



**PRAHA OSLAVILA
90 LET TROLEJBUSOVÉ
DOPRAVY**



ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP



Poctivá česká kuchyně



- Sleva 15 % na celou útratu v restauraci U Pecků po předložení zaměstnaneckého průkazu DPP
- Restaurace nabízí poctivou českou kuchyni, příjemné prostředí a myslí také na hosty se speciálními stravovacími požadavky. Objevte místo, kde se setkává tradice s každodenním životem
- Slevu lze uplatnit v restauraci U Pecků, Bassova 621/6, 190 00 Praha 9

Fitness a zdravý životní styl

- Fitness007 patří mezi známé tuzemské e-shopy a nabízí více než 5 000 produktů od domácích i zahraničních značek

- V nabídce najdete zejména proteiny, aminokyseliny, kreatin, vitamíny a minerály, kloubní výživu, zdravé potraviny, fitness doplňky i sportovní oblečení. Součástí služeb je také odborné poradenství a vzdělávací obsah zaměřený na trénink, výživu a zdravý životní styl

- Slevu je možné uplatnit pouze na e-shopu: www.fitness007.cz

- Slevový kód naleznete na intranetu



Načerpejte novou energii v Jizerských horách

- Dopřejte si zasloužený odpočinek a využijte 10% slevu na wellness pobyt ve Spa Resortu Libverda



- K dispozici máte širokou nabídku aktivit a služeb, například elektrokola, saunu, whirlpool, bazén, billiard, stolní tenis, kuželky a další
- Slevu uplatníte prostřednictvím slevového kódu, který naleznete na intranetu

Klid po práci i během oběda



- V restauraci Klid po práci mohou zaměstnanci DPP využít 10% slevu na polední menu
- Dopřejte si chutný oběd za zvýhodněnou cenu v příjemném a klidném prostředí
- Slevu uplatníte jednoduše předložením zaměstnanecké kartičky DPP při placení
- Adresa: Klid po práci, Sokolovská 198/207, 190 00 Praha 9

Do dílny, na zahradu i kolem domu

- Využijte slevu 20 % na výrobky Bosch určenou zaměstnancům DPP. Nakupujte kvalitní elektrické nářadí, zahradní techniku, čisticí přístroje a měřicí nástroje značky Bosch



- Sleva 20 % se vztahuje na veškeré nezlevněné zboží. Na již zlevněné produkty lze uplatnit dodatečnou slevu 10 %

- Navštivte e-shop Bosch: www.bosch-diy.cz a www.bosch-professional.cz

- Slevový kód naleznete na intranetu, po registraci získáte dopravu zdarma na všechny objednávky

Kvalitní výživa pro sportovce všech úrovní

- Široké portfolio sportovní výživy a doplňků stravy od PENCO

- Mezi hlavní produkty patří: proteinové nápoje a kaše, energetické tyčinky a gely, aminokyseliny a BCAA, kloubní výživa a speciální doplňky



- Produkty PENCO jsou vyráběny v ČR od roku 1991, 35 let spolupracují s vědci i sportovci

- Slevu je možné uplatnit pouze na e-shopu: www.penco.cz

- Slevový kód naleznete na intranetu

DP
kontakt

OBSAH 9/2026

AKTUÁLNĚ

- 4–5
- 6 REKLAMACE A DROBNÉ ÚPRAVY STEJNOKROJŮ

VÝROČÍ

- 7–11 PRAHA OSLAVILA 90 LET TROLEJBUSOVÉ DOPRAVY
- 12–13 JAK JSME SE NA OSLAVY TROLEJBUSŮ PŘIPRAVOVALI?

PROFIL

- 14–16 DÁMSKÉ SETKÁNÍ ANEB DNES ODPOVÍDAJÍ: ŘIDIČKY AUTOBUSU HELENA LISOVÁ A ANNA SCHWARZOVÁ

AKCE

- 17–19 TRAMVAJE ZNOVU JEZDÍ ALEJÍ KOLEM HRADU
- 20 OPRAVA SPÁLENÉ A NÁRODNÍ
- 26–27 FLORA ZA ZVUKŮ REKONSTRUKCE

PORTRÉT

- 21–25 NA PRAHU NEJNÁROČNĚJŠÍHO OBDOBÍ PRAŽSKÉHO METRA

TECHNIKA A TECHNOLOGIE

- 28–31 INTERSCHUTZ: NEJVĚTŠÍ PŘEHLEDKA POHLEDEM NAŠICH HASIČŮ

PARTNERSTVÍ

- 32–33 KDYŽ ŠKOLA NASLOUCHÁ PRAXI

LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

- 34–35 KVALITNÍ MHD NENÍ JEN SLUŽBA. JE TO INFRASTRUKTURA, KTERÁ DRŽÍ MĚSTO V POHYBU

CESTA KE ZDRAVÍ

- 36–37 JAK SPRÁVNĚ SEDĚT PŘI ŘÍZENÍ DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU

PO STOPÁCH

- 38–40 PRVNÍ OPRAVENÉ RETRO T3 JSOU OPĚT V PRAZE

KULTURA/KVÍZ

- 41

ZÁBAVA

- 42

TIP NA ČTENÍ

- 43 OSLAVENKYNE OD NEBOŽÍZKU

Na titulní straně: Pražský historický trolejbus Škoda 8 Tr vyfotografoval Zdeněk Bek

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 Brezina, Martin Kancíř, Petr Malík a Jan Surovský

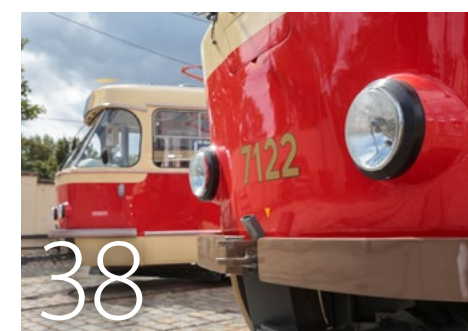
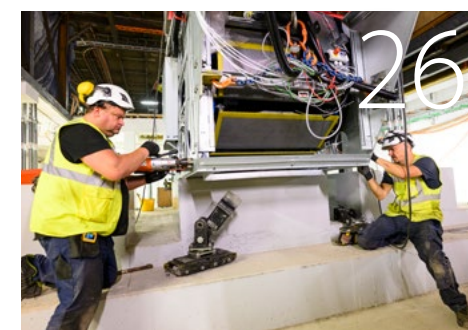
Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s. r. o.

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 7. září 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

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



Foto: Petr Hejna

Dokončení stavby tramvajové tratě Muzeum

Pražský dopravní podnik ve spolupráci se sdružením firem PORR, PORR Bau a Hans Wendel CZ dokončil novou tramvajovou trať Muzeum, jejíž součástí byla také rekonstrukce tratě od Vinohradské po Škrétovu ulici. Stavba TT Muzeum probíhala v úzké koordinaci s Technickou správou komunikací a jejich investičními akcemi demolice dvou mostních objektů pod Legerovou ulicí.

Vše se podařilo zrealizovat s téměř půlročním předstihem. Díky tomu se provoz tramvajových linek č. 11 a 13 vrátil v úseku Italská – Muzeum – I. P. Pavlova do své původní trasy už od soboty 5. září 2026 od ranního výjezdu místo původně plánovaného termínu na přelomu února a března 2027. Část nové tratě ve Vinohradské bude tvořit jeden provozní celek s budovanou tratí na Václavském náměstí. Provoz tramvají z Václavského náměstí přes tzv. muzejní oázu a dále do Vinohradské nebo Škrétovy ulice bude zahájen na konci června 2027. Více informací o trati popíšeme v říjnovém vydání DP kontaktu.

(red)

DPP uzavřel smlouvu na výstavbu nové TT Malovanka – Strahov

Novou tramvajovou trať Malovanka – Strahov postaví sdružení „Společnost TT Malovanka“, které tvoří firmy Elektrizace železnic Praha, FIRESTA–Fišer, rekonstrukce, stavby, a PEDASTA, dopravní stavby. DPP vysoutěžil zhotovitele ve veřejné zakázce a koncem srpna s ním podepsal smlouvu. Nabídková cena vítěze činila 824, 27 milionů korun bez DPH, což je o téměř 196 milionů korun méně oproti předpokládané hodnotě zakázky. Výstavba tramvajové tratě Malovanka – Strahov potrvá 18 měsíců. Podrobné informace ke stavbě přineseme v listopadovém vydání DP kontaktu.

(red)

AKTUÁLNĚ

FOJTÍKOVA A KYSELOVA ULICE

Mohutná výstavba v posledních letech rozšiřuje oblast Západního Města. Britská čtvrť, jak se lokalita nově nazývá, tak získává i nové názvy ulic, jejichž spojovacím prvkem je, že se všechny jmenují po osobnostech z technického světa, například ulice Františka Janečka po zakladateli firmy JAWA nebo Ignáce Šustala po zakladateli kopřivnické Tatry. V následujících měsících se dvojice ulic pojmenuje i po odbornících z pražského dopravního podniku, Pavlu Fojtíkovi a Lubomíru Kyselovi.

Fojtíkova ulice bude vycházet severním směrem z Bessemerovy, východně od jejího zalomení k jihu, bude procházet křižovatkou s ulicí Lubomíra Kysely a slepě skončí na severní hranici parcely č. 329/7. Kyselova bude naopak vycházet západním směrem z Fojtíkovy severně od Bessemerovy a láme se k severozápadu, kde slepě končí. Jen pro úplnost dodejme, že Pavel Fojtík (1954–2023) byl český historik a vexilolog specializovaný na historii pražské hromadné dopravy. V letech 2005–2019 byl vedoucím archivu Dopravního podniku hlavního města Prahy. Lubomír Kysela (1949–2023) byl dlouholetý správce Muzea MHD v Praze a odborník na historická vozidla městské dopravy.

(red)

Rekonstrukce stropní desky Florenc dokončena

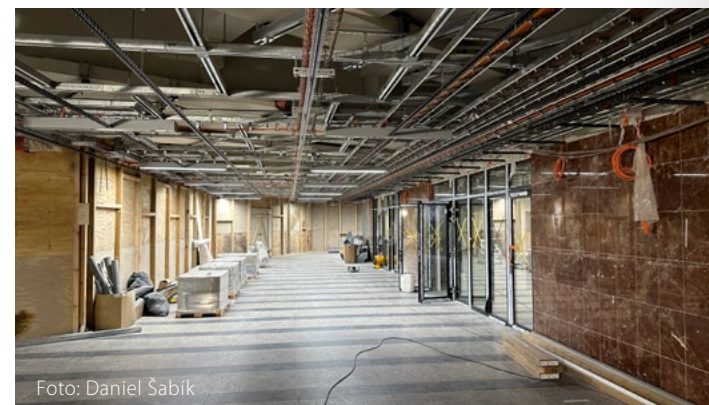


Foto: Daniel Šabík

DPP dokončil poslední etapu rekonstrukce stropní desky nad vestibulem stanice metra Florenc a přilehlým podchodem. Od 1. září 2026 proto mohl být obnoven provoz pro veškerou dopravu v ulici Ke Štvanici v úseku mezi křižovatkami se Sokolovskou a Křižíkovou ulicí. Práce nicméně stále pokračují, a to na kompletní modernizaci samotného podchodu a v neveřejných částech stanice. DPP předpokládá jeho plné zprovoznění v souladu s harmonogramem letos v prosinci. Rekonstrukci stropní desky nad vestibulem stanice Florenc a jeho kompletní modernizaci realizuje sdružení společností Metrostav CZ (původně Metrostav DIZ) a Geosan Group.

(red)

AKTUÁLNĚ

Návrat neobvyklého spojení tramvají PX

V souvislosti s opravou smyčky Spojovací a souvisejícím dopravním opatřením měl DPP připravenou provozní zálohu v podobě dvou vlaků složených z tramvají T3PLF.RP spojených zadními částmi k sobě. Takové spojení tramvají se označuje jako PX a v Praze nejde o úplnou novinku. Podobné vlaky T3 byly nasazovány naposledy v roce 1983 například na výlukové lince 45 mezi Holešovicemi a Trojou. Poslední srpnový víkend se tak fanoušci mohli těšit na dvojici vlaků, a to:

- v sobotu 29. srpna na prvním pořadí linky 19 souprava 8281 + 8279
- v neděli 30. srpna na čtvrtém pořadí linky 19 souprava 8271 + 8280



Foto: Zdeněk Bek

VÝSTAVBA NOVÉ TRAMVAJOVÉ TRATĚ OLŠANSKÁ – HABROVÁ ZAHÁJENA

DPP začal od soboty 29. srpna 2026 přestavovat první část kolejového rozvětvení v křižovatce ulic Olšanská a Jana Želivského a budovat napojení budoucí tratě Olšanská – Habrová do stávající kolejové sítě. Stavební práce zde potrvají půldruhého měsíce do soboty 10. října 2026. Samotná výstavba probíhá v několika etapách. Kolejovou konstrukci je totiž nutné přestavět s ohledem na změnu její geometrie tak, aby bylo možné z Olšanské pokračovat v přímém směru po budoucí nové trati směr Jarov a naopak. Současně s tím je nutné nainstalovat ve směru z Olšanské nové rozjezdové výhybky.

Zahájení provozu lanové dráhy Petřín

Zahájení zkušebního provozu lanové dráhy Petřín s cestujícími proběhne v úterý 22. září 2026. Nové vozy čtvrté generace vyjedou poprvé s cestujícími ze stanic Újezd a Petřín dle pravidelného jízdního řádu v 7:00. Lanovka bude v provozu denně do 22:15. Jednotlivé spoje budou odjíždět v 10minutových intervalech. Provoz petřínské lanovky se vrací téměř přesně po dvou letech. Poslední den provozu předchozí, třetí generace lanovky, byl 13. září 2024.

(red)



Foto: Jan Šurovský

Kromě uvedených jízd se dvojice souprav zúčastnila i ověřovacích jízd po nové tramvajové trati Muzeum. Od konce srpna až do obnovení provozu ve smyčce Spojovací (12. září) obě soupravy slouží už jen jako provozní záloha pro případ mimořádností nebo technických závad. Ověřovací víkendový provoz potvrdil možnost a technickou připravenost soupravy jednosměrných tramvají ve spojení PX pro případné využití při plánovaných nebo i operativních výlukách s kolejovým přejezdem v úsecích s nižší přepravní poptávkou.

(red)

DPP převzal první trolejbusy Bozankaya

DPP v předvečer trolejbusových oslav dokončil akceptační proces u jedenácti bateriových trolejbusů Bozankaya SNG 12T a převzal je do svého majetku. Tři vozy již měly k datu převzetí plně funkční odbavovací a informační systém a byly vybaveny veškerými polypy dle Standardů kvality PID. Jeden z této trojice vozů jezdil v sobotu 5. září na druhém pořadí linky 51. Zbýlých osm z jedenácti převzatých vozů bude nutné v následujících dnech připravit pro pravidelný provoz podle Standardů kvality PID. Jakmile budou vozy připraveny, dojde k ukončení provozu autobusů na lince 137, která bude trvale převedena na plně trolejbusovou 52.

(red)

Další etapa přestavby kolejového křížení a napojení nové tratě Olšanská – Habrová proběhne současně s modernizací severního úseku tratě v ulici Jana Želivského, kterou DPP plánuje zrealizovat ještě letos na podzim. Přestavbu kolejového křížení realizují zhotovitelé nové tratě, sdružení společností FIRESTA, rekonstrukce, stavby, PEDASTA, dopravní stavby, a N+N – Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice.

Samotné slavnostní zahájení výstavby nové tramvajové tratě Olšanská – Habrová se uskutečnilo v pondělí 31. srpna v blízkosti budovy Nákladového nádraží Žižkov. Tramvajová trať bude mít šest zastávek a ukončena bude úvratí. Její vybudování zabere 12 měsíců a postaví ji sdružení tří firem: FIRESTA, rekonstrukce, stavby, PEDASTA, dopravní stavby, a N+N – Konstrukce a dopravní stavby Litoměřice. Předpokládané náklady výstavby činí 599,2 milionů korun bez DPH. Podrobné informace o nové trati jsme přinesli v červnovém vydání DP kontaktu.

(red)

REKLAMACE A DROBNÉ ÚPRAVY STEJNOKROJŮ

Text: Petr Hubený
Ilustrační foto: Petr Hejna

Foto: Zdeněk Bek, Petr Hejna,
Václav Holíč, Tomáš Löster
a Martin Šurovský

RÁDI BYCHOM ZAMĚSTNANCŮM PŘIPOMNĚLI, JAKÉ MOŽNOSTI MAJÍ V PŘÍPADĚ REKLAMACE NEBO POTŘEBY DROBNÉ ÚPRAVY VÝSTROJNÍCH SOUČÁSTÍ. V SOUVISLOSTI S AKTUALIZACÍ PŘÍSLUŠNÉ NORMY PROTO PŘINÁŠÍME ZJEDNODUŠENÝ PŘEHLED ZÁKLADNÍCH PRAVIDEL A POSTUPŮ, ABY BYLO ZŘEJMÉ, JAK V TĚCHTO SITUACÍCH POSTUPOVAT.

Proces reklamace se řídí směrnici *Reklamační řízení na dodávaný materiál, bod 4. 5.* Reklamací lze uplatnit přímo ve výstrojním skladu nebo sběrném reklamačním místě prostřednictvím vedoucího zaměstnance nebo jím určeného zaměstnance. Reklamovaný produkt musí být do reklamace předáván současně s **reklamačním protokolem** vyplněným v aplikaci „*Nároky na stejnokroje a OOPP*“ a potvrzeným vedoucím zaměstnancem nebo jím určeným zaměstnancem ve dvojím vyhotovení. Jedno vyhotovení doplněné o potvrzení převzetí výstrojní součásti obdrží zaměstnanec (postup pro vytvoření reklamace v aplikaci je uložen v dokumentu „*Manuál k vytvoření reklamace*“).

Pro vystavení reklamačního protokolu není nutná osobní návštěva vedoucího zaměstnance. Reklamační protokol lze vykomunikovat s vedoucími zaměstnanci nebo určenými zaměstnanci **telefonicky nebo elektronicky** a následně potvrzený protokol poslat elektronicky na zaměstnance skladu. Stále je však nutné doručit reklamovaný produkt na výstrojní sklad nebo sběrné reklamační místo. Externí reklamaci lze zahájit až po fyzickém doručení vadného produktu do výstrojního skladu.

Pro **uznání návštěvy** výstrojního skladu či sběrného reklamačního místa musí mít zaměstnanec reklamační protokol potvrzený vedoucím zaměstnancem nebo určeným zaměstnancem (případně musí být protokol zaslán elektronicky zaměstnanci odd. Podpora logistiky a kvality).

Reklamační lhůta je 30 dnů od předání reklamace dodavateli. Předávání výstrojních součástí mezi sběrným reklamačním místem, výstrojním skladem, dodavatelem a opačně nesmí přesáhnout v součtu 7 pracovních dní.

Po zhodnocení reklamovaného produktu zaměstnanec výše zmíněného oddělení uplatňuje reklamaci bez zbytečného odkladu u příslušného dodavatele. **Po ukončení reklamačního řízení** s dodavatelem informuje kontaktního zaměstnance o průběhu reklamace (uznaná, neuznaná) a dohodne s ním způsob převzetí produktu, jímž se reklamační řízení uzavírá.

Je-li reklamující zaměstnanec nespokojený s vyřízením reklamace, není povinen reklamovanou výstrojní součást převzít, o dalším postupu rozhodne vedoucí zaměstnanec nebo jím určený zaměstnanec. O dalším postupu rozhodne vedoucí zaměstnanec nebo jím určený zaměstnanec i v případě nesouhlasu reklamujícího zaměstnance se zamítnutím reklamace.

Pokud vedoucí zaměstnanec nebo jím určený zaměstnanec rozhodl o mimořádném přidělení výstrojní součásti, nemá vybavení

zaměstnance novou výstrojní součástí vliv na běh reklamačních lhůt.

Oddělení Podpora logistiky a kvality zajišťuje také **drobné opravy a úpravy výstrojních součástí**, a to i po uplynutí záruční doby. V tomto případě se nejedná o reklamaci, ale o zajištění krejčovské služby.

Zaměstnanec doručí výstrojní součást na sklad nebo sběrné reklamační místo s kontaktními údaji a specifikací požadované opravy, resp. úpravy. Oděvy jsou zasílány dodavateli na úpravy jednou za dva měsíce. ■



Seznam sběrných reklamačních míst mimo výstrojní sklad			
horní stanice LD Petřín		pro JPT	
depo Kačerov		pro JPM	
depo Hostivař		pro JPM	
depo Zličín		pro JPM	
stanice metra Nádraží Holešovice – jih		pro JPM	
vozovna Hloubětín	pro JPT	vozovna Žižkov	pro JPT
vozovna Kobylisy	pro JPT	garáž Klíčov	pro JPA
vozovna Motol	pro JPT	garáž Vrsovice	pro JPA
vozovna Pankrác	pro JPT	garáž Kačerov	pro JPA
vozovna Strašnice	pro JPT	garáž Hostivař	pro JPA
vozovna Vokovice	pro JPT	garáž Řepy	pro JPA

Katalog výstrojních součástí, velikostní tabulky, bodové ohodnocení výstrojních součástí i výše zmíněný manuál k vytvoření reklamace najdete na intranetu v úsekových stránkách odboru Sklady a operativní nákup – Výstrojní součásti.



90
let prvních
pražských trolejbusů
1936–2026

**PRAHA
OSLAVILA
90 LET
TROLEJBUSOVÉ
DOPRAVY**

PRAŽSKÝ DOPRAVNÍ PODNIK V SOBOTU 5. ZÁŘÍ 2026 OTEVŘEL BRÁNY GARÁŽE ŘEPY, A ZAHÁJIL TAK OSLAVY 90 LET PRAŽSKÝCH TROLEJBUSŮ. KROMĚ TRADIČNÍ MOŽNOSTI NAVŠTÍVIT BĚŽNĚ NEPŘÍSTUPNÁ ZÁZEMÍ MĚLI NÁVŠTĚVNÍCI MOŽNOST SVÉZT SE NA VYBRANÝCH LINKÁCH HISTORICKÝMI I SOUČASNÝMI TROLEJBUSY. SLAVNOSTNÍ JÍZDY PO TROLEJBUSOVÝCH TRATÍCH POKRAČOVALY I V NEDĚLI 6. ZÁŘÍ. PODÍVEJME SE NA OSLAVY OBJEKTIVEM FOTOGRAFŮ.

Sobota 5. září 2026

- Den otevřených dveří garáže Řepy
- Zvláštní linka spojující místa oslav:
Škoda-Solaris 24M a SOR TNS 18
Garáž Řepy – Terminál 3 (jen do centra) – Divoká Šárka – Nádraží Veleslavín
- **SOR ENS 12**
Garáž Řepy – Terminál 3 (jen do centra) – Divoká Šárka – Nádraží Veleslavín – Na Pískách
- **Historická linka 51 v trase Na Pískách – Na Santince**
Škoda 9 Tr (ev. č. 353) – Pardubický spolek historie železniční dopravy
Škoda 8 Tr (ev. č. 494) – DPP
Škoda 14 Tr (ev. č. 9342) – Za záchranu historických trolejbusů a autobusů
- **Historická linka 59 v trase Nádraží Veleslavín – Terminál 3**
Škoda 9 Tr (ev. č. 12) – Dopravní podnik města České Budějovice
Škoda 36 Tr (ev. č. 509) – DPP
Škoda 15 Tr (ev. č. 01) – Dopravní podnik města České Budějovice



Co řekli při zahájení oslav 90 let trolejbusů v garáži Řepy:



Neděle 6. září 2026

- **Historická linka 52 v trase Na Knížecí – Waltrovka**
Škoda 24 Tr (ev. č. 508) – DPP
SOR TNS 18 (ev. č. 110) – DPP
- **Historická linka č. 53 v trase Stadion Strahov – Středočeská**
Škoda 9 Tr (ev. č. 12) – Dopravní podnik města České Budějovice
Škoda 15 Tr (ev. č. 01) – Dopravní podnik města České Budějovice



” Trolejbusy jsou symbolem technického pokroku i ekologické dopravy. Devadesát let od jejich prvního vyjetí je pro nás připomínkou, že Praha vždy patřila mezi města, která se nebojí inovací. Na tuto tradici navazujeme i dnes při obnově trolejbusových linek, kdy se historie symbolicky propojuje se současností. Na druhou stranu se jedná o dopravní prostředek, který nemá na různých ustlání, protože leckdy vzbuzuje dojem, že jej snadno nahradí tu autobusy, tu elektrobusy, ale už opakovaně dokázal, že svoje místo v systémech MHD má. Obnovená existence od svých experimentálních krůčků v říjnu oslaví již 9 let. Tím dojdeme k následující numerologii: $90:2 = 45$. To jsou časové úseky, kdy v Praze trolejbusy byly a nebyly. Letošní trolejbusové oslavy tak vyjadřují hrdost a úctu k bohaté historii a tradici pražské městské hromadné dopravy. Je to připomínka toho, jak důležitou roli hromadná doprava hraje v každodenním životě obyvatel Prahy. “

Jan Šurovský,
místopředseda představenstva a technický ředitel Povrch DPP,
k oslavám 90 let pražských trolejbusů

” Máme podepsané předávací protokoly k jedenácti trolejbusům Bozankaya SNG 12T a z toho máme tři trolejbusy dnes k dispozici, protože se nám je již v průběhu týdne podařilo připravit do provozu podle Standardů kvality PID. Jedno vozidlo můžete vidět v rámci výstavy vozidel v garáži Řepy, druhé vozidlo jezdí na lince 51 a věřím, že kdo nestihl zakoupit jízdenky na historická vozidla, bude jízda tímto novým typem alespoň drobnou satisfakcí. A třetí vozidlo máme připravené jako provozní zálohu. K nasazení na běžných linkách mohou říci, že jakmile budeme mít k dispozici dostatečný počet vozidel, předpokládáme plné překlopení provozu, a to nejprve u autobusové linky 137 na trolejbusovou linku 52. “

Jan Barchánek,
člen představenstva a dopravní ředitel DPP,
k převzetí prvních jedenácti trolejbusů Bozankaya SNG 12T
v předvečer oslav



” Výstavba infrastruktury linky 191 je relativně blízko a troufnu si říci, že jsme před zahájením povolovacího procesu. Takže pokud půjde všechno dobře, tak ke konci příštího roku by mohla být stavba zahájena. Linka 201 se připravuje, je pravdou, že o něco pomaleji, než jsme předpokládali, ale mohu prozradit, že infrastruktura u této linky bude ještě efektivnější, než jsme plánovali, protože pravděpodobně nebudeme muset stavět tolik měníren. Myslím si, že v příštím roce získáme povolení a od roku 2028 by mohla probíhat výstavba infrastruktury.“

Michal Andelek,
projektový manažer strategických projektů DPP,
o výstavbě dalších pražských trolejbusových linek



” Místo, kde se připomíná historie, je trolejbusová linka ke sv. Matěji, neboť se jedná o linku, na kterou vyjely v roce 1936 první pražské trolejbusy pro pravidelný provoz na lince K. Dnes na lince 51 jezdí slavnostně trolejbusy Škoda 8 Tr, Škoda 9 Tr a Škoda 14 Tr. Původně měla jezdit i Tatra T400, jeden z ikonických pražských trolejbusů prvního období, bohužel se nám nepodařilo vozidlo zprovoznit, takže musíme na vozidle ještě pracovat, aby jej bylo možné provozovat na této trati. Pokud si vůz chcete prohlédnout, doporučuji jízdu Karosou B951 ze zastávky Na Pískách do Muzea MHD ve Střešovicích, kde uvidíte nejen Tatru T400, ale i Pragu TOT, nejstarší pražský trolejbus.“

Petr Malík,
vedoucí jednotky Historická vozidla,
o slavnostních jízdách historických trolejbusů



” Pro nás je výhoda napětí 750 V, protože v kabelech a trolejovém vedení jsou menší napěťové úbytky a můžeme realizovat delší kabelové vedení na koncové úseky. Tímto krokem jsme tedy schopni částečně eliminovat potřebný počet a další výstavbu měníren, což má samozřejmě vliv na celkovou hodnotu zakázek. Kvůli historickému provozu máme v měnírně U Matěje možnost přepnout napěťovou hladinu 750 V na 600 V pro historická vozidla. Principiálně je to řešeno tak, že v měnírně jsou trakční transformátory se třemi vinutími, které se pomocí přepínačů nastaví na požadovanou napěťovou hladinu. Ze stejného důvodu má takové možnosti i mězírna Letňany.“

Libor Slanina,
vedoucí provozovny Napájení Dopravní cesta,
k napájení pražských trolejbusů



” Musím říci, že řízení trolejbusu je trochu specifické. Na druhou stranu, když si ho řidiči osvojí, je trolejbus velmi pohodlné a tiché vozidlo s výbornou dynamikou jízdy, které nevibruje a necuká. Oproti autobusu má moderní nízkopodlažní trolejbus o něco výše položené těžiště z důvodu umístění výzbroje a baterií na střeše, což má vliv na styl jízdy. U parciálních trolejbusů, které nemají tak velké množství baterií jako elektrobusesy, není však hmotnost tak vysoká. Snažíme se v rámci nákupu vozidel zajistit, aby pro řidiče bylo ovládání podobné, všechna moderní vozidla tak odpovídají požadavkům dnešní doby.“

Martin Košek,
zástupce vedoucího jednotky Provoz Autobusy,
o řízení pražských trolejbusů



Další snímky nejen
z oslav najdete
po načtení QR kódu

Speciální příloha
k 90. výročí pražských
trolejbusů vyšla
v DP kontaktu č. 7–8/2026

90
let prvních
pražských trolejbusů
1936–2026

JAK JSME SE NA OSLAVY TROLEJBUSŮ PŘIPRAVOVALI?

KONEC SRPNA PŘINESL NEJVÝZNAMNĚJŠÍ VÝROČÍ LETOŠNÍHO ROKU, 90 LET OD ZAHÁJENÍ PRVNÍHO TROLEJBUSOVÉHO PROVOZU V PRAZE. PO LOŇSKÝCH ZKUŠENOSTECH Z TRAMVAJOVÉHO A AUTOBUSOVÉHO PRŮVODU U PŘÍLEŽITOSTI 150 LET OD ZAHÁJENÍ PRAŽSKÉ MHD A 100 LET OD ZAHÁJENÍ TRVALÉHO AUTOBUSOVÉHO PROVOZU BY SE MOHLO ZDÁT, ŽE PŘIPRAVIT DVOJICI TROLEJBUSŮ NA JÍZDY NA LINCCE 51 BUDE SNADNOU ZÁLEŽITOSTÍ NA PÁR HODIN ČI DNÍ.



ŠKODA 8 TR ABSOLVOVALA ZKUŠEBNÍ JÍZDY V PARDUBICÍCH 12. A 13. SRPNA



TATRA T400 NAOPAK NA ZKUŠEBNÍ JÍZDY V PARDUBICKÝCH ULICÍCH VYRAZILA 26. A 27. SRPNA

Opak byl však pravdou. I když autobusy a silniční vozidla nestála v minulém roce přímo ve Střešovicích, probíhala jejich příprava ve spolupráci s hostivařskými dílnami poměrně jednoduše. Z Klíčova a Řep (dočasného domova našich exponátů) se dá do Hostivaře dojet a podle dopředu domluveného harmonogramu se kontrolovaly jednotlivé vozy.

U některých visel termín průvodu na vlásku, ale všechno se stihlo k všeobecné spokojenosti. U tramvají je výhoda, že střešovická vozovna zůstala napojena na tramvajovou síť, a tak zkušební jízdy se mohou konat prak-

ticky kdykoliv. Připravit velké množství vozidel trvá bezmála rok, není to záležitost pár dní, jak by se na první pohled mohlo zdát.

U trolejbusů je to komplikovanější tým, že ve vozovně máme sice asi 60 metrů dlouhou dráhu, ale na ní můžeme vyzkoušet pouze to, zda vozidlo jede či nikoliv. Původně jsme chtěli veřejnosti představit všechny tři vozy, které máme ve sbírce, ale zprovoznění toho nejstaršího – Pragy TOT (zahajovala provoz v roce 1936 na první lince), jde bohužel pomaleji, než bychom si přáli. Výroba radiče a derivačních odporů ve spolupráci s Alfou

Union se vleče už dlouhé roky a nezbyvá než věřit, že se nám na podzim podaří o něco málo pokročit.

S přípravou Tatro T400 a Škody 8 Tr se začalo od února letošního roku. Nejprve došlo k výměně bateriových článků za nové a jejich následné úpravě. Vhodnou alternativou k úplnému zprovoznění v Praze se ukázala spolupráce s Dopravním podnikem města Pardubice, kam jsme v minulosti naše vozy zapůjčili na slavnostní jízdy.



24. SRPNA SE UŽ ŠKODA 8 TR PROHÁNĚLA ULICEMI PRAHY NA JÍZDĚ PRO NOVINÁŘE



1. ZÁŘÍ BYLA NAOPAK V RÁMCÍ ZKUŠEBNÍCH JÍZD NASAZENA TATRA T400, NA SNÍMKU V ULICI NA ŠTÁHLAVCE U PRAŽSKÉ JULISKY

Současný pražský trolejbusový provoz je napájen na 750 V, zatímco historické vozy mají napájení 600 V. Na nižší napětí se dají přepnout dvě tratě, v Letňanech (linka 58) a na Hanspaulce (linka 51). Přetahovat vozy ze Střešovic do Letňan a zpět tahačem a případně závady řešit přetažením do klíčových garáží je hodně náročné. Trať okolo kostela svatého Matěje byla zprovozněna až na sklonku června, také na ní by se případné závady musely řešit náročnými přetahy.

Z těchto důvodů jsme zvolili zprovoznění a otestování na východě Čech. V úterý 11. srpna dorazila do Pardubic Škoda 8 Tr. Nejprve jsme zkontrolovali elektrické komponenty a promazání podvozku na montážní jámě, následně opravené navijáky lan sběračů. Během dvoudenního „pobytu“ se podařilo vykonat všechny předepsané zkoušky a také najet zhruba 40 zkušebních kilometrů. Přímo na lince 51 jste mohli vůz 8 Tr zahlédnout v pondělí 24. srpna v rámci

novinářských jízdy a potom samozřejmě při samotných oslavách 5. září.

Větší oříšek, někdo by mohl říct i pořádně velký oříšek, pro nás představovalo zprovoznění Tatro T400. Jen zainteresovaní si mohli všimnout, že v říjnu 2022 při slavnostních jízdách v Letňanech došlo k nepříjemnému zkratu. Od té doby se snažíme najít příčinu, hledáme elektrikáře, který by se s technickou dokumentací seznámil a pokusil se problém identifikovat a odstranit. Povolali jsme několik veteránů, kteří si ještě provoz těchto vozů pamatují, ale zatím marně. Se svými dotazy jsme nezůstali jen v Praze, stejné historické vozidlo mají také v Ostravě. Ale jak jsme zjistili, vozy tam byly pro provoz odlišně upravené než v Praze, což nám později potvrdil i Ota Drozda, ikona první etapy pražských trolejbusů.

V úterý 25. srpna jsme i Tatro T400 přivezli do Pardubic, abychom vykonali potřebné

zkoušky a připravili se na zářijové oslavy. Zkoušky v rovinatých Pardubicích dopadly dobře na rozdíl od zkušebních jízd v kopcovitém terénu na Hanspaulce o pár dní později. Trolejbus jízdu zvládl pouze s dlouhými přestávkami na chlazení odporů, což je s provozem s cestujícími neslučitelné. Ladění Tatro T400 na pražský provoz tak bude pokračovat, ale nebude to běh na krátkou distanci. Tatro T400 v sobotu 5. září nahradil pardubický trolejbus 9 Tr, který byl narychlo zapůjčen.

Spokojené výrazy účastníků oslav, ať už malých nebo velkých, jsou tou největší odměnou všem, kteří se starají o to, aby vše klaplo na výbornou. Poděkování si zaslouží pracovníci Dopravního podniku města Pardubice, ve Střešovicích o vozy pečují Ondřej Láška, Jan Gottwald a Luděk Vidím, své rady ochotně předává Jindřich Verich a mnozí další. Bez nich by se letošní trolejbusové oslavy neuskutečnily, stejně jako ty tramvajové a autobusové v minulém roce.

INFORMACE ONLINE kdykoliv a odkudkoliv

Extranet vám přináší:

- **Intranet** – aktuality z podniku, jídelní lístky, přehled zvýhodněných nabídek a benefitů, DP kontakt.
- **HR portál** – vaše personálie na dosah ruky, včetně výplatních lístků, osobních údajů a formulářů.
- **Docházka a směny** – přehled vašich průchodů areálu a přehled směn.
- **Vzory dokumentů a šablony**
- **Organizační a řídicí normy, směrnice a interní předpisy**



**Dopravní podnik
hlavního města Prahy**

Ptal se: Zdeněk Bek
Fotil: Petr Hejna



DÁMSKÉ SETKÁNÍ

ANEB DNES ODPOVÍDAJÍ: ŘIDIČKY AUTOBUSU HELENA LISOVÁ A ANNA SCHWARZOVÁ

? Ranní, odpolední, nebo noční směna?

Helena Lisová: Preferuji ranní směnu, případně ještě šejdr.

Anna Schwarzová: Vyhovuje mi systém střídání ranních a odpoledních směn. Díky tomu není práce stereotypní a každý turnus má trochu jiný rytmus. Více se ale těším na ranní směny. Mám ráda, když mohu jít brzo spát a následující den začíná časně. Po ranní směně mi také zbývá více času na osobní aktivity.

? Oblíbená linka a typ autobusu?

HL: Mám ráda delší trasy, např. linky 150 a 177. Z minulých let jsem měla ráda Karosy B741 a ze současnosti mám nejraději autobusy SOR.

AS: Mojí nejoblíbenější linkou je jednoznačně linka 136. Oblíbila jsem si ji již před lety v zácviu a stále u mě vede. Zaujímá je její trasa z Jižního Města na Sídliště Čakovice, i její tempo. Je dlouhá a vede i přes rušnější části Prahy. Co se typu autobusu týká, preferuji kloubové vozy. Vyhovuje mi jejich jízdní projev i to, že se nejčastěji nasazují na vytížené linky, kde je práce ve všech směrech opravdu pestrá.

? Co se vám líbí na nových vozech?

HL: Nastavitelná přístrojová deska, lehké řízení jako v osobním voze, bezpečnostní prvky řidiče, ovládání odbavovacího a informačního systému.

AS: Společnou výhodou nových vozů je jistě moderní bezpečnostní asistent ADAS, kvalitní kamerový systém, klimatizace a celkový vyšší jízdní komfort pro řidiče i cestující. Líbí se mi také nový jednotný design PID.

? Nejhezčí autobusové místo v Praze?

HL: Mám ráda konečnou Depo Hostivař, máme v ní dobré zázemí a v okolí je dost zeleně.

AS: Na Praze je třeba vyzdvihnout její rozmanitost. Když střídáte linky, tak jezdíte historickým centrem i klidnějšími okrajovými částmi hlavního města. Například na lince 139 mám ráda úsek, který vede přes most Závodu míru. Je odtud krásný výhled na Vltavu a okolní přírodu.

? Místo, kde je potřeba být zvlášť ve střehu?

HL: Neumím úplně říci, protože v Praze je takových míst hodně. Obecně si dávám ale

velký pozor u školek a škol a také v místech, kde je hodně lidí.

AS: Takových míst je celá řada. Konkrétně mě napadá úsek, kdy linka 207 projíždí přes náměstí Republiky. Obecně se ale dá říct, že jsou to místa, kde je hustý provoz, velké množství chodců, tramvají i aut a situace na silnici se dokáže během okamžiku změnit. Právě proto je potřebné neustále předvídat, být ve střehu a umět zachovat rozvážený klid.

? Slovo, které vystihuje práci řidičky autobusu?

HL: Kolegové a cestující nám říkají „šoférky“, jinak si ale myslím, že spolehlivost a soustředěnost.

AS: Odpovědnost. Je to hodnota, která se promítá do každého rozhodnutí za volantem. Nejen za bezpečnost cestujících, ale i za vlastní rozhodnutí a přístup k práci.

? Co vám v práci vždycky zvedne náladu?

HL: Dobrý kolektiv, když směna proběhne bez větších problémů, spokojení cestující a samozřejmě pravidelná výplata.

AS: Mám radost, když na trase potkávám kolegy, se kterými o sobě víme a mávneme si. Někdy i v takovém krátkém gestu může být





podpora, respekt k práci toho druhého a vzájemné uznání, které není potřeba říkat nahlas. Takové chvíle pro mě mají velký význam.

? Máte nějaký řidičský rituál před začátkem směny?

HL: Hodinu před začátkem směny si dám dobrou kávu a dojdou si na toaletu, protože na některých trasách je problém si odskočit.

AS: Řidičský rituál nemám, ale do práce chodím vždy soustředěná a připravená na směnu.

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

HL: Aby se nebály, protože se podmínky pro vykonávání práce řidičky autobusu z dob devadesátých let hodně zlepšily.

AS: Vzkázala bych jim, aby se nenechaly odradit zažitými stereotypy. Nevidím rozdíl v tom, jestli za volantem sedí muž, nebo žena. Důležité jsou především schopnosti, odpovědný přístup k práci a výborná znalost zákona o provozu na pozemních komunikacích. Ženy pak častěji disponují klidnou povahou a citem pro vedení vozidla. To jsou určitě výhodné přednosti. Když člověk věří svým schopnostem, má kuráž a jde si vytrvale za svým cílem, není důvod, proč by nemohl uspět.

? Káva, čaj do termosky, nebo voda?

HL: Do práce preferuji vodu.

AS: Nejsem věrná jen jedné možnosti. Káva na rozjezd, čaj, když je chladno a voda je samozřejmostí po celý den.

? Nejlepší odpočinek po směně?

HL: Nejraději odpočívám ve vaně s teplou vodou a zmrzlinou v ruce.

AS: Po směně odcházím zpravidla domů, kde mě čekají další povinnosti. Když se ale zadaří a zbude mi čas vyrazit na kolo nebo běhat, tak mám radost a vždy mi to nějakou energii vrátí. Po směně odpolední, která končí pozdě v noci, je to samozřejmě spánek.

? Oblíbené jídlo, muzika, film

HL: Mám ráda všechna česká jídla, krom hrachové kaše. Ráda poslouchám country a sleduji dobré komedie a kreslené pohádky.

AS: Brambory na loupáčku, Hana Hegerová a její Potměšilý host, Vrásky z lásky.



TRAMVAJE ZNOVU JEZDÍ ALEJÍ KOLEM HRADU



PRAŽSKÝ HRAD, NEJVYTIŽENĚJŠÍ ZASTÁVKA TRATI. Z JEDNÉ TRAMVAJE TADY NĚKDY VYSTOUPÍ I VÍCE NEŽ STO CESTUJÍCÍCH. NÁSTUPIŠTĚ Z CENTRA BYLO PRODLOUŽENO NA DÉLKU 42 M

MLUVÍ SE O NÍ JAKO O NEJHEZČÍ TRAMVAJOVÉ TRATI VE MĚSTĚ. A OPRAVDU. ZEJMÉNA V 90. LETECH MINULÉHO STOLETÍ BYLA DRÁHA KOLEM PRAŽSKÉHO HRADU VÝJIMEČNÁ. V DOBĚ, KDY BYLY STANDARDEM TRATÍ VELKOPLOŠNÉ PANELE, BYLA DROBNÁ KAMENNÁ DLAŽBA A HLAVNĚ ZATRAVNĚNÍ KOLEJÍ NEZVYKLÝM PRVKEM. AVŠAK I DNES, KDYŽ JSME NA VĚTŠINĚ SÍTĚ PANELE OPUSTILI A ZATRAVNĚNÍ PRONIKLO I NA SÍDLIŠTĚ, TRAŤ POUTÁ. HLAVNĚ DLOUHOU ALEJÍ STROMŮ A TĚSNÝM SOUSEDSTVÍM HRADU.

Tramvajová trať v ulicích Jelení, Mariánské hradby a v části Chotkovy ulice vznikla ve dvou etapách v letech 1910 a 1911. Název Chotkova je přitom uveden záměrně, protože tato ulice nekončí u křižovatky s Badeniho, jak se mnozí domnívají, ale pokračuje dalších sto metrů směrem k Pohořelci a končí až v místě, kde se odděluje tramvajová trať od vozovky.

Trať byla vybudována poněkud odlišně od dnešního stavu. Koleje byly vedeny s osovou vzdáleností 2,8 metru. Tedy bez řady stromů mezi kolejemi, která je pro trať tolik charakteristická. Současné směrové řešení přišlo v roce 1965. Kolej ve směru z centra byla přeložena více na sever ke zdi současného objektu ministerstva obrany, kde se nacházel chodník. V krátkém úseku pod zastávkou Královský

letohrádek bylo pro přeložku dokonce nezbytné zbourat a postavit nový zděný plot, přičemž dosud nedošlo k majetkoprávnímu vypořádání operace.

Kolej do centra byla rovněž přeložena na sever, ale jen velmi mírně. Ve vzniklém prostoru mezi kolejemi bylo zřízeno stromořadí. Osová vzdálenost kolejí se zvětšila na 6,73 metru.

Poslední rekonstrukce většiny trati kolem Pražského hradu, tedy mezi ulicemi Badeniho a U Brusnice, se odehrála v roce 1995. Po více než 30 letech nazrála doba, jak již dožitou stavbu zrekonstruovat opět, odstranit omezení rychlosti a zvážit možná vylepšení.

Projektování rekonstrukce začalo v roce 2024. Zahájení stavebních prací bylo plánováno na začátek února 2026 ve snaze maximálně se vyhnout letním měsícům, kdy na Hrad míří větší množství návštěvníků. V důsledku úspěšného odvolání proti povolení záměru, které bylo spojeno právě s nedořešenými majetky pod Královským letohrádkem, byl odložen začátek stavby na 21. března.

Co se týče vlastní tramvajové trati, během necelých čtyř měsíců stavby se podařilo kompletně zrekonstruovat kolejový spodek i svršek. V jednom místě bylo změněno vedení kolejí: v Chotkově ulici v samotném východním konci stavby, kde je trať pojižděná auty, došlo k posunu až o 1,5 metru severním směrem. V místě, kde se tvoří kolony aut ve směru do centra, vznikl samostatný, byť fyzicky neoddělený jízdní pruh pro auta. Tato změna si vyžádala přeložku kanalizace.

Další úpravy geometrie trati byly podstatně skromnější a představovaly zejména vyladění přechodnic a převýšení v obloucích pod a nad zastávkou Pražský hrad.

Rekonstruovány byly také tramvajové zastávky Královský letohrádek, Pražský hrad a občasná zastávka Brusnice. Zastávka Pražský hrad z centra byla prodloužena na délku 42 metrů, což umožňuje současné stanicování běžné dlouhé tramvaje a k tomu ještě historického dvounápravového vozu.

Všechny zastávky byly už před rekonstrukcí částečně bezbariérově přístupné, přičemž provedenou stavbou došlo k vylepšení stavu. V zastávce Královský letohrádek byla doplněna lomená rampa pro přechod mezi nástupišti. Dlužno dodat, že efekt bude zcela dosažen až po dokončení probíhající rekonstrukce chodníku v ulici Mariánské hradby. V zastávce Pražský hrad došlo k odstranění reklamní rotundy.

Během stavby spolupracoval Dopravní podnik se Správou Pražského hradu a Policií ČR k zajištění bezproblémového chodu Hradu, včetně státních návštěv a ceremonií. V době stavby se konaly například návštěvy Sergia Mattarely, italského prezidenta či Alexandra Stubba, prezidenta Finska, což vyvolalo mnohahodinová omezení staveništní dopravy a stavební činnosti.



SNÍMEK PŘÍBLIŽNĚ Z ROKU 1960 UKAZUJE USPOŘÁDÁNÍ TRATI V LETECH 1910–1964. JEDNÁ SE O POHLED VE SMĚRU Z CENTRA. TRAMVAJ JEDE OD MÍSTA, KDE JE DNES ZASTÁVKA KRÁLOVSKÝ LETOHRÁDEK. NYNÍ SE PRAVÁ KOLEJ NACHÁZÍ V MÍSTĚ ZDĚNÉHO PLOTU, KTERÝ BYL POSTAVEN ZNOVU O KUS VEDLE. LEVÁ KOLEJ SE POSUNULA DO PŮVODNÍ OSY TRATI



CHOTKOVA ULICE. SNÍMEK Z ROKU 2014 UKAZUJE, JAK MÁLO MÍSTO MĚLA AUTA VEDLE KOLEJÍ I V DOBÁCH, KDY BYLA AUTA UŽŠÍ NEŽ DNES



MÍSTO, KDE SE TRATĚ PŘESUNULA O 1,5 METRU VPRAVO. VYBOURÁLO SE VŠE MEZI OBRUBAMI A PŘELOŽILA KANALIZACE



TAKHLE VYPADÁ MÍSTO NYNÍ. BUMLÍK SE SICE NEVEŠEL, ALE SOUVISLÁ ČÁRA ANO. TRAMVAJOVOU TRATĚ NAVÍC VHODNĚ SIGNALIZUJE DLAŽBA

Kooperace se ovšem týkala i vlastní stavební činnosti, protože jeden ze stožárů trolejového vedení určený k náhradě byl umístěn až za hradební zdí. Místo něj se ve veřejném chodníku zřizoval nový sdružený stožár pro veřejné osvětlení a trolej, a to na místě původního sloupu veřejného osvětlení. I tento úkol byl

zkušebního provozu 17. 7. Plný pravidelný provoz byl obnoven následujícího dne.

V současné době pokračuje s Technickou správou komunikací koordinovaná rekonstrukce severního chodníku v ulici Mariánské hradby. Chodník bude v mozaice. V říjnu do-

Tyto velmi nepříznivé sklonové poměry vedly Elektrické podniky k vybudování manipulační trati v ulici U Brusnice. Původně jednokolejná manipulační trať byla zprovozněna v lednu 1913, kdy byl po pouhých třech letech ukončen provoz v ulici U Prašného mostu.



REKONSTRUKCE TRATI V 90. LETECH 20. STOLETÍ BYLA POJATA VELMI ZODPOVĚDNĚ. POD TAKTOVKOU DIPRO, S. R. O., MĚLA SVŮJ DESIGNERSKÝ TÝM, KTERÝ TVOŘILI ING. JIŘÍ PEJŠA, CSC., A ING. ARCH. IVAN LEJČAR. TOTO JE VÝSTŘÍZEK Z DOKUMENTACE, KTERÁ PRACOVALA V HORNÍM ÚSEKU S TEHDY U NÁS POPRVÉ POUŽITÝM ZATRAVNĚNÍM TRATI, NAMÍSTO PEVNÉHO KRYTU Z ASFALTU

díky součinnosti Hradu, provozovny Vrchní vedení DPP, PVS, PVK, THMP a subdodavatele příkladně vyřešen.

Práce nijak neurychlovala skutečnost, že v ulici Mariánské hradby, kde jsou koleje hůře přístupné, nebylo možné v prvním více než měsíci vstoupit na soukromý pozemek, a také poněkud vlekloucí se oprava Mariánské brány. Zásadní pak byla dostupnost podbíječky, kterých je ve středoevropském regionu jen několik a kalendář mají ve stavební sezóně velmi naplněn.

Dopravní podnik i tak díky nasazení zaměstnanců a subdodavatelů zkrátil dobu rekonstrukce, což vyústilo ve zprovoznění koleje z centra už 11. 7., tedy o týden dříve, než došlo na kompletní návrat tramvají. Dopravní a energetický stavební úřad uvedl trať do

jde k dokončení zatravnění trati mezi zastávkami Pražský hrad a Brusnice. Současně probíhá příprava projektu s názvem Plečnickova alej, což je proměna ulice U Prašného mostu, tedy ulice kolmé na trať od zastávky Pražský hrad. Budoucí korzo ještě nedávno sloužilo primárně jako parkoviště. Součástí záměru je zrušení části světelné signalizace přes tramvajovou trať, z čehož lze očekávat praktický přínos pro chodce i cestující v tomto turistickém uzlu.

Historií jsme začali, historií skončíme. Ač se to zdá jako neuvěřitelné, v ulici U Prašného mostu jezdila také tramvaj. Byla zřízena v lednu 1910 jako propojení mezi „naší“ tratí a tratí v dnešní ulici Milady Horákové. Trať se vyznačovala velkými klesáními, které na délce dvaceti metrů dosahovalo dokonce 101,9 %, což bylo nejvíce v Praze.

RTT Mariánské hradby

Rozsah:	rekonstrukce trati v ulicích Chotkova, Jelení a Mariánské hradby v úseku U Brusnice (mimo) – Badeniho (částečně včetně)
Termín:	21. 3. – 17. 7. 2026
Investor, zhotovitel:	Dopravní podnik hlavního města Prahy, jednotka Dopravní cesta
Projektant:	Metroprojekt
Technický dozor investora:	TES Consulting
Délka:	1,2 km
Konstrukce trati:	převážně železobetonové pražce ve štěrkovém loži se zatravněním s použitím bezžlábkové kolejnice 49E1 a žlábkové kolejnice NT1, nebo krytem z kamenné dlažby s použitím žlábkové kolejnice NT1

Další realizované objekty a činnosti DPP:

ovládání a vytápění výhybek Brusnice od Pražského hradu a Chotkovy sady od Pražského hradu, odvodnění tramvajové trati, zastávky Královský letohrádek, Pražský hrad a Brusnice (občasná) včetně napájení označnicků, obnova troleje v celém řešeném úseku včetně výměny 3 stožárů, výměna dráhových kabelů, přeložka kanalizace, úpravy chodníků a vozovek.

Objekty organizace Ropid: elektronické informační panely na zastávkách.

Koordinované akce: prořezy stromů v ulici Mariánské hradby a Chotkova (Pražský hrad), oprava plynovodu v Jelení ulici (Pražská plynárenská), oprava vozovek v křižovatce Jelení – U Brusnice (TSK), oprava Mariánské brány (Ministerstvo obrany), rekonstrukce severního chodníku v ulici Mariánské hradby (TSK). ■

Text: Miroslav Grossmann a Jan Forejt
Foto: Martin Dvořák, Jan Bulvas,
a Zuzana Mašková

OPRAVA SPÁLENÉ A NÁRODNÍ

PO VÝLUCE TRAMVAJÍ KOLEM PRAŽSKÉHO HRADU NASTOUPILI PRACOVNÍCI JEDNOTKY DOPRAVNÍ CESTA DO CENTRA NA TRATĚ MEZI LAZARSKOU A ÚJEZDEM, TEDY DO SPÁLENÉ, NÁRODNÍ A NA MOST LEGÍ. V TERMÍNU 18. 7. – 10. 8. OPRAVILI OPOTŘEBENÉ ČÁSTI TRATI, KTERÁ PATŘÍ MEZI NEJZATÍŽENĚJŠÍ VE MĚSTĚ.

Kolejová konstrukce (KK) Lazarská – Spálená: výměna části KK od Národní, včetně spojovacích oblouků směr Lazarská, výměna systému EOv (nový TRX) od Národní, navaření KK od Lazarské.

TT Národní – Spálená: výměna oblouků Národní – Spálená, výměna oblouků v úseku Karolíny Světlé – zastávka Národní divadlo (mimo), částečné doložení rovin, doplnění mazníků Národní – Spálená, obnova domov-

ních závěsů trakčního vedení (TV), výměna 2 stožárů TV, výměna úsekového děliče za diodový za zastávkou Národní třída do centra, oprava asfaltových povrchů, broušení vlnkovitosti kolejnic.

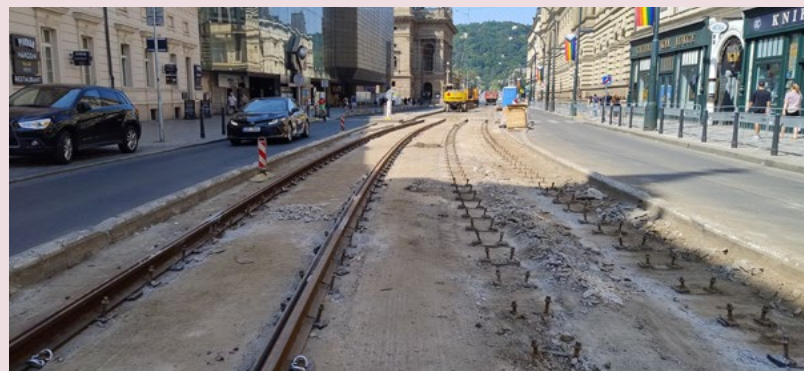
KK Národní divadlo: výměna sjezdové výměny směr Národní, navaření náběhů KK od Národní, navaření spojovacího oblouku směrem na Smetanovo nábřeží.

TT Most Legií – Vítězná: výměna 2 stožárů TV, oprava velkoplošných panelů BKV (podklínování), oprava asfaltových povrchů, předláždění před KK Újezd.

KK Újezd: výměna systému EOv (nové TRX) od mostu, navaření KK od mostu, navaření bočně ojeté kolejnice spojovacího oblouku od Anděla.



DVA DNY PO ZAHÁJENÍ PRACÍ JIŽ BYL NA NÁRODNÍ TRÍDĚ ODBRÁNĚN ASFALTOVÝ KRYT Z KOLEJÍ I SVRCHNÍ VRSTVA BETONU. KOLEJNICE NA MÍSTĚ ZATÍM ZŮSTÁVALY



NA TOMTO SNÍMKU JE DOBŘE VIDĚT VTIP A UDRŽITELNOST UPEVNĚNÍ SYSTÉMEM W-TRAM. PŘI OPRAVĚ TRATI ZŮSTÁVÁ NA MÍSTĚ NEJEN SPODNÍ VRSTVA BETONU (BETONOVÁ DESKA), ALE ROVNĚŽ PODKLADNICE, KOLEJOVÁ HMOŽDINKA A VRTULE, KTERÁ SE DO NÍ ŠROUBUJE



KŘÍŽOVATKA LAZARSKÁ – SPÁLENÁ PATŘÍ MEZI NEJZATÍŽENĚJŠÍ VE MĚSTĚ. JEN VE SMĚRU K NÁRODNÍ, KTERÝ SE LETOS OPRAVOVAL, PROJELO MINULÝ ROK NEUVĚŘITELNÝCH 231 547 TRAMVAJÍ. DŮVODEM JE JEDNAK VELKÁ POPTÁVKA PO DOPRAVĚ V CENTRU MĚSTA A JEDNAK ZRUŠENÍ NĚKTERÝCH TRAMVAJOVÝCH TRATÍ V 80. LETECH MINULÉHO STOLETÍ. V TOMTO PŘÍPADĚ JDE ZEJMÉNA O DOPADY ABSENCE TRATI V ULICI NA PŘÍKOPĚ. STÁVAJÍCÍ SÍŤ JE PŘETÍŽENÁ, TRPÍ NIŽŠÍ PLYNULOSTÍ PROVOZU A ZEJMÉNA OBLUKY A KOLEJOVÉ KONSTRUKCE PAK POTŘEBUJÍ ČASTĚJŠÍ OPRAVY



OBLUK SPÁLENÁ – NÁRODNÍ. OSM ČERNÝCH KVÁDRŮ PODÉL KOLEJÍ JSOU ČERSTVĚ ULOŽENÉ MAZNÍKY, KTERÉ OD UVEDENÍ DO PROVOZU MAŽOU OKOLKY TRAMVAJÍ, ČÍMŽ SNIŽUJÍ HLUK A OPOTŘEBENÍ KOL I KOLEJNIC

Text: Zdeněk Bek
Foto: Petr Hejma



NA PRAHU NEJNÁROČNĚJŠÍHO OBDOBÍ PRAŽSKÉHO METRA

MARTIN BŘEZINA
PRACUJE V DPP
OD ROKU 2001,
MINULÝ ROK SE
STAL VEDOUCÍM
JEDNOTKY SPRÁVA
VOZIDEL METRO

MARTIN BŘEZINA JE OD ČERVNA LOŇSKÉHO ROKU VEDOUCÍM JEDNOTKY SPRÁVA VOZIDEL METRO. OD ROKU 2009 JE ÚDRŽBA VOZOVÉHO PARKU PRAŽSKÉHO METRA ZAJIŠŤOVÁNA PROSTŘEDNICTVÍM SMLUV FULL SERVICE. JAK DNES TENTO MODEL FUNGUJE, V JAKÉM STAVU JSOU SOUPRAVY M1 A 81-71M A JAKOU PROMĚNOU PROJDE VOZOVÝ PARK PRAŽSKÉHO METRA V SOUVISLOSTI S AUTOMATIZACÍ LINEK C A D?

Servis vlaků pražského metra probíhá již několik let dodavatelsky. Můžeme si na úvod shrnout, do kdy máme servis smluvně zajištěn?

Servis souprav pražského metra je v režimu Full Service zajišťován již od roku 2009. V současné době máme pro oba typy vozidel uzavřeny druhé navazující kontrakty. Soupravy M1 na trase C servisuje společnost Siemens Mobility, soupravy 81-71M na trasách A a B společnost Škoda Transportation.

Smlouva pro soupravy M1 je uzavřena do konce roku 2034, v případě souprav 81-71M do konce roku 2035. Obě smlouvy navíc obsahují opci na jejich případné prodloužení o další čtyři a půl roku.

Můžete čtenářům popsat, co si máme pod pojmem Full Service představit?

Full Service znamená kompletní zajištění údržby vozidel po celou dobu jejich provozu dodavatelem. Zahnuje každodenní servisní činnosti, odstraňování závad, pravidelné revize, těžké opravy, zajištění veškerých náhradních dílů i řešení problematiky zastarávání elektronických komponent. Zjednodušeně řečeno, když se souprava vrátí z provozu do depa, musí být připravena na další spolehlivé nasazení do provozu. Od každodenního úklidu a běžné lehčí údržby až po náročné vyvazovací opravy vozů (kontroly a opravy podvozků, trakčních zařízení, elektroniky nebo zabezpečovacího zařízení apod.) a mimořádné opravy, vše je součástí tohoto servisního modelu.

Je důležité zdůraznit, že Full Service není založen na dojmeh, ale na přesně měřitelných parametrech. Sledujeme disponibilitu vozového parku – dostupnost souprav 24 hodin denně, počet mimořádných událostí a výměn souprav způsobených technickým stavem vozidla, střední dobu mezi poruchami, nevyjetí soupravy do výkonu. Troufnu si tak říci, že v řadě sledovaných parametrů jsou dnešní požadavky přísnější než v době, kdy si Dopravní podnik zajišťoval údržbu vlastními silami. Dnes nehodnotíme pouze okamžitou provozní dostupnost vozidel, ale dlouhodobou spolehlivost a kvalitu celého údržbového systému.

Měl na plnění Full Service vliv i současný stav světových událostí? Mám na mysli covid či válku na Ukrajině...

Považuji za důležité zmínit, že se nám tento model osvědčil i v mimořádně složitých obdobích. Během pandemie covidu i následných problémů v dodavatelských řetězcích, včetně nejistoty po vypuknutí války na Ukrajině, jsme nezaznamenali situaci, která by z důvodu nedostupnosti údržby nebo náhradních dílů ohrozila zajištění provozu pražského metra. Rolí jednotky Správa vozidel Metro (JSVM) není ale „pouze“ kontrolovat plnění smlouvy a nastavených parametrů, ale průběžně vyhodnocovat závadovost a přijímat systémová opatření, zajistit koordinaci provozu souprav s potřebami dalších složek a potřeb DPP a plnit předepsanou legislativu. I když údržbu provádíme dodavatelsky, je JSVM v DPP plně odpovědným garantem za veškerou problematiku týkající se vozového parku metra – ručíme za dodržení požadované úrovně bezpečnosti, spolehlivosti a provozní dostupnosti souprav, za plnění legislativy i za všechna přijatá systémová opatření.

Jak se daří udržovat vozy v provozu, když soupravy M1 jsou v DPP od roku 1998 a soupravy 81-71M od roku 1996?

Je pravda, že návrhy obou typů vozidel vznikly ve druhé polovině devadesátých let a soupravy z pohledu cestujících provozujeme bez významnějších změn. To ale samo o sobě nevyovídá nic o jejich aktuálním technickém stavu.

Polovina souprav M1 dnes překračuje hranici dvou milionů ujetých kilometrů a nejstarším soupravám je již 28 let. Nacházejí se tak ve

druhé polovině své projektované životnosti. Podobným hodnotám kilometrických proběhů a stárí se po modernizaci začínají přibližovat také některé soupravy 81-71M. To jsou z pohledu kolejových vozidel již významná fakta. Přitom požadavky na provoz jsou stále vyšší než v minulosti. Zejména na trase B dosahují kilometrické výkony souprav mimořádných hodnot, některé vlaky zde tráví v provozu téměř celý provozní den. Skutečnost, že jsou vozidla i za těchto podmínek schopna plnit své úkoly, je výsledkem dlouhodobě nastavené systematické údržby a kontrol, komunikaci s dodavateli Full Service a samozřejmě hlavně díky odborné práci lidí, kteří se o vozový park starají či starali. A zde mi dovolu vyjádřit respekt mým předchůdcům a bývalým kolegům z naší jednotky, od kterých jsem měl možnost se učit. Myslím, že pánové Josef Němeček, Jaroslav Kristen, Vladimír Bílek, Jiří Beneš... to jsou zkrátka pojmy. Laťka po mých předchůdcích je tak nastavena velice vysoko.

Historicky víme, že v roce 2011 byl u souprav M1 zaznamenán problém s praskajícími rámy podvozků. Evidujete dnes nějaké podobné komplikace?

V současné době nevidujeme žádný technický problém, který by svým rozsahem nebo závažností připomínal tehdejší problematiku rámy podvozků. Samozřejmě denně řešíme běžné provozní závady, které jsou a asi i vždy bohužel budou součástí každého provozu. Základem předcházení systémových závad je důkladná analýza závad jako podklad případných změn v údržbě či užitých komponentech, komunikace s kolegy z provozu a s dodavateli Full Service.



Ing. Martin Březina

Je absolventem Fakulty dopravní ČVUT v Praze. V Dopravním podniku hl. m. Prahy působí od roku 2001. Od roku 2006 pracuje v jednotce Správa vozidel Metro, kde prošel technickými, provozními, ekonomickými i strategickými pozicemi. Podílel se na přípravě projektů Full Service souprav M1 a 81-71M. Dnes stojí v čele jednotky Správa vozidel Metro a je součástí týmu připravujícího automatizaci linek C a D a budoucí rozvoj vozového parku pražského metra.

“FULL SERVICE NESTOJÍ NA DOJMECH, ALE NA MĚRITELNÝCH PARAMETRECH. SLEDUJEME DISPONIBILITU VOZOVÉHO PARKU 24/7, POČET NEVJETÍ SOUPRAV, MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ A ZÁVAD ZPŮSOBENÝCH TECHNICKÝM STAVEM VOZIDLA NEBO STŘEDNÍ DOBU MEZI PORUCHAMI. V ŘADĚ PARAMETRŮ JSOU DNEŠNÍ POŽADAVKY PŘÍSNĚJŠÍ NEŽ V DOBĚ, KDY SI DOPRAVNÍ PODNIK ZAJIŠŤOVAL ÚDRŽBU VLASTNÍMI SILAMI”

Umíme dnes říci, kdy se se soupravami M1 a 81-71M rozloučíme?

To je otázka, na kterou by si asi každý přál slyšet jednoduchou odpověď. Realita je ale složitější. U souprav 81-71M v současné době nepředpokládáme další rozsáhlou modernizaci. To však neznamená, že bychom tyto soupravy již dále neudržovali a nechali je ladem provozně dožít. Projekt modernizace původních souprav na typ 81-71M je z dnešního pohledu mimořádně úspěšný, původní plánovaná životnost na 15 let je dávno překonána.

Naopak víme, že soupravy 81-71M budou muset sloužit ještě nějaký čas. Proto jsou u souprav realizovány dodatečně vložené opravy R5, které zajišťují prodloužení životnosti s garancí jejich provozuschopnosti. Současně však platí, že žádné vozidlo nelze provozovat neomezeně dlouho a z dlouhodobého pohledu musíme připravovat generační obměnu této části vozového parku. Budoucnost souprav 81-71M tak velmi úzce souvisí s automatizací linek C a D a s příchodem nové generace vlaků. Obecně lze tedy konstatovat, že automatizace provozu je prostředkem obnovy vozového parku metra.

Už jste to téma nakousl, pojďme se zaměřit na automatizaci trasy C a provoz souprav M1...

Předpokládáme, že soupravy M1 budou hrát významnou roli i v následujících letech. Dnes intenzivně řešíme jejich budoucnost právě v souvislosti s automatizací linky C, současně posuzujeme možnosti jejich dalšího provozu a případných modernizací. Podoba automatizace, se kterou dnes pracujeme, nebude znamenat pouze pořízení nových vlaků, ale i určité zásahy do M1 a přesuny souprav. Chci zdůraznit, že vše je ale ještě otevřené.

Předpokládáme, že některé úpravy M1 budou souviset přímo s provozem na vybavené automatizované infrastruktuře linky C pro období tzv. smíšeného provozu, tj. provozu nových automatizovaných vlaků bez strojvedoucích spolu se současnými vlaky M1, a jiné úpravy pak budou souviset s následným dlouhodobým využitím souprav M1 na dalších linkách metra po jejich přesunu z linky C. Analyzujeme několik variant technického řešení a budeme se snažit maximalizovat synergie při zásazích do vlaků tak, abychom minimalizovali nutná odstavení souprav. Naším cílem je maximálně využít potenciál souprav M1 v příštích obdobích.

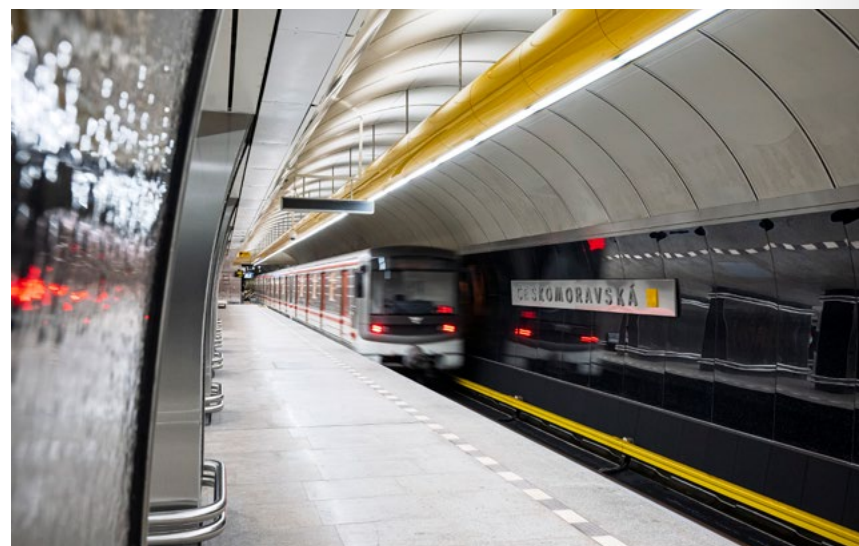
Takže flotila pražského metra, jak ji známe dnes, se do budoucna výrazně promění?

Ano, a pravděpodobně více než si dnes většina lidí uvědomuje. Dnes už víme, že budoucí



SOUPRAVY METRA M1 BUDOU HRÁT VÝZNAMNOU ROLI I V NÁSLEDUJÍCÍCH LETECH

“Příchod automatizovaných souprav nebude znamenat pouze nákup nových vlaků. Ve skutečnosti nás čeká postupná reorganizace celého vozového parku metra. Soupravy M1 plánujeme s postupující automatizací linky C přesouvat na trasu B, kde budou postupně nahrazovat vozidla 81-71M. Nejzachovalejší soupravy 81-71M následně využijeme na trase A, kde mohou dožít svou provozní kariéru. Rád bych dnes řekl přesné termíny jednotlivých kroků, ale jsme teprve na začátku jednání o budoucím dopravním systému linek C a D a jeho implementaci.”



INTERVAL NA TRASE B JE UŽ V DNEŠNÍ DOBĚ NA HRANICI SVÝCH MOŽNOSTÍ

vývoj nebude spočívat pouze v nákupu nových vlaků. Ve skutečnosti nás čeká postupná transformace celého systému pražského metra. Linka D je bez diskuse, nová linka s automatizovaným provozem od počátku. Na dalších linkách to ale již tak jednoduché nebude. Prvním krokem budou zřejmě dílčí nutné úpravy souprav M1 pro společný smíšený provoz. S příchodem automatizovaných souprav do běžného provozu pak předpokládáme postupné uvolňování části souprav M1, které budou po nezbytných úpravách přesouvány na linku B.

... kde postupně nahradí soupravy 81-71M...

Přesně tak, nejzachovalejší a technicky nejkvalitnější soupravy 81-71M následně předpokládáme využít na trase A, kde budou zajišťovat provoz až do doby jejich vyřazení. Jak jsem již zmínil, současně i analyzujeme varianty možných úprav a modernizací souprav M1. Nelze proto vyloučit ani období, kdy na trase B budou soupravám M1 částečně vypomáhat i soupravy 81-71M pro zajištění požadovaného rozsahu dopravy, protože požadavky na maximalizaci výkonu linky B jsou již dnes.

”

Kolegové před námi dokázali zvládnout přechod od původních souprav 81-71 k vozidlům 81-71M i zavedení nové generace vlaků M1. Dnes stojíme před obdobně významnou etapou. Nejde jen o nové soupravy nebo automatizaci. Jde o proměnu způsobu provozu a údržby celého systému metra. Automatizace linek C a D nebude revolucí pouze ve vozidlech, ale v celém technologickém systému metra. Troufnu si říci, že nás čeká nejnáročnější období v novodobé historii pražského metra. Současně však navazujeme na práci lidí, kteří už jednou prokázali, že podobné výzvy dokážou zvládnout.

“

V delším časovém horizontu máme vymyšlený scénář, kdy soupravy M1 postupně zcela nahradí typ 81-71M nejen na lince B, ale později i na lince A. To ale bude záviset na mnoha faktorech – postupu automatizace další linky, na modernizaci souprav M1 a její hloubce, životnosti stávajícího zabezpečovacího zařízení a samozřejmě na finančních možnostech.



ÚDRŽBU A OPRAVY OBOU HISTORICKÝCH SOUPRAV PRAŽSKÉHO METRA SMLUVNĚ PROVÁDÍ SPOLEČNOST ŠKODA TRANSPORTATION

Takže přesuny typů metra mezi depy se pravděpodobně stanou běžnou záležitostí...

Na první pohled to může působit složitě. Pro zjednodušení často používáme přirovnání k filmu Kulový blesk. S příchodem nových automatizovaných souprav se totiž nebude měnit pouze jedna linka. Každý nový vlak, který přijde na trasu C, může postupně uvolnit soupravu M1 pro trasu B a současně umožnit další přesuny vozidel 81-71M. Ve výsledku tak budou jednotlivé kroky navázány jeden na druhý napříč celou sítí metra.

Rád bych dnes řekl konkrétní roky jednotlivých milníků a 100% potvrdil, že to takto přesně bude. Ale bylo by to předčasné. Celý proces je úzce navázán na výsledky soutěžního dialogu a zvolené migrační strategii, na rychlosti samotné automatizace linek C a D, včetně rychlosti dodávek nových souprav a zprovoznění celého nového automatizovaného systému. Dnes jsme stále na počátku tohoto procesu.

V jakém stavu jsme tedy s automatizací trasy C a D dnes?

V květnu letošního roku byla dokončena kvalifikační fáze již výše zmiňované veřejné zakázky „Vlaky a dopravní systém Automatizace linky C a nové linky I.D“, zahrnující i dodávku automatizovaných souprav včetně jejich plného servisu na 35 let. Do další fáze této zakázky, soutěžního dialogu, postoupili

oba uchazeči, tedy společnosti Alstom a konsorcium Siemens-Škoda. Aktuálně probíhají prvotní koncepční jednání v rámci soutěžního dialogu. Z pohledu JSVM je důležité zmínit, že dnes už neřešíme pouze pořízení samotných vlaků. Řešíme celý budoucí systém provozu, údržby, diagnostiky a řízení celé automatizované linky, jejíž součástí jsou i vlaky. Veřejnost obvykle vidí nový vlak. My ale současně připravujeme celý nový systém zabezpečení a řízení provozu, údržby, organizace práce i úprav infrastruktury metra na desítky let dopředu.

Vraťme se k dnešnímu provozu. Zmínili jste, že výkony na trase B jsou už dnes maximalizovány, co pro vás znamená další snižování intervalů?

Každé zkrácení intervalu sice přináší cestujícím vyšší přepravní kapacitu a komfort častějších spojů, ale nám v údržbě současně zvyšuje nároky na vozový park a tlak na systém údržby. Soupravy za stejný čas najedou více kilometrů, což zkracuje intervaly mezi jednotlivými údržbovými stupni. S vyšším výkonem souprav bohužel roste i riziko možných neplánovaných závad. Je však nutné vždy posuzovat tyto požadavky ve vztahu k používané technice a kapacitním možnostem údržby. U linek metra, jejichž obsluhu zajišťují soupravy 81-71M s nejnižšími kilometrovými proběhy do plánovaných oprav, je toto obzvláště důležité.

Vozový park pražského metra

- Typ M1: 53 souprav / 265 vozů
- Typ 81-71M: 93 souprav / 465 vozů
- Typu Ečs: 1 souprava / 3 vozy
- Typ 81-71: 1 souprava / 5 vozů
- Celkem: 148 souprav / 738 vozů**

Proto je potřeba každé výrazné navyšování výkonů, zvláště na lince B, která je už dnes

špičce. I tak ale uvedený interval bude znamenat významný zásah do organizace údržby u našeho dodavatele v depu Zličín.

Upřesněme si již zmíněnou instalaci zabezpečovacího zařízení LZA na trase B. Jak jsme na tom dnes?

Stacionární část LZA na lince B je již dlouho dokončena, mobilní část LZA zbývá dovybavit poslední vlaky. Na přelomu září a října 2026 půjde do provozu předposlední přestavěná souprava 3111-3122. Odstavení poslední provozní soupravy s ARS 3112-3116 je plánováno nyní v průběhu září. Opětovné zprovoznění této soupravy již s LZA předpokládáme na přelomu března a dubna 2027.

Rád bych se ještě vrátil k mimořádným událostem. Jaký mají reálný dopad na vypravenost souprav?

Je potřeba rozlišovat mezi mimořádnostmi způsobenými technickým stavem vozidel

nuta a případně opravena. Provoz linky metra je většinou zásadně narušen a operativně nás nahrazují kolegové z povrchu. Tyto události mají samozřejmě dopad nejen na samotný provoz a údržbu, ale především na ty, kteří se s jejich následky setkávají. Letošní rok je v této kategorii událostí bohužel extrémní. Jsem přesvědčený, že významným krokem ke zvýšení bezpečnosti a spolehlivosti provozu bude právě automatizace. Ta je totiž spojená s instalací nástupištních stěn plně oddělujících prostor nástupiště s jízdní dráhou vlaků.

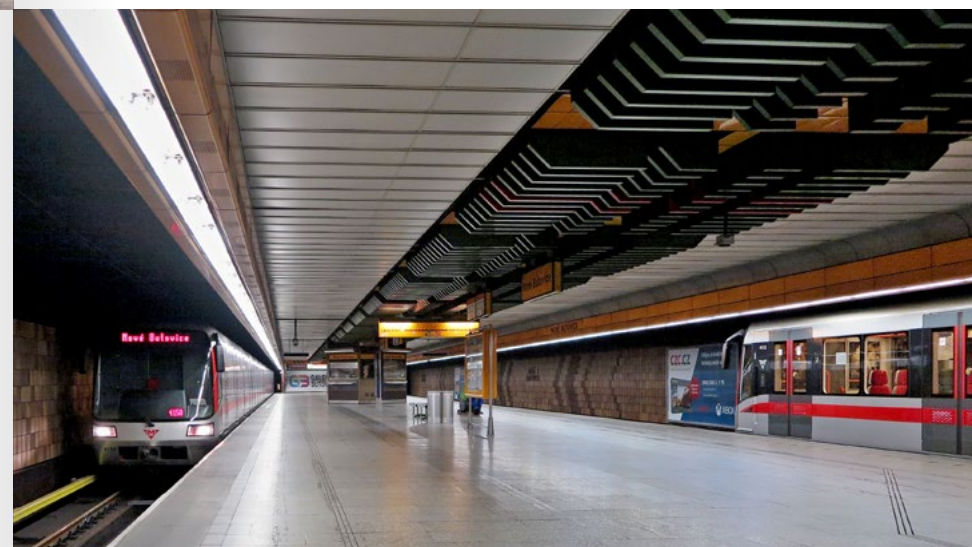
Pojďme se na závěr věnovat příjemnějším otázkám. Někteří čtenáři si vás vybaví ze zážitkových jízd historických souprav...

Musím přiznat, že nejsem stabilním členem týmu zážitkových jízd. Když mi to čas dovolí, rád se připojím k mým kolegům. Ale upřímně, od doby, kdy vedu jednotku Správa vozidel Metro, si mnohem více vážím volných víkendů, neboť jak jste asi vytušil, práce je hodně a potřebuji někdy vypnout a metro alespoň na chvíli neřešit.

Pokud se ale akce účastním, rád se návštěvníkům maximálně věnuji. Nejvíce mě baví prohlídka haly depa v menších skupinách, kdy mám možnost ukázat a přiblížit, co všechno se za běžným provozem metra skrývá, jak náročný proces údržby vozidel ve skutečnosti je a kolik práce stojí za tím, aby každé ráno vyjely desítky souprav. Snažím se vždy věci vysvětlit tak, aby byly pochopitelné jak pro naprosté laiky, například babičku s vnoučaty, tak i pro ty, kteří dopravou žijí. Zájem a poděkování lidí při loučení mě opravdu nabíjí a dodává mi další energii k tomu, že práce, kterou děláme, má smysl.

Jak si vedou historické soupravy po technické stránce?

Historické soupravy Ečs a 81-71 jsou nedílnou součástí příběhu pražského metra a budeme se snažit je udržovat v provozuschopném stavu i pro další generace. Na údržbu a opravy obou souprav máme uzavřenu zvláštní smlouvu se společností Škoda Transportation. Ne vždy je jednoduché najít časové okno pro jejich servis s ohledem na kapacitní vytížení údržby, která primárně řeší provozní soupravy. Samozřejmě, ochranná ruka nad těmito soupravami leží na naší jednotce, ale nemalou zásluhu na samotném provozu mají jak naši kolegové z jednotky Provoz Metro zajišťující jejich obsluhu, tak i náš partner zajišťující údržbu. My všichni se snažíme předávat zkušenosti dále mladším kolegům, protože právě kontinuita znalostí bude pro zajištění budoucího provozu těchto souprav alfa a omegou.



SOUPRAVY METRA M1 JSOU DNES VÝHRADNĚ NASAZOVÁNY NA TRASE C, V BUDOUCNU VŠAK BUDOU VELMI PRAVDĚPODOBNĚ ZAJIŠŤOVAT PROVOZ I NA TRATI B. DVOJICI SOUPRAV M1 VYFOTOGRAFOVAL VE STANICI NOVÉ BUTOVICE PETR HAVLÍČEK

dlouhodobě nejvýkonnější linkou z hlediska nejetých kilometrických výkonů, pečlivě analyzovat. Dříve byla zakládlem přestavba mobilní části zabezpečovacího zařízení ARS na LZA. Ale výkony nebyly zdaleka vysoké, jako jsou dnešní požadavky, nebyly žádné opravy R5 atd. Nejsou to žádné výmluvy, ale fakta a realita. Kdo mne zná, tak ví, že pokud je to možné, snažím se vždy najít řešení. Pro mě je snižování intervalu spojeno s každodenní garancí stabilního spolehlivého provozu linky. A to je závislé především na prostoru pro náležitou údržbu souprav. Proto oceňuji, že se nám podařilo společně s organizací ROPID najít od září 2027 pro linku B kompromis v intervalu 130 vteřin v ranní

a mimořádnými událostmi způsobenými vnějšími faktory.

V případě technických závad vlaků a jejich nutného odstupu z provozu sledujeme četnost a příčiny. Nečekaný výpadek takové soupravy za provozu na trati nám pak operativně zajistí tzv. „ostrá“ záloha, která je pro obdobné případy vždy na lince připravena.

Jinou kategorií jsou bohužel pády osob (nebo předmětů) do kolejí s následným střetem s vlakem. Jedná se většinou o velice smutné záležitosti. Vlak vydrží, případně ho opravíte. Po takové události musí být souprava vždy odstavena, vyčištěna, komisionálně prohléd-

Text: Zdeněk Bek
Foto: Petr Hejna

NAŠI PROHLÍDKU
ZAČNEME POHLEDEM
DO PŘESTUPNÍ
CHODBY MEZI
BUDOUCÍMI VÝTAHY,
KDE PRACOVNÍCI JIŽ
AKTUÁLNĚ DOKONČUJÍ
RAŽBY A PŘIPRAVUJÍ
SE NA REALIZACI
DEFINITIVNÍHO OSTĚNÍ

FLORA ZA ZVUKŮ REKONSTRUKCE

POČÁTKEM ÚNORA LETOŠNÍHO ROKU DOŠLO K UZAVŘENÍ STANICE METRA A FLORA, JEJÍŽ MODERNIZACE TAK VSTOUPILA DO HLAVNÍ FÁZE. STANICE OTEVŘENÁ V PROSINCI 1980 TAK PROCHÁZÍ KOMPLETNÍ REKONSTRUKCÍ VČETNĚ VYBUDOVÁNÍ SOUSTAVY VÝTAHŮ A VÝMĚNY PŮVODNÍCH TŘÍRAMENNÝCH SOVĚTSKÝCH ESKALÁTORŮ. POJĎME SE OBJEKTIVEM PETRA HEJNY PODÍVAT DO STANICE PODROBNĚJI.

NOVÉ ESKALÁTORY NAHRADILY PŮVODNÍ SOVĚTSKÉ, KTERÉ POSTUPNĚ MIZÍ ZE STANIC PRAŽSKÉHO METRA. BUDOUCÍ ESKALÁTORY TAK POVEZOU CESTUJÍCÍ RYCHLOSTÍ 0,65 M/S, COŽ JE PRO MĚNĚ MOBILNÍ SPOLUOBCANY KOMFORTNĚJŠÍ. NA SNÍMKU KONKRÉTNĚ VIDÍME TRANSPORT JEDNĚ Z NĚKOLIKA ČÁSTÍ ESKALÁTORU

SNÍMEK NÁS ZAVÁDÍ JIŽ DO VESTIBULU STANICE, RESPEKTIVE DO TECHNICKÝCH PROSTOR POD VESTIBULEM, KAM SE V PRŮBĚHU SRPNA INSTALOVALA TROJICE NOVÝCH ESKALÁTORŮ



V ESKALÁTOROVÉM
TUNELU SE V DOBĚ
VYHOTOVENÍ
FOTOGRAFIÍ
NA PŘELOMU
ČERVENCE A SRPNA
JIŽ NACHÁZELA
ČÁST ESKALÁTORŮ,
KONKRÉTNĚ
SE DÍVÁME NA
ESKALÁTOROVÉ
STUPNĚ. DNES JE
JIŽ CELÝ TUNEL
NOVÝMI ESKALÁTORY
OSAZEN



VE STŘEDNÍ LODI STANICE SE NACHÁZÍ PŘIPRAVENÉ NOVÉ BETONOVÉ DÍLCE, KTERÉ NAHRADÍ PŮVODNÍ. PO ODSTROJENÍ KONSTRUKCE NA NÁSTUPIŠTI NARAZILI ZHOTOVITELÉ NA ROZSÁHLEJŠÍ DEGRADACI ŽELEZOBETONOVÝCH A OCELOVÝCH NOSNÝCH KONSTRUKCÍ DESKY NÁSTUPIŠTĚ. OPROTI PŘEDPOKLÁDANÉMU ROZSAHU PRACÍ TAK DOJDE K PRODLOUŽENÍ STAVEBNÍCH ČINNOSTÍ O TŘI MĚSÍCE S PŘEDPOKLÁDANÝM OTEVŘENÍM STANICE NA KONCI ÚNORA 2027



SANAČNÍ PRÁCE SE NEVYHNULY ANI OSTĚNÍ TUNELU. NA SNÍMKU JE ZACHYCENO OŠETŘENÍ LITINOVÝCH I BETONOVÝCH TYBINEK SANAČNÍM SYSTÉMEM



SNÍMEK Z NÁSTUPIŠTĚ STANICE S PRACOVNÍKY, KTERÍ DEMONTUJÍ PŮVODNÍ BETONOVÉ DÍLCE DESKY NÁSTUPIŠTĚ



JEŠTĚ JEDEN SNÍMEK Z BÝVALÝCH TECHNICKÝCH PROSTOR STANICE, RESPEKTIVE Z ÚROVNĚ NÁSTUPIŠTĚ, KDE SE AKTUÁLNĚ BUDUJE EVAKUAČNÍ SCHODIŠTĚ SMĚREM DO PŘESTUPNÍ CHODBY



POSLEDNÍM SNÍMKEM SE PODÍVÁME NA VÝSTAVBU KONSTRUKCE VÝTAHOVÉ ŠACHTY (BUDOUCÍ DOLNÍ STANICE VÝTAHU) NA NÁSTUPIŠTI STANICE FLORA

Text: Kamila Drábková
Foto: HZS DPPHLAVNÍ ČÁST VENKOVNÍ EXPOZICE
ZÁCHRANÁŘSKÉ TECHNIKY

INTERSCHUTZ: NEJVĚTŠÍ PŘEHLÍDKA POHLEDEM NAŠICH HASIČŮ

POČÁTKEM ČERVNA BYLO VÝSTAVIŠTĚ V NĚMECKÉM HANNOVERU DĚJIŠTĚM NEJVĚTŠÍHO EVROPSKÉHO VELETRHU HASIČSKÉ A ZÁCHRANÁŘSKÉ TECHNIKY, CIVILNÍ OCHRANY A BEZPEČNOSTI INTERSCHUTZ 2026. TENTO VELETRH JE SPECIFICKÝ TÍM, ŽE JE POŘÁDÁN JEDNOU ZA 4 ROKY A JEHO SOUČÁSTÍ JSOU ODBORNÉ KONFERENCE, WORKSHOPY A MEZINÁRODNÍ SOUTĚŽE. PRO HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ SBOR DPP S MNOHA JEHO SPECIFICKÝMI DRUHY ZÁSAHŮ JE TATO AKCE VŽDY VELKOU INSPIRACÍ.

Nosným tématem letošního ročníku byla příprava na rozsáhlé mimořádné události přírodního charakteru (povodně, větrné smrsti apod.), masivní výpadky zásobování elektrickou energií (tzv. black out) a další případy, kdy je třeba poskytnout pomoc velkému množství lidí. Dalším velkým tématem

bylo hašení lesních požárů, využívání elektromobilů v rámci záchranných složek a využití robotů a dronové techniky.

Své místo již tradičně měly i osobní ochranné prostředky od běžných oděvů přes speciální zásahové obleky, dýchací techniku, pro-

středky pro práci ve výškách a nad volnými hloubkami apod. Důraz je samozřejmě kladen i na prevenci, a k vidění tak byly různé typy hasicích přístrojů a systémů, detektorů kouře a plynů atd. Vzhledem k rozsahu a významnosti akce nesměly chybět ani české

firmy, které se v mezinárodní konkurenci rozhodně neztratí.

Z české produkce byla k vidění vozidla značky Tatra, kdy asi největší pozornost budila speciální z odolněná cisterna s označením CZVS-40. Tento vůz by měl do budoucna nahradit hasicí tank SPOT 55. Cisterna mimo

jiné disponuje balisticky odolnou kabinou, možností natáčet všechny nápravy, centrálním dofukováním pneumatik, hydraulickým navijákem ukrytým v podvozku, hasicím ramenem se speciálním vysokotlakým hasicím zařízením Cobra apod. Největší zajímavostí však je možnost jejího provozu pomocí dálkového ovládání.

Další vozidla s českým podpisem bylo možné si prohlédnout ve stánku společnosti THT Polička. Ta navíc jako první český nástavbář představila na veletrhu zásahový automobil postavený na čistě elektrickém podvozku Scania. Druhým zajímavým exponátem pak byl autonomní robot Hector, disponující výměnnými nástavbami. Svá vozidla představi-



LOGO VELETRHU, KTERÝ SE KONÁ JEDNOU ZA ČTYŘI ROKY



UKÁZKA ZÁCHRANY OSOBY POMOCÍ LANOVÉ TECHNIKY



VOZIDLA Z PRODUKCE THT POLIČKA – CISTERNOVÁ AUTOMOBILOVÁ STŘÍKAČKA NA ČISTĚ ELEKTRICKÉM PODVOZKU SCANIA A CISTERNOVÁ AUTOMOBILOVÁ STŘÍKAČKA TATRA PRO HAŠENÍ LESNÍCH POŽÁRŮ DODÁVANÁ PRO NĚMECKÉ HASIČE



la také společnost Kobit, kde zaujala hlavně nová koncepce vozidla Tatra Force 3. generace nebo technický speciál hasičů Škoda Auto, závod Kvasiny. Speciální obojživelné vozidlo Kalan pak představila společnost New Space Technologies. Tento pásový transportér by měl v budoucnu nahradit sovětské střední pásové obojživelné transportéry PTS.

České firmy se však neztratily ani v jiných odvětvích, než jsou automobily. Své novinky a inovativní řešení tak představila např. firma Holík International, která se zabývá zejména výrobou zásahových a technických rukavic, zásahových bot a nově také zásahovými oděvy. Ty bylo možné si prohlédnout také na stánku společnosti GoodPro nebo DEVA FM.

Vozidla, technické vybavení pro hasiče i záchrannáře, ochranné prostředky a další bylo samozřejmě možné si prohlédnout i na stáncích zahraničních výrobců. Pozornosti se nejen pro své tyrkysové modré zbarvení těšil například letištní speciál Lion společnosti Volkan, který je poháněn hybridním motorem. Zajímavá byla též návštěva lokomotivy hasičího a záchranného vlaku rakouské společnosti ÖBB, speciálních z odolněných vozidel pro přepravu munice a dalšího nebezpečného materiálu i dalších vozidel. Zaujala i některá technická řešení podpůrných

HOLMATRO RESCUE CHALLENGE – VYPROŠTOVÁNÍ OSOB Z HAVAROVANÉHO VOZIDLA



LETIŠTNÍ SPECIÁL LION OD SPOLEČNOSTI VOLKAN S HYBRIDNÍ POHONNOU JEDNOTKOU



TECHNICKÝ AUTOMOBIL HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU PODNIKU ŠKODA AUTO

Veletrh INTERSCHUTZ v datech:

rozloha výstavních ploch více než **120 000 m²**

140 000 návštěvníků ze **144** zemí

1 772 vystavovatelů z **55** zemí

více než **800** produktů nově uvedených na trh

prostředků, jako např. kontejnerová elektrocentrála s výkonem 500 kVA, kterou je možno rozdělit do jednotlivých „segmentů“ o výkonu 125 kVA, a použít tak každý samostatně. Ukázkou dalšího možného využití zdánlivě jednoúčelového stroje byla sněžná rolba PowerBully s hasicí kontejnerovou stavbou.

Chybět nesmělo ani velké množství různých dronů, od průzkumných až po přepravní a hasicí, dále robotů, opět od malých monitorovacích až po extra velké. K vidění bylo i několik „robotických exponátů“, které se podílely na likvidaci velkých požárů, včetně robota značky Colossus, který pomáhal při požáru katedrály Notre-Dame. V rámci „historického okénka“ bylo prezentováno, že k nasazení jednoho z prvních dálkově ovládaných „pomocníků“ s názvem MF3 do-



AUTOMOBILOVÝ ŽEBŘÍK NA PODVOZKU SCANIA, SE ZALAMOVATELNOU POSLEDNÍ ČÁSTÍ ŽEBŘÍKOVÉ SADY

šlo v rámci likvidace havárie v Černobylské jaderné elektrárně.

Samostatnou kapitolou veletrhu jsou pak dynamické ukázky. Ty zde neslouží pouze pro prezentaci výbavy, ale také jako odborná příprava dobrovolných hasičů. Ti jsou rozděleni do jednotlivých týmů a na několika stanovištích plní pod dohledem instruktorů různé úkoly. Dochází tak k propojení zájmu s důležitým, kdy si návštěvníci mohou prohlédnout práci hasičů a pro ty se zase jedná o velmi cennou zkušenost.

No a zapomenout nesmíme ani na kapitolu soutěží. Některé nejsou určené „pouze“ pro profesionály, ale může si je vyzkoušet kdokoli z návštěvníků. Ti tak měli možnost porovnat své dovednosti v disciplíně TFA, kdy bylo úkolem vyběhnout po schodišti, vytáhnout závaží, seběhnout zpět a transportovat figurínu. Další zajímavou soutěží bylo lezení po provazovém žebříku, který prověří koordinaci i vytrvalost účastníka.

Velké lákadlo již tradičně představuje soutěž „Holmatro Rescue Challenge“ ve vyprošťová-



DRON PRO HAŠENÍ LESNÍCH POŽÁRŮ

ní osob z havarovaných vozidel, kdy se jednotlivé mezinárodní týmy musí v časovém intervalu vypořádat s připravenou simulací dopravní nehody. To vše navíc pod bedlivým dozorem nekompromisních rozhodčích. Česká republika zde byla reprezentována týmem Hasičského záchranného sboru Středočeského kraje, stanice Hořovice a Hasičského záchranného sboru podniku Škoda Auto.

Velký počet účastníků zaznamenala také soutěž FireFit European Championship. Jedná se o soutěž TFA, ve volném překladu nejtvrdší hasič přežije. Po odstartování musí závodník vyběhnout několik pater po schodišti se zátěží, následně nahoru vytáhnout hadici zavěšenou na laně a opět seběhnout dolů. Tam na něj již čekalo závaží, které musí přesunout pomocí palice, běh mezi kužely, natažení hadice a uhašení ohně a nakonec transport figuríny. Čeští závodníci vybojovali 6 individuálních medailí (včetně titulu mistra Evropy) a přidali i 4 týmové.



VÝCVIK HAŠENÍ HELIKOPTÉRY A ZÁCHRANY JEJÍ POSÁDKY

Pokud bychom se měli rozepsat o všem, co bylo možné v rámci veletrhu zhlédnout, vydalo by to možná i na několik čísel DP kon-

taktu. Pojďme se tedy prostřednictvím fotografií podívat alespoň na část toho, jak to na veletrhu vypadalo.

Víte, k čemu záchranářům slouží?



Tyto a mnoho dalších fotografií najdete i s popisky po načtení QR kódu



ZODOLNÉ VOZIDLO PRO PŘEVOZ MUNICE A NEBEZPEČNÝCH NÁKLADŮ



KOMPLETNĚ ZRENOVOVANÝ VŮZ MACK Z ROKU 1945, PŮVODNĚ SLOUŽÍCÍ V USA, VE STÁTĚ NEW JERSEY

KDYŽ ŠKOLA NASLOUCHÁ PRAXI



U PĚTI OZNAČENÝCH STOLŮ SEDÍ MALÉ SKUPINY INSTRUKTORŮ, PŘED TABULÍ JSOU PŘIPRAVENI ZÁSTUPCI SPŠD VČETNĚ ŘEDITELE ŠKOLY A ZÁSTUPCI ODBORU VZDĚLÁVÁNÍ A ROZVOJ ZAMĚSTNANCŮ DPP S POZNÁMKOVÝMI ARCHY. JE PŘIPRAVENA I SYMBOLICKÁ ČASOMÍRA, KTERÁ OHRANIČÍ DISKUZNÍ BLOK. BĚHEM DISKUZE NEJDE O KONTROLU ANI O HODNOCENÍ PRÁCE INSTRUKTORŮ, ŽÁKŮ NEBO ŠKOLY. HLAVNÍM TÉMATEM JE SPOLUPRÁCE – CO V NÍ FUNGUJE, CO JE MOŽNÉ ZJEDNODUŠIT A CO BY MOHLO POMOCI PŘI PŘÍPRAVĚ BUDOUCÍCH ZAMĚSTNANCŮ DOPRAVNÍHO PODNIKU.

ZÁVĚREČNÁ JEDNOTNÁ ZKOUŠKA STUDENTA
3. ROČNÍKU NA PRACOVÍŠTI DPP POD ODBORNÝM
DOHLEDEM INSTRUKTORA

Právě tak proběhla ve dvou červnových termínech setkání instruktorů, zástupců Střední průmyslové školy dopravní a Dopravního podniku hl. m. Prahy. Pozvání přijali jak instruktoři s dlouholetými zkušenostmi s vedením žáků, tak zaměstnanci, kteří se na tuto roli teprve připravují. Hned v úvodu zazněla jedna z hlavních myšlenek celého setkání: „Žák není hotový zaměstnanec, ale budoucí kolega.“ Instruktor na pracovišti je člověkem, který žákovi pomáhá zvládnout přechod ze školního prostředí do skutečného provozu. Předává mu odborné dovednosti, pracovní návyky i vztah k profesi.

Instruktoři zůstávali u stolů ve skupinách po čtyřech až pěti, zatímco zástupci školy mezi stoly rotovali. U každého stolu se otevřelo vždy jedno konkrétní téma: nástup žáka na pracoviště, jeho připravenost, komunikace se školou, role instruktora a motivace žáků.

Otázky byly jednoduché a vycházely přímo z každodenní praxe:

- Co instruktorům pomáhá, když k nim přijde nový žák?
- Co jim na začátku chybí?
- Jak by měl ideálně vypadat jeho první den?
- S čím přicházejí žáci dobře připraveni a kde potřebují větší podporu?

- Jaká komunikace se školou funguje a co by instruktorům ušetřilo čas?

Žák není hotový zaměstnanec, ale budoucí kolega. Instruktor ho na pracovišti vede, předává mu své zkušenosti a pomáhá mu zvládnout přechod ze školního prostředí do skutečného provozu.



INSTRUKTOŘI DPP A ZÁSTUPCI SPŠD SPOLEČNĚ HLEDALI CESTY, JAK JEŠTĚ LÉPE PŘIPRAVOVAT ŽÁKY NA JEJICH BUDOUCÍ PROFESI. SETKÁNÍ SE USKUTEČNILO V ČERVNU V JEDNÉ Z UČEBEN BUDOVY ŠKOLY V MORAVSKÉ

Prostor dostala také samotná práce instruktorů. Diskutovalo se o tom, co je při vedení žáků nejtěžší, co se v praxi osvědčuje a jakou podporu by mohla nabídnout škola. Nechybělo ani téma motivace – kdy se žáci do práce zapojují s chutí, proč potřebují vidět smysl zadaného úkolu a jak důležité je postupně jim svěřovat skutečnou odpovědnost.

Role zástupců školy a DPP byla tentokrát jiná než při běžných pracovních jednáních. Nebyli kontrolory, ale moderátory, posluchači a zapisovatelé. Jejich úkolem bylo více naslouchat než vysvětlovat, zaznamenávat konkrétní zkušenosti a společně s instruktory hledat možná řešení. Pokud zazněla kri-

tická zkušenost, diskuse se nezastavila u pojmenování problému. Následovala otázka:

- Co by vám v této situaci pomohlo?
- Jak by to podle vás mohlo fungovat lépe?

Díky tomu se rozhovory nesly v otevřeném a věcném duchu a přinášely konkrétní náměty využitelné v další spolupráci.

Ti, kteří žáky vedou již řadu let, mohli nabídnout vlastní osvědčené postupy a konkrétní příklady. Noví instruktoři naopak přicházeli s otázkami a pohledem člověka, který se na svou novou roli teprve připravuje.

Ve druhém termínu navštívila setkání také Martina Kaňáková z Národního pedagogického institutu ČR, autorka celostátního programu pro vzdělávání instruktorů praktického vyučování. Diskusi doplnila odborným pohledem a zkušenostmi získanými při spolupráci se školami a zaměstnavateli z celé České republiky.

Setkání neskončilo posledním diskuzním kolečkem. Zástupci školy zaznamenané podněty shrnuli, seskupili opakující se témata a v závěrečné diskuzi představili oblasti, na které se chtějí společně zaměřit. Patří mezi ně zejména příprava prvního dne žáka, zřehlednění komunikace mezi školou a pracovištěm a další podpora instruktorů při vedení a motivování žáků.

Ukázalo se, že otevřená diskuse v menších skupinách může přinést více než běžná porada nebo jednostranné školení. Instruktoři dostali prostor sdílet své zkušenosti a škola možnost lépe porozumět tomu, co se odehrává přímo na pracovištích. Škola ve spolupráci s DPP výstupy zpracovává a budou instruktoři informovat nejen o tom, co během setkání zaznělo, ale také o konkrétních krocích, které z podnětů vyplynou.

Bez instruktorů by odborný výcvik nemohl fungovat. Nejsou pouze průvodci žáků na pracovišti, ale také důležitými partnery školy i DPP při přípravě nové generace odborníků. A právě v tomto propojení školy, zřizovatele a provozní praxe je velká příležitost, jak budoucím kolegům ukázat, že jejich profese má v Dopravním podniku smysl, perspektivu a podmínky pro kvalitní odbornou přípravu.



PRESTIŽNÍ ODBORNÁ SOUTĚŽ V DÍLNÁCH SPŠD V KOŠÍŘÍCH PROVĚŘILA PRAKTICKÉ DOVEDNOSTI STUDENTŮ, JEJICHŽ VÝKONY HODNOTILI ZKUŠENÍ INSTRUKTOŘI A ODBORNÍCI Z PRAXE

KVALITNÍ MHD NENÍ JEN SLUŽBA. JE TO INFRASTRUKTURA, KTERÁ DRŽÍ MĚSTO V POHYBU

CELOSVĚTOVÁ DATA POTVRZUJÍ, ŽE KVALITNÍ VEŘEJNÁ DOPRAVA ZLEPŠUJE EKONOMIKU MĚST, ŠETŘÍ OBYVATELŮM PENÍZE, SNIŽUJE DOPRAVNÍ ZÁCPY, POMÁHÁ ŽIVOTNÍMU PROSTŘEDÍ A VÝZNAMNĚ OVLIVŇUJE KVALITU ŽIVOTA OBYVATEL. MEZINÁRODNÍ SVAZ VEŘEJNÉ DOPRAVY UITP POUKAZUJE NA KONKRÉTNÍ DATA A SVĚTOVÉ PŘÍKLADY.

Každý den vyjíždějí do ulic Prahy stovky tramvají, autobusů, vlaků metra i trolejbusů. Pro statisíce cestujících jde o běžnou součást dne – cestu do práce, do školy nebo domů. Městská doprava dnes není jen způsobem přepravy. Je jedním z klíčových systémů moderního města – ovlivňuje ekonomiku, životní prostředí, dostupnost práce i celkovou kvalitu života.

Celosvětové statistiky, zveřejněné UITP u příležitosti Světového dne veřejné dopravy, ukazují, že kvalitní MHD není jen službou – je jedním z pilířů fungujícího města. Praha přitom patří mezi města s nejvyšším podílem veřejné dopravy v Evropě.

Veřejná doprava spojuje lidi a šetří jim peníze

Jedním z největších přínosů veřejné dopravy je její dostupnost bez ohledu na věk či finanční situaci. Zahraniční studie ukazují, že domácnosti využívající veřejnou dopravu vydávají za mobilitu výrazně méně než rodiny závislé na automobilech. Právě městská doprava tak často rozhoduje o tom, jak snadný mají lidé přístup k práci, vzdělání nebo zdravotní péči.

V Nizozemsku utratí rodina využívající automobil za dopravu přibližně 400 eur měsíčně,

zatímco pravidelní uživatelé veřejné dopravy pouze kolem 17 eur. V USA vydávají nízkopříjmové domácnosti s automobilem na mobilitu až 38 % čistého příjmu, zatímco při využívání veřejné dopravy jen asi 5 %.

Věděli jste, že...

- veřejná doprava zaměstnává na celém světě přes 9 mil. lidí?
- investice do MHD vytváří o 25 % více pracovních míst než investice pouze do silnic?
- v Medellínu zajišťuje MHD 70 % cest do práce?
- v Latinské Americe tvoří veřejná doprava více než 45 % všech cest nízkopříjmových domácností?
- v San Franciscu úprava autobusové linky zrychlila cestování o 31 %?



V KOLUMBIJSKÉM MEDELLÍNU SE MHD STALA NÁSTROJEM SOCIÁLNÍHO ROZVOJE
FOTO: WWW.FACEBOOK.COM/METRODEMEDELLIN

Méně aut znamená lepší město

Investice do MHD nejsou jen nákladem. Naopak – mají významný ekonomický přínos. Města po celém světě dnes řeší stejné problémy – dopravní zácpy, hluk, emise i nedostatek prostoru. A právě systém veřejné mobility patří mezi nejúčinnější řešení.

Podle Evropské environmentální agentury EEA jsou autobusy přibližně dvakrát energeticky účinnější než osobní automobily a kolejová doprava dokonce čtyřikrát. Každý cestující, který zvolí tramvaj, metro nebo autobus místo auta, pomáhá snižovat dopravní zatížení města. Přínosy jsou přitom měřitelné.

V Londýně přinesla nízkoemisní zóna snížení škodlivého znečištění téměř o polovinu. New York po zavedení regulace automobilové dopravy zaznamenal pokles dopravních nehod o 15 % a výrazně se snížil také hluk v ulicích.

Věděli jste, že...

- MHD ve Washingtonu DC je považována za 20krát bezpečnější než jízda autem?
- cestující MHD nachodí v průměru o 30 % více kroků denně než lidé využívající auto?
- vyhrazené autobusové pruhy dokážou přepravit až o 3 tis. lidí za hodinu více než individuální automobilová doprava?
- MHD podporuje místní podnikání – v New Yorku po omezení automobilové dopravy vzrostla návštěvnost divadel o 20 %, rezervace restaurací o 5 % a maloobchodní tržby o 1,5 %?

Veřejná doprava šetří čas

Jedním z nejviditelnějších přínosů kvalitní veřejné dopravy je úspora času, tedy její rychlost a spolehlivost.

V brazilském Salvadoru zkrátí systém Metro Bahia některým lidem každodenní cestování až o dvě hodiny denně. V kolumbijském Medellínu dokázala integrace veřejné dopravy snížit průměrnou dobu cestování z 90 na 30 minut. Navíc Medellín býval symbolem problematického a sociálně rozděleného města. Právě investice do MHD pomohly situaci výrazně změnit. Veřejná doprava zde nebyla jen dopravním projektem. Stala se i nástrojem sociálního rozvoje a větší dostupnosti města pro všechny obyvatele.

Investice, která se vrací

MHD není jen nákladem. Je také významným motorem ekonomiky. Barcelona uvádí, že každé euro investované do veřejné dopravy



METRO V BRAZILSKÉM SALVADORU ZKRACUJE DOBU CESTOVÁNÍ AŽ O DVĚ HODINY
FOTO: TRILHOS.MOTIVA.COM.BR



KAŽDÉ EURO INVESTOVANÉ DO MHD V BARCELONĚ SNIŽUJE NÁKLADY VE ZDRAVOTNICTVÍ
FOTO: WWW.FACEBOOK.COM/TRANSPORTSMETROPOLITANSDEBARCELONA

Doprava v číslech:

- 550 mil. tun CO₂ – tolik emisí ročně ušetří veřejná doprava na světě
- 170 mil. tun ropy – odhad roční úspory díky veřejné dopravě
- 30 % aut v ulicích podle studií pouze hledá parkovací místo
- 100 miliard eur stojí Evropu dopravní zácpy ročně
- 1 tramvaj / metro = desítky aut méně v ulicích
- v některých městech je dopravní podnik největším zaměstnavatelem vůbec

přinese regionu návratnost 6,5 eura a nižší náklady na zdravotnictví. V okolí linek lehké železnice v Dublinu vzniklo přibližně 10 tisíc pracovních míst. V kanadském Montrealu přinesly vyhrazené autobusové pruhy zkrácení jízdních dob až o 18 %.

DPP součástí příběhu

Každý den zajišťují zaměstnanci Dopravního podniku fungování systému, bez kterého by se Praha během několika hodin zastavila. Za každou jízdu metra, tramvaje, autobusu, trolejbusu nebo lanovky stojí práce tisíců lidí – řidičů, strojvedoucích, dispečerů, techniků, pracovníků údržby i dalších profesí. MHD není jen způsob dopravy. Je to služba, která propojuje město, podporuje jeho ekonomiku a pomáhá vytvářet kvalitnější prostředí pro život. Tohle všechno nevytvářejí jen světové metropole. Každý den to pomáhá vytvářet i Praha a zaměstnanci DPP.



JAK SPRÁVNĚ SEDĚT PŘI ŘÍZENÍ DOPRAVNÍHO PROSTŘEDKU

SPRÁVNÉ SEZENÍ JE KLÍČOVÉ PRO UDRŽENÍ ZDRAVÝCH ZAD A PREVENCI BOLESTI. ZDE JE NĚKOLIK TIPŮ, JAK SPRÁVNĚ SEDĚT A PEČOVAT O SVÁ ZÁDA.

Jak správně nastupovat/ vystupovat do/z dopravního prostředku?

Při nastupování a vystupování do a z auta dostávají naše záda a klouby pořádně zabrat. Nevhodným pohybem si můžete snadno zablokovat bedra nebo krční páteř. Největším nepřítelem zdravých zad je totiž kombinace rotace (otáčení) a zátěže.

Zde je jednoduchý návod, jak do auta nasedat a vysedat bezbolestně.

Jak správně nastupovat?

- Otočte se zády: Stoupněte si těsně k autu tak, abyste k sedadlu směřovali zády.
- Nejprve se posadte: Pomalu se spusťte hýžděmi na sedadlo. Obě nohy přitom stále zůstávají na zemi venku před autem.



- Vtočte se jako celek: Jakmile sedíte, spojte kolena k sobě a otočte celé tělo i s nohama dovnitř do auta.
- Proč to dělat? Tímto způsobem se do auta nasunete rovně a vyhněte se nebezpečnému kroucení páteře, ke kterému dochází, když nastupujete jednou nohou napřed.

Jak správně vystupovat?

- Otočte se na sedadle: Než se pokusíte vstát, vytočte celé tělo směrem ze dveří ven.
- Dejte obě nohy na zem: Dejte obě nohy současně ven z auta a pevně je opřete o zem.



- Zvedněte se rovně: Pomocí nohou se postavte rovně nahoru. Můžete se přitom rukou opřít o rám dveří nebo palubní desku.
- Proč to dělat? Zabráníte tím jednostrannému přetěžování jedné nohy a rotaci zad v momentě, kdy svaly musí zabrat pod velkým tlakem.

Jak správně sedět při řízení dopravního prostředku?

- Nastavení sedadla: Upravte sedadlo tak, aby vaše nohy dosáhly pohodlně na pedály, aniž byste museli natahovat nohy. Kolen by měla být mírně pokrčená.
- Podpora bederní páteře: Použijte bederní opěrku nebo polštář, který podporuje přirozenou křivku dolní části zad.
- Poloha volantu: Nastavte volant tak, aby vaše ruce byly mírně pokrčené a ramena uvolněná. Volant by měl být ve výšce, která vám umožní pohodlně držet ruce na „9“ a „3“ hodinách.
- Opěrka hlavy: Nastavte opěrku hlavy tak, aby byla v úrovni temene. To pomáhá předcházet poranění krku při nárazu.
- Přestávky: Při dlouhých cestách si dělejte pravidelné přestávky, abyste se protáhli a uvolnili svaly.

Špatné sezení – shrbená záda, tělo nakloněné dopředu, opěrka nevyužitá či příliš nízká, příliš natažené nohy, sedadlo daleko od pedálů, nohy napnuté, pouze jedna ruka na volantu

U vozidel s automatickou převodovkou se řidiči často dopouštějí skryté chyby, která nezápadně ničí jejich záda. Protože levá noha „nemá co na práci“ a neodšlapuje spojku, lidé ji často pokrčí pod sedadlo nebo opřou o dveře. To vede k tomu, že se celá pánev nakloní na jednu stranu a řidič sedí celou váhou jen na jedné polovině hýždí.

- Sedte na obou hýždích: Váha vašeho těla musí být vždy rovnoměrně rozložena na obě sedací kosti.
- Neustále fixujte levou nohu: Levou nohu neodkládejte pod sebe, ale pevně ji opřete o opěrnou plochu (tzv. mrtvý pedál) na podlaze vlevo.
- Srovnejte pánev do roviny: Opřením obou nohou stabilizujete pánev v rovné poloze a zabráníte jejímu šikmému sklonu.
- Proč je to klíčové? Pokud sedíte nakřivo na jedné půlce hýždí, páteř se musí nepřírodně esovitě prohnut, aby udržela hlavu rovně. Dlouhodobý tlak na jedné straně pak vede k přetížení beder a k bolestem, které mohou vystřelovat až do nohou.

Správné sezení – páteř rovná, bedra podepřená, opěrka hlavy v úrovni temene, hlava není předkloněná, obě ruce na volantu ve správné poloze, nohy mírně pokrčené

Zaměřte se na protahování zad, krku a ramen.

• Posilování: Silné svaly kolem páteře poskytují lepší podporu. Zaměřte se na cvičení pro posílení středu těla.

• Aerobní cvičení: Aktivita jako chůze, plavání nebo jízda na kole mohou zlepšit celkovou kondici a zdraví zad.



Správné sezení během cestování může výrazně přispět k vašemu pohodlí a zdraví zad.

Cvičení pro zdravá záda

- Protahování: Pravidelné protahování může pomoci uvolnit svaly a zlepšit flexibilitu.

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

Text: Martin Brejša a Robert Mara
Foto: Martin Brejša, Vít Čepický,
Miroslav Dyk a Jan Kříž



K SLAVNOSTNÍMU PŘEDSTAVENÍ OBOU VOZŮ DOŠLO VE VOZOVNÉ STŘEŠOVICE VE ČTVRTEK 20. SRPNA 2026

PRVNÍ OPRAVENÉ RETRO T3 JSOU OPĚT V PRAZE

PO ROZSÁHLÉ GENERÁLNÍ OPRAVĚ SE DO PRAHY VRÁTILY PRVNÍ DVA RETRO VOZY T3. OPRAVA ZAHRNOVALA KOMPLETNÍ ROZEBRÁNÍ TRAMVAJÍ, OBNOVU VOZOVÝCH SKŘÍNÍ I MONTÁŽ VŠECH DŮLEŽITÝCH ČÁSTÍ. ZATÍMCO VŮZ 7122 ZŮSTAL VĚRNÝ SVĚ PODOBĚ Z POLOVINY 80. LET, TRAMVAJ 6312 DNES PŘIPOMÍNÁ CHARAKTERISTICKÝ VZHLED LEGENDÁRNÍCH „TÉ TROJEK“ Z JEJICH NEJSLAVNĚJŠÍ ÉRY.

V průběhu srpna došlo k předání jednotce Historická vozidla (dále JHV) prvních dvou vozů po provedené celkové opravě, která byla zhotovena externím dodavatelem. Vítězem veřejné zakázky pro opravu šesti tramvajových vozů JHV se stal Dopravní podnik města Brna, a tak byly 19. 6. 2025 odeslány první dva vozy k provedení generální opravy. Jednalo se v té době o neprovozní vozy T3

5520, který předtím sloužil k výcviku nových řidičů, a T3SUCS 7122 po nehodě.

V brněnských dílnách došlo ke kompletní rozebrání vozů a opískování vozových skříní. Na základě zjištěného opotřebení a poškození byly skříně vyvařeny a vyrovnány. Poté došlo k nalakování, natažení kabeláže, zasklení, osazení dveří, montáži elektro agregátů, do-

plnění kabiny řidiče, sedadel a následnému oživení vozů. Finálně před odesláním do Prahy proběhla přejímka zástupci JHV a Technické kontroly jednotky Správa vozidel Tramvaje včetně zkušební jízdy po Brně.

Základní principy a metodiky opravy byly shodné s již realizovanými opravami vozů 7269 a 8042, které byly provedeny

v roce 2021 v ostravské společnosti Ekova, s drobným rozšířením v důsledku legislativních změn v Evropské unii a předpokladem zákazu používání zářivkových těles. Jen si připomeňme, že vozy T3 byly vybaveny zářivkovým osvětlením napřímo napájeným trolejovým stejnosměrným (!) napětím 600 V. Proto běžné trubice na 240 V byly v sérii a zbytek dorovnával srážecí odpor, což ale po zavedení rekuperace a tím zvýšení hladiny trolejového napětí k 650–750 V přestávalo fungovat a projevuje se i 50% nefunkčností vnitřního osvětlení a nadměrnou spotřebou zářivkových trubec. Navíc výrobci zářivek již nedodávají trubice s původními vlastnostmi a objemem plynu, a tak díky již zmíněnému stejnosměrnému napájení (trubice jsou fyzikálně určeny na střídavé napájení, které nahrazoval řidič ručním přepínáním polarity v intervalu jedné hodiny pomocí výkonového spínače na 600 V) se životnost trubec zkrátila na čtvrtinu původní životnosti a je dlouhodobě ekonomicky neúnosná. Pro budoucí provoz retro tramvají bylo proto vyví-

vé úpravy neproběhly. Vůz byl navrácen do vizuální podoby z roku 1985 barevným schématem, použitím původní hrazdy zpětného zrcátka, doplněním „spartakiádního“ reproduktoru na střechu a imitací vnitřního solitového obložení, které je ale ve skutečnosti antivandalskou fólií.

Naproti tomu je vůz 5520 alias 6312 opravdu perla a i díky svému stáří 62 let si prošel opravdu téměř vším, co se kdy na vozech T3 „dělalo“, včetně konečné úpravy na vůz určený pro výcvik řidičů. Vůz pod výrobním číslem 153288 z roku 1964 byl dodán do Prahy v rámci objednané třetí série vozů T3 a obdržel evidenční číslo 6312. Málo početná „mezisérie“ č. 6303 až 6327 zařazovaná v lednu a únoru 1964 ve většině detailů ještě odpovídala „Té-trojčce“ nejstarších výrobních sérií, zásadní viditelnou odlišností byl však informační systém, který již opustil původní nespolehlivé převýjecí transparenty a na vozech se objevily později velmi ikonické modré číselné tabule vysekávané raznicemi



TESTOVÁNÍ VOZŮ V BRNĚ SI PŘIPOMEŇME SNÍMKEM JEDNOHO Z NICH V KONEČNÉ STANICI RAKOVCEKÁ

nuto nové svítidlo, které je tvarově identické, ale vybavené LED modulem.

Nyní se věnujme vizuální podobě vozů po opravě. Začneme vozem 7122, u kterého se zkráceně řečeno „nic moc nezměnilo“ a vypadá téměř stejně jako před opravou. To je dáno i tím, že od roku 1985, kdy byl dodán do Prahy, žádné výrazné technické ani vzhledové

úpravy neproběhly. Vůz byl navrácen do vizuální podoby z roku 1985 barevným schématem, použitím původní hrazdy zpětného zrcátka, doplněním „spartakiádního“ reproduktoru na střechu a imitací vnitřního solitového obložení, které je ale ve skutečnosti antivandalskou fólií.

Zajímavostí je, že 24 přechodovým vozům mezi původním a inovovaným provedením T3 (od č. 6328 zařazovaným od září 1964) předcházela jako poslední vůz předcházející série „solitér“ v podobě vozu č. 6302, který



INTERIÉR VOZU 6312 ODPOVÍDÁ DOBĚ PO ZAHÁJENÍ PROVOZU PRAŽSKÉHO METRA, TZN. KOŽENKOVÉ SEDAČKY ČI KOŽENKOVÁ TAPETA NA SLOUPCÍCH OKEN A DVEŘÍ. SKŘÍŇ VOZU JE NÁSLEDNĚ VYBAVENA NAPŘÍKLAD OKRASNÝMI HLINÍKOVÝMI LIŠTAMI, ALE I NÁPISY „VSTUP A VÝSTUP“



NAOPAK INTERIÉR VOZU 7122 PŘIPOMÍNÁ ROK 1985, KDY BYL DODÁN DO PRAHY

byl Praze výrobcem vyjmut ze série určené pro DP Košice, a proto měl jako jediný v tomto provedení z výroby šedou střechu místo tradiční hořčicové. Jinak zcela odpovídal starším sériím, včetně informačního systému. Vůz č. 6303 byl pro změnu zkušebně vybaven laminátovými sedačkami, které se od č. 6328 staly standardní výbavou a později ikonickým designovým předmětem.

Vozy ze série č. 6303–6327 byly v další provozní historii zajímavé mj. tím, že je provozatel nechal již počínaje rokem 1969 hromadně vybavit novými bočními okny, aby výtěžil náhradní díly na starší série opravované po násilných poškozeních. Díky tomu u nich bylo po velmi krátké době odstraněno kritizované větrání úzkými posuvnými segmenty oken a nahrazeno standardním provedením používaným až do dnešních dnů.

Tím se dostáváme i k výslednému vzhledovému stavu vozu po opravě z roku 2026. Jak již bylo zmíněno, v původním stavu vůz vypadal téměř totožně jako již řadu let dochované



VŮZ 6212 VYRAZIL POPRVÉ NA LINKU 23 V SOBOTU 22. SRPNA



VŮZ 7122 VYRAZIL POPRVÉ NA LINKU 23 O DEN POZDĚJI, TEDY V NEDĚLI 23. SRPNA

a renovované vozy č. 6102 a 6149. Z tohoto důvodu byl jako reprezentativní vzhled zvolen stav, který primárně připomíná období let 1974 až 1980, tedy po zahájení provozu první linky metra, které i do povrchové dopravy přineslo rozsáhlé změny. Tramvaje řady T v této době zcela ovládly provoz, ve vozzech skončila role průvodčích a s ní spojený způsob odbavování cestujících i prodej jízdních dokladů. Řidiči si zároveň museli zvykat na skutečnost, že jsou na tramvajovém vlaku pro řešení všech provozních situací zcela sami.

Tomu se pochopitelně muselo přizpůsobit i vybavení vozidel – ať již odstraněním stano-
višť průvodčího (a jejich náhradě mechanickými znehodnocovači) nebo doplňováním sdruženého ovládání dveří a signalizace pro tzv. mechanizované odbavování cestujících. V duchu tohoto období již interiér našeho vozu nedisponuje stanovištěm průvodčího, cestující však mohou zaregistrovat například

původní koženková sedadla či koženkovou tapetu na sloupcích oken a dveří. Vozová skříň je opatřena okrasnými hliníkovými lištami, původními dveřmi s „plastickými“ pan-
ty v typické pražské úpravě, nápisy „VSTUP a VÝSTUP“, které byly v počátcích mechanizovaného odbavování cestujících určitým reliktem starších období.

Stanoviště řidiče bylo přizpůsobeno novější epoše po roce 1979, kdy se začaly hromadně osazovat vysoké dveře zástěny řidičského stanoviště, nové držáky vnějších zpětných zrcátek na dveřní straně, pomocná stanoviště pro zpětný pohyb či úprava pro tzv. havarijní pojezd. Prezентuje tedy typický vzhled, s nímž se řidiči na starších sériích T3 potkávali ještě na počátku 21. století. Nezbytnou součástí jsou i dílčí změny pro současný provoz, které byla snaha integrovat do původního uspořádání. Řemeslné provedení vozu odpovídá dnešním vysokým standardům, v představeném období pražské „Té-trojky“ ne-

byly v tak přepychové kondici, a pokud bychom chtěli některé detaily nasimulovat opravdu věrně, zřejmě by se nám do tramvaje cestující zdráhali nastoupit.

V pozdějším období byla u těchto vozů ještě nahrazována čalouněná sedadla za běžná laminátová, průběžně mizela i charakteristická nazelenalá dvoudílná čelní okna (což je díl, který u našeho vozu z provozních důvodů nebyl použit) a v této podobě v průběhu devadesátých let dožívala. Zásadním milníkem pro náš vůz č. 6312 se stala tzv. celková oprava provedená v roce 1982, při níž byla kompletně vyměněna kabeláž a provedeno částečné sjednocení s novějšími sériemi T3. Díky této opravě byla vozu prodloužena plánovaná životnost, a provoz s cestujícími proto skončil až v roce 1998.

Po vyřazení byl vybrán k přestavbě na cvičný vůz. V rámci dílenských úprav byly odstraněny střední dveře (včetně schodů), první dveře byly zmenšeny na polovinu a uvolněné místo bylo využito pro sedačku instruktora a závadový pult, z kterého instruktor frekventantům mohl aktivovat různé typické závady „zrychlovačových“ vozů a dohlížet na samotnou jízdu. V podobě cvičného vozu pod číslem 5520 od roku 2002 vydržel náš vůz do 30. 8. 2024, kdy byl pro svůj účel vypraven naposledy. Pro úplnost je nutné dodat, že ještě 21. a 22. 10. 2024 byl použit pro kondiční jízdy, ale to už pro potřeby JHV.

Ve čtvrtek 20. srpna byly oba vozy představeny novinářům a hostům již ve své domovské vozovně Střešovice a od konce srpna jsou pravidelně k vidění na lince 23. V těchto dnech procházejí v Brně generální opravou vozy 6892 a 7188.



INTERIÉR VOZU 6312 ZDOBÍ I HISTORICKÉ PLAKÁTY



DO SVĚTA KRESEB A OBRÁZKŮ

Do svého již 13. ročníku dospěl **Mezinárodní festival ilustrace a komiksu Lustr**. Šanci vidět to nejlepší a nejaktuálnější ze světa současné ilustrátorské tvorby budou mít návštěvníci akce od 24. do 30. září 2026 v Holešovické tržnici. Součástí festivalu je i bohatý doprovodný program, řada workshopů a přednášek určených pro profesionály, laiky i rodiny s dětmi. Skládá se z několika výstav. Ta pro letošek hlavní se nazývá Krajina 2.0 a jejími stěžejními tématy jsou proplétání přírody a kultury, podoby krajiny silně ovlivněné člověkem a třeba i nové nečekaně vznikající biotopy. Najít se zde dají kresby přímo z terénu, paměťové mapy zajímavých míst i postapokalyptické komiksy spekulující o krajinách budoucnosti. Není však v rámci akce výstavou jedinou. Další jsou kupříkladu přehlídka Showcase, expozice Národní salonek (věnovaná tentokrát tvorbě portugalských autorů) a kromě výstav v prostorách tržnice zahrnuje akce i výstavy v letohrádku Hvězda nebo Chemistry gallery.

VESMÍR UŽ NENÍ TAK DALEKO

Od 28. září do 4. října 2026 obsadí kino Lucerna další ročník festivalu sci-fi filmů **Future Gate**. Jeho ústředním tématem je tentokrát geopolitika a zdroje v budoucnosti. Planeta se vyčerpává, zásoby mizí, klima kolabuje a s ním i politická rovnováha. Budoucí konflikty se povedou o solární síť, těžbu asteroidů a kontrolu datových zdrojů. Energie už není přírodní, je strategická, umělá, mimozemská. Zdroje už neleží pod našima nohama, ale krouží nad



hlavami, ukryté v algoritmech nebo rozptýlené ve struktuře reality. Data jsou novým zdrojem skutečné síly. Nejde jen o technologie, jde o směr, kterým se vydáme jako civilizace. To je v kostce tematický rámec festivalu, jenž nabízí premiéry nových filmů, kulturní sci-fi klasiky, dokumenty, seriály, student-
ské a krátké filmy, stejně jako diskuse, přednášky či setkání s tvůrci. Více na futuregate.cz.

LEGENDY VE VYSOČANECH

Ve středu 7. října 2026 vystoupí v O2 Areně jedna z neoddiskutovatelných rockových legend, anglická kapela **Deep Purple**. Soubor, který v 70. letech spolu s Led Zeppelin a Black Sabbath patřil k průkopníkům britského hardrocku, dokazuje nedávno vydaným aktuálním albem Splat!, že rozhodně ještě nepatří do starého železa. Samozřejmě že těmi jejich neklasičtějšími deskami jsou zejména ty „sedmdesátkové“, jako Deep Purple in Rock, Machine Head či live album Made in Japan, ale i novinka určitě stojí za poslech. A právě k aktuálnímu albu se vztahuje i aktuální koncertní šňůra, v rámci níž kapela zavítá i k nám. Na druhou stranu že by se ale hrály jen nové skladby a návštěvníci koncertu by neslyšeli třeba Highway Star anebo Smoke on the Water, to asi také zrovna úplně nehrozí.



ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději do **neděle 4. října 2026** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno i s diakritikou). Dva vylosovaní výherci získají publikace z redakční knihovničky.

Odpověď na otázku kvízu z DP kontaktu č. 7–8 zněla: **Prázdninové novinky z Petřína**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován **Martin Neliba**, který získává knihu Život mezi pražskými trolejbusy, a **Bohumil Antony**, který se může těšit na knižku Pražská koňka.

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

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Idea rozhledny a lanovky na Petřín

Když 6. srpna 1889 odjížděl na Světovou výstavu do Paříže zvláštní vlak vypravený...*(dokončení v tajence)*, zcela jistě nikdo netušil, že právě tento zájezd bude stát na počátku historie dvou projektů, jejichž vznik i existence spolu od počátku bezprostředně souvisely – petřínské rozhledny a petřínské lanovky. Patrně už v hlavním městě Francie se při pohledu účastníků zájezdu na ještě novotou vonící Eiffelovu věž (respektive pohledu z ní) zrodila myšlenka podobné rozhledny v Praze, provázená vzápětí ideou lanové dráhy, jež by návštěvníky k věži přiblížila.

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději do neděle 4. října 2026 na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: KŘÍŽOVKA; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštětel získá cestovní termohrněk a druhý získá miniaturní mobil.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 7–8/2026 zněla: Vamberák, Plecháč. Raketu na padel získává: **Marie Plevková** a akáciové kuchyňské prkénko **Jindřich Novosad**. 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.“

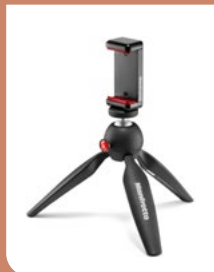
CENY PRO VÝHERCE:

Cestovní termohrnek Asobu 350 ml

Termohrnek Asobu Mini Pick-up Pastel Green s objemem 350 ml nabízí praktické řešení pro každodenní pitný režim i cestování. Dvoustěnná konstrukce z nerezové oceli udržuje nápoje teplé až šest hodin a studené až osm hodin. Vnitřní keramická vrstva Purapur si také eliminuje kovovou chuť, nájímající z nich zchová svou přirozenou chuť.



Ministativ MANFROTTO



Manfrotto MKPIXICLAMP PIXI černý je kompaktní a lehký miniativ, který je ideální pro mobilní tvůrce obsahu, vlogery i fotografy na cestách. Díky kombinaci hliníkové konstrukce a kulové hlavy poskytuje dostatečnou stabilitu pro mobilní telefony i menší digitální fotoaparáty. Součástí balení je také praktický držák na mobil, který usnadňuje natáčení videí a fotoграфování z pevné základny.

	ZÁLUSK	MUŽSKÉ JMENO (8.6.)	CITO- SLOVCE PODIVU	DRUH IZOLAČNÍ HMOTY	BARMSKÉ SIDLO	MYS USA (HAVAJ)			SYN ADAMA A EVY	AMER. HEREC (1949-)	INIC. LUKAV- SKÉHO	INIC. MALÍŘE MANETA	ANGL. JIT	MAĐAR. OTEC	BYVALÝ RUSKÝ PANOVNÍK	ŠPAŇ. EXKRA- LOVNA
ZNAČKA ORG. KYSELIN							ZÁSTUPCE DÍTĚTE U KRTU	SESKU- PENÍ								
STEJNĚ								HLAVNÍ MĚSTO BELIZE MĚSTO VE SLOVINSKU								
ŘÍMSKY 499			PŘEDSEDA VLADY 1. DÍL TAJENKY								POVEL KOČIHO	SLEPIČÍ SLABIKA	DRUH PAPOUŠKA			
HAZARDNÍ KARETNÍ HRA						ODRA- ŽENÝ TRPYT							2. DÍL TAJENKY	SLOVEN. JENOM	HRAČ TENISU	NEPŘÍM DUKAZ
ZKR. OTORINO- LARYN- GOLOGIE					KŘOVÍ POROSTLÉ TRNY	MPZ TURECKA PŘEKVA- PIT			ROZKOŠE	OTÁČETI ČÁST HLAVY (MN. Č.)						
	NĚM. TY			3. DÍL TAJENKY LEGEN- DÁRNÍ KRÁL ANGLIE								VZÁCNÉ TVRDE DŘEVO				
	AMBIT	KELTSKÝ PĚVEC DRUHÝ NAPOJÚ					STROMO- RADÍ CITO- SLOVCE UDIVU					ANGL. PÍSEK CITO- SLOVCE ZAMYŠLENÍ				
POMLUVIT								ZN. AMERICIA			SPZ HRADCE KRÁLOVÉ ČÁST CELKU			ŘÍMSKY 2		
LAKOTNÁ								NA SEDMÉM MÍSTĚ SLOVEN. POLNÍ MIRA						ZN. SCANDIA MPZ MAĐA- GASKARU		
ČÁST VOZU			JEDI- NĚCNÝ									DOSTI- HOVÍ PSI				
PŘED- LOŽKA			ODĚV				PLATIDLO JEMENU						SVĚ- TOZNAMÁ HOUS- LISTKA			

Výherce nemá na cenu právní nárok. Uvedené ceny mohou být nahrazeny adekvátním výrobkem či službou. Redakce ceny nezasílá, výherci si je na základě e-mailové výzvy vyzvednou v sídle DPP.

OSLAVENKYNĚ OD NEBOZÍZKU



Před 135 lety, přesně 25. července 1891, zahájila provoz lanová dráha na Petřín. Její historii i současnosti se věnuje nová publikace z nakladatelství Pražské příběhy, která ve spolupráci s Dopravním podnikem vychází v září. Jak uvádí editor knihy, její páteř tvoří text publikace Pavla Fojtíka Po kolejích na Petřín, kterou DPP vydal v roce 2001. Název té letošní je Lanovka na Petřín & Dějiny pražských lanových drah, což napovídá, že se čtenáři dozví i o dalších realizovaných i nenarozených počinech z oboru lanovek na území hlavního města. Všichni znají lanovou dráhu na Letnou, v zoo, v bývalém hotelu

Mövenpick, ale co takhle plány na dráhu na Nuselských schodech či na Hrad?

Stěžejní obsah publikace se samozřejmě týká petřínské lanovky a začíná u prvních nesmělých a pak i smělejších plánů, které vyvrcholily v roce 1889 zájezdem Klubu českých turistů na světovou výstavu do Paříže. Od inspirace Eiffelovou věží byl pak už jen krůček k petřínskému projektu lanové dráhy coby řešení přístupnosti nové rozhledny. Struktura publikace zcela logicky vychází z dělení na jednotlivé generace života lanovky ohraničené letopočty: 1891–1920; 1932–1965;

1985–2024. Petřínská dráha se, jak známo, nevyhnula opakovaným zastavením provozu, proto i tyto kapitoly mají v knize svoje místo, ať už se jedná o období po první světové válce, po sesuvu půdy až po plánované přerušení před dvěma lety.

Čtvrtá generace zahrnuje už samotnou rekonstrukci dráhy po roce 2024, výběr nových vozů, za nímž následují příběhy lidí s těmito událostmi spojenými. Pro fajnšmekry nechybí přehledy o počtech přepravených osob v historii lanové dráhy, srovnání parametrů samotné dráhy i jednotlivých vozů. Finále pak patří kalendáriu se základními daty z historie pražských lanových drah. Knížka je od poloviny září k dostání i na Fanshopu DPP či v Muzeu MHD.

Pražská MHD šitá na tělo



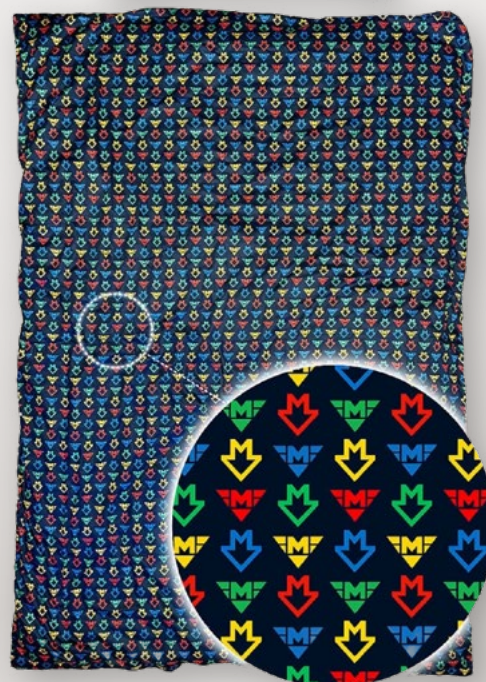
Trenky se schématem MHD

dámské, pánské a dětské

Složení: 100% bavlna

Sportovní žebrované ponožky s logem metra

Složení: bavlna (85 %),
polyamid (13 %),
elastan (2 %)



Povlečení Matějovský s logy metra

Sada na 1 lůžko

Složení: 100% bavlna



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

KOMPLETNÍ NABÍDKU NAJDETE NA:

fanshop.dpp.cz