

Pražská tramvajová doprava



Trendy evropské dopravy
17.5.2012

Jan Šurovský

Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.

- Největší provozovatel hromadné dopravy osob v ČR
- 100% vlastníkem je hl. město Praha
- Největší odběratel elektrické energie v hl. městě Praze
- Největší zaměstnavatel v hl. městě Praze
- TOP 4 dopravní podnik v rámci EU

- 1,2 mld. cestujících za rok (více jak 3 mil. cestujících každý den)
- DPP provozuje metro, tramvaje, autobusy a lanovky (Petřín / ZOO)
- 76% cestujících pro své cesty využívá elektrické trakce (metro + tramvaje)



Tramvajová doprava

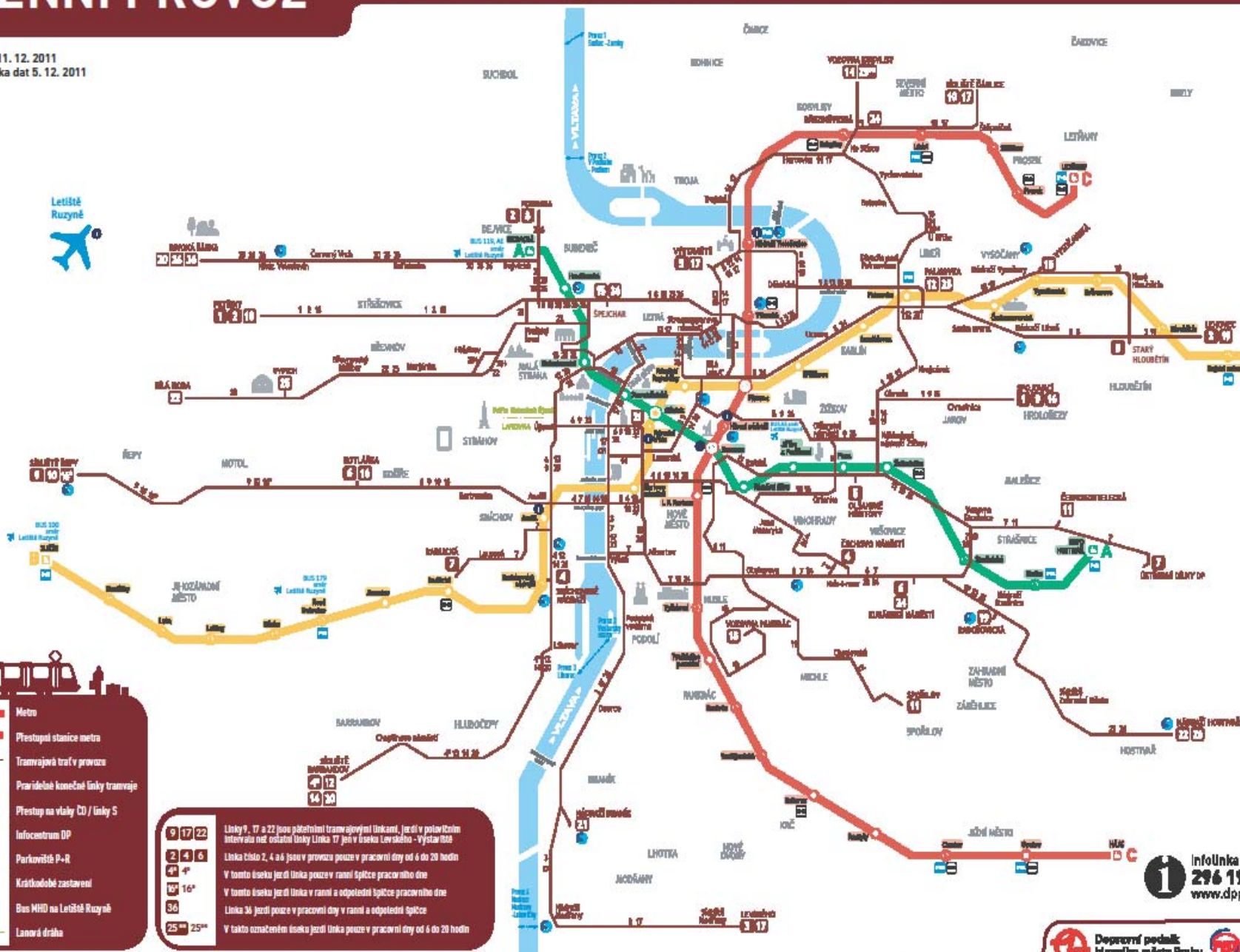
- Tramvajová doprava je tradiční, důležitou součástí systému pražské MHD a její význam má být v příštích letech významně posilován. Její přínosy spočívají v zabezpečování výrazných radiálních přepravních vztahů v částech města neobsluhovaných metrem.
- 24 hodin denně, 7 dní v týdnu, 365 dní v roce
- 142 km dvoukolejných tratí
- 964 tramvajových vozů k 31.3.2012
- 24 denních linek
- 9 nočních linek

- 5,8 mld. místokm ročně
- 345 mil. cestujících ročně (tj. 28% všech cestujících)

DENNÍ PROVOZ

Metro a tramvaje Pražské integrované dopravy

Stav k 11. 12. 2011
Uzávěrka dat 5. 12. 2011



- Metro
- Přestupní stanice metra
- Tramvajová trať v provozu
- Přiváděcí konečné linky tramvaje
- Přestup na vlaky ČD / linky S
- Infocentrum DP
- Parkoviště P-R
- Krátkodobé zastavení
- Bus MHD na Letišti Ruzyň
- Lanová dráha

9 17 22 Linky 9, 17 a 22 jsou páteční tramvajovými linkami. Jíždí v polovičním intervalu na ostatní linky Linka 17 jen v úseku Levského - Vystava 800

2 4 6 Linka číslo 2, 4 a 6 jsou v provozu pouze v pracovní dny od 6 do 20 hodin
V tomto úseku jíždí linka pouze v ranní špičce pracovního dne

4+ 4* V tomto úseku jíždí linka v ranní a odpolední špičce pracovního dne

10 16* Linka 36 jíždí pouze v pracovní dny v ranní a odpolední špičce

36 V takto označeném úseku jíždí linka pouze v pracovní dny od 6 do 20 hodin

25 25****

1 InfoLinka
296 19 18 17
www.dpp.cz

Vozový park

Modernizace vozového parku tramvají byla zahájena v roce 2000

- 1. krok: modernizace stávajícího vozového parku (350 vozů v letech 2000 – 2008)
- 2. krok: modernizace stávajícího vozového parku nízkopodlažní částí (33 vozů typu T3R.PLF, 47 vozů typu KT8D5.RN2P od roku 2004)
- 3. krok: nákup nových nízkopodlažních tramvají (60 vozů typu 14T, 250 vozů typu 15T)

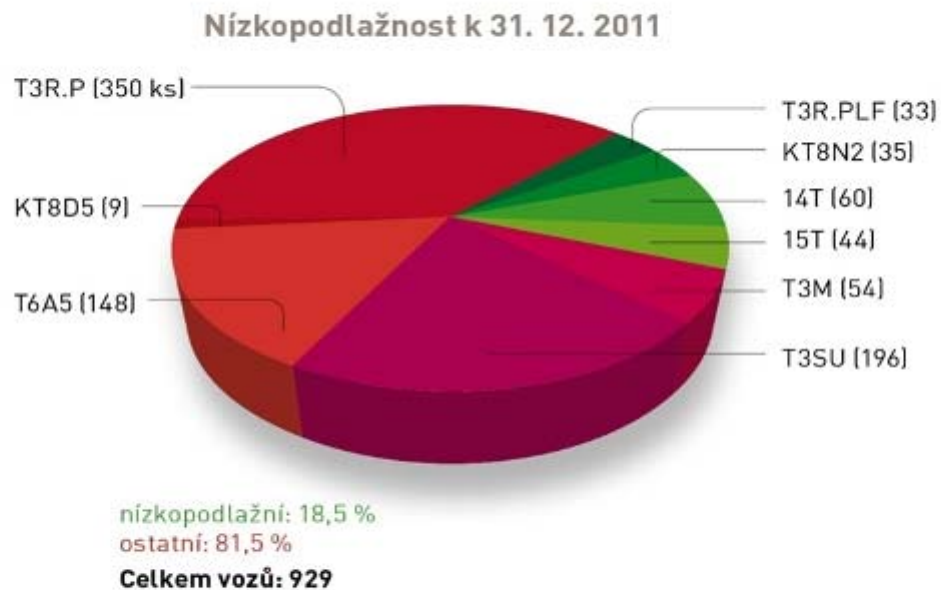
Program modernizace vozového parku do roku 2018

- vyřazení vozů typu T3 v roce 2011
- vyřazení nemodernizovaných variací vozů typu T3 cca v roce 2014
- vyřazení všech tramvají bez rekuperace el. energie při brzdění cca v roce 2016

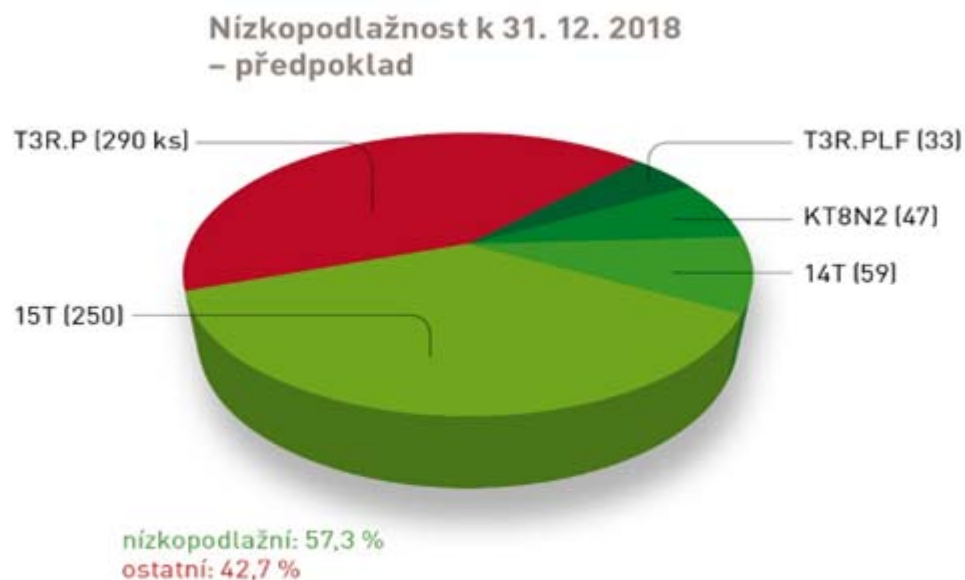
Údaje o vozovém parku k 31.3.2012

	inventární stav skutečný *)	provozní stav plánovaný	provozní stav skutečný	odstaveno **)	průměrné stáří z provozního stavu skutečného	správkové %
T3	14	0	0	14	0,00	-
T3 R.P	350	350	350	0	7,66	6,03%
T3 R.PLF nízkopodlažní	33	33	33	0	3,30	6,03%
T3 M	55	52	53	2	30,62	1,94%
T3 SU	213	190	188	25	26,21	6,88%
T6A5	148	148	147	1	16,40	7,60%
KT8D5	11	8	7	4	22,86	7,06%
KT8N2 nízkopodlažní	36	36	36	0	4,06	7,97%
14 T nízkopodlažní	60	60	60	0	4,37	19,95%
15 T nízkopodlažní	44	53	44	0	1,00	34,29%
Celkem sólo	813	773	771	42	15,24	
Celkem kloubové	151	157	147	4	4,16	
	964	930	918	46	13,47	8,55%
*) nejsou zahrnuty historické vozy **) odstaveno k modernizaci, rekonstrukci a likvidaci						

Nízkopodlažnost vozů k 31.12.2011

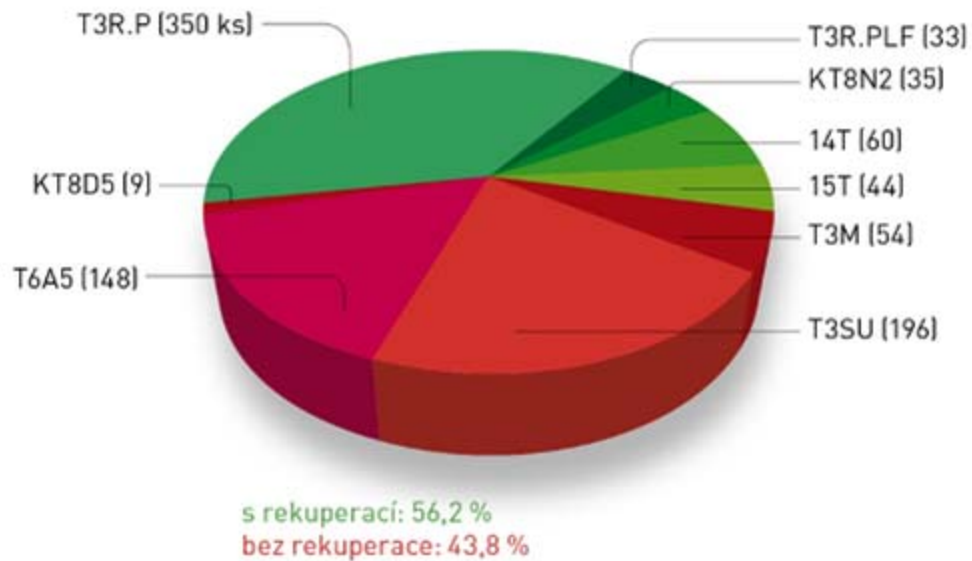


Nízkopodlažnost vozů předpoklad k 31.12.2018



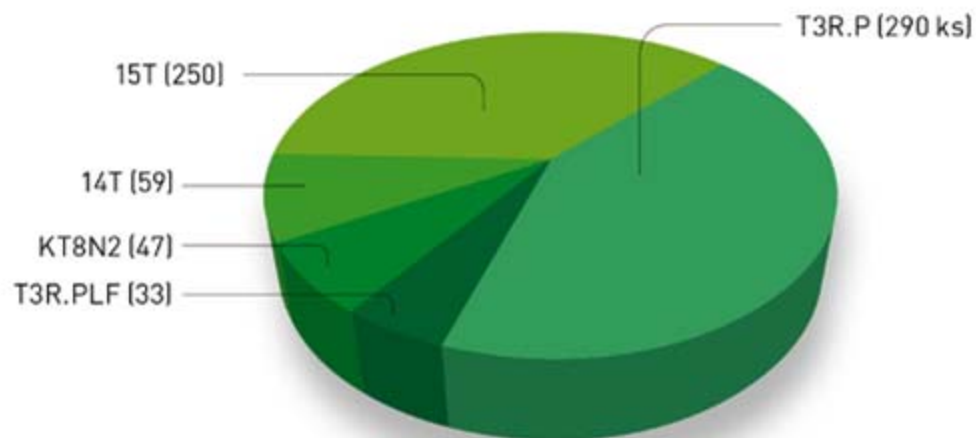
Vozy s rekuperací k 31.12.2011

Vozy dle rekuperace k 31. 12. 2011



Vozy s rekuperací předpoklad k 31.12.2018

Vozy dle rekuperace k 31. 12. 2018
– předpoklad



s rekuperací: 100 %

Celkem vozů: 679

Pozn.: snížení celkového počtu vozů v letech 2011–18 je způsobeno nahrazením krátkých tramvají (T3, T6) dlouhými (15T). Tramvaje s rekuperací jsou schopny vracet při brzdění elektrickou energii zpět do sítě.

Modernizace tramvajové infrastruktury

Od roku 2007 je přístup k modernizaci tramvajové infrastruktury založen na nových pilířích:

- snížení doby výluky provozu z důvodu modernizace či údržby tratí
- zavedení nových technologií pro výstavbu trati
- větší důraz na tzv. prediktivní údržbu
- rychlejší tempo přizpůsobení infrastruktury nově pořizovaným vozům
- důraz na nízké náklady údržby a na nízké náklady životní cyklu projektu
- sdílení dodatečných nákladů s ostatními investory (např. MČ platí veškeré náklady na údržbu zeleně v případě, že si vyžádaly svršek s travnatým pásem)
- participace soukromých investorů na nákladech spojených s výstavbou nových tramvajových zastávek v blízkosti jejich developerských projektů
- zapojení prostředků z Evropské unie do modernizace tramvajové infrastruktury



Realizované projekty v poslední době

- Výstavba TT Podbaba
- Rekonstrukce TT Podolské nábřeží
- Rekonstrukce TT Zenklova
- Rekonstrukce TT Nábř. Kpt. Jaroše



Tratě určené k rekonstrukci



www.dpp.cz

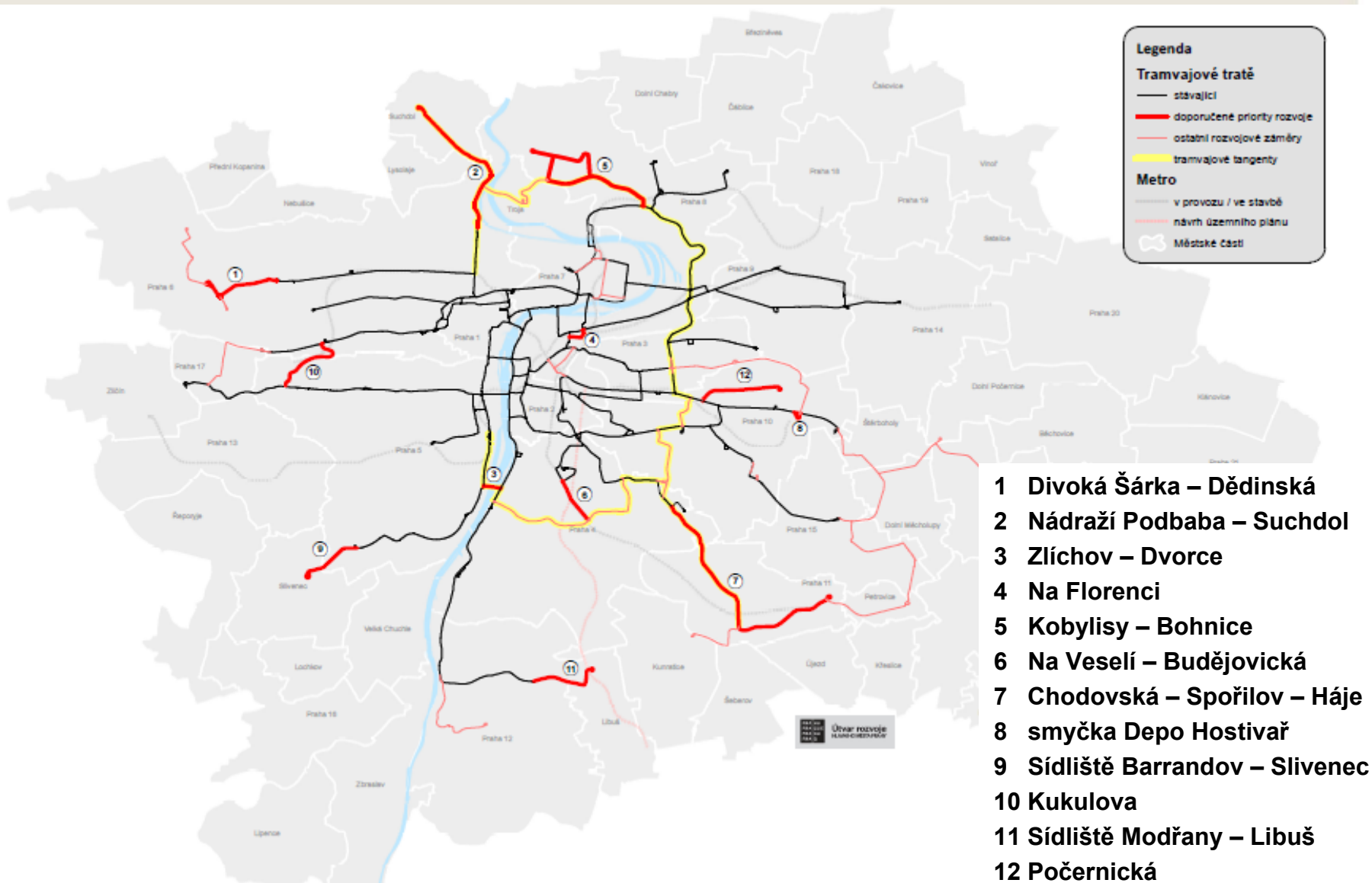


Dopravní podnik
hlavního města Prahy

Rozvoj sítě MHD

- Určujícím zůstává platný **Územní plán SÚ hl. m. Prahy z roku 1999** nadále modifikovaný řadou změn. K obecným zásadám územního rozvoje hl. m. Prahy patří:
 - Rozšiřovat a zkvalitňovat atraktivní integrováný systém veřejné dopravy, přesahující do Středočeského kraje
 - Rozvíjet síť metra a současný systém tří tras rozšířit nejméně o jednu trasu (D), vybrané stanice metra v centrální oblasti doplnit o druhé vestibuly (Hradčanská, Staroměstská, Můstek B, Vltavská, Želivského, Národní třída a I.P.Pavlova)
 - Rozšířit stávající síť tramvajových tratí o nové úseky
 - Důsledně uplatňovat preferenci hromadné dopravy před dopravou individuální
 - Pokrýt všechny významné přepravní vztahy (včetně tangenciálních) a vazby na letiště v Ruzyni trasami veřejné dopravy
 - Vytvářet podmínky pro další rozvoj systému záchytných parkovišť P+R především u kapacitních kolejových systémů veřejné dopravy (metro, železnice)
 - Zajistit územní podmínky pro další rozvoj železnice v rámci systému PID návrhem nových zastávek a přestupních vazeb mezi železnicí a ostatními systémy hromadné dopravy
 - Zvyšovat kvalitu přestupních vazeb v systému městské, příměstské i dálkové veřejné dopravy, včetně bezbariérové přístupnosti (Můstek A/B, Anděl, I.P.Pavlova)

Možnosti rozvoje tramvajové sítě



Děkuji za Vaši pozornost

Ing. Jan Šurovský, Ph.D.

Technický ředitel

Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.

www.dpp.cz