

1 | 2024  
ročník 29



NÁBOR NA KOLEJÍCH  
SETKÁNÍ DIVIZE METRO  
CO SE UDÁLO V ROCE 2023



# JMENUJI SE: ŠKODA FORCITY PLUS PRAHA 52T



# ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

## OK Klient

- Pojištění majetku a odpovědnosti občanů
- Využijte exkluzivní slevu na pojištění domu či bytu, domácnosti a odpovědnosti pro zaměstnance DPP od České podnikatelské pojišťovny
- V případě zájmu kontaktujte Martina Duška, martin.dusek@okklient.cz, tel.: 777 593 221



## Čisticí gel na brýle AgePURE

- Zajistí rychlé odmlžení brýlí, odstraní mastnotu, zanechává povrch, který je odolnější vůči usazování nečistot
- Sleva 25 % platí pro sadu gelů nebo gel o objemu 50 ml (nikoliv na cestovní balení)
- Kontakt: RAFAEL HYGIENE Sokolovská 428/130, Praha 8



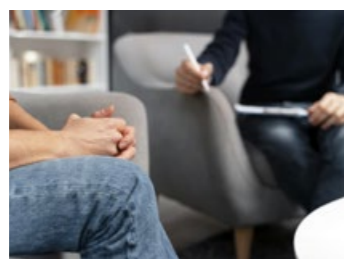
## Bistro Mezi řádky

- Zaměstnanci DPP, kteří se prokáží platnou ID kartou DPP, mají 20% slevu na nákup: – veškerých na místě připravovaných nápojů z kávy

- domácích limonád ze sirupů vlastní výroby
- všech dezertů, slaného a sladkého pečiva z vlastní řemeslné pekárny
- Bistro Mezi řádky (Sokolovská 42/217) je otevřeno v pracovní dny 7:30–18:00

## Psychoterapeutické služby

- Sleva 20 % na psychologické poradenství a podpůrné terapie
- Kontakt: Mgr. David Toegel Tel.: 777 020 173 Blanická 16, Praha 2



## Restaurace 2baldies



- Nově otevřená restaurace nabízí italskou kuchyni s nádechem české klasiky
- Pro zaměstnance platí sleva 10 % po předložení ID karty
- Kontakt: Sokolovská 979/209, Praha 9 Tel.: 730 145 941

## Apartmán Flattach v rakouských Korutanech

- Lyžování 11 měsíců v roce, cyklovýlety, rafting, ferraty, horské túry či koupání
- Sleva 10 % z ceníkové ceny
- Kontakt: apartmanflattach@gmail.com Tel.: 608 531 950



**DP**  
kontakt

## OBSAH 1/2024

### AKTUÁLNĚ

- 4–5  
6–7 JMENUJI SE: ŠKODA FORCITY PLUS PRAHA 52T

### LISTÁRNA

- 8 JAK SE JEZDIL V DOBÁCH PRACOVNÍCH SOBOT?

### KALENDÁRIUM

- 9–11 CO SE UDÁLO V ROCE 2023

### BEZPEČNOST

- 12–15 STATISTIKA NUDA JE...

### METRO A JEHO LIDÉ

- 16–17 50 LET PRAŽSKÉHO METRA S DP KONTAKTEM – 7 OTÁZEK PRO: MILANA POKLOPA

### PO STOPÁCH

- 18–22 DALŠÍ PRODLOUŽENÍ TRAMVAJOVÉ TRATI V ULICI NA PANKRÁCI

### VZDĚLÁVÁNÍ

- 23 NÁBOR NA KOLEJÍCH

### LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

- 24–27 SETKÁNÍ DIVIZE METRO V MNICHOVĚ

### INVESTICE

- 28 NOVÉ ZÁZEMÍ V GARÁŽI KAČEROV

### TIP NA VÝLET

- 29 ZA DOPRAVOU V POBALTÍ – VILNIUS

### KALEIDOSKOP

- 30–33 ZMIZELÉ METRO TRASA A – TŘETÍ DÍL

- 34 KULTURA / KVÍZ

- 35 ZÁBAVA

Vizualizace na titulní straně: Tramvaj pro Prahu – Škoda 52T  
Autor: Báze 3 studio a Škoda Group

### DP kontakt

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

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

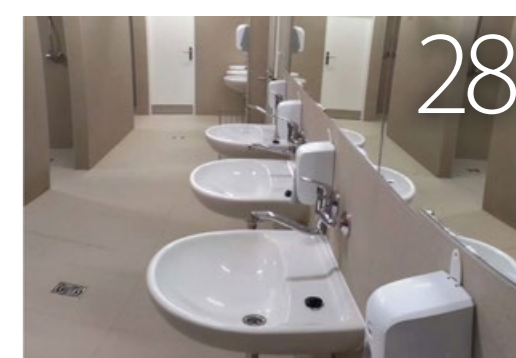
Šéfredaktor: Petr Ludvíček; odpovědný redaktor: Zdeněk Bek  
Redakční rada

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

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s. r. o.  
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349  
Uzávěrka tohoto čísla: 27. 12. 2023  
NEPRODEJNÉ

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

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



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

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



## 50 let metra: Zkušební provoz zahájen

V prosinci 1973 vyrazila souprava metra Ečs do tunelu na první samostatnou jízdu, jak popsal článek v minulém vydání DP kontaktu. Ověřovací jízdy v prvním provozním úseku prokázaly jeho připravenost a provozuschopnost, což umožnilo zahájení zkušebního provozu od 1. ledna 1974. Hned druhého ledna se uskutečnila oficiální zahajovací jízda. Předáme slovo Pavlu Fojtíkovi, který o této události před patnácti lety v DP kontaktu napsal:

„Akce začala v 8 hodin ve stanici Kačerov mítinkem se zaměstnanci DP-Metro a o půl hodiny později odjel slavnostní dvouvozový vlak s pozvanými hosty do stanice Sokolovská. Cestou si hosté prohlíželi dokončované stanice, takže vlak dojel na Sokolovskou až krátce před půl desátou. V půl desáté se vlak vracel zpět na Kačerov, i v tomto směru byla jízda spojena s delšími přestávkami v jednotlivých stanicích. Slavnostní zahájení zkušebního provozu ještě neznamenal, že by se jezdilo už podle grafikonu. Přes zhlaví depa se vlaky zatím jen posunovaly pomocí lokotraktorů. Pokračovala různá měření a kontrolní jízdy. Mezi ně patřil i program ověřování zabezpečovacího zařízení. Například 4. ledna se uskutečnilo ve tři čtvrtě na jedenáct v noci za účelem měření a kontroly všech typů kolejových obvodů a jejich součinnosti se zabezpečovacím zařízením zkušební jízdy po jedné koleji v úseku Kačerov – Nuselský most (karlovská strana). Současně se přezkušoval vliv ocelové konstrukce v tubusu mostu na činnost kolejových obvodů. V rámci zkušebního provozu se na trati začaly provádět i jízdní části první etapy technicko-policejní zkoušky vozů Ečs. První vozy, které tuto část zkoušek v tunelu absolvovaly, byly opět 1010 a 1020. Zkušební jízda se uskutečnila v noci z 15. na 16. ledna mezi stanicemi Budějovická a Mládežnická (dnes Pankrác). Ostatní vozy se později zkoušely v úseku Mládežnická – Pražského povstání. Souhlas s pomocným provozem k provádění zkoušek vozů Ečs a ověřování způsobilosti potřebného zařízení na nezkolaudované trati metra vydal odbor výstavby NVP 25. ledna 1974. V úseku, kde se prováděly technicko-bezpečnostní zkoušky (Mládežnická – Pražského povstání), byla povolena maximální traťová rychlost 80 km/h, v ostatních úsecích 60 km/h. Zahájení pravidelného provozu se blížilo. V té době byl ještě oficiálním termínem zahájení provozu s cestujícími 1. červenec 1974.“ (red)

## Zpátky v depu Zličín



Foto: Zdeněk Bek

Symbolicky v roce padesátého výročí metra se do areálu depa Zličín vrátila historická lokomotiva T212.1614 (703 614-8), která roky odpočívala v Muzeu MHD a v posledních dvou letech byla renovována v areálu NM Loko v Litovli. Lokotraktor prošel kompletní opravou a představuje typického zástupce nezávislé trakce pražského metra z prvních let provozu. V následujících týdnech bude vozidlo připravováno pro svůj provoz v podobě historického drážního vozidla. Doufáme, že se s ním v brzké době budete moci setkat na různých výročních, historických a zážitkových akcích DPP. V některém z následujících čísel DP kontaktu se zároveň můžete těšit na reportáž o jeho znovuoživení. (zb)

## ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

K poslednímu zasedání loňského roku se představenstvo DPP sešlo 19. prosince, aby projednalo mj. plánované zasedání autobusové komise, autobusové divize a trolejbusové komise UITP v Praze, dále aktualizaci směrnice o systému řízení rizik, provozní model prodeje jednotlivých jízdenných prostřednictvím mobilních aplikací třetích stran a směrnici o poslání a působnosti útvarů DPP. Na svém prvním zasedání v roce 2024, které se uskutečnilo 9. ledna, představenstvo projednalo mj. provozní rozpočet 2024, plán interního auditu na rok 2024, průzkum MHD DPP či informace o Smart City a inovativních projektech DPP k 31. 12. 2023. Dozorčí rada DPP jednala v rámci svého jedenáctého zasedání 20. prosince 2023, kdy byla seznámena s informací k průběžnému plnění KPI generálního ředitele, dopravního ředitele a personálního ředitele, a také projednala odpis zmařených investic v roce 2023. Dále byla seznámena s informací k dotačnímu managementu DPP ze zdrojů EU, s informací o nalezení shody na znění Dodatku č. 5 ks DPP – KV, dále s informací o nákupu plynu a elektřiny, s návrhem plánu interního auditu na rok 2024 a s validačním auditem systému řízení shody dle normy ISO 37301. V rámci pravidelně předkládaných podkladů byla dozorčí rada seznámena s informací o činnosti představenstva a plněním plánu zadávacích řízení. (red)

## TŘÍČLÁNKOVÝ TROLEJBUS JIŽ S CESTUJÍCÍMI

Dopravní podnik zahájil 21. prosince 2023 zkušební provoz největšího trolejbusu v ČR Škoda – Solaris 24m s cestujícími. Jedná se o další fázi homologace tohoto typu drážního vozidla pro provoz v ČR, v rámci které musí najezdit 15 tisíc kilometrů s cestujícími. Aktuálně dva velkokapacitní tříčlankové bateriové trolejbusy během zkušebního provozu jezdí jako vložené spoje na lince č. 58 v úseku Palmovka – Trutnovská. Tato vozidla budou poté nasazována na trolejbusové lince č. 59 z Nádraží Veleslavín na Letiště Praha. Nahradí kloubové naftové autobusy na lince č. 119, která se změní na trolejbusovou číslo č. 59. DPP v současnosti finišuje se stavbou infrastruktury na trolejbusové trati na Letiště Václava Havla Praha, její dokončení předpokládá v průběhu února 2024. Převzetí všech 20 trolejbusů od výrobce DPP očekává postupně do konce února 2024. Zprovoznění trolejbusové trati Nádraží Veleslavín – Letiště Praha a zahájení pravidelného provozu největších trolejbusů v ČR na ní DPP předpokládá v první polovině března 2024. (red)



Foto: Petr Hejma

## Angličtina v řepské garáži

Prohlubování jazykových znalostí vybraných skupin zaměstnanců, kteří využívají cizí jazyk při výkonu práce, se stalo již běžnou součástí firemního vzdělávání. V závěru roku 2023 zajistilo odd. Rozvojové programy další jednorázový konverzační kurz anglického jazyka, tentokrát pro vybrané řidiče autobusů garáže Řepy obsluhující linky se zvýšeným počtem zahraničních cestujících. Kurz probíhal jedenkrát týdně od 12. října do 14. prosince 2023 v prostorách garáže Řepy a byl zaměřen na procvičení nejčastějších situací, se kterými se řidiči při komunikaci se zahraničními cestujícími setkávají. Po skončení kurzu obdrželi účastníci nejenom osvědčení o jeho úspěšném absolvování, ale byli vybaveni i praktickým pomocníkem v podobě karty s nejčastějšími obraty a frázemi, na jejímž sestavení se aktivně podíleli. Výborné hodnocení kurzu ze strany účastníků je nejenom potěšením pro organizátory, lektorku Petru Budínovou z jazykové školy Sentia a vedoucího garáže Řepy Hanuše Kovárníka, ale především naplněním očekávaného přínosu této vzdělávací akce. Děkujeme tímto účastníkům kurzu – řidičům garáže Řepy za jejich příkladnou aktivitu, ochotu pracovat na svém osobním rozvoji, a přispívat tím ke zlepšování poskytovaných služeb. (čer)



Foto: Jana Čermáková

## 46 let na dispečinku autobusů

Ačkoli pro většinu z nás jsou poslední dny v roce spíše obdobím klidu s minimem významných událostí, v odboru Řízení provozu jednotky Provoz Autobusů tomu bylo tentokrát jinak. Pátek 29. prosince 2023 byl totiž posledním běžným pracovním dnem pro Ing. Bohumíra Vojtíška, který věnoval Dopravnímu podniku celou svoji pracovní kariéru. Dlouholetý vedoucí odboru ukončil své působení na této pozici a odešel do starobního důchodu.

Bohumír Vojtíšek nastoupil na dispečink autobusů v létě 1977 a do roku 1980 sloužil jako traťový dispečer na stanovištích Kloboučnická, Kotlářka a Spořilov. Dalších osm let působil na pozici oblastního dispečera a v roce 1988 z pohotovostního vozidla postoupil na dispečerskou ústřednu v budově Centrálního dispečinku do funkce vedoucího směny. V roce 1991 převzal oddělení Provozního dispečinku a v roce 1994 se stal vedoucím odboru Řízení provozu. Během téměř půl století trvající kariéry zajistil na dispečinku

BOHUMÍR VOJTÍŠEK (UPROSTŘED) VEDL 20. PROSINCE 2023 SVOJÍ POSLEDNÍ PORADU VEDOUČÍCH SMĚN DISPEČINKU JPA  
FOTO: ARCHIV JPA

spoustu náročných akcí, organizačních změn i rozvoj nových technologií. Všechny tyto výzvy zvládl naprosto samozřejmě a s grácií jemu vlastní dovedl „svůj“ odbor až do současnosti. K 1. 1. 2024 předal funkci svému nástupci Ing. Martinu Benešovi a čeká jej zasloužený odpočinek.

Za celý tým Provozního dispečinku JPA i ostatní spolupracující útvar nezbývá než říci: „Bohouši, děkujeme!“ (mb)



# JMENUJI SE: ŠKODA FORCITY PLUS PRAHA 52T

POPRVÉ MĚ MOHLI JAKO VIZUALIZACI SPATŘIT NOVINÁŘI 10. LEDNA 2024 PŘI SPOLEČNÉ PREZENTACI DOPRAVNÍHO PODNIKU, HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY A SPOLEČNOSTI ŠKODA GROUP. DOVOLTE MI KRÁTCE SE PŘEDSTAVIT A ODPOVĚDĚT NA NĚKTERÉ OTÁZKY.

Jsem jednosměrná, pětičlávková, 100% nízkopodlažní tramvaj bez jediného schodu v celém salonu pro cestující včetně prostoru nad podvozky. Jsem 32 metrů dlouhá, vybavená celovozovou klimatizací s ekologickým chladivem, antikolizním systémem, automatickým počítáním cestujících, úsporným LED osvětlením interiéru i exteriéru. Cestující jistě ocení polstrované sedačky, nový informační systém šesti velkoplošných obrazovek v celé šíři uličky a také intuitivnější ovládání tlačítek pro otevření dveří cestujícími, maminkami s kočárky a cestujícími se zdravotním postižením, včetně signalizace k řidiči.

## Víte, jak jsem se stala vítěznou tramvají pro Prahu?

Abych mohla jezdit v Praze, musím splnit nejen všechny české technické normy a standardy kvality společnosti ROPID, ale také musím projet v různých neobvyklých místech v Praze, třeba kolejovou splítkou u Ma-

lostranského náměstí. Cesta k mému výběru vedla přes otevřené výběrové řízení, kde se o možnost dodávek do Prahy ucházelo hned několik firem. Dopravní podnik nejprve vpsal předběžné tržní konzultace, kde se podařilo prověřit možnosti výroby tramvají dle požadavků Prahy s osmi výrobci, z toho bylo šest zahraničních.

Do veřejné zakázky se přihlásilo už jen pět firem, předběžné nabídky podaly tři z nich. S těmi probíhalo jednací řízení k vyladění nabízených tramvají. Konečné nabídky podali jen dva uchazeči a vítězem s nejnižší cenou dle nastavených hodnotících kritérií se stala firma Škoda Transportation se mnou, tramvají Škoda 52T.

## Kdy poprvé přijedu do Prahy a kolik nás bude?

V dnešních dnech již intenzivně probíhají práce na upřesnění méj výrobní dokumentace



a řeší se detaily tak, abych mohla být vyráběna ještě letos a na počátku roku 2025 zahájila zkušební jízdy. Prvních dvacet tramvají bude dodáno do 2. prosince 2025 a na jejich financování je podaná žádost o dotaci v rámci dotačního programu Evropské unie – Národního plánu obnovy. Chci se pochlubit, že budu bydlet v nově postavené vozovně Hloubětín.

Dalších dvacet tramvají by pak mělo být dodáno do konce roku 2026 a k jejich financování se zavázalo Hlavní město Praha. Tato první čtyřicítka bude sloužit hlavně k navýšení vpravení spojenému s novými tramvajovými tratěmi, třeba aktuálně připravovanou na Václavském náměstí. Součástí smlouvy je dále opce, umožňující dodat dalších až 160 tramvají, tedy do celkového počtu 200 vozů. Celková hodnota zakázky na 200 tramvají je 16,602 miliardy korun a poslední tramvaj by při odebrání všech vozů dorazila do Prahy v roce 2032.

## Jaká jsem ve srovnání se starším modelem Škoda 15T?

Vím, že se nevyhnu porovnávání se starší sestrou v Praze. Jsme ale v mnohém jiné! Tramvaj 15T byla ve své době experimentem

také klimatizaci. Protože budu mít hned několik oddílů čtyř sedaček proti sobě, tak si na nich dali moji konstruktéři záležet a budu zde poskytovat mít více místa na nohy, než mají na podobných místech všechny současné tramvaje i autobusy. Moje sedačky nad podvozky nebudou mít žádné schody, v tom budu lepší než mnoho nových tramvají u nás i v zahraničí.

## Proč budu jednosměrná, a ne obousměrná?

Praha má velkou výhodu v tom, že naprostá většina tratí je ukončena smyčkami, kde se mohou obracet jednosměrné tramvaje. Proto i já budu jednosměrná, mám tedy jen jednu kabinu řidiče, a tím můžu svěřit více cestujících. Pokud bude čerpána celá opce na až 200 tramvají, tak budu také nahrazovat jednosměrné vysokopodlažní tramvaje

mít proti starším nízkopodlažním tramvajím nižší náklady na údržbu a delší životnost jednotlivých komponentů. Zásadní inovací prošly systémy pohonů a brzd, které přinesou lepší jízdní vlastnosti a plynulejší rozjezdy i zastavení. Úplnou novinkou je využití antikolizního systému pomáhajícího řešit kolizní situace v městském provozu, jako například automobily odbočující nečekaně na tramvajové koleje nebo cestující, kteří si nevíšinou mého příjezdu.

## Je moje podoba na obrázcích definitivní?

Chce se mi říct, že ano, ale některé detaily se ještě mohou měnit. Vizualizace prezentované v tomto článku odpovídají podrobnosti vítězné nabídky a v rámci upřesnění před zahájením výroby jsou laděny některé detaily. Na vizualizacích tak například ještě nejsou zobrazené definitivně, například zadržovací tyče pro cestující, budou doplněna madla pro cestující se sníženou pohyblivostí, tlačítka pro cestující, označovače jízdenek, kamery nebo prvky informačního systému. Také barevné řešení ještě může doznat dílčích změn, protože jeho podoba podléhá konzultacím a schválení dle standardů organizace ROPID.

## Budu přívětivá?

Budou mne uzpůsobovat k optimálnímu pohybu pro všechny cestující i pro ty se zdravotním postižením. V rámci homologace se chci ukázat zástupcům Pražské organizace vozíčkářů a Sdružení osob slabozrakých a nevidomých tak, abych jim byla příjemná a intuitivní. Současně myslím na cestující s kočárky, kteří budou mít u mne více vyhrazeného místa než v jiných typech tramvají.



s podvozky pod prostory mezi články, proto má mezi články úzké průchody a do každého ze tří dílů musí mít dvoje dveře. Já jsem jiná – mám pět článků s podvozky přímo pod nimi. Širokých dveří mám jenom pět, ale dá se od nich dobře dojít ke všem místům. Řešení se sezením nad podvozky dnes u nízkopodlažních tramvají využívají prakticky všichni výrobci, koncept starší sestry 15T již nikdo nenabízí. Budu uvnitř prostornější a vzdušnější a svezu více lidí. Nad podvozky musím mít některé sedačky otočené proti směru jízdy, ale i tak budu mít většinu sedaček po směru – 44 z celkových 70. Moje starší sestra 15T má po směru 46 sedaček z celkových 61. Budu klimatizovaná oproti první dodávané sérii 15T a navíc ekologickým chladivem. Tím jsem přívětivější k našemu životnímu prostředí.

## Nebude moje nové sezení nepohodlné?

Moje sedačky budou polstrované s koženkovým potahem, podobně jako jezdí v autobusech DPP. Jsou odolné proti vandalům a současně měkké a omyvatelné. V létě nebudou rozpálené, protože zvolený materiál se nepřehívá, a pro tepelnou pohodu budu mít

T3R.P, jezdící ve dvouvozových soupravách. Podobnou výhodu jednosměrných tramvají má z evropských metropolí třeba Vídeň.

## Mám nějaké další technické přednosti proti starším tramvajím?

Moji hlavní a největší předností je použití osvědčených technologií. Díky tomu budu



Připravil: Zdeněk Bek a Daniel Šabík  
Foto: Petr Hejna a Václav Holíč

## JAK SE JEZDIL V DOBÁCH PRACOVNÍCH SOBOT?

Vážená redakce,

nedávno jsem našel ve svém archivu dokument vydaný v lednu 1967, který jsem již považoval za ztracený. Jeho obsahem je informace pro vozovny, jaké jízdní řády se mají uplatňovat na jednotlivých linkách o volných sobotách. Dnes považujeme všechny volné soboty, a tím dvoudenní volný víkend za samozřejmost. Ne vždy tomu tak bylo.

Do roku 1966 byla sobota pracovním dnem, jen pracovní doba byla v tyto dny šestihodinová. Od 31. 8. 1966 se zavedla každá čtvrtá sobota volná. Jaké jízdní řády na té které lince byly uplatněny, nám říká příložený oběžník. Dočteme se z něj, že např. linky 5, 13, 15 a 19 jezdily o volných sobotách dle nedělních jízdních řádů. Špičkové linky 25 a 28 se nevypravovaly, na linkách 1, 4, 9, 12, 16, 17, 18, 21, 23, 27 byl uplatněn jízdní řád pro prázdniny. Na linkách 3 a 11 se jezdilo v sestavě motorový vůz + 1 vlečný vůz „plecháč“ (běžně se zde jezdilo v sestavě motorový vůz + 2 vlečné vozy „plecháč“).

Změna přišla v roce 1967, kdy byly zavedeny volné všechny sudé soboty. První volnou sobotou byl 21. leden 1967. Sice číslo 21 je liché, ale dotyčná sobota byla ve čtvrtém, tudíž sudém týdnu. Příložená tabulka uvádí všechny linky, dle jakých jízdních řádů budou jezdit. Speciální jízdní řád pro volnou sobotu byl sestaven jen pro linky 5 a 15. Linky 12, 13 a 19 jezdily o volných sobotách dle grafikonu platného pro neděle.

V tabulce je uvedena i sestava vlaků na jednotlivých linkách. V té době ještě na dosti linkách jezdily soupravy v sestavě dvounápravový motorový vůz + 1 vlečný vůz „krasin“: 7, 9, 16, 20, 23, 26, 28 a poněkud neobvykle i na lince 17, která bývala jako jedna z prvních obsazována vozy T3. Na linky 3, 11 a 14 byly vypravovány soupravy ve složení motorový vůz + 2 vlečné vozy „plecháč“. Spřažené T3 jezdily na linkách 5, 13, 19, 22, špičkové linky 25 a ve všední dny také na lince 15. Sóló vozy T3 obsluhovaly linky 1, 8, 10, 21, 29, ve dnech pracovního klidu také linku 15. Neobvyklé bylo nasazení vozů T3 na linku 18, která byla až do roku 1974 typická pro staré vozy. Plný provoz sóló T1 byl k vidění na linkách 4, 12 a 27.

UKÁZKA DOKUMENTU „PŘEHLED JÍZDNÍCH ŘÁDŮ PLATNÝCH O SUDÝCH SOBOTÁCH OD 21. LEDNA 1967“

UKÁZKA DOKUMENTU „PŘEHLED JÍZDNÍCH ŘÁDŮ PLATNÝCH O SUDÝCH SOBOTÁCH OD 21. LEDNA 1967“

UKÁZKA DOKUMENTU „OBĚŽNÍK ČÍS. 252/66 ÚPRAVY PROVOZU EL. DRAH, AUTOBUSŮ A TROLEJBUSŮ O SOBOTÁCH V SUDÝCH TÝDNECH“ Z 26. 9. 1966

Nasazení starých vlaků na linku 17 mělo své opodstatnění. 5. 1. 1967 začala výluka v úseku Národní divadlo – Jiráskovo náměstí. Linka 17 byla ze Smetanova nábřeží odkloněna na Národní třídu, dále pokračovala Spálenou ulicí na Karlovo náměstí, odkud se pak ulicí Resslovou (tramvajová trať tam byla zrušena v roce 1980) vracela na svoji trasu. Problém byl v tom, že oblohu u Národního divadla nebyl bezpečně sjízdný pro vozy T (nemohly se zde míjet), a tak byly po dobu této výluky do 20. 2. 1967 na linku 17 místo vozů T3 nasazeny staré soupravy v sestavě motorový vůz + vlečný vůz). Uvolněnými vozy T3 pak byla po tuto dobu obsazena linka 18.

Dodávám, že k zavedení všech volných sobot došlo až 28. září 1968.

František Zahnáš

Z děkovného dopisu Jana Graubnera, arcibiskupa pražského a primase českého, generálnímu řediteli DPP Petru Witowskému z 19. prosince 2023

Vážený pane předsedo,

rád bych Vám poděkoval jménem svým i jménem Arcibiskupství pražského za Váš příspěvek formou mediálního partnerství projektu Betlémy 2023. Letos již po dvanácté i díky Vám můžeme pozvat širokou veřejnost do našich chrámů a kostelů prostřednictvím projektu Betlémy okusit krásu Vánoc. Tajemství i radost, které po staletí křesťané prožívají, když slaví narození Ježíše Krista.

Spolu s těmito slovy připojuji přání všeho dobrého pro Vaši práci, požehnané vánoční svátky a vše dobré do dalšího roku.

## CO SE UDÁLO V ROCE 2023

### Leden:

- Nasazen nový hlas v tramvajích (Jan Vondráček na snímku s Dagmar Hazdrovou, původní hlasatelkou stanic)



- Noví vedoucí jednotek: IT (Lukáš Malich) a HZS DPP (Karel Pátek)
- Objednávka 26 kloubových autobusů Iveco Streetway 18 m a 44 vozidel Iveco Streetway 12 m v rámci obnovy flotily
- Zprovoznění 1200 jízdenkových automatů v autobusech, elektrobusech a trolejbusích DPP
- Zahájení přestavby zdvihací plošiny na výtah ve stanici Nádraží Holešovice
- Zahájení rekonstrukce tramvajové trati (RTT) Újezd – Malostranská

### Únor:

- Křest historické tramvaje K2



- Zahájení stavby tramvajové trati (TT) Slivenec – Holyně

PŘIPRAVILI JSME TRADIČNÍ STRUČNÉ OHLÉDNUTÍ ZA LOŇSKÝM ROKEM. DETAILNĚJŠÍ PŘEHLED NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH UDÁLOSTÍ NALEZNETE NA INTRANETU.

- Slavnostní zahájení stavby trolejbusové tratě na letiště



### Březen:

- Vyjetí prvního vozu nové série T3R.PLF (facelift)
- Zprovoznění nové myčky v depu Kačerov
- Podepsán dodatek č. 3 ke Kolektivní smlouvě DPP



- Převzetí šesti nových vozidel Iveco Crossway LE 14,5M a jejich nasazení na Airport Express
- RTT Badeniho

### Duben:

- Zahájení stavby jižního vestibulu stanice metra D Olbrachtova
- Výměna dřevěných pražců za betonové na trase C (Hlavní nádraží – Florenc C) a modernizace vlakového zabezpečovače ve stanicích Želivského a Flora
- Den otevřených dveří v garáži Klíčův



- Poprvé vyjela historická autobusová linka K



## Květen:

- Den otevřených dveří ve vozovně Vokovice
- Dokončení stavby a zahájení provozu na nové TT Sídliště Mořany – Libuš



## Červen:

- Prezident ČR Petr Pavel navštívil stavbu metra D
- Dokončení rekonstrukce a obnovení provozu na TT Palmovka – Ohrada



- DPP obsadil 3. místo v týmové soutěži řidičů tramvají v 10. ročníku European TramDriver Championship v rumunské Oradei (Nikol Pravdová a Daniel Rašplička)
- Přepraven 9miliontý cestující na lanovce v ZOO Praha
- Do šestnácté sezóny vyjel Kinobus DPP
- Objednávka prvních 20 hybridních kloubových autobusů Iveco Urbanway Hybrid 18M, 39 naftových Iveco Streetway 12M a SOR ICN 9,5



## Červenec:

- RTT Vítězné náměstí
- Výměna pražců na trase C (Muzeum – Pražského povstání) a modernizace vlakového zabezpečovače ve stanici Strašnická
- Spuštění největší fotovoltaické elektrárny v Praze na střeše haly Pražské strojírny
- RTT Plzeňská
- Zahájení pilotního provozu vodíkového autobusu Škoda H'CITY s cestujícími



- RHMP schválila a zadala DPP přípravu výstavby nové TT Dědina – Nádraží Dlouhá Míle
- Přepraven 80miliontý cestující na lanové dráze Petřín

## Srpen:

- RTT Ječná – I. P. Pavlova
- RHMP schválila a zadala DPP RTT v Jičínské, Táboritské a Seifertově ulici
- DPP vysoutěžil výrobce nových vozů LD Petřín, vyrobí je společnosti Doppelmayr a Garaventa



- RTT Bílá Hora – Malý Břevnov

## Září:

- RTT Moráň – Albertov
- Modernizace vlakového zabezpečovače ve stanicích Malostranská a Hradčanská
- DPP vybral zhotovitele stavby druhého úseku metra D Olbrachtova – Nové Dvory
- RHMP schválila a zadala DPP přípravu dalších dvou nových TT: Dvorce – Budějovická a Podbaba – Troja – Bohnice
- První jízdy autobusů Iveco Streetway 18M s cestujícími
- Den otevřených dveří v depu Hostivař
- RTT Flora
- Zahájení zkušebního provozu bateriových trolejbusů SOR TNS 18 bez cestujících



## Říjen:

- DPP vysoutěžil zhotovitele nové výstavní haly Muzea MHD ve vozovně Střešovice
- RTT Želivského – Vinice a nábřeží Edvarda Beneše
- Hlas Jana Vondráčka nasazen i v autobusech DPP
- Dokončení stavby a zahájení provozu na TT Holyně – Sliveneč

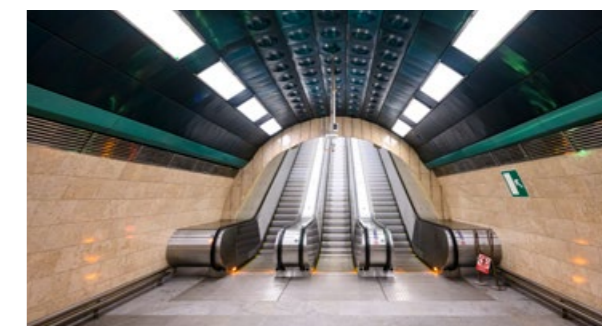


- RTT Čechovo náměstí
- Zahájení provozu na nové TT Divoká Šárka – Dědina
- Zahájení zkušebního provozu trolejbusu SOR TNS 18 s cestujícími
- RTT Dukelských hrdinů a U Výstaviště
- Oprava TT Lazarská – Jindřišská



## Listopad:

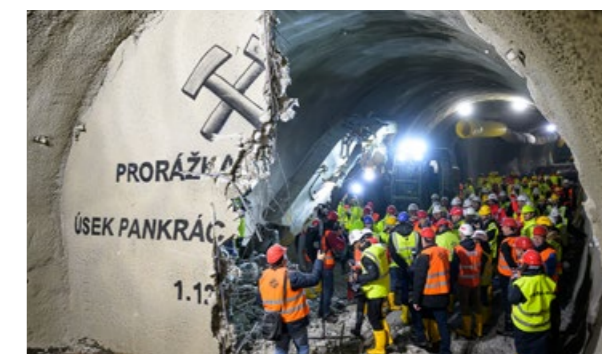
- Otevření stanice Jiřího z Poděbrad po revitalizaci



- DPP vysoutěžil zhotovitele stavby nové TT Václavské náměstí
- RHMP schválila a zadala DPP přípravu elektrifikace autobusové linky 134 Podolská vodárna – Dvorce a její proměnu na trolejbusovou
- DPP vysoutěžil výrobce až 200 nových tramvají
- Výměna pražců na trase C (Hlavní nádraží – Florenc)
- Vyjetí prvních nových midibusů SOR ICN 9,5

## Prosinec:

- Proražení prvního úseku metra D Pankrác Olbrachtova v celé své délce



- Vyjetí vánoční flotily jedenácti vozů DPP
- Podepsán dodatek ke Kolektivní smlouvě, který upravuje mzdové tarify v DPP



- Zahájení zkušebního provozu 3člankového trolejbusu Škoda – Solaris 24m s cestujícími



Text: Kamila Drábková  
Foto: Archiv HZS DPP



29. 11. 2023, HAVARIJNÍ ZVEDÁNÍ AUTOBUSU, BRANDLOVA ULICE

## STATISTIKA NUDA JE...

...MÁ VŠAK CENNÉ ÚDAJE. I TÍMTO POHÁDKOVÝM SLOGANEM BY SE DAL SHRNOT PŘEHLED VÝJEZDŮ HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU DOPRAVNÍHO PODNIKU HL. M. PRAHY ZA ROK 2023. POJĎME SE TEDY SPOLEČNĚ PODÍVAT, JAKÝ BYL LOŇSKÝ ROK POHLEDEM ČÍSEL.

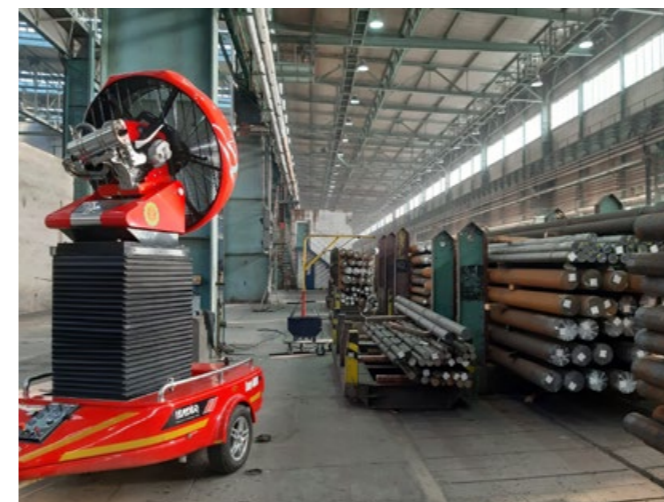
Hasiči v roce 2023 celkově vyjžděli k 740 případům, což je o téměř 12 % více než v roce předcházejícím. Průměrně tedy na každý měsíc připadá 61,6 výjezdů. Největší počet zásahů byl zaznamenán v srpnu a prosinci

(shodně 84) a dále pak v říjnu (80). Nejméně zásahů pak bylo v červnu (43).

Nejčastěji hasiči zasahovali u technických událostí. V této kategorii byl zaznamenán

i nejvyšší nárůst – o 68 případů, tj. o 20 %. Jedná se například o vyprošťování osob z výtahů, nakolejování tramvají, havarijní zvedání autobusů, odstranění spadlých stromů nebo čerpání vody. Obecně lze v posledních letech pozorovat výrazný nárůst této kategorie mimořádných událostí – například oproti roku 2020 se jedná o 242 zásahů více, což činí zvýšení o 155 %.

Druhým nejčastějším důvodem výjezdu hasičských jednotek byly dopravní nehody, které s počtem 164 zásahů tvořily téměř čtvrtinu všech událostí. I u této kategorie můžeme vyzkoušet dlouhodobý nárůst počtu případů, i když meziročně nebyl tak



14. 1. 2023, POŽÁR VÝROBNÍ HALY, Kladno



17. 1. 2023, DOPRAVNÍ NEHODA TRAMVAJE A OSOBNÍHO AUTOMOBILU, JEČNÁ ULICE



13. 2. 2023, ZAKLÍNĚNÁ SOUPRAVA METRA V MYČCE, DEPO HOSTIVÁŘ



9. 4. 2023, TECHNICKÁ ZÁVADA ČERPADLA ADBLUE, ÚSTŘEDNÍ DÍLNY MALEŠICE



19. 6. 2023, DOPRAVNÍ NEHODA OSOBNÍHO AUTOMOBILU A ČTYŘ KAMIONŮ, PRAŽSKÝ OKRUH

výrazný. V kategorii požárů dochází dlouhodobě ke stagnaci počtu zásahů. Obdobně je na tom i počet planých poplachů.

Pro řešení mimořádných událostí ve výškách byl zakoupen pracovní koš, který je využíván ve spojení s automobilovým nosičem kontejnerů, resp. s jeho hydraulickým nakládacím jeřábem. Tento systém byl použit například při odstraňování námrazy z tubusu metra, sněhu z autobusových zastávek nebo při odstraňování padlých nebo pádem hrozících stromů.

Z méně obvyklých zásahů může být uvedeno několik případů záchrany zvířat, konkrétně ptáků, kteří uvízli v ochranných sítích. Hasiči Dopravního podniku se také podíleli na pokusu o odchyt kavky, která se „usídlila“

ve stanici metra Kobylisy. Dále pak vyproštění dítěte, které se zaklínilo mezi sedačkami v tramvaji, záchrana osoby z veřejného WC, která zde zůstala „uvězněna“ kvůli závadě na zámku, nebo sundávání míče, který se zasekl mezi trolejovým vedením a sloupem.

Současně je třeba zmínit, že ne všechny události, ke kterým byl Hasičský záchranný sbor vyslán, vznikly v objektech DPP nebo provozem městské hromadné dopravy. Na základě dohody o spolupráci jsou jednotky HZS DPP vysílány i k dalším případům v rámci území hlavního města Prahy i ostatních krajů. Stalo se tak např. v lednu, kdy si krajské operační a informační středisko HZS Středočeského kraje vyžádalo na pomoc velkoobjemový ventilátor k odvětrání výrobní haly po požáru.



20. 6. 2023, POŽÁR TRAMVAJE, ULICE NAD ZLÍCHOVEM



10. 7. 2023, DOPRAVNÍ NEHODA TRAMVAJE A OSOBNÍHO AUTOMOBILU, BĚLOHORSKÁ ULICE



26. 7. 2023, POŽÁR AUTOBUSU, MAZANCOVA ULICE

#### DRUHY ŘEŠENÝCH UDÁLOSTÍ ZA OBDOBÍ 2019–2023

Rok	2019	2020	2021	2022	2023
Typ události	počet	počet	počet	počet	počet
Požár	62	54	53	55	53
Dopravní nehoda	115	103	100	150	164
Živelní pohroma	18	17	9	0	0
Technická událost	206	156	228	330	398
Únik nebezpečných látek	27	27	18	19	14
Ostatní mimořádná událost	4	3	4	11	8
Planý poplach	130	137	75	92	94
Prověřovací cvičení	15	5	5	6	9
<b>Celkem</b>	<b>577</b>	<b>502</b>	<b>492</b>	<b>663</b>	<b>740</b>



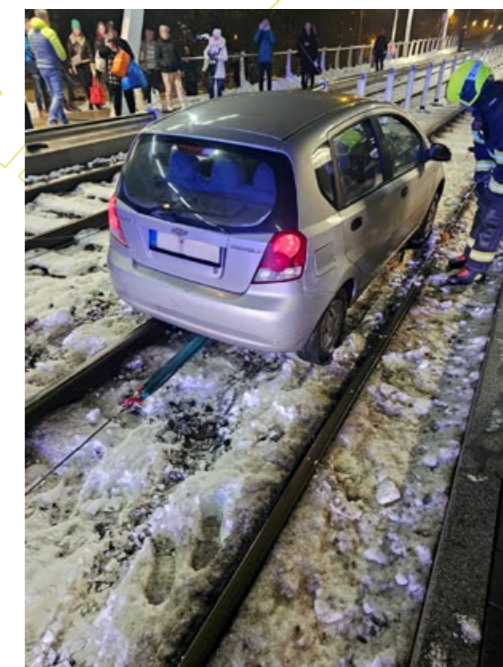
24. 8. 2023, DOPRAVNÍ NEHODA DVOU TRAMVAJÍ, ULICE GENERÁLA ŠÍŠKY

#### VÝVOJ POČTU ŘEŠENÝCH UDÁLOSTÍ ZA POSLEDNÍCH DESET LET

Rok	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Počet výjezdů	552	532	472	510	576	577	502	492	663	740



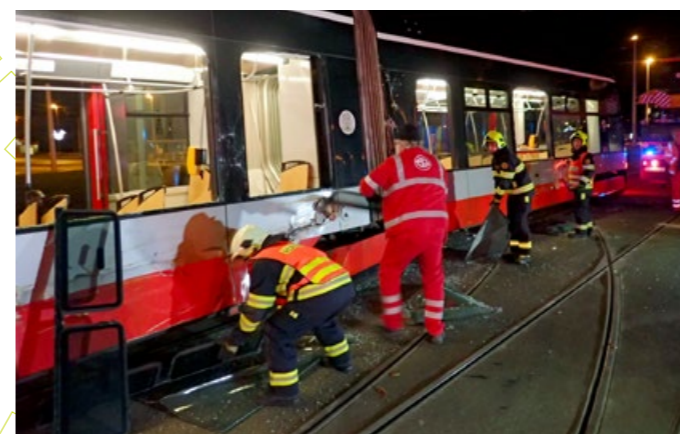
6. 9. 2023, STŘET OSOBY S TRAMVAJÍ, VINOHRADSKÁ ULICE



6. 12. 2023, VYPROŠTĚNÍ VOZIDLA Z TRAMVAJOVÉHO SVRŠKU, ULICE NA ZLÍCHOVĚ



6. 12. 2023, ODSTRAŇOVÁNÍ NÁMRAZY Z TUBUSU METRA, HŮRKA



19. 12. 2023, DOPRAVNÍ NEHODA TRAMVAJÍ, VÍTEZNÉ NÁMĚSTÍ



18. 12. 2023, POŽÁR UBYTOVNY, MALEŠICE



Ptal se: Zdeněk Bek  
Foto: archiv Milana Poklopa a autor

# 7 OTÁZEK PRO: MILANA POKLOPA

1974–2024  
**50 let**  
**M metra**

s DP kontaktem



MILAN POKLOP (V POPŘEDÍ) JAKO VEDOUČÍ SMĚNY ELEKTRODISPEČINKU METRA V BUDOVĚ CENTRÁLNÍHO DISPEČINKU. V POZADÍ (ZLEVA) ELEKTRODISPEČEŘI: PETR POLÁK (TRASA C), VLASTIMIL ČECH (TRASA B) A JINDŘICH WERICH (TRASA A)

## 1) Proč jste se rozhodl začít pracovat v pražském metru?

Když jsem si jednou na vojně pročetl noviny, tak jsem narazil na inzerát typu „Hledáme strojvedoucí metra s nabídkou sedmiměsíčního pobytu v Moskvě“. Vždy mě lákalo cestování a i přesto, že jsem metro nikdy neviděl, tak i samotná pozice mi přišla zajímavá. Bohužel jsem se ale přihlásil pozdě, protože strojvedoucí, kteří jeli do Moskvy, již byli vybráni. Ztratil jsem tedy možnost vycestovat, otočil jsem list a už jsem se o to nezajímal. Později jsem však našel inzerát typu „Hledáme pomocníky strojvedoucího pražského metra“, kde bylo zmíněno, že se bude jednat o první pražský kurz. Před vojnu jsem totiž pracoval v Rozvodných závodech a vyměňoval jsem elektroměry, což mě nijak zvlášť neuspokojovalo. V roce 1973 na podzim jsem tedy na-

stoupil k pražskému metru. Nastoupili jsme do kurzu, kde nás učili dnešní „matadoři“ pražského metra. Pan Bílek nás učil elektřiku, pan Potužák vzduchotechniku, a dokonce vzpomínám i na pana Klofáče, který školil hlavně jízdní a dopravní personál. Všichni jsme byli svobodní, do Prahy chodila spousta děvčat z Moravy, která se chtěla i vdávat. Když jsem tedy dorazil na první ples metra, který se konal v Ústředním kulturním domě železničářů na náměstí Míru, a viděl pana Klofáče za bicími, tak jsem věděl, že jsem ve správném kolektivu.

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

Začal jsem jako pomocník strojvedoucího, ale během krátké doby je zrušili a všichni přešli na strojvedoucí, což byla i moje cesta.

Poté jsem z metra na deset měsíců odešel. Vrátil jsem se a dokonce mi bylo umožněno dostudovat Energetický institut, což mi v celkovém rozhledu pomohlo. Přišly děti, rodina a já se vrátil do měření v podzemí. To bylo období, kdy jsem mohl propojit profesní život s vysokohorskou turistikou a začali jsme s kolegy cestovat. Zlomový rok pro mě byl v roce 1997, kdy mi onemocněla manželka. Sama prohlásila, že bych měl využít nabídky a jít pracovat na elektrodispečinku, kam jsem nastoupil v roce 1997 jako traťový dispečer. Uběhlo pár let a pozici vedoucího dispečinku převzal kolega Šíkola. A jako vedoucího směny si vybral mě, takže tu pracuji už dvacet sedm let. Kruh se uzavírá, protože jsem u podniku padesát let, na podzim mám výročí. Svoji pracovní cestu ukončím ke konci roku, alespoň si doplním sbírku odznaků metra. Nic nemá smysl přehánět.



UNIKÁTNÍ KOMPLETNÍ SBÍRKA JÍZDENEK Z DOPRAVNÍHO PRŮZKUMU TRASY C



PAMÁTNÍČEK MILANA POKLOPA: AUTOR KRESBY STROJVEDOUČÍ JIŘÍ DOŠLÝ ZVĚČNIL SEBE A DOZORČÍ JANU DURSTOVOU (ROZHOVOR S NÍ NALEZNETE V ČERVNOVÉM VYDÁNÍ DP KONTAKTU Z MINULÉHO ROKU). V PAMÁTNÍČKU JSOU DÁLE RAZÍTKA STANIC PRVNÍHO ÚSEKU PRAŽSKÉHO METRA

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

Když byl 9. května 1974 zahájen provoz metra, tak rodinní příslušníci dostávali pozvánky. Ve stanici Muzeum bylo postavené podium, kde hrála živá hudba. Za kolegou strojvedoucím tehdy přišla rodina. Tchně, tchán, manželka a její sestra. No a za tři dny jsem dostal od sestry svačinu a za šestnáct měsíců jsme byli svoji. Takže mně metro dalo manželku. A co mi vzala? Tak jako u každé profese i na metru jsem zažil některé náročné situace, ale že bych o něco přišel, to říci nemohu.

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

Nechodte sem kvůli penězům. Pokud vás ale zajímá doprava a hledáte jistotu zaměstnání, tak jste tady správně. Dělat práci s radostí a pro obohacení svého já je to nejlepší, co vás může v práci potkat. A to vše mi metro dalo. Spousta lidí během covidu trpěla, když zůstali doma a nemohli chodit do práce. Metro z domova ale řídit nemůžete. Profesi v podniku je spousta, a i když začnete na pozici, která vám nesedí, tak se můžete posunout dál.

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

Metro je číslo jedna. Navštívil jsem v Evropě několik provozů včetně automatizovaných tras. Před několika lety jsme s kolegy navštívili Seville a tam už mají také automatizované metro. Samozřejmě, když vám přijede vlak bez strojvedoucího, jste k tomu trochu nedůvěřivý, ale to je jednoduše výsledek technického pokroku. Já jsem byl vždy pyšný hlavně na čistotu, kterou v metru oproti jiným městům máme. Protože jsme projeli celou Evropu, tak můžeme porovnávat. Jedna z našich

posledních cest byla do Stockholmu, kde mají stanice metra vysekané do skály a je to moc hezké. Ani my se tady nemáme za co stydět.

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

Bylo to 13. srpna 2002, kdy se nám začala potápět první stanice metra. To byl asi nejsmutnější zážitek z mé kariéry. Ten den jsem měl trasu C a protrhla se ochranná stěna, kterou narychlo zbudoval Metrostav, protože se pracovalo na prodloužení trasy do Letňan. Následně voda pronikla do stanice Nádraží Holešovice. Ten den bylo veškeré rozhodování neskutečně složité. Bylo velké štěstí, že nedošlo ke ztrátám na životech a že se nikdo neutopil. V rekordně krátkém čase došlo následně k rekonstrukci zasažených stanic, což úroveň metra opět zvedlo.

**Milan Poklop**

**Místo narození:** Kladno  
**Znamení:** Panna  
**Záliby:** Cestování, vysokohorská turistika, historie, doprava

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

Popřál bych metru, aby tady bylo dalších padesát let. Všem pracovníkům přeji spoustu zážitků, nových tras a technologií. Vše se neuvěřitelně rychle posouvá, když si vezmu, za jakých souprav jsem začínal já a jaké tu dnes jezdí, to se ani nedá porovnávat.



SKEN OFICIÁLNÍ FOTOGRAFIE ZE ZKUŠEBNÍHO PROVOZU. NA SNIMKU VE DVEŘÍCH KABINY MILAN POKLOP, KTERÝ JI ZASLAL RODIČŮM ZE ZAHÁJENÍ PROVOZU METRA

Text: Jan Surovský



DO ZASTÁVKY PANKRÁC POPRVÉ VYJELY DO PRAVIDELNÉHO PROVOZU OBOUSMĚRNÉ TRAMVAJOVÉ VOZY 6. ČERVNA 2021. PRODLOUŽENÍ TRATĚ K ULICI NA STRŽI DPP ZAČÍNÁ REALIZOVAT 1. 2. 2024 A DOKONČIT BY JI MĚL V ZÁVĚRU LETOŠNÍHO ROKU  
FOTO: PETR HEJNA

# DALŠÍ PRODLOUŽENÍ TRAMVAJOVÉ TRATI V ULICI NA PANKRÁCI

V SOUČASNÉ DOBĚ LECKDY ZAZNÍVÁ TERMINUS TECHNICUS, ŽE PRAHA ZAŽÍVÁ TRAMVAJOVÝ BOOM. TAK NENÍ TO ÚPLNĚ ČESKÉ SLOVO, NAVÍC VYSLOVOVANÉ „BŮM“, A TO SPÍŠE MŮŽE EVOKOVAT DEMOLICI. NIC TO VŠAK NEMĚNÍ NA FAKTU, ŽE ROZVOJ JE REALITOU.

V rámci současné éry rozvoje byla v roce 2020 jako první vybudována, resp. znovu vybudována, krátká tramvajová trať v ulici Na Pankráci od ulice Na Veselí do zastávky Pankrác před Hvězdovou ulicí. DP kontakt o tomto podrobně informoval v roce 2020 v číslech 10 a 11. Staronová trať však zůstala kromě zkušebních jízd osiřelá až do pátku 4. června 2021, kdy byla celkově dokončena rekonstrukce tramvajové trati Tábořská (viz DPK 6/2021) a proběhlo slavnostní zahájení provozu linky 19 na této trati. V sobotu 5. června 2021 pak vyrazila do pražských ulic po téměř přesně více než devíti letech zase linka s tímto číslem v pravidelném provozu.



ČLÁNEK DOPROVÁZÍ 4 FOTOGRAFIE Z 16. ČERVNA 1990. VIDÍME ZDE KŘIŽOVATKU ULIC NA PANKRÁCI – HVĚZDOVA. V MÍSTĚ ŠKODY 120 ZA KŘIŽOVATKOU JE DNES NÁSTUPIŠTĚ A OZNAČNÍK VÝSTUPNÍ ZASTÁVKY. NA ÚKOR TRAMVAJOVÉHO TĚLESA POZDĚJI VZNIKLY LEVÉ ODBOČOVACÍ PRUHY. STOŽÁREK PŘED SEMAFOREM A LAMPOU V CENTRÁLNÍ ČÁSTI SNÍMKU JE NĚKDEJŠÍ OZNAČNÍK TRAMVAJOVÉ ZASTÁVKY, POUŽITA BYLA LAMPA TYPU TRYCHTÝR



POHLED OD MÍST, KDE BUDE NÁSTUPNÍ ZASTÁVKA PANKRÁC, SMĚREM K POŠTĚ. NA TRAMVAJOVÉM TĚLESE STOJÍ MNOHO AUT, SNÍMKU DOMINUJE OPUŠTĚNÝ NAPÁJECÍ STOŽÁR. I NA MINULÉM SNÍMKU LZE NĚKOLIK NAPÁJECÍCH STOŽÁRŮ VIDĚT, VYZNAČUJÍ SE ZREZÁVĚLOSTÍ

## Z historie tramvajových linek na Pankráci

Loňským smutným úmrtím dlouholetého vedoucího archivu Pavla Fojtíka nám z DP kontaktu do jisté míry vymizela historická tramvajová témata, tak se pokusme aspoň neuměle do historie podívat.

Linka 19 nebyla v Tábořské ulici úplná novinka, protože už od 20. července 1925 na Pankrác (tím se rozumí k vozovně) jezdila, ale jen do 1. dubna 1926, kdy byla zkrácena zpět na náměstí Bratří Synků. Podruhé prodložena na Pankrác byla 30. května 1927.



Nicméně 3. ledna 1932 trať na Pankrác opouští a od té doby jezdila dlouhá léta na Spořilov.

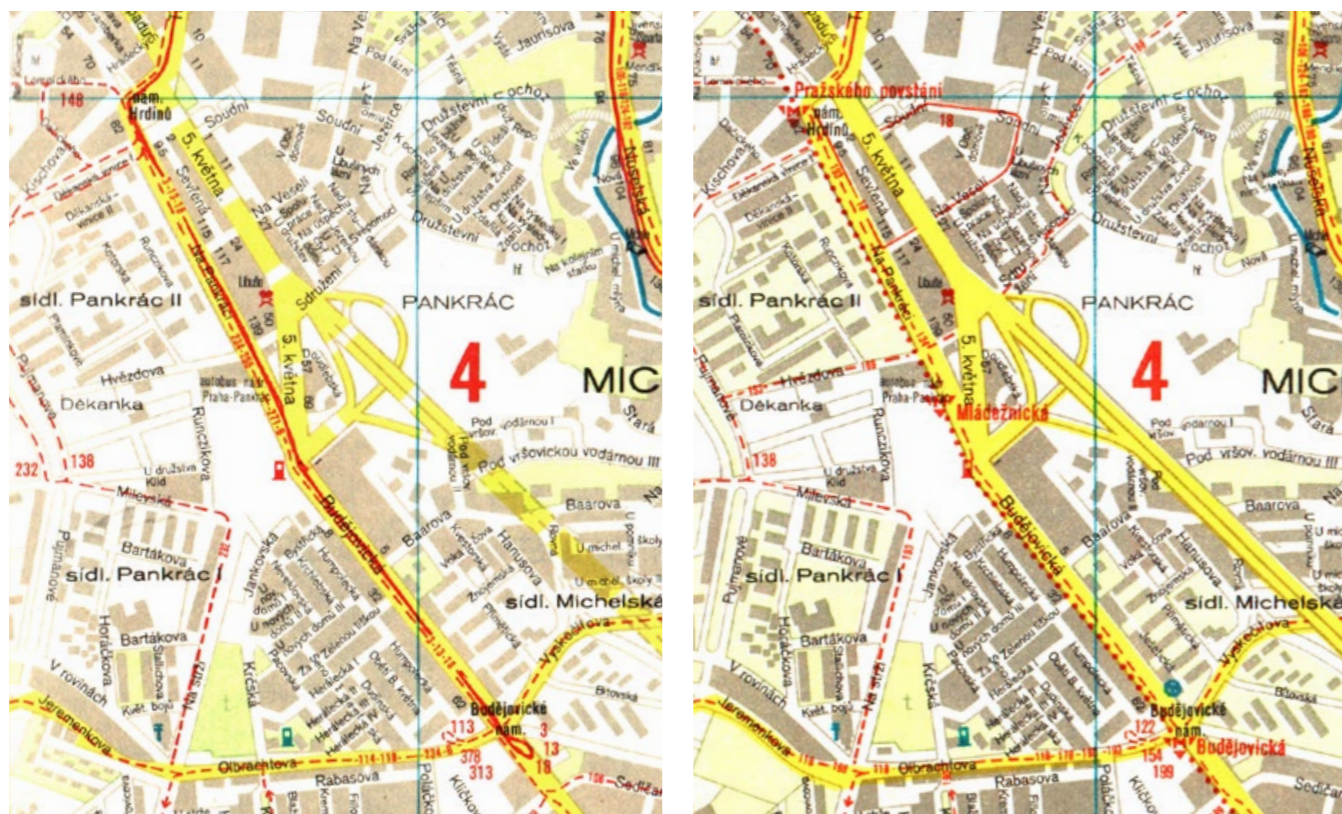
Dne 1. června 1926 vyrazila na Pankrác linka 18, i dnes zde důvěrně známá. Její první působení však trvalo také pouze do 3. ledna 1932. Ten den vyrazila na Pankrác (a Kačerov) místo 18 nově linka 14, která na Kačerově vydržela do zrušení tamní trati. Dne 17. ledna 1972 si po 40 letech opět vyměnila jižní konce (šlo o trať do Radlic) s linkou 18. Tedy osmnáctka zde jezdí již 52 let!

Vlastně i zbylé dvě linky lze nazvat stálicemi. Při velkém třesku 3. ledna 1932 se vydala na Pankrác místo devatenáctky linka 3 a vydržela tam až do svého zrušení (a zrušení trati na Budějovické náměstí) dne 9. května 1974.



POHLED K BUDĚJOVICKÉ ULICI. V POZADÍ, KDE KONČÍ ASFALT A ZAČÍNÁ DLAŽBA, KONČILA PŘELOŽKA TRATI Z ROKU 1970. V ČELE DOMINUJE OPUŠTĚNÝ STOŽÁREK, KDE BÝVALO TRAMVAJOVÉ NÁVĚSTIDLO (ČOČKY) SIGNALBAU HUBER Z MNICHOVA. VŠECHNY SNÍMKY PŮSOBÍ VELMI DEPRESIVNĚ, PRAKTICKY BEZ LIDÍ. FOTKY OPUŠTĚNÉ TRATI NEJSOU PŘÍLIŠ ZNÁMY, MÁ NĚKDO Z ČTENÁŘŮ DP KONTAKTU NĚJAKÉ DALŠÍ?

POSLEDNÍ SNÍMEK Z TĚTO ČTVEŘICE NÁM UKAZUJE POHLED OD FINANČNÍHO ÚŘADU SMĚREM K CENTRU. I ZDE BYLO TRAMVAJOVÉ TĚLESO REDUKOVÁNO O ODBOČOVACÍ PRUH VLEVO. VE STAVU, KTERÝ JE VIDĚT NA SNÍMKU, BY SE OBNOVA TRATĚ REALIZOVALA O HODNĚ SNADNĚJI. SOUSTAVA PATNÍKŮ A ŠRAF MĚLA OMEZIT PARKOVÁNÍ, KTERÉ BY ZHORŠOVALO VÝHLED DO KŘIŽOVATKY. ŘEŠENÍ PŘEDBĚHLO DOBU, DNES SE POUŽÍVAJÍ MOHUTNĚ PRVKY ZVANÉ BALISETY, UMĚLECKÝ DOJEM JE VŠAK PODOBNÝ.



NA PRVNÍ POHLED DVA VÝŘEZY Z MAP K NEROZEZNÁNÍ. LEVÝ JE OVŠEM Z ROKU 1973, PRAVÝ O ROK MLADŠÍ, TEDY PO ZPROVOZNĚNÍ LINKY METRA C. O VÝRAZNÝCH ZMĚNÁCH V LINKOVÉM VEDENÍ V OBLASTI PANKRÁČE SE DOČTETE V ČLÁNKU

Poslední linkou byla třináctka. Zahájila svůj provoz 13. listopadu 1938 a obsluhovala trať na Ryšánku, kam nikdy žádná jiná linka nejezdila. Na rozdíl od ostatních pankráckých linek se na ní celkem brzy objevily vozy T1 a později dokonce 2xT3. Po zrušení trati na Ryšánku obracela na Budějovickém náměstí a 9. května 1974 lokalitu Pankráce opustila.

### Co se na Pankráci děje nyní?

Minulá RHMP požádala 11. 3. 2019, aby DPP vypracoval studii pro obnovu tramvajové trati až na Budějovickou. V létě 2020 se podařilo dokončit projednání studie. Výsledkem je, že ve shodě HMP, MČ P4, IPR, DPP a další se doporučuje prodloužit tramvajovou trať až do zastávky s pracovním názvem Bystřická, která bude umístěna na samém počátku Budějovické ulice v prostoru u pošty a finančního úřadu. V tomto místě lze vybudovat poněkud velkorysejší úvrať, než vznikla u Hvězdovy ulice. U pošty budou dvě koleje a ostrovní nástupiště, před ostrovním nástupištěm bude dvojitá kolejová spojka.

Stanice Pankrác se přesune blíže k východům z metra, součástí stavby bude podchod mezi vestibulem metra C a budoucím vestibulem metra D v objektu Gemini. Z podchodu bude přístup na tramvajové zastávky.

Nejminimalističtější možná úvrať u Hvězdovy ulice zanikne.

Dne 26. října 2020 RHMP doporučila DPP co nejrychlejší přípravu tohoto prodloužení. Hlavním cílem je zajistit výrazně kvalitnější náhradní dopravu při uzavření stanice Pankrác C, které lze očekávat po celý rok 2025. Stavba tramvajové trati bude realizována v rámci stavby metra D, protože vzájemná koordinace je mimořádně složitá. Znovu se ukazuje, že zrušit nějaké dílo dokáže kdejaký trouba snadno, ale vybudovat v dnešní době nové, byť jde „jen“ o obnovu, je mimořádně náročné.

Jen pro představu, projekt DUSP (dokumentace ke společnému povolení) byl k projednání předán 29. července 2022, žádost o společné povolení podána 23. prosince 2022. V projednání DUSP nastaly komplikace, poslední několik měsíců chybějící stanovisko jsme získali až 14. září 2023, tím pádem stavební úřad obratem dne 22. září 2023 zahájil společné řízení k povolení stavby. Společné povolení bylo vydáno 7. listopadu, pravomocné je od 13. prosince 2023.

Zásadním aspektem stavby jsou přeložky horkovodů, které podvazují celý harmonogram – odstávky horkovodů jsou možné jen mimo topnou sezónu, což v harmonogra-

mu stavby definuje nutnost jejího zahájení v březnu 2024, aby byla dokončena v prosinci letošního roku, jinak by hrozil posun o celý rok.

### Letos k ulici Na Strži, k Bystřické později

Na základě koordinačního projednání s projektem metra D bylo stanoveno, že z akce bude aktuálně realizována jen 1. etapa po ulici Na Strži. V praxi to znamená, že v době výluky stanice metra Pankrác C budou už tramvaje jezdit přímo k výstupům z metra, dojde k rozdělení výstupní a nástupní zastávky, které budou ve dvukolejné části stavby, a jednokolejná úvrať před ulicí Na Strži bude mít jen manipulační charakter. Proti současnému stavu, kdy může na Pankráci být jediná tramvaj, dojde k zásadnímu zlepšení, což bude mít kladný dopad na řidiče i cestující v podobě vyšší stability jízdního řádu.

Na prodloužení k poště není rezignováno, stavební povolení je platné i pro tento úsek. Nemožnost realizovat v roce 2024 projekt celý je dána faktem, že ulice Na Strži, která je klíčovou tepnou pro zásobování stavby metra D, je neprůjezdná mezi ulicemi Olbrachtova a Antala Staška na několik let, a tím pádem není možné tuto ulici uzavřít ještě i ze strany od ulice Na Pankráci.

Pro pokládku kolejí přes křižovatku s ulicí Na Strži je třeba celou křižovatku uzavřít.

Výstavbu této staronové tramvajové trati k ulici Na Strži budeme sledovat a doufáme, že na konci letošního roku se zde i svezeme.

### Co odhalují mapy padesát let staré?

Do historického okénka patří i dva dobové plány. Stejnou grafickou a stejnou obálkou vyšly dvě mapy, které zrovna v naší lokalitě přinesly zásadní změny. Jde o plány z roku 1973 a 1974. Zatímco v roce 1973 nalezneme v oblasti Pankráce pouze souběžné linky vedle tramvajové trati, tak v roce 1974 tu máme i kolmo vedenou novou linku 188 z Hvězdovy ulice na Jezerku.

Na plánu z roku 1973 zaujme jistě skupina linek 234, 255, 271. To všechno byly rychlíkové linky překryvné sítě, kde číslice 2 vyjadřuje cenu za svezení 2 Kčs. Základní linky 138

Linka 234, resp. většinou 134 jezdila od roku 1964 z Petřin na Antala Staška, po roce 1974 k Tempu na Lhotce, od roku 1978 (otevření metra II.A) už nebyla diametrální, ale radiální a jezdila z Jiráskova náměstí, od roku 1984 z Podolské vodárny. Zanikla 30. srpna 1997. Její návrat přišel 15. října 2016 v Trase Podolská vodárna – Zelený pruh, na Dvorce byla prodloužena od 1. září 2018. V minulém roce RHMP rozhodla, že máme v budoucnu tuto linku změnit na trolejbus.

Linka 155, přechodně 255, byla vždy spojena s Počernickou ulicí. V první fázi svého života (vznikla 30. září 1968) jezdila ze Sídliště Malešice do centra (Slezskou, Anglickou a Žitnou) a tam změnila směr na jih, tedy Lipovou, Benátskou, Vyšehradskou na Výtoň a přes Doliny na Pankrác a Budějovickou do Krče k MBÚ. Otevření metra C před 50 lety linku z centra nasměrovalo pro změnu na Petřiny, vlastně 155 dělala posilu ke 134 dál, ale na opačnou větev z centra. Po otevření metra A do Dejvic v roce 1978 už 155 v centru končila



DVA SNÍMKY FILIPA JIŘÍKA Z LIKVIDACE POSLEDNÍCH KOLEJÍ V ULICI NA PANKRÁCI. TENTO Z 22. ČERVENCE 2007 UKAZUJE NĚKDEJŠÍ PŘEJEZD DO AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ ČSAD A HLEDÍME K HVĚZDOVÉ ULICI...

či 148 (původně trolejbusy 55 a 61) byly za 1 Kčs. Linek autobusů tedy nemohlo být více než 100, což ale bylo splněno, protože před zahájením provozu metra 9. května 1974 bylo nejvyšší číslo 194. Linky v řadě 200 začaly houfně vznikat v roce 1975, nicméně první nebylo číslo 200 ani 201, ale nečekaně až 208 z Hostýnské k Perlitu od 3. března 1975.

(na Karlově náměstí) a její další prodloužení v roce 1980 na Želivského linku zkrátilo tak do podoby oboustranného napaječe Sídliště Skalka – Želivského – Sídliště Malešice. A ještě další prodloužení metra A na Strašnickou linku zminimalizovalo do trasy Želivského – Sídliště Malešice. I dnes se dá v oblasti Prahy 10 nalézt, ale již pod cizím

### Tramvajová trať na Pankráci v datech:

**23. 9. 2020** – zahájení stavby 250 metrů dlouhé tratě k zastávce Pankrác

**27. 11. 2020** – dokončení stavby tratě zakončené kolejovým přejezdem

**5. 6. 2021** – počátek pravidelného provozu linky 19

dopravcem. V té tradiční podobě zanikla 1. září 2012.

Linka 271 jako jedna z mála rovnou jako rychlíková vznikla, a to 5. dubna 1971. Jezdila od jihu společně s 255 a byla ukončena na Náměstí Míru. Vznik první linky metra C její život ukončil, nicméně pod číslem 171 se pak pohybovala dál v okolí Kačerova, Nemocnice Krč až do roku 2009.

A co je na mapě to písmeno B? Linka metra to nebude, předválečný autobus do Krče jistě také ne... Jde o rekreační autobusovou linku jezdící od 16. dubna 1967 o letních nedělích odpoledne v trase Nádraží Braník – Dvorce – Budějovické náměstí – Náměstí Hrdinů – Nám. Bří. Synků – Čechovo náměstí. Od roku 1968 linka jezdila již celoročně v neděli odpoledne. První tři sezóny měla označení XB, další čtyři roky pak B a od zahájení provozu metra C měla označení 52. V roce 1974 se již v plánu města rekreační linky, jakož i noční (na mapě z roku 1973 je poznamenej jako 3xx) autobusy nevyznačovaly. K 2. lednu 1975 byla linka 52 stejně zrušena.

Za zmínku stojí i linka 232 alias 132. Tato linka vznikla v roce 1964 a po dlouhých letech začala obsluhovat Ořechovku. Pokračovala přes Strahov na Klamovku, kde část spojů jezdila k Motorletu (v zásadě dnešní 149) a část k Andělu. Od 18. prosince 1967 pokračovala z Anděla na Karlovo náměstí a dále přes Výtoň na Dvorce, Jeremenkovou ulici na Strž a Milevskou na Sídliště Pankrác I. Po zprovoznění metra C byla zase zkrácena k Andělu.

Podíváme-li se na plán z roku 1974, tak je vidět, že tehdy zavedený způsob dopravy v zásadě dalších 50 let přetrval. Vidíme, že linky 188 a 193 jedou v zásadě stejně do dnešních dní, byť zrovna 193 od 3. ledna 2024 jezdí přes Brumlovku a ne přes Lísek. A dnešní 134 úspěšně převzala i roli



...A TEN DRUHÝ Z 1. SRPNA 2007 UKAZUJE STEJNÉ MÍSTO V POHLEDU Z CENTRA K ULICI NA STRŽI

někdejších 138 (zanikla 1. srpna 1984) a 148 (zanikla 29. června 2013).

Jak z minulých článků víme, tak tramvajová trať z roku 1970 sloužila svému účelu slabě čtyři roky. Zanikala postupným rozptylem, což je vidět na přiložených fotografiích. Tu zmizel kus troleje, pak občas nějaké koleje, napájecí stožár, velmi dlouho držely torza označnicků na Pankráci. V 90. letech byla už celkem situace stabilizovaná, kolejnice byly jen v místech přejezdů pro auta, v tom běžném parkovišti už nebyly koleje skoro nikde. V létě 2007 však byly budovány současné levé odbočovací pruhy v ulici Na Pankráci, a to přineslo trháni posledních kolejí, a v úseku Hvězdova – Na Strži už byly vytěženy i původní železobetonové pražce, což bylo 33 let po zrušení provozu. Zůstává však posledních osm charakteristických stožárů s lampami, byť dva nejsou v původní pozici.

Další změny v oblasti Pankráce tedy čekat ve vazbě na elektrickou MHD. Dříve nebo později bychom zde měli vidět další metro, ne-li metra, tramvaje i trolejbusy.



## NÁBOR NA KOLEJÍCH

JEŠTĚ PŘED KONCEM ROKU 2023 SE PODAŘILO VYPRAVIT DO TRAMVAJOVÉHO PROVOZU DVA VOZY T3R.P S OJEDINĚLÝM POLEPEM. DESIGN VOZŮ EV. Č. 8466 A 8467 JE VIZUÁLNÍM VYJÁDRĚNÍM SPOJENÍ TEORETICKÉHO VZDĚLÁNÍ, KTERÉ POSKYTUJE STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÁ ŠKOLA DOPRAVNÍ, A. S., S PRAXÍ, KTEROU ZAJIŠTUJE A SPOLU S RŮZNÝMI TECHNICKÝMI PRACOVNÍMI POZICEMI NABÍZÍ DOPRAVNÍ PODNIK.

Barevné schéma modré a červené barvy, které jsou typické pro dopravu i DPP, a grafické prvky na tramvaji prezentují nejen školu a její obory, ale i zřizovatele. Na tramvaji jsou zobrazeny slogany (hashtagy) #studujspsd a #pracujvdpp, které jsou v posledních několika letech spojeny nejen s rubrikou Vzdělávání v DP kontaktu nebo se sociálními sítěmi, ale také například se školním merchem v podobě triček a mikin.

V prostoru bočního polepu je umístěna ilustrace školního maskota „trambota“, který prostřednictvím komiksových bublin informuje o termínech DOD nebo jiných významných akcích školy. Zároveň je na tramvaji prezentován odkaz na Dopravní podnik a kromě toho design výraznými spojovacími šipkami upozorňuje na již zmiňované propojení mezi teoretickou školní přípravou a následným uplatněním v DPP.

Celkový vzhled tramvaje slouží jako mobilní reklamní plocha, která oslovuje a informuje jak potenciální studenty, tak i potenciální zaměstnance. Informační hodnotu má také vedlejší efekt této marketingové formy propagace, a to je sdílení fotografií a videí prostřednictvím sociálních médií mezi fanoušky MHD nebo

návštěvníky Prahy. Tím se rozšiřuje povědomí o možnostech vzdělání i pracovních příležitostech spojených s partnerstvím školy a Dopravního podniku.

Skvělé je ale také to, že tramvaj je vypravována obvykle na lince 10 z vozovny Motol, kde je sídlo školy. Na trase této linky jsou další dvě pracoviště, a to dílny odborného výcviku v Košířích a budova školy v Moravské ulici. Doslova se tak tímto promyšleným krokem naplnil slogan školy „Dopravíme Vás za vzděláním!“.

Vypravení vozů vyvolalo velký zájem mezi studenty školy, kteří nedočkavě sledovali přípravy od návrhu grafiky až po skutečnou realizaci polepu a téměř okamžitě se stali prvními propagátory celé akce. Stále přicházejí s nápady, jak využít této skvělé věci k dalším propagačním aktivitám.

Studenti se účastnili hned první jízdy „naší“ tramvaje 19. prosince 2023. Soupravu řídil na lince č. 10 zástupce ředitele školy pro dopravní obory Vladimír Pušman. Naši kluci celou jízdu natáčeli a fotili a zároveň připravili upoutávku pro fotosoutěž, kterou plánují spustit během ledna. Všichni se těšíme na připravované vy-

Podpora DPP jako zřizovatele školy v rámci náborové kampaně SPŠD je pro nás velmi důležitá. Naším cílem je podpořit volbu uchazečů při výběru oboru tak, abychom byli uvedeni na prvním místě v rámci takzvané prioritizace zájmu o obor. Prioritizace je novinkou v nové legislativní úpravě digitalizace přijímaček, které slibují zjednodušení administrativy a zkrácení doby nejistoty uchazečů. Navíc si od této úpravy slibujeme zvýšení počtu skutečně rozhodnutých zájemců o studium. V loňském roce jsme zavedli pilotně školní zkoušku formou pohovoru u dopravních oborů a velmi se nám to osvědčilo. V prvním ročníku máme motivované žáky, kteří se o obor zajímají a byl jejich jasnou volbou. V těchto třídách je dobrá atmosféra, žáci se velmi rychle adaptovali a už na začátku studia se aktivně zapojují do studentských projektů, školních aktivit. Dá se předpokládat, že budou mít velký zájem nastoupit po absolvování do DPP.

Lukáš Sobotka,  
ředitel SPŠD

pravení speciální náborové jízdy po vzoru našich drážďanských partnerů z DVB AG (projekt Erasmus+).

Za realizaci celé této akce je třeba poděkovat mnoha zainteresovaným zaměstnancům DPP. Až v průběhu příprav jsme měli možnost vidět, jak je důležitá spolupráce mezi jednotlivými úseky a vzájemná vstřícnost.



JIŽ V PROSINCI 2024 BY MĚLA BÝT NOVOU KONEČNOU ZASTÁVKOU TA U STANICE METRA  
FOTO: VÁCLAV HOLIČ



PŘEDVÁNOČNÍ IDYLA V PANKRÁČKÉ ÚVRATI  
FOTO: JAN ŠUROVSKÝ



# SETKÁNÍ DIVIZE METRO V MNICHOVĚ

DPP MÁ OD MINULÉHO ROKU ZASTOUPENÍ V PROVOZNÍ PLATFORMĚ UITP DIVIZE METRO. JAK SLÍBILA AKTUALITA VYDANÁ V LISTOPADOVÉM ČÍSLE, RADEK SEDLÁČEK, ZÁSTUPCE DPP V DIVIZI, SE ZÚČASTNIL 81. SETKÁNÍ, KTERÉ PROBĚHLO KONCEM ŘÍJNA V MNICHOVĚ. CO TRÁPÍ PROVOZOVATELE METRA, SE DOZVÍTE NA NÁSLEDUJÍCÍCH ŘÁDCÍCH.

Ve dnech 25. – 27. října 2023 proběhlo 81. setkání členů UITP divize metro provozní platformy, které se konalo v Mnichově. Tentokrát členy UITP hostil mnichovský dopravní podnik MVG (Münchner Verkehrsgesellschaft), odpovědný za provozování veřejné dopravy v bavorské metropoli.

Po úvodním přivítání členů UITP zahájil konferenci provozní ředitel MVG Oliver Glaser (COO – chief operating officer), který ve své

prezentaci představil společnost MVG od historie až po současnost včetně budoucích plánů a ambicí.

MVG je dnes jednou z největších společností v Německu provozující městskou dopravu, má 4650 zaměstnanců a ročně přepraví 506 mil. cestujících. Samotné metro (U-Bahn) pak přepraví na osmi trasách 353 mil. cestujících ročně. Denně přepraví U-Bahn téměř 1,3 milionu cestujících.



Síť metra má 95 km a neustále se rozšiřuje. V různých fázích výstavby aktuálně probíhá prodloužení hned dvou tras, a to U5 (až o sedm stanic, ne dříve než do roku 2035) a U6 (jedna stanice do konce roku 2027). Zároveň probíhá výstavba druhého depa, a to na jihu Mnichova s termínem otevření do roku 2027. Průběžně probíhá i obnova vozového parku metra, kde jsou dodávány šesti-vozové jednotky MVG Class C2 (Siemens), které nahrazují staré vozy metra.

Hlavním bodem setkání však byly příspěvky kolegů z ostatních dopravní podniků a jejich problémy.



## NEW YORK CITY (MTA): „Subway Surfing“

Kolegové z NYC ve své prezentaci poukázali na velký problém, který rezonuje napříč New York City a zároveň velmi nebezpečně eskaluje. Jedná se o „Subway Surfing“, což je jízda na vagónech metra, během které „surfaři“ přeskakují z vozu na vůz nebo seskakují na spráhla mezi vozy.

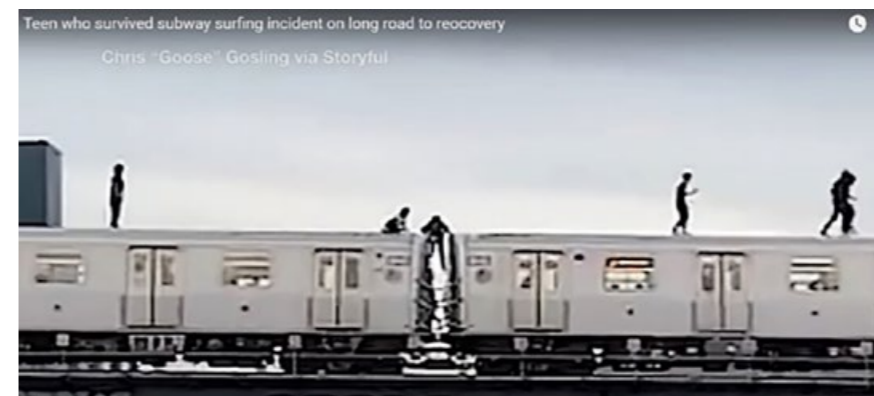
Nejčastější výskyt „surfařů“ je na linkách J, Z, 7 a M. Surfaři jsou ve věku 14–16 let a k inci-

dentům dochází nejčastěji mezi 15.–19. hodinou. Newyorská policie (NYPD) v roce 2023 zadržela 87 „surfařů“ a sleduje dalších 108 mladistvých (104 z nich chodí do státních škol).

Statistika usmrcení při „Subway Surfing“ je děsivá. Za období 2018–2022 „Subway Surfing“ usmrtil pět teenagerů. V roce 2023 bylo evidováno již pět usmrcených, což je alarmující stav a zároveň důsledek extrémního nárůstu počtu teenagerů, kteří absolvují „Subway Surfing“.

Jako opatření pro zamezení tohoto chování byla ve spolupráci MTA, NYPD, NYC Public Schools zahájena mediální kampaň „Ride inside, stay alive“ (jezdí uvnitř, zůstaň naživu).

K podpoře v této věci se přidaly i sociální sítě, které odstraňují obsah týkající se „Subway Surfing“. Meta, Google a TikTok také zpřístupňují prostor na svých platformách, aby pomohly rozšířit novou kampaň pro zasílání zpráv. Téma „Subway Surfing“ se stalo i zprávou č. 1 lokální TV ABC 7 News. S touto mediální podporou by se mohlo podařit sní-



## „Subway Surfing“ v New Yorku

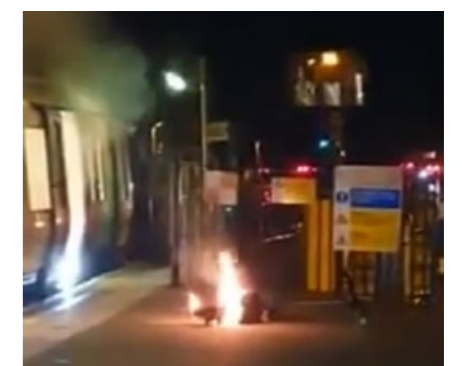
rok	počet případů
2019	490
2020	199
2021	206
<b>2022</b>	<b>928 (nárůst o 350 %)</b>

žit počet dalších tragických případů a omezit počet surfujících v metru.

## REGULACE PŘEPRAVY ELEKTRICKÝCH KOLOBĚŽEK V MHD

Normen Wiegand za dopravní podnik HOCHBAHN z Hamburku prezentoval první výsledky rychlé studie týkající se požárního rizika při přepravě malých elektrických vozidel v městské dopravě (e-scooter = e-koloběžky). Povědomí o riziku se objevilo po skutečných incidentech v metru v Londýně, v Barceloně a v Madridu.

Londýn, 1. 11. 2021, stanice Parsons Green:



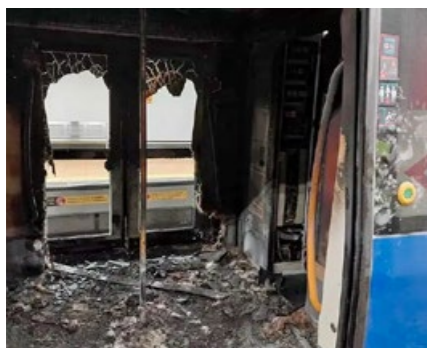
spontánní vzplanutí, naštěstí bez vážných zranění, odbory požadovaly zákaz převážení těchto spoluzavazadel.

Barcelona, 17. 11. 2022, stanice Sant Boi del Llobregat:



spontánní vzplanutí, naštěstí bez vážných zranění, protože k incidentu došlo kolem 22. hodiny, kdy byl menší počet cestujících.

Madrid, 17. 10. 2023, stanice La Elipa:



spontánní vzplanutí, exploze, tři zranění cestujících, vůz soupravy metra vyhořel.

#### Rizika přepravy e-koloběžek:

- riziko požáru a výbuchu vzniká v důsledku přebíjení, zkratových proudů, poškození baterie (např. po havárii) nebo nelegální úpravou technologie,
- vysoké nebezpečí kvůli obtížnému uhasení (baterie hoří, protože neustále uvolňuje kyslík) a zároveň baterie uvolňuje vysoce toxické plyny.

Na základě výše uvedených incidentů reagují na tato rizika jednotlivé světové metropole zákazem přepravy e-koloběžek ve veřejné dopravě.

#### Aktuálně známé zákazy přepravy e-koloběžek:

- **Londýn** od 13. 12. 2021 na síti Transport for London,
- **Barcelona** od 1. 2. 2023 na všech linkách veřejné dopravy v Metropolitní oblasti Barcelony,
- **Hamburk** je první město s preventivním zákazem od 24. 8. 2023, **Hochbahn Hamburg** požádal o posouzení po incidentu v Barceloně. Report potvrdil vysoké riziko v případě vzplanutí v uzavřeném prostoru vozů metra. Zákaz platí pouze v metru (linky U-Bahn). Bez zákazu jsou autobusy, trajekty, místní vlaky a S-Bahn, jelikož se jedná o více organizací, které nedospěly k jednotnému stanovisku. V kontextu vydání zákazů je dalším faktorem střet politických zájmů z důvodu podpory přechodu na elektro mobilitu,
- **Vídeň, Kodaň a Brusel** zakázaly e-koloběžky stejným způsobem jako jízdní kola ve špičce. Dále Brusel výslovně zakazuje půjčování e-skútrů v metru.
- Mnoho dalších provozovatelů a úřadů v současné době diskutuje o zákazu, například Metro Rio, Vídeň, Madrid, Berlín a zcela určitě se postupně přidají i další metropole.

Transport for London



**No e-scooters  
or e-unicycles**

allowed on TFL premises  
or services.

Failure to comply may result in prosecution.

MAYOR OF LONDON



#### STUDIE „SAFETY FAULT MANAGEMENT“

Na konferenci dále Normen Wiegand prezentoval první výsledky studie týkající se hledání způsobů zamezení bezpečnostních selhání a nedostatků v bezpečnosti („Safety fault management“). Studie je zaměřena na chybování zaměstnanců v provozu, především strojvedoucích a dispečerů. Do studie se zapojilo celkem osm měst (Hamburk, Berlín, Brusel, Paříž, Marseille, Madrid, Montreal a Hongkong).

#### Nejzávažnější incidenty:

- překročení rychlosti
- projetí návěsti „Stůj“ (jízda na červenou = red signal driver)

- projetí stanice
- vadný vlak v provozu – chybný provoz vlaku
- bezpečnostní incidenty uvnitř dispečinku (OCC – Operation Control Centre)

#### Důvody:

- únava z přesčasů (nedostatek pracovních sil)
- mladí strojvedoucí nové generace
- elektronické rozptýlení (například mobilní telefony)

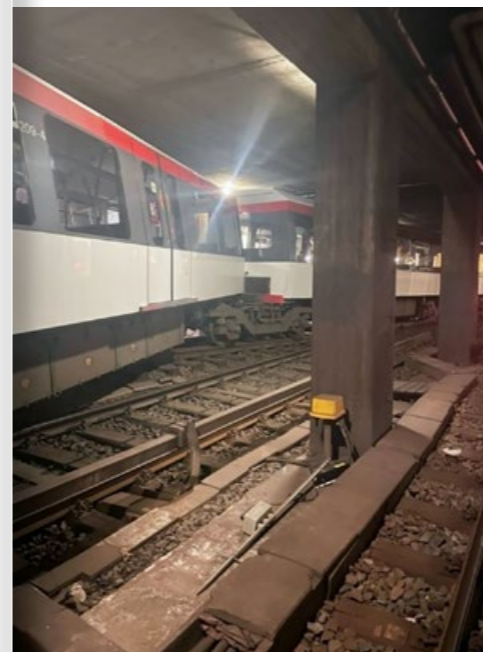
#### Trend:

- stoupající počet opakujících se chyb, fluktuace a chybějící zkušenosti
- nárůst provozu zvyšuje počet projetí návěstí „Stůj“ (red signal driver)
- projetí stanic stoupá



#### Preventivní opatření:

- kontroly vedoucími
- (roční) školení, kontrola a prověřování znalostí, pozorování a kontrola na pracovištích
- pokyny, informační schůzky o tématech souvisejících s bezpečností
- školení týkající se lidského faktoru
- rekonstrukce reálných incidentů v rámci školení



#### Podezření na osobní příčiny bezpečnostních incidentů:

- přístup k práci
- nedostatek koncentrace
- neoprávněné používání mobilních zařízení
- příliš vysoké požadavky na zaměstnance
- komplexní technologické přetížení

#### Hlavní výzvy:

1. Vytvořit akční plány, které vyhovují všem jednotlivým zaměstnancům
2. Práce strojvedoucího je opakující se a monotónní. V případě neobvyklých incidentů s neobvyklými situacemi strojvedoucí často reagují rutinně, tedy jako vždy, i když to v této situaci není vhodné nebo jsou ztraceni tváří v tvář vzniklé situaci
3. Nedůvěra a obavy z častých disciplinárních opatření
4. Složitost systémů a udržování dovedností

#### Aktuální incident na téma chybovosti provozního personálu

Při nehodě vlakové soupravy U-Bahn (Hochbahn Hamburg) došlo k vykolejení na výhybce po projetí návěsti Stůj. Příčinou této nehody bylo několik faktorů. Dispečer sdělil strojvedoucímu, aby si přešel na opačné stanoviště a ohlásil se mu, až bude připraven. Jakmile se strojvedoucí dispečerovi ohlásil, dispečer požádal strojvedoucího o kontrolu polohy výhybky (z důvodu technických problémů) a dal strojvedoucímu souhlas k jízdě, pokud bude vše v pořádku.

Bohužel díky rutinní praxi, dále faktoru řešení situace v rychlém sledu došlo k velké chybě

z důvodu nepozornosti strojvedoucího. Dispečer dotazoval strojvedoucího ohledně výhybky č. 2 (která měla poruchu a po které měla proběhnout jízda vlaku), ale strojvedoucí sledoval a kontroloval výhybku č. 1. Jakmile dispečer dostal od strojvedoucího informaci, že je výhybka v pořádku, dal dispečer souhlas k jízdě. Bohužel, každý mluvil o jiné výhybce a výsledkem bylo projetí návěsti Stůj a následné vykolejení přes výhybku č. 1, přes kterou neměla souprava jet.

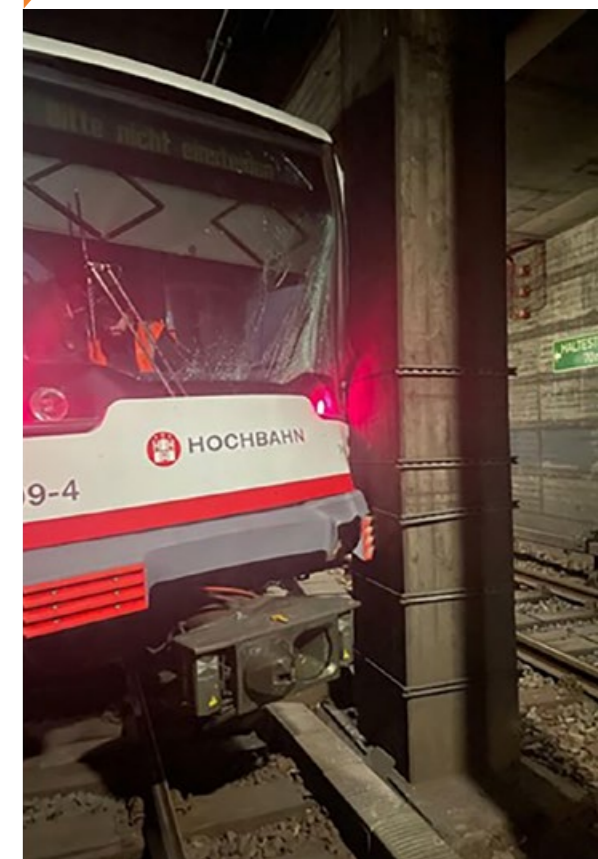
Následkem nehody bylo rozsáhlé poškození soupravy metra, poškození kolejového svršku a technologických zařízení tratě. Incident způsobil několikahodinové přerušení provozu U-Bahn. Strojvedoucí byl suspendován a po dobu vyšetřování nehody (na jeden rok) byl převeden na jinou práci v rámci společnosti Hochbahn, kde následně bude procházet procesem školení a praktickým tréninkem.

#### Závěr:

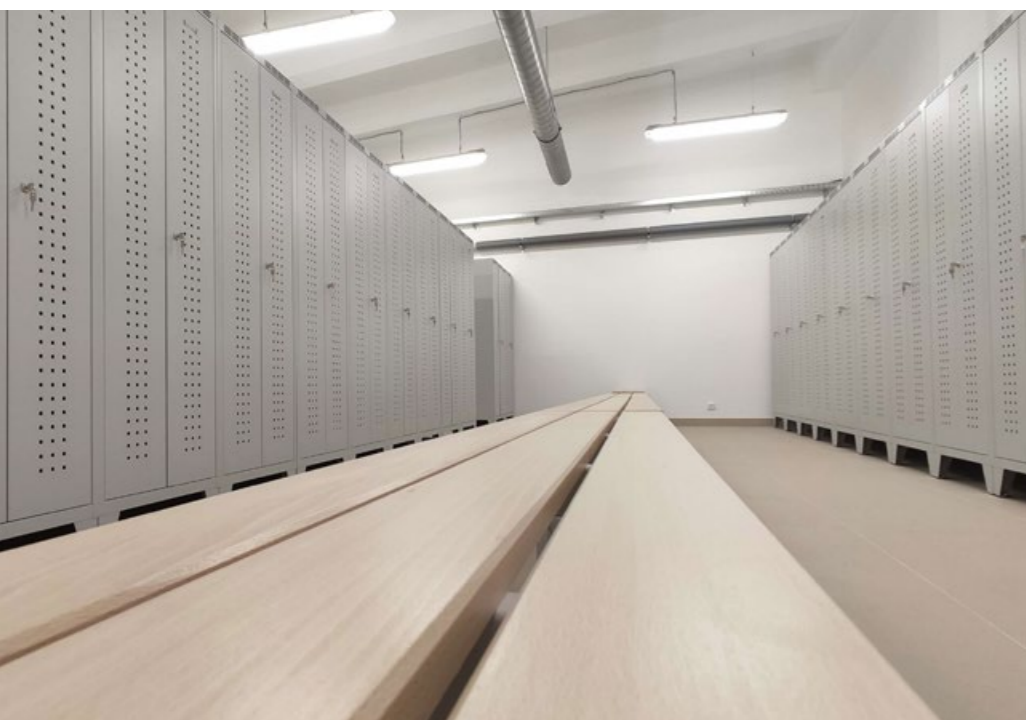
Několik provozovatelů zaznamenalo rostoucí počet incidentů způsobených zejména nezkušenými zaměstnanci (nově nebo dočasně zaměstnaní), ale nejen těmito zaměstnanci. Důvody mohou být nesoustředěnost (elektronické rozptýlení zejména mobilními telefony, stres z přesčasů, popř. náročné směny) nebo zdravotní stav (léky?).

#### Doporučení:

1. Kvalitní a opakující se trénink je nezbytný.
2. Povědomí o lidském faktoru může vyžadovat větší pozornost (na školeních nebo týmových setkáních)
3. Pro preventivní podchycení závad je nutná péče a sledování personálu



# NOVÉ ZÁZEMÍ V GARÁŽI KAČEROV



PŘINÁŠÍME INFORMACI ODBORU TECHNICKÁ SPRÁVA OBJEKTŮ, KTERÝ UKONČIL PRVNÍ ETAPU INVESTIČNÍ AKCE V PODOBĚ REKONSTRUKCE ŠATEN A SOCIÁLNÍCH ZAŘÍZENÍ V GARÁŽI KAČEROV.

Foto: Ing. arch. Dušan Karel, projektant a autorský dozor stavby



Původní prostory šaten určené převážně pro dílenský personál byly po desítkách let používány v naprosto nevyhovujícím stavu. V prostorách se držela vlhkost, při spuštění vzduchotechniky byla v šatnách a sprchách zima. Přívody vody do sprch, zejména teplé, měly již nedostatečný kapacitní průtok. Celkový stav šaten tak byl z hygienických důvodů nepřijatelný.

Po nezbytných úkonech souvisejících s přípravou rekonstrukce, tzn. zpracováním projektu a získáním stavebního povolení, byla na základě výběrového řízení zasloužena stavební firma, která realizaci rekonstrukce provede. Staveniště bylo zhotoviteli předáno v srpnu loňského roku. Práce byly rozděleny do dvou etap:

- rekonstrukce velkých šaten od 12. srpna do 20. prosince 2023, a to včetně zřízení náhradního sociálního zázemí pro zaměstnance (sprchy a šatny) z mobilních kontejnerů, tak aby stavba nenarušovala provoz v garáži,
- malé šatny od 25. prosince 2023 do 30. dubna 2024.

**Realizace první etapy kompletní rekonstrukce původních velkých šaten a sprch v sobě zahrnovala:**

- vybourání stávajícího souvrství nezateplené podlahy a vybudování úplně nové skladby podlahy
- dispoziční změnu sprchového zázemí
- nové dlažby
- nové obklady
- nové zařizovací předměty
- kompletní obměna připojovacích vodovodních a kanalizačních rozvodů
- dodávku a instalaci nové vzduchotechniky
- dodávku a instalaci nových svítidel
- podlahové vytápění
- nový interiér (130 šatních skříní a 17 lavic)

Kolaudace první etapy proběhla úspěšně v úterý 19. prosince 2023, od stejného dne jsou šatny v užívání pro zaměstnance garáže Kačerov.

Nyní již byly započaty práce na druhé etapě, kterou je kompletní rekonstrukce malých šaten v garáži Kačerov. Smluvní termín pro rea-

lizaci činí 119 kalendářních dní, předpokládaný termín dokončení je tak 30. dubna 2024.

Investiční akce je od počátku kompletně řízena útvarem Technická správa objektů. Hodnota celé akce, tzn. první a druhé etapy, činí cca 10,1 mil korun bez DPH. ■



TROLEJBUSY 14TR NA KONEČNÉ SENOJI PLYTNÉ POKLÍŽ ZDEJŠÍHO UNIVERZITNÍHO KOMPLEXU

## ZA DOPRAVOU V POBALTÍ – VILNIUS

I PŘI NAŠEM DRUHÉM PUTOVÁNÍ POBALTSKÝMI ZEMĚMI ZŮSTANEME V LITVĚ, A TO V JEJÍM HLAVNÍM MĚSTĚ.

Hlavní město Litvy se počtem obyvatel blíží k 600 tisícům. Historické centrum města je zapsáno v seznamu UNESCO. A jak si ve Vilniusu stojí městská doprava?

Trolejbusy se objevily v ulicích města v roce 1956 a jejich síť se postupně rozvinula téměř do všech zásadních směrů. Přesto ještě existují oblasti, které teprve na obsluhu pomocí trolejbusů čekají. Nadto bylo v minulosti několik tratí zrušeno. Ale i přesto disponuje Vilnius poměrně rozsáhlou sítí, na které

je v provozu 18 linek s flotilou čítající přes 180 trolejbusů.

Za zmínku samozřejmě stojí, že základ vozového parku stále tvoří trolejbusy Škoda 14Tr, z nichž některé sem putovaly jako ojeté z českých měst. Na „čtrnáctkách“ je již znát značné opotřebení a to je možná jeden z důvodů, proč se ve Vilniusu čas od času hovoří o možné likvidaci trolejbusového provozu. Na druhou stranu, součástí vozového parku je i několik desítek nových či zánovních vozů Solaris Trollino různých generací.



TROLEJBUS 14TR ZASTAVIL POKLÍŽ ZDEJŠÍ TRŽNICE V CENTRU MĚSTA

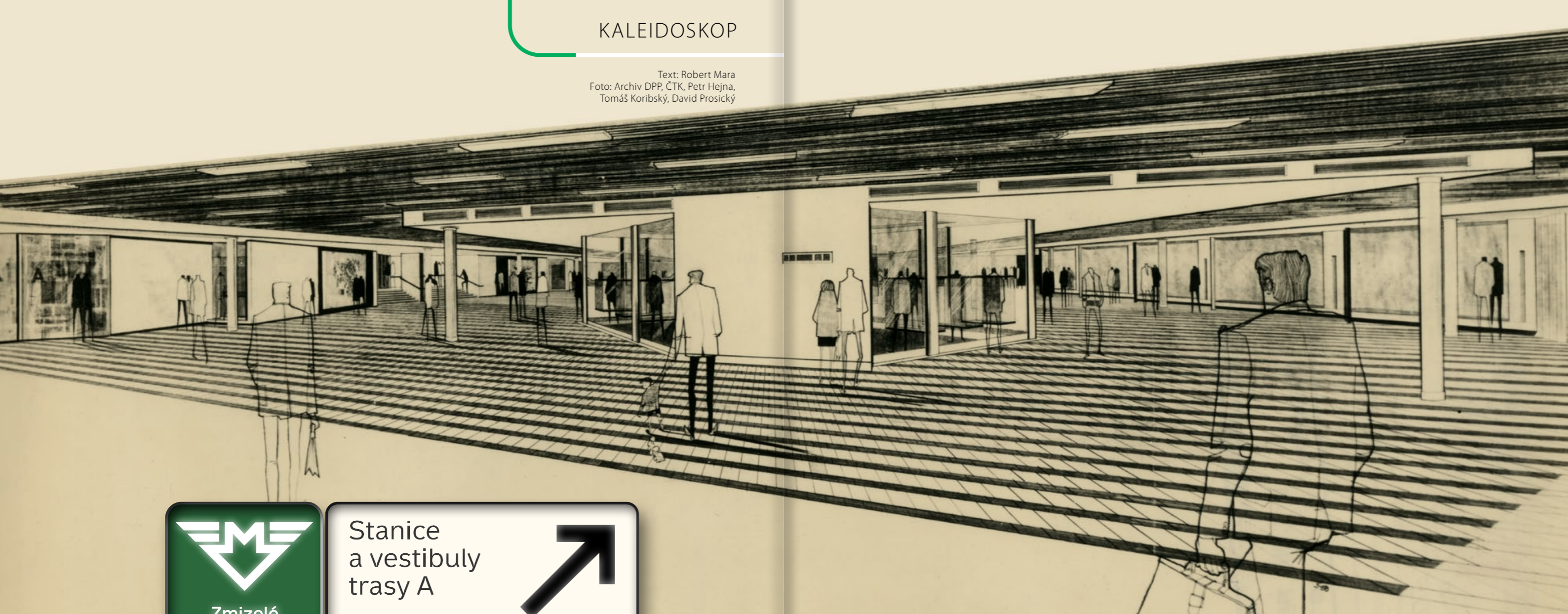
Taktéž trolejové vedení je v dobrém stavu, na mnoha místech jsou již vyměněny těžkopádné „sovětské“ armatury za „evropské“, které jsou standardem i v našich městech. V nedávné době se navíc objevila zpráva, že město poptává téměř stovku nových trolejbusů. Doufejme tedy, že zdejší provoz má svoji budoucnost zajištěnou.

Nedílnou součástí městské dopravy ve Vilniusu jsou samozřejmě autobusy. Jejich linky jsou rozděleny do dvou kategorií. Takzvané expresní linky označené 1G až 5G, jezdí v krátkých intervalech a obsluhované kloubovými vozy, a dále několik desítek běžných autobusových linek. V minulosti brzdily ulice města mimo jiné i autobusy Karosa. Dnes je ovšem autobusová flotila tvořena směsicí vozů Solaris, MAN a Volvo.

Přestože trolejbusová i autobusová doprava funguje velmi dobře, je znát, že městu této velikosti by velmi pomohla nějaká forma kolejové dopravy.

Pro cestování po městě je nutné pořídit za cenu 1,50 € kartu JUDU, na kterou lze nahrát různé druhy jízdného. Jednodenní jízdenka přijde na 5 €, třídnenní pak na 8 €. ■

Text: Robert Mara  
Foto: Archiv DPP, ČTK, Petr Hejna,  
Tomáš Koribský, David Prosícký



Stanice  
a vestibuly  
trasy A  
Díl třetí



V DNEŠNÍM DÍLU SERIÁLU OPAKOVANĚ VZDÁME HOLD STANICI MŮSTEK (A), KTERÁ BYLA V MINULOSTI KLENOTEM PRAŽSKÉHO METRA S ARCHITEKTONICKY HODNOTNÝM ŘEŠENÍM JAK VLASTNÍ STANICE, TAK I OBOU VESTIBULŮ. NA ZÁVĚR SE PODÍVÁME NA NENÁPADNOU STANICI DEPO HOSTIVAŘ, KTERÁ VZNIKLA NEVŠEDNÍ KONVERZÍ Z BÝVALÉ HALY DEPA.

Dnešní ohlédnutí do minulosti začneme již v roce 1964, kdy se na tehdejší mimořádně rušné křižovatce Václavského náměstí a ulic Vodičkovy a Jindřišské začal budovat první velkokapacitní halový podchod západoevropského stříhu. Podchod byl otevřen již v roce 1968 a k podpovrchové dopravě původně vůbec nepatřil. Teprve v roce 1978 byl integrován do nově vybudované stanice metra Můstek. V tehdejší době byla nejen u nás prosazována koncepce, že městská

doprava patří pod zem a chodci v rušných dopravních uzlech s ní. Povrch ulic měl být uvolněn automobilové dopravě. Pasážová poduliční úroveň měla poskytnout novou obchodní vybavenost i služby a být pohodlně dostupná pohyblivými schody. Doprava na povrchu měla být díky usměrnění chodců do podzemních prostorů plynulejší a bezpečnější. Vedlejší účinky této koncepce nebyly v této době dosud známy, proto byla uplatňována prakticky ve všech velkoměs-

tech. Výstavba podchodu si vyžádala složité mostní provizorium pro možnost zachování provozu tramvajové dopravy a celá stavba byla vlastně generální zkouškou na pozdější složitě budování vestibulů stanic metra v historickém jádru města. Jedná se o mimořádně cennou stavební památku se všemi typickými atributy, které provázely městské inženýrství v období šedesátých let.

### Stanice Můstek – vestibul, bývalý samostatný podchod na Václavském nám. (1968/2023)



Podchod na Václavském náměstí byl otevřen pro veřejnost 2. prosince 1968. V této době bylo teprve krátce rozhodnuto o tom, že v Praze bude jezdit metro a ne podpovrchová tramvaj, a postupně se rodila architektonická koncepce stanic i jejich pasážových úrovní, kterým stál podchod uprostřed „Václaváku“ vzorem. Stavba byla přehlídkou řady moderních technologií i nedostatkových dovozových

materiálů. Z pohledu uživatelů zaujaly především pohyblivé schody, které se do té doby ve veřejném prostoru v Praze nevyskytovaly, a byly proto zpočátku i předmětem cílených návštěv. Podchod byl do jisté míry jejich vývojovou dílnou. Zpočátku se počítalo s využitím francouzských ramen od firmy OTIS, které byly u části výstupů také osazeny. Mezitím byl dohodnut dovoz jugoslávských eskalátorů

RADNIK, které obsadily další výstupy. Jeden výstup byl dodatečně upraven pro osazení zkušebními rameny od tuzemské firmy Transporta Chrudim, která se již začala připravovat na dodávky eskalátorů pro metro. Pokusný charakter byl pro zdejší eskalátory osudný – v pozdějších letech byla většina ramen dlouhodobě mimo provoz a následně byla část zrušena a část vyměněna za modernější typy.



## Stanice Můstek – vestibul a bývalý podchod Václavské náměstí (1968/2023)

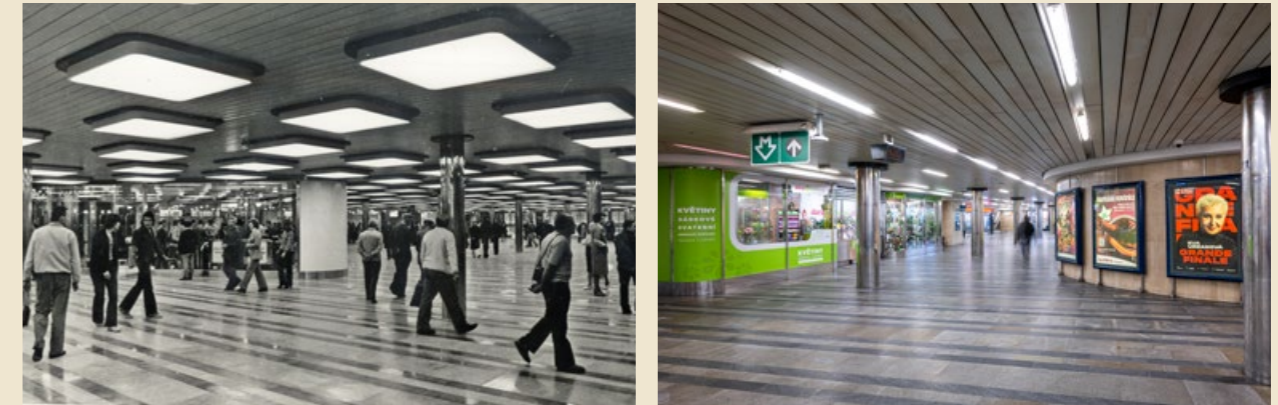


Eskaletory však nebyly jedinou zajímavostí stavby. V podzemí se nacházely moderně řešené prodejny, velkoplošné prosklené výkladce a reklamní vitríny, veřejné záchodky (které na místě podchodu kdysi fungovaly) či telefonní automaty v charakteristických oválech z plexiskla. Použité materiály dávaly podchodu velmi exkluzivní vzhled, vyskytovala se i netradiční řešení, zpravidla náhradou za nedostupné západní výrobky. Například stropní podhled byl z velké

části tvořen vlnovci z houzevnatého PVC, které se ale neosvědčily a u ostatních projektů již byly nahrazeny FeAl podhledy. Po napojení na stanici metra začal podchod sloužit i jako přestupní uzel mezi tramvajemi a metrem. Se zrušením tramvají na Václavském náměstí v roce 1980 pozbyly významu výstupy na tramvajové zastávky, zůstaly však na svém místě. Po roce 1990 byl zrušen výstup před palácem Generali. Někdejší sláva doyena pražských halových

podchodů začala upadat již v socialistické éře, čemuž přispělo i stárnutí a poruchy konstrukce v důsledku zatékání. Kromě průběžných výměn eskaletorů byla v březnu 2003 dokončena zásadní rekonstrukce podhledů a osvětlení, spojená s vybudováním nové obchodní vybavenosti. Úpravy sice rozšířily komerční nabídku, ale ignorovaly původní architekturu. Dnes je podchod opět na pomyslném rozcestí, vrátí se opět ke své původní kráse?

## Stanice Můstek – vestibul u paláce Koruna (1978/2023)



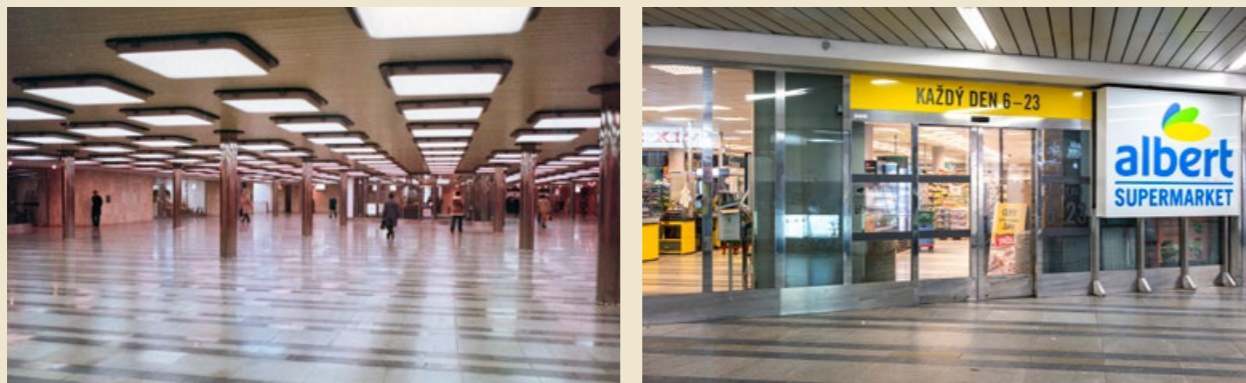
Po roce 1990 došlo k úpravám některých výstupů z vestibulu a v letech 2003 až 2004 proběhla rozsáhlá přestavba celého prostoru, při níž byly rekonstruovány podhledy, osvětlení a vestavěna rozsáhlá obchodní vybavenost, již vévodí velký supermarket. Jak bylo v této době obvyklé, primárním cílem stavebních změn byla maximalizace komerčních ploch, ohledy na původní architekturu prostorů byly jen minimální. Jeden extrém rozlehlého pod-

chodu s minimálním vybavením se tak proměnil v soustavu pasáží a obchodů, které pro návštěvníky jistě přinesly pozitivní změny ve vybavenosti, jejich pojetí je však vzhledem k místu velmi kontroverzní a neodpovídající jedné z nejdražších lokalit hlavního města.

Na tomto místě si zaslouží komentář i snaha o pořízení srovnávacích fotografií. Proměna podchodu byla natolik zá-

sadní, že fotograf musel místo navštívit několikrát a strávit dlouhý čas hledáním vhodné pozice ke srovnávací fotografii za podezřívavého pozorování zaměstnanců okolních prodejen. Nakonec jsme jednu fotografii použili z prakticky stejného místa (posunutého pouze o hloubku nové vestavby), druhá je posunuta směrem vlevo, aby čtenář vnímal širší souvislosti současného řešení vestibulu.

## Stanice Můstek – vestibul a podchod u paláce Koruna (1978/2023)



Druhý vestibul stanice Můstek je o více než deset let mladší a v době výstavby proslul zejména nálezem fragmentu Můstku a opevnění ze 13. století, který dal kdysi název celé lokalitě. Dodatečnou změnou projektové dokumentace byl velmi zdařile integrován do vestibulu stanice metra, kde jej můžeme obdivovat dodnes. Pohnutější osud potkal přilehlý halový podchod. Ten byl řešen v podobně velkorysém duchu jako jeho starší bratr popisovaný výše. V době projektování

stanice se předpokládalo, že se v budoucnu bude jednat o nejzatíženější stanici v síti metra s přestupem na linku B. Hlavní třídy nad stanicí měly být po odstranění tramvají využity pro automobilovou dopravu. Vznikla proto velkorysá koncepce podchodu pro požadované obraty cestujících i svedení pěšího provozu do poduliční úrovně. Proti staršímu podchodu se tento mohl pyšnit například atraktivními osvětlovacími tělesy v hliníkových akustických podhledech, což zrcadlilo zkuš-

nosti získané při projektování a výstavbě prvních úseků metra. Také zde byly umístěny luxusně pojaté prodejní prostory a další vybavenost. V době otevření stanice fungoval podchod nějaký čas i jako přestupní uzel na tramvajovou dopravu – ty tehdy v základním stavu jezdily po Václavském náměstí (do roku 1980) i v ose ulic Na Příkopě a 28. října (do roku 1985). Tramvaje nakonec nahradila částečná pěší zóna, čímž velkorysý podchod pozbyl původního významu.

## Stanice Depo Hostivař – nástupiště (2002/2023)



Varianty trasování tratě A na východním konci prodělaly v čase zajímavý vývoj, čemuž odpovídalo i etapovitě prodlužování či příprava na větvení tratě za stanici Strašnická. Již od počátku provozu depa Hostivař (říjen 1985) fungoval systém, kdy vybrané vlakové soupravy, které odstupovaly z tratě do depa, přepravo-

valy zaměstnance Dopravního podniku (a údajně i některých přilehlých podniků v oblasti) po tehdy manipulační spojce SH ze stanice Želivského (resp. pozdějších koncových stanic) ke služebnímu nástupišti na úpatí zkušební tratě depa Hostivař. Po roce 2000 byla tato dřívější praxe transformována do projektu plnohodnot-

né stanice v jedné z hal depa. V roce 2004 se začala proměňovat bývalá hala mytí a čištění pro nový účel. U nové stanice Depo Hostivař otevřeně 26. 5. 2006 vznikl rovněž autobusový terminál a parkoviště P+R. V roce 2022 byl terminál rekonstruován a doplněn nástupišti a obratištěm pro tramvaje.

**Titulní vizualizace:** Perspektiva podchodu na Václavském náměstí vypracovaná Ing. arch. Josefem Kalem z Vojenského projektového ústavu Praha – Ateliéru 6 v únoru 1968.

Připravil: Milan Slezák

# KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

## Depo Hostivař

V depu byla zřízena zkušební trať o délce dvou kilometrů, která byla propojena na železniční vlečku, jež umožňovala spojení přes vlečku podniku ... (dokončení v tajence) do železniční stanice Praha-Hostivař. Zkušební trať na svém počátku zaústovala do výtažných kolejí depa, které dosahovaly až k Černokostecké ulici. U výtažných kolejí se nacházelo služební nástupiště, které původně sloužilo pro nástup a výstup zaměstnanců, kteří mohli využívat vybrané vlaky metra odstupující z tratě. Vlečka byla v provozu už od 1. června 1984 a sloužila se zkušební tratí k přepravě ... (dokončení v tajence).

Luštěte pro zábavu anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 11. února 2024** na adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – dalekohled Vanguard, další dva po 2 vstupenkách do jedné z budov Galerie hl. m. Prahy.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 12/2023 zněla: **unifikace, trolej-busy**. Hlavní cenu – elektrickou moka konvičku – získává: **Boleslav Láška**, vstupenky do Galerie hl. m. Prahy: **Jitka Fortelná** a **Marian Ondrašík**. Blahopřejeme.

## Hlavní cena: Vanguard Vesta 1021 champagne



Ideální pomocník do přírody. Stylový kompaktní dalekohled je vybaven 21mm čočkou objektivu a 10x zvětšením. Je velice lehký a snadno ovladatelný, nebude ani zbytečnou zátěží do batůžku. Antireflexní úprava čoček pro jasný odraz a vysoký kontrast. Praktický pomocník nejen pro výlety, ale i pro sportovní aktivity.



## BAROKNÍ ARCHITEKTURA V NTM

Národní technické muzeum připravilo ve své hlavní budově výstavu věnovanou výjimečnému baroknímu architektovi, od jehož smrti 7. prosince 2023 uplynulo 300 let, nazvanou **Santini a svět jeho architektury (1723–2023)**. Národní technické muzeum touto výstavou připomíná světový význam předního českého barokního architekta, který byl po dlouhou dobu opomenut a teprve v posledních sto letech je znovu objevován. Zřejmě nejznámějším a vrcholným dílem Jana Blažeje Santiniho Aichla je poutní kostel sv. Jana Nepomuckého na Zelené hoře u Žďáru nad Sázavou, který je významnou památkou světového kulturního dědictví UNESCO. V rámci expozice budou postupně vystaveny originální plány jeho staveb zapůjčené z klášterů Melk, Zwettl, Rajhrad a z Moravské galerie. K vidění dále budou fotografie Santiniho staveb. Kromě zápůjček řady exponátů z jiných kulturních institucí je výstava rovněž doplněna modely jeho staveb, které pro ni byly nově zhotoveny. Z originálních plánů budou v prvním období konání výstavy k vidění např. kresby vstupní fasády kostela sv. Jana Nepomuckého na Zelené hoře u Žďáru nad Sázavou z roku 1719, které zapůjčila Moravská galerie v Brně, a návrh boční fasády klášterního kostela v Kladrubech z období kolem roku 1711, který je uložen v benediktinském klášteře v Melku. Výstava potrvá po celý rok 2024 až do 5. ledna 2025.

## CRASH TESTY V ČSSR

A když už jsme se zastavili v Národním technickém muzeu, tak v jeho dopravní hale je k vidění výstava připravená ve spolupráci se Škoda Auto věnovaná problematice crash testů. Prezentuje tematiku zkušebních nárazových testů, které u nás byly poprvé uskutečněny v květnu 1972 na ruzyňském letišti, a zkoumány byly tehdy podrobeny následky čelního nárazu automobilu Škoda 100. Výstava nazvaná **Bezpečnost především** s podtitulem 50 let crash testů vozů Škoda podrobně popisuje jejich historii, technická vybavení pracovišť i současnou podobu



testování bezpečnosti vozů. Návštěvníci si zde mohou prohlédnout repliku původní sestavy vozu Škoda 100 včetně repliky urychlovacího vozíku poháněného párou. Zaujmut může třeba i řez karosérií aktuálního vozu Škoda Octavia. Řez je proveden se

zaměřením na bezpečnostní prvky karosérie se zvýrazněním použití ocelového plechu několika různých pevnostních kategorií. Výstava je přístupná do 26. května 2024.

## HUDBA V DEVADESÁTKÁCH

Do třetice výstava... Tentokrát v Popmuseu, tedy břevnovském Muzeu a archivu populární hudby. Až do konce února je v prostorách Popmusea ke zhlédnutí výstava, jež si do svého titulu vetkla památnou otázku Nicka Cavea z jeho první návštěvy Prahy v roce 1992, a jmenuje se tedy **Jsme v Československu, že jo?** Expozice mapuje „divoká devadesátá léta“ ve světě českých (ale i moravských a slezských) hudebních pódii. Dobu, kdy si tu takřka podávali dveře klasici i naděje světového rocku, metalu, punku, popu, etnické i taneční hudby, elektroniky i blues. Navazuje na výstavu, která na toto téma v Popmuseu proběhla již v roce 2011, je ale výrazně rozšířená i trochu jinak pojatá. Zatímco tehdy šla chronologicky po jednotlivých událostech, nyní se věnuje tématu zejména z hlediska vznikajících koncertních agentur, které k nám umělce ze zahraničí dovážely. Pamětníci tak mohou zavzpomínat nad množstvím unikátních fotografií, vstupenek na koncerty či plakátů a ti mladší zase nakouknout do artefaktů z jednoho v podstatě výjimečného období.



ESTETICKÉ CITĚNÍ	UVIDĚTI (KNIŽ.)	MPZ FILIPIN	NA MIZINĚ	ANGL. OSOBNÍ ZAJÍMENÍ	KÓD ŠPANELSKA	OZNAČENÍ ŽEL VOZU JAPONSKA	MASA LIDI	SLATINA	VĚCHET	SPZ RYCH. NOVA NAD KNEŽNOU	RUSKÝ SOUHLAS	ROVNĚŽ (Z LAT.)	JMENO TURNE-ROVÉ
ZKRATKA POJIS-TOVNÝ			1. DÍL TAJENKY	NEKVALITNÍ VĚC				KALIT					
REV			BOHYNĚ JARA	NEBOLI				POVIDATI PROVEST NAO-RÁVKU					
ZAKVÍČENÍ VEPŘE		SLOVEN. OTÁZKA U SÁZKY			2. DÍL TAJENKY					4. DÍL TAJENKY	NÁZEV ZNÁCKU SEDPOJE-LENY		
SPZ STRAKO-NIC		INFEKČNÍ ČINITEL PODAŇI			CITO-SLOVCE ÚDIVU	INSTINKT	ZŘENÍ POD-STATY	ZN. ARSENU OHŘÍVAT SE		VE SVĚM BYTE			
STUPEŇ CITLIVOSTI FILMU			BUDOVA KONGRESU VE WASHINGTONU						DANSKÁ POČETNÍ JEDNOTKA INICJALY MAJÍRE SPÁLY		MINĚNÍ	SLEPICE KROCANA	
VNIKnutí	NÁZEV HLÁSKY Š POKOLENÍ		INIC. DEYLA	ČÁST ÚSTI NAD LABEM					ANGL. INKROUST HLAS HNÍZDICI SLEPICE				
CITO-SLOVCE VRČENÍ			ZKRATKA AMERICKEHO DOLARU		5. DÍL TAJENKY	SPZ RYCHLOVA NAD KNEŽNOU		BRÁK NÁŠ HEREC					
TERMO-PLAST					NĚM STARÁ ŘÍMSKÝ 49					3. DÍL TAJENKY	EGYPT BŮH SLUNCE		
JEDNO-DUCHÝ I SLOŽENÝ CUKR			NAČRT					HRUBIAN					
DÁNSKÝ POLIBEK			AKČNÍ RÁDIUS LETADLA					NATĚRÁČ					

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

## ODKUD JE?



Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději **do neděle 11. února 2024** na e-mailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno i s diakritikou) a můžete získat knížku s malbami od Laury Limbourg a reklamní předměty DPP.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 12/2023 zněla: **Nové midibusy v Řepích**. Z autorů správných odpovědí byl vylosován knížkou Brusel fotografa Tono Stana a reklamními předměty odměněn: **Lukáš Turek**.



FOTO  
KVÍZ



# Výročí metra stylově

FAN  
SHOP

ARCHITEKTURA PRAŽSKÝCH STANIC  
V LIMITOVANÉ ART KOLEKCI

## Bavlněné tašky s architekturou stanic pražského metra

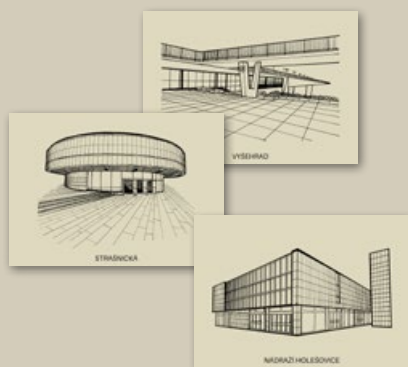
Rozměry tašky: 40 × 38 cm

Potisk líce: grafika a název stanice metra

Potisk rubu: název díla a jména autorů

Visačka: retrologo Dopravních podniků

Složení: 100% bavlna



## Pohlednice

Rozměry pohlednice: 148 × 105 mm

Potisk líce: grafika a název stanice metra

Potisk rubu: název díla, jméno autora a popisek



V prodeji ve Fanshopu DPP. Platby možné platební kartou on-line,  
převodem na účet Fanshopu DPP nebo dobírkou České pošty.

Dodání zboží prostřednictvím České pošty.

Možnost vyzvednutí v Infocentrech Můstek, Anděl, Hradčanská  
a nově také v bistru Mezi řádky v Sokolovské ulici 42 v sídle DPP.

fanshop.dpp.cz



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy

