

**DP**

**kontakt**

ŘEPSKÝ VELIKÁN VYJEL NA LETIŠTĚ  
PO PADESÁTI LETECH DVOUVOZOVĚ

**PRO MĚ JE AUTOBUS VŠECHNO**



Foto: Petr Hejna a Václav Holíč

# PO EVROPSKÉ S TYKADLY

Zahájení pravidelného provozu na trolejbusové lince 59 mezi Nádražím Veleslavin a Letištěm Václava Havla s tříčlánkovými bateriovými trolejbusy Škoda Solaris 24m

## 6. března 2024



## OBSAH 3/2024

### AKTUÁLNĚ

4-5

### METRO 50

6-7 PO PADESÁTI LETECH  
DVOUVOZOVĚ

### TÉMA

9-11 ŘEPSKÝ VELIKÁN VYJEL  
NA LETIŠTĚ

### TECHNIKA

12-13 ŠKODA-SOLARIS 24M

### PORTRÉT

14-17 PRO MĚ JE AUTOBUS VŠECHNO

### ERASMUS+

18 DO EVROPY ZA BUDOUCNOSTÍ

19 DVACETILETÁ LINKA  
PRAHA – DRÁŽDANY

### VZDĚLÁVÁNÍ

20 #STUDUJSPSD  
#PRACUJVDPP

### PROFIL

21-25 PROFESE HASIČE  
JE PRO SILNÉ JEDINCE

### TIP NA VÝLET

26-27 ZA DOPRAVOU V POBALTÍ  
– RIGA

### METRO A JEHO LIDÉ

28-29 50 LET PRAŽSKÉHO METRA  
S DP KONTAKTEM:  
7 OTÁZEK PRO:  
PETRA CHALUPECKÉHO

### LETEM SVĚTEM

30 OKNO Z DOPRAVNÍHO SVĚTA

### KALEIDOSKOP

31-33 ZMIZELÉ METRO  
TRASA C – DRUHÝ DÍL

34 ZÁBAVA

35 KULTURA / KVÍZ

Foto na titulní straně: Martina Kollárová, řidička garáže Hostivař.  
Autor: Petr Hejna

### DP kontakt

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

Kontakt: odbor Komunikace DPP, Sokolovská 42/217, Praha 9  
Telefon: 296 192 056, 296 192 066; e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědný redaktor: Zdeněk Bek

#### Redakční rada

Místopředseda: Daniel Šabík, Členové: Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Jiří Došlý, Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Petr Havlíček, Vladimír Kalivoda, Ondřej Láska, Robert Mara, Milan Slezák, Jan Štojdl, Jan Ungrman, Ondřej Volf a Jakub Zatloukal

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

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 26. 2. 2024

NEPRODEJNÉ

Jednotlivá čísla měsíčníku DP kontakt lze prolistovat na:  
[www.dpp.cz/dp-kontakt](http://www.dpp.cz/dp-kontakt) nebo si načtete QR kód.  
Objednat zaslání 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](http://dpp.cz/osobni-udaje)

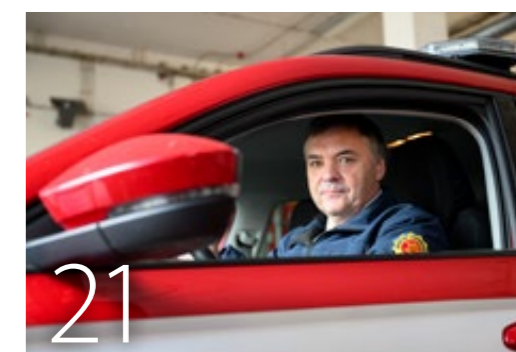




Foto: Václav Holíč

## Další autobusy na Ukrajinu

Městům Mykolajiv a Buča daroval DPP prostřednictvím neziskové organizace Člověk v tísni další vyřazená vozidla, tentokrát pět autobusů SOR. Autobusy jsou plně provozuschopné a bylo s nimi možné po vlastní ose odjet na Ukrajinu. Městu Mykolajiv DPP věnoval trojici vozů SOR NB 12 (ev. č. 3546, 3566 a 3577) z roku 2009, městskému dopravci v Buči podnik poskytl dva midibusy SOR BN 8,5 (ev. č. 2027 a 2029) z roku 2011. Od napadení Ukrajiny Ruskem DPP daroval ukrajinským partnerům, městským dopravním podnikům, už celkem 31 vozidel. V roce 2022 to bylo 15 tramvají T6A5, 5 tramvají T3SUCS, jeden autobus Karosa B951 a jeden kloubový Irisbus Citelis 18M dopravnímu podniku města Charkov, v loňském roce dva autobusy Irisbus Crossway LE 12,8M a dvě trolejové věže značky Renault dopravnímu podniku města Mykolajiv. (red)

## Provozní rozpočet DPP na rok 2024

Z rozpočtu HMP byla na rok 2024 na základě objednávky dopravních výkonů 181 821 tis. vozkm schválena celková výše kompenzace 20 235 717 tis. Kč a 0 Kč přiměřený zisk. Oproti vypočtené indexaci dle platné smlouvy není v kompenzaci zahrnuta částka ve výši 796 329 tis. Kč. Z důvodu přiznání nulového přiměřeného zisku je plánován ztrátový hospodářský výsledek DPP ve výši 380 150 tis. Kč. (da)

## Dočasné přestěhování ordinace

Z důvodu rekonstrukce prostor NZZ Kačerov (Sliačská 1, Praha 4), která probíhá za provozu ordinací, bude jako opatření k minimalizaci rizik při stavebních činnostech dočasně přestěhována ordinace všeobecné praktické lékařky MUDr. Ivany Kostečkové z Depa Kačerov na OZM Hostivař (Sazečská 1, Praha 10). Ordinance MUDr. Vlasty Krausové a d-r Krasimira Grigorova budou nadále v provozu na NZZ Kačerov. Stěhování ordinace bude probíhat od 29. 4. do 3. 5. 2024. Provoz ordinace MUDr. Ivany Kostečkové na OZM Hostivař na adrese Sazečská 1, Praha 10, bude zahájen od 6. 5. 2024. Provozní doba i ordinací hodiny se nemění. V ordinaci bude poskytována zdravotní péče podle stávajícího rozsahu včetně zástupů a pracovnílékařských prohlídek zaměstnanců útvarů přiřazených k této ordinaci. (fim)

## JARNÍ REVIZE PETŘÍNSKÉ LANOVÉ DRÁHY

Jedna z posledních revizí proběhla na petřínské lanové dráze. Samotná revize byla zahájena v pondělí 11. 3. 2024 a trvala do středy 27. 3. 2024, kdy byl zároveň po celou dobu přerušen provoz lanové dráhy. V rámci revize byla provedena nezbytná prohlídka drážního tělesa včetně přesných geodetických měření jednotlivých prvků trati a dalších nezbytných kontrol všech součástí tratě. Provoz lanové dráhy byl obnoven ve čtvrtek 28. 3. 2024. Jak jsme již na stránkách DP kontaktu informovali, v současné chvíli má DPP platné stavební povolení na rekonstrukci lanové dráhy s předpokladem zahájení prací na jaře příštího roku. Do konce letošního roku je v plánu vybrat zhotovitele stavby, samotné budování potrvá přibližně rok. Současně s novou tratí se cestující dočkají i nových vozů. V letošním roce čeká lanovku ještě jedna velká výluka, podzimní revize, a to v průběhu měsíce října. (red)

## ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

Na svém čtvrtém zasedání v tomto roce se představenstvo DPP sešlo 20. února, aby projednalo mj. plán veřejných zakázek a poptávkových řízení pro rok 2024, volbu členů dozorčí rady společnosti Pražská strojírna, a. s., dále informace o průběhu elektrifikace autobusových linek či o připravovaných novostavbách na tramvajové síti. Na následujícím zasedání 5. března představenstvo schválilo zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za rok 2023, účetní závěrku, zprávu o vztazích za rok 2023 a zprávu o výkonu funkce Pověřence pro ochranu osobních údajů za 2. pololetí 2023. Projednalo také aktualizaci č. 1 plánu interního auditu, implementaci digitálních dokladů totožnosti, dále aktualizaci směrnice o zadávání veřejných zakázek a souhrnnou zprávu agendy Podněty veřejnosti za rok 2023. Dozorčí rada DPP při druhém jednání v tomto roce 28. února schválila zadání interního auditu ve vztahu k referencím uchazečů v zadávacím řízení na veřejnou zakázku „Provozní úsek I.D metra v Praze – úsek (Olbrachtova) – Nové Dvory – stavební část“. Byla rovněž seznámena s personálním přehledem manuálních profesí v DPP k 1. 2. 2024, s informací o průběhu elektrifikace autobusových linek a informací o připravovaných novostavbách na tramvajové síti, se zprávou o stavu systému řízení shody CMS za rok 2023, dále s přehledem plnění nápravných opatření ve 4. čtvrtletí 2024 a s přehledem veřejných zakázek na stavební práce. (red)

## TENKRÁT PŘED DESETELETÍMI...

Nezbytnou podmínkou pro zahájení pravidelného provozu metra s cestujícími byla před 50 lety dynamická zkouška Nuselského mostu. Uskutečnila se ve dnech 1.–7. dubna 1974 a skládala se ze tří částí. Pro veřejnost bylo zřejmě nejatraktivnější zatížení impulsními raketovými motory, které po zažehnutí most krátce rozkmitaly. Ve druhé části zkoušky byly využity mechanické budiče, které most zatížily na principu rotující nevyvážené hmoty. Při třetí zkoušce vedle sebe pojížděly rychlostí 10–80 km/h jeden až čtyři zatížené nákladní automobily Tatra T 148.



VZÁČNÝ SNÍMEK Z DYNAMICKÉ ZKOUŠKY NUSELSKÉHO MOSTU S VYUŽITÍM SOUPRAV METRA. DVOUVOZOVÉ SOUPRAVY SE PRÁVĚ PŘIPRAVUJÍ PRO SOUBĚŽNOU JÍZDU STEJNÝM SMĚREM

Prováděly se také zkoušky s vozy metra. V tomto případě se zatěžování Nuselského mostu uskutečnilo ve dnech 6. a 7. dubna od 22 hodin do půl šesté ráno. Prováděly se jízdy prázdnými vozy a také vagóny naloženými pytlí cementu. K jízdám se použily dvě dvouvozové soupravy. Jízdy se prováděly nejdříve jednou soupravou po každé koleji v obou směrech a pak dvěma soupravami jedoucimi po obou kolejích souběžně stejným směrem. Celkem se v tubusu mostu uskutečnilo 92 jízd. Zkoušky dopadly ke spokojenosti všech odborníků. Byl tak učiněn další krok k zahájení provozu metra.



TAK VYPADALA JEDNA Z ODSTAVNÝCH PLOCH GARÁŽE HOSTIVAŘ 22. ČERVNA 2007 ZE STŘECHY TZV. STARÉHO SKLADU V AREÁLU ÚSTŘEDNÍCH DÍLEN.



INTERIÉR MONTÁŽNÍ HALY KOLEJOVÝCH KONSTRUKCÍ V RUSTONCE KOLEM ROKU 1920

Před 30 lety 1. dubna 1994 vznikla oficiálně zápisem do obchodního rejstříku Pražská strojírna, akciová společnost. Byla založena podepsáním zakladatelské smlouvy z části odstěpného závodu Opravny MHD k 8. prosinci 1993. Z Opraven, které si mnozí pamatují spíše podle staršího vžitého názvu Technické služby, byla vyčleněna výroba kolejových konstrukcí a pro novou společnost bylo zvoleno jméno připomínající někdejší Pražskou akciovou strojírnu. Původní výroba kolejových konstrukcí pro pražské tramvaje sídlila od roku 1914 v areálu ústředních dílen elektrických drah nazývaném slangově Rustonka. Až do roku 1912, než areál zakoupily pro své ústřední dílny Elektrické podniky královského hlavního města Prahy, zde sídlila právě Pražská akciová strojírna, což byl název starší společnosti Ruston a spol.

V Rustonce měli „kolejáři“ k dispozici nejen kryté montážní dílny s vlastní strojírnu, ale také montážní plochy pod širým nebem, kde se kolejové konstrukce montovaly „nanečisto“. Od poloviny šedesátých let, kdy v Praze začaly systematické rekonstrukce tramvajových tratí, musely být tyto montážní práce rozšířeny na další venkovní plochy, kterým se říkalo slangově „letiště“. Dílny v Rustonce během let přestaly svým stářím vyhovovat modernímu strojírenskému podniku. Proto Dopravní podnik dlouhá léta připravoval stavbu nové moderní strojírny v areálu ústředních dílen. Po vytvoření Pražské strojírny z úmyslu sešlo a dceřiná společnost ještě dlouho sídlila v Rustonce. Teprve v roce 2007 se přestěhovala do svého nynějšího působiště ve Vínově.

Před 30 lety 2. dubna 1994 vyjely poprvé autobusy z „nové“ garáže v Hostivaři. Proč jsme použili uvozovky? V případě Hostivaře totiž nešlo o novostavbu objektu, ale o využití již téměř jedenáct let existující, ale pořád relativně nové opravní autobusů. Šlo tedy především o organizačně-provozní změnu. Ve prospěch velkého stěhování hrály dvě skutečnosti. Na prvním místě to byly nevyhovující stísněné podmínky stávající garáže Libeň, která měla k dispozici odstavnou plochu ve Voctářově ulici u Libeňského mostu, zřízenou v roce 1966, a nepřilíhající dobré stísněné technické zázemí v bývalé libeňské továrně Jawa, kterou Dopravní podnik získal v roce 1964 jako další provizorní pracoviště pro opravy autobusů. Celá léta se garáž Libeň chápala jako provizorium, ale vždy byl důvod k jejímu zachování. Dalším důvodem pro stěhování do Hostivaře bylo menší využití autobusové části ústředních dílen, protože některé typy oprav se mezitím – při pozděně stavbě hostivařské opravní – začaly provádět přímo na garážích.

Nevýhodou hostivařského areálu byla absence potřebných odstavných ploch, které se zřizovaly až po řadě let. Přesto se na začátku dubna 1994 do Hostivaře nastěhovalo prvních 109 libeňských autobusů ze 198, tedy jen něco málo přes polovinu. Zbývající se musely rozdělit mezi ostatní garáže. Dodejme ještě, že organizačně opravní autobusové a garáž tvořily řadu let jednu organizační jednotku, tzv. Dopravně-opravářskou základnu (DOZ) Hostivař. (red)

Text: Petr Kalášek  
Foto: Zdeněk Bek

zi bychom rádi do budoucna pro velký ohlas zařadili do stálého programu klasické noční zážitkové turistiky, kde by vhodně doplnila prohlídku stanoviště dozorčího stanice.

V rámci oslav padesátého výročí zahájení provozu pražského metra Dopravní podnik připravil celý seriál speciálních akcí pro veřejnost. Proběhne mj. noční zážitková turistika na trase A, chystáme rovněž noční akci

na běčku, která se zde bude konat vůbec poprvé. Těšíme se na setkání při dalších akčních zážitkové turistiky napříč celou sítí pražského metra. Jejich aktuální nabídku najdete na stránkách Fanshopu DPP.



## PO PADESÁTI LETECH DVOUVOZOVĚ

O NOČNÍ PŘEPRAVNÍ VÝLUCE V SOBOTU 17. ÚNORA 2024 PROBĚHLA UNIKÁTNÍ ZÁŽITKOVÁ TURISTIKA SE SOUPRAVOU METRA TYPU EČS NA TRASE C. V RÁMCI PŘIPOMENUTÍ OŽIVOVÁNÍ TĚCHTO VOZŮ V ROCE 1974 SE AKCE KONALA V JEDINEČNÉM FORMÁTU – POUZE DVOUVOZOVĚ SOUPRAVY.

Než však započala samotná akce zážitkové turistiky, měla široká veřejnost možnost si tuto dvouvozovou soupravu vyfotit po ukončení provozu ve stanici Vyšehrad na první staniční koleji, a to přibližně od půl jedné v noci do jedné hodiny.

Poté souprava přešla jízdu v „nesprávném směru“ do stanice Kačerov, kde na ni již čekali účastníci zážitkové turistiky. Akce byla koncipována klasicky jako fotojízda, avšak místo hlášení spojeného s informací, jak

probíhá noční přepravní výluka a s jejím detailním popisem, byli návštěvníci seznámeni s historií jednotlivých stanic a prvního provozního úseku metra Kačerov – Sokolovská.

Samotná jízda probíhala pouze v první koleji, a to oběma směry, po vzoru zkušební provozu z počátku metra. Ve stanici Vyšehrad měli návštěvníci exkluzivní možnost exkurze do místní trafostanice, díky spolupráci s Dušanem Trkovským, mistrem střediska Provoz elektrických stanic. Tuto exkur-



### Pohledem organizátora:


Příprava historické soupravy EČS na tuto akci nebyla nijak snadná. Po změně sestavy vlaku (vyřazení vozu ev. č. 1085) musela být vykonána úplná zkouška brzd, kompletní funkční zkouška všech systémů vlaku a zkušební jízdy na zkušební trati Zličín.

Za pomoc na přípravě patří velký dík kolegům z depa Zličín. K provedení změny sestavy historické soupravy mimo to musel udělit Drážní úřad ČR své souhlasné stanovisko.

Petr Havlíček,  
jednotka Správa vozidel Metro



**50**  
let metra  
1974–2024





## ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

### Nové auto? Žádný problém

- Unikátní operativní leasing pro zaměstnance DPP
- Full service obsahuje: povinné ručení, havarijní pojištění, údržbu a servisní náklady, pojištění skel, asistenční služby atd.
- Více informací na: [dpp.arvalonline.cz](http://dpp.arvalonline.cz)



### Kvalitní elektronika

- Sleva až 35 % na spotřebiče a příslušenství Electrolux a AEG
- Chladničky, pračky, myčky na nádobí a desítky dalších domácích pomocníků
- Více informací v sekci Zboží



### Vzhůru na masáž



- Přijďte se zbavit napětí a každodenního stresu na Masáže – Eva Seidlová
- Sleva až 15 % na bohatou nabídku služeb
- Indické, relaxační a hlubkové masáže. Nechybí ani masáž zad

### Odpočinek a relaxace

- Po sportovním výkonu je důležitá správná masáž – Reiki, Shiatsu masáže – Blanka Heltová
- Sleva až 10 % pro zaměstnance DPP
- Reiki a Shiatsu masáže vás uvolní a naplní energií, zdravím a radostí ze života
- Pokud si nejste jisti, kterou masáž zvolit, s masérkou vyberete tu nejlepší



### Za odpočinkem do lázní



- Astoria hotel & Medical Spa s kvalitním wellness programem
- Léčebné či rekondiční pobyty se slevou až 20 % v nádherných Karlových Varech
- Termíny pobytů zatím stále volné až do konce roku, neváhejte!

• Více na intranetu v sekci Zdraví a krása

### Bezpečněji na silnici

- Sleva tisíc korun na kurzy bezpečné jízdy
- Celodenní kurz umožňuje seznámit se s nejčastějšími krizovými situacemi
- Autodrom Most se řadí mezi jeden z nejlepších v republice
- Více informací na intranetu v sekci Sport



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

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



# ŘEPSKÝ VELIKÁN VYJEL NA LETIŠTĚ

VŠECH DVACET NOVÝCH BATERIOVÝCH TROLEJBUSŮ PARKUJE NA NOVÝCH STÁNÍCH S DOBÍJEČÍ INFRASTRUKTUROU, KTERÉ JSOU VYBUDOVANÉ PO OBVODU GARÁŽE ŘEPY

TROLEJBUSOVÝ PROVOZ LINKY 59 NA LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA PRAHA BYL SLAVNOSTNĚ ZAHÁJEN VE STŘEDU 6. BŘEZNA 2024 NEJDELŠÍMI TROLEJBUSY V ČESKÉ REPUBLICĚ, A TO TYPEM ŠKODA-SOLARIS 24M. CESTUJÍCÍ VYRÁŽEJÍCÍ NA PRAŽSKÉ LETIŠTĚ SE TAK DOČKALI VELKÉ ZMĚNY A ZÁSADNÍHO ZVÝŠENÍ KOMFORTU. DOPRAVNÍ PODNIK JE JEDINÝM PROVOZOVATELEM TOHOTO TYPU TROLEJBUSU V ČESKÉ REPUBLICĚ, A PROTO JSME SE VYDALI NA MÍSTO, KTERÉ SLOUŽÍ JAKO JEHO DOMÁCÍ ZÁKLADNA, DO GARÁŽE ŘEPY.

Dopravní podnik si od konsorcia Škoda Electric, Solaris Bus & Coach a Solaris Czech pořídil celkem dvacet tříčlánkových bateriových trolejbusů Škoda-Solaris 24m v celkové hodnotě přes 623 milionů Kč. Se svou délkou 24,7 metru se staly vůbec nejdelšími trolejbusy provozovanými v České republice. DPP je zároveň jediným provozovatelem tohoto typu trolejbusu v ČR.

#### V pražském provozu

První vozidlo Škoda-Solaris 24m (evidenční číslo 401) dorazilo přímo na veletrh

Czechbus 2023, konaný v areálu PVA EXPO Letňany, kde došlo k jeho slavnostnímu představení. Po skončení veletrhu vůz směřoval do klíčové garáže, která byla jeho dočasným domovem po dobu zkušebního provozu na trolejbusové trati v úseku Palmovka – Letňany – Trutnovská.

Vzhledem k tomu, že vozidlo nebylo ještě homologované Drážním úřadem pro provoz v ČR, byly na základě požadavku a objednávky konsorcia výrobců od 1. prosince 2023 zahájeny zkušební jízdy bez cestujících (od 21. prosince 2023 s cestujícími), a to

s cílem najet požadovaný počet kilometrů pro získání tohoto oprávnění. Zkušebním provozem s cestujícími na lince č. 58 tak prošla dvojice vozidel evidenčních čísel 401 a 403. Všechna další vozidla již byla přepravována rovnou do Řep, tedy jejich domovské garáže.

#### První dlouhé vozidlo v Řepích?

Při příjezdu prvních vozů do Řep si někteří zaměstnanci garáže jistě vzpomněli na rok 2016, kdy byl na lince 119 testován tříčlánkový naftový autobus Van Hool AGG 300,



TOMÁŠ GREGOR OBHLÍŽÍ  
PROVEDENÍ POHONU HNACÍ  
NÁPRAVY

## Základní informace o velkokapacitním tříčlankovém bateriovém trolejbusu:

Obchodní označení vozidla:  
**Škoda-Solaris 24m**

Délka: **24 700 mm**

Šířka: **2 550 mm**

Výška: **3 500 mm** (se staženými sběrači)

Rozvor: **přední 5 900 mm /  
střední 6 000 mm /  
zadní 7 350 mm**

Hmotnost prázdného vozidla: **25 820 kg**

Celková maximální hmotnost: **39 330 kg**

Maximální rychlost: **70 km/h**

Počet náprav: **4**

Počet poháněných náprav: **2 (druhá a třetí)**

Počet řízených náprav: **2 (přední a zadní)**

Počet dveří pro nástup a výstup: **5**

Nástupní výška: **320 mm**

Celkový počet sedadel: **54**

Celkový počet cestujících: **180**

Počet elektromotorů: **2**

Výkon trakčního elektromotoru: **2 x 180 kW**

Využitelná kapacita trakční baterie: **72,6 kWh**

Počet zakoupených vozů  
ve vozovém parku DPP: **20**

Předpokládaná hodnota veřejné zakázky:  
**628 mil. Kč bez DPH**

Cena všech vozidel dle uzavřené smlouvy:  
**623 216 900 Kč bez DPH**

na čtyři měsíce a byl šest let starý. Měl i velmi dobré jízdní vlastnosti a pro řadu řidičů byl zpestřením a zážitkem. Se současným vozidlem toho mnoho společného však nemá," zahájil společné povídání u trolejbusu vedoucí střediska.

### Školení a seznamování

Zaměstnanci DPP se s provozem trolejbusů v Praze seznamují již od zahájení zkušebního provozu v Prosecké ulici v roce 2017. S aktuálním příjezdem prvních tříčlankových vozidel tak probíhalo téměř každodenní školení příslušných zaměstnanců řepské garáže.

„Školení je rozděleno do několika témat, například elektrovýzbroj, nabíječky, ovládání a obsluha vozu, ovladače v kabině řidiče, odtaž nepojízdného trolejbusu, havarijní situace, seznámení s trasou linky 59 apod. Vybraní zaměstnanci začali již od roku 2020 dálkově



V RÁMCI STANDARDNÍ PŘÍPRAVY VOZIDEL NA PROVOZ BYL BATERIOVÝ TROLEJBUS VYBAVEN  
I BEZKONTAKTNÍM PLATEBNÍM TERMINÁLEM PRO NÁKUP JÍZDENEK

který byl dokonce o 8,5 cm delší než současný trolejbus. Jeho popis jsme přinesli v prosincovém vydání DP kontaktu z roku 2016. Jediná garáž na levém břehu Vltavy však nikdy trolejbusy neprovozovala, a proto je pro všechny zaměstnance příjezd vozidla Škoda Solaris zásadní novinkou.

**Jaroslav Příhoda, vedoucí střediska Provozní podpora provozu Řepy**, je jedním z několika desítek pracovníků, kteří budou mít tento typ vozidla na starost. „Samozřejmě pamatují i Van Hool, který byl zapůjčen

studovat obor Elektrikář, a to na Střední průmyslové škole dopravní v ulici Moravské. Studium na naší partnerské škole tak postupně rozšiřujeme řady profesně způsobilých elektrikářů, jejichž kvalifikaci potřebujeme k údržbě a opravám jak trolejbusů, tak i elektrobuses. A protože trolejbus je z pohledu legislativy drážní vozidlo, bylo potřeba zajistit pro řidiče MHD, manipulační řidiče, garážmistry a další vybraný personál drážní průkaz. Tito zaměstnanci museli projít přísnou lékařskou prohlídkou, seznámením s trolejbusem, jízdou na trati mezi Palmovkou a Čakovicemi a složit závěrečnou zkoušku



V PRŮBĚHU POSLEDNÍCH DNŮ PŘÍPRAV PŘED ZAHÁJENÍM PROVOZU PROBĚHLA  
SAMOZŘEJMĚ I KOMPLETNÍ OČISTA VOZŮ

před komisí. Tento proces kontinuálně stále probíhá a probíhat bude i v budoucnu tak, jak se budou elektrifikovat další autobusové linky. Předpokládám, že nadcházející žadatelé o drážní průkaz již budou jízdy trénovat i na dráze na letišti," upřesnil Příhoda.

### Základní servis

Příjezdem vozidel Škoda-Solaris 24m dochází k zavedení nových servisních pravidel. Součástí dodávky vozidel je totiž rovněž systém energetického managementu, který DPP umožňuje vzdálené sledování, řízení a plánování nabíjení a vyhodnocování provozu z energetického hlediska (stav baterií, průběh nabíjecích cyklů včetně hodnoty nabíjecího proudu, kontrolu dodržení potřebného dojezdu, plánování jízdních řádů apod.). Samotná funkcionálnost systému se ještě ladí.

Servis vozidel bude převážně v kompetenci pracovníků DPP, což potvrzuje i Jaroslav Příhoda: „Naši zaměstnanci budou provádět běžnou pravidelnou údržbu a opravy v rozsahu stanoveném výrobcem, doplňovat provozní kapaliny. Během služby budou řidiči, navíc oproti autobusům, kontrolovat stav soustavy sběračů a v případě opotřebení uhlíků provádět jejich výměnu. Zaměstnanci s potřebnou kvalifikací (viz výše) budou po zaškolení od výrobce provádět i opravy na elektro výzbroji vozů. Garážmistr bude standardně zajišťovat provedení vnější očištění a vnitřní úklid, výměny

na lince či případný odtah. Při prvním výjezdu a v dalších několika dnech byli na garáži přítomni také technici výrobce trolejbusů.“

### Tříčlank pod lupou

Tříčlankový velíkan je fascinující nejen na pohled, ale i svými vlastnostmi. Trolejbus pojme až 180 cestujících, z toho 54 sedících. Pětidvěřová konstrukce urychluje výměnu cestujících a umožňuje pohodlný pohyb



JAROSLAV PŘÍHODA A TOMÁŠ GREGOR, JEDNI Z NĚKOLIKA DESÍTEK ZAMĚŠTNANCŮ STŘEDISKA  
PROVOZNÍ PODPORA, KTERÍ MAJÍ NOVÉ BATERIOVÉ TROLEJBUSY V ŘEPÍCH NA STAROSTI

pasážerů se zavazadly. Nechybí ani plnohodnotný odbavovací a informační systém s bezdotykovým prodejem jízdenek a automatickým počítáním cestujících, výkonná klimatizace nebo komplexní monitorovací systém s kamerami v interiéru i exteriéru, které mimo jiné zajistí řidiči dostatečný přehled o situaci okolo vozidla.

Všech dvacet vozidel je odstavováno pod nově vybudovaným trolejovým vedením po obvodu garáže Řepy. Fotografování tak velkého vozidla se proto neobešlo bez náležité přípravy. Podílel se na něm i **Tomáš Gregor, technický kontrolor střediska Provozní podpora provozu Řepy**: „Jezdil jsem s oběma dlouhými vozidly, která se v roce 2016 v naší garáži testovala, Mercedesem i Van Hoolem. Největší výhodou současného vozidla je však elektronicky říditelná natáčecí zadní náprava. S vozem je tak možné rozumně couvat, takže se vůz chová v uvozkách jako klasický kloubový autobus. Jen u malého poloměru zatáčky musíme být opatrní, poslední článek se totiž vytáčí až o metr a půl, takže řidič musí dávat pozor, u čeho stojí. A to samé platí při odbočování s ohledem na další účastníky silničního provozu.“ Na následujících stránkách si tříčlankový trolejbus pojďme představit podrobněji prostřednictvím údajů a fotografií.

# VELKOKAPACITNÍ TŘÍČLÁNKOVÝ BATERIOVÝ TROLEJBUS ŠKODA-SOLARIS 24M

Tažné oko  
se vzduchovým  
ventilem



Odkalovací  
a odbrzdovací  
ventily  
a kompresor  
na dofoukání  
vzduchové  
soustavy



Elektrovýzbroj  
dodala  
společnost  
Škoda Electric



Závít pro tažený závěs,  
odkalovací a odjišťovací  
ventily parkovacích brzd



Hlavní odpojovač 24V akumulátorů včetně  
zásuvky pro nouzový start, nouzové vzduchové  
a odkalovací ventily



Hnací náprava s odpružením vzduchovými  
měchy, spojovací hřídel od trakčního  
elektromotoru umístěného před nápravou



Dvojice elektromotorů a ventilátorů  
chlazení motorů



Zásobník vzduchu pro nouzové  
odbrzdění vzduchových válců

Foto: Petr Hejna





Foto: Petr Hejna

# Velkokapacitní tříčlánkový bateriový trolejbus Škoda-Solaris 24m

Délka	24 700 mm
Šířka	2 550 mm
Výška (se staženými sběrači)	3 500 mm
Rozvor přední	5 900 mm
střední	6 000 mm
zadní	7 350 mm

Celková maximální hmotnost	39 330 kg
Maximální rychlost	70 km/h
Počet náprav	4
Počet poháněných náprav	2 (druhá a třetí)
Počet řízených náprav	2 (přední a zadní)
Počet dveří pro nástup a výstup	5

Nástupní výška	320 mm
Celkový počet sedadel / cestujících	54 / 180
Počet elektromotorů	2
Výkon trakčního elektromotoru	2 × 180 kW
Kapacita trakční baterie (využitelná)	72,6 kWh
Počet zakoupených vozů ve vozovém parku DPP	20



Ptal se: Petr Ludvíček  
Fotil: Petr Hejna



# PRO MĚ JE AUTOBUS VŠECHNO

POPRVÉ JI OD ŘÍZENÍ AUTOBUSU ODVEDL VERDIKT LÉKAŘKY. KOUSLA SE A UDĚLALA VŠE PRO TO, ABY SE K VOLANTU MOHLA VRÁTIT. DÁ SE ŘÍCI, ŽE DNES PATŘÍ K ÚSPĚŠNÝM REPREZENTANTKÁM SVÉHO ZAMĚSTNAVATELE. SVOU PRÁCI DĚLÁ NAVÍC ODPOVĚDNĚ A MÁ JI RÁDA. V ROZHOVORU PROZRADILA I NÁVOD NA TRVANLIVOST MANŽELSTVÍ. PŘED DIKTAFONEM A OBJEKTIVEM BYLA TENTOKRÁT MARTINA KOLLÁROVÁ Z HOSTIVAŘE.

## Dovolte mi tradiční otázku na úvod: kde a kdy se u vás zrodil vztah k dopravě, k řízení?

Jako malá holka jsem s bráchou jezdila na kole u babičky po ulicích mezi domy. Hráli jsme si na autobus a u garáží jsme vždycky zastavovali jako v zastávce. Tehdy by mě vů-

bec nenapadlo, že bych jednou tento velký vůz mohla řídit. Ale děsně nás to tehdy bavilo. Můj strýc jako řidič městského autobusu pracoval, ale to jsem se dozvěděla později. A děda řídil tramvaj a později je opravoval ve vozovně Motol. Často a rádi jsme tam jezdili, protože vozovna pro děti pořádala Mikulášskou nebo výlety parníkem do zoo.

## A první sešlápnutí plynu?

Okolnosti mě dovedly k tomu, že jsem řidičák musela mít už v osmnácti, ale brzy jsem zjistila, že mě řízení začalo hodně bavit a vlastně baví dodnes. Prošla jsem si několik zaměstnání, byla jsem i u Českých drah na Hlavním nádraží jako osobní pokladní

a poté i na hlavní pokladně, kdy jsem měla na starosti i účetnictví. Pak nastalo nemilé období, kdy mě v rámci úspor propustili, k tomu jsem měla čerstvou hypotéku, rozvod na krku a dvě malé děti...

## Neříkejte, že vám samo nebeseslalo Dopravní podnik?

Ano, vyslyšela jsem výzvu, sebrala odvalu a v květnu 2008 se vydala sem do Hostivaře zkusit řídit autobus. Udělala jsem si papíry na nákladák, pak na autobus. Při příchodu na garáž mi řekli, budeš jezdit na kloubu, tak to mě polilo horko. Jenže přišel první den, první jízda a mě to tak chytlo, že si to dnes bez autobusu neumím představit. Moje vrozená poctivost a pečlivost ve všem mě přivedla k tomu, že jsem později dělala i zácviky nových řidičů.

## Vryla se vám první jízda více do paměti?

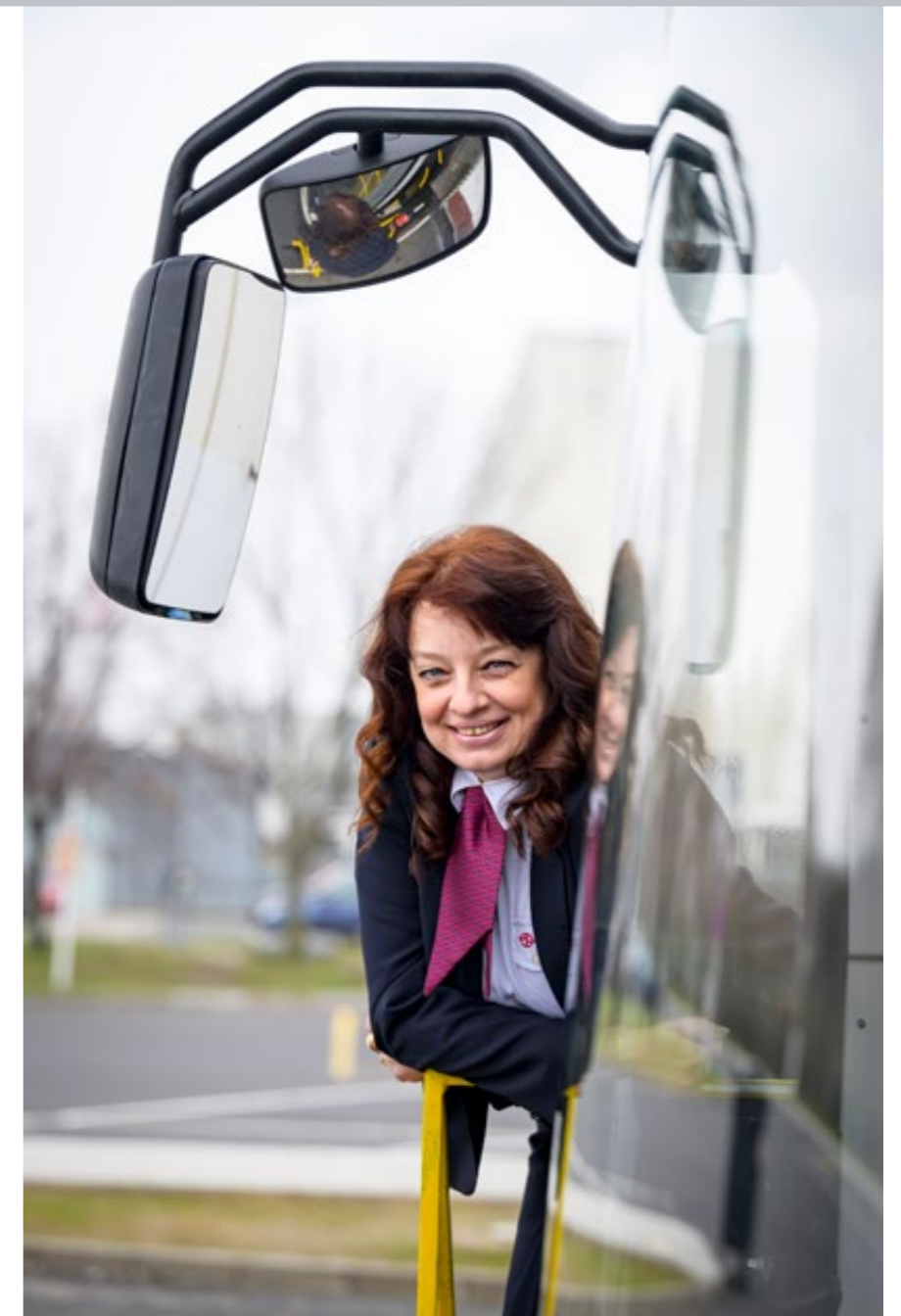
Moje první jízda hned s kloubem byla na lince 136 a najížděla jsem na Ohradu. Na zastávce stál pán, otevřela jsem mu vpředu a on stále stál. Tak jsem se ho ptala, jestli chce jet a on stále krčil rameny. Nakonec až na další výzvu nastoupil, sedl si a noviny, které měl, složil a ani se nehnul. Upřeně s kamennou tváří sledoval cestu. Říkala jsem si, že se asi děsí toho, jestli ho ta ženská doveze. Stále jsem ho letmo pozorovala. Asi po dvou zastávkách otevřel noviny a začal je číst. Při výstupu mě nakonec pozdravil. To byla na začátek mé služby dobrá vzpruha.

## Mezi diplomy a poháry ze soutěží řidičů tu máte i dopis...

Dopis s básničkou. Od cestujícího, starého pána, který vždy nastupoval předními dveřmi. Pokaždé mě pozdravil a něco hezkého řekl. Jednou přišel s tím, že mi napsal básničku s věnováním. Na ten papír jsem si poznamenala, že to bylo 28. 12. 2011 na lince 133, pořadí 6. Bylo to velmi milé a příjemné. Myslím, že jsem komunikativní a nemám problém se na lidi usmát, odpovědět cestujícím na pozdrav.

## Umíte se nejen usmát, ale i dobře řídit, jak o tom svědčí pochvaly, jedna z nich dokonce publikovaná přesně před deseti lety v DP kontaktu...

Je to milé, když mi někdo řekne, že cesta se mnou byla příjemná. Mám ráda pozitivní přístup, úsměv, ale to se poslední dobou z naší



UŽ JAKO MALÉ HOLČIČCE SE MI LÍBIL, JAK NA SEBE ŘIDIČI MÁVAJÍ. KDYŽ JSME S BRÁCHOU JEZDILI NA KOLE A HRÁLI SI NA "AUTOBUS", JAK JSME TOMU ŘÍKALI, TAKÉ JSME SI VZÁJEMNĚ MÁVALI. POZDĚJI MI SAMOZŘEJMĚ DOŠLO, ŽE O TOM TO ZROVNA NENÍ. JE TO VELICE ZODPOVĚDNÁ PRÁCE, KTERÉ SI NESMÍRNĚ VÁŽIM A JSEM MOC RÁDA ZA TO, ŽE JI MÁM

společnosti bohužel vytrácí. Ale neplatí to globálně, i dnes lidé dovedou poděkovat. Zasláné pochvaly si schovávám, jsou pro mě potěšením. Jednou jsem dostala i kytici růží od cestujícího. Není vše v životě zalité sluncem a pak jsou tyto příjemné situace potěšením ve chvílích, kdy je člověku hůř. Mám pak z čeho čerpat a mohu doufat, že není tolik špatnosti kolem nás a že bude zase líp.

## Jaký máte recept právě na ty nepříjemné situace ve voze?

Jedna věc jsou dané postupy, kdy bychom například neměli opouštět kabinu řidiče.

Jsem ta povaha, která v některých situacích prostě problém řešit jde, ale snaha je samozřejmě komunikovat po dobrém. Když vycítím případný konflikt, stále si držím odstup a k lidem se nepřibližuji.

## K vašim způsobům patří i perfektní vzhled a ústroj, že?

Na vzhled hodně dbám, to je pravda. Nechci dělat ostudu Dopravnímu podniku ani sobě. Řidič je vizitka firmy, proto je pro mě samozřejmostí vyžehlená košile, vázanka a pokud to jde, nosím sukni. Nestydím se za to a ráda se takto prezentuji.



### K reprezentaci patří i soutěže zručnosti. Jak vzpomínáte na tu první?

Moje první soutěž v roce 2010 byla pro mne úplnou neznámou, protože jsem tu pracovala zhruba dva roky. Nejsem typ, který by se do soutěžení hrnul. Žen ale tehdy bylo ještě málo a bylo třeba mít zastoupení, no a v Hostivaři jsme byly jen dvě. Před jízdou i při ní jsem byla totálně vystresovaná, navíc jsem nechtěla udělat kolegům ostudu. Vzpomínám si hlavně na dřevěné hranoly, kdy jsem zjistila, že mi vlastně zrcátka nepomůžou. Naopak odhady na vzdálenost mně šly. Vlastně na to musím myslet celou tu dobu, po kterou vím, že na soutěž půjdu. Po dojetí do cíle si pak řeknu, proč, proč tolik nervů, když se to dá zvládnout. Ale taková prostě jsem a budu.

### V rámci veletrhu Innotrans už šlo o účast v mezinárodní soutěži...

V Berlíně 2018 byl největším šokem patrový autobus. Večer před akcí jsme s kolegou Josefem Šefrhansem (*dnes pracuje v podnikové autoškole – pozn. red.*) dostali propozice a krátce si mohli vyzkoušet jízdu s patrovým autobusem. V soutěži nás čekaly ještě dva jiné typy vozů včetně elektrobuse, takže pro nás oba věci tehdy neznámé. Nezapomenu

na otáčení s 12metrovým autobusem ve čtverci o straně 15 metrů bez kamer, jen na zrcátka, nebo na slalom pozadu. Anebo na přesné zastavení u zastávky, kterou před každým dalším soutěžícím posouvali. Byl to pro mne opět nejen velký stres, ale i velký zážitek a zkušenost.

**” Vždy jsem všechny činnosti dělala poctivě, ale když je vám práce koníčkem, je to to nejvíc, co může být. “**

### Doputovali jsme k vaší dvojitě zlaté soutěži z loňského září, kde jste zaujala bezchybnou jízdou v nejtěžší disciplíně, v již zmíněných hranolech...

Při druhé účasti na pražské soutěži se mi povedlo všechny zelené hranoly zachovat, všechny červené spadly. To je nejvíce bodovaná disciplína, takže mi to k celkovému prvenství výrazně pomohlo. Ale opět jsem jela s trémou a paní se stopkami si ve voze asi se mnou užila, protože jsem každý metr jízdy komentovala. Je to zajímavá soutěž. Musíte něco umět, ale je to také hodně o štěstí a náhodě. Konečným

výsledkům jsem nechtěla věřit, protože to znělo neskutečně. A chlapi si hned přisadili největší nervák a všechno vyhraje.

### Ale radost vám vzít nemohli...

Tu jsem měla ohromnou. V životě to tak mám, že se snažím věci dělat naplno, a když to vyjde, je to potěšení. Když přišly v životě problémy, tak jsem čekala na nějaký signál, že se vše obrátí zase v dobré. Když mě vypovědělo službu zdraví, přišla jsem o možnost řídit. Pak mi nezbylo, než pro návrat udělat maximum, abych prošla zdravotní prohlídkou. Tehdy jsem uvěřila i na znamení. Nepamatuji si, že bych někdy našla čtyřlístek, a najednou jsem jich našla několik. Mám je od té doby vylisované a nosím je stále s sebou. Jako talismany mám i andílky, které mám doma a někteří se mnou jezdí.

### Jak to máte s oblíbeností linek?

Jednoznačně nejoblíbenější linkou je 177, následuje 195 nebo 150, na opačném konci preferencí je stopětatřicítka, která je vedena centrem města s neoblíbenými úseky, nebo náhradní autobusová doprava. Pozdní večerní spoje mám oblíbené, když se město postupně vyklidňuje. Pak to frčí. Nebojím se jet rychleji, řízení je moje práce, kterou dělám ráda, ale zároveň jsem opatrná, cítím zodpovědnost.

### Preference kloubových vozů vám zůstala?

Ano, kloubové vozy u mě vedou, ale zpočátku jsem samozřejmě jezdila se vším. Ze zálohy samozřejmě taky vyjždím s tím, co je potřeba. Vzpomínám na počátky, kdy v karosách byla ještě řadicí páka. Nebylo to jednoduché, chlapi vyhlíželi, jak se s tím poperu, ale každou jízdu jsem zvládla.

### Když použiji váš výraz chlapi, tak jednoho z nich jste poznala tady ve výpravě...

Je to tak, manželem je od roku 2019 výpravčí hostivařské garáže Pavel Kollár, který občas ve volnu jezdí. Dá se říci, že jsme se poznali právě přes sklo výpravny, a jak to tak bývá, slovo dalo slovo. Svatba byla neautobusová, skromná. A manželství nám asi vydrží dlouho, protože když to zlehčím, tak se vidíme

na dovolených a někdy o víkendu. Teď jsme měli jedno z delších soužití, když jsme byli oba na neschopence...

### Jaké radosti a strasti přináší ženě práce v autobusové garáži?

Třeba vůbec nejsem ranní ptáče, takže vstávání ve dvě v noci pro mě opravdu není, zálohy také zrovna nemiluju. Je to velmi nepravidelný režim práce i osobní život jde trochu stranou. S manželem si musíme vzít díře do ruky a podívat se, kdy máme společné volno. Přesto mě to ale baví, dělám to ráda a uvědomuji si, že ne každý má takové štěstí. Pro mě je autobus všechno. Mám to navíc tady na Hostivaři ráda. I když nejsme zrovna malá garáž, přesto je zde taková „rodinná“ atmosféra.

### Z děkovaných dopisů cestujících:

” Přijela velmi příjemná a usměvavá paní. Musím říct, že krásně jela a zaslouží velkou pochvalu. “

” Hned od počátku mě překvapila klidná a pravidelná jízda, žádná brzda-plyn, bez nadávek a klení z prostoru řidiče na ostatní na silnici. Pro mě spokojená cesta byla zakončena zjištěním, že za volantem seděla velmi pohledná a upravená žena. “

VÍTĚZNÝ POHÁR NEBYL JEN JEDEN, ALE HNED DVA. BYLO ZÁŘÍ 2023 A MARTINA KOLLÁROVÁ Z HOSTIVAŘE SI Z JÍZDY ZRUČNOSTI ODVEZLA PRVENSTVÍ MEZI ŘIDIČKAMI I TITUL CELKOVÉHO VÍTĚZE



# DO EVROPY ZA BUDOUCNOSTÍ

HISTORICKY NEJDELŠÍ PROJEKTOVÉ OBDOBÍ PROGRAMU ERASMUS+ NA STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÉ ŠKOLE DOPRAVNÍ SE UZAVŘELO S KONCEM LOŇSKÉHO ROKU, KDY SKONČIL PROJEKT DO EVROPY ZA BUDOUCNOSTÍ.



Projekty Erasmus+ jsou zaměřeny na získávání zkušeností v zemích Evropské unie. Stáží žáků a učitelů Střední průmyslové školy dopravní, a. s., se podařilo během tří let navzdory covidu zorganizovat celkem čtyřicet, a to do tří evropských zemí. Naopak do naší školy v rámci projektu zavítal jeden zahraniční odborník.

Projektu se účastnily především druhé a třetí ročníky maturitních oborů i oborů s výučním listem. Do bratislavské SOŠA Duálné akademie vycestovali 4 automechanici a 1 autoelektrikář, do finské Vammala a Turku 12 autotroniků, do drážďanského dopravního podniku 13 elektromechaniků a mechaniků elektrotechniků.

Vyučující odborných předmětů a odborného výcviku sbírali zkušenosti na bratislavské Střední průmyslové škole dopravní a v SOŠA Duálné akademii či ve finském Turku Vocational Institute. Ve výuce u nás působil odborník na dopravní prostředky

a elektromobilitu z drážďanského dopravního podniku.

Žáci i vyučující získali zkušenosti v mezinárodním prostředí, poznali výhody, ale i nevýhody různých evropských vzdělávacích systémů. Všechny žákovské mobility byly zaměřeny na praktické činnosti, které vykonávali ať už ve školních dílnách, servisech, nebo přímo v partnerském dopravním podniku.

Hlavním cílem každé mobility bylo naučit se něco nového, žáci tak absolvovali několik jednotek učení (např. údržba hybridních vozidel MHD, diagnostika klimatizace, funkčnost a kontrola elektrických a elektronických zařízení).

Vyučující si ve spolupráci s místními kolegy vyzkoušeli učit, získali poznatky o organizační praxi žáků a evidenci jejich docházky v soukromých firmách, a především motivaci zlepšovat vlastní výuku a prostředí v mateřské instituci.



SPŠD v letech 2020 až 2023 úspěšně završila účast v projektu Erasmus+ „Do Evropy za budoucností. Stáže žáků a učitelů Střední průmyslové školy dopravní, a. s., 2020-1-CZ01-KA102-077828“.

Zaměřil se na zlepšení současného stavu a podmínek vzdělávání ve škole. Uskutečnil se ve spolupráci s pěti zahraničními partnery: DVB AG (Drážďany), finskými TAI Turku a Sasky Vammala, bratislavskými SOŠA DA a SPŠ dopravní.



V „erasmáckých“ projektech budeme pokračovat. Máme podanou žádost na příští školní rok, ale hned letos na jaře k nám zavítají žáci z Adlerky, tedy Střední průmyslové školy elektrotechnické v Bratislavě. ■

# DVACETILETÁ LINKA PRAHA – DRÁŽĎANY

LETOS SI STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÁ ŠKOLA DOPRAVNÍ PŘIPOMÍNÁ JIŽ DVACETILETÉ VÝROČÍ VÝMĚNNÝCH STÁŽÍ ŽÁKŮ SE ZAHRANIČNÍM PARTNEREM – DOPRAVNÍM PODNIKEM V DRÁŽĎANECH – DVB AG. VZÁJEMNÁ SPOLUPRÁCE NÁS VELMI TĚŠÍ A BUDEME V NÍ POKRAČOVAT I NADÁLE.

Výměnné stáže jsou velmi přínosné jak pro žáky naší školy, tak pro stážisty z DVB AG. Účastníci se setkávají se zajímavými informacemi a reálným provozem. V lednu 2024 přijelo z Drážďan 11 studentů z oboru Specialista řízení provozu. Byl pro ně ze strany SPŠD ve spolupráci s Dopravním podnikem připraven velmi pestrý program. Akce v Praze probíhala tradičně tři týdny, kdy stážisté navštívili také obě budovy školy v Moravské i v Motole, pracoviště odborného výcviku v Košířích a v Hostivaři.

Po slavnostním zahájení v budově školy Moravská a prohlídce školy hosté z Drážďan absolvovali v jednotlivých dnech například exkurzi na lanovou dráhu Petřín, centrální dispečerské pracoviště SŽ, Opravnu tramvají v Hostivaři, dispečerské řízení DPP či Ústřední dílny Hostivař a Opravárenskou základnu metra. V rámci exkurze do depa Kačerov byli stážisté seznámeni s náborem zaměstnanců do DPP, navštívili hasičskou stanici a depo metra.

V budově školy Motol byl pro studenty připraven aktivní program v podobě 3D tisku, modelování, virtuální reality a také komentovaná prohlídka vozovny Motol. V budově školy Moravská se stážisté dozvěděli zajímavé informace k řešení stížností ze strany cestujících, informace o elektrifikaci autobusové dopravy a následně si v terénu vyzkoušeli průzkumy v MHD a jejich vyhodnocení.

Kromě výše uvedených teoretických a praktických činností byl pro Drážďanské také připraven jeden zážitkový den, který strávili v Národním technickém muzeu, prohlídkou Prahy a Žižkovské věže.

Při slavnostním ukončení stáže spojené s předáním certifikátů o jejím absolvování jsme vedli s naším zahraničním partnerem společnou debatu o průběhu akce a ná-



sledné spolupráci s DVB AG. Na slavnostní ukončení si hosté připravili závěrečnou řeč s poděkováním, která byla velmi milá a moc nás potěšila. Hovořili o velmi pestrém a zajímavém programu, o informacích a zážitcích, které během stáže získali.

Děkujeme všem zaměstnancům a žákům školy i zaměstnancům Dopravního podniku, kteří se aktivně podíleli na průběhu všech setkání, a těšíme se na další spolupráci.

Zvláštní poděkování také patří zaměstnancům Dopravního podniku v Drážďanech za výbornou spolupráci při organizování výměnných pobytů. ■



Text: Michaela Franková  
Foto: archiv SPŠD a MHMP



# #studujspsd #pracujvdpp

## Junioři autoopraváři změřili svoje síly v regionální soutěži

Dva žáci ze třetího ročníku oboru Mechanik opravář motorových vozidel, Dušan Nosterčík a Jakub Vovsí, a jeden ze čtvrtého ročníku oboru Autotronik, Jan Muchka, se v závěru února zúčastnili 29. ročníku regionálního



kola celostátní soutěže Autoopravář Junior 2024. Vyhlášovatelem této odborné soutěže je MŠMT ČR a Svaz prodejců a opravářů motorových vozidel České republiky (SAČR). Letošní ročník byl pro SPŠD o to zajímavější, že jsme byli jako škola pořadatelem celé soutěže. Garantem soutěže je střední škola ISSA Brno, která organizuje celostátní kola, naopak regionální kola si organizačně v kolečku přebírá šest pražských středních škol, mezi které patříme.

Akce se konala ve školicím středisku Training Academy Porsche Praha. Zástupci 15 známých automobilových firem připravili úkoly pro teoretickou i praktickou část. Každá z nich rovněž vyslala rozhodčí, kterých bylo na stanovištích neuvěřitelných třicet. Během dvou dnů soutěžící plnili náročné technické i vědomostní úkoly, zažili skvělou soutěžní atmosféru, ale především se setkali s profesionály z automobilových firem a získali necenitelné zkušenosti. Naši kluci tentokrát medailoví nebyli, nicméně pro nás je velmi důležité, že se soutěže zúčastnili a hájili barvy SPŠD. Všichni jsou v posledních ročnících studia a my jim i touto cestou přejeme hodně úspěchů u nadcházejících závěrečných zkoušek a u maturit.

## Autolakýrníky opět přivítal pražský primátor

Na tradici novoročních setkání primátora hlavního města Prahy se zástupci cechů různých řemesel a studenty z pražských škol jsme navázali v minulém roce. Letos jsme opět měli možnost představit naše žáky z prvního a třetího ročníku a učitele odborných předmětů oboru Autolakýrník panu primátorovi. Jsme velmi rádi, že je možné touto cestou prezentovat zástupce řemesla, jehož absolventi jsou žádáni i v Dopravním podniku.

Příjemná a přátelská atmosféra byla umocněna krásným prostředím reprezentačního prostoru rezidence primátora hlavního města Prahy, která se nachází v celém jižním křídle budovy Městské knihovny v Praze, přítomností kolegů z Cechu malířů, lakýrníků a tapetářů ČR – CMLT ČR a kolegů z dalších středních škol, které zřizuje MHMP. Mezi



členy cechu jsme potkali i naše absolventy, kteří se k nám ihned hlásili a vzpomínali na své učitele a mistry. Těšíme se opět za rok!

## Lucerna patřila hvězdám

Maturitní ples je během studia největší akcí, která má slavnostní charakter a na níž se mohou setkat studenti prvních a posledních ročníků, rodiče a přátelé školy. Jsme jednou z největších škol v Praze a Lucerna je opravdu krásným a důstojným místem, kde takové setkání lze pro velký počet hostů uspořádat. Jak zmínil ředitel školy ve svém proslovu ke studentům a hostům plesu, vyprodat Lucernu



je pro někoho nedosažitelný sen a s trochou nadsázky lze říct, že našim prvákům a maturantům se to na imatrikulačním a maturitním plese 19. února 2024 podařilo do posledního místa. Novinkou na plese byly maturitní noviny, které představily maturanty i imatrikulanty s jejich třídními učiteli. Hodně úspěchů u nové životní etapě všem!



Ptal se: Petr Ludvíček  
Foto: Petr Hejna a archiv HZS

# PROFESE HASIČE JE PRO SILNÉ JEDINCE

VÍTE, CO JE POŽÁRNÍ ÚTOK  
A CO OBRANA? KOLIK  
HODIN VYDRŽÍ KYSLÍKOVÝ  
PŘÍSTROJ? UHODNETE,  
NA ČEM NEJČASTĚJI  
ZTROSKOTAJÍ ZÁJEMCI  
O PRÁCI HASIČE? A TUŠÍTE,  
KOLIK JE V DPP HASIČÍCH  
PŘÍSTROJŮ? POVÍDALI JSME  
SI S VEDOUČÍM JEDNOTKY  
HASIČSKÝ ZÁCHRANNÝ  
SBOR DPP KARLEM PÁTKEM.

**Výročí padesáti let sboru ve velkém stylu. Tak bych nazval velkolepý program pro veřejnost v rámci Dne otevřených dveří v depu Hostivař. Co příprava takové akce v případě hasičů v nepřetržitě pohotovosti vůbec obnáší?**

Při tak významné události jsme se chtěli předvést v co nejlepším světle. Nemohli jsme tedy dopustit, kdyby uprostřed ukázek nastala událost a my jsme nemohli vyjet. V přípravách to znamenalo zajištění akceschopnosti hasičského sboru, a to na všech stanicích, a v den D dodržení slíbeného programu ukázek. Když například v půl třetí měla být ukázka vyprošťování osob z havarovaných vozidel, nebylo možné ji zrušit.

V případě výjezdu jednotky tak byla pro danou činnost vyčleněna jiná část hasičů. Vyjeli by z jiné stanice, nebo by se z některých ukázek vyčlenili.

**Musel to být adrenalin nejen pro vás, ale hlavně pro samotné návštěvníky, hasiči předvedli své dovednosti doslova na zemi i ve vzduchu...**

Akceschopnosti sboru se podívala logistika celé prezentace, tedy počet vystavené techniky i nasazení lidí. A předcházela tomu samozřejmě velmi dlouhá příprava. Není to rozhodně akce, která se dá opakovat každý rok. Musím říct, že ohlasy od návštěvníků byly velmi pozitivní jak na místě, tak následně na sociálních sítích. Příjemné bylo i setkání

s bývalými zaměstnanci sboru, kteří kvitovali, že mohli přijít. Ocenili vzájemná setkání a zároveň i výrazný kvalitativní posun vybavení sboru. To bylo opravdu milé.

**Jste šestým rokem prvním mužem Hasičského záchranného sboru Dopravního podniku. Platí i ve vašem případě, že máte hasičské geny?**

Ano, pocházím z hasičské rodiny. Jako kluk jsem byl v hasičském oddíle, o víkendech tátovi do služby nosil obědy a moje máma později pracovala u sboru jako spojačka. Po vojně jsem k tehdejšímu sboru požární ochrany na Praze-východ nastoupil i já a od roku 1985 jsem stále v oboru. Začínal jsem jako hasič, pak velitel družstva a čtyři. V rámci souběžného pracovního poměru jsem deset let sloužil i jako vyšetřovatel požárů. Později jsem začal v oblasti posouzení požárního nebezpečí podnikat. V rámci pomaturitního studia jsem mohl jako absolvent střední školy požární ochrany ve Frydku-Místku vypracovávat dokumentaci ke stavbám, projekty, otevřel jsem i prodej a servis hasičských přístrojů. Zákon o služebním poměru mi toto vše nakonec zakázal, podnikání jsem ukončil a zůstal věrný službě u sboru.

**Pak už se přiblížila destinace jménem Dopravní podnik?**

Protože se u mne někdy po zásazích u velkých požárů začaly objevovat zdravotní problémy spojené s dlouhodobou intoxikací zplodinami hoření, byl jsem nucen uvažovat o změně. Vyhledával jsem možnosti u podnikových sborů, kde není četnost zásahů u požárů tak vysoká a více se zaměřují na technické zásahy. Povedlo se to právě



JAK SE NEUSTÁLE ROZVÍJÍ DOPRAVNÍ PODNIK A PŘIBÝVAJÍ NOVÉ TECHNOLOGIE, ROSTE ŠKÁLA MOŽNÝCH ZÁSAHŮ HZS. JE TŘEBA RIZIKA VYHODNOCOVAT A NA VŠECHNY TYPY SE PŘIPRAVIT, ŘÍKÁ VEDOUČÍ JEDNOTKY HZS DPP KAREL PÁTEK

u Dopravního podniku, kde jsem začínal jako strojník. Po generační obměně tady přišla nabídka na technika chemické služby a později velitele družstva. I když jsem už na vedoucí pozici nechtěl působit, nakonec jsem nabídku přijal. A podobně to vlastně dopadlo po uvolnění místa vedoucího oddělení jednotek požární ochrany, tedy výjezdových hasičů. Po odchodu Michala Wowesného do důchodu jsem nastoupil na pozici vedoucího odboru, dnes jednotky Hasičský záchranný sbor DPP. A než jsem se přistěhoval za práci, vedl jsem dvacet let dobrovolné

hasiče. Dá se říci, že jsem prošel všemi myslitelnými funkcemi v oboru i druhy jednotek.

**Pojďme Hasičský záchranný sbor představit, protože se rozhodně nejedná jen o hasiče...**

Je to tak, jsme opravdu kolos. Pro Dopravní podnik zajišťujeme plnění úkolů, které jsou dány zákonem o požární ochraně. Začneme oddělením požární prevence, které řeší problematiku školení zaměstnanců, odborné přípravy požárních hlídek, kontroly na pracovištích. Nově se vyjadřujeme k projektové dokumentaci, jako příklad mohou uvést stavbu metra D. Nemáme povolení schvalovat, ale pro státní hasiče jsme v případě požárního dozoru partnerem. Tento servis v oblasti prevence má na starosti velmi malý tým devíti lidí.

**Tuším, že výčet činností zdaleka nekončí...**

Vezmeme-li v úvahu, že DPP má přes stovku objektů, tak např. zákon stanovuje jejich kontroly včetně například kontrol u smluvních nájemců nejen v metru, ale i u povrchových staveb. Naši zaměstnanci prevence by to sami nestihli, proto zajišťují odbornou přípravu dalších zaměstnanců z DPP na jednotlivých provozech. Účastní se také kontrol ze strany státního požárního dozoru v našich objektech. Další oblastí jsou kontroly požární ochrany na pracovištích a dohlídky při odstraňování závad. Příkladem mohou být také účasti při přebírání oprav



PŘEHLÍDKA HASIČSKÉ TECHNIKY BYLA 16. ZÁŘÍ 2023 PŘI OSLAVÁCH 50 LET SBORU VELMI BOHATÁ. ČÁST VOZIDEL BYLA K VIDĚNÍ I PŘED HOSTIVAŘSKOU STANICÍ (NA SNÍMKU NA DALŠÍ DVOUSTRANĚ)



servisní zařízení, ale i autorizované techniky, kteří jsou v každé směně.

**A co péče o automobilovou techniku?**

Mezi odborné služby patří i strojní služba, jejíž zaměstnanci se musejí postarat například o to, aby na základě vyhlášky každé naše výjezdové vozidlo dorazilo jednou ročně na technickou kontrolu, a to včetně vozidel čtyř dobrovolných jednotek. Je třeba říct, že veškeré naše vybavení je tzv. vyhrazeným technickým zařízením, které může být servisováno pouze autorizovanou osobou podléhající pravidelným školením. Do týmu ale patří i zaměstnanec připravující podklady pro mzdy, další zajišťuje vystrojování hasičů apod. Je to obrovský objem činností týlového zabezpečení jednotky, které má na starost velmi úzký tým osmi lidí.

**Můžete přeci jen osvětlit specifiku hasičů z DPP, tedy zmíněné kyslíkové přístroje?**

Nejprve bych zmínil standardní vzduchové přístroje, u kterých používáme devítilitrové láhve oproti běžným s objemem 6,7 litru. Ale i tento vyšší objem je pro nás málo. Představte si, že byste s tím přístrojem došel po vypnutých eskalátorech dolů, prošel nástupišťe a musel se vrátit zpět nahoru, protože by vám na víc nezbylo. Proto v metru a tunelech používáme kyslíkové přístroje, které mají

kabelových ucpávek či protipožárních návětrů, provádějí kontroly požárních dveří apod. Jejich činnost je nesmírně bohatá, napříč celým podnikem ve všech prostorech, dopravních prostředcích, v podzemí i na povrchu.

**Ještě zůstaneme v zázemí?**

Ano, druhou složkou jsou odborné služby požární ochrany, které zajišťují servis zejména pro výjezdové jednotky, částečně pro

prevenci i celý DPP. Patří sem třeba zajištění servisu hasičských přístrojů, kterých je v podniku patnáct tisíc, a naši zaměstnanci spolu s dodavatelskou firmou kontroly a výměny zajišťují. Důležitý je servis dýchací techniky. Asi už řada čtenářů ví, že náš sbor je zvláštní tým, že používáme kromě vzduchových dýchacích přístrojů také kyslíkové. Oba typy je třeba na výjezdových vozidlech mít perfektně připravené. Na ty specifické kyslíkové si již zajišťujeme servis sami, kdy máme nejen



kapacitu čtyři hodiny. Ty vyžadují speciální servis, speciálně vyškolené osoby pro servis i samotnou obsluhu a mají samozřejmě vyšší pořizovací náklady.

#### Jak se na tyto náročné zásahy v metru připravujete?

Toto specifikum s sebou přináší i čtvrtletní prověřování hasičů, kdy musí každý z nich na cvičný polygon v plné výbavě, tedy i s kyslíkovými přístroji. Ty přinášejí ještě jednu zajímavost – pražský HZS má od nás několik desítek hasičů vyškolených jako nositele kyslíkových dýchacích přístrojů. Při velkých zásazích tak na místo přivážíme zásobu přístrojů a oni dodávají v případě potřeby další hasiče.

#### Už vlastně hovoříme o třetí a největší složce vašeho sboru, samotných výjezdových hasičích. Už ale dávno není jejich hlavním posláním hašení požárů, že?

Profese hasiče je dnes úplně jiná. Pohled do celostátní statistiky říká, že jen 14 procent zásahů je u požárů, naše čísla to jen potvrzují. Jak se neustále rozvíjí podnik, tak roste šíře zásahů HZS a je třeba rizika vyhodnocovat a na všechny typy se připravit. Když

přišel první elektrobus, museli jsme se proškolit a nacvičit si případný zásah u požáru takové techniky, případně se dovybavit. Další specifikou jsou třeba zásahy u nakolejování tramvají.

#### Nejčastější zásah?

„Například vyprošťování osob z výtahů, zejména v metru. Příčinou bývá přetížení. Oproti klasickému domu ne vždy v metru přesně víte, kde výtah zůstal. Proto se stává, že hasič musí šachtou ke kabině slanit.“

#### Takový zásah se nelze naučit podle videa...

Přesně tak, jedině výcvikem a zase výcvikem. Dopoledne ten samý hasič může být u nehody tramvaje a odpoledne vyjíždí do metra, kde někdo spadl pod soupravu. A musí mu nastoupit v myšlení úplně jiný mód, jak komunikovat s vlakovým dispečinkem, jak se napojit radiostanicí, kam smí v tunelu vstoupit a podobně. A nakonec jede k autobusu,

z kterého vytéká nafta. Na vše musí umět reagovat. My už máme vše tak natrénované, že například tramvaj umíme na havarijní podvozek umístit do dvaceti minut, což přináší dřívější obnovení provozu. Složitost práce hasiče je daná širokou škálou činností. Z toho vyplývá náročnost této profese, která je rozhodně pro silné jedince.

#### Je dostatek zájemců o tuto práci?

V dnešní době je uchazečů dostatek, spíše není dost těch, kteří by všem požadavkům vyhověli. Úplně základní podmínka je splnění testů fyzické zdatnosti a to je dnes kámen úrazu. Patří tam třeba lehy a sedy, vytrvalostní test a kliky. Pak musí uchazeč absolvovat lékařské prohlídky. Pokud je úspěšný, nastupuje na zkušební dobu a po ní musí absolvovat internátní sedmítydenní základní kurz. Je-li řidičem, musí jej doplnit o kurz strojníka, rozšíření je stejné u velitelů a dalších profesí.

#### A kromě fyzických předpokladů a neustálé chuti se učit požadujete po uchazečích například maturitu?

Maturita u nás oproti státním hasičům není podmínkou. Důležité pro nás je, aby lidi o tu práci měli zájem a byli to ti správní fandové do hasičiny.

#### Základním kurzem to asi zdaleka nekončí...

Všichni, včetně mě, musí každých pět let svoji odbornou způsobilost obhajovat složením zkoušky před komisí. Ne všechny kurzy probíhají v hasičském učilišti, některé se mohou provádět už u nás. Povinné přezkušování se týká i dalších odborností, například jeřábníků nebo hasičů pracujících s motorovou pilou. Každý hasič musí jednou ročně absolvovat lékařské prohlídky. Vše máme zaneseno do ročního plánu školení a výcviku, který je rozpracovaný na měsíční.

#### Co čeká hasiče HZS DPP, když přijde ráno do práce?

Díky rozpisu školení a výcviku po nástupu do směny přesně ví, co má ten den za povinnost. Ráno převezme techniku a pak následuje dopolední zaměstnání. Jako příklad uvedu, že družstvo ráno vyjede na určenou stanici metra a kompletně ji hasiči projdou tak, aby v případě zásahu měli místní znalosti. Ověří si vstupy, zkontrolují hydranty, případný problém nahlásí na prevenci. V tomto režimu se vystřídají družstva všech tří stanic. Když zůstaneme v metru, musejí procvičovat například detekci nebezpečných látek,

tedy i hasič možnost nahlásit sick day, v našem případě může být akceschopnost jednotky narušena. Ráno při nástupu do směny se může stát, že na některé ze stanic je málo hasičů, tak je musíme převelet.

#### V tu chvíli asi nic příjemného...

Řeknu k tomu jeden detail – aby to po takové změně měl hasič co nejsnazší, máme všechny prvosledové výjezdové cisterny koncepčně úplně shodné. Jsou to sice jiné podvozky, jiné generace vozů, ale shodně vybavené. Takže oni i na jiné stanici ví, že v pravé přední roletě nástavby najde stejné vybavení jako „doma“. Hasič nesmí při zásahu začít nad tím přemýšlet, na to není čas, musí stručně řečeno sáhnout a jít. Nemůžeme ho zatížit přemýšlením, kde co najde. V případě zásahu jde o zautomatizované postupy a soustředění je čistě na zvládnutí akce.

#### Stále v DPP fungují sbory dobrovolných hasičů na všech garážích?

Ano, jejich činnost má stále smysl, vzpomeňme požár střechy v garáži Řepy, kdy byli u zásahu první, a zabránili tak šíření požáru.

#### Co je požární útok a co obrana?

„Může se stát, že přijedete na místo a nemáte v první fázi tolik sil a prostředků, abyste požár zlikvidovali. Jdete tedy cestou obrany, kdy vytvoříte například hráz proti šíření požáru, ochlazujete sousední objekty a podobně. A když posílím technikou a lidmi, mohou přejít z obrany na útok.“

všichni musejí na periodické lékařské prohlídky, jezdí na výcvik apod.

#### Máte často na svých stanicích exkurze. O co se návštěvníci nejvíce zajímají?

Při exkurzích padají nejčastěji otázky na téma metro, protože to je odlišnost našeho sboru, tedy řešení událostí v metru i tunelech obecně. Mj. i proto stále máme na zádech nápis HASIČÍ METRO. Vyjadřuje to naši specifickou, název je stručný a jasný, i když samozřejmě jsme všude jinde označení oficiálním názvem Hasičský záchranný sbor DPP. Návštěvy se tedy zajímají o specifickou techniku, kterou jinde v republice nelze vidět.

#### Jak byste pojmenoval svoje vize rozvoje podnikového sboru?

Jak jsem již zmínil, rozvoj HZS se odvíjí od toho, jak se stále podnik rozrůstá a přináší i pro záchranaře nová témata. A nás to motivuje hledat nová řešení. Uvedl bych aktuální příklad, kdy připravujeme koncepci nového vozidla pro kombinované hašení. Impulsem bylo téma likvidace požáru elektrovozidel, nejen osobních. Další téma je třeba provoz trolejbusů nebo fotovoltaické panely na střeších budov. Jak se tedy u DPP objevují nové věci, nesmíme zůstat pozadu a musíme se připravovat na řešení nových potenciálních rizik. A to je velká výzva.

Přehled výjezdů HZS DPP za rok 2023 najdete v DP kontaktu č. 1/2024



naučit se používat nejen dýchací techniku, ale i speciální protichemické oděvy. To je ale jen malá výšeč z činností.

#### Je těžké udržet akceschopnost jednotky?

Práce s lidmi není dnes samozřejmě jednoduchá. Když dnes má zaměstnanec DPP,

Jde o zaměstnance garáží, kteří se dobrovolně zapojili do činnosti sboru, a na nás je zajistit jim odbornou přípravu a techniku. Často jsou to kluci, kteří jsou v místě svého bydliště u dobrovolných hasičů a k hasičině mají také vztah. Ale i v tomto případě stále platí, že vše musí být oficiální – velitel musí být jmenován, řidič musí mít kondiční jízdy,

Text: Jiří Tvarůžek  
Foto: Jan MarekSOUPRAVA VOZŮ T3SU SE BLÍŽÍ K ZASTÁVCE  
13. JANVÁRA IELA V CENTRU MĚSTA

## ZA DOPRAVOU V POBALTÍ – RIGA

POPOJEĎME V NAŠEM  
PUTOVÁNÍ ZA DOPRAVOU  
TŘÍ POBALTSKÝCH ZEMÍ DÁL.  
PO LITEVSKÉM KAUNASU  
A VILNIUSU A POTÉ MĚSTECH  
LIEPAJA A DAUGAVPILS  
V LOTYŠSKU SE ZAMĚŘÍME  
NA HLAVNÍ MĚSTO TĚTO  
ZEMĚ, RIGU. PŘÍŠTĚ NÁS ČEKÁ  
ESTONSKÝ TALLINN.

Hlavní město Lotyšska a zároveň největší město v Pobaltí má přes 600 tisíc obyvatel. Její historické centrum je zapsáno na seznamu UNESCO. Naleznete zde ovšem i čtvrt plnou honosných secesních domů a nechybí zde ani, v městech bývalého východního bloku

TROLEJBUS SOLARIS NA LINCĚ 12 SE CHYSTÁ ODDBOČIT NA BRÍVIBAS BULVÁRIS  
NEDELEKO POMNÍKU SVOBODY

téměř obligátní, „zmenšenina Lomonosovovy univerzity“, tedy výšková budova ve stylu socialistického realismu. Jižně od centra se pak na ostrově Zakusala tyčí televizní věž, která je s hodnotou 368 metrů nejvyšší stavbou v EU.

Od roku 1882 jezdí v Rize tramvaje. Původní koňská dráha byla od roku 1901 elektrifikována. Základem zdejší sítě je šestice tramvajových linek (1, 2, 5, 7, 10 a 11), které jsou doplněny linkami 3 a 9 s velmi sporadickým provozem. Ovšem ani některé základní linky nejsou žádnou „hitparádou“. Pouze linky 1, 7 a 11 jezdí v intervalech, které v pracovní dny nepřekračují hodnotu 10 minut. Linka 2 jezdí v půlhodinových intervalech, linky 5 a 10 pak mají každá jen dva až tři spoje za hodinu.

Vozový park je tvořen tramvajemi Tatra T3SU, T6B5 a nízkopodlažními tramvajemi Škoda 15T ve tří i čtyřčlánkovém provedení. „Patnáčky“ jezdí na linkách 1 a 11, „Té šestky“ pak dominují lince 7. Vše ostatní je stále obsluhováno tramvajemi T3SU. Největší zajímavostí zdejšího tramvajového provozu je vybavení tramvají tyčovými sběrači namísto pantografů. Tedy vyjma vozů 15T, které pantografy mají.



NAJDETE ROZDÍL OPROTI PRAŽSKÝM VOZŮM 15T? JE TO NEJEN ODLIŠNÉ BAREVNÉ SCHÉMA, ALE PŘEDEVŠÍM ČTYŘČLÁNKOVÉ PŘÍKONOVÉ VOZOVÉ SKŘÍNĚ. TO DODÁVÁ TĚMTO VOZŮM NEJEN ÚČTYHODNOU DÉLKU, ALE I POTŘEBNOU KAPACITU. TO SE NA PÁTEŘNÍ LINCĚ 1, KTERÁ OBSLUHUJE I VELKÉ SÍDLIŠTĚ IMANTA, JISTĚ HODÍ

Některé trolejbusové linky jsou vedeny i mimo zatrolejované úseky, a vozidla tak ve velké míře používají i pomocný dieselový pohon. Poněkud zarážející je fakt, že trolejbusy na tento pohon často jezdí z neznámých příčin i přímo pod trolejovým vedením. Viděli

Přejme tedy zdejším trolejbusům do budoucna mnoho štěstí, aby je nepotkal stejný smutný a nesmyslný osud jako jejich bratříčky v Moskvě.

Samozřejmě nesmíme zapomenout na autobusy. Základem zdejšího vozového parku jsou vozy Solaris různých generací a také různých délek, od dvanáctimetrových až po kloubové. V menším počtu zde jezdí také staré Mercedesy Citaro. Padesátka midibusů Ikarus E91 byla již z linkového provozu vyřazena, avšak některé z těchto vozů dále slouží jako zaměstnanecké spoje.

Jízdenky v podobě magnetické karty pořídíte v prodejních tisku. Jízdenka na 24 hodin vás vyjde na 5 € a tříhodinová jízdenka na 8 €. Jízdenku je nutné validovat u čtečky při každém nástupu do vozu.

Pro postsovětské státy je stále typické nějaké to „zmatení nepřítelů“. Nejinak je tomu i v řízské veřejné dopravě. Zde je pravidlem zastávky na trase nazývat vždy podle kolmé ulice. Na delších ulicích, které křížuje více tras městské dopravy, tak může existovat několik stejnojmenných zastávek, které ale od sebe mohou být velmi vzdálené. Zejména pro plánování přestupů je tedy potřeba si toto ohlídat.

Podobná „zrada“ existuje i u konečných zastávek. Na vozidlech je totiž vedle čísla linky uváděn jako cílová destinace zpravidla jen název městské části, kam linka míří. Pokud tedy například vyrazíte z centra města trolejbusovou linkou, namísto tramvajové se zdánlivě stejným cílem, dojedete sice do stejné čtvrti, ale můžete se octnout na úplně jiném místě.

SOUPRAVA VOZŮ T6B5  
NA LINCĚ 7 PROJÍŽDÍ  
PO REKONSTRUOVANÉM  
ÚSEKU. ZA POVŠIMNUTÍ  
STOJÍ SKUTEČNOST,  
ŽE ZATÍMCO TRAMVAJ  
JEDE PO NESPRÁVNÉ,  
TJ. PROTISMĚRNÉ KOLEJI,  
TYČOVÝ SBĚRAČ JE  
NAD SPRÁVNOU KOLEJÍ,  
KTERÁ JE VE VÝLUCE

I zdejší tramvajová síť postupně prochází modernizací a rekonstrukcemi. V době naší návštěvy například probíhala rozsáhlá rekonstrukční činnost na lince 7. Inspirativní může být skutečnost, že zde nedochází ke kompletní výluce celé trati, ale provoz je vždy v rámci možnosti alespoň po jedné koleji zachován, zatímco na druhé koleji se pracuje. A funguje to.

Tramvajím dělají od roku 1947 společnost v ulicích města i trolejbusy. V poměrně rozsáhlé síti dnes jezdí přes dvacet linek. Trolejbusy Škoda 14Tr a 15Tr, které v minulých letech dominovaly zdejšímu provozu, jsou od roku 2016 minulostí. Vozový park je dnes tvořen nízkopodlažními vozy Solaris a také trolejbusy Škoda 24Tr.

jsme, že jeden spoj určité linky jel téměř polovinu své trasy na tento pomocný pohon, zatímco další spoje ve stejném úseku jely jako klasický trolejbus.

V minulých letech se i v Rize objevily úvahy o možné likvidaci zdejšího trolejbusového provozu. Zrušena byla jedna linka a město se dokonce začalo zbavovat některých starších trolejbusů. Paradoxně od té doby vznikly tři zcela nové trolejbusové linky a provoz na dřívě zrušené lince byl obnoven.

Trolejové vedení celkově nepůsobí nikterak zanedbaným dojmem, jezdí se zde svižně a k vidění je i zde mnoho úseků, které prošly obnovou ze „sovětského“ typu na „evropský“.

# 7 OTÁZEK PRO: PETRA CHALUPECKÉHO



1974–2024  
**50 let**  
**M metra**  
s DP kontaktem

PETR CHALUPECKÝ  
VE SVÉ SOUČASNÉ  
KANCELÁŘI V AREÁLU  
DEPA HOSTIVAŘ.  
V ŘADÁCH ŠKOLY  
METRA PRACUJE  
JIŽ OSMNÁCT LET

## 1) Kdy a proč jste se rozhodl začít pracovat v pražském metru?

To byla souhra náhod. Nebyl jsem v minulém režimu politicky dobře označen, takže jsem pracoval v různých zaměstnáních souvisejících s přírodou a zvířaty. V roce 1987 jsem se oženil, a tudíž jsem naopak potřeboval stabilní práci. Pár let jsem pracoval v domově dětí a mládeže, ale že bych z té práce byl bůhví jak nadšený, to říci nemohu. Přišla revoluce a v roce 1991 jsem se přihlásil, asi tak jako většina pracovníků metra, do kurzu dozorčího metra.

## 2) Na jaké pozici jste v DPP začal a kterými dalšími jste prošel?

Pracoval jsem jako dozorčí metra, poté následoval kurz SPT, jenže jsem v průběhu kurzu dostal těžkou angínu, takže jsem ho musel ukončit, což mě mrzelo. Po vyléčení jsem se však přihlásil znovu, a než se proces kurzu spustil, narazil jsem na inzerát, kde byla možnost pracovat jako tlumočnický a překladatel v rámci smlouvy mezi Dopravním podnikem a společností Matra Transport International. Podnik se totiž rozhodl zakoupit francouzský vlakový zabezpečovač pro provoz metra, který je dodnes na trase C. Vzhledem k tomu, že jsem měl státní zkoušku z francouzštiny,

rozhodl jsem se pro tuto volbu. Výhodou pro mě bylo, že už jsem měl základní rozhled o metru a znal jsem i odborné pojmy z pražského metra, například nepřeklenutelné dělení, cílové brzdění, kolejový obvod apod., takže překlad pro mě byl výrazně jednodušší. Mnozí kolegové, kteří přišli do podniku z venku, bez této znalosti nevěděli, co to znamená česky, natož to přeložit do francouzštiny.

Takže jsem v roce 1994 přišel sem do depa Hostivař, kde se překládalo a jezdilo se na zkušební trati. Byla to zajímavá práce, která mi ještě rozšířila přehled o pražském metru. Nebudu zastírat, že výhodou byly i služební



PRACOVNÍCI ŠKOLY METRA V ČERVNU 2019 (ZLEVA): PETR CHALUPECKÝ, MIROSLAV JIRÁSEK, JAN KUBÁT (VEDOUČÍ ODDĚLENÍ VZDĚLÁVÁNÍ – METRO), JOSEF REIGL, ALEŠ TICHÝ

cesty, takže člověk mohl vidět provoz metra v jiných, převážně francouzských městech.

V roce 2006 se však projekt Matra (v té době již Siemens) chýlil ke konci a vzhledem k tomu, že jsem seděl ve stejné budově, jako byla škola metra, tak jsem se dozvěděl, že k sobě hledají dalšího kolegu. S tehdejšími mistrem odborného výcviku panem Papersteinem jsme se dohodli a já nastoupil. Bohužel v tu dobu onemocněl tehdejší vedoucí oddělení Vzdělávání-metro pan Slavík, a já byl tedy vhozen „do vody“. V roce 2010 se rozhodl skončit pan Paperstein, který se stal po panu Slavíkovi vedoucím oddělení, a na základě výběrového řízení jsem od toho roku až do roku 2022 – završení důchodového věku, dělal vedoucího školy pražského metra. Aktuálně jsem zástupce nového vedoucího Jana Kubáta, který má zkušenosti i vzdělání na takovou pozici, takže si všechno sedlo.

## 3) Co vám práce v metru dala a případně vzala?

Neřekl bych, že mi něco vzala. Práce v metru mi naopak dala všeobecný odborný rozhled o pražském metru a díky překládání jsem se dozvěděl ještě víc. Často se tu člověk setkává s tím, že kolegové se orientují jen ve své profesi, ale k tvorbě celé mozaiky je zapotřebí někdy znát i okolní obory, čehož se mi v metru dostalo do syta.

## 4) Co byste řekl mladému zájemci o práci v metru?

Hlavně aby se nebál! Každý mladý člověk si chce vydělat rychle peníze, teď hned udělat něco zajímavého a aby to vynášelo. V podniku je však dobré vytrvat a budovat kariéru postupně. Dopravní podnik je rozhodně stabilní zaměstnavatel, a to jak z finančního pohledu, tak z pohledu sociálních jistot.

## 5) Jak byste nejvíce charakterizoval tuto dopravní tepnu Prahy?

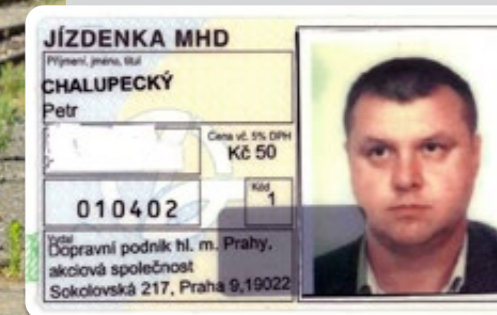
Jednoznačně se jedná o dopravní tepnu Prahy. Byl jsem v deváté třídě základní školy a shodou okolností nám paní učitelka dala rozhod s tím, že se můžeme svést metrem, to bylo asi týden po spuštění provozu. Pamatuji si, že jsem nastupoval na I. P. Pavlova a projel jsem všechny stanice metra, křížem krážem, byl a stále je to fantastický a stěžejní způsob dopravy, nic lepšího pro město neexistuje. Teď už si to málokdo uvědomuje, ale byla v Praze místa, kam jste jeli někdy i dvě hodiny, několikrát jste přestupovali, čekali na spoje... To už dneska neznáme a metro bereme jako samozřejmost.

## 6) Jaký zážitek byste ze své kariéry zmínil?

Zážitků je samozřejmě více, ale pamatuji si na jednu událost ve stanici Národní třída, kde jsem měl pád na eskalátorech. Někdo z cestujících je zastavil a vidím, že dole leží

## Petr Chalupický (65)

Místo narození: Praha  
Znamení: Panna  
Záliby: příroda, zvířata, výlety



JÍZDNÍ DOKLAD Z DEVADESÁTÝCH LET

člověk. Přišel jsem k němu, starý pán měl kabát přes hlavu, chudák měl ještě „troješus“ s jídlem, samozřejmě vše rozsypané, přišel i kolega „eskalátorník“, co se děje... Sundal jsem pánovi kabát, hlavu měl rozbitou, všude krev, ale hýbal se. Najednou se k nám nachomýtl dvě slečny a že nám pomůžou, že jsou ze zdravotní školy, poskytl jsem jim kyslíčnický, obvazy a vše potřebné, pána profesionálně ošetřily. Přijela záchranka a doktor se mě s údivem zeptal „To jste dělal vy? Vy máte nějaký zdravotnický kurz?“ a já že ne, že slečny nám pomohly. No jo, jenže z děvčat vylezlo, že ve škole se jim úplně nedaří a jestli bychom jim nenapsali pochvalu do školy. Poznamenal jsem si jména a předal je dozorčímu směny trati, jestli by nemohl pomoci, ale bohužel už nevím, jak to dopadlo. Tak snad jsme děvčatům pomohli.

## 7) Co byste popřál metru do dalších let?

Pražskému metru přeji, aby se mu i nadále dařilo, aby se neustále inovovalo, rozvíjelo a aby se všechno, co se týká metra, dělalo se precizně a poctivě. Jakmile začnete svoji práci odbývat, tak je to špatné a na provozu je to hned poznat. Zároveň přeji metru a jeho zaměstnancům vše dobré do dalších let a co nejméně problémů a mimořádných událostí. Ať se daří!



Text: Žaneta Novodvorská



Zdroj: baublatt.ch

## CHORVATSKO – ZÁHŘEB

První z 11 nízkopodlažních tramvají GT6M dorazila do chorvatské metropole začátkem prosince. Vozy jsou odkoupeny od augsburského dopravního podniku. Součástí zakázky byla i dohoda o přelakování do modrých barev dopravce ZET a základní servis.



Zdroj: transphoto.org

dena bezplatná veřejná doprava pro obyvatele do 18 let a nad 65 let, aby byla zajištěna sociální podpora jak pro mladé lidi, tak pro seniory. Tato opatření vedla ke zvýšení využívání veřejné dopravy. U osob mladších 18 let se téměř zdvojnásobil, zatímco u osob ve věku 65 let a starších vzrostl 1,5krát.

## LUCEMBURSKO

Lucemburský operátor Demy Schanderer objednal 15 elektrobuses Volvo 7900 Electric pro provoz na meziměstských a regionálních trasách. Jedná se o první objednávku tohoto typu od egyptského výrobce MCV. Dodání těchto 12 m dlouhých autobusů, vybavených baterií o síle 470 kWh, je počítáno na jaře 2025.



Zdroj: cbwmagazine.com

Ve vozovém parku Demy Schanderer, který čítá přibližně 400 městských autobusů, autokarů, elektrobuses a 160 minibusů, se Volvo stalo jedním z pilířů při přechodu na elektromobilitu.

## ŠVÝCARSKO – BERN

Švýcarské hlavní město Bern po více než deseti letech využívá příležitost rozšířit svůj systém lehké železnice tak, aby byl vhodný pro plánovanou budoucnost. Přestože je tato metropole jednou z populačně nejmenších v Evropě, tak se stále drží v popředí inovací veřejné dopravy a představuje infrastrukturu, která mnohým větším městům chybí. Kromě stále se rozrůstající tramvajové sítě (31,5 km) jsou zde dvě lanovky, trolejbusový systém (13 km) se třemi linkami a síť S-Bahn s metrovým rozchodem kolejnic.

V letech 2025–2028 je plánováno prodloužení tramvajové linky 9 (Wabern – Kleinwaben) o 1,4 km se dvěma zastávkami. Nová konečná pomůže s přestupem na jiný druh dopravy v jihozápadní části města. Tento projekt je v současné době rozpočtován na 70,2 mil. eur.

Dalším, ještě náročnějším projektem pro blízkou budoucnost je přeměna frekventované autobusové linky 10 do Ostermundigen. V této oblasti se počítá s konstantním populačním a rezidenčním rozvojem. Ve špičce je aktuálně frekvence nájezdu kloubových autobusů každé dvě minuty a další nárůst již není možný. Na konci roku 2024 je plánovaný začátek prací na nové tramvajové větvi s dokončením v horizontu 4–5 let. Délka nové trasy od křižovatky linky 9 na Viktoriaplatz až po plánovanou konečnou Oberfeld v Ostermundigen bude 4,5 km a bude obsahovat 10 zastávek. Součástí projektu je také generální oprava inženýrských sítí a modernizace komunikací a cyklostezek.

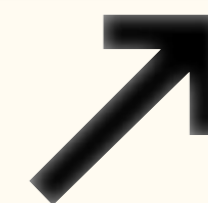
## FRANCIE – MONTPELLIER

Montpellier je od 21. prosince 2023 největší městskou oblastí ve Francii s bezplatnou veřejnou dopravou pro více než 500 000 místních obyvatel. Opatření bylo zavedeno za účelem zlepšení kvality ovzduší a zpřístupnění veřejné dopravy. Toto opatření reaguje na rostoucí klimatickou a sociální nouzi.

Zcela bezplatná veřejná doprava pro rezidenty ve skutečnosti představuje pouze rozšíření, protože jízda zdarma již byla k dispozici o víkendech a pro obyvatele mladší 18 let a starší 65 let. Bezplatná veřejná doprava o víkendech byla zavedena po první celostátní výluce během pandemie covid-19 na podporu místních podniků při jejich opětovném otevření. V září 2021 byla dále zave-



Zdroj: sustainable-bus.com

Zmizelé  
MetroStanice  
a vestibuly  
trasy C  
Díl druhý

## Stanice I. P. Pavlova – vestibul (1974/2024)

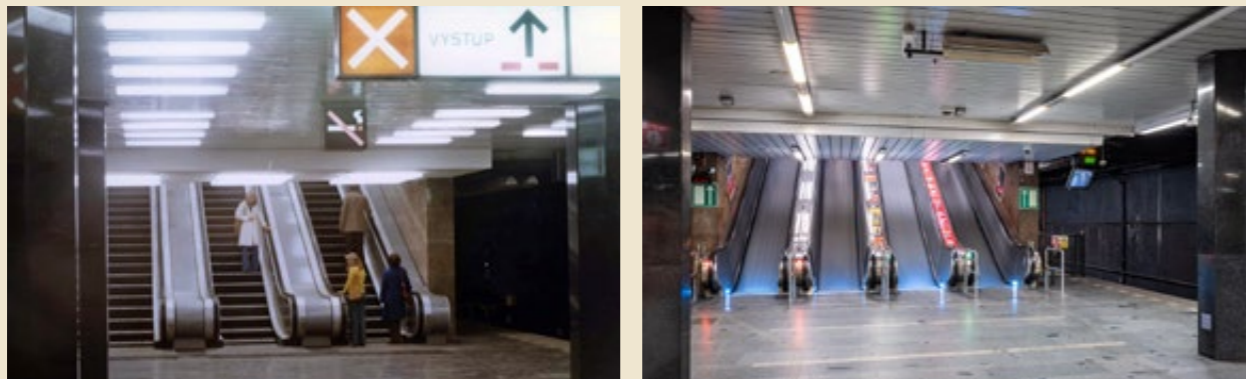


Stanice I. P. Pavlova je dnes jednou z nejrůznějších stanic v celé síti pražského metra, navazující na vůbec nejzatiženější mezistaniční úsek Vyšehrad – I. P. Pavlova. Dle původních představ měly v okolí stanice probíhat rozsáhlé demolice, kdy na uvolněných parcelách měly vzniknout mimo jiné nové obchodní domy. Součástí stanice proto byly zcela nezvykle několikapatrové podzemní garáže, které měly výhledově sloužit i k obsluze nové

vybavenosti. Přiléhající II. severojižní magistrála a související stavby měly podle jedné z předrealizačních verzí pohltit celé bloky domů mezi předmostím Nuselského mostu a Muzeem, což reflektovalo i řešení stanice. Na tak megalomanskou přestavbu však ani socialistické hospodářství nemělo zdroje, stará zástavba proto zůstala. Stanice navazuje na významnou tramvajovou tepnu v ulicích Jugoslávská a Ječná, která byla v prvních letech provozu metra pro-

sycena i silnou autobusovou dopravou. Výhled byl takový, že se stanice stane přestupní s tratí D, která převezme zátěž tramvají, ty budou zrušeny a zůstanou pouze autobusy. Skutečnost však byla přesně opačná, autobusové linky byly postupně zrušeny a tramvaje zde po zrušení tratě na Václavském náměstí získaly zcela kardinální význam pro celou dopravní síť. První snímek zachycuje vestibul u začátku přepravního prostoru.

## Stanice I. P. Pavlova – úroveň nástupiště (1974/2024)

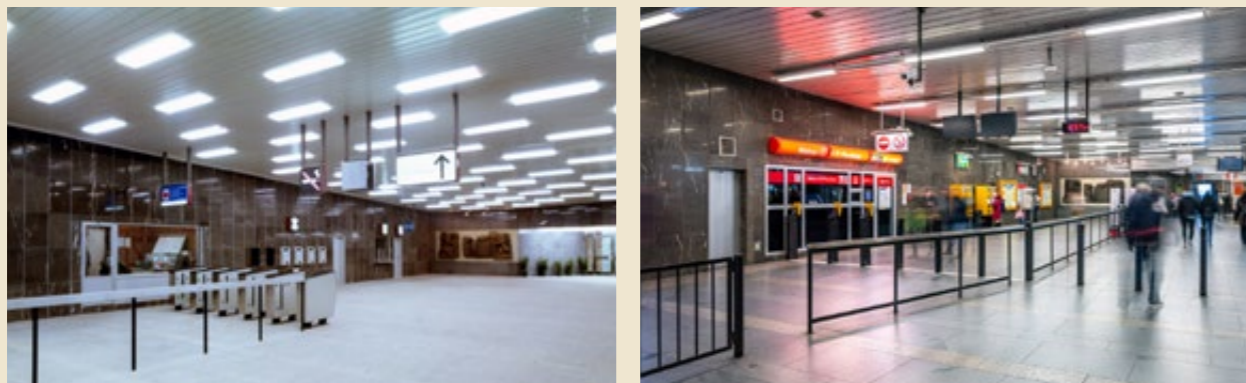


Úroveň nástupiště stanice se za padesát let provozu v hlavních rysech příliš nezměnila. Zásadní proměny doznaly hlavně dopravní zařízení ve stanici. Původně tvořila jediný výstup ze stanice tři ramena eskalátorů Transporta s největší dopravní výškou z celého prvního úseku I.C. Když meto 9. 5. 1974 zahajovalo provoz, zapsaly se tyto eskalátory do historie tím, že se jedno rameno zastavilo přesně v momentě, kdy

po nich jela oficiální vládní delegace v čele s Gustávem Husákem. Viník sabotáže nebyl nalezen, byla jím technická závada, což u nově konstruovaného zařízení, které bylo ve zkušebním provozu teprve několik týdnů, nebylo nic dehonestujícího. Výměna eskalátorů za čtyři nová ramena od firmy Schindler proběhla v roce 1995, čímž byla zvýšena propustnost jediného vstupu do stanice. V letech 2014–2015 byla

ve složitých podmínkách vybudována dvojice návazných osobních výtahů z nástupiště do ulice Legerovy. Legendární je i zdejší pevné schodiště na protilehlém konci nástupiště, vedoucí rovněž do Legerovy ulice, které bylo při mimořádných příležitostech využito jako paralelní vstup do stanice pro veřejnost. Snímky zachytily srovnání starých a nových ramen eskalátorů včetně původního osvětlení.

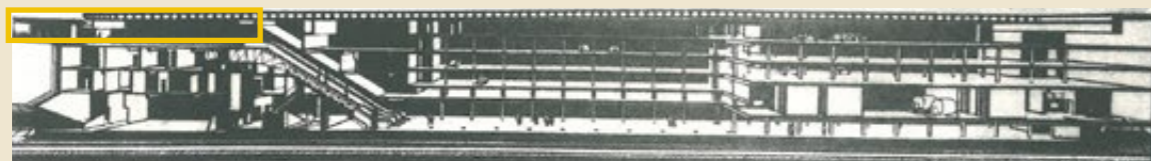
## Stanice I. P. Pavlova – vestibul (1974/2024)



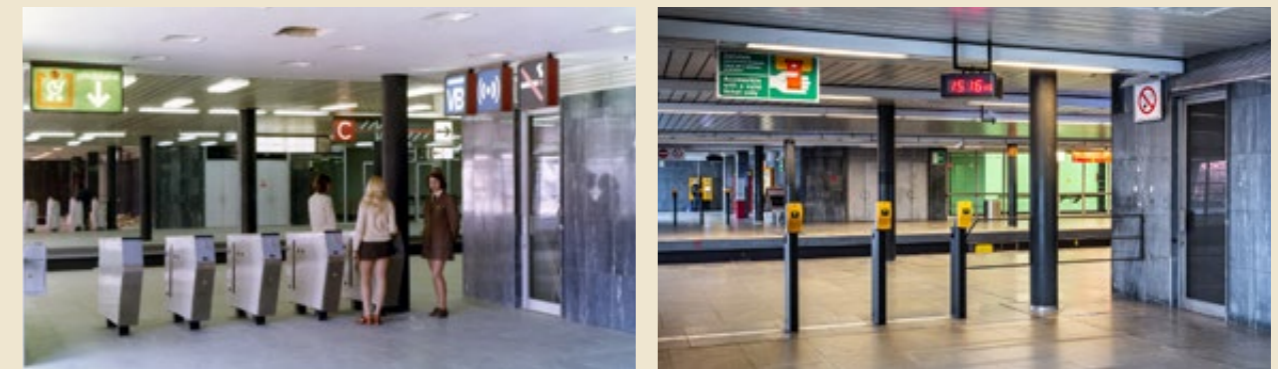
Dnešní poslední setkání se stanicí I. P. Pavlova. Na snímcích se můžeme lépe zaměřit na původní architekturu a osvětlení, které byly dodatečnými úpravami, ale i velmi intenzivním využitím stanice poněkud přebily. Proudící cestující byli v průběhu let rozděleny středovým zábradlím. Na svém místě však zůstal historický fragment zemského znaku lva, který byl kdysi součástí opevnění města a na světlo se po mnoha desetiletích vynořil při budování

stanice metra. Stavebně-technické řešení stanice je v síti pražského metra také unikátní. Podle jedné z variant, prosazované sovětskými experty, měla být stanice s ohledem na svoji hloubku – největší na celém prvním provozním úseku I.C – ražena. Po vyhodnocení rizik této technologie v místních složitých geologických podmínkách však byla zachována původně uvažovaná metoda hloubení z povrchu. Při ní byly z Legerovy ulice zhotoveny

pilotové stěny, zastropení a návazně proběhlo odtěžení zeminy až na úroveň budoucího nástupiště stanice metra. Odtěžený prostor byl využit k vybudování speciální vestavby se dvěma dilatačními díly, jedním o 5 a druhým o 7 podlažích. Vlastnímu provozu metra slouží jen tři podlaží. V počátcích provozu byl v technologické části stanice umístěn provizorní vlakový dispečink tratě C.



## Gottwaldova / Vyšehrad – úroveň nástupiště (1973/2024)



Jediná povrchová a bezpochyby nejkrásnější stanice prvního provozního úseku tratě C je situována v pankrácké opěře Nuselského mostu. Její architektonické řešení a práce s nevšedními pohledy na Prahu ji řadí mezi špičkové realizace tehdejší architektonické tvorby. Se stanicí v opěře mostu s bočními nástupišti se počítalo již v éře projektu podpovrchové tramvaje, tehdy měla za stanicí navazovat rampa do povrchového úseku v ulici Na Pankráci, kterým by byl podpovrchový úsek propojen se stávající kolejovou sítí tramvají. Při řešení roznášecího roštu v tubusu mostu a přechodu na sovětské vozy metra byly právě v této stanici nej-

větší problémy se zajištěním potřebného průjezdného průřezu – jednotky R1 byly ve srovnání se sovětskými vozy nižší. Obě nástupiště jsou propojeny jedním veřejným a jedním služebním podchodem. Méně známou skutečností je, že právě v této stanici se v roce 1989 začala psát historie bezbariérového zpřístupňování pražského metra, když byla z rozpočtu provozního úseku V.B realizována rampa pro vozičkáře k nástupišti druhé traťové koleje. Již v době projektování stanice se počítalo s využitím předmostí na Pankrácké pláni pro významné veřejné budovy. Nakonec zde vznikl monumentální Palác kultury, vybudovaný v letech 1976–1981,

výškový hotel Forum, postavený v letech 1984–1988, a s nimi i administrativní budova Řídicího střediska městské správy VB. Před stavbou Paláce kultury se u stanice nacházely provizorní Tesko objekty zařízení staveniště metra, které byly využívány jako dočasné kancelářské zázemí pražského metra. Snímek zachytil začátek přepravního prostoru na nástupišti u druhé koleje. Na původním snímku ještě nebylo dokončeno osvětlení a některé další detaily. Původní bílé stropy se zabudovanými čtvercovými svítidly zde byly unifikovány s ostatními stanicemi užitím liniového osvětlení i průběžných hliníkových podhledů.

## Pražského povstání – vestibul (1974/2024)



Nenápadná stanice na kdysi ústředním náměstí Pankrácké pláně, které mělo vtělit svůj název i stanicí metra – Náměstí Hrdinů. Někdejší zasloužená pocta obětem nacistického běsnění však měla o tři desetiletí později i jiné asociace. Budova Nejvyššího soudu a přilehlé věznice byla spojena nejen s nacistickými, ale i komunistickými politickými procesy a likvidací nepohodlných osob. To vedlo tehdejší

ideology k vytvoření poněkud umělého názvu Pražského povstání. Stanice byla provázána s výstavbou budov PZO Centrotex (dokončeny 1978). Při zahájení provozu metra dnešní hlavní výstup s eskalátory na podnoží administrativní budovy Centrotexu neexistoval a místo něj byl z vestibulu zřízen provizorní výstup do ulice Na Pankráci. Stanice byla při výstavbě prozíravě vybavena kolejovou spojku

a odstavnou kolejí, při přerušení provozu metra se proto stává významným přístupným uzlem s povrchovou dopravou. Na snímcích začátek přepravního prostoru s původním stanovištěm dozorců, osvětlením či turnikety s usměrňujícím zábradlím. Zaujme i reklamní poutač periodika „Ahoj na sobotu“, který zde visel dlouhá léta a byl integrován do prvků informačního systému.

**Titulní snímek:** Staniční personál metra pózuje na eskalátoru v první dokončené stanici Hlavní nádraží na propagační fotografii pořízené v závěru roku 1973. Máte osobní vzpomínku k této fotografii? Podělte se o ni s námi – [archiv@dpp.cz](mailto:archiv@dpp.cz).

# KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

## Trolejbusové tratě

V roce 1948 byla trať prodloužena tratí po nové komunikaci severně od .....(dokončení v tajence), .....(dokončení v tajence) a .....(dokončení v tajence) ulicí a ulicí Pod Vidoulí k jinonické sokolovně, kde byla ukončena jednostopou smyčkou. Kromě rekonstrukcí a doplňků komunikací si stavba tohoto prodloužení vyžádala výrazné rozšíření podjezdu pod železniční tratí Smíchov – Hostivice ze čtyř na čtrnáct metrů. Stávající smyčka u Waltrovy zůstala zachována. Provoz na tomto novém úseku byl zahájen 17. října 1948.

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději do **úterý 2. dubna 2024** na adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – gymnastické kruhy, další dva luštitelé po 4 vstupenkách do pražské ZOO.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 2/2024 zněla: **vývoje vozové skříně**. Hlavní cenu – chytrou zásuvku – získává: **Milada Kolaříková**, 4 vstupenky do pražské ZOO: **Eva Kvítková** a **Ladislav Měsíček**. Blahopřejeme.

## CENY PRO VÝHERCE:

### Gymnastické kruhy Crossfit

Jaro je za dveřmi a ideální čas na cvičení je tady. Gymnastické dřevěné kruhy, včetně popruhů, jsou ideálním doplňkem pro cvičení doma i venku. Nosnost 200 kg umožňuje cvičení opravdu každému. Kruhy jsou tak ideálním pomocníkem pro posílení celého těla.



## Vstupenky do pražské ZOO

HNOJIVO	DRUH KŘEMU	MALÁ ANITA	SARMATĚ	ZÁPISNIK	POVEL PRO PSA	KÓD SAUDSKÉ ARABIE	MEX TISKOVÁ AGEN-TURA	VRAŽDA (ZAST)	UPRA-VENÉ ZRNO JECMENE	1. ČÁST TAJENKY	MUŽSKÉ JMENO (23.2.)	ČÁST TĚLA	VIDINY VE SPANKU
MEZINÁ-RODNI KÓD NIGÉRIE			RÁDCE MOHAMMEDA EKOLO GICKY ŠETRNE				AUTOMO-TOKLUB (ZKRATKA)			ROZHL. SPOL. ZÁPADNÍ SAMOY			
LIEBER-MANNOVA OPERA							SEVERAN			ZNAČKA KOSMETIKY DOMÁCKY TEODOR			
3. ČÁST TAJENKY							KONZERVY S PROLISOVANÝM OVOCEM						
GENE-TICKÝ PRVEK	PIGMENT DO TISKÁREN VYPLA-CHOVÁNÍ						ESTON-SKÉ SIDLO	IRONICKÝ ČLOVĚK	CIGARETA			BOHO-SLOVEC	MĚSTO V NIZO-ZEMSKU
RYNSKÝ ČLUN			BABY-LONSKÁ BOHYNĚ LÁSKY					MAJÍČI VELKÉ UŠI	KOMISE BEZVA-LEČNÝ STAV				
SPZ PŘÍBRAMI			RUSKÁ REKA	PALIVOVÁ SMĚS	DRČENÉ HMOTY	REVMA-TISMUS (DR.) FR. MLÉKO				NĚM. AUTOMO-BILKA			
ŘÍMSKY 49			2. ČÁST TAJENKY PRŮDKÝ HOD							MEZINÁ-RODNI KÓD TOGA	PRORÁŽENÍ NEPRÁTEL. POSTAVENÍ ANGL. NEMOČNÝ		
INDONÉS. OSTROV							MALÁ ČÁST						
AMERICKÉ KOČKO-VITE ŠELMY							ZN. ASTATU		DVOJ-SYTNÝ ALKOHOL				
HMOTA K VÝROBĚ IZOLANTU							POPĚVEK		INICIÁLY REŽISÉRA LIPSKÉHO			ANGL. JÍT	

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

## MOCNÉ BAROKO

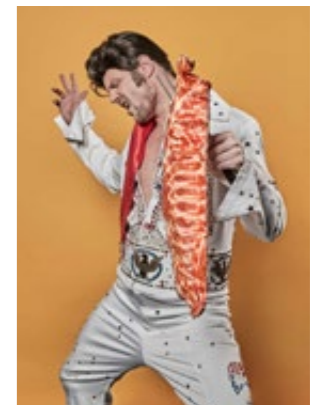


V Historické budově Národního muzea je až do 8. května 2024 k vidění reprezentativní výstava **Baroko v Bavorsku a v Čechách**. Společný projekt Národního muzea a Domu bavorských dějin, přehlídka uměleckých děl z obou zemí jako společného kulturního prostoru barokní kultury ve střední Evropě, navazuje na výstavu v německém Řeznu. Je uspořádána do šesti větších tematických celků a polemizuje se zažitou stereotypní představou o baroku jako o období temna rámovaném nejrůznějšími politickými a válečnými konflikty či morovou epidemií. První částí je *Prolog: Světla a stíny*, druhá kapitola má název *Bouřlivé časy*, třetí část výstavy nese název *Prostor baroka: Velké staveniště*, čtvrtý oddíl se jmenuje *Barokní divadlo světa*, pátou částí výstavy je *Epilog: Baroko v Bavorsku a v Čechách* a poslední, šestou částí, jsou *Barokní skvosty ze sbírek Národního muzea*.

Expozice přináší jedinečnou příležitost spatřit celkem 218 originálních, z hlediska evropského umění a historie mimořádných sbírkových předmětů z oblasti malířství, sochařství, architektury, hudby, divadla či vědy, z nichž některé jsou opravdovými unikáty a některé jsou vystaveny vůbec poprvé v historii, jako například dřevorezba Kalvárie z piaristického kláštera v Praze na Novém Městě od Matyáše Brauna.

## KUCHAŘ Z MEMPHISU

Pro tentokrát můžeme nahlédnout třeba i do divadelních premiér. Od března se například v programu Divadla pod Palmovkou mohou diváci setkat s černou komedií britského dramatika, básníka a překladatele Lee Halla nazvanou **Vaříme s Elvisem**. Táta rodiny býval imitátorem Elvise Presleyho, Elvisův styl a slavné hity se prolínaly celým jeho životem až do chvíle, kdy po autonehodě ochrnl. Máma s dcerou se snaží s celou situací nějak vyrovnat. Každá ji řeší po svém. Máma nespoutaným vztahem s mladším milencem Stuartem, dcera, která miluje kuchařské knihy, zase nespoutaným vařením jídel. Stuarta se obě do svých nápadů snaží zapojovat, zatímco táta upoutaný na vozíku stojí sice mimo oběma ženami rozpoutané akce, má však barvitě halucinace, v nichž se Elvise stává, zpívá jeho písně a pronáší poněkud bizarní proslavy o smyslu světa a života. Britský humor a překvapivé situace poukazující na rozporuplnost a absurditu reálného života směřují kromě snahy o pobavení diváka i k úvahám o trochu hlubších souvislostech.



## HARD ROCK NA BOLEST

že na pátek 29. března je naplánována pražská zastávka Metal Masters Tour anglických „metalových klasiků“ **Judas Priest** (zde navíc ještě s kapelami Saxon a Uriah Heep jako hosty programu). Světové turné legend žánru, kapely založené před více než padesáti lety a v roce 2022 uvedené do Rock and Roll Hall of Fame, se kromě Evropy týká i USA, Mexika a Jižní Ameriky. V České republice se Rob Halford a spol. poprvé

objevili v roce 1998 v pražské Malé sportovní hale na holešovickém Výstavišti a letošní koncert bude už čtrnáctým vystoupením Judas Priest u nás. No a kdo by je v březnu nestihl a přesto by je chtěl u nás vidět ještě letos, měl by si zarezervovat na červenec jízdu do Vizovic, kde by Judas Priest měli vystoupit na tradičním festivalu Masters of Rock.



Za hudbou se pro tentokrát můžeme vypravit do O2 Areny. Příznivci metalu a hardrocku mají už jistě zaznamenáno v kalendářích,

## ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději **úterý 2. dubna 2024** na e-mailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno i s diakritikou) a můžete získat publikaci fotografa Tono Stana Brusel a reklamní předměty DPP pro děti.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 2/2024 zněla: **Na nových tratích se na preferenci nezapomnělo**. Z autorů správných odpovědí byl vylosovan, knížkou Brusel fotografa Tono Stana a reklamními předměty odměněn: **Miroslav Heč**.



FOTO  
KVÍZ





# Výročí metra stylově

FAN  
SHOP

FANSHOP.DPP.CZ

ARCHITEKTURA PRAŽSKÝCH STANIC  
V LIMITOVANÉ ART KOLEKCI

## Bavlněné tašky s architekturou stanic pražského metra

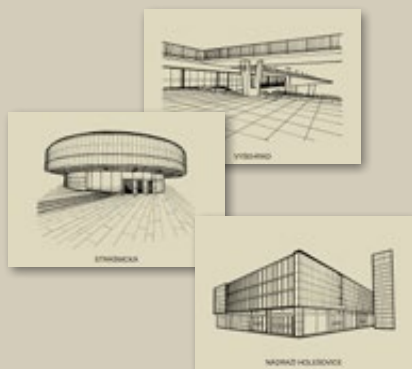
Rozměry tašky: 40 × 38 cm

Potisk líce: grafika a název stanice metra

Potisk rubu: název díla a jména autorů

Visačka: retrologo Dopravních podniků

Složení: 100% bavlna



## Pohlednice

Rozměry pohlednice: 148 × 105 mm

Potisk líce: grafika a název stanice metra

Potisk rubu: název díla, jméno autora a popisek



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

[fanshop.dpp.cz](http://fanshop.dpp.cz)



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy