

3 | 2025
ročník 30



VOZOVNA HLOUBĚTÍN V OBRAZECH

**TROLEJBUSY UŽ ROK
SOUČÁSTÍ PRAŽSKÉ MHD**





ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP



Bezpečně a sebevědomě za volantem

- Sleva 1000 Kč na kurzy bezpečné jízdy na autodromu Most

- Seznámení se s nejčastějšími krizovými situacemi, které na vás mohou čekat každý den v běžném silničním provozu
- V případě zájmu o kurz napište na e-mail: navratilova@autodrom-most.cz



Tarify a balíčky pro rodiny

- O₂ Family je služba poskytovaná společností O2, která nabízí výhodné tarify a balíčky pro rodiny
- Umožňuje členům rodiny sdílet data, volání a SMS za zvýhodněné ceny

- Sleva na tarify pro zaměstnance DPP až 45 %
- Přístupový kód pro uplatnění slev je uveden na intranetu

Dotek zdraví a krásy

- Využijte nabídku masáže, pedikúry, manikúry od Art studio zdraví a krásy
- Možnosti využití kosmetiky a svatebního líčení
- Zvýhodněné ceny uplatníte po předložení zaměstnaneckého průkazu



Zlepšete svůj životní styl



- Sleva 40 % na výživovou konzultaci s měřením InBody
- Sleva 40 % na analýzu složení těla měřením na váze InBody
- Pro více informací kontaktujte Ilonu Sponarovou (tel. 778 039 777)



Ráj relaxace

- Sleva 15 % na lázeňské pobyty ve stálé nabídce Lázně Poděbrady
- Akce platí do 19. 12. 2025
- Pro uplatnění slevy použijte slevový kód, který je k dispozici na intranetu



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

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

DP 30
kontakt let

OBSAH 3/2025

AKTUÁLNĚ

4-5

PO STOPÁCH

6-9 VOZOVNA HLOUBĚTÍN
V OBRAZECH

PORTRÉT

10-15 TROLEJBUSY SE PŘED ROKEM
STALY TRVALOU SOUČÁSTÍ
PRAŽSKÉ MHD

VZDĚLÁVÁNÍ

16 #STUDUJSPSD
#PRACUJVDPP

SERIÁL DP KONTAKTU: 100 LET BUS

IX-XII AUTOBUSOVOU DUŠÍ PRAHOU
1946-1970

PROFIL

17-20 RÁD BYCH, ABY NOVÉ
TECHNOLOGIE V DOPRAVNÍM
PODNIKU ZDOMÁCŇELY

IT TIPY

21 EFEKTIVNÍ SPRÁVA SOUBORŮ
A SLOŽEK

Z HISTORIE

22-23 PRAŽSKÁ DOPRAVNÍ VÝROČÍ

UITP

24-25 NOVÝ STRATEGICKÝ PLÁN:
LIDÉ NA PRVNÍM MÍSTĚ

S FOTOAPARÁTEM PODZEMNÍM SVĚTEM

26-29 JAPONSKÁ METRA: ÓSAKA,
POŘADATEL EXPO 2025

ZÁBAVA

30

KULTURA/KVÍZ

31



Foto na titulní straně:
Michala Andelka, projektového manažera elektrifikace pražských trolejbusových linek,
vyfotografoval Petr Hejna na Letišti Václava Havla

DP kontakt

Časopis zaměstnanců Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti
30. 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, Milan Bárta, Jiří Došlý,
Martin Doubek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Petr Havlíček, Vladimír Kalivoda,
Ondřej Láška, Robert Mara, Tomáš Párys, Milan Slezák, Jan Štojdil, 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: 25. 2. 2025
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



SERIÁL
DP KONTAKTU

ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

Ke svému letošnímu čtvrtému zasedání se představenstvo Dopravního podniku sešlo 18. února, aby projednalo mj. uzavření transakčních dokumentů se společným podnikem Nové Holešovice, personální obsazení dozorčí rady Pražské strojírny, dále vyhodnocení stavu zásob za rok 2024 v porovnání s limitem zásob, kontrolu plnění nápravných opatření vyplývajících z externích kontrol a únorovou aktualizaci koncepce obnovy osobních vozidel v majetku DPP. V úterý 4. března se uskutečnilo páté zasedání a představenstvo na něm projednalo mj. udělení pokynu pro hlasování o uzavření transakčních dokumentů za Nové Holešovice, a. s., zprávu o hospodaření a kalkulace nákladů PID za rok 2024, dále souhrnný přehled přesčasové práce v DPP za rok 2024, zprávu z kontrol v úseku požární ochrany v roce 2024, o prověrkách BOZP v roce 2024 a plán organizace dopravy k 3. 3. 2025.

Dozorčí rada DPP byla na svém letošním druhém zasedání, které se uskutečnilo 26. února, informována o výsledcích výběrových řízení na pozici ředitelů DPP a vyhodnotila neekonomický cíl KPI Ing. Witowského k 21. 10. 2024 „Automatizace C – dokončení kvalifikační fáze a výzva kvalifikovaných dodavatelů v soutěžním dialogu“. Udělila dále souhlas s uzavřením transakčních dokumentů se společným podnikem Nové Holešovice, a. s., a projednala investiční plán na rok 2025.

Dozorčí rada byla také seznámena s probíhajícími soudními spory v souvislosti s výstupy ze stanic metra, s aktuálním vývojem smluvních vztahů DPP se společností Inženýring dopravních staveb, s informací o metru I.D, se systémem řízení rizik – identifikovaná rizika hodnocení významnosti kritická, dále s aktualizací č. 1 plánu interního auditu na rok 2025 a s přehledem plnění nápravných opatření ve 4. čtvrtletí 2024.



Století autobusů na putovních panelech

Zejména pro fanoušky autobusové historie v Praze Dopravní podnik instaloval venkovní výstavu, která poputuje po několika místech města. Na jednotlivých zastávkách výstavy mají zájemci možnost seznámit se s klíčovými momenty a milníky, které formovaly pražskou autobusovou dopravu. Výstava k 100. výročí trvalého provozu byla zahájena 3. března 2025 před budovou DPP v Sokolovské ulici, naposledy bude ke spatření 21. července na Mariánském náměstí. Aktuální termíny a místa putovní výstavy najdete na webu DPP.

Sedmička prvních trolejbusů Bozankaya SNG T12

DPP v únoru 2025 objednal prvních sedm bateriových trolejbusů Bozankaya SNG T12. Součástí dodávky vozidel je šest sad hardware a software pro diagnostiku závad trolejbusů a jedna nabíječka pro kabelové nabíjení. Celková hodnota objednávky je 96,34 milionů korun bez DPH. Všechny trolejbusy včetně příslušenství se dodavatel zavázal dodat do 12 měsíců. Domovskou garáž vozidel budou Řepy, kde DPP v současnosti buduje až 37 venkovních dobíjecích stání pro trolejbusy a elektrobuses. Současně probíhá výstavba infrastruktury na trase autobusové linky 137 pro její elektrifikaci. Po jejím zprovoznění se změní na trolejbusovou linku č. 52. Výstavba by měla být dokončena a předána DPP do provozu do 30. dubna 2026. Aktuálně objednané trolejbusy jsou určeny převážně pro zajištění provozu právě na lince č. 52.

NÁZEV PRO NOVÝ SMÍCHOVSKÝ TERMINÁL

Místopisná komise Rady hl. m. Prahy doporučila přejmenovat stávající stanici Smíchovské nádraží na Nádraží Smíchov. Stejný název tak ponese jak přilehlá tramvajová, tak autobusová zastávka. Změna se týká také železniční stanice a stanice metra. Nový název usnadní cestujícím orientaci a zároveň podtrhne význam Smíchova jako jednoho z hlavních dopravních center metropole. Aktuálně v místě probíhá kromě výstavby nové čtvrti Smíchov City také výstavba nového dopravního terminálu, který se stane jedním z nejvýznamnějších pražských dopravních uzlů. Součástí terminálu bude železniční stanice pro příměstskou i dálkovou dopravu, stanice metra, zastávky tramvají a městských i příměstských autobusů. Součástí bude také nové zázemí pro dálkovou autobusovou dopravu a kapacitní parkoviště P+R pro automobily i B+R pro cyklisty.

Výsledky výběrových řízení na ředitelské pozice v DPP

V Dopravním podniku byla 25. února 2025 uzavřena všechna čtyři výběrová řízení na pozice generálního, bezpečnostního, personálního a technického ředitele – Metro. Po zvážení velkého počtu uchazečů na pozici generálního ředitele se komise s ohledem na usnesení Zastupitelstva hl. m. Prahy z 24. říj-

na 2024 požadující restrukturalizaci DPP jednomyslně shodla, včetně zástupce zaměstnanců DPP, že nejvhodnějším kandidátem pro tento úkol je Ladislav Urbánek, stávající předseda představenstva DPP. Na personální ředitelku byla výběrovou komisí doporučena Marie Mourková a na pozici bezpečnostního



ředitele Jan Krejčí. Na pozici technického ředitele DPP – Metro výběrová komise nedoporučila žádného z uchazečů, řízením úseku je nadále pověřen Jaroslav Kristen (foto vlevo).

Personální změna v jednotce SVT

Odbor Technicko-provozní, který náleží do jednotky Správa vozidel Tramvaje, povede od 1. dubna 2025 Ing. Lukáš Prukl. V Dopravním podniku pracuje od roku 2019, kdy začal na pozici řidiče tramvaje ve vozovně Motol. Od roku 2021 až do současnosti působil jako technický pracovník v oddělení Opravy a údržba tramvají JSVT. Lukáš Prukl je absolventem Univerzity Pardubice, Dopravní fakulty Jana Pernera.

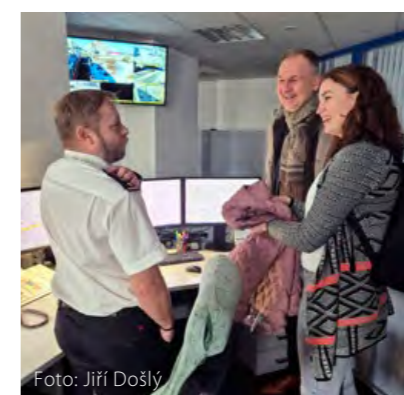


Metrostav DIZ zrekonstruuje trať lanové dráhy Petřín

Koncem února byl vysoutěžen zhotovitel rekonstrukce drážního tělesa lanové dráhy Petřín. Vítězem veřejné zakázky se stala společnost Metrostav DIZ, a to s nabídkovou cenou 134,01 milionu korun. Samotná rekonstrukce byla zahájena ve druhé polovině března, a to odvozem stávajících dvou vozů lanové dráhy. Stavební práce potrvají zhruba rok, dalších přibližně pět až šest měsíců zabere následná instalace dopravního systému, testování a homologace nových vozů lanovky. DPP předpokládá uvedení zrekonstruované tratě LD Petřín včetně nových vozů do zkušebního provozu s cestujícími v průběhu třetího čtvrtletí roku 2026.

ZAHRANIČNÍ NÁVŠTĚVY

V únoru si za cíl své cesty pro poznání systému MHD vybralo Prahu několik odborných delegací. Mezi nejzajímavější lze zařadit delegaci z Mongolska. Z nejněchladnějšího hlavního města na světě dorazila v době vrcholící mrazivé vlny končící zimy skupina odborníků na MHD. Ulánbátar, který je počtem obyvatel o něco málo větší než naše metropole, má hromadnou dopravu založenou na autobusech a trolejbusech. Je zajímavé, že vozový park čítá podobné počty jako počet našich autobusů a trolejbusů. I proto se delegace zajímala o tramvajovou dopravu.



V době vrcholící chřipkové epidemie přijel do Prahy také ředitel německého Dopravního podniku regionu Harz (na snímku uprostřed během návštěvy tramvajového dispečinku). Region, který se rozprostírá na pomezí Saska Anhaltska a Dolního Saska, je obslužen autobusovou dopravou, přesto se ředitel zajímal o tramvajovou dopravu, typickou pro naši metropoli. V rámci návštěvy tak zavítal na tramvajový dispečink a druhá část návštěvy se odehrála ve vozovně Pankrác. Měl možnost navštívit i výpravnu, kde se zajímal o řešení případů, kdy řidič tramvaje nedorazí kvůli zdravotní indispozici do práce.



O ŘÍZENÍ TRAMVAJE

I v letošním roce probíhají ve vozovně Pankrác informační dny pro zájemce o profesi řidič/řidička tramvaje. Jen v únoru přišlo na informační den čtyřicet pět zájemců, kteří se tak seznámili s podrobnostmi o pražském tramvajovém provozu. Pokud i vás láká profese řidiče tramvaje, využijte jeden ze středních termínů, a to vždy od 15.00 hod.: 9. dubna 2025, 14. května 2025 a 11. června 2025.

Dozvíte se například, jaké jsou časové nástupy na směny, co je dělená směna či informace o pracovních nebo mzdových podmínkách.

Foto: Zdeněk Bek, Vladislav Borek, Dominika Brabcová Györiová, Petr Hejna, Robert Janulík, Jiří Kejdana, Miloš Kejzlar, Petr Ludvíček, Robert Mara a Archiv DPP

VOZOVNA HLOUBĚTÍN V OBRAZECH

ÚVODNÍ DVOJICI SNÍMKŮ PŘIPOMENĚME DVĚ DŮLEŽITÉ ROLE VOZOVNY HLOUBĚTÍN, KTERÁ ZAHÁJILA PŘÍVOD 11. BŘEZNA 1951. ČERNOBÍLY SNÍMEK S DVOUNÁPRAVOVÝMI TRAMVAJEMI POCHÁZÍ Z TÉHOŽ ROKU. HNED O ČTYŘI ROKY POZDĚJI, TEDY OD ROKU 1955 AŽ DO ROKU 1969, BYLA V HLOUBĚTÍNĚ POSTUPNĚ ROZŠÍŘOVÁNA PROVIZORNÍ OPRAVNA ČTYŘNÁPRAVOVÝCH TRAMVAJÍ DO DOBY, NEŽ SE PLNĚ ZPROVOZNILY NOVÉ ÚSTŘEDNÍ DÍLNY HOSTIVÁŘ. BAREVNÝ SNÍMEK PŘIPOMÍNÁ OBDOBÍ OD ROKU 1976, KDY BYLA VOZOVNA DOMOVEM PRVNÍCH TRAMVAJÍ S TYRISTOROVOU PULZNÍ REGULACÍ



POSLEDNÍ VELKÁ REKONSTRUKCE VOZOVNY JE ZAZNAMENÁNA NA FOTOGRAFII Z ROKU 2000



OD ROKU 1976 MĚLA ČKD TATRA, RESPEKTIVE ČKD TRAKCE ZÁEMÍ PRO ZKUŠEBNÍ TRAMVAJE VE VOZOVNĚ HLOUBĚTÍN. NA SNÍMKU Z ROKU 1983 SE NACHÁZÍ PROTOTYPY TRAMVAJÍ T6B5t PRO SOVĚTSKÝ SVAZ A KT4Dt PRO NDR. NA SNÍMKU JE VIDĚT ROZDÍL V ŠÍŘCE TRAMVAJÍ (2,5 A 2,2 METRU). SAMOTNÝCH ZKUŠEBNÍCH JÍZD SE ÚČASTNILI I ZAMĚSTNANCI DPP, JAK ZMÍNIL V ROZHOVORU PRO DP KONTAKT V ŘÍJNU 2019 TOMÁŠ DVOŘÁK, BYVALÝ ŘIDIČ TRAMVAJÍ: „V ROCE 1980 ZJISTILI V TATŘE, ŽE ZAMĚSTNANCI, KTERÍ JEZDÍ S JEJICH PROTOTYPY, MAJÍ MOC PŘESČASOVÝCH HODIN. Z TOHOTO DŮVODU ZAČALI NAJÍMAT EXTERNÍ ŘIDIČE Z DPP. JÁ JSEM JEZDIL OD ROKU 1981 AŽ DO ROKU 2002, KDY TATRA SMÍCHOV ZKRACHOVALA. POZNAL JSEM VŠECHNY PROTOTYPY. VYPÍCHL BYCH PRVNÍ JÍZDU SE ZKUŠEBNÍ KT8D5. PŘIVEZL JSEM JI JEŠTĚ ZE SMÍCHOVA DO HOSTIVÁŘE, KDE SE DĚLALO TZV. OŽIVĚNÍ, A Z HOSTIVÁŘE SE BEZ PROUDU PŘITÁHLA DO HLOUBĚTÍNA, ODKUD SE POTÉ VYJELO POD NAPĚTÍM.“

JESTLI BYLY PRO VOZOVNU HLOUBĚTÍN NĚJAKÉ VOZY TYPICKÉ, TAK ROZHODNĚ TYP KT8D5. NA SNÍMKU Z 21. KVĚTNA 2013 JÍZDA NA LINCĚ 15 V RÁMCI ROZLOUČENÍ S PŮVODNÍM TYPEM. PRO TRAMVAJE KT8D5 BYLA VOZOVNA HLOUBĚTÍN DOMOVEN PO CELOU DOBU JEJICH PROVOZNIHO NASAZENÍ V LETECH 1986 AŽ 2013



OD ROKU 2013 BYLY EVIDOVÁNY PRVNÍ PROBLÉMY SE STŘEŠNÍ KONSTRUKCÍ, TVOŘENOU Z ŽELEZOBETONOVÝCH KONOIDNÍCH SKORÁPEK O TLOUŠŤCE POUHÝCH PĚTI CENTIMETRŮ, RESPEKTIVE BYL ZAZNAMENÁN JEJÍ NEOBÝKLÝ TVAR VE TŘETÍ LODI VOZOVNY. OD 15. LEDNA 2018 SE NÁSLEDNĚ PŘESTALA ODSTAVNÁ HALA POUŽÍVAT. SNÍMEK JE ZE ZÁŘÍ 2014



10. SRPEN 2015 A ZKUŠEBNÍ JÍZDA OTEVŘENÉHO VOZU KOŇSKÉ TRAMVAJE V AREÁLU VOZOVNY HLOUBĚTÍN. O DESET DŇÍ POZDĚJI BYL VŮZ V ČELE SLAVNOSTNÍHO TRAMVAJOVÉHO PŘÍVODU



VÝZNAMNOU ETAPOU VOZOVNY HLOUBĚTÍN BYLA OD ROKU 1976 ÚDRŽBA TYRISTOROVÝCH TRAMVAJÍ TYPU T3M, NÁSLEDNĚ KT8D5 AŽ K DNEŠNÍM TYPŮM KT8D5. RN2P, T3R.P A T3M2 DVC. NA SNÍMKU OSVĚDČENÉ DUO Z DOB ZAVADĚNÍ TYRISTOROVÝCH TRAMVAJÍ DO PROVOZU – DRAHOMÍR ŠTĀSTNÝ A VLADISLAV BOREK. ROZHOVOR NALEZNETE V ŘÍJNOVĚM A LISTOPADOVĚM VYDÁNÍ DP KONTAKTU Z ROKU 2016



OD ROKU 2014 BYLY VYBRANÉ ČÁSTI STŘECHY PODEPŘENY. SNÍMEK JE ZE SRPNA 2016



FOTOGRAFIE SYMBOLICKÉHO UKONČENÍ PROVOZU PŮVODNÍ DEPONOVACÍ HALY VOZOVNY HLOUBĚTÍN, 15. LEDNA 2018



PO UZAVŘENÍ BYLY VOZY VYPRÁVOVÁNY Z DVORA HLOUBĚTÍNSKÉ VOZOVNY. SNÍMEK POCHÁZÍ HNED Z 30. LEDNA 2018



V SOBOTU 24. SRPNA 2019 V 9:26 HODIN PROBĚHL ODSTŘEL DEPONOVACÍ HALY VOZOVNY HLOUBĚTÍN. K SAMOTNÉMU ODSTŘELU BYLO POUŽITO CELKEM 126 KILOGRAMŮ PRŮMYSLOVÉ TRHAVINY V 902 NALOŽÍCH



ROK NATO STAV Z POSTUPNÉHO ODKLÍZENÍ SUTĚ. VPRAVO NA SNÍMKU STĚNA HALY PODÚROVNĚHOVOU SOUSTRUHU



ZÁKLADNÍ OBRYSY NOVÉ VOZOVNY, SNÍMEK ZE SRPNA 2023



HARFA VOZOVNY SLOUŽILA JAKO ODSAVNÁ PLOCHA PRO POSTUPNÉ VYRAZOVANÉ TRAMVAJE TYPU T6A5. POSLEDNÍ Z NICH OPUSTILY AREÁL V ROCE 2022



5. LISTOPADU 2020 DOCHÁZELO UŽ K PRVNÍM PRACEM V AREÁLU. SNÍMEK ZE ZAHÁJENÍ VÝSTAVBY ENERGOCENTRA A MĚNIRNY, KTERÉ JIŽ DNES ZÁSObUJÍ AREÁL VOZOVNY A PŘÍLEHLOU TRAMVAJOVOU TRÁŤ TEPEM A ELEKTRICKOU ENERGIÍ...



V ŘÍJNU 2024 UŽ DOSTÁVAL CELÝ AREÁL JASNÉ KONTURY. V SAMOTNÉ DEPONOVACÍ HALY UŽ DOCHÁZELO K ZAPOJOVÁNÍ ROZVADEČŮ A DOKONČOVACÍM PRACEM

3. ÚNORA 2025 VJEL DO AREÁLU PRVNÍ TRAMVAJOVÝ VŮZ. JEDNALO SE O ZNÁMÝ MĚŘICÍ VŮZ 5521, KTERÝ PŘEDZNAMENAL, ŽE OTEVŘENÍ NOVÉ VOZOVNY HLOUBĚTÍN SE NEZADRŽITELNĚ BLÍŽÍ. V KALENDÁŘI BYLO SLAVNOSTNÍ OTEVŘENÍ VYZNAČENO U DATA 21. BŘEZNA 2025. V DUBNOVÉM VYDÁNÍ DP KONTAKTU PŘINESEME O VOZOVNĚ PODROBNÝ ČLÁNEK



VOZOVNA HLOUBĚTÍN V DP KONTAKTU:

- 09/2014 O střešní konstrukci remizovací haly vozovny Hloubětín
- 03/2015 V Hloubětíně vyroste nová vozovna
- 02/2018 O střeše tramvajové vozovny Hloubětín
- 10/2021 Energo centrum v Hloubětíně oživila měřirna
- 11/2024 Hloubětín se blíží otevření



...A TĚMĚR O ROK POZDĚJI SNÍMEK Z JIŽ HOTOVÉ STAVBY ENERGOCENTRA



TEN NEJDŮLEŽITĚJŠÍ DEN PŘÍŠEL 7. ZÁŘÍ 2022, KDY DPP SLAVNOSTNĚ ZAHÁJIL STAVBU NOVÉ VOZOVNY HLOUBĚTÍN



PŘED ZÁVĚRKOU – POHLED NA ZÁPADNÍ STRANU VOZOVNY HLOUBĚTÍN Z 11. BŘEZNA 2025



Ptal se: Jan Šurovský
Fotil: Petr Hejna



specifický, linky jsou různě dlouhé a jejich příprava je velmi složitá z různých důvodů.

Celé to vlastně začalo ještě zcela mimo moji působnost, kdy díky tvé vizi a úsilí kolegů z JDCT byl v roce 2017 vybudován první pilotní úsek trolejového vedení v Prosecké ulici. Byl to opravdu průběžný kámen moderního pojetí trolejbusů v Praze, kdy se ukázalo, že tento způsob elektrifikace autobusových linek v Praze je velmi vhodný a udržitelný. Zároveň to vlastně byl zárodek budoucí trolejbusové linky 58.

Linka 58 měla tedy nejvíce dílčích kroků vedoucích k cíli. Nultou etapou byl zmíněný pilotní úsek v Prosecké. Vlastně i díky až nečekaně velkému a kladnému zájmu veřejnosti se pak rozjely přípravné práce na elektrifikaci celé linky 140 z Palmovky až do Miškovic. Pak se v říjnu 2022 podařilo dokončit trať z Letňan do Čakovic, kde tím pádem mohl probíhat výcvik řidičů a ukázkový provoz pro veřejnost. O přibližně měsíc později se podařilo zprovoznit i druhou část projektu na Palmovku. Objednané vozy však bohužel dorazily mnohem později, a tak jejich homologace bez i s cestujícími začala až ve druhém pololetí roku 2023.



NA Lince 58 z PALMOVKY DO ČAKOVIC ZAČAL PROVOZ S VOZY SOR TNS18 PŘED VÍCE JAK ROKEM

TROLEJBUSY SE PŘED ROKEM STALY TRVALOU SOUČÁSTÍ PRAŽSKÉ MHD

V SOBOTU 1. ÚNORA 2025 JSME SI PŘIPOMNĚLI PRVNÍ ROK PRAVIDELNÉHO PROVOZU PRVNÍ TROLEJBUSOVÉ LINKY 58. V DOBĚ, KDY BUDETE ČÍST TYTO ŘÁDKY, SE BUDE BLÍŽIT ROČNÍ VÝROČÍ PROVOZU I LINKY 59 NA LETIŠTĚ VÁCLAVA HAVLA. A TO JE DOBRÝ DŮVOD K TOMU, ABYCHOM TOTO TÉMA PROBRALI S PROJEKTOVÝM MANAŽEREM ODBORU INVESTICE – POVRCH MICHALEM ANDELKEM, JENŽ BYL PŘED SEDMI LETY POVĚŘEN ÚKOLEM PŘÍPRAVY PROJEKTŮ ELEKTRIFIKACE AUTOBUSOVÝCH LINEK V PRAZE.

Michale, ty jsi u trolejbusových projektů už 7 let. Za tu dobu ses stal tím, koho bychom v Praze mohli nazvat „pan Trolejbus“. Naplňují se tvé předpoklady a představy z roku 2018?

Kdyby mi někdo před deseti lety tvrdil, do jaké míry se téma trolejbusů propíše do dopravního dění Prahy, asi bych tomu nevěřil. O to víc mě těší, že předpoklady, které nám před sedmi lety přišly jako smělé, v zásadě plníme. Sice příprava každé liniové stavby v Praze i Středočeském kraji jsou velké nervy, co se kde pokazí, ale z dosavadního vývoje lze konstatovat, že v průměru by mohla být zprovozněna jedna linka ročně. Každý projekt je však



DVA TROLEJBUSY V DIVOKÉ ŠÁRCE A UŽ JIM TAM STRKÁ NOS AUTO. TENTOKRÁT TO NEHODOU NESKONČILO (13. BŘEZNA 2024)
FOTO: JAN ŠUROVSKÝ

i včas dodat vozy, tam byla situace nepoměrně příznivější. Jistou výhodou byl i fakt, že tříčlankové vozy Škoda-Solaris 24m (interně též Škoda 38Tr) mohly své homologační kilometry najíždět nerušeně na volné trati linky 58 z Palmovky do Čakovic. Spektakulární akce výměny autobusů za trolejbusy během několika desítek minut, a tím pádem konec linky 119 a vznik 59 se zdařila a provoz trolejbusů od té doby běží.

Samozřejmě že byly kolem toho velké emoce, ale díky úsilí a profesionalitě celé řady našich kolegů byly zbytečné, ostatně jak tomu většinou už tak bývá. Při stísněnosti poměrů na Veleslavíně je jasné, že pro nějaký zkušební ostrý provoz souběžně s linkou 119 nebyl prostor. Pobavilo mě, kdy na jedné nejméně televizní stanici běžela reportáž hlásající, že dlouhé trolejbusy údajně prakticky nejedí, a proto během ní projelo v pozadí asi 5 nebo 6 trolejbusů. I to trochu vypovídá o těch mnohdy umělé gradujičích emocích, byť zcela zbytečných.

S vypětím všech sil byly vozy SOR TNS18 převzaty až na konci prosince 2023. Pravidelný provoz, byť s výpadky, tedy začal před rokem. Vozy však jezdí poměrně spolehlivě a daří se s nimi naplňovat kilometrické proběhy, které jsou nutné pro udržitelnost, tedy aby nedošlo k ohrožení dotace na vozidla. Někteří mohou namítat, že se na lince občas objevují i autobusy, ale to je dáno tím, že maximální vypravení je 14 vozů z celkem 15 disponibilních. To se stalo tak, že v době objednávky vozů jezdila linka 140 v ranní špičce po 6 minutách,

ale stále vyšší poptávka po cestování způsobila zkrácení ranního intervalu na lince 136, a tím sekundárně i na lince 140 na 5 minut. Posílení nastalo i dopoledne a odpoledne v pracovní dny. Jedeme tedy bez rezerv.

A další linky? Jaké máme zkušenosti z linky 59?

Linka 59 byla už větší rutina. Zde bylo složité se zkoordinovat s výstavbou nové tramvajové trati na Dědinu, ale podařilo se. Podařilo se

Již na podzim flotila tříčlankových trolejbusů zdolala první milion kilometrů, a to vůbec není málo. Bohužel však ne bez nehody. To nás poměrně dost trápí, protože vozidla jsou pak na opravách. Kolegové od autobusů a vlastně teď už i od trolejbusů a z provozu velmi pečlivě zkoumali příčiny těch nehod. Ukázalo se, že velké množství nehod se děje v prostoru letiště, kde ostatní účastníci odstavují svá vozidla tam, kde nemají, a dlouhý trolejbus se pak někde nemusí vejít. Další velmi problematické místo je najíždění a sjíždění do zastávek Divoká Šárka, kde vzniká dost vyloženě „tramvajových“ nehod, kdy souběžně jedoucí auto náhle začne odbočovat vlevo rovnou pod tramvaj, a zde tedy i pod trolejbus.

” Nebojím se prohlásit, že linka 59 je nejvýkonnější trolejbusovou linkou v bývalém Československu. Jde o takový malý BRT (Bus Rapid Transit = Rychlá Autobusová Doprava). “

Osobně musím říct, že smekám před řidiči, jakým způsobem dokážou manévrovat s tak velkým vozidlem v nelehkém pražském provozu. Každopádně se nebojím prohlásit, že linka 59 je nejvýkonnější trolejbusovou linkou v bývalém Československu. Tedy takový malý BRT (Bus Rapid Transit = Rychlá Autobusová Doprava). Nezapomínejme ale, že to je stále jen náhradní doprava za dosud nepostavenou železnici na letiště.

Hodně cestuješ po světě, po jiných trolejbusových provozech, ale nejen po nich. Jak nahlížíš na myšlenky čisté bateriových vozidel a třeba vodíkových vozidel?

V každém provozu lze najít nějakou inspiraci, kterou si ale musíme pro nás upravit. Přenositelné bez toho není prakticky nic. My například nejezdíme celý den jednotný interval, jako je naopak v řadě zemí na západ od nás zcela běžné. Jezdíme mnohem intenzivněji, z terminálů, které nejsou plošně rozlehlé, ale zato jsou velmi živé. Tam nepřichází v úvahu nějaké sáhodlouhé nabíjení. Jednoduše na to není místo a ani čas. Navíc v místech, kde nemáme tramvajovou či trolejbusovou infrastrukturu, se nabíječky budují velmi těžce. Potřebujete tam přívod 22 kV, ideálně vybudovat menší měničnu a kontaktní zařízení. Obvykle se to ale zrovna na konečné té



kteří linky nehodí. U trolejbusu se tento problém dá řešit komplexním pohledem na celou elektrifikovanou linku a toto řešení nám umožňuje de facto elektrifikovat jakoukoliv linku, samozřejmě tak, aby to dávalo smysl i ekonomicky a provozně.

Od vodíku jsem čekal mnohem více. Nejen u nás, ale hlavně ve světě slyšíme o neúspěchu naprosté většiny vodíkových projektů. Nejen cenově, ale i technicky, výrobně. A to nejen v silniční, ale třeba i železniční dopravě. Koneckonců náš pilotní stroj na lince 170 jezdí jen sporadicky, výsledky jsou slabší, a to nejen na straně vozidla, ale třeba i na straně plnicí stanice. Například není možné dosud ujet celý provozní den na jedno plnění. A právě to měla být klíčová výhoda proti čisté bateriovým vozidlům. Mimořádně našich 14 elektrobusesů Škoda 36BB zhruba od listopadu jezdí už opravdu výrazně spolehlivěji,

kteří doufáme, že porodní bolesti byly překonány a půjde v této formě elektromobility pokračovat. Koneckonců 18 vozů této koncepce od firmy SOR máme závazně objednáno.

A co chystáš dále? Na čem nyní pracuješ?

Aktuálně probíhá závod s časem, resp. s Národním plánem obnovy. Do výzvy s názvem „Budování infrastruktury pro veřejnou dopravu v hl. m. Praha“ jsme přihlásili hned pět projektů (kromě linek 58 a 59 to jsou ještě současné linky 137, 176 a 131) s povinností naplnění dvou stanovených indikátorů:

- Délka trolejového vedení pro bateriové trolejbusy – 40 km
- Počet dobíjecích stanic pro bateriové trolejbusy a elektrobusesy – 52 ks.

Je pro nás připraveno až 1,2 mld. Kč, které lze úhrnně získat pro uvedených pět projektů. Podmínkou k získání dotace je ale naplnění 100% hodnoty uvedených indikátorů, přičemž tuto podmínku lze naplnit pouze realizací všech pěti projektů. Nedojde-li k naplnění uvedených hodnot, nedostaneme nic. Rozpis předpokládaného množství km trolejového vedení a počtu dobíjecích stání za jednotlivé projekty vypadá takto:

Projekt	Délka TV	Počet DS	Poznámka
Linka 140 (58)	11,12 km	23 ks	zrealizováno (2022)
Linka 119 (59)	10,61 km	31 ks	zrealizováno (2024)
Linka 137 (52) + Garáž Řepy	4,44 km	44 ks	v realizaci (2025)
Dosud zrealizováno (vč. realizace) celkem 26,17 km trolejového vedení			
Linka 176 (53)	7,63 km	4 ks	pravomocně povoleno
Linka 131 (51)	8,07 km	–	pravomocně povoleno

Vysvětlivky: TV – trolejové vedení, DS – dobíjecí stání

To je opravdu velká porce. A do kdy to bude muset být postaveno?

Termín výstavby nabíjecích bodů je do konce letošního roku, ale tam máme už splněno. Daleko větší úkol je zrealizovat 40 kilometrů

trolejového vedení, protože tam máme zatím jen větší polovinu a zbývá nám jen 17 měsíců (rozhovor vznikl 1. února 2025 – pozn. red.). A není to jen trolejové vedení, jsou to i 4 měničny! V době vzniku rozhovoru urgentně řešíme odvolání Spolku Fišerka proti stavebnímu povolení na linku 131 a napjatě očekávám podání nabídek pro výstavbu linek 176 a 131. Pokud do konce března letošního roku nebudou připraveny pozemky pro výstavbu bu-

Tyto linky ale vesměs vedou tam, kde už dříve trolejbusy jezdily, že?

Ano. Opět ukázka faktu, že když se něco hloupě zruší, tak náprava je nesmírně pracná. Bývalo by stačilo jen obměňovat existující stavby a měničny, ale teď to budujeme celé znovu. A nejde o nějakou nostalgii, jde o lokality extrémně kopcovité, kde skutečná spotřeba každého autobusu je enormní

doucích měření, tak máme velký problém. Je potřeba hlavně v souladu s povoleními pokácet určenou zeleň. Když to ale vyjde, tak od 1. července 2026 budeme mít v provozu 5 plnohodnotných trolejbusových linek.

” Aktuálně probíhá závod s časem. Do výzvy s názvem Budování infrastruktury pro veřejnou dopravu v Praze jsme přihlásili hned pět projektů: kromě linek 58 a 59 to jsou ještě současné linky 137, 176 a 131. Čeká tu na nás 1,2 mld. korun. “



a rozhodně ne „tabulková“. Všechny emise z takových rozjezdů v tom obydlém území zůstávají, a to nemluví o zvýšeném hluku při rozjezdech a jízdě do kopce! Zejména v nevětraném údolí Vltavy na Smíchově ten vzduch skutečně dobrý není. Na Hanspaulku trolejbus jezdil v letech 1936–1959 a my bychom se tam měli vrátit dost přesně po 90 letech. K Waltrovce pak jezdily dosud nejdéle, od roku 1939 do roku 1969. Minulý režim byl rušením trolejbusů tak posedlý, že ani neměl k dispozici vhodné autobusy, které by se na Václavce rozjely do prudkého kopce, že museli kajicně zase provoz trolejbusů asi na 3 měsíce obnovit, než dodali z fabriky upravené autobusy pro tento kopec. Na Strahov pak, což je všeobecně známo, vedla ta poslední trolejbusová linka, která ukončila první éru trolejbusů v Praze 15. října 1972. Teď tam povede linka čtvrtá nebo pátá v pořadí.



Vizualizace: Atelier Onixia

VIZUALIZACE MĚNIRNY V ULICI NA ŠTĀHLAVCE PRO BUDOUCÍ TROLEJBUSOVOU LINKU 51, DNEŠNÍ 131

No a budeme na to mít vozy? Diskutovalo se o tom v médiích...

Věřím, že vozy mít budeme. S dodavatelem Bozankaya dosud nemáme žádné zkušenosti, ale rámcová smlouva hovoří jasně a doufám, že brzy začne homologace typu. Výrobce má dodat alespoň 15 vozů od objednání do jednoho roku, tak uvidíme, jak rychle budou k dispozici vozy na jednotlivé linky. Aktuálně je snaha objednat vozy na trať k Waltrovce, další budou rychle následovat. Kéž by se nepakovala situace z linky 58.

Tím ale tvoje rozvojové aktivity nekončí...

V rámci prvního balíčku trolejbusových linek v levobřežní části schválených Radou hl. m. Prahy v roce 2020, tzv. Levobřež I., pracujeme ještě na lince 191, která je velmi dlouhá a kde by trolejové vedení mělo být (někde ale jen jednosměrně) z Anděla na Sídliště Petřiny. V Liboci není reálné kabely a stožáry umístit do maličkých chodníků, další území zase čeká na výstavbu železnice Praha – Kladno s odbočkou na letiště.

Již delší dobu se připravuje společný projekt Prahy a Středočeského kraje na elektrifikaci linky 375 do Brandýsa nad Labem – Staré Boleslavi. Tam ale příliš spokojen s tempem přípravy nejsem, jde totiž o dost rozsáhlý projekt s nutnou koordinací v mnoha oblastech a mohlo by to jít lépe.

V zásobníku schválených projektů máme i linky 174 a 184 na levém břehu a pak adepta na BRT v podobě spojených linek 136 a 150 z Čakovice do Modřan. Tam je evidentní, že bude muset dojít k etapizaci, ale zase s poměrně velkou synergií pro řadu dalších autobusových linek zejména v oblasti Michle, Krče nebo Lhotky. Poslední schválený projekt je linka 134. Protože v oblasti Prahy 4 je uvažováno hodně tramvajových i trolejbusových projektů, tak nyní pracujeme na celkové studii energetické páteře, abychom měnirny a kabely projektovali, povolovali a stavěli efektivně.

Zlepšila se už situace v oblasti dostatku projektantů?

Bohužel nikoliv. Projektanti elektro zoufale chybí. A nadále platí, že ani nikdo takové



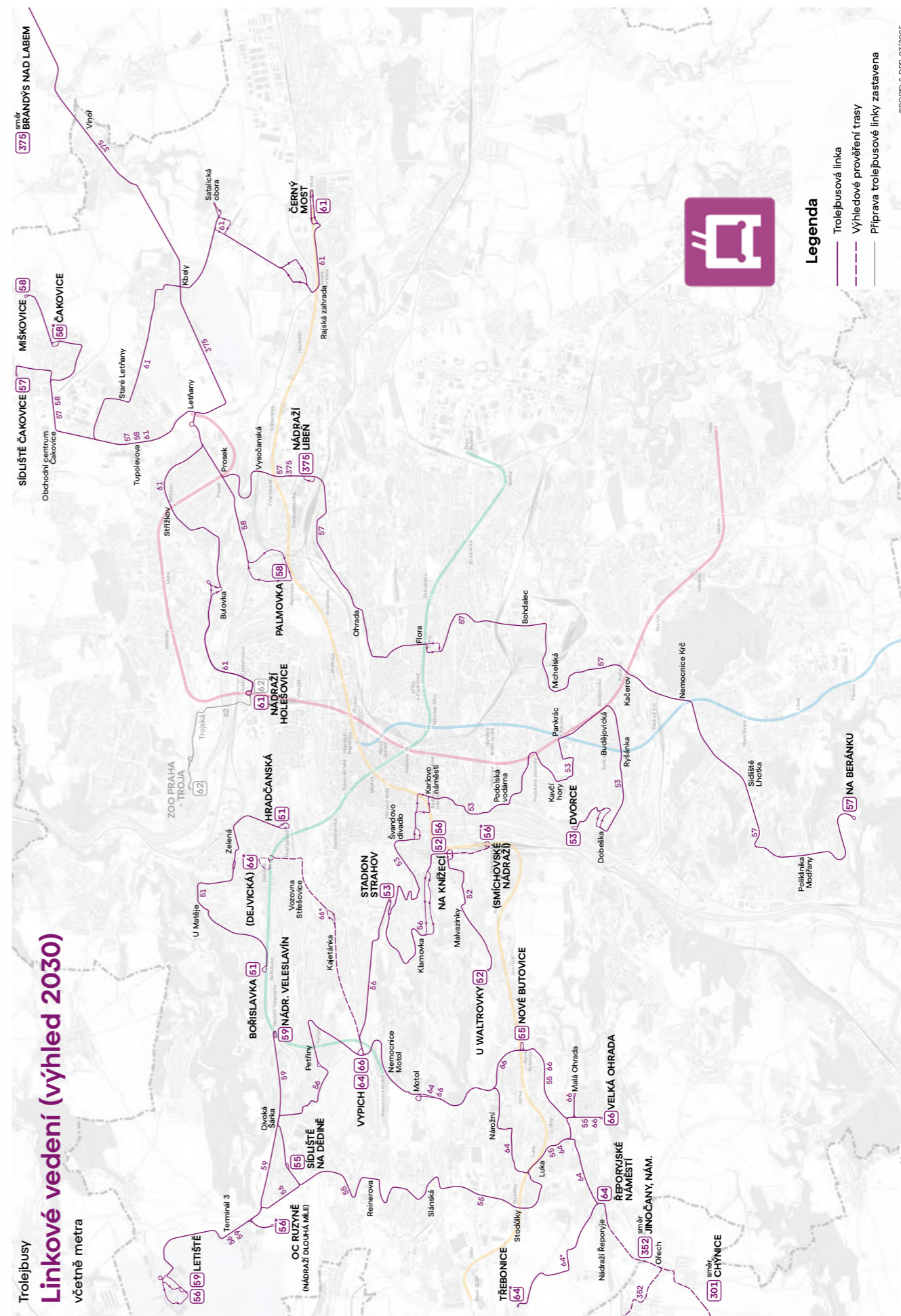
Foto: Zdeněk Bek

TRAKČNÍ STOŽÁRY PŘIPRAVENÉ PRO BUDOUCÍ TROLEJBUSOVOU LINKU 52 (DNEŠNÍ AUTOBUSOVÁ LINKA 137) V PEROUTKOVÉ ULICI. V RÁMCI KOMPLETNÍ REKONSTRUKCE TĚTO ULICE PROBÍHÁ I REALIZACE INFRASTRUKTURY PRO TROLEJBUSY

Od loňského roku také probíhá příprava linky 201, která je nyní u opakovaného posuzování vlivu stavby na životní prostředí. Linku 112, která se jako doplněk k lince 201 velmi hodila, jsme vzdali, protože MČ Praha – Troja k ní měla zásadní výhrady. Nicméně RHMP nám schválila postupně tolik projektů, že půjdeme s přípravou tam, kde zájem mají. A takovou městskou částí je zejména Praha 13. Máme vybraného projektanta na linky 142 a 225 a na tento projekt se vysloveně těším. V Praze 13 nečekám trápení s úzkými chodníky a vzrostlou zelení, nepřipadá v úvahu ani majetkoprávně nesmírně komplikované zřízení závěsů trolejí na domech, ale zase můžeme narazit na nejasnou majetkoprávní situaci u pozemků. To se ukáže.

věci neučí. V oblasti elektrické vozby snad už nějaké náznaky jsou, ale v oblasti infrastruktury žádný pokrok neevidují. Projekty máme, zdroje jsou, ale chybí, kdo by to všechno vyprojektoval. Je to vlastně největší a nejzávažnější překážka, která nám brání postupovat v potřebném tempu.

Rád bych v závěru poděkoval všem kolegům a kolegyním napříč celým Dopravním podnikem, kteří mi při přípravě a realizaci těchto bezesporu velmi zajímavých projektů pomáhají a bez jejichž odborné, ale i lidské podpory by ty projekty nebyly.



MODERNÍ DIAGNOSTIKA A NÁROČNÉ ÚKOLY = VÍTĚZSTVÍ PRO ŽÁKY SPŠD

» Pozlacený Autoopravář Junior 2025

Ve školicím středisku Porsche ve Zlatnících proběhlo krajské kolo soutěže Autoopravář Junior 2025, kde se utkali nejlepší žáci oborů Autotronik a Mechanik opravář motorových vozidel z celé Prahy. Naši soutěžící Ondřej Strnad, Dominik Kulovaný a Marek Kopecký podali špičkové výkony a obsadili dvě první místa, čímž si zajistili postup do celostátního kola!

Soutěž se konala ve dvou dnech. První den byl zaměřen na teoretickou část, kde soutěžící prokazovali znalosti automobilové techniky a diagnostiky. Druhý den patřil praktickým úkolům, které připravili a hodnotili odborníci z řad významných automobilových firem.



Tyto úlohy simulovaly reálné servisní situace, kdy mezi úkoly nechyběla např. diagnostika DPF, servis parkovací brzdy a analýza chybových kódů. Soutěžící pracovali s diagnostikou TSP, která jim umožnila aplikovat moderní metody identifikace a odstraňování závad. Všechny úlohy vyžadovaly preciznost, logické myšlení a rychlou orientaci v problémových situacích, se kterými se budoucí automechanici a autotronici setkají v praxi.

Vítěz kategorie oboru Autotronik Ondřej Strnad si jako jednu z mnoha hodnotných cen odnesl diagnostický interface Troodon OBD Pro s licencí pro osobní i užitková vozidla. Tento špičkový nástroj mu jistě pomůže nejen při dalším studiu, ale i v budoucí praxi a usnadní první kroky v profesním životě.

» Budoucí autolakýrníci u pražského primátora

V nádherných prostorách Brožíkova sálu na Staroměstské radnici se po roce konala opět tradiční novoroční setkání pražského primátora se zástupci Cechu malířů, lakýrníků a tapetářů ČR a pražských škol, které vyučují příbuzné obory. SPŠD zastupovali žáci druhého a třetího ročníku Oldřich Bareš, Patrik Marek a Jan Frič v doprovodu ředitele školy Lukáše Sobotky a Ladislav Šilara, garanta oboru Autolakýrník.

I letos došlo na tradiční předávání symbolického dárku, který je vždy ukázkou řemeslné práce a kreativity žáků. Naši autolakýrníci pod vedením učitelů odborného výcviku vyrobili v dílnách v Košířích hodiny s tematickým autodesignem a svým výrobkem zaujali nejen pana primátora, ale i kolegy z oboru, kteří zastupovali další pražské školy.



Pokud vás zajímá, jak vypadá studium tohoto perspektivního řemesla z pohledu samotných žáků, určitě si poslechněte Podcast z vozovny, ve kterém se objevil právě jeden z účastníků tohoto setkání, Jan Frič. Kromě toho, že o sobě prozradil, že je hrdým vlastníkem autobusu, který si sám opravuje, sdílel své zkušenosti se studiem oboru Autolakýrník, který se v posledních dvou letech stává vyhledávaným učebním oborem z nabídky SPŠD.

» Veletrh studentských projektů 2025 se blíží

Studenti SPŠD už nyní intenzivně pracují na svých projektech, které v červnu 2025 představí na Veletrhu studentských projektů. Tato akce v areálu školy v Motole bude vyvrcholením celoročního snažení našich žáků, kteří se učí pracovat samostatně tak, aby byli schopni odprezentovat zvolené téma, ale rovněž zaujmout laickou i odbornou veřejnost svými inovativními nápady. V některých studentských pracích se odrazí i dopravní výročí roku 2025, 150 let MHD v Praze a 100 let trvalého provozu autobusů v Praze.

Mezi tématy projektů najdeme například 3D tisk a modelování, kdy studenti využívají moderní technologie k návrhu a výrobě modelů zastávek MHD nebo komponentů pro model tramvajové trati. Pokračují i projekty virtualizace dopravních prostředků nebo vizualizace dopravních řešení ve vybraných lokalitách Prahy. Nově je realizován i studentský časopis „Dopraváček!“, autorský projekt studentů 3. ročníku, který reflektuje aktuální dění v dopravě a ve škole. ■





AUTOBUSOVOU DUŠÍ PRAHOU 1946-1970

VÁLKA SKONČILA A PRAŽSKÁ MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA SE POMALU VRACELA DO BĚŽNÉHO PROVOZU. AUTOBUSOVOU DOPRAVU ČEKALA RENESANCE NEJEN NA POLI TROLEJBUSOVÉHO PROVOZU, ALE HLAVNĚ V DODÁVKÁCH NOVÝCH VOZŮ ČESKOSLOVENSKÉ PRODUKCE. PŘINÁŠÍME TŘETÍ DÍL NAŠEHO SERIÁLU KE STÉMU VÝROČÍ AUTOBUSOVÉHO PROVOZU V PRAZE.

1947 Dne 14. 12. bylo zprovozněno první poválečné rozšíření provozní trolejbusové sítě od konečné linky W Na Knížecí do nové smyčky na Václavském náměstí

Zároveň k tomuto datu došlo k přeznačení trolejbusových linek do číselné řady 51+. Stejně jako u autobusů došlo v roce 1951 i u trolejbusů k tarifnímu sjednocení. Ve stejném roce byl zahájen vývoj nového třínápravového trolejbusu na míru pro náročné pražské podmínky. Z něj vzešel typ Tatra T400, který se stal legendou a symbolem poválečné pražské trolejbusové dopravy. V provozu byl v letech 1948 až 1970 v celkovém počtu 136 kusů.

Vrcholného provozního období dožala trolejbusová doprava v letech 1947 až 1965. V poválečných letech byla zčásti vybudována tzv. odlehčovací trolejbusová síť, která měla pomoci přetížené tramvajové dopravě do doby výstavby podzemní dráhy a napojeny byly i některé nové oblasti mimo střed města. Rozvoj trolejbusů byl předčasně ukončen vážnou krizí v technologických dodávkách a neutěšenou energetickou bilancí v 50. letech.

Rozsahem se i přesto jednalo o nejrozsáhlejší dopravní síť trolejbusů v tehdejším Československu. V roce 1961 činila provozní délka sítě 41,3 km s 11 linkami a průměrným počtem 111 vypravených vozů. Pomyslným bodem zlomu v soutěži autobusů a trolejbusů se stal rok 1963, kdy oba dopravní prostředky



přepravily téměř stejný počet platících cestujících. Od roku 1964 začaly statistikám stále výrazněji dominovat autobusy a od roku 1965 byla zahájena systematická likvidace trolejbusové sítě.

1948 V červnu byly zařazeny do provozu první poválečné autobusy typu Praga NDO vyráběné firmou Sodomka Vysoké Mýto na šasi od firmy Praga

Jednalo se o přechodný typ na starší konstrukční platformě, určený pro poválečnou konsolidaci vozového parku a před všesokolským sletem v roce 1948. Ve stejné době již začal být vyvíjen i moderní autobus pro městskou dopravu se samonosnou karosérií, motorem vzadu, resp. pod podlahou, bezka-

potovým provedením a vhodným řešením interiéru pro produktivnější odbavování ces-



tujících. Později byl však celý vývoj státními orgány zastaven.

Praga NDO tak byla pro Prahu na dlouhá léta posledním autobusem konstruovaným na míru potřebám městské hromadné dopravy. Do provozu přinesl nový typ zejména usměrněný pohyb cestujících se stabilním stanovištěm průvodčího či poloautomatickou převodovku Praga Wilson usnadňující práci řidičů. Autobusy byly vyřazeny do roku 1962.

1951 **Do provozu byly zařazeny první bezkapotové autobusy 706 RO**

Jejich dodávky byly důsledkem zastavení vývoje autobusů pro městskou hromadnou dopravu a nucené unifikace vozidel pro různé formy autobusové dopravy. Přetrvávající tradiční rámová koncepce karosérie s nevyhovující výškou podlahy či motorem v interiéru vedle řidiče značně limitovala možnosti uspořádání interiéru, a tím i splnění potřeb městské dopravy. Návrat mechanické převodovky vracel komfort obsluhy na úroveň



předválečných autobusů. Proti typu NDO byla výhodou o něco větší obsaditelnost i vyšší výkon motoru. Světový vývoj moderních autobusů se však v této době začal tuzemským konstrukcím mílovými kroky vzdalovat. Typ 706 RO byl v provozu do roku 1968.

V pražské městské hromadné dopravě byl od 31. 12. 1951 zaveden jednotný tarif a autobusové linky nově značeny čísly od 101 výše.

1959 **Do provozu byly zařazeny autobusy 706 RTO, které se i přes svoji technickou zaostalost staly prvním typem autobusů dodávaným ve velkých sériích a stály na počátku intenzivního rozvoje autobusové dopravy**

až 1975 byly autobusy shodné konstrukce dodávány ještě z licenční výroby v Polsku (typ Jelcz 272 MEX). Pravidelný provoz této typové řady autobusů byl u DP Praha ukončen v roce 1978. Autobus 706 RTO byl tradiční rámové konstrukce se stojatým motorem, který rozdělával prostor pro cestující, a manuální převodovkou. Na šasi s motorem vyráběným podnikem LIAZ vyrábělo karosérie postupně více podniků, a to i v zahraničí.

Tuzemské výrobě dominovala Karosa Vysoké Mýto, menší série byly vyrobeny též v SVA Holýšov či LIAZ Rýnovice. Ze zahraničních producentů je u nás nejznámější polská firma Jelczańskie Zakłady Samochodowe – JELCZ, která dodávala licenčně vyráběné autobusy i do Československa. Některé série pocházely z odřeknutých zakázek pro export a měly atypický nátěr či vybavení.

Po poválečných letech konsolidace začalo na přelomu 50. a 60. let období intenzivního rozvoje autobusové dopravy provázené zaváděním řady novinek – například rychlíkových linek (od 1959), rekreačních linek (od 1959),

samoobslužného provozu bez průvodčích (od 1960) či přelomovým vznikem překryvné sítě rychlíkových linek pro odlehčení tramvajové dopravy a napojení nových sídelních celků (od 1964). Rozvoj autobusů byl podpořen celostátní politikou omezování elektrické trakce v městské dopravě, nízkými cenami pohonných hmot, snížením dříve vysokých provozních nákladů autobusů vůči trolejbusům i operativnosti jejich provozu.

Zásadní roli sehrálo také budování velkých sídlišť bez kolejové dopravy a územní rozšiřování města. Rozvoj byl svazován zejména nedostatkem vozidel, jízdního personálu i zcela nevyhovující technickou základnu. Zatímco na konci roku 1960 bylo v provozu 31 linek při inventárním stavu 189 vozů a 66,1 mil. přepravených osob za rok, v roce 1970 to bylo již 77 linek, 902 vozů inventárního stavu a 137,1 mil. přepravených osob za rok. Po dlouhé přestávce byly v Praze od 31. 1. opět zavedeny noční autobusové linky jako doplněk tramvajové sítě (č. 201, 202).

Dodávky původního typu v různých modifikacích probíhaly do roku 1972, v letech 1973

1960 **Od 5. 9. uveden do provozu první moderní přestupní terminál mezi tramvajemi, autobusy a železnicí Nádraží Braník**

Braník předznamenal pozdější budování nových terminálů u stanic metra či významnějších konečných tramvajové dopravy. Novinkou zde bylo zkušební odbavování cestujících s předprodejem jízdenek mimo vozidla. Železniční stanice Praha-Braník byla v té době vytížena intenzivní rekreační dopravou, která zde měla silné vazby na městskou dopravu.



Od 3. 10. 1960 byly zavedeny první zkušební autobusové linky se samoobslužným provozem (č. 126 a 127), které položily základ významné změně odbavování cestujících, která se následně rychle rozšířila na autobusy, tramvaje i trolejbusy

Zavádění samoobslužného provozu bylo podmíněno kritickým nedostatkem provozních zaměstnanců i nárůstem vlastních nákladů, a tím i ztrátovosti podniku v souvislosti s rozšiřováním provozu. Změna si vyžádala rozsáhlé propagační a informační kampaně i úpravy vozidel a přinesla značné personální úspory.



1964 **Vozovna trolejbusů v Michli (později garáž Vršovice), otevřená v roce 1955 výhradně pro trolejbusový provoz, začala od 5. 10. vypravovat první autobusy**

Společný pobyt s trolejbusy trval do 1. 7. 1968. Od tohoto data sloužila výhradně autobusům. V areálu však zůstala zachována měnirna, která o mnoho let později posloužila jako základ pro budování nabíjecí infrastruktury elektrobuses, které jsou z garáže vypravovány od roku 2022.

1965 **Od října byly do provozu zařazeny první moderní autobusy ŠM11 se samonosnou karosérií a podpodlahovým motorem, kterých bylo v letech 1965–1981 dodáno 2241 kusů**

Tento počet dodaných autobusů od jednoho typu nebyl dosud překonán. Autobusy byly konstruovány s ohledem na potřeby městské dopravy, poprvé u nich byla použita samonosná třídvéřová karosérie s bohatým prosklením a panelovou technologií výroby. Autobus měl podpodlahový motor



výrobu nového typu i nastíněné problémy vedly k desetiletí souběžných dodávek zastaralé platformy 706 RTO (resp. Jelcz). Z provozu byly poslední vozy ŠM11 vyřazeny v roce 1988.

LIAZ a automatickou převodovku Praga.

Provoz prvního moderního autobusu byl značně komplikován poruchovostí, nedostatkem náhradních dílů, nevyhovujícím zázemím pro údržbu i nízkou životností karosérie. Nedostatečné kapacity pro

1966



Dne 3. 1. 1966 byl zahájen provoz v provizorní autobusové garáži Libeň s odstavnou plochou ve Voctářově ulici. Objekt garáží byl adaptován z bývalé provozovny firmy Jawa. Provizorium fungovalo téměř 30 let.

Dne 28. 5. 1966 byla po dlouhých letech výstavby otevřena nová autobusová garáž Kačerov. Jednalo se o první stálou garáž autobusů vybudovanou od roku 1932. Na snímku ředitel závodu Autobusy Bohuslav Bína při slavnostním zahájení provozu garáže.



1968 **Dne 21. 8. došlo ke vpádu vojsk Varšavské smlouvy na území Československa**

Při této „speciální vojenské operaci“ byly u budovy Československého rozhlasu zcela zničeny tři autobusy 706 RTO DP Praha, několik dalších vozidel bylo v srpnových dnech poškozeno. Na snímku z archivu DPP se nachází zničené autobusy na nároží Vinohradské a Italské ulice.



Co pamatují pražské ulice:

SNÍMEK Z DVORANY VOZOVNY ORIONKA, JEJÍŽ JIŽNÍ HALA BYLA V LETECH 1949–1955 VYUŽÍVÁNA JAKO TROLEBUSOVÁ VOZOVNA. NA SNÍMKU DOBRĚ ZNÁMÉ TROLEJBUSY TATRA T400 EVIDENČNÍCH ČÍSEL 350 (ZAŘAZEN V ROCE 1949), 340 (ZAŘAZEN V ROCE 1948) A 345 (ZAŘAZEN V ROCE 1949)



V ROCE 1948 DORAZILO DO PRAHY PADESÁT AUTOBUSŮ PRAGA NDO. NA ZNÁMÉM SNÍMKU JSOU VOZY SEŘAZENÉ PRO XI. VŠESOKOLSKÝ SLET V ROCE 1948. DOPRAVNÍ PODNIK V ROCE 2023 ZAKOUPIL DOCHOVANÝ VŮZ EVIDENČNÍ ČÍSLO 199, K JEHOŽ ZPROVOZNĚNÍ BUDE ZAPOTŘEBÍ VÍCE ČASU. OPROTI PŘEDPOKLADŮM TAK VŮZ NEBUDE SOUČÁSTÍ SLAVNOSTNÍHO PRŮVODU 22. ČERVNA 2025



PŘESTOŽE BYLO VÝZKUMNÝM ÚSTAVEM DOPRAVNÍM KONSTATOVÁNO, ŽE SE „AUTOBUS IKARUS 620 NEJEVÍ JAKO VHDNÝ PRO DOPLNĚNÍ VOZOVÉHO PARKU AUTOBUSŮ“, OBDŘEL V ROCE 1963 PRAŽSKÝ DOPRAVNÍ PODNIK CELKEM ČTYŘICET TĚCHTO VOZIDEL. JEJICH VSKUTKU KRÁTKÝ ŽIVOT ZAPŘÍČINĚNÝ VYSOKOU PORUCHOVOSTÍ A HLAVNĚ NEDOSTATEČNÝM ZÁSOBOVÁNÍM NÁHRADNÍCH DÍLŮ NENÍ POZITIVNĚ ZAPSÁN V HISTORII PRAŽSKÝCH AUTOBUSŮ. POSLEDNÍ VOZIDLA BYLA ODPRODÁNA V ROCE 1969. NENÍ ŽÁDNÝM TAJEMSTVÍM, ŽE DPP V ÚNORU LETOŠNÍHO ROKU VYPŠAL VEŘEJNOU ZAKÁZKU NA GENERÁLNÍ OPRAVU TOHOTO VOZIDLA, COŽ ZNAMENÁ JEDINĚ, ZA NĚKOLIK LET SE S NÍM V PRAŽSKÉM NOSTALGICKÉM PROVOZU PRAVDĚPODOBNĚ OPĚT SETKÁME



LINKOU 119 SE DNES JIŽ NESVEZETE. 6. BŘEZNA 2024 BYL JEJÍ PROVOZ UKONČEN, RESPEKTIVĚ NAHRAZEN TROLEJBUSOVOU LINKOU 59. NA SNÍMKU VŮZ ŠKODA ŠM11 EVIDENČNÍ ČÍSLO 5023, KTERÝ BYL ZAŘAZEN DO PROVOZU V ROCE 1966 A VYŘAZEN BYL V ROCE 1972

JEŠTĚ NEŽ SI V PŘÍŠTÍM DÍLE SERIÁLU PŘIPOMENEME UKONČENÍ TROLEJBUSOVÉHO PROVOZU, VRAŤME SE DO ROKU 1960, KDY PRAŽSKÝ DOPRAVNÍ PODNIK OBDŘEL TŘICET PĚT TROLEJBUSŮ ŠKODA 8TR EVIDENČNÍ ČÍSLA 470–504. JEDNALO SE O POSLEDNÍ NOVÉ TROLEJBUSY, KTERÉ PRAHA PŘED JEJICH KONCEM V ROCE 1972 OBDŘELA. ZA SVÉ PŮSOBNÍ NEPROŠLY VOZY V PRAZE ŽÁDNÝMI REKONSTRUKCEMI. VÝJIMKOU JE VŮZ 9494, KTERÉMU BYLA VYMĚNĚNA ZADNÍ NÁPRAVA ZA NOVĚJŠÍ TYP, POUŽÍVANÝ NA TROLEJBUSECH 9TR. TENTO VŮZ JE SHODOU OKOLNOSTÍ ULOŽEN I V MUZEU MHD VE STŘEŠOVICÍCH



100 let autobusů:
další fotografie,
informace a videa
na webu DPP

Zdroje:

- 2023 – Atlas pražských autobusů – Zdeněk Liška – Naše vojsko
- 2015 – Encyklopedie pražské MHD – kolektiv autorů – DPP
- www.dpp.cz/bus100 – Robert Mara

RÁD BYCH, ABY NOVÉ TECHNOLOGIE V DOPRAVNÍM PODNIKU ZDOMÁCNĚLY

ŘÍKÁ, ŽE UMĚLÁ INTELIGENCE PŘIŠLA VČAS, ALE NENÍ VŠESPÁSNÁ, ŽE KYBERNETICKÁ BEZPEČNOST BUDE NAŠÍM PRŮVODCEM V BUDOUCNU A TAKÉ ŽE TECHNICKÁ ČÁST EXTRANETU JE PŘIPRAVENA. NA OTÁZKY ODPOVÍDAL LUKÁŠ MALICH, STARONOVÝ VEDOUcí JEDNOTKY INFORMAČNÍ TECHNOLOGIE DOPRAVNÍHO PODNIKU.



Začneme tím, jak si zaměstnanci coby uživatelé výpočetní techniky mohou svou gramotnost zvyšovat?

Vítám, že jsme se domluvili s vaší redakcí a můžeme mít v DP kontaktu pravidelnou rubriku s názvem IT TIPY. Věřím, že tato rubrika přispěje ke zvýšení digitální gramotnosti našich uživatelů prostřednictvím přístupně prezentovaných příkladů, rad a tipů. V současné době také probíhá pilotní projekt na moderní platformě vzdělávání Knowee, což je interaktivní aplikace v MS Teams, která uživatelům rozšiřuje zábavnou formou znalosti především v oblastech Office 365, kybernetické bezpečnosti, AI Copilot a dalších DP aplikacích. Jedním z ústředních témat nově vzniklé rubriky bude kybernetická bezpečnost, protože dnes k většině hackerských útoků nedochází prolomením hesla, ale sofistikovanými útoky, které jsou řešeny přes nejslabší článek, kdy uživatelé nerespektují základní bezpečnostní pravidla. Pro zaměstnance, kteří se s námi zapojí do interakce, se mi podařilo získat zajímavé ceny. Každý článek je tak obohacen kvízem s odměnou pro vylosované čtenáře.

V Dopravním podniku se uskutečnily první workshopy k umělé inteligenci. Patří to mezi vaše priority v oblasti nových technologií?

V této oblasti řadím umělou inteligenci určitě na první místo. Hovoříme-li dnes o nových technologiích, jedná se především o integraci umělé inteligence do provozních procesů jak uvnitř firmy, tak směrem ven. Dodávám ale, že umělá inteligence není všespásná, ale je akcelerujícím prvkem v orientaci ve spoustě dat. Z tohoto pohledu přišla umělá inteligence dle mého názoru přesně včas. Den co

” Umělá inteligence přišla dle mého názoru včas. Jsme zahrnuti nepřehledným množstvím dat a informací a ona nám může pomoci se v tomto kvantu dat zorientovat, a uspořít tak čas. “

den jsme zahrnuti nepřehledným množstvím dat a informací a umělá inteligence je přesně tím pravým pomocníkem, který nám může pomoci se v tomto kvantu dat zorientovat, a uspořít v konečném důsledku čas při jejich zpracování. V Dopravním podniku dnes



může prakticky každý ke své práci využívat funkci Copilot v rámci svého webového prohlížeče.

Můžete uvést některé další příklady využití?

Ano, například v oblasti HR bychom rádi pomohli kolegům z nábory při kontrole textace v zaslaných životopisech u výběru vhodných uchazečů na dané pozice. Umělá inteligence bude schopna našim kolegům předvyselektovat výběr uchazečů na základě jimi zadaných kritérií. Konečné potvrzení bude ale vždy nutné oprávněnou osobou. Dále také probíhá interní pilotní projekt na čtení smluv a vyhledávání klíčových atributů z nich, jako je například posuzování chybějícího NDA nebo hlídání platnosti smlouvy či posouzení, zda v některých smlouvách nechybí aktuálně zákonem stanovené náležitosti.

Směrem k cestujícím máme představu o využití agenta umělé inteligence na webu DPP na principu podobném ChatGPT. Agent bude schopen načíst celý obsah stránek a uživate-

lé budou moci komunikovat s umělou inteligencí v rámci obsahu stránek místo toho, aby klikali na desítky záložek. Koncem roku 2025 plánujeme implementovat funkcionalitu, která zajistí, že si cestující bude moci zakoupit jízdenku prostřednictvím chatbotu.

Již v první odpovědi jste zmínil bezpečnost. Je kybernetická bezpečnost tématem dne?

Za mého prvního působení v DPP byla kybernetická bezpečnost jako speciální útvar vyjmut z jednotky IT a v roce 2018 se stala součástí úseku bezpečnostního. Považuji to za správné. Lze to dokumentovat na příkladu, kdy kolegové z kybernetické bezpečnosti mají kompetenci říct, že uživatel musí zadat x-místné heslo a my na IT následně požadavek kybernetické bezpečnosti zajistíme/nastavíme. Kdyby se tento proces nastavoval v rámci jednoho útvaru, docházelo by často k patovým situacím. Z těchto důvodů je dle mého názoru správné, že je kybernetická bezpečnost zařazena pod úsekem bezpečnostním. Kybernetická bezpečnost tak fun-

guje jako metodik, který ze své pozice stanovuje bezpečnostní požadavky, a IT pak tyto požadavky odborně zajišťuje a nastavuje. Aktuální vývoj naznačuje, že bezpečnost IT bude mít v horizontu několika let stále větší a důležitější roli v oblasti IT.

Jak si DPP v oblasti ochrany proti útokům stojí?

Čelíme zhruba sedmi až deseti velkým útokům ročně. Hackeři se zpravidla pokoušejí narušit naše interní systémy během běžného provozu v počítačové síti. Na DPP máme strukturu vnitřních firewallů, stejně tak na perimetru. Aktuálně ve spolupráci s kolegou, vedoucím odboru kybernetické bezpečnosti, připravujeme nové projekty na zvýšení kybernetické bezpečnosti v DPP.

Určitým podnikovým evergreenem je zajištění přístupu k intranetu pro dosavadní uživatele bez účtu. Jaký zde máte plán situaci vyřešit?

Celý problém se v průběhu let týkal licencí Microsoft a poměrně složitého nastavení procesu distribuce prvotního přihlášení. Nákup licencí pro všechny nové uživatele by znamenal náklady v řádu desítek milionů. Ve chvíli, kdy došlo k poklesu cen za licence nebo když přibýly nové typy licencí a nám se zároveň v roce 2024 podařila na základě výsledků analýzy licenčního modelu optimalizace licencí, jsme tak byli schopni některé licence v rámci výročí vyměnit za licence úrovně Microsoft F1. Ty jsou pro náš nově budovaný extranet aplikovatelné. Nyní tak máme možnost zalicencovat zaměstnance DPP, kteří budou moci využívat funkcionalitu, na kterou jsou zvyklí uživatelé výpočetní techniky, kteří mají k dispozici intranet. Nejde však jen o samotný extranet, ale také o to, aby licence nebyly využity pouze k tomu, že si uživatel z domova přečte aktualitu. IT oddělení ve spolupráci s personálním úsekem pracuje na tom, aby byly naplno využity další možnosti extranetu.

Tedy?

Připravena je verze extranetu, ve které si bude moci uživatel například z domova přejít na stránky a sledovat nejen aktuální zprávy, ale i příslušné aplikace v HR portálu. Dnes jsme tedy ve stavu, kdy máme technologicky připraven klon intranetu. Do konce roku musíme zajistit distribuci prvotních přístupových údajů pro přibližně šest tisíc zaměstnanců. Cílem je, aby se zaměstnanci mohli poprvé zaregistrovat a stát se uživa-

teli extranetu DPP. Dále spolupracujeme s interními zákazníky z personálního úseku a dopravního úseku na určení, které aplikace a kdy budou dostupné.

Kdy se podle vás každý zaměstnanec dočká přístupu?

Věřím, že do konce tohoto roku. Jak jsem zmínil, jsme ve fázi, kdy technologicky jsme s extranetem připraveni, máme zalicencováno. S interními zákazníky z řad DPP si musíme vyjasnit, které aplikace chtějí zpřístupnit a které budou pro zaměstnance zajímavé tak, aby co největší množství z nich mělo motivaci se přihlašovat. Už dnes máme v našem intranetu více aplikací, než tomu bylo před několika lety. Například jsme se přesunuli k možnosti elektronického prohlášení poplatníka daně. Pod heslem mají zaměstnanci zpřístupněny výplatní pásky a mnoho dalších užitečných funkcí.

” Technologicky dnes máme připraven klon intranetu, tedy extranet. V něm si uživatel bude moci z domova nalézt nejen aktuální zprávy, ale i příslušné aplikace v HR portálu. “

Jaké dva roky za sebou ze svého pohledu máte?

Dovolím si říct, že od ledna 2024 se nám podařilo jednotku IT stabilizovat. Při mém návratu jsme měli přibližně pět neobsazených pracovních míst a osm propadlých servisních kontraktů. Dnes už na IT hlásíme plný stav. Posílili jsme se významně odborně v oblasti SAP, kdy se nám podařilo angažovat vedoucí oddělení Ing. Ivetu Dobiášovou, která k nám přišla z Českých drah s více jak 12letou zkušeností s řízením týmu SAP. V oblasti stěžejních kontraktů aktuálně zbývá dokončit dvě velká výběrová řízení.

Můžete je představit?

V loňském roce se nepodařilo dokončit výběr dodavatele výpočetní techniky. Pro vaši představu, ročně obměňujeme v Dopravním podniku 900 kusů výpočetní techniky v rámci jejich životnosti, jedná se převážně o notebooky. Věřím, že se nám podaří do konce prvního čtvrtletí soutěž ve spolupráci s centrálním nákupem úspěšně dokončit a zahájit plánovanou obměnu. Čeká nás rov-

” K většině hackerských útoků dnes nedochází prolomením hesla, ale přes nejslabší článek, kdy uživatelé nerespektují základní bezpečnostní pravidla. “

něž vyhodnocení soutěže na multifunkční tiskové služby, což nám zaručí další podporu cca 570 centralizovaných tiskáren na další 4leté období. Projektů ročně řešíme na padesát. Ale je tu ještě jeden velmi důležitý...

Ano?

...ten, který je velký nejen svým objemem, ale hlavně svou důležitostí pro DPP. Jedná se o klíčový řídicí systém povrchové dopravy, který nahradí AUDIS a DORIS. Zajištění a implementace tohoto systému je pro IT závazná na základě usnesení orgánů společnosti. Ve spolupráci s poradenskou společností Grant Thornton byla vypracována analýza, jejíž harmonogram výstupu představenstvo schválilo. Aktuálně jsme ve fázi, kdy je zahájen soutěžní dialog, který bude probíhat do poloviny letošního roku. Následně budeme mít k dispozici veškeré podklady pro zadávací dokumentaci. Soutěžní dialog bude probíhat do konce roku 2027, kdy v průběhu bude s dodavatelem formou dialogu upřesněno technické zadání systému a výstupem bude vybraný dodavatel, se kterým bude uzavřena smlouva na realizaci projektu.

Jednotka IT jako samostatný útvar takto v DPP funguje dvacet let...

Ano, letos jsme měli 20leté výročí. Dne 1. ledna 2005 byla v DPP založena jednotka „Informační a komunikační technologie“, v té době byla organizačně začleněna pod Generální ředitelství DPP. Následně, k 1. červenci 2005, vznikl úsek Služeb, přičemž k přečíslování došlo až k 1. 1. 2006. Současně do tohoto úseku přešla i jednotka JIT. V roce 2008 byl úsek Služeb zrušen a jednotka Informační technologie byla začleněna pod úsek ekonomický, kde se nachází dodnes.

Jaké výzvy na prahu třetí dekády před vámi jsou?

Já osobně jsem nadšen novými technologiemi a v tomto duchu bych rád pokračoval. Dále nás ale čekají další úkoly. Do konce tohoto roku je nutné zahájit proces transformace

jednotky IT tak, abychom ji připravili na provoz 24/7. Chceme vybudovat nové IT operátorské stanoviště pro telefonisty uživatelské podpory, aby mohli řešit všechny IT požadavky tzv. nonstop. Tím zajistíme podporu provozu s nepřetržitou službou a připravíme IT na případná budoucí převzetí aplikací vyžadujících trvalou podporu. Aktuálně spravujeme asi tři sta aplikací. V budoucnu očekáváme 30% nárůst aplikací provozovaných mimo strukturu IT.

Co vás dovedlo k rozhodnutí vrátit se do Dopravního podniku?

Byly to asi dva základní důvody – nedokončená práce a lidé v prostředí Dopravního podniku. Mimo DPP jsem pracoval na ředitelských pozicích v Českých drahách či na Ministerstvu pro místní rozvoj, kde jsem se podílel na řadě klíčových projektů. Když se ale naskytla možnost opětovného návratu, ani na vteřinu jsem neváhal, že bych se neměl přihlásit do několikolového výběrového řízení, a nastoupit tak s rozšířenou znalostí zpět do mnou známého podnikového prostředí. Pozitivním faktorem pro mé rozhodování bylo také to, že mým přímým nadřízeným bude Ing. Jiří Pařízek.

Chyběla mi příslušnost k velkému podniku, kterou jsem zažil například na letišti nebo zde v DPP během svého předchozího devítiletého působení. Být součástí velkých provozů s potenciálem setkání s novými velkými systémy mě profesně velmi obohacuje.

Jaký je rozdíl mezi prvním Lukášem Malichem v DPP a tím stávajícím?

Jsem nyní mnohem zkušenější, a to nejen díky uplynulým letům, ale také díky množství poznatků a zkušeností získaných mimo Dopravní podnik. Dva roky a více, které jsem strávil mimo DPP, mi velmi pomohly pochopit, jak věci fungují jinde, a tyto poznatky se snažím aplikovat zde. Domnívám se dokonce, že kdybych působil kontinuálně v podniku, nebyl bych tak prospěšný jako nyní, kdy jsem touto dobou využil k získávání zkušeností jinde. ■

Mgr. Lukáš Malich,
vedoucí jednotky Informační
technologie DPP



Je odborníkem na informační technologie, který během své kariéry prošel několika významnými institucemi. Vysokoškolské vzdělání získal na Univerzitě Jana Evangelisty Purkyně v Ústí nad Labem. Svoji profesní dráhu začal na Letišti Praha, kde působil více než šest let a měl zodpovědnost za provoz klíčových IT systémů letiště. Tato zkušenost s kritickou infrastrukturou mu poskytla pevné základy v řízení komplexních technologických celků.

V roce 2013 nastoupil do DPP, kde v jednotce Informační technologie vedl oddělení strategie a rozvoje IT. Na této pozici strávil pět let a zaměřil se na koncepční modernizaci IT služeb podniku. V roce 2018 se posunul na vrcholové místo vedoucího jednotky IT v DPP a tuto funkci zastával až do roku 2020. Pod jeho vedením procházel DPP digitalizačními projekty a posilováním IT podpory pro provoz MHD.

Po roce 2020 rozšířil své působení mimo DPP a nasbíral zkušenosti v dalších sektorech. Působil jako ředitel odboru implementace v organizaci ČD – Informační systémy, a. s., (dceřiná společnost Českých drah pro IT) od počátku roku 2021. Následně přešel do veřejné správy, kde vedl jako ředitel IT odbor informatiky na Ministerstvu pro místní rozvoj ČR. Zkušenost z privátní sféry získal ve finanční skupině DRFG, a. s., kde se věnoval řízení kompletní IT agendy.

K 1. lednu 2023 se vrátil do DPP na pozici vedoucího jednotky IT, přičemž byl vybrán jako nejvhodnější kandidát v několikolovém výběrovém řízení a nastoupil do DPP zpět s detailní znalostí podnikového prostředí.

EFEKTIVNÍ SPRÁVA SOUBORŮ A SLOŽEK



V DRUHÉM DÍLE SERIÁLU Z AUTORSKÉ DÍLNY JEDNOTKY IT SE POJĎME PODÍVAT NA TIPY, JAK SI ZORGANIZOVAT SLOŽKY A JAK POUŽÍVAT CLOUDOVÁ ÚLOŽIŠTĚ.

Proč se vyplatí mít pořádek v souborech?

Dobře zorganizované soubory usnadňují každodenní práci a šetří čas. Když totiž přesně víte, kde hledat daný dokument, nemusíte ho složitě dohledávat v nejasných složkách. Přehledná struktura vám také umožní lépe sdílet data s kolegy a snižuje riziko ztráty či duplikace souborů.

Jak začít s organizací složek?

Promyšlená hierarchie: Vytvořte si několik hlavních složek podle typu projektů, oddělení nebo témat a v nich používejte podrobnější podkategorie (např. „Projekt_X“> „Smlouvy“, „Prezentace“, „Reporty“).

Jasně názvy: Používejte co nejvýstižnější a konzistentní pojmenování souborů. Ideální je doplnit datum nebo verzi (např. „Prezenta-

ce_Schůzka_2025-02-14_v2“), abyste předešli zmatkům a zbytečným duplikátům.

Pravidelný úklid – Stanovte si interval (třeba jednou měsíčně), kdy složky projdete, vyřadíte nepotřebné soubory a uspořádáte vše do odpovídající struktury.

Proč (a jak) používat cloudová úložiště?

Bezpečnost: Dokumenty uložené v cloudu se dají snadno zálohovat, což snižuje riziko ztráty dat.

Přístup odkudkoli: K dokumentům se dostanete z počítače, mobilu nebo tabletu. To oceníte, když pracujete z domova nebo jste na cestách.

Snadné sdílení: Namísto rozesílání e-mailových příloh stačí dát kolegům přístup do

dané složky. Všichni tak pracují s aktuální verzí dokumentu.

SharePoint a OneDrive

Naše společnost používá především **SharePoint** pro týmovou spolupráci a sdílení souborů mezi útvary. **OneDrive** je zase ideální pro ukládání a synchronizaci vašich osobních pracovních dokumentů. Díky OneDrivu máte ke svým souborům přístup odkudkoli, a v SharePointu pak najdete vždy aktuální materiály sdílené vašim týmem.

Tip na závěr: Pokud často pracujete na více zařízeních, ujistěte se, že máte zapnutou synchronizaci s OneDrivem, abyste měli vždy tu nejnovější verzi dokumentů. A nezapomeňte používat silná hesla či dvoufázové ověřování, abyste citlivá data udrželi v bezpečí. ■

Příště: Tipy na efektivní správu e-mailů

KVÍZ: OTESTUJTE SVÉ ZNALOSTI Z VYUŽITÍ CLOUDOVÝCH ÚLOŽIŠŤ A VYHRAJTE ČERNÁ BEZDRÁTOVÁ SLUCHÁTKA O₂ PODS+ MARK II.



1. Která z možností NEPATŘÍ mezi výhody ukládání dat do cloudu?

- Přístup odkudkoli
- Pravidelné zálohování
- Vyšší riziko ztráty dat

2. Který z následujících způsobů pojmenování souborů je nejvhodnější pro přehlednou organizaci?

- „Dokument_final_v2(3).docx“
- „ProjektXY_Prezentace_2025-02-12_v1.pptx“
- „Soubor_final.doc“

3. Jak často je vhodné provádět „digitální úklid“ složek a souborů?

- Jednou za rok
- Jednou měsíčně
- Vůbec není potřeba

4. Které cloudové platformy v naší společnosti používáme pro týmovou spolupráci a osobní dokumenty?

- OneDrive a SharePoint
- Dropbox a Google Drive
- iCloud a GitHub

Odpovědi ve tvaru 4. d) zašlete nejpozději **do neděle 6. dubna 2025** na e-mailovou adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: CLOUD; u odpovědi uveďte celé své jméno i s diakritikou). Jeden z vás získá bezdrátová sluchátka O₂ pods+ černá s režimem potlačení okolního hluku (ANC).

Správné odpovědi na kvízové otázky z DP kontaktu 2/2025 zněly: **1. b), 2. c), 3. a)**

Z autorů správných odpovědí byl vylosován a sluchátka odměněn: **Tomáš Makal**.

Z podkladů Pavla Fojtíka připravila redakce
Foto: Archiv DPP

PRAŽSKÁ DOPRAVNÍ VÝROČÍ

DP 30
kontakt let

100 LET
TRVALÉHO PROVOZU
AUTOBUSŮ V PRAZE
1925–2025

150 LET MHD V PRAZE
1875–2025



TYPICKÝ ZÁBĚR
NA VOZOVNU
MICHLE ALIAS
VRŠOVICE V DOBĚ
TROLEJBUSOVÉHO
PROVOZU

SEDMDESÁTINY GARÁŽE VRŠOVICE

Dnes je již všeobecně známo, že areál nebyl původně určen pro autobusy, ale pro trolejbusy. Bylo to dokonce jediné technické zázemí v Praze, které bylo speciálně určené pro ně. Jinak trolejbusy používaly adaptované prostory tramvajových vozoven. O tom, že byla trolejbusová vozovna zapotřebí, svědčí například to, že rok před zahájením vršovického provozu se v provizorní vozovně na Královských Vinohradech, tedy v Orionce, tísnilo v jediné hale 22 vozů, zatímco dalších 29 trolejbusů se muselo odstavovat na dvoře.

Druhou zajímavostí je, že kdosi pojmenoval areál Vrsovice, a přitom patřil a patří do katastrálního území Michle. Každopádně se zde začalo stavět v dubnu 1952, ale stavba brzy nabrala zpoždění. Největší měla kotelna, u které se dokonce uvažovalo o zajímavém provizorním opatření, kdy měly být použity dvě vyřazené parní lokomotivy ČSD, které dokonce měly stát na kolejích položených na dřevěných pražcích! K tomu nakonec nedošlo, protože použití lokomotiv pro dlouhodobý provoz byl považován za nevhodný.

Vozovna Michle zahájila provoz před 70 lety – 2. dubna 1955. Současně ten den skončilo garážování a udržování trolejbusů na Vino-

hradech. Součástí areálu byla garážovací a dílenská hala, vrátnice, přístřešek na kola s místností civilní obrany, kotelna, provozní budova a jídelna (dokončená 1956). Důležitými objekty se stala měřirna. (Zajímavé je, že měřirna vždy byla a dodnes i je označována správným jménem Michle.) V roce 1960 tu byla ještě dokončena ústřední gumárna DPP.

Vozovna přinesla trolejbusové dopravě nesmírnou úlevu. Hned tu bylo umístěno 92 z celkových 153 trolejbusů, tedy téměř dvě třetiny. Když v roce 1964 začínal velký rozvoj autobusové dopravy a zaváděla se linka č. 134, bylo rozhodnuto, že vozovna bude současně sloužit jako autobusová garáž. To byl zpočátku velký problém, protože areál nebyl vybaven na provoz vozidel se spalovacími motory. Nebyla tu vzduchotechnika ani čerpací stanice pohonných hmot. Zpočátku se zde autobusy udržovaly v nepříliš příznivých podmínkách. V roce 1968 trolejbusy svůj objekt opustily a od té doby se píše čistě autobusová kapitola historie areálu.

PO STOPÁCH 150. VÝROČÍ PRAŽSKÉ MHD

Jak jsme v minulém čísle zmínili, Zdenko hrabě Kinský a Bernard Kollmann nedostali závazkům smlouvy, že do konce r. 1874 postaví v Praze trať koněspřežné tramvaje. Podnikatelé proto museli 20. dubna 1875 oznámit, že svoji koncesi přenechávají belgickému podnikateli Eduardu Otletovi, a zavázali se, že koncem roku 1875 bude trať dokončena.

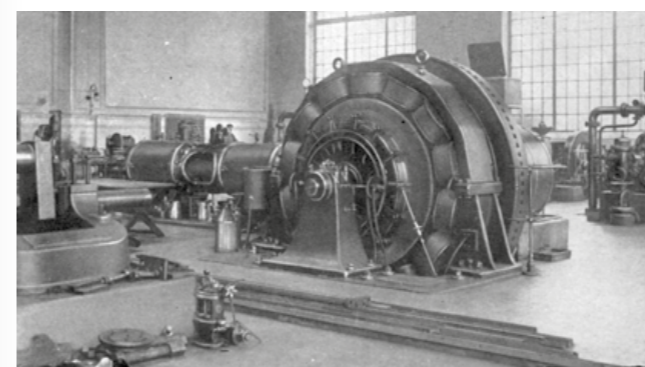
V samém závěru měsíce, 28. dubna, Národní listy přinesly tuto zprávu: **Tramway v Praze.** *Včerejšího dne započato bylo konečně s trasírová-*

ním koňské dráhy od bývalé poříčské brány Poříčím, náměstím josefským a přes příkopy až k václavskému náměstí. Zatlučené do dlažby dřevené kolíky značí dráhu a s kladením kolejí započne prý se již konečně na druhý týden.

O dva dny později pak psaly: **Vozy pražské tramway,** počtem 4, *nacházejí se ve skladištích nádraží Františka Josefa ve Vinohradech již po více dní. Aby se snad rovnoprávnosti vyhovělo, jsou vozy ty natřeny barvami maďarskými a mají na obou stranách pouze německý nápis. Máme za to, že magistrát pražský, když komisi celý svazek tvořící sestavoval, také na článek nezapomněl, jímž by se určilo, že také v české řeči, kterou přec veliká většina lidu, pro který dráha zřízena bude, mluví, nápisy upraveny být musejí.*

ENERGETICKÉ SRDCE PRAHY ZAČALO TEPAT PŘED 125 LETY

Typickou dominantou Holešovic byly přibližně osm desítek let čtyři komíny holešovické elektrárny.



PARNÍ STROJ S GENERÁTOREM PRO NAPÁJENÍ TRAMVAJOVÉ SÍTĚ VE STROJOVNĚ HOLEŠOVICKÉ ELEKTRÁRNY V ROCE 1900



HONOSNÝ VJEZD DO AREÁLU HOLEŠOVICKÉ ELEKTRÁRNY V ROCE 1900

stanice na Malé Straně začala dodávat stejnosměrný proud tramvajím o čtyři dny později. Před stoletím a čtvrt, 21. března 1900 začala v holešovické elektrárně nepřetržitá výroba proudu, kdy stroje byly v provozu vždy od půl šesté ráno do desáté hodiny večerní. V sobotu 7. dubna 1900 se dodatečně konalo slavnostní zahájení provozu elektrárny.

Stavební práce tu začaly 21. července 1898, od listopadu 1899 probíhaly náročné zkoušky kotlů i jednotlivých elektrotechnických zařízení. Ve skupině prvních čtyř kotlů bylo poprvé zatopeno 18. října 1899, první dva byly uvedeny pod tlak 11. listopadu a o dva dny později byl spuštěn první parní stroj. Elektrovodná síť byla poprvé uvedena pod plné napětí 20. prosince 1899. Pak bylo možné začít s připojováním jednotlivých soukromých odběratelů. Dne 19. ledna 1900 byla poprvé k provozu tramvajů použita podružná elektrická stanice na Karlově a podružná

Holešovická elektrárna se stala v dalších letech doslova energetickým srdcem Prahy. Pro pražské tramvaje byla důležitá tím, že zde v letech 1900–1939 byla vozovna a do roku 1914 i první ústřední dílny. Řadu let se tu vyráběl pro tramvaje i trakční proud, ať již přímo pomocí parních strojů nebo později samostatně měničny.



DP KONTAKT VYCHÁZÍ 30. ROKEM

Po stopách předchůdců DP kontaktu se dostáváme k vyhledávanému časopisu – legendárnímu titulu **ZEPOP**, čili **Zprávy Elektrických Podniků Obce Pražské**. Vycházel od roku 1925 a byl určen hlavně běžné veřejnosti. Byl zaměřen především na využití elektřiny v domácnostech, připomínal i zásady bezpečnosti práce s elektrickými přístroji a rozvody a neopomínal také propagovat využití elektřiny v pražské městské dopravě. Dlouhá léta měl formát 30 x 21 cm a rozsah 32 stran, ve třicátých letech vycházel ve zmenšeném formátu 20 x 14 cm a jeho název byl v roce 1941 zkrácen na ZEP. O rok později přešel na Zprávy Městských podniků pražských, čímž se vtipné jméno časopisu vytratilo. V roce 1944 se časopis přestal vydávat.



NOVÝ STRATEGICKÝ PLÁN: LIDÉ NA PRVNÍM MÍSTĚ



MEZINÁRODNÍ SVAZ VEŘEJNÉ DOPRAVY UITP PŘEDSTAVIL NOVÝ STRATEGICKÝ PLÁN PRO NÁSLEDUJÍCÍ 4 ROKY, KTERÝ VZNIKL MIMO JINÉ I NA ZÁKLADĚ ANKETY MEZI ČLENSKOU ZÁKLADNOU. MATERIÁL BUDE PRŮBĚŽNĚ REVIDOVÁN A AKTUALIZOVÁN TAK, JAK BUDE TŘEBA REAGOVAT NA MĚNÍCÍ SE VÝZVY V MĚNÍCÍM SE SVĚTĚ.

Zjednodušeně řečeno, posláním Mezinárodního svazu veřejné dopravy UITP je **prosazovat udržitelnou městskou mobilitu**. Čtyři slova, která může kdekdo vnímat jako nicneřikající klišé, avšak je třeba si uvědomit, že Svaz je největší a nejdůležitější světová profesní asociace v oblasti MHD. V tomto světle tak čtyři slůvka získávají jiný rozměr a svým způsobem i závazek. UITP reaguje ze své podstaty na současné výzvy, avšak musí být odolné hlavně vůči budoucnosti.

Hlavním mottem strategie je **„Lidé na prvním místě“** (People First). Plán se tak

**Nový přístup UITP:
Lidé na prvním místě
(People First)**

zaměřuje na to, aby lidé byli středem toho, co UITP dělá. Lidé v nejširším smyslu – lidé myšleno cestující MHD, lidé myšleno členská základna Svazu, lidé myšleno politické reprezentace měst nebo států a lidé ve smyslu zaměstnanců UITP.



Hlavní hodnotové oblasti

Hodnoty jsou klíčovými pilíři každé organizace a to platí i pro Mezinárodní svaz veřejné dopravy. V rámci nového strategického plánu si UITP vytyčil tři hlavní hodnotové oblasti, které reflektují jeho poslání v oblasti městské hromadné dopravy:

- **Odpovědnost a spravedlnost** – UITP se zavazuje podporovat férový přístup k veřejné dopravě, prosazovat inkluzi a rozmanitost ve všech jejích formách a budovat důvěru mezi dopravci, cestujícími i městy;
- **Lidrovství v oblasti MHD** – UITP chce být silným hlasem veřejné dopravy, předvídat klíčové výzvy sektoru a aktivně se podílet na jejich řešení. Jeho cílem je inspirovat dopravní podniky a města k rozvoji udržitelných a inovativních dopravních systémů;
- **Spolupráce a inovace** – UITP věří v otevřený dialog a sdílení zkušeností mezi dopravními společnostmi, městy a technologickými partnery. Využívá rozmanitost svých členů k hledání efektivních řešení, která zlepšují kvalitu a dostupnost MHD pro všechny.

Strategický plán se opírá o čtyři klíčové strategické cíle, které mají zajistit rozvoj veřejné dopravy na globální úrovni:

- **Posílení UITP** – Rozšiřování členské základny, čímž bude rozšířen globální dosah. Zlepšování přístupu k odborným znalostem a vytváření příležitostí pro globální spolupráci;
- **Podpora zaměstnanců** – Vytváření podmínek pro profesní růst a motivaci zaměstnanců Svazu. Nasazení podpůrného pracovního prostředí pro poskytování služeb členům a silného poskytování interních služeb;
- **Nastavení MHD jako politické priority** – Zvýšit povědomí o výhodách a významu MHD. Posílení reputace UITP a veřejné dopravy jako takové. Posílit uznání MHD jako hnací síly udržitelnosti, hospodářského růstu;
- **Dlouhodobá finanční a institucionální udržitelnost** – Zajištění stability a řádného řízení zdrojů. Udržování kladného kumulativního provozního výsledku s rezervou pro uspokojení budoucích potřeb.

Zlepšovat každý rok náš dopad na udržitelnost.

Dosažení strategických cílů UITP prostřednictvím konkrétních iniciativ

Klíčové iniciativy:

1. **Rozšíření členské základny UITP**
 - Zaměření na expanzi mimo Evropu
 - Poskytování služeb na míru pro členskou základnu
2. **Nová strategie událostí**
 - Organizace každoročního Summitu UITP
 - Zavedení nové strategie pro setkávání členské základny
3. **Podpora rozvoje znalostí a inovací**
 - Realizace specializovaných programů v rámci UITP Academy
4. **Zvýšení angažovanosti zaměstnanců**
 - Vytvoření prostředí podporujícího inovace a profesní růst
5. **Propagace veřejné dopravy jako politické priority**
 - Iniciativa na vytvoření Světového dne veřejné dopravy.

Závěrem

Strategický plán UITP na období let 2025 až 2028 představuje ambiciózní strategii pro budoucnost MHD, která klade důraz na lidi,



inovace a udržitelnost. Implementace této strategie přispěje k rozvoji efektivnější a dostupnější městské mobility pro všechny.

Dopravní podnik hl. m. Prahy měl možnost do strategického plánu zasáhnout, a ovlivnit tak jeho podobu; mezi členskou základnou proběhlo v roce 2024 dotazníkové šetření. Svoji roli sehrál i fakt, že DPP měl zástupce v Radě odborníků **Policy Boardu** UITP po dobu dvou funkčních období v období let 2019 až 2023. Policy Board totiž patří mezi nejvyšší a nejdůležitější orgány Svazu, který udává jeho směr.

Nejde opomenout ani pozici Dopravního podniku v UITP obecně, neboť jsme vnímáni jako významný člen v rámci regionu střední a východní Evropy. Tato pozice byla vybudována trpělivostí, odborností a entuziasmem našich zaměstnanců, kteří jsou do struktur Svazu zapojeni již úctyhodných 125 let – od roku 1900, kdy se DPP stal členem UITP. ■

Text a foto: Boris Kogut



POHLED NA RUŠNÝ PROVOZ V RANNÍ ŠPIČCE Z NÁSTUPIŠTĚ STANICE METRA NISHINAKAJIMA-MINAMIGATA, LINKA MIDŌSUJI

JAPONSKÁ METRA: ÓSAKA, POŘADATEL EXPO 2025

STRÁVIL JSEM VÍCE NEŽ DVA TÝDNY NĚKOLIK TISÍC KILOMETRŮ OD PRAHY V ÚPLNĚ JINÉ KULTUŘE – V ZEMI TRADIČNĚ OZNAČOVANÉ JAKO ZEMĚ VYCHÁZEJÍCÍHO SLUNCE. VE VĚTŠINĚ MILIONOVÝCH JAPONSKÝCH MĚST EXISTUJE OBLÍBENÁ, RYCHLÁ A POHODLNÁ FORMA VEŘEJNÉ DOPRAVY. ŘEČ JE O JAPONSKÉM METRU. V PRVNÍM ČLÁNKU SI POVÍME O METRU V ÓSACE, PRVNÍM ZE TŘÍ MĚST METROPOLITNÍ OBLASTI KEIHANSHIN.



DOPRAVNÍ SPOLEČNOST METRO ÓSAKA PROPAGUJE JÍZDU V PODZEMÍ V PŘESTUPNÍCH CHODBÁCH MEZI STANICEMI A VE VAGONECH SOUPRAV

Je zajímavé, že rozvoji metra v Ósace předcházela městská tramvaj, jejíž první linka zde byla otevřena 12. září 1903. V letech 1908 až 1957 pak bylo v Ósace otevřeno 60 tramvajových linek. V 60. letech 20. století došlo k vlně automobilizace a důrazu na výstavbu metra.



ČELNÍ VŮZ JEDNÉ Z VLAKOVÝCH SOUPRAV ÓSACKÉHO METRA PREZENTUJE VELKOLEPOU UDÁLOST – SVĚTOVOU VÝSTAVU EXPO 2025 V ÓSACE



NAPŘÍKLAD VE VLACÍCH ŘADY 20 METRA V ÓSACE MOHOU CESTUJÍCÍ PROCHÁZET MEZI JEDNOTLIVÝMI VAGONY, ZATÍMCO VLAK STOJÍ NEBO I ZA JÍZDY

V důsledku toho tramvaje ztrácely cestující a často docházelo k jejich paralyzování.

Dne 29. března 1966 rozhodla ósacká městská rada o zrušení ósacké městské tramvaje. Poslední městská tramvajová linka byla zrušena 15. června 1970. Dnes v Ósace jezdí dvě tramvajové linky provozované soukromou společností Hankai Tramway o celkové délce 18,7 km.

Metro v Ósace, které bylo uvedeno do provozu 20. května 1933, dnes hustě křížuje centrum města a většinu okolních oblastí. „Pro návštěvu památek v Ósace vám nabízíme 9 linek metra.“ Přesně tak znějí reklamy, které jsou v ósackém metru široce rozšířené všude, a to jak ve vozech, tak v přestupních chodbách a vestibulech metra.

Původ barev linek metra v Ósace nebyl zvolen náhodně. Názvy a barvy linek metra byly poprvé oznámeny v říjnu 1969, kdy se blížilo dokončení šesti linek metra v Ósace. Například barva linky Midōsuji je červená a označuje „tepnu Ósaky“. Linka Tanimachi je královsky fialová, což označuje barvu roucha, které nosí nejvyšší postavený mnich. Podél této linky se skutečně nachází mnoho chrámů. Nebo linka Chūō je zelená, inspirovaná stromy ósackého zámeckého parku, protože linka vede vedle parku, a tak dále.

O víkendech nabízí ósacké metro jednodenní jízdenku levněji než ve všední dny: 820 japonských jenů stojí jednodenní jízdenka na metro ve všední dny (přibližně 130 Kč) a 620 jenů (přibližně 100 Kč) v nepracovní dny.

Pouze dvě linky metra v Ósace, Midōsuji a Tanimachi, mají v soupravě vůz určený pouze pro ženy. Na nástupištích těchto linek je rovněž uvedeno označení „Pouze pro ženy“. Na lince Tanimachi je tento nápis napsán naproti zastávce třetího vozu soupravy a na samotném třetím voze soupravy. Menším písmem je také doplněno: „Pouze ve všední dny mezi prvním vlakem a přibližně devátou hodinou ranní.“ Na lince Midōsuji je však vyhrazen šestý vůz s nápisem „Pouze pro ženy“ a toto pravidlo platí po celý den, ale pouze ve všední dny.

Dne 8. května 1975 začalo barevné označení linek metra v Ósace na soupravách metra. Barevné provedení souprav se postupně měnilo a obsahovalo prvky barvy linek, po kterých soupravy jezdí.



VĚTŠINA STANIC METRA V JAPONSKU MÁ AUTOMATICKÁ NÁSTUPIŠTNÍ VRATA. TENTO SYSTÉM TVOŘÍ BARIÉRA V PODOBĚ RŮZNĚ VYSOKÉHO PLOTU S POSUNOVACÍMI DVEŘMI, NEJČASTĚJI SKLENĚNÝMI. STĚNA NEDOSAHUJE AŽ KE STROPU A ZCELA NEODDĚLUJE STANICI OD KOLEJÍ



DO STANICE TAISHIBASHI-IMAICHI PŘIJELA VLAKOVÁ SOUPRAVA ŘADY 20, KTERÁ JE V PROVOZU V SÍTI METRA V ÓSACE OD ROKU 1990. DRUHÁ ČÍSLICE V ČÍSLE ŘADY OZNAČUJE ČÍSLO LINKY, NA KTERÉ JEZDÍ SOUPRAVA. DRUHÁ ČÍSLICE V ČÍSLE 2 OZNAČUJE LINKU TANIMACHI



LINKA CHŪŌ MÁ ZELENOU BARVU, A PROTO JSOU NA NÍ PROVOZOVÁNY SOUPRAVY SE ZELENÉ ZBARVENÝM PRVKEM

Od 13. dubna do 13. října 2025 Ósaka hostí světovou výstavu EXPO 2025. Čelní vůz jedné z vlakových souprav řady 3000 ósackého metra představuje na lince Midōsuji tuto velkolepou událost. Provoz této soupravy byl zahájen v roce 2009.

V březnu 2024 byla prodloužena linka Namboku do Minoh, jejíž provozovatelem je společnost Kita-Osaka Kyuko Railway. Červená linka Namboku je provozována společně se soupravami ósackého metra a je na ní zavedena průjezdná obsluha, což znamená, že linka představuje prodloužení linky Midōsuji ósackého metra.

Charakteristickým rysem ósackého metra je melodie, která zazní, když do stanice přijíždí souprava. Vlaky ósackého metra jsou vybaveny originální píšťalkou s elektronickým výstražným zvukem. Strojvedoucí jsou povinni zahoukat při příjezdu do stanice, při odjezdu ze stanice a při průjezdu kolem značky označené „píšťalka“.

Je zajímavé, že v kabině strojvedoucího posledního vozu soupravy jezdí také strojvedoucí, který, jak jsem všiml, podle mého názoru kontroluje nástup a výstup cestujících ve stanicích, zavírání dveří a odjezd soupravy ze stanice.



INFORMAČNÍ SYSTÉM VE VOZE VLAKOVÉ SOUPRAVY LINKY MIDŌSUJI



Pro propagaci kouzla města Minoh, které je vyhlášené zejména krásnou scenérií lesoparku a vodopádu, jezdí po celé červené lince tři nové pestrobarevné soupravy. První souprava se jmenuje Minoh Shikisai Momiji a je vyzdobena přírodními obrazy: barevné podzimní listy v přední části vlaku ustupuje obrazům ostatních ročních období a také vodopádu Minoh, jednomu z nejznámějších vodopádů v Japonsku. Tato vlaková souprava je inspirována krásou národního parku Meiji-no-Mori Minoh.

NA FOTOGRAFII VIDÍME STANICI TAISHIBASHI-IMAICHI LINKY TANIMACHI, KDE PŘED NÁPISEM „POUZE PRO ŽENY“ ZASTAVUJE SOUPRAVA S TÍMTO SPECIÁLNÍM VOZEM



ŽLTÁ SOUPRAVA „TAKINOMICHI YUZURU“ ODKAZUJÍCÍ NA PĚSTOVÁNÍ CITRUSOVÉHO PLODU YUZU

Druhá souprava je „Takinomichi Yuzuru“. Maskotem vláčku Momiji-inu je bílý pes s pestrobarevným javorovým listem na hlavě. Tento maskot je často zobrazován s fotoaparátem, takže pravděpodobně rád fotí podzimní listí Minohy. Tyto tři barevné soupravy řady 9000 modelu Polestar II provozuje společnost Kita-Osaka Kyuko Railway na červené lince Namboku a Midōsuji ósackého metra, které jsou v provozu od roku 2014.

Třetí souprava nese název Momiji-inu. Maskotem vláčku Momiji-inu je bílý pes s pestrobarevným javorovým listem na hlavě. Tento maskot je často zobrazován s fotoaparátem, takže pravděpodobně rád fotí podzimní listí Minohy. Tyto tři barevné soupravy řady 9000 modelu Polestar II provozuje společnost Kita-Osaka Kyuko Railway na červené lince Namboku a Midōsuji ósackého metra, které jsou v provozu od roku 2014.

Zajímavostí je, že příměstský vlak Kita Osaka Kyuko Dentetsu s názvem POLESTAR, což znamená „Hvězda severního pólu“, byl uveden do provozu v roce 1986. Vlaky řady 8000 se značkou Polestar jezdí na červené lince Namboku a navazují na červenou linku metra Ósaka Midōsuji. V roce 1987 získaly tyto vlaky

ky metra řady Polestar 8000 cenu The Laurel Prize. Toto ocenění v Japonsku každoročně uděluje od roku 1961 Japonský klub železničních amatérů. Uděluje se železničním kolejovým vozidlům, která byla uvedena do provozu v předchozím roce a byla výběrovou komisí uznána jako vozidla s nejvýznačnějšími funkčními a designéřskými vlastnostmi.



INTERIÉR VOZU POLESTAR ŘADY 8000



VLAKOVÁ SOUPRAVA „MINOH SHIKISAI MOMIJI“ JE INSPIROVÁNA KRÁSOU NÁRODNÍHO PARKU MEIJI-NO-MORI MINOH



SOUPRAVY FIALOVÉ LINKY TANIMACHI NA KOLEJÍCH DEPA, KTERÉ SE NACHÁZÍ VEDLE STANICE DAINICHI



CHARAKTERISTICKÝM RYSEM ÓSACKÉHO METRA JE MELODIE, KTERÁ ZAZNÍ, KDYŽ DO STANICE PŘIJÍŽDÍ SOUPRAVA

Příště si představíme metro v Kóbe a Kjótu.

KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

Vršovické sedmdesátiny

Autobusová garáž Vršovice, původně označovaná jako ...*(dokončení v tajence)*, zahájila svoji činnost 2. 4. 1955 jako vozovna ...*(dokončení v tajence)*. Od 5. 10. 1964 se odtud začaly vypravovat také autobusy. V té souvislosti musela být na dvoře instalována provizorní čerpací stanice pohonných hmot. Trolejbusový provoz zde byl ukončen 30. 6. 1968. Ačkoliv bylo v roce 1971 v garáži už 174 autobusů, nebylo v garážovací hale zajištěno odsávání výfukových plynů. Potřebná vzduchotechnika byla dokončena teprve v roce 1974.

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději do **neděle do 6. dubna 2025** na adresu: soutezdpk@dpp.cz (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – Chladicí batoh IRIS Barcelona. Další z vylosovaných obdrží lepoperele Jak dědeček zachránil trolejbus a třetí luštitel publikaci 50 příběhů pražského metra.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 2/2025 zněla: **Bylo ovládáno nožním pedálem**. Hlavní cenu – zahradní nůžky Fiskars – získává Karel Kumsta, publikaci Brusel od Tono Stana obdrží Eva Ježková a knihu Zbyněk Sedlecký – Rekvizitář Propman obdrží Jiří Huszár. Blahopřejeme.

CENY PRO VÝHERCE:

Chladicí batoh IRIS Barcelona 15 litrů

Vhodný pro nošení přes rameno, v ruce a na zádech. Ve výbavě je nastavitelný popruh, úchyt na přenášení a vnější kapsa. Vnitřní část je vybavena extra silným termoizolačním materiálem. Tepelná účinnost: 12 hodin s použitím chladicích prvků. Rozměry: 29 × 23,5 × 18 cm (V×Š×H), hmotnost 500 g.



Jak dědeček zachránil trolejbus



50 příběhů pražského metra

Připravil: Milan Slezák



Národní muzeum pořádá výstavu, jež zahrnuje unikátní exponáty, které bývají v Evropě vystavovány jen velmi zřídka, nebo budou k vidění dokonce vůbec poprvé. Výstava nese všehpřekající název **Čingischán** a představuje návštěvníkům proslulého panovníka a dobyvatele, jehož říše se v době svého největšího rozmachu rozkládala přes rozsáhlá území Asie i Evropy a je považována za druhou největší říši v historii. Najdeme zde více než dvě stě padesát předmětů, které pro tento účel zapůjčily Národní muzeum Čingischán v Ulánbátaru a Archeologický ústav Mongolské akademie věd, doplněné o sbírky Náprstkova muzea. Výstava potrvá do 11. srpna.

Novou výstavu připravilo také Popmuseum. Je věnována fotografovi Danielu Vojtíškovu u příležitosti jeho nedožitých pětasedmdesátin a nese název, jenž reflektuje jeden z jeho oblíbených výroků, **Celkový dojem veskrze příznivý**. Daniel Vojtíšek byl jedním z nejvýznamnějších hudebních fotografů u nás. Spolupracoval s pražskými hudebními kluby i hudebními časopisy, z nichž asi nejdéle, v letech 1990–2002, s magazínem Rock & Pop, a jeho fotografie bychom mohli nalézt třeba i na obalech některých hudebních alb. Výstava v přízemí kulturního centra Kaštan, připravená i s využitím jeho pozůstatosti, nechává prostor rovněž Vojtíškovým nehupebním fotografiím. Navštívit ji lze až do 5. dubna 2025.



V sobotu 29. března proběhne v různých městech České republiky již **13. ročník Nocí divadel**. Seznam divadel, která se zapojila do pražské části akce, jejíž letošním hlavním tématem je sousedství, včetně připraveného programu je průběžně doplňován a aktualizován na stránkách www.nocdivadel.cz. Některá z divadel si připravila speciální představení, jiná třeba prohlídky zákulisí, kvízy nebo besedy s tvůrci a herci. A nakonec ani ten nabízený program se nesoustředí pouze na noc, ale některé scény nabízejí i akce určené dětským návštěvníkům v denních či dopoledních hodinách.

Přijďte si poslechnout skladby vybrané k **15. výročí Pěveckého sboru DPP**, který se uskuteční 12. dubna 2025 od 16 hodin v sále Zpěváckého spolku Hlahol na Masarykově nábřeží 16. Vstupné je dobrovolné. Zazní zde skladby jak z počátku jeho působení, tak ty nejnovější, které v současné době členové sboru intenzivně nacvičují. Historie sboru se začala psát v březnu 2010, kdy se ve vozovně Žižkov poprvé sešlo pár nadšenců se svým budoucím sbormistrem, strojedoučím metra Lukášem Janírkem. Od té doby sborem prošla řada zpěváků, v počátcích hlavně z řad zaměstnanců podniku, později se přidali i zpěváci z cestující veřejnosti. Sbor se pravidelně účastní různých kulturních akcí a koncertů včetně koncertů benefičních, a to nejen v Praze. Jeho repertoár je pestrý, zahrnuje lidové písně, spirituály, ale i závažnější díla různých skladatelů. Sbor nahrál také už dvě CD, z toho jedno s Cimbálovou muzikou Lašár z Velkých Pavlovic.

	DÁREK	NÁŠ HEREC (STARŠÍ)	INICIÁLY HERCE VETČEHO	EGYPTSKÉ JEZERO	DOMÁCKY ELEGANORA	RUSKÉ SÍDLO	BUĎ SBOHEM (Z LAT)	KAM (NÁŘEČ.)	ČÁST HOUSLÍ	EGYPTSKÝ PRABOH (MYTH)	TVRDÉ TKÁNĚ	RANDE	ANGL NEBO	ITAL SÍDLO	ZKR. AMER. ORGANIZACE PRO MLÁDEŽ
PROJEV									HOLKÁČKY						
NADIVANÁ TAŠTIČKA									BAREVNÁ LITOGRAFIE REPRODUKCE VLASTNÍ ELSE						
NÁZEV HLÁSKY Š			3. DIL TAJENKY											KAPALINOVÁ CHROMATOGRAFIE (ZKR)	
SPZ DUBLINU (VELKÁ BRITÁNIE)			AUTOR BALETU DAFNIS A CHLOE OPRAVIT					OKUTY	OZNAČENÍ VLAKU MONGOLSKA NAPARFEMOVAT				OSLÍ HYKÁNÍ TENKÁ CINOVÁ FOLIE		
JMÉNO LVICE					2. DIL TAJENKY	RUSKÝ CAR	ANGL. SYN AFRICKÝ STÁT			X				JEDNO- DUCHÝ STROJ	EINSTEINOVY INICIÁLY
UZLÍK V TKANINĚ				VÝRAZY OBLIČEJE						KÓD AZERBAJDŽANU	RUSKÉ SÍDLO				
ZNAČKA ANGLICKÉHO ÁUTA				PATRIČI IVANOVÍ ÚLOHA						ORÁNÍ	AVŠAK JEDNOTKA EL NAPETÍ				
	THAJSKÁ REKA	OVCE ITAL REKA								1. DIL TAJENKY					
ŠPATNÉ OD ŽALUDKU										BAROMETR S DESÍTI BUCHIŠT. POZVAT SLÁBKA					OZNAČENÍ LETADEL SALVADORU
ŽIVĚ. HYBNĚ. LEHOE (HUDEB)						ORÍ					NOTESY				
TU MÁTE						OČISTIT VODOU					SOUBOR MAP				

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.

Pěvecký sbor Dopravního podniku hl. m. Prahy vás zve na

VÝROČNÍ KONCERT



Pěvecký sbor
Dopravního podniku
hlavního města Prahy

k 15. výročí sboru

12. dubna 2025 v 16 hodin

Sál Zpěváckého spolku Hlahol (Masarykovo nábřeží 16, Praha 1)

Na programu zazní skladby dopravní, klasické, lidové a populární. Vstupné dobrovolné.

www.sbordpp.cz

Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Pěvecký sbor
Dopravního podniku
hlavního města Prahy

Kovová radost na kolech

Modely značky RAPPA vznikly
ve spolupráci s Dopravním
podnikem hl. m. Prahy



Kovový kloubový autobus

Délka vozu: 18 cm
Materiál: kov a plast
Jezdí na zpětný chod



Kovový mini autobus

Délka vozu: 8 cm
Materiál: kov a plast
Jezdí na zpětný chod



Kovové mini metro

Mini modýlek vozu 81-71 s historickým
logem metra, tzv. vránou
Vůz lze spojovat do souprav
Délka vozu: 8 cm
Materiál: kov a plast



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