

Cesta k třetí generaci vozů petřínské lanovky – III. díl

07.10 2024 19:07, Libor Hinčica, Ostatní

Když se z šestice (fakticky vzhledem k duálnímu oslovení popradské vagóny pětice) subjektů ukázal jako jediný ochotný zajistit projekt nových vozů petřínské lanové dráhy Výzkumný ústav kolejových vozidel (VÚKV), probíhala další jednání v letech 1982 a 1983 pouze s ním. Po seznámení se stavem existujících podvozků z roku 1932 bylo rozhodnuto použít velkou část vybavení původních podvozků a orientovat se v projektu na novou vozovou skříň a její usazení na nový podvozkový rám osazený repasovanými díly. Samotný výzkumný ústav ale nemohl zajistit výrobu vozidel, ta tak měla být svěřena některému z podniků sdružených v Československých vagónkách. V jednom z archivních dokumentů se uvádí, že by mělo jít o Vagónku Poprad, tato informace je ale přeškrtnuta a nahrazena ručním přepisem „Studénka“. Není jasné, zda šlo od počátku o chybu, nebo se skutečně někdy Poprad v souvislosti s novostavbou vozů pro Prahu zvažoval. Každopádně to byl ale závod ve Studénce, který se výroby nakonec zhostil.

Lanovka ze Studénky

Výzkumný ústav kolejových vozidel odeslal první návrh základních technických podmínek pražskému DP dne 6. 4. 1983, který k němu vznesl několik drobných připomínek. Jednotlivé oddíly pro cestující například měly být dle původního konceptu vzájemně odděleny příčkami, jež měly být ve vrchní části prosklené, což DP odmítl, a tak zůstala prosklená jen přepážka mezi stanovištěm obsluhy a salónem

cestujících. Boční okna byla navržena buďto s výklopnou vrchní částí, anebo jako spouštějící. Obojí nebylo akceptováno s tím, že s ohledem na pohyb dveří do stran (tj. do prostoru oken) by hrozilo zranění cestujících. Ve výsledku tak byla spouštějící jen některá okna, přičemž vzniklý otvor byl jen úzkou štěrbinou a otevřít/zavřít okna mohl jen personál lanové dráhy. Sedadla cestujících měla být čalouněna, to ale DP odmítl a preferoval užití omyvatelného materiálu. Kritizován byl i nedostatek madel, protože se předpokládalo užití pouze jednoho příčného madla nad přepažením každého z oddílů. Námět na doplnění dalších záchytných tyčí ale nebyl překvapivě akceptován. Úpravy byly očekávané také v případě čelních oken, kde navrhované řešení stěrače poskytovalo pouze malou plochu pro stírání. Čelo ale doznalo v pozdějších fázích zásadních úprav, čímž byl i tento nedostatek překlenut.



Lanová dráha na Petřín na propagační fotografii pražského DP. Snímek zřetelně ukazuje novostavbu tělesa na mostě, což mělo zabránit pohybu trati v důsledku půdních sesuvů. I mostová konstrukce ale byla v letech 2015 až 2016 celá stržena a postavena prakticky nanovo. (zdroj: archiv DPP)

Po zapracování některých z výše uvedených připomínek byl projekt lanové dráhy dne 2. 5. 1983 předložen zástupcům Útvaru hlavního architekta hl. m. Prahy, dále odboru památkové péče a Klubu Za Starou Prahu. Na této schůzce došlo k vyladění celé řady požadavků. Určeno bylo například, že vozidla budou mít dřevěné lavice a budou vyhotovena v zeleno-béžovém lakování. Šedá mohla být pouze střecha, nicméně preferována (a později i reálně užita) byla i zde béžová. Na vozech se neměl objevit malovaný znak DP hl. m. Prahy, ale pouze původní pražský erb. Ve střeše vozidla bylo požadováno doplnění větracích klapek, což se však neuskutečnilo, byť přepracovaný návrh z června 1985 dvojici střešních klapek na výkresu obsahoval. Závěrečné stanovisko Útvaru hlavního architekta k předloženým skicám jako celku bylo ale zamítavé. Svorně bylo účastníky na straně města uvedeno, že VÚKV musí předložit variantní řešení provedení čelních světel, tvaru okna ve dveřích kabiny strojvedoucího i barevného řešení bočního pohledu vozu. Současně měl být vypracován reálný model vozidla ze strany VÚKV Bratislava, a to do 30. 6. 1983.

Požadované variantní návrhy byly předloženy již dne 10. 5. 1983 Útvaru hlavního architekta, který

z nich vybral jako vhodný pro realizaci jediný s tím, že bude ještě vyladěno barevné provedení vozidel. Bohužel, žádné z uvedených skic (vyjma výkresu z března 1983 publikovaného níže) ukazující prvopočátky návrhů nové podoby petřínské lanovky se nám nepodařilo v archivních dokumentech dohledat, ačkoli bylo výslovně uvedeno, že jedna z nich má tvořit přílohu dopisu, který se jinak do dnešních dnů uchoval.



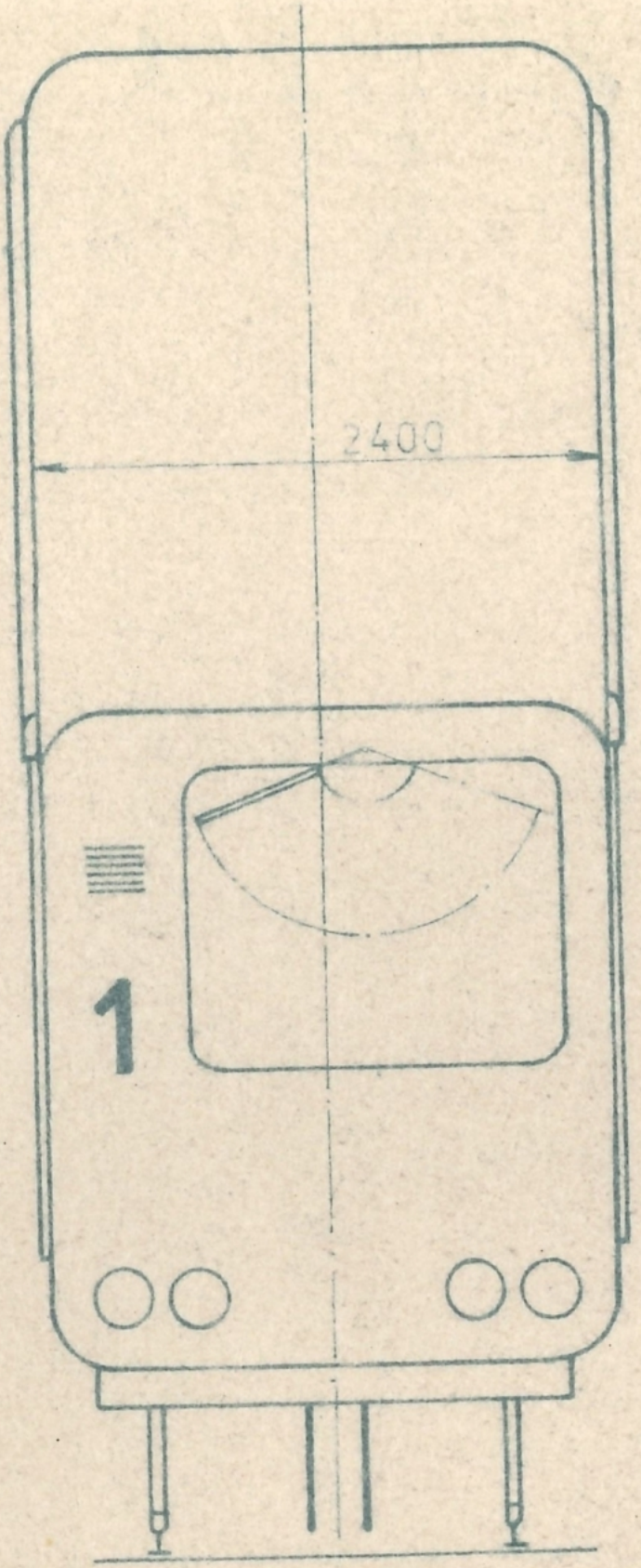
Vykládka vozů dne 8. 2. 1985 byla velkou událostí. (zdroj: archiv DPP)

Finální podoba základních technických podmínek pro výrobu dvojice vozů (oba byly označovány jako prototypy) byla schválena ze strany ministerstva vnitra dne 16. 6. 1983. V září 1983 je potvrzováno, že výrobu zajistí Vagónka Studénka, nepodařilo se ovšem dopátrat, kdy se začalo se samotnou stavbou. Na té se navíc podílela i vagónka v České Lípě, která zkonstruovala nové podvozky za použití původních komponentů. Konkrétně byly použity nápravy, vypružení, závěs vozu na lano, zabezpečovací zařízení, ruční brzda a omezovač rychlosti. Na všech těchto zařízeních musely být provedeny defektoskopické zkoušky či jiné expertízy, aby tak byla prokázána možnost jejich opětovného použití.

Skříně původních vozů z roku 1932 v té době již neexistovaly, s jejich likvidací se mělo začít krátce po sesuvu půdy a zastavení provozu v roce 1965 (byť se zmiňuje, že o jednu ze skříní měl být ještě v 70. letech projeven zájem ze strany vznikajícího podnikového muzea). Podvozky zůstaly kompletní a uloženy měly být ve spodní stanici lanovky. Komponenty potřebné pro výrobu nového rámu byly podle indicií v archivních pramenech demontovány počátkem roku 1984. Náklady na tuto demontáž byly vyčísleny na 70 128 Kčs (za oba vozy). Očesané rámy zůstaly v majetku pražského DP, který jejich hodnotu stanovil na 4 620 Kčs, což byla hodnota 5,5 tuny šrotu. Dopravní podnik poté ještě

několik měsíců řešil problematiku účetní i fyzické likvidace starých podvozků, prokazatelně ještě ve druhé polovině října 1984.

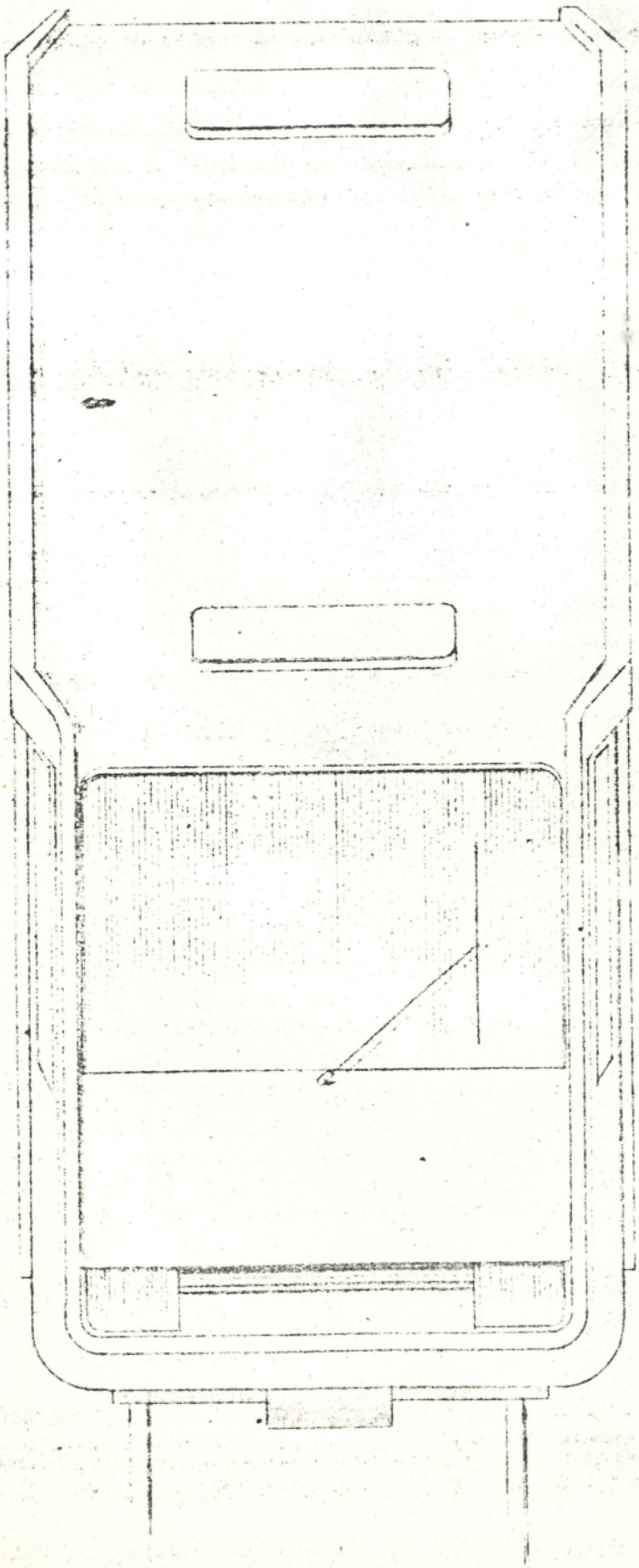
Náklad na dvojici nových lanovek byl v roce 1981 vyčíslen na 3 124 700 Kčs, v průběhu projektu a ladění specifikace ale došlo k zásadnímu navýšení, a to na 5 180 000 Kčs (včetně dopravy). Ve Studénce měly práce běžet až do samotného odvozu do Prahy.


2400
1

Návrh z března 1983 ukazuje nerealizovaný návrh provedení čela nových vozů lanové dráhy s malým čelním oknem a kulatými reflektory. Návrhů designového i barevného provedení mělo vzniknout několik, bohužel s výjimkou tohoto se nám nepodařilo žádné další dohledat. (zdroj: archiv DPP)

Zkoušky byly rozděleny na ty, které mohou proběhnout v samotném závodě a na ty, které je nutno vykonat až na samotné trati. Ve Studénce měl vzniknout i reálný model kolejí petřínské lanovky, aby bylo možné některé funkce otestovat. Provedení části zkoušek bylo vyžadováno dvakrát – provedeny měly být jak ve vodorovném stavu (ve výrobním závodě), tak v šikmém (provozním) na samotné trati. Podle dochovaných materiálů se první zkoušky ve vagónce měly uskutečnit dne 25. 1. 1985 na voze číslo 1 (tzv. pravý vůz), na voze číslo 2 (tzv. levý vůz) pak dne 31. 1. 1985. Přeprava byla navrhována nejprve dne 2. 2. 1985, poté 4. 2. 1985 s tím, že vozy budou usazeny na trať 11. 2. 1985. Ve skutečnosti byl náklad převezen na speciálním silničním trajleru dne 7. 2. 1985 až ke spodní stanici lanovky, přičemž oba vozy byly skládány pomocí jeřábu hned následující den. S ohledem na velikost jízdní soupravy pohybující se po parkových cestičkách bylo nutné demontovat po dobu přepravy dvě lampy pouličního osvětlení v petřínském parku. Formální převzetí vozidel se uskutečnilo ještě ve výrobním závodě, byť vozidla nebyla ještě odzkoušena. Šlo o akt především účetní, protože převzetí vozů zavdávalo právo fakturace.

Vozy byly přechodně deponovány na kolejích venku před spodní stanicí lanové dráhy. Teprve počátkem dubna 1985 ale bylo instalováno nové tažné lano a obě lana brzdná, takže až poté mohlo dojít k připojení vozů a k vytažení prvního z nich do horní stanice na Petříně. Stalo se tak dne 17. 4. 1985, přičemž rychlost činila pouhých 30 centimetrů za vteřinu (1 km/h). Teprve poté mohly být postupně zahájeny komplexní zkoušky, z nichž však hlavní část ve vztahu k vozidlům probíhala až od 9. 5. 1985 (což mělo svou symboliku, neboť šlo o oslavu výročí osvobození Československa).



Anlage Nr. 5-130/13

Návrh z června 1983 již téměř odpovídal realitě. Střešní poklopy pro odvětrávání ovšem nakonec použity nebyly a čelní sklo bylo řešeno nikoli jako celistvé, ale třídílné. Autorem designové podoby lanovky byl Vladislav Staněk. (zdroj: archiv DPP)

Vozy měly v součtu najezdit 300 hodin, z toho 100 bez zátěže a 200 se zátěží. Dokument z 2. 6. 1985 prozrazuje, že lanovky zvládly prozatím najezdit 168 hodin se zátěží a 80,5 bez zátěže s tím, že zbylá porce hodin se podaří najet do stanoveného termínu 10. 6. 1985, kdy hodlal podnik ČKD, jenž byl za program testování veškerého zařízení zodpovědný, tzv. komplexní zkoušky ukončit. Napomoci tomu měla skutečnost, že od června se již pracovalo v turnusech, takže na testování bylo více času.

Během provozu nanečisto se měla podle zápisu z téhož dne objevit na vozidlech řada *„vážných i drobných závad, které jsou postupně odstraňovány jak pracovníky DP, tak i dodavatelem“*. Jelikož datum zahájení provozu bylo stanoveno kvůli termínu VI. celostátní spartakiády na 15. 6. 1985 a nešlo s ním hnout, byly veškeré přípravy podřizovány splnění tohoto milníku, takže bylo konstatováno, že mnoho vad a nedodělků bude muset být odstraňováno DP, Vagónkou Studénka a VÚKV až později za provozu. Dne 15. 6. 1985 byl provoz skutečně slavnostně zahájen, veřejnost se ale mohla svézt až ode dne následujícího, přičemž kvůli náporu cestujících byl provoz až do 18. 7. 1985 (včetně) bez zastavování na Nebozízku a mimo pravidelný jízdní řád. Zajímavostí je, že když bylo následně zastavování na Nebozízku zavedeno, ukázalo se, že zastávka má jen minimální využití – od 19. 7. 1985 do 31. 8. 1985 ji mělo v obou směrech využít jen 137 pasažérů. S ohledem na časové i energetické ztráty proto bylo navrhováno zastavování na ní omezit, což se skutečně odehrálo (od 1. 11. 1985 na ní zastavovaly jen spoje jedoucí nahoru, a to v ranních hodinách v hodinovém taktu a od 9:00 do 20:00 v půlhodinovém taktu, teprve od 30. 10. 1986 začala zastávka sloužit pro všechny spoje a pro oba směry jízdy).



Leták z roku 1985 s nakresleným novým vozem lanové dráhy lákající na práci na petřínské lanovce. (zdroj: archiv DPP)

Další dokumenty z prvních měsíců provozu prozrazují, že na vozidlech byly odstraňovány některé dříve zjištěné nedostatky, zatímco jiné se objevovaly a hledalo se jejich řešení. Mezi ty nejzávažnější patřilo praskání oken. Přesto byla provozní spolehlivost nových vozů velice dobrá. Pomineme-li opakované a zřejmě nechtěné zmáčknutí tlačítek „STŮJ! NEBEZPEČÍ“ ze strany cestujících, byly technické závady výjimečné. Od 15. 6. do 30. 6. 1985 měly být v jejich důsledku vynechány pouze tři jízdy – jedna kvůli poruše dveří a dvě kvůli řídicímu systému zvanému RADOM. Nedostatky téhož

systému pak stály i za vynecháním šesti jízd v červenci 1985 a za přerušením provozu v délce 470 minut v srpnu 1985, k čemuž je nutno připočíst ještě 80 minut prostoje kvůli dvěma poruchám dveří (počet vynechaných jízd se za srpen už neuváděl, pouze souhrnný údaj v minutách, pozn. autora).

Konec třetí generace vozidel

Praha každopádně měla od června 1985 svou petřínskou lanovku zpět, což mělo svůj odraz i v tehdejší pop music. Vozidla, jejichž životnost byla plánována na dobu 20 let, vydržela na trati dobu takřka dvojnásobnou a zvládla by jistě i déle, kdyby nedošlo k vynucenému přerušení provozu. Posledním provozním dnem bylo 13. září 2024, kdy došlo od 18. hodiny k zastavení provozu lanovky z preventivních důvodu v důsledku dlouhotrvajících dešťů. Ty, jak už víme, zvládly v minulosti napáchat na Petříně hodně škody. Že šlo o prozíravé opatření se ukázalo poté, co se na trať zřítil v důsledku podmáčené půdy jeden strom, který trať poškodil, navíc podle sdělení DPP hrozí, že by stejný osud mohl potkat také další dřeviny v blízkosti trati (DP proto požádal příslušný úřad životního prostředí o povolení pro jejich vykácení).

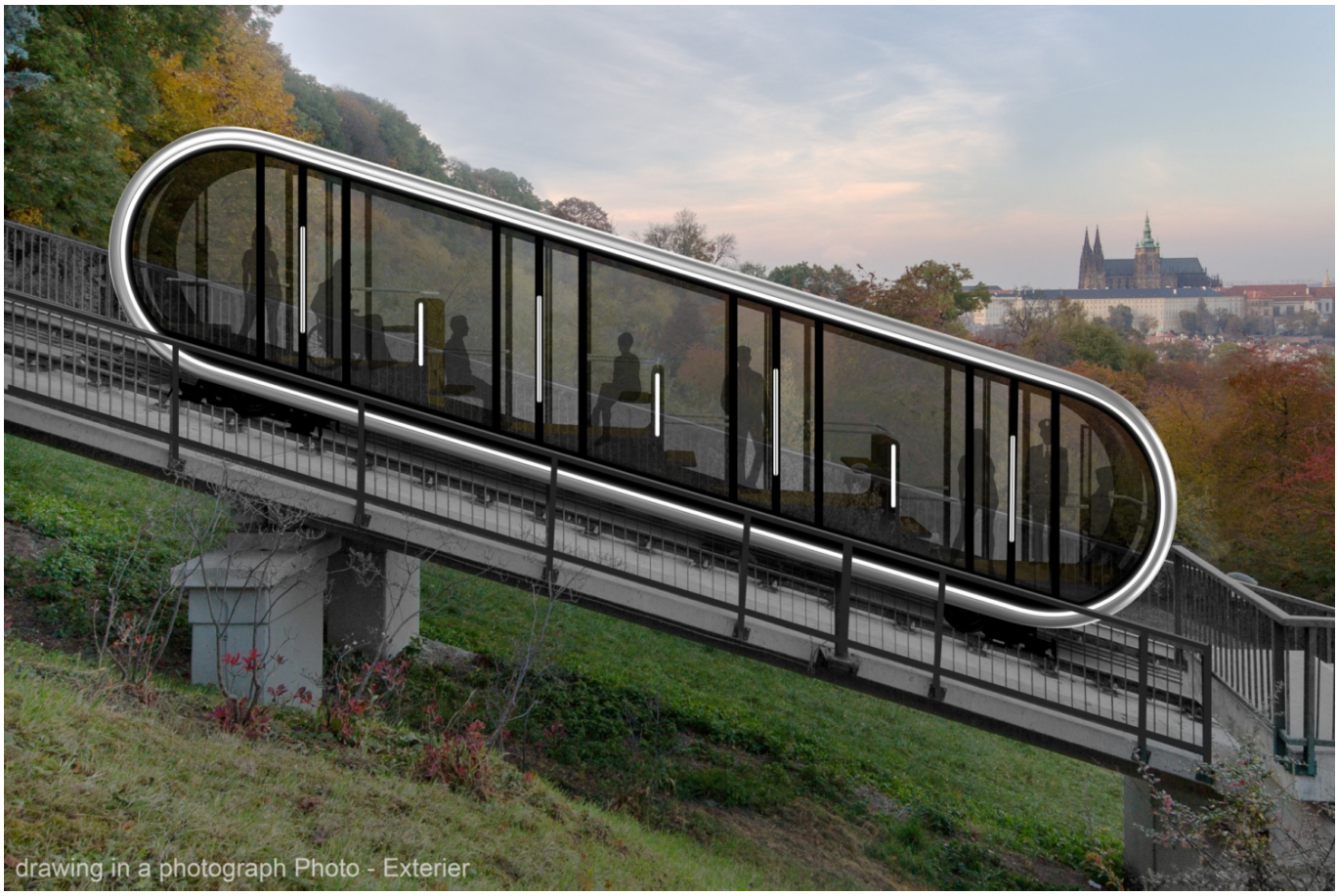


Slavnostní zahájení provozu dne 15. 6. 1985. Termín spuštění se odvíjel od termínu konání celostátní spartakiády. Zastávka Nebozízek nebyla ještě zcela dokončena. (zdroj: archiv DPP)

Hlavním důvodem k zastavení provozu ale bylo zjištění, že došlo k podemletí trati, kdy část pražců prakticky nebyla už uchycena. Dráha proto byla shledána nesjízdnou. Případná oprava byla vyčíslena na cca 12–15 mil. Kč, přičemž by trvala přibližně měsíc a půl. Jelikož na březen 2025 bylo tak jako tak plánováno zahájení celkové rekonstrukce tratě (de facto další novostavby), bylo rozhodnuto tyto prostředky do trati již neinvestovat. Zájemci, kteří se chtěli s původním zařízením dráhy i vozidly ještě seznámit se mohli účastnit komentovaných prohlídek horní stanice lanové dráhy, a to o všech říjnových sobotách, přičemž vstupenku si bylo možné koupit na fanshopu DPP. V době uzávěrky

článku jsou však všechny již vyprodány. Zůstává ale možnost volného vstupu do horní stanice lanové dráhy o nedělích (a státním svátku 28. října 2024) od 9:00 do 18:00. Tyto prohlídky ale nejsou komentovány. S ohledem na velký zájem veřejnosti nelze vyloučit, že DP hl. m. Prahy nabídne ještě jedno kolo prohlídek o prvním listopadovém víkendu, poté už by mělo dojít k zahájení přípravných prací na rekonstrukci tratě.

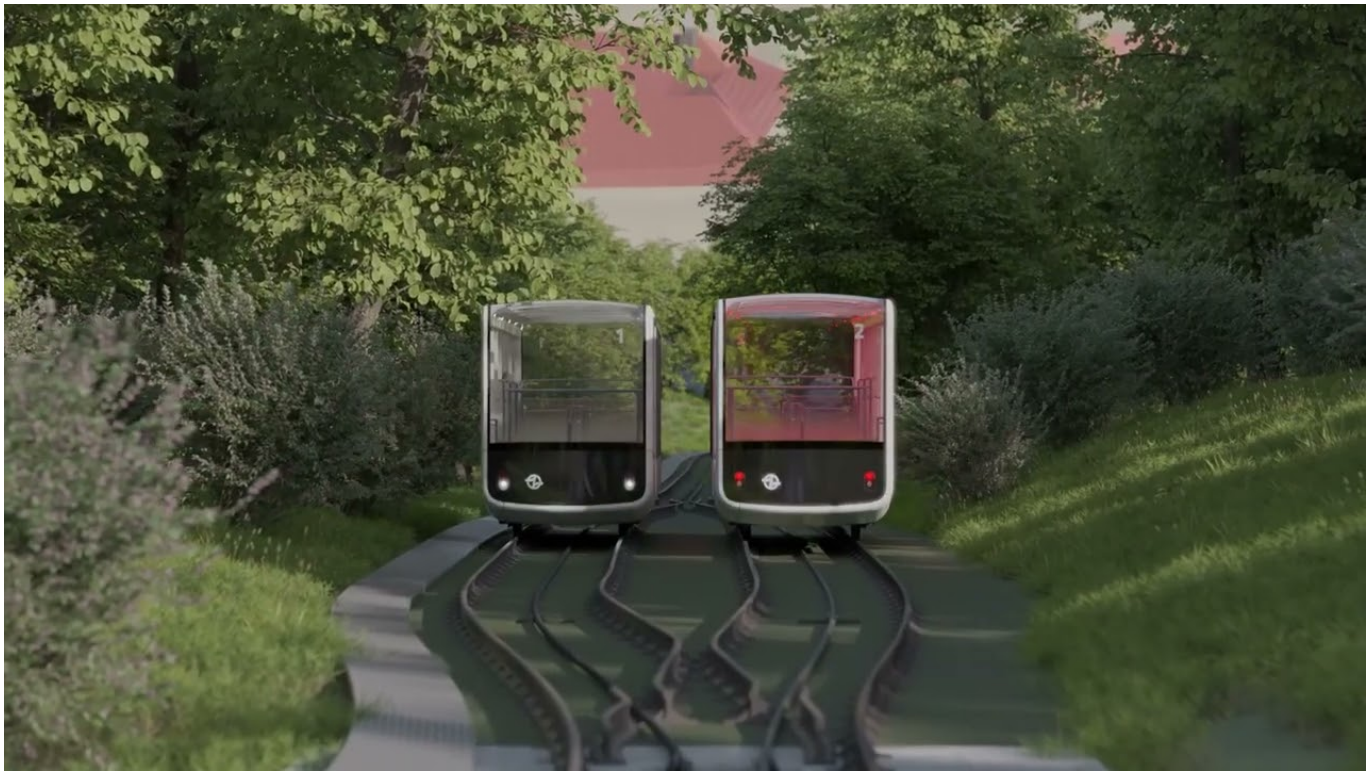
Oba vozy vyrobené ve Studénce mají lanovou dráhu opustit, na rozdíl od minulosti, kdy skříně končily ve šrotu, se mají oba zachovat. Jeden bude k vidění v muzeu pražské MHD ve Střešovicích, druhý v Národním technickém muzeu. V příštím roce se počítá se zahájením stavebních prací a s podpisem smlouvy s dodavatelem nových vozidel. Ten byl vybrán již v dubnu 2023. Vítězem soutěže se stala společnost DOPPELMAYR, resp. její české zastoupení sídlící v Brně. Cena včetně dalších souvisejících dodávek činí 137,7 mil. Kč bez DPH (max. cena stanovená soutěží činila 150 mil. Kč). Kromě společnosti DOPPELMAYR se soutěže účastnila také firma LEITNER S.p.A., druhý z významných dodavatelů lanovek. V obou případech platilo, že dodavatelé byli vázáni povinností použít designový návrh od studia *Anna Marešová designers*, které vyhrálo opakovanou designérskou soutěž.



V prvním kole designérské soutěže se mezi pět nejlepších návrhů probojoval i ten od designéra Jana Tučka, jenž měl být hodnocen jako revoluční. Designér však nedostal možnost jej dopracovat – z obav o nákladnou údržbu a vysokou cenu byl vyřazen. Do opakované soutěže pak nebyl designér Jan Tuček vůbec přizván. (zdroj: archiv Jan Tuček)

Připomeňme, že v té první bylo doručeno 26 návrhů, z nichž bylo vybráno do užšího kola pět, přičemž rozhodovat se nakonec mělo mezi návrhem z Rakouska (*Spirit Design/Döllmann Design + Architektur ZT GmbH*) a Německa (*N+P Industrial Design GmbH*). Rakušané ale omylem promeškali lhůtu ve druhém kole, takže k vítězství mělo dokráčet německé družstvo. To ale vítězem prohlášeno

nebylo, neboť Dopravní podnik soutěž raději zrušil a vypsal ji nanovo, tentokrát už ale jako uzavřenou, když do ní přizval jen předchozí finalisty, ale bez známého designéra Jana Tučka, jehož návrh byl sice označen za *„nejprogresivnější až revoluční“*, ale na nátlak zástupců DP v komisi nebyl doporučen k dopracování z obav o náklady na údržbu a vysokou pořizovací cenu. Z opakované soutěže už vzešla jako vítěz designérka Anna Marešová s návrhem, který do značné míry respektuje původní křivky vozů ze Studénky.



Nový design lanové dráhy nakonec vypracuje studio Anna Marešová designers. V prvním kole její návrh do finále nepostoupil, soutěž však byla zrušena a vyhlášena znovu jen pro finalisty té předchozí (bez designéra Jana Tučka). V té již studio designérky Marešové vyhrálo. (zdroj: DPP)

Url: Cesta k třetí generaci vozů petřínské lanovky – III. díl