

**10** | 2024  
ročník 29



**TEST UNIFOREM V DPP:**

VE ZNAMENÍ VARIACÍ A OSOBNÍCH PREFERENCÍ

METRO MÁM V KRVI





# ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

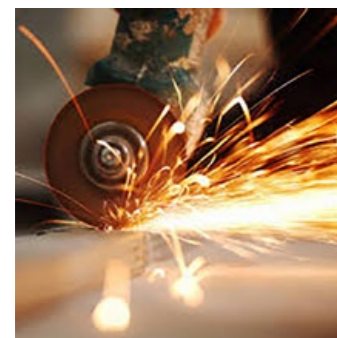
## Jazyková škola Sentia



- Individuální kurzy prezenčně nebo on-line s 15% slevou
- Veřejné kurzy nedaleko Novodvorské s 30% slevou
- Jazyková škola Sentia nabízí také výroční testování s výsledným zhodnocením posunu studenta

## Výživové poradenství Ilona Sponarová

- 40% sleva za 90min. konzultace + následná on-line péče a tištěný materiál
- 40% sleva za měření Inbody + 30min. konzultace s rozborem výsledků



## Elektrické nářadí Netex

- Elektrické a ruční nářadí se slevou 13 %
- Prodejna: Křeslická 93/2a, Praha 10 – Vršovice tel.: 272 655 864



## Jazyková škola Spěváček

- Studium ve skupině se slevou 15 %
- Individuální studium – lze načíst slevový kód ve výši 500 Kč
- Profesionální a motivující lektori včetně rodilých mluvčích

## Resort Svatá Kateřina

- 10% sleva na ubytování z pultových cen
- 10% sleva na pobytové balíčky
- 20% sleva na vyšetření ájurvédským lékařem
- Slevy platí pro pobyty od neděle do pátku a v období od 1. 11. do 22. 12. 2024



## Pro spokojené dítě

- Tvoření s ELF MARKETEM
- Kreativní sady s 50% slevou



## OBSAH 10/2024

### AKTUÁLNĚ

- 4-5 VE ZNAMENÁ VARIACÍ A OSOBNÍCH PREFERENCÍ
- 6-9

### BEZPEČNOST

- 10-11 MFA NEBOLI MULTIFAKOTR. CO TO JE A PROČ TO V DPP POTŘEBUJEME POUŽÍVAT?

### VZDĚLÁVÁNÍ

- 12 #STUDUJSPSD #PRACUJVDPP

### KALEIDOSKOP

- 13-16 ZMIZELÉ METRO POVRCHY STANIC TRASY C

### PROJEKT

- 17 KINOBUS ROKU 2024 SE DVĚMA REKORDY

### PORTRÉT

- 18-20 METRO MÁM V KRVI

### PO STOPÁCH

- 21-25 ORIONKA ZHASLA, NEBO NE?

### AKCE

- 26-27 TURNAJ V MALÉ KOPANÉ O POHÁR GENERÁLNÍHO ŘEDITELE DPP

### Z HISTORIE

- 28-29 PRAŽSKÁ DOPRAVNÍ VÝROČÍ

### TIP NA VÝLET

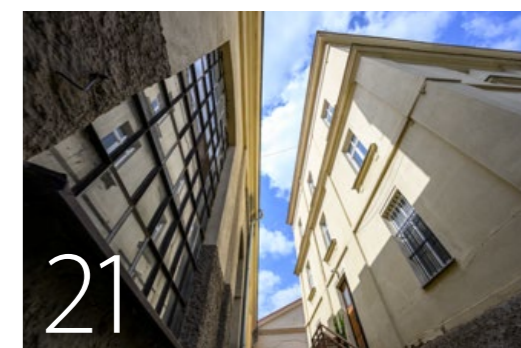
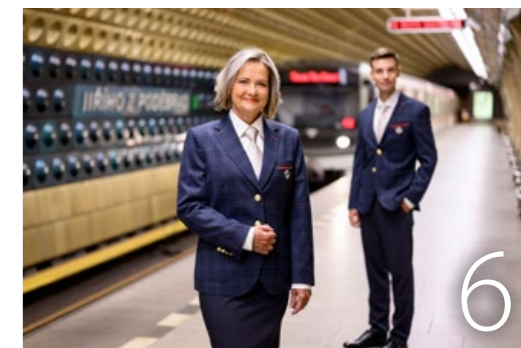
- 30-31 TRAMVAJE V METROPOLI \AY

- 32 ZÁBAVA

- 33 KULTURA / KVÍZ

### PEL-MEL

- 34 OKNO Z DOPRAVNÍHO SVĚTA



Na titulní straně:  
Strojvedoucí Kryštof Jelínek v depu Zličín  
Foto: Petr Hejna

### DP kontakt

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

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

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

Místopředseda: Daniel Šabík, Členové: Dagmar Asztalosová, Milan Bárta, Jiří Došlý,  
Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Petr Havlíček, Vladimír Kalivoda,  
Ondřej Láška, Robert Mara, Tomáš Párys, Milan Slezák, Jan Štojdl, Jan Ungerman,  
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: 24. září 2024  
NEPRODEJNĚ

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



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

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



Foto: tramem.eu

## Mistrovství Evropy řidičů tramvají opět s Prahou

Frankfurt nad Mohanem hostil letošní jedenáctý ročník Mistrovství Evropy tramvajových řidičů. Celkem dorazilo dvacet šest týmů z dvaceti zemí. Pro závody vznikla v centru města dvě stě metrů dlouhá trať se šesti disciplínami. Mezi nimi byla například přesnost zastavení, nouzové brzdění nebo divácky oblíbený bowling či premiérový biliard. Na návštěvníky čekala i řada zajímavých řečníků na pódiu, pro ty nejmladší tematický dětský koutek. Vstup na akci byl zdarma, a tak se řidiči mohli těšit na početné podporovatele z řad cestujících veřejnosti. A jak soutěž dopadla? Třetí místo vybojovala parta z polského Krakova, druhé obsadil belgický Brusel a o pouhých padesát bodů vyhráli tramvajáci z Budapešti. Ani pražští řidiči si v celkovém pořadí nevedli vůbec špatně a obsadili skvělé desáté místo, a to na půl s kolegy z Berlína. Slovenští kolegové z Bratislavy se umístili na čtrnáctém místě. Pro příští rok se řidiči a fanoušci vypraví do hlavního města našich rakouských sousedů, do Vídně, kde 13. září vypukne opět soutěž o nejlepší řidiče tramvají v Evropě. (red)

## NAKLÁDÁNÍ S ODPADY



V Ústředních dílnách Hostivař se 19. září 2024 uskutečnilo neformální setkání členů Asociace progresivních podnikových ekologů (dále jen APPE). Tyto schůzky jsou organizovány jednou za tři čtvrtě roku na různých místech, v jednotlivých domovských společnostech členů APPE. Výzvu přijal i DPP. Tentokrát byly hlavním tématem stavební a demoliční odpady. Asociace progresivních podnikových ekologů, která vznikla v únoru 2020, je dobrovolným nepolitickým svazkem fyzických osob se zájmem o podnikovou ekologii, cirkulární ekonomiku a inovativnost. APPE věří, že moderní podniková ekologie spočívá nejen v zabezpečení legislativních povinností, ale i v odpovědnosti směrem ke zdrojům této planety a ke stavu životního prostředí okolo nás. DPP produkuje více než 70 druhů odpadu, mezi něž patří stavební a demoliční odpady. S kolegy z asociace sdílí své poznatky i příklady dobré praxe. Setkání za DPP organizovalo a zajistilo oddělení Ekonomická podpora v koordinaci s odborem Korporátní vztahy. (vv)

## Autobusová a Trolejbusová komise UITP v Praze



Koncem října 2024 hostí Dopravní podnik dvě významná zasedání Mezinárodního svazu veřejné dopravy UITP, a to 117. zasedání Autobusové komise UITP a 41. zasedání Trolejbusové komise UITP, jejichž je řádným členem. Na zasedání bude navazovat odborná konference „eBus:trolleybus“ s podtitulem *Budoucnost městské mobility: cirkulární, udržitelná a moderní*. Praha se tak na týden stane světovou metropolí moderní silniční MHD pro odborníky z celého světa. Ti budou mít možnost se v rámci bohatého programu seznámit i s projektem trolejbusové linky 59 na Letiště Václava Havla Praha, s napájecí a nabíjecí infrastrukturou, se zázemím pro nabíjení, údržbou a odstavy pro parciální trolejbusy provozované na lince 59 v garáži Řepy, s dispečerským řízením autobusové a trolejbusové dopravy v Praze a se zázemím opravárenské základny autobusů a trolejbusů v areálu Ústředních dílen DPP. Více se dozvíte v listopadovém DP kontaktu. (jd)

## Petřínská lanovka provoz neobnoví

Extrémní množství srážek, které na mnoha místech České republiky způsobily rozsáhlé povodně, poškodily druhý zářijový víkend trať lanové dráhy Petřín natolik, že bez nákladné opravy ji DPP nemůže dál bezpečně provozovat. Vzhledem k tomu, že se v březnu příštího roku předpokládá zahájení celkové rekonstrukce trati a výměna vozů lanové dráhy, rozhodl se DPP provoz současné LD Petřín ukončit. Pro veřejnost je připravena možnost se s petřínskou lanovkou rozloučit. Na všechny říjnové soboty DPP nachystal komentované prohlídky, které ale byly rychle vyprodány. Na neděle a státní svátek 28. října jsou navíc připraveny dny otevřených dveří v horní stanici lanovky. (red)



Foto: Tomáš Filko

## Hostivařské ohlédnutí

Sobota 5. října patřila Dni otevřených dveří v areálu garáže Hostivař. Nejen připomenutí 30. výročí od jejího zprovoznění, ale hlavně představení současné garážové techniky a vozidel připravil Dopravní podnik pro návštěvníky, kteří mohli tradičně navštívit stánky Fanshopu,



Foto: Petr Hejma

podnikového náboru či Střední průmyslové školy dopravní, jejichž studenti připravili reportáž, již si budete moci přečíst v příštím vydání DP kontaktu. (red)

## NOVÁ LANOVKA NA PETŘÍN VE STAVEBNICI

Letošní ročník Designbloku přinesl další zajímavé informace o nových vozech pro lanovou dráhu na Petřín. Zájemci tak mohli vidět finální návrh vozů, které se po ukončení technické dokumentace s firmou Doppelmayr dočkaly finální podoby. Projekt se podařilo udržet v téměř nezměněné podobě, jen například v horní části lanovky budou místo sedaček opěrky. Samotné vozy se budou vyrábět příští rok. Svou premiéru na akci zažila i stavebnice modelu od známé české firmy SEVA. Modely budou od podzimu k zakoupení ve fanshopu DPP. (red)

## Děčko nakouklo do céčka



Foto: Petr Hejma

Stavbařům se v pátek 4. října 2024 podařilo ve stanici Pankrác propojit budovanou trasu metra D s céčkem hned na dvou místech. Jednak z povrchu ze stavební jámy u OC Arkády do neveřejné části stanice a jednak ze spojky C-D prorážkou do čelní stěny rozpletu pravého traťového tunelu za stanicí Pankrác C ve směru na Budějovickou. Téměř půl kilometru dlouhý jednokolejný spojovací tunel mezi trasami C-D bude sloužit pro obsluhu linky D a služební jízdy vlakových souprav až do doby, než bude v Písnici pro děčko postaveno vlastní depo. Do té doby budou vlaky vypravovány ze současného depa Kačerov. V místě probourání ze stavební jámy do části stropní konstrukce neveřejné části stanice Pankrác C vznikne nový přestupní koridor mezi stanicemi Pankrác C a D, navazující na eskalátorový tunel přestupu. Byly tak dokončeny veškeré ražby v mezistaničním úseku. Dále se bude razit už jenom v samotných stanicích Pankrác D a Olbrachtova. Stavba prvního úseku metra D běží už zhruba 30 měsíců. V současnosti je vyraženo celkem cca 2600 metrů tunelů a přibližně 84 % celkového objemu ražeb. (red)



Foto: Ondřej Láska

## ZPÁTKY DOMA

Ve středu 25. září 2024 dorazil do podnikového areálu v Hostivaři historický autobus Škoda 506 N. Nejstarší vozidlo v podnikových sbírkách z roku 1929 dorazilo ze společnosti Zliner, kde probíhalo jeho zprovoznění. I přesto, že je již vůz pojízdný, ještě není dokončen, aktuálně se musí například nalakovat nebo dokončit drobné kování interiéru a exteriéru. Plánuje se, že vůz bude připraven do čela průvodu ke 100. výročí trvalého provozu autobusů v Praze, který se bude konat příští rok. Autobus byl po vyřazení v roce 1948 prodán soukromému dopravci v Kladně, který autobus dále používal. Demontovaná karosérie pak byla objevena ve Stehelčevsi nedaleko Kladna, kde majiteli sloužila jako seník s králíkárnou. V roce 2000 byl v tomto stavu převezen do střešovického muzea, kde probíhala jeho renovace. (red)



Foto: Anna Marešová designers

Foto: Petr Hejna



## Nové barvy i součásti kolekce

Nové uniformy DPP mají celkem 22 součástí ve verzi pro dámy a 20 pro pány včetně barevných variant. Na rozdíl od stávajících uniforem, jejichž základní podoba pochází z roku 1995, je testovaný stejnojmenný barevně variabilnější.

Základní barvou nové kolekce zůstává tmavě modrá. Zcela novým prvkem je použití barvy ivory pro košile s dlouhým či krátkým rukávem a béžové barvy pro polotrika. Červená je zásadní pro základní uniformní součásti, jako jsou dámská i pánská polotrika, dámské vesty, pulovry, čepice a šály.

Návrháři také rozšířili portfolio uniformních součástí v bledě modré barvě o vesty a pulovry pro pány, které kontrastují s červenými verzemi určenými pro dámy. V neposlední řadě došlo v nové kolekci k potlačení bílé barvy, která zůstává pouze u košil s nárameníky pro dispečery/dispečerky a informátory/informátorky v dopravě.



PÁNSKÉ BÉŽOVÉ POLOTRIKO S LÉGOU, MODROU ÚPLETOVOU VESTU, DLOUHOU ZIMNÍ BUNDU V TMAVĚ MODRÉ BARVĚ S LOGEM DPP A REFLEXNÍMI PRVKY A TMAVĚ MODRÉ KALHOTY PŘEDVÁDÍ STROJVEDOUČÍ KRYŠTOF JELÍNEK

# VE ZNAMENÍ VARIACÍ A OSOBNÍCH PREFERENCÍ

PADESÁTKA ZAMĚŠTNANCŮ DOPRAVNÍHO PODNIKU REPREZENTUJÍCÍCH NEJTYPIČTĚJŠÍ PROVOZNÍ PROFESE ZAČALA 16. ZÁŘÍ 2024 TESTOVAT V BĚŽNÉM PROVOZU ZKUŠEBNÍ SADY NOVÝCH UNIFORM.

Dopravní podnik na základě soutěže na nové stejnojmenné vybral jejich finální design, který zpracovala Lenka Bernardes da Silva a společnost Bernardes Fashion. Testování celé kolekce potrvá do konce září 2025, aby zátěži prošly všechny součásti uniform určené pro všechna roční období. Po zpracování připomínek, přípravě finální stříhové a technické specifikace DPP v roce 2026 vyhlásí na nákup nových uniform veřejnou zakázku.

Nové uniformy bude rok testovat padesát vybraných zaměstnanců z provozu DPP, především řidičky a řidiči autobusů a tramvajů, strojvedoucí metra, ale také dispečerů, dozorců stanic metra, výpravčí, informátoři v dopravě, pracovníci přepravní kontroly nebo ochrany majetku a osob. Po celou dobu testování budou ověřovat jak stříh a pohodlnost jednotlivých stejnojmenných součástí, tak funkčnost a odolnost použitých materiálů, ale i jejich příjemnost na nošení.

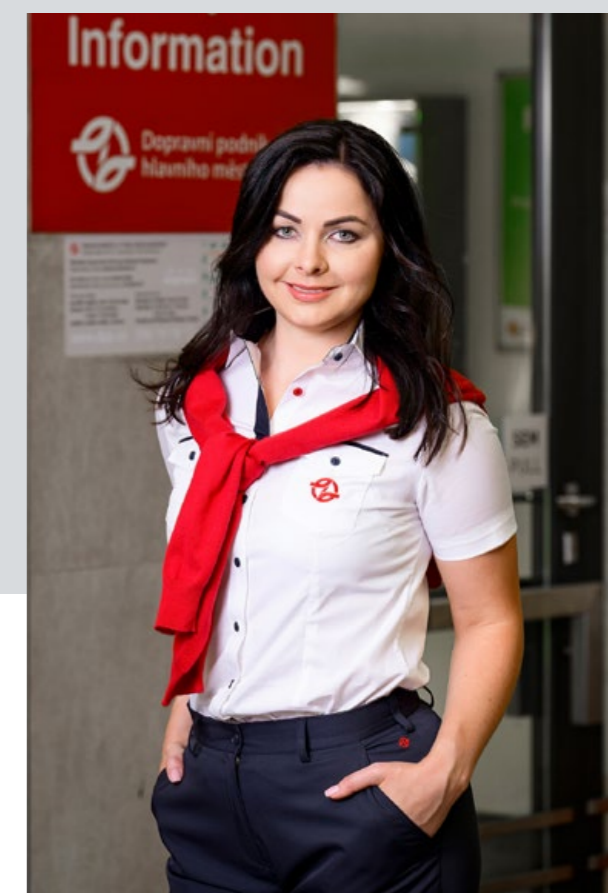
“ Každou součást kolekce je možné vzájemně kombinovat a vytvářet tak pohodlné sestavy dle osobní potřeby, aniž by se vymykaly zadání pro celkový vzhled zaměstnanců DPP a jejich pracovních pozic. ”

Lenka Bernardes da Silva, módní návrhářka a zakladatelka společnosti Bernardes Fashion



VARIANTA UNIFORMY ŘIDIČKY A ŘIDIČE AUTOBUSU DPP DÁMSKÉ BÉŽOVÉ POLOTRIKO S LÉGOU, ČERVENÁ ÚPLETOVÁ VESTA S LOGEM DPP, TMAVĚ MODRÁ VĚTROVKA S LOGEM DPP A REFLEXNÍMI PRVKY; PÁNSKÁ KOŠILE S DLOUHÝM RUKÁVEM V BARVĚ IVORY, MODRÁ ÚPLETOVÁ VESTA, TMAVĚ MODRÁ CELOROČNÍ VESTA S LOGEM DPP

Novou součástí dámských i pánských uniform DPP bude celoroční prošívaná vesta a lehká, funkční nepromokavá větrovka složitelná do jedné z kapes, která bude současně sloužit i jako obal. Kalhoty budou nově v chino stříhu a dámskou kolekci doplní béžový šátek s jemným modrým vzorem, který tvarově vychází z loga DPP.



ALŽBĚTA KEMPŇÁ, INFORMÁTOŘKA V DOPRAVĚ, PŘEDVÁDÍ UNIFORMU VE SLOŽENÍ: BÍLÁ KOŠILE S NÁRAMENÍKY S KRÁTKÝM RUKÁVEM S LÉGOU A LOGEM DPP, ČERVENÝ ÚPLETOVÝ PULOVŘ A TMAVĚ MODRÉ KALHOTY S LOGEM DPP



JAN HAVRÁNEK ZKOUŠÍ UNIFORMU DISPEČERA VE SLOŽENÍ: BÍLÁ KOŠILE S DLOUHÝM RUKÁVEM, NÁRAMENÍKY, LÉGOU A LOGEM DPP, TMAVĚ MODRÉ KALHOTY



TESTOVANÁ VERZE UNIFORMY ŘIDIČE TRAMVAJE MICHAELA NOUZOVSKÉHO: SVĚTLE MODRÁ KOŠILE S DLOUHÝM RUKÁVEM S LÉGOU, MODRÁ ÚPLETOVÁ VESTA S LOGEM DPP, CELOROČNÍ PROŠIVANÁ TMAVĚ MODRÁ VESTA S LOGEM DPP



UNIFORMA ŘIDIČE AUTOBUSU MILOSLAVA HAVLÍČKA VE VERZI: BÉŽOVÉ POLOTRIKO S LÉGOU A LOGEM DPP, TMAVĚ MODRÉ KALHOTY



DOZORČÍ STANICE METRA IVANA POLÁCHOVÁ V KOŠILI S DLOUHÝM RUKÁVEM V BARVĚ IVORY S LÉGOU, ČERVENÉ ÚPLETOVÉ VESTĚ, DÁMSKÉM BLEJZRU V TMAVĚ MODRÉ BARVĚ SE SVĚTLÝM KÁROVÁNÍM A LOGEM DPP A TMAVĚ MODRÝCH KALHOTÁCH

## Jak a s kým soutěž na nové uniformy probíhala?

Do veřejné soutěže na nové uniformy DPP vypsáno v březnu 2022 se přihlásilo šest uchazečů, kteří předložili své grafické návrhy. Porota je vyhodnotila a vybrala z nich tři finalisty: společnost RUTEX CZ, Bernardes Fashion a Česlava Jaroše. Finální design zpracovala Lenka Bernardes da Silva a společnost Bernardes Fashion.

Po vypracování finální kolekce nových uniform DPP letos vysoutěžil výrobce 50 testovacích sad. Během testování budou zaměstnanci k jednotlivým uniformním součástem průběžně předávat své připomínky, které bude DPP ve spolupráci s autorkou finálního designu průběžně vypořádávat. DPP po úpravě střihu nebo materiálu konkrétní uniformní součásti nechá díl opět vyrobit, aby jej mohl v běžném provozu dále testovat. ■



Kompletní galerii stejnokrojů najdete na webu [dpp.cz](https://dpp.cz)



DÁMSKÉ ČERVENÉ POLOTRIKO S LÉGOU A LOGEM DPP, TMAVĚ MODRÁ SUKNĚ S LOGEM DPP V PODÁNÍ ŘIDIČKY TRAMVAJE VENDULY ŠMEHLÍKOVÉ

## Součásti testované kolekce uniform DPP:

- dámské a pánské letní a celoroční chino kalhoty v tmavě modré barvě
- dámská sukně v tmavě modré barvě
- dámská a pánská košile s krátkým a dlouhým rukávem v bílé barvě pro dispečery/dispečerky a informatory/informatorky v dopravě
- dámská a pánská košile s dlouhým a krátkým rukávem, vždy ve dvou barevných variantách: ivory a světle modrá
- dámské a pánské polotriko s límečkem, vždy ve třech barevných variantách: béžová, světle modrá a červená
- úpleťová vesta, pro dámy v červené, pro pány ve světle modré barvě
- úpleťový pulover, pro dámy v červené, pro pány ve světle modré barvě
- dámská a pánská celoroční prošívaná vesta v tmavě modré barvě
- dámská a pánská větrovka v tmavě modré barvě
- dámská a pánská dlouhá zimní bunda v tmavě modré barvě
- pánské casual sako a dámský blejzr v tmavě modré barvě se světlým károváním
- zimní čepice, pro dámy v červené, pro pány ve středně modré
- šála, pro dámy v červené, pro pány ve středně modré
- dámská a pánská kravata
- dámský šátek



ŘIDIČKA AUTOBUSU MARIYA GABDUSHEVA V NOVÉ UNIFORMĚ: KOŠILE S DLOUHÝM RUKÁVEM V BARVĚ IVORY S LÉGOU, ČERVENÁ ÚPLETOVÁ VESTA S LOGEM DPP, TMAVĚ MODRÁ SUKNĚ

# MFA NEBOLI MULTIFAKTOR. CO TO JE A PROČ TO V DPP POTŘEBUJEME POUŽÍVAT?

DOPRAVNÍ PODNIK MUSÍ ZAJISTIT CO NEJVYŠŠÍ ÚROVEŇ ZABEZPEČENÍ PRO PŘIHLÁŠENÍ UŽIVATELŮ K INFORMAČNÍM SYSTÉMŮM NUTNÝM PRO JEHO BEZPEČNÝ PROVOZ. JEDNÍM Z OPATŘENÍ, KTERÉ MIMO JINÉ NAPLŇUJE ZÁKONNÉ POŽADAVKY NA SPRÁVU A OVĚŘOVÁNÍ IDENTIT, KTERÉ JSOU NA DPP KLADENY JAKOŽTO NA PROVOZOVATELE INFORMAČNÍCH SYSTÉMŮ ZÁKLADNÍ SLUŽBY DLE ZÁKONA O KYBERNETICKÉ BEZPEČNOSTI, JE ZAVEDENÍ VÍCEFAKTOROVÉHO OVĚŘOVÁNÍ IDENTITY UŽIVATELŮ.

## Nej slabším článkem je uživatel

Nejběžnější dosud používanou metodou je ověřování přihlášení uživatele k počítači nebo online službě pomocí hesla. Uživatelé jsou při ochraně firemní sítě nej slabším článkem řetězce. Největším neduhem nejsou jen **slabá hesla** jako taková, ale celkový způsob, jak s nimi uživatelé zacházejí. Není výjimkou, že uživatelé používají jedno heslo pro přihlá-

šení k různým účtům a službám. V horším případě je rovnou sdílají s kolegy nebo rodinou.

Slabá hesla se sice dají jednoduše vyřešit bezpečnostní politikou, nicméně u těžko zapamatovatelného hesla hrozí riziko, že si ho uživatelé poznačí někde na papír, který si vystaví na dobře viditelné místo. Použitá hesla lze různými způsoby odposlechnout,

uhádnout či silou prolomit. Z tohoto důvodu je tento typ správy a ověřování identit velmi zranitelný. **Přidáním druhého faktoru do procesu přihlášení se riziko neoprávněného přístupu do sítě snižuje na minimum.**

Ztráta a zneužití citlivých dat je v současnosti jednou z nejčastějších forem počítačové kriminality. Cesta k zisku cenných dat vede obvykle přes slabá nebo ukradená hesla. Pokud firma používá při přihlášení vícefaktorovou autentizaci, značně se snižuje riziko průniku do sítě a odcizení cenných firemních dat.

U vzdáleného přístupu do podnikové sítě se tak identita uživatelů stává středobodem ochrany před neoprávněným přístupem, který je potřeba ochránit za každou cenu.

## Co je to MFA a jak funguje?

Zkratka MFA pochází z anglického slovního spojení Multi Factor Authentication. Do češtiny se toto slovní spojení často překládá jako

vícefaktorové ověřování nebo vícefaktorová autentizace. MFA jistě znáte například z přihlášení do své banky nebo e-shopů.

Vícefaktorové ověřování je důležitým prvním krokem při zabezpečení organizace. **MFA přidává do procesu přihlašování další vrstvu ochrany.** Při přístupu k účtům nebo aplikacím provádějí uživatelé dodatečné ověření identity, například nasnímají otisk prstu nebo zadají kód, který jim přijde na telefon.

Technologie MFA přináší mnohonásobně vyšší zabezpečení uživatelských účtů a dat proti zcizení a zneužití. Pro případného narušitele je tento způsob zabezpečení často neřešitelným problémem a i v případě zcizení hesla jsou uživatelský účet a data pro útočníka nedostupné. **Z pohledu uživatele se jedná o minimální zásah do jeho práce, přitom zabezpečení uživatelského účtu a dat vzroste několikanásobně.**

Vícefaktorové ověřování tedy používá jak heslo, které by mělo být silné, tak další metodu ověřování založenou na kombinaci těchto způsobů:

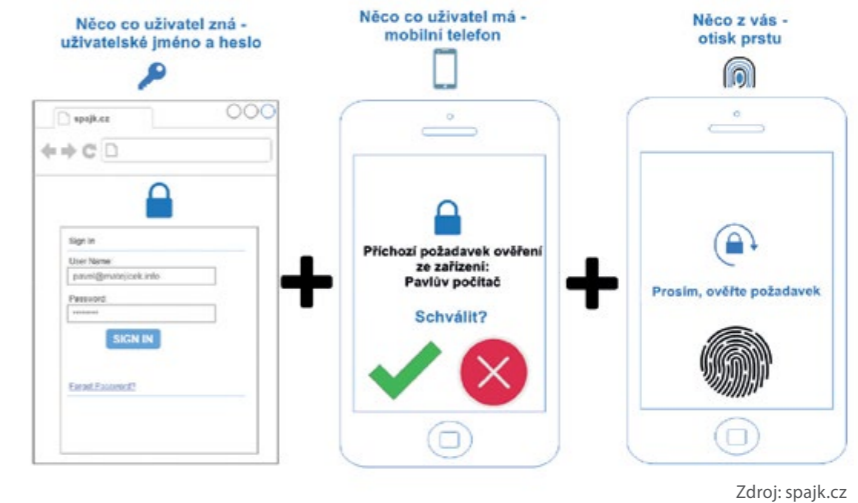
- **Něco, co víte:** většinou je to heslo;
- **Něco, co máte:** nějaký fyzický předmět, jako je telefon nebo USB token, který vám poskytne jednorázový kód;
- **Něco, co jste:** biometrická data, jako je otisk prstu nebo rozpoznání obličeje.

Každý uživatel si ke způsobu „Něco, co víte“ (heslo) bude muset zvolit jednu nebo více metod typu „Něco, co máte“ nebo „Něco, co jste“. Je jen na uživateli, zda dá přednost zaslání číselného kódu formou SMS, tak jak je zvyklý například z banky, nebo zda se rozhodne využít pro ověření mobilní aplikaci. Velmi doporučujeme registrovat si minimálně dva způsoby ověřování, a předejít tak možnému výpadku možnosti ověření.

Dalšími faktory ověření může být také lokalita, **kde** se uživatel nachází (např. IP adresa, GPS souřadnice), a čas, **kdy** se uživatel do systému přihlašuje. Přidání dalších faktorů do procesu ověření identity uživatele výrazně zvyšuje bezpečnost uživatelských účtů. Takové nastavení provádí správci systémů bez zásahu uživatele a jedná se pouze o doplňkové faktory.

Microsoft to myslí s bezpečností vážně, a proto opakovaně zapíná Security Defaults v prostředí svých zákazníků. Další vlna vynucení ze strany Microsoftu se chystá na podzim tohoto roku, kdy by teoreticky nemělo být možné v základních variantách MFA vypnout.

## Příklad vícefaktorové autentizace



Zdroj: spajk.cz

## Přínosy MFA

- ✓ Poskytuje další vrstvy zabezpečení
- ✓ Snižuje pravděpodobnost narušení identity uživatele
- ✓ Splňuje zákonné požadavky
- ✓ Vyhovuje řešením jednotného přihlášení (Single Sign-On)
- ✓ Poskytuje základ pro zavedení Passwordless principu<sup>1)</sup> přihlašování

## Trocha statistiky pro ty, co mají rádi čísla

Téměř 50 % úspěšných útoků je spojeno s odcizením identity a jedná se o nejčastější způsob průniku do systému. S rozšířením využívání Microsoft 365 se počet útoků na odcizení identity do tohoto systému výrazně zvýšil. Jedná se nejčastěji o snahu vylákat heslo pomocí e-mailu s phishingovým odkazem, kde téměř 25 % firem a organizací znamenalo tento typ útoku na vylákání hesla k Microsoft/Office 365.

Zajištění ochrany účtů Azure pomocí bezpečně spravovaného vícefaktorového ověřování odolného proti phishingu je klíčovou akcí, kterou podnikáme. Nedávný výzkum společnosti Microsoft ukazuje, že vícefaktorová autentizace může blokovat více než 99,2 % útoků na kompromitaci účtu a 98,56 % i v případech úniku přihlašovacích údajů, což z ní činí jedno z neúčinnějších dostupných bezpečnostních opatření.

## Závěr

Bezpečnost je důležitější než pohodlnost. Nikdo nechce řešit případné problémy, prevence něco stojí, ale všichni víme, že se vyplatí. Takže jednoduše řečeno, vícefaktorové ověření by měl být absolutní bezpečnostní základ, o kterém se ve firmách a organizacích nediskutuje!

Proto i v Dopravním podniku v návaznosti na výše zmiňované opatření společnosti Microsoft zavedeme vícefaktorové ověřování uživatelů pro vzdálené přihlašování k podnikové síti, tedy přes VPN.

Návod k nastavení vícefaktorového přihlášení k Office 365 mimo síť DPP a další potřebné informace naleznete na intranetových stránkách pod dlaždicí „IT podpora“.

## Vysvětlivka 1):

*Passwordless ověřování je vlastně jen jiný způsob MFA ověření, který nahrazuje potenciálně slabá hesla bezpečnějším prvkem (mobilním telefonem s registrovanou aplikací a biometrickou ochranou, hardwarovým bezpečnostním klíčem, Windows Hello apod.). Pokud uživatel heslo nezná, nikomu jej nemůže prozradit, nemůže ho nahradit snadno odhadnutelnou variantou, keylogger, kamera ani kolega sedící roky u vedlejšího stolu heslo neuvidí (a takto bychom mohli pokračovat velmi dlouho).* ■

Autor textu Mgr. Milan Bartůněk, MBA, je manažerem kybernetické bezpečnosti v odboru Bezpečnostní služby

Text: Michaela Franková  
Foto: archiv SPŠDText: Robert Mara  
Foto: Archiv DPP, ČTK, Petr Hejna,  
Zdeněk Kačena, Robert Mara

# #studujpsd #pracujvdpp



## Vybíráte střední školu? Přijďte se podívat do SPŠD

Ruku v ruce s vítáním nových prvků a nacházejícím loučením s maturanty přichází čas akcí pro ty, kteří si teprve svoji budoucí školu vybírají. Pro uchazeče o studium jsme připravili termíny **Dnů otevřených dveří Střední průmyslové školy dopravní**, kde budou mít jedinečnou příležitost poznat školu zblízka.

Během všech termínů DOD je možné navštívit **školu v Moravské ulici na Vinohradech**, kde probíhá teoretická výuka auto oborů a elektro oborů, a to jak pro vzdělávací programy s maturitou, tak s výučním listem. Připravujeme prohlídku učeben a měřicích laboratoří, kde se žáci připravují pro svoji budoucí profesi hlavně teoreticky. Ačkoli budou kromě učitelů teorie k dispozici i učitelé odborného výcviku, doporučujeme podívat se také do školních dílen. V bývalé tramvajové vozovně v Košířích bude otevřena autodílna a prostory nově zrekonstruované svářecí školy.

V budově školy v **Motole** bude možné navštívit odborné učebny pro obory **Informační technologie, Provoz a ekonomika dopravy a Mechanik elektrotechnik**. V učebnách i ve společných prostorách školy návštěvníkům DOD pedagogové a studenti rádi přiblíží, jak probíhá výuka a jaké technologie využíváme pro výuku odborných předmětů nebo realizaci projektové výuky. Přestože mnoho informací o škole a oborech najdete u uchazeči na webových stránkách nebo so-

ciálních sítích, nejlepší je zažít atmosféru školy na vlastní kůži. Porovnat několik škol a jejich nabídku můžete také na tradičním **veletrhu středních škol Schola Pragensis**. SPŠD zde bude mít také své zastoupení v termínu 21.–23. 11. 2024 (čtvrtek–sobota).

## Svářecí škola v novém

Během prázdnin a začátkem září proběhla v dílnách SPŠD v Košířích další významná rekonstrukce. Modernizací konečně prošla i svářecí škola, která hraje klíčovou roli zejména v rámci výuky oboru Karosář a Strojní mechanik. Žáci těchto oborů mají výuku základního kurzu svařování stanovenou školním vzdělávacím programem v rozsahu přípravy k absolvování svářecí zkoušky a získání svářecího průkazu. Žáci hradí pouze cenu vlastní zkoušky, která je výrazně nižší než kurz a zkouška v komerční sféře.

Nově zrekonstruované prostory nabídnou žákům, zaměstnancům DPP a zájemcům z řad veřejnosti nejen lepší hygienické zázemí, ale i nové technologické vybavení. Navíc se díky skvělé organizaci a komunikaci s panem Havlíkem z TSO během přípravy a realizace celé rekonstrukce podařilo zachovat některé charakteristické prvky této historické dopravní stavby, která slouží škole k výuce několik desetiletí.

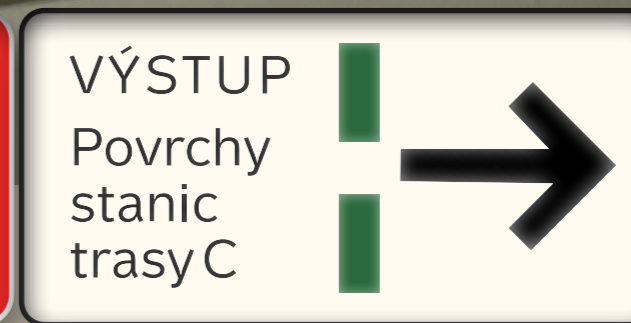
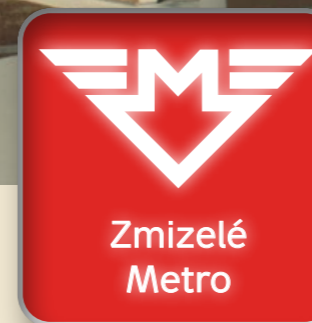
Svářecí škola byla po rekonstrukci prostor vybavena moderními svářečkami, byl vybudován oddělený brousíci box vybavený odsavačkou pevných částic a dalším novým

nářadím. Všechny tyto novinky posouvají úroveň praktické výuky svářecích technologií na novou úroveň. Modernizace prostor výrazně zlepší nejen komfort žáků a vyučujících, ale i efektivitu vzdělávání ve strojních oborech. V návaznosti na realizovanou rekonstrukci připravila škola základní zaškolovací kurzy pro žáky dalších oborů, kteří nemají výuku svářecích technologií ve vzdělávacím plánu. Mohou tedy nově projít zaškolením, jehož cílem je naučit účastníky základním dovednostem při manipulaci se svářecí technikou ve školních dílnách.

## Adapták jako dopravní únikovka

Střední průmyslová škola dopravní letos zvolila pro své žáky prvních ročníků netradiční formu adaptačního neboli seznamovacího kurzu. Místo obvyklého pobytového výjezdu jsme pro studenty připravili vlastní dopravní únikovku po Praze, která byla plná výzev a týmové spolupráce. Žáci byli rozděleni do týmů a společně s třídními učiteli a jejich zástupci putovali po Praze, kde na ně čekaly různé úkoly a hádanky. Cílem bylo nejen úspěšně projít všechna stanoviště, ale především se naučit spolupracovat, komunikovat a zvládat nečekané situace. Závěrečným vyvrcholením akce byla společná jízda školní tramvají, která uzavřela celý seznamovací den (na foto).

Ačkoliv nám počasí příliš nepřálo a většinu dne doprovázel vytrvalý déšť, pro mnohé účastníky se právě tato nekomfortní situace stala neplánovaným tmelícím prvkem. Součástí každého týmu byli žáci vyšších ročníků dopravních oborů v rolích průvodců. Někteří z nich se dokonce aktivně podíleli na přípravě celé akce. Učitelé během aktivit sledovali nejen plnění úkolů, ale i to, jak žáci spolupracují a komunikují v týmu, jak si poradí s novými situacemi a jak se vzájemně podporují. Po skončení celé akce měli všichni účastníci za úkol poskytnout zpětnou vazbu, která nám pomůže tento inovativní formát dále rozvíjet. Adapták v podobě dopravní únikovky se ukázal jako skvělý způsob, jak prvky stmelit a zároveň jim umožnit zažít něco neobvyklého – doufáme, že tento formát se stane oblíbenou tradicí naší školy. ■



## Stanice Budovatelů/Chodov – zastávky povrchové dopravy (1984/2024)



Původnímu uspořádání povrchu stanice vévodily dva přístřešky autobusové dopravy, jejichž architektura byla sjednocena s koncepcí stanice zejména všudypřítomnými hnědými glazovanými obklady. V místech dnešního obchodního centra bylo na stylově sjednocené dlažbě provedeno odpočinkové zákoutí s fontánkou a kruho-

vými sedačkami z elektroporcelánu připomínajícími velké izolátory (autorkou byla ak. soch. Alena Kroupová). Na protější straně byla osazena plastika Budovatel metra od akademického sochaře Františka Radvana. V době zprovoznění byl obrat cestujících ve stanici minimální, teprve s postupným dorůstáním okolní zástavby

a vybavenosti význam stanice vzrůstal. Zásadním impulzem pro další rozvoj se stalo otevření rozsáhlého obchodního komplexu Centrum Chodov v roce 2005, jež bylo v nedávných letech rozšířeno a přejmenováno na Westfield Chodov. Obchodní centrum zcela změnilo povrch stanice včetně autobusových zastávek.

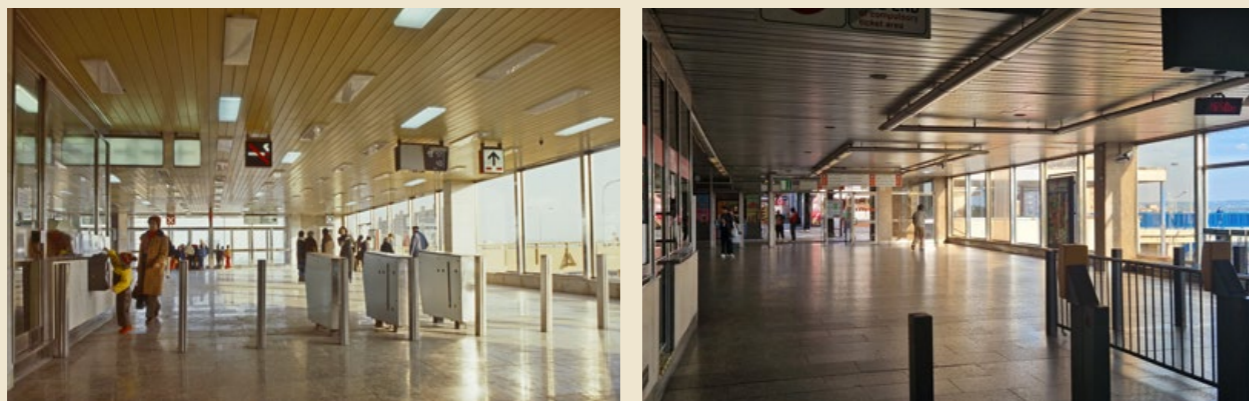
## Stanice Kosmonautů / Háje – východní vestibul (1978/1980/1987/2024)



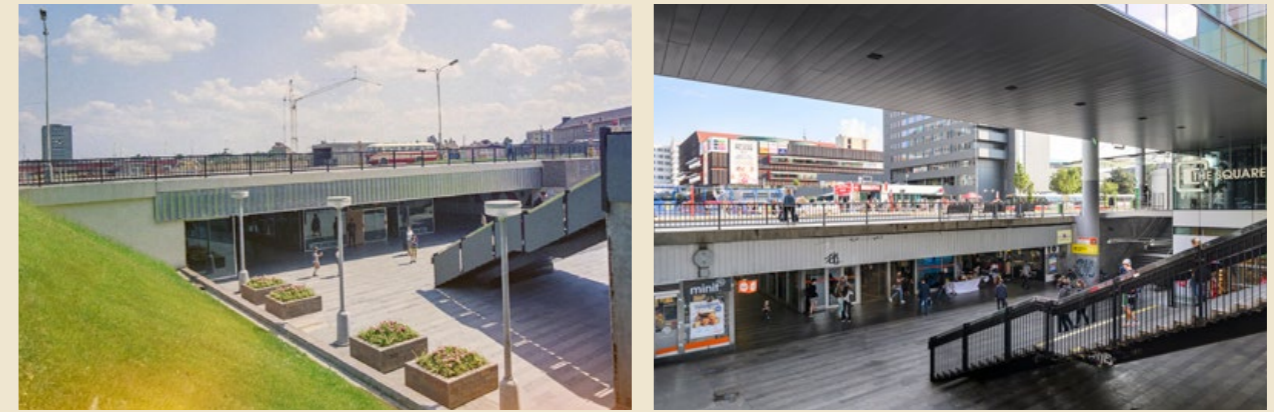
Dlouholetá koncová stanice Kosmonautů, dnes Háje, byla i s přílehlými traťovými tunely budována v otevřeném jámě ještě před panelovou zástavbou a občanskou vybaveností v okolí, což dokumentuje přehledový snímek staveniště z roku 1978, kde je za betonovým skeletem odstavňích kolejí dobře patrná hrubá stavba východního vestibulu. Sousední snímek zachytil dokončování navazující výstavby v roce 1987. Elegantní vestibul obložený světlým vápencem s nerezovými rámy skleněných výplní a přílehlým větracím objektem stylizovaným do tvaru kosmické lodi byl výškově přizpůsoben budoucímu srdci

celé lokality s terasovitě řešenými objekty služeb a patrovými garážemi nad odstavňými kolejemi metra. Urbanistická koncepce lokality byla v původních záměrech navržena pokrokově, bohužel skutečná realizace se stala učebnicovou ukázkou vyprázdněnosti pozdně socialistického stavebnictví. Provizorní uspořádání stanice, kdy byl vestibul z jižní strany „dočasně“ napojen dřevěnou lávkou, fungovalo deset let. Lávka poskytla kulisy jedné ze scén filmu Vesničko má středisková, což rozhodlo o její přezdívce. Její nástupkyně loni obdržela již oficiální pojmenování Otíkova lávka. Poněkud otíkovská byla bohužel i celá dostavba

objektů služeb a patrových garáží, která rovněž trvala celé desetiletí a s projekčně i materiállově bídými objekty, které byly dokončeny na počátku 90. let, přinesla jen pokračování provizorií v jiné formě. Druhá řada snímků nabízí srovnání vestibulu s provizorní lávkou (1980) a stavu po dostavbě (2024). Ztracenou eleganci připomíná srovnání interiéru vestibulu v roce 1980 a dnes. Všimněme si, že proti prvnímu úseku I.C bylo ve stanici turniketů méně a byl rozšířen průchod pro majitele předplatních jízdenek, jejichž počet se znásobil se zavedením nepřestupného tarifu v roce 1974. Ikonické byly i přímé platby do pokladniček u dozorčích.



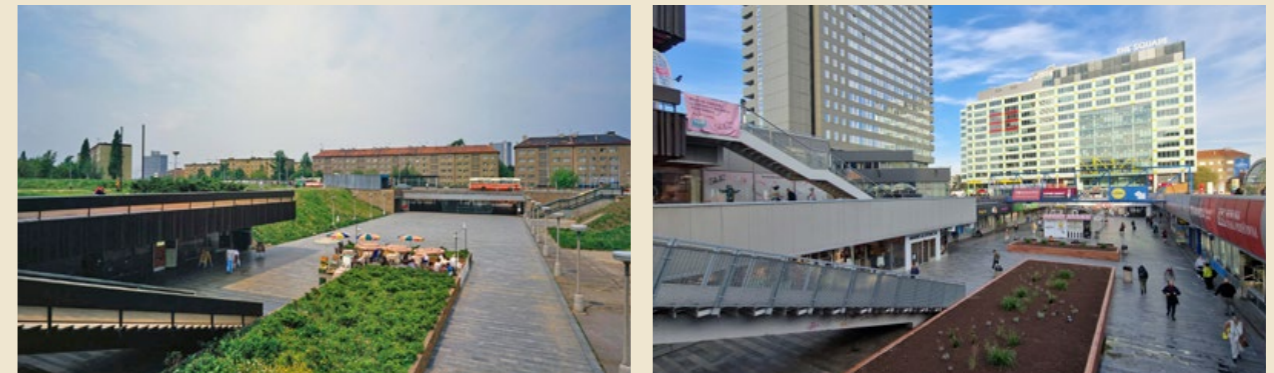
## Stanice Budějovická – severní vestibul a obchodní pasáž (1974/1984/2024)



Stanici Budějovická jsme se věnovali již v jednom z předcházejících dílů našeho seriálu. Již tedy víme, jak byla její podoba provázána s urbanistickými studiemi Budějovického náměstí z let 1968/69 i se vznikem moderního obchodního domu DBK. V dnešním díle se zaměříme na srovnávací fotografie proměn povrchu stanice. Horní řada snímků zachytila severní vestibul pod „mostem Ivana Olbrachta“ zasazeným v roce 1974 dosud uprostřed

zeleně. Sousední snímek již nabízí průhled na obchodní dům DBK (otevřen 1981), výškovou budovu centrály České spořitelny (odkoupena po mnoha letech rozestavěnosti a dokončena 1996) a nad schodištěm v nezměněné poloze se klebnoucí budovu The Square, dokončenou v roce 2002. Další sada snímků nabízí pohled na obchodní pasáž, která byla v období socialismu s nevyužitými obchody i plochami kolem pěší promenády spíše

nedokončenou územní rezervou pro budoucí rozvoj. Ten se plně rozvinul v období 90. let, kdy vznikla nová urbanistická koncepce lokality a byla dobudována obchodní vybavenost. Poslední sada snímků zachycuje detail vstupu do severního vestibulu – za povšimnutí stojí zámečnické výrobky na vstupu do stanice, odlišné řešení výstupu k povrchové dopravě či kamenný reliéf „Lekniny“, zlikvidovaný patrně při výstavbě budovy The Square.



**Titulní snímek:** Spirálová rampa propojující povrch stanice Opatov (dříve Družby) s autobusovým terminálem se stala zajímavým architektonickým prvkem brutalistně laděného povrchu stanice zasazené v nedokončeném okolí, kde se původně počítalo s administrativním a obchodním centrem Jižního Města. Socialistické plány zůstaly jen na papíře a po roce 1990 skončily již dříve rozpačité veřejné prostory v zajištění neřízené exploze obchodní vybavenosti věrohodně evokující méně rozvinuté postsovětské země. Stanice by do budoucna měla projít větší přestavbou a modernizací.



## Stanice Gottwaldova/Vyšehrad – východní výstup (1980/2024)

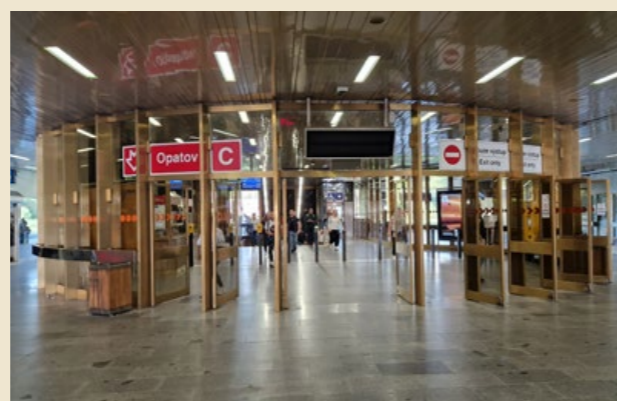


Stanice Gottwaldova, dnes Vyšehrad, je bezpochyby jednou z nejzdařilejších architektonických realizací v síti pražského metra. V minulosti působila velmi statickým a téměř neměnným dojmem ikony obrazových publikací. I přesto zde proběhly zajímavé proměny. Společně s výstavbou nového výškového hotelu Forum (dnes Corinthia) došlo k úpravě atria u 1. traťové koleje (směr centrum). Pro možnost přímého napojení nového ho-

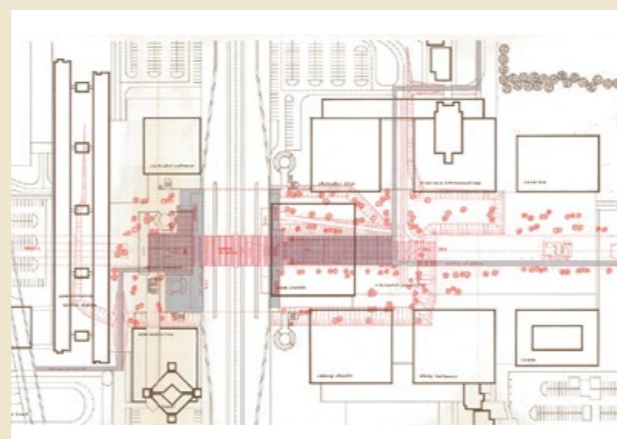
telu na metro byla část původní opěrné zdi vybourána a nahrazena lávkou s průchodem pro pěší k recepci hotelu. V protilehlém atriu byla v roce 1989 zprovozněna rampa pro vozíčkáře, vybudovaná z rozpočtu tratě V.B a představující vůbec první bezbariérovou úpravu v pražském metru. Srovnávací snímek zachytil stav východního atria v roce 1980 s plátněným pozdravem Československé spartakiáde a objekty zařízení staveniště náležící pa-

trně objektu řídicího střediska Městské správy SNB. Schodiště vpravo je v tomto snímku skryto, jeho horní část i totem s prosvětleným logem metra a názvem stanice jsou však v horní části dobře patrné. Na současném snímku je vidět nový průchod pro pěší i nové využití prostorů bývalých veřejných záchodků. Grafické cítění provozovatelů obchodních vybaveností bohužel nejen v této stanici zcela degraduje původní architekturu.

## Stanice Družby/Opatov – kruhový vestibul (1980/2024)



Stanice Družby, dnes Opatov, uvádí dnešní díl seriálu a vracíme se k ní i v jeho závěru pohledem na charakteristický kruhový vestibul v podpalubí silničního mostního objektu. Jak již bylo uvedeno v popisku úvodního snímku, v okolí stanice mělo původně vzniknout rozsáhlé administrativní a obchodní centrum Jižního Města (viz nákres vpravo). Stanice měla být umístěna v suterénu budoucího Domu služeb a v prostoru pod silniční komunikací měla dle představ architektů vzniknout rozsáhlá pasáž s veřejným vybavením. Centrum Jižního Města již v socialistické éře nestihlo vzniknout, stejně tak zůstala na papíře prosperující obchodní pasáž. Přístup do stanice byl řešen provizorními chodníky a vyšlapanými cestami, neboť projektanti již od počátku počítali, že okolí stanice bude po dlouhá léta staveniště. Kruhový vestibul zůstal již bez designových šipek na dveřích dochován do dnešních dnů.



# KINOBUS ROKU 2024 SE DVĚMA REKORDY

### Víte, že:

★ se letos podařilo na konto charitativního projektu SOS dětské vesničky vybrat nejvíce, a to **43 481 korun?**

★ **poprvé za 17letou kariéru nebylo ani jedno promítání zrušeno?** Dva večery sice přšlo, ale na přání diváků se přesto promítalo.

★ mezi divácky nejuspěšnější filmy patřili **Samotáři**, **Oppenheimer**, **Sladký život**, **Pan Blake k vašim službám** a **Aristokratka ve varu?** Naopak filmem s nejnižší návštěvou byl snímek **Nikdy neříkej nikdy**.

★ celková letošní návštěvnost na 45 projekcích byla srovnatelná s tou loňskou a činila **12 893 diváků?**

★ největší návštěvnost byla již tradičně na Proseku, kdy na film **Samotáři** zavítalo více jak **800 diváků?**

★ v průměrné návštěvnosti vyhrál **Kbelský park** se **424 diváky** na projekci? A že celkový průměr na jedno promítání činil **286 osob?**



“ Velice nás těší, že jsme opět mohli být charitativním partnerem Kinobusu DPP. Diváci na projekcích přispěli do sbírkové kasičky částkou téměř 45 tisíc korun, které pomohou těm nejvíce ohroženým dětem v našem krizovém centru SOS Sluníčko. Moc za tuto podporu děkujeme. ”

Jindra Šalátová,  
výkonná ředitelka  
SOS Dětské vesničky

Text: Zdeněk Bek  
Foto: Petr Hejna



# METRO MÁM V KRVI

ZE STŘEDNÍ PRŮMYSLOVÉ ŠKOLY DOPRAVNÍ SE V POSLEDNÍ DOBĚ ZRODILLO NĚKOLIK NOVÝCH STROJVEDOUCÍCH. KRYŠTOF JELÍNEK JE NEJEN ABSOLVENT TĚTO ŠKOLY, ALE VOZÍ UŽ I BUDOUCÍ ZÁJEMCE O PROFESI STROJVEDOUCÍ METRA. KDE SE VZAL JEHO ZÁJEM O METRO, JAKÉ ZÁŽITKY MÁ ZA SEBOU A JAK SE MU JEZDÍ V NOVÉ UNIFORMĚ, JSME SI ŘEKLI PŘI ROZHOVORU V DEPU ZLIČÍN.

**Jste absolventem SPŠD v Praze, jejímž zřizovatelem je DPP. Proč jste si vybral naši školu?**

Vysvětlení je jednoduché, již od dětství jsem velkým fanouškem dopravy, proto jsem chtěl studovat dopravní školu. Nejdříve jsem se rozhodl vystudovat učební obor Elektromechanik pro dopravní prostředky a následně jsem na stejné škole absolvoval nástavbové maturitní studium. Když jsem se vyučil, byla varianta, že půjdu pracovat jako elektromechanik do vozovny tramvají, ale tehdejší ředitel školy mi nabídl možnost být mistrem

odborného výcviku na praxích. Tuto nabídku jsem přijal a rok jsem zacvičoval na praxích první a druhé ročníky v Opravárenské základně metra v Hostivaři. Většinou základy zapojování elektrických přístrojů, elektrotechnická schémata a další věci.

**Zájem o dopravu se u vás projevil sám od sebe, nebo vás někdo inspiroval?**

Nikoho v rodině nemám, mám to v krvi, asi jsem se s tím narodil. Od dětství mě fascinovaly autobusy. Když jsem s mamkou jezdil za babičkou, tak jsme vždycky přestupovali

na metro a jeli ze Zličína na Karlovo náměstí. To byly v provozu ještě soupravy typu 81-71, které se mi dodnes líbí. Na základě nabídky jsem aktuálně v závěru a v přípravné fázi pro absolvování rozdílové zkoušky pro dnes již historické soupravy. Pokud se vše zadaří, splním si jeden ze svých snů.

**Hned po škole jste věděl, že chcete řídit metro?**

Musím se přiznat, že ano. Hlavně jsem čekal, až mi bude dvacet let, což je jedna z podmínek. Během jara v roce 2019 jsem se přihlásil

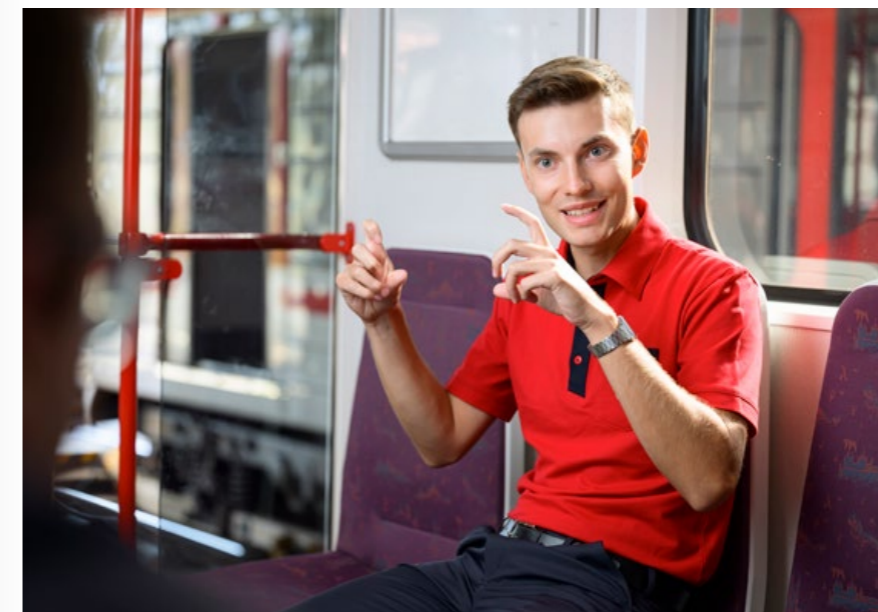
do kurzu pro strojvedoucí metra a zákonitou zkoušku jsem složil 21. února 2020 a stal jsem se strojvedoucím. No a k dnešnímu dni jezdím čtyři a půl roku. Mojí domovskou trasou je béčko, ale protože nedokážu ustrnout na jednom místě, tak jezdím i na trasách A i C. Jelikož mám rád i autobusovou dopravu, tak jsem si paralelně udělal řidičské oprávnění na autobus a do budoucna bych rád řídil i autobus DPP.

**Dnes už se školy snaží se svými absolventy udržovat kontakt i po škole. Je to tak i u vás?**

Ano, v dubnu letošního roku proběhla akce pro studenty SPŠD, konkrétně pro zájemce o profesi strojvedoucí metra. Ve spolupráci s vedoucím odboru Korporátní vztahy DPP Jiřím Došlým a vedoucím provozu Obsluha vozidel B Radkem Sedláčkem jsme zájemcům prezentovali profesi strojvedoucího v širším spektru, tedy co vše tato profese obnáší. V rámci této akce měli studenti možnost se podívat na práci strojvedoucího přímo v reálném provozu, kde jsme je svezli soupravou z depa Zličín na Černý Most. Často se zájemci ptali na provoz samotný, jak se dostat do kurzu, jak dlouho trvá, jaké zkoušky se skládají, jak se řídí souprava, dále se zajímali o řešení mimořádných událostí a měli další čistě praktické dotazy. Je možné, že se s některými z nich příští rok uvidím během jejich praktického výcviku, který se absolvuje na trase B.

**Pokud dobře počítám, jste v provozu přibližně čtyři, pět let. To už jste musel něco zažít. Co jste zažil vyloženě nepříjemného?**

Nejméně příjemné bylo, když mi na trase C během ranní špičky ve voze upadla starší



paní. Ve stanicích mi příběhli cestující sdělit, že se úplně nedaří paní vynést z vozu. Oznámil jsem tuto skutečnost vlakovému dispečerovi, který zajistil záchrannou službu. Následně se zastavil provoz, já jsem mezitím komunikoval jak s paní, tak i s cestujícími. Po vynesení paní ze soupravy jsem musel samozřejmě vysadit cestující a odjet do depa na komisionální prohlídku soupravy. Paní byla díky bohu při vědomí, a když na to zpětně vzpomínám, tak jsem rád, že vše dobře dopadlo. Každopádně je to jedna ze situací, které provoz občas přináší a my je musíme umět řešit. V rámci naší profese jsme zvyklí pracovat pod určitým stresem a nesmíme chybovat.

**Na druhou stranu musí být i něco, co vám udělalo radost, že?**

Paradoxně nejvíce prožívám víkendové směny. Je totiž hodně rodičů s dětmi, co mávají



do kabiny, a jelikož jsem to sám dělal, tak mávám nazpátek. S velkým dojetím ale vzpomínám na akci od organizace Zlatá rybka. Měli jsme tu jednoho handicapovaného chlapce, jehož snem byla jízda v kabině strojvedoucího. Jeho přání jsme mu splnili a svezli jsme ho celou trasou z depa Zličín na Černý Most a zpátky. Musím se přiznat, že když jsem viděl radost toho chlapce, tak mě to dojalo. Sám jsem velkým fanouškem metra i dopravy a je pro mě radost, když je možnost někomu druhému udělat radost dopravním zážitkem. Chlapce doprovodila celá rodina a já jsem moc rád, že jsme ho mohli svést a že vše proběhlo bez problémů.



KRYŠTOF JELÍNEK PŘI DNI OTEVŘENÝCH DVEŘÍ V DEPU KAČEROV V ROCE 2009

### V letošním roce pražské metro oslavilo padesát let. Účastnil jste se oslav?

Osobně jsem se účastnil jízd souprav na trase C. Střídal jsem se s kolegy a jezdili jsme s modernizovanou soupravou 81-71M, která na trase C není v provozu přes dvacet let. Jel jsem dokonce úplně první jízdu, takže po trase byla spousta fotografů až na Ládví. Dále jsem měl možnost být v depu Kačerov při dni otevřených dveří, kde jsme se střídali s kolegy v soupravách a popisovali fungování souprav metra.

### Jste zároveň jedním z několika desítek pracovníků podniku, kteří testují nové uniformy. Jaké jsou první dojmy?

Když srovnám novou kolekci se stávající, tak je to opravdu velký posun kupředu. Rád jezdím po okolních zemích a naše nová kolekce se výrazně přiblížila uniformám například berlínských kolegů. Zatím nosím nejvíce polo košili a kalhoty, protože se jedná o velice pohodlnou kombinaci. Ale jelikož je to příliš čerstvá záležitost, tak bych nerad v tuto chvíli říkal více v rámci objektivitu k tomuto projektu. Každopádně si uvědomuji a cítím velkou zodpovědnost.

### Jak probíhala vaše příprava na nové uniformy?

V březnu tohoto roku jsem šel na tzv. „měřenku“, kdy mi vzali všechny míry. Následně 22. srpna proběhlo nafocení nových uniform v provozu, což byla velice zajímavá zkušenost. Testovat nové uniformy je pro mě absolutně nová věc, ale tím, že od dětství mám

” Testovat nové uniformy je pro mě absolutně nová věc. Tím, že od dětství mám dopravní uniformy rád, tak musím přiznat, že si této možnosti vážím a zároveň si ji užívám. “

rád dopravní uniformy, tak musím přiznat, že si této možnosti vážím a zároveň si ji užívám.

### Můžete nám už říci, co je na nových uniformách dobré či špatné?

Nosím ji zatím velice krátce, takže hodnotit nemohu. Zatím jsem moc spokojený, oproti stávající kolekci je to opravdu posun kupředu. Jak moc materiál vydrží a jak se bude chovat v zátěži, ukáže teprve čas. Osobně mám nejraději klasickou košili a kravatu, protože když přijdete mezi cestující, tak máte větší respekt.

### Jste svým způsobem ambasadorem školy. Jak byste nalákal studenty na profesi strojvedoucího metra?

Nevím, zda se mi povede nalákat, protože kurz je opravdu složitý a člověk mu musí něco obětovat, ale všechno se dá naučit. Pokud vás profese strojvedoucího alespoň trochu zajímá a chcete se přihlásit do kurzu, rozhodně neváhejte. Kromě určitých jistot získáte i kvalitní zaměstnání, a pokud vše půjde dobře, třeba se už obléknete do nových uniform. ■



TAKTO VIDĚLA VOZOVNU VĚTŠINA OBČANŮ PRAHY, KTERÍ PROCHÁZELI KOLEM. SNÍMEK Z KORUNNÍ ULICE VZNIKL V DUBNU LETOŠNÍHO ROKU, TEDY ČTYŘI MĚSÍCE PŘED PŘEDÁNÍM AREÁLU VOZOVNY HLAVNÍMU MĚSTU. SAMOTNÝ TRAMVAJOVÝ PROVOZ VOZOVNY BYL ZAHÁJEN 25. ČERVNA 1897

## ORIONKA ZHASLA, NEBO NE?

VOZOVNA KRÁLOVSKÉ VINOHRADY, PRO BLÍZKOST ZNÁMÉ TOVÁRNY NA ČOKOLÁDU PŘEZDÍVANÁ ORIONKA, BYLA 28. SRPNA 2024 PŘEDÁNA HLAVNÍMU MĚSTU PRAZE, KTERÉ JI OD DPP ODKOUPILO. AREÁL PODLE POSLEDNÍCH INFORMACÍ PROJDE V NÁSLEDUJÍCÍCH LETECH ČÁSTEČNOU RENOVAČÍ A MĚL BY SLOUŽIT JAKO KULTURNÍ A KOMUNITNÍ STŘEDISKO K AKTIVITÁM SE ZAMĚŘENÍM NA DĚTI A MLÁDEŽ. V REDAKCI JSME SE ROZHODLI ZACHYTIT PROVOZ V AREÁLU JEŠTĚ V OKAMŽIKU, KDY SE TEPRVE PŘIPRAVOVALO PŘEDÁNÍ HLAVNÍMU MĚSTU, A PŘINĚST TAK NAŠIM ČTENÁŘŮM JEŠTĚ PRACOVNÍ PROSTŘEDÍ AREÁLU.



BYLO BY CHYBOU HOVOŘIT O VOZOVNĚ A NEZMÍNIT ALESPŮ OKRAJOVĚ JEJÍHO DLOUHOLETÉHO SOUSEDA V PODOBĚ TOVÁRNY NA ČOKOLÁDU, KTERÁ BYLA POSTAVENA V ROCE 1896. SAMOTNÝ NÁZEV ORION SE ZAČAL POUŽÍVAT OD ROKU 1924 A TYPICKOU MODROU HVĚZDU NAVRHL GRAFIK ZDENĚK RYKR. V ROCE 2008 DOŠLO K LIKVIDACI TOVÁRNY A DNES SE NA MÍSTĚ NACHÁZÍ BYTOVÝ KOMPLEX



POHLED Z JIČÍNSKÉ ULICE NA HORNÍ HALU, KTERÁ JE JEDNÍM ZE DVOU NEJSTARŠÍCH OBJEKTŮ V AREÁLU (SPOLEČNĚ S OBYTNÝM DOMEM V HRADEŠÍNSKÉ ULICI). HALA BYLA POSTAVENA V ROCE 1897 A BYLA URČENA K REMÍZOVÁNÍ DVACETI PĚTI TRAMVAJÍ PŮVODNĚ JEŠTĚ SAMOSTATNĚ ELEKTRICKÉ DRÁHY KRÁLOVSKÝCH VINOHRAD, PRO KTERÉ BYLO ZŘÍZENO PĚT KOLEJÍ



VLEVO NA SNÍMKU SE NACHÁZÍ HORNÍ HALA, KTEROU JSME SI JIŽ PŘEDSTAVILI. MALÁ BUDOVA SE ZAMŘÍŽOVANÝM OKNEM, KTERÁ ZASTIŇUJE HORNÍ HALU, JE SKLAD PNEUMATIK VYBUDOVANÝ V ROCE 2003 A JEDNÁ SE O NEJMLADŠÍ OBJEKT V AREÁLU. ZA NÍM BÝVALA SPOJOVACÍ ČÁST MEZI PRVNÍ A DRUHOU HALOU, V NÍŽ SE PŮVODNĚ NACHÁZELY DÍLNY PRO OPRAVY VOZŮ. UPROSTŘED VIDÍME STŘEDNÍ HALU, KTERÁ BYLA POSTAVENA V ROCE 1898 A SLOUŽILA K REMÍZOVÁNÍ A ÚDRŽBĚ TRAMVAJÍ (TŘI KOLEJE PRO DEVĚT VOZŮ). VPRAVO NA SNÍMKU SE NACHÁZÍ DOLNÍ HALA, KTERÁ BYLA UVEDENA DO PROVOZU TAKÉ V ROCE 1898. BYLO V NÍ ŠEST KOLEJÍ PRO TRICET ŠEST TRAMVAJOVÝCH VOZŮ. VEDLE SE NACHÁZEJÍ SKLADOVÉ PŘÍSTŘEŠKY, PRO JEJICHŽ VÝSTAVBU BYLO VYUŽITO STARÝCH SLOUPŮ TRAKČNÍHO VEDENÍ



ŠTÍT HORNÍ HALY S HODINAMI. ZDA DOŠLO BĚHEM LET K VÝMĚNĚ HODIN, BOHUŽEL NENÍ ZNÁMO. NA HODINÁCH SE SICE NACHÁZÍ NÁPIS „HAUR“, ALE PRAVDĚPODOBNĚ SE JEDNÁ O DŮSLEDEK NEZDAŘILÉ OBNOVY CIFERNÍKU V DEVADESÁTÝCH LETECH SOUKROMOU FIRMOU. PŮVODNÍ SE TAK JEVÍ JEN OKRASNÁ OBRUBA OKOLO HODIN



SNÍMEK Z HORNÍ HALY. TATO HALA JE UNIKÁTNÍ V TOM, ŽE SE V INTERIÉRU NACHÁZÍ PŮVODNÍ KOLEJE Z ROKU 1897! CELÁ LOŽ PROŠLA V LETECH 1986–1988 REKONSTRUKCÍ, KDY DOŠLO KE ZRUŠENÍ VRAT NA JEDNOTLIVÉ BÝVALÉ KOLEJE. ZÁROVEŇ DOŠLO K VESTAVBĚ NOVÉHO OBJEKTU VČETNĚ PATROVÉ VESTAVBY SE SOCIÁLNÍM ZÁZEMÍM A SPOLEČENSKOU MÍSTNOSTÍ (V PRAVÉ ČÁSTI SNÍMKU). TATO VESTAVBA VŠAK RESPEKTOVALA PODPŮRNÉ STŘEŠNÍ KONSTRUKCE, KTERÉ JSOU SICE V DETAILU ODLIŠNĚ, ALE VE SVĚM PRINCIPU PODOBNĚ STARŠÍM HALÁM PAMÁTKOVĚ CHRÁNĚNÉ VOZOVNY STREŠOVICE



SNÍMEK ZE ZADNÍ DÍLNY STŘEDNÍ LOŽE. PO SKONČENÍ TRAMVAJOVÉHO PROVOZU V ROCE 1933 ZDE BYLA ZŘÍZENÁ DÍLNA VRCHNÍHO VEDENÍ. VLEVO SE NACHÁZÍ DĚLICÍ PŘÍČKA ODDĚLUJÍCÍ PROSTOR OD PŘEDNÍ ČÁSTI HALY. ZAJÍMAVOSTÍ JE PATRNÝ VÝŠKOVÝ ROZDÍL MEZI SPOJOVACÍ ČÁSTÍ A STŘEDNÍ HALOU (VIZ SCHODIŠTĚ KE DVEŘÍM)

DOLNÍ HALA BYLA UVEDENA DO PROVOZU 1. ČERVENCE 1898. PO ZRUŠENÍ TRAMVAJOVÉHO PROVOZU ZŮSTALO TRAMVAJOVÉ KOLEJIŠTĚ ZACHOVÁNO, AVŠAK DOŠLO K JEHO PŘEKRYTÍ DŘEVĚNÝMI DESKAMI. ZAJÍMAVOSTÍ JE, ŽE V ROCE 1947 BYLA SPODNÍ HALA DOČASNĚ OPĚT VYUŽITA PRO TRAMVAJE. DOŠLO KE ZŘÍZENÍ NATĚRAČSKÉ DÍLNY, PROTOŽE BYLO ZAPOTŘEBÍ OPATŘIT TRAMVAJE NOVÝM NATĚREM PŘED SOKOLSKÝM SLETEM. V LETECH 1949 AŽ 1955 SLOUŽILA PO ADAPTACI STŘEDNÍ A DOLNÍ LOŽ JAKO GARÁŽ TROLEJBUSŮ, Z TĚTO DOBY POCHÁZÍ JEDEN ŠIROKÝ VJEZD I BETONOVÁ PODLAHA. KDYŽ DOŠLO V ROCE 1955 K ODSTĚHOVÁNÍ TROLEJBUSOVÉHO PROVOZU DO NOVÉ VOZOVNY V MICHLI (DNES GARÁŽ VRŠOVICE), DOŠLO V DOLNÍ HALĚ K NĚKOLIKA PŘESTAVBÁM, A TO PRO PROVOZOVNU TRAKČNÍ VEDENÍ



V ROCE 1952 DOŠLO K PŘÍSTAVBĚ PĚTIÚHELNÍKOVÉ VRÁTNICE, A TO PŘED SPOJOVACÍ CHODBU DO DÍLNY (VLEVO NA SNÍMKU S LUXFERAMI), PO ZRUŠENÍ SE NA MÍSTĚ NACHÁZELA PLYNOVÁ KOTELNA. VPRAVO NA SNÍMKU JSOU DVEŘE DO STŘEDNÍ HALY, ZBYLÁ PŮVODNÍ VRÁTA NAHRADILY LUXFERY. ZA POVŠIMNUTÍ STOJÍ I ZABETONOVANÉ ZBYTKY PŮVODNÍCH KOLEJÍ Z ROKU 1898. JEDNÁ SE VŠAK O JINÝ TYP KOLEJNIC NEŽ V HORNÍ HALĚ





OBJEKT DNEŠNÍHO OBYTNÉHO DOMU BYL POSTAVEN V ROCE 1897 A PŘEDSTAVUJE SPOLU S HORNÍ HALOU NEJSTARŠÍ ČÁST AREÁLU. BUDOVA PŮVODNĚ KRÁTCE SLOUŽILA MĚSTSKÝM ELEKTRICKÝM DRAHÁM KRALOVSKÝCH VINOHRAD. V PŘÍZEMÍ BYLA DÍLNA PRO OPRAVY TRAMVAJOVÝCH VOZŮ, DO KTERÉ BYL PŮVODNĚ PŘÍJEZD SAMOSTATNOU KOLEJÍ. KROMĚ DÍLNY A SKLEPA MÁ BUDOVA DŮVĚ OBYTNÁ PATRA CELKEM SE TŘEMI BYTY, PŮVODNĚ URČENÝMI PRO INŽENÝRA PROVOZU, VÝPRAVČÍHO A MISTRA VOZOVNY. NA SNÍMKÁCH NÍŽE A VPRAVO NÁHLEDY DO JEDNOTLIVÝCH BYTŮ



V AREÁLU SE DODNES DOCHOVALA DŘEVĚNÁ HYDRANTOVÁ SKRŔIŇ. BĚŽNOU SOUČÁSTÍ SKRŔIŇE BYL NÁSTAVEC A KLÍČ K PODZEMNÍMU HYDRANTU, DVA KUSY HADICE A JEDNA NEBO DVĚ PROUDNICE. NĚKDY BYL PŘIDÁVÁN I KLÍČ NA SPOJKY A ŠROUBENÍ, ABY ŠLY HADICE S PROUDNICEMI A HYDRANTOVÝM NÁSTAVCEM SNÁŽE SPOJIT. V MUZEU MHD SE NACHÁZÍ TĚMĚR IDENTICKÁ SKRŔIŇ, KTERÁ POCHÁZÍ Z ROKU 1908, LZE TĚDY PŘEDPOKLÁDAT, ŽE SKRŔIŇ NA SNÍMKU BUDE Z PODOBNÝCH LET



SE STŘEDNÍ A DOLNÍ HALOU BYLA V ROCE 1898 SOUČASNĚ POSTAVENA ADMINISTRATIVNÍ BUDOVA S PŘÍSTAVKEM DO BENEŠOVSKÉ ULICE. BUDOVA SE SKLÁDÁ ZE TŘÍ ČÁSTÍ, SCHODIŠŤOVÉHO TRAKTU, VLASTNÍHO DOMU A PŘÍZEMNÍHO KRÍDLA PODÉL BENEŠOVSKÉ ULICE



V LETECH 1949–1955 SLOUŽILA STŘEDNÍ A DOLNÍ HALA JAKO VOZOVNA TROLEJBUSŮ. SHODOU OKOLNOSTÍ PŘÁVĚ Z KONEČNÉ U VOZOVNY VYJEL 15. RÚJNA 1972 POSLEDNÍ TROLEJBUS V PRAZE. TUTO UDÁLOST DNES NA MÍSTĚ PŘIPOMÍNÁ OZNAČNÍK, KTERÝ BYL SLAVNOSTNĚ ODHALEN 8. RÚJNA 2010



VCHOD DO AREÁLU Z HRADEŠÍNSKÉ ULICE. VPRAVO NA ADMINISTRATIVNÍ BUDOVĚ JE DODNES VIDĚT PŮVODNÍ CHARAKTER OKEN V MÍSTNOSTECH, VE KTERÝCH BÝVALA TRAMVAJOVÁ DÍLNA

JISTĚ BY SE DALO POPSAT, KOLIK ZAJÍMAVOSTÍ A RŮZNÝCH OBYVATEL Z RAD PODNIKU AREÁL MĚL. ÚČELEM NAŠÍ NÁVŠTĚVY VŠAK BYLO I ZAZNAMENÁNÍ DROBNÝCH DETAILŮ (NA PROTĚJŠÍ STRANĚ) NEBO, JAK NAPOVÍDÁ SNÍMEK, TAJEMSTVÍ Z PŮDY. TÍMTO BYCHOM CHTĚLI PODĚKOVAT ODBORU TECHNICKÁ SPRÁVA OBJEKTŮ, JMENOVITĚ MIROSLAVU SCHWARZOVÍ, TOMÁŠI ZEMANOVÍ, A VŠEM NÁJEMCŮM ZA MOŽNOST FOTOGRAFOVÁNÍ V AREÁLU



V BUDOVĚ JE DODNES DOCHOVÁNO SCHODIŠŤE PODKOVITĚHO TVARU

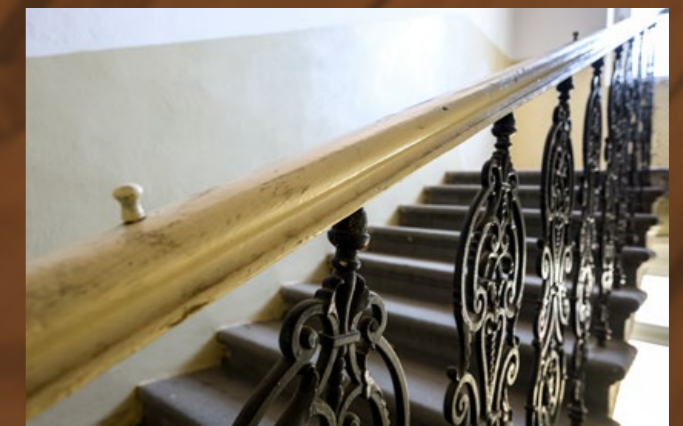


Foto: Václav Holíč

# 10. ROČNÍK TURNAJE V MALÉ KOPANÉ O POHÁR GENERÁLNÍHO ŘEDITELE DPP

Pořadí 10. ročníku:			
Pořadí	Tým	Počet bodů	Skóre
1.	Metráčci	18	38:6
2.	Sklady	15	42:14
3.	Dycky Vokovice	12	19:26
4.	Vozovna Kobylisy	9	19:26
5.	Sokolíci	6	19:29
6.	Iskabelos	3	11:26
7.	Revizoři	0	12:31

Nejlepší střelec		
Jméno	Tým	Počet branek
Miloš Junek	Sklady	22



CENU PRO NEJLEPŠÍHO STŘELCE TURNAJE DOSTAL OD PETRA WITOWSKÉHO, GENERÁLNÍHO ŘEDITELE DPP, MILOŠ JUNEK Z TÝMU SKLADY



HRÁČKA A HRÁČI TÝMU METRÁČCI SE STALI VÍTEŽI JUBILEJNÍHO 10. ROČNÍKU TURNAJE V MALÉ KOPANÉ



**Sobota 28. září 2024**  
**FK Motorlet Praha**  
Forma malé kopané 5 + 1  
s účastí minimálně jedné  
ženy v týmu systémem  
každý s každým



Fotografie všech týmů i snímky ze zápasů a předávání cen najdete na webu [dpp.cz](http://dpp.cz)

# PRAŽSKÁ DOPRAVNÍ VÝROČÍ

## PŘED 30 LETY PRAHA VSTOUPILA DO „NÍZKOPODLAŽNÍ ÉRY“

Pražané se setkali se snahou umožnit cestujícím pohodlný nástup už dříve, na mysl máme cestování legendárními tramvajovými vozy zvanými krasin. Byly to dvounápravové vlečné vozy se středním vstupem, které měly plošinu 390 mm nad temenem kolejnice. Pokud cestující mohl využít nástupního ostrůvku, bylo jeho nastupování či vystupování ještě příjemnější. Správní rada Elektrických podniků schválila nový typ vozu 17. července 1929 a ihned poslala jeho výkresy Ministerstvu železnic, které je schválilo svým výnosem 16. ledna 1930. Současně ministerstvo vzalo na vědomí, že Elektrické podniky objednají u Ringhofferyových závodů 10 vozů tohoto typu. V pražských ulicích se s velkým úspěchem objevily ještě v tom samém roce. Celkem jich do roku 1946, kdy byly dodány poslední, bylo vyrobeno 280 a mnoho jich sloužilo až do roku 1974.

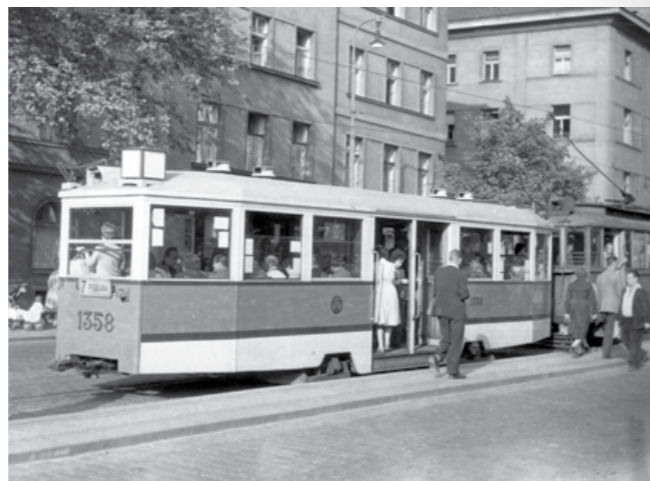


PRVNÍ PRAŽSKÝ NÍZKOPODLAŽNÍ AUTOBUS NEOPLAN 4014/3 Č. 3001 PŘI PŘEDSTAVENÍ  
4. LISTOPADU 1994 PŘED LÉKAŘSKÝM DOMEM

Co se ale stalo v listopadu 1994? V pražských ulicích se objevil první nízkopodlažní autobus, který byl v majetku Dopravního podniku. Byl to vůz Neoplan 4014/3, ev. č. 3001, vyrobený v německém Pilstingu za účasti zaměstnanců DPP. Do Prahy, do garáže Kačerov, přijel 28. října 1994 a 31. října byl předán do garáže Hostivař. V pátek 4. listopadu byl jako novinka pražské MHD oficiálně představen před Lékařským domem na náměstí I. P. Pavlova a o tři dny později, 7. listopadu 1994, byl poprvé nasazen do pravidelného provozu.

Autobusy charakteristické svojí zelenou barvou měly ve dvou třetinách délky podlahu ve výšce 320 mm nad vozovkou. Byly tedy ještě dokonalejší než krasiny. V té době byla představa, že pražský Dopravní podnik z dodaných součástí sestaví ve svých hostivařských dílnách postupně 300 Neo-

planů. V následujícím roce byly skutečně v Hostivaři sestaveny dva autobusy, ale tím celý záměr skončil. Nskončila ale éra nízkopodlažních autobusů. V kooperaci firem Renault a Karosa Vysoké Mýto se objevil první autobus Karosa 2070 City Bus, který se 20. října 1995 poprvé objevil na pravidelné lince. Od té doby se tyto autobusy objevovaly v pražských ulicích stále častěji. Nicméně Neoplany, i když byly jen tři, se staly prvními skutečnými nízkopodlažními vozidly pražské MHD.



JEDEN Z POPULÁRNÍCH KRASINŮ NA FOTOGRAFII  
Z ROKU 1957. ALESPŇ PLOŠINA VOZU BYLA MNOHEM  
NÍŽ, NEŽ BÝVALO U TEHDEJŠÍCH TRAMVAJÍ OBVYKLÉ

## TRAŽOVÉ ÚSEKY METRA MAJÍ SVÁ VÝROČÍ

Před 40 lety, 3. listopadu 1984, zahájily Dopravní podniky hlavního města Prahy, koncern, provoz na tzv. třetím provozním úseku tratě C. Byly na něm jen dvě nové stanice, ale přesto významným způsobem přispěl ke zkvalitnění pražské MHD. Provozní délka „třetího céčka“ byla 2,237 km a současně byla založena část tražové spojky na rozestavěný první provozní úsek třetí tratě, B. Novými stanicemi se staly Vltavská a Fučíkova. Zatímco tu první najdeme v síti pražského metra i dnes, druhá má od roku 1990 nové, orientačně vhodnější pojmenování Nádraží Holešovice.

Ačkoliv se už v polovině sedmdesátých let objevovaly plány naznačující budoucí prodloužení metra do Severního Města, rozvoj tratě C se zastavil a teprve po dlouhých 20 letech se cestující mohli linkou C svézt až do stanice Ládví.

V listopadu si připomeneme 30. výročí zahájení provozu na tzv. pátém provozním úseku tratě B. Nový úsek o provozní délce 5,111 km s pěti stanicemi byl uveden do provozu 11. listopadu 1994. Nové stanice – ve směru od centra to jsou Hůrka, Lužiny, Luka, Stodůlky a Zličín – vstoupily do historie pražského metra tím, že jako první měly od zahájení provozu bezbariérový přístup na nástupiště pomocí výtahů. Raritou úseku se ovšem stal západní vestibul stanice Stodůlky, kte-



TECHNOLOGICKÁ JÍZDA MOTOROVÝM UNIVERZÁLNÍM VOZÍKEM NA TRAŽOVÉM  
ÚSEKU III.B 31. SRPNA 1984

rý se uváděl do provozu až 10. září 2010, tedy šestnáct let od zahájení provozu stanice.

Nezapomeňme ještě, že současně s pátým provozním úsekem tratě B zahájila ve Zličíně provoz první část třetího pražského depa metra. První vozy odtud byly vypravěny už 6. listopadu 1994 v rámci zkušebního provozu linky B podle nového grafikonu, který několik dní probíhal bez cestujících.



MEZI STANICEMI HŮRKA A LUŽINY SE METRO SVÝM  
NEOBVYKLÝM MOSTEM PROJEVILO JAKO VÝZNAMNÝ  
MĚSTOTVORNÝ PRVEK

## TRAMVAJÍM NA SYNKÁČI JE 110 LET

Mezi nejstarší projekty tramvajových tratí na území dnešní Prahy patří ten, který měl zajistit nejkratší spojení do tehdy samostatného města Nusle. Anabáze tramvajové tratě vedoucí Bělehradskou dolů přes Botič a dále právě k náměstí Bratří Synků by vydala na samostatný článek. Stručně si připomeňme, že 21. listopadu 1914 přijely první tramvaje linky číslo 3 až na Riegrovo náměstí, tzv. Synkáč, a tak se právě před sto deseti lety i srdce Nuslí konečně dočkalo městské dopravy.

RIEGROVO NÁMĚSTÍ V ROCE 1926. V TÉ DOBĚ  
TU BÝVALA TŘETÍ KOLEJ PRO ODSTAVOVÁNÍ  
VLEČNÝCH VOZŮ A V LETECH 1923–1924  
TU KONČILA ČÁST SPOJŮ LINKY ČÍSLO 3



Text a foto: František Zahnáš



VŮZ 1122 ZNAČKY SIRIO VYPRAVENÝ NA LINKU 412 PROJÍZDÍ PO VIA CRISTOPHORO COLOMBO. V POZADÍ VIDÍME DOMINANTU MĚSTA CASTEL SANT'ELMO. ZHLÉDNOUT MŮŽEME I OSOBNÍ AUTO, JEDOUcí PRAVDĚPODOBĚ NEOPRÁVNĚNĚ PO TRAMVAJOVÉM PÁSU

## TRAMVAJE V METROPOLI POD VESUVEM

SVŮDNÉ MĚSTO POD SOPKOU JE MNOHÝMI POVAŽOVÁNO ZA JEDNO Z NEJKRÁSNEJŠÍCH MĚST ITÁLIE. SAMOZŘEJMĚ I TO MÁ SVÉ STINNÉ STRÁNKY, NAPŘÍKLAD V PODOBĚ FOTBALOVÉHO FANATISMU ČI MAFIÁNSKÝCH PRAKTIK, KTERÉ SE NEBLAHÝMI NÁSLEDKY PODÍLEJÍ NA OBRAZU MĚSTA. I PŘESTO SE VYPLATÍ TUTO KAMPÁNSKOU METROPOLI NAVŠTÍVIT AŽ UŽ KVŮLI NIKDY NEKONČÍCÍMU NOČNÍMU ŽIVOTU NEBO PESTRÉMU TRAMVAJOVÉMU PROVOZU, S KTERÝM SE NYNÍ MŮŽETE SEZNÁMIT.

Neapol je sice s asi jedním miliónem obyvatel třetím největším italským městem, ale tamní tramvajový provoz (rozchod 1435 mm) se svými asi dvanácti kilometry (síť má tvar písmene Y) patří mezi nejmenší.

První tramvaj v podobě koňky vyjela do ulic Neapole v roce 1876, první meziměstská tramvaj s parním provozem vyjela v roce 1883. Elektrická tramvaj se ujímá žezla v roce 1899. V roce 1930 je provozováno

39 městských tramvajových linek (1–39) a 10 meziměstských tramvajových linek (52–61).

Od roku 1953 začíná postupné rušení tramvajových tratí a jejich nahrazení autobusy. Během krátké doby jsou zrušeny všechny meziměstské tramvajové linky a velká část linek městských. V roce 1970 je z neapolské tramvajové sítě již jen torzo, které nemá ani v dalších letech moc štěstí. Po zemětřesení v roce 1980 je tramvajový provoz zcela zastaven, k jeho postupné obnově, ale již menší

části sítě, dochází v roce 1981. Další úsek je zrušen v roce 1997 v souvislosti s výstavbou trasy metra M6. V té době jsou provozovány linky 1, 4 a 29.

### Pestrá směsice vozů a linek

Pro Neapol byly od roku 1935 typické jednosměrné čtyřnápravové vozy Peter Witt (výrobce Officine Ferrovie Meridionali). Od vyřazení klasických dvounápravových motorových a vlečných vozů v roce 1956 tvořil tento typ vozu až do roku 2004 jednotný



JEDEN Z OSMNÁCTI VOZŮ PETER WITT (1047) VE VOZOVNĚ. VĚTŠINA VOZŮ PETER WITT Z LET 1932–35 DOSTALA V LETECH 1976–79 TYTO VOZOVÉ SKŘÍNĚ

vozový park. V letech 1976–1979 dostala většina Peter Wittů nové vozové skříně. V roce 2004 nastal generační zlom. Dodány byly obousměrné článkové nízkopodlažní vozy Sirio (výrobce Ansaldo Breda).

V roce 2020 je obnoven provoz na lince 4 (Přístav – Vozovna San Giovanni), kam rovněž z důvodu úvratové konečné u přístavu musely být nasazeny vozy Sirio. Linka 29 dostala nové označení jako linka 2 a byla vedena od vozovny San Giovanni a dále posilovala linku 1 smě-



HISTORICKÝ VŮZ PETER WITT VE VOZOVNĚ. TAKTO VYPADALY VOZY PO DODÁNÍ A TENTO VZHLED SI UDRŽELY DO REKONSTRUKCÍ V LETECH 1976–79

ni) a 421 (Vozovna San Giovanni – S. Erasmo – Via C. Colombo – Přístav – Via C. Colombo – Via Garibaldi – Pza Nazionale – Poggioreale – Pza Nazionale – Via Garibaldi – Vozovna San Giovanni). Důvodem jsou časté krátkodobé výluky (cca mezi 7. a 17. hodinou) mezi vozovnou a S. Erasmo. Při nich se tramvajové linky obrací na kolejovém přejezdu S. Erasmo a v tomto okamžiku se kolejová síť stává absolutně nesjízdnou pro jednosměrné vozy. Ve stavu je 22 nízkopodlažních tramvají Sirio, z nichž se ve všední den 5 vypravuje na linku 412 a 5 pak na linku 421. Vozů Peter Witt je ve stavu 18, ale ty se v současné době vůbec nevypravují.

### Lehce nepravidelný provoz

Provoz je značně nepravidelný, jízdní řády nikde zveřejňovány nejsou. Preferenci tramvajové dopravy jsem nikde na křižovatkách nezaznamenal. Problémem je i nekázeň ostatních řidičů. V některých ulicích jsou oddělené tramvajové pásy, které mají využívat i městské autobusy. Ale těchto v podstatě vyhrazených pruhů využívají motocyklisté i řidiči osobních automobilů, kteří nechtějí čekat v kolonách. Když pak motocyklista či řidič osobního auta dostihne tramvaj, nečeká za ní, ale prostě ji zleva předjíždí, bez ohledu na to, zda v ohroží či omezí tramvaj v protisměru.

I když se tramvajový provoz v Neapoli potýká s nemalými problémy, je pravděpodobné, že s ohledem na přítomnost moderních tramvají si své místo i v dalších letech udrží. Kolem dalšího rozšiřování sítě či reaktivací zrušených úseků koluje mnoho otázek.

Kromě tramvajové dopravy jsou k dispozici obyvatelům Neapole 4 lanovky, 4 linky trolejbusů (v současné době kvůli uzavírkám všechny mimo provoz), četné autobusové linky a od roku 1993 slouží trasa metra M1.



VŮZ 1117, VYPRAVENÝ NA LINKU 412 DOJEL NA ÚVRAŤOVOU KONEČNOU U PŘÍSTAVU. ZATÍM SE UVÁDÍ, ŽE SE JEDNÁ O KONEČNOU POUZE DOČASNOU – ALE NA JAK DLOUHO? V POZADÍ SE TYČÍ HRAD CASTEL NUOVO

V roce 2016 se některé neapolské ulice staly velkými staveništi, znemožněn byl i výjezd tramvají z jediného depa ve čtvrti San Giovanni (druhá vozovna – Fuorigrotta byla zničena při zemětřesení v roce 1980). V důsledku toho byl tramvajový provoz zcela zastaven. Na podzim roku 2019 je obnoven provoz linky 1, jezdící v trase Přístav – Poggioreale. Protože jsou tu obě konečné úvratové, musela být linka 1 obsazena obousměrnými vozy Sirio.

rem na Poggioreale, přičemž byla ukončena na nácestné smyčce Pza Nazionale. Na linku 2 byly nasazeny starší vozy Peter Witt.

V současné době jsou linky 1, 2 a 4 zrušeny a nahrazeny jsou tramvajovými linkami 412 (vozovna San Giovanni – Via Garibaldi – Pza Nazionale – Poggioreale – Pza Nazionale – Via Garibaldi – Via C. Colombo – Přístav – Via C. Colombo – S. Erasmo – Vozovna San Giovan-





Okno z dopravního světa připravil:  
Petr Ludvíček



Foto: PMDP

## O nejlepší baterku

Plzeňské městské dopravní podniky začínají kvůli blížící se povinnosti nahrazení diesellových autobusů bezemisními vozy testovat nejnovější generaci elektrobuses. Na poslední čtvrtletí letošního roku mají v plánu uskutečnit zkušební provoz plně elektrických kloubových autobusů několika evropských výrobců. V Plzni tak budou k vidění elektrobuses MAN, Mercedes-Benz a SOR. Vybraná vozidla disponují bateriemi s kapacitou přesahující 600 kWh, které by měly stačit i na nejnáročnější výkony. Elektrobuses budou nabíjeny po ujetí celé směny ve vozovně a nasazovány budou především na trasách provozně nejnáročnějších linek, tedy 24 a 30. Zajímavostí je, zkušební provoz bude probíhat s cestujícími a svezení těmito vozy bude bezplatné.



Foto: DPMB

## Lanovkové otázky a odpovědi

Brněnský dopravní podnik stále pracuje na přípravě projektu lanovky, která by v budoucnu propojila brněnské Pisárky s Bohunicemi a odlehčila napjaté dopravní situaci v lokalitě. Protože téma vzbuzuje emoce i řadu dotazů, zpracoval odpovědi na nejčastější dotazy. K otázkám na smysl stavby, zda není lanovka módním výstřelkem, zda je provoz ekonomicky udržitelný či jaký může mít stavba vliv na životní prostředí, najdete odpovědi na webu DPMB.

## Mezi kuželkami před veřejností

Velký den otevřených dveří, na který se tradičně sjíždějí návštěvníci i ze vzdálených míst, se uskutečnil 21. září v Bratislavě v Depu Jurajov dvor. Setkání se opět stalo festivalem městské hromadné dopravy. Vedle vystavené moderní i historické techniky měli návštěvníci možnost si vyzkoušet natrolejování trolejbusu, průjezd tramvajovou myčkou či jízdu v kabriobusu. Celodenní program zahrnoval mj. i přednášku podnikového psychologa o chování v provozu, diskutovalo se s dispečerem na téma řešení krizových situací a dále povídání s řidičem pod názvem Pohled z kabiny řidiče. Bonbónkem byla ukázková soutěž čtyř týmů řidičů autobusů a trolejbusů v jízdách zručnosti, mj. v průjezdu po lávce, koridorem označeným kuželky, přesném zastavení v zastávce a zacouvání na přesnost.



Foto: DPB

## Kamery a počítadlo cestujících

Cestující v pardubické MHD jsou ve všech vozidlech MHD od června pod dohledem kamer. Ve 130 vozidlech je zprovozněno téměř 700 kamer se



Foto: DPMP

záznamem. Autobusy a trolejbusy mají v prostoru celého vozidla čtyři až pět interiérových kamer, jedna kamera je umístěna i pro monitorování prostoru před vozidlem. Tato čelní kamera umožňuje zajistit přenos obrazu dění před vozidlem i na dispečink dopravního podniku. Kamery mají pomoci řešit například pády cestujících nebo dopravní nehody a také mají snížit vandalismus ve vozidlech a omezit případné konflikty s revizory. Součástí projektu je i rozšíření počtu vozidel se senzory pro počítání cestujících. Výsledky pak využije DPMP pro své dopravní průzkumy a bude velmi rychle možné reagovat na případné kapacitní problémy na spojích všech linek.

## Kompletní flotila

Dopravní podnik Ostrava převzal 30. srpna 2024 poslední vůz z dodávky celkem 38 kusů tramvají typu Škoda 39T. Tyto vozy jsou nejmodernějšími tramvajemi, které má DPO ve svém vozovém parku. Ostravou jezdí od roku 2022 a cestující je mohou vidět na linkách napříč městem. Kompletní cena za všechny tramvaje je přes 1,9 miliardy korun. Velkokapacitní vozy 39T jsou konstruovány Ostravě na míru. Zajímavostí je například konstrukce čela tramvaje, která svým tvarem připomíná těžební věž a současně přispívá i k větší ochraně chodců. Vozy jsou nízkopodlažní, klimatizované, mají wi-fi i USB nabíječky a jezdí až 80kilometrovou rychlostí. V blízké budoucnosti budou doplněny i o bezpečnostní antikolizní systém, který se osvědčil na dalších moderních tramvajích ostravského vozového parku. S postupným nasazováním nových tramvají 39T byl zcela vyřazen z provozu zastaralý typ vysokopodlažních tramvají T6, částečně byly vyřazeny i vozy T3.



Foto: DPO

# Vstříc stylovému podzimu

České ponožky  
s dopravními  
výšivkami

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

Ponožky Karosa B 731  
v krémové barvě  
historického nátěru  
autobusů

Černé ponožky  
s logy linek  
pražského  
metra včetně  
trasy D

Černé ponožky  
v designu ikonického  
schématu pražského  
metra, i v dětských  
velikostech



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 Anděl, Hradčanská a v bistro  
Mezi řádky v Sokolovské ulici 42 v sídle DPP.

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

# #studujspsd

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



# Dny otevřených dveří + další akce školy



## Dny otevřených dveří

**12. 11. 2024**, 15.30–18.00 hod.

Budova školy, Plzeňská 298/217a, Praha 5 – Motol  
(obory Informační technologie, Provoz a ekonomika dopravy,  
Mechanik elektrotechnik)

Budova školy, Moravská 3, Praha 2 – Vinohrady  
(obory Autotronik, Mechanik opravář motorových vozidel,  
Autoelektrikář, Autolakýrník, Karosář, Strojní mechanik,  
Elektrikář, Elektromechanik pro zařízení a přístroje,  
Podnikání denní a dálková nástavba, Provozní technika  
denní nástavba, Propagace denní nástavba)

Dílny odborného výcviku, Plzeňská 139, Praha 5 – Košíře  
(obory Autotronik, Mechanik opravář motorových vozidel,  
Autoelektrikář, Autolakýrník, Karosář, Strojní mechanik)

**10. 12. 2024**, 15.30–18.00 hod.

Budovy školy Moravská, Motol, Košíře

**7. 1. 2025**, 15.30–18.00 hod.

Budovy školy Moravská, Motol, Košíře

**25. 1. 2025**, 09.00–12.00 hod.

Budovy školy Moravská, Motol, Košíře

## Veletrh E-salon

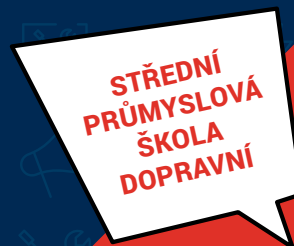
**7.–10. 11. 2024**, 15.30–18.00 hod.

E-salon, PVA Letňany  
Veletrh čisté mobility, technologií a řešení pro e-mobilitu.

## Schola Pragensis

**21.–23. 11. 2024**

Schola Pragensis, Kongresové centrum Praha  
Čtvrtek a pátek od 8.30–18.00 hod.,  
sobota od 8.30–15.00 hod.  
Umístění stánku bude upřesněno MHMP.



# #pracujvdpp

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