

Využití pražského metra pro přepravu nákladů

29.03 2020 19:05, Redakce, Metro

V řadě měst bývalého Československa byla v minulosti využívána nákladní tramvajová doprava, která zahrnovala jak přepravu klasických nákladů (kusových zásilek, živých zvířat, piva, stavebního materiálu atp.), tak například přepravu pošty. Pošta poté byla v minulosti ve velké míře přepravována také autobusy a mezi Otrokovicemi a Zlínem je doložena přeprava poštovních zásilek i za využití trolejbusů, a to patrně až do poloviny 80. let.

Právě v 80. letech minulého století byl zadán vývojový úkol „Ekologizace nákladní dopravy s cílem úspory tekutých paliv“. Účelem mělo být prověření přechodu alespoň části výkonů silniční nákladní dopravy na dopravu elektrickou, přičemž se přímo podbízelo oprášení myšlenky, která v minulosti již svou životaschopnost prokázala – tj. využít pro přepravu nákladů stávající infrastrukturu elektrické městské dopravy. Podobné snahy, jejichž cílem bylo snížit spotřebu nafty, nebyly v dané době jen československou doménou. Intenzivně se například využitím nákladních trolejbusů a tramvají zabývali také východní Němci (kteří řadu projektů dotáhli do realizace), a obecně pak elektrická doprava zažívala svou renesanci v celé Evropě.

V československých podmínkách vzniklo několik úvah o využití stávajících sítí MHD pro potřeby přepravy nákladů. Složitější by byla bez pochyby otázka výroby speciálních vozidel pro přepravu nákladů s provozním určením pro potřeby vybraného podniku či podniků. Jednodušší varianta počítala s možností přepravy menšího objemu zboží stávajícími vozidly osobní dopravy. Do této kategorie spadají také úvahy o možnosti využití služeb pražského metra pro přepravu nákladů. Tímto nákladem se měl stát denní tisk.

Prodejny novinových stánků sice byly rozesety po celé Praze, nicméně zajistit jejich plošnou obsluhu za využití vozidel povrchové hromadné dopravy se zdálo z ryze praktických důvodů neuskutečnitelné (distribuční centrum pro tiskoviny se nenacházelo v blízkosti žádné z povrchových linek MHD, navíc linky obsluhovaly zpravidla jen vybrané oblasti v dosahu svých garáží a vozoven, takže by muselo docházet k několikeré překládce). Specifikem – jinde v republice se nenacházejícím – ale bylo pražské metro a prodejny novin (PNS; Poštovní novinová služba) v jeho stanicích či v blízkosti jeho stanic. S ohledem na velkou koncentraci lidí v těchto stanicích měly novinové stánky několikanásobně vyšší obraty než ostatní v Praze situované prodejny PNS.

Tak se zrodila myšlenka využít právě metro pro distribuci tiskovin do těchto stánků. A jelikož v blízkosti stanic se nacházely i větší terminály dalších autobusových a tramvajových linek, bylo by možné realizovat další překládku do vozidel povrchové MHD právě v těchto stanicích, a tím zajistit obsluhu dalších prodejen. Na automobilech Škoda 1203 Dopravního závodu Spoje Praha by tak zůstávala jen obsluha těch stánků, které by byly linkami MHD špatně dosažitelné, anebo by zde manipulace s tiskem způsobovala provozní komplikace.

Expedice tisku byla soustředěna u Václavského náměstí, takže se nabízelo využít pro přepravu zásilek jak trasu C skrze stanici Muzeum, tak trasu A (a po dokončení také B) skrze stanici metra Můstek. Ranní rozvoz tiskovin měl proběhnout před 5. hodinou ranní při výjezdu souprav na trasu. Plán počítal s tím, že by se rozvoz tisku takovým způsobem značně urychlil a současně by se snížila potřeba pracovníků z řad pracovníků PNS.

U rozvozu ranního tisku (před zahájením provozu metra) se počítalo s tím, že by distribuci zajistili v rámci stanic pracovníci pražského DP. Pro rozvoz časopisů měly být použity vlaky vracející se ze špičky v době zahájení sedlového provozu, přičemž zde by již distribuci řešili pracovníci PNS. Na nich pak měl být také rozvoz Večerní Prahy, a to v době střídání směn a výjezdu vlaků na odpolední špičku. Pokud by se podařilo do procesu distribuce zapojit linky povrchové MHD (překládka ze stanic do vozidel), hovořila prognóza o možnosti úspory stávající flotily automobilů Škoda 1203 až o 75 %, a to aniž by došlo k závažnějším zásahům do stávající organizace MHD.

Organizace nakládky a vykládky v metru byla navrhována buďto manuální (ruční nakládka i vykládka za použití přepravních vozíků a eskalátorů), přičemž manipulace vyžadovala 9 překládacích ručních operací s ručním přenášením balíků, anebo kontejnerová, kdy by se kontejnery PNS přemístily výtahem z povrchu do stanice, naložily do vozů metra a zajistily. Obdobným způsobem by probíhala také jejich vykládka a vyvezení na povrch nebo do vestibulu (podchodu, odbavovací haly) s prodejnou PNS. První způsob (ruční manipulace) se zdál být značně náročný, zdlouhavý a neekonomický, takže se autoři návrhu přiklonili vcelku pochopitelně ke druhé variantě.

Specifickou roli měly mít v distribuci tisku pražské tramvaje ve vztahu k tiskovinám distribuovaným po železnici. Ty se totiž neexpedovaly z Václavského náměstí, ale od Gorkého náměstí, dnes Senovážného. Tím se nabízela varianta využít přímo tramvaje projíždějící touto lokalitou pro nakládku denního tisku, jenž by byl následně vyložen u příslušných nákladových nádraží, odkud by tiskoviny putovaly již po železnici. Nešlo přitom o nějaký zanedbatelný objem. Mezi místem expedice a nádražími ČSD bylo denně v roce 1985 expedováno 7.000 ks balíkových zásilek, a 500 ks kontejnerů PNS (250 plných a 250 prázdných zpět do místa expedice). Pokud by celý tento výkon nahradily pražské tramvaje, mělo dojít k roční úspoře nájezdu 320.000 km a několika vozů Avia 30.

Ideový návrh distribuce tisku metrem, tramvajemi ani autobusy ale nebyl dále rozpracován a realizace se nedočkal.

Libor Hinčica

Url: [Využití pražského metra pro přepravu nákladů]