

Dopravní podnik

ELEKTRICKÉ DRÁHY

odštěpný závod

Tramvaje mají z prostředků městské hromadné dopravy v Praze nejdelsí tradici. První koněspřežná tramvaj vyjela do pražských ulic v roce 1875 a elektrickou tramvaj se Pražané poprvé svezli v roce 1891. Od roku 1897 začal postupně uplatňovat v soukromé pražské tramvajové dopravě rozhodující a postupně i monopolní postavení městský dopravní podnik. Dnes provoz pražské tramvajové dopravy, která tvoří nedílnou součást pražské integrované dopravy, zajišťuje v rámci Dopravního podniku hlavního města Prahy, a.s. odštěpný závod Elektrické dráhy.



DOPRAVNÍ PODNIK HL. M. PRAHY, AKCIOVÁ SPOLEČNOST



nepřekračují území bývalých administrativních hranic Prahy před připojením několika desítek okolních obcí v letech 1968 a 1974.

Nejrozšířenější typ tramvajového vlaku v Praze, souprava 2 x T3 na tramvajové estakádě Obrada - Palmovka.

ojedinele jsou tratě postaveny zcela nezávisle na okolních komunikacích. V těchto úsecích bývají kolejnice uloženy na dřevěných nebo betonových pražcích a ve většině případů je tramvajové těleso kryto živичným povrchem. V posledních letech byly nové traťové úseky postaveny s otevřeným svrškem a některé úseky byly tímto způsobem rekonstruovány. Jeden úsek má

Tramvajová síť v Praze

Rozsah sítě elektrických drah a její podoba na území hlavního města jsou dány skutečností, že převážnou většinu své historie tvořily tramvaje v Praze základ městské hromadné dopravy. Teprve výstavba sítě metra přinesla do tramvajové sítě zásadnější změny, které se projevily především v rušení některých tramvajových tratí v centru města a v prvním období výstavby metra i v likvidaci některých souběžných tratí. Ve výhledu se počítalo s výraznou redukcí tramvajové sítě a s omezením jejího významu. S postupem času však byla úloha tramvají přehodnocena, a tak i dnes mají v dopravním systému města své nezastupitelné místo. Tramvaje dnes zajišťují dopravní spojení především v širším centru města a tramvajové tratě většinou



Tratě

V centrální části tramvajové sítě, kde jsou tratě situovány v úzkých ulicích, mnohdy s intenzivní automobilovou dopravou, jsou tramvajové koleje většinou uloženy v úrovni vozovky s využitím metody velkoplošných panelů, ve kterých jsou zapuštěny blokové kolejnice. V okrajových částech sítě jsou tramvajové tratě na vlastních tělesech, převážně v ose širokých městských komunikací. Někde je tramvajové těleso umístěno po straně komunikace a jen

zatrávněné těleso. Konečné zastávky jsou vybaveny kolejovými smyčkami, jen v jednom případě tramvaje pravidelně obracejí na kolejovém trojúhelníku. Kolejovou síť doplňuje několik manipulačních traťových úseků a manipulačních kolejových smyček.

Část výhybek má dálkové ovládní pomocí elektromagnetických přestavníků.

O tramvajové tratě pečuje provozovna Vrchní stavba.



Na své nejnovější tramvajové trati zahájil Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s. provoz v roce 1995 a zajistil tak kvalitní spojení pro sídliště Modřany.

Linky



Tramvaje přepravují přibližně třetinu cestujících, kteří použijí pražskou městskou hromadnou dopravu. V denním provozu je 24 a v nočním 8 tramvajových linek. Provoz většiny denních linek začíná přibližně ve



Preference

Preference městské hromadné dopravy před dopravou automobilovou je stanovena Zásadami dopravní politiky hlavního města Prahy, které schválilo Zastupitelstvo hlavního města Prahy v roce 1996. K zajištění preference tramvajové dopravy v některých úsecích zatížených silným automobilovým provozem jsou instalovány podélné pruhy znemožňující neukázněným motoristům vjíždění na tramvajové koleje. Preference tramvají byla v roce 1997 zajištěna na 39 místech také světelnou signalizací umožňující jedoucím tramvajovým vlakům přednostní volbu signálu „volno“.



4:30 h (stejně jako v autobusové dopravě) a končí v první hodině po půlnoci. Tři linky (č. 2, 4 a 6) jsou v provozu jen během pracovních dnů, jedna linka (č. 21) pak pouze v přepravních špičkách pracovního dne, dvě linky (16 a 19) jezdí v neděli pouze odpoledne. Provoz těchto šesti linek končí už ve 20 h. V ranní dopravní špičce má 22 linek provozní interval 8 minut, jedna 12 a jedna 4 minuty. Mimošpičkový interval je většinou 10 minut, s výjimkou dvou linek (jedna má interval 12, druhá 5 minut). Noční linky jsou označeny čísly 51 - 58 a mají jednotný interval 40 minut. Všechny noční linky mají společnou ústřední přestupní zastávku v centru Prahy (Lazarská). Jejich trasy jsou zvoleny tak, aby pokryly všechny důležité větve tramvajové sítě. Délka všech tramvajových linek dosahuje 510,24 km.

Řízení provozu

Řízení provozu pražských tramvají zajišťuje provozní dispečink sídlící v budově Centrálního dispečinku DP v ulici Na Bojišti v Praze 2. Centrální dispečink DP zajišťuje koordinaci

s dispečinkou odštěpných závodů Metro a Autobusy a s ostatními dispečinkami zabezpečujícími chod městské infrastruktury, včetně Hlavní dopravní řídicí ústředny Správy hl. m. Prahy Policie České republiky. Provozní dispečink ke své činnosti využívá automatický odbavovací a informační systém DORIS umožňující sledovat časovou a místní polohu jednotlivých tramvajových vlaků.

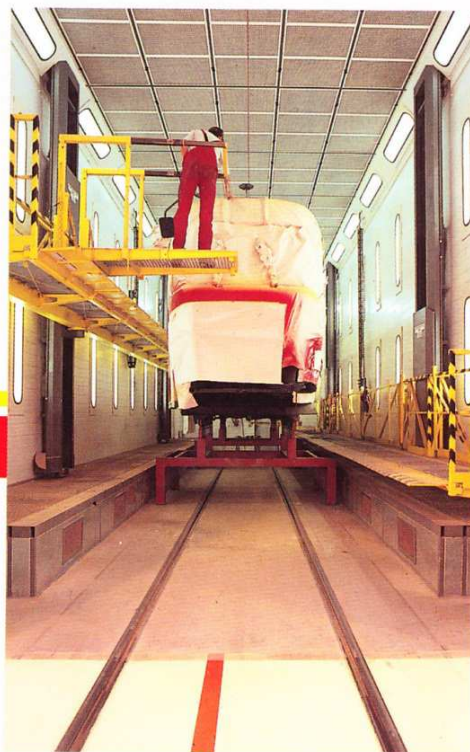
Zastávky

V tramvajové síti je 618 označků zastávek, 470 je umístěno na nástupních ostrůvcích. Ty jsou buď samostatné (zejména v centrální části města), nebo tvoří součást zvýšeného tramvajového tělesa. Mimořádný význam mají zastávky zřízené u stanic metra; v některých případech tvoří sou-



část velkých přestupních terminálů mezi různými prostředky hromadné dopravy. Více než polovina zastávkových prostorů je vybavena moderními přístřešky pro cestující typu JC Decaux a Dambach, ve kterých jsou kromě jízdních řádků k dispozici i další informace pro cestující (údaje o tarifu, mimořádných dopravních opatřeních v síti MHD apod.). Většina

Moderní lakovna v Opravně tramvají.



ostatních zastávek je vybavena přístřešky staršího typu. Konečné zastávky jsou mimoto vybaveny také sociálním zázemím pro řidiče, někdy i příležitostnými dispečerskými stanovišti.



Nejnovějšími tramvajemi v pražských ulicích jsou nízkopodlažní článkové vozy RT6N.

Napájení trakčním proudem

Trolejové vedení pražských tramvají je napájeno stejnosměrným proudem o napětí 660 V vyráběným v 38 měnících (36 stabilních, 2 jsou vytvořeny z pojízdných kompletů). Naprostá většina měnících (34) je ovládána dálkově z energetického dispečinku

v objektu Centrálního dispečinku DP. Většina měnících je vybavena křemíkovými usměrňovači, tři měnící mají moderní tyristorovou výzbroj. Celkový instalovaný výkon měnících dosahuje přibližně 200 MW. Síť napájecích a zpětných kabelů dosahuje délky 1438 km. Měnící jsou napojeny na energetickou síť hlavního města

Prahy též prostřednictvím kabelů DP o vysokém napětí 22 kV v délce 67,5 km. V současné době probíhá postupná modernizace trolejového vedení s využitím nových konstrukčních prvků z bronzu, oceli v antikorozi úpravě, plastů a sklolaminátů. V roce 1997 byla zahájena rekonstrukce energetického dispečinku tramvají.

Provoz a údržbu zařízení k napájení tramvají trakčním proudem zajišťují technické provozovny Měničrny a kabelová síť a Trakční vedení.

Vozový park

Základ vozového parku tramvají DP Praha tvoří vozy pravidelné osobní dopravy. Všechny byly vyrobeny v závodě ČKD Tatra (dnes ČKD Dopravní systémy, a.s.). Nejpočetnější skupinu (776 vozů) představují jednosměrné čtyřnápravové vozy typu T3 a jejich modifikace - T3M s tyristorovou výzbrojí a T3SU (vozy původně z exportních souběhů). Nejstarší vozy T3 jsou v provozu 35 let, a proto byla zahájena modernizace a obměna vozového parku. Novinkou posledních let jsou tramvaje typu T6A5 nové konstrukce.

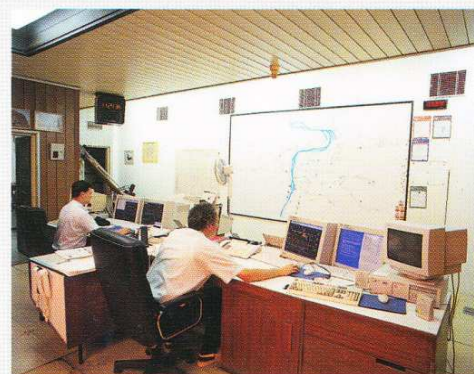


Čtyřnápravové tramvajové vozy se nejčastěji spřahují do souprav o dvou vozech, pouze na některých linkách jezdí jednotlivé vozy.

Druhou skupinu pražských tramvajových vozidel tvoří tříčlánkové vozy typu KT8D5. Jde o obousměrné vozy, které v případě potřeby, například při rekonstrukcích tratí, umožňují ukončit tramvajovou linku na jednoduché koncové

Vozovny tvoří skupinu dopravních provozoven přímo podřízených řediteli odštěpného závodu Elektrické dráhy.

Střední a velké prohlídky a mimořádné opravy tramvají se uskutečňují v Opravně tramvají v Hostivaři. V roce 1997 byla zahájena přestavba opravy tramvají, spojená se změnou technologických postupů, kdy se přechází z li-



Energetický dispečink tramvají.

výhybce či kolejové spojce (přejezdu) a zkrátit tak úsek zabezpečovaný náhradní autobusovou dopravou. Nejnovějšími článkovými vozidly jsou čtyři nízkopodlažní tramvaje RT6N.



Vozový park doplňují také některé speciální vozy. V provozu jsou také historické dvounápravové vozy využívané na nostalgické sezónní okružní lince č. 91, k různým smluvním jízdám a k propagačním a reklamním účelům.

Technická základna

Pravidelné linky jsou vypravovány ze 7 vozoven, ve kterých se také provádí běžná údržba vozidel. Osmá vozovna, ve Střešovicích, byla přeměněna na Muzeum MHD v Praze a středisko smluvních jízd a jsou z ní vypravovány historické tramvajové vlaky sezónní nostalgické linky č. 91. Současně zajišťuje provoz lanové dráhy na Petřín.

niového způsobu údržby na boxovou metodu umožňující individuální přístup.

Personální zabezpečení

V odštěpném závodě Elektrické dráhy pracuje přes tři a půl tisíce zaměstnanců, z toho 937 tvoří stálí řidiči tramvají, 479 je řidičů - brigádníků. Na 1700 osob pracuje v ostatních dělnických profesích.

Výhled do budoucna

Tramvajová doprava bude zastávat i v dalších letech své významné postavení v systému pražské MHD. V budoucnosti předpokládá Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.

další rozšiřování tramvajové sítě. K realizaci je v současné době navrženo 8 nových tratí: Hlubočepy - Barrandov - Holyně, Kobylisy - Bohnice, Vinohradská - sídliště Malešice, Divoká Šárka - Dědina, Laurová - Radlická, Podbaba - zastávka ČD Podbaba, Zlíchov - Dvorce - Pankrác, sídliště Modřany - sídliště Libuš - Nové Dvory. Probíhají jednání o možném návratu tramvají do středu města. Tramvajová síť by měla přesáhnout celkovou délku 160 km tratí. Současně se uskuteční také odpovídající rozšíření napájecí sítě včetně výstavby nových měníren. Realizace nových navržených úseků je závislá na finančních možnostech města.



Počty vozidel dle druhů

(Údaje k 9. 11. 1997)

Čtyřnápravové sólo vozy

Typ vozu	Počet
T3	374
T3M	101
T3SU	289
T6A5	150

Článkové

Typ	Počet
KT8D5	47
RT6N (nizkopodlažní)	4

Speciální vozy

Určení	Počet
školní vozy cvičné	2
školní vozy kondiční	11
měřicí vozy	2
vyhlídkové vozy	3
sněhové pluhy	8
manipulační vozy	2
pracovní vozy:	
- posunovací	2
- nákladní s rukou	1
- brus	1
- traťové stroje	3

Historické vozy

- motorové	6
- vlečné osobní	7
- vlečné nákladní	1

Historické vozy jsou používány na příležitostné tramvajové lince č. 91 a při smluvních jízdách. V jejich počtu nejsou zahrnuty exponáty Muzea MHD v Praze.



ZÁKLADNÍ ÚDAJE O TRAMVAJOVÉ DOPRAVĚ

Stav k 9. 11. 1998

Provozní délka tramvajových tratí	136,4 km
Stavební délka tramvajových tratí (jednokolejně)	292 km
- z toho	
• v úrovni vozovky:	170 km
• na vlastním tělese:	122 km
Koleje ve vozovnách:	32 km
Kolejové smyčky:	32 km
Počet výhybek:	970
- z toho	
• ve vozovnách:	256
• v opravně tramvají:	49
• elektricky přestavovaných:	178
• vytápěných:	256
Počet vozoven:	8
Počet měření:	38
Největší sklon tramvajové tratě (v Trojské ulici):	80 ‰

	Počet linek	délka linek
Denní linky:	24	346,58 km
Noční linky:	8	154,06 km
Historické linky:	1	9,60 km
Celkem:	33	510,24 km

Nejdelší denní linka:	3	Lehovec – Sídliště Modřany	23,01 km
Nejdelší noční linka:	54	Sídl. Ďáblice – Sídl. Modřany	25,48 km
Nejkratší linka:	20	Divoká Šárka – Podbaba	5,93 km
Nejkratší interval:	9	Sídliště Řepy – Spojovací	4 min
Celkový počet zastávek v tramvajové síti:			618

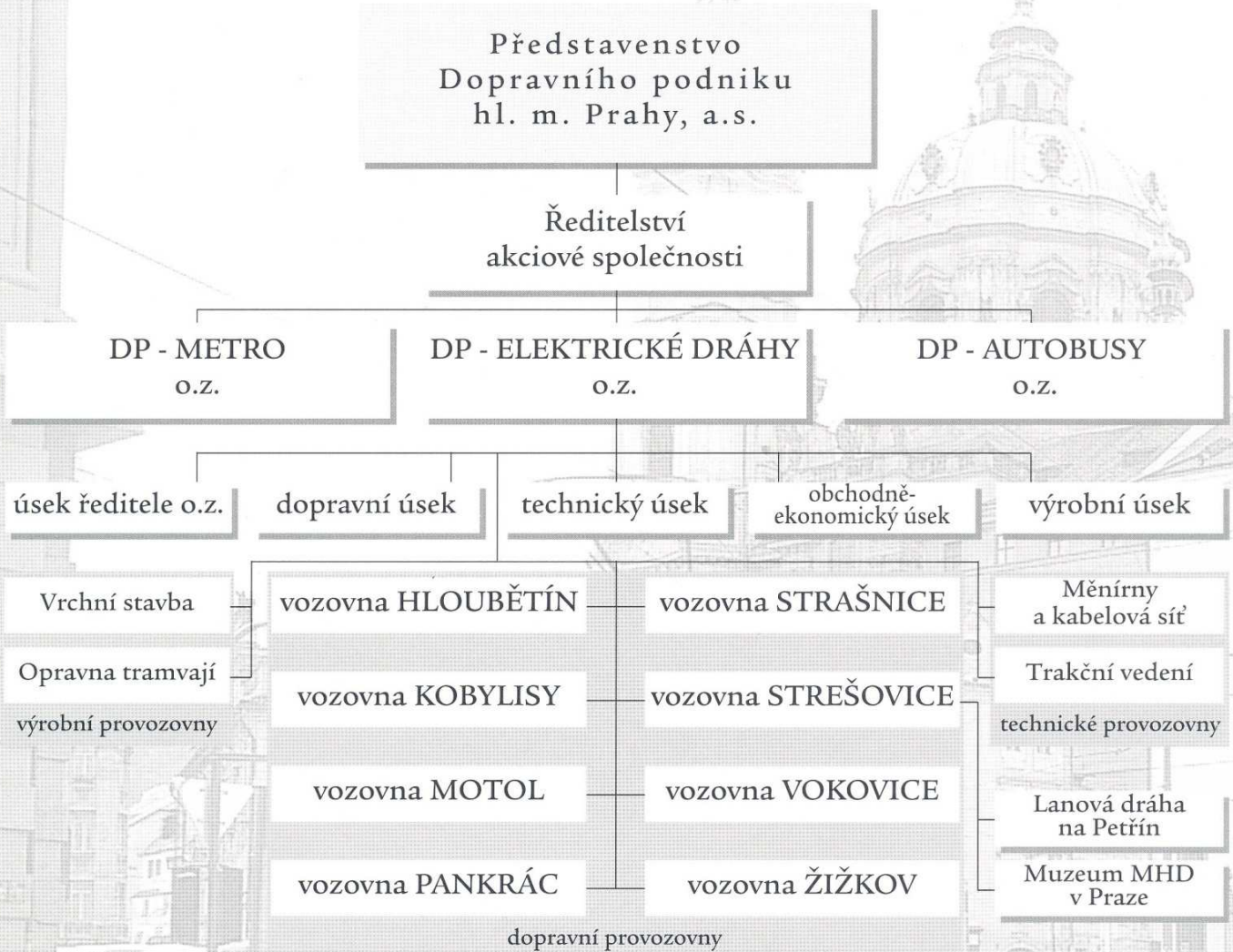
Přepravené osoby

V roce 1997 přepravily pražské tramvaje (vč. lanové dráhy) 339 460 000 cestujících, což je 31,55 % ze všech cestujících, kteří použili pražskou městskou hromadnou dopravu. Denně jezdí tramvajemi bezmála jeden milion cestujících.

Výkony tramvajů v roce 1997

	vozokm (v tisících)	místokm (v tisících)
Vozy T3, T6	43 041	4 734 440
Vozy KT8D5	2 414	530 689
tramvaje CELKEM	45 455	5 265 129
lanová dráha	18	1 807
ELEKTRICKÉ DRÁHY CELKEM	45 473	5 266 936
Nostalgické a smluvní jízdy	vozokm (v tisících)	místokm (v tisících)
nostalgická linka č. 91	9	445
smluvní jízdy	24	1 676

Organizační schéma DP-Elektrické dráhy o.z.



Tramvajová síť na území Prahy

- 1 vrchní stavba
- 2 opravná tramvaj
- 3 měnírny a kabelová síť
- 4 trakční vedení
- 5 muzeum MHD v Praze

