



kontakt



INTERNI

ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP



Právní služby rychle, srozumitelně
a s lidským přístupem



- Sleva 10 % na komplexní právní poradenství
- Řešíte rozvod a péči o děti, dědické věci, prodej či koupi nemovitostí, smlouvy či jiné záležitosti, neváhejte se na nás obrátit. Rádi vám s vaší životní situací pomůžeme
- Pro získání slevy předložte zaměstnanecký průkaz
- Více na www.donati-legal.cz

Spolehlivý dodavatel energií
již 20 let

- Zvýhodněná nabídka na elektřinu a plyn od EPET
- Smlouva bez závazku na dobu neurčitou, žádné smluvní pokuty
- Heslo pro uplatnění slevy naleznete na intranetu
- Více informací na: www.epet.cz



Gastronomický zážitek



- Sleva 20 % v Restaurant Pizza & Cafe v NC Fénix ve 2. patře na veškerou konzumaci jídla a nápojů, vyjma tabákových výrobků
- Vybrat si můžete z poledního menu našeho šéfkuchaře nebo z nabídky à la carte české i mezinárodní kuchyně
- Pro získání slevy předložte zaměstnanecký průkaz

Nejznatější cesta k novému vozu

- Speciální nabídka vozidel pro zaměstnance DPP na nová i ojetá vozidla
- Akce na operativní leasing – dlouhodobý pronájem vozidla od společnosti Arval
- Měsíční platba již zahrnuje všechny sjednané služby a poplatky



- Heslo pro uplatnění slevy naleznete na intranetu

Relax v lázních s koktejlem dobře
namíchaných procedur



- Celoroční nabídka – sleva 15 % na všechny pobyty ve Františkových Lázních
- Rezervační kód pro uplatnění slevy naleznete na intranetu
- Více informací na: www.frantiskovylazne.cz

Dejte svým
botám druhou
šanci



- Sleva 20 % na opravu bot či drobné brašnářské opravy od Petra Sejtka
- Poskytované služby: patníky, podrážky, šití, výměna zipu, lepení, podkůvky, stélky, klenky, podpatky, roztahování obuvi
- Pro získání slevy předložte zaměstnanecký průkaz
- Adresa: U Plynárny 863, 101 00 Praha 10 – Michle

DP
kontakt

OBSAH 3/2026

AKTUÁLNĚ

4–5

LISTÁRNA

6–7

VÍTE, ŽE...

8 VYSOKÝ STANDARD PRAŽSKÉ MHD

INTERNÍ KOMUNIKACE

9–11 EXTRANET PRO ZAMĚSTNANCE STARTUJE

VZDĚLÁVÁNÍ

12 PLEJÁDA ÚSPĚŠNÝCH ÚČASTNÍKŮ SOUTĚŽÍ

STATISTIKA

13–15 KDYŽ SE (NE)DAŘÍ

COMPLIANCE

16–17 COMPLIANCE ANEB KULTURA ODPOVĚDNOSTI V DPP

PORTRÉT

18–21 VLASTNIT ZDRAVOTNICKÉ ZAŘÍZENÍ JE OBROVSKÁ VÝHODA

#STUDUJSPSD

22 TECHNICKÉ LYCEUM

PO STOPÁCH

23–30 NA WALTROVKU DOJEL PRVNÍ TROLEJBUS

CESTA KE ZDRAVÍ

31–32 JAK NA SPÁNEK

VZPOMÍNKA

33–37 ODEŠEL JOSEF NĚMEČEK

ZÁBAVA

38

KULTURA/KVÍZ

39

Koláž na titulní straně: Báze 3 studio

DP kontakt

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

Kontakt: Redakce DP kontaktu, Sokolovská 42/217, Praha 9 – Vysočany

Telefon: 296 192 056, 296 193 066; e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček. 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 Láška, Robert Mara, Tomáš Párys, Milan Slezák, Jan Štojdl a Jakub Zatloukal

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

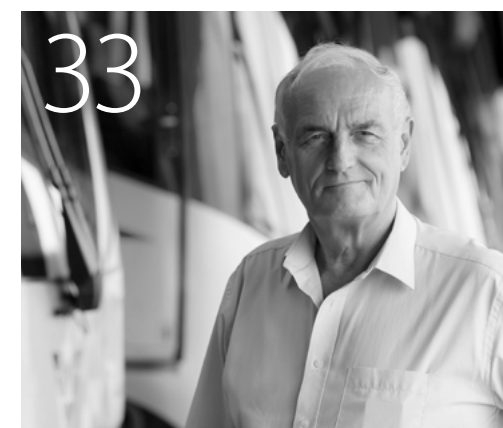
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 23. 2. 2026

NEPRODEJNÉ

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

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



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 Benefity.

Modernizace čtyř areálů DPP zvítězila

Asociace poskytovatelů energetických služeb (APES) již po patnácté vyhlásila nejlepší připravované EPC projekty uplynulého roku. Na prvním místě se umístila modernizace čtyř areálů pražského dopravního podniku. Vítězný projekt vynesla na první příčku především jeho komplexnost a technologická odvaha. Investice přesahující 800 milionů korun promění čtyři areály s naprosto odlišným využitím – od budovy Centrálního dispečinku až po technické zázemí vozoven Střešovice, Pankrác a depa Kačerov. Porota ocenila také chytré propojení moderních prvků, jako je integrace fotovoltaiky přímo do fasády výškové administrativní budovy v depu Kačerov nebo instalaci fotovoltaických panelů na krytých parkovacích stáních. Tato opatření přinesou DPP garantovanou úsporu nákladů přesahující 15 milionů korun ročně. (red)

Nejaktivnější studenti SPŠD ocenění

Motivační program DPP i v letošním roce opět úspěšně podpořil zájem žáků technických oborů SPŠD o budoucí uplatnění v naší společnosti v odborných manuálních profesích. Podstatou programu je oceňovat zájem žáků o DPP, jejich aktivní zapojení do odborného výcviku na pracovištích DPP, zájem o obor a studijní výsledky, ale také podporovat iniciativu ve škole nad rámec běžných povinností a v neposlední řadě zařazení do Stipendijního programu DPP, se kterým se pojí výběr DPP jako budoucího zaměstnavatele již v době studia. Slavnostní vyhlášení inovované formy Motivačního programu DPP, který je již 2. rokem realizován formou soutěže, proběhlo 26. 2. 2026 v Konferenčním centru DPP v budově Sokolovská. V rámci velmi příjemného setkání za účasti zástupců vedení DPP a SPŠD bylo vyhlášeno 10 výherců s nejvyšším počtem získaných motivačních bodů. Ti si odnesli hodnotné zážitkové ceny věnované DPP a volnočasové poukázky v hodnotě 2000 Kč věnované SPŠD. Na snímku personální ředitel DPP Štěpán Krejčí gratuluje studentovi maturitního oboru Autotronik Janu Havránkovi. Poděkování patří všem, kteří se na realizaci programu podíleli. (jič)

ZE ZASEDÁNÍ PŘEDSTAVENSTVA DPP

Představenstvo DPP se na svém čtvrtém zasedání v tomto roce sešlo 24. února, aby projednalo mj. přehled plnění nápravných opatření ve 4. čtvrtletí 2025, zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za rok 2025 a souhrnnou zprávu agendy podněty veřejnosti za rok 2025. Dále projednalo aktualizaci směrnice Nakládání s majetkem DPP ke krátkodobým komerčním pronájmům a dlouhodobým reklamním a marketingovým účelům, aktualizaci vnitřní normy Provoz záznamového zařízení kamerových systémů v tramvajových vozidlech, dále se zabývalo elektrickou požární signalizací v areálech povrchu, vyhodnocením mimořádných událostí v DPP za 4. čtvrtletí roku 2025 či informací o kontrole nápravných opatření vyplývajících z kontrol externích subjektů v DPP.

Dozorčí rada DPP se ke svému druhému letošnímu jednání sešla 11. února, aby projednala investiční plán na rok 2026 a strategii DPP na období 2026–2050. Dále byla seznámena s průzkumem MHD, aktuálním vývojem sporů ohledně reklamního využívání majetku DPP, vývojem smluvních vztahů se společností Inženýring dopravních staveb a s informací k projektu metra I.D. Dále byl dozorčí radě předložen validační audit ISO 37001 a 37301 za rok 2025 a zpráva o stavu Compliance a protikorupčního programu za rok 2025. V personální oblasti byla dozorčí rada informována o zahájení kolektivního vyjednávání k návrhu Kolektivní smlouvy DPP na rok 2027 a roky následující. (red)

PERSONÁLNÍ ZMĚNY V DPP

K 1. březnu 2026 se vedoucí odboru Právní stala Mgr. Olga Lukešová. Svou pracovní kariéru v DPP zahájila v roce 2021 jako vedoucí oddělení veřejných zakázek, do konce února 2026 vedla odbor Veřejné zakázky a poštávková řízení. Je absolventkou Právnické fakulty Západočeské univerzity v Plzni, má více jak 15letou odbornou praxi v oblasti veřejných zakázek, správního práva a metodického řízení zadávacích procesů. Druhá březnová změna se týká postu v jednotce Provoz Tramvaje, v provozovně Jízdní služba. Novým vedoucím vozovny Motol se stal Daniel Rašplíčka. V DPP působí od roku 2010, kdy nastoupil jako řidič tramvaje ve vozovně Motol. V roce 2013 absolvoval kurz na výpravčího a následně vykonával zástupy za tuto pozici. V roce 2023 se stal výpravčím III. Od roku 2022 působil jako stálý zástupce vedoucího vozovny Motol. (red)



Foto: MHMP

Po Praze jezdí tramvaj na podporu duševního zdraví

V úterý 3. března 2026 došlo v tramvajové zastávce Planetárium Praha na okraji parku Stromovka k představení „Duševní tramvaje“ se speciálním designem, která je součástí pokračující kampaně nazvané Pomoc je na dosah. Jejím cílem je podpora duševního zdraví a snaha povzbudit obyvatele metropole, aby se nebáli si říct o pomoc. Tramvaj se po slavnostním odhalení zařadila do provozu jako běžná linka 17 směrem Sídliště Modřany a zpět. V rámci tohoto spoje byli cestující k dispozici odborníci na psychosociální pomoc z příspěvkové organizace Zahrada pro duši a Centra sociálních služeb Praha pro krátkou konzultaci a nasměrování na vhodnou službu nebo bezpečný první kontakt. Pražané se s tramvají budou v pražské síti setkávat po dobu přibližně sedmi týdnů. (red)

Velikonoční primátorská sbírka

S velkým ohlasem se setkávají tradiční vánoční a velikonoční sbírky, které pomáhají lidem v obtížných životních situacích, především seniorům žijícím na hranici chudoby, rodičům samoživitelům a osobám bez domova. Letošní jarní akce se uskuteční ve čtvrtek 26. března 2026 od 9 do 17 hodin na Mariánském náměstí v Praze 1 před budovou Nové radnice. Stejně jako v předchozích letech se sbírka uskuteční ve spolupráci s Potravinovou bankou pro Prahu a Středočeský kraj. Pokud se rozhodnete zapojit, vítané jsou trvanlivé potraviny (konzervy, rýže a luštěniny, trvanlivé mléko, olej, polévky, dětská výživa), základní a dětská drogerie či krmivo pro zvířata. Můžete také přispět finančně prostřednictvím transparentního účtu č. 2801779543/2010 vedeného u Fio banky. (red)



V PRAZE UBYLO SRÁŽEK CHODCŮ S VOZY MHD

Dopravní podnik zaznamenal za loňský rok celkem 72 případů srážek chodců s tramvaji, což je o 14 procent méně než v roce 2024. Naprostá většina z nich (82 %) skončila buď lehkým zraněním nebo bez něj, 16 případů těžkými zraněními a dva smrti chodce. U autobusů a trolejbusů DPP eviduje 22 případů nehod s chodci, tedy o 8 procent méně než předloni. Ani jedna nehoda neskončila smrtí chodce. Většina srážek chodců s tramvaji se obvykle stane ve druhé polovině daného kalendářního roku, přičemž nejhoršími měsíci jsou září, kdy začíná školní rok, a závěr roku, tj. listopad a prosinec s vyšší mobilitou obyvatel související s tradičními svátky na konci roku. V loňském roce se naopak většina mimořádných událostí stala v prvním pololetí, přičemž mezi nejhorší měsíce kromě září s osmi případy patřil červen. Celkem šest událostí se odehrálo v úseku I. P. Pavlova – Štěpánská. Hlavní příčiny srážek se stále opakují: nerespektování elementárních dopravních pravidel, jako je přebíhání na červenou či vstup na trať bez rozhlédnutí se. Dále sem patří ignorování okolí a pocit naprostého bezpečí, kdy je pozornost upřena pouze na displej telefonu často v kombinaci se sluchátky v uších. (red)



Foto: Petr Hejna

Pozor na platnost Pluxee karty



Pro ty, kterým končí platnost karty Sodexo MultiPass Card k 31. březnu 2026, je připravena nová karta. K vyzvednutí je od 2. 3. do 24. 4. 2026 na příslušném výdejním či kontaktním místě. Tato nová karta bude platná 5 let a bude v designu Pluxee. O karty se u společnosti Pluxee neřadí individuálně, ale karty k výměně připravuje tato společnost hromadně pro všechny zaměstnance DPP, jimž platnost karty končí. Datum expirace si můžete zkontrolovat na své kartě – toto datum je na kartě ve formátu měsíc/rok za písm. „EXP.“, např. „EXP. 10/18“.

Jakmile kartu obdržíte, můžete ji začít používat. S novou kartou musíte jen provést první platbu kontaktním způsobem – tzn. musíte ji vložit do terminálu, který vás vyzve k nastavení 4místného PINu. PIN můžete mít stejný jako u původní karty. Tím je karta aktivní a můžete s ní platit – detailní informace najdete na letáčích, které obdržíte společně s novou kartou. Vaši stávající kartu Sodexo můžete používat do první platby novou kartou, nejpozději však do konce její platnosti, tj. 31. 3. 2026. Vždy může být aktivní pouze jedna karta. Po aktivaci prvním nákupem novou kartou ta původní přestane fungovat. Původní kartu můžete zlikvidovat. (red)



29. prosince 2025 jsem omylem nechal v tramvaji číslo 11, která odjela z Flory v 17:56, svůj batoh. Po zavolání na telefonní linku MHD operátorka dokázala rychle kontaktovat řidiče, který po upozornění na tuto skutečnost na první možné zastávce šel pro batoh, a tím pádem předešel potenciální krádeži.

Jsem moc vděčný jak operátorce, tak i řidičovi za rychlou reakci nad rámec toho, co bych očekával v takové situaci.



Dobrý den. Dne 29. ledna 2026 jsem jel se svojí paní autobusem linky 137. Během jízdy mě a moji paní obtěžoval jeden člověk, který zřejmě nebyl při smyslech. Pan řidič se nás ochotně zastal a zachoval chladnou hlavu a osobu, která nás velice slovně napadala a obtěžovala, vykázal z autobusu. Pomohl mi ještě jeden pán, kterému také moc tímto děkuji. Víte, oba jsme už v důchodu a na moji paní to mělo velký psychický



nátlak. Pan řidič se ovšem hned ochotně přesvědčil, zda jsme oba a zejména moje paní, která byla z celé situace velice rozrušena, v pořádku a nabídl nám pomoc. Moc panu řidiči děkujeme.



Dobrý den, ráda bych poděkovala panu řidiči, který na mě dnes 8. ledna 2026 přibližně kolem 10:30 ráno ochotně počkal na konečné Písnice a ještě mě upozornil, že jsem si zapomněla venku madlo z kočárku.



Chtěla bych poděkovat řidiči, který na zastávce pohotově vyskočil z kabiny, aby mi pomohl s kočárkem do schodů tramvaje. Zároveň se zeptal, kde vystupuji a mám na něj mávnout, kdyby nebyl nikdo v okolí, kdo by mi pomohl. Pan řidič byl velmi vstřícný a šlo vidět, že upřímně chtěl pomoci, nejen v rámci pracovní povinnosti. Bylo by skvělé, kdyby se k němu tato zpráva dostala. Moc děkuji!

Zapomenutý batoh

Z dopisu generálnímu řediteli DPP Ladislavu Urbáňkovi:

Rád bych touto cestou vyjádřil upřímné poděkování Vaším zaměstnancům za ochotu a rychlou pomoc při nalezení mého zapomenutého batohu ve vagonu metra ve stanici Náměstí Míru, směr Nemocnice Motol, dne 24. 11. 2025 asi v 19:30 hod.

Jejich profesionální a vstřícné jednání mi velmi pomohlo vyřešit nepříjemnou situaci a znovu mi potvrdilo, že na služby Dopravního podniku hl. m. Prahy je spolehnutí. Oceňuji nejen rychlost, s jakou reagovali, ale také lidský přístup, který je v dnešní době vzácný.

Ještě jednou děkuji celému týmu, který se na této pomoci podílel.

S přáním hezkého dne
Tomáš Vacula



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 nebo na adresu: Dopravní podnik hl. m. Prahy, Redakce DP kontaktu, Sokolovská 42/217, 198 00 Praha 9.

Ohlédnutí za Rustonkou

Při cestách tramvaji přes Karlín do vozovny Hloubětín mě od dětství fascinovala strojírna Rustonka a to zvláště tím, že přes rozpadající se plot byla vidět montážní základna, kde se nacházely nákladní tramvaje a posunovací lokomotivy. Rustonka byla totiž napojena vlečkovou spojkou odbočující z tratě Rakouské severozápadní dráhy (ÖNWB), a to až do 1. 6. 1984, kdy byla trať z roku 1872 Vysočany – Těšnov definitivně zrušena na přání koncepce dopravy MV KSČ.

S otcem Václavem jsem v sedmdesátých letech pravidelně chodili kolem Rustonky, pak jsme šli kolem nádraží Praha-Libeň dolní nádraží a na občerstvení do automatu Palmovka, kde otec pil pivo Pražan, také již zrušeného holešovického pivovaru. Do Libně jsme chodili též někdy v podvečer sledovat rozsvěcování plynových lamp, které svítily i ve Švábkách u domu poblíž bývalého železničního mostu u Rustonky.

Naposledy jsme šli kolem Rustonky při jejím nesmyslném zboření v roce 2007. Ani památkové chráněnou kotelnu nenechal developer na pokoji a zbořil ji v roce 2014. Nezbylo nic. Genius loci Libně i Karlína je pryč, pozřel se v lesu „krásných nových budov“. Jako undergroundová skupina Einstürzende Neubauten. To je zvuk zanikající staré Libně.

Snímky pocházejí z ledna a března 1978 a nacházejí se na nich elektrická posunovací lokomotiva ev. č. 4005 a pracovní motorový vůz ev. č. 4004. Na snímku ŽST Praha-Libeň dolní nádraží se nachází můj otec RNDr. Václav Kubík, CSc. (1925–2025).

Martin Kubík



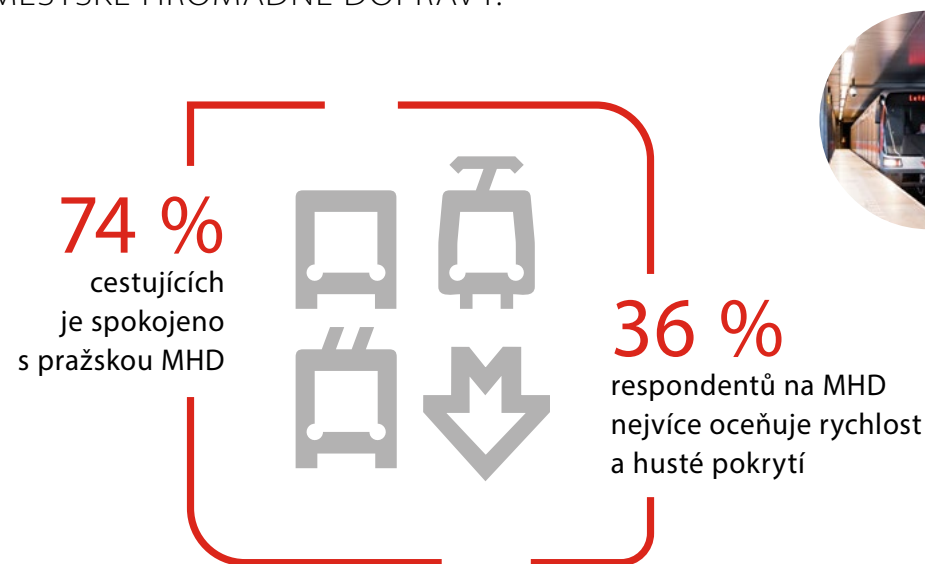
Foto: Martin Kubík

Texty na této dvoustraně byly redakčně kráceny a jazykově upraveny.



VYSOKÝ STANDARD PRAŽSKÉ MHD

Z AKTUÁLNÍHO PRŮZKUMU AGENTURY STEM/MARK, KTERÉHO SE ZÚČASTNILO PŘES TISÍC RESPONDENTŮ Z ŘAD PRAŽANŮ A PRAVIDELNĚ DOJÍŽDĚJÍCÍCH, VYPLYNULO, ŽE PRAŽSKÁ MHD SI DLOUHODOBĚ UDRŽUJE VYSOKÝ STANDARD. CESTUJÍCÍ NA DPP NEJVÍCE OCEŇUJÍ RYCHLOST, HUSTÉ POKRYTÍ SÍŤE, SPOLEHLIVOST, CENY JÍZDNÉHO A VYSOKOU ÚROVEŇ INFORMOVANOSTI. PŘEDSTAVME SI V INFOGRAFICE TY NEJDŮLEŽITĚJŠÍ ASPEKTY PRAŽSKÉ MĚSTSKÉ HROMADNÉ DOPRAVY.



Informovanost cestujících:

- 44 %** respondentů, kteří alespoň jednou měsíčně využívají MHD, hodnotí informování o jízdních řádech a spojení známkou jedna
- 78 %** cestujících hledá informace o výlukách přímo na zastávce MHD, stanici metra nebo skrze hlášení v metru
- 60 %** sleduje přímo web DPP nebo IDOS

Ekologie:

Polovina respondentů vnímá pražskou MHD jako ekologickou, což představuje nárůst o **21 %**. Celkem **67 %** spokojených cestujících by bylo ochotno za roční kupon zaplatit částku 4 000 Kč a vyšší



Nejvyužívanější dopravní prostředky:

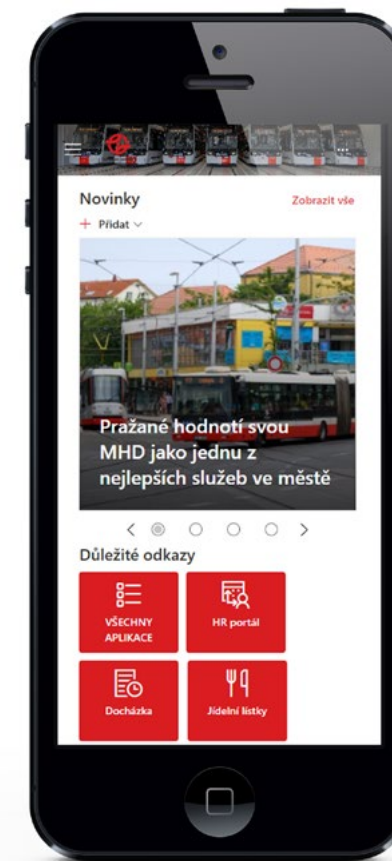
- 31 %** autobusy
- 28 %** metro
- 26 %** tramvaje

” Kromě oceňované rychlosti a dostupnosti sítě se Dopravnímu podniku daří zejména v oblasti informovanosti. Vysoká loajalita stávajících cestujících a jejich ochota akceptovat úpravu cen jízdného potvrzují, že veřejná doprava v Praze je kvalitní a má stabilní pozici pro svůj další rozvoj. **“**

Jan Barchánek,
člen představenstva a dopravní ředitel DPP

EXTRANET PRO ZAMĚSTNANCE STARTUJE

DOPRAVNÍ PODNIK SPOUŠTÍ S POČÁTKEM LETOŠNÍHO DUBNA EXTRANET PRO ZAMĚSTNANCE – JEDNOTNÉ ONLINE PROSTŘEDÍ, KDE BUDOU MOCI MÍT VŠICHNI PŘÍSTUP K VYBRANÝM FIREMNÍM INFORMACÍM, DOKUMENTŮM A SLUŽBÁM I MIMO SÍŤ DPP.



Extranet je zároveň významným krokem k digitalizaci komunikace s pracovníky v terénu i v provozu. O tom, proč je tato změna důležitá a jak bude fungovat v praxi, jsme hovořili s personálním ředitelem DPP Štěpánem Krejčím a vedoucím jednotky IT Lukášem Malichem.

Proč extranet zavádíme a jak zaměstnancům pomůže v praxi?

Štěpán Krejčí:

Extranet zavádíme proto, abychom všem zaměstnancům – včetně těch, kteří nemají přidělený počítač nebo firemní e-mail – zajistili bezpečný a rovný přístup k důležitým pracovním informacím. Díky extranetu získají přístup k intranetu, dokumentům, směnám, benefitům nebo HR službám odkudkoliv a kdykoliv. Přináší to výrazné sjednocení interní komunikace a usnadnění procesů, které dnes probíhají různými způsoby.

Jedná se současně o nezbytnou predispozici pro úspěšnou digitalizaci různých nejen personálních procesů, která sníží administrativní zátěž a zlepší dostupnost relevantních infor-

mací pro všechny zaměstnance bez ohledu na jejich pracovní zařazení. Jde tedy o zásadní krok k modernizaci spolupráce napříč DPP.

Co přesně znamená, že zaměstnanec dostane podnikový účet?

Lukáš Malich:

Každý zaměstnanec získá přístup do extranetu prostřednictvím svého podnikového účtu. Může se jednat o již existující účet, který zaměstnanec používá pro přístup k podnikovým systémům, nebo o nově vytvořený účet v případě, že jej dosud neměl. Extranet je tedy určen jak pro nové pracovníky, tak pro stávající zaměstnance.

Jak proběhne první přihlášení?

LM: První přihlášení probíhá prostřednictvím soukromého mobilního telefonu s využitím prohlížeče Microsoft Edge, který umožňuje uplatnění bezpečnostních pravidel a správu ověřování. Při prvním přístupu zaměstnanec nastaví vícefaktorové ověření (MFA), zpravidla zadáním telefonního čísla a potvrzením

Přístup k extranetu v kostce

- Podívejte se na dpp.cz/extranet, kde najdete návody, informace k přihlášení a odpovědi na často kladené otázky
- Připravte si svůj osobní mobilní telefon, ideálně s aktuálním systémem
- Po obdržení přístupových údajů postupujte přesně podle návodu

identity pomocí ověřovacího kódu. Tento krok slouží k ochraně účtu před neoprávněným použitím.

Po úspěšném dokončení úvodního nastavení získá zaměstnanec přístup do extranetu, odkud může pokračovat do intranetu a dalších aplikací, které má podle své role k dispozici. Kompletní postup připojení je dostupný na stránce www.dpp.cz/extranet.



EXTRANETEM CHCEME ZLEPŠIT DOSTUPNOST INFORMACÍ PRO VŠECHNY ZAMĚSTNANCE A ZAJISTIT PLATFORMU PRO DIGITALIZACI PERSONÁLNÍCH PROCESŮ, ŘÍKÁ ŠTĚPÁN KREJČÍ

Jak bude probíhat distribuce přístupových údajů a koho se týká v první vlně?

ŠK: Distribuce přístupových údajů se uskuteční prostřednictvím stejného procesu, jaký dnes využíváme pro tzv. výplatní listky. Týká se to zaměstnanců, kteří dosud podnikový účet dpp.cz nemají a uplynulo alespoň 14 dnů od jejich nástupu. Tito zaměstnanci obdrží vytištěné přístupové údaje na zeleném papíru podobném výplatnici, který bude zároveň obsahovat odkaz na návody a postupy pro první přihlášení i řešení případných problémů. První vlna zahrnuje přibližně pět tisíc zaměstnanců a tisk zajišťuje odbor Spisové služby; po dokončení předá agendu oddělení Personální a mzdové, které následně zajistí distribuci přístupů pro všechny nové nástupy.

Jaké jsou základní bezpečnostní kroky a proč jsou důležité?

LM: Základem bezpečného přístupu k podnikovým systémům je ověřený uživatel a důvěryhodné zařízení. Z tohoto důvodu je při aktivaci uživatelského účtu povinné vícefaktorové ověření (MFA), které je standardně realizováno prostřednictvím SMS jako nejjednodušší a uživatelsky dostupné varianty.

Pro přístup k podnikovým aplikacím je dále vyžadováno použití prohlížeče Microsoft Edge, který umožňuje aplikaci bezpečnostních politik a ochranných mechanismů definovaných organizací. Přihlášení prostřednictvím jiných prohlížečů nebo ze zařízení, která nesplňují aktuální bezpečnostní požadavky, není z bezpečnostních důvodů povoleno. Toto opatření slouží k ochraně osobních údajů zaměstnanců i interních dat Dopravního podniku a minimalizuje riziko neoprávněného přístupu k systémům organizace.

Jaké služby a informace budou po přihlášení dostupné hned a co přibude později?

ŠK: Po spuštění budou zaměstnancům okamžitě dostupné informace publikované na intranetu, vybrané HR služby, základní přehledy o docházce a směnách, informace o benefitech, vzdělávání, dokumenty pracovního vztahu, interní normy a šablony či například jídelní listky stravovacích zařízení. Další rozšiřování funkcionalit bude probíhat postupně – například přístup k pojišťovacímu službám, dalším aplikacím v rámci HR portálu nebo funkcím výstrojního skladu. O všech novinkách budou zaměstnanci informováni přes intranet i další komunikační kanály.

Z jakých zařízení a prohlížečů se lze připojit a na co si dát pozor?

LM: Pro přístup do extranetu je primárně počítáno s využitím osobního mobilního zařízení a prohlížeče Microsoft Edge, který je z důvodu zajištění bezpečného přístupu povinný. Tento prohlížeč umožňuje aplikaci bezpečnostních politik a ochranných mechanismů definovaných organizací.

Extranet je podporován na zařízeních s operačními systémy iOS a iPadOS od verze 17 a vyšší a na zařízeních s Androidem ve verzi 12 a vyšší, přičemž je nutné, aby zařízení mělo dostupné služby Google Play Services. Zařízení nesmí být upravené (tj. bez jail-breaku nebo rootu), protože takové zásahy významně snižují úroveň zabezpečení, a z tohoto důvodu nebude přístup z těchto zařízení umožněn. U starších zařízení může docházet ke snížení výkonu nebo omezené podpoře aktualizací, proto doporučujeme udržovat operační systém i prohlížeč vždy v aktuální verzi.

Místo přihlášení není rozhodující; klíčovou podmínkou je použití podporovaného prohlížeče a ověřeného, bezpečného zařízení. Nastavená pravidla mají za cíl chránit osobní údaje zaměstnanců i interní data Dopravního podniku a odpovídají současným bezpečnostním standardům pro přístup k podnikovým systémům.

Jak bude řešena uživatelská podpora – návody, FAQ, nebo kontaktní místo?

LM: Podpora je jednou z našich priorit, protože extranet bude novinkou pro tisíce zaměstnanců. Všichni zaměstnanci obdrží jasný a vizuálně popsaný návod k přihlášení, který bude dostupný online na webové

Extranet zavádíme proto, abychom všem zaměstnancům – včetně těch, kteří nemají přidělený počítač nebo firemní e-mail – zajistili bezpečný a rovný přístup k důležitým pracovním informacím. Přináší to výrazné sjednocení interní komunikace a usnadnění procesů, které dnes probíhají různými způsoby.

Štěpán Krejčí,
personální ředitel

stránce dpp.cz/extranet, kde najdou i často kladené dotazy, rozcestník k dalším návodům a postupy řešení nejčastějších problémů. Připravujeme také infolinku v úvodních týdnech provozu, zejména pro zaměstnance s nižší digitální zkušeností. Vše bude nastaveno tak, aby měl každý zaměstnanec možnost rychle získat pomoc.

Jak bude zajištěna stabilita a bezpečnost systému a ochrana osobních údajů?

LM: Extranet je provozován na cloudové infrastruktuře společnosti Microsoft, která zajišťuje vysokou dostupnost služby a odpovídající úroveň zabezpečení. Veškerý přístup do systému probíhá na základě autentizace uživatele a je chráněn proti neautorizovaným pokusům o přihlášení prostřednictvím standardních bezpečnostních mechanismů.

Data zaměstnanců jsou logicky oddělena a zabezpečena v souladu s interními bezpečnostními pravidly organizace i platnými legislativními požadavky. Jednotka IT ve spolupráci s kybernetickou bezpečností průběžně monitoruje provoz systému, vyhodnocuje bezpečnostní události a v případě potřeby přijímá odpovídající opatření.

Pro přístup do extranetu je primárně počítáno s využitím osobního mobilního zařízení a prohlížeče Microsoft Edge. Místo přihlášení není rozhodující; klíčovou podmínkou je použití podporovaného prohlížeče a ověřeného, bezpečného zařízení.

Lukáš Malich,
vedoucí jednotky IT

Současně je přístup přes extranet omezen pouze na nezbytný rozsah dat a funkcionalit, které zaměstnanec pro svou činnost potřebuje. Tento princip minimalizuje riziko neoprávněného přístupu a případného úniku citlivých informací.

Jak bude probíhat komunikace změny směrem k zaměstnancům a vedoucím pracovníkům?

ŠK: Komunikační kampaň poběží již v průběhu března a bude pokračovat až do kon-



PROTOŽE EXTRANET BUDE NOVINKOU PRO TISÍCE ZAMĚSTNANCŮ, BUDE UŽIVATELSKÁ PODPORA JEDNOU Z NAŠICH PRIORIT, ZDŮRAŽŇUJE LUKÁŠ MALICH

ce dubna. Zaměstnanci budou informováni prostřednictvím intranetu, LED panelů, letáků, vedoucích pracovníků a odborových organizací. Každý zaměstnanec prostřednictvím těchto nástrojů zjistí, proč je extranet důležitý a jaké výhody mu přinese.

Co dělat, když se uživateli nedaří přihlášení?

LM: V případě, že se uživateli nedaří přihlášení do extranetu, doporučujeme nejprve postupovat podle návodu dostupného na stránce dpp.cz/extranet. Návod popisuje nejčastější situace, jako je zapomenuté heslo, potíže s SMS ověřením nebo nesprávné nastavení prohlížeče Microsoft Edge, a obsahuje postupy jejich řešení krok za krokem. Současně doporučujeme ověřit, zda je mobilní zařízení aktualizované a zda je pro přístup používán podporovaný prohlížeč Microsoft Edge. V řadě případů bývá příčinou problému neaktuální verze systému nebo nesplnění technických podmínek pro přístup.

Pokud problém přetrvává, bude v průběhu dubna dočasně k dispozici infolinka, která v pracovní době pomůže s řešením potíží spojených s přihlášením do extranetu. Zaměstnanci se mohou rovněž obrátit na svého přímého nadřízeného, který v případě

zablokovaného účtu zadá požadavek na IT prostřednictvím Service Desku. IT oddělení nemůže zasahovat do nastavení soukromých zařízení zaměstnanců, může však poskytnout doporučení a metodickou pomoc, aby bylo zařízení nastaveno v souladu s požadavky pro bezpečný přístup.

Infolinka:
720 887 338
v provozu
od 7:00 do 17:00
od pondělí do pátku
(mimo svátky)

**Více informací
na dpp.cz/extranet**



PLEJÁDA ÚSPĚŠNÝCH ÚČASTNÍKŮ SOUTĚŽÍ



AUTOTRONICI DAVID VEJRAŽKA
S MIROSLAVEM KRATOCHVÍLEM JAKO
ÚSPĚŠNÍ ŽÁCI V SOUTĚŽI AUTOOPRAVÁŘ
JUNIOR 2026

Žáci SPŠD se opět zúčastnili prestižní odborné soutěže **Autoopravář Junior 2026**, která každoročně prověřuje odborné znalosti, praktické dovednosti i profesní připravenost budoucích odborníků v automobilních oborech.

Soutěž kombinuje teoretické testy s náročnými praktickými úkoly, od diagnostiky závad přes práci s moderní měřicí technikou, až po řešení konkrétních servisních situací na několika stanovištích, která hodnotí odborníci z praxe. Studenti tak musí prokázat nejen technické znalosti, ale také samostatnost, přesnost a schopnost pracovat pod časovým tlakem.

Je zároveň důležité připomenout, že naši žáci poměřovali v soutěži své síly s nejlepšími žáky ze všech pražských odborných škol. Konkurence byla mimořádně silná a každé umístění je proto potřeba vnímat v tomto kontextu.

Naši žáci oboru Autotronik dosáhli skvělých výsledků a obsadili medailová místa. **David Vejražka** ze 4. ročníku získal 2. místo v kategorii EV – Technik 2026 a **Miroslav Kratochvíl** ze 4. ročníku získal 3. místo v kategorii Autotronik 2026.

Kategorie EV – Technik (Electric Vehicle Technician) je zaměřena na vysoce specializovanou oblast servisu elektromobilů a hybridních vozidel. EV technik je specializovaný automechanik školený pro servis, údržbu a opravy těchto vozidel. Disponuje znalostmi pro bezpečnou práci s vysokonapěťovými (HV) systémy, včetně baterií, měničů a elektromotorů, a bývá certifikován pro odpojování vysokonapěťových systémů.

Výborného výsledku dosáhli také žáci 3. ročníku oboru Mechanik opravář motorových vozidel. V kategorii Automechanik 2026 získal 6. místo **Lukáš Řepa** a 8. místo **Voldymyr Malakeiev**.



MOMENTKA Z PRÁCE VÍTEZNÉHO TÝMU
SPŠD Z OBORU MECHANIK ELEKTROTECHNIK
V SOUTĚŽI SCHRACK TECHNIK

Rádi bychom zdůraznili, že každý žák, který se nad rámec běžného studia zapojí do odborné soutěže, pro nás představuje vítěze již ve chvíli „nástupu na start“. Vyžaduje to odvahu, vysoké pracovní nasazení, ochotu obětovat volný čas i schopnost přijmout výzvu v podobě náročného srovnání s nejlepšími.

Dalšího významného úspěchu dosáhli naši studenti oboru Mechanik elektrotechnik během **Studentského informačního dne**, který pořádá společnost **Schrack Technik**.

Akce proběhla v pražském HIGHLIGHTu a zúčastnilo se jí 130 studentů ze 13 škol z Prahy a okolí. Naši žáci zde potvrdili vysokou odbornou úroveň a schopnost uplatnit své znalosti v praxi.

Studentský informační den je odborná vzdělávací akce určená žákům technických škol se zaměřením na elektrotechniku. Spojuje v sobě odborné prezentace a přednášky, praktické ukázky moderních technologií a soutěžní úkoly zaměřené na reálnou praxi. Studenti si zde vyzkoušejí práci s profesionálním vybavením, řeší technické úlohy a porovnávají své dovednosti s vrstevníky z jiných škol. Akce jim pomáhá lépe porozumět tomu, jak funguje elektrotechnika v praxi a jaké jsou požadavky budoucích zaměstnavatelů.

Studenti SPŠD si z této prestižní akce odvezli kompletní sadu medailů: 1. místo v hlavní týmové soutěži v oceňování rozvaděče (pricing), ve které porazili všech 12 konkurenčních škol z Prahy. Tým získal zlato ve složení žáků 3. a 4. ročníku oboru Mechanik elektrotechnik a žáků 3. ročníku oboru Elektromechanik pro zařízení a přístroje: **kapitán Lukáš Kadlec**, členové týmu: **Štěpán Valášek, Dominik Štefl, Miloš Marek, Pavel Maleček, Martin Chalupecký, Vojtěch Vinš, Jan Boroň, Antonín Jirásek, Tomáš Fanta**.

Druhé místo za nejlepší studentský projekt získal mechanik elektrotechnik **Dominik Štefl** z 3. ročníku, který navíc přidal 3. místo v úvodním odborném kvízu (ZBS, ohřev vody, vzduchotechnika, osvětlení).

Dosažené výsledky v obou soutěžích jsou důkazem systematické přípravy, vysoké motivace studentů i kvalitní práce pedagogů odborných předmětů a odborného výcviku. Velké poděkování patří rovněž instruktorům odborného výcviku, z nichž velká část je i z různých pracovišť DPP.

KDYŽ SE (NE)DAŘÍ

PŘES STO LINEK A TÉMĚŘ TISÍC AUTOBUSŮ SE KAŽDÝ DEN VYPRAVÍ DO ULIC HLAVNÍHO MĚSTA PŘEPRAVOVAT CESTUJÍCÍ. JAK UŽ TO HOLT NĚKDY BÝVÁ, NE KAŽDÝ DEN JSOU ŘIDIČŮM DPP ŠTĚSTĚNA A PATRON SVATÝ KRYŠTOF NAKLONĚNÍ A I PŘES PROFESIONALITU A SNAHU ZACHOVÁVAT MAXIMÁLNÍ BEZPEČNOST PROVOZU DOJDE K DOPRAVNÍ NEHODĚ.

V ÚNOROVÉM VYDÁNÍ JSME SE SEZNÁMILI SE ZÁKLADNÍ STATISTIKOU PROVOZU, V AKTUÁLNÍM ČÍSLE SE NYNÍ PODÍVÁME NA VÝVOJ NEHODOVOSTI AUTOBUSŮ A TROLEJBUSŮ DPP ZA MINULÝ ROK.



Dlouhodobě rostoucí intenzita individuální automobilové dopravy v hlavním městě a více než **66** milionů kilometrů ujetých autobusy a trolejbusy v roce 2025 na městské a příměstské dopravě, náhradních a smluvních linkách přinášejí zvýšené riziko vzniku dopravních nehod. I přes tyto nástrahy se řidičkám a řidičům autobusů a trolejbusů DPP podařilo v uplynulém roce snížit počet nehod o **172** na celkových **1 962** nehod, z toho **1 168** zaviněných.

Bez jediné nehody v předchozím roce je evidováno **7** dní, naopak nejvyšší počet nehod připadá na pátek 3. října, kdy došlo k **18** nehodám. Právě říjen můžeme označit jako nejhorší měsíc loňského roku s celkovým počtem **222** nehod.

Nejčastější příčinou dopravních nehod je neodhadnutí průjezdního profilu, a to konkrétně v **718** případech. Celkové škody na majetku činí **119** milionů korun, z toho téměř **75** milionů korun na majetku DPP.



Nešťastný Smíchov

Jedním z častých nehodových míst je autobusové obratiště Smíchovské nádraží, které si připsalo i nehodu dvou autobusů DPP. Řidič vozu SOR NB 18 (ev. číslo 5039) při výjezdu z řady stojících autobusů neodhadl průjezdní profil a zadní částí vozu zachytil o levou přední část stojícího autobusu Iveco Streetway 18 m (ev. číslo 5114).

- Místo nehody: autobusové obratiště Smíchovské nádraží – jih
- Příčina nehody: neodhadnutí průjezdního profilu
- Viník: řidič autobusu 5039
- Celková výše škody: 217 881 Kč



Vývoj celkového počtu nehod v provozu autobusů a trolejbusů			Lokality nehod v roce 2025	
	Nehody celkem	Zaviněné nehody	Lokality nehod	Počet nehod
2023	2 069	1 294	AO Na Knížecí	27
2024	2 168	1 327	AO Zličín	24
2025	1 962	1 168	AO Smíchovské nádraží – jih	21
			Strakonická a rampy – Barrandovský most	19
			AO Želivského	18
			Vídeňská	18
			Kukulova	18
			Evropská	18
			Zálesí	17
			Jugoslávských partyzánů	17
V lokalitách nejsou zahrnuty areály DPP.				
Počet ujetých kilometrů na 1 nehodu celkem				33 979
Počet ujetých kilometrů na 1 zaviněnou nehodu				57 078

Nejčastější příčiny nehod autobusů a trolejbusů v roce 2025	
Neodhadnutý průjezdní profil	718
Nehody při couvání	113
Nesprávný způsob jízdy	110
Jiná příčina	92
Nedodržení bezpečné vzdálenosti	62

Historické okénko

9. září 1982

Dnes ráno před 8. hodinou došlo na Bubenském nábřeží v zastávce Pražská tržnice k dopravní nehodě. Tramvaj linky 12 se čelně srazila s autobusem číslo 136. Podle informace pracovníků DP došlo k těžkému zranění jedné osoby, osm lidí bylo zraněno lehce. Příčina nehody se vyšetřuje. Po dobu přerušení dopravy byly tramvajové linky odkloněny. Provoz byl obnoven v 10.30 h. Zastávka autobusů byla z bezpečnostních důvodů s okamžitou platností zrušena. (text z dobového tisku)



V příštím čísle se zaměříme na postup při likvidaci mimořádné události autobusů a trolejbusů.

COMPLIANCE ANEB KULTURA ODPOVĚDNOSTI V DPP

Útvar vznikl v Dopravním podniku 1. prosince 2022, ve stejný den proběhla i první autorizovaná certifikace systému protikorupčního řízení dle **ISO 37001**, kterou DPP úspěšně získal. Vzniku útvaru předcházeli několik měsíců trvající proces rozsáhlých analýz, revizí a implementací nových interních pravidel v klíčových oblastech podnikových procesů.

Požadavek zřizovatele a doba vzniku

Rada hlavního města Prahy požádala usnesením z 22. února 2021 představenstva dotčených městských společností o implementaci protikorupčního systému dle ISO 37001. Tento požadavek společně s tlakem vedení na posílení systémového přístu-

ODDĚLENÍ COMPLIANCE PŘEDSTAVUJE KLÍČOVÝ PRVEK SYSTÉMU ŘÍZENÍ SHODY A SYSTÉMU PROTİKORUPČNÍHO ŘÍZENÍ. JEHO ÚKOLEM JE CHRÁNIT SPOLEČNOST PŘED PRÁVNÍMI, ETICKÝMI A REPUTAČNÍMI RIZIKY, POSILOVAT PROTİKORUPČNÍ KULTURU A ZAJIŠŤOVAT DOHLED NAD DODRŽOVÁNÍM PRÁVNÍCH PŘEDPISŮ, VNITŘNÍCH NOREM A ZÁSAD ODPOVĚDNÉHO ŘÍZENÍ.

pu k prevenci trestné činnosti, korupčních rizik a řízení souladu vytvořil jasnou potřebu zavést transparentní mechanismy, centralizovat kompetence compliance a zajistit nezávislou odbornou činnost reportující až k představenstvu a dalším orgánům DPP. Tyto impulzy vedly k rozsáhlé přípravné fázi, která předcházela vzniku útvaru a jeho současnému fungování.

Certifikace a klíčové milníky v DPP

- 12/2022 – získání certifikace ISO 37001 (ABMS)
- 12/2023 – získání certifikace ISO 37301 (CMS)
- 12/2024 – obhájení certifikací ISO 37001 a ISO 37301

ISO normy a normativní rámec útvaru

Oddělení Compliance pracuje primárně se dvěma mezinárodními normami:

- **ISO 37001 – Anti-Bribery Management System (ABMS)**

Norma stanovuje požadavky na ucelený systém řízení protikorupčních opatření, který zabráňuje, odhaluje a řeší korupční rizika v organizaci. Zaměřuje se na jasné procesy, prověřování, školení, kontrolní mechanismy a nápravná opatření, aby byla zajištěna transparentnost a odpovědné rozhodování na všech úrovních.

- **ISO 37301 – Compliance Management System (CMS)**

Norma stanovuje požadavky na systém řízení shody, jehož cílem je zajistit, aby organizace systematicky dodržovala právní předpisy, interní normy a etické standardy. Zaměřuje se na řízení rizik, jasné procesy, odpovědnosti, monitorování a zlepšování tak, aby byl zajištěn dlouhodobě udržitelný systém shody založený na transparentnosti a odpovědnosti.

Vývoj útvaru

Od roku 2022 oddělení Compliance postupně rozšířil svoji působnost a dnes zastřešuje strategické oblasti:

- Řízení rizik závadového a korupčního jednání
- Monitorování, hodnocení a zlepšování nastavených procesů
- Prověřování uchazečů, zaměstnanců a obchodních partnerů
- Posuzování oznámení o závadovém jednání
- Analýzy a aktualizace závazných vnitřních norem
- Vnitřní a externí komunikace

- Školení v oblasti předcházení trestné činnosti a protikorupčního jednání

Statistika

V roce 2025 bylo před nástupem do pracovního poměru prověřeno 47 uchazečů a 310 stávajících zaměstnanců. U žádného z nich nebyl zjištěn nálezh dosahující významnosti, která by vyžadovala přijetí dalších opatření.

Obchodních partnerů bylo v rámci vstupní prověrky prověřeno 94. U přibližně dvou tisíc stávajících obchodních společností byl prováděn každodenní kontinuální monitoring zaměřený na varovné informace. V případě závažnějších nálezů byla společnost zařazena na seznam vyloučených subjektů z přímého oslovování v poptávkových řízeních.

Bylo přijato 44 žádostí o schválení daru nebo pohoštění a 2 oznámení o možném střetu zájmů. U žádného z darů nebylo shledáno korupční riziko. U střetů zájmů byla přijata opatření formou vyloučení zaměstnance z rozhodování.

Významnou činností je i posuzování oznámení o závadovém jednání – těch bylo v minulém roce přijato 72, z toho 7 bylo důvodných v režimu zákona o ochraně oznamovatelů. Nejčastěji šlo o nevhodné chování na pracovišti dosahující intenzity protiprávnosti, dále o porušení technických norem či pravidel ochrany osobních údajů.

K důvodným oznámením byla přijata nápravná opatření, která jsou důsledně vymáhána.

Součástí ochrany oznamovatelů je i zákaz vystavení odvetným opatřením. V minulém roce nebyl zaznamenán žádný takový případ.

Od 1. srpna 2023 je účinný zákon č. 171/2023 Sb., o ochraně oznamovatelů, ve znění pozdějších předpisů, tento předpis poskytuje oznamovatelům vysokou míru ochrany a vedl k žádoucímu růstu přijatých oznámení:

Rok	Počet oznámení
2023	39
2024	45
2025	72

Děkujeme všem zaměstnancům, kteří svým chováním přispívají k vytváření a udržování compliance a protikorupční kultury.



Kontakty na příslušné osoby jsou dostupné na:
<https://www.dpp.cz/spolecnost/o-spolecnosti/zodpovedna-firma/predchazeni-trestne-cinnosti-dpp/vnitri-oznamovací-system>

Autor Mgr. Michal Milo je vedoucím odd. Compliance DPP

OZNÁMENÍ? ZABEZPEČENÁ WEBOVÁ APLIKACE OZNAM.TO

Zabezpečená webová aplikace oznam.to představuje hlavní oznamovací kanál vnitřního oznamovacího systému DPP a je navržena tak, aby splňovala nejvyšší požadavky na ochranu oznamovatelů i citlivých informací. Aplikace využívá dvoufaktorové ověřování a je provozována tak, aby zajistila bezpečné, důvěrné a auditovatelné podání oznámení. Je zároveň formálně určena jako primární oznamovací kanál.

Aplikaci využívá nejen DPP, ale také další společnosti a instituce, včetně Ministerstva spravedlnosti ČR.

Oznámení o závadovém (protiprávním) jednání lze učinit prostřednictvím webové aplikace oznam.to po naskenování QR kódu výše nebo po zadání PINu J8C2 na odkazu: <https://app.oznam.to/>.

Aplikace po zadání PINu slouží také k podání žádosti o schválení přijetí či poskytnutí daru nebo pohoštění.

Text: Zdeněk Bek
Foto: Petr Hejna


MONIKA BREJNÍKOVÁ NASTOUPILA DO DPP V ROCE 2022 NA POZICI REFERENTA ODD. BENEFITŮ A SLUŽEB PRO ZAMĚSTNANCE. VYSTUDOVALA VYSOKOU ŠKOLU EKONOMICKOU V PRAZE

VLASTNIT ZDRAVOTNICKÉ ZAŘÍZENÍ JE OBROVSKÁ VÝHODA

AŽ NA VÝJIMKY SE S TÍMTO ÚTVAREM SETKÁ KAŽDÝ ZAMĚSTNANEC DOPRAVNÍHO PODNIKU. ODDĚLENÍ NESTÁTNÍ ZDRAVOTNICKÉ ZAŘÍZENÍ A PSYCHOLOGIE PŘEDSTAVUJE ČÍM DÁL DŮLEŽITĚJŠÍ ČÁST PODNIKU, PROTOŽE ZDRAVÍ MÁME JEN JEDNO. OD LOŇSKÝCH PRÁZDIN ODDĚLENÍ NOVĚ VEDE MONIKA BREJNÍKOVÁ, SE KTEROU JSME SI KRÁTCE POPOVÍDALI.

Můžete ve zkratce popsat hlavní poslání vašeho oddělení?

Naše oddělení NZZ a psychologie má jako své hlavní poslání poskytovat zdravotní a psychologickou péči převážně zaměstnancům DPP, a to formou pracovnělékařských služeb, ambulantní zdravotní péče, fyzioterapie a psychologických služeb.

Již samotný název oddělení značí, že pracujete s velkým počtem odborných zdravotnických profesí, můžete je prosím popsat?

Naši kolegové jsou praktičtí lékaři, internista, fyzioterapeuti, psychologové a v neposlední řadě všeobecné sestry. Praktičtí lékaři

provádějí vstupní, periodické, mimořádné a výstupní lékařské prohlídky, poskytují ambulantní péči v oboru všeobecného praktického lékařství. Pečují o pacienty, kteří jsou u nich registrováni, většinou zaměstnance DPP nebo bývalé zaměstnance a jejich rodinné příslušníky, akutní péči poskytují i pro neregistrované.

V ambulanci našeho interního lékaře se provádějí a vyhodnocují odborná vyšetření (EKG, spirometrie, chladové testy). Kromě odborných vyšetření v rámci pracovnělékařských služeb interní lékař pečuje o své pacienty, u kterých monitoruje vývoj jejich chronických onemocnění, zejména hypertenzi, diabetes, kardiologická a metabolická onemocnění. K tomuto je nejčastěji využíván diagnostický přístroj Holter, který monitoruje stav pacienta po dobu 24 hodin.

Všeobecné sestry asistují lékařům při vyšetřeních, připravují pacienty k výkonům a zajišťují administrativní dokumentaci spojenou s poskytovanou péčí. Jsou klíčovým spojovacím článkem mezi lékařem, pacientem a provozem.

Zbývají tedy fyzioterapeuti a psychologové...

Fyzioterapeuti, chcete-li rehabilitační pracovníci, zajišťují diagnostiku, léčbu a prevenci poruch pohybového aparátu. Využívají různé terapeutické postupy a techniky k obnovení funkce těla, zmírnění bolesti, zlepšení mobility a celkové kvality života. Fyzioterapii navštěvují nejen zaměstnanci Dopravního podniku, ale i externí pacienti. Většina pacientů chodí s poukazem od lékaře a jejich léčba je hrazená ze zdravotního pojištění. Také je možnost nechat se ošetřit bez poukazu za přímou platbu. Na našem pracovišti se využívá například léčebná tělesná výchova, manuální techniky, elektroléčba, ultrazvuk, magnetoterapie, laser či vodoléčba.

Psychologové ve spolupráci s asistentkami zajišťují dopravně psychologická vyšetření, dopravně psychologické vyšetření žadatelů o navrácení řidičského oprávnění, dopravně psychologický pohovor a školení začínajících řidičů, posuzují psychickou způsobilost uchazečů k určitým funkcím a profesím DPP. Dále poskytují vyšetření na žádost lékaře, krizovou intervenci a poradenství.

Nedílnou součástí našeho útvaru jsou dvě referentky, které zajišťují administrativní, materiální i technickou podporu jednotlivým pracovištím.

Jak náročné je sehnat zdravotníky do služeb našeho podniku?

Některé odborné profese, jako například lékaři či dopravní psychologové, jsou obecně velmi obtížně dostupné. Stabilizace personálního obsazení a nábor nových zaměstnanců jsou náročné úkoly, zejména z důvodu, že finanční ohodnocení těchto pozic se výrazně liší od podmínek v DPP. Nicméně v tomto ohledu věřím v určitý posun ke zvýšení atraktivity těchto pozic u nás v DPP.

V současné době se proto zaměřujeme zejména na oblast finančního ohodnocení, abychom dokázali být na trhu práce konkurenceschopní. Stále vnímám jako zásadní výhodu, že disponujeme vlastním nestátním zdravotnickým zařízením a pracovištěm psychologie.

Umíte nám prosím říci, kolik zdravotnických výkonů za rok vykonáte?

Každý rok se svým charakterem liší – zejména v závislosti na tom, zda se jedná o rok sudý či lichý (v návaznosti na stanovené lhůty periodických prohlídek), a také podle aktuálních legislativních změn. V minulém roce bylo provedeno 1 102 vstupních prohlídek, 10 763 periodických a mimořádných prohlídek a 10 prohlídek výstupních. Na pracovišti fyzioterapie bylo v roce 2025 zaznamenáno 2 388 návštěv pacientů.

Velmi zajímavé statistiky sledujeme na pracovišti psychologie. U dopravně psychologických vyšetření, která naši zaměstnanci podstupují v 50 letech a poté každých pět let, dosáhla v roce 2025 úspěšnost absolvování 98,09 %, což je vynikající výsledek. U vstupních psychologických vyšetření se úspěšnost výrazně liší dle jednotlivých funkcí či profesí. U uchazečů na pozici strojvedoucího metra (kde se naši psychologové zároveň účastní přijímacích pohovorů) je úspěšnost absolvování přibližně 80 %, zatímco u uchazečů na pozici řidiče tramvaje činí přibližně 55 %.

K jakým nejdůležitějším změnám došlo za poslední období ve vašem oddělení?

Samozřejmě i v našem útvaru došlo a dochází k přiměřenému střídání na některých pracovních pozicích. Za nejzásadnější personální změnu, které si zaměstnanci ale asi už všimli, byl odchod Mgr. Aleny Fimanové z pozice vedoucí oddělení a můj následný

nástup na její pozici. Z hlediska stavebních úprav prošly zásadní proměnou zejména ordinace v depu Kačerov, které nyní působí výrazně modernějším a profesionálnějším dojmem. Souběžně ve vlastní režii pracujeme na postupných úpravách a estetickém zlepšení ostatních ordinací a čekáren tak, aby se v nich pacienti cítili co nejpříjemněji.

Jak je důležité sledovat právní úpravy z oblasti zdravotnictví?

Legislativní změny s významným dopadem na oblast zdravotnictví vstupují v platnost každým rokem. Mezi novinky účinné od 1. ledna 2026 patří například elektronické lékařské posudky o zdravotní způsobilosti k řízení motorových vozidel či možnost, aby fyzioterapeut se specializovanou způsobilostí stanovil terapii na základě vlastního vyšetření. Další významnou změnou je úprava povinnosti absolvovat lékařskou prohlídku u řidičů-seniorů, a to nově až od 70 let věku.

Například již v srpnu 2023 nabyla účinnosti vyhláška č. 260/2023 Sb., o stanovení podmínek zdravotní způsobilosti osob k provozování dráhy a drážní dopravy. Tato změna výrazně zkomplikovala provádění pracovnělékařských prohlídek, protože periodické a mimořádné prohlídky obsahovaly stejná



MĚŘENÍ CHOLESTEROLU A CUKRU Z KRVY

K DISPOZICI BYL I INTERNISTA, KTERÝ ODPOVÍDAL PACIENTŮM NA JEJICH DOTAZY

odborná vyšetření jako prohlídky vstupní, což podstatně prodloužilo jejich časovou náročnost. Díky spolupráci Ministerstva zdravotnictví a DPP však došlo k úpravě této legislativy a od 1. 7. 2024 se rozsah lékařských prohlídek vrátil ke standardnímu režimu.

Vnímáte, že aktuální počet a rozmístění ordinací v DPP je v pořádku, nebo máte ambici rozšiřovat počet ordinací či přijít s nějakou další specializací?

Co se týče počtu ordinací, současný stav pokrývá základní potřeby DPP. V depu Kačerov je v tuto chvíli k dispozici jedna volná ordinace, jejíž nevyužití by představovalo promarněnou příležitost. Uvažujeme proto o možném přesunu ordinace z Vršovic, avšak realizace tohoto záměru je podmíněna řadou kroků a bude vyžadovat delší čas. Moji hlavní prioritou je nyní obsadit dvě volná pracovní místa lékařů, a zajistit tak stabilizaci našeho útvaru. Domnívám se, že 10 ordinací je dostačujících na plné pokrytí požadavků DPP, nicméně samozřejmě nevíme, jaké úkoly nás všechny v budoucnu mohou čekat.

Občas se ke mně dostává dotaz týkající se zřízení zubní ordinace. V současnosti však nemáme k dispozici žádné vhodné prostory, které by splňovaly požadavky na provoz



stomatologické praxe, ale uvidíme, zda bude tato poptávka sílit, a jak se říká „nikdy neříkej nikdy“.

Jak moc je pro vás v současnosti důležitá digitalizace a umělá inteligence? Jsou to nástroje, které vám nějakým způsobem pomáhají?

Více než samotná umělá inteligence má na naši každodenní práci v současné době dopad především digitalizace. Digitalizace přináší příležitost zrychlit administrativní pro-

cesy a zjednodušit vykazování. Digitalizace zdravotnictví probíhá postupně, zejména v návaznosti na legislativní úpravy. Přes počáteční obavy se zdravotníci zpravidla velmi rychle přizpůsobí novým postupům, jako tomu bylo například u zavedení eReceptů.

Na pracovišti psychologie se chystáme učinit zásadní krok v této oblasti prostřednictvím pořízení softwaru pro elektronické vyplňování a vyhodnocování psychologických testů. Toto řešení zvýší komfort uchazečů i zaměstnanců a zároveň významně usnadní

práci asistentkám, které v současné době provádějí vyhodnocování testů manuálně.

Na závěr vcelku aktuální otázka: začátkem března proběhl v areálu depa Kačerov první Den zdraví pro zaměstnance DPP. Jak akci hodnotíte a bude se ještě opakovat?

První Den zdraví DPP, který se uskutečnil v depu Kačerov, hodnotím velmi pozitivně. Jednalo se o pilotní projekt, kdy jsme si chtěli ověřit, zda je mezi zaměstnanci o tento typ akce skutečný zájem. Zdravotní pojišťovna si zároveň potřebovala vyhodnotit, zda je pro ni spolupráce na podobných aktivitách efektivní.

V současné době probíhá celkové vyhodnocení akce, ale už teď mohu říci, že o derma-



DERMATOLOGICKÉ VYŠETŘENÍ BYLO JEDNÍM Z NEJČASTĚJI VYUŽÍVANÝCH

tologií (vyšetření znamének) byl ze strany zaměstnanců obrovský zájem. Osobně bych velmi uvítala, kdyby se tyto dny konaly častěji než jednou ročně a také na různých pracovištích, aby tak byly co nejdostupnější pro všechny zaměstnance.

Co vás osobně nejvíce na vedení oddělení naplňuje?

Velmi mne motivuje a těší, že z této pozice je možné uplatnit široké možnosti pro zlepšování, inovace i systematické posouvání oddělení kupředu tak, aby odpovídalo současným potřebám i trendům. Dále mne naplňuje být součástí našeho útvaru a jeho rozvoje. Současně považuji za nezbytné vyjadřit poděkování svým kolegům. Bez týmu



KE DNI ZDRAVÍ NEODMYSLITELNĚ PATŘÍ I NÁSLEDNÉ VYHODNOCENÍ A UŽ TEĎ JE JASNÉ, ŽE ZÁJEM O JEHO DALŠÍ POKRAČOVÁNÍ JE V DPP OPRAVDU ZNÁČNÝ

kolegyn a kolegů, kteří mne podporují a aktivně se podílejí na realizaci všech plánovaných kroků, by nebylo možné dosáhnout takových výsledků, jaké máme, za nimiž již dnes vidíme jejich konkrétní práci.

Můžete zmínit některé výsledky spolupráce v rámci interní komunikace?

Vnímám, že za necelý rok ve funkci se nám podařilo realizovat řadu pozitivních změn. Zaměřili jsme se na oblast osvěty – každý měsíc vychází v rámci rubriky „Cesta ke zdraví“ články věnované podpoře fyzického i psychického zdraví, a to jak v DP kontaktu, tak na intranetu.

Podařilo se nám rovněž umístit LED panely do čekárny OZM a na pracoviště psychologie, čímž jsme dotčené prostory posunuli na vyšší úroveň po vizuální i informační stránce. Významnou změnou prošel také intranet našeho útvaru, jehož vzhled i struktura byly upraveny tak, aby zaměstnanci snadno a přehledně našli všechny důležité informace.

Rovněž jsme zahájili systematickou propagaci služeb našeho pracoviště psychologie s cílem rozšířit jejich dostupnost a nabídnout je také široké veřejnosti.

Je něco, co byste si přála upravit či změnit, ať už ve vašem útvaru, či v DPP?

Je toho určitě hodně. Uvidíme, jak dopadne kolektivní vyjednávání, zda budou zavedeny benefity spojené se zdravím, například příspěvek na libovolné očkování v určité fix-

ní výši či odměna za darování krve či plazmy formou volnočasových poukázek.

Na pracovišti fyzioterapie v areálu depa Hostivař disponujeme velmi prostorným zázemím, které přímo vybízí k využití pro aktivity zaměřené na podporu zdraví. V průběhu letošního roku provedeme podrobnou analýzu tohoto prostoru a vyhodnotíme možnosti jeho dalšího účelného využití. Uvidíme, zda nás v našich plánech nezastaví finance.

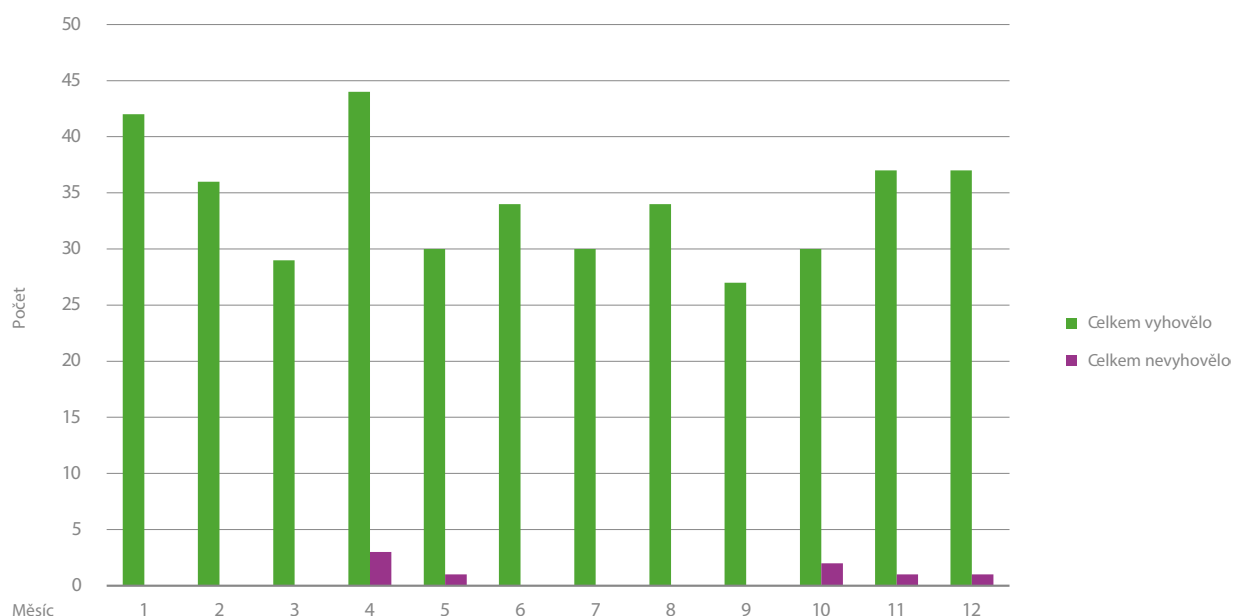
„Moji hlavní prioritou je nyní obsadit dvě volná pracovní místa lékařů, a zajistit tak stabilizaci našeho útvaru.“

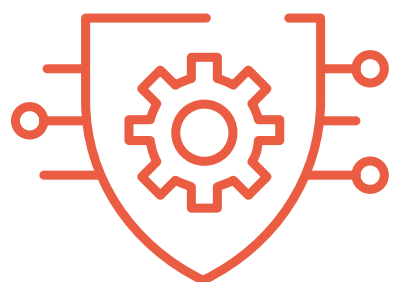
Monika Brejníková,
vedoucí odd. NZZ a psychologie

Co byste ráda uvedla na závěr?

Chtěla bych připomenout, že práce lékařů a psychologů není jednoduchá. Často nesou nelehkou povinnost sdělovat i nepříjemné či negativní informace, které mohou ovlivnit další pracovní zařazení zaměstnanců. Je důležité si uvědomit, že tato sdělení nejsou výsledkem osobního postoje či snahy komukoli uškodit – odborníci pouze interpretují objektivní výsledky vyšetření a hodnotí zdravotní stav podle platných standardů. Pokud budeme tuto realitu více vnímat a chápat, může to přispět k větší vzájemné úctě, respektu i konstruktivní spolupráci. ■

Dopravně psychologická vyšetření v roce 2025





TECHNICKÉ LYCEUM



STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÁ ŠKOLA DOPRAVNÍ ROZŠIŘUJE SVOU VZDĚLÁVACÍ NABÍDKU O ZCELA NOVÝ MATURITNÍ OBOR TECHNICKÉ LYCEUM, KTERÝ REAGUJE NA AKTUÁLNÍ POPTÁVKU UCHAZEČŮ I JEJICH RODIČŮ. JDE O STUDIJNÍ SMĚR URČENÝ ŽÁKŮM ZÁKLADNÍCH ŠKOL S VÝBORNÝMI STUDIJNÍMI PŘEDPOKLADY, ZÁJMEM O TECHNIKU, MODERNÍ TECHNOLOGIE A DOPRAVU, KTERÍ HLEDAJÍ ALTERNATIVU KE GYMNÁZIÍM, ALE ZÁROVEŇ CHTĚJÍ ZŮSTAT V PROSTŘEDÍ ODBORNÉ ŠKOLY.

Absolvent Technického lycea je všeobecně i technicky vzdělaný maturant, který je připraven:

- pokračovat ve studiu na vysokých školách technického, dopravního, IT nebo přírodovědného směru
- uplatnit se v technických, projektových a manažerských pozicích v DPP
- pracovat v oblasti dopravy, automatizace, digitalizace a průmyslových technologií
- samostatně i týmově řešit technické problémy a projekty

Otevřením tohoto oboru vytváříme novou kapacitu pro motivované žáky. Ta vznikla mimo jiné zrušením oboru Aranžér, který dlouhodobě nesouzněl se zaměřením školy zaměřeném na dopravu, techniku a průmyslové obory.

Pro koho je Technické lyceum určeno?

Technické lyceum je ideální volbou pro žáky, kteří mají dobré studijní výsledky, zajímá je matematika, fyzika, informatika a technika, uvažují o dalším studiu na vysoké škole, chtějí propojit všeobecné vzdělání s technickou praxí, láká je svět dopravy, automatizace a moderních technologií.

Obor je čtyřletý, zakončený maturitní zkouškou. Složením předmětů nabízí žákům získání pevných základů pro další odborný i vysokoškolský růst.

Studium Technického lycea je postaveno na vyvážené kombinaci všeobecného a odborného vzdělávání. Učební plán je sestaven v souladu s rámcovým vzdělávacím programem pro technická lycea, který schválilo MŠMT. Učební plán klade důraz zejména na matematiku, fyziku, informatiku, technické předměty a projektovou výuku. Díky odborným předmětům, které ukotvuje školní vzdělávací program, absolvent získá přehled v oblasti elektrotechniky, technického kreslení, automatizace, robotiky, dopravy a dopravní telematiky.

Technické lyceum přirozeně navazuje na dlouhodobé zaměření SPŠD. Studenti bu-

dou ve výuce využívat specializovaný software, učebny vybavené technologiemi pro 3D tisk a elektrotechnické a automatizační technologie. Pro výuku je velmi důležitá i možnost odborné spolupráce odborníků z Dopravního podniku hl. m. Prahy a Fakulty dopravní ČVUT.

Výuka je doplněna o projektově orientované úkoly, týmovou spolupráci, práci s moderními technologiemi, rozvoj digitální gramotnosti, odbornou praxi a jazykovou přípravu. Vyučuje se zde angličtina a německý jazyk. Součástí studia jsou také souvislé odborné praxe, které lze absolvovat ve firmách nebo na ČVUT. Žáci tak získávají zkušenosti z praxe už během studia.

„Technické lyceum nám umožní vychovávat talentované žáky se silným technickým základem v oblasti dopravy, elektrotechniky a moderních technologií a zároveň rozšířit portfolio budoucích studentů Fakulty dopravní ČVUT a zaměstnanců Dopravního podniku hl. města Prahy. Zároveň tímto krokem cílíme na zvýšení konkurenceschopnosti mezi pražskými odbornými školami.“

Lukáš Sobotka, ředitel SPŠD

90 let prvních
pražských trolejbusů
1936–2026

ZE SMÍCHOVA K WALTROVCE OPĚT TROLEJBUSEM



PRAGA TOT EV. Č. 309 NA MALVAZINKÁCH. VŮZ DODANÝ V ROCE 1938 JE ZAJÍMAVÝ MJ. TÍM, ŽE UŽ JE REKONSTRUOVÁN NA PRAVOSTRANNÉ PROVEDENÍ A NA ČELE JE NOVĚ DOPLNĚN PŘÍSTUP DO PŘÍSTROJOVÉ SKŘÍNĚ. VŮZ MÁ TAKÉ ČÁSTEČNĚ VÁLEČNÉ ZATEMNĚNÍ. SBÍRKA: JAN ARAZIM

PO TÉMĚŘ 57 LETECH SE VE STŘEDU 14. LEDNA 2026 VE 12.20 OPĚT ROZJEL TROLEJBUS ULICEMI U SANTOŠKY, NA VÁCLAVCE A PEROUTKOVA K BÝVALÉ WALTEROVĚ TOVÁRNĚ, MÍSTU, KDE DNES STOJÍ MODERNÍ REZIDENČNÍ ČTVRŤ. DOPRAVNÍ PODNIK V TEN DEN PROVEDL PRVNÍ ZKUŠEBNÍ JÍZDU S TROLEJBUSEM ŠKODA 24TR NA NOVĚ VYBUDOVANÉ TROLEJBUSOVÉ TRATI MEZI ZASTÁVKAMI SANTOŠKA A U WALTROVKY, KTERÁ VZNIKLA V RÁMCI PROJEKTU ELEKTRIFIKACE LINKY 137. POJĎME SE PODÍVAT, CO VŠECHNO PŘEDCHÁZELO TÉTO UDÁLOSTI A JAKÁ JE VLASTNĚ HISTORIE TROLEJBUSOVÉHO PROVOZU MEZI SMÍCHOVEM A JINONICEMI.

Když byl v Praze v roce 1936 zahájen provoz trolejbusů, bylo na ně pohlíženo jako na moderní dopravní prostředek, který bude kompromisem mezi tramvají pevně „přikurtovanou“ ke kolejím a mezi volně jezdícím autobusem.

Pro zajímavost můžeme uvést, že z hlediska vzniku moderních trolejbusových provozů má Praha v českých zemích prvenství hned dvakrát. Jednak před 90 lety, ale i v roce 2017, kdy po 45 letech vznikla v Praze nová trolejbusová trať striktně navržená pro bateriové trolejbusy.

Pokud bychom šli dále do historie, dojdeme do roku 1907. V té době byl zahájen provoz na trolejbusové lince z Českých Velenic do Gmündu. Trasa byla dlouhá asi 3 kilometry a spojovala nádraží (v dnešním městě

Gmünd) a centrum města (samotné České Velenice). Provoz byl zastaven v roce 1916 během první světové války. Dlužno také podotknout, že až do vzniku Československa se však striktně jednalo o město v Dolních Rakousích. Určitě stojí za zmínku i první trolejbusová linka v Českých Budějovicích, uvedená do provozu roku 1909. Ta vedla od konečné tramvaje na Pražském předměstí ke hřbitovu.

Doba „moderních trolejbusů“ začala v Praze 29. srpna 1936, kdy byl zahájen provoz na první trolejbusové lince. Ta nesla označení K a začínala svoji jízdu v blízkosti vozovny Střešovice, odkud byly vozy na tuto linku vypravovány. Její trasa vedla dále Cukrovarnickou ulicí na Bořislavku a dále stoupala ulicí Na Pískách na Hanspaulku ke Sv. Matěji. K dispozici byly tři trolejbusy (Škoda 1Tr ev. č. 301, Tatra T86 ev.

č. 302, Praga TOT ev. č. 303), z nichž byly nasazeny dva v intervalu asi 15 minut.

Na základě pozitivních zkušeností s první trolejbusovou linkou bylo rozhodnuto o stavbě druhé. Zatímco linka K měla charakter spíše rekreační, úkolem té druhé měla být přeprava zaměstnanců do Walterovy továrny, vyrábějící automobily a letecké motory v Jinonicích. Nová linka měla začínat svoji jízdu u Anděla, dále od Ženských domovů pokračovat dnešní ulicí Ostrovského (tenkrát Vinohradská), poté ulicemi U Santošky, Na Václavce, dnešní Peroutkovou ulicí k Walterově továrně. Z důvodu ukončení u Walterovy továrny bylo rozhodnuto, že nová linka ponese označení W. Velmi podstatným aspektem této trati je velké a prudké převýšení. Nejprudší stoupání je mezi Santoškou a Václavkou (90 ‰ na 74 metrech).

Tady se můžeme ještě trochu více ohlédnout do historie. Spojení mezi Andělem a Santoškou nebylo žádnou novinkou. Už od 23. března 1913 bylo možné od Anděla na Santošku cestovat tramvají. Provoz zahajovala linka 14, která však byla po čtyřech měsících nahrazena linkou 12. Při komplexní změně linkového vedení k 15. červenci 1914 sem byla místo linky 12 zavedena linka 13. Ta byla od 14. září 1924 vystřídána linkou 16, aby ji pak v roce 1932 nahradila linka 6. Tramvaje při jízdě na Santošku překonávaly stoupání až 90 ‰, což znemožňovalo provoz s vlečnými vozy. Zpočátku sem byly vedeny linky, které jezdily trvale bez vlečných vozů.

K jistě zajímavosti pak docházelo od roku 1925, kdy byl na lince 16 zaveden provoz s vlečnými vozy. Vlaková četa dvouvozového vlaku linky 16 v Radlické (tenkrát Divišově)

ZKUŠEBNÍ JÍZDA ZE 14. 9. 1939 S VOZEM PRAGA TOT 308 V ZASTÁVCE MALVAZINKY
FOTO: ARCHIV DPP



VŮZ TATRA T400 (EV. Č. 9340) V DNES JIŽ NEEXISTUJÍCÍ KONEČNÉ STANICI TROLEJBUSŮ HNED U BRAN ZÁVODU J. ŠVERMY V JINONICÍCH (DŘÍVE WALTROVKA). SNÍMEK POCHÁZÍ PŘÍBLÍŽNĚ Z ROKU 1966 A AUTOREM JE JAROSLAV KOVÁŘ

den byly i trolejbusové linky nově označeny čísly. Linka K se stala číslem 51 a W nově 52.

V roce 1948 byla trať prodloužena i na opačném konci po nové komunikaci severně od Waltrovky ulicemi Vedlejší, Klikatou a Pod Vidoulí k jinonické sokolovně, kde byla ukončena jednostopou smyčkou. Kromě rekonstrukcí a doplňků komunikací si stavba tohoto prodloužení vyžádala výrazné rozšíření podjezdu pod železniční tratí Smíchov – Hostivice ze 4 na 14 metrů. Stávající smyčka u Waltrovky zůstala zachována.

Provoz na tomto novém úseku byl zahájen 17. října 1948. Kromě linky 52 jezdila po trati k Waltrovce (v dobách socialismu se Walterova továrna jmenovala Motorlet s dovětkem Závody Jana Švermy, případně pouze Závody Jana Švermy) krátce i linka 56 (9. 3. 1953 až 1. 11. 1954) a po ní i dlouhá linka 60 ze Strašnic.

V 60. letech se nejen začaly rušit postupně tratě, ale přišel ke slovu i velký fenomén rekonstrukcí ulic s přerušováním provozu trolejbusů. Dnes by to s bateriovými trolejbusy nebyl žádný problém.

Tať k Waltrovce byla tímto také ovlivněna, 31. května 1966 byla uzavřena ulice Svornosti a mezi sídlem KNV (je tam i dnes a jde o Krajský úřad Středočeského kraje) a Knížecí byl přerušen provoz. Do Jinonic vypravovala vozovna Smíchov a zbytek (tehdy ještě i na Pankrác) vozovna Michle. Ten den zanikla na šedesát let i linka 53, protože na Strahov byla odkloněna linka 60. Výluka ulice Svornosti skončila 24. ledna 1967 a linka 60 se vrátila k Waltrovce, a právě tento den vznikla nová linka 51 Běloceřevská – Stadion Jih.

Z důvodu rekonstrukce ulice byla 30. června 1968 zrušena trať do vozovny Michle a od té doby se vypravovalo jen z vozovny Smíchov. Provoz linky 51 byl realizován nahradní autobusovou dopravou beze změny trasy. V tento okamžik v Praze jezdily trolejbusy pouze v rozsahu: linka 52 Štěpánská – Jinonice a 60 Průběžná – Waltrovka.

Pikantní ovšem bylo, že od 14. listopadu 1967 do 11. února 1968 se za provozu rekonstruoval úsek Benešovská – Běloceřevská, při

ulici odpojila vlečný vůz, který pak byl následně připojen k motorovému vozu, jedoucímu sólo od Santošky. Pro tento účel byla v Radlické ulici zřízena další kolej. Od roku 1932 byla na Santošku přesměrována linka 6, na které se jezdilo trvale motorovými vozy sólo, tudíž odpadlo předávání vleků v Radlické.

Na podzim roku 1938, v rámci mobilizace, přestaly na Santošku tramvaje jezdit, linka 6 byla přesměrována ke Smíchovskému nádraží. To už probíhala stavba trolejbusové tratě k Waltrovce. Původní plán předpokládal mezi Andělem a Santoškou souběžný provoz tramvají a trolejbusů. Nakonec byl tramvajový provoz na Santošku 1. prosince 1938 zastaven a dočasně nahrazen autobusovou linkou 26, která sem jezdila až do zahájení provozu trolejbusové linky W.

Nová trolejbusová linka zahájila dle plánu provoz 1. října 1939, dlouhá byla 3,221 km. U Anděla byla vystavěna jednostopá smyčka vedená dnešními ulicemi Radlická – Plzeňská – Nádražní a Ostrovského. Za zmínku stojí, že za 2. světové války docházelo z úsporných důvodů k různým redukcím provozu. V případě linky W, vzhledem k tomu, že vedla ke strategicky důležitému průmyslovému podniku, provoz omezován nebyl. Od 1. srpna 1943 byl na lince K z úsporných důvodů zastaven provoz o nedělích. Provoz linky W však byl s ohledem na důležitost Walterovy továrny o nedělích, byť v omezeném rozsahu, zachován.

Postupně přibýly v Praze i další vozy. V roce 1937 přibyl trolejbus Praga TOT, který obdržel číslo 304. V dalším roce bylo dodáno sedm vozů Praga TOT evidenčních čísel 305–311, jeden vůz Škoda 2Tr číslo 315 a jeden vůz Tatra T86 číslo 320. Zároveň však byl z důvodu vysoké poruchovosti vyřazen z provozu vůz Tatra T86 číslo 302.

V roce 1939 pak byly dodány tři trolejbusy typu Praga TOT 312–314, dále čtyři vozy Škoda 2Tr 316–319 a konečně čtyři vozy Tatra T86 řady 321–324. Trolejbusy tedy zaujaly číselnou řadu 301–324, přičemž vůz 302 byl vyřazen. Až do roku 1945 zůstal inventární stav trolejbusů na 23 vozech určených pro provoz na linkách K a W.

Nyní už se zaměříme pouze na trasu linky W, později 52. Myšlenka prodloužení tratě do centra byla oživena krátce po válce a realizována v roce 1947 jako první z trolejbusových tratí v poválečném období. V ulici Ostrovského byla zřízena druhá stopa a dále trať pokračovala dvoustopě ulicemi Vltavskou, Svornosti a Zborovskou, kolem Dienzenhofových sadů (do centra po jižní, z centra po severní vozovce), přes Jiráskův most a dále až do centra ulicemi Resslovou a Ječnou do Štěpánské. Administrativní počátek trati byl na křižovatce Žitné a Štěpánské ulice. Provoz na této trati zahájen 14. prosince 1947, a to zároveň s jednosměrnou jednostopou tratí vedené od Žitné ulice Štěpánskou na Václavské náměstí a Krakovskou zpět do Žitné. V ten



NEDATOVANÝ SNÍMEK TROLEJBUSU TATRA T400 EV. Č. 9458 V ULICI PEROUTKOVA. TENTO KONKRÉTNÍ VŮZ BYL V EVIDENCI TEHDEJŠÍHO DOPRAVNÍHO PODNIKU V LÉTECH 1954–1966
FOTO: ARCHIV DPP

kteřé došlo částečně k přeložení trolejbusové tratě a k vybudování představeného rozvětvení trolejí ve směru z centra, kde linky 51 a 60 získaly samostatné jízdní pruhy. Byl to možná jediný případ v Praze, kde šlo opravdu o plnohodnotné předjízdňové stopy. Nicméně od 30. června 1968 se už nikdy souběžné stopy nevyužily. Napřed se nejezdilo do Běloceřské, pak nikam a na závěr naopak jen do Běloceřské.

Ze známé literatury není na první pohled zřejmé, že další trať, a to trolejbusová trať Zdravotní ústav – Průběžná (tj. trať v Ruské ulici), zcela zanikla v důsledku příchodu sovětských (a dalších spřátelených) vojsk 21. srpna 1968. Všeobecně se totiž uvádí datum zrušení 4. září 1968. Domníváme se ale, že k faktickému zkrácení linky 60 od Waltrovky ke KNV nedošlo až k tomuto datu (zřejmě zahájení poprázdňového provozu), kdy současně začala dlouhodobá rekonstrukce Jiráskova náměstí (a vozovky na Jiráskově mostě), která byla oficiálním důvodem přerušení trolejbusového provozu v centru. Oběžník totiž také kromě rekonstrukce uvádí tezi ve smyslu „vzhledem ke zničení trolejového křížení na Jiráskově náměstí“.

Tím je právě míněna srpnová okupace a zřejmě tam došlo opravdu ke stržení trolejového vedení. S velkou pravděpodobností došlo ke

ŽELEZNIČNÍ MOST NA TRATI 122 (PRAHA – SMÍCHOV – HOSTIVICE) JE VCELKU ZNÁMÝM MÍSTEM, VE SMĚRU JÍZDY TROLEJBUSU SE NACHÁZÍ ZNOVU VCELKU NÁROČNÉ STOUPÁNÍ AŽ KE STANICI METRA JINONICE. TENTO KONKRÉTNÍ ÚSEK DNES NENÍ ELEKTRIFIKOVÁN, NICMÉNĚ SNÍMEK NÁM DOKAZUJE, ŽE I ZDE VEDLA TROLEJBUSOVÉ TRATĚ. TROLEJBUSY VYFOTIL DNE 28. LEDNA 1968
JIŘÍ ČERMÁK



ku KNV – Waltrovka – Jinonice. Úsek Karlovo náměstí – Běloceřská byl pro trolejbusy vlastní jízdou nedostupný, leda že by je tam někdo dotáhl na tyči. Trať KNV – Hřebenka dostupná asi byla, ale nevyužívala se, protože na Strahov tehdy stále jezdila NAD číslo 51, která byla zavedena jen proto, že ono zmíněné zrušení vozovny Michle mělo za následek takové přetížení poslední vozovny Smíchov, že nepřipadalo v úvahu vypravovat vozy na tři linky.

Dne 31. března 1969 byl zastaven provoz na trati od KNV do Jinonic s tím, že do vozovny Smíchov zůstal manipulační provoz. Náhrada trolejbusů autobusy však způsobila v kopcovitém terénu na levém břehu Vltavy určité komplikace. Vozy první série typu ŠM11, které byly nasazeny na nové linky 128, 137 a 153 nahrazující trolejbusové linky 52 a 60 na trati do Jinonic, nebyly vybaveny motorovou odlehčovací brzdou. Na dlouhém úseku od Malvazinek k Ženským domovům, kde v ulici Na Václavce dosahuje sklon maximální 90,4 %, průměrný v délce 1218 m více než 60 %, tak docházelo k rychlému opotřebení provozních brzd. Proto byly na uvedené linky zařazeny vozy Š706 RTO, u kterých však naopak činil potíže rozjezd plně obsazených vozů ve stanici Václavka ve směru k Malvazinkám.

Z toho důvodu byla tato zastávka pro linky 128 a 137 zrušena a pro zajištění místní obsluhy na linku 153 KNV – Knížecí – Malvazinky – Waltrovka byly dočasně opět od 9. dubna 1969 nasazeny trolejbusy. Od 31. května 1969 byl k dispozici dostatečný počet upravených vozů ŠM11, které mohly zajistit provoz nejdříve na lince 153 a později



ZE STEJNÉHO DNE, TEDY 28. LEDNA 1968, POCHÁZÍ I SNÍMEK Z KONEČNÉ TROLEJBUSŮ V WALTROVKY. JEDINÉ, CO DNES NA MÍSTĚ NALEZNETE, JE SILNICE V PRAVÉ ČÁSTI SNÍMKU. TOVÁRNA A ANI ZDĚNÝ PLOT S DOMEM Č. 48 JIŽ NEEXISTUJÍ. FOTO: JIŘÍ ČERMÁK

i obou linkách zbývajících. Trolejbusová doprava zde tedy byla zrušena podruhé.

Trať k Waltrovce, kam od Knížecí od 21. dubna 1986 už jezdila pouze sama linka 137, neboť tehdy byla odkloněna linka 128 přes Radlickou, se stala velmi vážným adeptem pro obnovení trolejbusové dopravy v Praze (a linka 153 zanikla při otevření metra B dne 3. listopadu 1985). Mediálně vytkl tento ambiciózní cíl někdejší generální ředitel DPP Vavřinec Bodenlos při otvírání metra na Českomoravskou spolu s tramvajovou tratí Ohraďa – Palmovka 22. listopadu 1990.

Do té doby se většina návrhů pohybovala spíše na úrovni obecných výhledových studií, hodnotících a tipujících oblasti nejvhodnější pro možné provozování. Hned na počátku roku 1991 se však objevila poměrně nečekaně dost jasná představa. Byl vypracován projekt Trolejbusy Anděl – Jinonice. Zárodek budoucí sítě měl vzniknout v kopcovité oblasti Smíchova a Jinonic. První úsek měl být uveden do provozu už v roce 1991 (!). Na realizaci trolejbusové dopravy byla vypsána i veřejná soutěž.

Velkoryse míněný záměr nakonec ztroskotl na nedostatku finančních prostředků města i na znovu se vyskytnuvší koncepční nerozhodnosti. V polovině roku probíhalo přepracování zadání a DPP nakonec začal přehodnocovat vhodnost smíchovské oblasti pro znovuzavedení trolejbusů (zejména pro možné potíže při výstavbě Strahovského tunelu a návnazných komunikací) a opět se vrátil k myšlence budování trolejbusové sítě v oblasti Severního Města.

Trolejbusová síť v oblasti Smíchova měla podle původního zadání vypadat následovně. Základem byla dvoustopá trolejbusová

Matoušova / V Botanice – Jiráskův most – Karlovo nám. (jako 176),
d) Pod Stadiony – Podbělohorská – Klamovka,
e) propojení z Podbělohorské ulicí Na Hřebenkách.

V této síti byly navrženy linky:

71: Anděl – Jinonice,
72: Stadion Jih – Na Hřebenkách – Karlovo náměstí,
73: Stadion Jih – Podbělohorská – Na Hřebenkách – Karlovo nám.,
74: Stadion Jih – Podbělohorská – Klamovka – Cibulka – Vidoule – Jinonice – Nové Butovice,
75: Anděl – Waltrovka.

V září 1991 byla dokončena Studie celoplošné obsluhy Prahy trolejbusovou dopravou, počítající v první etapě (výstavba 1992–95) se vznikem sítě jak v prostoru Severního Města, tak Smíchova a Jinonic. V závěru roku bylo zahájení výstavby odsunuto minimálně do roku 1993, později zcela zapomenuto.

V polovině devadesátých let 20. století se vlivem nezdařeného pokusu o návrat trolejbusové dopravy tedy skutečně zdálo, že trolejbusům v Praze zřejmě již definitivně



POSLEDNÍ SNÍMEK OD JIŘÍHO ČERMÁKA POCHÁZÍ Z ULICE NA VÁCLAVCE

Do roku 1995 se počítalo s vybudováním dalších tratí:

a) Jinonice – sídliště Jinonice – Nové Butovice,
b) vozovna Košíře – V Cibulkách – Naskové – Na Pomezí – Vidoule (– Jinonice),
c) Stadion Strahov – Na Hřebenkách – Švédská – Zapova – Holečkova – E. Peškové –

odzvoni. Jenže historie nakonec ukázala, že poptávka po vyšší kvalitě života ve městech spojená nejen s přívětivým a bezpečným veřejným prostorem, ale také se zdravějším ovzduším a společenskou odpovědností vůči změně klimatu, jejíž důsledkům jsme v posledních dvou desetiletích vystavováni stále

častěji a razantněji, se ukázala jako rozhodující faktor k hledání vhodných řešení pro bezemisní variantu nekolejové veřejné dopravy ve městě.

O tom, jak se k této otázce postavil Dopravní podnik, bylo již na stránkách DP kontaktu napsáno mnohé. To, že jsou právě bateriové trolejbusy pro početné pražské kopce a náročný pražský provoz nejvhodnější alternativou k „čoudícím“ a „hlučícím“ naftovým autobusům, bylo potvrzeno a schváleno již v roce 2020 v Konceptu využití alternativních paliv v podmínkách autobusové dopravy DPP.

Autobusová linka 137 zdolávající každé čtyři minuty strmý úsek na Václavce je jedním z typických příkladů, na kterém je možné demonstrovat praktické přínosy bateriových trolejbusů. Ostatně nejen tuny oxidu uhličitého, oxidu dusíku a prachových částic, ale také rezonující hluk spalovacích motorů jsou negativa, kterými nejen cestující, ale hlavně místní obyvatelé trpí celá desetiletí.

To jsou jen některé z důvodů, které v červnu 2020 vedly hlavní město a Dopravní podnik k zahájení přípravy tzv. Elektrifikace autobusových linek – levý břeh. Tisk Rady hl. m. Prahy a následné schválení představenstvem DPP mluví o čtyřech autobusových linkách – 131, 137, 176 a 191, jejichž přerod v trolejbusové linky měl být zajištěn. Všechno to jsou páteřní linky v kopcovitém terénu s intenzivním provozem, navíc vedené hustě zastáveným územím.

Projekty linek 131, 137 a 176 se i s ohledem na záměr spolufinancování z Národního plánu obnovy podařilo připravit přednostně tak, aby všechny tři mohly být zprovozněny nejpozději v pololetí letošního roku. Linka 137 však byla i s ohledem na jednodušší proces projednávání v povolenacím řízení vždy o kousek napřed, a tak je ostré zprovoznění trolejbusové linky 52 očekáváno již v nejbližších týdnech.

Vraťme se ale na začátek projektu, do roku 2020. V témže roce došlo k výběru zpracovatele projektové dokumentace (Pragoprojekt, a. s.) a mohlo se začít se samotnou projekční přípravou. Navržený koncept počítal s rozsahem trolejového vedení od zastávky Santoška až k zastávce U Waltrovky, tedy takřka celý kopcovitý úsek základní varianty linky 137. Nabíjecí stání byla navržena v terminálu Na Knížecí, přičemž jejich kapacita již měla být připravena i pro budoucí potřebu linky 191.



ŠKODA 8TR V PEROUTKOVĚ ULICI. FOTO: ARCHIV DPP

V úseku od nástupní zastávky Na Knížecí až k zastávce Santoška nebylo s trolejovým vedením uvažováno už od počátku. Důvodem byla nejen dosud nejasná situace budoucí podoby oblasti Na Knížecí, ale také potřeba poměrně velkých úprav na tramvajovém trolejovém vedení v ulicích Za Ženskými domovy a části Radlické. To bylo i vzhledem ke stavu tratí a nejasnému harmonogramu rekonstrukcí důvodem, proč by nebylo ani hospodárné a ani praktické trolejové vedení zde realizovat. Energetická bilance pro základní provoz v úseku Na Knížecí – U Waltrovky vycházela i s navrženou trolejí v úseku Santoška – U Waltrovky velmi dobře. Podíl zatrolejovaného úseku činí takřka 80 %, což je více než optimální.

Současně se akcí podařilo velmi dobře koordinovat i s kolegy z Technické správy komunikací, kteří v té době připravovali kompletní rekonstrukci Peroutkovy ulice. Tak se podařilo podobně, jak tomu bylo například i v Letňanech v Tupolevově ulici nebo v Libni v Prosecké ulici, trolejbusový projekt vhodně propojit i se zkvalitněním veřejného prostoru.

Součástí projektu se posléze stalo i rozšíření nabíjecích kapacit v garáži Řepy, které se původně připravovaly jak v kryté hale D7, tak i na okolních venkovních plochách. Nakonec se vlivem složitosti projednávání požárně bezpečnostních opatření pro krytá místa projekčně i realizačně toto rozšíření rozdělilo a uspíšila se technicky jednodušší venkovní část, která musela být připravena včas k zahájení provozu trolejbusových linek 51 (ex 131), 52 (ex 137) a 53 (ex 176), který, jak již bylo zmíněno výše, nastane již zanedlouho.

Jedná se celkem o 37 venkovních stání pro standardní, ale variantně i kloubové trolejbusy, přičemž 25 těchto stání je realizováno na plochách východně od haly D7 v prostoru za hlavním vjezdem do garáží a zbylých 12 stání je realizováno formou kolmých stání v prostoru mezi halami západně od haly D7. Stání v přední části areálu jsou realizována formou nabíjecích trolejí, jejichž výška a technické parametry jsou uzpůsobeny i pro případné nabíjení dvoupólových elektrobusů.

Pro úplnost informací je potřeba doplnit, že se nakonec podařilo úspěšně projednat a povolit i rozšíření krytých nabíjecích stání v hale D7 (povolení záměru nabylo právní moci v říjnu 2025), přičemž realizace těchto stání bude spojena až s realizací elektrifikace linky 191, kterou lze očekávat přibližně v horizontu let 2027–2028.

Příprava elektrifikace probíhala podobně, jako tomu bylo i u předchozích elektrifikací linek 140 a 119 vcelku hladce, a i ze strany veřejnosti byla přijata veskrze kladně. Přeci jen je stoupání na Václavce opravdu velmi ostré, přes 9 %, a provoz naftových autobusů zde kombinoval všechna negativa od enormní spotřeby nafty, pomalé jízdy do kopce až po nadměrný hluk, zejména při rozjezdech.

V březnu roku 2023 nabylo vydané společné povolení pro elektrifikaci linky 137 právní moci a koncem roku 2023 se totéž podařilo i pro venkovní nabíjecí stání v garáži Řepy. Bylo tak možno se posunout k realizaci projektu. V první polovině roku 2024 proběhla veřejná soutěž na zhotovitele projektu, kterým se stalo uskupení společností

OHLA ŽS, a. s., a Elektrizace Praha, spol. s r. o., s celkovou cenou přibližně 185,8 mil. Kč bez DPH. Realizace stavby vlastní trolejbusové trati byla zahájena 14. srpna 2024, zatímco realizace nabíjecích stání v garáži Řepy navázala s drobným odstupem až 4. září.

V rámci projektu Elektrifikace linky 137 bylo vystavěno celkem 4441,2 m trolejového vedení (měřeno jednostopě). Ve směru k Waltrovce začíná trolejová stopa v zastávce Santoška, kde bude probíhat zvedání sběračů a připojení k trolejovému vedení. Následně bude trolejbus projíždět terénně nejnáročnější úsek pod trolejí až do zastávky U Waltrovky, kde je trolejbusová stopa v tomto směru ukončena a proběhne zde stažení sběračů.

K propojení trolejových stop z centra a do centra v této lokalitě nedošlo ze dvou důvodů. Prvním bylo poměrně složité řešení s ohledem na kruhový objezd, kterým je zde řešeno otáčení vozidel. Druhý důvod byl v podstatě determinován tím prvním, protože v bezprostřední blízkosti se nachází stanoviště hasičského záchranného systému, pro něhož by instalace většího množství stožárů a složitých trolejových konstrukcí bylo nežádanou komplikací při nutnosti rychlých výjezdů a manipulace s těžkou technikou.

Vraťme se však k popisu realizované infrastruktury. Vybrané spoje pokračující dále do zastávky Jinonice budou zbylý úsek zdolávat již jen pomocí baterie, jež by však měla být při stažení sběračů de facto plně nabitá. Spoje končící v zastávce U Waltrovky budou manipulační pohyb do nástupní zastávky vykonávat rovněž v režimu na baterii. Nutno doplnit, že trolejové vedení v zastávkách U Waltrovky je realizováno tak, aby zde vůz vykonávající prostoje mezi spoji mohl být připojen a nabíjet se. V zastávce do centra bude pak za běžných okolností probíhat zvedání sběračů a připojení k troleji, přičemž následně pojedou trolejbusy pod trolejí až do zastávky Santoška, kde sběrače opět stáhne. Zbylý úsek do terminálu Na Knížecí bude poježděn v režimu na baterii.

V samotném terminálu Na Knížecí vznikla na východním okraji odstavů určených pro vozidla DPP bránová konstrukce známá již např. z garáže Klíčov nebo také z obřadního letiště v Schengenské ulici. Na ní je instalováno celkem sedm dobíjecích pozic (stříšek), které jsou připraveny pro nabíjení linky 137, resp. budoucí trolejbusové linky 52, tak i linky 191 (budoucí trolejbusové linky 56).

Pro napájení trolejbusové trati byla vybudovaná nová měnirna s názvem Peroutkova, jež je umístěna v areálu mateřské školy a bezprostředně přiléhá k Peroutkově ulici. Jedná se o kontejnerovou měnirnu typově podobnou té v Prosecké ulici (linka 58) nebo v terminálu Nádraží Veleslavin (linka 59). Zde je nutno zmínit i velmi pozitivní součinnost městské části Praha 5, která celou dobu projektu elektrifikace podporovala a byla velmi vstřícná mimo jiné právě ve věci vhodného umístění měnirny. Měnirna je tak umístěna zcela optimálně pro potřeby napájení přilehlé trolejbusové tratě. V rámci kabelového vedení bylo položeno celkem přibližně 12,7 km kabelů.

Nabíjecí stání v terminálu Na Knížecí jsou napájena z přilehlé tramvajové napájecí infrastruktury, a to konkrétně kabelovým propojením ze stávajících měniren Smíchov a Radlice.

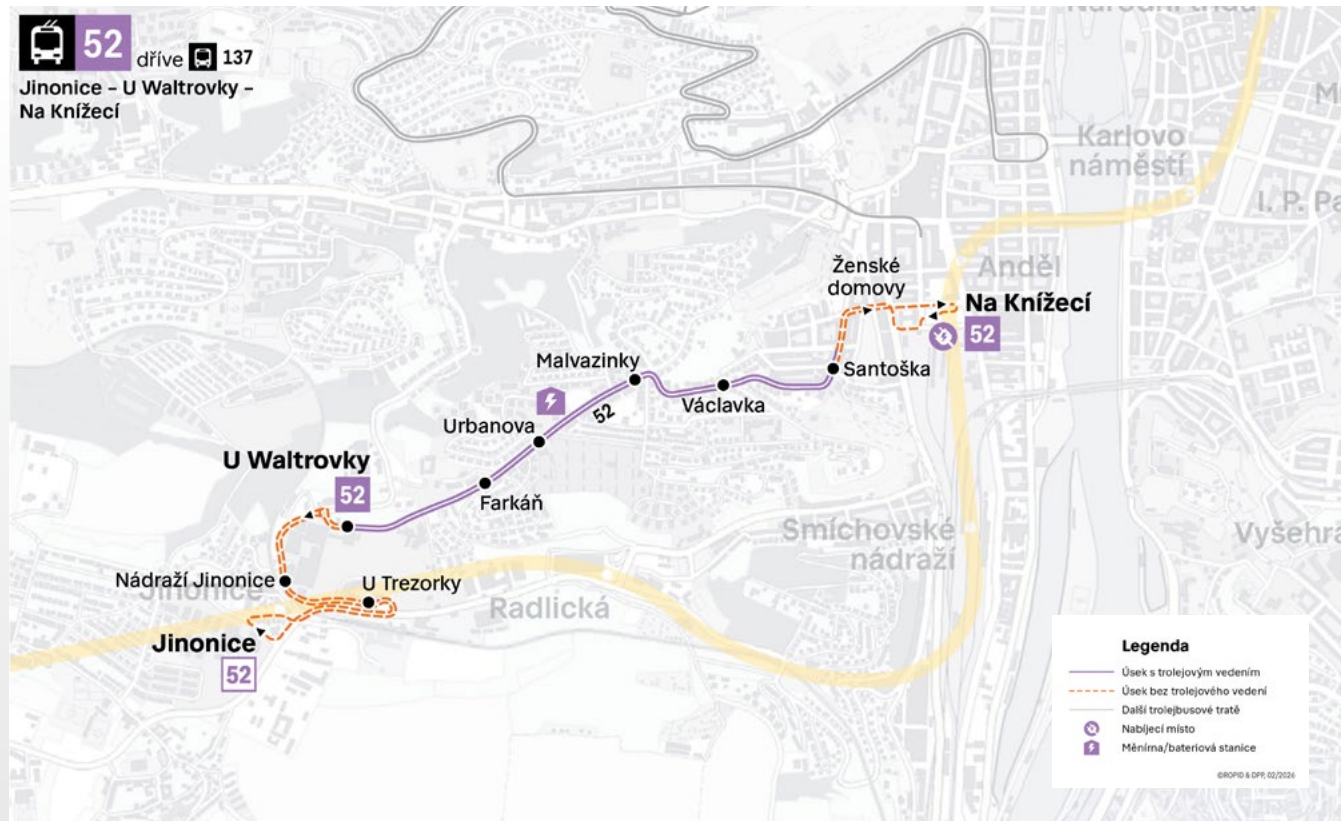
Trolejové vedení na trati budoucí trolejbusové linky 52 je zavěšeno na trakčních stožárech s jedinou výjimkou, a tou je závěs na kostele Československé církve husitské v ohybu ulic Na Václavce a U Santošky. Zástupci této církve se k projektu postavili velmi vstřícně a umožnili obnovit kotevní závěs na fasádě kostela. Ostatně dodnes je na fasádě vidět i druhý kotevní závěs ještě z dob původního trolejbusového provozu z poloviny 20. století.



14. LEDNA 2026 A PRVNÍ ZKUŠEBNÍ JÍZDA TROLEJBUSU NA BUDOUCÍ Lince 52. FOTO: ZDENĚK BEK



25. ÚNORA 2026 PROBĚHLA ÚŘEDNÍ JÍZDA S VOZEM ŠKODA 36TR SE ZÁSTUPCI DOPRAVNÍHO A ENERGETICKÉHO STAVEBNÍHO ÚŘADU. OD 11:00 STEJNÉHO DNE BYLA TRATĚ UVEDENA DO ZKUŠEBNÍHO PROVOZU. FOTO: ZDENĚK BEK



TRASA TROLEJBUSOVÉ LINKY 52 V ÚSEKU NA KNÍŽECÍ – JINONICE, 2026. ZDROJ: ROPID A DPP

Do jisté míry zde tak bylo symbolicky navázáno na trolejbusovou tradici. Celkem bylo postaveno 104 trakčních stožárů, z čehož drtivá většina slouží rovněž pro veřejné osvětlení, které bylo obdobně jako i v předchozích projektech Technologií hl. m. Prahy v úzké koordinaci modernizováno.

V garáži Řepy bylo v rámci akce instalováno celkem 16 nových trakčních stožárů. V ploše na východní straně haly D7 bylo formou pěti souběžných trolejových stop (každá o délce přibližně 92,5 m) realizováno celkem 25 nabíjecích stání, přičemž díky snížené výšce troleje (cca 4,9–5,0 m) lze trolejové vedení využívat i pro nabíjení dvoupólových elektrobuses. V prostoru mezi halami západně od haly D7 vzniklo dalších 12 nabíjecích stání, zde však již pouze formou nabíjecích stříšek na bránové konstrukci, obdobně jak je tomu i v terminálu Na Knížecí. Nová nabíjecí stání jsou napájena z měnirny garáže Řepy, která byla realizována již v rámci projektu elektrifikace linky 119.

Vlastní realizace infrastruktury byla dle smlouvy časově rozdělena, kdy nabíjecí infrastruktura v garáži Řepy měla být dokončena nejpozději do konce roku 2025 a infrastruktura na trati linky 137 pak nejpozději do 30. dubna 2026. Obojí se podařilo dokončit nakonec v mírném předstihu.

Nabíjecí infrastruktura v garáži Řepy byla uvedena do zkušebního provozu 15. prosince 2025 od 12 hodin, čemuž předcházela i praktická zkouška infrastruktury, která proběhla 28. listopadu 2025 a byla provedena trolejbusem Škoda Solaris 24M.

Vlastní trolejbusovou trať na lince 137 se podařilo dokončit v lednu 2026. První zkušební jízda s trolejbusem 24Tr se uskutečnila 14. ledna ve 12:00. Trolejbus vyjžděl z terminálu Na Knížecí, přičemž v zastávce Santoška (směr U Waltrovky) došlo k natroležení a prvnímu pohybu trolejbusu pod trolejí. Jak je u první zkušební jízdy zvykem, první kolo bylo odjeto pomalou rychlostí (zpravidla do 15 km/h). Následně druhé kolo již maximální povolenou rychlostí v daném úseku.

Zkušební jízdy dopadly dobře, a bylo tak možno zahájit přípravu zkušebního provozu. Dne 25. února 2026 proběhla úřední jízda s vozidlem Škoda 36Tr za účasti zástupců Dopravního a energetického stavebního úřadu (DESÚ), na základě které byla trolejbusová trať v ten samý den od 11:00 hod. uvedena do zkušebního provozu. První školní a cvičné jízdy trolejbusů bylo možno na nové trolejbusové trati potkat již v první polovině března, kdy bylo vydáno potřebné úřední povolení k provozování trolejbusové dráhy, jež je podmínkou k zahájení provozu samotných

vozidel na trati. Samotný ostrý provoz trolejbusové linky 52 bude zahájen v závislosti na dostupnosti dostatečného počtu trolejbusů. Tento okamžik by mohl nastat v závěru března nebo začátkem dubna letošního roku.

Trolejbusová linka 52 (Na Knížecí – U Waltrovky – Jinonice) se tak zařadí již jako třetí trolejbusová linka v novodobé historii trolejbusového provozu v Praze po boku linek 58 (Palmovka – Čakovice – Mškovice) a 59 (Nádraží Veveřslavín – Letiště). Již v létě letošního roku by se k nim měly přidat další dvě trolejbusové linky nacházející se momentálně již ve vysokém stádiu realizace, a to linka 51 (Bořislavka – Hradčanská) a 53 (Karlovo náměstí – Stadion Strahov).

Rozvoj trolejbusové dopravy jakožto efektivního a logického řešení pro řadu pražských autobusových linek tak bude pokračovat i nadále. Velké poděkování za to, že tyto projekty vznikají, patří všem zúčastněným nejen na straně projektantů, zhotovitelů a technických dozorců, ale zejména všem kolegům podílejících se na přípravě, realizaci, ale následně i na správě a údržbě napříč mnoha úseky Dopravního podniku.



JAK NA SPÁNEK

SPANÍM STRÁVÍME AŽ TŘETINU NAŠEHO ŽIVOTA. PŘESTOŽE NÁM PŘIPADÁ, ŽE SE VE SPÁNKU KROMĚ ODPOJENÍ OD VNĚJŠÍHO SVĚTA NIC ZÁSADNÍHO NEDĚJE, JEDNÁ SE O AKTIVNÍ DĚJ, PŘI KTERÉM MNOHO OBLASTÍ NAŠEHO MOZKU USILOVNĚ PRACUJE.



Optimální délka spánku by měla být asi 7–8,5 hodiny, i když se jedná o potřebu individuální. Existují zdraví lidé, jimž stačí spát čtyři hodiny, a jiní, kteří potřebují spát alespoň deset hodin. Škodit však může jak dlouhodobě nedostatečná doba spánku, tak i prodlužovaná. Při nedostatečném spánku klesá výkonnost, zhoršuje se reakční doba, klesá schopnost učit se. Mění se nálada, častěji dochází k depresivnímu ladění.

Projevy dlouhodobě nedostatečného spánku jsou zejména nadměrná denní ospalost, pocit nevykonnosti a zhoršeného soustředění. Krátké i dlouhé trvání spánku bývá dáváno do souvislosti s obezitou a kratším dožitím. Je zkoumán vliv dlouhodobě nedostatečného spánku na rozvoj demence.

Proč vlastně spíme?

Život na Zemi vznikl asi před 3,5 miliardami let a přizpůsoboval se základním rytmům, musel se adaptovat na střídání dne a noci, kolísání teploty a regulovat metabolickou aktivitu. Spánek, jak ho známe, se objevil pravděpodobně před 180 miliony lety s vývojem ptáků a savců.

Chronická nespavost postihuje odhadem nejméně 10–15 % populace, vyskytuje se častěji u žen, úzkostných lidí a u lidí nadužívajících stimulanty, včetně kofeinu. Projevuje se nejčastěji poruchou usínání, přerušovaným spánkem, častým a časným probouzením, přičemž nejčastější poruchou je přerušovaný spánek. Máme pocit, že jsme spali nekvalitně,

cítíme se neodpočatí, projevují se problémy s koncentrací pozornosti, pamětí, podrážděnost a zvyšuje se náchylnost k chybám v práci včetně dopravních nehod. Usnutí se nedaří ani po 30 minutách od ulehnutí, v případě probuzení v noci nemůžeme znovu do 30 minut usnout, v případě časného vstávání se vzbudíme o více než 30 minut před nastaveným limitem, problémy se objevují minimálně třikrát v týdnu a trvají déle než měsíc (podle některých klasifikačních systémů tři měsíce).

Psychologické příčiny poruch spánku

Příčinou poruch spánku může být mnoho, nespavost může souviset s řadou onemocnění neurologických, interních, my se však budeme zabývat především psychologickými příčinami. Pokud spánek souvisí s onemocněním, je vhodné se obrátit na lékaře, který může zajistit například vyšetření ve spánkové laboratoři.

Spánek narušuje psychická nepohoda, stres, špatné spánkové návyky a psychická onemocnění. U pacientů s nespavostí se častěji objevuje zvýšená hodnota kortizolu v moči, která souvisí s nadměrnou aktivací kortizolové osy stresu. Problémy ve vztazích, v práci, ze životních událostí často vedou až k několikaleté nespavosti a někdy v životě ji zažije většina z nás.

Velmi často se nespavost se vypěstuje bludným kruhem, kdy úsilí o usnutí působí přesně

opačně a spánku brání. Tlak na to, že ještě nespíme, že budeme ráno neodpočatí, že nedodržíme tabulky správného spaní, naruší přirozené mechanismy usínání, které se opakováním posílí, takže budou příště pracovat proti nám. Mysleme na to, že také moderní technologie k monitorování spánku mohou být zajímavým doplňkem, ale nadměrná starost o „správné“ hodnoty může působit kontraproduktivně. Proto může paradoxně zařadit, když se nebudeme snažit usnout, ale například jen zavřeme oči a necháme tělo pracovat za nás s vědomím, že si vezme tolik spánku, kolik potřebuje.

Pokud se do třiceti minut nepodaří usnout, je lépe vstát, abychom neposílovali, že se do postele chodí nespát. Dříve se doporučovaly jednoduché manuální činnosti, které nás příliš neaktivují, a jakmile se nám začne chtít spát, vrátit se do postele. Dnes se více doporučuje například poslech audioknihy v temné místnosti, aby se rozsvícením světla nenarušovala tzv. melatoninová osa. Na spánek nepůsobí příznivě ani koukání do mobilů či tabletů před usnutím. Zpravidla neuklidní

ani běžné zpravodajství na internetu, které udržuje pozornost zneklidňujícím obsahem. Některým lidem se ovšem osvědčilo mluvené slovo, tichá klidná hudba, tichý poslech rádia. Mírná pohybová aktivita, jako je například chůze během dne, může být velmi přínosná, intenzivní sporty pozdě večer však raději omezíme.

Pokud nás trápí nějaké problémy, kvůli kterým těžko usínáme, pak je možné si vyhradit pevný čas v průběhu dne, kdy se jimi budeme přednostně zabývat, tzv. worry time. Nad problémy rovněž není vhodné intenzivně přemýšlet v posteli, kam chodíme spát.

Vhodné je dále věnovat pozornost omezení povzbuzujících nápojů 4–6 hodin před ulehnutím, povzbuzující účinek má rovněž nikotin.

Pomoci mohou i bylinky. Je však vhodné se poradit s lékařem nebo lékárníkem, protože mohou mít vliv na souběžně používanou léčbu, například antidepresivy. Mezi nejčastěji používané rostliny na ovlivnění nespavosti

Spánek je důležitý pro tvorbu paměti. Během spánku se zpevňují některé paměťové stopy a odstraňují nepotřebná spojení.

patří meduňka lékařská, chmel otáčivý, třezalka tečkovaná, kozlík lékařský.

V případě, že uvedené možné ovlivnění nespavosti nebudou účinné, je vhodné kontaktovat odbornou pomoc lékařskou nebo psychologickou.

Autor textu Mgr. Radek Stehlík je vedoucím psychologem v odd. NZZ a psychologie DPP

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



JOSEF NĚMEČEK A SOUPRAVY M1 V DEPU KAČEROV. SÉRIE SNÍMKŮ VZNIKLA PRO POSLEDNÍ ROZHOVOR DO DP KONTAKTU, KTERÝ VYŠEL V SRPNU 2012. FOTO: PETR HEJNA

ODEŠEL JOSEF NĚMEČEK

V PONDĚLÍ 2. 3. 2026 DORAZILA NA ÚSEK TECHNICKÝ – METRO DALŠÍ NEČEKANÁ A SMUTNÁ ZPRÁVA. V SOBOTU 28. 2. V PODVEČER VE VĚKU NEDOŽITÝCH 80 LET ZEMŘEL ING. JOSEF NĚMEČEK, VÝZNAMNÁ POSTAVA NEJEN V HISTORII SLUŽBY VOZOVÉ, JAK SE KDYSI, PŘED REORGANIZACÍ, SPRÁVA VOZIDEL METRO JMENOVALA, ALE TAKÉ VÝZNAMNÁ OSOBNOST Z HLEDISKA CELÉHO DOPRAVNÍHO PODNIKU HL. M. PRAHY. MY NA SPRÁVĚ VOZIDEL JSME MU ODJAKŽIVA NEŘEKLI JINAK NEŽ PEPÍK NĚMEČEK, A TAK U TOHO JMÉNA ZŮSTANEME I TENTOKRÁT.

Vlaky, vlaky, vlaky...

Vlaky a vše, co s nimi souviselo, to byla náplň jeho života. Možná to bylo dáno místem, kde se narodil a kde prožil své dětství. Bylo to v Radlicích, blízko Smíchovského nádraží, odkud se, jak vždycky říkával, valila oblaka z dýmu parních lokomotiv. Lokomotivy se mu tak staly po krátkou dobu osudem ve vršovickém depu ČSD, kam nastoupil po absolvování pražského ČVUT coby technik zodpovědný za jejich provoz.

Po krátké době jej však v roce 1973 přijalo do svých řad metro, tehdy nově etablovaný moderní dopravní systém v Praze. Pepík Němeček začínal svoji působnost v DPP v „teskářích“, které kdysi stály na Florenci, jako řadový technik v provozovně vozového hospodářství, ze které během krátké doby vykristalizovala Služba vozová. Mezi první úkoly mladého strojního inženýra bylo zajištění převozu výstavního exponátu – vozu metra typu Ež v provedení pro sovětská metra z výstavy 50 let SSSR do Depa Kačerov. Lo-

gistická úloha obnášela těžký silniční transport z Parku kultury v Holešovicích k nádraží Praha-Krč a následně přesun po železniční vlečce do provizorní haly v areálu budoucího Depa Kačerov. Modrý vagón, který do provozu pražského metra nikdy nezasáhl, byl prvním bližším setkáním se sovětskou technologií vozidel ještě předtím, než do Prahy v říjnu 1973 přišly první vozy Ečs.

Během krátké doby přesídlili technici Služby vozové do nově budovaného depa metra na

Ψ Pomoc, když ji potřebujete: psychologické služby DPP

Pro zaměstnance DPP i širokou veřejnost nabízíme:

- dopravně psychologická vyšetření
- vyšetření k navrácení řidičského oprávnění
- vyšetření na žádost lékaře
- poradenství pro pracovní i osobní situace
- krizovou intervenci po nehodách, konfliktech či při vyčerpání

Provozní doba: pondělí – pátek od 6:00 do 14:00.

Po předchozí telefonické domluvě je možné si sjednat jiný než uvedený čas. Psychologické služby nejsou hrazeny z veřejného zdravotního pojištění.

Proč to děláme?

Abychom podpořili duševní pohodu, bezpečnost a profesionalitu v každodenním provozu. Naše služby jsou dostupné, odborné a přizpůsobené potřebám jednotlivců i týmů.

Kontakt a objednání

psychologie@dpp.cz
tel.: 296 193 204 | tel.: 296 193 266



Dopravní podnik hlavního města Prahy

Kačerově. Depo však nebylo zdaleka hotové a pracovní podmínky byly vpravdě bojové. Bylo to staveniště se vším všudy. Prostřední hala nebyla hotová, jezdily v ní nákladní tatrovky. V provozu byla pouze hala oprav a hala malé údržby. Vše se dodělávalo „za pochodu“. A do této situace přišly první vozy řady Ečs a začala jejich příprava na zahájení provozu prvního úseku linky C. To se sice ve stanoveném termínu 9. 5. 1974 povedlo, ale jak vždy Pepík říkal, za cenu značného množství provozních výměn velmi poruchových vozů, technicky neadaptovaných na provoz v Praze. Problémy činilo nejen konstrukční provedení, ale i zcela odlišné provozní podmínky, které se oproti sovětským metrům vyznačovaly zejména krátkými mezistanicemi úseky a častými obraty v koncových stanicích. To vše implikovalo vysokou četnost spínání elektromechanické trakční výzbroje, a tím i její vysokou poruchovost.

Ještě v roce 1974 vyústil neutěšený stav údržby vlaků Ečs k personálním změnám a Pepík Němeček se stal vrchním mistrem jejich údržby. A tehdy nastala jeho první chvíle, kdy se projevil jeho cit pro provoz a technický stav vlaků obecně. Spolu s ostatními kolegy ze Služby vozové provedli hloubkovou analýzu neuspokojivých výsledků provozu vlaků Ečs a navrhli několik desítek změn a nutných úprav zapojení trakčních a řídicích obvodů. Vše s cílem zlepšit provozní spolehlivost těchto vlaků. Povedlo se a vlaky Ečs se tak odrazily ode dna provozní spolehlivosti. Tehdejší vedení Služby vozové spolu s tehdejším vedením DPP tento úspěch zaznamenalo a Pepík Němeček se stal členem technické skupiny, která se sovětským dodavatelem, Mytiščinským strojírenským závodem a moskevským závodem Dynamo, dodavatelem elektrické výzbroje, řešili problematiku technického stavu a technické úrovně dodávaných vlaků metra obecně.

Zde však narazila kosa na kámen. Josef Němeček vždy svým přístupem k řešení problémů přistupoval věcně a přímo, s cílem dobrat se rychle podstaty nepříznivého stavu, odhalit příčiny a najít řešení, vedoucí k nápravě. To však u sovětských soudruhů narazilo na odpor. Z poznatků z dosavadního provozu vlaků Ečs bylo jasné, že hlavní vina na poruchovost tohoto typu vlaků padá na jejich nízkou technickou úroveň a nekvalitní výrobu. Tyto myšlenky předestřel sovětské straně na technických rozhovorech a oheň byl na střeše. Konflikt skončil vyloučením Pepíka Němečka z těchto rozhovorů, protože jaksi „vadil“.



PŘEJÍMKÁ 500. VOZU METRA ZE SSSR V ROCE 1987 (VŮZ EV. Č. 2370). JOSEF NĚMEČEK V TYPICKÉ HNĚDÉ UNIFORMĚ PRAŽSKÉHO METRA. FOTO: JAROSLAV REZÁČ

Někdy v této době jsem Pepíka Němečka poznal i já. Bylo to v letech 1975–1976, kdy jsem po absolvování střední průmyslové školy nastoupil do DPP coby zámečnický kolejevých vozidel a pracoval na opravách vlaků Ečs s cílem se za rok dostat na studium na Vysoké škole dopravní v Žilíně. Z této doby mi dodnes uvázla v mysli jedna z prvních vzpomínek na Pepíka Němečka, který nám, dělníkům, po nějakém průšvihy, který kdosi vyprodukoval na podvozku a přišlo se na to, hovořil na výrobní poradě „do duše“ a říkal, abychom si uvědomili, že metro není nějaká obyčejná železná dráha, na které když se něco stane, tak vagony „naskáčou do pole“ a cestující více méně vylezou z vlaku, protože v metru tolik místa není a jakékoli vykojení vlaku by mělo v tunelu fatální následky.

Osmdesátá léta – promarněná příležitost

Pojďme dále. Psaly se roky 1977/1978 a sovětský dodavatel vlaků pro naše metro se připravoval na dodávku vlaků pro nově budovaný první provozní úsek linky A. Jak se již dříve ukázalo, vlaky Ečs nebyly pro tuto linku vhodné. Výkon jejich trakčních motorů (75 kW) byl nedostačující zejména z hlediska sklonových poměrů, které byly náročnější než na lince C. Proto sovětský dodavatel připravil vlaky typu 81-71. A znova se opakovala situace, jaká byla v případě zahájení provozu vlaků Ečs. Vozy 81-71 byly z technického hlediska o něco lepší než vlaky Ečs, ale s ohledem na technic-

kou nevyzrálou konstrukce, zejména pak elektrické trakční i řídicí výzbroje, byl jejich provoz opět zdrojem poruch a závad v provozu. A tak se opět opakovala stejná situace jako u vozů Ečs. Byla provedena analýza příčin vysoké poruchovosti a navrženy desítky změn, které se postupně na vlacích 81-71M realizovaly. Vše z popudu a pod taktovkou Pepíka Němečka, který se v této době (1977) stal vedoucím údržby vlaků metra.

V roce 1981 jsem se po absolvování Vysoké školy dopravní vrátil zpět do DPP a začal pracovat na Službě vozové jako řadový technik. Po nějaké době, v roce 1982, skončil ve funkci tehdejší vedoucí služby Stanislav Růžička a nahradil jej právě Pepík Němeček. V této roli zažil také jeden z nejdramatičtějších okamžiků své kariéry, kdy 13. srpna 1987 vznikl požár soupravy vozů 81-71 ve stanici Kosmonautů, který zcela zničil první dva vozy a zbývající tři silně poškodil. Silně poškozena byla i odstavná kolej, na kterou se hořící vlak podařilo přesunout. Pepík měl tehdy volno a na chatě se dozvěděl od souseda, že se v metru něco stalo. Po návratu do Prahy začalo vyšetřování a Pepík byl ihned shledán viníkem a chystalo se jeho zatčení. Vyšetřovateli tehdy suše sdělil, že je sice pěkné, že ho hned zatknou, ale nikdo nemůže garantovat, že se podobný incident nebude za pár týdnů opakovat znovu. Vyšetřovatele následně seznámil s krušnou realitou sovětské techniky, a dostal tak týden času na vyšetření příčin požáru. Příčiny byly po usilovném rozboru nalezeny

a opět ukázaly na technologickou nekázeň při výrobě podpořenou nevhodnou konstrukcí i použitím zastaralých materiálů na izolace elektrických kabelů. Tento incident po Pepíkových intervencích vedl na straně sovětských výrobců k některým inovacím, zavedených na dalších výrobních sériích vlaků 81-71. Tato zkušenost rovněž později zásadním způsobem pomohla po roce 1990 při náročných vyjednáváních o výměně vozového parku metra.

Post vedoucího Služby vozové automaticky znamenal účast ve skupině, která se sovětskou stranou projednávala technickou problematiku provozu vlaků Ečs a 81-71. V tomto období, bylo to v roce 1985, bylo zprovozněno depo Hostivař a já se stal coby vedoucí technického oddělení depa Kačerov blízkým spolupracovníkem Pepíka Němečka. Naše touha po nových, lepších, spolehlivějších a energeticky úspornějších vlacích nás vedla k otevření této problematiky na jednáních se sovětskou stranou. Nebylo to snadné, protože se Sověti neustále vymlouvali na nějaké problémy a termín dodávky byl jednoho modernějšího vlaku se neustále oddaloval. Časově jsme se tak přiblížili zásadnímu bodu v působení Pepíka Němečka v DPP. Tímto bodem se stal konec roku 1989. Pomalu se nám tehdy podařilo přesvědčit sovětskou stranu, že dodávka modernějšího vlaku do Prahy je již nezbytná.

Listopadové události roku 1989 – konečně možnost změny

Zde mi v mysli pevně zakotvila další hluboká vzpomínka na Pepíka Němečka. V pondělí 13. listopadu 1989 jsme vyrazili do Moskvy na technické rozhovory s cílem dojednat dodávku prototypové soupravy s tehdy moderní tyristorovou trakční výzbrojí. Ráno na letišti ještě Pepík Němeček zavolal z telefonní budky (mobily tehdy ještě nebyly) na Kačerov, aby zjistil, co se za uplynulý víkend v provozu vlaků přihodilo... A přihodilo se. V pondělí ráno při výjezdu vlaku z depa obsluha vlaků v depu Hostivař neodpojila od vlaku hadici přívodu tlakového vzduchu a ta se při výjezdu vlaku utrhla a vlak ji táhl pod sebou. Překvapivě si toho nikdo nevšiml. Když vlak v tunelu zvýšil rychlost, hadice sebou začala mrskat tak, že kryty skříni trakční výzbroje pod prvním vozem spadly do kolejiště, byly zmuchlány jako list papíru a zkratovaly sběrač a napájecí kolejnici. Provoz linky A se zastavil. Pepík Němeček při nástupu do letadla suše konstatoval, že ho nyní může zachránit pouze státní převrat, protože tehdejší ředitel Medo si to s ním po návratu do Prahy zcela jistě vyřídí. V Moskvě jsme skutečně dojednali dodávku jednoho vlaku s moderní tyristorovou výzbrojí. Do Prahy jsme se vrátili v pátek 17. listopadu 1989.



PROHLÍDKA VOZŮ PRVNÍ MODERNIZOVANÉ SOUPRAVY 81-71M V ČKD DOPRAVNÍ SYSTÉMY V ROCE 1996 – ZLEVA MARTIN HEJL, NÁMĚSTEK PRIMÁTORA; VLADIMÍR BÍLEK A JOSEF NĚMEČEK ZE SLUŽBY VOZOVÉ DP-METRO A MILAN HOUBEK, GENERÁLNÍ ŘEDITEL DPP. FOTO: MILOŠ KOMÁREK

Nastala sametová revoluce, která Pepíka Němečka vyzvedla na post ředitele metra. A opět se projevila Pepíkova cílevědomost a snaha opatřit pro naše metro nové, lepší vlaky, než jsme v té době provozovali. Pepík díky nastalé situaci ukončil dodávky sovětských vlaků do Prahy. Zapomenut byl zmíněný „moderní“ prototypový vlak. Byly započaty aktivity s cílem dostat do Prahy moderní vlaky metra. A i když byl Pepík Němeček v následujících letech z postu ředitele metra odvolán, v této aktivitě nepolevil.

Počátkem 90. let došlo v provozu vlaků Ečs a 81-71 k několika incidentům, které byly způsobeny jednak starším vozidlem a jednak jejich nízkou technickou úrovní. Pepík Němeček těchto případů obratně využil a neustálým poukazováním na tyto incidenty nakonec dosáhl toho, že v roce 1993 Odbor nové techniky, ve kterém Pepík Němeček působil jako vedoucí, připravil technické zadání pro veřejnou obchodní soutěž na dodávku nových vlaků pro linku C pražského metra.

V rámci realizace této soutěže se však ukázalo, že je nutno na lince C vyměnit i vlakový zabezpečovač. V následném výběrovém řízení uspěla francouzská společnost MATRA. V roce 1993 ZHMP akceptovalo projekt výměny vlakového zabezpečovače a v roce 1995 pak i projekt na dodávku prvních 22 vlaků typu M1. Dodavatelem byl konsorcium ČKD-AEG-Siemens-SGP, z něhož nakonec řízením osudu zůstal pouze Siemens.

Nová doba, nové možnosti, nové vlaky

I když v roce 1993 ZHMP z finančních důvodů neakceptovalo podpis smlouvy na dodávku nových vlaků, Odbor nové techniky nezahálel a připravil zadání na veřejnou obchodní soutěž na rekonstrukci sovětských vlaků 81-71. Tuto soutěž vyhrálo konsorcium ŠKODA Dopravní technika – ČKD Praha. A tak byla v roce 1996 odeslána první pětivozová souprava 81-71 do plzeňské škodovky na prototypovou rekonstrukci 81-71M.

V roce 1995 se Pepík Němeček opět stal vedoucím Služby vozové. Důvodem pro to byl velmi neutěšený a pravidelný provoz ohrožující stav vozového parku metra, kdy bylo mnoho vozů obou typů (Ečs i 81-71) pro různé závady dočasně odstaveno z provozu a plán velkých oprav nebyl plněn. Jeho nástupem do funkce se situace vozového parku stabilizovala a do dvou let došlo k celkové nápravě nežádoucího stavu. Paralelně se sanací starého vozového parku však Pepík Němeček

organizoval spolupráci Služby vozové s dodavateli na výrobě prototypů nových a rekonstruovaných vlaků. Jeho snaha o obnovu vozového parku metra vyvrcholila následně v období let 2000 až 2011, kdy byl sériovými dodávkami 53 nových vlaků M1 a rekonstrukcemi 93 vlaků 81-71 kompletně vyměněn vozový park pražského metra.

Tím ovšem aktivity Pepíka Němečka neskončily. S ohledem na znalosti a zkušenosti, kterými disponoval v oblasti provozu kolejových vozidel, se stal jako zástupce DPP členem podvýboru Rolling Stock existujícího v rámci mezinárodní organizace provozovatelů metra UITP. Nástup nových technologií do oblasti kolejových vozidel tehdy v Evropě vyvolal nové trendy v organizaci jejich údržby a oprav. Jednalo se o postupně se etablující úzkou spolupráci výrobců/dodavatelů vozidel s jejich provozovateli. Okolo roku 2000 Pepík Němeček inicioval na základě informací z několika zasedání UITP/podvýboru Rolling Stock myšlenku na inovaci způsobu údržby nového vozového parku pražského metra.

Uvedené trendy našly díky aktivitám Pepíka Němečka odezvu i v DPP. Po projednání a odsouhlasení záměru změny v systému údržby vozidel metra vedením DPP následovala ve druhé polovině roku 2004 technická a obchodní jednání se společností Siemens, která byla úspěšně uzavřena začátkem roku 2005 podpisem smlouvy, nazvané Charter Rail. V podstatě to znamenalo, že společnost Siemens organizovala údržbu a opravy vlaků M1 a na jejich fyzickou realizaci si najímala pracovníky JSVM. Tento způsob údržby byl na konci roku 2008 posunut na další úroveň, kdy byla podpisem smlouvy se společností Siemens změněna koncepce údržby vlaků M1 na plný Full Service. Obdobnou cestou pak byla na konci roku 2009 řešena smlouva Full Service na údržbu vlaků 81-71M se Škodou Transportation. Obě smlouvy byly uzavřeny na 9 let a po jejich ukončení byly nahrazeny novými smlouvami na 15 let.

Nový trend – automatizace starých linek metra

Dostáváme se do doby nedávné. V období let 2000 až 2010 se začalo ukazovat, že přepravní výkon linky C se zavedením intervalu v provozních špičkách v úrovni 115 sekund dostává na provozní minimum, bez reálné možnosti tento interval zkrátit, a nabídnout tak vyšší přepravní kapacitu na lince C. Zároveň se již dříve rozhodlo, že připravovaná linka D bude s ohledem na celosvětový trend plně auto-



U KŘTU PUBLIKACE ELEKTRICKÉ VOZY 81-71 V ROCE 2016 SAMOZŘEJMĚ JOSEF NĚMEČEK NEMOHL CHYBĚT. FOTO: PETR HEJNA

matická a vlaky na ní budou provozovány bez strojvedoucích.

V té době přinášel Pepík Němeček ze zasedání UITP/podvýboru Rolling Stock myšlenky, že celosvětový trend je maximálně využívat potenciál stávajícího vozového parku formou rekonstrukcí a modernizací, čímž byla potvrzena správnost cesty modernizovat vlak 81-71 na typ 81-71M a zároveň za provozu modernizovat dožívající technologie na již provozovaných linkách novou nastupující technologií CBTC. Obě tyto myšlenky měly jeden cíl – zvýšit přepravní kapacitu stávajících linek metra. Příkladem takové modernizace byla tehdy modernizace linky 1 pařížského metra.

Tato problematika, iniciovaná Pepíkem Němečkem v podmínkách DPP, byla nejdříve v letech 2016 až 2018 rozpracována v podmínkách JSVM jako Studie záměru automatizace linek C a A v kontextu linky I.D a následně přenesena směrem k vedení DPP jako ucelený Záměr automatizace trasy C a nové trasy D pražského metra, který byl vedením DPP schválen a předložen na jednání ZHMP, které 24. 1. 2024 rozhodlo o přípravě společné realizace dopravních systémů linky I.D a linky C pražského metra ve formě automa-

tického metra bez strojvedoucího, s novým vozovým parkem.

Projekt je v současné době v DPP realizován odborem Strategie za vydatné podpory všech jednotek úseku technického – Metro a dalších vnitropodnikových útvarů DPP.

Mohl bych vzpomenout ještě další akce či problémy, které Pepík Němeček přímo řešil či se alespoň velkou měrou podílel na jejich řešení. Mnozí z nás se jistě pamatují na jeho tvář na televizních obrazovkách, když komentoval problematiku zaplavení metra při povodni v roce 2002. Nejen pro nás vozáky je dostatečně znám jeho přínos při řešení obrovského problému spojeného se vznikem trhlin na rámech podvozků vlaků M1 a tak dále... a tak dále...

Odkaz

Jak tedy budeme na Pepíka Němečka vzpomínat? Jaký odkaz nám zanechal? Jak hluboká je jeho stopa v našem Dopravním podniku?

Domnívám se, že velmi zřetelná, hluboká a dlouhá. Ač je to dnes již dávná historie, velkou měrou se podílel na zlepšení provozní spolehlivosti a výkonnosti původních



V ROCE 2024 PRAŽSKÉ METRO SLAVILO 50 LET OD ZAHÁJENÍ PROVOZU A JEDNÍM Z VRCHOLŮ OSLAV BYLO I SETKÁNÍ V PRAŽSKÉM CENTRU ARCHITEKTURY A MĚSTSKÉHO PLÁNOVÁNÍ. NA SNÍMKU ZLEVA TECHNICKÝ ŘEDITEL – METRO JAROSLAV KRISTEN, JOSEF NĚMEČEK A MODERÁTOR AKCE ONDŘEJ KUBALA. FOTO: PETR HEJNA

sovětských vlaků metra obou typů. Že se zasloužil o výměnu celého vozového parku metra, i když jej to stálo ředitelské křeslo. Že nakonec ZHMP schválilo přípravu automatizace linky C a automatický provoz na budované lince D. A to vše se stalo díky tomu, že se Pepík Němeček nebál jít do střetu s autoritami, vyzbrojen silnými a pravdivými argumenty a vůlí jít si za svým cílem.

Zároveň však zanechal odkaz, který není vidět v technických parametrech vlaků ani v projektech, ale v lidech. Přestože zastával vysoké funkce, zůstal vždy lidský, přístupný a ochotný. Na nikoho se nepovyšoval, na každého si našel čas a nebál se předávat své zkušenosti – ať už mladším kolegům, nebo komukoli, kdo o ně stál. Jeho přirozená autorita nevycházela z funkce, ale z charakteru. A právě v tom vidím jeho skutečný odkaz, kterým bychom se měli řídit a na který bychom měli navázat. Čest jeho památce.

STRUČNÁ PROFESNÍ HISTORIE ING. JOSEFA NĚMEČKA

Ing. Josef Němeček zahájil svou odbornou dráhu v roce 1964, kdy absolvoval Střední průmyslovou školu strojní. V dalším studiu pokračoval na ČVUT v Praze, Fakultě strojní, kterou úspěšně dokončil v roce 1970. Bezprostředně po ukončení vysokoškolského studia nastoupil v letech 1971–1972 do Lokomotivního depa Vršovice, kde získal první praktické zkušenosti s provozem a údržbou kolejových vozidel. V roce 1973 nastoupil do Dopravního podniku hl. m. Prahy – Metro, a to na pozici specialisty. Již o rok později, v roce 1974, byl jmenován mistrem, čímž se začal výrazněji podílet na řízení provozních a údržbových činností. Od roku 1977 působil jako vedoucí provozu cechu údržby, kde odpovídal za organizaci a technickou úroveň údržby vlaků metra. V roce 1982 se stal vedoucím Služby vozové, tedy klíčového útvaru zajišťujícího provozuschopnost vozového parku metra. V období let 1990 až 1992 zastával funkci ředitele DP–Metro. Po ukončení tohoto působení se v roce 1995 znovu vrátil do role vedoucího Služby vozové, kde pokračoval v systematické práci na modernizaci a stabilizaci vozového parku. Od roku 1999 do roku 2004 vykonával funkci technického náměstka DP–Metro. Na tuto etapu navázal dlouhodobým působením ve funkci vedoucího jednotky Správa vozidel Metro, kterou zastával v letech 2005 až 2018. Od roku 2018 až do dnešních dní pracoval na dohodu jako poradce.

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Estakáda na Černém Mostě

K vyrovnání terénního rozdílu mezi stanicemi Rajská zahrada a Černý Most byla přibližně pět metrů nad terénem vybudována pro trať metra estakáda. Svoji délkou jen o necelé tři metry zaostává za Nuselským mostem. Estakáda má 15 polí a 16 podpor. Mostní konstrukce je spojitým nosníkem s jednou pevnou a ostatními posuvnými podporami. Z protihlukových důvodů je kolejové lože na estakádě štěrkové, uložené navíc na*(dokončení v tajence)*. Trať je uzavřena do železobetonového tubusu, který je částečně zasypán a posléze vystupuje nad terén. V tubusu jsou na obou stranách okna, která zajišťují významný vizuální kontakt s okolím.

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději do **pondělí 6. dubna 2026** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: KŘÍŽOVKA; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá **piknikovou deku** a druhý získá **lékárničku**.

Tajenka křížovky z DP kontaktu č. 2/2026 zněla: **položených motorů**. Nůžky na trávu a keře Bosch získává: **Ludmila Jansová** a žulový hmoždíř President: **Michael Sýkora**. 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:

Pikniková deka Cilio Beach 200 x 200 cm

Voděodolná pikniková deka vám zajistí pohodu nejen při pikniku v přírodě, ale i na pláži či lenošení na zahradě. Díky integrovanému uchu bude přenášení deky jednoduché a vy se tak naplno můžete věnovat odpočinku a příjemnému občerstvení.



Lékárnička Lifesystems Camping First Aid Kit



Ať už se rádi touláte přírodou, navštěvujete kempy, či se prostě jen chcete utábořit v přírodě, tato lékárnička by ve vašem batohu rozhodně neměla chybět. Naleznete v ní totiž všechno potřebné k ošetření menších úrazů a běžných zranění. Je odolná proti vodě a vlhku.



ZA SETMĚNÍ DO DIVADLA

Na sobotu 28. března 2026 je připraven již 14. ročník akce nazvané **Noc divadel**. Akce probíhá po celé České republice a každoročně nabízí prohlídky, divadelní dílny, diskuze s tvůrci, představení, performance a různé další speciality. Jedná se o výjimečný program, který návštěvníci ve zbytku sezóny nezažijí a je nabízen zdarma nebo za symbolické vstupné. Letošní Noc divadel nese podtitul **Pravda, absurdita, odvaha**, a připojuje se tak k oslavám 90. výročí narození dramatika, esejisty, politika a státníka Václava Havla.

První Noc divadel se v České republice konala v roce 2013 a od té doby se stala tradiční součástí kulturní nabídky. Akce je inspirována evropským projektem European Theatre Night, jehož cílem je propagace divadelního umění a zviditelnění divadel jako otevřených, živých komunitních center. Do akce se pravidelně zapojují i desítky pražských divadel od těch klasických, přes alternativní a nezávislé scény až třeba po amatérská divadla. Každé z nich připravuje pro tuto příležitost svůj vlastní program. Více o zúčastněných divadlech a programové nabídce lze nalézt na www.nocdivadel.cz.

POŘÁDNĚ OSTRÉ KINO

Koncem března (konkrétně od 23. do 29. března) se do kina Aero vrací specifický **Festival otrlého diváka**. Patrně nejvýstižněji akci popisují s nadhledem sami pořadatelé: na Festivalu otrlého diváka pojímáme otrlost takřka v celé její šíři – vyhýbáme se pouze masově zaměřené produkci, která je běžně dostupná v televizi a kinech, protože na tu nemáme žaludek. Naopak v programu najdete nejen moderní, klasické i zapomenuté horory nebo krváky proslulé svou šokantností či půso-



bivostí, ale také brak všeho druhu v jeho nejbáznivějších i nejambicióznějších podobách. Dalšími klíčovými termíny přehlídky jsou pokleslost, nevкус, nesoud-

nost, kýč, exotika, běčka, cěčka, pěčka, zetka a především zábava. Program by měl být k dispozici i s dalšími podrobnějšími informacemi na www.otrlydivak.cz.

PRO MILOVNÍKY KARIKATUR

Galerie ve věži Novoměstské radnice připravila od 2. dubna do 3. května **výstavu Unie karikaturistů** pořádanou v rámci oslav 36. výročí založení České unie karikaturistů. Výstava nabídne vzhled do světa karikatur, který si stále uchovává svou autenticitu i v době, kdy digitální technologie nabírají na síle. Díky pečlivě vybraným exponátům a doprovodným komentářům si expozice dává za cíl představit, jak se kreslený humor vyvíjel napříč generacemi a jak dokáže i dnes rozesmát a inspirovat. Výstava by neměla působit jen jako ohlédnutí v čase a oslava minulosti, ale měla by být i určitým výhledem do budoucnosti, jako důkazem faktu, že spojení umění a humoru zůstává nadčasovým fenoménem.



	RUSKÉ SÍDLO	DRUH JAPON- SKÉ CITERY	OSOBNÍ ZAJMENO		RUSKÉ SÍDLO	OBUV- NICKÁ NIT	NĚM. TY	KONEC		NÁŠ BOTANIK (1787- 1858)	OVČÁČKÉ BOUDY	BOUŘLIVÁ CITOVÁ REAKCE		ROZKAZ	ANGL. VÝCHOD	TAKOVÁ (NÁREC.)
ORGÁN ZRAKU				SUDAN- SKÁ REKA 1. DÍL TAJENKY				SYME- TRÁLA					ROZVÍRAT SE			
PŘÍŠERA								UDIVENÝ KÓD PERU					POJIŠTO- VACÍ KONCERN 2. DÍL TAJENKY			
VÝHONK NESOUCÍ PLOD							ČLOVĚK STÍŽENÝ PADOUC- NÍCI									
SLEPIČÍ SLABIKA			ANGL. JIST BYVALÁ ZKRATKA MAĎARSKA				NEZA- HALENÁ INIC. HEREČKY LAURINOVÉ									
	SLADKO- VODNÍ RYBY	ŘÍMSKY 1100 BAVOR- SKÁ HORA			SNÍŽENÝ TÓN			UKAZO- VACÍ ZAJMENO	SPOJKA PODRA- DÍCI	RUSKÝ BODÁK NA PUŠKU CUCAT					PŘÍPRA- VEK NA NÁBYTEK	TEMNET
DRAVÍ PTÁCI					3. DÍL TAJENKY ŽENSKÉ JMÉNO (25.10.)								SLOVEN- SKÝ VTIP			
ŠKUNER						SPÉCH	NĚM. NOVÝ LATINSKÝ RYCHLE			RUSKÁ VOJEN- SKÁ LETADLA	OTÁZKA 6. PADU MODLA					
OZNAČENÍ ČESKÝCH LETADEL			UČEBNÍ HODINA					ŘÍMSKY 2004							TU MÁŠ	
RUSKÁ REKA			OVIN ANGL. OSOBNÍ ZAJMENO					NEJVÝSPĚ- LEJŠÍ BYTOSTI DOUŠKA V DOPISE						INIC. HERCE VETČEHÉHO ZKR. DOPRAV. PODNIKU		
MÍT NÁMITKY								DALMAT- SKÝ SYR						ZÁKLADNÍ ČÍSLOVKA		
UMÍNĚNÝ ZAPOR				NEJVYŠŠÍ HORA NA FILIPI- NÁCH				ZPUSOB						ŠACHOVÉ ZAKONČENÍ		

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.

ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději do **pondělí 6. dubna 2026** na e-mailovou adresu: 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. 2 zněla: **Umění v metru na Wehrhahnlinie**. Z autorů správných odpovědí byly vylosovány Zuzana Kotyková Varadinová a Marie Humplíková, které získávají publikace z redakční knihovničky.

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.“



Jaro se správnou značkou



**Černý batoh se schématem
metra o objemu 15 l**



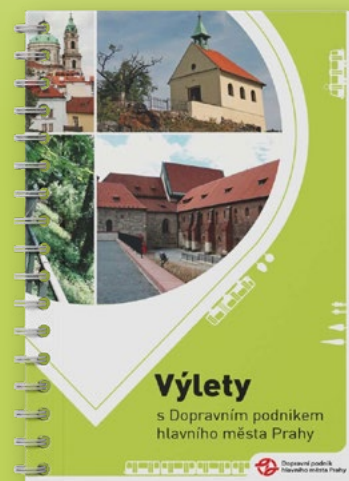
**Červená dětská
kšiltovka
s historickým
logem metra**



**Starostříbrná
kšiltovka s logem
metra**



**Kravatové spony
s tramvaji
T3R.PLF, T1, T2
a T3**



Výlety s Dopravním podnikem



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 Veleslavín a v bistru Mezi řádky v Sokolovské 42 v sídle DPP.

KOMPLETNÍ NABÍDKU NAJDETE NA:
fanshop.dpp.cz