



KLÍČOV A JEHO PADESÁTKA  
REKORDNÍ PREFERENCE TRAMVAJÍ  
**PO LANĚ NAHORU A DOLŮ**





# ZVÝHODNĚNÉ NABÍDKY PRO ZAMĚSTNANCE DPP

## Když pojistit, tak pořádně

- Allianz – dlouhodobý partner DPP
- Slevy od 15 do 30 % na různé druhy pojištění
- Konzultace k vyřízení hypotéky nebo refinancování zdarma
- Pojistné krytí zdarma při kombinaci dvou produktů
- Při středně a dlouhodobém investování daňové výhody
- Kontakt: Pavel Papež, pavel.papez@allianz.cz; tel.: +420 737 002 133



## Psychoterapeutické služby

- Terapie slovem je jednou z cest hledání a poznávání sebe sama
- Sleva 20 % na poradenství a podpůrnou terapii
- Nekvalitní spánek, zdravotní neduhy, prokrastinace. Všechno se dá řešit
- Vždy je cesta, která se skrývá uvnitř nás samých
- Kontakt: Mgr. David Toegel; tel.: 777 020 173; Blanická 16, Praha 2



## Odpočinek v lázních

- Lázně Slatinice kousek od Olomouce, ideální místo pro odpočinek
- Pro všechny milovníky aktivního pobytu, různé druhy obkladů, bazén, koupele, připojení k internetu



- Lázeňský dům obklopen lesy
- Ideální místo pro poznávání Hané
- Zvýhodnění platí i pro doprovodné osoby zaměstnanců

- Kontakt: Lázně Slatinice, a. s., Radka Pazderová; e-mail: pazderova@lazneslatinice.cz; tel.: 585 411 496, 585 944 599

## Vstříc do Korutan

- Ubytování pod ledovcem Mölltal
- Lyžování téměř celý rok, cyklovýlety, rafting, horské túry atd.
- Sleva 10 % z ceníkové ceny
- Špičková gastronomie i zábava pro děti
- Bohatě vybavené pokoje, včetně Wi-Fi
- Kontakt: apartmanflattach@gmail.com; tel.: 608 531 950



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

## Pizza nebo kafe



- Nákupní centrum Fénix, hotelová restaurace Clarion Congress Hotel Prague
- 20% sleva na veškerou konzumaci jídla a nápojů, vyjma tabákových výrobků
- Moderní a zrestaurované prostředí
- Špičkové polední menu

- Pro milovníky sladkého připraveny dezerty z vlastní cukrárny

## Bio sem, bio tam



- Biopotraviny, EKO drogerie, přírodní kosmetika a bezobal
- Sleva 10 % na nákup v kamenných prodejnách Biodomov v nadzemní nákupní pasáži metra Ládví
- Vše pro celiaky včetně veganských a raw produktů
- Kvalitní přírodní kosmetika
- E-shop s velkou částí sortimentu

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



## OBSAH 2 / 2023

### LISTÁRNA

4

### AKTUÁLNĚ

5 ZA VÁCLAVEM HAVLEM DO TRAMVAJE

6-7

### SMART CITY

8 PROJEKTY DOPRAVNÍHO PODNIKU PO PĚTI LETECH

### PORTRÉT

9-11 PO LANĚ DOLŮ A NAHORU

### PREFERENCE MHD

12-15 TRAMVAJE MAJÍ PREFERENCI NA 90 % SEMAFORŮ

### TECHNIKA

16 VODÍKEM PO PRAZE

### VZDĚLÁVÁNÍ

17 #STUDUJSPSD

### UDÁLOST

18-19 ZPÁTKY DOMA, ZPÁTKY V PRAZE

### VÝROČÍ

20-23 KLÍČOV: STRÍPKY Z DLOUHÉ CESTY K PRVNÍMU VYPRAVENÍ

### LETEM (DOPRAVNÍM) SVĚTEM

24-25 OSLOVA VOZOVNY NA SLOVANECH A DĚTSKÁ TRAMVAJ PO ŠPANĚLSKU

### KALEIDOSKOP

26-27 HISTORIE MHD VE FOTOGRAFIÍ A DOKUMENTECH

### PEL-MEL

28 OKNO Z DOPRAVNÍHO SVĚTA

### TIP NA VÝLET

29-31 TROLEJOVÝ FESTIVAL V TURINĚ

33 KULTURA / KVÍZ

34 ZÁBAVA



Foto na titulní straně: Pavel Kejha, vedoucí provozovny LD Petřín  
Foto: Petr Hejna

### DP kontakt

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

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

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

Místopředseda: Daniel Šabík, Členové: Dagmar Asztalošová, Jan Barchánek, Milan Bárta, Lubomír Cabelka, Vít Čechmánek, Jiří Došlý, Martin Doušek, Kamila Drábková, Miroslav Grossmann, Petr Havlíček, Ondřej Láška, Robert Mara, Milan Slezák, Jan Ungrman a Ondřej Volf

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

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

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





Dávám ke zvážení možnost zvýšení hlasitosti hlášení v tramvajích. Hlas pana Vondráčka je velmi příjemný, ale poněkud zaniká při vrzání tramvaje i v plném voze při ranní špičce.

**Z odpovědi:**

Dovolujeme si poznamenat, že se jedná o nový zvuk nahrávky a v okamžiku, kdy zvýšíme hlasitost v salonu vozu, začne protestovat jiná skupina cestujících, že hlášení je moc nahlas, zejména znělka na začátku hlášení. Každopádně je třeba, aby proběhlo delší období s novým hlasem a zcela určitě se připomínkami budeme zabývat.



Chtěl bych velice pochválit paní řidičku na lince 141 z 1. února 2023 směr Horní Počernice. Její profesionalita a vstřícnost vůči cestujícím a hlavně maminkám s kočárky je naprosto příkladná a vše zvládá s úsměvem. Takových řidiček více, a to píš jako klasický ego chlap a řidič. Paní řidičce přeji mnoho šťastných kilometrů.



Dne 31. ledna 2023 jsem jela autobusem 155, nastoupila jsem ve stanici Vackov směr poliklinika Malešice 8:58. Posadila jsem se, za chvíli řidič prudce zabrzdil a já spadla ze sedadla. Vstát mi pomohli spolucestující při zastavení autobusu na příští zastávce. Řidič nereagoval. Když jsem mu řekla, co se mi stalo, tak jen odsekl, že jsem se měla držet. Je mi skoro 76 let. Jsou řidiči proškoleni, jak mají při takové situaci reagovat?

**Z odpovědi:**

Dovolte mi Vás informovat, že v daném případě se nejedná o linku provozovanou DPP, nýbrž o linku provozovanou dopravcem ARRIVA City. S Vaší stížností Vám doporučuji se obrátit na organizaci ROPID (info@pid.cz) nebo přímo na dopravce dané linky.



Každý rok se těším na vánoční tramvaje a vždy mi pohladí duši malého dítěte, ačkoliv je mi už hodně let. Musím říci, že přátelé v zahraničí nám takové tramvaje závidí a chtěli by se takovou tramvaj projet.



Neuvažujete o posílení tramvajové dopravy – konkrétně linky 11 a 13 z nám. Jiřího z Poděbrad? Vzhledem k uzavřené stanici metra by to bylo jistě ke zvážení. Věřím, že nejsem jediný, kdo se na Vás s touto žádostí obrací.

**Z odpovědi:**

Od pondělí 30. ledna 2023 došlo k posílení provozu tramvajové linky 11 zavedením vložených spojů v nejvytíženějším období přepravních špiček pracovních dnů v trase Zvonařka – Olšanské hřbitovy. Další opatření již s ohledem na kapacitu zejména tramvajových obratišť v přílehlé oblasti není bohužel možné. Stávající situace v provozu je rovněž ovlivněna celkovým omezením provozu MHD v období počátku roku, ten je realizován na základě plošně nižší poptávky cestujících. S platností od 13. února budou tramvajové linky v provozu opět ve standardních provozních parametrech.



Počítá se s vytvořením nostalgické autobusové linky po vzoru linky 23?

**Z odpovědi:**

O provozu retro busů v roce 2023 se v současné době jedná, stejně jako o vzniku historické linky nebo retrolinky.

Texty na této stránce byly redakčně kráceny a jazykově upraveny.

1974–2024  
**50 let**  
metra

s DP kontaktem

**Vážení čtenáři,**

výstavba a provoz pražského metra jsou nekončící studnicí lidských příběhů. Podělte se s námi o ten váš.

Ražby tunelů, výstavba stanic a technologického zázemí, budování depa a kolejového rozvětvení, náborů zaměstnanců, tvorba provozních předpisů... a další stovky činností, které už odvál čas, ale stále zůstaly ve vzpomínkách zúčastněných.

Metro někomu přineslo spojení práce a koníčku. Jiný díky metru našel životní lásku a pro další je naplněním celoživotní bohaté kariéry. Pro někoho metro znamená možná vše dohromady.

Kulatému výročí metra se začíná věnovat i časopis zaměstnanců Dopravního podniku – DP kontakt. A proto, pokud máte k výstavbě či provozu metra fotografie, dokumenty, historické předměty nebo se chcete podělit o vzpomínky s ostatními, můžete využít e-mail: [metro50@dpp.cz](mailto:metro50@dpp.cz). Věříme, že se nám půl století provozu metra podaří společně připomenout a oslavit.

**Podmínky pro zaslání informací:**

- Fotografie a skeny dokumentů zasílejte v co nejvyšší kvalitě
- Připojte prosím popisek či vzpomínku
- Zasláním materiálů souhlasíte s jejich použitím v rámci DPP

Vaše redakce



# ZA VÁCLAVEM HAVLEM DO TRAMVAJE

“ Václav Havel jako první prezident České republiky položil do jejích základů celoživotní víru ve svobodu, demokracii a lidská práva. Jako demokrat a Pražák byl též velkým stoupencem tradičních pražských tramvají. Tematická tramvaj k 30. výročí České republiky by ho proto velmi potěšila. “

Michael Žantovský,  
ředitel Knihovny Václava Havla



DO PRAŽSKÝCH ULIC VYRAZIL 26. LEDNA 2023 VŮZ ŠKODA 15T V BARVÁCH TRIKOLÓRY JAKO PŘIPOMÍNKA VÝROČÍ ZVOLENÍ VÁCLAVA HAVLA PRVNÍM PREZIDENTEM SAMOSTATNÉ ČESKÉ REPUBLIKY. INTERIÉR VOZU JE VYZDOBEN CITÁTY VÁCLAVA HAVLA, KTERÉ JEN POTVRZUJÍ, JAK VÝJIMEČNÝM POLITIKEM BYL.

Ve stejný den, kdy tramvaj vyrazila do ulic, byl před třiceti lety Václav Havel zvolen prvním českým prezidentem. Podruhé zvítězit se mu podařilo 20. ledna 1998 a v únoru

2003 se jeho nástupcem stal Václav Klaus. Trikolórou vyzdobeným vozem ev. č. 9318, jehož domovskou vozovnou jsou Vokovice, je možné se svézt několik měsíců.

Konkrétní linku, pořadí a jízdní řád naleznete například na [mapa.pid.cz](http://mapa.pid.cz) po zadání evidenčního čísla vozu.





## Dočká se Čerňák lepší podoby?

Nová podoba terminálu na Černém Mostě je předmětem koncepční studie. Ta primárně řeší nedostatky současného stavu, jako je špatně odvodněná mostní konstrukce, degradující materiál, neustálé znečišťování a špatně zastřešené autobusové nástupiště. Město si od studie slibuje nové řešení, které bude tvořeno jednodušším a pro uživatele přehlednějším prostorem. Cílem rekonstrukce je vytvořit atraktivní místo s náměstím, obchody, stromy a dopravním terminálem, které bude příjemné pro obyvatele sídliště, přestupující nebo také návštěvníky obchodních center v blízkosti terminálu. Studie byla projednávána s dotčenými subjekty včetně DPP. Nyní ji čeká doplnění o dopravní posouzení proveditelnosti a dopadů navržených úprav na ulici Chlumecká a Ocelkova. (red)

## Zastávka Starý Hloubětín zlepšuje přestupy

Přestavba křižovatky Poděbradská – Průmyslová – Kbelská ještě není u konce, ale už přinesla zlepšení pro cestující veřejnou dopravou. 13. února byla zprovozněna zastávka Starý Hloubětín v Poděbradské ulici, a nahradila tak původní zastávku Kbelská na opačné straně křižovatky. Výhodou nového řešení je zlepšení přestupů mezi tramvajemi končícími v obratišti Starý Hloubětín (linka 8) a těmi, které pokračují dále na Lehovce (nyní 14 a 25). Nová zastávka je situovaná v oblasti s vyšší obytnou zástavbou, která je již mimo docházkovou vzdálenost metra Hloubětín, tedy dosud hůře dopravně obslužená. Nově je možné prakticky z jednoho uzlu vybírat hned ze tří linek, zatímco dříve byly zastávky každé z nich daleko od sebe. Linka 14 (trvale 19) současně přestává obsluhovat původní zastávku Starý Hloubětín u ulice Na Obrátce, čímž dochází ke zrychlení provozu. (mig)



Foto: Miroslav Grossmann

Dále pokračuje přestavba křižovatky. Byla zprovozněna nová signalizace, která již opět preferuje tramvaje. Práce se nyní budou soustředit na východní rameno Poděbradské, kde dojde k výstavbě definitivního přechodu. Akce je společným dílem Technické správy komunikací a DPP. (mig)

## DPP s certifikátem protikorupčního systému

Dopravní podnik získal certifikát systému protikorupčního řízení podle uznávané mezinárodní normy ISO 37001. Certifikát je výsledkem téměř ročního procesu nastavování nových protikorupčních opatření v DPP, který započal v březnu 2022 a jehož součástí byla např. analýza korupčních rizik, zavedení řady nových pravidel či plně funkčních oznamovacích kanálů. Certifikační proces vyvrcholil komplexním validačním auditem, v němž DPP uspěl bez výhrad. V letošním roce bude DPP pokračovat s mezinárodní normou ISO 37301 s cílem dokončit zavedení kompletního systému řízení shody do firmy a úspěšně projít i touto certifikací. (red)



## ZE ZASEDÁNÍ ORGÁNŮ SPOLEČNOSTI

Představenstvo DPP na svém letošním druhém zasedání 24. ledna 2023 schválilo plán implementace normy ISO 37301 Anti-bribery Management Systems (systém protikorupčního managementu) na rok 2023 a novelu Řádu organizačního. Dále projednalo mj. informace o průběhu elektrifikace autobusových linek, o připravovaných novostavbách v tramvajové síti, k dotačnímu managementu DPP ze zdrojů EU a o výsledcích externího auditu systému řízení kvality v DPP 2022.

Třetí zasedání se uskutečnilo 7. února a představenstvo na něm mj. projednalo zprávu o výkonu funkce Pověřence pro ochranu osobních údajů za 2. pol. 2022, vyhodnocení insourcovaného tepelného hospodářství za rok 2022 či zprávu o činnosti střediska Lanová dráha ZOO za rok 2022. Dále schválilo novelu Řádu podpisového a vzalo na vědomí informaci o kolektivním vyjednávání o Dodatku č. 3 Kolektivní smlouvy DPP.

Na svém prvním jednání v tomto roce se dozorčí rada DPP sešla 1. února, kdy dozorčí rada projednala zprávu o činnosti dozorčí rady za rok 2022, návrh investičního plánu a provozní rozpočet na rok 2023. Dále vyhodnotila plnění stanovených neekonomických cílů generálního ředitele, dopravního ředitele, personálního ředitele, technického ředitele – Povrch a technického ředitele – Metro za rok 2022.

Dozorčí rada byla seznámena s průzkumem kvality MHD, s auditními zprávami odb. Interní audit a Compliance, s plánem interního auditu na rok 2023, s informací o implementaci ISO 37001 a s přehledem plnění nápravných opatření za 3. čtvrtletí roku 2022. V personální oblasti byla dozorčí rada informována o uzavření Dodatku č. 1 a Dodatku č. 2 Kolektivní smlouvy DPP a o možných výběrových řízeních na pozici ředitelů DPP. (red)

## PRAŽSKÉ AUTOBUSOVÉ VÝROČÍ

„Před 115 lety, 7. března 1908, některý z fotografů Ateliero Eckert stiskl spoušť, aby zachytil horní Malostranské náměstí s Lichtenštejnským palácem. Už se asi nedozvíme, zda si všimnul děje v pozadí, na nároží Nerudovy ulice. Na výjezu z fotografie totiž vidíme AUTOBUS LAURIN & KLEMENT, kterým Elektrické podniky královského hlavního města Prahy právě zahájily provoz první pražské autobusové linky.“

Před pěti lety těmito slovy představil významné výročí Pavel Fojtík v pravidelné rubrice Historie MHD ve fotografii a dokumentech. Nutno podotknout, že život této linky byl velice krátký. V provozu byla sice téměř celý den (6:00–22:15), ale kvůli častým poruchám a několika nehodám byla linka v listopadu 1909 zastavena. Na další



Foto: Archiv hlavního města Prahy

pravidelný autobusový provoz si Pražané museli počkat dalších téměř 16 let, konkrétně do 21. června 1925. V letošním roce si oslavy připomeneme, a to jízdami muzejního vozu Ikarus E91 v trase Malostranské náměstí – Pohofelec 11. března od 10 do 14 hodin. (red)



Foto: Daniel Šabík

## Do Slivence tramvají. Brzy

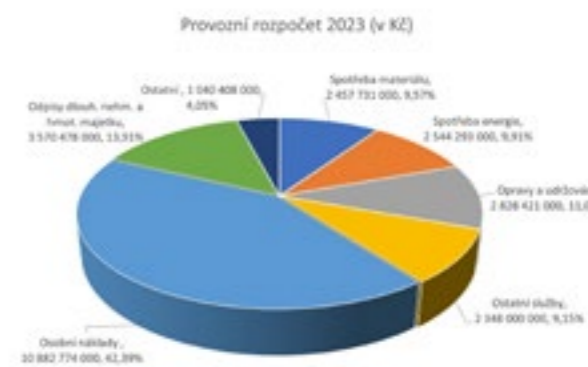
Začátkem února byla ve stávající konečné zastávce Holyně slavnostně spuštěna výstavba, a tudíž i dokončení tramvajové tratě do Slivence. Úsek dlouhý půl kilometru zakončený smyčkou o celkové délce 600 metrů tak přinese další možnosti cestování pro obyvatele pražských periférií a mimopražské. Hlavní město totiž na konečné plánuje stavbu parkoviště P+R a obchodního domu. Předpokládaná doba výstavby je zhruba 8,5 měsíců a celkové náklady činí 233,1 milionu korun. Nový úsek bude mít až po obratiště otevřený koleje svršek. Uvnitř smyčky vznikne také malá budova sociálního zázemí pro řidiče tramvají, která bude sloužit pro jejich hygienu a krátkodobý oddech. DPP předpokládá zprovoznění tratě letos v průběhu října. (red)

## ROZPOČET DPP NA ROK 2023

Z rozpočtu HMP, schváleného 15. 12. 2022, byla na rok 2023 na základě objednávkových dopravních výkonů 181 237 tis. vozkm vyčleněna celková výše kompenzace 18 757 101 tis. Kč, z toho provozní část 18 757 101 tis. Kč a 0 Kč přiměřený zisk. Vzhledem k současné krizi vyvolané válkou na Ukrajině a důsledkům pandemie covid-19 nebyl odsouhlasen přiměřený zisk, přestože pro DPP představuje krytí nerealizovaných odpisů z majetku pořízeného z dřívějších dotací, vedeného na podrozvahových účtech. Pro rok 2023 činí tyto podrozvahové odpisy 1 622 097 tis. Kč. Z důvodu nulového přiměřeného zisku je plánován ztrátový hospodářský výsledek DPP ve výši –332 950 tis. Kč. V souladu s usnesením Zastupitelstva HMP bude docházet k průběžnému vyhodnocování a případnému dofinancování s ohledem na maximalizaci úspor. (da)

## Nádraží Holešovice s novým výtahem

Od konce ledna dochází ve stanici metra Nádraží Holešovice k přestavbě stávající plošiny na plnohodnotný a kapacitní výtah. Stavební práce potrvají do června letošního roku a vyžadují si maximálně tři víkendové omezení v podobě uzavření severního vestibulu stanice (směrem k železniční stanici). Výtah, který DPP místo zdvihací plošiny ve stanici vybuduje, zajistí násobně kapacitnější, bezpečnější a v neposlední řadě komfortnější bezbariérové zpřístupnění stanice metra Nádraží Holešovice. Výtah bude mít nosnost až 1000 kg, kapacitu pro až 13 osob a násobně vyšší rychlost 1 m/s. Architektonické řešení výtahu – materiálů a barev – vychází z podmínek, které jsou dány současným stavem, provozními požadavky a použitými technologiemi. Kvůli sjednocení budou na stavbě použity stejné materiály jako ve stanici. Stavební práce na odstranění zdvihací plošiny a výstavbě výtahu potrvají do letošního června. Realizovat je bude společnost Brema, kterou DPP vysoutěžil jako zhotovitele loni ve veřejné zakázce. Předpokládaná cena výstavby činí necelých 19 milionů korun. Výtah ve stanici Nádraží Holešovice plánuje DPP zprovoznit v průběhu letošního června. (red)





## SMART CITY PROJEKTY DPP PO PĚTI LETECH

PROBLEMATICE SMART CITY PROJEKTŮ JSME SE NAPOSLEDY V DP KONTAKTU VĚNOVALI V ROCE 2017. JAK SE RODINA TĚCHTO PROJEKTŮ ROZROSTLA A ČÍM DPP PŘÍSPÍVÁ K TOMU, ŽE SE PRAHA STÁVÁ JEJICH HYBATELEM? INVENTURA ZAČÍNÁ.

Smart City projekty všech městských organizací by měly využívat nejmodernější technologie, a proměnit tak naši metropoli v příjemnější místo pro život. Významnou částí konceptu těchto projektů je doprava jako součást městské infrastruktury. Je tedy nasnadě, že DPP je ze své podstaty důležitý hráč na poli pražských Smart City projektů. Nutno podotknout, že v posledních měsících se v rámci městských organizací vedle zmíněných projektů sledují nově i inovativní počiny.

V roce 2017 jsme v DPP evidovali lehce přes deset projektů Smart City. V současné době,

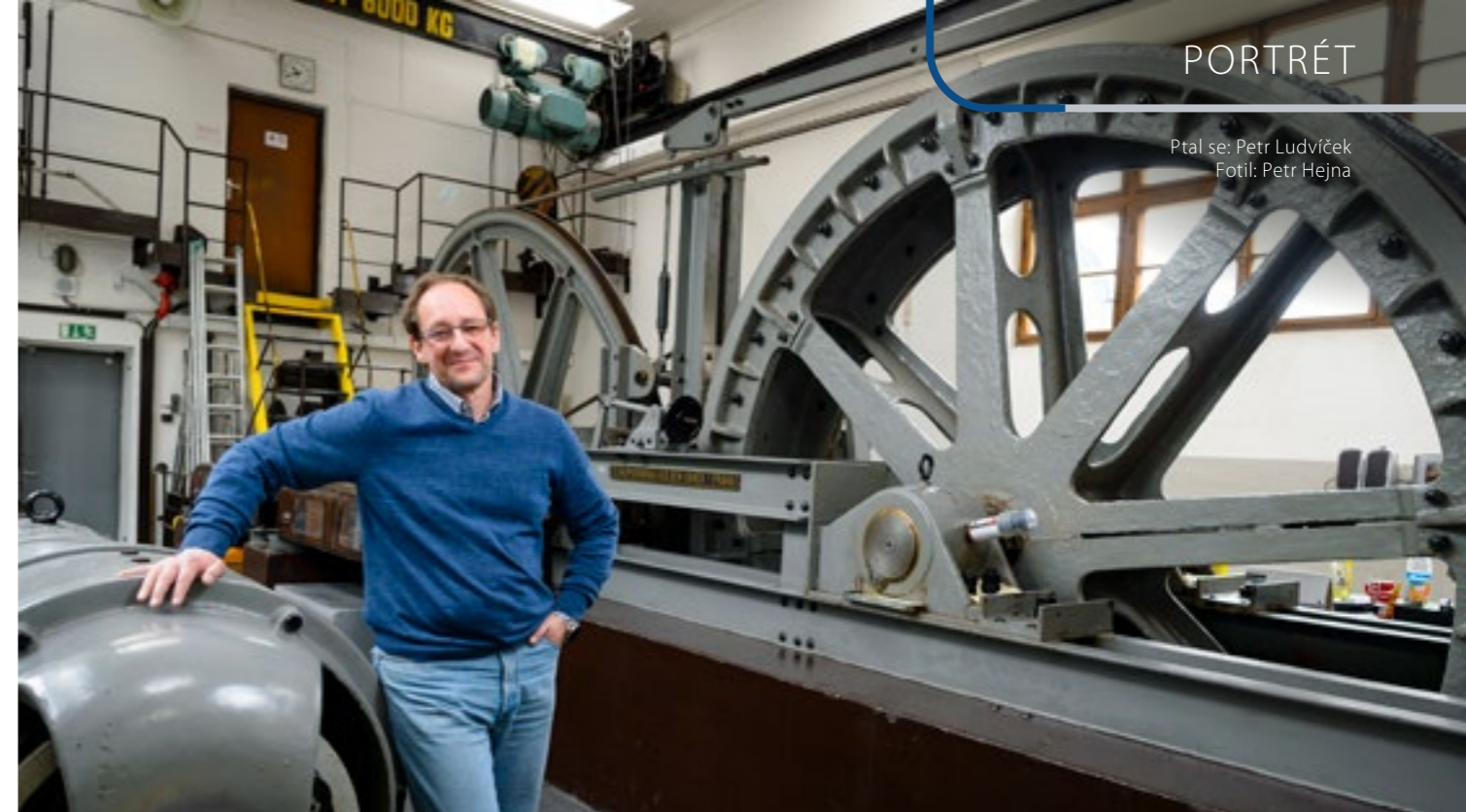
o 5 let později, našima rukama prošlo 37 projektů. Aktivních je stále 32 z nich, přičemž 8 je ve fázi rutinního provozu (např. elektrifikace autobusové linky 154, bezkontaktní platby jízdného v metru nebo v tramvajích, automatické počítání cestujících v tramvajích a autobusech nebo zobrazování příjezdů nejbližší soupravy metra ve staničních vestibulech).

Jedenáct projektů je v současné době ve stavu realizace (např. elektrifikace autobusové linky 140 systémem dynamického nabíjení, nehodové kamery tramvajů, monitoring provozu eskalátorů nebo třeba poskytování informací formou přímé on-line komunikace). Další 12 projektů je v přípravě (např. často medializovaný projekt elektrifikace autobusové linky 119 systémem dynamického nabíjení, antikolizní systém tramvajů či automatizace linky C metra). Jeden projekt je ve fázi identifikace, a to je nový informační systém pro cestující ve vozech metra na lince C.

**K závěru roku 2022 DPP evidoval 32 aktivních Smart City projektů a 11 inovativních projektů**

Nově sledovanou kategorií jsou inovace. Inovativních projektů máme v současné době 11. V přípravě jsou čtyři (např. 3D brýle a průjezdný lakovací box v Opravně tramvajů), ve fázi realizace je dalších pět (např. navigace pro řidiče autobusů při změně linky vedení, umístění zobrazovacího zařízení v prostorech tunelu metra nebo systém pro automatické stahování sběračů trolejbusů). Poslední dva inovativní projekty jsou ve stavu rutinního provozu. Jde o vzduchový transportér v Opravně tramvajů a preference autobusů i tramvajů při průjezdu křižovatkami se světelnými signalizačními zařízeními.

Je zřejmé, že inovativních projektů je v rámci širokého spektra vykonávaných agend v DPP více. Dovolte mi využít této příležitosti a poprosit čtenáře, pokud pracujete v Dopravním podniku s unikátními technologiemi, které jsou pokrokové a užitečné, podělte se s ostatními a pošlete mi cestou e-mailové pošty o nich informaci (doslyj@dpp.cz). Ostatně i výše uvedená inventura po pěti letech života Smart City projektů ukazuje, že naše společnost výrazně přispívá ke zkvalitňování života obyvatelům a návštěvníkům Prahy tak, jak si náš akcionář, hlavní město Praha, před více jak 5 let stanovil. ■



## PO LANĚ NAHORU A DOLŮ

DOPRAVNÍ PODNIK SE SVĚDOMITĚ STARÁ O PROVOZ LANOVÉ DRÁHY V PRAŽSKÉ ZOO V TROJI JIŽ ČTYŘICET LET. TO SVĚTOVĚ ZNÁMĚJŠÍ SESTRA NA PETŘÍNĚ ZASE VYHLÍŽÍ NEJEN NOVÉ VOZY A DRÁHU, ALE S TÍM SPOJENOU DLOUHODOBOU VÝLUKU. AKTUÁLNÍ STAV OBOU PRAŽSKÝCH DOPRAVNĚ TURISTICKÝCH ATRAKCÍ NÁM PŘIBLIŽIL VEDOUČÍ PROVOZOVNY PAVEL KEJHA.

### Letos obě lanovky přivítají jubilejní návštěvníky, je to tak?

Ano, těšíme se na ně. Přibližně na přelomu července a srpna očekáváme na Petříně za dobu provozu lanovky od roku 1891 v pořadí již 80miliontého cestujícího. Na lanovce v zoo se tak stane zhruba v polovině června, kdy očekáváme 9miliontého cestujícího.

### Lanovou dráhu v zoo coby majetek zahrady provozujete od roku 1983, tedy čtyřicet let. Dělá vám více radostí než starostí?

Lanovka mi určitě dělá radost, je to neodmyslitelná atrakce zoologické. Přestěhování goril do horní části zoo nás příliš neovlivnilo, samec Richard zůstal v původním dolním výběhu, takže lanovka zůstává stále atraktivní. V loňském roce jsme odbavili na 310 tisíc cestujících, což znamená, že se vracíme zpět na předcovidová čísla.

### Dráha byla zprovozněna v roce 1977, není to tedy nejmladší dědictví...

Její výstavbu bych charakterizoval jako trochu chaotickou, rostla podobně jako atrakce pro lunaparky, tedy např. bez řádné schvalovací dokumentace. Původní strojní technologie z Transporty Chrudim vydržela dodnes jen díky fandovství lidí. Zejména po povodních se sháněly některé náhradní díly složitě po lidech, kteří dříve v Transportě pracovali. Měli jsme také obrovské štěstí, objevili jsme malou firmu, která má „transportácké“ díly stále skladem. Také se ukázalo, že vlastní významnou část podrobnější výkresové dokumentace, a tak je schopná nám vyrobit díly na zakázku. Teď s ní aktivně spolupracujeme.

### Jaký je aktuální technický stav?

Vedle pravidelných revizí, které nám ukládá legislativa, máme například zrekonstruovanou celou hydrauliku, brzdy i napínání. Při

velké prohlídce a generální opravě, vždy po 10 letech provozu, se nám podařilo vše reparovat nebo vyměnit za nové, takže se cestující mohou těšit třeba z nových sedaček. Vše proběhlo etapovitě, podle plánu s minimálním narušením provozu. DPP zajišťuje na své náklady provozní revize, prohlídky, zkoušky i drobné investice do obnovy technologie a zoo pak rozsáhlejší opravy, např. výměny záchytné bezpečnostní sítě či opravy stanic. Finanční náklady na údržbu lanovky jsou tak pro obě společnosti srovnatelné.

### Je vůbec provoz v černých číslech?

Ekonomický výsledek byl po celé roky kladný. Výraznou ranou do příjmů byl samozřejmě covid. V loňském roce už byla situace o trochu lepší i přesto, že jsme museli investovat. Letošní rok je zase ve znamení růstu cen energií, z toho všeho vyplývá nutnost zvýšení ceny jízdného na 40 korun.

### Přejdeme-li na Petřín, víme již o finálním výběru vzhledu obou nových vozů. Ale s tím asi bude souviset celý seriál aktivit...

Bezesporu, jsme pořád na začátku, i když už nějaký ten krůček byl učiněn. Podobu vozů už víme, teď ještě vybrat jejich výrobce. Také budeme stavět v podstatě celou novou dráhu, tzn. projekt a výběr zhotovitele. K tomu se váže hodně administrativy jako s každou akcí takového rozsahu. A u lanovek máme ještě něco navíc. Normy nám ukládají, že před zahájením výstavby nové nebo přenesené lanovky nebo při změně dílčích či bezpečnostních systémů musí být vypracována analýza rizik a zpráva o bezpečnosti. Pro nás to znamená, že analýzu musíme vytvořit nejen na stavební a strojní část, ale i na samotný předpokládaný budoucí provoz.

### Jak takový gordický uzel rozpletete?

Ke kompletaci celé analýzy použijeme čtyři uznávané metody, mezi které patří především analýza ohrožení. Zde vycházíme ze zkušeností a poznatků z minulosti, jako je sesuv půdy, působení vnějších vlivů, vliv odvodňování na stabilitu dráhy apod. Do druhé metody patří zpracování všech nám známých rizik spojených se samotnou výstavbou a s výrobou vozů. Dále využijeme metodu pro identifikaci poruchových stavů při provozu, kde se jedná o situace, které by nás mohly negativně ovlivnit. A konečně rizika technicko-organizační, tedy možné chybové jednání lidí, a to jak cestujících, tak zaměstnanců.

„Stroj lanovky byl původně stavěn pro přepravní kapacitu cca 300 tisíc přepravených ročně a dnes vozíme 1 milion 700 tisíc. Byla a je to poctivá strojařina, která nám ani po letech nepřináší zásadní problémy, a to je dobrá zpráva. Ale bez údržby by se to neobešlo, za to díky našim strojníkům. I lanovkáři si zaslouží jistý obdiv, poděkování a možná i jiný náhled než jen na obsluhu lanovky, vždyť jsou v každodenním přímém kontaktu s cestujícími.“

Pavel Kejha,  
vedoucí provozovny  
Lanové dráhy Petřín



PAVEL KEJHA MÁ ZA SEBOU NA PETŘÍNĚ NEJEN DESETILETOU PRAXI STROJNÍKA, ALE STEJNÝ ČAS UŽ VĚNUJE POVINNOSTEM SPOJENÝM S POZICÍ VEDOUČÍHO PROVOZOVNY LD PETŘÍN

### Neumím si představit, kolik času to zabere...

Kostru analýzy bychom chtěli tvořit v týmu čtyř, max. šesti kolegů, přičemž předpokládám, že do tří měsíců budou její základní obrisy. Poté se bude analýza průběžně dotvářet. V konečné fázi bude tvořit výchozí podklad pro zprávu o bezpečnosti. Tyto dokumenty budou jedny z hlavních podkladů při schvalovacím procesu.

### Jak vidíte jízdní řád následujících akcí?

Během února bychom měli vypsát zakázku na dodavatele vozů. I s rezervou očekávám, že do června bychom ho měli znát. Následovat bude dokončení designové studie a vytvoření projektové dokumentace na výrobu vozů, předpoklad do září. Jakmile bude znám výrobce vozů, budou i známy požadavky výrobců na kolejový svršek. Dráha a její výstavba se nachází ve fázi, kdy máme vše geodeticky zmapováno a zpracovává se dokumentace pro stavební povolení. Aktuálně probíhá i výběrové řízení na výkon stavebního dozoru. V závěru letošního roku předpokládám zahájení výroby vozů i započítání stavebních prací na trati. Oba procesy poběží současně a potrvají cca jeden rok. V následujících třech měsících proběhne převoz a instalace vozů na dráhu, ladění a ověřování všech funkcí, proces schválení a uvedení do zkušebního provozu.

### Můžete popsat, čeho se stavba nové dráhy bude týkat?

Kromě mostu na Nebozítku půjde kompletně o novou stavbu. Tedy nové založení, odvodnění dráhy, výstavba svršku, nové kabelové

trasy, evakuační chodníky až po úpravu okolí dráhy. Důležité je říct, že konstrukce a stavba z roku 1932 pracovala s bezpečnostním systémem brzděním na lano – síly při tomto brzdění se přenášely převážně do lana, a tím nevznikala zátěž na koleje a samotný svah. Dnes výrazně převládá a preferuje se systém nouzového brzdění přímo na kolejnici. Z toho plyne nutnost výstavby dráhy s kvalitnějším založením. Naše dráha je v provozu od roku 1985 a je již opravdu za technickým zenitem, takže musíme přistoupit k zásadní přestavbě. V tuto chvíli je pro nás zásadní, že parametry brzdících sil od výrobce vozů budou zaneseny do parametrů výstavby základů dráhy.

### Kdyby DPP přistoupil například na repasi vozů, stejně je dráha v kritickém stavu...

Bohužel ano. I tak bychom museli k přestavbě tratí přistoupit. Na tři čtvrtě roku lanovku zavřít a provést zásadní rekonstrukci. Svrchní betonová deska je pouze vizuálně v pořádku, v kritickém stavu začínají být příčné pražce a jejich upevnění, uchycení kolejnic je též problematické. Části kolejnic jsou již projeté, některé z nich jsou z roku 1932, ostatní z 85. roku. Pro představu, každý vůz najede ročně 20 tisíc kilometrů. Dokumentace z roku 1985 sice hovoří o šterkovém loži, průzkumné vrty nám však ukázaly, že určité úseky jsou pouze na jílu, což je uložení velmi nestabilní. Povrch desky se v některých místech odlupuje, do desky zatéká, odvodňovací kanály se propadají a již neplní stoprocentně svoji funkci. Destrukci podloží po desetiletí urychlují podzemní prameny, proto na novém projektu spolupracujeme s ČVUT. Půlročně sledujeme geodetické posuny a hladiny

spodních vod. Těchto údajů chceme využít pro výstavbu záchytných a odvodňovacích šachet a zábran proti vnikání vody pod dráhu. V současné době provádíme nezbytné úkony, abychom zajistili bezpečný provoz.

### Dráha povede v totožné stopě?

Koleje povedou ve stejné dráze, rozdíl bude ve výhybně. Dnes máme na vzdálenost mezi vozy výjimku, máme menší vzdálenost, než povolují normy. Budeme počítat i s možností budoucího zavedení bezbariérového provozu a s tím i složitější evakuací cestujících na dráhu, kde musejí být prostory kolem dráhy tomuto uzpůsobeny. V samotných objektech stanic nepředpokládám zásadní úpravy. V tuto chvíli vím např. o drobných úpravách nástupišť ve vazbě na šířku a délku vozů,

### Jakou perspektivu mají zaměstnanci po dobu výluky?

I touto otázkou se zabýváme. Vycházíme z toho, že každý rok do zoologické zahrady přijímáme šest sezónních zaměstnanců. Někteří lanovkáři z Petřína si již provoz v zoo vyzkoušeli v letech 2015–2016, když se rekonstruoval most na Nebozítku, a mají potřebnou kvalifikaci, zkoušky i přezkoušení. Právě tyto bychom využili v zoo. Zbývajících sedm lanovkářů, kterým zdravotní stav neumožňuje výkon v zoo, zůstane na Petříně a bude se aktivně podílet na drobné údržbě částí budov a zařízení, úklidu, doplňkovém informování a dalším.

### Zbývají tedy strojnici...

Osm strojníků by se mělo zabývat strojnou,



pracoval jako mistr na vrchní stavbě a jeho manželka pro změnu v provozní účtárně. Moji dva bratrance jsou na metru v manažerských pozicích a jejich otec byl u začátků provozu metra. Takže, jak jsem mohl dopadnout? ☺

### Jaký byl tedy start kariéry Pavla Kejhy?

Začalo to SPŠ v Motole a nástupem na trakčním vedení. Po vojně jsem pokračoval jako elektromontér na trakci nejdříve při stavbě nových tratí a potom také při výstavbě přepravnicku pro ovládání výhybek a při zavádění preference pro tramvaje. Následovala éra v soukromém podnikatelském sektoru. V roce 1996 jsem se k podniku vrátil, opět na trakční vedení, kde jsem pracoval jako vedoucí pohotovostní čtyři. Jednoho dne slovo dalo slovo a během měsíce jsem byl na petřínské lanovce jako strojník. Na této pozici jsem setrval deset let, dalších jedenáct jsem tu jako vedoucí provozovny. Říkal jsem si tehdy, jaké to bude, když jsem pracoval v režimu neustálé změny místa a činnosti, a teď bych měl být na jednom místě. Příliš jsem si nevěřil. A dnes bych neměnil.

### Je lanovka na Petřín pro vás víc pracoviště, nebo vnímáte její trvalou atraktivitu?

V počátcích mi nedocházela unikátnost tohoto provozu. Bral jsem to tak, aby hlavně vše technicky fungovalo. Mnozí kolegové v podniku dokonce ani nevěděli, že lanovku provozuje DPP. Mně osobně až v posledních letech dochází stále více marketingový potenciál a význam lanovky. Proto k tomu také tak přistupuji a snažím se pro to pravidelně něco dělat. Druhou stranou mince je, že téměř každou výlukou tu máme novinaře zajímavě se o to, co se bude na lanovce odehrávat. Ale to k té práci patří a pro podnik je takové reklamy třeba. ■



LANOVKA V PRAŽSKÉ ZOO LETOS OČEKÁVÁ CESTUJÍCÍCH S POŘADOVÝM ČÍSLEM 9 MIL.

úpravy napájení vozů, kdy chceme přesunout napájecí zdroje ze střechy pod vůz.

### A co dalšího – technologie, velín...

Elektrické ovládání pohonu je rekonstruované v roce 2018, to zůstane zachováno. Stejně tak základní strojařina, to je i podmínka památkářů. Rád bych zmodernizoval přenos řídicích dat mezi vozem a velínem, to je již součástí zadávací dokumentace a bude to řešit výrobce vozů v rámci subdodávek. Se změnou ovládání jednotlivých vozů bude třeba vybudovat i kamerový systém, který nám poslouží k větší přehlednosti v obvodu dráhy při vlastním pohybu vozů a bude i jakousi bezpečnostní podporou při provozu.

například bychom mohli repasovat ložiska na převodovce, provést měření sousostí lanovnic, a připravit tak pohon pro nové lano. Soustrojí brzdících lan zůstane nainstalované i nadále v suterénu, bude provedeno zakončování. Na Újezdě se bude demontovat napínací soustava, včetně závaží. Domnívám se, že práce bude pro všechny dost.

### Když vidím, kolik témat kromě běžného provozu najednou řešíte, nějaké dopravní geny mít musíte...

V naší rodině je té dopravy opravdu hodně. Děda jezdil do svých 70 let ve vozovně Kobylisy, manželka pracuje v metru, maminka byla dlouhá léta vedoucí mzdové účtárny, strýc

Text a foto: Miroslav Grossmann



V ROCE 2022 BYLA ZAVEDENA PREFERENCE TRAMVAJÍ NA SSZ PLZEŇSKÁ – RADLICKÁ  
FOTO: PETR HEJNA

# TRAMVAJE MAJÍ PREFERENCI NA SEMAFORŮ

# 90 %

POZVOLNÉ VYLEPŠOVÁNÍ PREFERENCE TRAMVAJOVÉ DOPRAVY V PRAZE POKRAČUJE. V ROCE 2022 PŘIBYLA PREFERENCE NA ŠESTI SEMAFORĚCH, PŘIČEMŽ NEJVĚTŠÍ PŘÍNOS MĚLA V OBLASTI SMÍCHOVA, KDE SE PODAŘILO ZLEPŠIT PRŮJEZDNOST KŘIŽOVATKY PLZEŇSKÁ – RADLICKÁ A TAKÉ ZMÍRNI FRONTY AUT NA PALACKÉHO MOSTĚ VE SMĚRU K PALACKÉHO NÁMĚSTÍ. NAOPAK POPRVÉ V HISTORII UBYLY ODDĚLOVACÍ TVAROVKY PODÉL TRATÍ. STÁLE SE NEDAŘÍ ZLEPŠIT PLYNULOST PROVOZU NA OBOU VLTAVSKÝCH NÁBŘEŽÍCH V CENTRU.

Mezi nejdůležitější součásti systému preference tramvají patří preference na světelných signalizačních zařízeních (SSZ). Znamená možnost přednostní volby a prodlužování signálu volno tramvajemi tak, aby mohly projet řízenou křižovatkou pokud možno bez zastavení nebo alespoň s minimálním zdržením. Zavedení preference snižuje zdržení tramvají obvykle o 30–90 %.

**Preference** může být **absolutní**, kdy každému vozidlu přihlášenému s větším odstupem za jinými vozidly MHD je zajištěn plynulý průjezd, nebo **podmíněná**, kdy dochází alespoň ke snížení zdržení. To přispívá ke zvýšení atraktivity veřejné dopravy pro cestující, snížení spotřeby energie a dalších nákladů.

Zásadní podmínkou pro preferenci na SSZ je **dynamické řízení**, které umožňuje modifikovat signální program v reálném čase podle poptávky. Poptávka je zjišťována dopravními detektory.

Pro detekci tramvají se používají především **trolejové kontakty a povely z elektrického ovládní výhybek**. Celkově je v Praze více než 1000 tramvajových detektorů SSZ, bez nichž by nebylo možné provoz v daném rozsahu a kvalitě vůbec zajistit. I proto se v poslední době Dopravní podnik ve spolupráci s Technickou správou komunikací a jejími dodavateli zaměřuje na ověřování funkce detekce. S využitím moderních technologií mají za cíl nejen vypátrat příčinu případné nefungující preference, ale nově i odhalit závadu detekce dříve, než se naplno projeví.

**V roce 2022 se poprvé v historii přehoupil podíl semaforů s preferencí tramvají v Praze přes 90 %.** Byla spuštěna na osmi místech, na dvou (u nové smyčky Depo Hostivař) byla dočasně zrušena.

nou rychlostí, které jsou z větší části platné dosud, byly navíc obehnány semaforem, které nereagovaly na tramvaje.

Nyní je ze 7 semaforů v centru Smíchova už 5 s preferencí tramvají. Mezi nimi i loňské počiny SSZ Radlická – přechod Karla Engliše a zejména **SSZ Plzeňská – Radlická**. Proputnost této křižovatky je klíčová pro provoz linek 7 a 21 do Radlic, které musely být pro technický stav trati v ulici Za Ženskými domovy odkloněny na dříve zapovězené koleje v Radlické. Celkem musí přes SSZ Plzeňská – Radlická projet ve špičce 105 tramvají za hodinu. Díky loňské úpravě se to daří.

Radlická ulice přitom dříve fungovala v úseku mezi Andělem a ulicí Za Ženskými domovy ve zvláštním režimu. Vjezd tramvají byl umožněn jen po zadání zvláštního povelu „MSR“ z dopravní ústředny (znamená „mimořádný stav Radlická“). Bez jeho aktivace volno do Radlické tramvaji nepadlo, i kdyby se řidič šel přihlásit kontaktním zámkem. Režim MSR však končí, a lze tedy jezdit všude,

V souvislosti s rekonstrukcí Barrandovského mostu bylo upraveno i nedaleké **SSZ Lidická – Zborovská**. Preference se nezměnila, ale v odpolední špičce došlo ke zkrácení bočních zelených, které umožňovaly nájezd aut na Palackého most. Zejména za silného provozu se totiž na mostě tvořily kolony, které kvůli malé šířce vozovky blokovaly tramvaje. Kapacita SSZ na Zborovské je nyní vyladěna na běžnou kapacitu SSZ Palackého náměstí, aby se případné kolony tvořily primárně dříve, než se auta dostanou do kontaktu s tramvajemi.

Zůstaňme na trase linek 10 a 16 a pokračujeme na **Karlovo náměstí**. Zde provoz stále zpomaluje dosud nezprovozněné dynamické řízení semaforů. Zejména jde o SSZ Karlovo náměstí – Resslova pro směr z Ječné. Na dynamiku čeká od září 2020. Dynamiku naopak dostalo obnovené **SSZ Ječná – Štěpánská**. (Preference ale byla zavedena až v roce 2023 po doplnění tramvajové detekce.)

Nepříjemným místem pro tramvaje zůstává nedaleká magistrála. Křižovatky na **náměstí I. P. Pavlova** jsou silně zatížené a neumožňují zavedení preference v denním provozu. Současně ovšem platí, že zásadní vliv na zdržení tramvají na „Pavláku“ má rezerva kapacity. Ve špičce činí teoreticky pouhých 35 %.

V průběhu roku 2022 došlo ke změně pevného řízení na magistrále. Délka cyklu se zkrátila ze 100 sekund na 80. Tím narostla rezerva kapacity na 48 %, protože i v kratším cyklu křižovatkami projedou 2 vlaky za cyklus. Tím nejenže kleslo zdržení první tramvaje, která přijela nerušeně až před semafor, ale značně klesl počet vlaků, které se zařadily do fronty jako třetí a další v pořadí, a čekaly tak na volno více než jeden cyklus. Provoz se rychleji vrátil do normálu po mimořádnostech a zásazích hasičů do řízení. A dobře situaci zavnímali řidiči tramvají, kteří se přizpůsobili novému rytmu. Průměrné jízdní doby tramvají klesly o 9 sekund z centra a o 16 sekund do centra.

Některá místa v oblasti však byla více zaplněna auty. Nelze automaticky rozhodnout, zda na vině jsou nedostatky v řízení a koordinaci, či princip, že v kratším cyklu klesá teoretická kapacita pro auta o jednotky procent. Na podzim se řízení vrátilo zpět ke stovkám. DPP ve spolupráci s dosluhujícím vedením města o osmdesátce stále velmi stojí, třeba i za podmínky doladění semaforů. S únorovým návratem provozu do plného stavu se kratší cykly ukazují opět jako potřebné. Než



KOMPLIKOVANÁ SITUACE ZŮSTÁVÁ V HISTORICKÉM JÁDRU PRAHY, NAPŘÍKLAD NA SMETANOVÉ NÁBŘEŽÍ. V DŮSLEDKU ČASTÝCH DOPRAVNÍCH ZÁCP TRAMVAJE NEMOHOU VYUŽÍT POTENCIÁL A ZVÝŠIT POČET CESTUJÍCÍCH, TEDY I VÝKON CELÉ KOMUNIKACE

Viditelné zlepšení pro provoz tramvají nastalo v roce 2022 na **Smíchově**. Ještě před 5 lety přitom byla tato čtvrť pro tramvaje nepříjemnou oblastí. Rozsáhlé zóny se snižuje

kde vedou koleje, s výjimkou levého oblouku z Radlické do ulice Za Ženskými domovy. I zde se však chystá úprava.

bude v provozu tramvajová trať na Václavském náměstí a Ječná se trochu odlehčí.

Centrum města není pro tramvaje dostatečně propustné i na dalších místech. Doba covidu a nižšího provozu pominula a stále nebyla nalezena politická shoda nad vyloučením transiitní dopravy či jinou formou zajištění spolehlivosti provozu na **Smetanově nábřeží** a v **Karmelitské ulici**. Naopak na Karlových lázních přibyla zastávka také

ve směru na sever. Byla zkrácena oddělovací tvarovka. Auta už nejsou na oddělené vozovce, ale na kolejích. Reálné jízdní doby tramvají narostly na lince 17 o 28 sekund, na linkách 2 a 18, kterým nepřibyla zastávka, o 5 sekund.

Automobilová doprava byla naopak vyloučena z **Havlíčkovy ulice** před Masarykovým nádražím, kde vznikla pěší zóna, tedy se snížena rychlost tramvají. Opatření omezuje

motoristům možnosti objíždění ucpané magistrály ve směru na jih, a to i po komunikacích s provozem tramvají.

Letos lze očekávat doplnění preference tramvají na semaforech na Depu Hostivař, na Karlově náměstí nebo na Paloučku, kde fungují pevné programy. Změna vždy závisí na dodání dopravního řešení pro dynamické řízení ze strany projektanta a projednání zejména se státní správou.

### Změny v preferenci na SSZ v roce 2022

0.620 Švehlova – Topolová	zavedení dynamického řízení a podmíněné preference
0.632 Černokostecká – Sazečská	úprava SSZ do pevného řízení a zrušení preference (dočasně)
0.637 Černokostecká – sm. Depo Hostivař	úprava SSZ do pevného řízení a zrušení preference (dočasně)
1.078 Vinohradská – Legerova	zavedení dynamického řízení a podmíněné preference
3.351 Želivského – Jeseniova	změna z absolutní na podmíněnou preferenci
3.375 Želivského – Malešická	výstavba SSZ s podmíněnou preferencí
4.061 Sekaninova – Křesomyslova, přechod	změna z podmíněné na absolutní preferenci
4.628b Modřanská - přejezd TT	obnova SSZ a změna z absolutní na podmíněnou preferenci
5.512 Plzeňská – Radlická	zavedení podmíněné preference
5.761 Radlická – přechod Karla Engliše	zavedení podmíněné preference
6.164 Podbabská – Ve Struhách	zavedení podmíněné preference
6.803 Na Petřinách – Na Větrníku	výstavba SSZ s podmíněnou preferencí
9.223 Poděbradská – Kbelská	probíhající rekonstrukce křižovatky a zrušení preference (dočasně)
9.906 Kolbenova – Na Černé strouze	výstavba SSZ s podmíněnou preferencí
9.908 Kolbenova – Möbelix	výstavba SSZ s podmíněnou preferencí



PREFERENCE TRAMVAJÍ BYLA ROVNĚŽ ZAVEDENA NA SSZ PODBABSKÁ – VE STRUHÁCH. TRAMVAJÍM, KTERÉ VYJÍŽDĚJÍ SE SMYČKY NÁDRAŽÍ PODBABA, SE SNÍŽILO RIZIKO, ŽE NESTIHNOU VÝJEZD Z NÁSTUPNÍ ZASTÁVKY VE STANOVENÝ ČAS

#### Obnova SSZ a zachování/vylepšení\* preference:

1.106 Letenská – Malostranské náměstí, 2.021a Rašínovo nábřeží – Svobodova, 2.021b Rašínovo nábřeží – Vnislavova, 3.374 Koněvova – přechod Na Vrcholu\*, 3.774 Koněvova – přechod Šíkmá\*, 7.135 Bubenské nábřeží – Argentinská

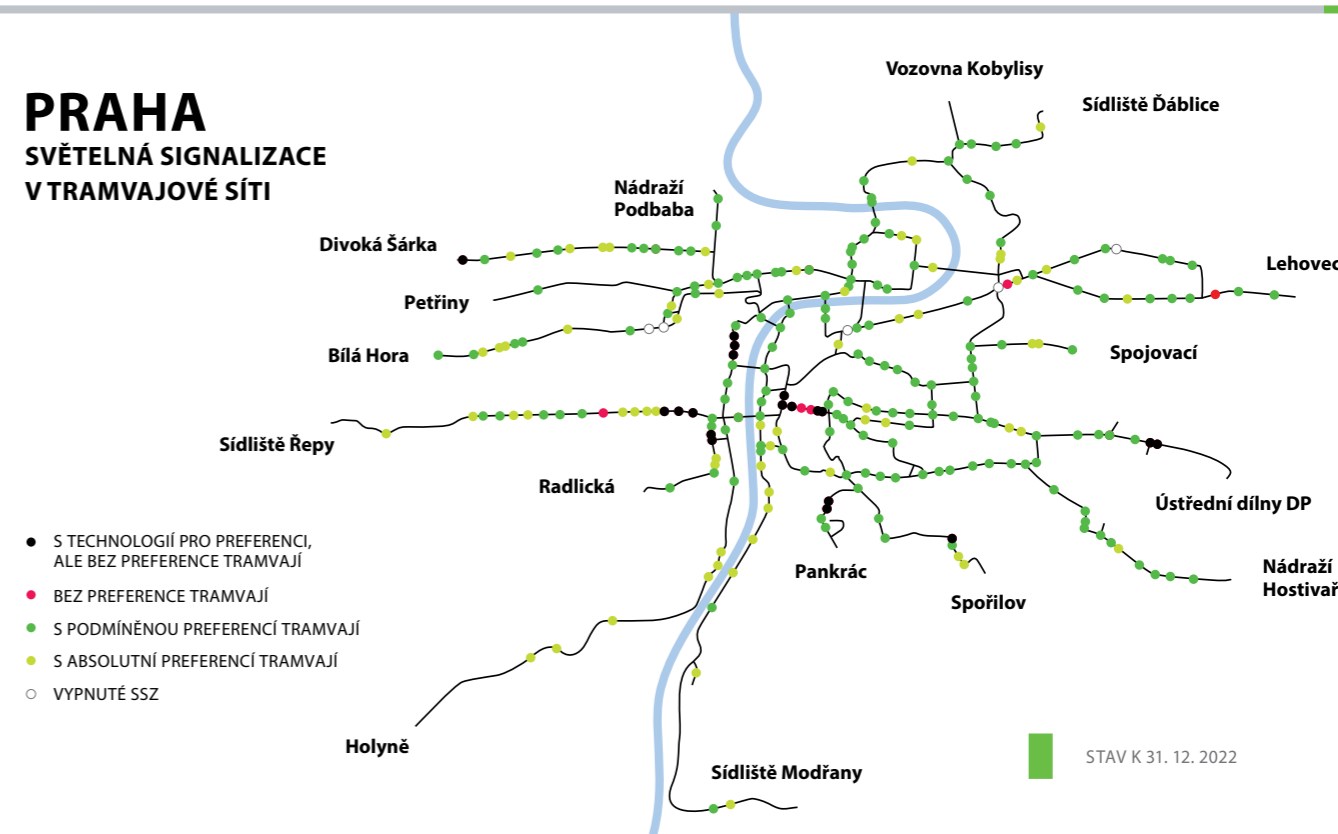
#### Obnova SSZ bez preference:

1.108 Újezd – Hellichova, 2.038 Ječná – Štěpánská (preference až od 01/2023)

#### Samostatné vylepšení preference:

2.328 Anglická – Bělehradská, 3.322 Želivského – Olšanská, 5.068 Lidická – Zborovská (regulace vjezdu aut na Palackého most), 6.122 Bělohorská – Kukulova (Vypich), 6.131 Evropská – Na Pískách, 6.138 Evropská – Etiopská, 6.158 Evropská – U Hadovky, 6.159 Evropská – Alžírská, 6.160 Evropská – garáže MV, 6.161 Evropská – Do Vozovny

## PRAHA SVĚTELNÁ SIGNALIZACE V TRAMVAJOVÉ SÍTI



### SSZ v tramvajové síti – srovnání let 2021 a 2022

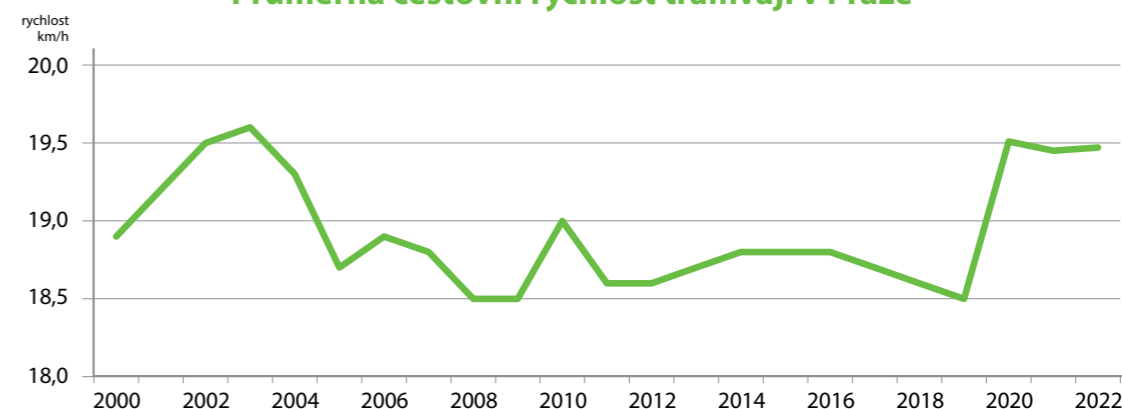
	31. 12. 2021	31. 12. 2022
<b>Celkem SSZ</b>	249	253 (+4)
<b>SSZ s preferencí</b>	223	229 (+6)
<b>Z toho s absolutní preferencí</b>	66	65 (-1)
<b>Podíl SSZ s preferencí</b>	89,6 %	90,5 %

Pozn.: do statistiky nejsou započítávána trvale vypnutá SSZ

### Zvýšené betonové tvarovky podél tratí (podélné dělicí prahy) v roce 2022

Tramvajová linka	Směr	Podélné dělicí prahy	Úbytek (m)	Termín
Švehlova	do centra	pod Jižní spojkou	-30	
Havlíčková	do centra	od ostrůvku k Hyberské	-19	05/2022
Smetanovo nábřeží	z centra	před Karolíny Světlé	-68,5	08/2022
<b>CELKEM úbytek za rok 2022</b>			<b>-117,5 m</b>	

### Průměrná cestovní rychlost tramvají v Praze





Text: Zdeněk Bek  
Foto: Daniel Šabík a Škoda Group



## VODÍKEM PO PRAZE

PO SVĚTOVÉ PREMIÉŘE (INNOTRANS 2022) I TÉ ČESKÉ (CZECHBUS 2022) PŘEDSTAVILA ŠKODA GROUP VE VÝROBNÍM ZÁVODĚ SVŮJ NOVÝ VODÍKOVÝ AUTOBUS H'CITY 12 MINISTRU DOPRAVY MARTINU KUPKOVI A GENERÁLNÍMU ŘEDITELI DPP PETRU WITOWSKÉMU. O PRVNÍM VODÍKOVÉM VOZIDLE ZE ZÁPADOČESKÉ TOVÁRNY JSME NA NAŠICH STRÁNKÁCH JIŽ PSALI, POJĎME SI VŠAK PŘIPOMENOUT JEHO BLÍŽÍCÍ SE NASAZENÍ V PRAZE.

Po dokončení homologace bude vůz přibližně od konce letošního března testován převážně na lince 170 v trase Jižní Město – Pražská čtvrť. Hlavními důvody pro nasazení na lince je její délka (cca 300 km denně), kopcovitý terén a v neposlední řadě i vedení trasy v blízkosti první veřejné vodíkové plnicí stanice hl. m. Prahy v ulici K Barrandovu.

Škoda H'City 12 je plně nízkopodlažní vozidlo s celovozovou klimatizací vybaveno PEM palivovými články, ve kterých je vzájemnou reakcí vodíku s kyslíkem ze vzduchu vyráběna elektrická energie pro trakční pohon. Autobus je kromě toho vybaven bateriemi, které slouží k vyrovnání výkonových požadavků, ale umožňují i nouzový dojezd cca 2 kilometry.

Před zahájením pilotního provozu s cestujícími bude autobus ještě vybaven odbavovacím a informačním systémem a dalšími prvky tak, aby splňoval standardy kvality PID.

### Základní parametry vodíkového autobusu :

- Délka: 12,02 metrů
- Šířka: 2,55 metrů
- Výška: 3,40 metrů
- Počet míst k sezení: 26
- Kapacita cestujících: až 85
- Konstrukční rychlost: 80 km/h
- Dojezd na jedno naplnění: minimálně 300 až 350 kilometrů
- Kapacita zásobníku vodíku: 39 kg při tlaku 350 barů, z toho využitelných cca 36 kg



GENERÁLNÍ ŘEDITEL DPP PETR WITOWSKI SPOLU S MINISTREM DOPRAVY MARTINEM KUPKOU NAVŠTÍVILI ZÁVOD ŠKODA GROUP V PLZNI VE ČTVRTEK 9. 2. 2023



Text: Michaela Franková  
Foto: MHMP a archiv SPŠD

## #studujpsd

LAKÝRNÍCI V HLAVNÍ ROLI. I TAKOVÝ BY MOHL BÝT TITULEK TOHOTO ČLÁNKU. SPŠD TOTIŽ SVÉ ZÁSTUPCE PŘIHLÁSILA DO CELNÁRODNÍ SOUTĚŽE. DVA ŽÁCI OBORU AUTOLAKÝRNÍK BYLI HOSTY U PRAŽSKÉHO PRIMÁTORA A DO TŘETICE – PŘEDSTAVUJEME PRVNÍ REÁLNÉ POČINY Z NOVÉ LAKOVNY V KOŠÍŘÍCH.

### Protřepat, namíchat

Máte dojem, že nové technologie k řemeslným oborům nepatří? Opak je pravdou. Například virtuální realita proniká snad do všech profesí a prostřednictvím různých programů si mohou úplní nováčci v oboru vyzkoušet a natrénovat dovednosti, které jsou náročné na spotřebu materiálu nebo energií. To platí i pro autolakýrníky, kteří musí nejen umět připravit díly pro finální povrchovou úpravu, ale samozřejmě musí umět namíchat různé odstíny barev. Přihlásili jsme se do skutečně inovativní soutěže s atraktivním názvem Protřepat, namíchat, kterou připravilo Národní centrum CzechSkills při Hospodářské komoře ČR.



Žáci mají za úkol namíchat barvy pomocí virtuální reality. Podmínky soutěže umožňují, aby si tuto technologii vyzkoušeli skutečně všichni, a to nejprve ve školních podmínkách. Do dalšího postupového kola on-line formou postoupí ti nejlepší. Na začátku května se v prezenčním finále setká 10 nejlepších míchačů. Na soutěži spolupracuje Cech malířů, lakýrníků a tapetářů ČR, jehož jsme aktivními členy.

### Novoroční návštěva u primátora

Primátor Prahy Zdeněk Hřib přijal 24. ledna 2023 na tradičním novoročním setkání žáky různých řemesel a zástupce cechů. Letos mezi nimi byli také naši žáci z oboru Autolakýrník SPŠD, které doprovodil ředitel školy Lukáš Sobotka a vedoucí školního autoservisu v Košířích Lukáš Kusý. Pan primátor se zajímal o další uplatnění žáků po absolvování studia, s řediteli střed-



ních škol a se zástupcem Cechu malířů, lakýrníků a tapetářů ČR Pavlem Žatečkou diskutoval o problematice organizace studia pro žáky učebních oborů. Kromě podepsování do pamětní knihy a společného fotografování předali Tereza Vlachová a Ondřej Bareš z 1. ročníku primátorovi symbolický tramvajový označnický, na jehož výrobě se podíleli i karosáři.

### Autolakovna v Košířích pro DPP

Nový lakovací box v Košířích „jede“ na plné obrátky. Žáci pod vedením mistrů odborné-



ho výcviku pracují na opravách částí tramvajových karosérií, a nové zařízení tak využívají naplno. Konkrétně se jedná o opravy a lakování podvozkové, středové a světelné plenty a dalších dílů tramvají 15T. Pro žáky jsou tyto zakázky velmi motivačním prvkem, výsledky svojí práce mohou vidět v reálném provozu.

### Nástavbové studium pro dospělé

Po několikaleté přestávce opět otevíráme nástavbový obor Provozní technika v dálkové formě, zakončený maturitní zkouškou. Obor je určen pro absolventy tříletých oborů, jako je například Automechanik, Strojní zámečnick, Karosář, Autolakýrník, Autoelektrikář apod. Výuka probíhá jednou týdně v budově školy Moravská 3, Praha 2 – Vinohrady. Přihlášky přijímáme pro 1. kolo do 1. března 2023. Dospělým uchazečům nabízíme také profesní kvalifikaci Autolakýrník přípravař a Autolakýrník – finální povrchová úprava, díky které si mohou absolventi jakéhokoli oboru vzdělání rozšířit nebo doplnit kvalifikaci. Velkému zájmu se těší obor Elektrikář ve zkrácené formě, který je možné zvládnout za 1,5 roku, a získat tak druhý výuční list nebo si doplnit střední či vysokoškolské vzdělání. Více informací najdete na webu školy [www.sps-dopravni.cz](http://www.sps-dopravni.cz).

### Podcast z vozovny

Hostem druhého dílu Podcastu z vozovny byl učitel dopravních předmětů v oboru Provoz a ekonomika dopravy, vysokoškolský



pedagog na Fakultě dopravní ČVUT Praha, řidič tramvaje i cestovatel v jedné osobě – Vladimír Pušman.

Foto: Zdeněk Bek,  
Petr Hejna a Petr Vítů



# ZPÁTKY **DOMA,** ZPÁTKY **V PRAZE**

Co?

Slavnostní představení první tramvaje K2 v pravidelném provozu v Praze

První veřejné nasazení na lince 42

Kdy?

Čtvrtek 2. února 2023 (14:02)

Neděle 5. února 2023 (10:00)

Kde?

Vozovna Střešovice

Smyčka Dlabačov

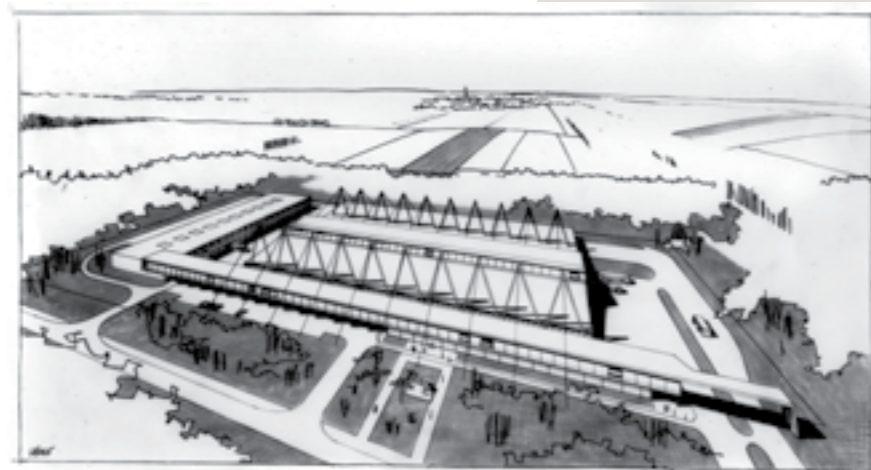


Připravil: Petr Ludvíček  
Foto: Archiv DPP



TOMUTO POHLEDU NA GARÁŽ KLÍČOV Z ODSTAVNÉ PLOCHY JE PŘESNĚ PĚT LET  
FOTO: PETR HEJNA

# KLÍČOV: STŘÍPKY Z DLOUHÉ CESTY K PRVNÍMU VYPRAVENÍ



OPRÁVĚ PRŮVODNĚ NA NI NESTY PRŮPĚ V TĚCHTO 5 MĚSÍCÍCH PŘEDPŘÍPRAVA



PŮVODNÍ ARCHITEKTONICKÝ NÁVRH GARÁŽE KLÍČOV Z ROKU 1965 OD DOPRAVOPROJEKTU BRATISLAVA

Počáteční stav garáží v Praze: Dejvice (z roku 1932) a boxové garáže v areálu vozovny Pankrác (z let 1927 a 1929)

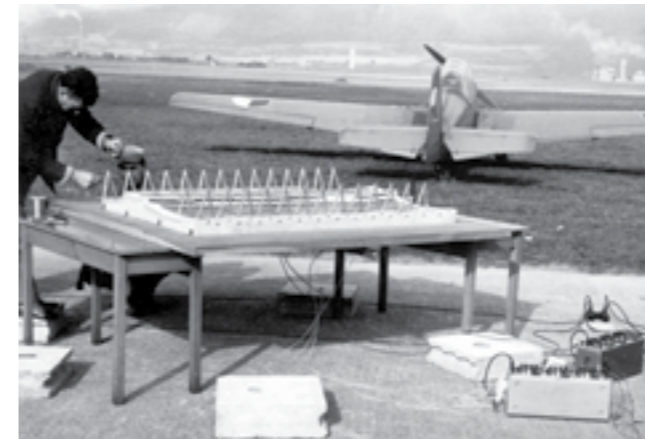
1952 – projevuje se nedostatek garáží na severovýchodě města (linky do Troje, Bohnic, Čimic, Ďáblic, Kbel a Kyjí); vypravování z Dejvic a Pankráce do těchto lokalit je již neekonomické

1960 – rok původní představy o dokončení stavby garáže na Klíčově; teprve v roce 1959 se podnik začíná reálně zabývat projektovou přípravou

Do garáže Vysočany (původní název pro Klíčov) mají přejít linky 101, 109, 110, 111, 115, 119 a 122; rozvoj autobusové dopravy do roku 1970 počítá i s řadou nových linek

Technologická část investičního úkolu garáží Klíčov dokončena v lednu 1960: garáž pro 48 trolejbusů a dvě haly po 96 autobusech

Červenec 1960 – nový investiční úkol počítá už jen se stavbou autobusových garáží, tedy bez trolejbusů; plánovaný stav je 299 vozů:



PŘI ZKOUŠKÁCH PŮVODNÍHO MODELU GARÁŽE BYLO K ZAJIŠTĚNÍ „VĚTRU“ VYUŽITO LETADLO



PODLE NOVÉHO PROJEKTU JE NA ŠIKMÝCH OBLOUCÍCH ZAVĚŠENA NEJEN VLASTNÍ STŘECHA, ALE I BOČNÍ STĚNY HALY

Kačerov 90 vozů, Dejvice 70 a Klíčov 139 autobusů

Projektová příprava a zahájení stavby garáží neprobíhají podle představ DPP. Pozemky pro výstavbu jsou sice určeny výměrem z 27. 11. 1963, ale vyčlenění pozemků ze zemědělského půdního fondu se stane předmětem letitých sporů



VÝSTAVBA ŠIKMÝCH OCELOVÝCH OBLOUKŮ STŘEŠNÍ KONSTRUKCE PODLE PROJEKTU ING. JOSEFA ZEMANA

Mezitím je stavba garáží zařazena 20. 5. 1964 do vládního usnesení č. 282 o opatření ke zlepšení stavu MHD. Vládou přednostně sledovaná stavba má být zahájena ve 2. čtvrt-

letí 1966, uvedení do provozu se plánuje na 3. čtvrtletí 1969

5. 4. 1965 schválen další investiční úkol: v 1. pololetí 1965 má být dokončen úvodní projekt se zahájením stavby v roce 1966

Projektováním garáží pověřen Štátní ústav pro projektování dopravních staveb Dopravoprojekt Bratislava; projekt připraven pro kapacitu 250 vozů Škoda 706 RTO (ŠM), později se projekt má přizpůsobit i kloubovým autobusům

Nový termín zahájení stavby: 1. 4. 1967 a dokončení 30. 12. 1969; Dopravoprojektem navržena speciální konstrukce střechy zavěšené na soustavě ocelových lan a trubkových vazníků

Problémy s pozemky trvají – až 26. 4. 1966 dochází k vynětí pozemků z půdního fondu, 6. 5. 1966 vydává Útvar hlavního architekta územní rozhodnutí pro stavbu garáže Klíčov

Vývoj autobusové dopravy nabírá na obrátcích – DPP vypravuje již 362 autobusů, ve stavu jich má dokonce 438, ale počet garáží zůstává: Dejvice a Pankrác



HRUBÁ STAVBA GARÁŽOVACÍ HALY V BŘEZNU 1970

Říjen 1966 – další rána pod pás – nelze počítat s dodáním lan z dovozu pro střešní konstrukci. Z toho plyne hledání zcela nového konstrukčního řešení střechy. Přišel s ním Ing. Josef Zeman, když za hlavní nosné prvky navrhuje dvě dvojice šikmých oblouků o rozpětí 104 metry s průnikem středních partií nad rovinou střešní



ZE SLAVNOSTNÍHO ZAHÁJENÍ PROVOZU 27. 2. 1973, V PONDĚLÍ 5. BŘEZNA GARÁŽ KLÍČOV POPRVÉ VYPRAVILA AUTOBUSY

Stavební povolení vydává Obvodní národní výbor v Praze 9 až 8. 7. 1968; hrozí, že Severní Město bude bez dopravní obsluhy; navíc hrozí posunutí dodávky části ocelové střešní konstrukce z VŽKG Ostrava

Průběh stavby trpí častými změnami v dokumentaci i v rozpočtu; v polovině roku 1972 se předpokládá zahájení provozu k 1. 9. 1972

DPP přebírá 31. 10. 1972 do částečného užívání administrativní budovu; v květnu vinou chybné dokumentace přerušena instalace vzduchotechniky; garážovací hala se dostává do arbitrážního řízení kvůli nekvalitně provedené střešní krytině; chybí např. řetězový pásový dopravník do proudové ošetřovny

Na počátku roku 1973 je jasné, že Klíčov musí začít vypravovat; DPP formálně přebírá v průběhu 1. pololetí objekty často s řadou nedodělků

22. 2. 1973 probíhá úřední jednání o povolení k zahájení zkušebního provozu od 1. března; slavnostní zahájení provozu se odehrává dopoledne 27. 2. 1973

V sobotu 3. března je ve výpravně 83 řidičů a 14 dílenských pracovníků

**V pondělí 5. 3. 1973 garáž Klíčov poprvé vypravuje prvních 37 autobusů**



garáže, proudové ošetřovny, udržovny, akumulátorovny, skladu šrotu, oplocení, kanalizace a sadové úpravy; kolaudační rozhodnutí pro odstavnou plochu je vydáno 13. 5. 1981

1975 – v garáži je 269 vozů, další rok již 293

1977 – v závěru roku přichází 7 nových kloubových autobusů Ikarus 280.08; zařazeny na počátku roku 1978

K zahájení provozu na Klíčov přijíždí 54 autobusů: z Dejvic 30 a z Vršovce 24 vozů; po dodání nových vozů je na konci 3. čtvrtletí 1973 ve stavu 177 autobusů ŠM 11, v dalším roce je to již 246 autobusů

Rok 1973 se nese ve znamení seriálu reklam, nedodělků, které jdou na vrub dodavatelů, jako příklad uvedme chybějící zaústění umývárny do kanalizačního sběrače či nedostatečné vytápění pracovišť údržby a dodávka teplé vody

30. 10. 1974 je vydáno stavební povolení na odstavnou plochu; 16. 12. 1975 předán k provizornímu užívání alespoň střední pruh

23. 5. 1978 vydává odbor výstavby ONV Praha 9 kolaudační rozhodnutí, kterým povoluje trvale užívat stavbu administrativní budovy,



1983 – na konci roku je na Klíčově 323 autobusů: 10 vozů ŠL 11, 126 ŠM 11, 87 Karosa B 731, 2 vozy Karosa C 734 a 98 kloubových značky Ikarus

1990 – vzniká studie „Zavedení trolejbusové dopravy v severním sektoru města“ s návrhem trolejbusových tratí a technic-

ké základny. Trolejbusová vozovna má stát severně od klíčovské garáže; z velkorysého záměru trolejbusové sítě v Severním Městě ale sejde, a Klíčov tak přijde o soužití autobusů a trolejbusů, ale ne navzdly

7. 1. 2002 – zařazen první pražský nízkopodlažní kloubový autobus Karosa City Bus, vypraven Klíčovem na linku 200

2023 – DPP dokončí infrastrukturu potřebnou k převzetí kloubových trolejbusů SOR TNS 18 k provozování linky 58 Palmovka – Miškovice

V ÚNORU 2018 JSOU JEŠTĚ ZACHYCENY VOZY CITY BUS  
FOTO: PETR HEJNA

Aktuální dění v garáži Klíčov si přiblížíme v příštím čísle.



Připravili: Žaneta Novodvorská a Zdeněk Bek



# OSLAVA VOZOVNY NA SLOVANECH A DĚTSKÁ TRAMVAJ PO ŠPANĚLSKU



V HISTORICKÉM CENTRU LONDÝNA SE SEŠLI 5. ŘÍJNA 2022 HOSTÉ Z OSMI ZEMÍ NA SLAVNOSTNÍM UDÍLENÍ PRESTIŽNÍCH CEN SOUTĚŽE GLOBAL LIGHT RAIL AWARDS 2022. KROMĚ ČESKÉ STOPY NÁS ZAUJAL I ÚSPĚCH TRAMVAJOVÉHO PROGRAMU PRO DĚTI VE ŠPANĚLSKÉ ZARAGOZE.



PROJEKT REKONSTRUKCE VOZOVNY SLOVANY V PLZNI ZÍSKAL PRVNÍ MÍSTO V KATEGORII NEJLEPŠÍ STAVBY NAD 50 MIL. EUR

100 příspěvků v 17 kategoriích z 8 různých zemí světa. To je dostatečně statistická výpověď o silné konkurenci na poli soutěže Global Light Rail Awards. Slavnostním večerem prováděl moderátor a novinář Nicholas Owen se zkušenostmi z televize BBC a rádia Classic FM.

## Vozovna Slovany

V rámci vyhlášení vítězů představil i českou stopu. Společnosti Metroprojekt Praha a Mott MacDonald CZ získaly první místo za projekt rekonstrukce vozovny Slovany v Plzni, a to v kategorii Nejlepší stavby nad 50 mil. eur. Ocenění v Londýně přebíral mezi jinými Jan Kočí, hlavní inženýr projektu.

Rekonstrukce této plzeňské vozovny probíhala od roku 2020 a její plánované dokončení bylo očekáváno v únoru letošního roku. Celá vozovna je navržena v konceptu modrozelené infrastruktury, jejíž smysl spočívá v budování prvků v souladu s přírodou. V tomto konkrétním případě se jedná o odpovědné nakládání s dešťovou vodou a zelenou střechou o výměře 13,5 tisíce metru čtverečních.

Prestižní cenu Global Light Rail Awards (Světové ocenění městských systémů lehkých železnic) v roce 2018 převzal DPP v kategorii Most improved system (nejvíce vylepšený systém) za projekt elektronické mapy EMA pro tramvaje Škoda 15T ForCity Alfa.

## Zaragoza dětem

Podrobněji si představíme zajímavý přístup k dětem ve španělské Zaragoze. Společnost Los Tranvías de Zaragoza získala ocenění v kategorii Best Environmental & Sustainability Initiative (Nejlepší iniciativa v oblasti životního prostředí a udržitelnosti) s projektem Tram for the children (Tramvaj pro děti).

## Porota soutěže u tohoto projektu ocenila:

- důvěru v děti jako ambasadorů pro zvýšení využívání veřejné dopravy
- 11 let spolupráce se školami na podporu udržitelného chování
- školení pro 29 924 studentů ze Zaragozy
- proaktivní akce a soutěže s hodnotnými cenami
- zajímavá vystoupení na palubě tramvají

Tramvaj pro děti, nebo také dle terminologie organizátorů v Zaragoze Dny školních tramvají, společně organizují městská rada v Zaragoze a tramvaje v Zaragoze. V roce 2022 proběhl již IX. ročník akce „Školní dny bezpečnosti silničního provozu a dny životního prostředí“. Původním cílem tohoto projektu bylo vysvětlit ve školním prostředí nové dopravní podmínky, vyplývající ze zavedení tramvají do ulic města. Projekt se však v průběhu let vyvíjel a inovoval a v současné době je jeho obsahem kladení důrazu na význam využívání veřejné dopravy a jejich přínosů pro životní prostředí takovou formou, která je pro mladou generaci blízká a srozumitelná. Jedná se o model, který spojuje virtuální vzdělávací lekce a zajímavé soutěže pro studenty.

## Tisíce studentů

Za 11 let existence projektu (v letech 2020 a 2021 byl z důvodu pandemie přerušeno) se ho zúčastnily tisíce studentů z veřejných i soukromých škol a ústavů. Po přestávce způsobené pandemií byla v roce 2022 iniciativa obnovena včetně změn, které se přizpůsobují novým okolnostem a které budou vzhledem k dosaženému úspěchu zachovány i pro další ročníky. V první řadě bylo osobní školení nahrazeno on-line formou, která učinila výuku flexibilnější. To umožnilo přizpůsobení se co nejvíce učebním osnovám konkrétních škol.

Zároveň byla požadována aktivnější účast ze strany studentů, aby se cítili součástí projektu. Proto bylo navrženo školám, aby studenti vypracovali slogan týkající se obsahu školení. Odměnou za jejich práci byly hodnotné ceny. Například školní třída, která vyhraje, získává digitální monitory do počítačové učebny nebo karty na bezplatné cestování. Projekt byl pro účastníky ztraktivněn uspořádáním několika studentských koncertů, jejichž cílem bylo propagovat bezpečné a udržitelné cestování.

Další krásná a nevšední odměna pro vítěznou třídu představuje vytvoření uměleckého díla, umístěného na jednu z hlavních tramvajových zastávek v centru Zaragozy. Toto dílo obsahuje jména všech studentů i jejich učitelů.

Vítězný projekt poskytuje konkrétní údaje (založené na studiích provedených univerzitou v Zaragoze) o tom, jaký dopad má nahrazení používání soukromých vozidel veřejnou dopravou na město. Ze studií vyplývá, že stejně důležité jako technologické inovace ve veřejné dopravě je to, že nová generace si již od počátku uvědomuje důležitost zod-

povědného chování, které je naprosto nezbytné k respektování životního prostředí. V souvislosti s tím si mladí lidé také uvědomují fakt, že v dnešní době je již nutností snižování uhlíkové stopy jejich cest.



JEDNÍM Z ÚKOLŮ 11. ROČNÍKU DNŮ BEZPEČNOSTI SILNIČNÍHO PROVOZU A DNŮ ŽIVOTNÍHO PROSTŘEDÍ PRO ŠKOLÁKY V ZARAGOZE BYLO VYMYSLIT SLOGAN – NA SNÍMKU JSOU ŽÁCI SE SVÝM VÍTĚZNÝM TEXTEM: „ŠETŘETE ENERGIÍ CESTOVÁNÍM TRAMVAJÍ“

## Do třetice všeho dobrého

Španělská Tranvía de Zaragoza získaným oceněním dosáhla milníku v podobě ocenění Global Light Rail Awards ve třech po sobě jdoucích ročnících. V roce 2020 získala ocenění Best Customer Initiative za udržení 100% kapacity během lockdownu a také za poskytování bezplatných jízd pro zdravotnický personál a pracovníky pečovatelských domů.

V roce 2021 byla Zaragoza oceněna cenou za nejlepší bezpečnostní iniciativu, za všechny studie provedené společně s Univerzitou v Zaragoze a Ústavem pro výzkum zdraví v Aragonu ve vztahu ke kvalitě ovzduší uvnitř tramvaje, jakož i za provedená opatření, jako je výměna filtrů v klimatizaci a čištění povrchů v prostoru veřejné dopravy pomocí virucidního přípravku „Nanocare“ vyrobeného z nanočástic.

Zdroj: Tramways & Urban Transit 12/2022 a PMDP

Foto: Global Light Rail Awards a PMDP

Text: Pavel Fojtík  
 Obrazové podklady: Archiv DPP a Jan Pláteník

# HISTORIE MHD VE FOTOGRAFII A DOKUMENTECH

1974–2024  
**50 let**  
**M metra**  
 s DP kontaktem

Dnešní historický kaleidoskop bude výjimečně monotematický. Je to už neuvěřitelných 50 roků, co Pražanům slouží Nuselský most. Mladá generace si možná nedokáže představit, jak to v Nuslích tehdy vypadalo. Připomeňme si proto několika snímky ty úplné počátky „stavby století“.

Všechny obrázky mají jedno společné. Byly pořízeny na barevný kinofilmový diapozitiv, kdy základní filmový pás má šířku 35 mm. Jedno exponované políčko má rozměr 24 x 36 mm. Nevýhodou diapozitivů z období

šedesátých let minulého století bývalo často jejich zasklení a zalepení papírovou páskou po okrajích, aby se daly promítat v diaprojektoru. Tím se velmi často stávalo, že se zasklily i všechny případné nečistoty – prach a jiná smítka na první pohled nepostřehnutelná pouhým okem. Při zasklení políčka kinofilmu docházelo ještě často k dalšímu nedostatku, kterým byly tzv. „Newtonovy kroužky“, které vznikly stykem hladké lesklé strany filmového pole s hladkou plochou sklíčka. Dalo by se říct, že to jsou jakési obloučky, připomínající vzdáleně otisk prstu. Někdy jsou

na diapozitivu zaskleny i otisky prstů skutečné. Některé nedostatky, především prach a smítka, se dají speciálními počítačovými programy vyretušovat, jedná se ale o časově velmi náročnou práci.

Připomeňme, že Nuselský most (tehdy most Klementa Gottwalda) zahájil slavnostně provoz 22. února 1973. Úplně první vlak metra projel tubusem vlastní silou při ověřovací jízdě krátce po půl čtvrté ráno 29. prosince 1973.



◀ Jeden z nejstarších snímků ze stavby Nuselského mostu není datovaný. Domníváme se však, že byl pořízen v roce 1965 nebo 1966. V popředí vidíme výkop pro pankráckou opěru mostu, patrná je Svatoplukova ulice, v níž bylo 7. dubna 1965 zbořeno 14 domů, jež stály mostu v cestě. V pozadí ještě dominuje karlovské straně budova Dětské nemocnice. Při pozorném prohlížení snímku v počítači jsou na obloze zřetelně vidět zmíněné Newtonovy kroužky.

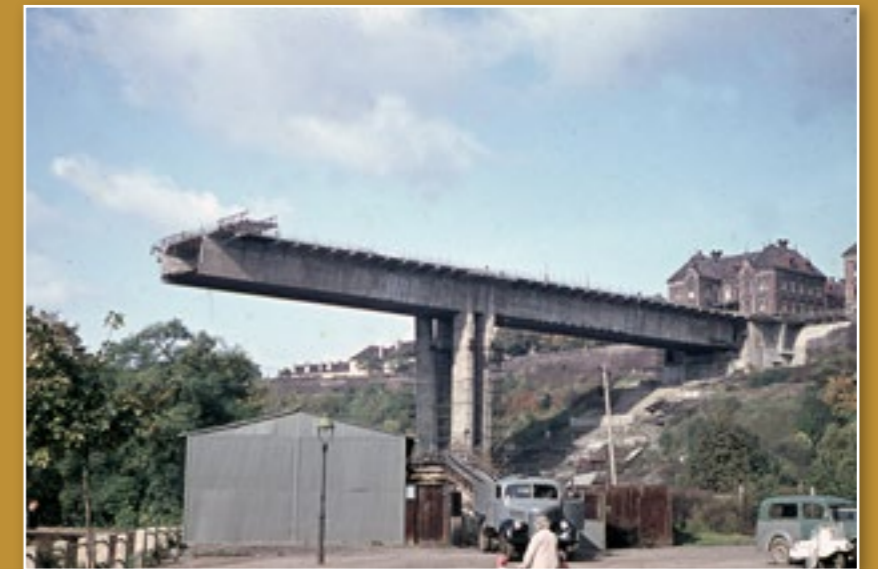


▲ Ve stejné době byl pořízen snímek popsáný autorem jako *Začátek stavby pilíře 1*. V obloze bychom při větším zvětšení opět viděli četná zasklená smítka. V pravé části snímku opět vidíme novorenesanční budovu Dětské nemocnice dokončené v roce 1902. Zbořena byla právě v souvislosti s výstavbou Nuselského mostu a metra v roce 1971.



◀ U tohoto snímku již známe přesné datum jeho pořízení: 29. července 1967. Krásně je zde vidět lichoběžníkový průřez konstrukcí mostního tubusu, jímž dnes jezdí metro. Je to nad pilířem č. 3. V té době se ještě stále v Praze stavěla první trať podpovrchové tramvaje, ale za jedenáct dní, 9. srpna, se všechno změnilo a realizace podpovrchové tramvaje se změnilo ve stavbu metra, což přineslo stavitelům mostu značné komplikace.

Nuselský most je z předpjatého betonu a stavěl se metodou letmé betonáže. Tento snímek byl pořízen v říjnu 1968 a naznačuje, jak stavba postupovala. Podobně to vypadalo i u ostatních pilířů, u nichž postupně na obě strany přibývala konstrukce mostu.



◀ Ve dnech 23.–27. listopadu 1970 se na Nuselském mostě uskutečnily statické zatěžovací zkoušky, při kterých bylo využito 66 tanků. Kromě toho muselo být na mostě nasypáno ještě 3000 tun písku nahrazujících tzv. mrtvou váhu mostu, který ještě nebyl zcela dokončen. Snímek z této události existuje víc, nás ale zaujal ten, na němž je vidět lépe do Nuselského údolí a jeřábová dráha s vysokým jeřábem.

Okno z dopravního světa připravil:  
Zdeněk Bek

Text a foto: František Zahnáš

Foto: FB DPMB



## Konec 22Tr v Brně

V neděli 22. ledna 2023 naposledy vyjely trolejbusy Škoda 22Tr do provozu. Z původních osmi kusů přežily poslední dva (ev. č. 3603 a 3605). I jejich čas se nachýlil ke konci. Poslední rozlučková jízda vedla z konečné v Kohoutovicích přes centrum města. Oba vozy se následně v 16 hodin sjely ve smyčce Nemocnice Bohunice, kde byla možnost si je naposledy společně vyfotit. Po téměř dvaceti letech provozu tak jejich poslední jízda skončila v areálu vozovny Komín.

Foto: FB DPMLJ



## Nové SORky

Poslední část dodávky nových vozidel SOR dorazila do Liberce. Osm nových vozů tak doplnilo technický park DPMLJ. Autobusy řady SOR NS 12 jsou vybaveny dieslovým pohonem. Každé z dodaných vozidel má ve své výbavě klimatizaci, USB zásuvky, kamerový systém nad dveřmi, kamery pro sledování přední a zadní části vozidla. Součástí výbavy je také zařízení monitorující počty cestujících.

Ilustrační foto: Zdeněk Bek



## Zpoždění v Jihlavě

Už minulý rok měli cestující v Jihlavě využívat nové parciální trolejbusy. Sdružení firem TRAM FOR ENVI a Bogdan Motors dodávku vozidel oddaluje. Šest trolejbusů je již vyrobeno, čeká se však stále na dodání komponent elektro výzbroje, kterou má dodat firma Cegelec. Kvůli zpoždění dodávek tak zároveň není možné odeslat trolejbusy Škoda 24Tr na Ukrajinu. Do dodání nových vozů musí zůstat v inventárním stavu Dopravního podniku v Jihlavě.

Foto: FB DPB



## Nejlepší zaměstnavatel

Bratislavský dopravní podnik získal první místo za rok 2022 v kategorii nejlepší zaměstnavatel v dopravě a logistice. Slovenský dopravce se dlouhodobě snaží zlepšovat podmínky nejen systematickou obnovou vozového parku, ale např. sociálních zařízení a dalších prostor. V uplynulém roce se dopravce nejvíce snažil posilnit interní komunikaci napříč podnikem tak, aby došlo k posílení vztahu zaměstnanců ke společnosti. Cílem je i vytváření motivačního prostředí a podpory stabilizačních nástrojů pro zaměstnance.

## Vylepšená appka

Českoobudějovický dopravní podnik zásadně vylepšil svoji mobilní aplikaci. Přehlednější design byl vylepšen i několika novými funkcemi. Ta nejdůležitější funkce – nákup elektronické průkazky – zůstala. Je však vylepšena tím, že pokud jste v offline módu, revizor si umí načíst vaši průkazku přes QR kód. Zásadně vylepšen byl i vyhledávač spojení. Díky nové funkci „aktuální odjezdy“ si můžete zjistit, z které konkrétní zastávky vám spoj přesně odjíždí. Přímou v aplikaci si mohou motoristé zakoupit parkovací oprávnění. A to v novém intuitivním designu. Stejně tak mají rodiče možnost pravidelně kontrolovat průkazky svých ratolestí, takže už nehrozí, že někdy vyrazí na výlet bez jízdenky.

Foto: FB DPMUL



## Ústí nad Labem testuje Scanii

V půlce ledna převzal ústecký dopravní podnik čistě elektrický a kompletně nízkopodlažní autobus Scania Citywide LF. Dvuměsíčním testováním chce dopravce získat zkušenosti s provozem jednoho z možných řešení při přechodu na 100% bezemisní dopravu. Elektrická Scania je součástí nejnovější generace autobusů švédského výrobce a díky osmi bateriím s celkovou kapacitou 264 kWh nabízí dostatečný dojezd na jedno nabití pro celou řadu městských nebo příměstských linek. Interiér vozu je proslulý severským minimalismem a komfortem. Materiál v interiéru minimalizuje hlučnost a jeho design vytváří světlé, prostorné a přívětivé prostředí pro pasažéry. Pohodu pasažérům zvyšuje i nezávislé topení či klimatizace.



ČTYRNÁPRAVOVÝ VŮZ 3179 Z ROKU 1958 NA PIAZZA CASTELLO; VÝROBCE FIAT; V ROCE 1977 NOVÁ VOZOVÁ SKŘÍŇ, ROKU 2007 RESTAUROVÁN NA POJÍZDNÉ DIVADLO

# TROLEJOVÝ FESTIVAL V TURÍNĚ

KAŽDOROČNÍ TRAMVAJOVÁ SLAVNOST V METROPOLI SEVEROITALSKÉ PROVINCE PIEMONTE SE TENTOKRÁT ODEHRÁLA V ROCE, KDY SI TURÍN PŘIPOMNĚL VÝZNAMNÉ JUBILEUM – 150 LET TRAMVAJOVÉHO PROVOZU. PODÍVEJME SE BLÍŽE NA SKVOSTY NA KOLEJÍCH MĚSTA NA ŘECE PÁDU.

Přesně 29. prosince 1871 byl v Turíně zahájen zkušební provoz koňky, pár dní nato, 2. ledna 1872, byl prohlášen za trvalý. Jednalo se o první tramvajový systém na území Itálie. Elektrická trakce se ujala žezla 1. 5. 1898, přičemž celý systém byl elektrifikován roku 1901. Rozchod kolejí tramvajové sítě je 1445 milimetrů.

Tradiční a veřejností velmi sledovaná akce známá pod názvem Trolley festival se odehrála v neděli dopoledne loňského 4. prosince. Centrem Turína, v trase Piazza Carlo

Emanuele II – Piazza Castello – Giardini Reali – Rondó Rivella projíždělo 13 tramvají. Velká přehlídka pak následovala v poledne, kdy mezi Piazza Castello a Piazza Vittorio Veneto (po Via Po) projel průvod, ve kterém defillovalo 19 tramvají a 1 patrový autobus. Vybrané historické tramvaje pak v odpoledních hodinách vozily zdarma cestující na okružních trasách, jejichž výchozím i koncovým bodem bylo piazza Castello. Kromě turínských tramvají zde byly i zachráněné historické tramvaje z Terstu, Říma a Bologne.



NA PIAZZA STATUTO ZACHYCENÝ JEDEN Z TURÍNSKÝCH HISTORICKÝCH SKVOSTŮ – MOTOROVÝ VŮZ Č. 116 Z ROKU 1911; VÝROBCE DIATTO



MOTOROVÝ VŮZ 502 Z ROKU 1924; VÝROBCE ANSALDO



ČTYŘNÁPRAVOVÁ TRAMVAJ PETER WITT 2598 Z ROKU 1932 VYFOCENÁ NA VIA PIETRO MICCA; VÝROBCE FIAT; V LETECH 1971–2002 UŽÍVÁNA JAKO SLUŽEBNÍ POD ČÍSLEM T403



ČLÁNKOVÝ VŮZ 2847 SEŠTAVENÝ ZE DVOU VOZŮ PETER WITT ŘADY 2100, RESP. 2200 V ROCE 1959; VYFOCEN V GIARDINI REALI



ČTYŘNÁPRAVOVÝ VŮZ 3104 Z ROKU 1949; VÝROBCE FIAT

ČLÁNKOVÝ VŮZ 2836 – OBDOBA VOZU 2847, ALE V ROCE 1979 DOSAZENA NOVÁ VOZOVÁ SKŘÍŇ; PIAZZA CASTELLO



ČTYŘNÁPRAVOVÝ VŮZ PETER WITT 2595 Z ROKU 1932; VÝROBCE FIAT



ČLÁNKOVÁ TRAMVAJ 2759 SEŠTAVENÁ V ROCE 1958 ZE DVOU DVOUNÁPRAVOVÝCH MOTOROVÝCH VOZŮ ŘADY 626–685 (PŮVODNÍ VOZY Z ROKU 1911)



POSUNOVACÍ LOKOMOTIVA T450 VZNIKLA V ROCE 1957 PŘESTAVBOU PŮVODNÍHO MOTOROVÉHO VOZU Č. 81 Z ROKU 1902



VŮZ Č. 2901 NA LINCE 16 NA PIAZZA VITTORIO VENETO



TRAMVAJ Č. 312 OD VÝROBCE CARMINATI E TOSELLI Z ROKU 1935; EX ROMA

SLUŽEBNÍ VŮZ T427; PŮVODNĚ VŮZ SÉRIE 446–500 Z ROKU 1911 (DIATTO); V ROCE 1940 UPRAVEN NA SLUŽEBNÍ; V ROCE 1989 ZÍSKAL DNEŠNÍ PODOBU



NOVÁ NÍZKOPODLAŽNÍ TRAMVAJ HITACHI ŘADY 8001–8070 (ZATÍM V PROVOZU BEZ CESTUJÍCÍCH)



ZCELA NÍZKOPODLAŽNÍ TRAMVAJ ALSTOM Č. 6042 Z ROKU 2003

Podíváme-li se na běžný turínský provoz, zajišťují ho tramvajové linky 3, 4, 7, 9, 10, 13 a 16, přičemž linka 7 je jednosměrná okružní, jezdí jen o nedělích a je obsazena jedním historickým vozem (v neděli 4. 12. byl nasažen vůz 2595).

Zajímavá je obousměrná okružní linka 16 s výchozím bodem na piazza Sabotino. Na tomto náměstí jsou v obou směrech k dispozici předjízdňové koleje. Linka 15, která zde má nácestnou zastávku, jede po kole-

jích přímých. Linka 16 čerpá obrátové časy na pravých kolejích předjízdňových. Pokud chce cestující pokračovat přes piazza Sabotino dál, může přestoupit do vlaku předchozího, který asi po pěti minutách vyjede na trasu. Nejdelší je tramvajová linka 4 končící na severním okraji města ve čtvrti Falchera. Konečná je úvratová a trať krátce před ní projíždí tunelem.

Nejstaršími vozy jsou článkové šestnápravové vozy řady 2800–2902 (výrobce Fiat,

rekonstrukce Moncenisio), z nichž je ještě 60 vozů ve stavu. V případě vozů 2800–2857 se jednalo původně o čtyřnápravové vozy Peter Witt řady 2100 a 2200 z let 1934–1938. V letech 1958–1959 bylo pak ze 116 sólo vozů sestaveno 58 kloubových tramvají. Ty měly nadále vzhled vozů Peter Witt (viz historický vůz 2847), v letech 1977–1981 dostaly nové vozové skříně. V případě vozů 2858–2902 se jednalo o čtyřnápravové vozy Peter Witt řady 2500–2599, přičemž v letech 1982–1983 bylo z 90 vozů sestaveno

45 tramvají kloubových už s novými vozovými skříněmi.

Dále jsou v Turíně částečně nízkopodlažní šestnápravové článkové vozy Fiat z let 1988–1992 (5000–5053) a dále 34 metrů dlouhé nízkopodlažní vozy Alstom jedno- a obousměrného provedení (6000–6005) a obousměrného provedení (6006–6054) z let 2001–2003.

Další zajímavostí je metro jezdící bez strojvedoucích, zprovozněné při zimní olympiádě roku 2006. Zatím je v provozu jediná trasa. Pokud dojedeme linkou 15 na konečnou Sassi, Piazza Coriolano, máme možnost se svézt ozubnicovou dráhou Sassi – Superga (tranvia cremagliera nebo i tranvia dentiera; rozchod rovněž 1445 mm). Ta byla postavena roku 1884 jako kabelová dráha a v letech 1932–1935 byla přestavěna na ozubnicovou. Dlouhá je asi 3 kilometry a jízda trvá asi 20 minut.



V DOLNÍ STANICI SASSI MOTOROVÝ VŮZ D1 OZUBNICOVÉ DRÁHY JE Z ROKU 1934; VÝROBCE SAVIGLIANO



1974–2024  
**50 let**  
metra  
s DP kontaktem

## METRO JE PLNÉ PŘÍBĚHŮ A VZPOMÍNEK

# Vynesme je na světlo

**DP**  
kontakt

metro50@dpp.cz

Fotografie, dokumenty, předměty, vzpomínky a tipy na rozhovory můžete zasílat na e-mail: metro50@dpp.cz nebo zasílat poštou či donést osobně na adresu: Dopravní podnik hl. m. Prahy, Redakce DP kontaktu, Sokolovská 42/217, 190 00 Praha 9

Podělte se tak o své příběhy s ostatními čtenáři DP kontaktu

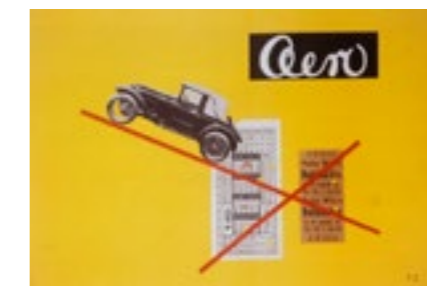
**50 let pražského metra je oslavou celého Dopravního podniku**



## CO VISELO VE MĚSTECH

Uměleckoprůmyslové muzeum v Praze nabízí až do 9. dubna 2023 možnost navštívit v prostorách jeho historické budovy v ulici 17. listopadu výstavu nazvanou **Reč plakátu 1890–1938**. Výstava představuje výběr plakátů z unikátní více než třicetitisícové sbírky Uměleckoprůmyslového muzea v Praze, která patří mezi nejstarší a nejvýznamnější evropské sbírky plakátů. Je vystaveno 280 z nich, které doplňuje několik dalších exponátů, především dobové umělecké časopisy a knihy. Ve třech tematických blocích Umění, Reklama, Ideologie nechybí díla světových tvůrců, jako je Henri de Toulouse-Lautrec, Jules Chéret nebo Howard Chandler Christy, i domácích výtvar-

níků, například Vojtěcha Preissiga, Františka Zelenky či Viléma Rottera.



Třebaže byl plakát již v době svého masivního rozmachu na konci 19. století vnímán jako

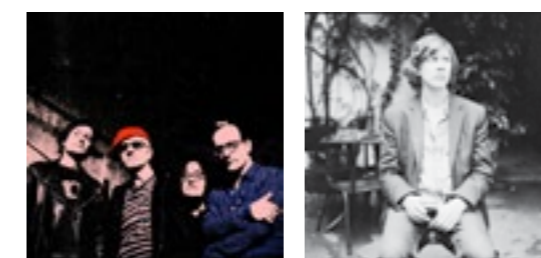
umělecké dílo, jeho existenci vždy podmiňuje i komerční účel. Nikdy nevzniká bez objednávky a jeho podobu ovlivňuje celá řada mimořádných zřetelů od požadavků a vkusu zadavatele, marketingových strategií až po cílové publikum. Naprostá většina plakátů neměla žádné umělecké ambice, avšak zlomek těch nejlepších reprezentuje vývoj grafického designu jako artefakty, které jsou předmětem zájmu sběratelství, ale i historického, kulturního a společenskovedního bádání. Vývoj plakátu nabízí výpověď o proměnách společnosti, o každodennosti a proměnách hmotné kultury i o stěžejních dobových ideových a ideologických tématech.

## INFLACE NÁS NUTÍ PRACOVAT NA ČERNO

Když jednotlivé televizní stanice skládají svůj vánoční program, zpravidla v něm nechybí ani kultovní francouzské komedie s Jeanem-Paulem Belmondem. Jednou z nich je kupříkladu snímek **Veselé Velikonoce**. V tomto případě se jedná o filmové zpracování původně divadelní hry, situační komedie, která vychází z nejlepších tradic daného žánru. A právě tuto hru Jeana Poireta v překladu Jiřího Žáka a režii Miroslava Hanuše můžete vidět v Divadle Palace v české divadelní premiéře. Belmondovy role nenapravitelného zmatkaře Stéphana se tu zhostil Martin Hofmann. Jednotlivé termíny, kdy je představení na programu, lze nalézt na stránkách [www.divadlopalace.cz](http://www.divadlopalace.cz).



## HUDEBNÍ NÁŘEZ V MEETFACORY



V procházce po pražských hudebních klubech se pro tentokrát můžeme podívat třeba do smíchovského multikulturního prostoru MeetFactory. V březnu se tam objeví hned několik zajímavých zahraničních interpretů. V neděli 12. března 2023 by se měl odehrát přeložený koncert německých **Faun**, kteří vezmou publikum na tradiční výlet do mystických zákoutí středověku, pohanských archaických rytmů a vrstvených vokálů. Ve čtvrtek 16. března bude pódium patřit legendárním, v Londýně už v roce 1976 založeným, temněji laděným punkrockerům **The Damned** (foto vlevo). A v neděli 19. března se v MeetFactory představí **Thurston Moore Group**, tedy kapela jednoho ze spoluzakladatelů Sonic Youth, Thurstona Moorea.

## ODKUD JE?

Název článku z tohoto čísla DP kontaktu, odkud pochází tento výřez fotografie, zašlete nejpozději **do neděle 5. března 2023** na e-mailovou adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Fotokvíz; u odpovědi uveďte celé své jméno i s diakritikou) a můžete získat výpravnou publikaci malíře Zbyňka Sedleckého Rekvizitář a vystřihovánky vozidel MHD.

Správná odpověď na otázku z DP kontaktu 1/2023 zněla: **Historie MHD ve fotografii a dokumentech (Přístřešek na Vypichu)**. Z autorů správných odpovědí byla vylosována, knížkou Rekvizitář od Zbyňka Sedleckého a sadou reklamních předmětů pro děti odměněna: **Milada Tomíčková**.

FOTO  
KVÍZ



MUZEUM MHD

## Březen v Muzeu MHD

### **SOBOTA 11. 3.**

jízda muzejního midibusu Ikarus E91 po trase první pražské autobusové linky z Malostranského náměstí na Pohořelec od 10.00 do 14.00 hodin

### **NEDĚLE 12. 3.**

výstava mini a midibusů PID na dvoře Muzea MHD

### **PONDĚLÍ 20. 3.**


komentovaná prohlídka Muzea MHD o zajímavostech jednotlivých exponátů s Ondřejem Láskou od 17.30 hodin

### **SOBOTA 25. 3.**

zahájení provozu historické linky č. 41

**Historická linka č. 42 je v provozu pravidelně o sobotách a nedělích od 10.00 do 17.20 hodin v intervalu 40 minut.**

**Muzeum MHD je otevřeno o sobotách a nedělích od 9.00 do 17.00 hodin.**

 Dopravní podnik  
hlavního města Prahy

# KŘÍŽOVKA O VĚCNÉ CENY

## Kloubové autobusy

Významnější byl z hlediska nejstarší historie kloubových autobusů v Praze typ Karosa ŠM 16,5 vyvíjený v rámci unifikované typové řady odvozené od základního modulu. Tehdy jeho vývoj souvisel mj. s nově přijatou a velmi nešťastnou celostátní koncepcí dalšího rozvoje městské dopravy v Československu v letech 1964 až 1970, která počítala se zásadním omezením .....(dokončení v tajence) a významným posílením úlohy autobusové dopravy. Velkokapacitní vůz měl v městské hromadné dopravě dle tehdejších představ mj. umožnit kapacitní náhradu za rušené tramvajové tratě i celé tramvajové provozy.

Luštěte pro zábavu, anebo tajenku zašlete e-mailem nejpozději **do neděle 5. března 2023** na adresu: [soutezdpk@dpp.cz](mailto:soutezdpk@dpp.cz) (předmět: Křížovka; u odpovědi uveďte své celé jméno s diakritikou). Jeden vylosovaný luštitel získá hlavní cenu – **elektrický mlýnek na kávu DOMO**, další dva publikaci **Rekvizitář malíře Zbyňka Sedleckého**.

Tajenka z křížovky z DP kontaktu č. 1/2023 zněla: **Karlova náměstí, Jinonic**. Hlavní cenu – sadu bezdrátové klávesnice a myši – získává: **Libor Staněk**, flash disk ve tvaru vozu MHD získávají: **Karel Mařík** a **René Vaněček**. Publikaci Brusel fotografa Tono Stana vyhrála: **Iveta Balíková**. Blahopřejeme.

## Hlavní cena:

### DOMO DO42440KM

#### Mlýnek na kávu

elektrický, příkon 130 W, osazen mlecími kameny, 15 možných voleb hrubosti mletí, velikost zásobníku 300 g, s displejem, materiál těla plast.



	ZN. ARSENU	ZČÁSTI	SPZ TRENCINA	IN. VÝTVAR. DEJNEKY	MALY RET	KRUH	TĚLO BEZ KONCETIN	RÍMSKY 2	ŠVĚD. AUTOMO-BILKA		INIC. TENISTY NOVAČKA	FRANCOUZSKÝ ČLEN URČITY	RÍMSKÁ BOHYNĚ ÚRODY	KUTĚ	BLÍŽKÁ KRAJINA	POUZE (KNIZNĚ)	DRUH KONĚ	ŘEKA V BOT-SWANE
ANTARKTIDA										ZURČET								
OZDRAVOVNÝ										ABSENĚ POKRÍŽENÉ POHŘEŽENOSTI POŠTRIKATI VODOU								
	1. část tajenky RÍMSKÝCH 2050									INICIÁLY FOTBALISTY PANENKY				KOČKOVITĚ ŠELMY	VYZVAT K SEJTI PŘEDMĚT			
ZN. MOLYBDENU			FRANCOUZSKÝ BALÁDA	ÚDER NĚHOU					RUSKÁ ŘEKA						DŮKAZ NEVINY	KOJ TOKELAU		
BASE. BALOVÁ LIGA USA (ZKRATKA)					INIC. PILAROVÉ	POCHÁZEJÍCÍ Z LOSOSU	PLANETKA	KOZLANSKÝ VÝR. PODNIK (KERAMIKA)	KVĚTINÁČ								CHYTÁNÍ ZVĚŘE	POBIDKA
VLASOVEC				2. část tajenky INIC. ZÁTOPKA													DOMÁCKY OLGA	
	PEVNÝ PODPALO-VÁČ	SKLÁDANKA RUSKY TENTO										KULEČNÍ-KOVÝ ÚDER	JUDŮV SYN	CESTA (ZAST)	ŠVĚD. OBCHOD S NÁBYTKEM	INICIÁLY REZISERA LIPSKEHO	OHON	
ČESKÝ MATEMATIK (KAREL)					ČUKERNÝ ROZTOK	JUGOSLAVSKÉ SÍDLO						VYRABĚNÁ HROMADNĚ						
ZN. ELEK. TROSPOTREBIČŮ				KYSLIČNÁK UHEJNATÝ	NÁRODNÍ KNIHOVNA			DRUH PALMY					3. část tajenky ZN. OSMIA					ZANIKLY PRVEK SATELLITE
TÁČ								HNACÍ STROJ						DŽNY (ANGLICKY)				
OPUČLI								VTIŠTĚNÁ STOPA						VPRAVIT SEMENA DO ZEMĚ				

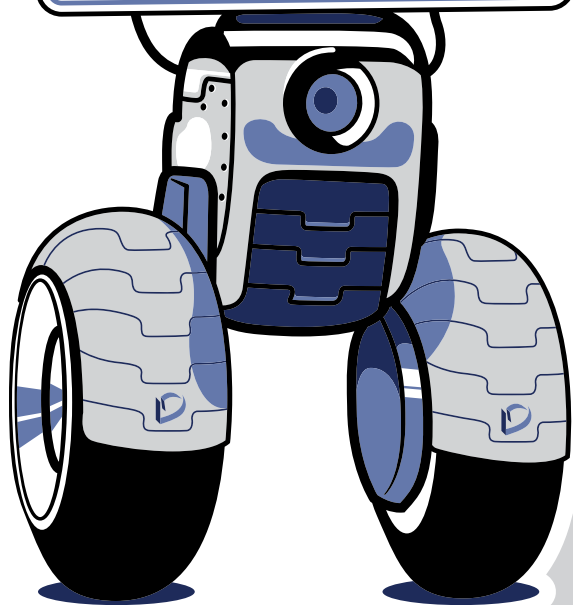
Výherce nemá na cenu právní nárok. Uvedené ceny mohou být nahrazeny adekvátním výrobkem či službou.



**STŘEDNÍ  
PRŮMYSLOVÁ  
ŠKOLA  
DOPRAVNÍ**



**I. KOLO  
PŘIJÍMACÍHO  
ŘÍZENÍ  
ZAHÁJENO**



**Přihlášky** do maturitních  
výučních a nástavbových oborů  
od 1. února do 1. března 2023

**Jednotné přijímací zkoušky**  
do maturitních oborů 13. dubna  
a 14. dubna 2023

**Výsledky** přijímacího řízení  
do oborů **s výučním listem**  
22. dubna

**Výsledky** přijímacího řízení  
do oborů **s maturitou**  
3. května

Moravská 3  
Praha 2 - Vinohrady

Plzeňská 298/217A  
Praha 5 – Motol

# Kolekce ČKD Tatra K2 v Praze

# FAN SHOP



### Polštář

Rozměry: 40 x 40 cm  
jednostranný potisk



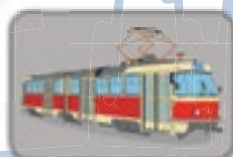
### Podložka pod myš

Rozměry: 23 x 19 cm  
tloušťka 3 mm



### Skládací taška

Lehká a odolná taška s oboustranným potiskem, kterou kdykoli složíte do malé kapsičky připevněné k tašce



### Magnetka

Rozměry: 59 x 39 mm



### Kovový přívěsek na klíče

Průměr: 37 mm

### Keramický hrnek

Objem 330 ml

Vyznačuje se vysokou stálostí a odolností barev, absolutně zdravotně i ekologicky nezávadný.

Dodáván v papírové krabičce s okénkem.



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 Můstek, Anděl a Hradčanská.

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



Dopravní podnik  
hlavního města Prahy