

**DP**

kontakt

ZTRÁTA KABELKY? NEZOUFEJTE!  
BUBLINKAMI PROTI PLAMENŮM  
**NÁSTRAHY PODZEMÍ NAHRAZUJE  
LÁSKA K METRU**



1974–2019  
**45 let**  
**pražského metra**  
s DP kontaktem





**Střední  
průmyslová  
škola  
dopravní, a.s.**

**DP**  
kontakt  
mediální partner



# DOPRAVÍME VÁS ZA VZDĚLÁNÍM

## V OBORECH S MATURITOU

Autotronik | Informační a zabezpečovací systémy | Informační technologie | Ekonomika městské dopravy | Logistika v dopravě | Propagace | Podnikání v denní i dálkové formě

## V OBORECH S VÝUČNÍM LISTEM

Automechanik | Autolakýrník | Karosář | Autoelektrikář | Zámečnický | Elektrikář | Elektromechanik | Aranžér

## Najděte uplatnění v DPP!

**Motol:** Plzeňská 298/217a, Praha 5 | **Vinohrady:** Moravská 3/965, Praha 2  
**Košíře (dílny):** Plzeňská 137, Praha 5

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

**Dopravní podnik  
hlavního města Prahy**

OBSAH 4 / 2019

**DP**  
kontakt

4 – 6	AKTUÁLNĚ
<b>TVĚŘ SOCIÁLNÍCH SÍTÍ</b>	
7	#TRAMVAJACKA
<b>ELEKTROMOBILITA</b>	
8 – 9	TROLEJBUSY V PROSECKÉ. JAK DÁL?
10	OD CESTUJÍCÍCH
<b>RODINY V DPP</b>	
11 – 13	NÁSTRAHY PODZEMÍ NAHRAZUJE LÁSKA K METRU
<b>BEZPEČNOST</b>	
14 – 15	BUBLINKAMI PROTI PLAMENŮM
<b>TÉMA</b>	
16 – 19	KOLEJIŠTĚ V OPRAVNĚ TRAMVAJÍ VE FINIŠI
<b>VÝROČÍ</b>	
20 – 21	Z LIBNĚ DO HOSTIVAŘE ANEB 25 LET DOZ
22 – 26	PRAŽSKÉ PODZEMNÍ PRAŽCE VZPOMÍNÁJÍ ANEB PO ORGANIZAČNÍCH STOPÁCH PODNIKEM DÍL 4. KDO SE STARÁ O DOPRAVNÍ CESTU POD ZEMÍ I NA POVRCHU?
<b>PROFIL</b>	
27 – 29	ZTRÁTA KABELKY? NEZOUFEJTE!
<b>KALEIDOSKOP</b>	
30 – 31	HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH
<b>HISTORIE</b>	
32 – 35	VOZOVNA KOBYLISY OSMDESÁTNICÍ
<b>LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM</b>	
36 – 37	MHD A ZDRAVÍ OBYVATEL
38	KŘÍŽOVKA O CENY
39	KULTURA / KVÍZ
40	JARO MUZEA MHD I S ČABAJKOU

Titulní strana: Jaroslav Melichar a Lenka Nehillová, depo Zličín  
Foto: Petr Hejna

### DP kontakt

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

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

**Šéfredaktor:** Petr Ludvíček; **odpovědný redaktor:** Zdeněk Bek

**Redakční rada**

**Předseda:** Pavel Fojtík; **Místopředseda:** Jiří Došlý; **Členové:** Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Michal Brunner, Lubomír Čabelka, Vít Cechmánek, Martin Doubek, Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Rudolf Pála, Zdeněk Rampa, Milan Slezák, Jindřich Spáčil a Ondřej Volf

**Grafická úprava, sazba, výroba:** Báze3

MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 26. března 2019

NEPRODEJNĚ

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.

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)





## ŘEPSKÉ LEKCE ANGLIČTINY



Foto: Jindřich Spáčil

I v minulém roce se zvýšil počet cestujících, kteří využívali služeb pražského mezinárodního letiště. Rovnice je to více než jednoduchá, více cestujících = více návštěvníků Prahy. Ani letošní rok nebude výjimkou, a proto úsek personální DPP připravil pro řidiče autobusů lekce anglického jazyka. V pondělí 25. března 2019 byl v garážích Řepy zahájen kurz určený hlavně pro řidiče linek v trasách Letiště Václava Havla – Hlavní nádraží/Nádraží Veleslavin. Každé pondělí a úterý (až do 28. května 2019) tak mohou šoféři zlepšovat své komunikační schopnosti, které je připraví na nejčastější situace, které mohou při komunikaci s cestujícími nastat. Za pomoc při organizaci těchto kurzů patří dík vedoucímu garáže Řepy Hanušovi Kovárníkovi. (js)

## Na studium není nikdy pozdě

Máte touhu rozšířit si vzdělání, ale nevíte, kde začít? Na SPŠD! Jako zaměstnanci Dopravního podniku máte studium zdarma a ve druhém kole přijímacího řízení již nemusíte vykonávat zkoušky. Vybírat můžete ze dvou oborů **dálkového nástavbového studia**:

- Provoz dopravních zařízení
- Podnikání

Vybrat si můžete i z oborů ve **zkrácené dálkové formě vzdělávání**:

- Automechanik
- Elektrikář
- Zámečnick

Pro uchazeče se základním vzděláním je připraven **dálkový obor** Automechanik. Nerozhodujte se příliš dlouho, koncem dubna se totiž podle počtu přihlášených uchazečů rozhodne, zda se budou otevírat oba nabízené obory dálkového studia. (red)

## DO PRÁCE NA KOLE

Stejně jako vloni se i letos mohou zaměstnanci Dopravního podniku zapojit do projektu Do práce na kole a soutěžit tak s ostatními týmy v nasbírání co nejvyššího počtu kilometrů na kole, v běhu či chůzi. Každý ze zájemců se nejpozději do konce dubna 2019 samostatně zaregistruje na webu dopracenakole.cz. Dopravní podnik pak za účastníka uhradí startovné. Účastník si v seznamu musí zvolit zaměstnavatele a u způsobu platby zaškrtnout „chci, aby za mne zaplatil zaměstnavatel“. Koordinátorkou pro letošní ročník je Veronika Houdová z 900750 odd. Obchod, houdovav@dpp.cz; tel. 93335. (red)



Foto: Zdeněk Bek

## Bezkontaktní nákup jízdenek v tramvajích

Koncem března začal Dopravní podnik zavádět do všech pražských tramvají možnost nákupu jízdenek pomocí bezkontaktních platebních karet. Na přítomnost oranžového validátoru, a tudíž možnost provést bezhotovostní nákup, upozorní cestující speciální piktogramy na prostředních dveřích tramvajových vozů po celé Praze. Služba byla již v minulých letech testována na linkách číslo 18 a 22. Všechny pražské tramvaje budou validátory osazeny do konce dubna. (red)



Foto: Zdeněk Bek

## Cyklobus na lince 147



Foto: Petr Ludvíček

Již počtvrté vyjel v sobotu 23. března 2019 pražský cyklobus. Cyklisté mohou naložit kola v zastávkách Dejvická (přestup z metra) a V Podbabské (přestup z přívozu) a svězt se tak do náročného suchdolského kopce. Kola je poté možné vyložit v zastávkách Internacionální a Výhledy. Stejně jako v minulých letech

mohou cyklisté jízdní kola přepravovat mezi určenými zastávkami až do konce října. Spoje pro cyklisty jsou v jízdním řádu označeny speciálním piktogramem, a to v časovém rozmezí přibližně 5.00 až 20.30 hod. Bližší informace o cestování s kolem naleznou zájemci na webových stránkách dpp.cz/skolem/ (red)

## Z PARKOVIŠTĚ ROVNOU DO ZOO

V sobotu 30. března 2019 byla do provozu opět zavedena linka určená pro všechny návštěvníky pražské zoo. V trase Parking Blanka – Zoologická zahrada tak zajišťuje dopravu přímá linka, a to až k branám tohoto vyhledávaného turistického cíle. Jízdní řád je následující:

- od 30. 3. do 30. 6. 2019 – pouze soboty, neděle a svátky (vždy od 9.00 do 19.00 hodin; od 1. 6. 2019 do 20.00 hodin)
- od 1. 7. do 1. 9. 2019 – každý všední den vždy od 9.00 hodin do 20.00 hodin
- od 2. 9. do 28. 10. 2019 – pouze soboty, neděle a svátky (vždy od 9.00 do 19.00 hodin)

(red)

## STOP NEPOZORNOSTI!

Pomalou není dne, kdy nedošlo ke střetu tramvaje s člověkem. Minulý rok byl dokonce nejhorší co se týká úmrtí následkem srážky tramvaje s chodcem. A proto je nutné „přitvrdit“. Ve středu 27. března 2019 tak vyjela na koleje tramvaj T3R.P s nepřehlédnutelným žlutočerným polepem. Přední část tramvaje zaujme lebkou, na bocích jsou siluety obětí, které jejich nepozornost stála život. V zadní části je umístěn slogan: „Pomoz mi nezabíjet!“ Hlavním smyslem bezpečnostní akce je prostřednictvím výrazného polepu udržet pražské cestující v bdělosti a v důsledku toho snížit počet nehod způsobených střety tramvají s chodci. Kampaň, určená pro širokou veřejnost, si klade za cíl odradit chodce od zbytečného riskování. Tramvaje jsou velmi oblíbeným a zároveň ekologickým dopravním prostředkem. Aby však cestující uvnitř i vně tramvaje byli v bezpečí, je bezpodmínečně nutné chovat se zodpovědně a nevstupovat do cesty přejíždějící tramvaji. K zabránění srážky s jiným vozidlem nebo s chodcem má řidič tramvaje jedinou možnost – včas tramvaj zastavit. 30 tun však na místě nezastavíte. (zb)



Foto: Zdeněk Bek



Foto: Ondřej Volf

## Přírůstek ve Střešovicích

Autobus přesného označení Karosa B961.1970.01 ev. č. 6366 byl do provozu zařazen 2. 4. 2003 a přesně po 16 letech, tedy 2. 4. 2019, byl předán zástupcům Muzea MHD. Za tu dobu najel 815 tis. km. Naposledy byl vypraven na linku 30. 6. 2017 na tzv. ranní zatahovák 107/9. Od srpna 2017 do konce března 2019, na něm byla provedena v ÚD BUS velmi náročná renovace rovnající se generální opravě s kompletní výměnou rámu vleku. Autobus tak nejenže představuje pomyslný konečný vývojový stupeň autobusů Karosa původní řady 700, ale také reprezentuje dlouhé období, kdy byly na pražských autobusech prováděny kompletní celkové opravy s cílem prodloužit jejich životnost. Zároveň je poslední Karosou, u které pracovníci ÚD tento stupeň opravy provedli. (ov)

## Z BŘEZNOVÝCH ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ DPP

Představenstvo DPP na svém 6. zasedání 5. března 2019 projednalo mj. zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za rok 2018, účetní závěrku a zprávu o vztazích za rok 2018, dále změnu makrostruktury a organizační opatření k 1. 4. 2019 a 1. 1. 2020 a také etický kodex DPP či aktualizaci řádu spisového, skartačního a archivního. Na následujícím zasedání, 19. března 2019, se zabývalo

zprávou o činnosti výboru pro audit za rok 2018, přípravou akce „Výstavba nové vozovny Hloubětín“, majetkoprávními záležitostmi či zprávou o stavu vnitřního řídicího a kontrolního systému.

Dozorčí rada DPP zasedala 27. března 2019 letos počtvrté a mj. udělila souhlas se změnou změny makrostruktury DPP – zrušení

úseku investičního. Schválila znění zprávy o činnosti dozorčí rady za rok 2018, projednala zprávu o hospodaření a kalkulaci nákladů PID za rok 2018 a zabývala se exekucemi pohledávek na jízdném a přírážkách k jízdnému. Dozorčí rada dále projednala informaci k metru I.D a byla informována o 1. kole kolektivního vyjednávání o Dodatku č. 4 ke Kolektivní smlouvě. (red)

## ORGANIZAČNÍ ZMĚNY V DPP

Rozhodnutím představenstva DPP došlo k 1. dubnu 2019 k rozdělení úseku technického na dva útvary: úsek technický – Povrch, který řeší problematiku zajištění povrchové dopravy, a na úsek technický – Metro, do kterého spadá problematika zajištění speciální dráhy – metra. Technickým ředitelem – Povrch je Jan Šurovský, dosavadní technický ředitel DPP a člen představenstva. Technickým ředitelem – Metro je Marek Kopřiva, stávající vedoucí jednotky Dopravní cesta Metro. Z důvodu plánování finančních toků a vyhodnocování ekonomických ukazatelů dochází k odlišnostem v řízení úseků a jednotek, přičemž makrostruktura DPP se nemění.

K 31. březnu 2019 rezignoval na funkci bezpečnostního ředitele Daniel Barták. Vedení úseku bezpečnostního má počínaje 1. dubnem 2019 z titulu funkce zástupce bezpečnostního ředitele na starosti Ladislav Bříza. (red)

## Rozpočet DPP na rok 2019

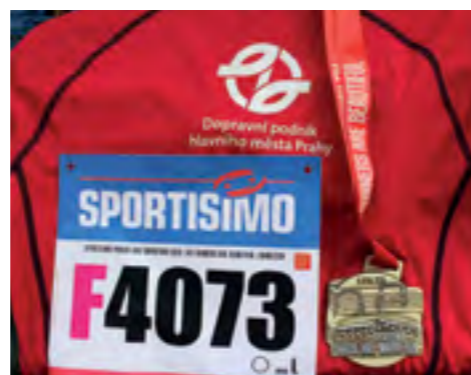
Z rozpočtu HMP byla na rok 2019 na základě objednávky dopravních výkonů 183 276 tis. vozkm vyčleněna celková výše kompenzace 15 100 875 tis. Kč, z toho provozní část tvoří 13 679 209 tis. Kč. Výše přiměřeného zisku na rok 2019 je stanovena ve výši 1 421 666 tis. Kč. Rozpočet zahrnuje plánovanou roční dotaci na příměstské linky v pásmu 0 a vnějších pásmech ve výši 60 000 tis. Kč a dotaci na ochranný systém metra ve výši 40 000 tis. Kč. (da)





Do souboje s časomírou se pod hlavičkou DPP pustilo deset zaměstnanců. Vybavení jednotnou ústrojí ve firemních barvách vyrazili v sobotu 6. dubna 2019 na trasu dlouhou 21,0975 km v rámci pražského půlmaratonu. Zařadili se tak mezi 11 500 běžců v rámci 21. ročníku tohoto tradičního mezinárodního závodu. (red)

## ZASTOUPENÍ DPP V PŮLMARATONU



### T3 Coupé. Úspěšná

Vyhlídková tramvaj T3 Coupé získala prestižní designérskou cenu Red Dot Design Award v kategorii Product Design. T3 Coupé vytvořili ve spolupráci se studiem Anna Maresová designers během jednoho roku zaměstnanci

... který byl prezentován na světové výstavě v Paříži. Naše produkty se po prvu vrací na světový trh. uvedl Jan Šurovský, technický ředitel DPP a manažer projektu T3 Coupé.

Vůz T3 Coupé je vypravován z vozovny Střešovice k vyhlídkovým jízdám. Kapacita je 31 cestujících, cena za pronájem na hodinu činí 7700 korun. Tramvaj je možné si pronajmout přes web DPP. [sez](#)

Tramvaj T3 Coupé si lze pronajmout na vyhlídkovou jízdu.

Zdroj: Metro

## VYHRÁLA I S PANTOGRAFEM

Tato šílená práce s fotografií grafika deníku Metro neměla říci, že se v Praze objevila tramvaj se spodním napájením, ale že vůz T3 Coupé je tak krásný, že zaujal porotu mezinárodní soutěže. Ano, ani půl roku po svém zrodu má kupátko prestižní ocenění Red Dot Design Award 2019 v kategorii Product Design. Soutěž pořádá německé Design centrum Nordrhein Westfalen od roku

1955. Ceny jsou udělovány výjimečným produktům z oblasti průmyslového a produktového designu a jedná se o nejprestižnější ocenění na světě. Slavnostní předání ceny se uskutečnilo 8. července 2019 v Design muzeu v Essenu. Mezinárodní porota ve složení 40 nezávislých odborníků z řad profesionálních designérů, profesorů a odborných novinářů hodnotila přísným okem více jak

5500 produktů z 55 zemí celého světa. Tramvaj T3 Coupé je zaujala svým konceptem s odkazem na historii veřejné dopravy v Praze, promyšleným řešením, velmi detailním a kvalitním zpracováním. (pel)



## Stříbrný sběrač roku 2018

Rok se s rokem sešel a je tu opět ocenění pro všechny zaměstnance Dopravního podniku, kteří se aktivně zapojují do sběru dosloužilých osvětlovacích zařízení. V každoroční soutěži společnosti EKOLAMP DPP obsadil v kategorii Konečný uživatel za rok 2018 tentokrát druhou příčku s finanční odměnou deset tisíc korun. Podnik v tomto projektu zaujímá čelní místa několik let, vždy od roku 2012 získal dvakrát první, čtyřikrát druhou a jednou třetí příčku. (red)



## Jak jsme hospodařili v roce 2018

V roce 2018 Dopravní podnik hospodařil se ziskem před zdaněním ve výši 2 034 524 tis. Kč. Po započtení odložené daně DPP dosáhl zisku po zdanění ve výši 1 529 146 tis. Kč. Zisk byl realizován jako přímý důsledek účtování o kompenzaci, jejíž skutečná výše dosáhla v roce 2018 částky 14 308 404 tis. Kč, z toho přiměřený zisk činil 1 737 817 tis. Kč. Celá hodnota přiděleného přiměřeného zisku tak byla vykázána jakožto zisk a finančně slouží ke krytí investičních (obnovovacích) akcí. (da)

# #tramvajacka

Zpovídal: Zdeněk Bek

### Jak ses dostala k focení?

Zřejmě je to vnitřní potřeba od mala zachovávat vzpomínky. První fotoaparát jsem dostala k 8. narozeninám a první digitální fotoaparát ke 12. narozeninám. Od té doby fotím téměř denně, hlavně dopravu.

### Oblíbená linka, tramvaj, trasa?

Nejoblíbenější je pro mě určitě tramvaj KT8D5, mám ji i jako tetování na noze. Každá linka má něco do sebe, nedá se proto říct, která je ta nej. K oblíbeným úsekům patří například Královský letohrádek, trať vedená Karlínem nebo centrem Prahy.

### Řidička nebo průvodčí?

Oboje! Hlavně práci odvádět co nejlépe, s úsměvem a správným kolektivem! ☺

### Do kterého města za dopravou?

- Liberec – protože díky dvojmu rozchodu a meziměstské trati je romantický.
- Košice – protože tam stále jezdí má oblíbená „KATĚČKA“.
- Mariánské Lázně – protože mám ráda trolejbusy a pěkná města.



### Kniha nebo film?

Jsem knihomol, který umí relaxovat i u filmu. Z knih mám ráda témata holocaustu, pravdivé příběhy a očité svědectví, třeba jako je Tatér z Osvětimi. Z filmů miluji především českou klasiku, kdy jsem schopna odříkat celý scénář. Můžou to být Svěťáci, Noc na Karlštejně, Pane, vy jste vdova nebo Pelíšky.

### Svíčková nebo Indie?

Narodila jsem se na Moravě a nepodlehla moderní kuchyni... Svíčkovou, kopyrku, gulášek – vždycky!

### KAROLÍNA VOBOŘILOVÁ

Od dětství si přála být tramvajackou nebo prezidentkou. I díky vlivu otce se jí splnilo první přání, a proto ji od roku 2012 můžete potkávat v ulicích Prahy. Svou zálibu nejen v tramvajové dopravě prezentuje převážně na sociálních sítích pod hashtagem #tramvajacka. Po desetiletích se stala další řidičkou, která vlastní oprávnění k řízení dvounápravových vozů.

Které jsou tvoje 3 nejoblíbenější fotografie umístěné na Instagramu?



Tato fotka je pořízená týden před nástupem do Střešovic. Hodně jsem se bála, jak mě kolektiv vezme a jak zapadnu. Je to takové zlomové období, kdy jsem si říkala: „Jo holka, fakt se ti splní sny“.



Tady k tomu asi nemám co říct. Vlevo táta před více jak 30 lety a vpravo já. Geny jsou geny a výchova k lásce k historii je patrná hned.



Jeden z posledních dnů pravidelných jízd tzv. „pantografů“ nebo „žabotlamů“. Byl to den, kdy mě přítel požádal o ruku a zároveň i den, kdy jsem dostala nabídku spolupracovat na projektu tramvaje T3 Coupé a s jednotkou Historická vozidla.



Text: Martin Košek  
Foto: Václav Holíč

TROLEJBUS ŠKODA 27TR SE PŘIPOJIL NA TROLEJOVÉ VEDENÍ V ZASTÁVCE KUNDRATKA. NA SNÍMKU JSOU VIDĚT 2 PÁRY NATROLEJOVACÍCH STRÍŠEK, BLÍŽE UMÍSTĚNÉ K ZASTÁVKOVÉMU SLOUPKU SLOUŽÍ PRO 12METROVÉ VOZIDLO



OBA AKTUÁLNĚ PROVOZOVANÉ BATERIOVÉ TROLEJBUSY VYUŽÍVAJÍ PROVOZNÍ PŘESTÁVKU NA PALMOVCE K NABÍTÍ AKUMULÁTORŮ

## TROLEJBUSY V PROSECKÉ. JAK DÁL?

SOUČÁSTÍ KONCEPCE ROZVOJE ELEKTROMOBILITY V OBLASTI AUTOBUSŮ JE ELEKTRIFIKACE AUTOBUSOVÉ LINKY 140 (PALMOVKA – ČAKOVICE / MIŠKOVICE), A TO S VYUŽITÍM BATERIOVÝCH TROLEJBUSŮ A SYSTÉMEM DYNAMICKÉHO NABÍJENÍ. TENTO SMĚR POTVRDIL I PŘEDSTAVENSTVO DPP 22. LEDNA LETOŠNÍHO ROKU.

Již probíhající projekt počítá s vybudováním trolejového vedení v cca 40 % trasy linky včetně využití vybudovaného úseku v Prosecké ulici a nabíjecím místem na dvou konečných zastávkách. Napájení troleje by měly zajišťovat celkem 3 trolejbusové měniřny. U stávající měniřny Prosecká, která by měla napájet vozidla na lince z Palmovky až na Prosek, se předpokládá rozšíření o novou technologii. Rovněž do objektu bývalé trolejbusové měniřny v Příborské ulici by měla být instalována nová technologie, která zajistí napájení linky z terminálu Letňany až k Obchodnímu centru Čakovice. A konečně, v areálu garáže Klíčov se plánuje vznik nové kontejnerové měniřny, z níž by se měla nabíjet všechna vozidla během noci. Dále je navrženo zřízení nabíjecí stopy na konečné zastávce Čakovice ve Vojáčkově ulici formou lokální elektrické přípojky z veřejné distribuční sítě.



DVANÁCTIMETROVÝ TROLEJBUS ŠKODA 30TR S EVIDENČNÍM ČÍSLEM 9506 ZDOLÁVÁJÍCÍ STOUPÁNÍ V PROSECKÉ ULICI V PROTISMĚRU MÍJÍ OSMNÁCTIMETROVÝ KLOUBOVÝ TROLEJBUS ŠKODA 27TR S PŘIDĚLENÝM EVIDENČNÍM ČÍSLEM 9000 V ZASTÁVCE KELERKA

Součástí projektu je pořízení 13 až 15 bateriových kloubových trolejbusů. Projekt předpokládá financování s využitím evropských dotací. Aktuálně je finalizována příprava projektové dokumentace pro územní rozhodnutí, získání pravomocného rozhodnutí se očekává na konci letošního roku. Pokud nenastanou žádné komplikace, výstavba by měla být realizována v letech 2021 – 2022.

V rámci prací na tomto projektu v současné době probíhá pilotní provoz s dvanáctimetrovým bateriovým trolejbusem **Škoda 30Tr** na speciálně zavedené lince 58 (Palmovka – Letňany). Oficiální vznik nové trolejbusové linky se datuje k 1. červenci 2018. Trasa této linky kopíruje část trasy linky 140 včetně energeticky náročného úseku v Prosecké ulici, kde sklon komunikace překračuje 7 %. Vozidla v úseku mezi zastávkami Kundratka a Prosecká překonávají na zhruba 1,4 km vzdálenosti nadmořskou výšku okolo 85 m. Podstatná část tohoto sklonově náročného úseku byla již v pilotní fázi projektu doplněna trolejbusovými stopami pro zajištění napájení a nabíjení vozidel.

Faktickému návratu trolejbusů v Praze předcházelo i mnoho legislativních kroků včetně tvorby provozních předpisů, přípravy školicího útvaru a výuky a výcviku nových řidičů trolejbusu. Provoz na lince 58 slouží zejména k získání provozních zkušeností s technologií bateriových trolejbusů, ověření limitů dojezdu na akumulátory, zajištění informací o rychlosti nabíjení a vybití baterií a praktické měření energetické náročnosti v různých provozních podmínkách. Získané údaje

jsou průběžně využívány v rámci přípravy projektu elektrifikace linky 140.

Kromě jednorázových příležitostných jízd dvou historických trolejbusů z našeho podnikového muzea MHD byl však prvním pronajatým vozidlem, který v říjnu 2017 de facto znovu obnovil po 45 letech trolejbusový provoz v Praze, bateriový trolejbus **SOR TNB 12 Acumario s výzbrojí Rail Electronics CZ**. Na jaře roku 2018 toto vozidlo pak vystřídal aktuálně provozovaný trolejbus **Škoda 30Tr** (na bázi karosérie **SOR NB 12**) s výzbrojí **Škoda Electric** s vylepšenými provozními vlastnostmi. Provoz autobusové linky 140 však zajišťují kloubové vozy, a proto vzešel požadavek na otestování plně lokálně bezemisního vozidla s odpovídající kapacitou cestujících, elektrickým pohonem a napájením z troleje a trakčních akumulátorů. Vyzkoušení takového vozidla nám přinese důležité informace o jízdních vlastnostech, provozních limitech a dalších podmínkách pro požadovaná vozidla v pražském provozu. Získané údaje rovněž poslouží k definování vhodné konfigurace vozidel pro linku 140.

Na základě oslovení výrobců bateriových trolejbusů se podařilo od posledního týdne v březnu pronajmout bateriový kloubový trolejbus **Škoda 27Tr** (na bázi karosérie **Solaris New Trollino 18** - Solaris IV. generace) o délce 18 m s výzbrojí **Škoda Electric**. Vozidlo je součástí sedmikusové série kloubových trolejbusů aktuálně dodávaných do Plzeňských městských dopravních podniků (PMDP) a je zapůjčeno do Prahy na 3 týdny.

Kloubový trolejbus je nasazen spolu se standardním na linku 58 v jednotném intervalu. Protože se podařilo díky spolupráci s PMDP a Škoda Electric přizpůsobit plzeňský odbavovací a informační systém pražskému a nahrát potřebná data a vozidlo je vybaveno zobrazovači času, pásma, vnějšími a vnitřními orientacemi, označovací jízdenek a hlášením pro cestující, bylo možné ho zařadit do pravidelného provozu s cestujícími.

Trolejbus pohání jeden šestipólový vzduchem chlazený trakční motor o výkonu 250 kW. Hnací síla se přenáší na zadní nápravu, napájení je zajištěno buď z troleje o jmenovitém napětí 600V DC nebo 750V DC nebo ze 2 akumulátorových kontejnerů umístěných v zadní části vozidla. Výrobce udává maximální dojezd na baterie až 15 km. Vozidlo může maximálně přepravovat celkem 40 sedících a 115 stojících cestujících. Tepelnou pohodu cestujících a řidiče zajišťuje plně automatické teplovodní topení a 3 klimatizační jednotky.

Vzhledem k tomu, že se jedná o drážní vozidlo, vyhovuje elektrická výzbroj tohoto vozidla i nové normě ČSN EN 50502 (tzv. trolejbusová norma). Vozidlo je homologované a schválené pro provoz v České republice.

Věříme, že zkušenosti získané při tomto krátkodobém testování trolejbusu v Praze pomohou úspěšné realizaci elektrifikace linky 140 a podpoří rozvoj čisté mobility v pražské autobusové dopravě.





**?** Dobrý den, proč byly tramvaje dne 12. 3. ozdobeny vlajčkami? Jedná se o povinnost, nebo tuto činnost vykonává Dopravní podnik dobrovolně? Děkuji za vyjádření. D. P.

**Z odpovědi DPP:** Vlajčky jsou na vozy vyvěšeny při významných dnech ČR. Tímto dnem jsme si připomněli Den vstupu ČR do NATO, ke kterému došlo přesně před 20 lety. V této souvislosti odsouhlasili Radní hlavního města připomenutí tohoto kulatého letošního výročí i v hromadné dopravě. Z tohoto důvodu se tento den mohli Pražané a návštěvníci naší metropole svěřt 300 tramvajemi ozdobenými vlajčkami České republiky a Severoatlantické aliance. Dopravní podnik vyvěsil tyto vlajčky na tramvajové vozy, které byly v provozu po celý den.

**☹** Dobrý den, při opravě eskalátoru na Náměstí Republiky je opakovaně v chodbě a ve stanici silný zápach, vzniklý při opravách. Šlo by s tím něco udělat? Situace se opakuje několik dní, jezdím ráno v půl osmé. Děkuji A. K.

**Z odpovědi DPP:** Vámi popisovaný zápach je bohužel průvodním jevem generální opravy pohyblivých schodů. Pro jejich bezvadné fungování po skončení opravy je nezbytné odstranit letité nánosy maziv, prachu a jiných nečistot, ke kterým při provozu eskalátoru není možný přístup. Tato očista se právě kvůli nepříznivým průvodním jevům provádí v době přepravní výluky.

**☹** Vážený dopravce, dnes 14. 3. v době od 09:36 do 09:53 hodin jsem čekal na autobus ze stanice Spojovací směr Skalka. Linka 195 mi ujela tzv. před nosem, což mi nevdalo, ale další autobus přijel až v 09:53 hodin a opět linka 195. Očekávaná linka 177 v 09:43 hodin nepřišla. Je to opakované nedodržování jízdního řádu u této linky. Zvažte změnu jízdního řádu pro linku 177 či její posílení. L. K.

**Z odpovědi DPP:** Prostřednictvím dispečerského řídicího systému bylo zjištěno, že dne 14. 3. 2019 uvedený spoj ze zastávky „Spojovací“, směr „Poliklinika Mazurská“ nebyl zajištěn z důvodu dopravní nehody a nutnosti výměny vozu. Zajistit chybějící spoj jiným vozidlem nebylo bohužel reálné. Pro upřesnění doplňujeme, že požadavky na zlepšení dopravní obslužnosti v síti PID je zapotřebí směřovat na organizátora pražské integrované dopravy společnost ROPID.

**😊** Dobrý den, chtěla bych napsat pochvalu na řidiče tramvaje č. 2 (nízkopodlažní), se kterým jsem jela v pátek 4. 1. 2019 ze zastávky Národní třída do zastávky Vozovna Střešovice. Kolem půl jedenácté na zastávce Pražský hrad pobíhal na zastávce malý uplakaný chlapec. Pan řidič vystoupil a chlapec vzal do tramvaje. Následně volal policii a domlouval jeho předání. Jako matka malých dětí bych chtěla poděkovat za velkou ochotu pomoci druhým, především dětem. E. P.

**😊** Rád bych pochválil Zážitkovou turistiku, která je provozována oddělením metra. V létě jsem absolvoval projížďku na trase C a dnes projížďku na trase B. Během obou „zážitků“ jsem se dozvěděl mnoho zajímavých informací a zaměstnanci odpověděli na všechny otázky (a bylo jich hodně), snad kromě jednoho či dvou, které nespádaly pod jejich gesci. Ale opravdu musím ocenit odborné znalosti zaměstnanců. Byl jsem jimi až udiven. Co se týče vhodnosti výkladu pro publikum, tak ten je naprosto v pořádku. Výklad není vysoce odborný, tam je spíše prostor pro dotazy, ale přesto se člověk dozví spoustu informací. Samotná jízda je výborně připravena a je to zážitek. Po organizační stránce je vše naprosto v pořádku. Těším se, až znovu absolvuji některou z jízdy, která je v rámci zážitkové turistiky v pražském metru nabízena. P. P.



**😊** Hezký den, chtěla bych moc poděkovat panu řidiči, který 13. 3. 2019 řídil autobus č. 329 okolo 14. hodiny. Syn zapomněl v autobuse telefon a pan řidič byl tak laskavý, telefon našel a při zavolání zvedl a při další cestě k nám jsme si telefon vyzvedli na zastávce. Musím říci, že s tak úžasným řidičem jsem se dlouho nesetkala. Za vše ještě jednou moc děkuji a mohu říci, že ten dotyčný změnil můj pohled na přepravu v MHD. J. F.

**😊** Dobrý den, dne 25. 2. 2019 jsem cestovala cca v 13:30 metrem na trase B směr Rajská zahrada a bohužel jsem při výstupu zjistila, že mi zůstala látková taška ve voze na sedačce. Okamžitě jsem běžela na informace, kde se mi věnovala paní, která neprodleně informovala řidiče vozu č. 31, který mi při cestě zpět tašku předal. Velice děkuji paní z informací a oběma pánům řidičům, ušetřili mi spoustu starostí. Díky. P. K.

Typický rozhovor při setkání s bývalým kolegou při historických jízdách: Tebe jsem už dlouho neviděl – ty jsi asi na áčku vid? U podniku už nejsem dvacet let, odpoví důchodce. Pokračuje oživení příjemných vzpomínek a otázky na současnost. Bývalí kolegové se vždy hlásí, bez výjimky jsou to setkání příjemná.

Jaroslav Melichar

Měla jsem párkrát šanci potkat jako dozorčí známé tváře, vzpomínám si na fotbalového experta Pavla Karocha nebo herečku Lvu Janžurovou. A cizinci? Ti jsou na denním pořádku. Je třeba se umět domluvit, také znát tarif a místopis.

Lenka Nehillová

# NÁSTRAHY PODZEMÍ NAHRAZUJE LÁSKA K METRU

Ptal se: Petr Ludvíček  
Foto: Petr Hejna





UŽ 40. VÝROČÍ PRAŽSKÉHO METRA ODKRYLO MNOHO PŘÍBĚHŮ TĚCH, KTERÍ MU VĚNOVALI CELÝ ŽIVOT. STEJNĚ TAK NENÍ TAJEMSTVÍM, ŽE PRÁCE V METRU SE MNOHÝM STÁVÁ KONÍČKEM A DĚDÍ SE. V RUBRICE RODINY V DPP SE U PŘÍLEŽITOSTI 45. NAROZENIN PRAŽSKÉ PODZEMNÍ DRÁHY PODÍVÁME ZA STROJVEDOUCÍM JAROSLAVEM MELICHAREM (58) A JEHO DCEROU, DOZORČÍ LENKOU NEHILLOVOU (29).

#### První otázka je nepříliš originální – jaké byly vaše první stopy v Dopravním podniku?

**Jaroslav:** U mě to docela neobvyklé je. Nastoupil jsem v roce 1976 do OU – DPP v Motole, obor elektromechanik, ale kmenově jsem patřil Pražským komunikacím. Připojením tohoto podniku k DPP v roce 1977 jsem se automaticky stal součástí Dopravního podniku. Pražské komunikace ovšem počítaly s elektromechanikem jako autoelektrikářem, což podle nových směrnic už být nemělo. Takže mi bylo doporučeno, abych v rámci DPP přešel k Elektrickým podnikům anebo k Metru. Zvolil jsem Metro. Po vyučení jsem tu i zůstal coby elektromechanik. V mé kvalifikaci je i absolvování SPŠD v Masné ulici. Díky postupnému přestupu mám více nástupních dat k podniku Metro. Tedy někdy mezi roky 1977–1979 jsem se stal zaměstnancem Metra.

**Lenka:** Tím, že tatínek je celý život u metra, tak mě doprava samozřejmě od dětství pro-

vázala, a bylo to pro mě prostředí blízké. Ale nešlo to tak rychle – rozhodovala jsem se mezi zdravotnictvím a dopravou. Úplně první zkušenost s prací v dopravě byla brigádní, a to u autobusů u soukromého dopravce, kde jsem zaučovala řidiče na trasy příměstských linek.

#### A pak už přišlo na řadu „rodinné“ metro?

**Lenka:** V roce 2012 jsem zaznamenala inzerát, že DPP hledá přepravní kontrolory. Lákalo mě to, chtěla jsem tuto pozici zkusit. Zpětně musím říct, že je to velmi náročná práce i vzhledem ke vzrůstající agresivitě některých cestujících. Kolegové mají můj obdiv. Když se objevila šance přejít do jednotky Provoz Metro, neváhala jsem a stala se přepravní manipulantkou. První směnu jsem odsloužila na Náměstí Republiky. Asi po čtvrt roce jsme prošla školením na dozorčí a časem i získala tzv. svou stanici – od dubna 2013 sloužím na Kačerově.

#### Vy jste, Jaroslav, v dílnách také dlouho nezůstal…

Prošel jsem řadu provozů a získal průřezově pestrou praxi. Když DPP potřeboval rozšířit vlakové čety, přihlásil jsem se sboru vlakových čet na pozici první možnou – pomocníka strojvedoucího. Tím jsem byl zhruba dva a půl roku a v roce 1982 jsem absolvoval kurz strojvedoucího zakončený souborem příslušných zkoušek. Byla to éra, kdy ještě jezdily jak dvoučlenné tak již jednočlenné posádky. Přechodem pouze na jednoho strojvedoucího se zvedl základ platu z 10,90 na 12,40 korun za hodinu s tím, že mu přibýly i povinnosti.

#### Lišily se nějak vaše představy o práci v metru s realitou?

**Jaroslav:** Od prvního okamžiku jsem byl v rámci vlakových čet spokojen a s touto pozicí jsem se bez problémů identifikoval. Lidově řečeno, našel jsem se tam – byl jsem tam rád a chtěl se dále rozvíjet.

**Lenka:** To rozčarování v případě revizorky u mě trochu bylo, ale v té době jsem se již s dozorčími potkávala a překvapivě rychle po svém nástupu v roce 2012 jsem se s prostředím sžila a zapracovala se. Od té doby mě to opravdu naplňuje.

#### Jakou máte odpověď na otázku specifik práce v podzemí? Mám tedy na mysli směnovost a absenci denního světla.

**Jaroslav:** Snad ani tak nejde o to kde, ale kdy. Největší rozdíl proti jiným zaměstnáním je právě ta nepravidelnost turnusů a střídání směn, čemuž se musí podřídit i rodinný život. V tomto režimu je důležité, zda člověka práce baví, aby se přes případné obtíže přenášel lehce. Kdyby šlo jen o zaměstnání, přinášelo by to velká úskalí. Bez tohoto přístupu a bez tolerance rodiny to nelze. Práce v podzemí, v tunelu může být spíše problém individuální, směnovost se ovšem týká nás všech.

**Lenka:** Jako dozorčí máme 28denní turnus s 12hodinovými směnami. To specifikum se všemi souvislostmi již popsal tatínek. Mně osobně se přes tato specifika práce v metru překonává poměrně snadno, je to opravdu o toleranci těch nejbližších. Ve službě je mi příjemné, že jsme v těsném kontaktu s cestujícími, kterým na požádání poskytujeme informace nejrůznějšího druhu. A když mě práce baví, pozná to velmi rychle i cestující.

#### Kde jste nejvíce „doma“?

**Lenka:** Kačerov je mi nejbližší, od začátku mi přirostl k srdci. Ani z pohledu vzdálenosti bydliště bych neměnila. Je to jedna z nejstarších stanic, zachovává si původní ráz a je opravdu mou srdeční záležitostí. Začátek byl ovšem paradoxní, protože jsem tam nastoupila až poté, co tuto stanici několik kolegů přede mnou odmítlo.

**Jaroslav:** Byl jsem za dobu své služby na všech třech trasách, asi v devadesáti procentech jsem ovšem obsluhoval trasu mně nejbližší a domovskou, tedy trasu C, kde jsem dodnes. Vztah mám ale i k depu Zličín, kde jsou nyní deponovány historické soupravy metra.

#### Další otázka se jich už týká – v jaký moment jste se stali účastníky nostalgických jízd souprav metra?

**Jaroslav:** Protože jsem tyto soupravy dlouhá léta obsluhoval, vytvořil jsem si k nim vztah. A po skončení jejich pravidelného provozu, tedy nejprve EČs a poté 81-71, se někdy, tuším v roce 2004, začaly objevovat naděje na jejich další využití (tehdy ještě jen EČs). Skupinka nadšenců tehdy lobbovala za to, aby se cestující s nimi mohli setkávat dále. Bylo jasné, že jeden vagon bude zachován v Muzeu MHD,

ale u dalších vozů nebylo nic jistého. Bylo to o dlouhém přesvědčování vedoucích pracovníků na všech úrovních. Výsledkem úsilí ale bylo zachování alespoň třívozové soupravy EČs. Na dobré cestě jsme byli ve chvíli, když bylo rozhodnuto o velké revizi soupravy a o možnosti jejího zachování v provozu pro mimořádné příležitosti. Měl jsem to štěstí u toho být jako strojvedoucí od počátku.

**Lenka:** Stalo se v září 2015. Bylo to u příležitosti přehlídky historických uniforem v rámci 140. výročí MHD v Praze ve vozovně Střešovice. Už tehdy jsem si představovala, že by bylo fajn při nějaké příležitosti tuto uniformu znovu obléci. A věděla jsem o jízdách s historickými soupravami metra. Ale povedlo se mi poprvé účastnit se takové akce, jako doprovod soupravy, až v květnu 2017 jako doprovod soupravy. To bylo poprvé a jsem ráda, že to příležitostně pokračuje. Tady na historických soupravách opravdu platí, že práce je koníčkem.

**Jaroslav:** Tady si troufám mluvit za všechny kolegy z naší skupiny, když řeknu, že se na tyto akce moc těšíme a jsme rádi, když dostaneme zařazení na další jízdu s jednou či druhou soupravou. Za to se snažíme vždy do akce přinést nějakou invenienci a pasažéry zaujmout. Člověk často z minulých let vytěsni to špatné a vybavuje si spíše příjemné vzpomínky. A při spatření této historické soupravy se mu mohou příjemné dobové zážitky z mládí vybavovat, což se na zážitkové turistice děje, a jízdy tak navozují dobovou příjemnou atmosféru.

**Lenka:** Když příležitostně historické vozy vyjedou, je krásné sledovat, kolika lidem se rozzáří oči. Doteď jsem se nesetkala s negativním názorem, naopak, lidé se přijdou rádi podívat a svězt se. I opakovaně.

#### Jak by znělo vaše blahopřání k narozeninám metra?

**Jaroslav:** Pražskému metru bych popřál ještě několikrát tolik let jak provozně, tak v bezproblémovém přechodu na při-

cházející technologie. A to při současném zachování sociálních jistot velkého podniku a dobrých vztahů mezi zaměstnanci a zaměstnavatelem, jak u dopravních podniků bývá tradicí. Přeji mu tedy nadále kamarádké kolektivy spokojených zaměstnanců, pro které je práce koníčkem, a dobré ekonomické výsledky.

**Lenka:** Sama bych to neřekla lépe. Ať se podniku a metru daří i nadále a má stále spokojené zaměstnance i cestující.



VOLBA BYLA JASNÁ. METRU JAKO MODERNÍMU PROSTŘEDKU JSME FANDILI UŽ V UČILIŠTI, ŘÍKÁ JAROSLAV MELICHAR, STROJVEDOUCÍ, TAKÉ INSTRUKTOR, DOZORČÍ DEPA ČI STANOVITĚ PROVOZNIHO OŠETŘENÍ. V TĚTO HISTORICKÉ UNIFORMĚ JEHO DCERA LENKA NEHILLOVÁ M.J. ROZDÁVALA ROZHOVORY TELEVIZÍM, NAPŘÍKLAD PŘI 40. VÝROČÍ TRASY METRA A



Text a foto: Michal Brunner  
Schéma: Kamila Drábková



## BUBLINKAMI PROTI PLAMENŮM



V LOŇSKÉM ROCE JSME ČTENÁŘE SEZNÁMILI S NOVOU POSILOU PODNIKOVÝCH HASIČŮ – TERÉNNÍ TATROU 815-7 S LOGEM NOSOROŽCE, URČENOU PRO HAŠENÍ VELKÝCH POŽÁRŮ A NASAZENÍ PŘI ŽIVELNÍCH POHROMÁCH (VIZ DPK 7-8/2018). V BŘEZNU BYLO PŘÍSLUŠENSTVÍ POŽÁRNÍHO AUTOMOBILU ROZŠÍŘENO O PĚNOVÉ HASICÍ ZAŘÍZENÍ S MAGICKÝM NÁZVEM ONE SEVEN.

Pod anglickým názvem nové hasicí technologie se skrývá poměr 1:7, konkrétně jednoho objemového dílu pěnotvorného roztoku k sedmi objemovým dílům pěny. Jak to celé funguje?

Zařízení One Seven odebírá vodu z požárního čerpadla automobilu, do vody přiměšuje speciální pěnidlo ve velmi nízkém poměru 0,3 %. Následně je do vytvořené pěnotvorné směsi injektován stlačený vzduch dodávaný nezávislým kompresorem. Do hadice proudí jemná hasicí pěna, která svou konzistencí připomíná šlehačku; po průtoku proudnicí na konci hadicového vedení velmi dobře ulpívá na hašených objektech a působí ochlazujícím i izolačním účinkem, tedy odebírá hned první dva ze tří prvků požárního trojúhelníku (zápalná teplota – kyslík – hořlavá látka).

Celé hasicí zařízení je řešeno jako kompaktní modul umístěný v levé přední skříni nástavby požárního automobilu. Srdcem agregátu je šroubový kompresor poháněný čtyřdobým zážehovým motorem Briggs & Stratton Vanguard. Kompresor dodává do hasicí směsi 750 litrů vzduchu za minutu. Obsluha může na ovládacím panelu zařízení zvolit jeden ze dvou přednastavených poměrů napěnění – buď poměr 1:5,5, kdy vzniká tzv. mokrá pěna, nebo poměr 1:20, kdy vzniká tzv. suchá pěna s menší spotřebou vody a vyšším podílem vzduchových bublinek. Mokrá pěna má vyšší ochlazující účinek, zatímco suchá pěna lépe ulpívá na povrchu včetně svislých stěn a lze ji za podmínek stanovených výrobcem použít i pro hašení elektrických zařízení pod napětím.

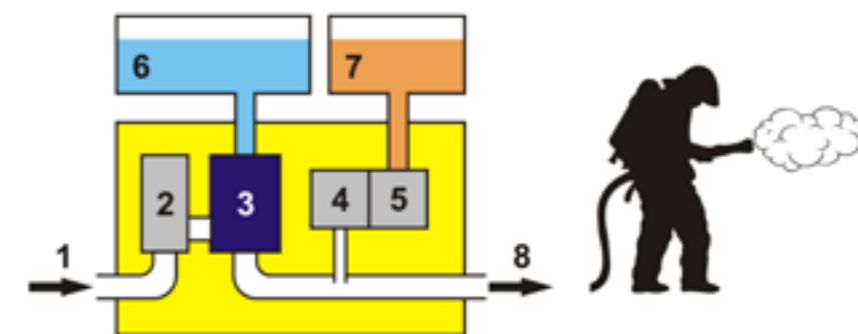
Hlavní předností celého systému je vysoká efektivita hašení při minimální spotřebě hasebních látek. Nejvyšší průtok vody zařízením je pouhých 150 litrů za minutu při současné spotřebě jen 0,45 litru pěnidla. S plnými nádržemi hasebních látek tak dokáže Tatra dodávat pěnu prostřednictvím zařízení One Seven nejméně 60 minut a vyrobí za tu dobu přibližně 50 m<sup>3</sup> pěny.

Díky svým fyzikálně-chemickým vlastnostem je získaná pěna velmi vhodná pro hašení tzv. obtížně smáčivých pevných hořlavých látek, kam patří třeba pneumatiky, a najde široké uplatnění při hašení požárů dopravních prostředků, technologických zařízení nebo skladů hořlavín. Hasičský záchranný sbor DPP je první jednotkou na území hl. m. Prahy, která je zařízením One Seven vyzbrojena. ■

### ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ PARAMETRY

celková hmotnost agregátu (bez náplní)	200 kg
nejvyšší průtok vody	150 litrů/min
jmenovitý tlak vody	8 bar
jmenovitý průtok vzduchu	750 litrů/min
jmenovitý tlak vzduchu	8 bar
nastavený poměr přimísení pěnidla	0,3 %

### SCHÉMA FUNGOVÁNÍ PĚNOTVORNÉHO ZAŘÍZENÍ ONE SEVEN



- 1) Vstup vody od požárního čerpadla
- 2) Vodní filtr
- 3) Přiměšovač pěnidla
- 4) Šroubový kompresor

- 5) Spalovací motor pro pohon kompresoru
- 6) Nádrž na pěnidlo
- 7) Nádrž na benzín Natural
- 8) Výstup pěny do požární hadice





Text: Filip Jiřík  
Foto: Pavel Fojtík, David Kupka,  
Petr Hykeš, Petr Ludvíček,  
Filip Jiřík a Metroprojekt Praha



# KOLEJIŠTĚ V OPRAVNĚ TRAMVAJÍ VE FINIŠI

V AREÁLU OPRAVNY TRAMVAJÍ DPP PROBÍHÁ OD KONCE LOŇSKÉHO ROKU V PROSTORU BÝVALÉHO FOTBALOVÉHO HŘIŠTĚ VÝSTAVBA NOVÉHO ODSTAVNÉHO KOLEJIŠTĚ. ÚČELEM TĚTO STAVBY JE RYCHLÉ NAVÝŠENÍ DEPONOVAČÍ KAPACITY PRO TRAMVAJE, POTŘEBNÉ ZEJMÉNA BĚHEM AKTUÁLNĚ PROBÍHAJÍCÍ DLOUHODOBÉ VÝLUKY VOZOVNY HLOUBĚTÍN. PRVNÍ ETAPA NOVÉHO KOLEJIŠTĚ BUDE DOKONČENA JIŽ V DUBNU LETOŠNÍHO ROKU.

Záměr výstavby vozovny ve východní části dnešního areálu ústředních dílen není nový. Menší remíza zde byla uvažována již v rámci původních zastavovacích plánů areálu v roce 1961, k jejich realizaci však nedošlo. Na jejím místě vzniklo fotbalové hřiště a dle upraveného projektu z roku 1968 také přízemní budova klubovny Socialistického svazu mládeže,

nazývaná dnes domeček a dříve hojně využívaná ke společenským událostem.

Ideály umístění plnohodnotné vozovny v tomto prostoru byly obnoveny v 90. letech minulého století jako námět na přemístění vozovny Strašnice. Tehdy uvažované návrhy počítaly se samostatným napojením vozovny

ke smyčce u Ústředních dílen, toto řešení však bylo znemožněno prodejem části pozemku.

V roce 2007 byla zpracována studie s názvem „Vozovna Malešice“ s připojením přímo do upraveného kolejiště Opravny tramvají. Vozovna počítala se stáním pro 170 vozů T3 v nové budově a rozsáhlými

POČÁTEK ROKU 2019  
– POKLÁDKA VYTĚŽENÝCH  
BKV PANELŮ

úpravami v budově dílen pro zajištění denního ošetření a údržby vozů. Záměr nebyl realizován, avšak přinesl velmi podnětný námět k dalšímu využití.

## Plány v souvislosti s uzavřením vozovny Hlobětín

Deficit deponovací kapacity pro tramvaje začal být velmi urgentní v roce 2014. V té době došlo k souhře několika okolností, které způsobily dočasné zvýšení počtu odstavených tramvajů. Následující rok studie rekonstrukce vozovny Hlobětín odhalila nutnost zásadního stavebního zásahu s vyloučením provozu celé vozovny na několik let, současně byly ihned částečně uzavřeny některé koleje. Právě stav vozovny Hlobětín byl impulsem k obnovení úvah o vozovně v Ústředních dílnách.

Všechny dosavadní studie byly pro akutní účel nepoužitelné, protože uvažovaly s velkými zásahy do kolejiště opravný a s výstav-



bou plnohodnotné vozovny. Takové řešení by vyžadovalo velké finanční prostředky a neposkytlo by potřebnou rychlou pomoc, neboť jeho projektová příprava i výstavba by jistě trvala stejně dlouho, jako přestavba vo-

zovny v Hlobětíně. Proto odbor Strategický a investiční rozvoj navrhl na podzim 2016 výstavbu nezastřešeného odstavného kolejiště s vlastní matečnou kolejí oddělenou stavebně od kolejiště opravný tramvajů.





Po krátké diskusi v rámci útvarů technického úseku bylo v prosinci 2016 rozhodnuto připravit toto řešení s předpokládanou kapacitou minimálně 120 vozů T3 (60 x 15T) v ploše fotbalového hřiště, ale bez zásahu do sousedních skladovacích ploch a budovy tzv. domečku. Do záměru byla zahrnuta také hala o kapacitě čtyř vozů 15T, určená jednak k provádění denních ošetření, údržby a oprav v období provozu dislokované vozovny, ale také jako nová kapacita pro Opravnu tramvají.

Příprava akce byla zahájena v roce 2017 a v koordinaci s harmonogramem předpokládaných prací na vozovně Hloubětín byl určen plánovaný termín dokončení v polovině roku 2019. Aby bylo možné tohoto cíle dosáhnout, bylo využito možnosti novely stavebního zákona od ledna 2018, kdy stavba byla povolena tzv. Společným povolením, které ve vybraných případech může sloučit územní a stavební řízení do jednoho procesu. To bylo možné zejména díky faktu, že se stavba nachází pouze na pozemku Dopravního podniku, který je současně i investorem.

Dalšího urychlení se podařilo docílit díky využití vlastních výkonů jednotky Dopravní cesta Tramvaje, která zastřešila stěžejní část prací na první etapě stavby, zahrnující samotné kolejiště a vlastním výkonem většinu prací realizuje. Druhá etapa zahrnuje výstavbu haly, tuto činnost není Dopravní podnik schopen realizovat vlastními silami, a proto je pro její realizaci vybírán odborem Centrální nákup externí zhotovitel.

### Technické řešení odstavného kolejiště

Stavba je rozdělena do dvou etap. První etapu tvoří odstavné kolejiště, které obsahuje 20 přímých kolejí o užitné délce 101 metrů. Celková kapacita kolejiště je 60 vozů 15T nebo 120 vozů T3. Koleje jsou rozděleny do čtyř svazků po pěti kolejích. Osová vzdálenost kolejí je 3,60 metru v rámci svazků a 6,30 metru mezi svazky, zde jsou umístěny sdružené sloupky trakčního vedení a veřejného osvětlení.

Vjezd na odstavné koleje je realizován pomocí jednojazykových výměn o poloměru odbočení 20 metrů z matečné koleje, podobně jako na harfě vozovny Pankrác. Napojení matečné koleje je realizováno tak, aby co nejméně omezilo provoz v kolejišti opravny. Je vložena nová výhybka a oblouk k připojení do objíždě koleje na severním okraji haly opravny tramvají, toto napojení bude sloužit k vjezdu do kolejiště zpětným pohybem.



ZNÁMÁ SITUACE HOSTIVARSKÉHO AREÁLU JEŠTĚ S FOTBALOVÝM HRŠTĚM



KOORDINAČNÍ SITUACE STAVBY ODSTAVNÉHO KOLEJIŠTĚ Z DUBNA 2018



POHLED NA NOVOSTAVBU V ÚNORU 2019



ZÁVĚR BŘEZNA 2019 – PROVOZ VRCHNÍ VEDENÍ V AKCI

Druhé napojení je realizováno až před vjezdovou bránou do areálu a bude sloužit k výjezdům z kolejiště, které tak budou probíhat zcela mimo manipulaci opravny. Řešením napojení se stavba zásadně liší od dříve navrhovaných uspořádání vozovny ve stejné lokalitě. Konec matečné koleje je připraven pro budoucí zakruhování napojením do objíždě koleje. To však bude realizováno až po výstavbě nové lakovny u jižní stěny opravny.

Projekt kolejiště musel vyřešit problém ve výškovém řešení, neboť plocha bývalého fot-

balového hřiště včetně domečku se nacházela o cca 80 cm výše, než kolejiště Opravny tramvají. Ekonomické aspekty i potřeba oddělení odstavného kolejiště od provozu opravny jednoznačně vedly k částečnému zachování tohoto výškového rozdílu, což mimo jiné výrazně redukovalo zemní práce. Mezi stávajícím kolejištěm a matečnou kolejí bude zřízen svah, samotná matečná kolej bude ve sklonu 16 ‰ a odstavné koleje pak ve sklonu 5 ‰. Tyto hodnoty jsou normově přípustné a současně bylo prověřeno, že nemůže dojít k samovolnému ujetí vozů.

Z hlediska technického zajme konstrukce odstavných kolejí z užitých velkoplošných panelů BKV, které byly použity ze zbytků vytěžených z tramvajové sítě při rekonstrukcích. Na výjezdové koleji je zajímavostí zřízení části koleje ze speciálních nových panelů, které byly Dopravnímu podniku poskytnuty výrobem na odzkoušení.

Ve druhé etapě vznikne u kolejiště nová opravárenská hala. Bude se jednat o jednopodlažní dílenskou halu s dvoupodlažní vestavbou. Vnější rozměry haly budou 83 x 17 metrů, v hale budou dvě koleje napojené samostatně severně od odstavného kolejiště do jeho matečné koleje. Konstrukce haly bude tvořena železobetonovými sloupky, střecha pak vznikne z příhradových ocelových vazníků.

V hale se počítá se čtyřmi stanovišti pro opravu a údržbu tramvají. Přední dvě stanoviště budou vybavena lávkami a prohlížecími jámami, zadní pak hydraulickými zvedáky a mostovými jeřáby. Ve vestavbě bude umístěn příruční sklad, zámečnická dílna, denní místnost a sociální zázemí. Hala je připravována s ohledem na její trvalé využití pro Opravnu tramvají. Během období, kdy bude na odstavném kolejišti dočasně dislokován provoz vozovny, budou používána první dvě stanoviště právě opravy a údržby provozních vozů.

### Jaký je aktuální stav a kdy budeme po kolejišti jezdit?

Čtenářům jistě neunikl živý stavební ruch, který v březnu 2019 dospěl dokonce do stádia dočasných omezení na stávajícím kolejišti. Na tomto místě patří velké poděkování všem pracovníkům, kteří snášeli tyto ztížené podmínky při každodenní práci v opravně a při výjezdech na linku se zde dislokovanými soupravami vozoven Hloubětín a Žižkov.

Zprovoznění kolejiště je plánováno na konec dubna 2019, kdy dojde v areálu k významnému zlepšení provozních podmínek. Výstavba haly se předpokládá v druhé polovině roku 2019 se zprovozněním do konce tohoto roku, tento termín je však závislý na výběru zhotovitele stavby.

### Odstavné kolejiště v areálu Ústředních dílen DPP

- 20 přímých kolejí o užitné délce 101 m
- koleje ve 4 svazcích po 5 kolejích
- kapacita kolejiště je 60 vozů 15T nebo 120 vozů T3
- osová vzdálenost kolejí 3,60 m v rámci svazků; 6,3 m mezi svazky



Zaznamenal: Petr Ludvíček  
Foto: Petr Hejna, Pavel Fojtík,  
Petr Ludvíček a archiv DPP

# Z LIBNĚ DO HOSTIVAŘE ANEB 25 LET DOZ



PŘEDCHŮDKYNI GARÁŽE HOSTIVAŘ BYLA OD ROKU 1966 GARÁŽ LIBEŇ. NA SNÍMKU ÚDRŽBA AUTOBUSU NA ZADNÍM DVŮŘE LIBEŇSKÉ GARÁŽE



ČÁST HALY DOZ HOSTIVAŘ VYČLENĚNÁ KE GARÁŽOVÁNÍ A ÚDRŽBĚ HOSTIVAŘSKÝCH AUTOBUSŮ. NA SNÍMKU JANA ARAZIMA Z 13. ÚNORA 1995 VIDÍME I AUTOBUS NEOPLAN

RÁNO VYJELI NA SVÉ LINKY Z LIBNĚ A VEČER ZATAHOVALI DO NOVÉ GARÁŽE. PSAL SE BŘEZEN 1994 A TAKÉ ŘIDIČŮM MILANU VOLKVI A PETRU JEŘÁBKVI SE OTEVŘELY BRÁNY NOVÉ GARÁŽE – HOSTIVAŘ. PO NÁVRATU Z LINKY BYLO TŘEBA JEŠTĚ PŘEVÉZT ZBYLÉ AUTOBUSY Z LIBNĚ. STEJNĚ TAK JAN LEBEDA PŘEVÁŽEL COBY AUTOELEKTRIKÁŘ VYBAVENÍ LIBEŇSKÉ BATERKÁRNÍ TATROU 813. VŠICHNI TŘI PAMĚTNÍCI, ODKOJENÍ KAROSAMI, ZAVZPOMÍNALI U PŘÍLEŽITOSTI HOSTIVAŘSKÉHO ČTVRTSTOLETÍ.

## K počátkům

Jan Lebeda: Jak to v Hostivaři vypadalo při zahájení provozu, lze si jen těžko představit. Obě haly, tak jak je dnes známe a které jsou mimochodem dlouhé jak Titanic, vznikaly původně jako náhrada Rustonky. Např. v přízemí probíhaly repase náhradních dílů. Náhle bylo třeba prostory přestavět na kanceláře, šatny, výpravnu a další.

Milan Volek: V počátcích jsme vypravovali šedesátku autobusů zhruba se stovkou řidičů. Rozrůstali jsme se postupně tak, jak se dotvářelo zázemí. Vše se vyvíjelo dlouho a za pochodu. Poslední velká rekonstrukce vý-

pravy se uskutečnila v roce 2004, kdy přibyla mj. nová šatna.

## Něco málo ze zážitků

Jan Lebeda: Týden před zahájením provozu v Hostivaři cvičně najely autobusy do dnešní haly 2, zády ke zdím. Tam, kde je dnes mistrovna, měla být výpravna. Cvičně se zkusilo provést ranní výjezd a v tu chvíli bylo jasno, že v tom kouři být výpravna nemůže... A když přišel den D, stěhování probíhalo tak, že kdo první z Libně přijede a zabere místo, tak vyhraje... Z počátku tu pamatuji Ivana Němce, který měl na starosti opravy Karos, nebo na druhé straně Jardu Myslivečka a Ikarusy.

Milan Volek: Když jsme ještě byli páni řidiči, mohli jsme si leccos na Karose opravit, nosili jsme si v tašce žárovky i nářadí. Měl jsem i svoje přídatné zrcátko, tedy parabolické sklo a dvě zavařovací gummy, protože standardně bývala jen malá a plochá. Ale poradili jsme si... Pamatuji, že jsme přijeli na dílnu, kde byli další srdcaři a byli ochotní nám pomoci i po pracovní době. V Libni byly podmínky šílené, ale o to víc nás to stmelovalo.

Petr Jeřábek: Začínal jsem na ertákách, samozřejmě jsem zažil i „ešemky“, ale nejvíc jsem přirostl k vozům Karosa. Když si do nich sednu, vím, na co se zaměřit, co zkontrolovat. Když si

## Garáž Hostivař dnes (únor 2019):

- 75 dělníků, 15 TH pracovníků
- 4 odstavné plochy o kapacitě 160 vozů standardní délky a 86 vozů kloubových
- Vypravení na 31 městských linek, 3 příměstské a 5 nočních linek

(Zdroj: brožura Garáž Hostivař 1994 – 2019, Pavel Fojtík, Jan Braun, 2019)

umím některé věci ohlídat, tak stále jezdím a závadám umím předcházet... Máme jako garáž jednu nevýhodu – neměli jsme a nemáme v blízkosti žádné sídliště, takže garáž je pro řidiče dosažitelná z větších vzdáleností. Proto bychom rádi mj. vyřešili parkoviště pro zaměstnance.

## Kdo jsou?



### Petr Jeřábek, řidič (66):

Nastoupil jsem v roce 1975 do Libně a začínal na „ertákách“ na lince 166. Později jsem se stal starším řidičem, což obnášelo jednou za rok provádět v Hloubětíně měsíční kontroly. V té době totiž měly radiostanice jen některé autobusy, takže jsme jim byli k ruce. Později jsem přešel na šejdry, coby „mladý mazák“ jsem dostal i stálé číslo a třeba i ohodnocení generálního ředitele. Později jsem se stal členem provozní komise pro garáž Hostivař, což je více jak 15 let.



### Milan Volek, vedoucí garáže Hostivař (53):

Původně jsem chtěl pracovat jako strojvedoucí na lokomotivě. Ještě před válkou jsem nakonec začínal u tramvají jako řidič pohotovostního vozu, patřící pod tramvajový dispečink, který tehdy ještě sídlil v ulici Washingtona nad Václavským náměstím. Po válce jsem nastoupil jako řidič autobusu v garáži Libeň. V Hostivaři jsem pracoval jako denní výpravčí, zastupoval jsem vedoucího Ing. Kozáka. Začínal jsem na „ešemkách“, ale zažil jsem je krátce, vše jsem prožil na Karosách, poslední byl vůz č. 7370.



### Jan Lebeda, vedoucí jednotky Správa Vozidel a Autobusů (49):

Chtěl jsem stejně jako táta jezdit u Metrostavu s mixem a umět ho opravovat. V roce 1984 jsem byl rozhodnut pro automechanika a v té době mě strýc přesměroval na DPP jako podnik s budoucností. Vyučil jsem se, udělal řidičák na osobák, nákladák a nastoupil do garáže Libeň. Půl roku jsem si prošel za učňovské peníze odborné vzdělávání a před Vánoci 1987 jsem dostal výuční list, podepsal na 5 let smlouvu s DPP. Na vojně jsem coby řidič, automechanik a NKTS získal řidičák na návěsy a přívěsy včetně autobusu, se kterým jsem jezdil. Po válce jsem se do Libně vrátil a díky dobrému partákovvi, který mne učil tak, abych se naučil sám (v dobrém duchu mě v tom nechal máchat, ať se to naučím sám), jsem podal 20 zlepšovacích návrhů, které se staly duševním majetkem DPP a několik z nich bylo uplatněno při výrobě autobusů Karosa typových řad 700 a 900. V Libni jsem jezdil s autobusem na vedlejší. Od roku 1994 po přestěhování do Hostivaře jsem dělal četaře autoelektrikářů a instruktora učňů. Do roku 2004 jsem byl jako vrchní mistr střediska opravy vozidel. V letech 2004 – 2011 jsem působil na klíčovské autobusové garáži jako vedoucí provozovny.

## Stručná historie DOZ Hostivař v datech

30. 6. 1964 vytvořena nová „provozovna Voctářova“ v Libni

3. 1. 1966 vyjely první autobusy na pravidelné linky

1973 – v závěru roku bylo ve stavu 186 vozů Škoda 706 RTO (o 37 více než byla kapacita plochy)

1975 – prvních 12 vozů ŠM 11

1975 – DPP měl ve stavu 1241 autobusů a nedostatek kapacit

10. 2. 1976 – vydáno stavební povolení na ÚD Hostivař

1. 6. 1977 – faktické zahájení stavby

1. 7. 1983 – vydán souhlas se zkušebním provozem karosárny

1984 – dokončena hala oprav agregátů

1985 – dokončena umývárna autobusů a stanice technické kontroly

1986 – nový centrální sklad, o rok později dokončena lakovna a vývojová zkušebna kolaudována v roce 1989

1. 4. 1994 – zrušen odstěpný závod DP – Opravny MHD; opravná autobusů organizačně začleněna do odstěpného závodu DP – Autobusy; zrušena garáž Libeň – její vozový park a provozní personál přestěhován do Hostivaře; garáž i opravná sloučeny do nové organizační jednotky: Dopravné opravárenská základna Hostivař (DOZ)

2004 – zrušena Divize Autobusy a ustaveny jednotky: Správa Vozidel a Autobusů a Provoz Autobusů; DOZ byla rozdělena na garáž Hostivař (v JPA a JSVA) a Ústřední dílny BUS (v JSVA)



POHLED NA PLOCHU HOSTIVAŘSKÉ GARÁŽE V ROCE 2007





Text: Zdeněk Rampa  
Foto: Petr Hejna, Viktor Baier, Miroslav Stuchlý,  
Jan Ungerman a Zdeněk Rampa

Foto: Petr Hejna

1974–2019  
**45 let**  
prážského metra  
s DP kontaktem

## PRAŽSKÉ PODZEMNÍ PRAŽCE VZPOMÍNÁJÍ aneb PO ORGANIZAČNÍCH STOPÁCH PODNIKEM

### Díl 4.

### KDO SE STARÁ O DOPRAVNÍ CESTU POD ZEMÍ I NA POVRCHU?

JEDNOTKA PROVOZ METRO PRŮBĚŽNĚ ZAJIŠŤUJE VEŠKERÉ DOPRAVNÍ VÝKONY NA TRASÁCH METRA VČETNĚ PŘÍLEHLÝCH DEP. JEDNOTKA SPRÁVA VOZIDEL METRO „MÁ NA SVĚDOMÍ“ MILIONY A MILIONY UJETÝCH KILOMETRŮ, NAJEŽDĚNÉ ELEKTRICKÝMI VLAKY METRA, KTERÉ UDRŽUJE. TO VŠE BY ALE NEBYLO MOŽNÉ BEZ MNOHA ROZLIČNÝCH STAVEB, TECHNICKÝCH ZAŘÍZENÍ A TRATÍ, KTERÉ KOMPLEXNĚ OBHOSPODAŘUJE JEDNOTKA DOPRAVNÍ CESTA METRO (JDCM).



KOLEKTIV 13 ŽEN TVOŘÍ ODBOR PROVOZ – SPRÁVA, JEHOŽ DOMÉNOU JE PERSONALISTIKA, EKONOMIKA I PROVOZNÍ A MATERIÁLNÍ ZABEZPEČENÍ JDCM

Základ této jednotky lze klidně datovat již k 1. lednu 1971. Se založením DP – Metro vzniklo tehdy šest služeb, z nichž čtyři byly službami čistě odbornými: elektrotechnická, sdělovací a zabezpečovací, traťová a stavebně-technická. Historickým vývojem přes různá „dějinná kolotání“, kdy počty služeb narůstaly (a ty se opět po čase slučovaly), vznikly díky transformačnímu procesu k 1. říjnu 2005 jednotky Provoz Metro (z původní dopravní služby) a Dopravní cesta Metro ze služeb zbývajících, neboť bývalá vozová služba byla již k 1. červenci 2005 z DP-M převedena přímo do technického úseku coby jednotka Správa vozidel Metro.

V tomto díle se budeme zabývat štábními útvary JDCM od jejího ustavení až po současnost. Jednotka sídlí převážně v prostorách depa Kačerov: vedoucím jednotky je Marek Kopřiva, dále zde funguje sekretariát jednotky a tři odbory, které vytvářejí podporu pro činnost všech pěti služeb. V současné době jimi jsou Provoz – správa (240100), Technika (240200) a Řízení provozu (240400).

Do JDCM dále spadá celkem pět odborných služeb metra (budou se jim podrobněji věnovat další díly tohoto seriálu):

- 241000 – služba Elektrotechnika
- 242000 – služba Sdělovací a zabezpečovací
- 243000 – služba Stavby a tratě
- 244000 – služba Dopravní zařízení
- 245000 – služba Technologická zařízení a OSM

Na základě usnesení představenstva č. 4/2019/18 z 5. února 2019 o rozdělení technického úseku k 1. dubnu 2019 na části **Povrch** a **Metro** je technickým ředitelem – Povrch s označením **TR-P** nadále dosavadní technický ředitel DPP Jan Šurovský. Je zřízena nová funkce: technický ředitel – Metro s označením **TR-M**, kterou vykonává dosavadní vedoucí JDCM a veškerá stávající agenda nadále funguje beze změn. Učiněn je tím úvodní krok k realizaci usnesení představenstva č. 6/2019/6 z 5. března 2019. To však předbíláme dobu – souhrnu organizačních změn bude věnována část závěrečného dílu seriálu.



### Odbor Provoz – správa

Stejně jako podobné útvary ve všech ostatních provozních jednotkách zajišťuje v JDCM tento odbor agendu personalistiky, ekonomiky i provozního a materiálního zabezpečení. Rozsah a charakter práce odboru je dán celkovým počtem zaměstnanců jednotky, rozmanitostí odborných profesí a zároveň majetkem, o který se stará. JDCM je z tohoto pohledu největší. V současnosti je to agenda pro skoro 1700 zaměstnanců a s majetkem ve správě jednotky ve výši 55 miliard korun.

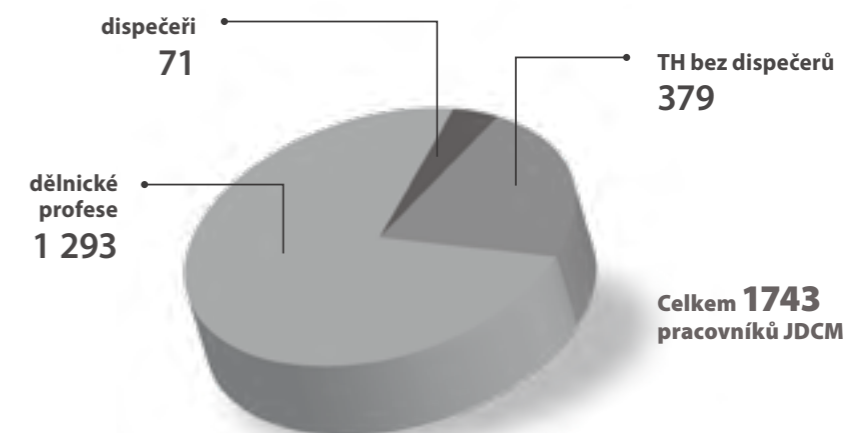
V odboru Provoz – správa tuto agendu v současnosti zajišťuje ryze ženský kolektiv 13 zaměstnankyň. Z velké části jsou to dlouholeté pracovníce, které svoji praxi začínaly u DPP a s podnikem prožily i důležité velké změny, zejména vytvoření JDCM. Své zkušenosti dnes postupně předávají nastupující generaci nových mladých zaměstnankyň, které do našeho odboru vnášejí nový impuls a nadšení pro práci u DPP.

Odbor Provoz – správa zajišťuje:

- V oblasti personalistiky podklady pro mzdy zaměstnanců, systemizaci pracovních míst, přesčasy, školení i agendu s lékařskými prohlídkami. Řídí se vnitřními

předpisy, ale i předpisy Drážního úřadu, pod něž metro jako *dráha speciální* spadá. Tuto činnost poskytuje pro 1293 zaměstnanců v dělnických profesích a 450 zaměstnanců technicko-hospodářských, z nichž je 71 dispečerů.

- V oblasti ekonomické strategie posuzuje ekonomické cíle, analyzuje vnitřní a vnější ekonomické vazby jednotky, zpracovává podklady pro transparentní a efektivní hospodaření JDCM. Koordinuje výstupy pro další útvary DPP. Plánovaný objem rozpočtu nákladů JDCM pro rok 2019 je ve výši necelých 3 miliard Kč (z toho odpisy tvoří necelou 1 mld. Kč) při 188,5 milionu Kč výnosů (např. z pronájmů nemovitostí, opravy pro firmu Škoda Transportation).
- V oblasti provozně materiálního zabezpečení zajišťuje a zpracovává podklady pro vystavování objednávek (cca 2430 ročně) a následnou likvidaci faktur, u kterých kontroluje oprávněnost fakturace a finanční plnění. Kontroluje smlouvy v ekonomické oblasti včetně zajištění činnosti v oblasti zveřejňování smluv na Portálu veřejné správy. Zpracovává plány v oblasti materiálově technického zabezpečení včetně vyhodnocení spotřeby a řídí zakázkový systém.







TECHNOLOGICKÝ DISPEČINK V BŘEZNU ROKU 2014...



... A PO PĚTI LETECH

## Odbor Technika

Historie tohoto odboru se píše od roku 2005 – tedy od roku, kdy vznikla jednotka Dopravní cesta Metro. Původně byly spolu se vznikem jednotky zřízeny odbory dva, odbor Technika a odbor Koordinace provozu (tehdy s organizačním číslem 240300). V roce 2011 byly oba odbory sloučeny do odboru Technika. Činnost odboru je velmi rozsáhlá a různorodá. Ale to nejzákladnější by se dalo shrnout do čtyř oblastí.

Z hlediska **ochranného pásma metra** \*) ve smyslu zákona o dráhách a stavebního zákona zajišťují pracovníci odboru připomínky k projektům a vyjádření ke stavební a jiné činnosti externích subjektů v ochranném pásmu metra. S ochranným pásmem metra úzce souvisí také evidence podzemního vedení inženýrských sítí (kabely, voda, kanalizace) ve správě jednotky a prostřednictvím externího subjektu aktualizace dat geodetického informačního systému metra. Tato část odboru je dislokována v depu Hostivař.

Další oblastí je **příprava a realizace investičních akcí** jednotky Dopravní cesta Metro. Na tomto procesu se podílejí pracovníci odboru od fáze přípravy plánu investic přes zajištění připomínkování všech stupňů projektové dokumentace a koordinaci při realizaci investičních akcí až po závěrečné přejímky a zkušební provoz. Hlavním úkolem pracovníků odboru je koordinace mezi jednotlivými službami jednotky, projektovými manažery (od 1. 10. 2015 sdruženými do nově vzniklého úseku 700000 – investičního), projektanty

a dodavateli. Mezi mocné nástroje pro tyto činnosti patří i již zmíněný geodetický informační systém metra TOPOL – ukázka na přiloženém obrázku se soutiskem všech vrstev (na poslední straně článku).

S realizací prací a další činností externích subjektů v metru souvisí také agenda vydávání souhlasů k činnosti cizích organizací v metru podle provozní směrnice Os 3/1. Jde o důležité dokumenty, které stanovují podmínky pro činnost subjektu v metru tak, aby se eliminovaly možné problémy a negativní dopady do provozu metra.

**Technická správa pronajatých nebytových prostor** \*\*) může znít jako nenáročná činnost, ale vzhledem k počtu obchodních jednotek v metru a velice složité komunikaci s nájemci či podnájemci prostor, ať už jde o zvláštní přístup ke smluvním závazkům a povinnostem či dokonce s přihlédnutím k jazykové bariéře, jde o činnost vyžadující velkou dávku asertivity.

Mezi další činnosti odboru patří například zastupování jednotky na jednáních Svodné komise DPP, koordinace zástupců jednotky při prověrkách požární ochrany a bezpečnosti práce v prostorách metra, příprava zavedení systému jakosti kvality služeb v dopravě pod

\*) Ochranné pásmo metra – jeho hranice nad tunelem metra je ve vzdálenosti 35 m vně osy krajní koleje, u stanic a dalších podzemních objektů pak 30 m od obvodu stavby dráhy – stanice nebo objektu. Každý, kdo chce realizovat jakoukoliv stavbu v ochranném pásmu metra, musí požádat DPP o vyjádření.

le ISO a řízení rizik i příležitostí v rámci jednotky a celá řada dalších činností.

## Odbor Řízení provozu

Tento útvar vznikl 1. dubna 2009 a sestává ze dvou provozně řídicích útvarů – jedním je Technologický dispečink, umístěný v budově Centrálního dispečinku v ulici Na Bojišti, druhé je středisko Pohotovost se sídlem v depu Kačerov. Vedoucí odboru kromě těchto útvarů vede metodicky zbývající dispečinky jednotky DCM, zajišťuje provozní komunikaci s jednotkou Provoz Metro a zastupuje vedoucího jednotky DCM.

Oddělení 240410 – Technologický dispečink (TCHD)

Od zahájení provozu metra fungoval pod názvem Technický dispečink, zprvu na provizorním pracovišti ve služebních prostorách stanice I. P. Pavlova. V roce 1978 byl přemístěn do budovy CD, nejprve do 2. suterénu, od roku 1998 do nového sálu ve 3. patře.

Na základě rozhodnutí vedení divize Metro bylo od ledna roku 2002 z útvarů Řízení provozu služby vozové, technického dispečinku a řídicího pracoviště služby eskalátorové vytvořeno nové dispečerské pracoviště pod

\*\*) Nebytové prostory jsou veškeré pronajímáné obchodní jednotky v prostorách stanic a vestibulů metra, v přílehlých podchodech a v některých případech i na povrchu v blízkosti stanic metra, patří sem ale i veřejná WC, bankomaty, nápojové automaty apod.

přímým vedením technického náměstka, pod jehož správou se sloučily činnosti všech tří předchozích útvarů. Takto vzniklý technologický dispečink pracuje v nepřetržitém provozu ve čtyřčlenném obsazení. Vedoucí směny vykonává funkci OZS hned pro tři subjekty – pro JSVM a službu Dopravní zařízení (244000) i službu Technologická zařízení a OSM (245000) – a koordinuje práci tří dispečerů, vždy jednoho pro každou trať metra.

Dispečerů TCHD dálkově ovládají činnost hlavního větrání přímým povolením a díky ASDŘ-T sledují celé spektrum činností technologických zařízení ve správě služeb 244000 (eskalátory, výtahy a pohyblivé plošiny) i 245000 (veškeré čerpací stanice, staniční vzduchotechnika, sanitární zařízení atd.) a přejímají telefonicky hlášené závady, které předávají odborným útvarům služeb. Rovněž zprostředkovávají vzájemnou komunikaci mezi provozními pracovníky JPM a full servisu ohledně provozu vozového parku elektric-

kých vlaků. V případě nutnosti dispečer TCHD „vyrazí do terénu“ jako zástupce útvaru při komisionálním šetření po vzniku mimořádné události v provozu.

Středisko 240420 – Pohotovost

I toto pracoviště je obsazeno nepřetržitě jedním dispečerem, který je zároveň OZS pro službu Stavby a tratě (243000). Má k dispozici pohotovostní četu ve složení četař + 3 provozní zámečníci, dále pohotovostní vůz Iveco Cargo s univerzálním vybavením dle vlastního návrhu, doplněný zvláštním výstražným znamením modré barvy. To proto, že při poruchách traťového vybavení ovlivňujícího provoz metra musí být na místě co nejdříve, aby se vzniklé omezení provozu minimalizovalo. OZS pak je jedinou oprávněnou osobou, která rozhoduje o sjízdnosti trati.

Běžnou činností střediska je pak sběr telefonických oznámení o veškerých závadách charakteru stavebního (zejména evidence průsaků), zámečnického i dalších přidružených profesí a hlavně jejich neprodlené odstranění, pokud to charakter závady vyžaduje. Ostatní, neurgentní hlášení dispečer střediska předává odborným útvarům služby 243000.

## Výhled do budoucnosti

K polovině roku 2019 se připravuje organizační změna, která „narovná“ organizační uspořádání útvarů v jednotce DCM do původní podoby, kdy každá služba měla svůj dispečink začleněn ve své struktuře. Změna platná od 2. čtvrtletí 2009 byla zamýšlena k postupnému outsourcingu činností jednotlivých služeb DCM, jak jej navrhovala četná doporučení firmy BNV consulting. Ta se však nakonec naštěstí nerealizovala a nynější potřeby provozu vyžadují pružněji reagovat na neočekávané situace s ohledem na to, že služba 243000 postupně zvyšuje vlastní výkony.

K 1. červenci 2019 vznikne nový provoz 243200 a bude další výkonnou, a zároveň organizačně-řídicí složkou, služby Stavby a tratě. Technologický dispečink se začlení jako samostatný odbor 245200 do služby Technologická zařízení a OSM. Nadále bude plnit všechny stávající povinnosti a bude poskytovat své činnosti jak službě 245000, tak i službě 244000 a jednotce 210000.

Hlavním důvodem tohoto „pohybu“ je ale těsnější sepětí se službou 245000 pro bezproblémové zajištění dvou připravovaných, poměrně rozsáhlých akcí – rekonstrukce ASDŘ-T a modernizace PROVAS. Souběžně s touto změnou zanikne i odbor Technika, aby se transformoval do odboru **240300 – Technická koordinace Metro**, jehož hlavním posláním bude především příprava a realizace investičních akcí budoucího úseku



KDYŽ SE PAN PROJEKTANT PŘEKOUKNUL A VRTÁK SE TREFIL, KAM NEMĚL...  
NARUŠENÍ TUNELU METRA U STANICE BOŘISLAVKA PŘI VÝSTAVBĚ DEVELOPERSKÉHO PROJEKTU Z 21. ŘÍJNA 2018



JEDNOTCE DOPRAVNÍ CESTA METRO NÁLEŽEJÍ I TOALETY ANEB KDYŽ SE DO TOHO NÁJEMCE OBUJE...





TZV. TOPOL - UKÁZKA Z GEODETICKÉHO INFORMAČNÍHO SYSTÉMU METRA. POZNALI BYSTE, O JAKÝ OBJEKT ČI LOKALITU SE JEDNÁ?

technického – Metro v daleko těsnější součinnosti s úsekem investičním. Bude vykonávat i další činnosti nynějšího odboru 240200, ale v jiném, pružnějším organizačním uspořádání.

V průběhu tohoto roku i v horizontu začátku toho příštího budou změny pokračovat, zejména pak přecíslováním všech útvarů JDCM do již připravené organizační struktury úseku technického – Metro.

Další změny popíšeme v závěrečném dílu seriálu. Věříme, že budoucí organizační změny přispějí k dalšímu z kvalitnění činností všech dotčených útvarů. ■



### Zkratky, pojmy:

<b>ASDŘ-T</b>	automatizovaný systém dispečerského řízení – technologický
<b>BNV consulting</b>	pražská poradenská firma, mezi roky 2004 a 2009 působící v DPP
<b>Full Service</b>	Zajištění údržby elektrických vozidel pražského metra
<b>ISO</b>	Mezinárodní organizace pro normalizaci (International Organization for Standardization)
<b>Os 3/1</b>	Směrnice pro činnost cizích organizací ve vztahu k provozu metra
<b>OSM</b>	ochranný systém metra
<b>OZS</b>	odpovědný zástupce ve směně
<b>Svodná komise DP</b>	zajišťuje stanoviska k dokumentaci staveb, předkládaných k vyjádření DPP
<b>TŘ-M</b>	technický ředitel – Metro
<b>TŘ-P</b>	technický ředitel – Povrch

Příště: **Profil služby Elektrotechnika**  
Autor projektu "Pražské podzemní pražce vzpomínají": Zdeněk Rampa, vedoucí odb. Řízení provozu JDCM

## ZTRÁTA KABELKY? NEZOUFEJTE!

JE TO JEDNA Z MÁLA TELEFONNÍCH LINEK, KDE NIKOMU NIC NENABÍZEJÍ. NAOPAK, POKUD MÁ CESTUJÍCÍ VEŘEJNOST JAKÝKOLIV DOPRAVNÍ DOTAZ, DOSTANE SE MU PROFESIONÁLNÍ ODPOVĚDI. OPERÁTOŘI INFOLINKY DOPRAVNÍHO PODNIKU TRPĚLIVĚ ODPOVÍDAJÍ NA KAŽDÝ TELEFONÁT, KTERÝ PŘIJMOU, I TEN NEPŘÍJEMNÝ. I ZDE SI VŠAK NÁROČNOST PROFESY VYBÍRÁ SVOU DAŇ, A TAK JE NUTNÉ UMĚT UPUSTIT PÁRU.

OBČAS NA NÁS TEČE KÝBL SPROSTÝCH SLOV, TAKŽE UKLIDŇUJÍCÍ KÁVA JE TŘEBA, BĚRE PRÁCI S NADHLEDEM VEDOUCÍ ODD. TELEFONICKÉ INFORMACE VĚRA NOVÁKOVÁ

Dlouhých sedm let nebyla na stránkách časopisu zmínka o infolince Dopravního podniku. Co je nového a jak se současný stav pražské dopravy projevuje na práci jejích zaměstnanců? Na to vše jsme dostali odpověď. „Jsou to přibližně dva roky, kdy jsme současné prostory rekonstruovali, takže aktuálně máme podstatně lepší podmínky k výkonu naší práce. Každý z operátorů má své místo, samozřejmě dostatečně velké, takže se dá hovořit o přiměřeném komfortu,“ zahájila povídání **Věra Nováková, vedoucí oddělení Telefonické informace.**





I PROSTŘEDÍ OPERÁTORŮ TELEFONICKÉ LINKY DOPRAVNÍHO PODNIKU SE V BUDOVĚ CENTRÁLNÍHO DISPEČINKU VÝRAZNĚ MODERNIZOVALO

Ostatně, je to vidět i na operátorech, každý má vlastní náhlavní soupravu, která značně ulehčuje práci. Volné ruce vyhledávají na počítači např. spojení a zákazník se tak dozví požadované informace mnohem rychleji.

Když redakce časopisu navštívila infolinku naposledy (září 2012), v Praze ještě rezonovala velká změna povrchové dopravy. Jaká je situace na infolince teď? „Je to paradoxní, ale opět pro nás bylo náročné poslední září. Nejednalo se však o dopravní změny, ale spuštění nového jízdenkového e-shopu. To jsme byli do slova zavaleni telefonáty a situace z roku 2012 by rozhodně snesla srovnání,“ říká upřímně Věra Nováková.

### ZTRÁTY A NÁLEZY

Není dne, aby v prostředcích hromadné dopravy nedošlo ke ztrátám zavazadel či jiných předmětů. „Asi je to roztěkaností lidí, jinak si to nedokážu vysvětlit. Ztrát je totiž opravdu hodně. Dobrá čtvrtina hovorů jsou jen ztráty. Musím však podotknout, že si držíme třicetiprocentní úspěšnost nalezení. Já osobně občas zavítám i na facebookovou skupinu Ztráty v Praze, kde jsem dokonce pomohla dohledat kabelku, kterou paní hledala. Vždycky je na

děje,“ doplňuje s úsměvem na rtech Věra Nováková. „Jednou nám volal pán, že v tramvaji nechal kočárek i s dítětem. Tramvaj na další zastávce samozřejmě počkala, ale to tam raději nepište.“ A na just napíšeme. Jeden večer bez fotbalové Ligy mistrů a pozor na děti, pane!

### DUŠEVNÍ HYGIENA

Práce na infolince však bohužel nepřináší jen šťastné konce, dopravní situace v Praze není opravdu zrovna růžová. „Lidé si na infolinku rychle zvykli. Značně tomu pomohl i nástup neomezených telefonních tarifů. Volají, i když má autobus jen dvě minuty zpoždění. Osobně si myslím, a je to i citelně znát, že slovní agresivita je na vzestupu, o to více oceníme zájem, kde si můžeme udělat kávu a dát si pauzu. Nejsme nezničitelní a povinni si na sebe nechat jen „vylít kýbl“ sprostých slov, a proto občasně uklidňující kávu potřebujeme. Navíc se nám, ve spolupráci s oddělením Vzdělávání, podařila dobrá věc,“ rozprávěla se vedoucí infolinky a upěšňuje: „Třikrát za rok k nám dochází psycholožka a musím uznat, že nám velice pomáhá. Vidím to na svých lidech, z jejich strany jsou telefonáty klidnější a vyrovnanější.“ Můžete upřesnit, jak taková spolupráce probíhá?

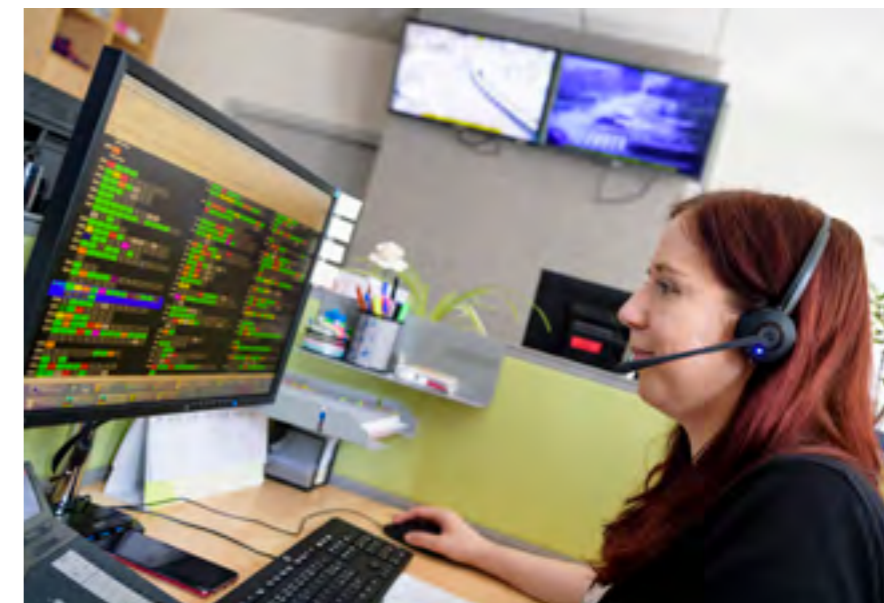
„Vezme si nás po třech do vedlejší místnosti a probíráme konkrétní situace. Samozřejmě je možné, pokud je potřeba, že se individuálně věnuje některému z operátorů. Mívali jsme i kurzy asertivity, ale bylo nás vždy hodně a lektor nemohl zvládnout všechny. Teď paní psycholožka přijde k nám, sedneme si a řešíme, co nás trápí. Osobně jsem ve znamení býka, takže se umím rychle naštvat. Když s tím však člověk pracuje, dokáže se odosobnit, a to i od nepříjemného rozhovoru.“ Je obecně známé, že práce s lidmi je nejtěžší. Základem je proto i kvalitní duševní hygiena. Věra Nováková tuto podmínku bez debat splňuje: „Rock'n'roll a saxofon, to je moje hygiena,“ dodává s úsměvem.

### ŽÁDNÁ NOUZE O KURIOZITY

„Včera například volala paní, že jde o berlič a že jí utekl pes. Řidič si ale všiml, že pes na zastávce Štvanice vystoupil. Rychlá reakce řidiče a dispečinku přispěla k tomu, že jsme paní ve finále velice rychle pomohli,“ doplňuje Věra Nováková a dodává: „Když pomínu příhodu, že jsme hledali i urnu, můžete se na naší lince i seznámit.“ Lehce se začervenám, protože si vybavím projekt „Komunikační vagon“, ale Věra Nováková míří jiným směrem: „Zhruba před pěti lety jsem vzala telefon. Starší paní chtěla

znát spojení. Vyprávěla mi, jak jede na koncert vážné hudby a moc se na něj těší. Já jsem ten den šla zrovna na rock'n'roll, takže jsem si dovedla nadšení představit. Slovo dalo slovo a teď už chodíme na koncerty spolu, hudba spojuje.“ Být empatický je při této práci důležité. Co vůbec musí člověk umět, aby mohl v callcentru pracovat? „Musí umět anglický jazyk, to je jeden ze základních předpokladů. Současně musí umět mluvit po telefonu a skvěle ovládat PC. Osobně chci, aby nový pracovník byl pohodář. Nechci tady vztekouna, který rozbije atmosféru celého kolektivu,“ resolutně doplňuje vedoucí oddělení Telefonické informace.

Není žádným tajemstvím, že v srpnu letošního roku bude Věra Nováková u DPP už 20 let. „Nepopírám, že jsem profesně zasažená. Když se bavím s kamarády, tak už neumím odpovídat neúplně. Vždy odpovím komplexně, což mému okolí občas vadí. Práce mě vážně baví a neumím si představit, že bych nepřišla na sál a kolegům nepomohla, takhle tady vážně nefungujeme,“ zakončuje naše povídání Věra Nováková. ■



I PŘES NESPORNÉ VÝHODY MODERNÍ TECHNIKY VYUŽÍVAJÍ PRACOVNÍCI INFOLINKY I OSVĚDČENÝCH NÁSTROJŮ – LETÁKY A PROPISKY. NA SNÍMKU IVANA RÜCKEROVÁ



## POČTY PŘIJATÝCH HOVORŮ



## DŮVODY VOLÁNÍ

Rok	Spojení a čas	Tarif + elektronické jízdné	Stížnosti	Ztráty	Změny v dopravě	Ostatní dotazy
2017	47 740	37 206	5 432	18 438	1 634	22 664
2018	49 138	45 669	5 910	24 542	3 186	20 963



Text: Pavel Fojtík  
Foto: Archiv DPP

# HISTORIE PRAŽSKÉ MHD V OBRAZECH

Mezi nejnovější přírůstky archivu Dopravního podniku patří i tato malá fotografie ze speciálního alba věnovaného sondovacím pracím před zamýšlenou stavbou pražské podzemní dráhy na sklonku třicátých let minulého století. Fotopapír, na který byla pořízena, měl před oříznutím ozdobnou řezačkou formát 9 x 12 cm, vlastní snímek má rozměr 5,8 x 10 cm. Ač je fotografie nedatovaná, můžeme dobu jejího pořízení odhadnout. Vidíme na ní informační propagační tabuli o zavedení jízdy vpravo, která ještě není nainstalovaná. A protože se jezdí ještě vlevo, můžeme tipovat, že fotografie vznikla asi 24. března 1939, kdy vydal policejní prezident příslušnou vyhlášku. Touto fotografií ještě dodatečně připomínáme 80. výročí zavedení jízdy vpravo od 26. března 1939.



Někdy v červenci roku 1970 pořídila fotografka DPP Dana Molnárová na svitkový film tento snímek staveniště hloubeného úseku pražského metra mezi stanicemi Hlavní nádraží a Muzeum. Velikost originálního negativu je 6 x 6 cm. Tramvaje v té době jezdily po provizorních přeložkách, protože mezi Národním muzeem a sochou sv. Václava se stavěl prostorný podchod a vestibul budoucí stanice.



Když Elektrické podniky hlavního města Prahy uvedly do provozu novou autobusovou garáž v Dejvicích, získaly tak pražské autobusy na svoji dobu velmi moderní technické zázemí pro pravidelnou údržbu. Na fotografii formátu 10 x 15 cm (včetně bílého rámečku) můžeme v dílně garáže vidět mezi jinými i autobus Tatra 24 s registrační značkou P-12.084 (podle ní poznáme evidenční číslo vozu 84) vyrobený v roce 1930. Také tato fotografie patří mezi nejnovější přírůstky archivu DPP.



Tento snímek byl původně pořízen na skleněný negativ formátu 18 x 24 cm. Identifikovat místo a smysl, proč ho uveřejňujeme, může být pro většinu čtenářů těžké. Fotografií připomínáme 80. výročí vozovny Kobylisy, která ovšem v době, kdy fotograf stisknul spoušť, ještě nestála. Dokumentaci místa, kde vozovna bude stát, pořídil pro stavební firmu. V pozadí vidíme Ďáblický háj s vrchem Ládví a tušíme tehdejší rumburskou výpadovku – dnešní Ústeckou ulici.

Skleněný negativ automobilu Škoda Sentinel formátu 18 x 24 cm se kdysi dávno rozbil a oddělené části se bohužel nedochovaly. Nicméně nejdůležitější část snímku poškozena nebyla. Tyto zajímavé automobily sloužily svého času Stavebnímu úřadu hlavního města Prahy, odboru čištění města k odvozu komunálního odpadu. Fotografie vznikla v bývalé Bondyho železárně v Bubnech, kde později sídlil i podnik Pražské komunikace. V pozadí tušíme budovu, která existuje dodnes nad stanicí metra Vltavská.





Text: Ladislav Županič  
Foto: David Kupka, Petr Hykeš,  
Ladislav Županič a archiv  
Antonína Altnera a DPP

# VOZOVNA KOBYLISY OSMDESÁTNICÍ



HISTORIE VOZOVNY KOBYLISY ZAČÍNÁ DÁVNO PŘED TÍM, NEŽ BYLA POSTAVENA. VOZOVNA TEHDEJŠÍCH ELEKTRICKÝCH PODNIKŮ KRÁLOVSKÉHO HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY SE DVAKRÁT STĚHOVALA, NEŽ TRVALE ZAKOTVILA V KOBYLISÍCH.

Její první předchůdkyní byla vozovna Královská Obora ve Stromovce, kde byl zahájen provoz v roce 1899. Na jejím místě je dnes restaurace Vozovna Stromovka, která využívá jednu z původních budov a je k ní i modernější přístavba. Jednou z připomínek této bývalé vozovny je i kusá kolej v dnešní smyčce Výstaviště Holešovice.

Svému účelu sloužila vozovna do roku 1930 a v roce 1937 byla většina vozovny zbourána. Poslední zmínka o vozovně je datována do období 2. světové války, kdy němečtí oku-

panti plánovali výstavbu tramvajové trati do Letňan z důvodu zvýšení dopravní obslužnosti tamních továren a z důvodu nedostatku materiálu chtěli využít koleje z nepoužívané vozovny. Koleje byly vytrhány, plány však zůstaly jen na papíře.

## Jak to tedy začalo...

V roce 1900 zahájila provoz přímá předchůdkyně dnešních Kobyliš, vozovna Centrála v Holešovicích. Spolu s ní byly v objektu (dnešní sídlo Pražské teplárenské v ulici Par-

tyzánská v Holešovicích) dislokovány Ústřední dílny – Centrála a elektrárna, která napájela energii pražskou tramvajovou sítí. Problémem tohoto objektu byla nemožnost rozšíření areálu s ohledem na okolní zástavbu, a tak došlo na výstavbu dnešní vozovny Kobylyšy. Tam se také přesunul veškerý vozový park a personál Centrály.

Kobylyšy zahájily provoz 30. dubna 1939, tedy v době pro Čechy neradostné, neboť pozůstatky předválečného Československa byly od 15. 3. téhož roku okupovány německými vojsky a byl vyhlášen Protektorát Čechy a Morava. Válečné období se vozovny dotklo několikrát. Objekt vozovny byl jednou z posledních věcí, kterou ve svém životě viděl Reinhard Heydrich, než jeho život vyhasl následkem atentátu z 27. května 1942. Při následné heydrichiádě byli popraveni, krom jiných, i zaměstnanci vozovny, jejichž památku připomíná pamětní deska na administrativní budově. Krátce byl pak provoz vozovny ochromen během Pražského povstání, kdy v ulicích vznikaly barikády. Na jejich stavbu byly použity, krom jiného, i některé tramvajové vozy.

## Vozovna je (nejen) o kolejích a stavbách

S vozovnou Kobylyšy získala Praha na relativně nevelkém prostoru krásnou funkcionalistickou halu o čtyřech lodích po pěti kolejích, administrativní budovu s bytovým domem, samostatnou budovu kantýny a společenského sálu a dvě malé stavby po stranách vjezdu – vrátnici a zázemí pro zavaděče.

Zatahování do haly probíhalo přes kolejový kruh. Na odstavné kusé 21. koleji byl v roce 1967 instalován mycí rám čerpající vodu z požární nádrže vedle kantýny. Tento „handicap“, tedy že mycí rám je vnější a nekrytý



VNITŘEK HALY KOBYLIŠKÉ VOZOVNY V ĚRE OBOUSMĚRNÝCH DVOUNÁPRAVOVÝCH VOZŮ

a čerpá vodu z otevřeného zdroje, způsobuje, že v období mrazů musí být mimo provoz. První studie o výstavbě krytého mycího rámu a haly denního ošetření je více než 30 let stará, ale zatím k realizaci nedošlo. Podle pamětníků byla požární nádrž využívána v horkých měsících zaměstnanci jako bazén, v současné době je možné pod hladinou nádrže zahlédnout ryby, zejména kapry.

Kolejový kruh vozovny byl, spolu s „trojúhelníkem“ v křižovatce ulic Klapkova a Veltěžská (nad dnešní zastávkou Líbeznická, proti objektu fotbalového stadionu Admira), používán jako obratiště tramvají, a to až do 18. srpna 1967, kdy byla zprovozněna tramvajová smyčka Vozovna Kobylyšy. Vedle této smyčky (napravo od výstupní zastávky) můžeme ještě dnes vidět pozůstatky kusé koleje ke skládce, kterou využívaly dva čisticí tramvajové vozy Isola Berlin (čistění kolejových žlábků).

Od roku 1970 byla kusá 21. kolej prodloužena na objízdnu. Během rekonstrukce, probíhající od 1. července do 31. srpna 2009, byl zrušen kolejový kruh, jehož travnatý střed byl oblíbeným místem odpočinku „pauzujících“ řidičů, a kolejová harfa nabyla své dnešní podoby. Při rekonstrukci také vznikla nová kusá 21. kolej. K poslední stavební úpravě ve vozovně došlo v roce 2016, kdy byla kolem části objízdny koleje vystavěna protihluková stěna.

## Vozovna je pochopitelně také o tramvajích

V době otevření vozovny nebyly u Elektrických podniků jiné vozy než dvounápravové. V roce 1944 bylo v Kobyliších deponováno 89 motorových vozů, 102 vlečných a 3 pomocné. Za zmínku stojí dvojice vlečných vozů č. 3003 – 3004, které byly původně motorové, takzvané dvojčité. Jednalo se o prvního



ČELO HALY VOZOVNY PO DOKONČENÍ V ROCE 1939



předchůdce obousměrných vlaků, kdy tyto motorové vozy byly spojeny „zadkem k sobě“ a řidič ovládal ze svého stanoviště v prvním voze oba vozy – druhý vůz jel silově i brzdil.

Padesátá léta „přivála“ do tehdy už Dopravního podniku hlavního města Prahy vozy typu T1 a léta šedesátá a následující jsou ve znamení nezapomenutelného typu T3. V roce 1966 bylo v Kobylicích ještě 36 motorových dvounápravových vozů a 75 vlečných, ale už zde máme 22 vozů T1 a 39 vozů T3. V roce 1974, před ukončením provozu dvounápravových vozů, měla vozovna k 1. březnu ještě 13 motorových a 12 vlečných vozů, ale prim už hrají „tělčka“ – 26 vozů T1 a 125 vozů T3.

V roce 1991 měla vozovna 150 vozů T3. V letech 1995 – 2003 byly ve vozovně i modernizované vozy T3M. V květnu a červnu 1999 byla na vozovně Kobylicy v rámci prezentace deponována plzeňská tramvaj Škoda – Inekon LTM 10.08 (ASTRA), č. 301, která jezdila na lince 17, jeden víkend i na lince 10.

Po roce 2000, kdy započala rekonstrukce vozů T3 na T3R.P, došlo k postupné obměně všech vozů. Vozovna Kobylicy se tak stala



STRÍPEK Z VOZOVENSKÝCH ARCHIVÁLÍ

jedinou vozovnou v pražském Dopravním podniku, kde byl jediný typ vozů. Tento stav vydržel do listopadu 2014, kdy byla na vozovnu deponována první tramvaj 14T. Od té doby jsou všechny opravené vozy 14T

provozovány zde. Aktuální stav tramvají je 110 vozů T3R.P a 35 vozů 14T. Z vozovny je denně vypravováno 60 tramvajových vlaků 14T nebo 2xT3R.P a 11 samostatných vozů T3R.P na noční linky.



ROK 1983: SLUŽEBNÍ VŮZ Č. 4222 PŘED MYCÍM RÁMEM

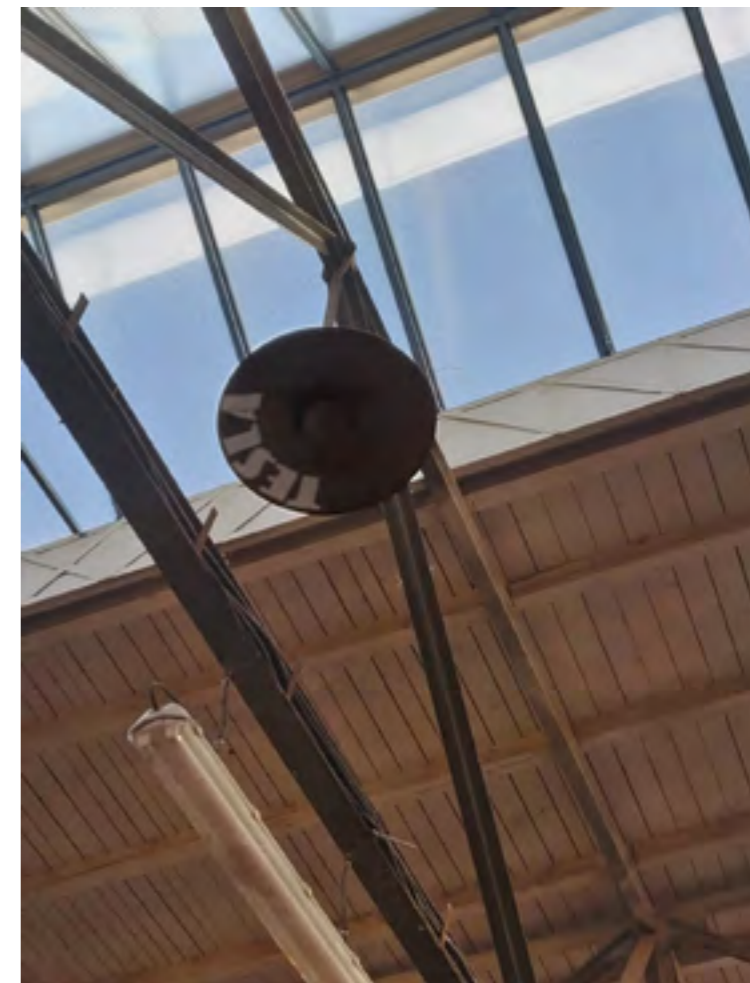
Ve vozovně jsou také „ustájeny“ tři pracovní vozy: měřicí vůz č. 5521 (tzv. „pomeranč“), což je tramvaj typu T3SP2-SPEC (serio-parallel), sněžový pluh č. 5412 s druhým pantografem pro ošetřování troleje proti námraze (tzv. „drátomaz“), to je uzpůsobený vůz T3M, a unikát – vlečný vůz pojízdný žebřík, vyrobený z vozu č. 1124. Za zmínku stojí, že další nejbližší „pojízdné štafle“ jsou až ve vozovně Trachenberg v Drážďanech.

## A samozřejmě, vše je o lidech

Podle starých kronik, vedených od roku 1960, byla ve vozovně vždy dobrá parta, která dokázala táhnout za jeden provaz, ať byly vnější podmínky jakékoliv. Ať meteorologické, tak politické. Tak nezbývá, než vozovně popřát, aby jí to vydrželo ještě hodně dlouho.

## Poděkování na závěr

Jednak bych rád poděkoval všem, kteří se zasloužili o dobré jméno vozovny Kobylicy, a teď už jsou na zaslouženém odpočinku, nebo nás sledují z tramvajáckého nebe. Také těm, kteří právě důstojně pokračují v jejich šlépějích. V souvislosti s tímto článkem pak děkuji převelice pánům Antonínu Altnerovi, Petru Bělinovi a Václavu Mejvaldovi, kteří mi ochotně a trpělivě poskytli informace a pomoc.



STÁLE FUNKČNÍ AMPLIÓN TESLA V HALE DEPA, V PROVOZU OD ROKU 1939



O 110 VOZŮ T3R.P A 35 VOZŮ 14T SE STARÁ 60 PRACOVNÍKŮ DEPA. NA VYPRÁVENÍ VLAKŮ SE PODÍLÍ 203 ŘIDIČŮ NA HLAVNÍ PRACOVNÍ POMĚR A 60 ŘIDIČŮ NA DOHODY



Text: Jiří Došlý  
Ilustrační foto: Petr Hejna

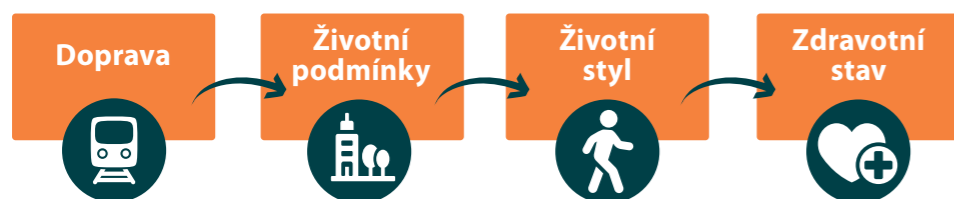


# MHD A ZDRAVÍ OBYVATEL

S TROCHOU NADSÁZKY LZE ŘÍCT, ŽE DOPRAVA JE DOBRÝ SLUHA, ALE ZLÝ PÁN. DOPRAVA HROMADNÁ VEŘEJNÁ JAKO DOBRÝ SLUHA, KTERÝ PŘÍSPÍVÁ K LEPŠÍMU ZDRAVÍ OBYVATEL A K LEPŠÍMU ŽIVOTNÍMU STYLU. NA DRUHÉ STRANĚ SILNIČNÍ INDIVIDUÁLNÍ DOPRAVA JAKO ZLÝ PÁN, ZNEČIŠŤUJÍCÍ OVZDUŠÍ, ZABÍRAJÍCÍ PROSTOR VE MĚSTECH A NEGATIVNĚ OVLIVŇUJÍCÍ ZDRAVÍ OBYVATEL.

Americká asociace veřejné dopravy APTA prozkoumala zdravotní dopady využívání MHD na obyvatele několika měst Spojených států amerických. Zjistila šest závěrů.

**1/ Uživatelé veřejné dopravy jsou aktivnější.** Jednotlivci, kteří využívají veřejnou dopravu, provozují trojnásobek fyzické aktivity (19 minut) oproti těm, kteří svou potřebu mobility řeší výhradně osobními automobily (6 minut). Americké centrum pro kontrolu onemocnění doporučuje 22 minut fyzické aktivity denně, neboť aktivita pomáhá snižovat riziko mnoha závažných a civilizačních chorob – srdeční a cévní onemocnění, mrtvice, cukrovka, hypertenze, problémy pohybového ústrojí, rakoviny tlustého střeva, deprese atd.



## Veřejná doprava je klíčem pro zlepšení kvality ovzduší ve městech.

Koncem roku 2018 se v Ženevě uskutečnila první celosvětová konference Mezinárodní zdravotnické organizace WHO na téma znečištění ovzduší a zdraví obyvatel. Při této příležitosti vydal Mezinárodní svaz veřejné dopravy UITP studii ke vlivu městské dopravy na zdraví obyvatel ve městech. Téma je to aktuální i pro Prahu – před pár týdny jsme se z médií dozvěděli, že v případě vyhlášení smogové situace v Praze bude MHD zdarma. Jaká opatření připravuje Singapur, Londýn a Manchester v oblasti hromadné dopravy osob s cílem zlepšit zdraví obyvatel?

**2/ MHD snižuje stres.** Veřejná doprava zlepšuje přístup ke vzdělání a k zaměstnanosti. 12 % cestujících v USA jede do školy a téměř 60 % cestujících do práce. Hromadná doprava osob tak zpřístupňuje společenské, vzdělávací a rekreační aktivity. Navíc jde i o socializační aspekt – využívání MHD ve Spojených státech přispívá k soudržnosti společnosti a podpoře pozitivních vazeb se sousedy.

**3/ Veřejná doprava = čisté ovzduší.** Autobusy produkují méně škodlivého znečištění ovzduší v přepočtu na 1 cestujícího v porovnání s individuální automobilovou dopravou. Nové technologie, ekologická vozidla, alternativní pohony atd., to vše známe i v Praze.

**4/ MHD šetří peníze.** Cestovní náklady jednotlivce tvoří v USA méně než 20 % finančních prostředků domácnosti. Pokud obyvatel využívá MHD, odpadají platby za benzín či naftu a parkování. Cestující tak má více peněz na lepší životní styl, zdravé jídlo nebo zdravotnické služby.

**5/ MHD a bezpečnost.** Každá dvacátá dopravní nehoda v USA připadá na nehodu hromadného prostředku veřejné dopravy. Nejvíce obyvatel USA ve věku 1 – 44 let umírá v důsledku dopravní nehody. Cestování veřejnou dopravou tak velmi snižuje riziko úmrtí při dopravní nehodě. Ze závěrů asociace APTA vyplývá, že oblasti s hustou sítí MHD jsou celkově bezpečnější s nižší mírou kriminality.

**6/ MHD zlepšuje životní podmínky a životní styl.** Využívání MHD otevírá přístup k důležitým činnostem a službám, které pozitivně ovlivňují zdraví; zlepšují tedy životní podmínky i životní styl. Podle průzkumu obyvatelé USA starší 65 let, kteří nevlastní osobní automobil, navštěvují o 15 % méně lékaře, o 59 % méně chodí do restaurací či obchodů a obecně omezují sociální a rodinné aktivity. Naproti tomu veřejná doprava je cestou ke zlepšení životních podmínek seniorů, zkvalitnění životního stylu a ve svém důsledku i zdraví obyvatel v pokročilém věku.

### Singapur

Specifickou případovou studii v oblasti zdraví obyvatel a mobility nabízí asijský městský stát Singapur. Organizátor veřejné dopravy *Land Transport Authority (LTA)* integruje nabídku kolejové a autobusové hromadné dopravy. Cílem přístupu Singapuru k problému znečištěného ovzduší ve městě je zajistit, aby během dopravní špičky byly ¾ všech cest po městě realizovány prostřednictvím veřejné dopravy.

Mimochodem, zpoplatnění vjezdu do centra města zavedl Singapur zřejmě jako první na světě už před 45 lety. Pro změnu uvažování obyvatel tohoto pětimilionového města se rozhodl organizátor LTA spoléhat se na trh alternativní taxislužby UBER a na systém sdílení jízdních kol. Podpora cyklistiky probíhá i formou investic do infrastruktury cyklotras – do roku 2030 má být vybudováno 700 km cyklostezek.

### Londýn

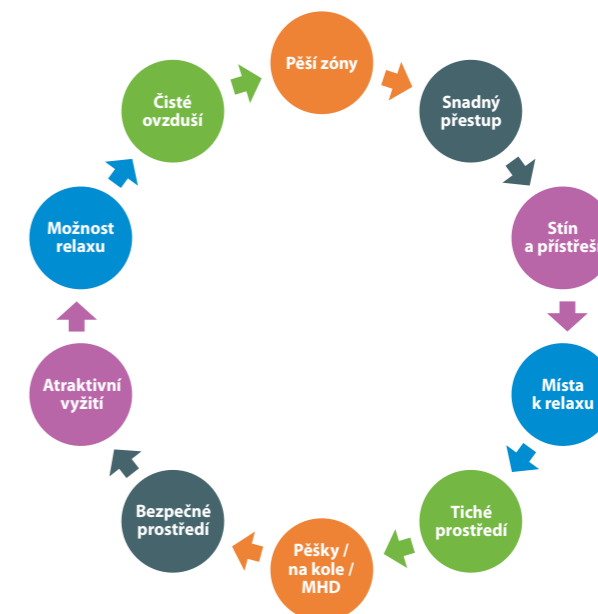
Projekt „Zdravá ulice“ je iniciativa v Londýně, která má za cíl zlepšit zdraví obyvatel britské metropole. Organizátor veřejné dopravy *Transport for London* sestavil seznam

10 ukazatelů, které mají za cíl vytvořit takové prostředí, ve kterém bude každému obyvatele přístupný nejzdravější a neekologičtější způsob dopravy po Londýně jako první volba při řešení mobility. Indikátory jsou vzájemně závislé a všechny mají společný jeden cíl – motivovat obyvatele lepšími životními podmínkami ve městě k lepšímu životnímu stylu, tedy lepšímu zdravotnímu stavu.

### Manchester

Problematika kvality ovzduší trápí mnohá britská města. Vláda proto přijala Národní plán kvality ovzduší, na základě kterého budou nulové emise ze silniční dopravy do roku 2050. V metropolitním hrabství Greater Manchester (Velký Manchester) na severozápadě Anglie se silniční doprava podílí 65 % na emisích oxidů dusíku NO<sub>x</sub>. Městská rada v Manchesteru se tak zabývá možností zřídit zóny čistého ovzduší. Zóna čistého ovzduší je definována oblastí, kam mohou jezdit všechna vozidla. Vozidla, která nemají dostatečně čisté emise, budou muset zaplatit denní pokutu za umožnění vjezdu do zóny.

Pokud by tato zóna ve městě vznikla, klíčovými hráči by se stal tamější organizátor dopravy *Transport for Greater Manchester*. Projekt je závislý na investicích ze strany veřejného sektoru. Dotace z veřejných zdrojů by měly sloužit k nákupu ekologických autobusů, nových ekologických taxi vozidel, pořízení více jak 300 veřejných dobíjecích míst, na pořízení proměnlivého dopravního značení s alternativními trasami pro případ mimořádných událostí nebo k vybudování cyklotras a pěších zón v celém hrabství v délce přes 1500 km. To vše s cílem zlepšit zdravotní stav obyvatel a podpořit ekologickou dopravu.



SCHEMA LONDÝNSKÉHO PROJEKTU „ZDRAVÁ ULICE“



# KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

## Pohyblivé schody

Málokoho dnes napadne, že se ..... (dokončení v tajence) podílel na přípravách provozu pražského metra. Jako vhodné místo pro provoz tamního prototypového eskalátoru byla vybrána pěší cesta v oblasti Vyšehradu ve směru k nádraží. Dnes ji vymezuje cesta zvaná Serpentina a bezejmenná cesta od křížovky ulic Vyšehradské a třídy Míru.

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do čtvrtka 2. května 2019** na adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte vaše celé jméno s diakritikou) a vyhraďte jednu z cen. Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu: batoh Frendo Aero 20 a další dva Encyklopedii 90 let autobusů v Praze a drobné reklamní předměty.

V tajence křížovky z DP kontaktu č. 3/2019 bylo dokončení textu: To přineslo velké problémy do trolejbusové dopravy, protože nebylo možné vypravovat všechny **tři poslední trolejbusové linky** z jediné malé vozovny na Smíchově. Hlavní cenu – mačetu Fiskars – získává **Dana Kubková**, sadu brožur s výročním areálů DPP a drobné reklamní předměty získávají **Petr Pražák** a **Alena Vaňková**.



## Hlavní cena:

### Batoh Frendo Aero 20

AT UŽ VÁS LÁKAJÍ TURY DO LESŮ ČI ODHALENÉ PLÁNĚ, TENTO BATOH BUDE VAŠIM VĚRNÝM SPOLEČNÍKEM. POHODLNÉ RAMENNÍ POPRUHY, OBSAH 20 LITRŮ A SPECIÁLNÍ SÍTOVINA NA ZÁDECH UMOŽŇUJÍ PŘI POUŽITÍ PŘI VÝLETECH KAŽDÝ TURISTA POTŘEBUJE. A V PŘÍPADĚ DEŠTĚ JE BATOH VYBAVEN PLÁŠTĚNKOU. NEJEN ŽÁDA, ALE I SVAČINA ZŮSTANE V SUCHU.

	ZTRATOVÝ NEZAVAZNĚNÝ ČAS	MALÍRSKÁ BARVA	VYCHOVA TELKA (ZE SPAN)		ZN. OLOVA	HROB	SLOVENSKÁ ČÍSLOVKA	DLAŇ	ZN. INDIA	FORMA LITERÁRNÍ	OHĚI (ZAST.)	AMERICKÝ ATLET		AMERICKÝ BOXÉR	UKAZOVACÍ ZÁJEMNO	VEŘEJNÁ VYHLÁŠKA	TLUMIVÉ LÉKY	MANDMETR
ZKR. PESETY				SPRÁVCE LÉKÁRNY									PISEMNE OSVĚDČENÍ					
DOVADĚNÍ				ČÁST BRNA									PRYŠ. COKVĚTA ROSTLINA					
OHMATÁNÍ				ANGL. ZKR. RYCHLOST ZBRÁTKA DOPRAVNÍHO PODNIKU				ZANĚT NERVU										
SVĚTOVÝ POHAR			INICIÁLY DISNEYE			1. část tajenky							KANADSKÉ SOU-OSTROVÍ					
LEHKÝ DOTEK MICE			INIC. ZPĚVAČKY JANU			2. část tajenky		PŘEVRA-CENÍ		PISEMNO REČKE ABECEDY			MPZ LONDÝNA (VB)		TELEFONNÍ ZKRATKA			
NÁŠ BÁJNÝ KNÍŽE				NAŠE PLANETA						ČESKÝ DIRIGENT								INIC. PISNICKÁŘE
ČESKÝ HEREC				ROUCHO						KÓD VIETNAMU								ANGLICKÝ ANGLICKÝ
	MORDA	HORA NA ISLANDU	KOPT							NÁRODNÍ ŠPROMAZ. DENI								
			VLASTNÍ ATĚ							NEZRE-TELNE				NÁŠ HEREC				
ZEMĚDĚL TAHAČ									ZKR. MILIMETRU		HAD Z KNH DŽUNGLE				CHEM. ZN. HORČÍKŮ			ITALSKÝ VYRAZ PRO DIKTÁTORA
									PIŠKOVÁ BARVA		NÁSTRHY				SÍDLO NA OSTROVĚ			OBEC U BE-ROUNA
ZBĚSILÝ				SOUČÁST KONSKEHO POSTROJE						STŘELNA ZBRANĚ PRO ATOMOVU ENERGIJ					MADARSKÉ SÍDLO			
FRAN- COUZKY PŘÍTEL				OBEREK (TANEC)														NEPATRNÁ ČÁSTKA PENĚZ
ČIZO- KRAJNĚ PLODY				RÍMSKÝ SOB														OKRASNÝ PYŠNÝ PŤÁK
BRAZIL INDIAN								BAALOVA DRUŽKA										COZNAČENÍ LETADEL RUMUN- SKA
								OPĚKAT										HLESNUTI

## ZA DOBRODRUŽSTVÍM DO OBECNÍHO DOMU

Text: Milan Slezák

Do konce června je možné ve dvou výstavních sálech pražského Obecního domu navštívit výstavu **Zdeněk Burian: Širým světem**. Představuje více než 200 originálů výtvarníka Zdeňka Buriana, jejichž prostřednictvím lze nahlédnout do světů minulých, současných i smyšlených. Expozice člení Burianovu tvorbu do určitých tematických celků. Jednotlivé kapitoly tak nabízejí například ilustrace k legendárním dobrodružným příběhům Jacka Londona, Julese Verna, Rudyarda Kiplinga, Roberta Louise Stevensona, Karla Maye či Arthura Ransoma, dále kvašové malby k cestopisným knihám nebo ilustrace k vědecko-fantastickým titulům, Burianovu volnou malbu i knižní obálky. V neposlední řadě je zde zastoupen také reprezentativní celek geografických děl Země a lidé, zprostředkovávající divákům obrazy dalekých krajín a jejich obyvatel. Návštěvníci se mohou těšit i na pravěké obrazové rekonstrukce, které vznikly ve spolupráci s paleontologem Josefem Augustou a těší se velkému diváckému zájmu již po desetiletí.



## VZDUCH JE STÁLE NAŠE MOŘE



V sobotu 4. května startuje **nová sezona v Leteckém muzeu Kbely**. Při této příležitosti budou mimořádně zpřístupněny i některé muzejní exponáty, které nebývají úplně běžně návštěvníkům na očích. Expozice se vztahuje bezprostředně k historii československého a českého letectví, zvláště pak vojenského. V současnosti má muzeum ve sbírkách 275 letadel, z nichž 85 je vystaveno ve čtyřech krytých halách, 25 v nekrytých expozičních prostorech, 155 je uloženo v depozitářích a 10 letuschopných je provozováno. V hangárech si lze prohlédnout rozsáhlou expozici z období II. světové války, včetně letounů a dalších souvisejících exponátů, proudové letouny první generace nebo i relativně novou expozici týkající se především továren a firem Aero, Letov a Avia. Seznámit se tu lze také například s málo známými fakty o letecké výrobě na území bývalého Československa v období II. světové války.

## POPOVÁ HVĚZDA NAPOSLEDY V PRAZE



V úterý 7. května se v O2 Aréně v rámci svého velkého třiletého posledního turné Farewell Yellow Brick Road představí **Elton John**. Tour čítající přibližně tři stovky koncertů zahájil v září loňského roku v USA, do Evropy se přesunul v dubnu roku letošního a přes Austrálii a Jižní Ameriku se do Evropy a Velké Británie znovu vrátí koncem roku 2020, aby celé turné zakončil v roce 2021 v Severní Americe. V plánu svých koncertních zastávek neopomenul Elton John ani Českou republiku, kam se vrací po třech letech. Jak již bylo zmíněno, mělo by se jednat o poslední Eltonovo koncertní turné, které mapuje jeho více než padesátiletou hudební kariéru. Elton John je jedním z nejprodávanějších sólových umělců všech dob s 38 zlatými deskami a 31 platinovými a multiplatinovými alby. Za dobu jeho aktivního hudebního života se po celém světě prodalo více než 300 milionů alb s jeho písněmi.



## JAKÝ PŘEDMĚT JE NA OBRÁZKU?

- Světelná signalizace funkčnosti brzdy
- Část svítlny pro strojvedoucí
- Světlo koncové návěsti metra typu 81-71
- Speciální signalizace návěstidla umístěného na zhlaví depa

Vyberte správnou odpověď, zašlete ji nejpozději **do čtvrtka 2. května 2019** na e-mailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé vaše jméno s diakritikou) a můžete získat: knížku 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie pražské MHD.

Správná odpověď na otázku z Fotokvízu v DP kontaktu 3/2019 zněla: **a) Upevnění záchytné tyče.**

Z autorů správných odpovědí byl vylosován a brožuru 140 osobností, událostí a zajímavostí z historie pražské MHD získává: **Jitka Zikánová**.



FOTO KVÍZ





Foto: Ondřej Láska a Ondřej Volf

# JARO MUZEA MHD I S ČABAJKOU



## STŘÍPKY Z HISTORIE VOZU MUZEA MHD V PRAZE – IKARUS 280.08 EV. Č. 4382

- **1988–5/1996** – garáž Klíčov
- **5/1996–8/1996** – garáž Kačerov
- **1996–1997** – Ústřední dílny DP
- **1997** – Muzeum MHD
- po ukončení pravidelného provozu Ikarusů v Praze v roce 1999 je vůz u návštěvníků muzea jedním z nejvíce nostalgicky obdivovaných exponátů
- **do roku 2018** byl až na malé výjimky (např. v roce 2005 průvod k 120. výročí MHD v Praze) pouze statickým exponátem
- **2018** – po 30 letech od výroby získal Průkaz historického vozidla a je opět způsobilý pro provoz na pozemních komunikacích
- **19. dubna 2019** – jízdy v rámci zahájení otevření 27. sezony Muzea MHD

## KLOUBOVÉ IKARUSY V PRAZE:

- K prvnímu setkání kloubových autobusů Ikarus 280.08 s Prahou došlo v roce 1973. Ústav silniční a městské dopravy testoval za účelem schválení technické způsobilosti vůz s maďarským evidenčním číslem 52-05. Vůz byl testován např. i na lince 176 (Strašnická, Průběžná – Stadion jih (dnes Stadion Strahov))
- Koncem roku 1977 byly do Prahy dováženy první kloubové autobusy Ikarus pro DPP
- V pondělí 16. ledna 1978 došlo k prvnímu vypravení Ikarusů 280.08, a to na linku 190 (Budějovická – Sídliště Jižní Město)
- V roce 1991 vlastnil DPP nejvíce kloubových Ikarusů (378 vozidel)
- První náznak konce maďarských vozů nastal 1. ledna 1992, kdy byl vypraven první kloubový autobus československé výroby Karosa B741 (ev. č. 6001), a to na linku 141 Českomoravská – Sídliště Černý Most II
- 1. července 1999 došlo k poslednímu vypravení Ikarusů 280.08, a to na linku 215 Kačerov – Sídliště Libuš
- Od ledna 1978 do poloviny roku 1999 bylo provozováno přes 600 vozidel tohoto typu
- Kloubovým autobusům Ikarus se přezdívalo: čabajka, harmonika, ištván nebo Kádárova pomsta