

**7-8** | 2022  
ročník 27



40 LET GARÁŽE ŘEPY  
KUDY DÁL Z DIVOKÉ ŠÁRKY?  
**DĚDOVU KRAVATU STÁLE NOSÍM**



8. ROČNÍK TURNAJE V MALÉ KOPANÉ

# O POHÁR

GENERÁLNÍHO ŘEDITELE DPP

Sobota 17. září 2022  
od 8 do 16 hodin.

Turnaj se bude hrát na hřišti FK Motorlet Praha.

Opět půjde o malý fotbal 5+1, a to s účastí minimálně jedné ženy v týmu.  
Všichni hráči musí být zaměstnanci DPP.


● Přihlašovat své týmu můžete již teď na e-mailu [malinkova@dpp.cz](mailto:malinkova@dpp.cz)  
(případné dotazy na: 296 193 113, 724 049 664 – Klára Malíková).

● Uzávěrka přihlášek je v pátek 9. září 2022 v 10 hodin.

● Maximální účast je 20 týmů, přihlášky budou akceptovány podle došlého pořadí.

● Podrobné pokyny a propozice turnaje budou odeslány přihlášeným týmům.

Těšíme se na společně strávený čas  
na fotbalovém hřišti!  
marketing DPP

 Dopravní podnik  
hlavního města Prahy

OBSAH 7–8 / 2022

**DP**  
kontakt

#### AKTUÁLNĚ

4–5

#### UDÁLOST

- 6 CZECH MADE V RUKOU DPP  
7 PŘEDSEDNICTVÍ ČR SE STOPOU  
DOPRAVNÍHO PODNIKU  
64 VALNÁ HROMADA UITP

#### AKCE

- 8–10 HOSTIVAŘ BUDOUCÍM  
DOPRAVNÍM UZLEM  
18–19 KUDY DÁL Z DIVOKÉ ŠÁRKY?

#### STATISTIKA

- 11 DOPRAVNÍ SINUSOIDA

#### VÝROČÍ

- 13–17 S KOMENTÁŘEM DO  
NEJMLADŠÍCH GARÁŽÍ  
KDYŽ VODA VTRHLA DO METRA  
34–35 SLAVNOSTNÍ ŠKOLNÍ  
ODPOLEDNE  
36–43 70 LET TRAMVAJÍ KONCEPCE PCC  
V PRAZE  
60 LET TRAMVAJÍ T3 – 6. DÍL:  
NĚKOLIK STŘÍPKŮ Z PRVNÍCH  
DVACETI LET PROVOZU

#### PORTRÉT

- 20–21 ZE VŠECH KOUTŮ SVĚTA – 2. DÍL

#### SMART CITY

- 22 BEZBARIÉROVÁ VEŘEJNÁ  
DOPRAVA OČIMA UITP

#### BEZPEČNOST

- 23–25 NOVÉ NÁSTRAHY  
PROTIPLYNOVÉHO  
POLYGONU

#### JEDEN Z NÁS

- 26–29 DĚDOVU KRAVATU STÁLE  
NOŠÍM

#### ZAJÍMAVOST

- 30–31 NA TRÁTI!  
59–61 NARODIL JSEM SE S RUKAMA  
NA VOLANTU

#### KARIÉRA

- 44–46 CHCI ŘÍDIT TRAMVAJ?

#### TÉMA

- 47–49 PŘESNĚ A BEZ KUDRLINEK

#### LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

- 50–53 DOPRAVA V KAPSE

#### COMPLIANCE

- 54–55 NORMY K PŘEDCHÁZENÍ  
TRESTNÉ ČINNOSTI  
SE ZABYDLUJÍ V DPP

#### KALEIDOSKOP

- 56–58 HISTORIE PRAŽSKÉ  
MHD VE FOTOGRAFII  
A DOKUMENTECH

#### LEGENDA

- 63 STAVBA PRVNÍHO  
TRAMVAJOVÉHO MOSTU  
V TROJI  
65 KULTURA / KVÍZ  
66 ZÁBAVA

#### DP kontakt

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

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

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

Místopředseda: Daniel Šabík, Členové: Dagmar Asztalosová, Jan Barchánek,  
Milan Bárta, Lubomír Cabelka, Vít Čechmánek, Jiří Došlý, Martin Doubek,  
Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Jaroslav Kristen, Ondřej Láska, Robert Mara,  
Milan Slezák, Jindřich Spáčil, Jan Ungerman a Ondřej Volf

Grafická úprava, sazba, výroba: Báze 3 studio, s. r. o.  
MK ČR E 8307, ISSN 1212-6349  
Uzávěrka tohoto čísla: 25. července 2022  
NEPRODEJNÉ

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

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







Foto: Petr Ludvíček

## Sedačky bokem a nové obrazovky

DPP začal v červenci ve vlacích metra na linkách A a B s otáčením dalších jednosedaček bokem ke směru jízdy. Každá druhá je otočena zatím ve 12 vlacích typu 81-71M. Do konce letošního září je DPP nechá upravit v dalších 68 soupravách na základě výsledků dubnové ankety DPP mezi cestujícími, které se zúčastnilo bezmála 20 tisíc unikátních respondentů. Kromě toho do konce letošního roku nainstaluje do dalších stanic nové infopanely s odjezdy nejbližších souprav i obrazovky s odjezdy spojů povrchové dopravy. Oba náměty se objevily v anketě mezi desítkou nejčastějších návrhů na zlepšení komfortu v pražském metru. Anketa byla realizována pouze on-line na webu dpp.cz a probíhala téměř celý duben. (red)

## Milan Houfek: 1962–2005

Málokdo se takovou měrou zasloužil o polistopadový vývoj v DPP jako Milan Houfek. Do Dopravního podniku nastoupil v roce 1991 a o dva roky později byl zvolen dopravním ředitelem. Od roku 1995 následně vykonával funkci generálního ředitele, kde se zasloužil o výraznou obměnu vozového parku metra, tramvajů i autobusů. V polistopadových dobách se často hovořilo o rozdělení podniku na jednotlivé druhy dopravy. On ho dokázal sjednotit a v roce 2004 byl pod jeho vedením zahájen transformační projekt, který podnik posunul k větší jednotnosti a také znamenal úsporu téměř dvaceti procent zaměstnanců. Dopravní podnik také výrazně zviditelnil na mezinárodní scéně a zaměřil se také na kvalitu poskytovaných služeb směrem k cestujícím. V červnu jsme si připomněli šedesát let od jeho narození. (red)



## Studentská firma Booder Company zlatá



Studenti Střední průmyslové školy dopravní si připsali obrovský úspěch. Povedlo se jim v rámci studentské firmy, kterou založili v nástavbovém oboru Podnikání, zvítězit v několika celonárodních soutěžích. Jejich předmětem podnikání je výroba a prodej BOODERu = binderu na stahování poprsí u transgender mužů. V termínu 12 až 15. července 2022 úspěšně reprezentovali Českou republiku na evropském finále studentských firem GEN-E v estonském Tallinnu, kde vyhráli v kategorii Citi Foundation Client Focus Award, což je zaměření firmy na cílového zákazníka. Jedná se historicky o první cenu, kterou si Česká republika z tohoto mezinárodního klání odvezla. (db)

## Trvalé změny PID

Od 1. září 2022 došlo v provozu PID k několika trvalým změnám a úpravám. K nejpodstatnějším na území Prahy patří změny v provozu autobusových linek – pro linky číslo 176 a 910 se mezi zastávkami Holečkova a Hřebenska zřizuje v obou směrech zastávka **Zapova**. U linek číslo 177, 195 a 903 se mezi zastávkami Malešické náměstí a Pod Táborem zřizuje v obou směrech zastávka **Botanická zahrada Malešice**. Zastávky **Madlina** a **Letňanská** jsou nově zařazeny mezi zastávky na znamení. V provozu nočních autobusových linek se pro linku číslo 901 přemísťuje zastávka **Litochlebské náměstí** do Türkovy ulice a mezi zastávkami Litochlebské náměstí a Donovalská se zřizuje v obou směrech zastávka **Mokrá**. Linka číslo 907 je provozována v trase Letiště / Terminál 1 – Zbraslavské náměstí – Baně. Zavádí se nová linka číslo 917 v trase Obchodní náměstí – Nádraží Modřany – Komořany – Lipence. (red)



Foto: Petr Hejma

## NOVÉ VEŘEJNÉ ZAKÁZKY

Dopravní podnik vypsala veřejnou zakázku na dodavatele kontrolních a supervizních služeb, který bude dohlížet na výkon činností technického dozoru investora během výstavby metra D, a to v úseku Pankrác – Olbrachtova, Olbrachtova – Nové Dvory a Nové Dvory – Libuš. Vysoutěžený dodavatel bude mít za úkol mj. monitorovat a kontrolovat plnění finančního a časového postupu výstavby včetně kontroly plnění předložených harmonogramů, jejich souladu s obchodními podmínkami a kontroly úplnosti měřících protokolů. Bude dále ověřovat a kontrolovat správnost fakturačních podkladů, soupisů provedených prací, úplnost dokumentace změn během výstavby včetně změnových rozpočtů a bude k nim vypracovávat změnové listy. DPP očekává vysoutěžení dodavatele do konce letošního roku.

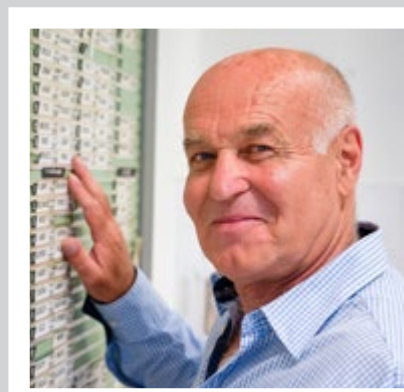
Dopravní podnik rovněž vyhlásil další veřejnou zakázku – na zhotovitele stavby tramvajové tratě Holyně – Slivenec včetně smyčky. Jde o druhý a koncový úsek nové tramvajové tratě Sídliště Barrandov – Slivenec. Je dlouhý cca 500 metrů a zakončen smyčkou o celkové délce zhruba 600 metrů. V tomto úseku se počítá s jedním párem zastávek Slivenec situovaných přímo v obratišti. DPP plánuje začít se stavbou na přelomu letošního a příštího roku, potrvat by měla 8,5 měsíce. (red)



## Podbaba – Bohnice v režii Londýňanů

Vítězem jednofázové mezinárodní architektonické soutěže na podobu tří stanic a pěti podpěr plánované lanové dráhy Podbaba – Troja – Bohnice se stalo londýnské studio William Matthews Associates. Je podepsáno mj. pod návrhy London Cable Car nebo modernizací nádraží London Bridge. Vítězi náleží odměna 1,8 milionu korun. Jeho úkolem bude spolupracovat na celé přípravě projektu včetně výstavby samotné lanovky. (red)

## Poslední rozloučení



Před rokem jsme se zde na stránkách DP kontaktu loučili s panem Jaroslavem Lerchem, dlouholetým vedoucím autobusové garáže Kačerov, který tehdy odcházel do starobního důchodu. Loučení to bylo veselé a plné poděkování za jeho bez nadsázky celoživotní práci v Dopravním podniku. Rok se s rokem sešel a máme tu loučení další. Tentokrát však plně smutku a vzpomínek. Jako rána z čistého nebe nás totiž doslova šokovala zpráva, že pan Jaroslav Lerch odešel 3. 7. 2022, tentokrát již navždy. Poslední sbohem jsme mu tak dali 12. 7. 2022 za účasti velkého množství současných i bývalých zaměstnanců garáže Kačerov, jednotky Provoz Autobusy i dalších útvarů DPP a poslední velké poděkování mu vyjadřujeme právě teď. Jardo, děkujeme. A věř, že nezapomeneme. (JPA)

## ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

Ke svému letošnímu 15. zasedání se představenstvo DPP sešlo 28. června, aby projednalo mj. informaci k zásahu Policie ČR v DPP, zastupování DPP ve společnosti Nové Holešovice, a. s., či návrh dalšího rozvoje poskytování dopravních a tarifních informací formou přímé on-line komunikace. Bohatý program mělo představenstvo při svém dalším zasedání, které se uskutečnilo 19. července 2022, kdy schválilo změnu stanov Střední průmyslové školy dopravní v Praze a Pražské strojírny. Představenstvo dále schválilo úpravu limitů poplatkových řízení povinně uveřejňovaných na profilu zadavatele. Zabývalo se rovněž revizí 1. změny investičního plánu na rok 2022, realizací pilotního projektu „Rostliny v metru“, přípravou záměru elektrifikace autobusových linek 136, 150 a 112.

Dozorčí rada DPP na svém jednání 22. června 2022 projednala mimořádnou situaci v Dopravním podniku včetně usnesení Zastupitelstva hl. m. Prahy č. 38/11 z 16. 6. 2022 a usnesení Rady hl. m. Prahy č. 1600

z 20. 6. 2022. Dále byla dozorčí rada seznámena s informací k metru I.D, se situační zprávou k aktuálnímu vývoji sporů s Rencar Praha a euroAWK, s kolektivním vyjednáváním, přehledem plnění nápravných opatření v 1. čtvrtletí 2022, s informací o implementaci protikorupčního a compliance systému řízení a s výsledky ankety „Sedačky ve vlacích metra“.

Na letošním devátém zasedání 27. července dozorčí rada projednala mj. revizi 1. změny investičního plánu na rok 2022 a byla seznámena s pojištěním členů orgánů DPP, informací k plnění harmonogramu činností pro zajištění insourcingu výroby, distribuce, správy a údržby technologických celků a infrastruktury tepelného hospodářství, aktualizací směrnice o poskytování informací podle zákona č. 106/1999 Sb. a zákona č. 131/2000 Sb., zprávou o implementaci „otevřených dat“ a úpravou limitů poplatkových řízení povinně uveřejňovaných na profilu zadavatele. (red)



Text: Pavel Edvard Vančura  
Foto: ČSJ

# CZECH MADE V RUKOU DPP



DOPRAVNÍ PODNIK ZÍSKAL ZNAČKU CZECH MADE PRO SLUŽBU „PROVOZOVÁNÍ VEŘEJNÉ PRAVIDELNÉ HROMADNÉ PŘEPRAVY OSOB METREM, TRAMVAJEMI, TROLEJBUSY, AUTOBUSY A LANOVOU DRÁHOU“. JE TAK PRVNÍM DOPRAVNÍM PODNIKEM, KTERÝ SMÍ ZNAČKU POUŽÍVAT.



CENU ZA DOPRAVNÍ PODNIK PŘEVZAL TECHNICKÝ ŘEDITEL – METRO MAREK KOPŘIVA Z RUKOU LIBORA DUPALÁ, PŘEDSEDY ŘÍDÍCÍHO VÝBORU NÁRODNÍHO PROGRAMU ČESKÁ KVALITA

Značku CZECH MADE získal Dopravní podnik od České společnosti pro jakost na základě hodnocení kvality služeb, které proběhlo na jaře letošního roku. Hodnocení kvality bylo rozděleno do tří samostatných celků:

- sebehodnocení prostřednictvím standardizovaného formuláře,
- hodnocení kvality služby zákazníkem,
- dvoudenní hodnocení kvality služby místním šetřením za účasti tří nezávislých hodnotitelů ČSJ.

Celkové hodnocení našich služeb dosáhlo 87,78 % a všechna tzv. neopomenutelná kritéria byla splněna. Souhrnné výsledky označila ČSJ jako excelentní. Slavnostní předání, kde DPP zastupoval technický ředitel

– Metro, Marek Kopřiva, proběhlo 20. června 2022. Značku CZECH MADE smí Dopravní podnik užívat po dobu dvou let.

DPP se tak stal prvním dopravním podnikem v ČR, který může značku CZECH MADE používat. CZECH MADE je značkou kvality s nejdelší tradicí v České republice. Prestižní značku uděluje ČSJ českým výrobkům napříč obory a zároveň službám, které jsou poskytovány českými společnostmi. Vznikla s cílem usnadnit spotřebitelům a zákazníkům orientaci v dostupných kvalitních výrobcích a službách na českém trhu. Je jednoduchým návodem pro spotřebitele, jak vybrat kvalitní český výrobek nebo službu. Zároveň je jejím smyslem podpora odpovědných českých organizací, kterým záleží na celkové a prokazatelné

kvalitě vlastních produktů a kteří poskytují zákazníkům vysokou přidanou hodnotu. V roce 2002 byla značka CZECH MADE přijata jako jedna z prvních do spotřebitelského programu Česká kvalita – Program podpory prodeje kvalitních výrobků a poskytování kvalitních služeb zaštiťený Ministerstvem průmyslu a obchodu, čímž byla potvrzena její nezávislost a důvěryhodnost.

V případě posuzování kvality poskytovaných služeb na celorepublikové úrovni jde již o druhé ocenění pro DPP, které navazuje na cenu Ambassador kvality, kterou náš podnik získal v roce 2019. Obě ocenění potvrzují vysoký standard služeb DPP a též funkční nastavení systému řízení kvality (QMS) a zejména Programu kvality služby. Tento program je součástí firemních procesů již od roku 1997. V prvních letech byly jeho součástí pouze čtyři oblasti standardů kvality – přesnost provozu, informování veřejnosti, přijetí cestujících (péče o zákazníka) a stejnojmenná problematika. Dnes zahrnuje rodina standardů kvality DPP již 12 oblastí. Na první čtyři navazují: funkčnost jízdenkových automatů (včetně nových platebních terminálů ve vozidlech povrchové dopravy), dostupnost a komfort bezbariérových zařízení v metru, plnění grafikonu dopravy, dostupnost přepravy ve stanicích metra, čistota a vzhled vozidel, bezpečnost provozu, energetická náročnost provozu a komunikace se zákazníky prostřednictvím sociálních sítí DPP a webu DPP.

Vysoce hodnocená kvalita našich služeb je oceněním každodenní práce všech zaměstnanců DPP a předpokladem dalšího rozvoje systému řízení kvality. Díky tedy patří každému zaměstnanci DPP. ■

Text: Jiří Došlý  
Foto: Filip Jiřík a autor

## PŘEDSEDNICTVÍ ČR SE STOPOU DOPRAVNÍHO PODNIKU



14. ZASEDÁNÍ KOMISE PRO POLITIKU ÚZEMNÍ SOUDRŽNOSTI A ROZPOČET EU „COTER“ DO ČESKÉ METROPOLE ZAVÍTALO DÍKY AKTUÁLNÍMU PŘEDSEDNICTVÍ ČR V RADĚ EU.

Komise COTER se zabývá především návrhy v oblasti politiky soudržnosti, víceletým finančním rámcem a rozpočtem EU a také otázkami týkajícími se dopravní politiky, územního rozvoje, přeshraniční spolupráce, územního plánování a měst. Více jak 120 zástupců evropských měst a regionů se tak 11. a 12. července 2022 dostavilo na Žofín, v jehož reprezentativních prostorách se akce konala. Hlavním tématem konference první den zasedání byly investice do dekarboni-

zace a modernizace veřejné dopravy. Proto v rámci programu konference vystoupil zástupce DPP Jan Barchánek, který přítomné seznámil s projekty v oblasti dekarbonizace autobusové dopravy v Praze. Odpolední blok s odbornými exkurzemi se rovněž konal s významnou stopou DPP. Z pětice cílů připadaly dva na Dopravní podnik. Zhruba dvacítká účastníků se vydala s Filipem Jiříkem prozkoumat jihozápadní cíp tramvajové sítě do Holyně, kde nová tramvajová trať výraz-



ně přispívá ke snížení uhlíkové stopy MHD. Druhá skupina se zájmem o elektrobusové projekty absolvovala komentovanou projížďku elektrobusem s Janem Barchánkem ze Žofína do vršovické garáže. Účastníci se ve Vršovcích a v obraťišti Strašnická seznámili s dvouúrovňovou technologií zaváděnou v podmínkách Prahy, přičemž měli možnost zhlédnout nabíjecí infrastrukturu elektrobusů i vozy samotné. ■



Připravil: Petr Ludvíček  
Fotil: Miroslav Grossmann,  
Václav Holíč a Miroslav Penc



### SITUACE

**Smyčka o třech kolejích s kapacitou až 5 tramvají délky 31 m (typ 15T) a čtyřech nástupištích:**

- zastávka na vnitřní koleji pro výstup z l. 7
- zastávka na střední koleji jako nástupní pro l. 7 a současně nácestná pro l. 16 směr centrum
- zastávka na vnější koleji jako nácestná pro l. 16 směr Ústřední dílny
- 4. nástupiště bez kolejí pro městské BUS linky 163, 171, 173, 208, 228, 229 a příměstské linky 364 a 366



# HOSTIVAŘ BUDOUCÍM DOPRAVNÍM UZLEM

- Co:** Nová tramvajová smyčka s obřatištěm pro autobusové spoje
- Kde:** Depo Hostivař – na místě bývalého obřatiště autobusů a na části záchytného parkoviště
- Provoz od:** soboty 13. srpna 2022
- Zhotovitel:** EUROVIA CS, náklady 195 mil. Kč
- Smysl:** zkrácení přestupů mezi autobusy, tramvajemi a metrem
- Plán:** vybudování parkovacího domu a železniční zastávky



### Smyčka Depo Hostivař v číslech

Počet nových elektronických panelů s on-line informacemi: **5**

Délka tratě: **1,251 kilometru** kolejí

Délka vnější koleje: **490 metrů**

Délka kolejových konstrukcí: **420 metrů**

Délka ohýbaných kolejnic (oblouků):  
**1100 metrů**

Plocha tratě pokrytá travním kobercem:  
**1759 m<sup>2</sup>**

Plocha tratě pokrytá kamennou dlažbou:  
**2121 m<sup>2</sup>**

Počet zastávek: **6** (3 tramvajové,  
3 autobusové)







DEPO HOSTIVAŘ V PŮVODNÍ PODOBĚ Z BŘEZNA 2022



POČÁTEK PRACÍ Z DRUHÉ POLOVINY DUBNA 2022



NA KONCI KVĚTNA 2022 KONTURY NOVÉ SMYČKY

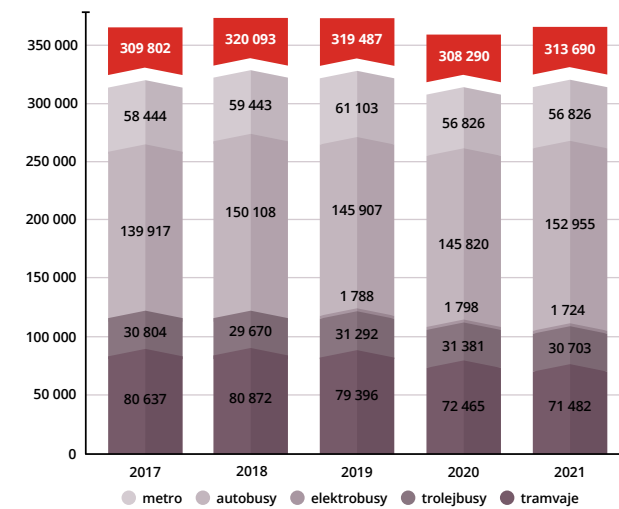


ZÁVĚR PRACÍ V ČERVENCÍ 2022

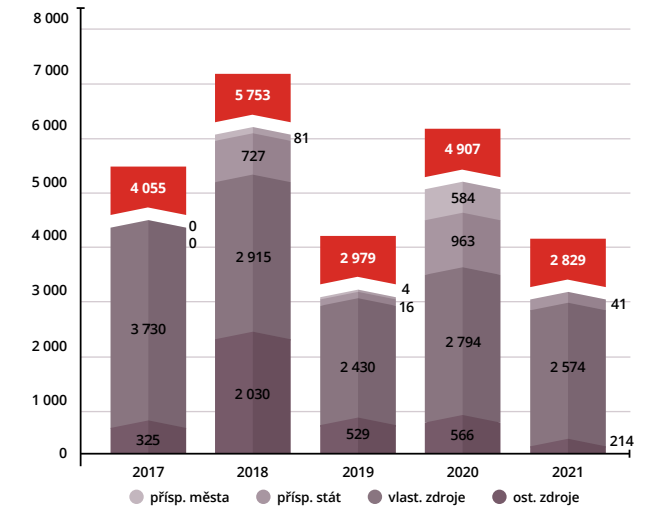


# DOPRAVNÍ SINUSOIDA

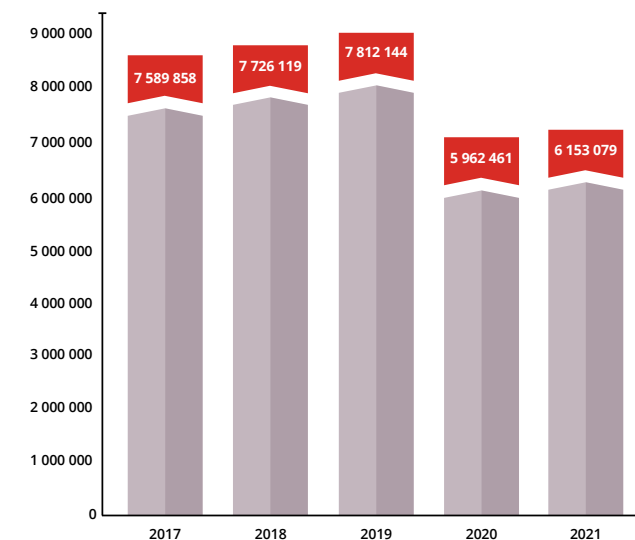
Každoročně vydává Sdružení dopravních podniků ČR výroční zprávu. Z té za rok 2021 jsme vybrali srovnání zajímavých dopravních parametrů.



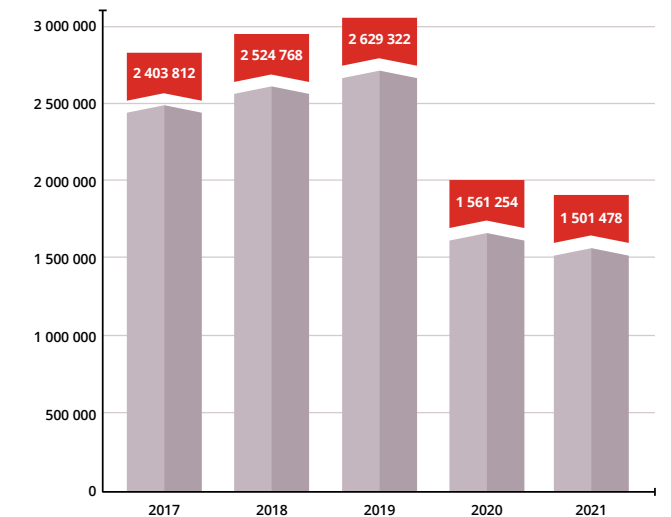
DOPRAVNÍ VÝKONY V ČR ZA ROK 2021 (V TIS. VOZOVÝCH KM)



STRUKTURA INVESTIČNÍCH ZDROJŮ DO OBNOVY VOZOVÉHO PARKU MHD V ČR (V MIL. KČ)



TRŽBY Z MHD V ČR (V TIS. KČ)



POČET PŘEPRÁVENÝCH OSOB V ČR (V TIS.)

V grafech jsou využity statistiky členů SDP ČR: Brno, České Budějovice, Děčín, Hradec Králové, Chomutov–Jirkov, Jihlava, Karlovy Vary, Liberec–Jablonec, Mariánské Lázně, Mladá Boleslav, Most–Litvínov, Olomouc, Opava, Ostrava, Pardubice, Plzeň, Praha, Teplice, Ústí nad Labem, Zlín–Otrokovice, Ústecký kraj a COMETT Plus. Kompletní verzi výroční zprávy je možné stáhnout na stránkách SDP ČR: [www.sdp-cr.cz](http://www.sdp-cr.cz).



Dopravní podnik hlavního města Prahy vás zve na

# DEN OTEVŘENÝCH DVEŘÍ GARÁŽE ŘEPY

v sobotu 10. září 2022  
od 10 do 16 hodin



Více se dozvíte na [www.dpp.cz/dod](http://www.dpp.cz/dod)



## S KOMENTÁŘEM DO NEJMLADŠÍCH GARÁŽÍ



NAHLÉDNOUT DO ZÁKULISÍ NEJMLADŠÍ PRAŽSKÉ GARÁŽE, A PŘIBLIŽIT TAK ZÁJEMCŮM JEJÍ FUNKOVÁNÍ A BUDOUCNOST. TAKOVOU MOŽNOST ZÍSKALY TĚMĚŘ DVĚ DESÍTKY ZÁJEMCŮ, KTEŘÍ SI ZAKOUPILI VE FANSHOPU DOPRAVNÍHO PODNIKU VSTUPENKU NA PROHLÍDKU GARÁŽE ŘEPY. OD VÝPRAVNY PŘES DÍLNU AŽ PO ODSTAVNOU HALU, KDE DOŠLO I K PRAKTICKÝM UKÁZKÁM. ZKRÁTKA, KDE JINDE TRÁVIT ROZPÁLENÉ ČERVENOVÉ ODPOLEDNE NEŽ VE STÍNU GARÁŽE, KTERÁ V LETOŠNÍM ROCE SLAVÍ 40 LET OD ZPROVOZNĚNÍ.

Zájemci o prohlídku se sešli v neděli 19. června 2022 v areálu vozovny Střešovice, kde již čekal připravený klimatizovaný autobus Iveco Crossway. Při příjezdu do areálu garáže Řepy byl cíl jediný – nalézt co nejrychleji stín, a tak prohlídkový okruh začal ve výpravně. „Nyní to

může vypadat, že se tu nic neděje, ale jedná se o srdce každé garáže, kde řidiči autobusů nastupují do směny,“ zahájil exkurzi průvodce a organizátor celé akce **Ondřej Kubišta, jinak vedoucí odboru Správní agendy a reklamace při jednotce Správa Vozidel a Autobusů.**

Slova se následně ujal výpravčí ve směně, který však musel odběhnout kvůli provozní události: „Na Řeporyjském náměstí zůstal autobus s bouchlým měchem. Na Vypichu mělo dojít ke střídání. Zavolał jsem odpoledního řidiče, aby přijel pro nový vůz sem do garáže a vyrazil







ní život. Všude, kde jsem v DPP působil, a jsem přesvědčen, že to je napříč celým podnikem, jsou spousty srdcařů, bez kterých by se nedařilo poskytovat pražskou dopravu v té kvalitě, v jaké ji poskytujeme. Denně při kontaktu s kolegy z jiných útvarů se o tom přesvědčuji.

**A poslední otázka na závěr: Co se vám vybaví, když se řekne garáž Řepy?**

**Tomáš Párýs, vedoucí provozovny Zabezpečení provozu:**

Když se řekne garáž Řepy, vybavím si provoz s největším počtem řidičů autobusů. Jejich plánovaný stav je 606. Jedná se o jedinou garáž na levém břehu Vltavy a jejím úkolem je zabezpečení dopravních výkonů primárně právě v této části města. Pod křídla garáže Řepy se v minulosti dokonce dvakrát stěhovali zaměstnanci garáže Dejvice. Poprvé v roce 1982 po zrušení garáže Pankrác (její řidiči se přestěhovali do garáže Dejvice a Dejvičtí právě do garáže Řepy) a podruhé v roce 2004, kdy došlo ke zrušení garáže Dejvice, a celý proces se tak po 22 letech opět opakoval. Řepy jsou a věřím, že i nadále (stejně jako ostatní garáže) budou jednou ze stabilních a strategických částí DPP.

**David Jehlička, vedoucí jednotky Správa Vozidel a Autobusů:**

Garáž Řepy pro mě představuje Vltavou odloučenou a vozově největší garáž Dopravního podniku s trolejbusovou budoucností. Plánovanou údržbu a opravy 300 autobusů zde zajišťuje přibližně 140 zaměstnanců pod vedením skvělého kolegy, vedoucího provozu Richarda Švarcacha. Myslím, že náš společný cíl vypravit denně až 235 autobusů na pravidelné linky se daří naplňovat velmi dobře.



VJEZD DO AREÁLU GARÁŽE KOLEM ROKU 1984

**Miroslav Olejník, vedoucí provozovny Správa Autobusů:**

Když se řekne „Řepy“, my z JSVA si ihned vybavíme, že je to pro nás strategicky velmi významná garáž. Ostatně je jediná, která nám po zrušení Dejvic zbyla na levém vltavském břehu. Vzhledem k umístění hraje nezastupitelnou roli v dopravní obsluze komplexu sídliště Jihozápadního Města, univerzitního kampusu v Suchbole a především stále rostoucího mezinárodního letiště v Ruzyni. V tomto ohledu čeká tuto garáž důležitá transformace. V blízké budoucnosti budou odtud vyjíždět na páteřní letištní linku velkokapacitní tříčlankové trolejbusy. Ale nejen tam. Další trolejbusy se z Řep rozjedou na Strahov, Bubence nebo oblasti Stodůlek. Od autobusů ŠM11, které sem byly jako první přestěhovány z dejvické garáže, jsme za těch 40 let ušli velký kus cesty. Dnes je tu dislokována největší část vozového parku autobusů DPP, své parkovací místo tu najde 300 vozů všech kategorií.

### Zahájení provozu před 40 lety v číslech:

- 165** autobusů
- 196** a **30** provozních manipulačních řidičů
- 98** pracovníků dílen
- 7** pracovníků údržby budov
- 21** skladníků, **6** uklízeček, **7** strážných
- 10** „ostatních“ zaměstnanců
- a **18** ve výtopně



ODSTAVNÁ PLOCHA GARÁŽE V ROCE 1990

**Jan Barchánek, vedoucí JPA:**

Garáž Řepy pro mne představuje zejména velké množství řidičů, ale i dalších kolegů v různých dopravních i technických funkcích a profesích, kteří vzájemně výborně spolupracují a denně zajišťují vysoké vypravení autobusů především na levém břehu Vltavy. Garáž Řepy provozuje téměř všechny typy autobusů a obsluhuje řadu specifických linek. Nejvýznamnější jsou určité letištní linky, ať už linka 119 na Nádraží Veleslavín, linka 100 na Zličín a v neposlední řadě také Airport Express, kde připravujeme od příštího roku nasazení šesti nových tříosých patnáctimetrových autobusů Iveco Crossway. Garáž Řepy vypravuje v rámci DPP nejvíce vozů na příměstské linky a konkrétně linka 352 byla v roce 1992 jednou z prvních linek při zahajování integrace příměstské dopravy. Důležitou roli má řepská garáž i v nasazování midibusů v lokalitách s nižší poptávkou a omezeným průjezdním profilem.

V souvislosti s požadavky na zvyšování kapacity a zlepšování kvality dopravy na letišti testovali zaměstnanci garáže Řepy různé typy velkokapacitních autobusů (čtyřosý dvoučlankový Mercedes Capacity nebo tříčlankový Van Hool AGG 300). Aktuálně probíhá postupná příprava na provozování tříčlankových ba-



DOBOVÁ FOTOGRAFIE DIAGNOSTICKÉHO PRACOVNÍŠTĚ

teriových trolejbusů Škoda Solaris 24 m, které je plánováno na lince 119 od jara 2024. I další rozvoj garáže Řepy by měl patřit zejména trolejbusům, a to i ve standardním a kloubovém provedení, neboť pro kopcovitý profil levého

břehu pražské kotliny je právě trolejbusové řešení velmi efektivní. Přeji všem zaměstnancům garáže Řepy do dalších let mnoho úspěchů, šťastných kilometrů a pracovní pohody.



ČAS JDE DÁL: NÍZKOPODLAŽNÍ CITY BUS TAKTO VYJEL NA EXPRESNÍ LINKU 100. NA JAŘE 2024 BY MĚLY ŘEPY VYPRAVOVAT NA LETIŠTĚ TŘÍČLANKOVÉ BATERIOVÉ TROLEJBUSY ŠKODA SOLARIS 24



Připravil: Petr Ludvíček  
Foto: Petr Hejna  
Vizualizace: Metroprojekt



## KUDY DÁL Z DIVOKÉ ŠÁRKY?

NEBYL TO PÁTEK, ALE STŘEDA. I TAK BYL 13. ČERVENCOVÝ DEN ROKU 2022 ŠTASTNÝ PRO ŠESTOU MĚSTSKOU ČÁST. DOPRAVNÍ PODNIK TOTIŽ ZAHÁJIL STAVBU TRAMVAJOVÉ TRATĚ DIVOKÁ ŠÁRKA – DĚDINSKÁ, JEJÍ ZPROVOZNĚNÍ PŘEDPOKLÁDÁ V LISTOPADU 2023.

Společnost Subterra novou trať dlouhou 2,3 kilometru postaví za 16 měsíců s předpokládanými náklady ve výši 839,5 mil. korun. Část nákladů pokryjí dotace EU z Operačního programu Doprava 2.

Trať na Dědinu byla v plánech již před téměř padesáti lety, třicet let stojí sídliště Na Dědině, Dopravní podnik strávil posledních 12 let intenzivními přípravami a nyní již tato nesnadná stavba uprostřed zástavby roste. Hlavní město připravuje zároveň výstavbu parkovacího domu u křižovatky ulic Vlastina a Ciolkovského pro 290 aut.

A kudy se tramvaje vydají? Trať na Dědinskou bude prodloužením ze stávajícího obratiště Divoká Šárka, odkud bude pokračovat Evropskou ulicí s novým párem zastávek Divoká Šárka. Národně zabočí vlevo do Vlastiny ulice, kde pove-

de do křižovatky s ulicí U Silnice ve společném koridoru s automobily. Před touto křižovatkou DPP vybuduje další pár zastávek. Vlastina ulice se v úseku od Evropské po ulici U Silnice nebude rozšiřovat. Parkování v těchto místech zůstane zachováno v původním rozsahu.

V navazujícím úseku bude profil ulice Vlastina upraven tak, aby zůstalo zachováno stromořadí, od kterého bude k okrajům pokračovat zatravněná tramvajová trať, jízdní pruhy pro automobily a na jižní straně parkovací stání. Stromořadí mezi ulicemi U Silnice a Hodčina zůstane zachováno, mezi novými zastávkami Sídliště Na Dědině a Ciolkovského na něj DPP naváže a vysadí novou alej.

Nové uspořádání Vlastiny ulice bude znamenat její částečné rozšíření na jižní stranu na úkor sousedního areálu vojenského útvaru Ruzyně.

Po opuštění Vlastiny ulice trať povede směrem na sever, po levé straně podél Drnovské ulice. Ukončena bude smyčkou s pracovním názvem Dědinská, nedaleko křižovatky Drnovské a Dědinské ulice.

Na tramvajové trati Divoká Šárka – Dědinská bude pět párů zastávek. Ve směru z centra v následujícím pořadí, umístění a pracovními názvy:

- **Divoká Šárka** – v Evropské ulici mezi křižovatkami s Libočkou a Vlastinou ulicí
- **Vlastina** – před křižovatkou ulic Vlastina a U Silnice
- **Sídliště na Dědině** – u budovy nákupního centra a České pošty
- **Ciolkovského** – před křižovatkou se stejnojmennou ulicí
- **Dědinská** – konečná na stejnojmenném obratišti

### Otázky a odpovědi

Samotná stavba i plánovaný následný provoz přináší některé otázky, na které odpověděl **Filip Jiřík, projektový manažer odboru Investice Povrch**.

#### Budou tramvaje zdrojem hluku a vibrací?

Záměr byl důsledně posouzen z hlediska vlivu na životní prostředí, a to včetně procesu EIA. Trať bude zřízena v místech blízkých zástavbě technologií se zvýšenou ochranou proti vibracím. Z hlediska hluku podle výpočtových modelů nedojde k jeho zvýšení, dokonce dojde v některých posuzovaných bodech i ke snížení hluku proti současnému stavu, protože tramvaje mají přísnější hlukové limity.

#### Proč se staví tramvajová trať a nezajistí se MHD pomocí elektrobusů?

Důvodem ke stavbě tramvajové trati není pouze ekologie, ale zejména možnost nabídky větší kapacity dopravního systému i jednotlivých spojů a současně možnosti nových přímých spojení z Dědiny do centra Prahy 6 i do jiných městských částí. Takové možnosti žádná silniční doprava nabídnout nemůže, a to nezávisle na jejím pohonu.



#### Jak bude zajištěna dostatečná kapacita pro parkování osobních vozidel po výstavbě tramvajové trati?

Po dokončení stavby tramvajové trati bude zprovozněn také parkovací dům u křižovatky ulic Vlastina a Ciolkovského. Tento parkovací dům není investicí DPP, ale odboru investičního pražského magistrátu. Jeho kapacita bude 290 parkovacích míst, tedy výrazně vyšší, než počet míst rušených stavbou tramvajové trati.

#### Budou se kácet stromy ve Vlastině ulici?

Stromořadí ve Vlastině ulici se kvůli tramvajové trati kácet nebude, koleje i nové vozovky budou zřízeny mimo polohu stávajících stromů. V rámci akce bude vysazeno více než 170 nových stromů ve Vlastině ulici a podél Drnovské ulice.

#### Například na Barrandově s novou tratí roste výstavba. Je to obdobné i na Dědinské?

Zde se jedná o poněkud odlišný případ, když se tu některé nezastavěné plochy rovněž na-

Drnovské ulice i oplocený vojenský areál Ministerstva obrany jižně od Vlastiny ulice mají nadále sloužit svým současným účelům. Nová tramvajová trať bude ovšem primárně sloužit obyvatelům již existujícího sídliště.

#### Jak budou po výstavbě nové trati změněny linky tramvajů a autobusů?

Linkové vedení linek PID v Praze navrhuje společnost ROPID. Ta zpracovala v roce 2022 aktualizovaný dokument s názvem Rozvoj linek PID v Praze 2022–2026.



cházejí. Možnosti zástavby v hl. m. Praze určuje územní plán, ze kterého je možné zastavitelná území vyčíst. V současné době probíhá skutečně výstavba obytného souboru u Drnovské ulice, tato zástavba však byla projednána a povolena ještě před tramvajovou tratí. Pole výzkumného ústavu rostlinné výroby podél

Plánované linkové vedení pro oblast Dědiny si můžete prohlédnout na: [www.dpp.cz/spolecnost/ttdedinska](http://www.dpp.cz/spolecnost/ttdedinska), kde jsou i další podrobnosti k tomuto projektu.





# ZE VŠECH KOUTŮ SVĚTA



Z KRÁSNÝCH MĚST, LESNATÝCH OBLASTÍ, VYSOKÝCH HOR NEBO ÚRODNÝCH LÁNŮ. ZAMĚSTNANCI DOPRAVNÍHO PODNIKU POCHÁZEJÍ Z RŮZNÝCH KOUTŮ SVĚTA. KAŽDÝ SI V SOBĚ NESE KOUSEK SVĚHO DOMOVA, A PROTO VÁM PŘINÁŠÍME KRÁTKÝ SERIÁL O NAŠICH ZAHRANIČNÍCH KOLEGYNÍCH A KOLEZÍCH, KTERÍ PŘEDSTAVUJÍ SVÉ RODNÉ ZEMĚ.

1. Z jakého jste města a země?
2. Jak byste krátce popsal/a svou rodnou zem?
3. Co je typické pro obyvatele vaší země?
4. Jaké typické jídlo z vaší rodné země byste doporučil/a a proč?
5. Měl/a jste pozitivní vztah ke své současné profesi již od dětství?
6. Co vás na vaší profesi nejvíce baví?
7. Vaše motto?



Sanja Džomba – řidička tramvaje

- 1) Pocházím z malého města, které se jmenuje Kula. Leží na severu Srbska.
- 2) Srbsko je zemí západního Balkánu, rozlohou přibližně stejnou, jakou má Česká republika, s přibližně osmi miliony obyvatel. Kdysi byla součástí velké Jugoslávie, dnes je to spíše nevelká republika. Pravoslavná kultura, místní hory a zajímavá krajina s mnohými překvapeními, bohatá středověká historie se stopami po osmanské nadvládě, ceněná kuchyně a hudba... To vše je Srbsko.
- 3) Nezaměnitelný temperament a přátelští lidé.
- 4) Určitě bych Čechům doporučila jídlo, které se nazývá sarma. Jedná se o mleté maso zabalené do kvašených zelných listů. Dusí se s uzeným masem a ještě zapéká. Sarma se podává s bramborovým pyré a pečivem. Skvělé jídlo!
- 5) Nikoli! Je to náhoda. Vždy jsem chtěla být veterinářkou. Po přistěhování do Prahy jsem si zamilovala tramvaje. Škoda 15T byla láska na první pohled!
- 6) Pražská atmosféra z pohledu řidiče tramvaje. Svitání, kdy jsou ulice vylištěné, západ slunce... Jízda v kabině přináší nové pohledy na Prahu, které běžný chodec nemá šanci vidět. Jízda přes mosty, cesty kolem Vltavy, po dlouhých třídách, jako je třeba Evropská, kde je nádherný západ slunce. Mé nejoblíbenější místo je cesta přes Královský letohrádek a pozorování změn ročního období, to skutečně zahřeje u srdce. Pro mě je také velmi důležitý přátelský kolektiv.
- 7) Kdo chce, najde řešení, kdo nechce – najde si výmluvu.



Georgij Grigorjev – strojevodoucí metra

- 1) Pocházím z Kišiněva, hlavního města Moldavska.
- 2) Je to malá země, která se nachází mezi Rumunskem a Ukrajinou, kdysi byla nazývána kvetoucí. A to není alegorie, ve skutečnosti je to zelená země s úžasnými, pracovitými lidmi, vždy připravenými přivítat hosty ve svém domě.
- 3) O Moldavsku a jeho obyvatelích, jeho kuchyni a víně můžu hodně povídat, ale je lepší tam jednou přijet a vše uvidět a ochutnat a určitě si naši zemi zamilujete.
- 4) Co se týče jídla – je velmi pestré a chutné, ale doporučil bych především moldavské „plăcinte“ (to jsou pirohy z těsta na celou pánev s různou náplní) nebo naše národní jídlo „măliguța cu friptură“ (dá se říct, že je to kukuřičná kaše s vepřovou omáčkou). K takovému jídlu je vyžadována sklenka mladého, hravého červeného domácího vína, o kterém lze napsat samostatný článek.
- 5) Dá se říct, že se mi splnil dětský sen. Jako dítě jsem s rodiči často jezdil do Oděsy, kde na mě udělaly dojem tramvaje, které tam jezdí. Po příjezdu do Prahy jsem udělal vše pro to, abych se zapsal do tramvajových kurzů. Naučil jsem se nazpaměť všechny zastávky a všechny trasy tramvajových linek a po úspěšném absolvování kurzu jsem 10 let jezdil z vozovny Hloubětín. Dnes už čtvrtý rok jezdím pořád na kolejkách, ale už v metru.
- 6) Co mám na své profesi nejraději? S největší pravděpodobností to vědomí, že jsem pro lidi užitečný a nesu za ně obrovskou zodpovědnost.
- 7) Moje životní motto: „Zatímco dýchám, doufám!“ (Dum spiro, spero!).



Ivan Bigunenko – řidič tramvaje

- 1) Záporoží, Ukrajina.
- 2) Ukrajina je velká, krásná a bohatá země. Ale bohužel nemá normální vládu a zákony.
- 3) Jsme Slované.
- 4) Boršč, soljanka. Varenyky, pirožky, hlečik a šašlyk. To je jen malý seznam z dobrot, které vaříme na Ukrajině.
- 5) Ano, celý svůj život jsem za volantem.
- 6) Řízení a pozorování okolí.
- 7) Vše bude dobré.

Víte, co je mufete nebo biryani? A kde leží Vanadzor? Tipujte a v příštím čísle se odpovědi dozvíte od našich dalších zahraničních zaměstnanců v závěrečném díle seriálu Ze všech koutů světa.





# BEZBARIÉROVÁ VEŘEJNÁ DOPRAVA OČIMA UITP

ASI 15 % SVĚTOVÉ POPULACE TRPÍ ZDRAVOTNÍM POSTIŽENÍM. OČEKÁVÁ SE, ŽE TENTO PODÍL POROSTE ZEJMÉNA S TÍM, JAK POPULACE STÁRNE.

Úmluva Organizace spojených národů o právech osob se zdravotním postižením stanoví povinnost zpřístupnit dopravu osobám se zdravotním postižením, aby se mohly „rovnoprávně jako ostatní“ zapojit do společnosti. Při řešení problému přístupnosti mohou města těžit z inovativních technologií, které podporují bezbariérovou a inkluzivní společnost. Umělá inteligence, rozšířená realita a nositelná zařízení jsou některá z řešení, která jsou v současnosti zkoumána.

Tyto služby zahrnují například bezplatné asistence na vyžádání s bezbariérovým přístupem, plánovače cest pro zrakově postižené uživatele a upozornění pro řidiče v reálném čase za účelem pomoci cestujícím. Může to být ale také něco jednoduchého, jako poskytování aktualizovaných informací v několika jazycích.

Jak ale mohou úřady a provozovatelé identifikovat takové potřeby svých uživatelů? Jak úspěšně dokazuje projekt TRIPS, úzká spolupráce se sítí zdravotně postižených občanů může odhalit bariéry ve využívání veřejné do-

pravy a dalších doplňkových služeb. Cílem je vypořádat se s hrozbou sociálního vyloučení tím, že vyzveme osoby se zdravotním postižením, aby upozornili na své osobní problémy, s nimiž se potýkají a diskutují je s odborníky pro hledání správných řešení.

Přístupy společného hledání řešení umožňují lidem převzít vedoucí roli při navrhování přístupných a použitelných dopravních systémů. Zaměřením se na zkušenosti a potřeby lidí se zdravotním postižením lze řešit širokou škálu překážek. Patří sem také bariéry související s věkem, zdravím a jazykem.

TRIPS v současné době pracuje na několika pilotních městech, aby otestovala metodologii společného návrhu a vyvinula praktické akce na podporu odvětví a jeho uživatelů.

## „Doprava pro všechny“ v Barceloně

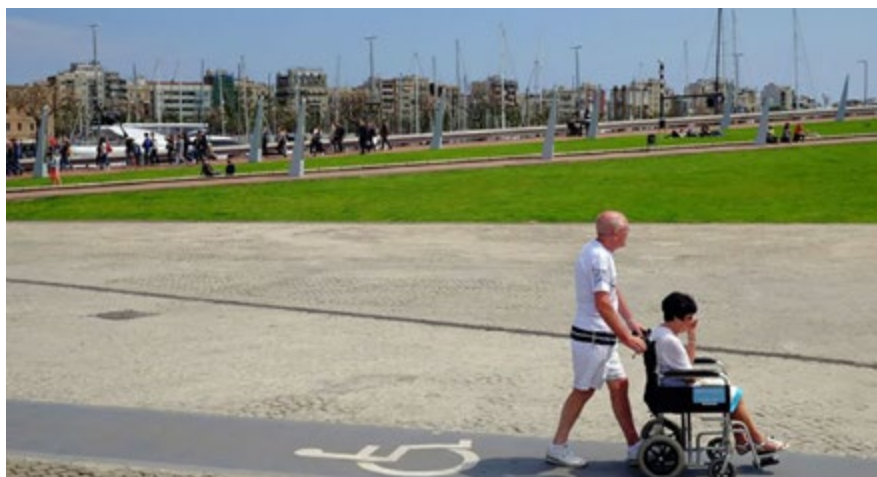
Španělské hlavní město Barcelona a další destinace UITP pro Global Public Transport Summit jsou měřítkem pro dostupné sítě veřejné dopravy. TMB, hlavní barcelonský



ZDROJ: BARCELONA.CAT

provozovatel veřejné dopravy, disponuje ve svých autobusech zatahovacími rampami pro invalidní vozíky, jejich vlaky metra mají vyhrazené dveře pro bezbariérový přístup a lanovka Montjuic je plně přizpůsobena pro invalidní vozíky. V celém systému jsou implementovány hlasové navigační systémy, embosovaná mapa sítě metra, průvodce v Braillově písmu a ověřovače jízdenek uvnitř vozidel mají signalizaci, která pomocí barevného kontrastu a Braillova písma dokáže přečíst identifikační čísla autobusů. Následovat budou proměny stanic metra tak, aby byly do roku 2024 100% dostupné.

Aplikace TMB je pro každého. TMB je k dispozici v šesti jazycích a je optimalizována pro nevidomé a zrakově postižené osoby. Neustále kontroluje a vylepšuje své funkce spolu s uživateli, aby cestujícím ulehčila fungování po městě. Jednou z užitečných funkcí je například plánovač cest do Barcelony a cestovní asistenti, kteří informují uživatele od začátku jejich cesty až do cíle díky hlasové čtečce převodu textu na řeč. Autobusy lze také bezpečně používat s informacemi o tom, kdy autobus dorazí na zastávku, kdy zastavil a kdy se otevírají nebo zavírají dveře. Také posílá varování řidičům, aby si byli vědomi nevidomých cestujících. ■



ZDROJ: BARCELONA.CAT

# NOVÉ NÁSTRAHY PROTIPLYNOVÉHO POLYAGONU

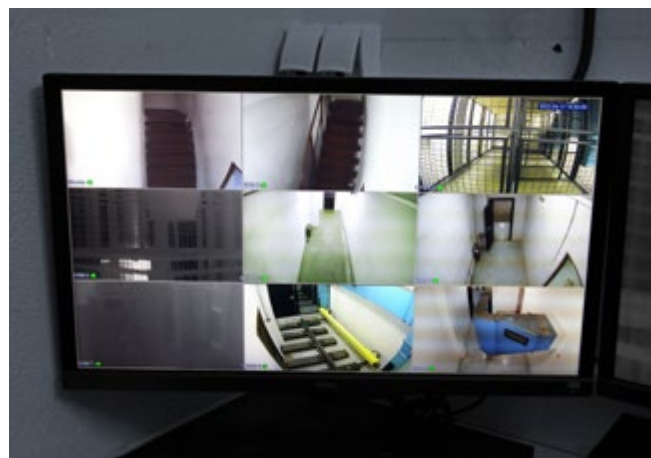


ZÁCHRANA PSA  
S VYUŽITÍM  
AUTENTICKÉ  
FIGURINY ZVÍRETE

PRACoviSTĚ CHEMICKÉ SLUŽBY NA HOSTIVAŘSKÉ HASIČSKÉ STANICI MÁ ZA SEBOU RUŠNÉ OBDOBÍ. KE ZDÁRNÉMU KONCI TOTIŽ POKROČILA MODERNIZACE VÝCVIKOVÉHO ZAŘÍZENÍ – PROTIPLYNOVÉHO POLYAGONU. PROJDĚME SI TRASU, KTEROU V ZADÝMENÉM PROSTORU MUSEJÍ HASIČI V DÝCHACÍ TECHNICE ZVLÁDNOUT.

Víte, k čemu protiplýnový polygon slouží? Pro nácvik používání ochranných prostředků – izolačních dýchacích přístrojů, pohybu hasičů v zakouřeném prostředí a ve stísněných prostorách i pro nácvik spolupráce ve dvojici nebo ve skupině.





PŘEHLED KAMER UMÍSTĚNÝCH V POLYgonU



NOVÝ OVLÁDACÍ PANEL OBSLUHY UPRAVENÉHO POLYgonU

### Co hasič nevidí, obsluha pultu ano

Původní výcvikové zařízení s dřevěnými překážkami bylo poprvé modernizováno v roce 2006 společností Dräger. V rámci této akce byla doplněna hlavní klecová část, která sestávala z 35 krychlových modulů o hraně 80 cm, které byly uspořádány do 3 průlezných pater. V další části polygonu zůstaly zachovány dřevěné překážky simulující průlez oknem a svislou šachtu, kde bylo nejprve nutné prolézt dovnitř šachty, pomocí náslapů vylézt do horní části a poté se spustit přes bariéru.

Zároveň byly do polygonu doplněny bezpečnostní prvky pro sledování polohy cvičících. Jednalo se o 2 infrakamery, 2 pohybová čidla a systém tlakových senzorů umístěných v podlaze klecového systému. Obraz z kamer a signalizace dalších senzorů byly přenášeny do nového ovládacího pultu. Zakoupen byl také generátor umělého dýmu, díky němuž je možné celý prostor zakouřit, a simulovat

tak stav ztížené viditelnosti jako při reálném požáru.

V následujících letech byl polygon doplněn o několik pražců s pojižděnou a přívodní kolejnicí, která slouží pro nácvik zkratování. Tento „malý“ trenážér tak vytvořil další překážku, kterou musejí cvičící překonat. Tolik z poslední rekonstrukce.

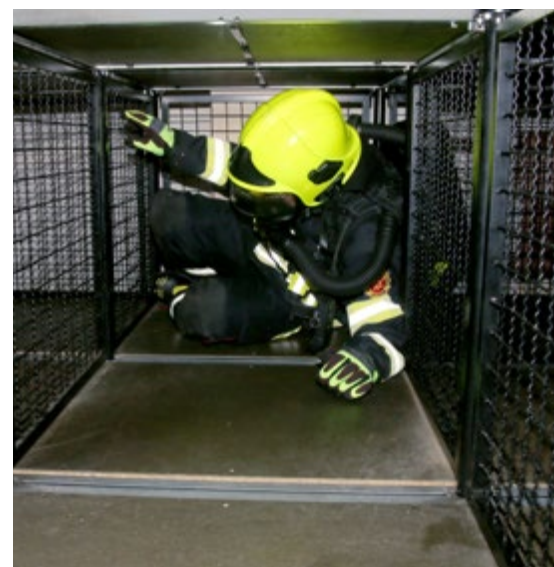
Vzhledem k množství výcviků, které se v polygonu během roku odehrají, a také s ohledem na bezpečnost se v posledních letech ukázalo, že by bylo vhodné polygon opět upravit. Vznikl tak plán na náhradu již notně poškozených dřevěných překážek za další klecový systém, celkovou kontrolu a úpravu stávajícího klecového systému a doplnění nových bezpečnostních prvků.

### Akce kulový blesk

Výběrové řízení vyhrála společnost Safetech Pro, která celou akci realizovala ve spolupráci

s německou firmou Fitra (Fire Training Systems). Tato rekonstrukce by se dala nazvat akcí „kulový blesk“, neboť technici přijeli v pondělí po obědě, ve spolupráci s hasiči vložili veškerý materiál a začali s přípravnými pracemi. Druhý den začali rozebírat původní klecový systém a provádět jeho důkladnou prohlídku a drobné opravy. Zároveň začali pracovat na rozvodech pro nový zvukový a kamerový systém.

Třetí den se nesl v duchu instalace nové části klecových překážek, umístování kamer a úpravy řídicího pultu. Ve čtvrtek pak následovaly první zkoušky a drobné technické úpravy, v odpoledních hodinách byl zahájen úklid. V pátek v dopoledních hodinách proběhlo zaškolení obsluhy, celková kontrola a prohlídka polygonu a před obědem bylo hotovo. Celá rekonstrukce, jejíž papírová příprava trvala od roku 2019, tak byla hotová během necelých 5 pracovních dnů.



CVIČNÁ ZÁCHRANA OSOBY S VYUŽITÍ FIGURÍNY



NÁCVIK VNÍKÁNÍ DO UZAVŘENÝCH PROSTOR



PRŮCHOD PŘES NOVÝ KLECOVÝ SYSTÉM S KOLEJÍSTĚM

### Co hasiče krok za krokem v novém polygonu čeká?

Po vstupu do místnosti hasiči vyjdou po schodech do nízké podesty, odkud, opět po schodech, slezou dolů. Následuje upravený klecový systém, který má v nové podobě pouze 2 patra, přičemž výška spodního zůstala 80 cm, u horního patra došlo ke zvýšení na 160 cm. Navíc zde byly doplněny překážky, které různým způsobem zužují nebo snižují průlezný profil.

Po překonání této části následuje volná chodba, ve které jsou umístěny speciální dveře. Ty slouží k nácviku násilného vstupu, kdy je hasiči musejí vypáčit pomocí nástroje Hooligan, aby mohli postupovat dál. Další překážkou je nový klecový systém, do něhož se vstupuje nízkými dveřmi.

Následuje několik překážek, které je nutné přelézt, a výstup klasickými dveřmi ven. Poté se cvičící dostanou k trenážéru zkratování, které provádějí dle požadavku vedoucího výcviku. Pak již projdou zúženou chodbou, prolezou „oknem“ a opustí výcvikový prostor.

Celý výcvik lze „zpestřit“ zadýmením prostoru a použitím stroboskopického světla, které svým blikáním v několika barvách a v kombinaci s kouřem velmi znesnadňuje orientaci. Pro dokreslení atmosféry je využíván audiosystém o výkonu 8 x 30 W. Na ovládací pult se dvěma monitory je nově přenášén obraz pomocí 9 kamer, z nichž 2 jsou v provedení s termovizí.

Ostatní kamery automaticky přepínají mezi standardním zobrazením a infračerveným režimem. Vedoucí výcviku tak má přehled o pohybu všech osob v prostoru celého polygonu. Díky mikrofonu s preferencí vysílání také může cvičícím udílet pokyny pro vykonávání činnosti.

Nástrahy zmodernizovaného výcvikového zařízení tak již na počátku roku okusili jako první příslušníci Policie České republiky, se kterými dlouhodobě spolupracujeme při pořádání různých výcviků. Následovali je záchranáři z HZS DPP, kteří využívají polygon zejména k pravidelnému čtvrtletnímu výcviku.

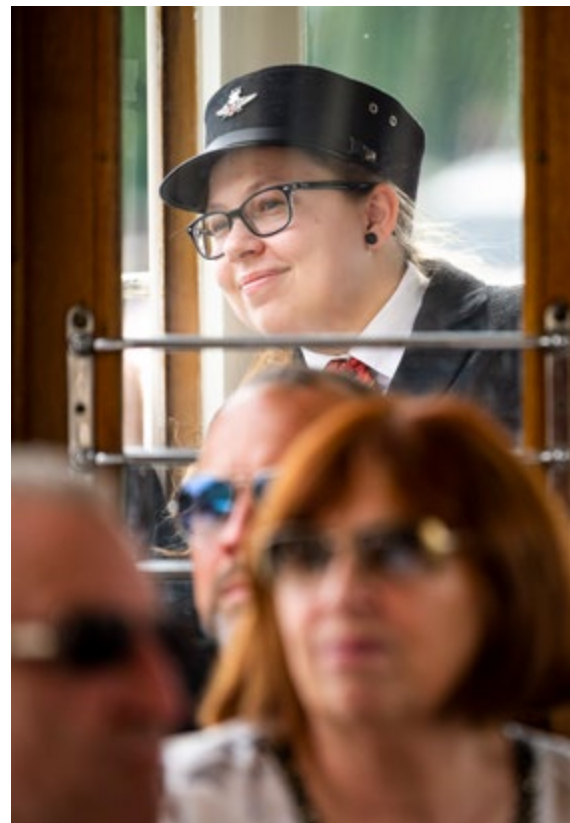


Ptal se: Petr Ludvíček  
Fotil: Petr Hejna



## DĚDOVU KRAVATU STÁLE NOSÍM

V MALÉM OKÉNKU INFOCENTRA PRO RYCHLÉ PŘEDÁNÍ PŘESNÉ INFORMACE SPĚCHAJÍCÍM CESTUJÍCÍM ČI NA SCHŮDKU OTEVŘENÉ TRAMVAJE K NAVOZENÍ ATMOSFÉRY MINULÝCH ČASŮ. POKAŽDÉ JINÁ UNIFORMA, ALE VŽDY STEJNÝ ÚSMĚV – KOLEGYNÍ Z TITULNÍ STRÁNKY JE ANNA HAITMANOVÁ.



### Kdy a kde jste zapustila kořeny v Dopravním podniku?

Do Dopravního podniku jsem nastoupila jako průvodčí na historických tramvajích v září 2019. Tehdy jsem začala chodit na vysokou školu, takže se brigáda hodila. V rámci distanční výuky se k tomu v dubnu 2021 ještě přidala pozice informátora v dopravě.

### To byl docela ostrý start kariéry...

Pozicí informátora jsem si vybrala hned z několika důvodů. K těm hlavním patří, že dopravu mám ráda a vyznám se v linkovém vedení. Jako rodilý Pražák znám spoustu míst, takže je kolikrát ani nemusím hledat v mapách. Zkusit to na infocentrech mě napadlo potom, co jsem byla rok doma kvůli pandemii koronaviru, chtěla jsem svůj čas nějak smysluplně využít. A ještě další věc to přineslo – nejsem od malička přirozeně moc komunikativní a tahle práce mi to pomohla odbourat.

### Můžete čtenářům přiblížit svou práci na infocentru?

Práce v infocentru není jen o prodávání lístků, jak si mnoho lidí může myslet. Musíme znát velmi dobře tarif, vyznat se v Praze, v jízdních řádech, v příměstské dopravě a... samozřejmě i v těch jízdenkách. Nahráváme jízdné na Lítačky, tiskneme kupony. Radíme, pomáháme a podáváme informace tak, aby jim lidé lépe rozuměli.

### Jak jste si poradila s nástrahami nepravidelné pracovní doby?

Směnný provoz mi nevádí, ani jsem si na něj nemusela zvykat. Je pravda, že někdy jsem po „ranním“ týdnu unavená, ale zase to do-



spím jindy, když mám volno nebo odpolední. Mám ale radši ty ranní směny, baví mě sledovat, jak se Hlavní nádraží probouzí, otvírají se obchody a vidím postupný nárůst cestujících podle toho, jak jezdí vlaky.

### Cestující jsou ale různého kalibru, že?

Jako pozitivní a zajímavé vidím právě to setkávání s lidmi. Každý je jiný, turisté, místní, a podle toho pokládají všelijaké otázky. Je hezké, když ten člověk poděkuje a je na něm vidět, že jsem mu pomohla. Nedávno mi paní řekla, že obdivuje, jak jsem jí poradila

z hlavy, že k tomu nepotřebuji počítač. Mě to baví. Mám i skvělé kolegy, jsem opravdu spokojená. Někdy je naopak těžké udržet se, třeba když před vámi stojí člověk, kterému nemůžete vyhovět v tom, co požaduje, a hrozně vám nadává. Už se mi stalo, že mi nějaký zákazník praštil dokonce do skla, jak byl vzteklý. Bylo mi vyčteno mnohé – zpoždění tramvají, údajná neoprávněná přírážka k jízdnému, nedostatek informací v automatech na jízdenky, ale třeba i výluka vlaků, které k nám ani nepatří. Přiznám se, že nejvíc nemám ráda, když někdo přijde a nepozdraví.

### Párkrát jsem si říkal, jestli bych mohl v té, promiňte mi ten výraz, kukani na Hlaváku pracovat...

Infocentrum Hlavní nádraží je opravdu specifické. Někdo by z něj mohl mít klaustrofobický dojem, ale mně tím, že je právě takové maličké, vyhovuje. Je tam všechno po ruce, vidím ven, je to takové útulnější. Předtím jsem byla na Hradčanské, tam je to velké, takže to byl docela skok. Ale zvykla jsem si rychle.

### Jak to je u vás v rodině s dopravními geny?

Dá se říci, že doprava je u nás teď ob generací. Nejbližším dopravákem je děda, bývalý řidič autobusu. Chvilku jezdil i u DPP, když jsem byla menší, dostala jsem od něj kravatu k uniformě. Měla jsem ji schovanou a teď ji nosím na té svojí. On je v rodině jediný, s kým můžu probírat erťáky, on s nimi má zkušenosti a já zase obdivuji jejich designovou stránku.







### Můžete nám přiblížit první minuty na historických tramvajích?

Svojí první jízdu historickou tramvají si vybavuji přesně: 11. srpna 2014, linka 91 a vůz s číslem 2210. Jelo se z Malostranského náměstí do Vozovny Střešovice. Dokonce bych si rozpomněla i na řidiče a průvodčí. Ve Střešovicích jsem si ji vyfotila. I všechny vozy, které byly odstavené na dvoře, ale tehdy mě to ještě tolik nebralo. Víc jsem se o vše začala zajímat až díky Mazačce, kterou jsem viděla v průvodu v září 2015. A pak už to šlo rychle. Založila jsem si profil na Instagramu, kde sdílím fotky, poznala jsem několik lidí se stejným zájmem a došlo to až sem.

### Tato brigáda je pro každého z vás určitě koníčkem. Co na něm přitahuje vás?

Pro mě je to odreagování a odpoutání se od současného světa. Když si na sebe vezmete historickou uniformu, na hlavu nasadíte kastrůlek, vjedete do ulic ve voze, kterému je třeba i přes sto let a voní po dřevu a oleji, jedete kolem míst v historickém centru Prahy, která mají svoje kouzlo, je to až takový magický moment. Kolikrát je vidět, jak se z toho všeho cestujícím při nastupování zatají dech. To se nedá popsat.

### Máte mezi všemi nějaký oblíbený vůz?

Možná je to divné, ale ke všem tramvajím mám úctu. Třeba nejmladší Ringhofferce je 80 let, to je úctyhodné! Nemůžu říct, že mám nejoblíbenější vůz. Každý má svoje a s tím je potřeba k nim přistupovat. Osobně mám

ráda třeba dvojici modráků, Měsíček se Sluníčkem. Určitě nesmím zapomenout taky na ponorku, ta je úžasná. Ne, jeden oblíbený vůz vybrat jednoduše nejde. Podobně to mám s řidiči. Svezu se ráda s každým, každý řidič má svůj styl jízdy a zatím jsem se přizpůsobila. Důležité je, aby se všichni členové posádky sešli.

### Nějaká historka „z natáčení“ by nebyla?

Historku jako takovou nemám, ale jednou mě potěšilo, když jsme jeli přes Malostranskou, a zatímco já jsem zazvonila povolení k odjezdu, uslyšela jsem na zastávce tenké zavýsknutí. Automaticky jsem se tím smě-



rem otočila a uviděla malého kluka se svým tátou, jak kluk zběsile mává. Zamávala jsem zpátky, a když jsme se rozjžděli, slyšela jsem ještě toho tátu, jak klukovi říká, že je hezký, že viděli Alku. Překvapilo mě to a potěšilo zároveň.

### I u této profese bych vás požádal o popis činnosti. Zvláště když vás fotograf zachytil i v pracovním úboru...

Prací průvodčího je hlavně pomoc řidiči. Když je třeba, dokáže zastavit tramvaj, hlídá bezpečnost, přehazuje výhybky, umí spojit vozy do soupravy, na lince štípe lístky, hlásí zastávky, dává povolení k odjezdu, pokud je to vlakvedoucí, tak i hlídá trasu. Při jízdě s cestujícími, kteří si objednali tramvaj na soukromou jízdu i s občerstvením, působí i jako stevard. Po dojezdu do vozovny vůz, se kterým jel, umyje podle typu znečištění – někdy je potřeba spolu s mytím oken a luxováním podlahu i vytřít.

### Na krátkou kariéru toho máte za sebou dost zajímavého. Přemýšlela jste o tom, kam byste se případně chtěla posunout dál?

O nějakém posunu nebo vizi zatím nevím nic. Beru to tak, že abych se mohla někam posunout, musí mi to, co dělám teď, jít perfektně. Současně si myslím, že vždycky je co zlepšovat, takže by k tomu muselo dojít až tehdy, co bych se na to cítila a sama uznala, že je na posun správný čas. Hodně lidí se mě ptá, jestli bych chtěla řídit tramvaj. Tahle otázka je vcelku logická. Vždycky ale říkám, že teď opravdu ne. Necítím se na to, nepříjde mi, že bych na to měla dostatek zkušeností.

### Znáte černobílou fotografii Kevinu V. Tona, který s ní získal v roce 2020 v soutěži Czech Press Photo třetí místo v kategorii Každodenní život?

Ano, tuhle fotku znám. Záběr je z linky 42, která jezdila jako doprovodný program k Železničnímu dni PID 2020, který se konal 12. září, myslím. Byla jsem tam jako průvodčí ve vlečném voze. Měla jsem ale v tu chvíli spoustu jiných starostí, a tak jsem ani moc nevnímala, že ty fotky vznikly. Od stejného fotografa jsem ale později z této jízdy dostala momentek víc. Bylo to příjemné. ■



Z „ARTOVÝCH“ FOTOGRAFIÍ – DVEŘE DO OTEVŘENÉ HALY, ZA NIMIŽ SE NACHÁZÍ T3 MĚSÍČEK CHVILKU PŘED VÝJEZDEM NA LINKU. LÍBIL SE MI LOM SVĚTLA, DÍKY KTERÉMU JE NASVÍCENÉ ČELO. JE TO TAKOVÁ TA POSLEDNÍ CHVILKA KONTROLY PŘED VÝJEZDEM VEN.

### Anna Haitmanová o svém dalším koníčku, fotografování:

Fotím ráda asi cokoli, co v daný moment shledám jako zajímavé. Většinou je to doprava, ale mám ráda i „artové“ fotky, kde využívám prvek dopravy jako doplněk, ale současně se tam snažím dát ještě jiný motiv – architekturu, design, lom světla... Teď jsem byla ve Vysokých Tatrách a tam jsem si zase vyfotila záchranářskou akci s vrtulníkem.



NEJNOVĚJŠÍ ZÁŽITEK Z TATER. VRTULNÍK POSTUPNĚ ZACHRAŇOVAL HOROLEZCE UVÍZLÉ V BLÍZKOSTI LOMNICKÉHO ŠTÍTU. KVŮLI ŠPATNÝM POVĚTRNOSTNÍM PODMÍNKÁM TAM MUSELI STRÁVIT NOC. DĚSIVĚ



ROZLUČKA S AUTOBUSEM CITELIS 18M. CITELISY SE MI LÍBÍ, KDYŽ JEL NAPOSLEDY, CHTĚLA JSEM SI HO VYFOTIT. VYUŽILA JSEM PLOCHY V LETŇANECH A JAKO DOPLNŮJÍCÍ DETAIL JSEM SI POČKALA NA PŘÍSTÁVACÍM LETADLO



Fotořrařoval: Zdeněk Bek



# NA TRATĚ!

## ELEKTRICKÁ POSUNOVACÍ LOKOMOTIVA

- Rok výroby: 1951/1952
- Počet vyrobených vozů: 2 (ev. č. 4071 a 4072)
- Výrobce: Úřtřední dílny DP – Rustonka, Praha
- Fotojízdy k příležitosti 70 let od vyrobení: 23. 7. a 17. 9. 2022



## VÝBĚR BODŮ Z PŘEDPISU PRO OBSLUHU A ÚDRŽBU ELEKTRICKÉ LOKOMOTIVY, VYDANÉHO V ROCE 1955:

- S elektrickou lokomotivou smí jezdit jen osoba k tomu účelu pověřená, zvlářt vycvičená a která se podrobila řidičské zkoušce. Jinak nesmí nikdo této lokomotivy používat.
- Řidič elektr. lokomotivy před použitím vozu k jízdě zjistí, zda vůz je v pořádku a vyhovuje předepsaným podmínkám.
- Řidič je povinen po ukončení služby stáhnout „pantograf“, vyjmouti řidičské kliky a přepínací páčku kontroléru – tyto uloží na smluveném místě u vrchního mířta a uzamkne kabinu řidiče.
- Výstup na střechu je dovolen pouze v tom případě, je-li pantograf stáhnut a řádně zajiřtěn. Výměna žárovek je dovolena pouze při stáhnutém pantografu.
- Řidič nesmí trpěti zdržování se nepovoláných osob v kabině řidiče.
- 2 x do roka, a to 1. dubna a 1. řířjna, je nutno odbornými orgány změřiti izolační stav elektrického zařízení posunovací lokomotivy, aby tento odpovídal přířlušným platným předpisům ESČ.

## Víte, která pražská tramvaj měla jako první pantografový sběrač?

Zajímavosti kolem vzniku, provozu, místě působení i technické parametry elektrické posunovací lokomotivy najdete v DP kontaktu č. 5–6/2022.



Připravil: Petr Ludvíček  
Foto: Archiv DPP

# KDYŽ VODA VTRHLA DO METRA

HISTORICI JAKO NEJVĚTŠÍ POVODŇOVOU POHROMU, KTERÁ KDY POSTIHLA PRAHU, PŘIPOMÍNALI TU Z ROKU 1890, KTERÁ POBOŘILA I KARLŮV MOST. TATO POVODĚŇ DALA ZROD POJMU TZV. STOLETÁ VODA, KTERÁ PAK BYLA MĚŘÍTKEM MNOHÝCH PROTIPOVODŇOVÝCH OPATŘENÍ, NAPŘ. PŘI VÝSTAVBĚ VLTAVSKÉ KASKÁDY I METRA. SRPEN 2002 OVŠEM VŠE ZMĚNIL.

Dobře i méně známá 20 let stará fakta nyní přináší plakáty vylepené ve vestibulech všech 19 tehdy zatopených stanic (na pravé straně tohoto článku ukázka ze stanice Vltavská). Texty s časovými údaji jsou doplněny dobovými fotografiemi. Výstavní soubor je k vidění i v prostorách Muzea MHD.

A co k 20. výročí katastrofální povodně řekli zástupci DPP?

### Dopravní ředitel DPP Ladislav Urbánek ke zkušenostem zaměstnanců:

Organizace dopravy v zaplavené Praze byla pro DPP školou jak v oblasti řízení dopravy, v její logistice, v každodenních změnách informování

cestující veřejnosti o aktuálních parametrech provozu, tak v realizaci příslušných preferenčních opatření, vše za špičkové spolupráce se složkami PČR a MP. Zásadními protipovodňovými opatřeními jsou zvýšené ochranné bariéry stanic o 60 cm, úpravy výtlaků čerpacích stanic, instalace zpětných klapek, repase průchodů u tlakových uzávěrů v tunelech a další úpravy technologických zařízení metra.

### Vedoucí oddělení Řízení provozu Jan Cibulka pro pořad Události, komentáře České televize 15. srpna 2022 mj. řekl:

• Kolem 14. a 15. srpna 2002 jsme měli až pět tisíc telefonátů denně. Nesnažili jsme se lidem vysvětlovat podrobně konkrétní situaci v da-

ném místě, to bychom opravdu nezvládli. Snažili jsme je navést, kde se k aktuální informaci dostanou, protože se situace v prvních dnech měnila několikrát za den.

• Od roku 2002 přijal Dopravní podnik mnoho opatření jak technických, tak organizačních. Myslíme si, že jsme na povodně lépe připraveni a troufám si říct, že nám v tom hodně pomáhají data z roku 2002. I dnes by zůstaly dva základní okruhy: organizace dopravy, tedy včasná opatření nejen v provozu metra, ale v celé městské hromadné dopravě. A informování cestujících o aktuálním stavu, které by dnes probíhalo i díky sociálním sítím a dopravním aplikacím jinak.

## 20 LET OD POVODNÍ

Před dvaceti lety zasáhla Prahu ničivá povodeň, která výrazně a na dlouho změnila každodenní život v metropoli. Přinášíme pár deníkových záznamů, jak ničivá voda ovlivnila právě tuto stanici.

### Vltavská

Zatopeno 12. 8. 2002  
Provoz obnoven 16. 12. 2002

**Pondělí 12. srpna**  
23.11 Nalízena evakuace pracovníků.

**Úterý 13. srpna**  
17.00 Výška hladiny Vltavy na vodočtu v Malé Chuchli dosáhla 609 cm a průtok 3 730 m<sup>3</sup>/s. Teprve nyní tak Vltava dosáhla průtoku Q100 (kulminálního průtoku s průměrnou dobou opakování jednou za sto let). Vltava dále stoupá rychlostí 15 až 16 cm za hodinu.

**Středa 14. srpna**  
0.00 Výška hladiny Vltavy na vodočtu v Malé Chuchli překonala hodnotu 7 m. Těto výše odpovídá průtok 4 500 m<sup>3</sup>/s (CHMÚ přestal publikovat údaje o průtoku z důvodu jejich vysoké chybivosti). Vltava stoupá rychlostí asi 10 cm za hodinu. Byla překonána dosud největší zaznamenaná povodeň (1845; 4 500 m<sup>3</sup>/s) od roku 1825, kdy začalo pravidelné sledování vodních stavů.

1.46 Vypnuta elektrická energie.

12.00 Povodeň v Praze kulminuje při průtoku 5 200 m<sup>3</sup>/s a stavu na vodočtu v Malé Chuchli 785 cm. Průměrný roční průtok Vltavy je 149 m<sup>3</sup>/s.

13.00 U vestibulu stanice Vltavská voda kulminuje 70 cm nad úrovní vstupů na kótě 189,65 m n. m.

**Pátek 16. srpna**  
6.00 Zastavil se přítok povrchové vody do metra přes šachtu u stanice Invalidovna. Definitivně tak přestala vnikat povrchová voda do metra. Dochází k vyrovnávání hladin vody v jednotlivých úsecích metra.

**Pondělí 9. září**  
Všechny zaplavené stanice a tratě byly po úplném odčerpání vody převedeny do režimu stavby; do dopravního režimu se uvádějí při zprovoznění obnovovaných úseků.

Zatopené stanice metra.

Dopravní podnik  
Hlavního města Prahy

### Povodně 2002 v číslech:

- 0 – ztráty na životech či zranění zaměstnanců Dopravního podniku
- 2 zatopené vlaky metra. Do provozu v metru A se vrátily v letech 2004 a 2005. Jsou opatřeny dvojitou modrou vlnovkou nad dveřmi kabiny strojvedoucího
- 12 mimopražských dopravních podniků a 75 řidičů pomohlo s provozem MHD ve dnech 14. 9. – 30. 11. 2002 (celkem najeli 300 900 km a odpracovali 22 400 hodin)
- 19 stanic metra zcela nebo zčásti zatopeno
- 19,6 km zatopených tratí metra
- 25–30 m – největší hloubka, ze které se čerpala voda v pražském metru
- 107 ramen zaplavených pohyblivých schodů
- 5300 m<sup>3</sup>/s – nejvyšší průtok na Vltavě v Praze
- 1,2 mil. m<sup>3</sup> vody odčerpáno z pražského metra (pro srovnání: jihočeský rybník Svět má objem 3,3 mil. m<sup>3</sup>)
- 6995 mil. Kč – celkové škody DPP



### Digitální povodňové drama

Stovky snímků z povodně 2002 pořídili i zaměstnanci DPP. Jenže z dnešního pohledu tu máme menší problém – nastupovaly první generace digitálních fotoaparátů se všemi výhodami i nevýhodami. Výhodou byla především značná operativnost, tehdejší přístroje ale neměly zdaleka takové rozlišení a technické parametry jako dnes. Záznamové karty měly malou kapacitu, a tak si fotografové nezdědka nastavovali menší rozlišení pořizovaných snímků, aby se jich na karty vešlo víc. Digitální snímek, který má rozměr 800 x 600 obrazových bodů, má při rozlišení 300 dpi potřebném pro kvalitní tisk v knihách a časopisech výsledný rozměr jen 6,7 x 5,1 cm. Přesto je dokumentární hodnota fotografií obrovská. Jako u série snímků, která zachycuje zaplavení stanice Můstek na trati A. Autora fotografie neznáme, s ohledem na místo předpokládáme, že jde o zaměstnance DPP.





Fotografoval: Petr Hejna

# SLAVNOSTNÍ ŠKOLNÍ ODPOLEDNE



- Co:** 70 let od založení Střední průmyslové školy dopravní, a. s.
- Kdy a kde:** 23. června 2022, Muzeum MHD Střešovice
- Moderátor:** Václav Kopta
- Orchestr:** BigBand Plus z Gymnázia a Hudební školy hl. m. Prahy
- Host:** Vladimír Merta
- Vystoupení žáků SPŠD z oborů:**  
Aranžér, IZS, Logistika v dopravě a Propagace



OD 1. ČERVENCE 2022 SE NOVÝM ŘEDITELM SPŠD STAL LUKÁŠ SOBOTKA



SOUČÁSTÍ SLAVNOSTNÍHO ODPOLEDNE BYLO I OCENĚNÍ BÝVALÝCH ZAMĚSTNANCŮ ŠKOLY







TRAMVAJ T1 Č. 5126 Z DVOJICE VOZŮ VYBAVENÝCH SOUČASNĚ TYČOVÝM I PANTOGRAFICKÝM SBĚRAČEM PRO MOŽNOST PROVÁDĚNÍ ZKOUŠEK TROLEJOVÉHO VEDENÍ UPRAVENÉHO PRO PROVOZ S PANTOGRAFY. STANICE VÝTOŇ, 1961  
FOTO: JAROSLAV TITZ, ARCHIV DPP

## NĚKOLIK STŘÍPKŮ Z PRVNÍCH DVACETI LET PROVOZU

PÁTÝ DÍL NAŠEHO SERIÁLU POJEDNÁVAL O VYBRANÝCH TECHNICKÝCH ZAJÍMAVOSTECH JUBILUJÍCÍCH TRAMVAJÍ. V LETNÍM DVOJČÍSLE SE PRO ODLEHČENÍ PODÍVÁME NA NĚKOLIK STŘÍPKŮ Z MIMOŘÁDNÝCH UDÁLOSTÍ A ZAJÍMAVOSTÍ V PRVNÍCH DVACETI LETECH PROVOZU NOVÝCH TRAMVAJÍ ŘADY T. TEMATICKY TÍM I TROCHU PŘEDBĚHNEME DO JEDNOHO Z DALŠÍCH DÍLŮ SERIÁLU, V NĚMŽ SE BUDEME VĚNOVAT TRAMVAJI T3.

Již z předcházejících dílů víme, že první provozní destinací nových tramvají byla linka č. 4 od března 1952. Po krátkodobých zkouškách na lince 20 byla od prosince 1955 se střídanou úspěšností (provázenou i dočasným návratem starých dvounápravových tramvají) obsazována také linka č. 17 a od roku 1959 se postupně přidávaly další linky v závislosti na úpravách tratí, napájecího systému i vozoven. K získání plné převahy v provozu potřebovaly tramvaje řady T celkem 22 let, a to přesně do 9. 5. 1974, kdy byl slavnostním průvodem ukončen provoz starých dvounápravových tramvají.

Snad pokaždé, když do Prahy dorazil nový typ tramvaje, panovalo přesvědčení, že jeho konstrukce je již natolik technicky na výši, že v provozu „neбудe bourat“. Provozní realita však prozatím vždy prokázala, že se děje mimořádných událostí nevyhýbají nejen novým typům, ale dokonce ani prototypům na zkušebních jízdách. Za šedesát let provozu se tramvaje řady T zúčastnily tisíců drobných i vážnějších mimořádných událostí, jejichž přehled by vydal na mnoho stran textu. Některé z nich se nesmazatelně zapsaly do historie pražské městské dopravy, jiné pomohly ke zdokonalení dalších typů vyráběných tramvají nebo zdokonalení bezpečnosti tramvajové dopravy. Některé dříve časté druhy mimořádných událostí se technickým pokrokem podařilo téměř vymýtit (např. dříve častá vykole-

jení, havárie pantografů nebo mimořádnosti související s nedokonalým elektromagnetickým ovládním výhybek).

### Té-jednička mezi nebem a zemí

První velkou nehodou nových tramvají T1 byla srážka vozu č. 5010 dne 2. srpna 1955 s mlékařským automobilem značky Dodge americké provenience (patrně z poválečné pomoci UNRRA), který tramvaji zkrížil cestu po souběžné jízdně na přejezdu u křižovatky Slavie. Tramvaj jedoucí na lince č. 4 smýkala vozidlo asi 7 metrů. Za přejezdem, kde byla mezi kolejemi tehdy pouze hlína, se jedna jeho strana zabořila do země a automobil se díky tomu převrátil na bok. Motorový vůz poté skončil zaklíněný ve výšce na převráceném automobilu.

Vůz č. 5010 měl velmi silně poškozenou zejména přední část skříně. Vzácný náklad cisterny se podařilo zachránit a přečerpát do jiného automobilu. Také ve voze došlo našťastí jen k lehčím zraněním jednoho cestujícího a další cestující utrpěla šok.

Již při této nehodě byla zahájena (či spíše potvrzena?) tradice mimořádných událostí vývojových vozidel, neboť vůz byl jen krátce předtím využíván ke zkouškám nové konstrukce podvozků. V době nehody dosud disponoval

zkušební úpravou nasávání vzduchu k motorogenerátoru v okenním pásu.

Oprava poškozeného vozu č. 5010 probíhala v ústředních dílnách v Rustonce a byla poměrně náročná, neboť pro Dopravní podnik představovala první zkušenost s opravou takto poškozené tramvaje řady T. Dle neověřených vzpomínek pamětníků bylo při opravě využito konstrukčního řešení vozu T1, kdy střecha byla řešena jako samostatná sestava, která byla ke zbytku skříně přišroubována v úrovni vaznice, a bylo jí tedy možné při opravě demontovat. Oprava tehdy trvala asi dva roky a vůz se díky pozdější generální opravě udržel v provozu až do počátku 80. let. Nehody na přejezdech tramvajových tratí dodnes zůstaly jednou z nejčastějších příčin mimořádných událostí.

### Král Ječmínek

V listopadu 1960 zahájil zkušební jízdy prototyp tramvaje T3 (pozdější č. 6101), tehdy ještě označovaný římskými číslicemi jako T III, do něhož byly oprávněně vkládány velké naděje na modernizaci zastaralé tramvajové dopravy v Praze. Před schválením pro sériovou výrobu musel vůz projít desítkami zkoušek, kterými byla ověřována shoda dosažených technických parametrů s technickým zadáním a projektem vozidla.

Zkušební program tramvaje byl velmi nabitý a počátkem roku 1962 již probíhaly poslední zkoušky a měření, neboť v této době se již naplno připravovala sériová výroba nového typu. Dne 8. 3. 1962 byl však tento program narušen vážnou dopravní nehodou, která se stala přímo před branami výrobního závodu.

Na tuto událost nechejme zavzpomínat přímého účastníka, Ing. Rudolfa Pavelka z Ostravy: „Byl jsem přímým účastníkem jízdy, během které došlo k těžké dopravní nehodě. Nebyla to běžná zkušební jízda, ale toho dne se ve spolupráci ČKD, DP Praha a Vysoké školy dopravní v Praze provádělo na tramvaji měření parametrů vozu v rámci diplomové práce jednoho z diplomantů VŠD. Tramvaj řídil Ing. Pavel Flajšhans, dále se jí zúčastnili: pan Šušlík z ČKD, Ing. Slatinka, asistent katedry VŠD a diplomanti VŠD Brodák, Novák, Pelikán a Pavelek. Vůz byl zatížen kolejnicovými spojkami na max. hmotnost. Během jízdy jsme obsluhovali různé měřicí přístroje, připojené provizorně k el. obvodům vozu včetně trolejového napětí. Já jsem stál za dvojsedadlem před prostředními dveřmi, na



ZÁBĚR Z MÍSTA NEHODY VOZU Č. 5010 NA KŘIŽOVATCE U SLAVIE V ROCE 1955  
FOTO: SBÍRKA ROBERTA MARY





kterém byl umístěn oscilograf, a věnoval jsem se jeho obsluze. Jízda probíhala normálně až do okamžiku, kdy vůz začal nečekaně odbočovat vlevo do Radlické třídy. Následoval náraz, při kterém se před našima očima objevila „žlutá mlha“, která pronikla do vozu celým profilem čelního okna. Já jsem tělem ohnul opěradlo dvojsedadla. Většina zátěže – kolejnicových spojek – se nárazem posunula dopředu a byla zasypana sladovnickým ječmenem. Vážně zraněn byl Ing. Flajšhans, který zůstal v sedadle, ale nárazem byl zatlačen dozadu a vyvrátil zástěnu za řidičem, protože proti němu letěly kusy rozbitého silného plexiskla čelního okna a sladovnický ječmen. Profesionálně se zachoval zejména pan Šušlík, který se postaral o Ing. Flajšhansa i o zabezpečení vozu bezprostředně po události – vystoupal na střešku a ručně stáhl a zajistil sběrač, jako izolace mu posloužila čepice. Dopravní nehoda se stala středem pozornosti pro osazenstvo TATRY Smíchov, protože se stala bezprostředně před závodem.“

K uvedenému vzpomínce několik doplnění. Nečekané odbočení vozu bylo způsobeno neplánovaným přestavením elektromagnetické výhybky, jejíž pracovní trolejový kontakt ovlivnily zapojené měřicí přístroje. Tehdejší elektromagnetické výhybky byly ovládány přes trolejové kontakty. V případě přestavování výhybky sběrač přejížděl kontakt s malým proudovým odběrem, při jízdě do postaveného směru bez přestavování musel řidič kontakt projet bez proudového odběru. Tento systém poměrně dobře fungoval pro staré tramvaje, které neměly žádné pomocné spotřebiče. U vozů řady T však postavení výhybky mohlo ovlivnit např. zapnuté topení ve voze.

Velké problémy poté nastaly se zavedením provozu spřažených souprav, kde přes kontakt přejížděly dva činné sběrače, a bylo nutné řešit spolehlivý blokovací systém proti nežádoucímu přestavení výhybky druhým vozem soupravy. To se řadu let nedařilo a nehody na elektromagneticky ovládaných výhybkách patřily k poměrně častému koloritu provozu.

Ing. Pavel Flajšhans byl v době nehody pracovníkem krátce existujícího Výzkumného a vývojového pracoviště pro městskou dopravu (VVPMD) při Dopravním podniku hl. m. Prahy a v podniku působil již od roku 1951. V době havárie měl za toto pracoviště na starosti celou agendu vývoje tramvaje T3 a prototypových zkoušek.

Nehoda ve své době poukázala na zranitelnost laminátového čela tramvají T3, kde



NEHODA PROTOTYPU T3 Č. 6101 NA KŘIŽOVATCE RADLICKÁ – PLZEŇSKÁ DNE 8. 3. 1962  
 FOTO: PAVEL NEJEPSA



INTERIÉR PROTOTYPU T3 Č. 6101 S UMĚLOU ZÁTĚŽÍ ZASYPANOU SLADOVNICKÝM JEČMENEM, 8. 3. 1962  
 FOTO: PAVEL NEJEPSA



řidiče při některých typech srážek chránila jen lehká konstrukce ztužující laminátovou skořepinu. Zároveň se jako přínosný prvek ukázala být lehká zástěna za řidičem, která při nehodě umožnila posun sedadla směrem do vozu. Nepříjemná zranění proti tomu způsobilo prototypové zasklení čel vozu plexisklem. Bohužel snahy o zlepšení pasivní bezpečnosti laminátových čel T3 a odvozených typů se nesetkaly s odezvou na straně výrobce a byly slabým článkem jinak velmi zdařilého typu.

Samotná nehoda vozu č. 6101 skončila naštěstí „happy endem“ – vyléčen byl řidič Ing. Flajšhans a opravy se dočkala i samotná tramvaj, která poté sloužila v provozu až do roku 1984. Událost se později stala téměř klasickou legendou pražských tramvajáků a Ing. Flajšhans si vysloužil přezdívku „král Ječmínek“.

### Neskákej mi pod kola

K provozu tramvají patří odnepaměti bohužel i nehody s nepozornými chodci. Od počátku 20. století byly pražské tramvaje vybaveny ochranným rámem proti přejetí osoby systémem Svoboda-Jirgl-Charvát. Jednalo se o důmyslné zařízení vyvinuté zaměstnanci pražských Elektrických podniků, kdy byla pod čelem vozu instalována narážecí mřížka s mechanickou vazbou na ochranný rám, který se při nárazu osoby do narážecí mřížky automaticky aktivoval a zabránil tomu, aby se osoba dostala ke kolům tramvaje.

Zařízení fungovalo spolehlivě a účinně na starých dvounápravových tramvajích a zachránilo nepochybně velmi mnoho lidských životů. Vybaveny jím byly i první čtyřnápravo-

vé tramvaje T1 a T2 a také prototyp tramvaje T3. A právě u něj byly v rámci prototypových zkoušek prováděny experimenty s gumovou figurínou, kterých se účastnil i hlavní projektant mechanické části Ing. Antonín Honzík.

U nových vozů už ale nastával problém s vyššími provozními rychlostmi a zhoršujícím

se technickým stavem tratí, což vedlo k nežádoucí aktivaci či poškození ochranného rámu na traťových nerovnostech, nezanedbatelný byl i faktor údržby celého zařízení. Do sériové výroby se proto na Tětrojkách původní ochranný rám již nedostal a vozy dostaly pouze jednoduchou ochranu,



MANIPULACE S FIGURÍNOU PŘI ZKOUŠKÁCH OCHRANNÉHO RÁMU PROTOTYPU TRAMVAJE T3 Č. 6101 V ROCE 1961. ZCELA VPRAVO HLAVNÍ PROJEKTANT MECHANICKÉ ČÁSTI VOZU ING. ANTONÍN HONZÍK  
 TOVÁRNÍ FOTO: SBÍRKA ROBERTA MARY







KŘIŽOVATKA KARLOVO NÁMĚSTÍ SE SLOŽITÝM TROLEJOVÝM KŘÍŽENÍM TRAMVAJE A TROLEJBUSU A TROLEJOVÝM VEDENÍM PRO SMÍŠENÝ PROVOZ TYČOVÝCH I PANTOGRAFICKÝCH SBĚRAČŮ. Z RESSLHOVY ULICE VYJÍŽDÍ TROLEJBUS ŠKODA 8TR Č. 9474 A SOUPRAVA 2XT3 Č. 6116+6117, 3. 6. 1972  
FOTO: IVO MAHEL

kteřá rovněž zabraňovala přejetí osoby a byla podstatně jednodušší konstrukce.

Vůz č. 6101 tak byl poslední pražskou tramvají vybavenou ochranným rámem Svoboda-Jirgl-Charvát. V roce 1963 byl vůz sjednocen se sériovými té-trojkami a původní ochranný rám z něj byl již demontován.

### Těžká cesta k pantografu

Fenoménem počátku 60. let byly začátky pantografů, které se ve velkém objevily s příchodem tramvají T3 v listopadu 1962. Problematika všestranně náročného přechodu od tyčových sběračů na pantografy je v Praze výrazně starší než začátky tramvají řady T.

První vážné snahy o náhradu tyčových sběračů s kladkou (od níž vzniklo i slangové označení tohoto typu sběrače) přišly již v období před první světovou válkou. Tehdy začal být realizován přechod od tyčových sběračů k takzvané lyře (v době vzniku nazývané též jako „smyčkový sběrač“), která měla eliminovat poškozování povrchu trolejového drátu, umožnit odstranit složité armatury pro tyčové sběrače na trolejovém vedení a též zamezit častému vypadávání sběračů.

Po válce však představitelé Elektrických podniků prosazovali velmi konzervativní a spořivou linii vycházející z tehdejších hospodářských poměrů a od původního záměru přechodu na lyry bylo upuštěno. Konstrukce tyčového sběrače byla zdokonalena o zařízení zajišťující automatické stažení sběrače v případě vypadnutí z trolejového vedení a tento koncept byl po desetiletí až svedepě obhajován jako pro Prahu nejvhodnější (snad i pro podíl dlouholetého ředitele elektrických drah Ing. Aloise Píbla na jeho konstrukci).

Teprve po druhé světové válce bylo – i s ohledem na tristní stav trolejového vedení přistoupeno k záměru přechodu na pantografické sběrače. Tento záměr byl již plně provázán s nasazením tramvají řady T. Tyčové sběrače na tramvajích T1, převzaté z tehdejších trolejbusů, se v provozu příliš neosvědčily a byly víceméně dočasným řešením. Těžké tyče při vyšších rychlostech způsobovaly vypadávání sběrače z troleje, velmi nespolehlivé byly i automatické stahovky.

Stav trolejového vedení si v roce 1954 vynutil přechod od sběracích ústrojí s kladkou ke smykadlům s uhlíkovou vložkou používaným již dříve u trolejbusů. Přechod na smykadla



UPRAVENÝ PANTOGRAF SP36 PRO PROTOTYP T3 Č. 6101 DISPOVOVAL S ELEKTRICKÝM OVLÁDÁNÍM, KTERÉ SE V POZMĚNĚNÉ PODOBĚ DOSTALO I NA SÉRIOVÉ VOZY T3. SHODNÝ SBĚRAČ, ALE S RUČNÍM OVLÁDÁNÍM, BYL POUŽIT I PRO ZKUŠEBNÍ VOZY T1 Č. 5091 A 5126. KVŮLI NÍZKÉ SPOLEHLIVOSTI NĚKTERÝCH KOMPONENT SE ELEKTRICKÉ OVLÁDÁNÍ NEUJALO A POZDĚJI SE PŘEŠLO ZPĚT K RUČNÍMU OVLÁDÁNÍ S MECHANICKÝM BUBNEM NA STŘEŠE OVLÁDANÝM PROVAZEM ZAKONČENÝM TYPICKOU DŘEVĚNOU HRUŠKOU NA STANOVIŠTI ŘIDIČE  
FOTO: SBÍRKA IVANA RÁDLA

tehdejší situaci sice neulehčil (zejména díky nízké kvalitě tehdejších uhlíkových vložek i kvalitě trolejového drátu, kde se kromě nedostatkové mědi vyskytovaly i zcela nevyhovující náhražkové materiály), byl však již určitým předstupněm k zavedení pantografů a hlubší modernizaci trolejového vedení.

Zatímco v meziválečných letech se podobné záměry obvykle řešily jako ucelený projekt pod taktovkou specializovaných elektrotechnických firem zvučných jmen, které podobné projekty uměly realizovat „na klíč“ se širokým výběrem kvalitních komponent, v poválečném nedostatku si Dopravní podnik musel poradit sám. S tím souvisela nutnost převzít na svá bedra roli vizionáře, projektanta, investora, montážního závodu a částečně i výrobce trolejových armatur.

Pantografické sběrače nebyly na trhu volně dostupné – první vzorky bylo nutné zajistit kooperativně (na podkladech předválečných konstrukcí je tehdy vyráběl např. Dopravní podnik města Brna) a perspektivní sběrači si musel výrobce tramvají (ČKD) vyvinout a vyrábět sám. V polovině 50. let byla již zcela konkrétní vize, že posledních 20 vozů T1 objednaných pro rok 1957 bude z výroby vybaveno pantografy a pro jejich provoz bude upravena trať linky č. 4.



VŮZ Č. 5069 S POŠKOZENÝM PANTOGRAFEM ODTAVENÝ Z LINKY Č. 4 DO SMYČKY SMÍCHOVSKÉ NÁDRAŽÍ V ROCE 1965  
FOTO: JAROSLAV KOVÁŘ, ARCHIV DPP

Socialistické hospodářství sice odpovědně a hloubkově plánovalo každý detail, realizace však byla zpravidla postavena na systematickém porušování plánovacích ukazatelů a improvizaci. Tak bylo 20 vozů původně určených a složitě objednaných pro Prahu dodáno do Rostova na Donu jako vzorná exportní zakázka pro Sovětský svaz. Stejně tak vážnuly i úpravy trolejového vedení. Prvním upraveným úsekem byla trať mezi Kotlářkou a vozovnou Motol s ohledem na zkoušky nově vyráběných vozů ze smíchovské Tatrovky ve vozovně Motol.

Jako první se v Praze s pantografem v rozmezí let 1956/57 projel vůz T1 č. 5091, vybavený již z výroby oběma druhy sběračů pro potřeby zkoušek. Jeho jízdy s pantografem však trvaly jen krátce, neboť instalovaný sběrač brněnského typu byl záhy poškozen a zkoušky s ním již nepokračovaly. Později byl tento zkušební úsek prověřen novými tramvajemi T2 pro Brno (1957/58) a postupně prodloužen až k Andělu.

Teprve návazně se pokračovalo s úpravami linky č. 4, aby bylo možné v roce 1961 začít provozní zkoušky. K nim byla využita tři vozidla s pantografem ČKD (typ SP36) a různými druhy sběracích hlav. Jednalo se o staronový vůz č. 5091, k němuž byl obdobně upraven také vůz č. 5126. Těmito dvěma provozními vozům sekundoval prototyp T3 č. 6101, který ale jezdil jen v rámci zkoušek výrobce a převážně bez cestujících.

První sériové vozy T3 vybavené již z výroby pantografy byly dodány v roce 1962 a jejich provoz byl zahájen na linkách č. 4 a 27 v listopadu téhož roku. Sériové vozy měly pantografy nové konstrukce později označené jako typ KE13, které byly odlehčeny a přizpůsobeny pro smíšený provoz tyčových a pantografických sběračů. Návazně (1964–66) byly na pantografy rekonstruovány i všechny provozované vozy T1.

Zavedení pantografů v improvizovaných podmínkách a s nutností mnohaletého společného provozu obou typů sběračů bylo obdivuhodnou akcí, která pochopitelně přinášla po mnoho let perné chvíle. Trolejové vedení bylo v řadě úseků v nevyhovujícím stavu, křižovatky byly vybaveny zastaralými armaturami a v síti byla i celá řada složitých trolejových křížení s trolejbusy. Na řadě míst byla trolej navíc poškozována od vypadlých tyčových sběračů, což vedlo následně k destruktivním pantografům.

Nevyhovující byly i sběrací lišty vlastních sběračů – dovoz kvalitních uhlíkových lišt od západních výrobců, které nepotřebovaly přimazávání a na prototypu T3 spolehlivě fungovaly, nebyl možný. V tuzemsku kvalitní uhlík pro elektrotechnické účely nebyl k dispozici, proto výrobce musel přistoupit k náhradnímu řešení měděných lišt mazaných ve vozovkách ručně speciální směsí, resp. později hliníkových lišt s tuhým mazivem. K tomu musely být provozovány i speciální mazací tramvaje, kterými byl upravován povrch trolejového drátu.

Závady v běžných případech končily destrukcí a „položením“ pantografu na střeše, pro což byla navržena i konstrukce sběrače a oprava byla většinou rutinní záležitostí. Extrémním případem byl např. vůz č. 6138, u něhož došlo k destrukci sběracího ústrojí na trolejbusovém křížení křižovatky Harfa v Libni v roce 1965, pantograf se však nedostal do žádoucí polohy, ale došlo skrz vzpříčenou sběrací lištu k propojení trolejového napětí a uzemněné střechy vozu. Následkem toho vypukl požár, který vůz zcela zničil. Oprava nebyla možná a vůz byl později nahrazen nově dodanou kompletně vstrojenou skříňí.

### Tramvaj, která byla v provozu jen dva dny

Zatímco na starých dvounápravových tramvajích bylo pouze několik jednoduchých vypínačů a jisticích prvků, nové tramvaje měly celou sadu pojistek na vysoké napětí 600 V a na malé napětí 24 V, jejichž základní diagnostika a výměny byly součástí řešení některých závad řidiči. Postupem času byla snaha – i v souladu s vývojem elektrotechnických norem – řešit bezpečnost manipulace při výměnách pojistek 600 V důsledněji než jen obecnou instruktáží řidičů a průvodčích.

Uvědomme si, že se jednalo o dobu, kdy bylo sice zakázané, ale v provozu zcela běžné např. na střeše vyprošťovat zaseklý sběrač pod trolejí pod napětím a vysokonapěťové pojistky měnit bez stažení sběrače pouze s předběžnou opatrností při jejich vyjímání. Vysokonapěťové pojistky tak postupně dostávaly ochranné kryty, zdokonalovaly se nástroje pro jejich vyjímání a také řidiči



SKŘÍŇKA ODPOJOVAČE TRAMVAJÍ T3 STARŠÍHO PROVEDENÍ DLE VOZŮ Č. 6755–6992. PÁKA JE PŘESTAVENA DO POLOHY „ZAPNUTO“, U KOŘENE PÁKY JE PATRNÉ LOGO ČKD KRYJÍCÍ BLOKOVACÍ TLAČÍTKO, POD PIKTOGRAMEM BLESKU JSOU DVÍRKA KRYJÍCÍ POJISTKY 600 V, KTERÁ LZE OTEVŘÍT AŽ PO PŘESTAVENÍ PÁKY DO POLOHY „UZEMNĚNO“. HORNÍ DESKA STOLKU JE VÝKLOPNÁ, NA SPODNÍ STRANĚ JE VÝSTRAŽNÝ NÁPIS  
FOTO: ROBERT MARA





dostávali důslednější školení o bezpečné manipulaci.

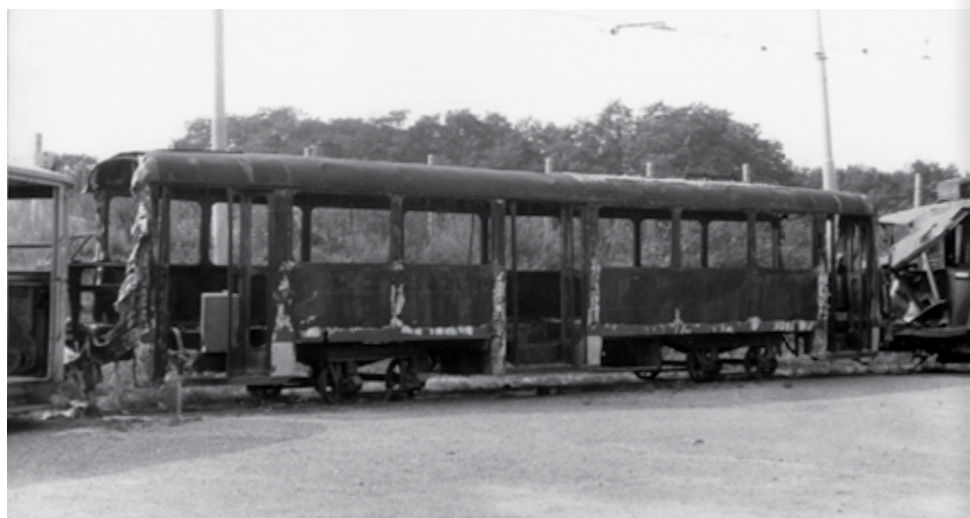
V pozdějších letech došlo i na výjimky z novelizovaných elektrotechnických předpisů, aby nemuseli řidiči mít elektrikářskou kvalifikaci. Jedním z důležitých prvků se měl stát i odpojovač trolej-zem, který po stažení pantografu umožňuje bezpečné odpojení a ukolejnění vozidla před vlastní manipulací s pojistkami. Dnes tvoří standardní součást vozů T a KT, jeho začátky však nebyly snadné.

První vozy T3 s odpojovačem se dostaly do provozu koncem roku 1971. Dne 29. 12. 1971 byla na druhé pořadí linky 29 nasazena souprava zbrusu nových vozů č. 6778 a 6779. Na Štvanici paní průvodčí zcela zhasl zadní vůz, zůstalo svítit jen nouzové osvětlení a lampička v pokladně. Tuto skutečnost na Václavském náměstí oznámila řidiči a pokračovali v jízdě až do konečné stanice Ústřední dílny DP. Tam řidič zahájil výměnu vadné pojistky zářivkového osvětlení. Stlačil tlačítko, přestavil páku odpojovače do vertikální polohy a otevřel dvířka pojistkové skříňky.

Při této manipulaci se ozvala detonace a od elektrického oblouku začalo hořet vybavení stanoviště řidiče. Řidič po zjištění, že požár neuhasí posádky stojících vlaků vlastními silami, vylezl na střechu vozu, kde zajistil sběrače ve stažené poloze. Dále stihl ještě odpojit přední vůz a odjet s ním do bezpečné vzdálenosti, čímž jej zachránil před zničením.

Ze znaleckého posudku po nehodě vyplývá, že během požáru přehořel provaz, kterým řidič na střeše aretoval stažený sběrač, čímž se pantograf dostal opět na trolej a způsobil nový zkrat. Jeho následkem došlo k výpadku příslušného napájecího vedení z měniřny. Podle provozních pravidel prováděla měniřna asi po 10 až 15 sekundách od výpadku opětovně zapnutí vypadlého spínače s maximální ochranou, aby vyzkoušela, zdali nejde o výpadek následkem okamžitého přetížení napájeného úseku. Tím byl do hořícího vozu, kde na kabelech byla již ohořelá izolace, znovu zapojen zkratový proud asi 2500 A, který způsobil další destrukci.

Po opětovném výpadku zůstal již úsek bez napětí a po uhašení byl kompletně vyhořelý vůz č. 6779 odvezen do domovské vozovny Kobylisy. Po prohlídce byl navržen k likvidaci a po dohodě s výrobcem ČKD Tatra za něj byla dodána náhradní plně vybavená skříň.



VYHOŘELÝ VŮZ Č. 6779 VE VOZOVNĚ KOBYLISY V ROCE 1972  
FOTO: TOMÁŠ DVORÁK

Podvozky byly po požáru opraveny. V provozu jezdil vůz č. 6779 přesně dva dny.

Důležité poznatky přineslo následné vyšetřování, z něhož vyplynulo, že řidič manipuloval s odpojovačem bez stažení sběrače a patrně i s nevypnutým řízením vozu – a tedy běžícím motorgenerátorem, což byla zřejmě hlavní příčina vzniku požáru. Rizikovým bylo shledáno zejména odpojování stejnosměrného proudu o napětí 600 V při zatížení (zapnutých spotřebičích ve voze), kde ke vzniku a natažení elektrického oblouku stačil při pomalém pohybu páky poměrně malý proud několika málo ampér (v tomto případě asi

13 A). Odpojovače byly z výroby vybaveny systémem pro rozpojení spotřebičů 600 V, ale do množiny spotřebičů rozpínaných tlačítkem odpojovače tehdy ještě nebyl zahrnut obvod motorgenerátoru, což se vozu č. 6779 stalo osudné.

Z rozboru mimořádné události vyplývá, že ani výrobce, ani odběratel si zřejmě do doby požáru nebyli plně vědomi nebezpečí plynoucího z manipulace s odpojovačem při zapnutém řízení. Původním záměrem zřejmě bylo vytvoření přístroje, který by dokázal automaticky odpojit zatížení a uzemnit vůz při vypnutém řízení bez nutnosti manipulace se sběračem.

Vzorový odpojovač instalovaný na voze č. 6755 byl schválen v průběhu září a října 1971 a v této době již probíhala výroba série vozů od č. 6756, která byla odpojovači již standardně vybavena. Na nedostatek v blokování bylo údajně upozorněno při přejímkách prvních vozů, ale řešení nebyla přikládána potřebná vážnost a vozy byly mezitím již zařazovány do provozu.

Školení řidičů ve vztahu k odpojovači bylo velmi nedůsledné – některé zdroje hovořily o nutnosti stažení sběrače před manipulací s odpojovačem, nicméně např. řidič poškozené soupravy se o změnách dozvěděl jen neoficiálně od pracovníka depa, který mu navíc předal nepřesné informace ve smyslu, že odpojovač je určen i pro odpojování obvodů 600 V pod zátěží.

Podrobné rozborů a opatření k této problematice byly prováděny až po uvedené mimořádné události, kdy Ministerstvo dopravy do doby vyšetření zakázalo další provoz celé série vozů s odpojovačem. Dne 7. ledna 1972 byl teprve vydán oběžník č. 4/72 popisující změny nové série vozů č. 6755–6810 a podrobně i manipulaci s odpojovačem.

Od ledna 1972 byla na vozech také provedena úprava blokování odpojovače tak, že do rozpínaných obvodů byl zahrnut i motorgenerátor – při správné funkci blokovacího systému tlačítka odpojovače tedy bylo možné rozpojit skutečně bez zatížení. Řidiči i pracovníci údržby byli po této události důsledně instruováni na nutnost vypnout veškeré spotřebiče a stáhnout sběrač (zpočátku vyžadováno na obou vozech spřažených souprav) do předepsané výšky před zahájením manipulace s odpojovačem.

### Požár ústředních dílen

Požárů vozů rozsahem podobných nešťastnému č. 6779 se v historii událo více. Jeden požár, který zasáhl tramvaje řady T, se však svým rozsahem jednoznačně vymykal, a tím byl rozsáhlý požár v ústředních dílnách v Růstovce, kde 7. 1. 1958 zcela vyhořela montovna a soustružna včetně specializovaného technologického vybavení a také 9 tramvajových vozů.

Mezi nimi tehdy byly i tři tramvaje T1 – č. 5036, 5050 a 5053, které byly tehdy staré jen 2–4 roky. Zachránit se ve spolupráci s výrobcem podařilo jen podvozky, které byly i po požáru opravitelné. Vozové skříňky však byly vysokými teplotami natolik poškozené, že je



VYHOŘELÉ TRAMVAJE T1 PO POŽÁRU ÚSTŘEDNÍCH DÍLEN V RŮSTOVCE V LEDNU 1958  
FOTO: ARCHIV DPP



nebylo možné opravit, a jednalo se tak o první vyřazené tramvaje T1.

Provoz se s touto událostí vyrovnával velmi těžce. Kromě ztráty několika motorových vozů bylo na několik měsíců zcela paralyzováno opravárenské zázemí, což vedlo mj. i k nutnosti reaktivovat některé již vyřazené vozy. Také údržbu tramvajů bylo nutné provizorně rozmístit do jednotlivých vozoven do doby

obnovy vyhořelých pracovišť. Škody se tehdy blížily závažné výši téměř 10 miliónů Kčs (pro srovnání – jedna nová tramvaj tehdy stála přibližně 540 tisíc Kčs).

Máte vlastní vzpomínku na zajímavou mimořádnou událost s tramvajemi T? Chtěli byste se o ni s námi podělit? Napište nám na [archiv@dpp.cz](mailto:archiv@dpp.cz).  
Děkujeme.





Text a foto: Zdeněk Bek



Pro většinu zájemců však byla nejdůležitější odborná část dne, respektive samotné informace k profesi řidič/řidička tramvaje. Mistr odborného vzdělávání **Robert Manda** přiblížil, co by případně vážné uchazeče o zaměstnání v kurzu čekalo: „*Náš základní předpis D1/2 obsahuje dopravní a návěstní pravidla pro tramvaje.*“ Pro laika by se dalo říci, že se jedná o pravidla velmi podobná těm, která se uchazeči museli učit, když si dělali řídičské oprávnění skupiny B.

„*My jsme obsluha tramvajového vozu. Musíme být tedy schopni vůz řídit a jezdit bezpečně, což je nejdůležitější. Nemusíte o vozech vědět všechno do posledního šroubku, ale když se tramvaji něco stane, musíte být schopni dispečerovi říci, co se stalo a proč tramvaj nejede,*“ pokračoval Robert Manda.

Pro většinu uchazečů představuje nejnáročnější překážkou jiná problematika. Naučit se linkové vedení se všemi zastávkami v Praze. „*Vypadá to, že se přibližně tři sta zastávek nedá naučit, ale buďte v klidu. Je zapotřebí tomu věnovat čas a půjde to,*“ zakončil své slovo Robert Manda a vyrazilo se na praktickou ukázkou do ulic Prahy.

**Do provozu**

Na dvoře pankrácké vozovny už stála připravená dvojice tramvajů: Tatra T3R.P v úpravě cvičného vozu a Škoda 15T. Slovo si vzal instruktor **Štěpán Šmehlík**, který zájemcům popsal stanoviště řidiče a zároveň odpovídal na dotazy: „*Pokud pohneme kontrolorem dopředu, tramvaj pojedje dopředu, pokud do neutrální polohy, tramvaj pojedje výběhem a pokud pohneme kontrolorem dozadu, tramvaj začne brzdit. Je to jako u motokár, jednoduché.*“

Následně se „přesedlo“ do tramvaje T3R.P, kde měli zájemci možnost usednout na sedačku instruktora a alespoň symbolicky pozorovat jízdu tramvaje z kabiny řidiče. Tramvaj vyrazila směrem na náměstí Bratří Synků a neobešla se bez zajímavých informací. Instruktor popisoval veškeré dopravní situace, které mohou nastat. Proč se zastavuje ve všech zastávkách, proč už se nemusí při odjezdu ze zastávky zvonit a podobně.

„*Všimněte si, že čumák tramvaje jede trochu déle dopředu, než tramvaj reálně zahne. Je to tím, že podvozek tramvaje je až za kabinou řidiče, takže se toho nelekajte, například v prud-*

**Na co se zájemci také ptali?**

Jedna z nesporných výhod Dopravního podniku je, že desátého v měsíci máte výplatu na účtu. Neexistuje, že část výplaty přijde na účet a zbytek na ruku.

Podnik má nadstandartní sociální zajištění. Benefity a mzda jsou nespornou výhodou, problém je nepravidelný režim, který není pro každého, ale tak to v dopravních oborech chodí.

„*šich obloucích,*“ upřesnil Štěpán Šmehlík hned u zastávky Na Veselí.

„*Maximální možná rychlost ve městě je samozřejmě stejná jako u motorových vozidel, takže 50 km/h. Nahoře je diodová červená návěst, která nám znázorňuje, zda je výhybka uzamčená,*

# CHCI ŘÍDIT TRAMVAJ?

AŽ UŽ PRO LIDI, KTEŘÍ NEMOHOU NAJÍT PRÁCI, PRO FANOUŠKY DOPRAVY, ČI JEN PRO NĚKOHO, KOMU SOUČASNÁ PRÁCE NEDÁVÁ SMYSL A HLEDÁ, ČÍM BY SE MOHL ŽIVIT. DPP PŘIPRAVIL PRO ZÁJEMCE O PROFESI ŘIDIČ/ŘIDIČKA TRAMVAJE PRVNÍ INFORMAČNÍ DEN. ZÁJEMCI SE TAK MOHLI DOSTAVIT DO VOZOVNY PANKRÁC, A TO VE STŘEDU 10. SRPNA 2022. V NAŠEM ČLÁNKU VÁM PŘIBLÍŽÍME, JAK INFORMAČNÍ DEN PROBÍHAL. TŘEBA I VÁS PRÁCE ŘIDIČE TRAMVAJE OSLOVÍ.

Netrpělivě postávající skupina zájemců před branami vozovny Pankrác naznačovala, že potenciálních řidičů tramvajů je dost. Jaký je obsah kurzu a čím vším si budou muset budoucí řidiči projít, to bylo hlavní téma informačního dne.

Po příchodu do učeben oddělení Výcvik a vzdělávání – Tramvaje se chopil úvodního slova vedoucí oddělení **Milan Bárta**: „*Vítáme vás na informačním dni. Věřím, že se na našem setkání dozvíte všechny informace, které vás*

*zajímají, a že vás brzy přivítáme v našich řadách.*“ Na zájemce však bylo připraveno více zaměstnanců DPP, ať už pracovníci personálního oddělení, nebo vedoucí rozpisu směn, zkrátka aby každá otázka dostala kvalifikovanou odpověď.

**Očekávání a nabídka**

Na úvod setkání došlo k základnímu seznámení se s podmínkami přijetí k DPP: věk minimálně 21 let, nutné doložit nejvyšší

ukončené vzdělání a výpisy z rejstříku trestů a evidenční karty řidiče. Samozřejmostí je podstoupení zdravotních prohlídek. Na oplátku firma nabízí pracovní smlouvu na dobu neurčitou, hodinovou mzdu 204 Kč (v kurzu 133 Kč) a samozřejmě veškeré podmínky dle zákoníku práce a kolektivní smlouvy. Opomenout nelze ani různé benefity, např. poukázky Flexi Pass, příspěvek na dětskou rekreaci nebo to pro mnohé nejdůležitější – zaměstnanecké jízdné, a to i pro rodinné příslušníky.







INSTRUKTOR ŠTĚPÁN ŠMEHLÍK SEZNAMOVAL ÚČASTNÍKY SE ZÁKLADNÍMI INFORMACEMI O PRAŽSKÉM PROVOZU



ZÁJEMCE O PRÁCI ŘIDIČE VE VOZOVNĚ PANKRÁČ PŘIVÍTAL MILAN BÁRTA, VEDOUcí ODDĚLENÍ VÝCVIKU A VZDĚLÁVÁNÍ – TRAMVAJE

tn. mechanicky zabezpečená a zda se odpojilo dálkové ovládání pro vlak, který by eventuálně mohl jet za námi," doplňovali informacemi celou jízdu tramvaje instruktoři. Při příjezdu na náměstí Bratří Syнкů došlo i k manuálnímu přestavení výhybky.

#### Kdy a kde?

Všichni účastníci prvního pankráckého informačního dne tak zjistili, že kurz není nejjednodušší. Pokud však věnujete studiu maximum, je velká pravděpodobnost, že ho uděláte. Nikdo z instruktorů tam není od toho, aby vás vyhazoval, důležité je kurz nepodcenit.

Na závěr si případné zájemce dovoluujeme pozvat na další informační dny, **sraz v 15.00 na vrátnici vozovny Pankrác, nám. Hrdinů 13, Praha 4-Nusle, a to vždy ve středu:**

- 14. září 2022
- 12. října 2022
- 9. listopadu 2022
- 14. prosince 2022

Více informací se dozvíte i na náborové lince 800 220 020 nebo na [www.dpp.cz/chci-do-dpp](http://www.dpp.cz/chci-do-dpp). Těšíme se na vás!

## Nejčastější otázky informačního dne:

### Co když budu jako řidič/řidička potřebovat použít WC?

Sociální zázemí je na všech konečných zastávkách a samozřejmě ve většině podnikových budov. V případě výlukových tras to nemusí být pravidlem, ale snažíme se je zajistit mobilními buňkami. Pokud budete mít problém na trati, je nutné komunikovat s dispečinkem, který se vám pokusí pomoci.

### Co znamená vstupní zdravotní prohlídka? Jaká vyšetření mě čekají?

Před přijetím do DPP musíte projít vstupní zdravotní prohlídkou. Znamená to, že od svého praktického lékaře přinesete závodnímu lékaři výpis ze zdravotní dokumentace a následně podstoupíte různá zdravotní vyšetření, zpravidla se jedná o psychologické vyšetření, EKG, EEG, ORL apod. Celková částka za vyšetření je okolo 4 až 5 tisíc. Tato částka je vám po přijetí do DPP samozřejmě proplacena v první výplatě.

### Co když mi někdo skočí pod tramvaj?

Tady rozhoduje štěstí, osud... každý tomu říkáme jinak. Nikdo vám nezaručí, že se vám to nestane. Daleko častější, když budeme cyničti, je např. utržené zrcátko.

### Když nastoupím do vozovny, budu po Praze jezdit jen některé linky, nebo všechny?

Už v kurzu projedete celou Prahu několikrát, takže se seznámíte s celou kolejovou sítí. Každá vozovna má potom své linky, které obsluhuje, takže na některé linky se také nemusíte dlouho dostat.

### Co je dělená směna?

Někdo ji miluje, někdo ji nemá rád. Dělená směna neboli „šejdr“ znamená, že směnu máte pouze v provozní špičce, od pondělí do pátku a máte volné víkendy, tudíž jdete dvakrát denně do práce, ale v dělených směnách máte placenou i pauzu, kdy nejedete.

### Kdy se dostanu do turnusu?

Bohužel neumíme přesně určit, kdy se tak stane. Záleží na mnoha faktorech, zpravidla to však bývá několik měsíců. To nic nemění na tom, že víte, kdy máte volno a kdy směnu na rok dopředu.

### Dostanu jako žena noční směnu?

Nikoliv, ženy u nás noční směny nedostávají, pokud samy nechtějí. Je však důležité upozornit, že odpolední směny končí pozdě večer.

### Jsem mimopražský, je možné jet do práce autem?

Ano, ale bohužel je ve vozovnách omezené místo pro parkování.

# PŘESNĚ A BEZ KUDRLINEK

BARMAN VOČKO NEBO PATRICK JANE ZE SERIÁLU MENTALISTA. PŘESNĚ TENTO HLAS BUDOU NOVĚ SLÝCHAT CESTUJÍCÍ V PRAŽSKÉ MHD. JAN VONDRÁČEK, HEREC A DABÉR TOTIŽ ZVÍTĚZIL V ANKETĚ POŘÁDANÉ NA WEBU DPP, KDE ZÍSKAL VÍCE NEŽ 62 % HLASŮ. V TĚTO ROLI TAK VYSTRÍDÁ PANÍ DAGMAR HAZDROVOU, KTERÁ SVÝM HLASEM PROVÁZELA CESTUJÍCÍ V PRAZE VÍCE NEŽ 26 LET. PRVNÍ NAHRÁVKY S JANEM VONDRÁČEKEM NASADÍ DPP V PRŮBĚHU LETOŠNÍHO PODZIMU.

„Pro dnešní večer zavírám hospodu!“ hláška, kterou barman Vočko ze seriálu Simpsonovi neříká často a popravdě ani cestující ji v pražské MHD neuslyší. Na Jana Vondráčka totiž čekají mnohem náročnější fráze, jako „Výzkumný ústav vodohospodářský“ nebo „Stavební zóna Horní Počernice“.

Podle výsledku se zdá, že se vítězství v anketě rodilo snadno, opak je však pravdou. Respondenti mohli na webu DPP vybírat ze dvou mužských a dvou ženských hlasů. Hlasovat bylo možné celý měsíc a navíc měli zájemci možnost hlasy finalistů v dopravních prostředcích sami slyšet. Dopravní podnik totiž







Z čeho Pražané vybírali:

• **Hlasem č. 1 byla Jitka Moučková**, herečka a dabérka. Hlasovalo pro ni bezmála 20 tisíc, tj. 10 % respondentů.

• **Hlasem č. 2 byl Jan Vondráček**, herec a dabér. Získal absolutní většinu hlasů, více než 62 %, celkový vítěz.

• **Hlasem č. 3 byla Anna Císařovská**, herečka, dabérka a moderátorka, pro kterou hlasovalo téměř sedm tisíc, tj. zhruba 3,5 % respondentů.

• **Hlasem č. 4 byl Jakub Stárek**, dabér a moderátor, který získal bezmála 50 tisíc, tj. více než čtvrtinu hlasů.

“ Člověk musí vnímat, že v tramvaji jsou i staří lidé, a je potřeba artikulovat velice přesně, aby bylo dobře rozumět i na konci tramvaje. “

Dagmar Hazdrová v DVTV,  
26. 5. 2022

nahrávky použítel ve čtyřech vozích tramvajové linky č. 9 a čtyřech vozidlech autobusové linky č. 136.

Na nový hlas tak čeká 283 jedinečných názvů tramvajových zastávek, 1316 názvů autobusových zastávek na území hl. m. Prahy a 4601 autobusových zastávek mimo Prahu v oblastech integrovaných do PID. Obrovský nápor práce, při kterém je nutné dodržet přesnou artikulaci a vyvarovat se zbytečných kudrlinek.

Při vzájemném setkání obou hlasů, tedy Dagmar Hazdrové a Jana Vondráčka na slavnostním vyhlášení ankety na pražském magistrátě, nebyl prostor na předávání rad či tipů. Jednu zajímavou myšlenku si však dovolujeme předat dále. „*Já jsem se do hlasu snažila vložit to, co v životě sama potřebuji. Klid a harmonii a takovou pohodu proti agresi a neklidu,*“ svěřila se v dubnovém rozhovoru Dagmar Hazdrová pro Události, komentáře. Jan Vondráček se svou barvou hlasu je tak hlasem na svém místě. ■



“ Nevím, v kterém to je městě, jestli ve Vídni, nebo v Berlíně, ale když je zastávka například u opery, tak se zastávka zpívá. Nevím, jestli to u nás projde. “

Jan Vondráček v pořadu Události, komentáře, ČT24,  
29. 7. 2022

## Dagmar Hazdrová

– končící hlas pražské MHD



- Absolventa Reálného gymnázia v Chrudimi
- Pracovala jako překladatelka technické dokumentace v ČKD
- Od roku 1961 jako hlasatelka v Českém rozhlasu v Praze a Hradci Králové
- Během srpnové okupace v roce 1968 seděla za mikrofonem v rozhlase bez vystřídání 52 hodin
- Pro nesouhlas s okupací byla na hodinu propuštěna z práce. Následně vykonávala manuální zaměstnání
- Po listopadové revoluci 1989 opět působila v Československém rozhlasu, kde působila dalších 11 let jako hlasatelka a redaktorka, nejdéle na stanici Vltava
- Dnes aktivní důchodkyně žijící na Žižkově

## Jan Vondráček

– nový hlas autobusů a tramvají PID



- Divadelní, filmový, rozhlasový a TV herec, dabér, hlas řady audioknih, absolvent DAMU
- Působil v Divadle Rozmanitostí a v Dejvickém divadle
- Současná domovská scéna: Divadlo v Dlouhé
- Ztvárnil více než 120 postav ve filmových a TV snímcích či seriálech
- V dabingu namluvil bezmála 4 tisíce různých postav
- Je držitelem více než 20 cen, mezi ty nejdůležitější patří:
  - 2010: Cena Františka Filipovského za dabing, Cena diváků za nejlepší výkon – za namluvení hlavní postavy Patricka Janea ze seriálu Mentalista
  - 2015: Cena Alfréda Radoka za mužský herecký výkon (hlavní role Lelia ve hře Lháři)



Text: Žaneta Novodvorská



## DOPRAVA V KAPSE

MODERNÍ DOBA LIDEM PŘINÁŠÍ MNOHÁ USNADNĚNÍ V PODOBĚ INTELIGENTNÍCH APLIKACÍ. POZADU NEZŮSTÁVÁ ANI VEŘEJNÁ DOPRAVA, KTERÁ SE SNAŽÍ TÍMTO ZPŮSOBEM POMÁHAT CESTUJÍCÍM. PODROBNĚJI SE PODÍVÁME NA APLIKACE, KTERÉ MAJÍ K DISPOZICI CESTUJÍCÍ V BERLÍNĚ.

Ve větších evropských městech jsou na zastávkách čím dál častěji umístovány chytré informační stojany, díky kterým mohou pasažéři získávat nejen potřebné informace o konkrétní trase a spojích, ale i o jízdním řádu, který je aktualizován dle reálné dopravní situace. Podobnou funkci plní také chytré informační kiosky, kde má cestující navíc možnost aktivně volit mezi různými trasami, rozličnými dopravními prostředky, nebo se například informovat o zajímavostech v okolí.

Nejoblíbenějším, a tím také pravděpodobně největším pomocníkem jsou mobilní telefony, které má většina lidí stále při ruce. Pomocí mobilních telefonů je možné plánovat trasy, ty pak vložit do kalendáře a sdílet s přáteli. Dále je možné zakoupit jízdenky, zjistit, kde se aktuálně nachází konkrétní spoj, zda přijede načas, jestli je bezbariérový a další praktické informace. Jak je to všechno možné?

V souvislosti s chytrými aplikacemi ve veřejné dopravě figuruje pojem SIRI. Co se skrývá pod označením SIRI? **Service Interface for**

**Real Time Information**, který specifikuje evropský standard rozhraní pro výměnu informací o plánované, aktuální nebo projektované výkonnosti operací veřejné dopravy v reálném čase mezi různými počítačovými systémy. Jedná se o protokol XML, který umožňuje distribuovaným počítačům vyměňovat si navzájem informace o službách veřejné dopravy a jejich vozidlech v reálném čase. Tento protokol je normou CEN, která byla původně vyvinuta jako norma technická, s počáteční účastí Francie, Německa, Skandinávie a Spojeného království.

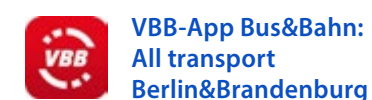
CEN SIRI je založen na abstraktním modelu CEN Transmodel zahrnujícím univerzální model a schéma XML pro informace o veřejné dopravě. Obsahuje řadu volitelných funkcí. Státy mohou specifikovat profil své země přesně na míru a vybrat si ze schopností SIRI ty, které chtějí přijmout.

Výměna informací mezi provozními řídicími systémy nebo aplikacemi je užitečná, bohužel ale často nedostatečná. Nedokáže adekvátně informovat cestující, obslužný personál ani řízení provozu. Většina informací, které jsou přenášeny mezi řídicími centry prostřednictvím SIRI, je odvozena z činnosti vozidla během provozu. Zároveň je potřeba jejich zasílání do vozidel za účelem informování jak cestujících, tak také řidiče. V neposlední řadě je potřeba zaslat tyto informace informačním systémům na zastávkách.

Zjednodušeně je možné říct, že díky SIRI lze získávat informace pro:

- cestující v reálném čase
- plánovače jízd a informační kiosky
- management vozového parku a dopravní sítě

Pěkně řešené mobilní aplikace, které pracují s výměnou informací pomocí SIRI pro cestující ve veřejné dopravě, mají například naši němečtí sousedé v Berlíně – VBB-App Bus&Bahn: All transport Berlin&Brandenburg, se zaměřením čistě na veřejnou dopravu, komplexnější Jelbi, zahrnující například i taxi, elektrokola a další, jako je aplikace pro děti VBB Jump.



Úvodní stránka této aplikace zobrazuje všechna spojení regionální dopravy, S-Bahn, U-Bahn a tramvaje, stejně jako autobusové a trajektové trasy po celém Berlíně a Braniborsku.

Po zadání cíle vybírá nejlepší trasu veřejné dopravy na základě aktuálních dopravních podmínek v reálném čase. Proto cestující používající tuto aplikaci mohou využít aktuální informace k zefektivnění svého času. a vyhnout se tak zbytečnému čekání nebo dokonce ujetí požadovaného spoje. Aplikace informuje cestující také o čísle nástupišť, ze kterého jejich spoj odjíždí.

Další zajímavou funkcí je možnost přidat spojení či trasy do kalendáře nebo sdílet je s přáteli prostřednictvím SMS, e-mailu, Twitteru, aplikace WhatsApp a dalších komunikačních kanálů.

Užitečná je též možnost ukládání oblíbených destinací a jednoduché přepínání mezi nimi.

### Co VBB-App umí?

Aktuálně používané cesty na všech dopravních prostředcích jsou animované a zobrazují se ŽIVĚ, v reálném čase. Na mapě lze přiblížit okolí probíhající cesty přímo k aktuální poloze cestujících.

**Trasy.** Veškeré trasy Berlína a Braniborska jsou v aplikaci uloženy. Kromě toho jsou všechny sítě tras vždy aktuální. Mohou být trvale používány off-line po jediném stažení.

**Kontakty.** Adresy z kontaktů daného cestujícího lze použít při vyhledávání jako start nebo cíl (např. chce-li cestující vyhledat aktuálně nejkomfortnější spojení ke své nejlepší kamarádce Petře, stačí zadat do aplikace „Petra“).

**Kalendář.** Spojení, která již uživatel aplikace hledal a našel, lze přidat do kalendáře jako připomenutí schůzky.

**Geolokace.** Tuto funkci umí aplikace využít pro zobrazení nejbližší zastávky nebo adresy, pro vyhledání spoje nebo nástupní stanice při použití konkrétní jízdenky zakoupené v telefonu.

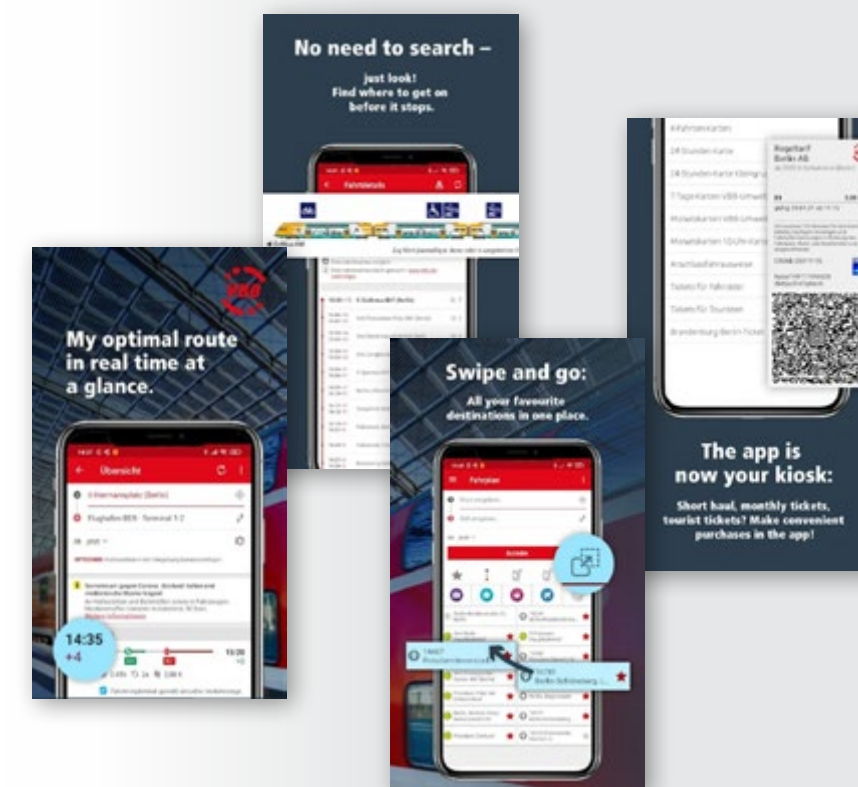
**Fotografie a fotoaparát.** Chce-li cestující vytvořit jednotlivé cíle pro výpočty trasy, může buď pořídit fotografie, nebo vybrat fotografie ze své galerie.

Přímo z aplikace je možné zakoupit jakoukoli jízdenku pro celý Berlín a Braniborsko, a to včetně turistických jízdenek (WelcomeCard, CityTourCard, Brandenburg-Berlin-Ticket). Platby lze provést přes PayPal, inkasem nebo kreditní kartou. Jízdenky je možné využít hned po zakoupení.

Aplikace umožňuje zobrazit nevhodnější místo pro nástup do vozu s bezbariérovým přístupem.

Prostředí popisované aplikace je přátelské k nevidomým a zrakově postiženým cestujícím, kteří mohou informace získávat pomocí hlasového ovládání.

Celkově aplikace pamatuje na snadnější cestování lidí s invalidními vozíky, kočárky, jízdními koly nebo zavazadly.





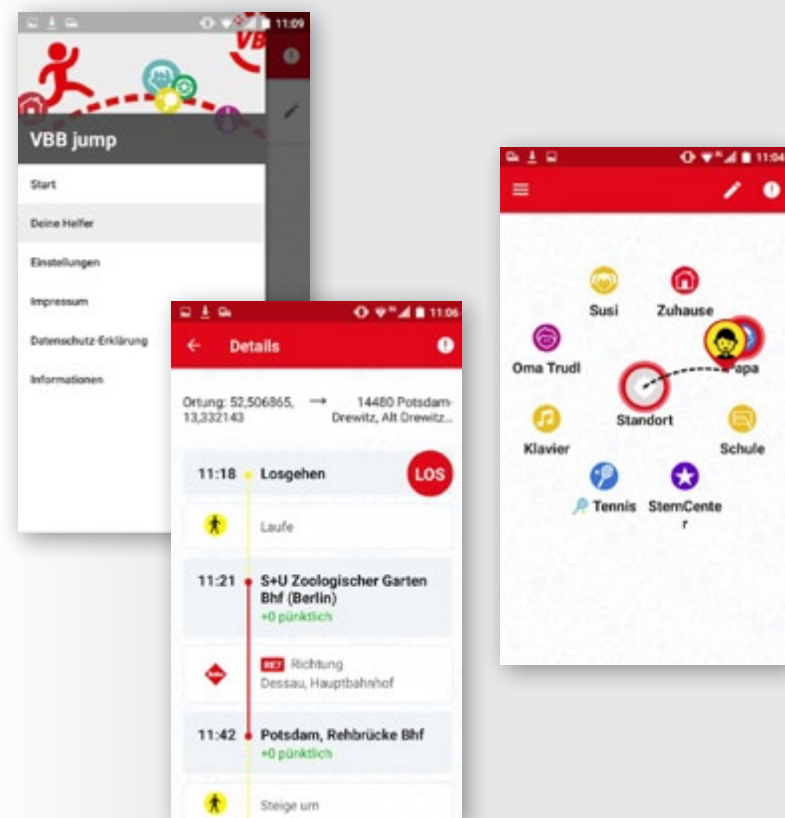


Podobné využití (s přihlédnutím na potřeby a možnosti uživatele) nabízí další berlínská bezplatná mobilní aplikace vyvinutá speciálně pro děti od 9 do 13 let.

Důležitá místa, jako je škola nebo volnočasový klub, ale také cesty k prarodičům nebo přátelům mohou být vytvořeny individuálně jako cíle a uloženy na úvodní straně aplikace.

V této aplikaci je možné uložit až osm různých cílů, pojmenovat je a nahrát k nim vlastní obrázek. Děti mohou snadno přepínat mezi jednotlivými předdefinovanými cíli nebo vyhledat nové. Pokud si dětský pasažér vybere cestovní spojení, může pomocí „posuvníku“ sledovat cestu krok za krokem: V praxi to znamená, že dítě řídící se touto aplikací vidí, jakou linkou bude cestovat, kdy přestoupí na jiný spoj a jak dále pokračovat. Je informováno i o tom, zda na požadované trase nehrozí nějaké zpoždění.

Aplikace nabízí „tlačítko pomoci“. To lze použít k okamžitému volání jednotlivě uloženého kontaktu, nebo k odeslání standardizované zprávy s polohou a úrovní nabití baterie.

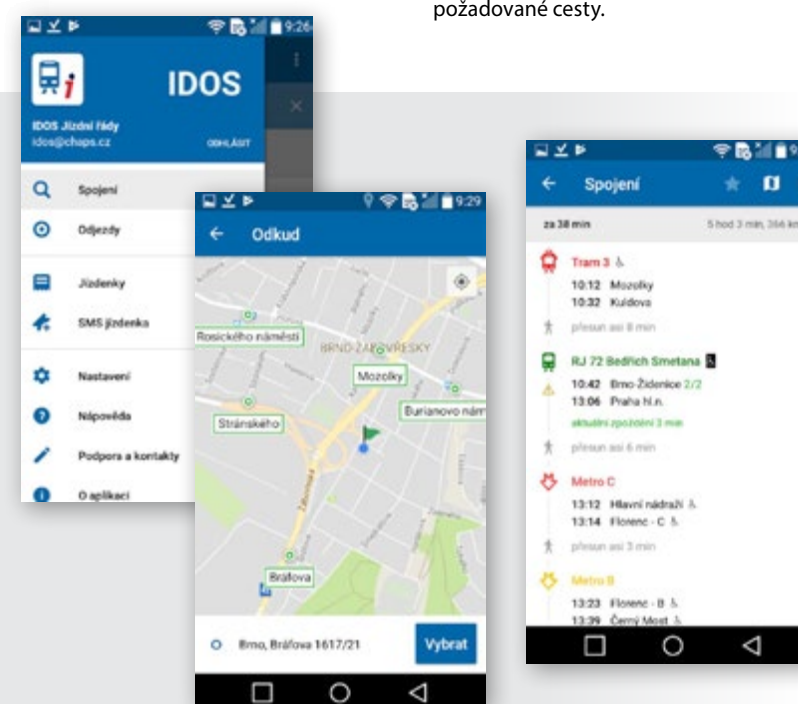


Aplikace Jízdní řády IDOS vyhrála cenu MOBILNÍ APLIKACE ROKU 2016 v kategorii Životní styl a UX aplikace roku. Základní verze aplikace je zdarma s možností zakoupení licence na 1 rok. Za vyjmutí reklam z aplikace cestující zaplatí 49 Kč na rok a navždy 149 Kč.

Mezi její hlavní funkce patří vyhledání vlakových, autobusových a MHD spojů, které nabízí vždy aktuální on-line vyhledávání a oficiální informace včetně informování o zpoždění a aktuálních výlukách. K dispozici je inteligentní našeptávač zastávek a adres včetně zadání aktuální polohy.

Zmiňovaná aplikace dále umí zobrazení trasy a polohy spoje na mapě, uložení až 6 spojení do oblíbených, notifikací na příjezd, odjezd, přestup včetně zobrazení zpoždění (je-li dostupné), off-line prohlížení vyhledaných spojení. Výhodou je funkce SMS jízdenka a sdílení spojení, vyhledávání bezbariérových spojení, spojení pro cyklisty nebo pro cestující s dětmi.

Dále jsou zde k dispozici podrobné informace o spoji včetně nástupiště, koleje, čísla zastávky, zpoždění, aktuální pozice spoje, výlukách, orientační ceně jízdného a řazení vlakových vozů s popisem. Nechybí ani kontextové propojení do prodejních systémů třetích stran pro rezervaci či zakoupení jízdného. K dispozici je také anglická mutace.



Mobilní aplikace PID Lítačka je komplexním průvodcem dopravou v Praze a Středočeském kraji. Cestujícím umožní vyhledat aktuální dopravní spojení dle jejich aktuální polohy a zároveň umí doporučit i druh jízdenky, která je pro danou cestu zapotřebí. Pro vyhledání spojení přebírá funkcionality současné aplikace PID Info a pracuje s aktuálními daty o výlukách, mimořádnostech apod.

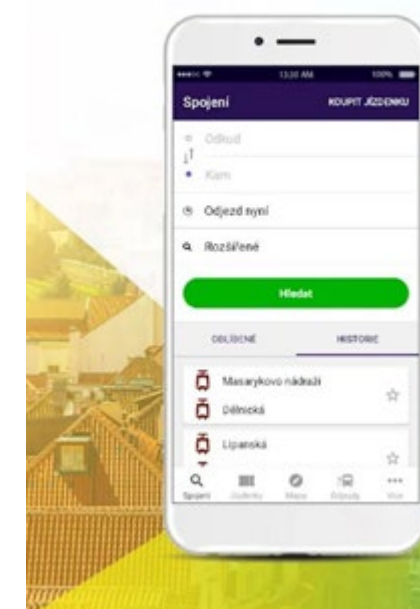
Pokud bude cestující chtít aplikaci používat pro nákup jízdenek pravidelně, může si vytvořit účet a mít jízdenky bezpečně pod kontrolou. Do aplikace bude možné nahrát svou platební kartu a kupovat jízdenky pohodlně, kdykoli je zapotřebí. Prostřednictvím aplikace je možné nakoupit jízdenky i do zásoby a postupně je aktivovat před nástupem do vozu. Aplikaci je možné používat i bez registrace.

#### Co mobilní aplikace PID Lítačka umí?

**Zobrazit** mapu spojení včetně navigace na zastávku. Aplikace dále umí zobrazit aktuální odjezdy ze zastávky včetně zpoždění, ukázat přehled zastávek v okolí, projíždějících linek, prodejních míst jízdenek a zobrazit mapu parkovišť P+R a jejich obsazenost.

**Sledovat** platnost kupónů a identifikátorů cestujících i stav bezbariérových zařízení.

**Vyhledat** nejrychlejší spojení včetně výluk i omezení. Vyhledává optimální jízdenky pro požadované cesty.



**Nahrát** jízdenku na 2 až 11 pásem.

**Zakoupit** jízdenky v předstihu s možností pozdější aktivace až v případě potřeby. V aplikaci je možné zakoupit až 10 jízdenek a je možné aktivovat jich více najednou.

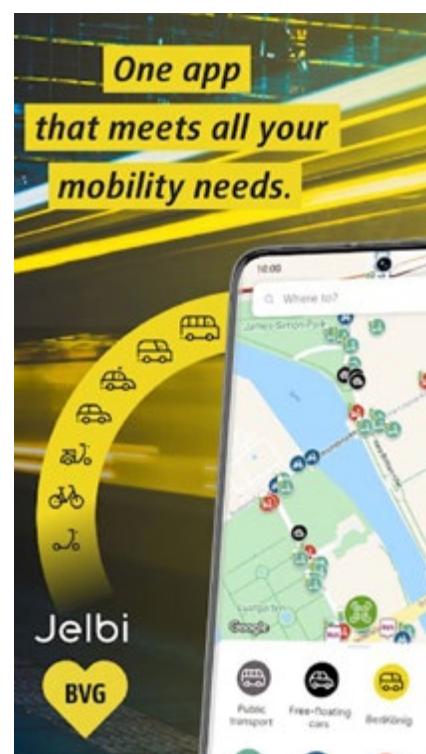
**Přeposlat** neaktivovanou jízdenku další osobě, která si ji jednoduše sama zaktivuje.

**Prohlížet** aktuální výluky a mimořádnosti nebo novinky v dopravě.

**Upozornit** na aktuální výluky a mimořádnosti nebo novinky v dopravě.

Použité zdroje:

- Internet:
  - <https://www.standardland.cz/cen-ts-15531-1/t181>
- Google Play



Další zajímavou mobilní aplikací usnadňující pohyb po Berlíně je Jelbi, která na základě dopravních informací v reálném čase informuje o nejlepší trase a zobrazí všechny způsoby, jak se rychle a pohodlně dostat do cíle. Nabízí informace o jízdě, umožňuje rovnou zakoupit nebo rezervovat jízdenky, bez ohledu na to, zda si cestující jako svůj dopravní prostředek zvolil autobus, vlak, kolo, skútr, auto, taxi či jejich kombinaci.

#### Na skok domů

Podobné funkce je možné využívat i u mobilních aplikací používaných v pražské městské hromadné dopravě. Dobrým pomocníkem pro cestující jsou Jízdní řády IDOS nebo PID Lítačka.





# NORMY K PŘEDCHÁZENÍ TRESTNÉ ČINNOSTI SE ZABYDLUJÍ V DPP

V ZÁJMU POSÍLENÍ  
PREVENCE ZÁVADOVÉHO,  
KORUPČNÍHO NEBO  
NEETICKÉHO JEDNÁNÍ  
ROZHODLO VEDENÍ  
DPP O ZAVÁDĚNÍ  
MEZINÁRODNÍCH NOREM  
ISO 37001 O SYSTÉMU  
PROTIKORUPČNÍHO ŘÍZENÍ  
A ISO 37301 O SYSTÉMU  
COMPLIANCE ŘÍZENÍ.

Dopravní podnik dlouhodobě deklaruje nulovou toleranci k závadovému a korupčnímu jednání v jakémkoliv podobě a dbá na řádné prošetření každého oznámení či podezření na ně.

V přímé souvislosti s tím, jako i s ohledem na snahu DPP takovému nežádoucímu chování předcházet, byly dosud přijaty zejména tyto interní dokumenty, kterými je povinen se řídit každý zaměstnanec, člen orgánů i každá jiná **odpovědná osoba DPP:**

- **Protikorupční pravidla**, která obsahují jednoznačnou deklaraci efektivního předcházení a potírání korupčního jednání,
- **Program předcházení trestné činnosti** (dále jen „PPTČ“) ze strany DPP a rizik z ní vyplývajících (směrnice č. SM 2017-003; ob-

sahuje specifikaci základních povinností v oblasti předcházení trestné činnosti v DPP vyplývajících z požadavku zákona o trestní odpovědnosti právnických osob),

- **Etický kodex** (souhrn pravidel chování, která by měla být vodítkem při jeho rozhodování a při přijímání právní či morální odpovědnosti za své jednání).

Ze strany DPP jsou vytvořeny podmínky pro **oznamování podezření** ze spáchání jakéhokoliv závadového a korupčního jednání, která lze učinit i **anonymně** a která jsou projednávána v **důvěrném režimu**. Oznámení je možné podat osobně, písemně, nebo elektronicky, a to na e-mailové adrese: **schranka.duvery@dpp.cz**.

Jedním z nových kanálů **vnitřního oznamovacího systému DPP**, prostřednictvím kterého má fyzická osoba možnost oznamovat podezření ze spáchání závadového a korupčního jednání ze strany odpovědných osob, je **linka důvěry číslo: 296 193 011**. Oznámení se nahrává na záznamník a následně je audio nahrávka zabezpečeným způsobem automaticky předána k posouzení příslušné osobě, vázané mlčenlivostí.

DPP se zabývá účinnou **prevencí** jakéhokoliv **závadového, korupčního** nebo **neetického jednání** v rozporu se stanovenými pravidly včetně **reakce na ně** (tzv. Compliance) a hodlá tak činit i nadále po vzoru na trhu dostupných **nejlepších standardů a doporučení**.

Zejména proto se DPP v současné době věnuje **nastavení účinných systémů řízení** podle mezinárodně obecně uznávaných **Compliance a protikorupčních ISO norem 37301 a 37001** s množstvím nutných změn v této oblasti. Právě tyto certifikovatelné standardy mimo jiné bývají uváděny jako vhodná doporučení pro **účinné vyvinění se** z trestní odpovědnosti právnických osob.

## Co znamená prohlubování Compliance a protikorupčního systému řízení pro DPP?

Zejména se bude jednat o tyto **aktivity a změny:**

- nastavování **systémů řízení** dle ISO standardů **37301 a 37001** v rámci stávajícího **PPTČ** (snaha o evoluci a nikoliv revoluci),
- vytvoření nezávislé **Compliance funkce** s pověřením vrcholového vedení DPP k zajištění dohledu nad návrhem a implementací veškerých aktivit Compliance a protikorupčního systému řízení zodpovědně za jejich celkovou funkčnost,
- komplexní přístup a **vážně učiněný závazek** DPP podílet se aktivně a trvale na **prevenci závadového, korupčního i neetického jednání**, a tím přispívat ke zlepšování **firemní kultury** založené na vnitřní integritě a osobní odpovědnosti zaměstnanců, představitelů DPP, ale i dalších osob,
- **průběžná komunikace** témat v oblastech Compliance a prevence korupce adresovaná zaměstnancům, obchodním partnerům i veřejnosti,

- plná podpora každého, kdo se **odmítne účastnit na závadovém, korupčním** či i neetickém jednání nebo i v **dobré víře** na takovéto jednání **nahlásí podezření**,
- vybudování **funkčního systému vnitřních kontrol, mechanismů a procesů** vytvářejících efektivní obranu DPP vůči závadovému, korupčnímu či i neetickému jednání jak **zaměstnanců**, tak i **obchodních partnerů** (řešeny oblasti jako např. deklarace Compliance/protikorupčního postoje, aktualizace konceptu vzdělávání, zvýšení transparentnosti určitých procesů, řízení Compliance a korupčních rizik, finanční a nefinanční kontroly, prověřování určených skupin zaměstnanců a obchodních partnerů, dary, pohoštění a sponzoring, prevence střetu zájmů atp.),
- zakotvení některých **nových rolí, odpovědností a povinností** (s adresným rozdělením na konkrétní procesy dotčené útvary a zaměstnance, všechny zbývající zaměstnance i obchodní partnery),
- **aktualizace** některých stávajících a **přijetí nových interních dokumentů**.

## SLOVNÍČEK POJMŮ KE COMPLIANCE

**COMPLIANCE** je všeobecný výraz pro **soulad s pravidly** stanovenými **právními** či **interními předpisy** i **etickými pravidly** či obecně pravidly slušného chování, a to ze strany **všech zúčastněných stran**, tj. samotné obchodní **společnosti**, jejích **zaměstnanců**, **vedení** i **obchodních partnerů**.

**Pojem Compliance** má svůj původ v oblasti **řádného korporátního řízení**, přičemž pro každou obchodní společnost by mělo být nedílnou a přirozenou součástí **interní strategie** a **správné firemní kultury**.

**ZÁVADOVÉ JEDNÁNÍ** je dle PPTČ jednání v rozporu s platnými právními předpisy, vnitřními normami či porušení etických norem, jehož se dopustí zaměstnanci či další odpovědné osoby, a které by mohlo vést k trestní odpovědnosti DP nebo jinak poškodit dobré jméno DP.

**KORUPČNÍ JEDNÁNÍ** je přímé nebo nepřímé **poskytování, nabízení, slibování, zprostředkování** nebo naopak **požadování** či **přijímání** neoprávněné majetkové

výhody (úplatku), ale i **zneužití postavení** nebo **střet zájmů**.

**ÚPLATKEM** je jakákoliv **neoprávněná výhoda** (věc či jiné plnění hmotné či nehmotné povahy) spočívající v přímém majetkovém obohacení nebo jiném zvýhodnění, které se dostává nebo má dostat uplácené osobě s úmyslem nestandardně si ji zavázat, na níž není nárok. Úplatkem mohou typicky být například:

- **peníze** či **ceniny**,
- jakékoliv jiné **movité** či i **nemovité** věci,
- zajištění **slevy** nebo přímo uhrazení **dovolené, zážitků** či **služeb**,
- **dosazení na post** či do funkce nebo jiný **nemajetkový prospěch**, protislužby nebo výhody, a to nejen pro upláceného, ale například i jemu blízké osoby, vždy přitom v **příčinné souvislosti** (tj. v situaci, kdy jedna skutečnost dává podnět ke vzniku druhé skutečnosti) **mezi úplatkem a protiplněním**. Současně zde vždy existuje **úmysl nestandardně si zavázat upláceného**.

**STŘETEM ZÁJMŮ** se může rozumět široké spektrum situací, při kterých osobní zájmy zasahují do **schopnosti objektivně a ne-**

**stranně rozhodovat** o nejlepších zájmech zaměstnavatele či zákazníka, a naopak mohou být na jejich úkor uplatňovány zájmy vlastní.

Střet zájmů se typicky vyskytuje v situacích, kdy zaměstnavatel nebo zaměstnanec je v takovém postavení, že zaměstnanec:

- může získat **finanční prospěch** nebo se **vyhnout finanční ztrátě** na úkor zaměstnavatele nebo zákazníka,
- má **odlišný zájem** od zájmu zákazníka na výsledku služby poskytované zákazníkovi nebo na výsledku obchodu uskutečňovaného jménem zákazníka,
- má **motivaci upřednostnit** zájem zákazníka před zájmem jiného zákazníka,
- **podniká ve stejném oboru** jako zaměstnavatel nebo zákazník

Kompletní informace k problematice najdete na webu DPP v sekci **O společnosti – Zodpovědná firma** a také na intranetu DPP v **Informacích úseku – Vedení společnosti – Vnitřní oznamovací systém**.



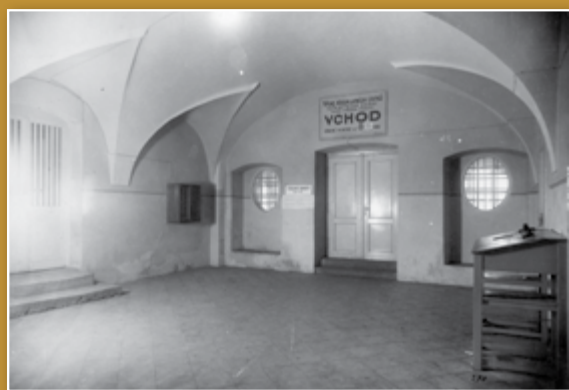
Text: Pavel Fojtík  
Obrazové podklady: Archiv DPP

# HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH



## PRO „TRAMVAJENKY“ K JINDŘICHU

Předplatní jízdenky na městskou hromadnou dopravu (původně jen na tramvaj) mají v Praze dlouhou tradici. V Praze nebývalo mnoho míst, kde by se „tramvajenky“ vydávaly. Některá z nich jsou již zapomenuta. Ačkoliv některé objekty existují dodnes, málokoho napadne, že patřily městskému dopravci, kam si každoročně tisíce cestujících chodilo pro své „legitky“. Mezi taková zapomenutá místa patří i tzv. stará škola u sv. Jindřicha. Tady byl výdej legitimací zahájen 19. července 1920 a udržel se zde až do roku 1935, kdy se pracoviště, zvané slangově Jindřich, přestěhovalo na náměstí Republiky.

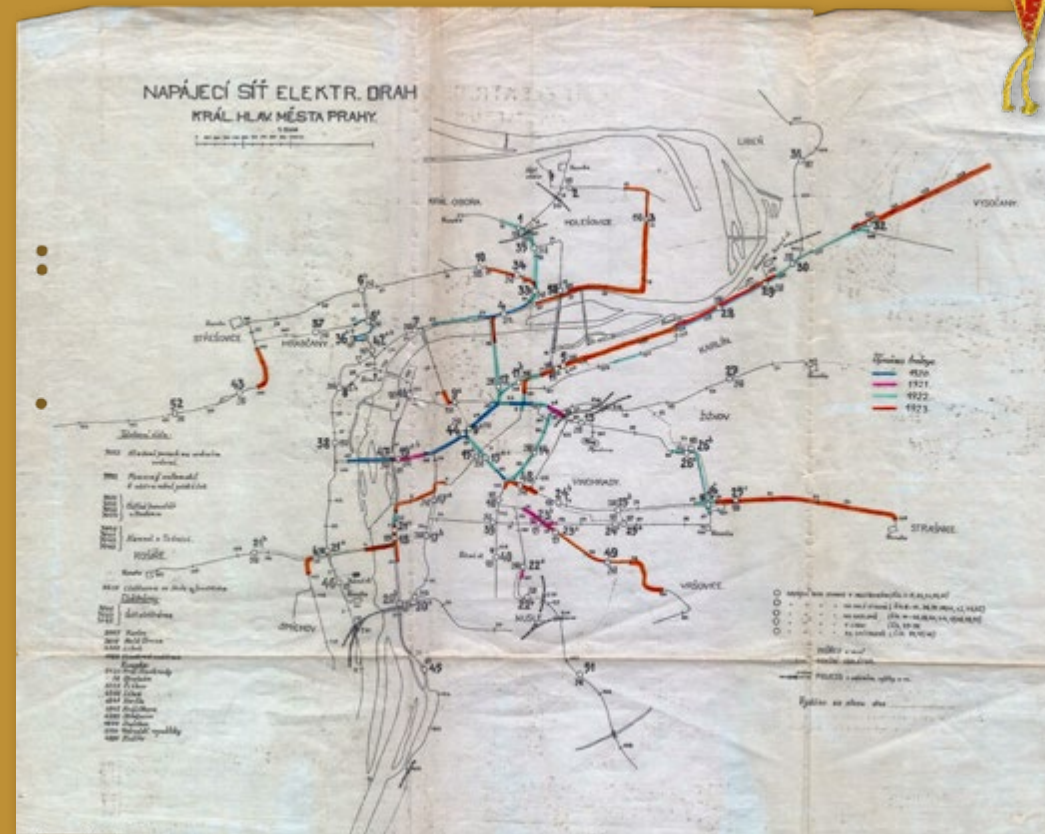


Dochovalo se několik fotografií budovy, která stojí nedaleko tramvajové zastávky Jindřišská. Na jedné z nich – zachycující exteriér budovy – někdo tuší zakreslil úpravy potřebné k nastěhování tzv. dopravní kanceláře, čili tramvajového dispečinku v roce 1935. Dnes má objekt opravenou fasádu a obnovená sgrafita, jež na historických snímcích formátu 18 x 24 cm scházejí. Pro zajímavost dodejme, že v někdejší škole založené již v roce 1358 učil Jan z Vodňan, známý jako mistr Campanus.



## STOLNÍ VLAJEČKY DOPRAVNÍHO PODNIKU

Ve své době byly mezi propagačními předměty různých podniků velmi populární trojúhelníkové stolní vlaječky (typologicky jde ve skutečnosti o korouhvičky) s různými motivy. Někdy v osmdesátých letech minulého století vznikla i „vlaječka“ koncernu Dopravní podniky hlavního města Prahy, na jejíž lícové straně jsou pražské barvy, žlutá a červená, a černě provedené tehdejší podnikové logo. Na žluté, červeně lemované rubové straně je malý městský znak (neprovedený zcela přesně) a název podniku. Podobné „vlaječky“ si vyrobily i některé koncernové podniky. Existuje i exemplář vydaný tehdejší DP-Technické služby ke 20. výročí opravy tramvají v roce 1988 či „vlaječka“ TJ DP Praha. Zatím nejstarším známým exemplářem je pětiúhelníková propagační „vlaječka“ Osobní lodní dopravy z roku 1970.



## NAPÁJECÍ SÍŤ PRAŽSKÝCH ELEKTRICKÝCH DRAH

Nejstarší plánec napájecí sítě pražských tramvají uložený v archivu DPP pochází z roku 1923. Má rozměr 55,7 x 44 cm a v měřítku 1:20000 jsou v něm vedle tramvajových tratí a vozoven zakreslená zařízení pro výrobu trakčního elektrického proudu – kromě holešovické elektrárny všechny tzv. podružné stanice (tj. měnirny), napájecí body a sekční izolátory. Důležitou informací byla i výška podjezdů, zpravidla pod železničními mosty (naproti tomu ale schází informace o průjezdech v Letenské a Křižovnické ulici či ve Vyšehradském tunelu). Náš exemplář někomu posloužil k zakreslení úseků, kde byla v letech 1920–1923 uskutečněna výměna troleje.

## NOVĚ ZÍSKANÝ SNÍMEK AUTOBUSU Z ROKU 1948

Do sbírek archivu DPP před časem přibyl v rámci pozůstalosti Karla Nováka i snímek prototypu autobusu se samonosnou karoserií označovaného později jako Škoda 706 RLS-h. Kvalitní tovární fotografie formátu 12 x 17 cm je nalepená na ostřížené čtvrtce o rozměru 15,7 x 18,9 cm a nese označení vozu podle motoru Škoda-Avia 706 RO. Když v roce 2015 vznikal svazek Encyklopedie pražské MHD věnovaný autobusům, měli autoři k dispozici pouze nekvalitní snímek převzatý z blíže neurčeného dobového tisku.







#### KDYSI TO BÝVALA NETRADIČNÍ ČEKÁRNA

Každý, kdo vystupuje v konečné zastávce linky č. 16 Ústřední dílny Dopravního podniku, prochází kolem budovy, která kdysi měla sloužit jako čekárna a záchody pro cestující. Málkdo si zřejmě všimne, že objekt má netradiční trojúhelníkový půdorys, a patrně jen naši senioři si pamatují jeho původní moderní podobu. Tramvajová konečná slouží veřejnosti od roku 1967; jestli čekárna vznikla hned tehdy, to zatím nevíme. Stejně tak nemáme informace o tom, kdy byla přestavěna do současné podoby. Původní vzhled zachytil i snímek pořízený na negativ formátu 5,5 x 5,5 cm. Třeba si někdo vzpomene.

#### NETRADIČNÍ KOLEJOVÉ VOZIDLO Z BRNA

Ve sbírkách archivu DPP se ojediněle naleznou i materiály týkající se mimopražských dopravních podniků. Když ve druhé polovině osmdesátých let znatelně stárnul vozový park pražských speciálních tramvají, zajímal se pražský dopravní podnik o tuto kategorii vozidel u dopravních podniků v Brně a Ostravě. Oba podniky zaslaly do Prahy fotografie svých speciálních vozidel, z nichž některá jsou poněkud netradiční. Na našem snímku je zachycen brněnský „štěrkovač“ či „pojízdný zasypávač štěrku a písku“ nezávislé trakce. Dvounápravový vůz byl dlouhý 5200 mm, široký 2200 mm, rozvor měl 2900 mm. V seznamu speciálních vozů k 1. dubnu 1987 je veden mezi vozy s dieselovým pohonem, v bližší technické specifikaci je uveden benzínový motor o výkonu 52 kW. Fotografie má rozměr 12 x 17 cm.



#### STĚHOVÁNÍ VOZŮ METRA DO DEPA V HOSTIVAŘI

Před zprovozněním třetí tratě B pražského metra proudily do Prahy početné dodávky nových vozů metra, které ale prozatím nebylo kde deponovat. Jediné depo Kačerov již kapacitně nestačilo a druhé depo Hostivař bylo teprve ve výstavbě. Nové vozy bylo zároveň žádoucí v předstihu vyzkoušet v provozu. Kritická situace si vyžádala nezvyklé řešení – odstavit některé zánovní vozy 81-71 do hal rozestavěného nového depa. Vagóny byly přepravovány pomocí lokotraktorů z dnes už neexistující vlečky DPP přes hostivařskou zkušební trať a rozestavěné kolejiště depa do haly. Postup přepravy několika fotografiemi zachytil i pracovník DPP Jaroslav Řezáč 11. a 12. srpna 1984.

# NARODIL JSEM SE S RUKAMA NA VOLANTU

PREMIÉROVÝ SRAZ AUTO-MOTO VETERÁNŮ ODSUNULA PANDEMIE KORONAVIRU NA SOBOTU 21. KVĚTNA 2022. NATĚŠENÍ ZAMĚSTNANCI DPP PŘIJELI SE SVÝMI SKVOSTY NEJEN NA SRAZ DO AREÁLU STŘEŠOVICKÉHO MUZEA, ALE POTĚŠILI I ZVĚDAVCE SPANILOU JÍZDOU PO PRAZE 6. ZASTÁVKU SI NAPLÁNOVALI V PROSTORÁCH BÝVALÉ GARÁŽE DEJVICE.



Sedl jsem si na sedačku jemu mezi nohy a kousek jel. Odmalička jsem do toho byl blázen. Z legrace říkám, že jsem se narodil s rukama na volantu.

Pestrou plejádu značek okořenil motocykl Dněpr, na čtyřech kolech pak mj. trabanty, volha, passat a pochopitelně že nechyběly škodovky. Tuto hojně zastoupenou značku reprezentoval i jeden jubilat – bledě modrá oktávka z roku 1962 se svým hrdým majitelem – klíčovým řidičem autobusu **Pavlem Koudelkou (64)**, který nám o své lásce k motorům a profesi řidiče řekl:

#### O oktávce a srazech veteránů

Když mi bylo pět let, jeli jsme s tátou pro auto do Tuzexu do Boleslavi. Dodnes mám schovanou kupní smlouvu, auto stálo 9 tisíc bonů. V listopadu mu bude 60. Oktávka mě provází

téměř celým životem, další veterány jsem si už pořídil sám. Jsem členem Škoda historického fan klubu v Hradci Králové. Vloni se tam sjelo na 200 škodovek. Netrávím čas na internetu a raději se bavím auty. Je to dnes samozřejmě náročné nejen na čas, ale i peníze.

#### O škodovce a tátovi

Jsem na nich vyučený, od 15 let jsem byl blízko nápravám, převodovkám, motorům, prošel jsem na praxi v učňáku všechny procesy v čakovickém autoservisu. Lásku k autům jsem zdědil po tátovi. Ve Vysočanech v Pragovce zajížděl větřísky. Denně musel najet třeba padesát kilometrů, takhle mě kolikrát svezl.







### O svých profesích

U vojáků ve Kbelích jsem jezdil s autobusy. Znáám dobře i Dopravní podnik, kde jsem řídil na vedlejšek od roku 1987 na garáži Klíčov, kde jezdím dodnes jako manipulační řidič.

### O autobusech

Po pár dnech, co jsem nastoupil k vojákům, jsem letěl vrtulníkem do Nítry, kde jsem převzal novou zájezdovou Karosu 735. Byl to pro mě tehdy zážitek a choval jsem se k ní jako k vlastní.

### O rapidu

Jel jsem na noční a u leteckých oprav stál rapid, který měl za okénkem ceduli PRODÁM s telefonním číslem. Zavola jsem a bál se ceny, počítal jsem tak dvacet tisíc. Pán mi tehdy řekl deset a při rychlém jednání osm. Chtělo to jen pár oprav, jinak byl v bezvadném stavu. Za rok bych s ním rád na sraz přijel.



### O jízdách s veteránem

Jízda bez posilovače chce cvik, ale není to tak těžké, jak by se mohlo zdát. Samozřejmě je rozdíl točit volantem na místě nebo za jízdy. Ale chce to péči, ráno před jízdou jsem samozřejmě řízení promazal. Spotřebu můžu říct přesně, třeba tady: jízda na sraz byla dlouhá 259 km, spotřeba byla 8,2 litru. Reakce lidí bývají fajn, dnes mě u Bulovky předjížděl superb. Zpomalil, podíval se a ukázal palec nahoru. Vždycky vás někdo něčím potěší. Třeba v Hradci na srazech nás všechny fotí a jako odměnu nám po něm pošlou list i s fotografií.







V roce 2022 si připomeneme neuvěřitelných 70 let od založení učňovské školy Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti – historického předchůdce Střední průmyslové školy dopravní, a.s. Navzdory bohaté minulosti je však SPŠD dnes školou veskrze moderní – s kvalitním technickým vybavením, moderními výukovými metodami a úspěšnými žáky, kteří opouštějí školu teoreticky i prakticky vybaveni. Než ale průmyslovka vznikla, urazila výuka učňů a studentů dlouhou cestu plnou organizačních změn nejen v podniku, ale i ve školství. Dnes se ohlédneme za nejdůležitějšími momenty posledních deseti let.

## STŘÍPKY Z HISTORIE 7

V deseti dílech cyklu „Střípky z historie“ jsme vás ve zkratce seznámili s bohatou historií Střední průmyslové školy dopravní, a.s. V minulosti byla škola mnohokrát přejmenována - nazývala se Učňovské středisko, Závodní škola, Odborné učiliště, nebo Výchovně vzdělávací zařízení a měnilo se také její postavení - někdy byla samostatným právním subjektem, jindy součástí ředitelství nebo dílčího závodu DP. Vždy se však jednalo o tutéž školu, kterou v padesátých letech založil a dodnes zřizuje Dopravní podnik hlavního města Prahy, akciová společnost. Za dobu své působnosti vyškolila v nejrůznějších profesích celou řadu jeho zaměstnanců. Nezřídka také platí, že v některých rodinách se škola i povolání dědí z generace na generaci už po několik desetiletí. Nezbyvá tedy než škole do dalších let popřát mnoho úspěchů ve všech oblastech její činnosti. Ať úzká spolupráce mezi školou a podnikem trvá i do budoucna a úspěšná tradice zůstane zachována.

### 2011

Z důvodu prodeje byly **ukončeny hospodářské smlouvy** v objektech Na Perštýně, kde sídlilo ředitelství a ekonomický úsek, a Na Třebešíně, kde od roku 1985 probíhala výuka elektrooborů a později i aranžérů. Technicko-hospodářský úsek se přestěhoval do budovy výpravny v Motole a elektrikáři na přechodnou dobu našli zázemí ve vozovně Hloubětín. Aranžéři se přestěhovali do prostor na Pankráci.



budova Na Třebešíně

budova Na Valentince



### 2014

Škola ve spolupráci s DP se zapojila do pilotáže **projektu POSPOLU**. Pilotáž ověřovala spolupráci školy a firmy v realizaci odborného výcviku vybraných oborů. Pilotáž byla zaměřena i na rozšířenou formu spolupráce stáží učitelů ve firmě. Realizátorem projektu byla škola, firmou DP.



### 2019

Ve škole nově začala pracovat tzv. **polytechnická hnízda** na podporu technického a řemeslného vzdělávání žáků základních škol. Speciálně vybavené učebny pro výuku mechaniky a robotiky jsou umístěny v obou budovách školy.

Žáci školy **vyhráli závod Horizon Grand Prix** a nominovali se na světové finále, ve kterém skončili 3. v Evropě a osmi na světě.



závod Horizon Grand Prix

### 2022

Dnes se SPŠD řadí mezi **největší a nejstarší technické školy** v Praze. Nabízí širokou nabídku řemeslných i studijních oborů zaměřených na dopravu. Svými bohatými vzdělávacími aktivitami, které jsou určeny od dětí přes dospělé až po seniory, se škola postupně stává centrem obecného vzdělávání pro širokou veřejnost.



### 2012

Byla **ukončena smlouva** v odlučeném pracovišti Na Valentince. Objekt byl prodán a celý odborný výcvik, který zde probíhal od roku 1976, se musel přestěhovat do už poměrně obsazených prostor vozovny v Košířích.



### 2015

Zahájil výuku **jednoletý akreditovaný pomaturitní jazykový kurz anglického jazyka**, který byl zakončen mezinárodní zkouškou Cambridge English. Poprvé proběhly ve spolupráci s MČ Prahy 2 v objektu Moravská **kurzy anglického jazyka pro seniory**.

# STAVBA PRVNÍHO TRAMVAJOVÉHO MOSTU V TROJI

V únorovém DP kontaktu roku 2021 byl u křižovky zmíněn první tramvajový most na trati z Holešovic do Kobylis vedené Trojskou ulicí. Most byl přezdíván „rámusák“. Jeho základem byly samozřejmě ocelové nosníky, nebyl tedy z větší části dřevěný, jak je uvedeno v textu ke křižovce, ale pravdou je, že při stavbě jeho vrchní části, kde byly položeny koleje, bylo dřeva využito.

Možná by naše čtenáře zajímalo, jak to vypadalo při jeho stavbě, což dokumentují přiložené snímky. Jednotlivé nosníky byly na své místo dopravovány po vodě pomocí lodí a pak smontovány. Stavba celé tratě včetně mostu byla uskutečněna velmi rychle, vždyť snímky ze stavby mostu jsem pořídil v zimě 1976/1977 a již ve čtvrtek 5. 5. 1977 byl na trati provoz slavnostně zahájen.

Vyzdobená souprava složená z vozů 6798/9799 vezoucí pozvané hosty jela ve směru z Kobylis do centra, v opačném směru od centra se žádná sláva nekonala. Jako první zde jezdoucím vlakem byl pravidelný spoj



linky č. 24 vedený kobyliškým vozem 6722, operativně sem do nové trasy převedený.

Ještě zpět k samotnému mostu. V provozu dlouho nevydržel. Již 10. 11. 1980 byl pro jeho velmi špatný stav provoz na trati zastaven a most musel být kompletně vyměněn.

A právě na tom druhém mostě byly železničním vojskem využity části původního silničního mostu, který nahradil most Barikádníků a který byl díky prkům tvořící jeho vozovku oprávněně přezdíván „rámusák“.



Text: Jiří Došlý  
Foto: UITP

# VALNÁ HROMADA MEZINÁRODNÍHO SVAZU VEŘEJNÉ DOPRAVY UITP

VE STŘEDU 29. ČERVNA 2022 BYLI ČLENOVÉ UITP PŘIVÍTÁNI OSOBNĚ I ONLINE NA HYBRIDNÍ VALNÉ HROMADĚ, KTERÁ SE TENTOKRÁT A PO DVOULETÉ COVIDOVÉ DIGITÁLNÍ PODOBĚ KONALA V KRÁLOVSKÉM MUZEU VÝTVARNÝCH UMĚNÍ V BELGICKÉ METROPOLI. V BRUSELU, KDE UITP SÍDLÍ.

UITP sdružuje veškeré klíčové účastníky v sektoru veřejné dopravy a městské mobility z celého světa. Rok 2021 byl navzdory probíhající pandemii covid-19 pro UITP významný.

V současné době čítá členská základna přes 1900 členů z více než 100 zemí světa. V loňském roce se počet členů rozšířil o 65 nových subjektů, více než 2 tisíce účastníků školicích

programů v rámci UITP Academy se zapojilo do vzdělávacích aktivit. V mezinárodních médiích z téměř 100 zemí světa se objevilo přes 3 tisíce odkazů, na sociálních sítích dokonce přes 100 tisíc příspěvků souvisejících s tímto nejvýznamnějším světovým profesním sdružením v oblasti veřejné dopravy.

Na valné hromadě členská základna každý rok hlasuje o několika klíčových záležitostech, které jsou důležité pro pokračující vývoj UITP podle potřeb svých členů. Kromě schválení roční účetní závěrky za rok 2021, rozpočtu na rok 2022, pracovního plánu pro rok 2022 a jiných povinných položek bylo schváleno několik dalších důležitých usnesení – včetně vzniku zbrusu nové geografické divize Austrálie a Nový Zéland nebo seznamu čestných členů této celosvětové profesní asociace. Na závěr valné hromady byli nejen členové pozváni do Barcelony, kde se v termínu 4. – 7. června 2023 uskuteční po delší odmlce Global Public Transport Summit, tedy tradiční celosvětový kongres veřejné dopravy s výstavou, jež neodmyslitelně patří k UITP. Mottem kongresu v Barceloně bude Bright light of the city; doprava jako jasné světlo města.

Suma sumárum lze konstatovat, že Mezinárodnímu svazu veřejné dopravy se v roce 2021 i přes globální pandemii dařilo a do budoucích let nahlíží se vztyčenou hlavou. UITP tak stále plní svoji misi, ze které ve svém důsledku těží členové, tedy i DPP.

## DO UMPRUM ZA KOCOUREM

Uměleckoprůmyslové museum připravilo ve své historické budově v ulici 17. listopadu výstavu s názvem **Jak šel kocour do světa – hračky Libuše Niklové a jejich zahraniční kříženci**. Poměrně neobvyklá výstava z unikátní sbírky představuje spolu s původní řadou zvířátek především kopie harmonikových hraček navržených českou designérkou Libuší Niklovou. Její světoznámý „harmonikový“ kocour přerostl hranice tehdejšího Československa již v 60. letech minulého století a stal se inspirací pro tvůrce nejrůznějších obdobných hraček v dalších zemích světa. Výchozí „kocour“ byl tak upravován podle lokálního vkusu do různých podob a různých figurek, ovšem zejména tak, aby nebyl úplně stejný jako originál. Mutace hraček Libuše Niklové byly vyrobeny samozřejmě bez jejího vědomí, odborníci a sběratelé původně věděli pouze o třech zemích, kde k tomu došlo. Nakonec se však podařilo zdokumentovat přes 130 různých verzí harmonikových hraček z více než dvaceti zemí světa. Mnoho z nich je na této výstavě k vidění. Výstava je zpřístupněna zdarma a trvá do 2. října 2022.



## MURIEL NA VLASTNÍ OČI

Galerie Tančící dům vystavuje originální kresby komiksu Muriel a andělé, který Kája Saudek vytvořil podle scénáře Miloše Macourka. Po desítky let ztracené a marně hledané originální podklady tohoto zásadního díla českého komiksu, posléze záhadně nalezené, ale překupníky utajené, se po dlouhých letech soudních sporů dostaly jako jeden celek zpět do rodinné sbírky Saudkových. Těchto 130 původních kreseb komiksu Muriel a andělé představují autorovi dědicové veřejnosti úplně poprvé, v hlubinách druhého podzemního podlaží Tančícího domu. Součástí aktuální výstavy jsou také desítky originálních maleb a grafik, vystavených v přízemí a prvním podzemním



podlaží, patřících k tomu nejlepšímu, co Kája Saudek kdy vytvořil.

Galerie Tančící dům vystavovala tvorbu Káji Saudka v minulých letech již několikrát. Na-

posledy v roce 2019 poskytla prostory pro návštěvníky úspěšnou retrospektivní výstavu s názvem *Od aut po ženy*. „Letošní rok tak po covidové pauze pokračujeme a jsem velmi rád, že naše galerie může hostit zrovna takový unikát s velkým příběhem, jako je Muriel a andělé. Věřím ale, že si přijdou na své nejen skalní příznivci tohoto dnes již legendárního komiksu,“ komentuje aktuální expozici Robert Vůjtek, ředitel Galerie Tančící dům, a dodává: „Zajímavé na této výstavě je také to, že jsme pro Muriel a andělé vyčlenili trezorovou místnost Tančícího domu, což nebývá obvyklé.“ Výstava s názvem **Kája Saudek: Muriel a andělé a další poklady** je k vidění až do konce března příštího roku.



## NEJLEPŠÍ EVROPSKÝ BASKETBAL NA PRAŽSKÉ PALUBOVCE

Na dny od 2. do 8. září 2022 se do Prahy chystá velká sportovní událost. V O2 Areně se odehrají zápasy jedné ze základních skupin **Mistrovství Evropy v basketbalu mužů**. Mezi top evropskými celky nechybí ani český národní tým, který bude mít za soupeře v domácí skupině D Srbsko, Polsko, Finsko, Izrael a Nizozemsko. S výjimkou dnů volna (4. a 7. září) se každý den v Praze odehrají tři duely. Celkem 15 zápasů české skupiny bude startovat v jednotných časech 14:00, 17:30 a 21:00, Češi by se měli představit vždy v odpoledním čase (17:30).

## ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději **do čtvrtka 15. září 2022** na e-mailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno s diakritikou) a můžete získat tričko s motivy MHD a flash disk.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 5–6/2022 zněla: **Žižkovské ohlédnutí**.

Z autorů správných odpovědí byl vylosován a knížkou Události a osobnosti MHD v Praze a flash diskem odměněn: **Antonín Martínek**.

FOTO  
KVÍZ







# Letní novinky ve Fanshopu

## FAN SHOP



**Nové motivy**  
charitativní kolekce  
pro **Klokart**



Charitativní  
**dětské triko**  
s linkou 22  
**opět na skladě**



**Plátěné tašky**  
v elegantní  
černé barvě  
s motivy vozů

**Sportovní  
vaky**  
na záda



V prodeji na 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 Městek, Anděl a Hradčanská.



**Dopravní podnik  
hlavního města Prahy**