Pokračování budování bezbariérového zpřístupnění stanice metra Flora
- Vypsání veřejné zakázky na zhotovitele bezbariérového zpřístupnění stanic metra Rajská zahrada a Strašnická
- Příprava dokumentace a zajištění záměru dalších projektů bezbariérového zpřístupnění stanic metra: Pražského

povstání, Vyšehrad, Křižíkova, Invalidovna a Českomoravská.

### Opravy a rekonstrukce:

- Dokončení kompletní modernizace stanice metra Českomoravská a její uvedení do provozu
- Dokončení rekonstrukce stropní desky nad stanicí metra Florenc C
- Provedení kompletní modernizace stanice Flora včetně výměny eskalátorů a rekonstrukce elektrorozvodny
- Zahájení přípravných prací na kompletní modernizaci stanice metra Hradčanská
- Vysoutěžení zhotovitele opravy mostu č. 15 Hůrka – Lužiny a zahájení prací
- Dokončení veřejné zakázky na rekonstrukci



toalet ve stanicích metra Florenc C, Háje, Roztyly a Vyšehrad a zahájení realizace ve stanicích Florenc C a Háje

- Vypsání veřejné zakázky na zhotovitele modernizace depa Zličín včetně vybudování nové čtyřkolejné remízovací haly
- Jarní a podzimní výměna původních dřevěných pražců za betonové na trati C v úsecích Budějovická – Kačerov a Pražského povstání – Pankrác
- Ve dvou etapách realizace výměny původních reléových stavědel za elektronická na trati C ve stanicích v úseku I. P. Pavlova – Vltavská
- Dokončení instalace informačních panelů na odbavovací čáře (IPOČ) ve všech stanicích metra
- Výměna podchodového eskalátoru ve stanici Muzeum C

- Výměna dvou staničních eskalátorů ve stanici Hlavní nádraží
- Dokončení modernizace měnirny a distribuční transformovny ve stanici Náměstí Míru
- Modernizace osvětlení tunelů a silových rozvodů v úseku Jinonice – Nové Butovice
- Zahájení modernizace silnoproudých zařízení měnirny a distribuční transformovny ve stanici Smíchovské nádraží

### DALŠÍ STAVBY

- Dokončení EPC projektů na Centrálním dispečinku, v areálu depa Kačerov, ve vozovně Pankrác a Střešovice

## MUZEUM MHD

- Dokončení výstavby nové výstavní haly pro silniční vozidla a její převzetí
- Vyhlášení veřejné zakázky na dodavatele realizace expozice ve výstavní hale silničních vozidel a její otevření pro veřejnost
- Vyhlášení veřejné zakázky na zpracování projektové dokumentace k přestavbě vstupního objektu do areálu vozovny na návštěvnické centrum Muzea MHD
- Vyhlášení veřejné zakázky na zhotovitele opravy kolejí v halách 2, 3 a 4
- Výstavy „Trolejbusy ve Střešovicích“ a „IV. generace lanové dráhy Petřín“

Přehled akcí aktualizován k 5. únoru 2026



Foto: www.dpchj.cz

## Nové autobusy pro Chomutov a Jirkov

Koncem ledna převzal Dopravní podnik měst Chomutova a Jirkova další dva nové autobusy Solaris Urbino IV. Jedná se o poslední vozy z rámcové smlouvy, kterou DPCHJ uzavřel v červenci 2023 se společností SOLARIS CZECH. V rámci této zakázky obdržel celkem šest moderních autobusů (4 vozy ve verzi 12 metrů a 2 vozy ve verzi 18 metrů). Oba vozy jsou vybaveny diesellovými motory splňujícími přísné emisní normy EURO 6. Do pravidelného provozu s cestujícími budou zařazeny během února 2026. Dodávka těchto vozů představuje další krok v postupné modernizaci vozového parku a zvyšování kvality MHD v Chomutově a Jirkově.



Foto: FB dpmcbas

## Kudy na olympiádu

Olympijský festival oživil České Budějovice. Ať už se rozhodnete fandit našim sportovcům, nebo si chcete sami vyzkoušet některou z olympijských disciplín, není pro dopravu do místa areálu lepší způsob, než využít hned šestici linek městské hromadné dopravy č. 1, 3, 7, 14, 15 a 45. Všechny linky dovezou případné zájemce až k branám jihočeského Výstaviště, kde už nebude bránit nic, co by překáželo účtyhodným sportovním výkonům. Do linek MHD si můžete vzít i příslušné sportovní vybavení, důležité je mít svá spoluzavazadla pod dozorem a nikoho neohrozit. Podrobné informace naleznete na webu www.dpmcb.cz.



Foto: www.dpo.cz

## Nové centrum pro výcvik řidičů

Ostravský dopravní podnik zmodernizoval vzdělávací centrum pro výcvik budoucích řidičů autobusů, trolejbusů a tramvají. Rekonstrukcí prošla celá administrativní budova včetně přístavby, chodníků, inženýrských sítí atd. Součástí areálu je také unikátní tramvajový simulátor, přemístěný z porubské tramvajové vozovny. V rámci výcviku na něm každý zájemce o řízení tramvaje v DPO musí absolvovat až 30 hodin jízdy. V simulátoru je vymodelovaná téměř celá ostravská síť tramvajových tratí, včetně realistického zobrazení města. Zaměstnancům nové vzdělávací centrum nabízí moderněji vybavené učebny, výpravnu nebo jídelnu.



Foto: FB dopravnipodnikmestabrna

## Brno testuje nový elektrobuses

Od konce ledna přibližně po dobu dvou týdnů se v Brně testoval nový elektrobuses Ikarus 120e. Vůz byl nasazený na lince k areálu Nové Zbrojovky. Výběr trasy měl své legislativní i provozní důvody. Vozidlo totiž nebylo vybaveno českými poznávacími značkami ani informačním systémem či informačními panely. Aby však nedošlo ke zmatení cestujících, byl nasazen právě na zvláštní lince pro zaměstnance areálu. Technici brněnského dopravního podniku během provozu sledovali nejen energetickou náročnost, ale i jízdní komfort a spolehlivost všech systémů. Získaná data v budoucnu poslouží jako jeden z materiálů k rozhodování o nákupu nových ekologických vozidel.



Text: Zdeněk Bek  
Foto: Petr Hejna

VE STŘEDU 17. PROSINCE 2025 SE JOSEF REIGL SETKAL S GENERÁLNÍM ŘEDITELEM LADISLAVEM URBÁNKEM, KTERÝ MU PODĚKOVAL ZA JEHO DLOUHOLETOU PRÁCI PRO DOPRAVNÍ PODNIK

# KDYŽ MĚ STROJVEDOUCÍ POZNÁ, ZAMÁVÁ NA MĚ

VE STŘEDU 17. PROSINCE 2025 SE JOSEF REIGL SETKAL S GENERÁLNÍM ŘEDITELEM LADISLAVEM URBÁNKEM, KTERÝ MU PODĚKOVAL ZA JEHO DLOUHOLETOU PRÁCI PRO DOPRAVNÍ PODNIK.

Celým rozhovorem s nestorem vzdělávání pražského metra se táhla věta „hlavně ať to není moc dlouhé“. Když se však lektor zodpovědný za všechny pražské strojvedoucí za posledních téměř čtyřicet let rozpovídal, bylo zřejmé, že toto povídání krátké nebude. Po padesáti dvou letech a jednom měsíci se za Josefem Reiglem zavřely dveře, a že bylo na co vzpomínat.

**Nemohu začít jinak než otázkou, kde to u vás všechno začalo?**

Nastupoval jsem jako kandidát k ČSD do depa Praha-střed, ale byl jsem tam jen tři měsíce a rukoval jsem na vojnu. Shodou okolností jsem ke konci vojny potkal zálo-

žáky, kteří mi říkali: „Jdi k metru, je to nový podnik, budou tam mladí lidé, zkus to.“ Našel jsem si inzerát, přijímal mě tehdy Ing. Jaroslav Diviš, vedoucí jízdního personálu, kdy mi říkal: „Škoda, že jsi nepřišel dříve, jel bys do Ruska, takže budeš dělat pomocníka strojvedoucího.“ O výlet do Ruska jsem ani moc nestál, takže mě to vůbec nemrzelo. Takže takhle jsem nastoupil k metru, byl říjen 1973.

**Prvních šest vozů metra Ečs dorazilo právě v říjnu 1973 do depa Kačerov, zažil jste jejich příjezd?**

Když jsem nastoupil jako pomocník strojvedoucího, tak jsme vykonávali spíše „pomocné práce“, poté jsme začali chodit do kurzu, kde nás školil proslulý Josef Klofáč. Studium většinou probíhalo po restauracích a agitačních střediscích. Víte, tenkrát bylo i samotné depo Kačerov jedná velká stavba. Když jsem nastoupil, tak vozy ještě nebyly, ale pamatuji si, že se začaly postupně dovážet po několika kusech. Naše práce tak spočívala hlavně v tom vozy něčím přikrýt, aby se na ně neprášilo, a také je v noci hlídat. Změna přišla v prosinci 1973, od kdy docházelo ke zprovoznění prvních vozů na zkušební trati, nakládali jsme totiž do vozů železný balast, který měl

simulovat zátěž. Na přelomu roku už se ale začínalo pomalu jezdit i na trati. I tyto jízdy ale byly občas hororové, protože se všechno dodělávalo včetně trasy, takže si pamatuji, že jsme jeli tunelem jednu z mnoha zkušebních jízdy a najednou zdálky před námi visel ze stropu provozový žebřík.

**Vaše pracovní cesta podnikem pokračovala směrem ke strojvedoucímu, že?**

Pomocníka strojvedoucího jsem dělal asi jeden rok, poté jsem byl vybrán do skupiny třinácti posluchačů do prvního kurzu strojvedoucího metra v Praze. To byl na dnešní poměry dlouhý kurz, protože jen šest týdnů zabral dílenský kurz a skoro půl roku teorie. Takže zhruba po roce jsme dělali zkoušky a začali jsme jezdit jako strojvedoucí, respektive společně s pomocníkem strojvedoucího ve dvou.

**Když jste jezdil přibližně sedm nebo osm let jako strojvedoucí, zažil jste hodně krušných chvil?**

Člověk vzpomíná na to hezké i náročné. Jednou mě překvapil cestující na Kačerově, který mi začal dávat dvacet korun, abychom

byli na Hlavním nádraží rychleji, protože mu jede vlak. Jezdil jsem nejen po trase C, ale i po trase A, která se otevřela v srpnu 1978. Proto si pamatuji například vykolejení ve stanici Leninova (dnes Dejvická) v roce 1979. Když se v roce 1980 prodlužovala trasa C, tak jsem dostal nabídku pracovat jako dozorčí depa a SPO (stanoviště provozního ošetření) ve stanici Kosmonautů (dnes Háje). Sice jsem u toho nebyl osobně, ale šel jsem druhý den po zahoření soupravy v srpnu 1987 do práce a betonové stěny byly stále rozpálené. Dnes je situace úplně jiná, na Hájích se stále odstavují soupravy, ale na stanovišti provozního ošetření už se dnes nedělají prohlídky souprav.

**Bylo pro vás náročné přecházet z jednoho typu soupravy na druhý, následně pracovat více v administrativě?**

Co se týče řízení, nebylo to pro mě vůbec náročné. Zajímavé ale bylo to, že se zpočátku jezdilo na trase C třívozově, následně

nechtěl podílet na tvorbě a úpravách předpisů. Slovo dalo slovo a já začal od roku 1985 externě pracovat v tehdejší Škole metra. Jenže za čtyři roky přišla revoluce a Škola metra byla zrušena. Ono to možná i dávalo smysl, protože nebylo zapotřebí tolik lidí, takže se rozhodlo o tom, že budou jen lektoři u tehdejších tří služeb, jednalo se o služby dopravní, kde školil Michal Slavík, vozovou, kde jsem školil já, a sdělovací a zabezpečovací, kterou školil Vladimír Paperstein. Organizačně se sice vzdělávání měnilo ještě několikrát, ale i přesto školím strojvedoucí přes třicet let.

**Takže přibližně od roku 1985 máte zásluhu na každém strojvedoucím v pražském metru?**

Je to tak, sice poslední tři roky byly kurzy strojvedoucího, kde jsem již nebyl, ale do té doby všichni prošli mými rukama. Samozřejmě i strojvedoucí někdy dávají odpověď... tak či tak si myslím, že se určitě bavíme minimálně o tisícovce lidí.

**To je hned několik generací...**

Ano, hlavně v devadesátých letech to bylo vidět, protože jsme měli v kurzu i lidi, kteří poprvé viděli přehrávač VHS. Měl jsem totiž některé studijní věci nahrané na videokazetách. Také se přestalo chodit na vojnu, takže někteří neměli takové to základní technické povědomí, které vás vojna naučí. Se strojvedoucími ale nejraději vzpomínám na tzv. haviříny, kdy si v depu a na zkušební trati zkusíme situace, které je mohou na trati metra potkat. Na tyto dny vzpomínám obzvláště rád, protože samozřejmě při těchto zkouškách se vám strojvedoucí rozpovídají více než při běžných pohovorech. Tak jsme se všichni nejenom sblížili, ale člověk se i dozvěděl podrobnosti, které nebylo možné kolikrát uvést do protokolů.

**Měli bychom zmínit, že jste učil strojvedoucí hlavně dopravní předpisy D 1/1 a D 2/1, jak moc se za ty roky tyto materiály změnily?**

Předpisy se měnily, ale rozhodně ne hodně. Samozřejmě novinky se vždy doplňovaly, ale je to stejné jako na dráze. Předpisy jsou psané krví, takže jejich kostra je pevná.

**Která z prací vás nejvíce bavila?**

Když jsem začal pracovat na předpisech, tak jsem se pořád pohyboval mezi paragrafy. Jako lektor jsem byl více mezi lidmi, a i když se kurzy opakovaly, tak mě stejně dokázalo něco překvapit. Jak postupně přicházeli i lidé z ulice absolutně nepolíbení světem železnice a metra, tak třeba jeden bývalý řidič autobusu mi řekl: „Metro nemá brzdo-

větla?“ Metro má koncová světla, ale brzdo-vá světla opravdu nemá. Věřím ale, že dnes je situace už také jiná. Vážně poslední plnohodnotný kurz jsem měl před čtyřmi lety, kdy jsem připravil rozvrh kurzu, domlouval termíny s ostatními kolegy, aby všechny části kurzu navazovaly, a celý proces tak skončil úspěšně při zkouškách s pracovníky Magistrátu hlavního města Prahy.

**Stává se vám, že když čekáte na nástupišti, tak vás strojvedoucí pozná?**

Když mě vidí, tak je to pravidlo, a když stojím i blízko prvního vozu, tak se i krátce pozdravíme a prohodíme pár vět. Přiznám se ale, že si jménem všechny nepamatuji, ale oni si mě pamatují moc dobře.

**Když trochu odhlédneme od vaší původní profese, vy jste v podniku působil i jako vedoucí dětského tábora...**

Já jsem dokonce za mlada hrál za metro i fotbal. Tenkrát byla tzv. odborářská liga, kterou jsem hrával a potkával spoustu lidí. Tehdy mi kolega Jiří Hejna řekl, abych s ním jel na tábor na Orlickou přehradu, a tím to celé začalo. Když si vzpomenu, jak jsem jako malý kluk také jezdil na tábory, tak to byly větší oplocené lágry, kam už bych nejel. Kdežto na Orlíku to bylo v krásné přírodě, spalo se ve stanech, později i v malých chatkách, mám z toho spoustu zážitků. Zimní tábory časem skončily a na Orlík jsem přestal jezdit, protože už jsem neměl tolik času. A dnes si mě dokonce někteří strojvedoucí pamatují právě i z táborů. Dokonce mě při setkání u generálního ředitele požádala sekretářka o společnou fotku, protože si mě pamatovala z tábora.

**Jste na konci našeho povídání a po padesáti dvou letech a jednom měsíci byste měl mít poslední slovo vy...**

Za celou dobu u podniku jsem potkal desítky lidí, na které rád vzpomínám. Moc by mě mrzelo, kdybych na někoho zapomněl, takže raději nebudu nikoho jmenovat. Opravdu jsem ale rád, že mě i po tolika letech strojvedoucí poznávají a zvou na svá vlastní setkávání někde u piva. Pravidelně mě zvou instruktoři strojvedoucího z trasy A, a člověk tak alespoň nevypadne z novinek, které se v metru dějí. Přejí nejen metru, ale i všem svým kolegům mnoho zdaru a budu se těšit, až se někdy sejdem.



GENERÁLNÍ ŘEDITEL DPP LADISLAV URBÁNEK SE PODEPSAL DO PUBLIKACE „REKREAČNÍ PŘEDPIS PRO ZAČÍNÁJÍCÍHO DŮCHODCE“, KTEROU OBDRŽEL JOSEF REIGL PŘI SLAVNOSTNÍM SETKÁNÍ V PROSINCI 2025

čtyřvozově a až poté následoval nám dnes již známý režim pětivozových souprav. Práce dozorčího depa a SPO byla úplně jiná, ale člověk v tom žil, takže jsem rychle zapadl do správného režimu.

**Jak došlo k vašemu přesunu do tehdejší Školy metra?**

K mému přesunu došlo na popud závodní doktorky, protože jsem měl vysoký krevní tlak. Jenže zase... znal jsem se s jinými lidmi z metra a dostal jsem nabídku, jestli bych se



# STATISTICKÉ SLEDOVÁNÍ UDÁLOSTÍ A JEHO DLOUHODOBÝ VÝZNAM



KAŽDÝ ROK V TUTO DOBU SE NA STRÁNKÁCH DP KONTAKTU OBJEVUJE STATISTIKA UDÁLOSTÍ, U KTERÝCH ZASAHovali HASIČI DOPRAVNÍHO PODNIKU. CO ALE TATO ČÍSLA ZNAMENAJÍ? A CO VÍC, JAKÝ MAJÍ DLOUHODOBÝ VÝZNAM? NA TO SE PRÁVĚ DNES PODÍVÁME.

Nejprve zhodnocení uplynulého roku. Celkově hasiči Dopravního podniku zasahovali u 845 případů, což je o 6 výjezdů méně než v roce 2024. Prakticky přesně v polovině případů (424 výjezdů) se jednalo o technickou událost. Tedy např. o vyprošťování osob z výtahů, zvedání autobusů, nakolejování tramvají a metra, čerpání vody, odstraňování větví a stromů apod.

Druhým nejčastějším případem bylo řešení dopravních nehod, ke kterým hasiči vyjížděli celkem 205krát. V této kategorii můžeme oproti předchozímu roku sledovat nárůst o zhruba 5,5 %. Pomyslnou třetí příčku „drží“ plané poplachy, i když v tomto případě došlo meziročně k poklesu zaznamenaných událostí o 3 %. Další položkou jsou pak požáry se 79 událostmi.



VYPROŠTĚNÍ AUTOBUSU, NA CIKÁNCĚ, 9. 1. 2025



ČERPÁNÍ VODY, FLORENC, 9. 3. 2025

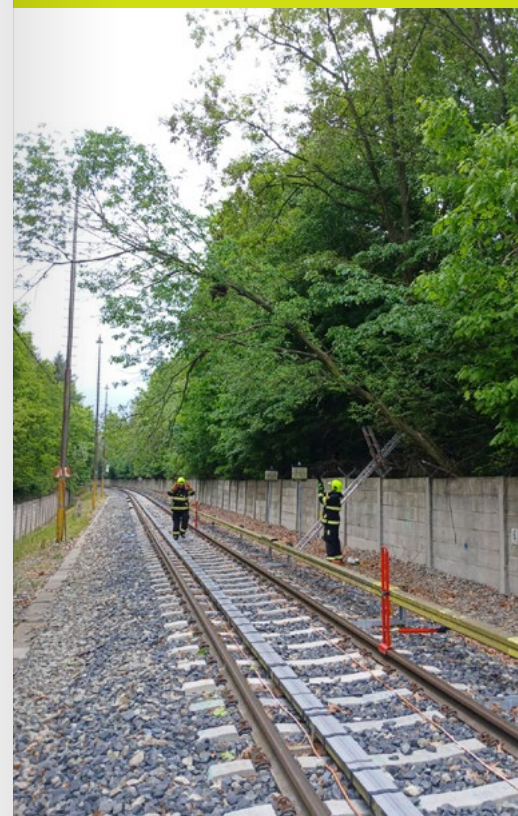
Je na místě také připomenout, že ne všechny události, ke kterým hasiči Dopravního podniku vyjížděli, souvisejí přímo s jeho činností nebo vzniknou v jeho objektech. Jednotky jsou na základě dohody o spolupráci s Hasičským záchranným sborem hl. m. Prahy vysílány i k dalším událostem na území Prahy i Středočeského kraje.



DOPRAVNÍ NEHODA AUTOBUSU A DVOU OSOBNÍCH VOZŮ, ČERNOKOSTELECKÁ, 25. 4. 2025

Co nám ale tato data ukazují dlouhodobě? Pojďme se na ně podívat optikou srovnání s daty před 10 lety, tedy za rok 2016. Z této statistiky vyplývá, že za sledované období došlo k nárůstu počtu výjezdů o zhruba 80 %. Zároveň je také zřejmé, že kromě již zmíněného celkového navýšení došlo také k nárůstu počtu řešených dopravních nehod (nárůst o 6 %) a událostí technického charakteru (nárůst o 10 %).

Tento ukazatel je důležitý např. s ohledem na nákup nových zásahových vozidel nebo vybavení pro likvidaci mimořádných událostí – hydraulických vyprošťovacích a nakolejovacích nástrojů, pneumatických zvedacích vaků, různých typů čerpadel apod. Zároveň také znamená zvýšené nároky na technické znalosti a dovednosti hasičů.



ODSTRANĚNÍ STROMU, ZKUŠEBNÍ TRATĚ DEPO HOSTIVAŘ, 20. 5. 2025



ZAJIŠTĚNÍ STAVEBNÍHO MATERIÁLU PŘI SILNÉM VĚTRU, VOZOVNA PANKRÁC, 1. 6. 2025

Pokud byste v hasičské statistice očekávali velký počet výjezdů k požárům, tak v tomto ohledu budete „poněkud zklamaní“. Z dlouhodobého hlediska tvoří požáry 8–10 % celkového počtu mimořádných událostí. A to nejen z pohledu hasičů Dopravního podniku, ale i celkově ve statistikách Hasičského záchranného sboru ČR. Zde se ukazuje, jak důležitá je požární prevence a dodržování protipožárních pravidel. Díky neustálému zlepšování zařízení pro detekci požáru jsou tyto také rychleji a přesněji ohlašovány a likvidovány již v počátečním stadiu. Tato skutečnost se následně odráží v nižších způsobených škodách. Zdokonalování technologií má ještě jeden pozitivní fakt a tím je pokles planých poplachů. Zatímco v roce 2016 tvořili 20 % všech událostí, v roce 2025 pak už „pouze“ 10 %.

Jak již bylo naznačeno výše, statistický vývoj nesleduje pouze Hasičský záchranný sbor Dopravního podniku, ale i Hasičský záchranný sbor ČR. Bohužel jeho statistická ročenka vychází až v pozdější části roku, tudíž není možné přinést aktuální srovnání za rok 2025. Pokud se ale podíváme na dlouhodobé ukazatele, tak víceméně korespondují s „naší“



ODSTRANĚNÍ VOZIDLA Z KOLEJOVÉHO SVRŠKU, HOLEŠOVICE, 14. 6. 2025

statistikou. Největší podíl řešených událostí tvoří technická pomoc (v celorepublikovém měřítku dokonce až 65 % případů), následována dopravními nehodami a požáry.

V žádné statistice ale nesmějí chybět méně obvyklé nebo kuriozní případy. Patří sem například odchyty různých druhů zvěře – v případě Dopravního podniku to je zejména vyprošťování holubů a jiného ptactva chytených do ochranných sítí, odchyt psa v tunelu metra nebo vyproštění divočka sraženého soupravou na zhlaví depa Zličín. Jako méně obvyklý zásah by bylo možné hodnotit součinnost lezeckého družstva při vyprošťování zraněného dělníka z podzemí stavby metra trasy D.



POŽÁR NÁKLADNÍHO VOZIDLA, JIŽNÍ SPOJKA, 30. 6. 2025



VYKOLEJENÍ SOUPRAVY METRA, DEPO HOSTIVAŘ, 7. 7. 2025





DOPRAVNÍ NEHODA OSOBNÍHO VOZU,  
KUBLOV, 20. 8. 2025



ÚNIK ROPNÝCH PRODUKTŮ,  
NÁDRAŽNÍ, 6. 9. 2025



ODBĚR VZORKŮ NEZNÁMÉ  
KAPALINY, DEPO KAČEROV,  
6. 10. 2025



PÁD OSOBY DO KOLEJIŠTĚ,  
ANDĚL, 28. 11. 2025



TECHNICKÁ  
ZÁVADA KOLA  
AUTOBUSU,  
VYSOČANSKÁ,  
28. 11. 2025



POŽÁR ELEKTROINSTALACE NA ZHLAVÍ  
DEPA HOSTIVAŘ, 26. 12. 2025

POŽÁR AUTOSERVISU, STRAŠNICE, 6. 12. 2025

Druhy řešených událostí za období 2021–2025

| Rok                       | 2021  | 2022  | 2023  | 2024  | 2025  |
|---------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Typ události              | počet | počet | počet | počet | počet |
| Požár                     | 53    | 55    | 53    | 71    | 79    |
| Dopravní nehoda           | 100   | 150   | 164   | 163   | 205   |
| Živelní pohroma           | 9     | 0     | 0     | 0     | 0     |
| Technická událost         | 228   | 330   | 398   | 457   | 424   |
| Únik nebezpečných látek   | 18    | 19    | 14    | 29    | 34    |
| Ostatní mimořádná událost | 4     | 11    | 8     | 8     | 8     |
| Planý poplach             | 75    | 92    | 94    | 115   | 87    |
| Prověřovací cvičení       | 5     | 6     | 9     | 8     | 8     |
| Celkem                    | 492   | 663   | 740   | 851   | 845   |

Vývoj počtu řešených událostí za posledních deset let

| Rok           | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 | 2025 |
|---------------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| Počet výjezdů | 472  | 510  | 576  | 577  | 502  | 492  | 663  | 740  | 851  | 845  |

Srovnání roku 2016 a 2025

| Rok                       | 2016  |      | 2025  |      |
|---------------------------|-------|------|-------|------|
| Typ události              | počet | %    | počet | %    |
| Požár                     | 42    | 8,9  | 79    | 9,3  |
| Dopravní nehoda           | 84    | 17,8 | 205   | 24,3 |
| Živelní pohroma           | 15    | 3,2  | 0     | 0    |
| Technická událost         | 193   | 40,9 | 424   | 50,2 |
| Únik nebezpečných látek   | 24    | 5,1  | 34    | 4    |
| Ostatní mimořádná událost | 2     | 0,4  | 8     | 1    |
| Planý poplach             | 99    | 21   | 87    | 10,2 |
| Prověřovací cvičení       | 13    | 2,7  | 8     | 1    |
| Celkem                    | 472   | 100  | 845   | 100  |



HAVARIJNÍ PODVOZEK PRO TRAMVAJ T3, VOZOVNA STRAŠNICE, 27. 12. 2025



# ZAČÍNÁ PŘIJÍMAČKOVÝ MARATON



Dny otevřených dveří se na Střední průmyslové škole dopravní uskutečnily v lednu ve dvou termínech a zaznamenaly mimořádný zájem uchazečů i jejich rodičů. Ve všech částech školy bylo po oba dny plno a návštěvníci měli možnost seznámit se nejen s nabídkou oborů, ale také s atmosférou školy a praktickou výukou v dílnách.



Podle výsledků z ankety, kterou zajistili studenti zapojení do organizace obou dnů, rodiče nejčastěji oceňovali množství poskytnutých informací, otevřenou a přátelskou atmosférou a ochotu studentů odpovídat na dotazy. Právě studenti sehráli důležitou roli, protože se návštěvníci na ně obraceli s otázkami týkajícími se průběhu studia, náročnosti jednotlivých oborů i přípravy na pohovory, které jsou součástí přijímacího řízení na SPŠD ve všech oborech.

Ve škole byly k vidění studentské projekty, ukázky výuky a učební pomůcky ve specializovaných učebnách. Kromě pedagogů a zástupců vedení školy byly k dispozici také studijní referentky, které zájemcům odpovídaly na dotazy z oblastí administrativy spojené s přijímacím řízením.

Dny otevřených dveří navštívili rovněž dospělí uchazeči, kteří se zajímali především o zkrácené studium oborů Elektrikář a Auto-

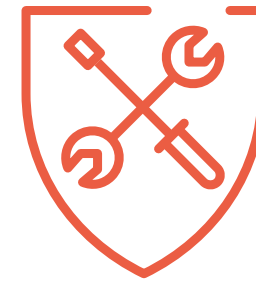
## Konzultační hodiny pro uchazeče o studium

Každou středu až do 20. února  
vždy od 13:00 do 17:30 v obou  
budovách školy:

- Plzeňská 298/217a, Praha 5
- Moravská 3, Praha 2

mechanik, a také o znovu otevřený nástavbový maturitní obor Podnikání v oboru.

Po úspěšném lednovém představení školy nyní přichází další důležitá etapa – přijímací řízení, které rozhodne o budoucích studentech SPŠD. Přejeme všem hodně úspěchů a těšíme se na setkání v novém školním roce.



# AUTOTRONIK



FILIP NEHONSKÝ Z TŘETÍHO ROČNÍKU OBORU AUTOTRONIK NA SPŠD

OBOR AUTOTRONIK PATŘÍ MEZI KLÍČOVÉ TECHNICKÉ OBORY REAGUJÍCÍ NA RYCHLÝ VÝVOJ AUTOMOBILOVÉHO PRŮMYSLU. STUDENTI SPŠD SE BĚHEM STUDIA SEZNAMUJÍ NEJEN S MECHANIKOU VOZIDEL, ALE I S ELEKTRONIKOU, DIAGNOSTIKOU A MODERNÍMI SYSTÉMY ŘÍZENÍ AUTOMOBILŮ.

Velkou výhodou tohoto oboru je, že je zde možné získat výuční list v oboru Mechanik opravář motorových vozidel (Automechanik) a dále pokračovat do čtvrtého ročníku k maturitě. Výuka propojuje teorii s praxí a připravuje žáky na práci s technologiemi, které jsou dnes běžnou součástí osobních i užitkových vozidel. Po maturitě mohou absolventi nejen do praxe, ale i na vysokou školu technického směru.

**Letoší třeták Filip Nehonský** absolvue v garáži Řepy Dopravního podniku odborný výcvik, ke kterému říká: „V repských garážích pracujeme s instruktorem hlavně s autobusy, učíme se diagnostiku i opravy tak, jak to funguje v běžném provozu,“ a dodává: „Není to jen o mechanické výměně dílů, ale o hledání příčiny závady. Člověk musí přemýšlet.“

**Zástupce ředitele školy pro autoobory a odborný výcvik Lukáš Kusý**, který přišel do školy z komerčního prostředí automotivu, říká: „Na studentech je víc a víc vidět, když je obor baví. Učí se pracovat systematicky, dodržovat postupy, a hlavně k práci přistupují zodpovědně – což je v provozu klíčové a pro zaměstnavatele jsou to vysoce ceněné vlastnosti a návyky.“

„Na dílnách máme letos patnáct kluků a tento způsob spolupráce se nám opravdu osvědčil.“

přidává zkušenost **Josef Procházka, instruktor odborného výcviku z garáže Řepy**, a dodává: „Vychovávat si budoucí kolegy považujeme za investici do budoucna. Jasně, ne každý jede na sto procent, ale Filip je přesně ten typ, který chce vědět víc a jít dál. U oboru Autotronic navíc oceňujeme, že se můžeme „točit“ i na elektro pracovišti, a dostanou se tak k elektročástem autobusů – a právě to je oblast, na kterou už dnes běžný automechanik často nestačí a ani nemůže být zařazený.“

Díky úzkému propojení školy s praxí v autoservisech a na pracovištích Dopravního podniku získávají žáci oboru Autotronic zkušenosti, které jim výrazně usnadňují přechod do zaměstnání.

Mezi absolventy jsou i úspěšní vysokoškoláci. Během studia zapojuje škola žáky také do různých soutěží, jako je například celostátní soutěž Autotronic Junior, kterou pořádá Ministerstvo školství ve spolupráci s mnoha významnými firmami z automotivu. V posledních několika letech se autotronici SPŠD umísťují na předních místech, což svědčí o stoupající kvalitě výuky nejen v teorii, ale právě na odborném výcviku.

Obor Autotronic tak představuje ideální volbu pro žáky, kteří se zajímají o automobily, elektroniku a moderní technologie a chtějí

se připravit na perspektivní technickou profesi.

## Kde najdou absolventi oboru Autotronic uplatnění?

- Dopravní podnik hl. m. Prahy – údržba, diagnostika a opravy vozidel MHD
- autorizované autoservisy a diagnostická pracoviště
- automobilový průmysl a výrobní podniky
- servis a diagnostika moderních vozidel a elektromobility
- technické a servisní firmy v oblasti dopravy
- možnost dalšího vzdělávání nebo specializace v oboru





# 66 063 442 km

ujely za rok 2025 autobusy a trolejbusy DPP  
na městských a příměstských linkách,  
náhradní a smluvní dopravě



DPP v roce 2025  
vypravoval 158  
pravidelných linek



103 denních  
linek



23  
školních  
linek



16 příměstských  
linek



14  
nočních  
linek



2  
trolejbusové  
linky



2 dlouhodobé náhradní dopravy  
(nejsou započítány jako pravidelné)

Více než **66** milionů ujetých kilometrů si za rok 2025 připisují jednotky zajišťující provoz autobusů a trolejbusů. **5** garází se podělilo o provoz **158** pravidelných linek, více než **93 000** kilometrů smluvní dopravy a **521 000** kilometrů náhradní dopravy. Miliony kilometrů v hustém provozu hlavního města a jeho okolí přinášejí i vysoké riziko vzniku dopravních nehod. V roce 2025 došlo celkem k **1 962** nehodám, což je v meziročním porovnání pokles o **206** nehod. Podrobněji se na téma nehodovosti autobusů a trolejbusů podíváme v březnovém vydání DP kontaktu.





Text a foto: Miroslav Grossmann



# PREFERENCE TRAMVAJÍ 2025 VE ZNAMENÍ VYLEPŠOVÁNÍ

V MINULÉM ROCE PŘIBYL V TRAMVAJOVÉ SÍTI JEDINÝ SEMAFOR S PREFERENCÍ. PODÍL SIGNALIZACÍ S PREFERENCÍ TRAMVAJÍ TAK POPRVÉ PŘESÁHL 94 %. VE MĚSTĚ NYNÍ ZBÝVÁ 15 ZAŘÍZENÍ BEZ PREFERENCE. NA 7 Z NICH DÁVÁ SMYSL PREFERENCI ZŘÍDIT. TĚŽIŠTĚ PRO ZRYCHLOVÁNÍ VEŘEJNÉ DOPRAVY SE POSOUVÁ K VYLEPŠOVÁNÍ A ÚPRAVÁM SEMAFORŮ, KTERÉ JIŽ PREFERENCI MAJÍ. A TAKÉ K JINÝM OBLASTEM, ZEJMÉNA K ORGANIZACI DOPRAVY A STAVEBNÍM OPATŘENÍM. LONI BYLO DOTAŽENO ZLEPŠENÍ V HOLEŠOVICÍCH A NASTALO I V RADLICKÉ ULICI.

SVĚTELNÉ SIGNALIZAČNÍ ZAŘÍZENÍ ÚJEZD – HELLICHOVA BYLO POPRVÉ VYBAVENO DETEKČÍ TRAMVAJÍ V RÁMCI VELKÉ REKONSTRUKCE ULICE V ROCE 2001. PREFERENCE VŠAK TEHDY ZAVEDENA NEBYLA. NESTALO SE TAK ANI PŘI OBNOVĚ SEMAFORU V ROCE 2022. TEHDY VŠAK BYLA VYTVOŘENA POKROČILEJŠÍ ŘÍDÍCÍ LOGIKA, JEJÍŽ DROBNÉ ÚPRAVY NÁSLEDNĚ STAČILY K ZAVEDENÍ PREFERENCE. K TOMU DOŠLO V ROCE 2025

Světelná signalizační zařízení (SSZ) se zvolna blíží svému vrcholu s ohledem na počet těch, kde ještě může být zřízena preference tramvají. I tak mohl být přírůstek v roce 2025 větší. Preference byla zavedena jen na SSZ 1.108 Újezd – Hellichova, u zastávky Tyršův dům. Změna byla nasazena na konci roku.

Aktuálně se jeví jako smysluplné doplnit preference tramvají už jen na těchto semaforech: Černokostelecká – smyčka Depo Hostivař, Karmelitská – přechody u zastávky Pražské jezulátko sever a jih, Karlovo náměstí – Resslova, Karlovo náměstí – Ječná, Karlovo náměstí – Odborů a Chodovská – U Plynárny. Seznam už je několik let téměř stejný.

Z významných počinů na světelných signalizacích v loňském roce je ještě možné zmínit SSZ 7.171 U Výstaviště – Bubenská, které bylo kompletně rekonstruováno v rámci stavební akce Dukelských hrdinů a U Výstaviště. Nově jsou osazena výzvoová návěstidla a alespoň ve směru z centra se zvýšila spolehlivost detekce tramvají díky osazení klasických trolejových kontaktů.

## Redukce fáze blikající žlutá

V roce 2025 začal posun v oblasti nočního, případně víkendového provozu semaforů. Na vytipovaných signalizacích bylo zahájeno omezování provozu fáze blikající žlutá (fBŽ). Jedná se o režim, kdy je signalizace zdánlivě vypnutá (bliká žlutá), ale chodec může tlačítkem zařízení zapnout.

S ohledem na skutečnost, že v tomto režimu nefunguje preference MHD a k zapnutí signalizace může dojít i náhle před vozidlem, Dopravní podnik společně s Ropidem vyhle-

Cílem je najít optimální časové nastavení, které umožní v případech „prázdného města“ křižovatky neřídít, dá chodcům volbu bezpečnějšího způsobu přecházení přes vozovku se dvěma a více souběžnými jízdními pruhy a současně omezí vliv zapínání SSZ chodcem na MHD. Změnu zajišťuje Technická správa komunikací na základě projednání s magistrátem (odborem pozemních komunikací a drah) a Policií ČR. Dosud došlo k úpravám fBŽ na 7 semaforech, v plánu je dalších 10 zařízení.

## Odhalování a odstraňování závad

K nepříjemným situacím řidičů na semaforech ovšem nedochází zdaleka jen v režimu fBŽ. Již v minulosti jsme v DP kontaktu psali o závadách zejména na straně tramvajové detekce, které snižují spolehlivost fungování preference.

Ačkoli trolejové kontakty jsou obecně zařízeny s vyšší mírou spolehlivosti, i na nich se

lizací připojených na ústřednu VRS 5000. V průběhu roku 2025 bylo doplněno dalších cca 140 semaforů připojených na ústřednu Symphony. Aktuálně je tedy dálkově sledováno cca 200 tramvajových semaforů z 258. Jedná se o více než 1000 trolejových kontaktů, přičemž postupně se přidávají také některá elektrická ovládání výhybek a vzdálená rádia.

Kontroly jsou založeny na porovnávání počtu přihlášených a odhlášených tramvají a umožňují mimo jiné odhalit závady již v počátku, kdy jejich projevy jsou minimální. Pomáhají rovněž odhalovat specifické druhy závad, které se objevují dočasně, například vlivem povětrnostních podmínek.

Více než tříletá zkušenost se sledováním semaforů pod ústřednou VRS 5000 pomohla zřetelně snížit četnost a závažnost závad na dotčených signalizacích a stejného výsledku by mělo být dosaženo také na semaforech připojených k Symphony.

Významným počinem v oblasti preference tramvajové dopravy bylo v roce 2025 dokončení rekonstrukce trati v ulicích Dukelských hrdinů a U Výstaviště. V obou došlo k mnohem většímu oddělení tramvajové dopravy od aut, přičemž v ulici U Výstaviště vzniklo zatravněné tramvajové těleso namísto pojížděného. Navíc došlo k vyloučení tranzitní automobilové dopravy kolem Výstaviště, což významně zlepšilo situaci dále v Partyzánské ulici, kde z šířkových důvodů není možné provoz oddělit. Opatření se tak přidalo k zázkazu vjezdu aut na Strossmayerovo náměstí z roku 2024.

Tramvajím mezi Radlickou a Andělem pak velmi pomohl zákaz vjezdu aut do Radlické ulice mezi Ostrovského a Plzeňskou ulici v uvedeném směru, kde rovněž ze šířkových důvodů není možné oddělit provoz tramvají od aut. Ve všech obdobích došlo ke zkrácení jízdní doby, přičemž v období dopravních špiček se průměrná jízdní doba v úseku Křížová – Anděl snížila o cca 1 minutu. Zcela eliminovány byly maximální hodnoty zpoždění, které v minulosti opakovaně přesahovaly 10 minut. Opatření je ve zkušebním režimu do srpna 2026.

## Zhoršení na lince 17

Opačným směrem se vyvíjí situace v centru města. Meziročně došlo k výraznému zhoršení situace mezi Národním divadlem a Čechovým mostem, tedy s dopadem zejména na páteřní linku 17. Rozšíření ostrůvku na



REKONSTRUKCE ULICE I SVĚTELNÉ SIGNALIZACE U VÝSTAVIŠTĚ – BUBENSKÁ PROBĚHLA V MINULÉM ROCE V ULICI U VÝSTAVIŠTĚ. SPECIFIKEM SIGNALIZACE JE ZPŮSOB PŘIHLAŠOVÁNÍ TRAMVAJÍ DO CENTRA, TEDY OD ELEKTRÁRNY HOLEŠOVICE. Z DŮVODŮ NÁROČNÝCH PODMÍNEK PRO PRŮCHOD KABELOVÉ TRASY VZDUCHEM JE IMPULS PŘEPRAVOVÁN BEZDRÁTOVĚ. TO BOHUŽEL SNIŽUJE JEHO SPOLEHLIVOST. VE SMĚRU Z CENTRA, TEDY OD VÝSTAVIŠTĚ, BYL DŘÍVE PŘENOS TAKÉ BEZDRÁTOVĚ, V RÁMCI REKONSTRUKCE JEJ VŠAK NAHRADIL SPOLEHLIVĚJŠÍ TROLEJOVÝ KONTAKT

dal signalizace, kde k tomuto jevu dochází častěji. Režim fBŽ je nyní utlumován do časů velmi slabého provozu, kdy je aktivita chodců zcela ojedinělá. V některých případech dochází i k úplnému zrušení režimu fBŽ a signalizace zůstává v trvalém provozu.

vyskytují závady. Typicky se jedná o opotřebení trolejového kontaktu, kdy zvolna klesá jeho spolehlivost, či závady na kabeláži a rezistorech.

V roce 2022 byl proto zahájen systém pravidelných kontrol cca 60 tramvajových signa-



zastávce Staroměstská ve směru na sever, které zlepšilo podmínky pro cestující při výstupu a nástupu, současně přineslo prodloužení doby jízdy tramvají po Smetanově nábřeží a v Křižovnické ulici. Důvodem je zřejmě tvorba delších kolon aut, která v důsledku snížení kapacity komunikace častěji zasahují až do míst, kde se jezdí po kolejích.

Nárůst zdržení je velmi proměnlivý. Zhoršení nastalo hlavně odpoledne. Nejvíce v říjnu 2025, kdy tramvaje projížděly mezi Národním divadlem a Staroměstskou v průměru o 15 s déle. Pro představu, to je více, než kolik času se ušetří zřízením preference tramvají na běžné signalizaci.

K tomu se hodí doplnit, že už přesunutí aut na koleje v místě zastávky Karlovy lázně ve směru na sever v roce 2022 přineslo nárůst průměrné jízdní doby cca 10 sekund. To dokresluje plíživé zhoršování podmínek pro provoz MHD v některých oblastech centra města, které je v rozporu s deklarovanými cíli.

Ještě výraznější problémy nastaly u Čechova mostu opět ve směru na sever. Průměrný nárůst zdržení činí odpoledne mezitím více než jednu minutu! Příčinou je vysoká kapacita pro auta pro vjezd na most na pravém břehu a nízká kapacita pro auta na výjezdu z mostu na levém břehu, která byla ještě snížena úpravou pro zvýšení kapacity pro nábřeží. Na řešení se pracuje.

V roce 2025 došlo k poklesu cestovní rychlosti tramvajové dopravy. Řada kritických míst nadále zůstává bez dostatečně účinného řešení, a jízdní řády tak zvolna reagují na stále komplikovanější dopravní situaci, například právě v centru města. K tomu se přidal zhoršující se stav Seifertovy ulice, který si vyžádal četná snížení rychlosti tramvají a úpravu jízdních dob. Propad cestovní rychlosti je tak největší od roku 2011, přesto nadále dosahuje solidních hodnot.



Změny v preferenci tramvají na SSZ v roce 2025

|                                                                                                                                                |                                                                                |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------|
| 0.358 Vršovická – Litevská, 2.023 Svobodova – Na Slupi, 2.307 Vinohradská – U Vodárny, 6.115 Evropská – Gymnazijní, 7.142 Plynární – Komunardů | Omezení provozu FBŽ (FBŽ je režim blikání žluté se zapínáním SSZ chodcem)      |
| 1.088 Na Poříčí – Bílá labuť                                                                                                                   | odstranění trvale vypnutého SSZ (jako vypnuté již nebylo vedeno ve statistice) |
| 1.108 Újezd – Hellichova                                                                                                                       | zavedení podmíněné preference, zrušení FBŽ                                     |
| 3.322 Želivského – Olšanská                                                                                                                    | doplnění vzdáleného rádia od Želivského jih                                    |
| 3.323 Vinohradská – Želivského                                                                                                                 | doplnění vzdáleného rádia od Želivského sever                                  |
| 3.364 Hartigova – Spojevací                                                                                                                    | vylepšení podmíněné preference a podmínek pro chodce                           |
| 3.392 Seifertova – Krásova                                                                                                                     | vylepšení podmíněné preference, zrušení FBŽ                                    |
| 4.402 Nuselská – Vladimírova                                                                                                                   | vylepšení podmíněné preference                                                 |
| 4.450 Generála Šišky – Čs. exilu                                                                                                               | vylepšení podmíněné preference                                                 |
| 5.527 Plzeňská – Vozovna Motol                                                                                                                 | obnova SSZ a vylepšení podmíněné preference                                    |
| 7.099 Pod Lisem – rampa Nové Povltavské                                                                                                        | vylepšení podmíněné preference                                                 |
| 7.171 U Výstaviště – Bubenská                                                                                                                  | obnova SSZ a zachování podmíněné preference                                    |
| 8.208 Sokolovská – U Nádražní lávky                                                                                                            | vylepšení podmíněné preference a podmínek pro chodce                           |

SSZ v tramvajové síti – srovnání let 2024 a 2025

|                               | 31. 12. 2024 | 31. 12. 2025       |
|-------------------------------|--------------|--------------------|
| Celkem SSZ                    | 258          | 258 (+0)           |
| SSZ s preferencí              | 242          | 243 (+1)           |
| Z toho s absolutní preferencí | 64           | 64 (+0)            |
| Podíl SSZ s preferencí        | 93,8 %       | 94,2 % (+0,4 p.b.) |

Pozn.: do statistiky nejsou započítávána trvale vypnutá SSZ

Zvýšené betonové tvarovky podél tratí (podélné dělicí prahy) v roce 2025

|                   |           |                                       |      |         |
|-------------------|-----------|---------------------------------------|------|---------|
| Dukelských hrdinů | z centra  | zastávka Veletržní palác – Strojnická | 84,3 | 04/2025 |
| Dukelských hrdinů | do centra | Strojnická – zastávka Veletržní palác | 44,1 | 04/2025 |
| U Výstaviště      | z centra  | před křižovatkou s Bubenskou          | 24,3 | 10/2025 |

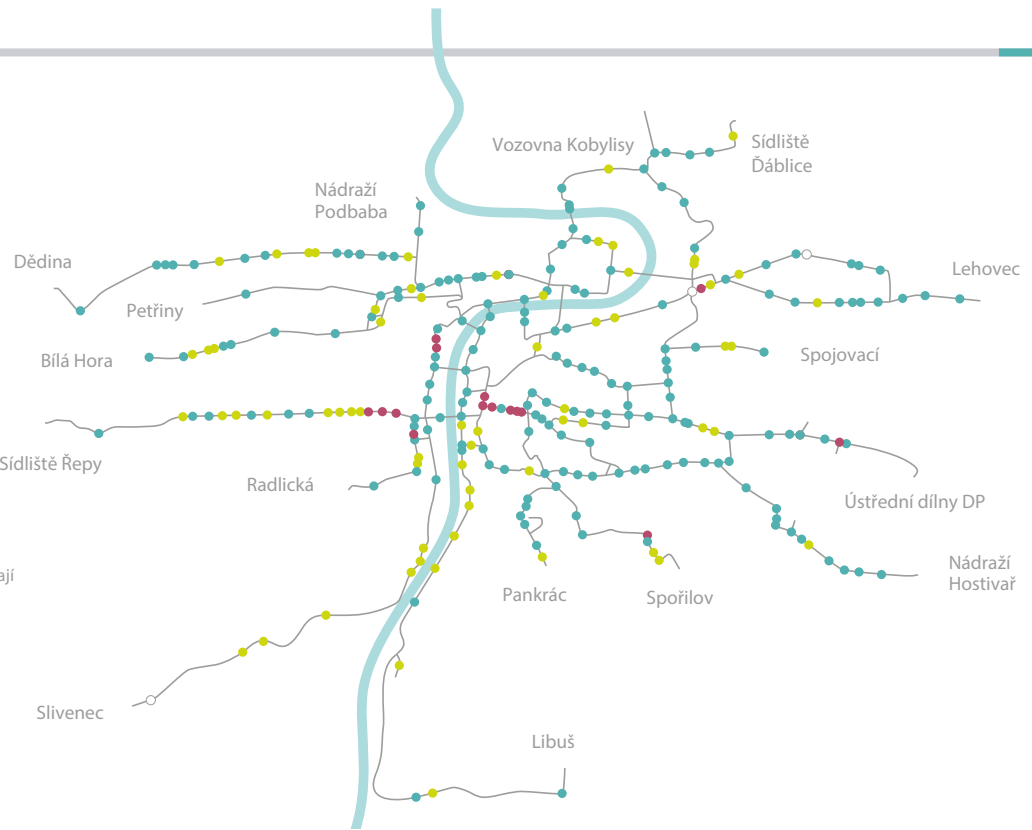
CELKEM přírůstek za rok 2025

152,7 m

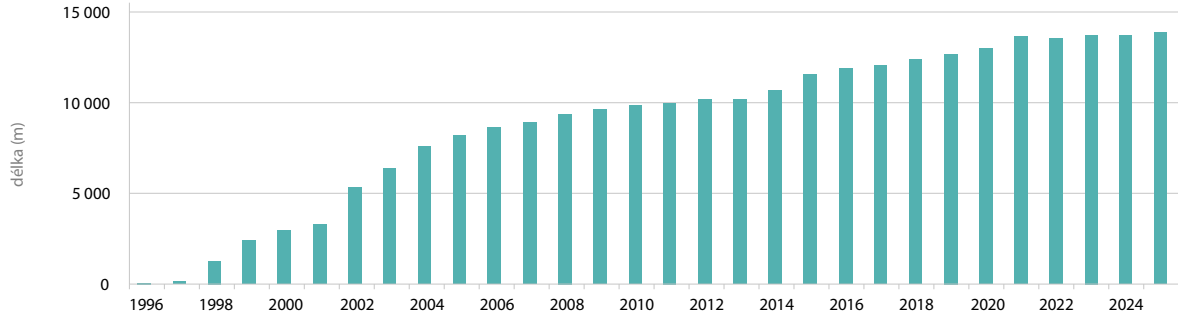
Praha  
Světelná signalizace  
v tramvajové síti

Stav k 31. 12. 2025

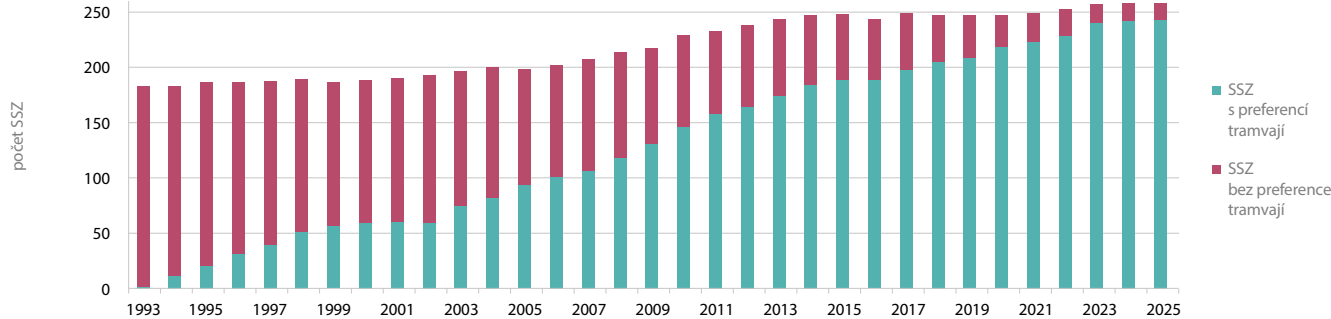
- bez preference tramvají
- s podmíněnou preferencí tramvají
- s absolutní preferencí tramvají
- vypnuté SSZ



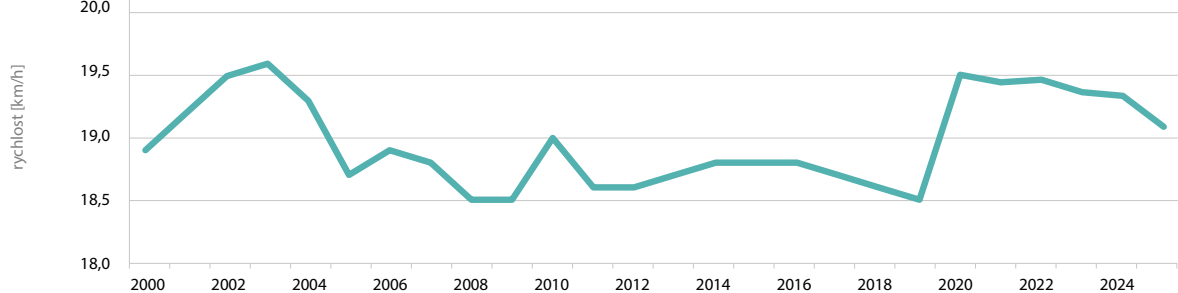
Oddělovací tvarovky



Preference tramvají na SSZ v Praze



Průměrná cestovní rychlost tramvají v Praze





# VZPOMÍNÁNÍ NA JANA UNGRMANA



V ÚTERÝ 20. LEDNA 2026 NÁS VE VĚKU NEDOŽITÝCH 61 LET OPUSTIL KOLEGA, PRAŽSKÉMU METRU ČTYŘI DESÍTKY LET ODDANÝ SLUŽEBNÍK A TAKÉ ČLEN REDAKČNÍ RADY DP KONTAKTU JAN UNGRMAN.

## Muž, který rozuměl pražskému metru víc než většina z nás

Pražské metro je systém, který funguje nepřetržitě, spolehlivě a často zcela samozřejmě. Za touto samozřejmostí stojí tisíce lidí a mezi nimi i ti, kteří po desetiletí nesli odpovědnost za technickou koordinaci a bezpečný provoz celého systému. Jedním z nich byl Jan Ungrman, dlouholetý zaměstnanec Dopravního podniku hl. m. Prahy a výrazná osobnost technického zázemí metra.

Jan Ungrman spojil s Dopravním podnikem a pražským metrem podstatnou část svého profesního života. V roce 1984 dokončil studia na SPŠ Elektrotechnická a pokračoval na ČVUT fakultě Elektrotechnické v oboru energetika, toto studium ale nedokončil. Svoji cestu v podniku od začátku spojil s metrem. Nastoupil v březnu 1986 na tehdejší službu Elektrotechnickou tehdejší divize Metro jako řadový pracovník ve funkci provozní elektrikář, později jako mistr, kde si postupně prošel provozem a každodenní realitou práce v metru. Právě tato zkušenost se stala pevným zá-

kladem jeho další profesní dráhy a pozdějšího působení ve vedoucí pozici.

V rámci reorganizace podniku a zrušení samostatných divizí v roce 2005 přešel Jan Ungrman do nově vytvořeného odboru Technická koordinace Metro v jednotce Dopravní cesta Metro do funkce technický pracovník. V roce 2019 se stal vedoucím tohoto odboru, kde se podílel mj. na řízení a koordinaci složitěho souboru technologických celků, bez nichž by provoz metra nebyl možný. Metro pro něj nebylo jen dopravním prostředkem, ale komplexním technickým organismem, v němž musely jednotlivé části fungovat v přesné a dlouhodobě udržitelné souhře.

Jeho odborné znalosti vycházely z dlouholeté praxe a kontinuální přítomnosti u zásadních etap vývoje pražského metra. Patřil ke generaci techniků, kteří nastupovali do prostředí vybudovaného na technologiích 70. a 80. let, založených na robustních, reléových systémech a silné provozní disciplíně. Tuto „tvrdou technickou školu“ dokázal později propojit s postupným nástupem moderních digitál-



ních technologií a nových bezpečnostních standardů.

Jan Ungrman byl pamětníkem přechodu od analogového řízení k digitalizaci, svědkem rozsáhlých modernizací i krizových momentů, které prověřily celý systém metra. Právě v tomto období se naplno uplatnila jeho schopnost propojovat staré a nové technologie, sladit různé odborné disciplíny a udržet stabilitu systému za plného provozu. Tato schopnost patřila k jeho největším profesním přednostem.

Co Jan Ungrman popřál pražskému metru k jeho padesátinám?

„Další léta spolehlivého provozu, smysluplný rozvoj sítě, dobrou podporu městských i státních orgánů a spokojené cestující.“

A jak na práci u metra vzpomínal?

„Poznal jsem spoustu úžasných lidí, kdy se z kolegů a nadřízených postupně stali skvělí přátelé a kamarádi. Metro se stalo postupem času mojí srdeční záležitostí.“

DP kontakt č. 10/2023

Mezi kolegy byl Jan Ungrman vnímán jako klidná a přirozená autorita, která nikdy nezapomínala na vlastní profesní začátky. Nebyl pouze vedoucím pracovníkem, ale spolehlivým kolegou a dobrým kamarádem, na kterého bylo možné se obrátit nejen s pracovním problémem. Jeho lidský přístup, ochota naslouchat a respekt k práci ostatních zůstávají jednou z hodnot, na které kolegové vzpomínají nejčastěji. Nespolehlal na formální postavení, ale na znalosti, zkušenosti a věcnost. Dokázal vysvětlit nejen to, jak systém funguje,

ale i proč byl v minulosti navržen právě takto. Pro mladší kolegy byl důležitým nositelem institucionální paměti – člověkem, který dokázal zasadit současná technická rozhodnutí do historických souvislostí a upozornit na jejich dlouhodobé důsledky.

Výraznou stopu zanechal také v oblasti popularizace techniky pražského metra. Působil jako lektor a průvodce při odborných i veřejných přednáškách v Muzeu MHD a při příležitosti významných výročí metra. Ve svých výkladech uměl srozumitelně a poutavě přibližovat složité technologické souvislosti, aniž by je zjednodušoval nebo zbavoval jejich skutečné podstaty. Aktivně se rovněž podílel na činnosti Vědeckotechnického klubu při DP-Metro a na organizaci exkurzí a odborných programů v tuzemsku i zahraničí. Klub si získal popularitu i díky cestovatelské vášni Honzy Ungrmana. Patřil k těm, který se zajímal o lidi, sbíral zážitky a okamžiky, které rád fotil. Zájezdy rád vymýšlel, plánoval a organizoval, pak šel v čele s fotoaparátem v ruce. Kromě výletů pro klub byl také zakladatelem a organizátorem Karlštejnské tlapy, která proběhla již po osmnácté.

Pro Jana Ungrmana byla práce u Dopravního podniku více než zaměstnáním. Byla dlouhodobou odpovědností vůči systému, který denně slouží statisícům cestujících, i vůči lidem, se kterými spolupracoval. Jeho profesionalita, klidný přístup a hluboké porozumění technice pražského metra zanechaly trvalou stopu nejen v projektech a technických řešeních, ale především v paměti jeho kolegů a přátel. Někteří z nich měli



tu čest zažít od září 2019 Jana Ungrmana na zasedáních redakční rady zaměstnaneckého časopisu, kdy přinášel balíky námětů a zároveň je uměl doprovodit svým osobitým komentářem. Pro DP kontakt byl navíc vždy faktografickou jistotou i tvůrčí osobností.

Kolegové a spolupracovníci na Jana Ungrmana vzpomínají jako na respektovaného odborníka, spolehlivého kolegu a člověka, který pražskému metru skutečně rozuměl – v souvislostech jeho historie, přítomnosti i dalšího vývoje.

Čest jeho památce.



let prvních  
pražských trolejbusů  
1936–2026



## Trolejbusy v Praze OČIMA ČTENÁŘŮ

Fotografie, dokumenty či vzpomínky rádi zveřejníme na stránkách DP kontaktu. Můžete je zasílat na e-mail: [kaleidoskop@dpp.cz](mailto:kaleidoskop@dpp.cz) nebo na adresu: Dopravní podnik hl. m. Prahy, Redakce DP kontaktu, Sokolovská 42/217, 198 00 Praha 9.



Text a foto: Jan Šurovský

ULICE ANTALA STAŠKA PŘÍBLIŽNĚ V ROCE 1963–1964  
FOTO: ALOJZ VALENT, SBÍRKA: IVO VALENT

# OHLÉDNUTÍ ZA TRAMVAJOVOU TRATÍ NA RYŠÁNKU

POJEM RYŠÁNKA SE NYNÍ ZAČAL VÍCE SKLOŇOVAT V SOUVISLOSTI S DEBATOU O PŘEJMENOVÁNÍ STANICE METRA OLBRACHTOVA PŘÁVĚ TÍMTO NÁZVEM. SAMOTNÁ USEDLOST RYŠÁNKA JE OD KŘIŽOVATKY ULIC ANTALA STAŠKA – NA STRŽI VZDUŠNOU ČAROU ASI TŘI ČTVRTĚ KILOMETRU A NÁZEV PRO STEJNOJMENNÉ ZASTÁVKY POCHÁZÍ Z DOB, KDY SEM BYLA V LISTOPADU 1938 ZAVEDENA TRAMVAJOVÁ DOPRAVA ZAKONČENÁ PŘÁVĚ V TÉTO KŘIŽOVATCE KOLEJOVÝM TROJÚHELNÍKEM. NA NEZASTAVĚNÝCH LOUKÁCH A POLÍCH BYL NÁZEV KONEČNÉ ZASTÁVKY PODLE NEDALEKÉ USEDLOSTI JEDINÝM LOGICKÝM VÝCHODISKEM.

Tentokrát nebudeme popisovat postup výstavby stanice metra D, kde po letech stavby byl zprovozněn v prosinci zase průjezd ulicí Na Strži mezi Antala Staška a Olbrachtovou, ale ukážeme několik vzácných a neznámých fotografií z let dávno minulých. I z knihy Zmizelá Praha od Pavla Fojtíka víme, jak málo fotografií odsud existuje, zejména proto, že trať na Ryšánku byla zrušena v rozporu s oče-

káváním. Tušíme, že byly pořízeny fotografie z konečné v poslední den provozu, ale k dispozici nejsou.

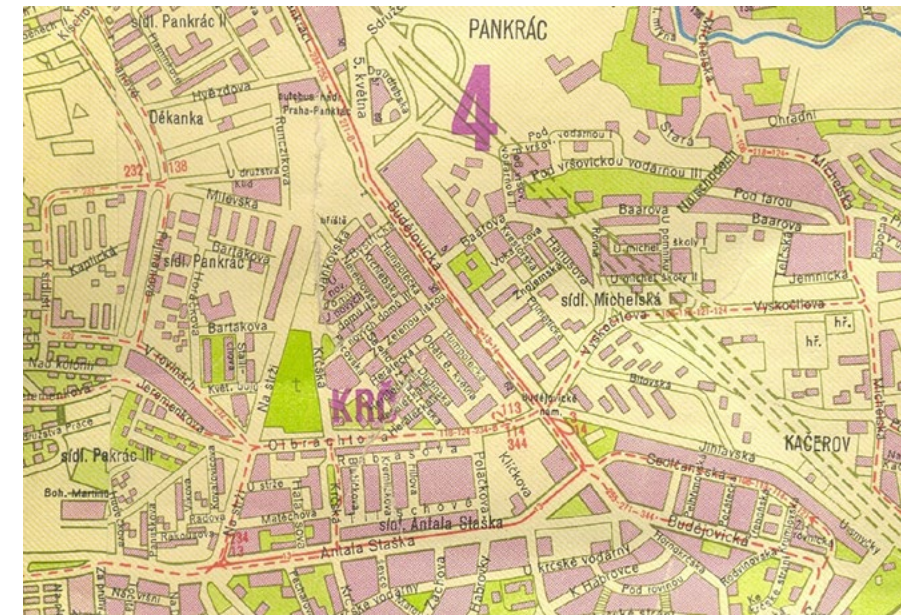
Ale dnes tu máme fotografii našeho kolegy Iva Valenta, a to přímo z ulice Antala Staška v průhledu k Ryšánce. Fotek z ulice Antala Staška existuje naprosté minimum. Dostali jsme k snímku popis: *Autorem je můj otec,*

*Alojz Valent, tehdy redaktor Čs. rozhlasu. Myslím, že to táta vyfotil na rozloučenou před stěhováním, tedy na konci 1963 nebo začátkem 1964. Rodiče bydleli před mým narozením (1964) v této ulici. Snímek je cenný i tím, že pochází z počátku obsazení linky 13 vozy T3.*

Přesnou lokaci snímku ztotožnil kolega Filip Jiřík: *Tramvaj jede kolem bloku domů č. o. 57–53,*

*ty jsou odsazené a dnes je před nimi vegetace, za nimi je vidět nebytovka, kde je teď SUMA, dále blok č. o. 51–47 (neodsazený) a za Krčskou ulicí další neodsazený č. o. 45–41, pak jak je jakoby proluka, což je místo odsazeného bloku č. o. 39–35, a za ní je poslední blok paneláků č. o. 33–29 (ten dnes není zdálky přes vegetaci tak dobře vidět). Trochu to deformuje ohnisko fotky a hlavně tam nejsou ještě stromy. Čelo tramvaje je asi tak v úrovni dnešní dopravní značky konce zastávky autobusu Antala Staška.*

Tramvajová trať na Ryšánku, kde vždy jezdila jen sama linka 13, byla kompletně kolejově zrekonstruována v roce 1967 a ještě poté byla zcela zmodernizována i trolej, zřejmě v roce 1969. Od 19. října 1970 zde byla zavedena výluka pro stavbu metra, ale na mostě u dnešní Polikliniky Budějovická již nebyly celkem svévolně položeny zpět koleje a tramvaje se na Ryšánku už nikdy nevrátily. Ke stejnému datu byla zcela zrušena trať z Budějovického



MAPA Z ROKU 1971, UKAZUJÍCÍ NIKDY NEEXISTUJÍCÍ STAV, TEDY BEZ TT NA KAČEROVĚ, ALE S TRAMVAJOVOU TRATÍ NA RYŠÁNKU



ZNÁMÝ SNÍMEK Z ARCHIVU DPP UKAZUJE ROZESTAVĚNÝ MOST PŘES STAVBU METRA JIŽ BEZ KOLEJÍ, V POZADÍ VIDÍME TROLEJOVÉ STOŽÁRY SMĚREM K RYŠÁNCE

náměstí na Kačerov Jihlavskou ulicí. A přitom mapa z roku 1971 ukazuje zamýšlený, ale nikdy neexistující stav, že není trať na Kačerov, ale jezdí se na Ryšánku.

Opuštěná trať v ulici Antala Staška se na místě nacházela ještě dlouhé desítky let a mizela pozvolna. Na dosud nepublikovaném vzácném snímku Martina Haráka z 20. července 1975



RYŠÁNKA V ŘÍJNU 1988

vidíme autobus Jelcz na lince 199, která tehdy jezdila z Budějovické na náměstí Míru přes Dvorce, Výtoň, Větrov a I. P. Pavlova. Tato linka vznikla spolu s metrem C v květnu 1974 a přes svoji zcela nepochopitelnou trasu zanikla až v září 1982. Vedle autobusu vidíme kompletní tramvajové kolejiště, ale už bez troleje. Pro porovnání tu máme i snímek z 5. února 2000, tedy skoro 30 let po ukončení provozu, kdy zcela zachované kolejiště je pietně obeháno zábradlím, aby se nepoškodilo.

Dosud nebyl publikován ani nepříliš kvalitní diapozitiv z října 1988, kde je vidět ještě kompletní kolejový trojúhelník na Ryšánce. V roce 2006 se už ulice postupně rekonstruovala do dnešní podoby a kolejiště stejně jako tramvajové těleso už zaniklo. Poslední snímek nám tedy naznačuje porovnání se snímek Iva Valenta.

JELCZ 272 MEX EV. Č. 4880 V ULICI ANTALA STAŠKA 20. ČERVENCE 1975  
FOTO: MARTIN HARÁK

SNÍMEK ULICE S POZÜSTATKY TRAMVAJOVÉ TRATĚ



POSLEDNÍ KOLEJE PRO POROVNÁNÍ S HLAVNÍM SNÍMKEM IVA VALENTA Z 17. ČERVENCE 2006



Text: Miroslav Sedlmajer  
Foto: Gabriela Čechová,  
Šárka Dudková a autor



# UMĚNÍ V METRU NA WEHRHAHNLINE

V RÁMCI PRACOVNÍ CESTY NA VELETRH PSI V DÜSSELDORFU, O KTERÉM JSME SE ZMIŇOVALI V AKTUALITĚ MINULÉHO ČÍSLA, JSME SE ZAMĚŘILI TAKÉ NA FUNGOVÁNÍ MÍSTNÍ MHD. TYPICKY PRO NĚMECKÁ MĚSTA SE ZDE POTKÁVALY LINKY U-BAHNU, S-BAHNU A TRAMVAJÍ, DOPLNĚNÉ SÍTÍ AUTOBUSŮ A ELEKTROBUSŮ. S OHLEDEM NA OMEZENÝ ČAS SE NAŠE POZORNOST SOUSTŘEDILA HLAVNĚ NA CENTRÁLNÍ ČÁST MĚSTA, KTERÉ OBSLUHUJÍ PODZEMNÍ ÚSEKY LINEK U-BAHN.

Až do počátku 80. let 20. století byla páteří dopravy v Düsseldorfu klasická tramvajová síť vedená výhradně po povrchu. Zlom nastal až v roce 1973, kdy začala výstavba podpovrchového systému podobného někdejšímu plánům pražské podpovrchové tramvaje – v centru vedeného pod zemí, na okrajích fungujícího jako běžná tramvaj se všemi

výhodami i omezeními. Mezi ty první patří zejména levnější výstavba a údržba, mezi ty druhé pak kolizní místa s běžnou automobilovou dopravou a chodci.

První podpovrchový úsek pro tramvaje byl otevřen v roce 1981 severně od centra města, následovalo velké rozšíření na jihovýchod



## Düsseldorf: co a kdo tu jezdí?

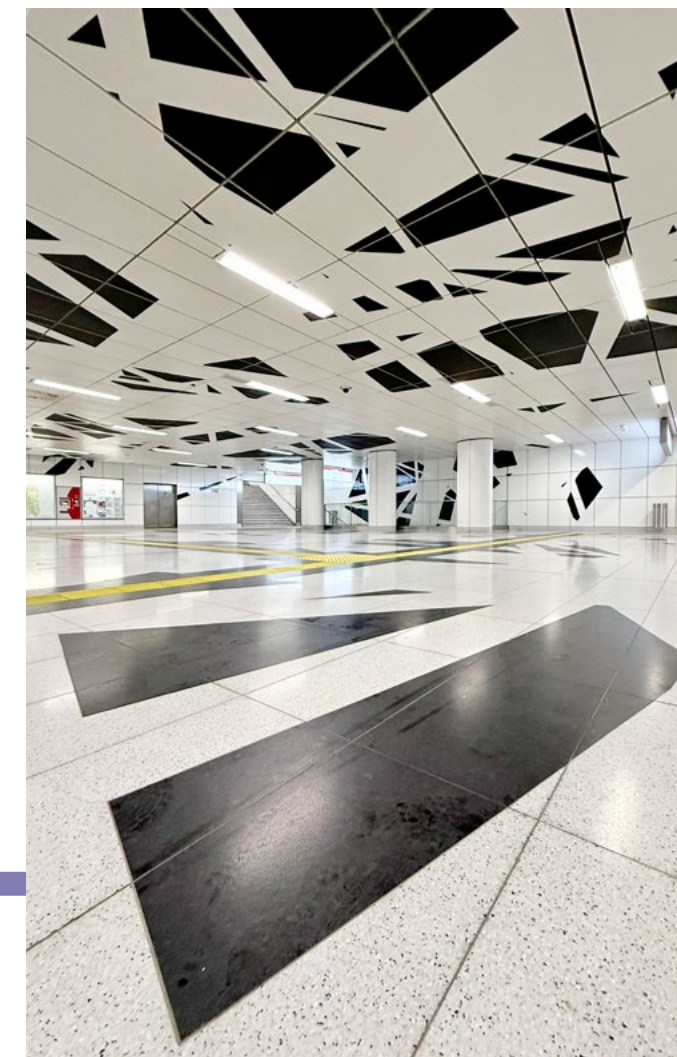
Düsseldorf je hlavním městem Severního Porýní-Vestfálska a významným centrem módy, umění a obchodu. Leží na břehu Rýna a má více než 600 000 obyvatel. Město kombinuje historické jádro obnovené po konci 2. světové války s moderní architekturou a každý rok hostí řadu důležitých veletrhů.

Dopravcem U-Bahnu, tramvají i autobusů je společnost Rheinbahn AG, městská hromadná doprava je součástí integrovaného systému VRR – Verkehrsverbund Rhein-Ruhr.

- U-Bahn: lehké metro kombinující prvky podzemní dráhy a tramvaje – v centru pod zemí, na okrajích na povrchu, linky jsou označeny písmenem U.
- Straßenbahn: klasická povrchová tramvaj s častými zastávkami, linky číselné řady 700.
- S-Bahn: rychlé železniční spojení s okolními oblastmi včetně letiště, mají klasické označení S.
- Bus: autobusy a elektrobuses doplňují kolejový systém tam, kam dráha nevede.

### PEMPELFORTER STRASSE – AUTOREM JE HEIKE KLUSSMANN

MOTIV: GEOMETRICKÁ OPTIKA A PERSPEKTIVA  
VESTIBUL I NÁSTUPIŠTĚ STANICE PROTÍNÁJÍ ČERNO-BÍLÉ DIAGONÁLNÍ LINIE NA BÍLÉM POZADÍ. HRA KONTRASTŮ VYTVÁŘÍ ILUZI DYNAMIKY A PROSTOROVÉHO ROZŠÍŘOVÁNÍ, KTERÉ OBOHACUJÍ JINAK STATICKÝ PROSTOR



### SCHADOWSTRASSE – URSULA DAMM

MOTIV: INTERAKTIVITA, PROPOJENÍ POVRCHU A PODZEMÍ

LED STĚNA VIZUALIZUJE V REÁLNÉM ČASE POHYB CHODCŮ NAD STANICÍ. CHODCI JSOU SNÍMÁNÍ KAMEROU NAD VSTUPEM DO STANICE, SPECIÁLNÍ SOFTWARE DETEKUJE JEDNOTLIVÉ OSOBY A JEJICH TRAJEKTORIE A PŘEVÁDÍ JE DO GENERATIVNÍHO OBRAZU NA DISPLEJÍCH NAD PORTÁLEM TUNELU DOLE VE STANICI. VE VESTIBULU STANICE KONCEPCI DOPLŇUJÍ GEOMETRIZOVANÉ MAPY MĚSTA DÜSSELDORFU





#### HEINRICH-HEINE-ALLEE – RALF BRÖG

MOTIV: ZVUK A HISTORIE MĚSTA

TŘI VSTUPY DO STANICE – THEATER, LABOR A AUDITORIUM – FUNGUJÍ JAKO SAMOSTATNÉ VIZUÁLNÍ A ZEJMÉNA ZVUKOVÉ INSTALACE. PROSTORY JSOU VYBAVENY VÍCEKANALOVÝMI REPRODUKTORY A SLOUŽÍ JAKO PLATFORMA PRO ZVUKOVÁ DÍLA RŮZNÝCH UMĚLCŮ POD KURÁTORSKOU SPRÁVOU

k hlavnímu nádraží v roce 1988 a dvě další prodloužení v letech 1993 a 2002. Jednalo se o účelné, avšak vizuálně poměrně standardní stanice, připomínající například některé části vídeňského metra.

Situace se změnila až s novou podzemní trasou Wehrhahnlinie (oficiálně Stammstrecke 3), vedenou z východu přes centrum města na jih. Jejím cílem bylo odlehčit rušným ulicím centra, zvýšit kapacitu dopravy a zároveň vytvořit unikátní podzemní galerii

současného umění. V roce 2001 byla vyspána celoevropská architektonicko-umělecká soutěž, kterou vyhráli netzwerkarchitekten z Darmstadtu a berlínská umělkyně Heike Klusmann. Jejich koncepce počítala s propojením architektury a umění už od samotného návrhu, nikoli až dodatečně.

Stavební povolení na stavbu podzemní dráhy včetně šesti stanic bylo vydáno v roce 2007 a po devíti letech stavby byla trasa o délce 3,5 km slavnostně otevřena v únoru 2016.

## Tipy pro dopravní nadšence

### SkyTrain

Automatická visutá dráha typu H-Bahn propojuje letištní terminály s dálkovým nádražím a parkovací domy. Trať je asi 2 km dlouhá, vedená přibližně 10 metrů nad zemí. Interval je krátký a cesta mezi terminálem a železniční stanicí trvá zhruba pět minut. Z letiště tak existují dvě hlavní drážní spojení do centra: kombinace SkyTrain + S-Bahn nebo přímá linka S11.

### Wuppertal

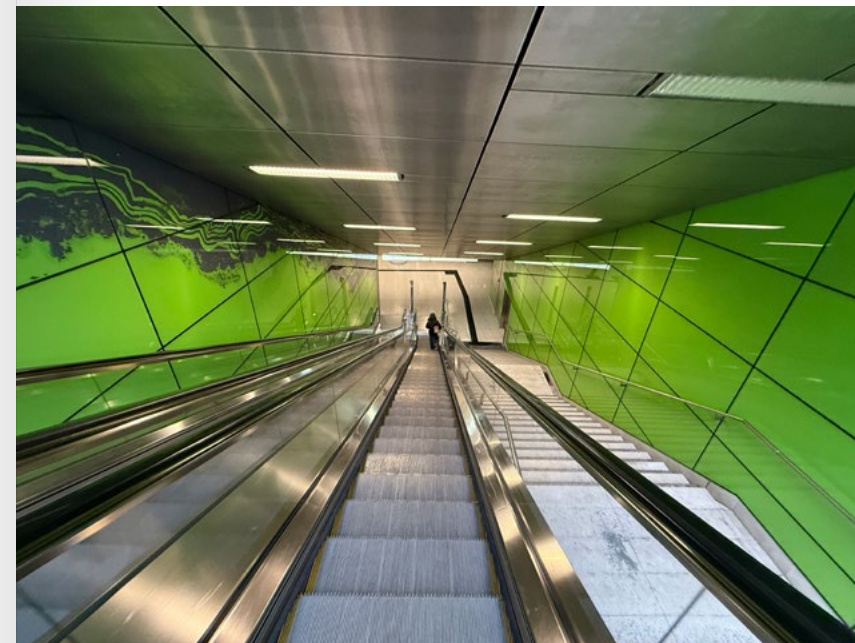
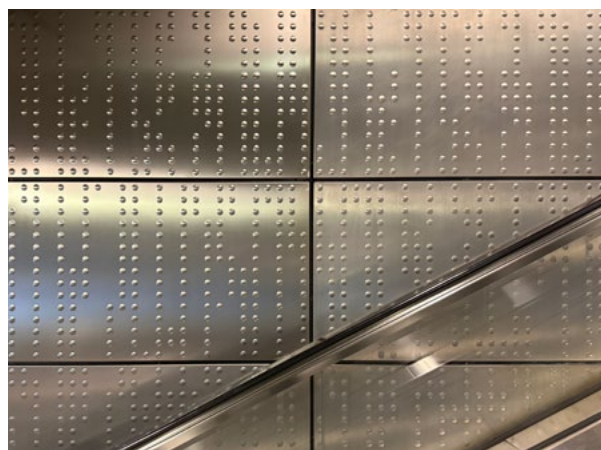
Wuppertalská „Schwebebahn“ je nejstarší dodnes provozovaná visutá dráha na světě, kde vlaky zavěšené pod jedinou kolejnicí jezdí nad řekou Wupper a ulicemi města na třináctikilometrové trase s 20 stanicemi. Díky zavěšenému systému se vyhýbá městskému provozu a zajišťuje rychlou přepravu údolím, kterým se vine zástavba města Wuppertal.



#### BENRATHER STRASSE – THOMAS STRUTH

MOTIV: KOSMICKÉ OBRAZY A ODRAZY

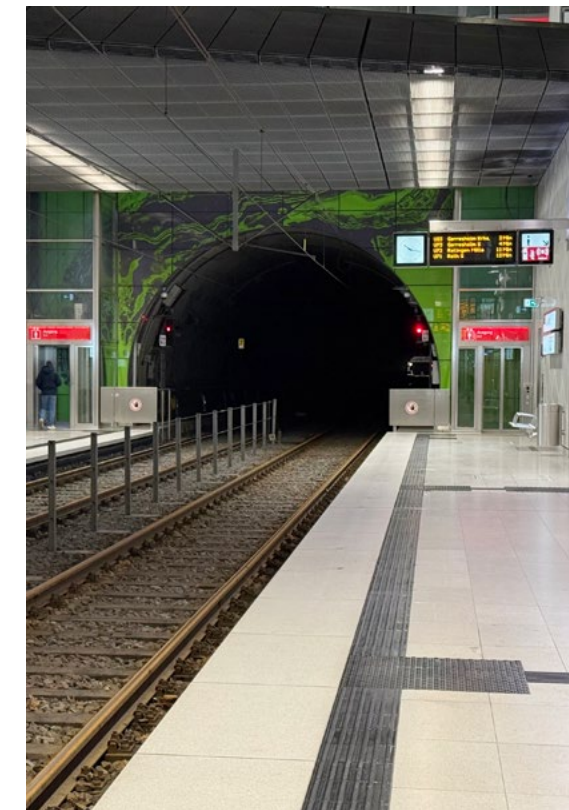
UMĚLECKÉ ŘEŠENÍ PROMĚNÚJE PODZEMNÍ PROSTOR V ILUZI INTERIÉRU KOSMICKÉ LODI POMOCÍ NEREZOVÝCH PANELŮ A LED DISPLEJŮ ZOBRAZUJÍCÍCH 3D ANIMACE VESMÍRU. CESTUJÍCÍ DÍKY TOMU MAJÍ PŘÍLEŽITOST VNÍMAT NEKONEČNÝ VESMÍR UPROSTŘED BĚŽNÉHO DOPRAVNÍHO PROSTORU A CÍTIT SE JAKO NA KOSMICKÉ LODI



#### GRAF-ADOLF-PLATZ – MANUEL FRANKE

MOTIV: PŘÍRODA, VRSTVENÍ, TEKTONIKA

ZÁMĚREM UMĚLECKÉ INSTALACE JE PROMĚNIT STĚNY PROSTORU V „PRŮSVITNOU VRSTVU“, KTERÁ PŮSOBÍ, JAKO BY ODHALOVALA SKRYTOU KRAJINU POD POVRCHEM MĚSTA. ÚČINEK VZNIKÁ SPOJENÍM RUČNĚ BAREVNÉHO SKLA, SVĚTLA A STRUKTURY STĚN



### UMĚLECKÁ KONCEPCE WEHRHAHNLINE

Základní ideou výtvarného řešení je „podzemní prostorové kontinuum“ – tunel vnímaný jako jedna plynulá struktura. Všechny stanice využívají jednotné prefabrikované betonové panely s plastickým diamantovým

reliéfem, který se podle kontextu rozšiřuje či zužuje a vytváří dojem plynulé struktury připomínající hadí kůži. Každá stanice má navíc vlastní umělecký koncept, vytvořený konkrétním umělcem. K celkové působivosti prostoru výrazně přispívá také úplná absence reklamy.

### JEDNOTLIVÉ STANICE A JEJICH UMĚLECKÉ POJETÍ

Zdroj k umění:  
[www.wehrhahnlinie-duesseldorf.de](http://www.wehrhahnlinie-duesseldorf.de)



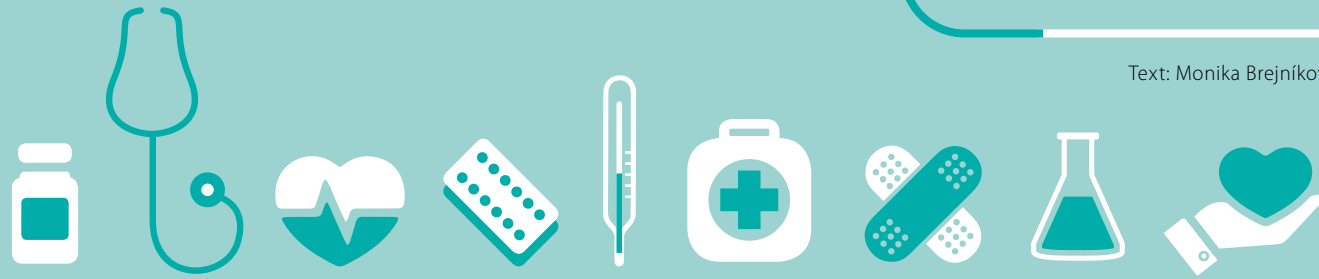
#### KIRCHPLATZ – ENNE HAEHNLE

MOTIV: PÍSMO, POHYB, KALIGRAFIE

UMĚLECKÝ KONCEPT „SPUR X“ PRACUJE S ORANŽOVÝMI TROJROZMĚRNÝMI TEXTOVÝMI LINIEMI, KTERÉ SE VINOU PROSTOREM A JSOU ČITELNÉ JEN Z URČITÝCH ÚHLŮ, DIVÁKA MAJÍ VTÁHNOUT DO HRY MEZI ABSTRAKCI A ČITELNOSTÍ







# NEZANEDBÁVEJTE PREVENCI

PREVENTIVNÍ PROHLÍDKY JSOU NEDÍLNOU SOUČÁSTÍ PÉČE O ZDRAVÍ. I KDYŽ SE CÍTÍTE ZDRAVÍ, PRAVIDELNÉ NÁVŠTĚVY LÉKAŘE MOHOU ODHALIT ZÁVAŽNÁ ONEMOCNĚNÍ V RANÉM STADIU, KDY JSOU LÉČITELNÁ.



## Proč jsou preventivní prohlídky důležité?

Preventivní prohlídky mohou výrazně snížit riziko vážných zdravotních komplikací. Zde jsou některé z hlavních důvodů, proč byste je neměli zanedbávat:

- Včasné odhalení nemocí: Mnoho onemocnění, jako je vysoký krevní tlak, cukrovka nebo rakovina, může zpočátku probíhat zcela bez příznaků. Včasné odhalení těchto nemocí umožňuje jejich účinnou léčbu.
- Prevence komplikací: Pravidelné kontroly mohou zabránit rozvoji závažných komplikací, které mohou vést k trvalému poškození zdraví.

- Zlepšení kvality života: Udržování dobrého zdraví prostřednictvím preventivních prohlídek může výrazně zlepšit kvalitu vašeho života.

## Jak často byste měli chodit na preventivní prohlídky?

V České republice máte nárok na:

- všeobecnou preventivní prohlídku u praktického lékaře – jednou za dva roky,
- gynekologickou preventivní prohlídku – každoročně od 15 let,
- stomatologickou preventivní prohlídku – od 18 let jednou ročně.

## Mezi z nejčastějších omylů a mýtů patří:

### 1) „Mně nic není, cítím se dobře, tak nemusím nikam chodit.“

#### Proč je to špatně?

- Mnoho nemocí probíhá skrytě – například vysoký krevní tlak, cukrovka nebo některé formy rakoviny mohou být dlouho bez příznaků.
- Prevence je účinnější než léčba – včasné odhalení problému často znamená jednodušší, levnější a úspěšnější léčbu.
- Subjektivní pocit zdraví není spolehlivý ukazatel – člověk se může cítit dobře, ale mít rizikové faktory, které se projeví až později.

### 2) „Chodím pravidelně k různým specialistům, oni mě hlídají, tak to nepotřebuji.“

#### Proč je to špatně?

- Specialisté řeší jen konkrétní oblast – například kardiolog se zaměřuje na srdce, ale nemusí sledovat jiné důležité ukazatele (např. funkci ledvin, metabolismus, očkování).
- Chybí koordinace péče – praktický lékař má přehled o celkovém zdravotním stavu a propojuje informace od různých specialistů.
- Preventivní programy jsou v gesci praktického lékaře – například screeningy, očkování, kontrola rizikových faktorů.

### 3) „Vždyť pravidelně chodím na pracovnělékařské prohlídky, nemusím tak navštěvovat registrujícího lékaře.“

#### Proč je to špatně?

- Pracovnělékařská prohlídka má jiný účel – hodnotí způsobilost k práci, ne komplexní zdravotní stav.
- Nezahrnuje plnou preventivní péči – například screeningy rakoviny, očkování, rodinnou anamnézu, dlouhodobé sledování.
- Při akutních potížích nebo dlouhodobém sledování je klíčový registrující praktický lékař.

Většina nemocí nemusí bolet a nijak se nemusí projevit. To ale neznamená, že organismu neškodí. Registrující lékař může už pouhým zrakem, pohmatem, poslechem zjistit různé typy nádorů (kůže, nitrobřišní orgány, prsa, varlata, prostata, konečník, mízní uzliny aj.), zkontrolovat zrak i sluch.

Prostým přeměřením krevního tlaku může objevit prognosticky závažnou hypertenzi. Jednoduchým poslechem a pohmatem může objevit známky tepenné aterosklerózy. Cíleně zaměřenou laboratorní lze objevit další metabolické, orgánové, hormonální a onkologické choroby.

Další význam prevence tkví v odhalení rizikových faktorů, jako je například obezita, kouření, alkohol, cukrovka, zvýšený cholesterol a další. Také se zkontroluje léčba – zda je adekvátní, zda se léky spolu nekříží či nejsou nadbytečné. Zkontroluje se očkování.

V závěru vyšetření přichází komplexní plán dalšího postupu, cílené rady, návrh životosprávy, úprava medikace, případně doporučení odborných vyšetření, stanovení dalších kontrol. Pacient profituje zlepšením prognózy a kvality života a lékař zase tím, že má adekvátní přehled.

V ČESKÉ REPUBLICE JSOU PREVENTIVNÍ PROHLÍDKY HRAZENY ZDRAVOTNÍMI POJIŠTOVNAMI A JSOU DOSTUPNÉ PRO VŠECHNY POJIŠTĚNCE.

Preventivní prohlídky jsou klíčovým nástrojem pro udržení dobrého zdraví a prevenci závažných onemocnění. Nezanedbávejte je a využijte možnosti, které vám zdravotní systém nabízí.

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

# TVŮJ VYHRAZENÝ PRUH K INFORMACÍM

## Přihlas se na webu DPP a odebírej:

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

[dpp.cz/registrace](https://dpp.cz/registrace)



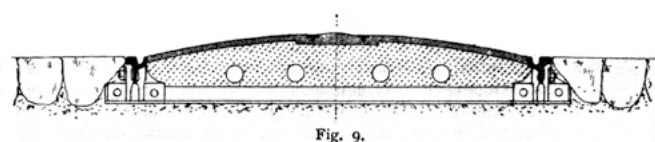


# PRAŽSKÁ DOPRAVNÍ VÝROČÍ

## SPODNÍ PŘÍVOD ELEKTŘINY PŘED 130 LETY

Národní listy přinesly 7. února 1896 zprávu o úřední zkoušce nového typu vrchní stavby a napájení elektrických drah, nejnovějšího vynálezu Františka Křižíka. Šlo o zkoušku spodního přívodu proudu. Základem nové vrchní stavby se staly tzv. žlábkové bezpaticové kolejnice, uchycené ve stoličkách, spojené příčnými železnými nosníky. Křižík využil ke stavbě pokusného úseku část své první elektrické dráhy z Letné do Stromovky, která bývala v provozu jen v letní sezóně, a proto byla v době zkoušky volná pro potřebné úpravy, aniž by byl narušen pravidelný provoz. Zkušební úsek se nacházel ve Stromovce a byl dlouhý asi 600 metrů.

Při zkoušce František Křižík patrně použil jeden ze svých zavřených motorových vozů, které pro letenskou dráhu zakoupil v roce 1894. První veřejné vyzkoušení nového systému Křižík uskutečnil před 130 lety 17. ledna 1896 a úřední vyzkoušení se konalo 6. února. Zda



ŘEZ NOVÝM TYPEM „ŽELEZNÉ VRCHNÍ STAVBY“ NAVRŽENÉ V ROCE 1896 FRANTIŠKEM KŘÍŽÍKEM. OBRÁZEK TEHDY PŘINESL ODBORNÝ ČASOPIS ZEITSCHRIFT FÜR ELEKTROTECHNIK

se systém na Letné dál zkoušel, případně i v pravidelném provozu, či zda zůstal ležet ladem, o tom nejsou k dispozici žádné zprávy. V roce 1905 zdokonalený systém František Křižík použil k napájení tratě na Karlově mostě, kde byl v provozu do roku 1908, kdy byla trať i pro nespolehlivost systému zrušena.

## AUTOBUSOVÉ ZMĚNY PŘED 55 LETY

Na sklonku šedesátých let minulého století se přes veškeré snahy nového vedení Dopravního podniku o zlepšení dlouhodobě nepříznivé situace projevovaly v pražské městské hromadné dopravě různé negativní jevy. Jedním z nich byl fakt, že provozování MHD se stalo trvale ztrátovou záležitostí. Od 1. února 1971 byla zavedena tarifní opatření, která byla motivována snahou omezit současně dlouhodobé přetěžování autobusových linek tzv. překryvné sítě. Nové opatření spočívalo ve zvýšení jízdného linek překryvné sítě na dvojnásobek, tj. z 1 na 2 koruny.



SPOJ RYCHLÍKOVÉ LINKY ČÍSLO 235 V ZASTÁVCE NÁMĚSTÍ MÍRU



KDYŽ PRO AUTOBUSY ŠM 11 NASAŽENÉ NA LINKU 274 NEBYL K DISPOZICI POTŘEBNÝ TRANSPARENT, ZASTŘILA SE ZA ČELNÍ SKLO PROSTĚ OBYČEJNÁ BOČNÍ TABULKA

## 130 LET TRAMVAJÍ DO LIBNĚ A VYSOČAN

Už je tomu 130 let, co byl zahájen provoz na prvním traťovém úseku soukromého dopravního podniku zvaného Elektrická dráha Praha – Libeň – Vysočany, založeného předním českým elektrotechnikem Františkem Křižíkem. Slavnostní zahájení provozu na úseku od karlínské vozovny koňky (od dnešní zastávky Šaldova) na křižovatku u Nové Balabanky (dnes zastávka Balabanka) se uskutečnilo 19. března 1896. Jestliže předchází Křižíkova elektrická tramvaj, ta úplně první česká elektrická dráha, která jezdila na Letné, bývala především výstavní atrakcí jezdící jen v letní sezóně, libeňská dráha už sloužila pravidelnému celoročnímu provozu.



FOTOGRAFIE ZE SLAVNOSTNÍHO ZAHÁJENÍ PROVOZU NA DRÁZE PRAHA – LIBEŇ – VYSOČANY 19. 3. 1896



NA ZAŽLOUTLÉ FOTOGRAFII JINDŘICHA ECKERTA Z ROKU 1896 JE VIDĚT VOZOVNA LIBEŇ V DOBĚ ZAHÁJENÍ PROVOZU

## PRVNÍ PRAŽSKÝ ESKALÁTOR SE ROZJEL PŘED 100 LETY

„V těchto dnech byla definitivně skončena konstrukce pohyblivého chodníku na letenskou pláň od mostu Štefánikova, takže v neděli dne 21. t. m. v den zahájení veletrhu vstoupí v pravidelnou činnost,“ oznamovala před 100 lety, 18. března 1926, Národní politika. Pohyblivý chodník? Dnes si pod tímto pojmem představíme zpravidla něco jiného – „pohyblivý pás pro vodorovnou přepravu osob“, tedy eskalátor. Když byla na počátku dvacátých let minulého století zrušena letenská lanovka, naskytla se otázka, co s uvolněným traťovým tělesem. Zájem o lokalitu projevilo Sdružení internovaných a vězňů. Spolek s nezvyklým názvem si kladl za cíl vymáhat reparace obětím válečných persekucí a předsedal mu jistý Augustin Hašek. Roční nájemné bylo stanoveno na 5200 korun a smlouva o pronájmu pozemku byla uzavřena na dobu do 30. června 1935. Eskalátor se 21. března 1926 úspěšně rozjel.

Jízdné na eskalátoru bylo 50 haléřů pro dospělého člověka a 30 haléřů pro dítě. I když to z počátku vypadalo na úspěšný podnik, brzy se „pohyblivý chodník“ stal předmětem nekonečných sporů mezi Augustinem Haškem a pražskou obcí.

V roce 1934 byl eskalátor navíc poškozen při průtrži mračen. Smlouva s Haškovým sdružením už nebyla v roce 1936 obnovena a 1. července 1936 přestaly Elektrické podniky dodávat proud. Kdy se po prvním pražském pohyblivém schodišti jelo naposledy, nevíme. V srpnu 1936 ale bylo celé zařízení pro značné Haškovy dluhy exekučně zabaveno a s ohledem na chatrný stav rozebráno. Tím se znovu odhalilo původní těleso lanové dráhy, jehož část po rekonstrukci můžeme vidět i dnes.



FOTOGRAFIE PRVNÍHO PRAŽSKÉHO ESKALÁTORU JE POSKROVNÁ, TATO JE ZŘEJMĚ NEJKVALITNĚJŠÍ, A TEDY I NEJČASTĚJI PUBLIKOVANÁ



# KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

## Trolejbus Tatra T 86

U vozů poslední předválečné dodávky byla zlepšena ochrana nízko ..... (dokončení v tajence) a elektrického zařízení proti prachu, vodě a sněhu. Mechanická část spodku vozu zůstala stejná jako u prototypu. Při stavbě celokovové karoserie bylo použito Jäcklových profilů. Pro zlepšení větrání byl zřízen větrací kanál. Přední, ručně ovládané dvoudílné dveře byly v roce 1939 při úpravě na pravosměrný provoz předělány na elektropneumatické ovládání. Po roce 1947, při zřízení pevného stanoviště průvodčího s pokladnou, byly takto předělány i zadní dveře.

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději do **pondělí 2. března 2026** na adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: KŘÍŽOVKA; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá nůžky na trávu a druhý získá žulový hmoždíř.

Tajenka křížovky z DP kontaktu č. 1/2026 zněla: **Peter Witt**. Brašnu s povinnou výbavou do auta získává: **Helena Kramešová** a stojan na pneumatiky s disky **Vladimír Novotný**. 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:

### Nůžky na trávu a keře Bosch

Nůžky Bosch jsou ideální pro tvarování keřů i květin. Váží pouhých 550 g a jejich rukojeť je ergonomicky tvarována, takže nezatíží vaše ruce ani při dlouhé práci. Akumulátor vydrží až 50 minut, samotné nůžky se pyšní výkonným pohonem, antiblokovacím systémem a mimořádnou řeznou silou.



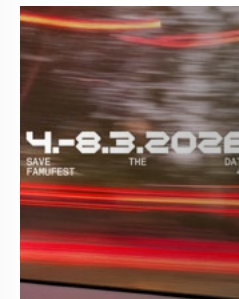
### Žulový hmoždíř President

Každý kuchař ve své kuchyni potřebuje kvalitní hmoždíř a právě tento výrobek z luxusní edice President je tím pravým. Byl vyvinut pro drcení široké škály přísad, jako jsou bylinky, koření a další suroviny. Nádoba i tlouček jsou vyrobeny z jednoho kusu přírodní žuly, která je zárukou pevnosti a odolnosti.



|                           | DISTANCE           | DRUH ÚČESU | ZN. DĚTSKÉHO KRÉMU | ZKR. ČES. ARMADY | MPZ KEDAHU STÁTU MALAJSIE | ZN. HLINIKU                | ORGA-NICKÉ ROZPOUŠ-TEDLO          | POSLOU-CHÁNÍ  | SLOVEN. POLNÍ MÍRA                     | ZN. TELLURU                               | DOMÁCKÝ ALENA | VODO-ROVNÁ ROZPĚRA V KROVU    | LOUPIT                     | STUŽKA    |
|---------------------------|--------------------|------------|--------------------|------------------|---------------------------|----------------------------|-----------------------------------|---------------|----------------------------------------|-------------------------------------------|---------------|-------------------------------|----------------------------|-----------|
| OŽMOLIT                   |                    |            |                    |                  |                           |                            | ČÍSLOVKA ŘADOVÁ (V.)              |               |                                        |                                           |               | SPZ HRADCE KRÁLOVÉ            |                            |           |
| HERECKÉ PRACOVNÍSTĚ       |                    |            |                    |                  |                           |                            | DRAVÝ PTÁK ZAKULACENÝ             |               |                                        |                                           |               | ESTONSKÉ SIDLO 2. DÍL TAJENKY |                            |           |
| LYŽE                      |                    |            |                    | NOTA BENE        |                           | SEVERSKÉ ZVÍŘE MARME-LÁDA  |                                   |               | ANGL. ONO                              | HL. M. JORDÁNSKA CHEMICKÝ PŘEVK ZNAČKY NB |               |                               |                            |           |
| HMOT-NOST OBALU ZBOŽÍ     |                    |            |                    |                  | HL. M. IRSKA              |                            |                                   |               |                                        |                                           |               | OVOCE (NĚM.)                  |                            |           |
| KONZERVOVAT KOUŘEM        |                    |            |                    |                  | LITOVATI                  | ODSTŘE-DOVAT               |                                   |               |                                        |                                           |               | OTEC                          | RUDÁ BARVA                 |           |
| 1. DÍL TAJENKY            |                    |            |                    |                  |                           |                            |                                   |               | SLOVEN. OREL                           |                                           |               |                               | MOJŽÍŠOV BRATR (HEBR-MYTH) | DRUH MASA |
|                           | AMERICKÁ ZPE-VAČKA | OLEPENÍ    | ANGL. LEVÝ         | 0,1M ZERO        |                           | ŠATY (SLOVEN-SKY)          | DĚTSKÝ POZDRAV                    | ASLUSKÝ SOKOL | ANGL. ÚRAD SKLA-DIŠTĚ                  |                                           |               |                               |                            |           |
| SPODNÍ                    |                    |            |                    |                  |                           | POKLES                     |                                   |               | POTVRZENÍ PRAVDY NUBIJSKA PLÁNÁ BAVLNA |                                           |               |                               |                            |           |
| DOLNÍ ČÁST TENKÉHO STŘEVA |                    |            |                    |                  |                           | VE VZDÁLE-NOSTI ŘÍMSKY 101 |                                   |               |                                        |                                           |               | UKAZO-VACÍ ZÁJMENO            | ZN. RHENIA SPZ ROŽNAVA     |           |
| ZHDONO-CENÍ PENĚZ         |                    |            |                    |                  |                           |                            | BOD NA DRÁZE 1 SLOŽKY DVOJ-HVĚZDY |               |                                        |                                           |               |                               |                            |           |
| JAZ. SLO-VESNÝ ZPUSOB     |                    |            |                    |                  |                           |                            | POPLATEK ZA POŠTOVNÍ DOPRAVU      |               |                                        |                                           |               |                               |                            |           |

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.



## STUDENTSKÉ FILMY

Od 4. do 8. března 2026 proběhne již 42. ročník multižánrového filmového festivalu **Famufest**. Ten propojuje filmové projekce snímků studentů Filmové a televizní fakulty Akademie múzických umění v Praze, které vznikly v minulém roce, s doprovodným programem (koncerty, výstavami, workshopy apod.). Jak se píše v propagačních materiálech, letošní ročník se ponese v duchu tematiky Jízda. Vychází z prožitků euforie i únavy, z proměnlivého tempa a z hledání a vymezování hranic – individuálních i kolektivních. Festivalové akce jsou plánovány do prostor Bio Olo, Industry sál AVU Veletržní a Holešovická Šachta. Více informací lze najít na <https://famufest.cz>.

## JEDNOSTOPÉ LEGENDY

Až do 22. března 2026 lze v Národním technickém muzeu navštívit výstavu nazvanou **Böhmerland nebo Čechie – Nejdelší motocykl na světě**. Výstava byla připravena u příležitosti výročí 100 let od zahájení výroby motocyklů Čechie-Böhmerland a nabízí první ucelený přehled všech vyráběných typů. Od roku 1925 až do počátku války bylo vyrobeno přibližně 750 těchto motocyklů, nepřehlédnutelných díky své neobvyklé konstrukci i vzhledu. Již v době vzniku šlo o raritu a postupem času se motocykly Čechie-Böhmerland zařadily mezi nejvyhledávanější historická vozidla. Vedle původních dochovaných strojů jsou u nás vůbec poprvé vystaveny i nově zrekonstruované kopie nedochovaných prototypů motocyklů této značky (například dvouválcová sedmistovka model Sudet nebo dokonalá kopie čtyřmístného stroje Čechie-Böhmerland, nejdelšího motocyklu na světě).



## TATA BOJS V KARLÍNĚ

Za hudební nabídkou se můžeme tentokrát vypravit třeba do Fóra Karlín. Ve čtvrtek 26. února se tu představí kapela **Tata Bojs**. Dá se předpokládat, že kromě skladeb z aktuálního EP25 zazní i „prověřené“ položky jejich koncertního repertoáru, jako jsou kupříkladu Pěšáci nebo Toredorská otázka, to vše pro-



loženo i nějakou tou raritou či překvapením. A protože Tata Bojs dbají rovněž na vizuální stránku svých vystoupení, plánují také unikátní originální provedení scény, připravené speciálně na rozměry a možnosti daného prostoru.



## SPORT SPOJUJÍCÍ UMĚNÍ A EMOCE

A jeden sportovní tip navíc: mistrovství světa v krasobruslení se po 33 letech vrací do Prahy. Nejlepší světoví krasobruslaři a krasobruslařky budou bojovat o světové medaile od 24. do 29. března 2026 v pražské O2 areně.

## ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději do **pondělí 2. března 2026** na e-mailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno i s diakritikou). Dva vylosovaní výherci získají publikace z redakční knihovničky.

Odpověď na otázku kvízu z DP kontaktu č. 1 zněla: **Servisní vozidla nové generace: efektivnější údržba autobusů a trolejbusů**. Z autorů správných odpovědí byla vylosována **Hanka Šťastná** a **Kateřina Dvořáková Tabot**, které 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 pracovněprávních důsledků.“



## FOTO KVÍZ



# Radost přináší i praktické drobnosti

AKCE



## Kšiltovka 150 let MHD v Praze 1875–2025

Ochrání před sluncem i deštěm



## Ponožky autobus Karosa B 731

Hranatá Karosa pro vaše nohy



## Ponožky s logy pražského metra

Čtyři loga metra, jeden pár  
ponožek, vaše dvě nohy



## Ponožky se schématem pražského metra

V podzemí se už neztratíte



## Tramvaj s hlášením zastávek a logem DPP

Jestli je něco legendární, tak hračka tramvaje T3



## Šňůrka na krk s trasami a logem metra

Ano, modrá šňůrka, ale Vltava to není



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

KOMPLETNÍ NABÍDKU NAJDETE NA:  
**[fanshop.dpp.cz](https://fanshop.dpp.cz)**