



Vydanie 1/2017

MHD Čo keď

Budúcnosť dopravy
je na koľajniciach.

Sme o 90 rokov
lepší!

Čo prezradili cestujúci
na bratislavskú MHD?

Úvodník

Milí čitatelia, cestujúci,

sme o 90 rokov lepší. Aj takto môže znieť odkaz, ktorý vám chcem toto cestou, pri príležitosti nášho významného okrúhleho výročia, odovzdať. Presne tento mesiac totiž Bratislava oslavuje 90-te výročie autobusovej dopravy. V roku 1927 sa v bratislavských uliciach objavili autobusy, ako prvé lastovičky vo vtedy začínajúcej autobusovej hromadnej doprave a odštartovali. Keďže čas ani vývoj nezastavíme, dnes je už verejná doprava v hlavnom meste na úplne inej, kvalitatívnej i kvantitatívnej vyššej úrovni. A hoci sa Dopravnému podniku za tých deväťdesiat rokov podarilo mnoho úspešných krokov, chceme svoje služby aj naďalej zlepšovať, modernizovať a skvalitňovať aj samotnú kultúru cestovania.

Súčasťou neustáleho zlepšovania služieb pre cestujúcu verejnosť bude odteraz aj tento časopis, ktorý práve držíte v rukách. „MHD-čka“ vás bude sprevádzať pri cestovaní po Bratislave nielen dnes, ale aj v ďalšom období. Tento rok vyjde minimálne ešte jedno nové číslo a ďalšie vydania sa potom budú na pultoch našich predajní pravidelne objavovať každý štvrtok.

Bude vám prinášať rôzne zaujímavé a verím, že aj hodnotné a dôležité informácie z oblasti mestskej hromadnej dopravy i samotného Dopravného podniku Bratislavy.

Naše prvé číslo zákazníckeho časopisu MHD-čka je venované najmä 90-temu výročiu autobusovej dopravy v Bratislave. Aké autobusy jazdili roky a roky dozadu a ako sa postupne modernizoval vozový park? Aj o tom sa dočítate v tomto čísle. Výročie plánujeme osláviť aj ďalšími zaujímavými sprievodnými podujatiami pre vás, cestujúcu verejnosť. Aktuálne informácie o programe (ale aj iné dôležité informácie) budeme priebežne zverejňovať na našej internetovej stránke www.dpb.sk.

Sledujte nás, nech nepremeškáte niektorú z akcií, ktorú pre vás pripravujeme.

Verím, že vo vnútri časopisu nájdete mnohé zaujímavé informácie, ktoré vám spríjemnia čas pri vašom cestovaní. Budeme radi, ak nám dáte spätnú väzbu na to, či sa vám časopis páči, alebo ak pridete s nápadmi, čo by ste sa v ňom chceli dočítať alebo dozvedieť.

Rovnako dúfam, že naša snaha zlepšovať cestovanie mestskou hromadnou dopravou priláka do našich spojov aj nových zákazníkov.

Želám vám príjemné letné mesiace plné slnka a radosti. A samozrejme aj inšpiratívne čítanie, ako aj bezpečné rýchle a pohodlné cestovanie vašou MHD-čkou.



Ing. Milan Urban
predseda predstavenstva a
generálny riaditeľ DPB, a.s.



**DOPRAVNÝ PODNIK
BRATISLAVA**



DPB ponúka stabilnú a dobre platenú prácu

Slušná, stabilná a dobre platená práca v Dopravnom podniku Bratislava. Máte záujem?



Sme o 90 rokov lepší

Autobusová doprava v Bratislave oslavuje už deväťdesiate výročie. Ako sa menili autobusy MHD za posledné desaťročia?



Budúcnosť dopravy v Bratislave je na koľajniciach

Cieľom magistrátu, ale aj dopravného podniku je dostať ľudí z áut do MHD. Aj preto je cieľom rozvíjať najmä koľajovú dopravu.



Staffino: Čo prezradili cestujúci na bratislavskú MHD?

Aplikácia Staffino je vhodnou formou, ako vyjadriť svoj názor na cestovanie hromadnou dopravou. A navyše, môžete vyhrať!



V Bratislave bude jazdiť ekologický autobus

Cestovanie verejnou dopravou je ekologickejšie ako tisíckami áut, ktoré upchávajú hlavné mesto. Autobusy na plynový pohon ešte viac pomôžu ekológii.

Z obsahu



Vydáva:

Dopravný podnik Bratislava, a. s.
Olejkárska 1
814 52 Bratislava 1

Redakcia:

Mgr. Zenon Mikle
Mgr. Linda Uvačková

Kontakt:

recepčia 02/5950 1111
mhdcka@dpb.sk

Budúcnosť dopravy v Bratislave je na koľajniciach

Osemdesiat kilometrov železničných tratí, ktoré boli doteraz v Bratislave nevyužívané, môže byť už čoskoro minulosťou. Zapojenie nevyužitých koľají do verejnej dopravy bola jedna z mojich top programových priorít, keď som kandidoval do volieb. A som rád, že po dvoch rokoch rozhovorov, rokovaní a stretnutí s Ministerstvom dopravy a železnicami začína byť reálne zapojenie koľají do integrovaného systému dopravy v Bratislave. Tvrdí primátor Bratislavy Ivo Nesrovnal.

Železnice nedávno otestovali 50 km koľají po celej Bratislave a ukázalo sa, že väčšina z nich je použiteľná. Potešilo vás to?

Samozrejme. Zapojenie železníc do verejnej dopravy bolo mojou programovou prioritou, keď som kandidoval za primátora a od začiatku to presadzujem. Inicioval som stretnutia s ministerstvom dopravy a železnicami, aby sme našli spôsob, ako 80 km nevyužitých koľají opäť zapojiť do verejnej dopravy. Spoločne pracujeme na štúdiu realizovateľnosti železničného uzla mesta Bratislavy. Tá zadefinuje koncepciu rozvoja koľajovej dopravy v hlavnom meste.

O čo konkrétne ide?

Rieši sa tam napríklad využitie Hlavnej stanice, obnova stanice Filiálka na Trnavskom mýte ako regionálneho železničného uzla, rôzne prepojenia už existujúcich železničných staníc napríklad v Petržalke a Novom Meste a ich zmysluplné napojenie na MHD. Súčasťou koncepcie bude aj plán a realizácia takzvaných TIOpov - terminálov integrovanej osobnej prepravy, ktoré

výrazne zvýšia využiteľnosť koľají pre verejnú dopravu v rámci Bratislavy.

Zapojenie železníc do verejnej dopravy zrejme nejaký čas potrvá. Dá sa to nejako urýchliť?

Keďže testy železníc ukázali, že koľaje sú využiteľné v podstate okamžite, budem žiadať ministerstvo dopravy, aby čo najskôr posilnilo regionálne vlaky zo smerov Senec a Pezinok na bratislavské stanice. V najbližších mesiacoch bude Bratislava čeliť veľ-

kým dopravným výzvam. Začne sa s prestavbou diaľnice D1 do Trnavy, zároveň výstavba obchvatu D4 a rýchlostnej cesty R7. Tieto stavby veľmi skomplikujú príchod do mesta a ľudia musia mať adekvátnu alternatívu. My ako mesto samozrejme urobíme maximum preto, aby tieto vlaky mali dobré napojenie na MHD a stali sa tak postupne súčasťou integrovanej dopravy.

Ako chcete riešiť mobilitu v Bratislave? Máte vypracovanú nejakú koncepciu?

Bratislava sa rozrastá, zahusťuje, vyrastá tu množstvo developerských projektov, čo má samozrejme veľkú záťaž na dopravu. Z prieskumu dopravného správania Bratislavčanov vyplýva, že 37,7% cestuje autom, 32,6% verejnou hromadnou dopravou, 26,7% chodí pešo a 1,6% jazdí na bicykli. Naším cieľom je tieto čísla otočiť a dostať ľudí z áut do MHD, na bicykle alebo aby chodili peši. Rozvíjať musíme najmä koľajovú dopravu a rôzne druhy alternatívnej dopravy.



I. Nesrovnal



I. Nesrovnal s dcérou

Moderné mestá využívajú v doprave rôzne smart riešenia. Môžeme niečo také očakávať aj v Bratislave?

Mesto sa zapojilo do projektu UR-BAN-E. Ide o rozvoj nabíjacej infraštruktúry pre električné vozidlá. Po meste vybudujeme 50 nabíjacích staníc pre elektromobily. Pre Bratislavčanov aj návštevníkov mesta tento rok rozbehne aj projekt bikesharing. Po meste rozmiestnime viacero stanoviškov s bicyklami a ľudia si ich budú môcť na jednom mieste požičať a na inom vrátiť. Všetko ľahko a jednoducho pomocou smart technológií. Podobne bude fungovať aj carsharing, čiže požičiavanie áut, ktoré si podľa vašej aktuálnej polohy v meste, nájdete prostredníctvom aplikácie.

V súvislosti s výstavbou novej autobusovej stanice, opravou Mosta SNP a rekonštrukcie Dúbravsko – Karloveskej radiály mnohí tvrdia, že počas leta hrozí v Bratislave dopravný kolaps. Je to pravda?

V prípade lokality Nivy hlavné mesto zatiaľ neevokuje žiadnu žiadosť od investora, ani potrebnú dokumentáciu. Termín opravy Mosta SNP stále nie je určený a rekonštrukcia Dúbravsko – Karloveskej radiály sa v lete realizovať nebude. V spolupráci s Dopravným podnikom Bratislava a Krajským dopravným inšpektorátom hlavné mesto hľadá spôsoby ako pri týchto dopravných projektoch čo najviac eliminovať negatívne dopady na dopravu v Bratislave a zaťažiť cestujúcu verejnosť v čo najmenšej možnej miere.

Ako chcete ľudí motivovať, aby využívali MHD?

Aktuálne pracujeme na 2. etape rozšírenia električkovej trate do Petržalky až po Janíkov dvor a na rekonštrukcii Dúbravsko – Karloveskej radiály od tunela až po zastávku Damborského. Na 22 križovatkách pripravujeme preferenciu električiek, trolejbusov a autobusov, ktoré budú mať prednosť pred autami. Tento rok nakúpime 90 nových autobusov a 18 elektrobusev, čo zvýši komfort cestovania. V Bratislave zavedieme systém Park and Ride. Dali sme si vypracovať štúdiu, ktorá vytipovala 32 lokalít vhodných na vybudovanie záchytných parkovísk. Vodiči tu odstavajú svoje autá a po meste sa budú prepravovať MHD.

Mnohí ľudia by radi cestovali do práce na bicykli, avšak sťažujú sa na nedostatok cyklotrás, prípadne na to, že jazdiť po meste na bicykli je nebezpečné.

Budovanie nových cyklotrás patrí medzi naše priority. V roku 2016 sme do cyklo dopravy investovali 350 000 eur a vybudovali sme 5 cyklotrás. Ten-

to rok máme v pláne preinvestovať 626 000 eur, pričom máme rozpracovaných viacero projektov, ako napríklad historický okruh mesta alebo cyklotrasu Starohájska. Pri mnohých cyklotrasách narážame na majetkovo – právne komplikácie, čo celý proces zdržuje, ale riešime to. Rovnako, už sme v podstate vyčerpali jednoduché možnosti a každý ďalší projekt je náročnejší, pretože to chceme robiť poriadne. Je jednoduché nakresliť obrázky bicyklov na úzku cestu a vykázať kilometre, ako sa to bežne v minulosti robilo. A je niečo celkom iné urobiť naozajstne kvalitné a pokiaľ možno segregované cyklotrasy, ktoré budú komfortné a bezpečné.

„Naším cieľom je dostať ľudí z áut do MHD, na bicykle alebo aby chodili peši. Rozvíjať musíme najmä koľajovú dopravu a rôzne druhy alternatívnej dopravy.“

*- Ivo Nesrovnal
primátor Bratislavy*

Dopravný podnik Bratislava ponúka stabilnú a dobre platenú prácu

Najmladšia vodička Dopravného podniku Bratislava Rebeka má len 22 rokov a cestujúcich preváža po hlavnom meste v električke. 26-ročná vodička Veronika zas riadi autobus a 45-ročná Mária ako jediná žena vozí po bratislavských uliciach cestujúcich v trolejbuse. V bratislavskej MHD však za volantom nesedia len tieto tri dámy. Celkovo ich je 68 a dopravný podnik hľadá ďalšie.

Všetky ženy, ktoré vozia cestujúcich v bratislavskej hromadnej doprave majú jednu vec spoločnú – vášeň pre šoférovanie. Aj preto si vybrali za svoju prácu povolanie vodičky. Dopravný podnik Bratislava, a.s. (DPB, a.s.) je dobrý a atraktívny zamestnávateľ. Má dlhoročnú tradíciu, ponúka stabilnú prácu a slušný plat. Ženy majú v podniku rovnaké platové podmienky ako muži, neexistuje žiadna diskriminácia. A nielen to. Záujemcov o prácu vodičov MHD podnik preškoli na vlastné náklady.

Čo je teda potrebné k tomu, ak sa chcete stať vodičom alebo vodičkou bratislavskej MHD?

Do povinnej výbavy patrí dobrý vzťah k ľuďom, slušné a zdvorilé vystupovanie, trpezlivosť, spoľahlivosť a sebaovládanie. A minimálne vodičský preukaz skupiny B, teda oprávnenie na vedenie osobných motorových vozidiel. O zvýšenie kvalifikácie potrebnej na vedenie autobusov, trolejbusov či električiek sa už postará budúci zamestnávateľ.

A čo ponúka DPB, a.s. potenciálnym zamestnancom?

Okrem priemernej mzdy na úrovni 1202 eur rôzne finančné bonusy a odmeny, príspevky na cestovné a stravné, pre záujemcov, ktorí nie sú z Bratislavy aj možnosť ubytovania. Vedenie podniku predpokladá, že mzdy vodičov budú aj naďalej rásť. Naposledy mzdy medziročne narástli takmer o 10 percent. Za posledné 4 roky sa platy zdvihli o takmer 200 eur.

Výborné podmienky na prácu DPB, a.s. ponúka nielen novým vodičom či vodičkám, ale aj tým, ktorí svoju prácu v hromadnej doprave hlavného mesta vykonávajú už niekoľko rokov. Stabilitu práce, zvyšujúcu sa mzdu a zamestnanecké istoty im garantuje kolektívna zmluva, za svoju službu pre dopravný podnik sú odmeňovaní vďaka rôznym pásmam mzdových taríf, ktoré zohľadňujú odpracované roky. Jednoducho povedané, pracovať v DPB, a.s. sa oplatí.



Ak vás práca vodičky alebo vodiča autobusov, trolejbusov či električiek v Bratislave zaujala, kontaktujte DPB, a.s. Všetky potrebné informácie nájdete na www.dpb.sk.

Staffino: Čo prezradili cestujúci na bratislavskú MHD?



Už takmer 1350 hodnotení dostal Dopravný podnik Bratislava (DPB) od ľudí, ktorí využívajú mestskú hromadnú dopravu. Cestujúci v hlavnom meste majú už niekoľko mesiacov možnosť poslať svoje reakcie na električky, trolejbusy a autobusy cez web alebo aplikáciu Staffino.

DPB sa po modernizácii vozového parku a spustení nových liniek rozhodol komunikovať s verejnosťou aj cez nezávislý hodnotiaci systém Staffino. Túto možnosť spustil ešte na jeseň minulého roka. Odvtedy ľudia vedeniu podniku poslali viac ako 1340 hodnotení, z toho 66 percent tvoria pochvalné reakcie a poďakovania. Počet poďakovaní miľo prekvapil aj vedenie dopravného podniku. Takmer 34 percent cestujúcich poslalo cez Staffino svoju konkrétnu pripomienku k fungovaniu MHD v Bratislave.

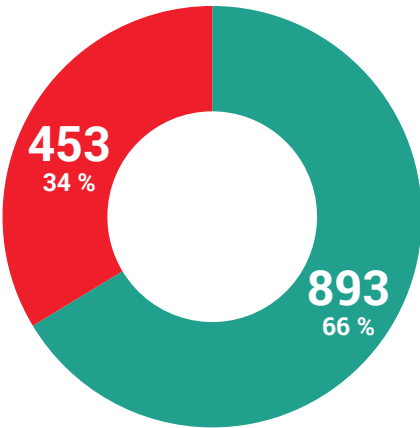
„Veľmi nás teší, že si cestujúci v hlavnom meste našli cestu na hodnotenie kvality cestovania v bratislavskej MHD aj cez túto aplikáciu. Ceníme si, že máme možnosť poznať spätnú väzbu, čo nám umožňuje ešte viac pracovať na skvalitnení našich služieb. Na všetky podnety verejnosti sa vždy snažíme odpovedať a hľadáme konštruktívne riešenia,“ hovorí generálny riaditeľ Dopravného podniku Bratislava Milan Urban.

Pri hodnotení cez STAFFINO si cestujúci môžu na [webe www.staffino.sk/dpb](http://www.staffino.sk/dpb) alebo cez mobilnú aplikáciu vyhľadať linku, ktorú využili a vybrať si jednu z troch hodnotiacich kategórií – komfort jazdy, čistotu vozidla alebo časovú presnosť spojov a napísať k nim svoj názor. Každá pochvala či pripomienka sa dostáva na príslušné oddelenie dopravného podniku, ktorý sa ňou zaoberá. Ide o jednoduchý a efektívny nástroj na komunikáciu s cestujúcimi a riešenie ich postrehov.

NÁZORY ĽUDÍ NA BRATISLAVSKÚ MHD

Celkový počet hodnotení:

1346



Podakovania ■ Pripomienky

Najlepšie hodnotený spoj:



Najhoršie hodnotený spoj:

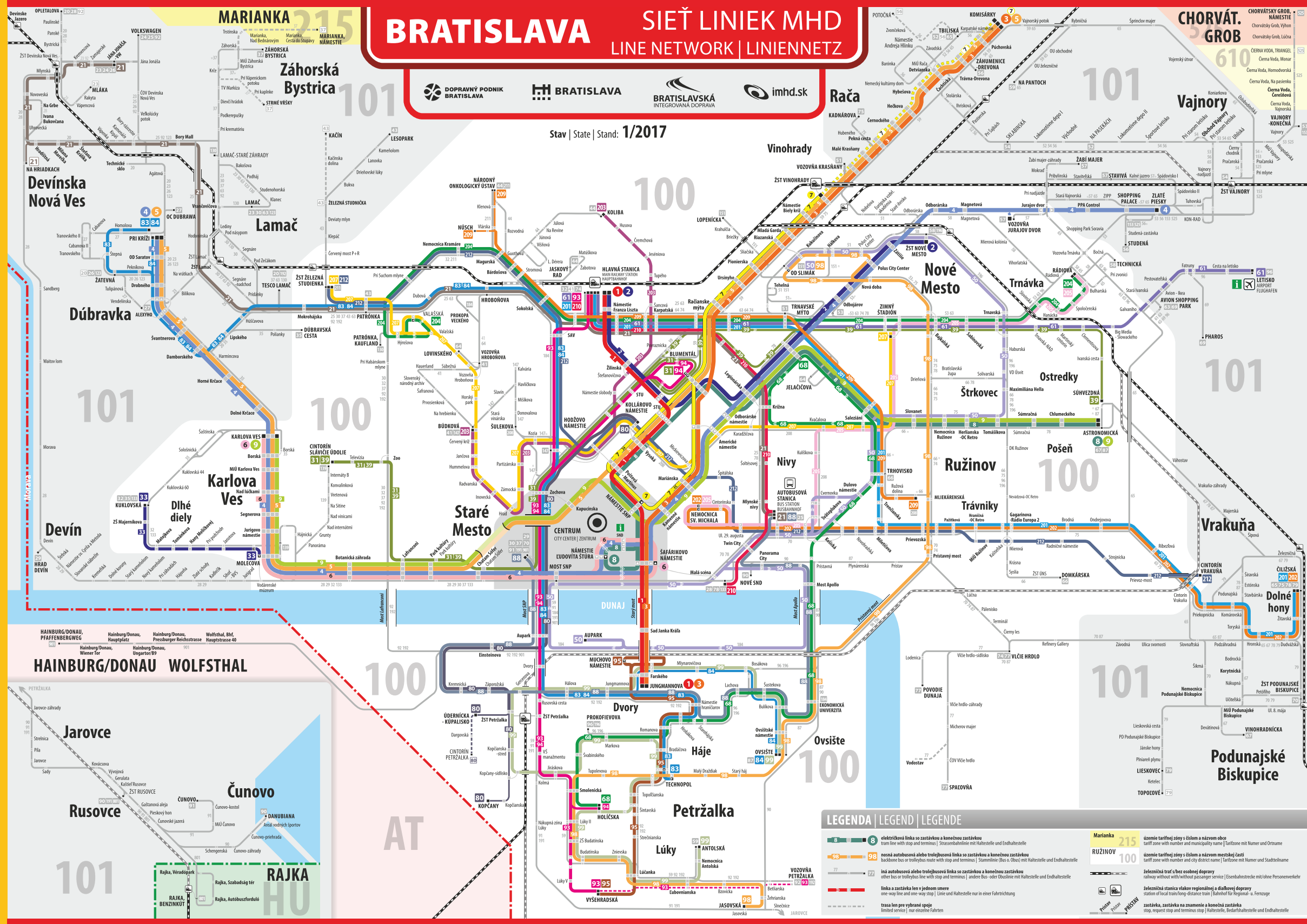


Zdroj: Staffino, obdobie august 2016 – apríl 2017

SÚŤAŽ SO STAFFINO

Všetky pripomienky i poďakovania, ktoré cestujúci zanechajú na DPB cez aplikáciu, alebo webovú stránku Staffino sú zaradené do žrebovania o mesačnú električkenku (30-dňový PCL) zadarmo. Výherca je vyžrebovaný vždy na začiatku mesiaca aplikáciou Staffino.

Na nákup elektronického cestovného lístka stačia 2 kroky



Sme o 90 rokov lepší!

Ako sa rozvíjala autobusová doprava v Bratislave

Bolo to presne 10. mája 1927, kedy sa v bratislavských uliciach objavil prvý autobus v rámci historicky prvej oficiálnej autobusovej linky. Električka už v tom čase v Bratislave jazdila, ale autobusová doprava začala písať prvé dni svojho pôsobenia. Samozrejme, ak opomenieme prvý pokus súkromníkov z roku 1904.

Málokto si dnes spomenie, že pravidelná premávka prvých autobusov medzi mestom a Železnou studničkou sa začala už v roku 1904. Išlo však o prvotný pokus lekárnik Júliusa Ámona a obchodníka Žigmunda Jallowetza. Tí oznámili mestskej rade, že na území mesta a v jeho okolí plánujú prevádzkovať osobnú dopravu s použitím "motorových autobusov".

PRAGA NO



Tatra 27/91



Škoda 706 RO



Karosa Š 11

1927

1937

1949

1950

1958

1968

PRAGA NO a
ŠKODA 505

PRAGA RND



Škoda 706 RTO



Karosa B 731 a B 732



Mercedes-Benz O 530 GL CapaCity

Autobus Iveco
Urbanway

1974

1982

1992

2008

2010

2014

Kĺbový
Ikarus 280Kĺbové autobusy TAM
260 a 272Kĺbové autobusy
SOR NB 18 City

Neúspešný pokus číslo jeden

Zámer spomínaných živnostníkov vyvolal u obyvateľov mesta kladnú odozvu, nakoľko električka jazdila len centrom mesta a nespriístupňovala žiadnu vonkajšiu časť mesta, predovšetkým obľúbenú Železnú studničku. Podnikatelia založili podnik "Bratislavská automobilová dopravná spoločnosť", následne 1. júna 1904 mestská rada schválila zmluvu s touto spoločnosťou a prevádzka prvej autobusovej linky tak začala 8. septembra 1904. Vozidlá jazdili v nedeľu a vo sviatok, ale od 1. októbra sa dali prenajať aj súkromnými osobami. V priebehu roka sa spoločnosť zmenila na akciovú spoločnosť.

Prvotné nadšenie však po krátkom čase opadlo a autobusová doprava stratila atraktivitu, čo bolo spôsobené aj množiacimi sa nehodami. Vysoká nehodovosť súvisela s nevyhovujúcim stavom cestnej siete, vďaka ktorému sa vozidlá nadmerne opotrebovali, ale aj s faktom, že šlo o absolútne začiatky motorizácie – konštrukčne vtedajšie autobusy neboli na potrebnej úrovni. Jazdilo sa na kopcovitom teréne a s nedostatočnou konštrukciou bŕzd. V roku 1906 preto mesto autobusovú dopravu pozastavilo.

Ďalší nezrealizovaný zámer

Vtedajší monopol BEÚS – Bratislavská električká účasťinná spoločnosť, ktorá fungovala ako výhradný prepravca od roku 1898 si uvedomovala výhody i potrebu zavedenia autobusových spojov. Jedným z impulzov bola žiadosť dvojice inžinierov Lazarus a Lebowitz o povolenie koncesie na autobusovú linku.

Plán, ktorý predložili obsahoval predpokladanú trasu – Bratislava - Hlavná stanica, Šancová, Bratislava - ŽS Nové mesto a naspäť na Námestie Ľudovíta Štúra. Tento stroskotal na nedostatku finančných prostriedkov – mesto si kládlo požiadavku na vydláždenie dotknutých ulíc. Zámer sa nakoniec ne realizoval, no pre BEÚS to bol jasný signál, že monopolné postavenie električkovej dopravy je ohrozené.

Rýchlo rastúce nové obytné štvrte boli v 20-tych rokoch minulého storočia dôvodom, prečo chcel dopravca rozšíriť svoje služby. Hlavným cieľom bolo predĺženie električkovej trate linky B po Tehelné pole, kde však ČSD nesúhlasili s križovaním sa navrhovanej trasy s jestvujúcou železničnou traťou a možnosť mimoúrovňového križova-

nia tratí zas zahatila príliš vysoká hladina spodnej vody. Autobusom nahralo do kariet aj to, že mali nižšie investičné náklady, vyššiu operatívnosť a ponúkali možnosť využitia vozidiel aj v nepravidelnej doprave.



KAROSA ŠM 11

Do tretice všetko dobré

Vtedajší BEÚS sa rozhodol podať žiadosť na Mestský notársky úrad, za účelom získania koncesie pre pravidelnú osobnú autobusovú dopravu. Stalo sa tak 20. decembra 1926. Úrad si vyžiadal predloženie plánu autobusovej dopravy, návrh cenovej tarify, cestovné poriadky, ako aj predpokladaný počet vozidiel. Tieto podmienky boli splnené a koncesná listina na prepravu osôb autobusmi podľa § 22 pol. 3 zákona č. 259 z roku 1924 bola vydaná už

550 a ďalšie typy. Onedlho, 13. júna pribudla druhá linka „N“, ktorá pokrývala trasu Hlavná stanica – Šancova – Filiálna stanica – Vajnorská cesta – Tehelné pole, a spolu s ňou aj linka „F“ jazdiaca do Feriby, dnešný Prievoz. Vrcholom premávky autobusov bol rok 1935, kedy v meste fungovalo najviac, dokopy desať liniek. Napríklad linka „O“ premávala z Palisád cez Kozíu ulicu a Hurbanovo námestie na Obchodnú ulicu. Trasa linky „P“ viedla od hotela DAX na Patrónku a linkou „L“ sa dalo dostať až do Petržalky. Premávka bola

ktoré už v 40-tych rokoch mali veľmi slušnú technickú úroveň. Naplno sa ich výhody prejavili najmä vďaka jazde v kopcovitom teréne, boli totiž schopné držať stály výkon v porovnaní so spaľovacím motorom, ktorý potreboval časté a náročné preradovanie. Odpadali aj problémy s náročným brzdením – autobusy v tej dobe ešte nepoznali odľahčovacie brzdy. Postupne sa prešlo z abecedného označovania liniek na číselné. Trate boli prečíslované nasledovne: linka 21 – Palisády – Ružinov, linka 22 – Námestie



11. apríla 1927. Ešte v tom istom roku bolo dodaných spolu jedenásť vozidiel, pričom už po dodaní prvých ôsmich bola 10. mája spustená prevádzka na prvej linke označenej písmenom „M“. Táto viedla od – dnes už historickej budovy Slovenského národného divadla, cez Grösslingovu ulicu k Železničnej stanici Nové mesto. Prevádzku začali vozidlá Praga NO, neskôr ich doplnili vozidlá typu Škoda 505, škoda

dovtedy ľavostranná a tomu prispôbené aj vozidlá, až do 18. marca 1939, kedy bola v súvislosti s medzinárodným dohovorom o zjednotení premávky v Európe zavedená jazda po pravej strane vozovky.

Vojna autobusom nepriala

O dva roky neskôr, po zavedení trolejbusovej dopravy boli autobusy na linkách M, P a H nahradené trolejbusmi,

SNP – Miletičova, linka 23 – Námestie SNP – Prievoz/hranice mesta, linka 24 – Filiálka – Trnávka. Zaujímavosťou je, že pôvodne autobusová linka H, neskôr zmenená na trolejbusovú, je prevádzkovaná v takmer nezmenenej podobe prakticky dodnes ako trolejbusová linka číslo 203.

Hromadnú dopravu mimoriadne poznačila 2. svetová vojna, ktorá priniesla takmer neprekonateľný nedostatok

pneumatík, čo značne obmedzilo trasy i počet liniek. Autobusová doprava bola úplne pozastavená od 29. marca 1945, pretože všetky pojazdné vozidlá zhabala nemecká armáda a z pôvodných štyridsiatich vozidiel ostalo len štrnásť, ktoré boli zdemolované alebo neschopné prevádzky.

Príchod nových značiek

Zložitú situáciu sa po vojne podnik snažil riešiť ako sa dalo, a tak nakupoval akékoľvek autobusy, ktoré sa dali vtedy získať. Často sa jednalo o ojazdené vozidlá. Jedným z nich bol aj autobus Praga RN, ktoré je najstarším a pre nadsencov najpríťažlivejším artiklom vozového parku Dopravného podniku.



PRAGA RN

SÚŤAŽ

Máte doma staré, historické fotografie Bratislavy, ktoré zachytávajú aj historické vozidlá MHD? Pošlite nám ich naskenovanú verziu na redakčný mail a budete zaradení do súťaže o mesačný lístok MHD. Výhercu oznámime v ďalšom vydaní nášho časopisu.

Konsolidáciu priniesli až dodávky vozidiel Škoda 706 RO a neskôr početné dodávky Škoda 706 RTO, ktoré vystriedali Karosy ŠM 11.

Ich prevádzka prispela k rozvoju mestskej dopravy v novopostavených sídliskách hlavného mesta. Celkovo ich bolo dodaných 601 kusov. V roku 1974 sa na sídliskách už objavujú aj prvé kĺbové autobusy - Ikarus 280, ktoré si určite pamätajú aj mladšie ročníky a ne jeden vodič nášho Dopravného podniku si jazdu na ňom stihol vyskúšať.

Dnes sa cestujúci v bratislavskej MHD vozia v moderných autobusoch značiek Mercedes-Benz, či Iveco. Koncom tohto roka by malo do vozového parku dopravného podniku pribudnúť 90 nových autobusov.



ŠKODA 706 RTO

V Bratislave bude jazdiť ekologický autobus

Do vozového parku Dopravného podniku Bratislava pribudne ďalší autobus s ekologickým pohonom. Jazdiť bude na stlačený zemný plyn (CNG). Cestujúci tak budú využívať modernú a ekologickú formu cestovania. CNG je ekologickou alternatívou k tradičným palivám a prispieva k čistejšiemu ovzdušiu v slovenských mestách. Nové ekologické vozidlo sa v bratislavských uliciach objaví vďaka spoločnosti SPP CNG.

Nízkopodlažný autobus SOR NGB 12 bude počas jedného roka jazdiť v bratislavských uliciach, prevažne na linkách č. 65, 37 a 32. Ľahko identifikovateľný, bielo-zelený autobus, je ekologickou a zároveň lacnejšou alternatívou k autobusom s naftovými motormi. „Veríme, že tento moderný autobus bude slúžiť ako príklad pre hospodárnu a hlavne ekologickú verejnú dopravu v hlavnom meste Slovenska, a že aj na základe vyhodnotenia jeho prevádzky pribudnú do vozového parku aj ďalšie CNG autobusy,“ uviedol Štefan Šabík, predseda predstavenstva a generálny riaditeľ Slovenského plynárenského priemyslu, a.s.

DPB, a.s. si prenajal autobus od spoločnosti SPP CNG za mesačné nájomné 300 eur. „Zaradenie autobusu na CNG pohon do prevádzky v meste vnímame aj ako prejav spoločenskej zodpovednosti zo strany dodávateľa, ktorý sa aj týmto spô-

sobom snaží poukázať na absenciu v minulosti existujúcich podporných nástrojov pre prevádzku plynových autobusov,“ povedal predseda predstavenstva a generálny riaditeľ DPB, a.s. Milan Urban.

Rozvoj a modernizácia verejnej dopravy patria podľa primátora Bratislavy Iva Nesrovnaľa medzi priority vedenia hlavného mesta. Je rád, že nový autobus na CNG zvýši komfort cestovania a navyše bude ekologický a šetrný k životnému prostrediu. „Tento rok nakúpime 90 nových autobusov, obnovíme električkové trate aj samotné cesty, po ktorých jazdia autobusy a trolejbusy a vo väčšej miere budeme čistiť zastávky,“ doplnil zámery magistrátu v oblasti verejnej dopravy primátor hlavného mesta.

Štvordverový, nízkopodlažný autobus SOR NGB 12 má celkovú kapacitu 83 miest, z toho 27 na sedenie. CNG motor, ktorý poháňa zadnú nápravu, spĺňa emisnú normu EURO 6.

Je umiestnený v zadnej časti vozidla, pričom nádrže na stlačený zemný plyn sú na jeho streche. Samozrejmosťou autobusu je klimatizácia a informačný systém.



Generálny riaditeľ DPB, a.s. Milan Urban (vľavo) a primátor Bratislavy Ivo Nesrovnal pri preberaní nového autobusu.

CNG – stlačený zemný plyn (Compressed Natural Gas)

Stlačený zemný plyn, je ekologické ekonomicky výhodné bezpečné palivo, ktorého hlavnou zložkou je metán. Vďaka nemu sú vyprodukované emisie pri spaľovaní výrazne nižšie ako u ostatných motorových palív vrátane LPG (skvapalnený uhlíkovodík). Pri používaní CNG navyše nevznikajú takmer žiadne sadze, či oxidy síry.



Viete, že?



Cez pracovný deň
DPB vypraví cca

570
vozidiel



Cez pracovný
deň vozidlá DPB
prejdú cca

125 000
kilometrov
(cca 3 x cesta
okolo Zeme)



Tieto vozidlá
vykonajú denne cca

12 000
spojov



Bratislavská MHD
za deň prepraví cca



700 000
cestujúcich

V roku 2016
sa predalo

802 996
kusov ePCL
(tzv. električenka)



142
trolejbusov



449
autobusov



196
električiek

DPB má