



RÁNO TRAMVAJ POZDRAVÍM

PŘÍLOHA: PRAŽSKÉ TROLEJBUSOVÉ
ZNOVUZROZENÍ



ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP



Filmy nás baví



- 1+1 vstupenka zdarma do multikina Premiere Cinemas Praha
- Akce platí vždy v úterý a ve středu
- Slevu lze uplatnit v pobočce Premiere Cinemas Praha, OC Vivo Hostivař, Švehlova 1391/32, Praha 10

• Nabídku je možné využít po předložení zaměstnaneckého průkazu

Interaktivní. High-tech. Zažijte Mozarta v Praze

- Sleva 30 % na vstupenky do Mozartova interaktivního muzea v historické budově na Staroměstském náměstí 24, Praha 1

- Muzeum propojuje zábavu, hudbu i moderní technologie a nabízí jedinečný výhled na Pražský orloj



- Součástí expozice je možnost vyzkoušet si dirigování orchestru ve virtuální realitě i objevovat interaktivní instalace

- Slevu lze uplatnit na místě po předložení zaměstnaneckého průkazu

- Otevřeno denně od 9:00 do 20:00

Méně námahy, více čistoty



- Sleva 25 % na spotřebiče KÄRCHER na nezlevněné produkty z řady Home & Garden
- Možnost uplatnit na vysokotlaké čističe, parní čističe, tepovače a další produkty pro dům a zahradu
- Slevu je možné uplatnit na e-shopu: www.karcher.cz
- Slevový kód naleznete na intranetu



Přijďte ochutnat nové spektrum chutí kávy a piva

- Sleva 10 % přímo v restauraci Cypher

- Restaurace používá vlastní patentovanou technologii sítka pro bezkonkurenční chuť piva i kávy

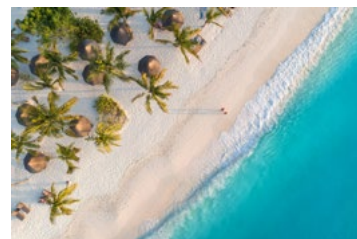
- Přijďte ochutnat rozdíl a dejte si k tomu naši autentickou americkou kuchyni – proslulé hranaté burgery nebo domácí speciality.

- Slevu lze uplatnit přímo v restauraci po předložení zaměstnaneckého průkazu

Adresa restaurace: Seifertova 93, 130 00 Praha 3 – Žižkov

Za sluncem i poznáním se slevou

- Sleva 7 % na zájezdy od CK Afroditu pro zaměstnance a jejich rodinné příslušníky



- Vybraný zájezd je nutné objednat e-mailem na adresu zajezdy@ckaafrodita.cz (do předmětu uveďte kód), nebo jej lze zakoupit osobně v kanceláři na adrese Karla Engliše 3221/2, 150 00 Praha 5

- Kód pro uplatnění slevy naleznete na intranetu

Účty, úvěry či spoření



- Zaměstnanci DPP mohou využít speciální nabídky bankovních produktů Raiffeisenbank, a. s. – účty, úvěry i spoření za výhodných podmínek

- Pobočky po celé ČR

- Zvýhodněné nabídky lze uplatnit na pobočkách po předložení zaměstnaneckého průkazu

- Více informací naleznete na intranetu

OBSAH 7–8/2026



AKTUÁLNĚ

4–7

UDÁLOST

8–10 TROLEJBUSOVÉ LINKY 51 A 53 ZAHÁJILY ZKUŠEBNÍ PROVOZ

PORTRÉT

11–13 DIGITALIZACE ZVYŠUJE OCHRANU DAT A INFORMACÍ

FOTOGRAFIE MĚSÍCE

14–15 PRÁZDNINOVÉ NOVINKY Z PETŘÍNA

TÉMA

16–17 GENERACE V DPP: ROZDÍLNÉ ZKUŠENOSTI, SPOLEČNÁ CESTA I CÍL

JEDEN Z NÁS

18–19 TRAMVAJ RÁNO POZDRAVÍM ANEB DNES ODPOVÍDÁ: ŘIDIČKA TRAMVAJE VENDULA TMEJOVÁ

PŘEDSTAVUJEME

20–24 TRAMVAJ ŠKODA 52T POD TECHNICKÝM DROBNOHLEDEM

ZAJÍMAVOST

25 PRAŽSKÉ 52T NA CESTÁCH

AKCE

26–27 DEPO KAČEROV OTEVŘELO SVÉ BRÁNY

28 VÝSTAVBA ÚSEKU METRA D: OLBRACHTOVA – NOVÉ DVORY ZAHÁJENA

29 PRAŽSKÝ NÁVRAT TROLEJBUSŮ ZAUJAL SVĚT

VÝROČÍ

30–33 ŠEDESÁTINY U KAČERŮ

ZA KOLEGY

34–36 VINDOBONOU ZA POZNÁNÍM DO ŠTÝRSKÉHO HRADCE

PROFIL

37–41 HLEDÁNÍ REPERTOÁRU JE VELKÉ DOBRODRUŽSTVÍ

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

42–43 TEPNA ISTANBULU VE VLASTNÍM PRUHU

PO STOPÁCH

44–47 DALŠÍ STŘÍPKY Z HISTORIE PETŘÍNSKÉ LANOVKY

CESTA KE ZDRAVÍ

48–49 OČKOVÁNÍ JAKO NÁSTROJ PREVENCE A OCHRANY ZDRAVÍ ZAMĚSTNANCŮ

LISTÁRNA/OD KOLEGŮ

50–51

ZÁBAVA

52

KULTURA/KVÍZ

53

PŘÍLOHA

I–XIV 90 LET PRVNÍCH PRAŽSKÝCH TROLEJBUSŮ: PRAŽSKÉ TROLEJBUSOVÉ ZNOVUZROZENÍ

Na titulní straně: Řidičku Vendulu Tmejovou v nejnovější tramvaji Škoda 52T v myčce ve vozovně Hloubětín vyfotografoval Petr Hejna

DP kontakt

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

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

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

Šéfredaktor: Zdeněk Bek Zástupce šéfredaktora: Petr Ludvíček

Redakční rada

Předseda: Štěpán Krejčí; Místopředseda: Jiří Došlý; Členové: Jan Barchánek, Martin Březina, Martin Kancíř, Petr Malík a Jan Surovský

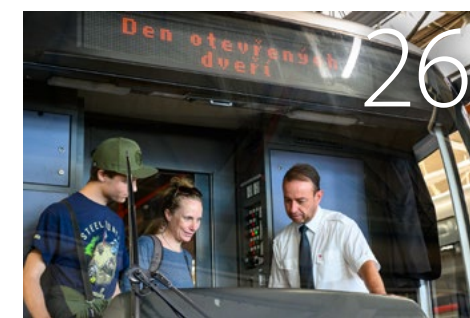
Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s. r. o.

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: Uzávěrka tohoto čísla: 17. 7. 2026 NEPRODEJNÉ

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



Foto: Petr Hejma

Doklimatizování tramvajových vozů 15T

Dlouho připravovaný projekt doklimatizace prostor cestujících první série tramvají 15T udělal na konci června významný krok vpřed. Ve veřejné zakázce na dodatečnou instalaci klimatizace 123 vozů nebylo podáno žádné odvolání, a tak již nic nebrání tomu, aby se tyto vozy postupně přidaly k současným 127 klimatizovaným vozům 15T, které již denně vozí cestující po Praze. Vítězem veřejné zakázky se stala polská společnost ENIKA, která nabídla cenu 3 216 953 Kč bez DPH za jeden vůz. Firma má s obdobnými projekty zkušenosti, mimo jiné z dodatečné instalace klimatizace do tramvají Bombardier NGT6 pro krakovský dopravní podnik.

Po podpisu smlouvy začátkem července, schválení harmonogramu a realizaci prototypu se počítá s tempem minimálně 20 vozů ročně. Klimatizace budou fungovat jako samostatný (ostrovní) systém s vlastním řízením bez zásahu do stávajícího nadřazeného řídicího systému vozidla. Po osmi letech příprav a hledání vhodného technického řešení se tak doklimatizace zbývajících vozů konečně posouvá do realizační fáze. Proto je snad možné říci, že v tomto ohledu je konečně vidět světlo na konci tunelu. (rm)

Desetimiliontý cestující lanovky v pražské ZOO

Ve čtvrtek 25. června 2026 převezla lanovka v pražské ZOO jubilejního desetimiliontého cestujícího. Výročními pasažéry se stala rodina z Liberce. Rodině za DPP pogratuloval Jan Barchánek, dopravní ředitel, a Lenka Poliaková, ředitelka ZOO Praha. Samotná lanová dráha byla uvedena do provozu v roce 1977 a od roku 1981 ji provozuje pražský dopravní podnik. (red)



Foto: Peter Hamerník

AKTUÁLNĚ

ZMĚNY V ORGÁNECH SPOLEČNOSTI

Dozorčí rada DPP zvolila k 18. červnu 2026 stávajícího personálního ředitele Mgr. Štěpána Krejčího do funkce člena představenstva DPP. Následně na zasedání 23. června představenstvo vzalo na vědomí zvolení Štěpána Krejčího a v rámci aktualizace rozdělení odborných působností členů představenstva rozhodlo o tom, že bude vykonávat manažerskou působnost v úseku personálním.

Rada hlavního města Prahy v působnosti valné hromady Dopravního podniku odvolala k 22. červnu 2026 z funkce člena dozorčí rady DPP Ing. Ondřeje Prokopa. (red)

DPP prošel auditem a získal mezinárodní certifikace

DPP úspěšně prošel komplexním auditem a opětovně získal certifikace systému protikorupčního řízení a systému řízení shody podle mezinárodně uznávaných norem ISO 37001 a ISO 37301. Získané certifikace jsou výsledkem dlouhodobého a systematického přístupu DPP k nastavování a rozvoji protikorupčních a dalších preventivních opatření. Tento proces zahrnoval zejména důkladnou analýzu korupčních a compliance rizik, implementaci nové interní regulace a zavedení plně funkčního vnitřního oznamovacího systému. Uvedené certifikáty ISO jsou platné do 10. května 2029, přičemž jejich další udržení je podmíněno úspěšným absolvováním pravidelných každoročních dozorových auditů certifikační autority. DPP tímto potvrzuje, že jeho systémy řízení odpovídají aktuálním mezinárodním standardům v oblasti compliance a protikorupčního řízení, jsou průběžně rozvíjeny a důsledně uplatňovány v praxi. (red)

Modernizace staveb na céčku pokračuje

Od soboty 4. do pátku 10. července 2026 DPP provedl modernizaci staveb ve stanicích metra I. P. Pavlova, Muzeum C a Hlavní nádraží. V uvedeném termínu byl obousměrně přerušen provoz metra na lince C v úseku Nádraží Holešovice – Pražského povstání. DPP ve vyloučeném úseku také zavedl náhradní autobusovou linku XC. DPP v rámci této investiční akce mění na nejstarším úseku pražského metra původní reléová zabezpečovací zařízení, která pochází vesměs ještě z první poloviny 70. let 20. století, za moderní elektronická. Modernizace probíhá po jednotlivých úsecích vždy ve dvou etapách s ohledem na provoz a další investiční akce v metru. Ve stanicích I. P. Pavlova, Muzeum C a Hlavní nádraží se jedná o druhou a závěrečnou etapu modernizace staveb. DPP tuto rozsáhlou investiční akci, která je nezbytná pro připravovanou automatizaci provozu na trase C, zahájil na jaře 2024. Její dokončení předpokládá v příštím roce, kdy dokončí modernizaci staveb ve stanicích Florenc C a Vltavská i v samotném depu Kačerov. (red)

AKTUÁLNĚ

Záříjové trolejbusové oslavy za rohem

První záříjový víkend bude svátečním pro všechny příznivce pražských trolejbusů. V sobotu 5. a v neděli 6. září 2026 se totiž v pražských ulicích budou konat oslavy 90 let pražských trolejbusů. Vrcholem oslav budou jízdy historických vozidel na linkách 51, 59 (v sobotu 5. září) a 52, 53 (v neděli 6. září). Kromě dvojice historických vozidel ze sbírek DPP (Tatra T400 a Škoda 8Tr na lince 51) se návštěvníci mohou těšit i na moderní vozidla SOR TNS 18 (na lince 52) nebo Škoda 24Tr (na lince 59). Doplnovat je budou vozidla republikových partnerů, například Škoda 9Tr a 15Tr. V sobotu se navíc v areálu garáže Řepy bude konat den otevřených dveří, na kterém si budou moci návštěvníci zakoupit propagační předměty a samozřejmě navštívit běžně nepřístupné zázemí a techniku. Podrobnosti naleznete na www.dpp.cz. Těšíme se na vás! (red)



Foto: Martin Kanclíř

MOST ZKUŠEBNÍ TRATĚ DEPA KAČEROV V OPRAVĚ

Ve středu 1. července 2026 byla zahájena oprava mostu vlečky DK přes ulici Videňská v Praze. Práce probíhají ve dvou etapách během letních prázdnin. Hlavním předmětem stavby je sanace spodní stavby a nosné konstrukce mostu, která přispěje ke zlepšení technického stavu objektu a jeho dlouhodobému bezpečnému provozu. Stavební práce zajistí společnost BM Construction. Práce jsou realizovány převážně pod mostem a v jeho okolí za částečného omezení provozu v ulici Videňská. Provoz na vlečce metra zůstává po celou dobu stavby zachován bez omezení.

Samotný most byl postaven v sousedství železničního mostu na přelomu šedesátých a sedmdesátých let, a to v souvislosti s výstavbou pražského metra, respektive z důvodu napojení depa na železniční síť s ohledem na příjezdy nových sovětských vozů metra z železniční stanice Praha-Krč do areálu depa Kačerov. (mk)

90 let prvních pražských trolejbusů 1936–2026



Ilustrační foto: Petr Hejma

PŘIPOJTE SE DO EXTRANETU



Na přelomu března a dubna letošního roku získala většina zaměstnanců přihlašovací údaje k extranetu DPP s platností do konce června 2026. Vzhledem k množství stále volných neaktivovaných účtů dochází k prodloužení jejich expirace o tři měsíce, tzn. do konce září 2026. Připomínáme tak možnost přihlásit se do interní sítě DPP a získat přístup například k výplatním lístkům, osobním údajům, formulářům i k nejaktuálnějším informacím z podniku.

Jak účet aktivovat, může každý nalézt pod QR kódem v DP kontaktu nebo na LED panelech. Samotným spuštěním extranetu, respektive zajištěním přístupů do interní sítě DPP pokračuje nezvratný proces digitalizace procesů. Extranet bude do budoucna představovat jediný nástroj, skrze který se budou distribuovat všechny informace a procesy v DPP. Jednou z přidanych letošních funkcionalit bude např. vzdělávací portál. (red)

Příprava budoucích zaměstnanců odborným výcvikem a praxí

Odborný výcvik a odborné praxe žáků jsou nedílnou součástí spolupráce DPP se Střední průmyslovou školou dopravní. Ve školním roce 2025/2026 úspěšně dokončilo celoroční odborný výcvik na našich pracovištích celkem 104 žáků z 2. a 3. ročníků. Největší zastoupení měly v letošním roce obory Elektrikář, Mechanik elektrotechnik, Automechanik a Autoelektrikář. Praktické zkušenosti u nás získávají také budoucí elektromechanici pro zařízení a přístroje, autotronici, zámečníci, karosáři a autolakýrníci.

Vrcholným momentem odborného výcviku žáků 3. ročníků jsou praktické závěrečné zkoušky na pracovištích DPP realizované podle tematického zadání, které odpovídá běžným pracovním činnostem prováděným v reálných provozních podmínkách. V letošním roce složilo praktickou závěrečnou zkoušku na pracovištích DPP celkem 32 žáků SPŠD: 8 z elektro oborů a 24 z auto oborů. Možnost složit praktickou závěrečnou zkoušku přímo na pracovištích, kde probíhá odborný výcvik, je výjimečnou příležitostí poskytovanou DPP, která je dostupná zejména žákům zařazeným do Stipendijního programu (se závazkem uzavření pracovního poměru u DPP po úspěšném ukončení studia), příp. vážným zájemcům o pracovní uplatnění v naší firmě. Vedle odborného výcviku byla žákům umožněna i krátkodobá odborná praxe. Tu absolvovalo celkem 97 žáků z oborů Provoz a ekonomika dopravy, IT a Mechanik elektrotechnik.

Praktická výuka probíhá pod vedením zkušených kolegů ochotných se žákům vedle svých pracovních povinností věnovat, rozvíjet jejich dovednosti, předávat jim zkušenosti, učit je a připravovat je na pracovní život. Často slyšíme, že instruktor je svým žákům „tátou“, který jim radí a pomáhá. To vše vyžaduje vysokou míru trpělivosti, pochopení a nadhledu, neboť práce se současnou mladou generací není vůbec jednoduchá. Za to jim patří nejen obdiv, ale i velké poděkování. (erb)

KINOBUS ZA PŮLKOU SVÉ TOUR

Už pouze pět lokalit nabízí letošní devatenáctá jízda Kinobusu. To však neznamená, že by bylo moudré se letošního ročníku už nezúčastnit, protože na vás stále čeká solidní dávka kvalitních filmů. Pozvat vás tak můžeme například na aktuální film Pět švestek od Jana Svěráka (Kunratice) nebo na poslední díl série Bláznivá střela z minulého roku (sídliště Řepy), těšit se můžete i na animovaný film Zlouni 2 (Zličín a Hůrka). (red)

3. – 6. srpna 2026	Kunratice
10. – 13. srpna 2026	sídliště Řepy
17. – 20. srpna 2026	Park u Chodovské tvrze
24. – 27. srpna 2026	Zličín
31. srpna – 3. září 2026	Hůrka



Foto: Petr Hejna

Personalisté: transparentní odměňování a využití AI

Jak se připravit na nová pravidla transparentního odměňování? Co dnes od zaměstnavatelů očekávají různé generace pracovníků? A kde může personální práci usnadnit umělá inteligence? Těmto i dalším aktuálním otázkám se věnovalo pravidelné setkání odborné skupiny Personalistika Sdružení dopravních podniků ČR.

Zástupci personálních útvarů členských dopravních podniků si během jednání předali zkušenosti z každodenní praxe a diskutovali o změnách, které budou v následujícím období významně ovlivňovat personální a mzdové procesy. Diskuse se týkala především nastavení srozumitelných a transparentních pravidel odměňování, porovnatelnosti pracovních pozic, vyhodnocování rozdílů v odměňování a potřebných úprav personálních procesů. Je zřejmé, že příprava nebude pouze záležitostí personálních útvarů, ale bude vyžadovat spolupráci napříč organizacemi a kvalitně zpracovaná personální i mzdová data. Pozornost byla věnována také náboru napříč generacemi. Jednotlivé věkové skupiny mají rozdílné zkušenosti, hodnoty a očekávání, kterým je třeba přizpůsobovat náborovou komunikaci, výběrové procesy i následnou péči o zaměstnance (samostatný článek o potřebě generační spolupráce v DPP najdete na str. 16 a 17).

Nechybělo ani téma využití umělé inteligence v personální praxi. Personalisté diskutovali o možnostech zapojení AI při přípravě textů, práci s daty, administrativních činnostech, náboru nebo tvorbě personálních podkladů. Vedle praktických přínosů byla pozornost věnována také odpovědnému používání těchto nástrojů, ochraně osobních údajů a nutnosti zachovat kontrolu člověka nad výslednými výstupy a rozhodnutími. Součástí jednání byly rovněž aktuální informace ze správní rady SDP ČR a další témata, která ovlivňují fungování členských dopravních podniků.

Setkání znovu potvrdilo, že pravidelná osobní výměna zkušeností má pro personalisty dopravních podniků zásadní význam. Přináší nejen přehled o aktuálních legislativních a personálních změnách, ale především konkrétní inspiraci a ověřené zkušenosti využitelné v každodenní praxi. (zv)

DPP obnovuje autobusovou flotilu

V půlce července vyhlásil DPP veřejnou zakázku na dodavatele až 100 nových mild-hybridních 12metrových městských autobusů typu Standard a až 100 naftových vozidel stejné kategorie v rámci modernizace svého vozového parku v souladu s nezbytnou průběžnou obnovou a s klimatickými závazky. Předpokládaná hodnota činí 1,581 miliardy korun bez DPH a s vítězem tendru uzavře DPP rámcovou smlouvu na období pěti let. Všechny autobusy musí splňovat aktuálně platné standardy PID. Musí být nízkopodlažní, vybaveny celovozovou klimatizací, odbavovacím informačním systémem, automatickým počítáním cestujících, kamerovým systémem se záznamem, kamerovými asistenty pro řidiče a systémem pro snižování nástupní hrany v zastávkách. Do konce letošního roku plánuje DPP vyhlásit další veřejnou zakázku, a to na nákup až 250 nových kloubových autobusů. (red)



Foto: Petr Vítů

Informační den aktivní zálohy proběhl v krytu Kačerov

Zájemci o přihlášení se k aktivní záloze AČR měli možnost se v úterý 16. června 2026 vypravit do krytu v areálu depa Kačerov, kde proběhl první informační den aktivní zálohy Armády České republiky. V třech navazujících blocích tak měli možnost se

nejen seznámit se současnou bezpečnostní situací ve světě a v České republice, vyzkoušet si vojenskou výstroj a výzbroj, ale i se přihlásit ke 111. praporu územní obrany Prahy. (red)

V Národní a Spálené zahájena oprava tramvajové tratě

V sobotu 18. července 2026 začala oprava tramvajové tratě v Národní a ve Spálené ulici s přerušením tramvajového provozu v úseku Újezd – Lazarská. DPP v rámci opravy mění opotřeбенou část kolejové konstrukce v křižovatce ulic Spálená a Lazarská, dále kolejové oblouky především u obchodního domu Máj, kde také buduje dva nové mazníky. Kromě toho DPP ve vyloučeném úseku modernizuje dvě výhybky, mění dozívající sloupy trolejového vedení v křižovatce u Národního divadla a provádí další lokální opravy tratě. Během výluky jsou zavedeny dvě tramvajové linky 32 (Vypich – Sídliště Řepy) a 39 (Vozovna Žižkov – Náměstí Bratří Synků). Náhradní autobusová doprava není zavedena. Práce v místech potrvají 24 dnů, tedy do pondělí 10. srpna 2026. V některém z letošních podzimních čísel DP kontaktu se na opravu podíváme podrobněji. (red)

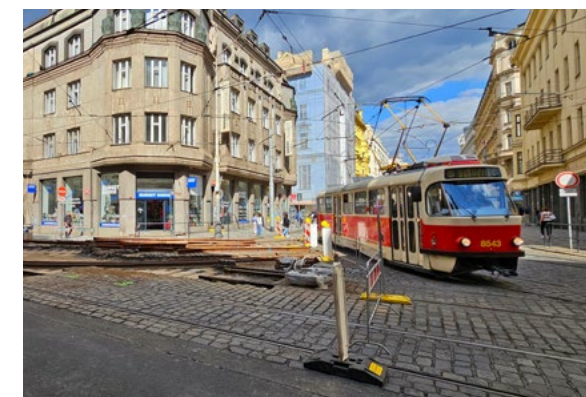


Foto: Zdeněk Bek

MUZEUM MHD V JINÉM SVĚTLE

Uprostřed ledna 2026 se na deset dní hodně výrazně změnilo osvětlení Muzea MHD. Běžné osvětlení bylo potlačeno na minimum a některé exponáty byly nasvíceny barevně, navíc byla promítána historická loga Dopravního podniku. Poprvé za více než třicetiletou historii střešovického muzea měli návštěvníci šanci expozici vidět v jiném světle. Otvírací doba po dobu devíti dní nebyla tradiční, ale od 17 do 22 hodin. Jeden večer navštívil zajímavou světlenou show fotograf Petr Hejna a vytvořil zajímavé fotografie, z kterých vznikl kalendář. Od srpna si jej budete moci zakoupit ve Fanshopu DPP a v Muzeu MHD. (pm)

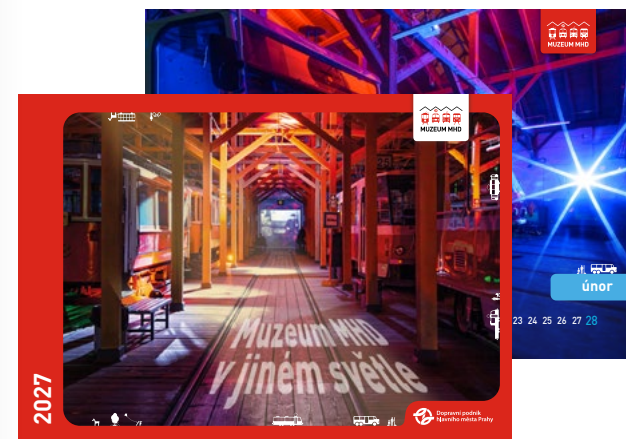


Foto: Zdeněk Bek a Jan Horský



SNÍMEK TROLEJBUSU SOR TNS 12 Z ULICE ZAPOVA, MEZI ZASTÁVKAMI ZAPOVA A HŘEBENKY

TROLEJBUSOVÉ LINKY 51 A 53 ZAHÁJILY ZKUŠEBNÍ PROVOZ

DOPRAVNÍ PODNIK V PÁTEK 26. ČERVNA 2026 SLAVNOSTNĚ DOKONČIL VÝSTAVBU INFRASTRUKTURY DVOJICE TROLEJBUSOVÝCH LINEK 51 BOŘISLAVKA – HRADČANSKÁ A 53 KARLOVO NÁMĚSTÍ – STADION STRAHOV, A ZAHÁJIL TAK ZKUŠEBNÍ PROVOZ NA TĚCHTO TRATÍCH. TROLEJBUSOVÝ PROVOZ SE TAK PO 90 LETECH VRÁTIL DO MÍST, KDE V PRAZE V SRPNU 1936 ZAČÍNAL (51) A KDE V ŘÍJNU 1972 KONČIL (53).

Slavnostní ceremoniál s přestřižením pásky proběhl v případě linky 51 v zastávce autobusů a trolejbusů U Matěje a v případě linky 53 v blízkosti zastávky Švandovo divadlo, a to za účasti představitelů hlavního města, DPP, zhotovitelů a dalších partnerů. Samotný provoz na trolejbusových linkách 51 a 53 je zatím zajišťován po jednom vloženém pořadí nad rámec jízdních řádů autobusových linek (stejně jako v případě trolejbusové linky 52).

Zahájení plného trolejbusového provozu proběhne postupně po dokončení akceptační procedury a převzetí nových trolejbusů Bozankaya SNG 12T do majetku DPP.

Projekt elektrifikace autobusové linky 131 a 176 je spolufinancován Evropskou unií z Národního plánu obnovy.

Linka 51 Bořislavka – Hradčanská (131)

- První pravidelný spoj s cestujícími na trolejbusové lince 51 vyjel v pátek 26. června 2026 z obratiště Bořislavka v 10:56.
- Pro trať byla vybudována nová měnícína U Matěje, kterou DPP vybudoval v terénním zlomu mezi ulicemi Na Štáhlavce a Na Míčance.

- Trolejová stopa je vedena v úseku Bořislavka – Zelená včetně odstavů u stanice metra Bořislavka.
- Pro možnost příležitostného provozu speciálních historických jízd zajišťovaných z nedalekého Muzea MHD ve Střešovicích vznikla i krátká trolejová odbočka do obratiště Na Pískách.

Z historie:

- 28. srpna 1936 byl slavnostně zahájen provoz linky K na první trolejbusové trati v moderním pojetí v Československu.
- Trasa tehdejší linky vedla Cukrovarnickou ulicí na Bořislavku a dále stoupala ulicí Na Pískách na Hanspaulku ke sv. Matěji.
- Linka zahájila svůj provoz ještě v jednostranném uspořádání, žádná jiná trolejbusová linka takto už nevznikla.
- Od 16. dubna 1942 svůj provoz omezila jen na úsek Bořislavka – U Matěje. Od 14. prosince 1947 dostala číselné označení 51.
- 1. července 1959 byl na trolejbusové lince 51 provoz zrušen. V trase zamýšlené trolejbusové trati přes Bubeneč byla po prázdninách



TROLEJBUS ŠKODA 36TR NASEZENÝ NA LINCE 51 V ZASTÁVCE ZELENÁ

1959 zavedena nová autobusová linka 125. Linka 131 zahájila svůj provoz 17. června 1963, jednalo se o zkrácené spoje linky 125 z Revoluční pouze do konečné U Matěje.

Základní informace o stavbě linky 51:

- Délka trolejbusové tratě: 3 830 metrů
- Počet instalovaných sloupů trolejového vedení: 218 ks
- Celková délka trolejového vedení: 7 790 metrů vč. obratiště Na Pískách
- Délka trolejového vedení sloužícího k napájení během jízdy: 7 669,6 metru
- Investor a objednatel: Dopravní podnik hl. m. Prahy
- Projektant: Pragoprojekt
- Zhotovitel: Elektrolina a Elektrizace železnic Praha
- Cena stavby dle uzavřené smlouvy: 264 753 457,15 Kč bez DPH

Linka 53 Karlovo náměstí – Stadion Strahov (176)

- První pravidelný spoj s cestujícími na trolejbusové lince 53 vyjel v pátek 26. června 2026 z Karlova náměstí ve 12:28.
- Pro trať byla vybudována zbrusu nová měnícína Strahov, kterou DPP vybudoval přímo u zastávky Stadion Strahov a která bude zároveň sloužit pro budoucí tramvajovou trať Malovanka – Strahov. Trolejbusovou trať zároveň napájí i měnícína Hřebenka v Zapově ulici. Obě měnícíny pak budou v budoucnu napájet i trolejbusovou linku 56.
- Trolejová stopa je vedena v úseku Arbesovo náměstí – Stadion Strahov. Do výstupní a nástupní zastávky Stadion Strahov bude vedení dotaženo současně s výstavbou tramvajové tratě Malovanka – Strahov.

ZASTÁVKA U MATĚJE A ZNOVU TROLEJBUS SOR TNS 12



ZA ZASTÁVKOU DUKLA-JULISKA TROLEJBUS SOR TNS 12 NA LINCE 51



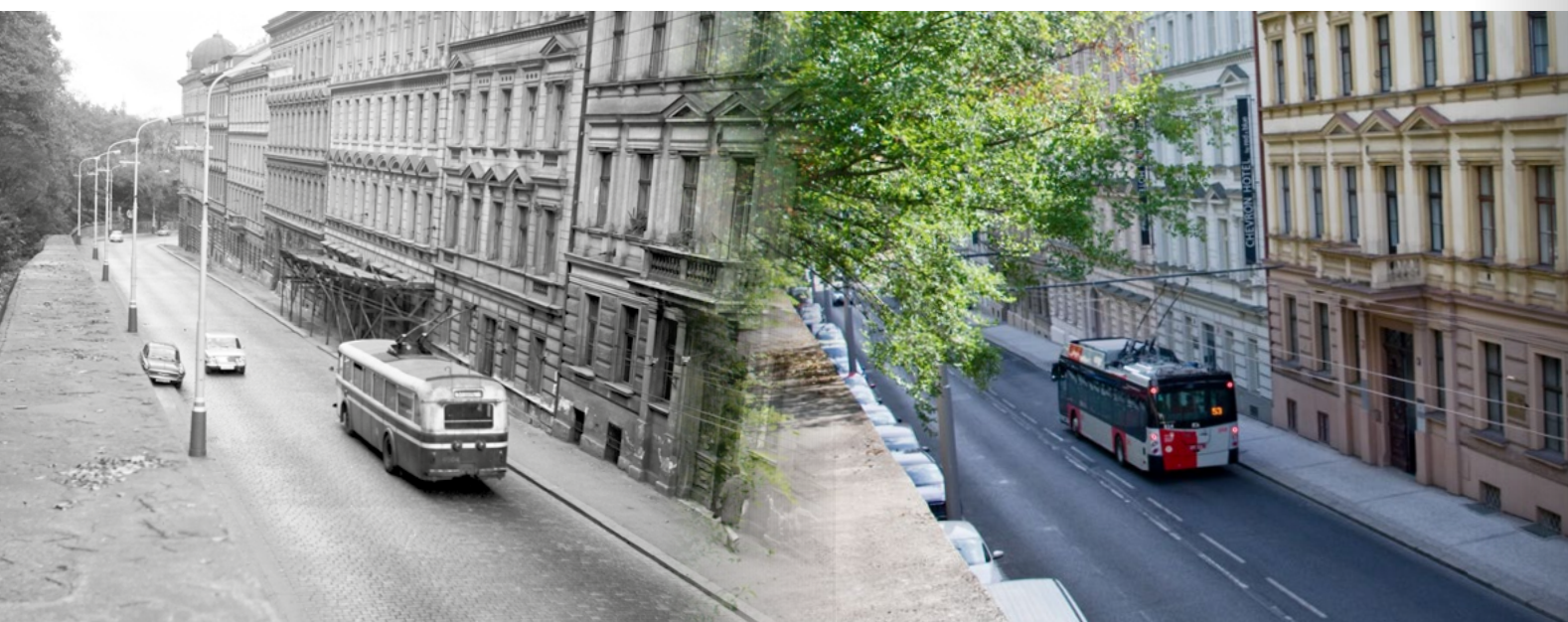
Z historie:

- Do provozu byla uvedena při konání XI. všesokolského sletu, a to společně s trolejbusovou tratí Hřebenky – Stadion, od 18. června 1948. 9. července po skončení sletu zde byla doprava dočasně zastavena a definitivní pravidelný provoz linky 53 byl zahájen až 1. října 1948 v trase Václavské náměstí – Karlovo náměstí – Jiráskův most – náměstí Kinských – Hřebenky.
- Zajímavostí této tratě je také fakt, že zde začínaly legendární pražské trolejbusy Tatra T400, které se staly nejrozšířenějším typem pražských trolejbusů (celkem 136 kusů).
- Linka 53 zanikla 31. května 1966. Následně na Strahov dočasně jezdila linka 60, která standardně jezdila k Waltrovce.
- Závěrečná etapa provozu byla od 24. ledna 1967 zajišťována trolejbusovou linkou 51. Tato linka vznikla sloučením někdejších linek 51 a 54 a jezdila z Bělocerkevské na Strahov.
- V letech 1968–1969 jezdila obsazena autobusy, teprve po zrušení trati do Jinonic zde od 31. března 1969 zase začaly jezdit trolejbusy, jejichž provoz byl ukončen jako poslední v Praze, 15. října 1972.

Základní informace o stavbě linky 53:

- Délka trolejbusové tratě: 3 719 metrů
- Počet instalovaných sloupů trolejového vedení: 233 ks
- Celková délka trolejového vedení: 7 522,5 metrů vč. nabíjecí troleje na Karlově náměstí
- Délka trolejového vedení sloužícího k napájení během jízdy: 7 438,9 metrů
- Investor a objednatel: Dopravní podnik hl. m. Prahy
- Projektant: Pragoprojekt
- Zhotovitel: Elektrizace železnic Praha
- Cena stavby dle uzavřené smlouvy: 351 783 179,14 Kč bez DPH

I DO ULICE TURISTICKÁ SE VRÁTILY TROLEJBUSY, JAK NAPOVÍDÁ POROVNÁVACÍ SNÍMEK Z ŘÍJNA 1972 A Z ČERVNA 2026



HOLEČKOVA ULICE SE TAKÉ DOČKALA NÁVRATU TROLEJBUSŮ, NA SNÍMKU ŠKODA 8TR A SOR TNS 12



DIGITALIZACE ZVYŠUJE OCHRANU DAT A INFORMACÍ

ROK NA POZICI BEZPEČNOSTNÍHO ŘEDITELE DPP MÁ ZA SEBOU JAN KREJČÍ. ZAJÍMALO NÁS TEDY, JAK SE DAŘÍ REALIZOVAT PLÁNY V TOMTO DŮLEŽITÉM ÚSEKU, A POŽÁDALI JSME TAKÉ O KOMENTÁŘK ORGANIZAČNÍ ZMĚNĚ, KDY K 1. ČERVENCI JEDNOTKA INFORMAČNÍ TECHNOLOGIE PŘEŠLA POD BEZPEČNOST PODNIKU.

Dovolil bych si začít aktuálním tématem. Můžete okomentovat smysl organizační změny týkající se převedení jednotky IT pod úsek bezpečnosti?

Smyslem této organizační změny je především zajištění odpovídající kybernetické bezpečnosti celého Dopravního podniku. Oblast kybernetické bezpečnosti je součástí úseku bezpečnostního a pro zajištění optimalizace bezpečnostních procesů bylo nevhodnější variantou přiblížit jednotku IT do jednoho úseku. Jednotka IT již dávno neplní jen podpůrnou funkci, ale čím dál více zasahuje do provozních systémů a aplikací, čímž se stává hlavním nositelem rizik. Proto je nutné tuto oblast více chránit.

Jsou kybernetické hrozby spíše mediálním tématem, nebo opravdovou hrozbou? Jak se k nim DPP staví?

Bohužel se jedná o opravdové hrozby, proto je zajištění kybernetické bezpečnosti jednou z hlavních priorit DPP. Aktuálně se vynakládají nemalé finanční prostředky do této oblasti, díky kterým je zajištěn personální i technologický rozvoj.

Jaké zlepšení byste nejraději zavedl, kdybyste měl „kouzelný proutek“?

Bez zaváhání bych preferoval komplexní digitalizaci Dopravního podniku. Jsme v 21. století a okolo nás se již analogické dokumenty používají minimálně. Myslím si, že jsme toho součástí v soukromém životě všichni a není to pro nikoho z nás novinkou. Pro příklad mohu uvést banky, kde se již podepisují smlouvy prostřednictvím elektronického podpisu nebo prostřednictvím elektronického bankovníctví, přičemž veškerá komunikace probíhá elektronicky. V mém předchozím zaměstnání jsem za celý rok nevytisknul jediný papír, čímž chci demonstrovat, jak je DPP v tomto směru pozadu. Zde je nutné uvést, že digitalizace zvyšuje ochranu dat a informací, včetně ochrany osobních údajů zaměstnanců.

Být obezřetný a vzdělávat se

Co je nejčastější „malé“ riziko, které lidi podceňují, protože „se to přece vždycky dělalo takhle“?

Ve stručnosti se jedná o rizika vyplývající z dlouhodobých zvyklostí, a to nejen z podnikového prostředí, ale i soukromého. Bohužel dnes jsou rizika prakticky všude a každý by měl být obezřetný, zejména pak právě v oblasti používání informačních technologií.

Bezpečnost v DPP je živý organismus, který se musí neustále rozvíjet, a reagovat tak na okolní svět.

Myslím tím mobilní telefon, počítač, internet, sociální sítě.

Jak můžeme každý den k bezpečnosti přispět ať z pozice kanceláře, nebo provozu?

Vždy je to o lidech a jen lidi mohou přispět k lepší bezpečnosti. Znamená to chovat se podle pravidel, být obezřetný, vzdělávat se a nic nepodceňovat.

Podle jakých ukazatelů sledujete, zda se bezpečnost v DPP jako celek zlepšuje či zhoršuje?

Stav bezpečnosti v DPP sledujeme podle jednotlivých segmentů bezpečnostních služeb. Nejvýznamnějším ukazatelem je systematická evidence všech událostí, incidentů, požadavků, rizik, auditních nálezů, zranitelností, hrozeb a opatření.

Jsou pracovní úrazy stále strašákem? Jak byste namítoval účinky školení, kontrol, evidence, pracovních podmínek a pomůcek?

To mohu jen potvrdit, a proto DPP vynakládá maximální úsilí, aby pracovním úrazům předcházel. Procentuálně bych jednotlivé oblasti seřadil podle důležitosti následovně: pracovní podmínky, OOPP, školení, kontroly a evidence. DPP pracuje se všemi daty, kterými disponuje v rámci dokumentace pracovního úrazu. Vždy se vše náležitě analyzuje a přijímá následně odpovídající opatření.

Jaké si Dopravní podnik odnesl zkušenosti např. z covidu či blackoutu?

Jsem přesvědčený o tom, že si podnik z každé takové mimořádné události odnesl řadu zkušeností, díky kterým identifikoval oblasti pro zlepšení a mohl zajistit lepší připravenost pro případ jejich opakování.

Můžete v kostce představit hlavní činnosti úseku, podle důležitosti či podle velikosti agendy?

Úsek bezpečnostní zajišťuje především bezpečnostní služby pro celý DPP a nově i IT služby. Organizační strukturu tvoří tři oddělení a dvě jednotky a věřte mi, všechny útvary jsou důležité. Hlavní činnosti můžeme seg-

mentovat do oblasti fyzické bezpečnosti, kybernetické bezpečnosti, BOZP, krizové plánování, kontroly, požární ochrany a prevence včetně IT služeb.

Co je třeba většině zaměstnanců z vaší činnosti skryto?

Nemyslím si, že je něco výslovně skryto, ale může se jednat např. o zvláštní či utajované skutečnosti podle zákona, detaily bezpečnostních opatření nebo jiné informace, které jsou neveřejné nebo vysoce chráněné.

Překvapilo mě množství odborně zdatných zaměstnanců

Jaké byly hlavní důvody, proč jste se pro tuto pozici rozhodl?

Pro tuto pozici jsem rozhodl zejména z toho důvodu, že se celý život věnuji bezpečnosti. Zároveň bylo určující i to, že jsem obdobnou pozici zastával u předchozích zaměstnavatelů, a měl jsem tedy DPP co nabídnout.

Co vás v DPP překvapilo, co naopak ne?

Nejvíce mne překvapila velikost a rozmanitost podniku. Ta neveřejná část je velice složitý organismus, a dokud v DPP člověk nepracuje, tak si to nedokáže ani představit. Zároveň mne velmi překvapilo, jakým množstvím odborně zdatných zaměstnanců se smyslem pro povinnost a odpovědnost DPP disponuje. Díky nim se daří poskytovat veřejnosti dopravu na tak vysoké úrovni. Jinak se mi daří být nepřekvapen.

Jaké zkušenosti z vaší kariéry se vám v DPP hodí?

Prakticky jsou použitelné úplně všechny zkušenosti z mých předchozích zaměstnání. Dlouhou dobu jsem působil v oblasti státní správy a následně i v komerční sféře. Kombinace těchto dvou oblastí ideálně přiléhá požadavkům DPP. Rozhodně mezi ně patří zkušenosti z oblasti komplexní bezpečnosti a krizového řízení, kybernetické bezpečnosti a především manažerské zkušenosti.

Bezpečnost jako standardní součást fungování organizace

Co jste si dal za priority a co byste považoval již za splněné?

Hlavní prioritou je samozřejmě zajišťovat maximální bezpečnost celého DPP. Jedná se

o bezpečnost osob a majetku nejen v DPP, ale i v oblasti poskytované služby. Dílčími prioritami jsou pak jednotlivé segmenty bezpečnosti. Mezi nejzásadnější patří segment kybernetické bezpečnosti, kde je prioritou vznik nového oddělení Kybernetická bezpečnost. Předmětné oddělení vzniklo k 1. červenci 2026, čímž je splněna jedna z dílčích priorit.

Jakou byste si představoval bezpečnost v DPP za dva až tři roky?

Bezpečnost v DPP je živý organismus, který se musí neustále rozvíjet, a reagovat tak na okolní svět. Obecně bych shrnul své představy do té úrovně, aby byla bezpečnost v DPP plně integrována do procesů, digitálně podporovaná, proaktivně řízená a přirozeně akceptovaná zaměstnanci jako standardní součást fungování organizace.

Jakými kroky k tomu chcete přispět?

Těch kroků je mnoho a korespondují s aktuálními nebo plánovanými projekty a změnami. Jedním z nich je právě digitalizace, nové informační a provozní systémy, optimální nastavení procesů, organizační opatření. Netýká se to však pouze kybernetické bezpečnosti, ale i fyzické a informační bezpečnosti.

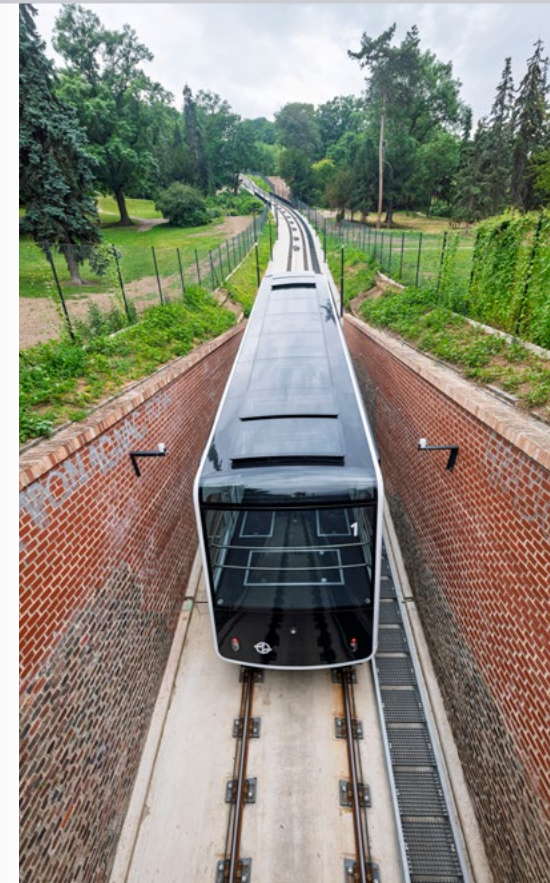
Kdybyste měl jednou větou vyzvat zaměstnance: „Pomozte nám s bezpečností tím, že...“, jak by zněla?

... se budete chovat zodpovědně a ohleduplně.



Ing. Jan Krejčí, MBA,
bezpečnostní ředitel DPP

Svou pracovní kariéru začal v roce 1999 u Policie ČR, kde vykonával široké spektrum policejních a následně i manažerských činností od nejnižší úrovně služebního zařazení až po nejvyšší. Prakticky celou policejní kariéru se věnoval vnitřní bezpečnosti se specializací na hospodářskou trestnou činnost. Významnými milníky bylo vedení policejního týmu METYL – smrtelné otravy metylalkoholem, ZÁŘENÍ – dotační podvody u novostaveb fotovoltaických elektráren a VÝHRA – nelegální hazard v ČR. Po odchodu z policejních řad v roce 2021 pracoval jako bezpečnostní manažer ve společnosti Packeta International, kde se věnoval komplexní bezpečnosti všech podniků Packeta Group, kde byla velkou výzvou kybernetická bezpečnost. Jan Krejčí vystudoval Univerzitu Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem a Vysokou školu ekonomickou v Praze se zaměřením na ekonomiku a management, MBA pak na Policejní akademii ČR.



” V horní stanici aktuálně probíhá úprava výstavky o lanové dráze a samozřejmě se upravují celkové veřejné prostory a nástupiště. Čistíme tubus, čeká nás výmalba a podobné věci. V dolní stanici proběhne podobná očista a ještě k tomu se připravuje prodejna propagačních materiálů, která bude místo původního malého kiosku. “

... o horní a dolní stanici.

” Poslední měsíc intenzivně školíme naše zaměstnance, abychom mohli zahájit zkušební provoz bez cestujících. Ladíme řídicí systém, najíždíme předepsaných 240 hodin pro řidiče, eliminujeme vyskytující se chyby, ale nic, co by vybočovalo z normálního stavu. Naši kolegové z odd. Výcvik a vzdělávání – Tramvaje nám pomáhají se změnou zkušebních otázek, takže všichni zaměstnanci lanovky by koncem srpna měli projít přezkoušením z řízení lanové dráhy, samozřejmě včetně i dalšího obslužného personálu. “

... o zaměstnancích lanové dráhy.

PRÁZDNINOVÉ NOVINKY Z PETŘÍNA

V POSLEDNÍCH ČÍSLECH NAŠEHO ČASOPISU JSME VŽDY PŘINESLI KRÁTKOU INFORMACI O SOUČASNÉM STAVU LANOVÉ DRÁHY NA PETŘÍN. POSLEDNÍ ČERVNOVÝ DEN JSME VYRAZILI ZA VEDOUČÍM PROVOZOVNY LD PETŘÍN PAVLEM KEJHOU A POŽÁDALI JEJ O KRÁTKÉ KOMENTÁŘE K AKTUÁLNÍMU STAVU PETŘÍNSKÉ LANOVKY.

” Společnost Doppelmayr poslední týdny zprovozuje řídicí systém. Koncem června jsme převzali vozy, proběhla technicko-provozní zkouška, jejíž součástí byly i zátěžové a brzdné zkoušky. Všechno proběhlo v pořádku a aktuálně čekáme na vystavení závěrečného protokolu a na Drážní úřad, který by nám měl vydat průkaz způsobilosti. Na základě tohoto průkazu a po kontrole DESÚ (Dopravní a energetický stavební úřad) spustíme zkušební provoz bez cestujících. Předpokládám, že v průběhu prázdnin bude zahájen. “

... o vozech lanové dráhy.



VEDOUČÍ PROVOZOVNY LD PETŘÍN PAVEL KEJHA S PAMĚTNÍM ZVONEM SYMBOLIZUJÍCÍM PŘEDÁNÍ NOVÝCH VOZŮ LANOVÉ DRÁHY OD ŠVÝCARSKÉ SPOLEČNOSTI DOPPELMAYR/GARAVENTA AG



NOVÉ VOZY SE NA PETŘÍNSKÉ TRATI NACHÁZEJÍ OD DUBNA LETOŠNÍHO ROKU. FOTOGRAFIE Z POČÁTKU ČERVENCE ZACHYCUJÍ VOZY V RÁMCI OVEŘOVACÍHO PROVOZU



” Cestující veřejnost zaznamenala zprávu o budoucí bezbariérovosti lanové dráhy, respektive o červnovém schválení záměru radou hl. m. Prahy. Tím hlavním cílem má každopádně být bezbariérovost všech tří stanic lanové dráhy. Rekonstrukcí by měly projít obě stanice, a to s ohledem na zlepšení prostorů jak pro zaměstnance lanové dráhy, tak samozřejmě pro cestující. Naším úkolem tak bude začít postupně připravovat projekt. “

... o budoucnosti petřínské lanovky.

Text: Zuzana Větrovcová
Ilustrační foto: Petr Hejma

DNY OTEVŘENÝCH DVEŘÍ NABÍZEJÍ MOŽNOST SEZNÁMIT SE S TECHNIKOU A ZAMĚSTNÁNÍM V DPP, A TO PRO VŠECHNY GENERACE

GENERACE V DPP: ROZDÍLNÉ ZKUŠENOSTI, SPOLEČNÁ CESTA I CÍL

DOPRAVNÍ PODNIK JE ORGANIZACÍ S MIMOŘÁDNĚ DLOUHOU HISTORIÍ. V ROCE 2027 NAVÁŽE NA TĚMĚŘ 130 LET ZKUŠENOSTÍ, SPOLEČENSKÝCH ZMĚN, TECHNICKÉHO VÝVOJE, A PŘEDEVŠÍM PRÁCE NEJMÉNĚ ŠESTI GENERACÍ ZAMĚSTNANCŮ.

KAŽDÁ Z NICH SE PODÍLELA NA ROZVOJI PODNIKU A PŘEDÁVALA SVÉ ZNALOSTI A ZKUŠENOSTI GENERACÍM NÁSLEDUJÍCÍM. PRÁVĚ TATO DLOUHOVĚKOST ČINÍ DPP VÝJIMEČNÝM A ZÁROVEŇ JE JEDNÍM Z HLAVNÍCH DŮVODŮ, PROČ MÁ TÉMA GENERAČNÍ SPOLUPRÁCE V NAŠEM PODNIKU TAK ZÁSADNÍ VÝZNAM.

V současnosti se v DPP pracovně setkávají zejména čtyři generace – Baby Boomers (1946–1964), generace X (1965–1980), mileniálové (1981–1996) a generace Z (1997–2012). Každá z nich přichází s jinou životní zkušeností, jiným vztahem k práci, technologiím, autoritám, stabilitě i profesnímu rozvoji. To vše ovlivňuje také její očekávání od pracovního prostředí a zaměstnavatele.

S generací Alfa (2013+) se v pracovním prostředí teprve budeme setkávat. Zatím sedí převážně ve školních lavicích, ale už dnes nám připomíná, že se musíme připravovat na budoucí podobu práce, nové technologie i měnit se požadavky pracovních míst.

Proč jsme infografiku GENERACE připravili?

Infografika vznikla z potřeby srozumitelně ukázat, proč mohou lidé stejné pracovní situace vnímat rozdílně. To, co jedna generace považuje za stabilitu a jistotu, může jiná vnímat jako omezený prostor pro změnu. To, co mladší zaměstnanec chápe jako přirozenou potřebu zpětné vazby, může jeho zkušenější kolega považovat za nedostatek samostatnosti, případně za kritiku dosavadního způsobu práce.

Je však důležité zdůraznit, že cílem není rozdělávat zaměstnance do věkových skupin ani jim podle roku narození automaticky přisuzovat určité vlastnosti. Generační charakteristiky

představují pouze orientační rámec. Pomáhají nám lépe porozumět tomu, jak historické, společenské a technologické podmínky ovlivňují vztah lidí k práci, komunikaci a spolupráci.

Z personálního pohledu hledáme odpověď na velmi praktickou otázku: Jak vytvořit prostředí, ve kterém mohou lidé v různých fázích pracovního života dobře spolupracovat, rozvíjet se a chtít v podniku zůstat? Všichni zaměstnanci jsou pro fungování DPP důležití a z historického hlediska máme být na co hrdí. Za téměř 130 let existence podniku se zde vystřídal mnoho generací zaměstnanců. Každá z nich přispěla k tomu, že pražská městská doprava mohla spolehlivě fungovat, rozvíjet



INFOGRAFIKA JEDNOTLIVÝCH GENERACÍ PRACUJÍCÍCH V DPP

se a reagovat na nové technické i společenské požadavky.

Infografika proto nesleduje pouze historické milníky. Zaměřuje se také na to, jak se jednotlivé generace obvykle projevují v práci, co od zaměstnavatele očekávají a co je motivuje.

Z jakých zdrojů jsme vycházeli?

Podkladem byly obecně používané generační rámce, širší poznatky z oblasti personalistiky, sociologie a age managementu i dlouholeté zkušenosti z každodenní personální práce.

Generační rozdíly navíc můžeme pozorovat i ve vlastních rodinách. Jsme rodiči, prarodiči, dětmi i vnoučaty a sami vidíme, jak odlišně jednotlivé generace přistupují k práci, komunikaci, technologiím nebo životním prioritám.

Generační hranice ani jednotlivé charakteristiky nelze chápat jako přesné pravidlo. Ne každý příslušník určité generace odpovídá jejímu obecnému popisu. Osobnost člověka formuje rodina, vzdělání, profese, životní zkušenosti i konkrétní pracovní prostředí.

Jak lze generační členění interpretovat v DPP?

Pro DPP je generační pestrost velkou hodnotou. Starší a zkušenější zaměstnanci přinášejí

odborné znalosti, hlubokou znalost provozu, historickou paměť podniku a schopnost řešit situace na základě dlouholeté praxe. Střední generace často propojují odbornou zkušenost s výkonností, samostatností a schopností řídit změny. Mladší zaměstnanci přinášejí nové pohledy, digitální dovednosti, otevřenost inovacím a nové podněty pro komunikaci i organizaci práce.

Síla podniku proto nespočívá v tom, že by všichni přemýšleli a pracovali stejně. Spočívá v tom, že se jejich rozdílné zkušenosti, schopnosti a pohledy mohou vzájemně doplňovat. Infografika je proto také pozvánkou k pozornějšímu naslouchání a lepšímu pochopení různých pracovních potřeb.

Pro personální práci z toho vyplývá několik důležitých úkolů, do kterých potřebujeme zapojit každého z vás. Potřebujeme včas předávat odborné znalosti, podporovat spolupráci mezi zkušenějšími a nově nastupujícími kolegy, přizpůsobovat adaptaci nových zaměstnanců a hledat způsoby, jak si udržet lidi v každé fázi jejich pracovního života.

Právě propojení zkušeností, nových pohledů a společné odpovědnosti nám umožní zachovat to nejlepší z tradice DPP a současně podnik připravovat na budoucnost.

Jak se za 130 let profese proměnily?

Stejně jako se proměňoval DPP, měnily se v průběhu desetiletí také profese jeho zaměstnanců. Mnohé pracovní role, které byly na konci 19. a na začátku 20. století založeny především na fyzické práci, osobní zkušenosti a mechanických dovednostech, dnes vyžadují vysokou míru odbornosti, práci s moderními technologiemi, daty a složitými technickými systémy.

Proměnila se vozidla, způsob řízení dopravy, údržba infrastruktury, bezpečnostní standardy i komunikace s cestujícími. Vedle tradičních provozních a řemeslných profesí postupně vznikaly nové specializace v oblasti elektrotechniky, automatizace, informačních technologií, kybernetické bezpečnosti, projektového řízení nebo práce s daty.

Některé profese zanikly, jiné se zásadně proměnily a další teprve budou vznikat. To, co zůstává a stále má velkou hodnotu, je potřeba odbornosti, odpovědnosti a spolehlivosti. Právě předávání praktických zkušeností starších zaměstnanců a jejich propojování s novými znalostmi a technologickými dovednostmi mladších generací umožňuje, aby DPP dokázal reagovat na změny a současně si zachoval kontinuitu své práce.

Ptal se: Petr Ludvíček
Fotil: Petr Hejna

TRAMVAJ RÁNO POZDRAVÍM

ANEBO DNES ODPOVÍDÁ: ŘIDIČKA TRAMVAJE VENDULA TMEJOVÁ

? Ranní, odpolední, nebo noční směna?

Já osobně preferuji ranní směny. Člověk zažije probouzející se Prahu a většinou, když jdou ostatní lidé teprve do práce, já už mám minimálně půlku směny za sebou a čeká mě volné odpoledne ☺.

? Oblíbená linka a typ tramvaje?

Tím, že jsem žižkovská řidička, moje oblíbená linka je linka 9. Tu byste jako Žižkovák měl mít rád, protože jí jezdíte dost často. Oblíbenou tramvaj mám 15T, na které jezdím skoro denně.

? Co se vám líbí na nové tramvaji 52T?

Líbí se mi celkový vzhled tramvaje a jak tramvaj vypadá v ulicích. Měla jsem možnost ji řídit při zahájení provozu na Dvoreckém mostě. Když to vezmu z pohledu řidiče, musím vydvihnout polohovací funkce sedačky i ručního řadiče. A samozřejmě termobox v kabině řidiče ☺.

? Nejhezčí tramvajové místo v Praze?

Za mě místo, když se jede od Chotkových sadů dolů směrem na Malostranskou. V oblouku se otevře krásný pohled na Prahu. Nebo jízda přes most Legií, kdy na jedné straně vidíme Pražský hrad a na druhé Národní divadlo. Za zmínku stojí i barrandovská estakáda a výhled na tzv. pražský semmering a Prokopské údolí.



Vendula Tmejová pracuje v Dopravním podniku od roku 2019, a to jako řidička i zastupující výpravčí ve vozovně Žižkov.



V KABINĚ VOZU 52T PŘI PRVNÍCH JÍZDÁCH PRO VEŘEJNOST PO PRÁVĚ OTEVŘENÉM DVORECKÉM MOSTĚ V PÁTEK 17. DUBNA 2026
FOTO: MARTIN ŠUROVSKÝ

? Místo, kde je potřeba být zvlášť ve střehu?

Musíte být ve střehu pořád, protože nikdy nevíte, odkud vyjede auto nebo se otevrou dveře od auta nebo se objeví člověk, který chce přeběhnout trať. Ale obecně je to jakýkoli přejezd, kde nám auta křížují cestu, nebo když se míjíte s tramvají, která stanicuje v zastávce a lidé vychází zpoza tramvaje přímo do vaší cesty.

? Slovo, které vystihuje práci řidičky tramvaje?

Rozmanitost.

? Co vám v práci vždycky zvedne náladu?

Mávající děti, které stojí u tratě. Samozřejmě v bezpečné vzdálenosti. Mám ráda, když jim já můžu udělat radost tím, že jim taky zamávám. Jen si pak uvědomíte, jak ten čas letí, protože ještě nedávno jsem takhle mávala na řidiče jako malá já...

? Máte nějaký řidičský rituál před začátkem směny?

Možná to bude znít divně, ale vždycky tramvaj ráno pozdravím a v duchu jí řeknu, co budeme jezdit za linku. Ať jsme na to nachystané obě a jezdíme v klidu, bez problémů.

? Co byste vzkázala ženám, které o práci řidičky tramvaje uvažují, ale zatím váhají?

Ať se toho nebojí a stojí si za svým. Určitě to zvládnou, protože ta práce je fakt skvělá.

? Káva, čaj do termosky, nebo voda?

Káva do zavařovací sklenice, protože ta neteče jako běžný termo hrnek. A voda je samozřejmostí.

? Nejlepší odpočinek po směně?

Procházka s psem, prosecco na balkoně, knížka v ruce a nohy nahore.

? Oblíbené jídlo, muzika, film

Bramborové knedlíky plněné masem a se špenátem. Hudební rozsah je fakt velký, ale aspoň něco z mého playlistu: Muse, Fast Food Orchestra, Vypsaná Fixa, Leap, Hybrid Minds, Two Door Cinema Club, Linkin Park. A oblíbený film Útěk z věznice Shawshank. ■

Text: Martin Doubek
Foto: Petr Hejna

**K letošnímu červenci
najezdilo všech dvacet
tramvají Škoda 52T
dohromady téměř
900 tisíc kilometrů.**

systémem zajišťujícím kvalitní a efektivní antikorozi ochranu. Spodek vozu je chráněn proti odletujícím kamínkům a vibracím speciálním antivibračním nástřikem.

Ovládání vozidla

V kabině řidiče je většina ovladačů potřebných pro řízení a ovládání vozidla. Nejdůležitější ovladače jsou soustředěny na řídicím pultu v dosahu řidiče. Provedení pultů je řešeno v kompaktních blocích v mikrosplachovém provedení tlačítek, které jsou doplněny také tlačítky na madle řidiče. S tímto „modulárním“ uspořádáním pultů jsou u pražských tramvají řidiči i údržba konfron-

tování poprvé, jelikož doposud byli zvyklí na přístroje a ovladače integrované v panelu, resp. v jednom pultu řidiče.

Ovládací prvky jsou podsvícené. V zorném poli řidiče jsou umístěna nezbytná oznamovací a signalizační zařízení a varovné prvky. V pultu řidiče jsou zabudovány přímo před řidičem dva 12" displeje s dotykovým ovládáním pro sledování stavu vozidla (rychlost, trolejové napětí, stav brzd, pohonů, dveří anebo případně diagnostických dat či poruch). Displeje také slouží pro zobrazení kamerového systému. Zadávaní jízdy a brzdy je prováděno ručním řadičem umístěným vlevo na stolku řidiče.

Na pravé straně kabiny řidiče, resp. na pravé straně vozidla před prvními dveřmi pro cestující jsou umístěny servisní mechanické uzamykatelné dveře řidiče, což je také nové. Novinkou nejsou myšleny samostatné dveře pro výstup řidiče z vozu, ale právě technické řešení jejich obsluhy. Nejsou elektrické, ale mechanické – tzv. bouchací dle vzoru drážních lokomotiv.

Pohon a brzdy

Trakční pohon je proveden na bázi IGBT technologie s trojfázovými asynchronními vzduchem chlazenými trakčními motory.

Vozidlo je vybaveno třemi brzdami:

1) Elektrodynamickou brzdou (motorovou)

Je hlavní provozní brzdou. Při jejím použití je preferováno vrácení elektrické energie zpět do trakční sítě (rekuperační) i do pomocných pohonů a spotřebičů vozidla. Není-li umožněno rekuperovat, maří se brzdící energie v brzdových odporcích a proměňuje v odpadní teplo.

Touto brzdou lze v běžném provozu brzdit až do 0 km/h, a to včetně maximálního sklonu na trati, což ostatní tramvajové vozy ve flotile zkrátka nedovedou. Je to velmi výhodné, jelikož se tím dosáhne vyššího komfortu pro cestující a zároveň nemalých ekonomických úspor za brzdové obložení mechanických zajišťovacích brzd a jejich kotoučů.

TRAMVAJ ŠKODA 52T POD TECHNICKÝM DROBNOHLEDEM

MINULÝ ROK, V PÁTEK 20. ČERVNA 2025, VYRAZILA POPRVÉ DO ZKUŠEBNÍHO PROVOZU S CESTUJÍCÍMI NOVÁ TRAMVAJ ŠKODA 52T. DNES UŽ PO KOLEJÍCH HLAVNÍHO MĚSTA JEZDÍ VŠECH DVACET DODANÝCH VOZŮ. NOVOU PRAŽSKOU TRAMVAJÍ SE SVEZLO UŽ NĚKOLIK STOVEK TISÍC CESTUJÍCÍCH. SLOVA CHVÁLY NA NOVÝ VŮZ PŘÍCHÁZÍ NEJEN OD NICH, ALE I OD ŘIDIČŮ. POJĎME SI JEJ TEDY PŘEDSTAVIT PO TECHNICKÉ STRÁNCI.

Tramvaj Škoda 52T je pětičlánková jednosměrná 100% nízkopodlažní kloubová tramvaj se čtyřmi trakčními podvozky, přičemž krajní jsou plně otočné, vnitřní jsou otočné částečně. Jde o osvědčenou koncepci dlouhodobě používanou výrobcem Škoda Transportation. Tato koncepce a technické řešení spojení jednotlivých článků tak umožňuje ničím nerušený průchod po celé délce vozidla.

Ve skříně vozidla je instalováno pět vně před-
suvných dveří (1., 3. a 5. článek) pro nástup a výstup cestujících. Ve vozidle jsou vyhrazeny a vyznačeny prostory pro přepravu kočárků a invalidních vozíků v prvním článku a pro přepravu kočárků v článku posledním. Pro ulehčení nástupu a výstupu invalidních vozíků je možné využít manuálně ovládanou výklopnou plošinu. Díky 100% nízkopodlažnosti je přístup ke všem sedadlům snadno

dostupný. Podlaha je polepená odolnou protiskluzovou, oteruvzdornou a nehořlavou krytinou.

Skříň vozidla je vyrobena z vysoce kvalitní oceli. Ty části skříně vozidla, které jsou vystavené zvýšenému působení koroze, jsou vyrobeny z nerezového materiálu. Konstrukce vozidla je navržena s ohledem na vysokou odolnost vůči korozi. Je opatřena nátěrovým





2) Elektromechanickou střadačovou třecí brzdou

Jedná se o brzdu provozní a zajišťovací (plní i funkci brzdy záskokové při výpadku brzdy elektrodynamické). Je to kotoučová brzdá střadačová s elektromechanickým ovládáním, což je v případě 52T přelomové konstrukční řešení. Doposud byl tento typ brzdy vyráběn a koncipován pouze jako hydraulicky ovládaný (vozy Škoda 14T a 15T).

Principiálně se jedná se o brzdové jednotky pasivní, tedy při ztrátě napětí samočinně působí maximálním brzdícím účinkem. Brzdná síla je vyvozena svazkem pružin uvnitř střadače. Síla pružiny působí přímo na brzdovou destičku ve třmenu a následně na brzdový kotouč. Brzdový kotouč je upevněn na hříde-li každého trakčního motoru.

3) Elektromagnetickou kolejnicovou brzdou

Každý podvozek je vybaven dvěma elektromagnetickými kolejnicovými brzdami. Elektromagnetické kolejnicové brzdy jsou zavěšeny na rámu podvozku pomocí pružných závěsů vybavených zařízením na regulaci výšky. Brzdné síly se přenášejí na rám podvozku pomocí rozsoch. Elektromagnetické kolejnicové brzdy jsou spínány pomocí relé, napájeny jsou napětím 24 V DC a přísavná síla dosahuje 85 kN každé ze všech osmi kolejnicových brzd.

Informační systémy

Moderní a pokročilý informační systém sestává z vnějších LED a vnitřních LCD informačních panelů. Vnitřní panely jsou v oboustranném provedení, které jsou umístěny kolmo k podélné ose vozidla a zobrazují také informace o čísle a trase linky, času a tarifním pásmu. Na předním článku vozidla jsou panely čísla tzv. pořadí, které jsou řízeny vlastním počítačem informačního systému. Panely jsou schopny zobrazit písmena, čísla a symboly.

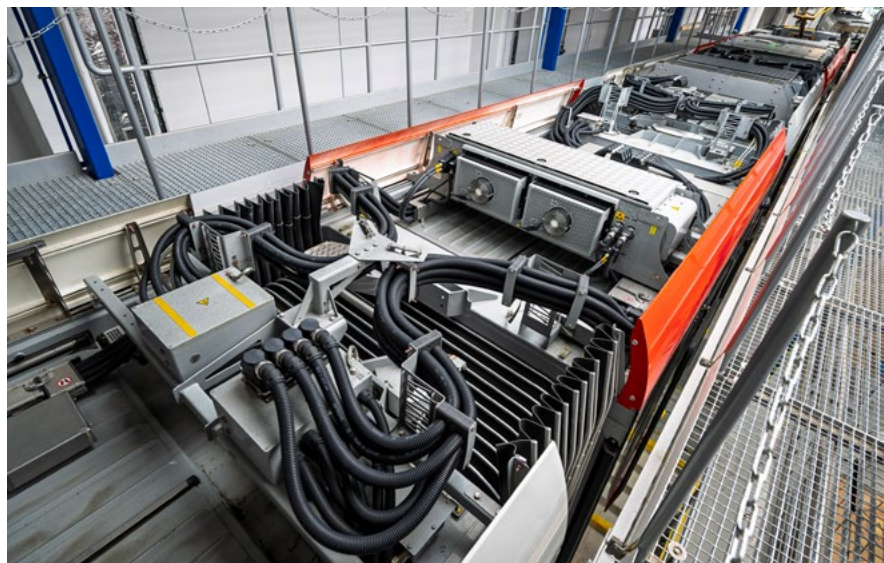
Pro přehled o situaci uvnitř a vně vozidla je tramvaj vybavena vnitřním a vnějším digitálním kamerovým systémem. Obraz jednotlivých kamer je ukládán v záznamové jednotce po dobu 48 hodin v časové smyčce, záznam je šifrovaný a úložiště zabezpečené mechanicky i softwarovým klíčem. Záznam je synchronizován s časem palubního počítače a tachografu. V kabině řidiče pro zobrazení kamer jsou využity oba hlavní multifunkční displeje před řidičem.

Od června 2026 byla zahájena dodávka dalších tramvají 52T, jejichž počet naroste na základě aktuálních objednávek do druhé poloviny roku 2027 na celkových 71 ks. První vůz druhé série ev. č. 9521 dorazil do Prahy již 2. června 2026, ale čekala jej ještě prezentace v polské Vratislavi, které se věnujeme na následujících stránkách.

Čelní sklo kabiny řidiče je čiré vrstvené s integrovanou bezpečnostní fólií a vyhříváním. Zadní čelní sklo je vrstvené s integrovanou bezpečnostní fólií, nevyhřívané, s tónováním stejným jako boční okna v prostoru pro cestující, která jsou vyrobená z bezpečnostního kaleného skla. Skla jsou opatřena z vnitřní strany bezpečnostní (antivandal) fólií se 70% propustností světla se zabarvením. Vybraná boční okna jsou v horní části posuvná.

Čerstvý vzduch a mazání kolejnic

Větrání a chlazení je zajištěno klimatizační jednotkou kompaktní konstrukce. Na střeše vozidla jsou umístěny tři klimatizační jednotky (jedna pro kabinu řidiče, dvě pro prostor



Výrobce tramvaje společnost Škoda Group získala prestižní mezinárodní ocenění Red Dot Award za produktový design právě nové pražské tramvaje. Vozidlo uspělo v jedné z nejuznávanějších světových designových soutěží a potvrdilo, že špičkové drážní vozidlo dnes musí spojit nejen technickou vyspělost, bezpečnost a provozní spolehlivost, ale také promyšlený design zaměřený na cestující, řidiče i městské prostředí.

cestujících). Klimatizované stanoviště řidiče je odděleno od oddílu pro cestující. Pomocí vzduchovodů, umístěných ve stropě, je upravený vzduch z jednotky rozváděn do prostoru cestujících.

Klimatizační jednotku lze provozovat v různých režimech větrání – topení, větrání – ventilace, klimatizování. Řidič vozidla má možnost na displeji řidiče zapnout a vypnout chladicí systém prostoru cestujících. Klimatizační jednotky pracují s přírodním ekologick-

kým médiem. Přirozené větrání je umožněno přes vybraná boční okna, která jsou opatřena v jejich horní části větracím okénkem.

Dveře cestujících jsou vně předsvuně posuvné s elektromechanickým pohonem. Pohon je umístěn nad dveřmi ve vnitřku vozidla. Dveře v zavřené poloze jsou v rovině s vnější

plochou bočnice, v otevřené poloze a při pohybu jsou rovnoběžné s bočnicí.

Dveřní systém je napájen ze sítě 24 V DC. Součástí pohonu je snadno přístupné servisní tlačítko, jehož základní funkcí bude povolit k otevření/zavření dveří. V každém dveřním

Technické údaje Škoda 52T:

• Rozchod koleje:	1 435 mm
• Hmotnost prázdného drážního vozidla:	48 000 kg ± 5 %
• Maximální šířka skříně vozidla:	2 500 mm
• Výška drážního vozidla se spuštěným sběračem:	3 565 mm
• Délka drážního vozidla:	31 990 mm
• Délka drážního vozidla přes spřáhla:	33 480 mm
• Počet míst k sezení:	70 osob, z toho 63 % ve směru jízdy
• Počet míst k stání:	277 osob
• Max. obsaditelnost vozu:	347 osob
• Nejmenší poloměr oblouku koleje při průjezdu drážního vozidla:	18 m
• Největší dovolený sklon koleje:	90 ‰
• Nejvyšší provozní rychlost vozidla:	70 km/h
• Maximální konstrukční rychlost vozidla:	80 km/h
• Jmenovitý průměr nového kola:	640 mm
• Jmenovité trakční napětí:	600 V DC (750 V DC)
• Napětí ovládacích obvodů:	24 V DC +25 % -30 %
• Maximální dovolený rozjezdový síťový trakční proud:	1 200 A

portálu je integrovaný systém počítání cestujících.

Vozidlo je vybaveno zařízením pro mazání temene kolejnic nebo okolků. Sestává ze vzduchového kompresoru na střeše, mazacího agregátu pod podlahou kabiny a mazacích trysek na předním podvozku. Jednotlivé agregáty jsou mezi sebou propojeny potrubím a hadicemi. Zařízení lze přestavět z mazání okolků na mazání temene kolejnic změnou mazacího agregátu, rychlospojky pro plnění maziva a trysek na podvozku.

Antikolizní systém

V neposlední řadě je nutné zmínit velmi důležitý systém s dopadem na zlepšení bezpečnosti provozu a tou významnou novinkou je výrobcem tramvaje instalovaný antikolizní systém ACS, na jehož vývoji se měrou nemalou podílel i DPP. Jedná se o jeden z nejvyspělejších systémů světové úrovně pro tramvajová vozidla. Pomocí lidaru, kamery a specifické databáze profilu trati, tzv. virtuálního tunelu, spolehlivě a efektivně detekuje překážku v okamžiku, kdy již nedostačuje brzdný

Na vývoji antikolizního systému ACS se nemalou měrou podílel i DPP. Jedná se o jeden z nejvyspělejších systémů světové úrovně pro tramvajová vozidla.

účinek elektrodynamické provozní brzdy k zastavení před překážkou.

Tramvajové vozy typu 52T byly doposud velmi kladně přijaty jak cestující veřejností, tak i, a to je velmi důležité, samotnými řidiči tramvají. Vozidlo má velmi vyvážené a kultivované jízdní vlastnosti. Lze jej velmi jemně a plynule rozjet a zastavit a zároveň je velmi tiché jak uvnitř, tak zvenčí. Vnitřní prostorností a útulností si získává oblibu u cestující veřejnosti. ■



NA SMYČCE BOREK SE TRAMVAJ 52T SETKALA S MODERNIZOVANÝM VOZEM ŠKODA 16T, KTERÝCH BYLO V LETECH 2006–2007 DO VRATISLAVI DODÁNO 17 KUSŮ

PRAŽSKÁ 52T NA CESTÁCH

Technické řešení nové pražské tramvaje Škoda 52T kombinující 100% nízkopodlažnost i zvládání náročných podmínek pražského provozu, jako jsou směrové oblouky malých poloměrů či strmá stoupání, budí od počátku provozu zájem nejen v Praze, ale s tramvají se přijíždějí seznámit četné návštěvy včetně zahraničních dopravních podniků. V nedávné době proběhly také dvě prezentace přímo v provozu. Veliký zájem probudila naše tramvaj v provozu v polské Vratislavi, ale i v domácím prostředí v Plzni. Obě akce proběhly s novými vozy dosud nepřevzatými ze strany DPP a veškeré náklady na akci včetně pojištění zajistila společnost Škoda Group.

Tramvaj ev. č. 9521 byla z výrobního závodu přivezena do Prahy dne 2. června 2026 a po oživení pokračovala dne 8. června 2026 do Vratislavi. Zde musela být místními úřady schválena pro zkušební provoz. Pro předve-

dení tramvaje odborné veřejnosti a hostům byla vybrána trasa z vozovny Borek ulicemi Powstańców Śląskich, aleja Generała Józefa Hallera a Grabiszyńska do tramvajové smyčky Oporów a zpět o celkové délce jízdy 8,5 km. Důvodem ke krátké trase byla skutečnost, že ve Vratislavi jsou provozovány tramvaje o šířce 2,40 metru a tomu odpovídá užší průřezný průřez tramvajové trati. Pro mimořádný průřez širší tramvaje proběhlo mimo jiné oříznutí obrubníků a prosekání zeleně. Pro ověření průjezdnosti byly provedeny zkušební jízdy v nočních hodinách.

Dne 18. června 2026 proběhla ve vozovně Borek prezentační akce se slavnostním odhalením vozu pozvaným hostům. Po prohlídce ve vozovně následovala i projížďka ulicemi města. Červenosedá tramvaj odlišného technického provedení budila ve městě plném modrých tramvají pozornost. Mezi účastníky



V ČERVNU 2026 BYLY ZAHÁJENY DODÁVKY DALŠÍCH 51 TRAMVAJÍ ŠKODA 52T DO PRAHY. NA JEJICH FINANCOVÁNÍ SE VÝZNAMNĚ PODÍLÍ DOTACE ZÍSKANÁ Z EVROPSKÉ UNIE V RÁMCI MODERNIZAČNÍHO FONDU. DVA NOVÉ VOZY SE JEŠTĚ PŘED ZAŘAZENÍM DO PROVOZU V PRAZE VYDALY NA PREZENTAČNÍ AKCE V REŽII VÝROBCE. TRAMVAJ 9521 BYLA PŘEDVEDENA 18. ČERVNA V POLSKÉ VRATISLAVI, ZATÍMCO JEJÍ O PÁR TÝDNŮ MLADŠÍ SESTRA S ČÍSLEM 9524 SE PROJELA 16. ČERVENCE PO PLZNI.

akce byli zástupci několika dopravních podniků z Polska, novináři a veřejnost, pro kterou MPK Wrocław umožnil rezervaci omezeného počtu míst přes internet. Po projížďce byl dále účastníkům prezentován antikolizní systém instalovaný v rámci velkých prohlídek ve Vratislavi na starší vozy Škoda 19T. Následující nocí tramvaj 52T č. 9521 opustila Polsko a 20. června 2026 byla složena v Praze, tentokrát již definitivně.

V červenci se dočkala mimořádné slávy i tramvaj č. 9524, odvezená 13. července 2026 z výrobního závodu přímo do Plzně, kde proběhlo následujícího dne představení zástupcům vedení města a v dalších dnech noční zkušební a ověřovací jízdy po síti Plzeňských městských dopravních podniků. Dne 16. července 2026 proběhla denní prezentační jízda pro pozvané hosty. Tramvaj projela zkušebně větší část sítě včetně celé trasy nejvytíženější linky č. 4. Následující nocí byla tramvaj z Plzně odvezena, aby se mohla v úterý 21. července již dotknout kolejí v Praze. ■

TRAMVAJ ŠKODA 52T ZAPŮZOVALA PŘI ZKUŠEBNÍ JÍZDĚ V PLZNI NA KLATOVSKÉ TRIDĚ POBLÍŽ ZASTÁVKY DOBROVSKÉHO



DEPO KAČEROV OTEVŘELO SVÉ BRÁNY

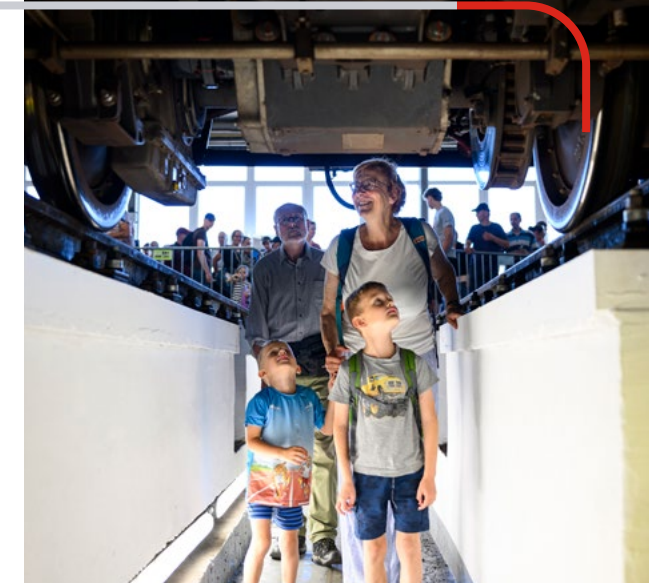
V SOBOTU 6. ČERVNA 2026 PROBĚHL V NEJSTARŠÍM DEPU PRAŽSKÉHO METRA DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ. AKCE NABÍDLA VEŘEJNOSTI MOŽNOST NAHLÉDNOUT DO BĚŽNĚ NEPŘÍSTUPNÉHO ZÁZEMÍ PRAŽSKÉHO METRA A SEZNÁMIT SE S PROVOZEM I ÚDRŽBOU VLAKŮ.

NÁVŠTĚVNÍCI SI MOHLI PROHLÉDNOUT HISTORICKÉ I SOUČASNÉ SOUPRAVY METRA, SPECIÁLNÍ TECHNIKU A VOZIDLA ÚDRŽBY. SOUČÁSTÍ PROGRAMU BYLY TAKÉ UKÁZKY ČINNOSTI HASIČŮ DPP A PREZENTACE TECHNOLOGICKÉHO VYBAVENÍ DEPA.



PRO RODINY S DĚTMI BYL PŘIPRAVEN DOPROVODNÝ PROGRAM SE SOUTĚŽEMI, DÍLNAMI A KULTURNÍMI VYSTOUPENÍMI.

PŘIPOMEŇME SI PROTO TENTO ZAJÍMAVÝ DEN PROSTŘEDNÍM FOTOGRAFIÍ PETRA HEJNY, KTERÉ ZACHYCUJÍ NEJEN TECHNIKU A VOZIDLA, ALE I ATMOSFÉRU V DEPU.



Fotogalerie
Dne otevřených
dveří depa
Kačerv



Foto: Petr Adámek
Vizualizace: Metroprojekt

VIZUALIZACE
NÁSTUPIŠTĚ STANICE
METRA NEMOCNICE
KRČ

VÝSTAVBA ÚSEKU METRA D: OLBRACHTOVA – NOVÉ DVORY ZAHÁJENA

DPP SLAVNOSTNĚ ZAHÁJIL STAVBU DALŠÍHO ÚSEKU METRA D OD STANICE OLBRACHTOVA NA NOVÉ DVORY. PŘÍBLIŽNĚ V PŮLCE ČERVNA TAK ZAČALY PRVNÍ STAVEBNÍ PRÁCE: HLOUBENÍ PORTÁLU PŘÍSTUPOVÉHO TUNELU PRO RAŽBY BUDOUCÍ STANICE NOVÉ DVORY. TAKÉ PRVNÍ RAŽBY NA TOMTO ÚSEKU ZAČNOU ZDE, A TO VE DRUHÉ POLOVINĚ LETOŠNÍHO SRPNA.

V rámci investiční akce stavaři vyrazí traťové tunely od Písnice až po stanici Olbrachtova, vybudují další tři stanice s pracovními názvy Nádraží Krč, Nemocnice Krč a Nové Dvory a kromě dopravního a řídicího systému nainstalují veškeré technologie do celého nejkratšího provozovatelného úseku metra D Pankrác – Nové Dvory. Stavba bude probíhat 72 měsíců na celkem 13 zařízeních s využitím razících tunelovacích strojů a nové rakouské tunelovací metody.

Úsek metra D od stanice Olbrachtova na Nové Dvory postaví česko-německé sdružení společností Subterra, HOCHTIEF CZ, HOCHTIEF Infrastructure a BeMo Tunneling za 29,99 miliard korun bez DPH. Po dokončení stavby DPP předpokládá zprovoznění metra D v úseku Pankrác – Nové Dvory ve druhé polovině roku 2032. Detailní informace o metru D naleznete na www.dpp.cz/metro-d.

Základní informace o stavbě úseku I.D1b od Olbrachtovy na Nové Dvory

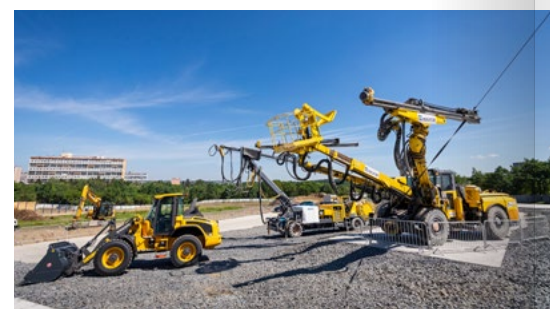
- Celková délka ražeb TBM: 9 600 metrů
- Celková délka ražeb NRTM: 2 600 metrů (z toho 1 050 metrů ve stanici Nové Dvory)
- Celková délka hloubených tunelů: 102 metrů

Stanice Nádraží Krč – povrchová

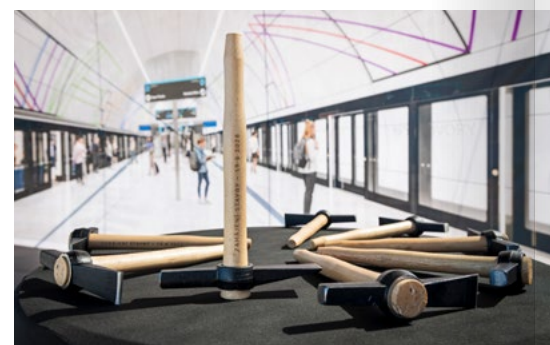
- Délka: 224 metrů, šířka 19 až necelých 70 metrů, výška 8–30 metrů
- Výška zásypu nad stropem stanice: cca 1 metr
- Hloubka kolejiště: povrchová stanice

Stanice Nemocnice Krč – hloubená

- Délka: 208 metrů, šířka 20–21 metrů, výška 19–28 metrů
- Výška zásypu nad stropem stanice: cca 2,5 metru
- Hloubka kolejiště: 17 metrů pod terénem



SLAVNOSTNÍ ZAHÁJENÍ VÝSTAVBY
S PŘÍPRAVENOU TECHIKOU



K SLAVNOSTNÍMU ZAHÁJENÍ STAVBY DOŠLO
V PÁTEK 19. ČERVNA 2026 NA STAVENÍŠTI
NOVÉ DVORY U KŘIŽOVATKY ULIC LIBUŠSKÁ
A KUNRATICKÁ V PRAZE 4

Stanice Nové Dvory – ražená, jednolodní

- Délka: 208 metrů, šířka 23 metrů, výška 16 metrů
- Výška nadloží nad stropem stanice: 20–21 metrů
- Hloubka kolejiště: 33 metrů pod terénem

Text: Jiří Došlý
Foto: UITP

PRAŽSKÝ NÁVRAT TROLEJBUSŮ ZAUJAL SVĚT

DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY DOSÁHL VÝZNAMNÉHO MEZINÁRODNÍHO ÚSPĚCHU. NA SLAVNOSTNÍM VYHLÁŠENÍ UITP AWARDS 2026 V BRUSELU, KTERÉ PROBĚHLO PO KONÁNÍ VALNÉ HROMADY MEZINÁRODNÍHO SVAZU VEŘEJNÉ DOPRAVY (UITP), ZÍSKAL OCENĚNÍ UITP IMPACT AWARD FOR EUROPE ZA PROJEKT NÁVRATU TROLEJBUSŮ DO PRAHY A ROZVOJE BEZEMISNÍ AUTOBUSOVÉ DOPRAVY.

Úspěch je o to cennější, že letošního ročníku soutěže se zúčastnilo celkem 236 projektů z 54 zemí světa. DPP navíc nebyl oceněn pouze evropskou Impact Award. Projekt „Electric Heritage, Sustainable Future: Prague's Trolleybus Revival and Electrobus Strategy“ se současně zařadil mezi tři nejlepší projekty na světě v kategorii Climate Impact & Decarbonisation, zaměřené na snižování emisí a rozvoj udržitelné městské mobility.

Oceněný projekt představuje dlouhodobou strategii DPP v oblasti elektrifikace autobusové dopravy. Zahrnuje návrat trolejbusů do Prahy po více než padesáti letech, budování nové trolejbusové infrastruktury, zavádění moderních parciálních trolejbusů i rozvoj elektrobusev dopravy. Právě spojení tradičního dopravního prostředku s moderními technologiemi a důrazem na snižování emisí zaujalo mezinárodní odbornou porotu.

Ta byla složena z 29 expertů z více než 20 zemí na šesti kontinentech. Hodnotila nejen technickou a provozní stránku projektů, ale také jejich přínos pro společnost, životní prostředí a možnost využití získaných zkušeností v dalších městech po celém světě.



UITP AWARDS 2026 v číslech:

- 236 přihlášených projektů
- 54 zemí světa
- 29 porotců
- DPP v TOP 3 na světě v kategorii Climate Impact & Decarbonisation
- DPP vítěz UITP Impact Award for Europe

Rok 2026 byl navíc prvním rokem, kdy UITP vedle tradičních kategorií udělovala také nové Impact Awards. Ty oceňují projekty s mimořádným dopadem na rozvoj veřejné dopravy v jednotlivých světových regionech. Získání UITP Impact Award for Europe tak potvrzuje, že pražský projekt je inspirací nejen pro Českou republiku, ale i pro další evropská města. Za oceněním stojí práce stovek zaměstnanců DPP napříč mnoha profesemi. Na přípravě a realizaci projektů elektrifikace autobusové dopravy se podíleli specialisté na dopravu, projektanti, technici, investiční pracovníci, zaměstnanci údržby, řidiči, dispečeři i řada dalších kolegů. Ocenění proto není úspěchem jednotlivce ani jednoho útvaru, ale výsledkem dlouhodobého úsilí celého podniku.

Slavnostní ceremoniál UITP Awards 2026, na kterém bylo ocenění předáno, se uskutečnil v Bruselu po konání Valné hromady UITP. Mezinárodní uznání od UITP potvrzuje, že Dopravní podnik hl. m. Prahy patří mezi respektované evropské dopravní podniky a že Praha je schopna realizovat projekty, které ob stojí v celosvětové konkurenci. Současně je ocenění výrazným uznáním práce všech zaměstnanců DPP, kteří se podílejí na rozvoji, přípravě a provozu projektů elektrifikace veřejné dopravy v hlavním městě. Patří jim za to poděkování a uznání za dlouhodobé úsilí, které stojí za tímto mezinárodním úspěchem. Je možné jej také vnímat jako motivaci do dalších let, kdy bude pokračovat rozvoj bezemisní dopravy a modernizace vozového parku veřejné dopravy v Praze.



NA SNÍMKU ZLEVA VÍCEPREZIDENTKA UITP LILI MATSON (TRANSPORT FOR LONDON), DVĚ VÍTEŽKY Z NĚMECKA Z INTEGROVANÉHO DOPRAVNÍHO SYSTÉMU RYN-SIEG, ZÁSTUPCE DPP V SOUTĚŽI A PREZIDENT UITP GAUTIER BRODEO (RATP GROUP)

ŠEDESÁTINY U KAČERŮ

PŘI ZAHÁJENÍ PROVOZU PŘED 60 LETY VYPRAVOVALA KAČEROVSKÁ GARÁŽ 67 AUTOBUSŮ, NYNÍ JE TO V RANNÍ ŠPIČCE PŘES 230 VOZŮ. NA OTÁZKY O PROMĚNÁCH, SOUČASNÉ KONDICI I BUDOUCNOSTI GARÁŽE NÁM ODPOVĚDĚLI OBA JEJÍ VEDOUcí: PETR HANIBAL ZA JEDNOTKU PROVOZ AUTOBUSY A ROMAN KAWULOK ZA JEDNOTKU SPRÁVA VOZIDEL A AUTOBUSŮ.



SETKÁNÍ BÝVALÝCH ZAMĚSTNANCŮ KAČEROVSKÉ GARÁŽE S TĚMI SOUČASNÝMI ZAČALO NA KAČEROVĚ, ABY PAK ÚČASTNÍCI PŘEJELI HISTORICKÝMI AUTOBUSY DO STŘEŠOVICKÉ VOZOVNY

Kapitola první: Pohledem vedoucích

Jaké důležité milníky z historie garáže z vašeho pohledu byste rád zmínil?

Petr Hanibal: Kačerovská garáž je už šedesát let významnou součástí pražské městské dopravy. Za tu dobu prošla obrovským kapacitním i technickým vývojem – od autobusů Škoda 706 RO a RTO, přes první kloubové autobusy Ikarus a nástup nízkopodlažních vozidel až po dnešní moderní vozový park. Velkým milníkem bylo zahájení provozu na nových odstavných plochách I a II s kapacitou 130 autobusů koncem roku 1975 a návažné rozšíření a modernizace technického a sociálního zázemí, včetně výpravny. Historii Kačerova ale netvoří jen budovy a technika, především jsou to lidé, kteří zde po desetiletí odvádějí a odvádějí poctivou práci.

Roman Kawulok: Autobusová garáž Kačerov patří mezi klíčové provozovny pražské městské hromadné dopravy a v současnosti se řadí k největším autobusovým garážím Dopravního podniku hl. m. Prahy. Historicky se

Kačerov stal první pražskou garáží, která zahájila provoz kloubových autobusů. Nejprve šlo o vozy Ikarus, později o domácí autobusy Karosa řady B 741 a B 941. Na tuto tradici dnes navazují moderní autobusy značek SOR a Iveco. Významným milníkem bylo také přidělení prototypu prvního nízkopodlažního městského autobusu v historii DPP – modelu Renault Karosa Citybus 12M – právě na Kačerov. Tento krok v roce 1995 odstartoval postupnou modernizaci vozového parku a širší zavádění nízkopodlažních autobusů do provozu.

Jak byste charakterizoval dnešní garáž?

PH: Naše garáž denně vypravuje nejvíce autobusů ze všech pěti autobusových garáží Dopravního podniku, a to v pracovní den až 235 autobusů, z čehož je až 148 kloubových. Tím vynikáme, protože máme více kloubových autobusů než standardních. Ve zkušebním provozu také testujeme první vodíkový autobus v Praze Škoda 36FC. Dnešní Kačerov je moderní provoz, který staví na zkušenostech dlouholetých zaměstnanců a zároveň se otevírá novým technologiím i novým kolegům. Každý den zde spolupracují řidiči, me-

chanici i pracovníci výpravny a provozu, aby cestující měli spolehlivou dopravu. Vnímám naši garáž jako místo, kde je důležitý každý člověk a kde se úspěch rodí díky týmové spolupráci.

RK: Charakteristickým znakem garáže Kačerov je dlouhodobě výrazný podíl kloubových autobusů, které jsou nezbytné pro zajištění kapacitní dopravy v nejvytíženějších úsecích. Právě díky nim dokáže provoz Kačerov obsloužit linky s vysokou poptávkou cestujících, zejména v ranních a odpoledních špičkách. Garáž zajišťuje významnou část autobusové dopravy pro rozsáhlá sídliště v jižní a jihovýchodní části Prahy, například Jižní Město, Lhotku a Modřany. Vozidla z Kačerova zároveň plní důležitou roli při návozu cestujících ke stanicím metra linky C, především ke stanicím Kačerov, Budějovická, Háje a Opatov. Provozovna tak představuje důležitý článek v každodenním propojení městské autobusové dopravy s páteří sítě metra.

Které těžké chvíle ze své praxe si vybavujete? O čem byste řekl: „Tohle se povedlo“?

PH: Mezi nejtěžší období bezesporu patřila pandemie covidu-19. Bylo potřeba zajistit každodenní provoz i v době, kdy část zaměstnanců byla nemocná nebo v karanténě. Situace se často měnila ze dne na den a bylo nutné rychle hledat řešení, aby cestující změny pocítili co nejméně. Právě tehdy se naplno ukázalo, jak důležitá je spolupráce, týmový duch a ochota lidí pomoci i nad rámec svých povinností. Za to, co se opravdu povedlo, považuji právě to, že jsme i v tak náročném období dokázali udržet provoz a táhnout

i cestující, postupně se modernizuje zázemí garáže a stále více se využívají moderní informační systémy pro komunikaci se zaměstnanci. Důležitá je také otevřená diskuse se zaměstnanci a snaha hledat řešení, která jim usnadní každodenní práci.

RK: Za poslední roky se pro provozní zaměstnance výrazně zlepšilo vybavení potřebné pro každodenní práci. Postupně bylo doplňováno modernější nářadí, speciální přípravky a pomůcky, které odpovídají nárokům současných typů vozidel. Díky tomu mohou zaměstnanci provádět přípravu, údržbu i opravy vozů efektivněji, bezpečněji



Setkání bývalých zaměstnanců ve fotogalerii

zlepšovaly pracovní podmínky zaměstnanců a aby měli k dispozici moderní vybavení, odpovídající zázemí a podporu potřebnou pro svou práci. Za zásadní považují také zachování dobrých vztahů mezi lidmi, schopnost vzájemně se domluvit a v náročných situacích společně vzít za práci.

KDO — JE — KDO?

Petr Hanibal (47 let):

2008–2012 – řidič autobusu

2012–2018 – směnový výpravčí (výpravčí II)

2018–2021 – zástupce vedoucího garáže (výpravčí V)

od roku 2021 – vedoucí garáže Kačerov

Koníčky: vše kolem motorů a dopravy, vodní sporty – rekreační plavba, létání s drony, moderní technologie, cestování a příroda

Roman Kawulok (52 let):

1992–2008 – automechanik, provoz Řepy

2008–2012 – mistr, provoz Řepy

2012–2024 – vedoucí střediska Opravy vozidel, provoz Kačerov

od roku 2024 – vedoucí provozu Kačerov

Koníčky: technika, opravy vozidel, údržba automobilů, sledování novinek v automobilovém průmyslu, práce s nářadím a praktické řešení technických problémů

za jeden provaz. Radost mi dělá také každá změna, která zlepší pracovní podmínky nebo posune fungování garáže zase o krok dál.

RK: Jednou z náročných situací byla kompletní rekonstrukce sociálního zařízení a šaten pro provozní zaměstnance. Přestože byl výsledek velmi potřebný a pro zaměstnance jednoduše, stavební práce probíhaly za plného chodu garáže, a proto bylo nutné zajistit každodenní provoz i v podmínkách omezeného komfortu. Zaměstnanci na směnách se museli po určitou dobu vyrovnávat se zvýšeným hlukem, omezením pohybu v objektu a celkově složitějšími pracovními podmínkami. Velmi si vážím toho, že zaměstnanci tuto situaci zvládli s trpělivostí a pochopením. Za jejich přístup, spolupráci a každodenní nasazení jim patří upřímné poděkování.

Můžete uvést příklady, jak se podle vás zlepšily podmínky pro zaměstnance?

PH: Za poslední roky se výrazně zlepšilo pracovní prostředí i technické vybavení. Modernější autobusy jsou komfortnější pro řidiče

a s větší jistotou. Velký význam má také to, že vybavení lépe reaguje na technický vývoj moderních autobusů a usnadňuje práci při jejich pravidelné péči. Zaměstnanci tak mají lepší podmínky pro to, aby mohli vozy každý den kvalitně připravit do provozu.

Jakou byste viděl garáž v horizontu pěti až deseti let?

PH: Přeji si, aby Kačerov byl i nadále moderním a stabilním pracovištěm, které bude připravené na nové technologie i další rozvoj městské dopravy. Čekají nás nové typy autobusů, postupná elektrifikace vozového parku, digitalizace i další změny. Zároveň bych byl rád, aby si garáž zachovala to nejcennější – dobré mezilidské vztahy, profesionalitu a hrdost lidí na svou práci.

RK: Přeji si, aby garáž Kačerov i v následujících letech nadále spolehlivě plnila svou službu cestujícím a zajišťovala provoz v co nejlepší kvalitě. Důležité je, aby si udržela vysokou úroveň vypravování vozidel, technické připravenosti a každodenní provozní spolehlivosti. Zároveň bych si přál, aby se i nadále

Položte prosím libovolnou otázku svému kolegovi.

RK: Když se ohlédnete za svou kariérou v Kačerově, na který okamžik nebo období vzpomínáte nejraději a proč?

PH: Když se ohlédnu za svou kariérou v Kačerově, nejraději vzpomínám na období, kdy jsem přecházel z pozice řidiče na výpravčího a postupně přebíral větší odpovědnost. Byla to pro mě velká změna, ale zároveň příležitost vidět provoz z jiného úhlu a profesně se posunout dál. Zároveň si vážím příležitostí, které Dopravní podnik svým zaměstnancům nabízí, a toho, že jsem mohl postupně projít různými pozicemi až na současnou roli. Velmi rád ale vzpomínám i na svou práci řidiče autobusu. K této profesi se dodnes rád vracím jako brigádník a vždy si ji naplno užívám.

Čtěl byste dodat ještě něco?

PH: Šedesát let je krásné výročí. Čtěl bych poděkovat všem současným i bývalým zaměstnancům garáže Kačerov. Každý z nich má svůj podíl na tom, že je Kačerov dnes

tím, čím je. Velmi si vážím práce všech kolegů a věřím, že společně budeme psát další úspěšnou kapitolu historie této garáže.

Kapitola druhá:
Padesátiny u volantu

PŘEKONAL VÝZNAMNÉ MILNÍKY. V PRACOVNÍ DLOUHOVĚKOSTI I VĚRNOSTI JEDNÉ ADRESE. VÁCLAV BUREŠ COBY PĚTASEDMDEŠÁTNÍK JEŠTĚ PŘED PRÁZDNINAMI DOVRŠIL METU 50 LET ZAMĚŠTNÁNÍ U DOPRAVNÍHO PODNIKU. CO NÁM TENTO PŮVODNĚ VYUČENÝ SPECIALISTA PRO OPRAVU KOLEJOVÝCH VOZIDEL NEJEN O PROFESI KAČEROVSKÉHO ŘIDIČE A ČETAŘE ŘEKL, PŘINÁŠÍME.

O vozovém parku:

„Když jsem dělal kurz na řidiče, tak jsem se poprvé a naposledy potkal s erťáky. Nejvíc jsem najezdil asi na ešembkách, pak karosách. Ikarusy jsem neměl moc rád, protože my malí jsme těžko dosahovali na pedály. Ale bez ohledu na značku jsme byli rádi, když dorazily automaty. Teď mám krátkou sorku a jsem spokojen. Za nás starší můžu říct,



VĚRNOST VÁCLAVA BUREŠE KE GARÁŽI KAČEROV NAČALA DRUHOU POLOVINU STOLETÍ

že u poslední série jde o nejlepší autobus. Máme s kolegou číslo 3912 a říkáme si: náš zlatý autobus. A když s ním náhodou něco je, vždycky se s klukama na dílně domluvíme.“

O věrnosti garáží Kačerov:

„Od začátku svého působení v podniku jsem věrný garáží Kačerov, nikdy jsem nepracoval jinde. Asi je tu opravdu dobrá parta, protože máme plno a žadatelé o přestup k nám musejí čekat. Dnes si někteří ze mě dělají legraci, že jsem zažil třeba osm partáků. Pamatuji třeba i tzv. experiment Kačerov s pokusem o samostatné řízení a hospodaření garáže za ředitele Jiřího Machače a další zajímavosti.“

O funkcích četaře:

„Na setkání četařů stále docházím a řeším tak problémy za 16 kolegů řidičů. My starší máme šestý úsek a jak říkáme, jezdíme tak zvaně kolem baráku. Ale není to jen o poradách, hodně při sobě držíme i mimo práci a sházíme se i s bývalými kolegy pravidelně.“

O náročnosti profese:

„Být řidičem u mě znamená vstávat ve dvě v noci a vím, že ne každý je toho schopen. Někteří nováčkové opravdu museli s profesí skončit, u jiných se psychická únava z nevydání dostavila třeba až po letech. Základ je jít spát brzy, i když třeba v létě je to za světla. Náročné to je, ale musím říct, že jsem si zvykl a nikdy mě to od řízení neodradilo.“

O receptu na nepříjemné cestující:

„Klidas musíte být každopádně. Nervák by tu nevydržel. Všechno je třeba řešit v klidu, do poslední chvíle být v pohodě, problém se dá vždy vysvětlit. Ale teď v mém věku a na lince 113 a 106 máme ke konfliktům daleko.“

O svém původu:

„Maminka a babička pocházely z východních Čech, otec byl ale z Prahy, a tak jsem se

do hlavního města dostal už brzy, nejdřív na základní školu a pak do učení na specialistu pro opravu kolejových vozidel. Proto jsem také k dráze nastoupil, ale naše pracoviště brzy rušili. Už dnes opravdu nevím, v který moment to přišlo, ale rozhodl jsem se přejít k autobusům, a to hned do kačerovské dílny s tím, že jsem zároveň dělal kurz na řidiče.“

O zážitcích:

„Začínaly nově označovače jízdenek a někde u Kamýku se stalo, že jeden z nich nefungoval. Paní vítězoslavně na celý autobus volala: ‚Pane řidiči, nemůžu si píchnout jízdenku, jinak bych upadla.‘ Nevím, co mě to napadlo, ale říkám jí: ‚Paní, já vám zastavím, počkám a můžete jít k jinému stroju.‘ Tak našťavaně prolítla až na konec vozu a málem ten strojek urvala. Jednou se nám dlouho nedařilo zajistit prořezání přerostlého roští, které u cholupického hřbitova bránilo řidičům ve výhledu. Nakonec jsme si dohodli ‚brigádu socialistické práce‘ a sami si to na místě prořezali. Hodně veselo a plno vzpomínek je slyšet na našich setkáních se současnými a bývalými kolegy.“

Co by řekl uchazeči o práci?

„Toto povolání je každopádně jistotou. Měl by mít pevné nervy, povahou klidás a být schopen brzy vstávat. Pak ho na Kačerově čeká dobrá parta, vstřícná komunikace s vedením a slušné zacházení.“

O prosbě na závěr:

„Doufám, že to do článku dáte, musím totiž pochválit kačerovské vedení. Když slyším, jaké jsou třeba vztahy v jiných firmách, tak u nás na dílně i v garáži jsou všichni vstřícní, ohleduplní a slušní. A to není samozřejmost, toho si opravdu vážíme. Dle mého uvážení bych nebyl proti, kdyby obdrželi nějakou odměnu.“

Kapitola třetí:
Když pohár, tak Klíčov

Kačerovská garáž coby oslavenec měla letos právo převzít od Hostivaře štafetu a uspořádat tradiční soutěž v jízdách zručnosti. Zatímco se tedy adresa změnila, vítěz tohoto tradičního klání řidičů autobusů Dopravního podniku zůstal poctivě za sebou stejný – Klíčov.

Pěťadvacítka řidiček a řidičů z pěti garáží čelila nástrahám známých disciplín, ale i novému zpestření: couvání na přesnost s elektrickým kontaktem letos pořadatelé nahradili couváním s „umístěním“ čajového sáčku do hrnečku. Přibyl také přejezd na přesnost přes pevnou překážku simulovanou prknem.

Jako každoročně i letos se vyhlášoval nejlepší tým ve složení jedné řidičky a čtyř kolegů,

dále nejlepší řidička a nejlepší řidič. Přehled vítězů přinášíme v tabulkách.



Jízdy zručnosti DPP 2026 ve fotogalerii



NEJLEPŠÍ ŽENOU ZA SOUTĚŽNÍM VOLANTEM PRO ROK 2026 SE STALA NATALIE SCHEINER Z ŘEP



TROJICE NEJÚSPĚŠNĚJŠÍCH ŘIDIČŮ (ZLEVA): STŘÍBRNÝ JOSEF SVOBODA Z KAČEROVA, VÍTEZNÝ JAN DOMORÁD Z GARÁŽE KLÍČOV A TŘETÍ JAN ODEHNAL Z HOSTIVAŘE

Celkové pořadí družstev		
Pořadí	Družstvo	Body
1.	Klíčov	7868
2.	Hostivař	6218
3.	Řepy	6217
4.	Kačerov	5670
5.	Vršovice	3211

Prvních 10 jednotlivců z 25 účastníků			
Pořadí	Soutěžící	Družstvo	Body
1.	Jan Domorád	Klíčov	2070
2.	Josef Svoboda	Kačerov	1549
3.	Jan Odehnal	Hostivař	1490
4.	Jiří Soukup	Klíčov	1399
5.	Karel Řeřicha	Řepy	1380
6.	David Ladra	Hostivař	1359
7.	Petr Tomič	Klíčov	1224
8.	Samuel Roubíček	Klíčov	1165
9.	Natalie Scheiner	Řepy	995
10.	Adam Krapl	Řepy	974



ŘEDITEL SOUTĚŽE MARTIN BENĚŠ PŘEDAL POHÁR ČLENŮM VÍTEZNÉHO TÝMU – GARÁŽI KLÍČOV

Pořadí 3 nejlepších řidiček			
Pořadí	Družstvo	Soutěžící	Body
1.	Řepy	Natalie Scheiner	1339
2.	Hostivař	Anna Schwarzová	1144
3.	Klíčov	Ivana Vaňková	1107



ZNÁMÁ HODINOVÁ VĚŽ VYSOKÁ 28 METRŮ JE CHARAKTERISTICKÝM SYMBOLEM MĚSTA



STARŠÍ TYP TRAMVAJE DÜWAG V PODZEMNÍ ZASTÁVCE HAUPTBAHNHOF

Naše cesta za poznáním dopravního podniku v Grazu započala odjezdem ranního vlaku Vindobona z hlavního nádraží v Praze. Za cca šest hodin jsme dorazili do stanice Graz Hbf a mohli jsme začít prozkoumávat jejich informační systém. Hned u nádraží je velká zajímavost – podzemní zastávka tramvají Graz Hauptbahnhof. Zde jsme si poprvé mohli prohlédnout jejich vybavení zastávek povrchové dopravy.

V této podzemní zastávce byly k vidění zastávkové označníky, elektronické odjezdové panely, informační vitríny, jízdenkové auto-

maty atd. V prostoru zastávek je vždy uveden jízdní řád ve formátu A4 (buď v informační vitríně, nebo v označníku) a zastávkový sloupek se značením, zda se jedná o jedno nebo dvojíto zastávku. Pokud jsou na označníku uvedena dvě H, znamená to, že zastávka je určená

pro dvě tramvajové soupravy, pokud pouze jedno H, tak pro jeden dopravní prostředek.

Informační vitríny jsou vybaveny materiály, které se liší dle aktuálních potřeb dané lokality. Lze v nich najít schémata denní a noční

VINDOBONOU ZA POZNÁNÍM DO ŠTÝRSKÉHO HRADCE

ŠTÝRSKÝ HRADEC NEBOLI NĚMECKY GRAZ JE DRUHÉ NEJVĚTŠÍ MĚSTO V RAKOUSKU. GRAZ JE HLAVNÍM MĚSTEM VE SPOLKOVÉ ZEMI ŠTÝRSKO. PROTÉKÁ JÍM ŘEKA MUR A JEHO ROZLOHA JE 127,57 KM². MĚSTO JE ROZDĚLENO DO 17 MĚSTSKÝCH ČÁSTÍ A ŽIJE ZDE OKOLO 300 000 OBYVATEL. HLAVNÍ POZNÁVACÍ DOMINANTOU JE ZÁMECKÝ VRCH SCHLOSSBERG S IKONICKOU HODINOVOU VĚŽÍ UHRTURM. HISTORICKÁ ČÁST MĚSTA JE ZAPSÁNA NA SEZNAMU SVĚTOVÉHO DĚDICTVÍ UNESCO.

dopravy, smluvní přepravní podmínky s tarifem, v některých vitrínách je umístěn jízdní řád, informace o výlukách, propagační akce podniku nebo městské informace.

Tramvajová a autobusová doprava

Tramvajová síť se skládá z šesti hlavních linií tras. Ve městě jezdí denní linky 1, 3, 4, 5, 6, 7, 16, 17 a 23. Všechny linky se sjíždějí do centrálního přestupního uzlu na Jakominiplatz. Musím konstatovat, že je zde pořádný provoz. Tramvajové zastávky jsou umístěné do všech směrů a je důležité si stoupnout do správné tramvajové větve za hlavním křížením. Na Jakominiplatz je umístěno informační středisko pro cestující a střídací bod pro řidiče. Samozřejmě sem zajišťují i početné linky autobusů.

Poblíž Jakominiplatz (v ulici Jakoministrasse) se nachází tramvajová zajímavost. Je tu vybudovaná kolejová splítka (tramvaje přejíždí na kolej v protisměru), která se uvádí do provozu každý všední den mezi 8:30–11:30 hod. a 14:30–15:30 hod. Je to z důvodu umožnění zásobování, kdy zásobovací vozy mohou během této doby parkovat na vyloučené tramvajové koleji.

V roce 2025 otevřeli nově vybudovanou „odlehčovací“ tramvajovou trať centrem města pro linky 16 a 17. Nová trať je vedena mezi zastávkami Jakominiplatz a Roseggerhaus (řeku Mur křížuje přes most Tegetthoffbrücke). Vybudování této tratě mělo velký význam jako další možnost objízdných tras při mimořádných událostech.



KLOUBOVÝ HYBRIDNÍ AUTOBUS MERCEDES ZAJIŠŤUJÍCÍ NÁHRADNÍ DOPRAVU VE SMYČCE MARIATROST

Vozový park tramvají je poměrně různorodý. Relativně často se setkáte se staršími tramvajemi výrobce SGP Graz vyráběné v licenci Düwag (řada 500), které jsou bariérové s vyjížděcími schůdky. Následující řada 600 stejného výrobce byla dodatečně doplněna nízkopodlažním dílem. Z novějších vozidel tramvají jsou zastoupeny typy Stadler Variobahn a Bombardier Cityrunner. Tyto tramvaje jsou již zcela nízkopodlažní. Nejnovější vozy tramvají mají od letošního roku od firmy Alstom Flexity a lze již tuto tramvaj ve městě na linkách potkat. Další vozy budou dodány v brzké době.

Dopravní podnik v rámci povrchové dopravy provozuje i lanovou dráhu na zámecký vrch Schlossberg, kterou se lze svést v ceně jízdenky městské dopravy. Vozy lanové dráhy jsou celé prosklené (mimo podlahy), tudíž umožňují výhled do všech stran.



ELEKTRICKÝ AUTOBUS MERCEDES V ULICI NEUTORGASSE

Významnou roli ve spojení mezi městem a přilehlými příměstskými oblastmi má autobusová doprava. V rámci autobusové sítě provozují 24 hlavních autobusových linek, které zajišťují 176 autobusů. Vozový park autobusů je relativně moderní, hlavně od značky Mercedes, kdy mají poměrně velké zastoupení hybridních vozidel a jsou k vidění i zcela elektrické vozy.

Co se týče vybavení vozů tramvají i autobusů informačními prvky, tak ve vozech jsou umístěny smluvní přepravní podmínky s tarifem, elektronický informační systém se zastávkami a akustické hlášení zastávek včetně doprovodných hlášení (např. ve vozech tramvají se hlásí informace o ohleduplnosti ke starším cestujícím a přenechání jim míst k sezení). Dále jsou zde, většinou vylepena, schémata kolejové dopravy.



NOVÝ TRAMVAJOVÝ VŮZ ALSTOM FLEXITY NA JAKOMINIPLATZ



Dopravní podnik Graz Linien

Navštívili jsme i naše kolegy v dopravním podniku Graz Linien. Dopravní podnik Graz Linien je součástí společnosti Holding Graz. Holding Graz zajišťuje služby napříč městem od veřejné dopravy a svozu odpadů přes vodovodní a energetické služby, městský rozvoj, půjčování aut atd. Graz Linien má 1247 zaměstnanců a služby zajišťují ve třech budovách. Vedle tramvají a autobusů se starají o auta a kola, která jsou k půjčení ve městě.



INFORMAČNÍ TABULE (OBEČNÁ) PŘI VÝLUCE TRAM

Od kolegů jsme se dozvěděli, že se snaží zrealizovat projekt stavby nové budovy, která bude energeticky méně náročná. Další projekty v rámci rozvoje dopravy jsou výstavby nových tramvajových tratí, jelikož podle zpracovaných studií se počítá do roku 2040 se 17% nárůstem obyvatelstva, s čímž také souvisí nové nákupy vozů tramvají a autobusů. Také jsme se dozvěděli, že každý rok pořádají průzkumy veřejného mínění, co by si lidé přáli zlepšit ve veřejné dopravě.

Kolegové nás nechali nahlédnout na jejich tramvajový a autobusový dispečink (systém mají podobný našemu), dále jsme navštívili vozovnu tramvají a informační středisko v ulici Jakoministrasse. Vozovnu tramvají mají spojenou i s opravnou. Jinak pořádají propagační kampaně, které jsou v této době hlavně zaměřeny na bezpečnost ve veřejné dopravě.

Informování cestujících při výlukách

V době naší návštěvy Grazu zrovna probíhala dlouhodobá výluka spojená s rekonstrukcí tramvajové trati v úseku Hilmteich / Botanischer Garten – Mariatrost. Celý tento dlouhý úsek přebudovávají z jednokolejné na dvoukolejnou trať. Linka 1 (která obvykle jezdí na Mariatrost) je ukončena na Botanischer Garten a nahrazuje ji zavedená náhradní autobusová doprava E1.

V oblasti Botanischer Garten je k vidění mnoho informačních prvků. Mají zde informační tabule (používají takové trojnožky) s obecnými informacemi o výluce včetně veliké

mapy výlukové oblasti a náhradních zastávek. Nechybí zde ani menší navigační cedule s konkrétním směřováním, kde se zastávky náhradní dopravy nachází. K výlukovým akcím připravují klasické letáky vyvěšené na zastávkách povrchové dopravy, případně umístěné v informačních vitrinách v prostorách zastávek. Dále skládaný leták (DL), který je určený na rozdávání cestujícím a do informačních center.

V prvních dnech akce posílají do inkriminované oblasti informátory v reflexních vestách, aby podávali informace cestujícím (říkají jim „yellow angels“, tedy žlutí andělé). Samozřejmě při dlouhodobých výlukách upravují celosíťová schémata vyložená v tramvajích a vyvěšená na zastávkách a připravují nové jízdní řády. Linky na zastávkách ruší přelepáním oranžovou páskou.

Dále mohou cestující získat informace o výlukách na telefonických informacích, v informačních střediscích, na internetových stránkách podniku, na sociálních sítích i v mobilní aplikaci. Také promítají výluku do obrazovky umístěných v tramvajích a nahrávají speciální hlášení.

Překvapilo nás, že při výlukách se nemění orientace na tramvajích. Tudíž linka 1 má pořád na čele tramvaje uváděnou konečnou zastávku Mariatrost, i když končí na Botanischer Garten. Ptali jsme se na tuto pro nás zvláštnost kolegů z dopravního podniku a bylo nám řečeno, že ze zkušeností nechávají původní konečné, aby cestující nemátli, protože se do místa původní konečné stejně dostanou, byť náhradní dopravou E1.

Další místo, kam umísťují informace o výluce, jsou obrovské vitríny v zastávkových přístřešcích (v Praze slouží pro umístování reklamních materiálů). Jelikož Holding Graz spravuje veškeré informační plochy ve městě, tak se jednoduše domluví s Graz Linien, kam je potřeba co umístit a co je prioritou pro danou oblast.

Pokud bych mohla porovnat systém informování cestujících při výlukových akcích, tak proces zajištění informování DPP a Graz Linien je velmi podobný.

Na závěr bych dodala, že Štýrský Hradec je krásné, rozmanité město, kde si každý najde svou oblast zájmů. Pro nás byla samozřejmě prioritou tamní doprava a všem dopravním nadšencům jej můžeme vřele doporučit. ■



VIKTOR VELEK,
MUZIKOLOG
PŮSOBÍCÍ
NA FAKULTĚ
UMĚNÍ OSTRAVSKÉ
UNIVERZITY.
JEHO STÁLOU
VÝBAVOU
NA CESTÁCH NEJEN
PO REPUBLICCE
JE BATOH
NA ZÁDECH A KUFR
NA KOLEČKÁCH

HLEDÁNÍ REPERTOÁRU JE VELKÉ DOBRODRUŽSTVÍ

V ŘÍJNU MINULÉHO ROKU PROBĚHLA V PRAZE 44. MEZINÁRODNÍ KONFERENCE POD NÁZVEM „MĚSTSKÁ (HROMADNÁ) DOPRAVA – FENOMÉN 19.–21. STOLETÍ“. V RÁMCI SPOLEČENSKÉHO VEČERA PRO PŘEDNÁŠEJÍCÍ ÚČASTNÍKY PROBĚHLO V PROSTORÁCH MUZEA MHD VE STŘEŠOVICÍCH I ZAJÍMAVÉ VYSTOUPENÍ NA TÉMA MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA A HUDBA. PŘIPRAVIL JEJ MUZIKOLOG VIKTOR VELEK SE SVÝM UMĚLECKÝM SOUBOREM OSTRAVSKÁ BANDASKA.

Vybavím si hned několik populárních písní s dopravní tematikou, ale i vinylovou desku Hlas parních lokomotiv (1971) s nahránými zvuky rozjezdu, průjezdu apod. Jak se toto téma dostalo na konferenci?

Kolega Jan Hrdina z Archivu hlavního města Prahy, který se podílel na organizaci konference, mě požádal o přípravu krátkého hudebního vystoupení a já byl už tak trochu připraven. Průběžně si totiž schraňuji notový materiál k různým tématům, mj. k oblasti hudba a civilismus. Takže když narazím na zajímavé noty, nafotím si je, v počítači je roztřídím, a když přijde nabídka, tak sběr dokončím a připravím dramaturgii. Moje příprava vychází i z klíčových slov, v tomto případě z názvů dopravních prostředků, relevantních sloves, která s tím souvisejí, a nelze opomenout lokality. Je třeba počítat i s přenesenými významy, synonymy, hovorovými výrazy apod. Např. série metro, podzemka, krtek atd. Je třeba pročíst texty, podívat se na obálky, všude se může skrývat nějaká vazba mezi zahrádkáři neoblíbeným tvorem a dopravou. Já takto narazil na sbor Jiřího Těmle s textem Miloše Kratochvíla (Krtčí „Metro“) – začíná slovy „Dvě žízaly s krtkem Petrem jezdí metrem“.

Už samotné hledání repertoáru je tedy dobrodružstvím a někdy i zábavou?

To rozhodně. Mě zajímaly konkrétní způsoby dopravy především v Praze, protože zde se konala konference. Proto jsem si udělal určitou mentální mapu druhů místní dopravy a nezapomněl ani na historii, např. na paroplavbu, přívoz, specifickým je lanovka na

„Jen si představme, kolik lidí veřejná doprava dříve zaměstnávala, když jen v každé tramvaji byl konduktér/průvodčí. V tomto smyslu mě zaujala kniha Konečná od Karla Hynie. Texty nám plasticky říkají, co všechno taková práce obnášela: ranní vstávání, těžká taška, odpovědnost za peníze, strasti a slasti s cestujícími atd. Písně jsou to sice převážně humorné, ale je v tom cítit i únava, nebezpečí nehody a současně i příjemné zamilované příběhy a nepochybuji, že výjimkou nebyla role veřejné dopravy jako začátku pro dopravníka manželství.“

Petrín a tak bych mohl pokračovat. Sběr informací připomíná trychtýř, do kterého sypu nápady, dojmy, zkušenosti, pak následuje selekce a příprava hudebního programu do podoby, aby to vyšlo časově, aby to bylo hudebně i stylisticky zajímavé a kontrastní. Zcela logicky největší objem skladeb tak pochází z 19. století a dále, kdy začíná „moderní doba“. Připravil jsem výběr čítající instrumentální hudbu pro klavír a písně v češtině i němčině.

Což souvisí s příjezdem prvního vlaku do Prahy nebo první tramvají...

Přesně tak. Pod skladbou Prager Eisenbahn-Eröffnungs-Galopp je podepsán ve své době úspěšný a populární kapelník Johann Prochazka. V roce 1845 vyšel tento kvapík tiskem, distribuován byl i v Londýně a Hamburku. Autor do hudby umístil i imitaci pískání vlaku, motorická sazba evokuje chod stroje. Podobnou skladbu složil i Josef Labitzky, nese název Wien-Prager Eisenbahn. Železnice se obecně těšila zájmu skladatelů. K tomu časem přibýly další dopravní prostředky, jako např. tramvaj, omnibus, lanovka, autobus, metro. Někdy se

vyplatí „proklepnout“ si celou tvorbu skladatelů, u nichž víme, že je doprava fascinována. Ne vždy jsou totiž tato díla doprovodena dobře známými „příběhy“ jako Dvořákova Humoreska. U něj víme o fascinaci železnici a rytmus opravdu evokuje klapání pražců. Obecně byli skladatelé velmi zruční v přenášení nehudebních zvuků okolí do své hudby. Skvělé řešení našel skladatel Arthur Honegger se skladbou Pacifc 231 z roku 1923, což je sedmiminutová oslava parní lokomotivy. Působivá je i fotografie, kterou si na obal jednoho ze svých alb dala americká rocková kapela Mr. Big – jde o slavnou nehodu vlaku na nádraží Gare Montparnasse z října 1895.

Na konferenci zazněla i skladba Drahtseilbahn od Gustava Löweho o pražské lanovce z roku 1891. Proč se u ní publikum tak smálo?

Je to milá polka s velmi vtipným dialogickým textem, která slavila úspěch u německojazyčné části publika. Dovolil jsem si ho pro čtenáře přeložit:



PRAŽSKÁ KONDUKTÉRKA, KUPLET S PROSOU, SLOVA I HUDBU NAPSAL KAREL HAŠLER. ULOŽENO V HUDEBNÍM ODDĚLENÍ NK ČR



ZAHAJOVACÍ CVAL PRAŽSKÉ DRÁHY OD JOHANNA PROCHÁZKY. ULOŽENO V HUDEBNÍM ODDĚLENÍ NK ČR



KONDUKTOR OD DRÁHY, KOŇKY I ELEKTRIKY. VÝSTUP S KUPLETEM Z PROGRAMU OBLÍBENÉHO HUMORISTY JOSEFA HARTMANA. ULOŽENO V HUDEBNÍM ODDĚLENÍ NK ČR

Aby si město prohlédl, Sas do Prahy přišel, příštího hezkého dne hned nahoru na Belveder chtěl. Ukázali mu cestu k lanovce, ale jak už někteří jsou, tak naše lipské dítě bylo poněkud bázlivé povahy. Proto se obrátil ostýchavě na Maďara, který tam stál u té lanovky a hladil si knír.

Sas: Poslouchejte, můj dobrý muži: nemohlo by se něco přihodit, když je ta lanovka tak strmá? M.: Copak si myslíte, jakpak by se mělo něco přihodit? K jištění je tam přeci to tlusté lano. Sas: Můj nejlepší! To je sice pravda, to lano tam je dobré, ale čert nikdy nespí, i nejlepší lano se může přetrhnout. M.: Co se může stát, když se přetrhne? Ještě je tam ozubené kolečko a to se zahákne. S.: Ale takový zoubek se často kýve jako lodička na řece, jak člověk, tak zvíře, když zestárne... ztratí leckterý zub. M.: Pak je tam ještě brzda, a když už vůbec nic nefunguje, tak zabrzdí konduktér vlak a stroj se zastaví. S.: A když i brzda selže, pane jo!, to byla šupa. „Potom,“ křičí našťvaný Maďar, „potom už mi vlezte na zdá.“

Jak se dohledávají skladby, které byly určeny primárně českým Němcům?

Poměrně snadno, jsou to standardní knihovní položky. Když se zabýváte Prahou, tak nemůžete přemýšlet pouze v češtině. Německá menšina byla kvantitativně samozřejmě menší než český živel, ale svým vlivem po dlouhou dobu výrazně významnější, např. po stránce kapitálu. Člověk tak musí hledat k českým slovům ekvivalenty a dohledávat je. Skladby s německými názvy a texty měly na rozdíl od těch českých výrazně větší obchodní potenciál na trhu v Německu či Rakousku. Při hledání skladeb hraje významnou roli i regionální patriotismus.

Váš program se však neomezil jen na „starší“ hudbu, že?

Náš rozsah byl tentokrát přes kuplety Josefa Švába Malostranského a Karla Hašlera až k novějším skladatelům. Z novějších skladeb zaznělo i to, co zpoučarizovali Josef Laufer či Waldemar Matuška – do těchto vod se s kapelou vypravujeme poměrně zřídka, většinou končíme u Vítězného února. V dramaturgii se ocitá vše. Vedle uměleckých děl zazní i kuplet či dělnická nebo trampská píseň. Především je tento repertoár nositelem příběhů o tom, co obnáší práce konduktéra či konduktérky, šofé-

ra, revizora apod., nabízí také různé úsměvné příběhy z přepravy, líčí milostné plotky zaměstnanců dopravních závodů apod.

V programu nemohla chybět ani ukázka z tvorby „pražského písničkáře“ Karla Hašlera, který se dostal do širokého povědomí populární hudby tak, jak ji známe dnes, že?

Ano, Hašler je skutečně fenomén, a zcela zaslouženě. Ale neměli bychom ho vidět jen jako izolovaně. Měl celou řadu konkurentů a ti netvořili horší díla než on. Ovšem naše paměť funguje selektivně, pamatujeme si ty nejslavnější a další zapomeneme. Je to stejné jako se současníky Antonína Dvořáka: kdo dnes zná Karla Bendla, Karla Kovařovice nebo Richarda Rozkošného? Ve své době velmi úspěšní, s Dvořákem porovnatelní, ale pomyslných „5 P“ a obrovskou porci štěstí a geniality měl právě Dvořák, o jehož úspěchu rozhodlo velkou měrou i působení v USA. Díky tomu se často setkáváme s tvrzením, že to byl americký skladatel českého původu s rakouským pasem. No, berme to s rezervou a úsměvem. I Hašler měl jednoho významného konkurenta, a sice Rudolfa Hanfa. Ten byl z mého pohledu jaksí univerzální, hlavně vůči době, ve které žil. Za první světové války složil např. pochod Viribus Unitis (česky Společnými silami, osobní heslo císaře Františka I., pozn. redakce), ale na konci roku 1918 už vítal novou skladbou Masaryka. Dneska si řekneme, že převlékl kabát, že neměl páteř apod., ale on prostě jen reagoval na poptávku. Sympatické nám to být nemusí, o tom žádná. U Hašlera toto nenajdete, on vždy měl svůj vlastenecký angažovaný názor a císaře pána nijak neoslavoval. Patrně i proto je nám Karel Hašler blíží.

V sérii pořadů v Českém rozhlasu Vltava je i váš pořad o Posázavském Pacifiku. Co bylo motivací k jeho vzniku?

Výročí. A tak jsem se zamyslel nad tím, jaké jsou vlastně stanice v trase této tratě a podle nich jsem hledal hudební osobnosti s nimi spjaté. Dělal jsem to „ručně“, ale umím si představit, že umělá inteligence časem bude velmi nápomocná ve smyslu „dobrý sluha, a nikoliv zlý pán“.

Projevuje se u vás někdy při cestování profesní deformace?

Poměrně často. Když někdy projíždím, tak mi naskakují konotace z hudební historie. Příkladem může být Golčův Jeníkov na trati Praha – Havlíčkův Brod. Dle legendy tam totiž zastavil dostavník s Wolfgangem Amadeem

Výběr hudebních skladeb o dopravě:

- **Konduktor od dráhy, koňky i elektriky (1899)**
Text: Josef Hartmann
- **Až k pláči dojemná píseň o té pražské elektrice**
Hudba a text: Josef Šváb Malostranský
- **Každá fešná Evy dcera horuje dnes pro šoféra**
Hudba: František Hvizďálek
Text: Josef Šváb Malostranský
- **Pražská konduktérka (1917)**
Hudba a text: Karel Hašler
- **Ráno v tramvaji (1927)**
Hudba: Emil František Burian
Text: J. V. Svoboda
- **Sázavský rychlovlak (1944)**
Hudba: Jiří Ladislav Bašťař
Text: Václav Schulák
- **Zamilovaný tramvaják (1958)**
Hudba: Leopold Korbař
Text: Zbyšek Malý
- **Tramvajákem po své vůli (1969)**
Hudba: Josef Kolín
Text: Josef Laufer
- **Červený autobus (1980)**
Hudba: Maxmilián Presser
Text: Vladimír Poštulka

Mozartem. Běžně se přepřahalo, nabírala se pošta, měnili se lidé, pauza na občerstvení... On si šel údajně odpočinout do chládku místního kostela a slyšel tam náhodou svatojánský chorál. Prý řekl, že to je jedna z nejhezčích melodií, kterou kdy slyšel, a dojatě odešel. Víte, tomu můžeme věřit, ale z hlediska vědy to nemůžeme verifikovat, ovšem ani vyloučit. Takže si většinou dělám průzkum v kupé, jestli ti, co nastupují nebo vystupují v Golčově Jeníkově, znají tuto příhodu – a výsledek je zatím negativní. Podobně o kus dále v Havlíčkově Brodě: tam všichni jako významnou postavu uvedou Karla Havlíčka Borovského, výborného autora písňových textů. Ale hudebníka evropského významu Jana Václava Stamice, který se prosadil v Německu tzv. mannheimskou školou, toho mi zatím neuvedl nikdo.

Pokud se trochu odkloníme od 19. století a zamíříme do bližších časů, mám pocit, že spojení dopravy velmi rezonuje v žánrech, jako je country nebo tramping. Předpokládám, že to souvisí s jistou formou svobody, která je pro příznivce těchto žánrů důležitá. Je to tak?

Bezesporu. Je to logické, protože to byli a jsou lidé, kteří chtěli a chtějí trávit čas v přírodě. A tam z měst cesta vede často právě veřejnou dopravou. Trampská píseň často začíná nebo končí dopravním prvkem, ovšem zastoupen v ní je např. také obraz přehrad, a to v dobrém i špatném. Víme, že Svatojánské proudy – krásně zpracované Bedřichem Smetanou v symfonické básni Vltava – už dávno nejsou, ale v nostalgickém narativu trampů jsou původní divoké úseky řek navěky zachycené. To samé přívozy a zase bychom mohli dlouze pokračovat.

Jak se vám s kapelou vystupovalo v prostorách vozovny ve Střešovicích?

Nikdy jsem v muzeu nebyl, takže jsem byl moc zvědavý. Velmi mě překvapilo, jak zajímavé a přiměřené je koncipováno na relativně malém prostoru. Víme, že za hodinu expozici obejdu, je si kde sednout a odpočinout, není tam, jak se říká, hlava na hlavě. Velmi se mi tam líbilo a myslím, že dnešnímu unave-

“Napadla mě i slovní hříčka Františka Ringo Čecha: „Pražákům těm je tu hej, ty nikam nezablouděj“, kde je to sice jen o názvech ulic, ale když si představíme, kam a kudy by člověk šel či jel veřejnou dopravou, tak je to výzva.”

nému člověku to může připomínat oázu. Ale umím si představit určité vylepšení. Když si vezmu lidské smysly, tak muzeu chybí tematické zvuky, zvuková kulisa. Vůně v něm jsou, krása pro oči také, stejně jako hmat, ale pro uši nic a nemuselo by to nutně působit jako akustický smog – dá se to řešit pomocí QR kódů, mobilů a vlastních sluchátek. Tak třeba někdy v budoucnu.

Hudba na nás, ať už chceme nebo nechceme, působí dennodenně z různých směrů. Máme prázdniny, lidé si berou na dovolenou něco k poslechu – jakou hudbu byste doporučil?

Na uklidněnou nějaké album italského projektu Mokadelic, proslavili se filmovými soundtracky a je to dost zádušná hudba. Nedávno mě překvapilo to, jakou muziku v počátcích dělal Meat Loaf. V jazzu se pořád

vracím k Milesi Davisovi, v oblasti klasické hudby se v mém přehrávači aktuálně „usídlil“ Maurice Ravel a jeho klavírní tvorba. Z české tvorby třeba nové album Michala Pavlíčka, do toho se pokouším vposlouchat. A „cestovatele“ vždy potěší Smetanova Má vlast – o ní jsem před rokem napsal popularizační knihu a v rámci její propagace často cestuji právě veřejnou dopravou.



ŠOFÉRSKÁ PÍSNIČKA PRO KAŽDÉHO
V PODÁNÍ JOSEFA ŠVÁBA MALOSTRANSKÉHO
A FRANTIŠKA HVIZDÁLEK. ULOŽENO
V HUDEBNÍM ODDĚLENÍ NK ČR



JÁ MÁM TRAMWAY NOVOU, ELEKTRIKOU HANOU! STARÁ PÍSEŇ
NA NOVÉ KOPYTO NARAŽENÁ OD JOSEFA ŠVÁBA MALOSTRANSKÉHO.
ULOŽENO V HUDEBNÍM ODDĚLENÍ NK ČR

Viktor Velek

Muzikolog působící na Fakultě umění Ostravské univerzity. Mj. autor popularizační knihy o Bedřichu Smetanovi, ale i externí člen Redakce vážné hudby Českého rozhlasu Vltava. Jeho rodným městem je Benešov u Prahy, ale již skoro čtvrtstoletí žije v Třebíči. Studoval mj. v Lipsku, ve Vídni a v rámci své akademické dráhy často cestuje vlakem po Evropě. Je také „nehrajícím kapitánem“ uměleckého souboru Ostravská bandaska, s nímž jako dramaturg a moderátor připravuje různé tematické koncerty. V archivu pořadů Českého rozhlasu Vltava lze nalézt hned několik hudebních příspěvků, které připravil.



PÍSEŇ O PRVNÍ PRAŽSKÉ LANOVCE V PODÁNÍ GUSTAVA LÖWE. ULOŽENO V HUDEBNÍM ODDĚLENÍ NK ČR

Text a foto: Martin Košek



PĚTINÁPRAVOVÝ DVOUKLOBOVÝ AUTOBUS AKIA ULTRA LF 25 JE NEJDELŠÍM VOZIDLEM VE FLOTILE ISTANBULSKÉHO DOPRAVCE. ČTVRTÁ A PÁTA NÁPRAVA JSOU HNANÉ A PÁTA NÁPRAVA JE NAVÍC ŘIDITELNÁ. AUTOBUS POJME AŽ 280 CESTUJÍCÍCH

TEPNA ISTANBULU VE VLASTNÍM PRUHU

MĚSTO ROZKLÁDAJÍCÍ SE NA DVOU KONTINENTECH, VE STARÝCH KNIHÁCH A MAPÁCH OZNAČOVANÉ JAKO KONSTANTINOPOL NEBO CAŘIHRAD. DNES MODERNÍ MĚSTO S TĚMĚŘ ŠESTNÁCTI MILIONY OBYVATELI JE DŮLEŽITOU OBCHODNÍ KŘÍŽOVATKOU A BRANOU ORIENTU. JAK SI V JEDNOM Z NEJRUŠNĚJŠÍCH MĚST SVĚTA VEDE RYCHLÁ AUTOBUSOVÁ DOPRAVA, SI POVÍME NA NÁSLEDUJÍCÍCH ŘÁDCÍCH.

Bus Rapid Transit neboli systém rychlé autobusové dopravy označuje autobusové linky, které jsou charakteristické vysokým stupněm preference, krátkými intervaly, vysokou kapacitou vozidel a cestovní rychlostí. Většinou jsou řešeny jako oddělené od ostatní dopravy, tedy ve vyhrazených koridorech nebo alespoň vedené vyhrazenými komunikacemi či v samostatných jízdních pruzích, s menším množstvím zastávek, než je u městských autobusových linek běžné.

V Praze provozujeme od března 2024 trolejbusovou linku 59, která je označena jako eBRT (electric, ecologic, enviromental, efec-tive), spojující Letiště Václava Havla s terminálem Nádraží Veleslavin, zajišťovaná dvacetí velkokapacitními bateriovými trolejbusy v třiminutovém intervalu ve špičce. Linka byla rovněž vybrána v rámci evropského projektu eBRT 2030 jako demonstrační a představující inovace a moderní trendy v rychlé autobusové dopravě.

Zajímavý systém BRT můžeme navštívit v Istanbulu. Istanbul je největší město Turecka a jeho ekonomické, kulturní a historické centrum. Leží na dvou kontinentech – Evropě a Asii, které odděluje Bospor, jeden z nejrušnějších světových průlivů. Město má 15,7 milionů obyvatel, což z něj dělá jedno z nejlidnatějších měst světa. Město stále roste a rozvíjí se, staví se nové linky podzemní dráhy, ale je také poměrně hodně zatížené individuální automobilovou dopravou.



DALŠÍM TYPEM JE MERCEDES-BENZ CAPACITY, JEHOŽ STARŠÍ VERZE BYLA V LETECH 2016 A 2017 TESTOVÁNA I V PRAZE NA Lince 119 NA LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA



DISPEČERSKÉ TABLO, S NÁHLEDEM NA OBRAZ Z VÍCE NEŽ 1100 KAMER PROSTŘEDNICTVÍM KTERÉHO PRACOVNÍCI DISPEČINKU MONITORUJÍ PROVOZ METROBUSU



JEDEN ZE ČTYŘ Tahačů PŘÍPRAVENÝCH NA TRASE PRO PŘÍPAD TECHNICKÝCH POTÍŽÍ NĚKTERÉHO Z AUTOBUSŮ

Vozový park v Istanbulu

Typ autobusu:	Otokar Kent XL	Akia LF 25	Mercedes Capacity	Mercedes Conecto G
Počet autobusů:	120	132	249	201
Emisní norma:	EURO 6	EURO 6	EURO 6	EURO 4-5
Délka autobusu (m):	20,995	25,000	19,540	17,940
Kapacita cestujících:	197	270	183	154

Linka koridoru Metrobüs objede celkem **šestkrát** za den svět, ušetří denně cestujícím **52 minut** času, vypustí do ovzduší denně o **760 tun CO₂** méně oproti jízdě automobily, ušetří **99 tisíc** automobilů na silnicích. Snížil se rovněž počet nehod. Spokojenost s jejím provozem vyjadřuje **90 %** cestujících. Řidiči prochází pro provoz na lince speciálním školením.

Od roku 2024 se na lince testuje první elektrický velkokapacitní autobus. Jedná se o čtyřčlankové vozidlo čínské produkce s kapacitou až **400 osob** o délce **40,2 m** s možností autonomního řízení. Vozidlo má **12** trakčních motorů a je schopné obousměrné jízdy bez nutnosti otáčení. Jeho celková hmotnost je **72 tun** a dojezd **250 km**. Kapacita baterie je **2 x 294 kWh**, plné nabití by mělo trvat **1 hodinu a 45 minut**.

Reakcí na zpomalování a blokování autobusů v jednom z hlavních koridorů bylo zavedení BRT systému v roce 2007. Pojmenován byl jako Metrobüs, patří k nejvytíženějším BRT koridorům na světě a je jedním z nejrychlejších způsobů, jak překonat město napříč Evropou a Asií. V systému Metrobüs je na ose východ-západ v provozu 6 linek provozovaných 24 hodin denně, s odjezdy či příjezdy ze Söğütlüçeşme, Zincirlikuyu, Cevizlibağ, Avcılar Merkez – univerzitní kampus a poslední zastávky Beylikdüzü.

Metrobüs vede ve zcela dedikovaném koridoru bez světelných signalizací, přechodů a křižení. Cestující jsou odbavováni na nástupišťích již před nástupem do vozidel. Provoz linky je řízen samostatným dopravním dispečinkem. Dispečeré sledují polohu autobusů a cestovní rychlost. Pokud z nějakého důvodu poklesne, provádí dispečerské opatření, např. upravují jízdu dalších autobusů a posílají příslušné pokyny řidičům.

Cestovní rychlost linky je automaticky sledovaným a vyhodnocovaným kritériem na dispečinku (zobrazuje se na velkém table). Na trase jsou připraveny 4 tahače pro okamžitý odtah vadného autobusu a 7 dispečerských pohotovostních vozidel včetně motocyklů. Trasa je monitorována 1134 kamerami, na zastávkách dohlíží na bezpečnost ochranka. ■

Základní fakta koridoru BRT

- Délka trasy: 52 km
- Počet stanic: 44
- Počet autobusů: 550
- Počet garáží: 6
- Počet řidičů: 1280
- Denní nájezd: 237.300 km
- Maximální sklon vozovky: 12°
- Interval: 15–20 s (ve špičce), 45–60 s (v sedle)
- Denní počet cestujících: cca 1 000 000
- Cestovní rychlost: 30–38 km/h
- Provoz 24/7: ano
- Hlavní provozovatel: İETT (Istanbul Elektrik Tramvay ve Tünel)
- Zahájení provozu: 17. září 2007
- Standardy: EN 13816, ISO 39001

Text: Zdeněk Hrdina
Foto: Archiv DPP



DOBOVÁ POHLEDNICE S DVOJICÍ VOZŮ PETŘÍNSKÉ LANOVÉ DRÁHY

DALŠÍ STŘÍPKY Z HISTORIE PETŘÍNSKÉ LANOVKY

V LETNÍM DVOJČÍSLE DP KONTAKTU Z ROKU 2025 VYŠEL ČLÁNEK „PROVOZ LANOVÉ DRÁHY ZA VELKÉ VÁLKY“, KTERÝ MĚ PODNÍTL K TOMU, ABYCH SI ZAJEL DO KNIHOVNY ČESKÝCH DRAH V KRALUPECH NAD VLTAVOU, KDE JSEM SE ZAČETL DO ZATÍM POSLEDNÍ TISKOVINY VYDANÉ O PETŘÍNSKÉ LANOVCE „PO KOLEJÍCH NA PETŘÍN“. TU SEPSAL PAVEL FOJTÍK A V ROCE 2011 JI VYDAL DOPRAVNÍ PODNIK HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY. V NÍ JSEM SE CHTĚL SEZNÁMIT S OTAZNÍKY KOLEM PROVOZU TÉTO LANOVÉ DRÁHY, NA KTERÉ SE TENTO VÝZNAMNÝ AUTOR O PRAŽSKÉ VEŘEJNÉ DOPRAVĚ NEBÁL V TEXTU UPOZORNIT.

Protože už jsem navštívil Knihovnu Českých drah, která byla původně služební knihovnou ministerstva železnic a také pozdějšího ministerstva dopravy, zkusil jsem si vypůjčit ze studovny některé další tiskoviny. Vydání koncese na stavbu lanovky na Petřín, stejně jako té na Letnou, totiž bylo v kompetenci tehdejšího vídeňského ministerstva obchodu. To do roku 1896, než bylo ustanoveno samostatné ministerstvo železnic, mělo u nás na starosti mimo jiné i železniční dopravu.

Jako jeho pomocný technický orgán fungovala ve Vídni Generální inspekce rakouských železnic, kde tamní odborníci kontrolovali a schvalovali dodanou technickou dokumentaci budoucích železničních staveb a vozidel. V rámci vydané koncese se provozovatel železniční dopravy zavázal, že bude plnit i statistickou činnost a zasílat ministerstvu požadovaná data o provozu. Tehdejší doba byla zajímavá tím, že aby se potřebné informace dostaly mezi státní správu, tak ústřední úřady stejně jako velké soukromé firmy vydávaly zprávy o své činnosti či výroční zprávy. Mezi nimi byly i různé statistické přehledy.

Tuto činnost v případě kolejové dopravy po roce 1918 převzalo i nově zřízené Ministerstvo železnic Československé republiky. To kromě zprávy o své činnosti vydávalo i tiskovinu „Statistika Československých drah za rok...“. Protože zde byla použita tisková struktura jako v období před rokem 1918, stačilo nalistovat kapitolu „Lanové dráhy“ a oficiální informace pro první roky nové republiky byly na světě.

Víme tak, že za rok 1919 byla lanovka na Petřín v provozu 183 dnů a odvezla celkem 144 197 osob. Z uvedených statistických dat lze zjistit i informaci, že za jízdné bylo vybráno 27 536 Kč a provozní náklady lanovky měly být 19 209 Kč, takže provozní zisk za daný rok dosáhl přes 8 tisíc korun.

Protože statistiky uvádí i data o počtech zaměstnanců a mzdách, víme, že necelá třetina provozních nákladů byly právě mzdy. Na lanovce za uvedený rok zajišťovalo provoz sedm osob. Tato statistika sice neudává přesné funkce nebo činnost, ale dva zaměstnanci byli vedeni ve funkci úředníka a jako zřízení slouží jak jeden muž, tak i čtyři ženy.

V následujícím roce (1920) se bylo možné na Petřín lanovkou také svěřt většinu roku, a to přesně 203 dnů. Za tu dobu odvezla celkem 136 325 osob. Velký rozdíl ale nastal ve finančních výsledcích. Evidentně bylo zvýšeno jízdné, protože při zhruba podobném počtu



DVOJICE JÍZDENEK PRVNÍ PETŘÍNSKÉ LANOVKY

odvezených osob byl příjem vyšší o 10 tisíc (37 772 Kč). Ale horentně se zvýšily náklady, které byly skoro 2,5krát vyšší (48 509 Kč) než předcházející rok. Takže i přes finanční rezervu byl provoz lanovky ve ztrátě.

Zvýšení jízdného pravděpodobně souviselo s poválečnou drahotou, která donutila i provozovatele lanovky zvýšit mzdy u úředníků skoro o 80 % a u zaměstnankyň skoro o 95 %. Přesto musel být propuštěn jeden zřízenec. V tomto roce byly nakonec mzdové náklady jen 25 % z celkových výdajů. Evidentně narostly náklady na vodu, sloužící k zatížení provozu zdejší lanovky pomocí vodní převahy, o které nás informuje již existující literatura. Tento náklad velmi pravděpodobně stál za ukončením provozu, protože statistické údaje za rok 1921 konstatují, že lanovka nebyla v provozu.

Statistická data provozu

Při mé návštěvě Knihovny Českých drah jsem si nechal předložit i statistiky vídeňského ministerstva železnic. Je potřeba konstatovat, že tiskové výstupy zpráv o činnosti i statistiky vycházely s časovým odstupem. Takže někdy v druhé polovině roku 1914 vyšla ta za rok 1913.

Z důvodu začátku 1. světové války byla další statistická data sice zcela určitě sbírána, ale už nebyl čas je vydat tiskem. Takže poslední dostupný výtisk uvádí data za rok 1913. Naopak ve zdejší knihovně nejsou k dispozici starší výtisky než ty s daty za rok 1903. Za těmi ještě staršími by se musel člověk pravděpodobně rozjet do některé z knihoven ve Vídni. Proto alespoň shrneme statistická data za roky 1903–1913 a 1919–1920:

	Provozních dnů	Počet jízdy za rok	Přepraveno osob v obou směrech	Příjmy z jízdného	Výdaje za provoz
1921	Nebyla v provozu				
1920	203	16906	136325	37772 Kč	48509 Kč
1919	183	16420	144197	27536 Kč	19209 Kč
1913	263	9545	75263	11872 K	9249 K
1912	262	9928	82723	13160 K	10619 K
1911	251	11395	88077	13707 K	9620 K
1910	250	10030	77376	11633 K	9122 K
1909	240	10034	76826	11355 K	9249 K
1908	246	11233	114382	12483 K	8180 K
1907	239	10973	101459	14502 K	8112 K
1906	239	9957	84289	12483 K	8180 K
1905	238	9026	75832	11453 K	8181 K
1904	239	9981	84563	12926 K	8304 K
1903	246	9470	82463	12154 K	8699 K

Pro starší období pak ale můžeme použít další zajímavou tiskovinu. I tu lze najít ve fondu Knihovny Českých drah. Pražský magistrát totiž vydával tiskem vlastní statistiky s názvem „Statistická knížka královského hlavního města Prahy a spojených obcí s městskou statistickou komisí obcí Karlína, Smíchova, Král. Vinohradů a Žižkova“. V ní se nachází také kapitola o dopravě, kde od roku 1891 jsou uveřejňována i data o provozu petřínské lanovky. Je ale potřeba konstatovat, že podklady pro tuto statistiku se evidentně postupně vyvíjely, a tak je trochu problém kontinuálně navázat na mladší období. S uvedenou tiskovinou byl jistě obeznámen i Pavel Fojtík, protože některé komentáře a texty, které jsou zde uvedeny, se objevují v jeho knize z roku 2001.

Abych se zbytečně neopakoval, vybral jsem jen základní data pro období 1891 až 1902 tak, aby šlo navázat na tabulku s novějšími daty. Ale pro srovnání jsem vypsals i data za roky 1912 a 1913 proto, aby si čtenář mohl popřemýšlet o tom, že není „statistika jako statistika“.

Přepis provozních dat:

	Provozních dnů	Počet jízd za rok	Přepraveno osob v obou směrech	Přepraveno osob nahoru/dolu	Příjmy z jízdného
1913	?	9 545	75 263	54 689/20 574	12 500 K
1912	?	10 128	82 723	59 633/23 090	13 159 K
1902	?	9 356	79 461	52 928/26 533	11 571 K
1901	?	9 204	103 000	64 471/35 529	14 864 K
1900	?	8 138	81 008	52 865/28 143	11 578 K
1899	?	8 154	77 559	47 759/29 600	5 367 K
1898	27. 2.–1. 11.	8 557	84 478	50 895/33 583	5 097 K
1897	28. 2.–1. 11.	7 915	80 184	?	6 500 K
1896	?	?	85 851	?	5 702 K
1895	?	?	11 5481	?	8 791 K
1894	?	?	88 846	?	6 510 K
1893	365	?	124 298	?	9 252 K
1892	365	?	130 366	?	9 952 K
1891	160	5 468	141 755	?	?

K provozu za rok 1919 se dochoval ještě další dokument. Ten se nachází v pražském Národním archivu na Chodovci, kde je uložen archivní fond „Ministerstvo železnic Praha 1918–1945“. Mezi zachovanými dokumenty lze najít i korespondenci od provozovatele lanovky „Družstva rozhledny na Petříně v Praze, zapsané společenstvo s omezeným ručením“ a ministerstvem. Není zde sice původní dopis

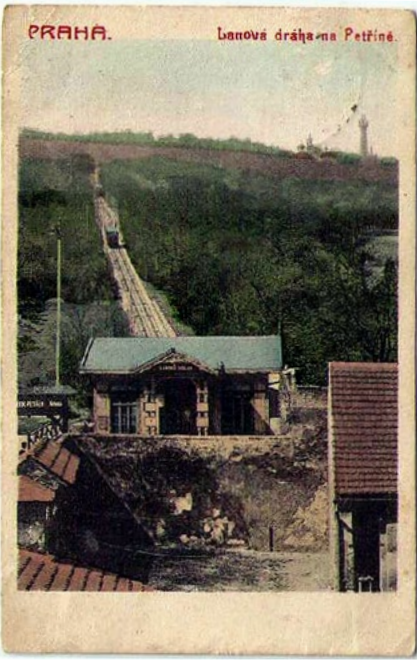
zaslaný z ministerstva 22. 9. 1919, ale podle odpovědi ze 17. 3. 1920 lze odhadnout, o co šlo.

Ministerstvo železnic velmi pravděpodobně upozornilo, že převzalo všechny kompetence předešlého vídeňského úřadu a hlavně oznámilo, že nebude zřízen úřad Generální inspekce železnic, který budou nahrazovat některé vnitřní odbory (departменты) ministerstva. Také upozornilo na pokračování v zasílání hlášení provozních evidencí a statistik. Informaci o potřebě plnění statistické povinnosti ministerstvo zopakovalo svým výnosem z 9. 1. 1920.

Uvedeného 17. 3. 1920 tak bylo odesláno statistické hlášení o provozu petřínské lanovky za rok 1919.

Oproti datům z tiskem vydané statistiky se zde čtenář může dozvědět podrobnější informace. Jako například to, že vozba byla zahájena 30. 3. 1919 a ukončena 28. 9. 1919. Ostatní data o počtu přepravených osob či

vybraných peněz jsou buď stejná nebo obdobná. Drobná difference ve výši dvou korun je v hodnotě za příjem, což může být i tiskářský šotek. Uvedený dopis pro ministerstvo železnic dokonce upozorňuje, že zahájení provozu v daném roce proběhne od 21. 3. 1920. Následně zástupce lanové dráhy 15. 6. 1920 odeslal ministerstvu data za první tři měsíce provozu, a to od 21. 3. do 31. 5. 1920.



DOLNÍ STANICE LANOVÉ DRÁHY NA HISTORICKÉ POHLEDNICI

Zajímavostí zasláné tabulky s daty za rok 1919 jsou srovnávací data za předchozí rok, tedy rok 1918. I v tomto roce byl zahájen provoz lanové dráhy již během března a ukončen v září 1918. Finanční příjem za rok 1918 byl 23 211 rakouských korun. Tento údaj nám potvrzuje, že provoz probíhal i během 1. světové války.

Provoz během 1. světové války

Další dokumenty o provozu během 1. světové války má hořko-sladký nádech. Dne 3. 5. 1920 zaslalo pražské Policejní ředitelství na ministerstvo železnic přípis, kde konstatuje: „Dle důvěrného sdělení vyskytují se při provozu lanové dráhy na Petříně různé nepořádky, jako jest zejména přepřahování vozů a čištění trati mezi dopravou. Provozní personál tvoří nedospělá děvčata, tak že snadno by dojíti mohlo při tomto stavu k neštěstí...“.

Sdělení dále navrhuje vyslat na lanovou dráhu komisi k prošetření stavu. Kontrola z ministerstva železnic na lanovou dráhu opravdu dorazila 21. 5. 1920 a byly nalezeny závady typu: chybějící nápisy o dovoleném počtu osob ve voze či o zákazu kouření ve voze. Správce provozu pan Moučka byl upozorněn, že se bude muset přezkoušet tažné lano. Tyto zkoušky proběhly 24. a 25. 6. 1920. Z protokolu se můžeme dozvědět, že stávající lano bylo dodáno koncem roku 1916 firmou St. Egydyer Eisen- und Stahlindustrie Gesellschaft Wien. V rámci těchto zkoušek

byly vytknuty další závady, a především vyžádány provozní dokumenty.

Proběhlo prošetření také personálních záležitostí a při nich padlo důležité datum – 19. března 1916. To byl zahájen provoz v roce 1916 a od této chvíle začaly v jízdní službě na lanové dráze pracovat jen ženy. Důvodem samozřejmě byl nedostatek mužů, kteří museli narukovat do války.

Správce lanové dráhy se od 6. 7. 1917 stal Ing. Jaroslav Moučka, který nahradil stavebního radu Hátka, který v březnu 1917 z funkce odstoupil. Ing. Moučka (nar. 4. 10. 1879) byl ale především majitelem továrny na výtahy a autorizovaným inženýrem pro stavbu

strojů a elektrotechniku, který byl zván i jako soudní znalec.

V odpovědi pro ministerstvo, jemuž bylo 27. 9. 1920 oznámeno, že všechny závady z červnové kontroly jsou odstraněny, je přiložen i seznam zaměstnanců lanové dráhy. Lanová dráha v dané chvíli kromě uvedeného správce dávala obživu dalším sedmi osobám. Šlo o čtyři ženy u jízdy, o dvě ženy jako pokladní a jediného muže, který obstarával dozor trati. Přiložen byl i pracovní turnus pro všechny zaměstnance, tedy i ty, kteří zajišťovali provoz pokladny rozhledny a obsluhu výťahu rozhledny.

SNÍMEK Z VÝSTAVBY TRATĚ LANOVÉ DRÁHY



Pro nás je důležitá informace, že u jízdy byly vždy jen dvě zaměstnankyně, a byť začátkem roku 1919 byla zavedena osmihodinová pracovní směna, jejich nástup do práce byl v 7:30 a v 19:30 služba končila. Dvojice se střídala obden, od pondělí do neděle. Pokladna lanovky bývala obsazena, ale jen v neděli. Prodej v ní zajišťovala Božena Kušťová, která jinak v pondělí, úterý (7:30–11:30 a 15.15–19:30) a v sobotu (15.15–19:30) vykonávala další kancelářskou práci a agendu. Ve středu měla volno a ve čtvrtek od 8 do 20 byla v pokladně rozhledny a zde strávila i páteční a sobotní dopoledne od 8 do 12 hodin.

Pro jízdu dolů byly velmi pravděpodobně prodávány jízdenky ve společné pokladně u rozhledny. Pro jízdu nahoru či zpáteční přímo ve voze při nástupu, kromě zmíněné neděle, kdy lanovka musela zvládat největší frekvenci. Václav Kacovský jako dozorce trati měl od 7:30 do 19:30 své zázemí v horní stanici lanové dráhy.

Zajímavým zdrojem informací k provozu je samozřejmě dobový periodický tisk, což zcela jistě využil i zmiňovaný Pavel Fojtík a je to v jeho textech znát. O denní tisk se zcela jistě opíral i autor článku z loňského letního dvojčísla DP kontaktu. Dnešní elektronická doba tomuto hledání přejí, protože některé knihovny periodický tisk digitalizují a následně lze v něm pátrat i díky fulltextovému vyhledávání.

Podobně je na tom i Rakouská národní knihovna. Zde lze dnes nalézt několik digitalizovaných německy psících pražských listů (např. Prager Abenblatt, Prager Tagblatt). A pokud do vyhledávače zadáte to správné klíčové slovo, objeví se zajímavé informace, především z prvních dvou let provozu. Pak už se provoz lanovky stal všední záležitostí. Toto klíčové slovo je třeba Lauenziberg, což bylo německé označení vrchu Petřín a odkazovalo na původní označení jako „vrch Sv. Vavřince“ podle tam stojícího kostela.

Pro lanovku na Letnou si případný zájemci o pražskou dopravní historii potřebná statistická data z let 1891 až 1913 takto dokážou dohledat také. A pro období, kdy letenská lanovka patřila Elektrickým podnikům hl. m. Prahy, se data jistě dají najít i ve výročních zprávách uložených v podnikovém archivu pražského Dopravního podniku. ■



OČKOVÁNÍ JAKO NÁSTROJ PREVENCE A OCHRANY ZDRAVÍ ZAMĚSTNANCŮ

OČKOVÁNÍ JE OSVĚDČENÝ ZPŮSOB, JAK POSÍLIT OBRANYSCHOPNOST ORGANISMU VŮČI VYBRANÝM INFEKČNÍM ONEMOCNĚNÍM. PRINCIP JE JEDNODUCHÝ: IMUNITNÍ SYSTÉM SE „SEZNÁMÍ“ S PŮVODCEM ONEMOCNĚNÍ (NEBO JEHO ČÁSTÍ) TAK, ABY PŘI SKUTEČNÉM KONTAKTU DOKÁZAL REAGOVAT RYCHLEJI A ÚČINNĚJI. PŘINÁŠÍME PŘEHLED TYPŮ OČKOVÁNÍ, ROLI ZDRAVOTNÍCH POJIŠŤOVEN I PRAKTICKÉ INFORMACE K OČKOVÁNÍ PROTI CHŘIPCE V DPP V ROCE 2026.

Bezpečnost a přínosy očkování

- Ochrana jednotlivce: očkování může snížit pravděpodobnost onemocnění nebo zmírnit jeho průběh.
- Ochrana okolí: nižší riziko přenosu infekce na kolegy, rodinu či zranitelné osoby.
- Stabilita provozu: v sezónních obdobích (např. chřipka) může očkování pomoci omezit výpadky a kumulaci absencí.

O vhodnosti očkování pro konkrétního člověka vždy rozhoduje zdravotní stav a doporučení lékaře.

Druhy očkování

Základní členění očkování vychází z jeho účelu a způsobu aplikace:

1. Povinné očkování

Je dáno legislativou a vztahuje se především na dětskou populaci. Cílem je zamezit šíření závažných infekčních onemocnění (např. spalničky, tetanus, záškrt).

2. Doporučené očkování

Není povinné, ale je odborně doporučeno s ohledem na ochranu zdraví jednotlivce i společnosti. Patří sem například očkování proti chřipce, klíšťové encefalitidě, HPV, meningokokovým nebo pneumokokovým infekcím.

3. Speciální očkování

Je určeno pro určité skupiny osob – například zaměstnance vykonávající rizikové profese – hasiči či zdravotnický personál nebo osoby cestující do rizikových oblastí.

4. Mimořádné očkování

Zavádí se při epidemiích nebo zvýšeném riziku šíření konkrétního onemocnění.

Role zdravotních pojišťoven

Zdravotní pojišťovny se v oblasti očkování zapojují zejména těmito způsoby:

- Plná úhrada vybraných očkování u definovaných (typicky rizikových) skupin
- Příspěvky na dobrovolná očkování v rámci preventivních programů
- Podpora prevence a edukace pojištěnců

U očkování proti chřipce platí, že vybrané skupiny pojištěnců mohou mít vakcínu hrazenou ze zdravotního pojištění (viz níže v části k DPP 2026).

Ekonomický a preventivní význam očkování

Z dlouhodobého hlediska představuje očkování nejen zdravotní, ale i ekonomický přínos. Sníží náklady na léčbu komplikací, omezuje pracovní neschopnost a přispívá k udržení produktivity práce. Proto je stále častěji podporováno jak veřejným sektorem, tak zaměstnavateli.



Očkování proti chřipce v DPP v roce 2026

Zaměstnavatel v roce 2026 zprostředkuje zaměstnancům možnost očkování proti chřipce vakcínou Vaxigrip. Vakcína bude zaměstnancům nabízena za nákupní cenu (orientačně cca 350 Kč), přičemž samotná aplikace bude zajištěna lékaři oddělení NZZ a psychologie bezplatně.

Zaměstnanci, kteří projeví zájem, podají závaznou žádost o zajištění vakcíny a současně uvedou pracoviště, kde bude očkování provedeno. Po dodání vakcín bude umožněno objednání na konkrétní termín aplikace. Cena vakcíny bude následně zaměstnanci sražena ze mzdy. V případě dotazů se neváhejte obrátit na odd. NZZ a psychologie (tel. 296 122 251).

Tato nabídka se nevztahuje na zaměstnance, kterým je očkování plně hrazeno ze zdravotního pojištění – zejména se jedná o osoby starší 65 let a pacienty se závažnými chronickými onemocněními.

Nejčastější otázky ohledně očkování

1. Co je očkování a jak funguje?

Očkování je preventivní metoda, při které se do organismu podá látka, která připraví imunitní systém na kontakt s konkrétním původcem onemocnění. Tělo si tak vytvoří obranu a v případě nákazy reaguje rychleji a účinněji.

2. Je očkování bezpečné?

Ano, očkování patří mezi dlouhodobě prověřené a bezpečné zdravotnické postupy. Všechny vakcíny podléhají přísnému testování a průběžné kontrole.

3. Může mít očkování vedlejší účinky?

Po očkování se mohou objevit mírné a krátkodobé reakce, např. bolest v místě vpichu, únava nebo zvýšená teplota. Závažné reakce jsou velmi vzácné.

4. Jak dlouho trvá ochrana po očkování?

Délka ochrany závisí na konkrétní vakcíně – někdy je dlouhodobá, jindy je potřeba pravidelné přeočkování (např. u chřipky každoročně).

5. Musím být při očkování zdravý/á?

Ano, očkování se zpravidla provádí v době, kdy je člověk bez akutního onemocnění. Při nejasnostech je vhodné konzultovat zdravotní stav s lékařem.

6. Pro koho je očkování určeno?

Očkování je vhodné pro děti i dospělé. Některá očkování jsou povinná, jiná doporučena nebo určena pro specifické skupiny (například rizikové profese či osoby s chronickým onemocněním).

7. Hradí očkování zdravotní pojišťovna?

Záleží na typu očkování. Vybraná očkování jsou hrazena plně (například pro rizikové skupiny), jiná jsou částečně hrazena, nebo si je hradí pacient sám. Pojišťovny často poskytují i příspěvky v rámci preventivních programů.

8. Můžu jít po očkování do práce?

Ve většině případů ano. Doporučuje se vyhnout se v daný den zvýšené fyzické zátěži a sledovat případné reakce organismu.

9. Chrání očkování stoprocentně před onemocněním?

Žádné očkování neposkytuje stoprocentní ochranu, ale výrazně snižuje riziko nákazy a zejména závažného průběhu onemocnění.

10. Proč se očkovat, když jsem zdravý/á?

Očkování není určeno jen pro nemocné – chrání i zdravé osoby před budoucím rizikem a zároveň pomáhá omezit šíření infekcí v populaci.

11. Co mám dělat, když mám strach z jehel?

Strach z jehel je poměrně běžný a zdravotnický personál s ním má zkušenosti. Doporučuje se na svůj strach předem upozornit – lékař nebo sestra mohou postup přizpůsobit (např. očkování provést vleže, odvést pozornost během aplikace apod.). Pomoci může také hluboké a klidné dýchání nebo odvrácení pohledu při vpichu. Samotná aplikace je velmi rychlá a většina lidí ji hodnotí jako jen mírně nepříjemnou.

Očkování je praktický preventivní krok, který může chránit nejen jednotlivce, ale i jeho okolí. Využitím nabídky očkování proti chřipce v DPP přispíváte k ochraně svého zdraví i ke stabilnějšímu fungování pracovního provozu v období sezónních infekcí.

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

Poděkování za Noc kostelů – z dopisu Ladislavu Urbánkovi, předsedovi představenstva DPP

Vážený pane předsedo,

rád bych Vám vyjádřil upřímné poděkování za Vaši významnou podporu Noci kostelů. Velice si vážíme Vaší pomoci, kterou jste nám poskytli ve formě mediálního prostoru. Bez ochotných a otevřených partnerů by projekty takového rozsahu nebylo možné realizovat.

Ústředním motivem letošního ročníku byla „OdvaHa“ – vnitřní síla překonávat strach, hledat pravdu a s důvěrou se otevírat druhým. Návštěvníkům ukazujeme, že kostely po staletí zosobňují odvahu víry, umění i lidské sounáležitosti. Vaše podpora nám dodává potřebné zázemí a pomáhá symbolicky dodat odvahu i těm, kteří dosud s překročením prahu kostela váhají.

Noc kostelů boří bariéry. Vycházíme z úspěchů minulých let, kdy akce celorepublikově přilákala přes 460 000 návštěvníků do více než 1 850 kostelů. V samotné pražské arcidiecézi, kde se letos zapojilo na 390 míst, jsme naposledy zaznamenali 137 000 vstupů – od velkých katedrál až po zapomenuté venkovské kostelíky.

Přijměte, prosím, naše upřímné poděkování a přání všeho dobrého.

Mons. Zdenek Wasserbauer
pomocný biskup pražský, Arcibiskupství pražské



Foto: Jiří Čermák

Vzpomínka na dvaapadesátku

V roce 1961 nám bylo s bráchou 10 a 8 let a tatínek odešel čerstvě do důchodu. Byl hodnej, ale přísněj. Velice dbal na pořádek v našich věcech, na domácí úklid a také se zajímal až moc často o školní prospěch. Měli jsme ho rádi, a tak podle možností se snažili být když ne vzorní, tak alespoň snesitelní. Důchod brával každého osmého v měsíci. Bylo-li vše „v ažuru“, brával nás „do města“. Rádi jsme malovali, a tak součástí naší mise byl nákup omalovánek za 1,95 Kčs v TETĚ, jak říkal. Za sociku ale obchodní dům Vývoj v Jungmannově ulici. Nadšení z nákupu jsme prošli Františkánskou zahradou na Václavské náměstí, kde nás čekala další kratochvíle. Totiž cesta k domovu trolejbusem č. 52 do Jinonic k poště. Dále pěšky přes kopec Vidoule k nám na Cibulku. Na závěr je třeba zmínit boj o vyvýšené sedadlo s výhledem na řidiče. Na knížecí bylo střídání. Zlatý Tatrovky!

Josef Eichler

Společně za sportem

Jsmo parta kolegů z celého Dopravního podniku, která vznikla původně u vědomostních kvízů typu Kvizour. Naše přátelství se ale rychle přeneslo i ven – začali jsme se společně hýbat a podporovat dobrou věc. Od náročných tratí Urban Challenge přes Světlušku, Modrý běh, virtuální výzvy až po projekty jako behamespolu.cz, všude tam ukazujeme, že lidé z DPP mají tah na bránu. Sport nás učí týmové spolupráci a fair play, což dokazuje i naše motto „tvoje tempo je moje tempo“ – na trati i v provozu zkrátka držíme spolu. Nejsme ale jen v pohybu, trápíme i své mozkové závity a utužujeme přátelství i mimo pracovní směny.

Chceme inspirovat další kolegy napříč všemi vozovkami, depy a garážemi. Pojďme společně ukázat, že v našem podniku je obrovská síla a že pro dobrou věc i zdravý životní styl dokážeme táhnout za jeden provaz.

Přidejte se k nám a vyběhněte s námi z každodenní rutiny. V případě zájmu se obraťte na e-mail: machal.hronek@gmail.com

Pavlaína Malinská,
řidička tramvaje z vozovny Motol

Michal Hronek,
řidič autobusu z garáže Řepy



Texty na této dvoustraně byly redakčně kráceny a jazykově upraveny.

Odešel Pavel Uhlík

Ve věku nedožitých 74 let opustil naše řady 26. června 2026 po dlouhé nemoci bývalý letitý vedoucí provozu Hloubětín Pavel Uhlík. Jako absolvent Střední průmyslové školy dopravní započal svou pouť v Dopravním podniku jako elektromechanik a později denní mistr ve vozovně Hloubětín, aby následně přijal výzvu z vozovny Pankrác na pozici vrchního mistra i zástupce vedoucího pro technickou činnost, kde působil do roku 1992. Poté vyslyšel opětovné volání hloubětínského vozovny, kde působil jako vedoucí provozovny až do odchodu do starobního důchodu v červnu 2018. V rozhovoru pro DP kontakt v roce 2017 řekl, že bez hloubětínských srdců by si působení ve vozovně nedovedl představit, protože mají neskutečné znalosti a svou práci vykonávají s láskou. Tyto přednosti zdobily i kariéru Pavla Uhlíka, kterou plně věnoval Dopravnímu podniku.

Čest jeho památce



Vzpomínka na Leoše Terešáka

V neděli 5. července 2026 jsme si připomněli 30 let od chvíle, kdy tragicky při autonehodě zemřel zaměstnanec Leoš Terešák. K DPP nastoupil v létě 1988 a pracoval jako elektromechanik u partáka Aleše Horáka v „oplocence“. V listopadu 1988 nastoupil do kurzu pro strojvedoucí, který absolvoval na jaře 1989 a těsně po svých 21. narozeninách složil zákonitou zkoušku. Na podzim 1995 si jako strojvedoucí rozšířil kvalifikaci a vykonával funkci letmo strojvedoucího instruktora na trase C.

Miloval auta, motorky, motory a vše, co se hýbe. Byl také milovníkem a velkým znalcem dechovky. Nikdy nezkazil žádnou legraci, každému se snažil nezištně pomáhat.

Kolegové, a nejen strojvedoucí, na něj stále s láskou vzpomínají a každoročně navštěvují nejen místo tragédie, kde je pomník z mrákotinského mramoru, ale i jeho hrob na hřbitově ve Valtínově, kde je pochován i s maminkou.

Kolegové strojvedoucí



90
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.

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Sbírka historických vozidel

/// Důležitým milníkem se stal rok 1966. V tomto roce začalo stahování vybraných vozidel z osobní dopravy, a pozvolna tak začala být vytvářena sbírka historických tramvajových vozidel. Jako první byl z provozu v roce 1966 stažen motorový vůz č. 444. Ve stejném roce byl z Olomouce získán vůz č. 275. Oba prošly opravou v Rustonce a později byly dále upravovány do vzhledu z konkrétních provozních období. Prvními vlečnými vozy v muzeji sbírce se staly ...*(dokončení v tajence)*, jenž byl využíván jako sklad orientací v garáži Pankrác (v roce 1966 byl přesunut k odstavné ploše autobusů u Jawy na Pankrác), a ...*(dokončení v tajence)*, který byl stažen z osobní dopravy. //

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději do **1. září 2026** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: KŘÍŽOVKA; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá **kuchyňské prkénko** a druhý získá **padelovou raketu**.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 6/2026 zněla: Karose, Vysoké Mýto. Elektronický terč získává **Vladimír Číhal** a mlhovací hadici **Karel Jakubů**. 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:

Kuchyňské prkénko Zassenhaus

Prkénko z tvrdého akáciového dřeva se stane pomocníkem při přípravě pokrmů. Po obvodu vede praktická drážka, která zachytí šťávu z masa nebo zeleniny. Pro snadnější manipulaci a přenášení je prkénko vybaveno zapuštěnými úchyty po stranách. Jeho provedení o tloušťce 4 cm se hodí na každodenní používání (rozměry 45 × 25 × 4 cm).



Padelová raketa Head

Raketa Head Evo Speed 2025 je ideální pro začínající hráče. Poskytuje sílu, pohodlí i snadnou ovladatelnost. Vyniká nízkou hmotností a nižším vyvážením, což napomáhá k učení se techniky. K tomu přispívá také hlava rakety ve tvaru slzy. Nabízí velký sweetspot a sklolaminátový úderový povrch, který zajistí měkčí pocit.

Připravil: Milan Slezák

PENÍZE MAJÍ LEŽET V BANCE, NE V POSTELI



Prázdninové období je jako stvořené pro návštěvu nějaké té letní scény. Jednou z možností může být kupříkladu **Letní scéna Divadla Kalich pod Žižkovskou věží**. Ta má připraveno kromě osvědčených bodů programu i několik letních premiér. Tituly jsou sice známé z provedení v divadle, ale venkovní scéna jim jistě přidá specifickou atmosféru. Na výběr je třeba hořká groteskní komedie o trojici dam, jejichž věk se blíží osmdesátce, a jejich sluhovi, kterému zase pomalu dochází trpělivost, nazvaná **Ryba ve čtyřech**. V jednotlivých rolích uvidíte Janu Švandovou, Zuzanu Bydžovskou, Veroniku Freimanovou a Zdeňka Maryšku. Další venkovní premiéra čeká třeba na francouzskou komedii **Drazí rodiče**, která byla před lety (v roce 2022) nominována v zemi svého vzniku na ocenění v kategorii Nejlepší francouzská komedie, i další tituly. Více informací na www.divadlokalich.cz/hvezdne-letu/program

VIETNAM TRADIČNĚ I MODERNĚ

Výstavu přibližující tradiční vietnamskou kulturu, historii země i aktuální moderní Vietnam nabízí pod názvem **Vietnam blízky a vzdálený** Náprstkovské muzeum asijských, afrických a amerických kultur. Návštěvníky seznamuje jak s historií a kulturou této asijské země, kontrastem mezi tradičním a moderním Vietnamem, tak připomene střídání dynastií, období kolonizace, boj o nezávislost i slo-



žitě 20. století včetně dlouhotrvajícího konfliktu. Zaměřuje se ale i na česko-vietnamské vztahy a soužití včetně části věnované vietnamské menšině dlouhodobě žijící v České republice. Výstava je přístupná až do 3. ledna příštího roku.

DŽUS NOCI

Z koncertních venkovních scén se můžeme tentokrát zaměřit například na **Areál 7**, tedy víceúčelový venkovní prostor mezi Výstavištěm a Nádražím Holešovice. V rámci koncertů pod hlavičkou **Prague Open Air** tu vystoupí, podíváme-li se na finálové hudební akce celé letošní série, nejenom představitelé domácí scény (**David Koller** 19. srpna, **Vypsaná fixa** 20. srpna, **Mig 21** 25. srpna nebo **Pražský výběr** 3. září), ale i 22. srpna legendární anglické synthpopové duo **Orchestral Manoeuvres in the Dark**, tedy OMD, i s předkapelou, kterou bude skupina **Ocean**.

Více informací na www.pragueopenair.cz



	PŘE-STÁVKA	VODNÝ VYLUH	SPZ JIHLAVY	ZKRATKA EVROP-SKE UNIE	ŘÍMSKÝCH 2055		KŘIVÝ	INIC. HERCE SOBOTY	NÁZEV HLÁSKY	JED-NOTKA DELKY		KOPIE	PROUD (BAS-NICKY)	TISKNOU (V NOVI-NÁCH)	OBEČ U CHVA-LETIC	DOMÁCKY OLGA
PONĚTÍ							KAL					Z TOHO DŮVODU				
OPOVR-ZENÍ							FR. ŘEKA ARABSKÝ DRNKACÍ NÁSTROJ					NOCLEH NA KOLECH VRCHOLEK HORY				
MEGA-VOLT			PRVEK ZNAČKY O		SPZ LITOMĚ-RIC			SPZ BANGLA-DEŽE	SEDETI NA TRUNĚ	USEŇ Z HOVEZINY						
LESKLÝ NÁTĚR				1. DÍL TAJENKY ŘÍMSKÝCH 2495										ANGL. SYN		
POLO-OSTROV ČERNÉHO MOŘE					ČESKÝ HEREC ZN. SELENIA				INIC. HERECKÝ LORENOVE REČNIK				ZABI OTO-SLOVCE PĚSTITEL-STVÍ			
	ZÁTĚŽ ORGA-NISMU	KRÁTKÁ ZPRÁVA NA MOBILU PATRČIČIVÉ				POPLETL	ZVÍŘECI KONČE-TINA	SLEPIČI SLABIKA HRDINA		OZVĚNA		PATRNÝ			OŠKUBAT	ZNAČKA FOTOGRA-FICKÉHO OBJEKTIVU
POSLEDNÍ DEN V ROCE									NAFTO-VOD SIDLO V MALAWI							
VLNĚNÁ LÁTKA					2. DÍL TAJENKY NĚMECKÉ ŽENSKÉ JMÉNO								KAZY RUSKY TEN			
DOMÁCKY CEDRIK				NAHROMA-DIT SETŘENÍM HISTORICKÁ KAROSA									OSTEN SOLMI-ZAČNÍ SLABIKA			
NÁZEV HLÁSKY			STEĤ					BAHENNÍ ROSTLINA							INICIÁLY TENISTY AGASSIHO	
NĚM. TAK				CÍLOVÁ ČARA				ZKYPRŮTI RYČEM OKOLO							SPZ TREBIČ	

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 **1. září 2026** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno i s diakritikou). Dva vylosovaní výherci získají publikaci z redakční knihovničky.

Odpověď na otázku kvízu z DP kontaktu č. 6 zněla: **Bezpečný přístav u Lužnice**. Z autorů správných odpovědí byla vylosována Marie Marxtová, která získává knížku Deník tramvajačky, a Karel Jakubů, na kterého čeká publikace Život mezi pražskými trolejbusy.

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



FOTO KVÍZ



90

let prvních
pražských trolejbusů
1936–2026



TROLEJBUS SLAVÍ, PRAHA SE BAVÍ

Na drátě od roku 1936, nabito historií, poháněno budoucností.

5.–6. září

Jízdy historických trolejbusů
po pražských trolejbusových tratích.



www.dpp.cz/trolejbus90



Dopravní podnik
hlavního města Prahy

90

let prvních
pražských trolejbusů
1936–2026

PRAŽSKÉ TROLEJBUSOVÉ ZNOVUZROZENÍ





KDYŽ PRAHA NA LINCE K ZAČALA V SRPNU 1936 PSÁT PRVNÍ KAPITOLY PROVOZU TROLEJBUSŮ, BYLA PRVNÍM MĚSTEM, KTERÉ TÍMTO MODERNÍM ZPŮSOBEM ZAHÁJIL I DNES NÁM ZNÁMÝ PROVOZ. JAK Z HISTORIE VÍME, DRUHÁ SVĚTOVÁ VÁLKA NEJEN S TROLEJBUSOVÝM PROVOZEM SILNĚ ZAMÁVALA. PO JEJÍM KONCI BYL NA PŘELOMU 40. A 50. LET VĚNOVÁN TROLEJBUSŮM ZNAČNÝ VÝZNAM, A BYLA TAK VYBUDOVÁNA ZNAČNÁ ČÁST TROLEJBUSOVÉ SÍTĚ.

V POLOVINĚ 60. LET SE VŠAK POHLED NA TROLEJBUSOVÝ PROVOZ ZMĚNIL, PŘEDEVŠÍM S OHLEDEM NA PŘEORIENTOVÁNÍ SE NA LEVNOU SOVĚTSKOU ROPU. TÍMTO KROKEM ZAČALO POSTUPNÉ UTLUMOVÁNÍ PROVOZU, A TO AŽ DO 15. ŘÍJNA 1972, KDY VYJELY DO PRAŽSKÝCH ULIC POSLEDNÍ VOZY, A PO PŮLNOCI NA 16. ŘÍJNA TAK BYL PROVOZ DEFINITIVNĚ UKONČEN.

V 80. A 90. LETECH SICE PROBÍHALY ÚVAHY NAD OBNOVENÍM PROVOZU, ALE REÁLNY VÝSLEDEK SE NEDOSTAVIL. VŠE SE ZAČALO MĚNIT V ROCE 2011 SE ZAHÁJENÍM ZKUŠEBNÍHO PROVOZU BATERIOVÝCH ELEKTROBUSŮ RŮZNÝCH KONCEPCÍ A SYSTÉMŮ V PRAŽSKÝCH PODMÍNKÁCH. DEFINITIVNÍ NÁVRAT PŘIŠEL SYMBOLICKY 15. ŘÍJNA 2017, KDY BYL ZAHÁJEN PILOTNÍ PROVOZ DYNAMICKÉHO NABÍJENÍ V PROSECKÉ ULICI.

OD ROKU 2024, KDY DOŠLO K ZAHÁJENÍ PROVOZU NA DVOJICI NOVÝCH TROLEJBUSOVÝCH TRATÍ, SE TAK PÍŠÍ MODERNÍ KAPITOLY TROLEJBUSOVÉHO PROVOZU V PRAZE. V SOBOTU 5. A V NEDĚLI 6. ZÁŘÍ 2026 PROBĚHNOU OSLAVY 90 LET, A JE TAK NEJVYŠŠÍ ČAS SI PŘIPOMENOUT DŮLEŽITÉ MILNÍKY PRAŽSKÉHO TROLEJBUSOVÉHO PROVOZU.

HISTORICKÉ OBDOBÍ:



PRVNÍ ŘIDIČI A TŘI PROTOTYPY PRAŽSKÝCH TROLEJBUSŮ (ŠKODA 1TR, TATRA T86 A PRAGA TOT) U SV. MATĚJE 22. ČERVNA 1936

a bylo ujetu 63 899 vozkm. V předstihu před touto tratí byla na území Prahy již v dubnu 1936 zprovozněna zkušební trolejbusová trať ve vysočanské Kolbence (ČKD), kde probíhaly první zkoušky jednoho z prototypů nových trolejbusů.

1939

Dne 26. března byla v Praze po mnoha letech příprav zahájena jízda vpravo, existující trolejbusy bylo nutné v ústředních dílnách rekonstruovat pro pravostranný provoz. V období německé okupace a druhé světové války v letech 1939 až 1945 se opět vrátily ženy do role průvodčích, tentokrát již trvale. V provozu bylo charakteristické přetěžování a omezená údržba vozidel a kritický nedostatek speciálních materiálů, barevných kovů či gumy.

Dne 1. října 1939 byla zprovozněna druhá trolejbusová trať Smíchov – Santoška – Walterova továrna, obsluhovaná linkou W. Trať měla být původně vedena až do Žitné ulice ve středu města, ale nakonec byla realizována jen zkrácená verze od Anděla a k prodloužení do Žitné a na Václavské náměstí došlo až v roce 1947 (v roce 1948 došlo na druhém konci tratě k prodloužení do Jinonic). Současně s vybudováním tratě k Walterově továrně byla pro trolejbusy adaptována a napojena na novou trať bývalá tramvajová vozovna

Elektrické dráhy

a trolejbusy hlavn. města Prahy

Jízdní řád pro neděle a svátky.

Stanic: Sv. Matěj
Směr: na Bořislavku

Stan.: U Bořislavky
Směr: Voz. Střešovice

hodina	minuta
7	22 37 55
8	15 33 52
9	11 31 51
10	11 31 51
11	11 31 51
12	11 31 51
13	08 28 42
14	00 17 34 51
15	08 25 42 59
16	16 33 50
17	07 24 41 58
18	15 32 49
19	06 24 41 59
20	23 39
21	01 21 39 59
22	20 38 52

hodina	minuta
7	29 44
8	02 22 40 59
9	18 38 58
10	18 38 58
11	18 38 58
12	18 38 58
13	16 33 50
14	07 24 41 58
15	15 32 49
16	06 23 40 57
17	14 31 48
18	05 22 39 56
19	13 31 48
20	08 27 46
21	06 28 46
22	06 27 45 59

První a poslední vozy elektr. dráhy

odjíždí do Prahy ze stanic

U Bořislavky Voz. Střešovice
trať č. trať č.

11	23	20	22
40s	50s	40s	50s
00s	22s	00s	22s

Trolejbusová trať K

Pro výpočet doby odjezdu z ostatních stanic
uvádíme dobu jízdy mezi jednotlivými stanicemi
v minutách:

Úsek: Sv. Matěj - U Bořislavky

↑	Sv. Matěj	7
1	Na Šafránce	6
3	Na Dyrance	4
5	Na Hanešpale	2
7	U Bořislavky	7

Úsek: U Bořislavky - voz. Střešovice

↑	U Bořislavky	6
1	Staroděvická ul.	5
3	Pod Výchlikou	2
4	Ořechovka	3
5	Kukrovarnická lab.	1
0	Voz. Střešovice	7

Trolejbusová trať K

Stan.: voz. Střešovice
Směr: na Bořislavku

Stan.: U Bořislavky
Směr: ke Sv. Matěji

hodina	minuta
7	06 20 37 55
8	14 34 52
9	11 30 50
10	09 29 49
11	09 29 49
12	09 29 49
13	08 25 42 59
14	26 33 50
15	07 24 41 58
16	15 32 49
17	06 23 40 57
18	14 31 48
19	05 23 42
20	01 20 41
21	01 22 41
22	00 20 39

hodina	minuta
7	12 28 41
8	01 20 40
9	00 20 40
10	09 29 49
11	09 29 49
12	09 29 49
13	08 25 42 59
14	09 25 42 59
15	16 33 50
16	07 24 41 58
17	15 32 49
18	06 23 40 57
19	14 31 48
20	16 33 50
21	11 30 50
22	11 31 45

První a poslední vozy elektr. dráhy

přijíždí z Prahy do stanic

U Bořislavky Voz. Střešovice
trať č. trať č.

11	23	20	22
40s	50s	40s	50s
00s	22s	00s	22s

JÍZDNÍ ŘÁDY, JÍZDNÍ DOBY A PŘÍPOJE NOVÉ TROLEJBUSOVÉ LINKY K V ROCE 1936

1936

Dne 28. srpna byl zahájen provoz na první experimentální trolejbusové trati Střešovice – Svatý Matěj, obsluhované linkou K. Na této první moderní trolejbusové trati v Československu se ověřovaly nejen dopravně-technické charakteristiky nového dopravního prostředku a jeho vhodnost pro pražské podmínky, ale i tři prototypy trolejbusů tuzemské výroby (Škoda 1Tr, Tatra T86 a Praga TOT) či nové armatury trolejového vedení.

Součástí tratě byla i manipulační spojka do vozovny Střešovice, která se po adaptacích v první hale stala první trolejbusovou vozovnou v Praze a paralelně i nadále sloužila tramvajím. V prvním roce provozu přepravila trolejbusová linka K téměř 700 000 cestujících



TROLEJBUS PRAGA TOT V KONEČNÉ STANICI U WALTEROVY TOVÁRNY V JINONICÍCH

Smíchov z roku 1915, která sloužila trolejbusům v letech 1939–1972.

Vozový park trolejbusové dopravy od tohoto roku tvořilo celkem 23 trolejbusů typů Škoda 1Tr a 2Tr, Praga TOT a Tatra T86 vyrobených v letech 1936 až 1939. Nejdéle z těchto nejstarších trolejbusů sloužily vozy Praga TOT, které byly vyřazeny až v roce 1960. Jejich prototyp č. 303 je součástí sbírek Muzea MHD ve vozovně Střešovice.

1945

Pod vedením Ing. Vojtěcha Thoře vznikl konceptní Návrh trolejbusové sítě, který navrhuje vybudování sítě trolejbusové dopravy v Praze za účelem rychlého odlehčení sítě tramvají do doby výstavby podzemní dráhy. V konečném stavu měla mít Praha přibližně 95 km sítě se 17 linkami, 250 vozidly a čtyřmi vozovkami. Tento dokument se stal prvním poválečným strategickým materiálem, na jehož základě se rozhodovalo o prvních krocích v poválečném rozvoji trolejbusů. Podzemní dráha se v této době nakonec nepostavila a nepostavila se ani velká část z návrhu trolejbusové sítě. Navrhované tratě se postupně měly přizpůsobit novým podmínkám.

1947

Od 14. prosince byly trolejbusové linky nově označovány čísly počínaje č. 51. Existující linky byly přeznačeny následovně: K = 51, W = 52. K datu 31. prosince 1951 dále došlo k úplnému tarifnímu sjednocení tramvajové, trolejbusové i autobusové dopravy.

1948

Do provozu byla uvedena trať Smíchov – Hřebenka – Stadion, jež umožnila obsluhu jižní strany Strahovského stadionu trolejbusovou dopravou. Provoz na nové trati byl organizován již v období konání XI. Vsesokolského sletu od 18. června do 9. července 1948 a po jeho skončení byl opět přerušen. Trvalý provoz byl zahájen až od 1. října 1948.

V červnu tohoto roku byly do provozu zařazeny první trolejbusy typu Tatra T400 konstruované a vyráběné v kooperaci Tatry Smíchov (karoserie a konečná montáž), Tatry Kopřivnice (třínápravový podvozek odvozený od nákladního automobilu T111 a převodové ústrojí) a ČKD Stalingrad (elektrická výzbroj). Tyto trolejbusy se zdařilým designem od Františka Kardause se během krátké doby staly symbolem zlatého období trolejbusové

dopravy v Praze. Vynikaly velkou obsaditelností podpořenou dvojicí nezvykle širokých dveří, vysokou přetížitelností i skvělými dynamickými vlastnostmi, ale také počáteční vysokou poruchovostí v důsledku kvapného vývoje a materiálových omezení.

Celkem v Praze jezdilo 144 trolejbusů tohoto typu vyrobených v letech 1948–1955. Některé z nich sloužily předtím v Dopravním podniku měst Mostu a Litvínova. Provoz tro-

lejbusů T400 byl ukončen v roce 1970. Vůz č. 431 je součástí sbírek Muzea MHD ve vozovně Střešovice.

1949

Dne 27. února uveden do provozu první úsek tratě Karlovo náměstí – Zdravotní ústav – Průběžná začínající dočasně na křižovatce ulic Štěpánská a Žitná a končící provizorním trojúhelníkem u Zdravotního ústavu



TROLEJBUS TATRA T400 Č. 330 NA LINCE 52 NA KARLOVÉ NÁMĚSTÍ NA PŘELOMU 40. A 50. LET



TROLEJBUSY PRAGA TOT A ŠKODA 2TR U PŮVODNÍHO TERMINÁLU U JIŽNÍ BRÁNY STRAHOVSKÉHO STADIONU NASAZENÉ NA POSILOVÝCH SPOJÍCH V DOBĚ KONÁNÍ VŠESOKOLSKÉHO SLETU V ROCE 1948

ve Vršovicích. Celá trať byla dokončena k 1. září 1950. Současně s touto etapou byla zprovozněna provizorní trolejbusová vozovna Vinohrady v objektu bývalé tramvajové vozovny na Orionce z roku 1897.

Dne 29. května 1949 byl zahájen provoz na trati Svatý Štěpán – Pankrác začínající na křižovatce ulic Štěpánská a Ječná a končící smyčkou u autobusového nádraží Pankrác. Dne 3. září 1949 byla uvedena do provozu trať Karlovo náměstí – Jungmannovo náměstí, která měla zajistit prodloužený dosah trolejbusů až k území Starého města. Prostorově stísněná smyčka trolejbusů byla zřízena kolem pomníku Josefa Jungmanna.

1951

Dne 4. března byl zahájen provoz na první části tratě Vinohrady – Žižkov – Vysočany. Stavební trať začínala na křižovatce Šumavská – Slezská a končila v místě tehdejšího náměstí Lidových milic (dnešního náměstí OSN) jednosměrným objezdem z tehdejší ulice Emanuela Klímy (která byla tehdy vedena v západnější poloze a dnes ji známe jako Freyovu) přes Fučíkovu ulici (dnes Kolbenovu), Nemocniční a U vysočanského pivovaru zpět do Freyovy. Úsek Šumavská – Ohrada byl s cestujícími obsluhován až od roku 1953, do té doby sloužil jen pro manipulační jízdy.

V oblasti Vinohrad a Žižkova byl později vybudován a v letech 1952–53 zprovozněn ještě zárodek plánované tratě Vinohrady – Žižkov – Nám. M. Gorkého (dnešní Senovážné náměstí) vedoucí ze Slezské ulice na Žižkovo náměstí.

1952

Dne 5. února byla uvedena do provozu další trolejbusová vozovna Libeň, která vznikla adaptací stejnojmenné tramvajové vozovny z roku 1896. Vozovna byla napojena manipulačními tratěmi na stavební tratě Vinohrady – Žižkov – Vinohrady a Libeň – Prosek – Čakovice. Napojení první jmenované tratě bylo pražskou raritou, neboť na Krejčárku bylo nutné vybudovat trolejové křížení s elektrifikovanou železnicí (systém 1500 V DC). V provozu se však příliš neosvědčilo a s plánovaným přepnutím zbývajících částí pražského uzlu na 3000 V DC byla manipulační trať již v srpnu 1961 zrušena. Vozovna Libeň byla trolejbusy využívána do července 1965.

Dne 24. srpna 1952 byl zahájen provoz na trati Libeň – Prosek – Čakovice, která vedla (společně s tratí do Velké Chuchle) za tehdejší hra-



KONTROLA SBĚRAČŮ TROLEJBUSU T400 NA KONEČNÉ STANICI LINKY 55 U AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ PANKRÁC

nice Prahy. Trať začínala blokovou smyčkou vedenou dnešními ulicemi Prosecká, Zenklova a Hejtmánkova a končila velkou smyčkou dnešními ulicemi K Avii, Čakovická a Za Avii.

1954

Dne 18. dubna uvedena do provozu poslední trolejbusová trať Újezd – Smíchov – Velká Chuchle, která měla být zárodkem plánovaného spojení do Zbraslavi. To však nebylo trolejbusovou dopravou nakonec nikdy realizováno, stejně jako řada dalších připravovaných tratí.

Trať do Velké Chuchle byla poslední zprovozněnou trolejbusovou tratí v Praze. Dalšímu rozvoji trolejbusů zabránily zejména nedostatečné dodávky potřebných technologických celků a materiálu (vybavení měření, kabelů, trolejového vedení, vozidel), které si bohužel vynutily přehodnocení dřívějších smělých záměrů rozvoje elektrické trakce.

I přesto trolejbusová doprava sehrála velmi významnou roli v odlehčení přetížené tramvajové sítě a výkonnému napojení nových lokalit. Nemalým dílem tak pomohla systému městské hromadné dopravy v kritickém období před výstavbou metra. Svým rozsahem se jednalo o nejrozsáhlejší dopravní síť

trolejbusů v tehdejší Československu. Svou rychlostí a jízdním komfortem si trolejbusy velmi rychle získaly značnou oblibu Pražanů a zejména v dopravních špičkách byly silně přetěžovány. Aby bylo usměrněno využívání trolejbusů do žádoucích směrůvých relací, existovala soustava tarifních opatření, která měla zabránit účelovým přestupům z elektrických drah.

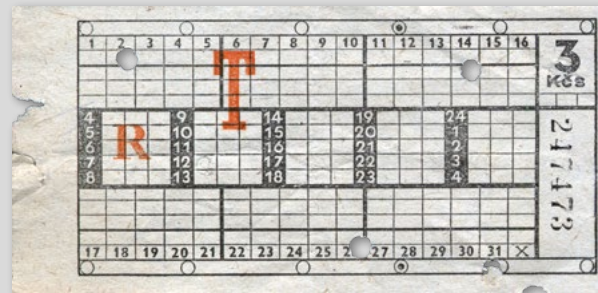
V roce 1954 činila provozní délka dopravní sítě trolejbusů 47 km a v provozu bylo 11 linek. Ve 4 vozovkách Střešovice, Smíchov, Libeň a Vinohrady bylo v evidenčním stavu celkem 153 trolejbusů, z nichž jich ve špičkách pracovních dnů jezdilo 110 a další jednotky kusů na posilových spojích. Přepraveno bylo 64,83 mil. cestujících při 6,442 mil. ujetých vozokilometrů.

Podíl jednotlivých dopravních prostředků na celkových přepravních výkonech byl následující: tramvaje 81,5 %, trolejbusy 11,6 % a autobusy 6,9 %. Vyšší přepravní výkony trolejbusů proti autobusům přetrvávaly ještě v první polovině 60. let.

1955

Dne 2. dubna uvedena do provozu nová trolejbusová vozovna Michle (Vršovice), která

byla jedinou novou vozovnou vybudovanou výhradně pro trolejbusy. V návaznosti na výstavbu vozovny byl vybudován i nový traťový úsek Zdravotní ústav – Vršovice – Vozovna Michle. Na úseku od Zdravotního ústavu do smyčky Bělocerkevská byl zahájen provoz od 1. 11. 1954. Zbývající úsek sloužil jako manipulační trať do vozovny, ačkoliv původně bylo plánováno pokračování tratě až do Záběhlic.



JÍZDENKA NA TROLEJBUS Z ROKU 1951



KONEČNÁ STANICE LINKY Č. 59 DO VELKÉ CHUCHLE NA ÚJEZDĚ

Vozovna Michle (Vršovice) byla do roku 1964 výhradně trolejbusovou, následně sloužila kombinovaně trolejbusům i autobusům a od roku 1968 slouží jako autobusová, resp. dnes i elektrobusev garáž.

1958
K datu 1. července byly zřízeny dílny těžké údržby trolejbusů v bývalé tramvajové vozovně Košíře. Provoz dílen umožnil převést

provizorní provádění vyšších stupňů oprav trolejbusů z garáže Dejvice. Od listopadu 1958 byly nové dílny napojeny manipulační tratí z Hřebenký. Pracoviště bylo využíváno do konce provozu trolejbusů.

1959

K 1. červenci byl zastaven provoz na trolejbusové trati Střešovice – Svatý Matěj, trolejbusová linka č. 51 byla nahrazena autobusy. Ukončen byl také provoz trolejbusů ve vozovně Střešovice a na manipulační trati do garáže Dejvice. Jednalo se o první zrušenou trolejbusovou trať v Praze, ale nikoliv ještě o programové rušení trolejbusů jako dopravního prostředku. Jako druhá byla od 3. ledna 1960 zrušena trolejbusová trať do Velké Chuchle. Ani zde se ještě nejednalo o programové rušení, ale především důsledek rozsáhlých stavebních prací na zbraslavské silnici. Provoz zde měl být původně přerušen pouze dočasně.

1960

Do provozu zařazen poslední typ trolejbusů – Škoda 8Tr. Celkem bylo provozováno 35 těchto vozidel, poslední z nich dosloužily s ukončením provozu trolejbusů v říjnu 1972. Vůz č. 494 je součástí sbírek Muzea MHD ve vozovně Střešovice.

1965

Po propadu vozovky v ulici Nad Krocínkou dne 9. července toho roku byl zastaven pro-



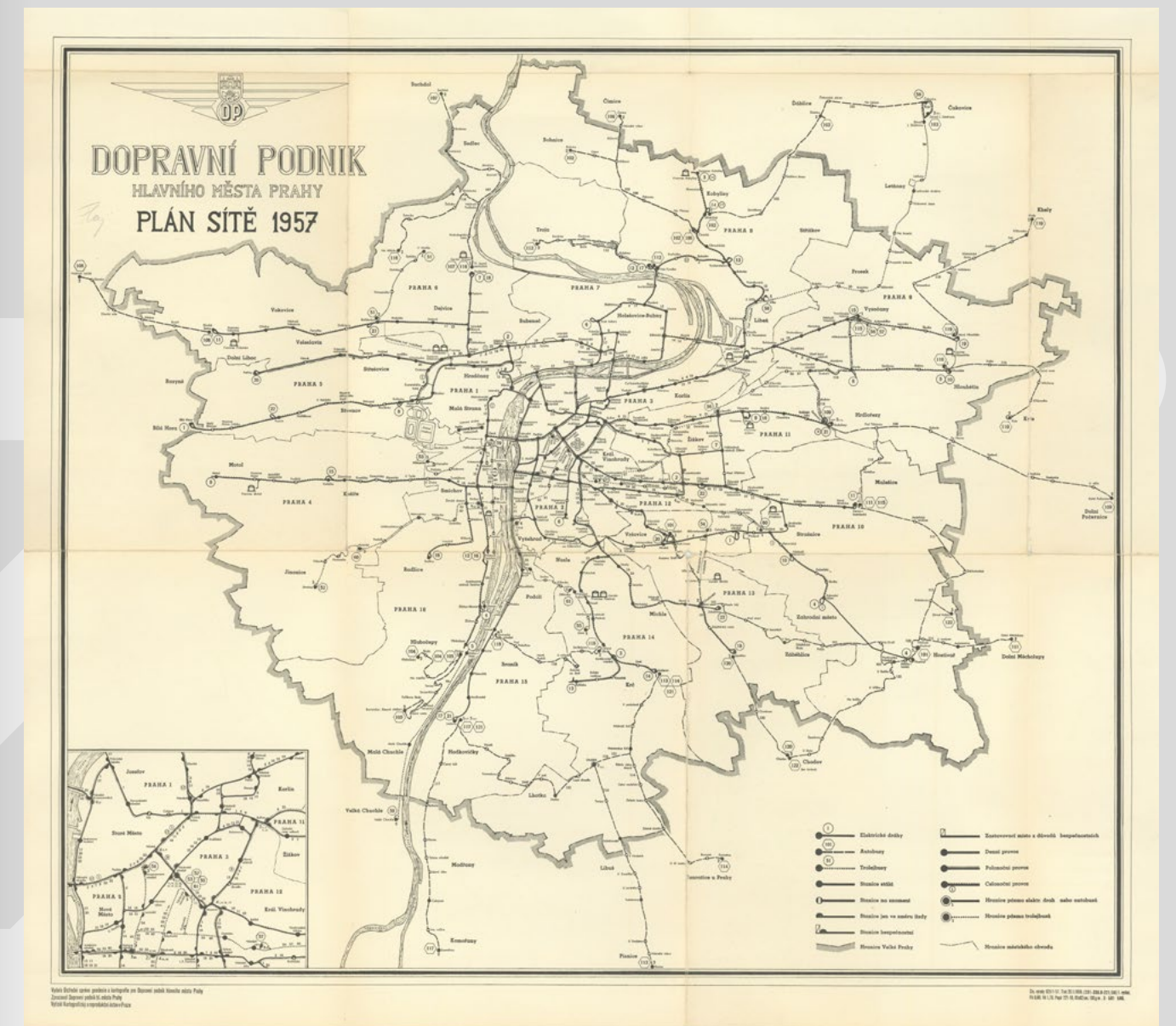
INSTALACE UNIKÁTNÍ TROLEJOVÉ KŘÍŽOVATKY DVOU ELEKTRIFIKAČNÍCH SOUSTAV NA KŘEJCÁRKU

voz na trati Libeň – Čakovice obsluhované linkou č. 58 a nahrazen autobusy. Jednalo se o první úsek trolejbusových tratí v Praze, který byl zrušen již programově v souladu s novou koncepcí cílového řešení městské hromadné dopravy v Praze, jež byla v hrubých rysech výtýčena již vládním usnesením č. 1035/1962 a dále zpřesňována.

Podle tehdejších tezí měl být budoucí systém městské hromadné dopravy vybudován jen na kombinaci tramvajové dopravy (v centru města vedené v tunelových úsecích) a překryvné autobusové síti. Trolejbusy měly být ponechány do doby ukončení životnosti vozidel a tratí a následně postupně likvidovány. Omezování trolejbusové dopravy podporovala také nová celostátní politika ministerstva dopravy a celá řada všeobecných



TROLEJBUSOVÁ VOZOVNA VRŠOVICE S PROTOTYPEM TROLEJBUSU TATRA T400 IV. SÉRIE Č. 9460 KOLEM ROKU 1964



PLÁN STANDARDNÍHO LINKOVÉHO VEDENÍ Z ROKU 1957



TROLEJBUS ŠKODA 8TR Č. 491 NA NÁDVOŘÍ TROLEJBUSOVÉ VOZOVNY SMÍCHOV V ROCE 1960

dobových vlivů – zejména složitá geopolitická situace obnášející permanentní přípravy na válku (tento fenomén ovlivnil i konstrukci nových autobusů coby strategického dopravního prostředku pro krizové scénáře), levná sovětská ropa, pokročilý vývoj moderního městského autobusu (který se v tuzemsku do té doby nevyráběl) či stav a uzavírky komunikací.

V Praze dále existoval také specifický fenomén mimořádných investičních, projekčních i dodavatelských nároků na generační obměnu vozového parku tramvajové dopravy, kde bylo nutné vedle dodávek vozidel zásadně rekonstruovat i veškerou infrastrukturu pro udržení potřebného rozsahu provozu páteřní kolejové dopravy. Později k tomuto fenoménu přibyla ještě náročnější výstavba podzemní dráhy. Tato činnost reálně neu-

možňovala získat další zdroje a kapacity na paralelní obnovu infrastruktury a vozového parku trolejbusů, které byly tehdejší optikou snadno nahraditelné autobusy. Naopak se uvažovalo, že některé tramvajové linky bude v přechodném období nutné převést na autobusové.

1966–1969

Dochází ke zrušení převážné většiny dopravní sítě pražských trolejbusů. V provozu od 1. června 1969 zůstává poslední trolejbusová linka č. 51 v trase Stadion Jih – Bělocerkevská, od července 1972 zkrácená do trasy Stadion Jih – Orionka.

Při rušení trolejbusových linek 52 a 60 se svahově náročnými úseky až 90 promile došlo k paradoxní situaci, kdy zde nasazené autobusy ŠM11 trpěly mimořádně rychlým opotřebením brzdového obložení a vozy 706 RTO měly při plném obsazení značné problémy při rozjezdu ze zastávky Václavka. Do doby úprav potřebného počtu autobusů ŠM11 pokračovaly v období dubna a května 1969 v obsluze tratě trolejbusy, označené jako linka 153.

Pro ilustraci dynamiky likvidace trolejbusů uvedme srovnání některých ukazatelů za roky 1965 a 1969. Provozní délka sítě podle osy ulice se zkrátila ze 34 km na 9 km. Počet vypravovaných trolejbusů ve špičce klesl ze 108 na 21 vozů. Úměrně i počet přepravených osob se snížil ze 42,62 mil. na 11,32 mil. Evidenční stav vozového parku se snížil ze 160 na pouhých 45 trolejbusů.



SPARTAKIÁDA 1965 BYLA POSLEDNÍ MIMOŘÁDNOU DOPRAVNÍ AKCÍ, KTERÉ SE JEŠTĚ ÚČASTNILY TROLEJBUSY. NA SNÍMKU VOZY T400 U NÁSTUPÍSTĚ SMYČKY STADION-JIH V HLAVNÍCH SPARTAKIÁDNIÍCH DNECH



KONEČNÁ STANICE TROLEJBUSŮ BĚLOCERKEVSKÁ S DOBRĚ PATRNOU ČEKÁRNOU A SMYČKOU, ODKUD DŘÍVE POKRAČOVALA MANIPULAČNÍ TRATĚ DO VOZOVNY VRŠOVICE, 1972



1972

K datu 15. října 1972 byl ukončen provoz trolejbusů v Praze a nastala následná likvidace posledních zbývajících tratí i vozidel. Zároveň byla zrušena poslední vozovna Smíchov v ulici Na Valentince, jež byla upravena pro potřeby podnikového učiliště.

VÝSTAVA V POSLEDNÍM TROLEJBUSU VE SMYČCE STADION-JIH, 15. ŘÍJNA 1972

Vážení cestující,

Dopravní podniky hlavního města Prahy ve spolupráci s OD NVP a ONV v Praze 2, 5 a 10 v souvislosti se zrušením trolejbusového provozu provedou od **16. října 1972** na autobusových linkách základní sítě tato dopravní opatření:

1. Zavedení linky č. 176 (Strašnice, Průběžná - Stadión Jih)

Náhradou za trolejbusovou linku č. 51 bude zavedena nová autobusová linka č. 176 v trase: **Strašnice, Průběžná - Zdravotní ústav - Orionka - Nám. Míru - Karlovo náměstí - KNV - Petřinské sady - Stadión Jih**. Ve změněném úseku v oblasti Prahy 10 budou tyto **zastávky**: Průběžná (v ul. Pod Rapidem), Kremelská, Zdravotní ústav (spol. s l. č. 128 a 137). Současně se ruší zastávka Bělocerkevská. Linka č. 176 bude v provozu denně cca od 4,30 hod. do 24,00 hod.; interval ve špičkách prac. dnů bude 4–5 minut, v ostatních obdobích 7–10 minut.

2. Změna ukončení linky č. 128 (Skalka, Hájecká - Motorlet)

V zájmu zajištění dopravní obsluhy sídl. Skalka je l. č. 128 prodloužena do vlastního sídliště (realizováno již od 2. 10. 1972). Na prodlouženém úseku jsou tyto **zastávky**: V Rybníčkách (spol. s l. č. 111), Sídl. Skalka, Skalka - Hájecká. V souvislosti se zavedením celodenního provozu a prodloužením l. č. 153 do Jinonic bude l. č. 128 od 16. 10. 1972 ukončena u **Motorletu**. Linka č. 128 bude v provozu denně cca od 4,30 hodin do 24,00 hodin; interval ve špičkách pracovních dnů bude 7–8 minut, v ostatních obdobích 12–15 minut.

3. Zavedení linky č. 180 (Sídl. Rybníčky - Karlovo náměstí)

Nová autobusová linka č. 180 bude zavedena jako posilová linka k lince č. 128 pro pokrytí zvýšených přepravních nároků v oblasti Strašnic, Vršovce a Vinohrad. V oblasti Rybníčků bude l. č. 180 ukončena na dřívější konečné zastávce l. č. 128, v úseku **Štěchovická - Karlovo nám.** budou trasa i zastávky l. č. 180 společné s l. č. 128. Linka č. 180 bude v provozu pouze ve špičkách pracovních dnů cca od 5,00 hodin do 8,00 hodin a od 13,00 do 18,00 hodin; interval bude 7–8 minut.

4. Prodloužení a změna rozsahu provozu linky č. 153 (Anděl - Jinonice)

V souvislosti se zkrácením l. č. 128 k Motorletu bude změněna trasa i rozsah provozu l. č. 153, která bude ze zastávky Motorlet vedena po nynější trase l. č. 128 do Jinonic. V úseku Motorlet - Jinonice jsou zastávky l. č. 153 totožné s nynějšími zastávkami l. č. 128. Linka č. 153 bude v provozu denně cca od 5,00 hodin do 23,00 hodin; interval ve špičkách pracovních dnů bude cca 7 minut, v ostatních obdobích 10–12 minut.

Poznámka: Trasa, rozsah provozu a intervaly linek č. 137 a 353 zůstávají beze změny.

Věříme, že tato opatření budou cestujícími přijata kladně.

Dopravní podniky hlavního města Prahy

Vytisklo Propagace DP

DOBOVÝ LETÁK K UKONČENÍ TROLEJBUSOVÉHO PROVOZU V PRAZE

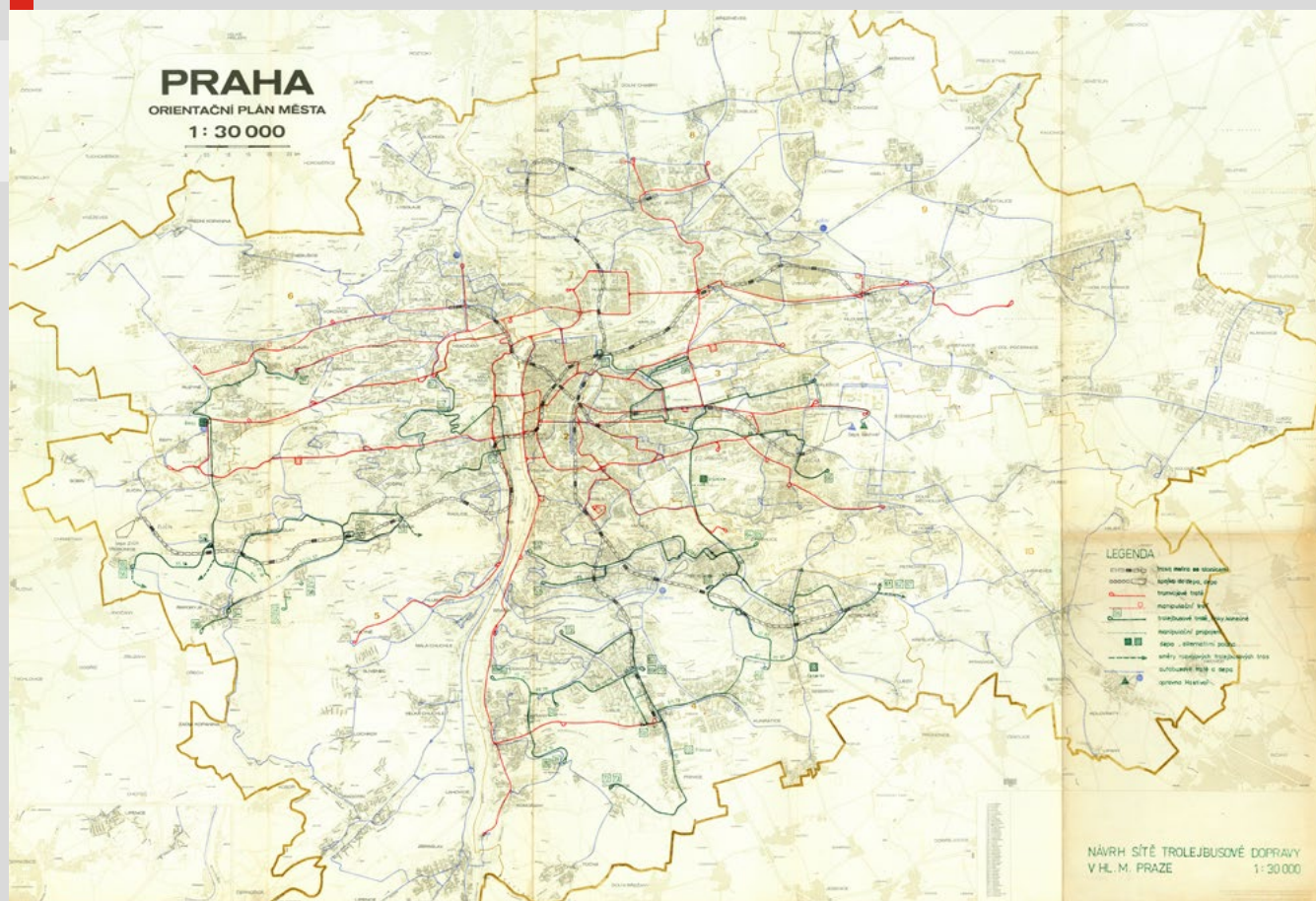
ÚVAHY O ZNOVUZAVEDENÍ

1979–1994

Na přelomu 70. a 80. let došlo po dvou ročních krizích k postupnému přehodnocení pohledu na elektrickou trakci v městské hromadné dopravě a zároveň se do popředí pozvala otázka ekologie. Série vládních usnesení z počátku 80. let proto alespoň v teoretické rovině podporovala rozšiřování dopravních systémů nezávislých na dovozu ropy a s minimálními dopady na životní prostředí. Této vlny využila některá města k pozdějšímu znovuzavedení trolejbusů, případně zmírnění jejich stagnace. Změnil se i pohled na tramvajovou dopravu.

Praha byla nejbližší znovuzavedení trolejbusové dopravy v rozmezí let 1988–1991, kdy byly seriálně projektovány jak jednotlivé tratě (zejména v oblastech Prahy 5 a Prahy 8), tak i koncepční návrhy celého nového systému včetně příslušného technického zázemí. Příprava trolejbusového systému se propjala i do organizační struktury Dopravního podniku hl. m. Prahy, bylo uspořádáno několik studijních cest do zahraničí a dokonce proběhlo školení prvních řidičů v DP Pardubice.

STUDIJNÍ NÁVRH SÍTĚ TROLEJBUSŮ
V PRAZE Z POČÁTKU 80. LET



Značná investiční náročnost navrhovaných komplexních projektů připravených k realizaci v problematické době vyžadující velké investice do všech existujících dopravních prostředků však vedly k postupnému zastavení všech projektů. Ekologické aspekty měly být místo trolejbusů vyřešeny přechodem na emisní normy EURO u nových autobusů a ve výhledu případně alternativními palivy.

2011–2016

Nastala éra zkoušek bateriových elektrobuses různých koncepcí a systémů nabíjení v pražských podmínkách. Cestu k nim zajistil intenzivní rozvoj nových technologií i pokračující důraz na snižování ekologických dopadů veřejné dopravy a závislosti na fosilních palivech. Zkoušky v zásadě potvrdily známé přednosti elektrického pohonu, nevýhodami testovaných vozidel v členitém pražském reliéfu ale byla zejména nedostatečná obsaditelnost a nevyhovující kapacita baterií. V důsledku těchto zkušeností bylo v říjnu 2016 rozhodnuto o realizaci pilotního projektu dynamicky dobíjeného elektrobuse, který by kombinoval principy klasických trolejbusů a bateriových elektrobuses a umožnil eliminovat nedostatky čistě bateriové technologie.



ZKUŠEBNÍ ELEKTROBUS SOR EBN 11 Č. 4001 SEHRÁL VÝZNAMNOU ROLI PŘI TESTOVÁNÍ MOŽNOSTÍ SOUDOBÝCH TECHNOLOGIÍ ELEKTRICKÝCH POHONŮ V PRAŽSKÉM PROVOZU. NA SNÍMKU JE ZACHYCNEN V ULICI MOSKEVSKÁ DNE 2. ČERVENCE 2017

Toto mezidobí se stalo důležitým předstupněm návratu trolejbusů ve zcela inovované podobě, která zachovává veškeré výhody elektrického pohonu, zvyšuje operační dosah vozidel a zároveň nevyžaduje instalaci vrchního vedení v celé délce obsluhované trasy. Nové trolejbusy jsou na vhodných trasách doplňovány bateriovými elektrobuses, které jsou nyní do určité míry součástí novodobé trolejbusové historie.

NOVODOBÁ HISTORIE

2017

Dne 15. října byl zahájen provoz pilotního projektu dynamického nabíjení v Prosecké ulici. Jednalo se o krátký úsek trolejového vedení mezi zastávkami Kundratka a Kelerka (ve stoupání 993 m, v klesání 615 m), natrolejování probíhalo v zastávkách. K tomu byla postavena dočasná kontejnerová měnična v nároží křižovatky ulic Čuprova a Prosecká a po úpravách slouží i nadále v rámci elektrifikované linky 140 (dnes trolejbusová linka 58). Dále byla postavena nabíjecí trolej v terminálu Palmovka, která byla napájena

prostřednictvím tzv. dobudky z tramvajové napájecí infrastruktury.

Zkušební provoz probíhal v úseku Palmovka – Letňany, pod trolejí tak byla jen velmi malá část trasy (cca 10 %). Zkušební provoz probíhal částečně v režimu bez cestujících a částečně formou předváděcích jízd pro veřejnost. Na trati se následně vystřídal několik typů bateriových trolejbusů – SOR Accumario, ŠKODA SOR 30Tr, Ekova Electron nebo kloubový trolejbus Škoda Solaris 27Tr (jednalo se o první kloubový trolejbus v Praze v celé historii).



PARCIÁLNÍ TROLEJBUS SOR ACCUMARIO ZAPŮJČENÝ Z DOPRAVNÍHO PODNIKU MĚSTA BRNA PŘI ZAHÁJENÍ PROVOZU ZKUŠEBNÍHO ÚSEKU V PROSECKÉ ULICI, 15. ŘÍJNA 2017

SLAVNOSTNÍHO OTEVŘENÍ PRVNÍ TROLEJBUSOVÉ TRATĚ V ROCE 2017 SE SAMOZŘEJMĚ ZÚČASTNILI I PAMĚTNÍCI PŮVODNÍHO PROVOZU. NA SNÍMKU ZLEVA VLASTIMIL MUDRA, JIŘÍ ČERMÁK A TOMÁŠ DVOŘÁK

V BŘEZNU A DUBNU 2019, DOHROMADY TŘI TÝDNY, BYL V PROSECKÉ ULICI TESTOVÁN ZAPŮJČENÝ KLOUBOVÝ TROLEJBUS ŠKODA 24TR Z PLZEŇSKÝCH MĚSTSKÝCH DOPRAVNÍCH PODNIKŮ





OBDOBÍ TESTOVACÍHO PROVOZU LINKY 58 BYLO CHARAKTERISTICKÉ MJ. PROVOZEM ZAPŮJČENÝCH ZKUŠEBNÍCH VOZIDEL. NA SNÍMKU TROLEJBUS ŠKODA ELECTRON Č. 9507 U DOBÍJECÍ INFRASTRUKTURY V TERMINÁLU PALMOVKA, 31. ŘÍJNA 2019

2018

V březnu bylo na základě kladných výsledků testovacího provozu bateriových trolejbusů přistoupeno k zahájení projektové přípravy elektrifikace první ucelené autobusové linky 140 (Palmovka – Čakovice – Miškovice) s využitím již vybudovaného úseku v Prosecké ulici.

Od 1. července byl zahájen testovací provoz trolejbusové linky 58 v trase Palmovka – Letňany v režimu s cestujícími. I nadále se jednalo o pilotní provoz s negarantovaným provozem testovacích vozů při souběžném provozu autobusové linky 140.

2020

Rada hlavního města Prahy v dubnu toho roku schválila Koncepti využití alternativních paliv v podmínkách autobusové dopravy Dopravního podniku. Touto koncepcí DPP stanovil základní pilíře obnovy vozového parku bateriovými trolejbusy a elektrobusey a vymezil rámcově vizi na vybudování nabíjecí infrastruktury na vybraných autobusových linkách. Zároveň zde shrnul veškeré poznání, které nabyl v předchozích letech při reálném testování jednotlivých technologií a výměnou informací v rámci Sdružení DP a UITP.

Již v předstihu byla v září 2019 schválena elektrifikace linky 119 s cílem nasazení unikátních tříčlánkových velkokapacitních trolejbusů. Návazně na koncepci byla v červnu 2020 schválena příprava elektrifikace čtyř autobusových linek na levém břehu Vltavy: č. 131, 137, 176 a 191 (tzv. Elektrifikace autobusových linek – levý břeh).



ELEKTROBUS ŠKODA 36BB e-CITY V GARÁŽI VRŠOVICE



PREZENTACE RENOVOVANÉHO HISTORICKÉHO TROLEJBUSU PRAGA TOT Č. 303 Z TROJICE PRVNÍCH PRAŽSKÝCH TROLEJBUSŮ NEDALEKO PŮVODNÍ KONEČNÉ U SV. MATĚJE PŘI PREZENTACI ZÁMĚRU ELEKTRIFIKACE AUTOBUSOVÉ LINKY Č. 131 VEŘEJNOSTI

2021

V březnu rada hlavního města Prahy (a předtím i rada Středočeského kraje) schválily přípravu záměru Elektrifikace úseku Praha – Dřevčice – Brandýs nad Labem – Stará Boleslav. Jedná se o elektrifikaci příměstské linky 375. V červenci 2021 rada hlavního města Prahy schválila přípravu projektů Elektrifikace linek 112 a 201.

2022

K datu 13. ledna byl povolen zkušební provoz na nabíjecí infrastrukturu pro dvoupólové elektrobusey u metra Strašnická, v terminálu Želivského a v garáži Vršovice. V dubnu 2022 rada hlavního města Prahy schválila

přípravu projektů Elektrifikace linek 142+225 a 174+184 (tzv. Elektrifikace autobusových linek – levý břeh II). V červnu tohoto roku rada hlavního města Prahy schválila přípravu projektu Elektrifikace linek 136 a 150.

Dne 15. října 2022 bylo provedeno zahájení provozu trolejbusů v úseku Letňany – OC Čakovice. Zvláštní jízdy historických i současných vozidel probíhaly celý víkend 15.–16. října. Stavební práce probíhaly v rámci projektu Elektrifikace linky 140 od 5. ledna 2022. První zkušební jízda trolejbusem byla v tomto úseku provedena 6. října 2022. První zkušební jízda v celém úseku Palmovka – Letňany se uskutečnila 27. října 2022 a povolení zkušebního provozu celého úseku a nabíjecí troleje v Čakovicích bylo vydáno 21. listopadu 2022.

2023

Dne 26. října byl zahájen zkušební provoz trolejbusů SOR TNS 18 na lince 58 v režimu s cestujícími. Z důvodu velkého prodlení v dodávce těchto vozů vlivem vnějších vlivů (rozpadlé dodavatelské řetězce v důsledku covidové pandemie a následně válce na Ukrajině) byla linka 58 až do ledna 2024 v provozu pouze omezeně s dostupnými vozidly. V listopadu 2023 rada hlavního města Prahy schválila přípravu projektu Elektrifikace linky 134.

2024

Dne 1. února byl zahájen trvalý provoz trolejbusové linky 58 se všemi 15 dodanými trolejbusy SOR TNS 18.

Dne 6. března toho roku byl pak zahájen trvalý provoz trolejbusové linky 59 (Nádraží Veleslavín – Letiště). Zahájení proběhlo souběžně s ukončením provozu linky 119, kdy postupně během krátkého časového období

v průběhu dne byly staženy z provozu naftové autobusy a nahradily je tříčlánkové bateriové trolejbusy Škoda – Solaris 24M. Nová vozidla byla již v předstihu od 30. listopadu 2023 testována na trati linky č. 58, částečně i v provozu s cestujícími. První zkouška pod trolejí na lince č. 59 proběhla dne 1. února 2024. Stavební práce na této lince probíhaly od 29. listopadu 2022.

Koncem léta 2024 byly zahájeny stavební práce na projektu Elektrifikace linky 137 (52 – srpen 2024) a nabíjecích stánků v garáži Řepy (září 2024).

2025

V květnu byly zahájeny stavební práce na projektech Elektrifikace linky 176 (53) a Elektrifikace linky 131 (51). Dne 15. prosince tohoto roku byl zahájen zkušební provoz 37 venkovních nabíjecích stání v garáži Řepy. K datu 31. prosince 2025 činila délka provozní sítě

trolejbusů v Praze 21,45 km, v provozu byly 2 trolejbusové linky a v evidenčním stavu 38 vozidel. Průměrný počet vypravených vozů v ranní špičce byl 31.

2026

Dne 14. ledna 2026 byla provedena první zkušební jízda trolejbusem Škoda 24 Tr na infrastruktuře budoucí linky 52 (Na Knížecí – Waltrovka).

Dne 12. června 2026 byla provedena první zkušební jízda trolejbusem Škoda 24 Tr na infrastruktuře budoucích linek 51 a 53. Pražský trolejbusový provoz se tak v letošním roce dočkal hned trojice nových tratí. Nejbližšími novými trolejbusovými linkami budou 56 a 61. O průběhu jejich přípravy budeme na stránkách DP kontakt průběžně informovat.



TROLEJBUS ŠKODA-SOLARIS 24M Č. 418 V OBRATIŠTI LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA 23. LEDNA 2024



TROLEJBUS SOR TNS 18 Č. 111 NA LINCE Č. 58 NA KRUHOVÉM OBJEZDU TUPOLEVOVY A KOSTECKÉ ULICE

Trolejbusové tratě v Praze 2017–2030:

linka 51 (původně linka 131)

Hradčanská – Bořislavka

zprovozněno: 22. června 2026

linka 52 (původně linka 137)

Na Knížecí – Waltrovka – Jinonice

zprovozněno: 25. února 2026

linka 53 (původně linka 176)

Stadion Strahov – Karlovo náměstí

zprovozněno: 22. června 2026

linka 56 (linka 191)

Na Knížecí – Letiště Václava Havla

předpoklad zahájení stavby přelom roku 2027/2028

linka 58 (původně linka 140)

Palmovka – Letňany – Čakovice – Miškovice

zprovozněno: 14. října 2022

linka 59 (původně linka 119)

Nádraží Veleslavín – Letiště Václava Havla

zprovozněno: 27. února 2024

linka 61 (linka 201)

Nádraží Holešovice – Letňany – Černý Most

předpoklad realizace cca 2028–2029

Pozn.: Zprovozněno = termín zahájení zkušební provozu, od kdy bylo možné infrastrukturu využívat pro školní/cvičné/manipulační jízdy



SNÍMEK Z 27. ČERVNA, KDY TROLEJBUS LINKY 51 STANICUJE V ZASTÁVCE HANSPAULKA



JEDEN Z VOZŮ BOZANKAYA SNG 12T V DUBNU LETOŠNÍHO ROKU NA LINCE 52 V ZASTÁVCE VÁCLAVKA



SNÍMEK Z 27. ČERVNA ZE SLAVNOSTNÍHO ZAHÁJENÍ PROVOZU TROLEJBUSOVÉ LINKY 53. VŮZ SOR TNS 12 V ULICI NA HŘEBENKÁCH

Elektrobusy a trolejbusy DPP, stav k 15. červnu 2026

	Typ	Evidenční stav
Trolejbusy	Škoda 24 TR	1
	Škoda 36 TR	1
	SOR TNS 12	4
	SOR TNS 18	15
	Škoda-Solaris 24m	20
	Bozankaya SNG 12T	30*
Elektrobusy	Škoda 36BB E'CITY	14
	Škoda 36HH E'CITY	1 (v pronájmu)
	SOR ENS 12	17
Historická vozidla	Tatra T400	1
	Škoda 8Tr	1
	Praga TOT (neprovozní)	1

* Dosud probíhá akceptační procedura, vozy nejsou převzaty do majetku DPP.