

DP kontakt

Časopis pro zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti



» **Co dělají, když nehoří**
/strany 10 a 11/

»» **Když v metru vládla voda**
/strana 12 a 13/

»»» **Jediná garáž za vodou**
/strana 22 a 23/



Tip na výlet

LANOVKOU NA PETŘÍN

Pražský kopec Petřín, jemuž se dříve říkalo vrch sv. Vavřince, býval tradičním výletním místem. Jeho výhodnou polohu s nádherným výhledem využil v roce 1891 Klub českých turistů k postavení rozhledny. Aby mohli Pražané novou atrakci snadněji navštívit, byla současně postavena 383 metrů dlouhá lanová dráha z Újezdu k vyhlídkové restauraci na Nebozízkou. Její pohon byl zajišťován až do roku 1914 na principu vodní převahy.

Po poválečných neúspěšných pokusech o obnovení provozu převzaly lanovku v letech 1931–1932 Elektrické podniky hlavního města Prahy (dnešní Dopravní podnik), přestavěly ji na elektrický provoz a současně trať prodloužily na celkovou délku 511 m. Lanovka tak překonala výškový rozdíl 130 metrů a dosáhla sklonu až takřka 300 promile. Spolehlivě sloužila až do roku 1965, kdy ji zničil sesuv půdy. Její provoz byl obnoven v roce 1985 po náročné rekonstrukci, která zachovala původní parametry tratě i strojní vybavení z roku 1932.

K lanové dráze dojdeme pohodlně od tramvajové zastávky Újezd stejnojmennou ulicí, z níž odbočíme do nenápadné

uličky U Lanové dráhy. Jízda lanovkou poskytuje netradiční výhled na město i na Pražský hrad, navíc nás přiblíží k hlavnímu petřínskému lákadlu – rozhledně. Šedesátimetrová ocelová stavba byla inspirována Eiffelovou věží v Paříži a díky umístění ve vrcholové partii Petřína se vršek rozhledny nachází v obdobné nadmořské výšce jako špička její francouzské předchůdkyně. Rozhledna má dvě schodiště, každé o 299 schodech.

Druhou zajímavostí Petřína je Bludiště. Budova, která je zmenšenou kopií středověké vysehradské brány zvané Špička, sloužila v roce 1891 jako pavilon Klubu českých turistů na Zemské jubilejní výstavě, na Petřín se přestěhovala o dva roky později a byla vybavena zrcadlovým bludištěm. V interiéru nalezneme diorama znázorňující boj Pražanů se Švédy na Karlově mostě v roce 1648.

Poblíž horní stanice lanové dráhy lze navštívit také Růžový sad, Štefánikovu hvězdárnu nebo barokní kostel sv. Vavřince. Dolů na Újezd se můžeme dopravit opět lanovkou, která jezdí po celý den každých patnáct minut a v létě každých deset minut.

Dopravní spojení:

Začátek i konec výletu:



Újezd
linky 6, 9, 12, 20, 22

Co je dobré vědět:

Rozhledna i bludiště jsou otevřeny každodenně po celý rok, v letních měsících i do pozdních večerních hodin. Na lanovce platí jízdenky pro jednotlivou jízdu a časové jízdenky platné v systému PID. Na rozhlednu se platí vstupné.



Více tipů na výlety pražskou MHD naleznete v publikaci **110 výletů s Dopravním podnikem hlavního města Prahy**



Dopravní podnik hlavního města Prahy

/OBSAH/

- 4–5 >> **Aktuálně**
- 6 >> **Listárna**
- 7 >> **Média**
CO O NÁS PÍŠÍ MÉDIA
- 8–9 >> **Rozhovor**
ČEŠI SE V KRIZOVÝCH SITUACÍCH SEMKNOU
- 10–11 >> **Reportáž**
CO DĚLAJÍ, KDYŽ NEHOŘÍ
- 12–13 >> **10 let poté**
KDYŽ V METRU VLÁDLA VODA – II.
14–15 VZPOMÍNKA Z POHLEDU AUTOBUSŮ
16 NEMOHLI JSME UDĚLAT VÍC
17 TOK INFORMACÍ V DOBĚ POVODNÍ
- 18 >> **Z podniku**
NOVÁ SÍŤ METROPOLITNÍCH LINEK
19 9243: KLIMATIZACE V PRAXI
20–21 PREFERENCI TRAMVAJÍ ZLEPŠÍ
VZDÁLENÉ RÁDIO
22–23 JEDINÁ GARÁŽ ZA VODOU
- 24–25 >> **Historie**
DOPRAVA V ČASE POVODNĚ 1890
- 26 >> **Za kolegy po Evropě**
RENDEZ-VOUS VE MĚSTĚ NAD SEINOU
- 27 >> **Kultura**
KAM V PRAZE ZA KULTUROU A SPORTEM

Foto na obálce: Petr Hejna

DP kontakt

Časopis pro zaměstnance Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s.

Sídlo redakce: Oddělení Externí a interní komunikace, Sokolovská 217/42, Praha 9, telefon: 296 192 056, e-mail: internikomunikace@dpp.cz

Šéfredaktor: Petr Ludvíček

Redakční rada: Petr Malík (předseda), Jan Urban (místopředseda), Jan Barchánek, Jana Benzinová, Michal Brunner, Pavel Fojtík, Miroslav Grossmann, Tereza M. Krásenská, Jaroslav Kristen, Miluše Macháčková, Milan Slezák a Jana Šejnohová

Grafická úprava, sazba, výroba: Agentura Báže 3, Praha 5.

MK ČR E 8307, ISSN: 1212-6349

Uzávěrka tohoto čísla: 26. července 2012

NEPRODEJNÉ

Dopravní podnik hlavního města Prahy



Vážené kolegyně, vážení kolegové,

letní prázdniny jsou pro DPP především stavební sezonou. Bohužel v případě tramvajové trati do Hostivaře se nepodařilo včas vysoutěžít zhotovitele, a proto musela být rekonstrukce celé trati odložena. Díky provozovně Vrchní stavba bude však trať znovu zprovozněna, neboť úsek chystaný k rekonstrukci externím zhotovitelem byl již zrekonstruován v nezbytně nutném rozsahu vlastní kapacitou. Naproti tomu na Floře práce běží podle plánu, a tak se již teď můžeme těšit na odstranění zákazu potkávání vozů KT8. Naši zaměstnanci si vzali i do parády Dělnickou ulici a (opět) Libeňský most, neboť termín rekonstrukce samotného mostu je v nedohlednu.

Pro jednotku Dopravní cesta Metro (JDCM) se však taky už staví: začala dlouho odkládaná rekonstrukce stanice metra Národní třída. Bohužel řada aktivit u JDCM se odkládá, a to nejen z finančních důvodů, ale i z důvodu chyb v nabídkách potencionálních zhotovitelů. To se týká například výměn eskalátorů. Naopak v režimu oprav úspěšně proběhla už druhá výměna výhybky, nyní i doplněná rozsáhlou výměnou pražců mezi Náměstím Míru a Muzeem.

Dobrou zprávou pro jednotku Správa vozidel Tramvaje (JSVT) je, že po letech průtahů konečně finišuje stavba nového soustruhu v Hloubětíně, který byl do haly spouštěn 10. července. Byly také přijaty kroky k pokračování modernizace tramvají KT8D5 na nízkopodlažní verzi. Původní vozy jsou již v nedobrému stavu, což ukázala i jarní nehoda s autobusem na Florenci.

Situace kolem podvozků vozů metra M1 je v zásadě stabilizována a každé další odhalené praskliny jsou neprodleně zavařeny. Z hlediska střednědobého výhledu tedy toto řešení přineslo zásadní zklidnění provozní situace na lince C. Jednotka Správa Vozidel a Autobusů (JSVA) se zabývá ve své nové organizační struktuře a organizuje prezentace nejrušnějších autobusů i elektrobusů, aby si naši pracovníci mohli rozšířit představu o nabídce vozidel na trhu.

Novým útvarem v technickém úseku je tzv. TSO, neboli odbor Technická správa objektů. V současné době probíhá prohlubování vztahů mezi tímto odborem a jednotkami, což bylo i hlavním důvodem pro jeho zařazení do technického úseku. Dnes je možno daleko více komunikovat přímo, a to je jen dobře.



Jan Šurovský,
technický ředitel

Novinky od autobusů

V úterý 10. července se v ústředních dílnách v Hostivaři uskutečnila prezentace autobusů Mercedes-Benz, Citaro RZ 2AS 4098 a Citaro G BlueTec Hybrid. Specialitou kloubového autobusu Citaro G BlueTec Hybrid je, že umožňuje čistě elektrický pohon s vypnutým diesellovým agregátem, tedy s nulovými emisemi v místě provozu. V porovnání s běžnými autobusy zajišťuje tato koncepce pohonu výjimečné trakční vlastnosti na kluzkém povrchu.

Tři dny nato na stejném místě proběhlo představení městského elektrobuse SOR EBN 8. Městský nízkopodlažní autobus SOR EBN 8 je dvounápravový dvoudveřový elektrobuse o délce 8 metrů, určený pro hromadnou přepravu



osob na kratší vzdálenosti v městském provozu. Předváděcí jízdy se zúčastnili mj. i generální ředitel DPP Vladimír Lich a technický ředitel Jan Šurovský.

V pátek 3. srpna byl poprvé na linku 163 vypraven low-entry bus Iveco Crossway LE City 10,8 (na snímku). JSVA tak využila nabídky společnosti Iveco na testování výše zmíněného autobusu k provozu v PID. Autobus bude fungovat v ostrém provozu s cestujícími po celý srpen.

Kinobus 2012 finišuje

Do závěrečné čtvrtiny vyrazí na své letošní pouti mobilní kino Dopravního podniku s názvem Kinobus. Pojízdný biograf, který v letošním roce procestoval 23 lokalit v Praze a jejím blízkém okolí a nabídl celkem 14 titulů z tuzemské produkce, ukončí své turné 1. září 2012 na náměstí Jiřího z Poděbrad kultovním snímkem Samotáři režiséra Davida Ondříčka. Do té doby však návštěvníci vedle zajímavých filmů mohou stihnout i páteční večery s hudebními produkcemi žáků a absolventů Konzervatoře a VOŠ Jaroslava Ježka. Ve Kbelích před promítáním filmu Rebelové vystoupí 17. srpna od 20:15 Dekolt, skupina hrající akustickou hudbu s prvky alternativy. O týden později u centra Novodvorská Plaza již od 19:45 zahraje, před projekcí filmu Kvaska, objev české rockové scény Doctor Victor.



USNESENÍ Z VALNÉ HROMADY DPP

V úterý 26. června se konala valná hromada Dopravního podniku hlavního města Prahy. Rada hlavního města Prahy v působnosti valné hromady DPP schválila roční účetní závěrku DPP za rok 2011 a rozhodla o převodu části zisku po zdanění do rezervního fondu, ze kterého jsou kryty neuhrazené ztráty z minulých let. Z hlediska personálních změn v orgánech společnosti byli do funkcí zvoleni Ing. Jan Vašíček jako člen dozorčí rady DPP a Ing. Pavel Černý jako člen výboru pro audit.

Rekonstrukce trati do Hostivaře letos nebude

Očekávaná rekonstrukce tramvajové trati Průběžná – Švehlova se odkládá. Rozhodnutím generálního ředitele bylo zrušeno výběrové řízení na zhotovitele, které pro DPP organizovala externí firma a provázela ho odvolání účastníků. Bude vypsáno nové řízení, které zajistí přímo DPP. Termín stavby zatím není znám, ale přáním je stavět příští rok na jaře. Na trati je nyní přerušena provoz. Během výluky provádí vlastními silami jednotka Dopravní cesta Tramvaje DPP všechny plánované opravy míst, která nebyla součástí rekonstrukce (kolejová konstrukce Průběžná – V Olšínách, obratiště Radošovická, oblast kolem podjezdu Zahradní město a úsek Hostivařská – Nádraží Hostivař). Nadto provedla plnohodnotnou rekonstrukci kritického a neopravitelného oblouku Na Padesátém. Provoz bude obnoven 1. září.

DPP se připojil k Rodnému listu zakázek města



Jedná se o internetovou aplikaci běžící na webu www.praha.eu, která obsahuje veškeré informace od vyhlášení výběrového řízení až po realizaci veřejné zakázky, včetně uzavřených smluv. Jejím cílem je zpřístupnit na jednom místě veškeré informace, týkající se zakázek. „Po zrušení několika netransparentních výběrových řízení na úklid a bezpečnostní služby jde o další z našich kroků vedoucích ke zprůhlednění a zefektivnění hospodaření Dopravního podniku. Tento systém zcela zamezí pochybným výběrovým řízením známým z minulosti,“ uvedl Vladimír Lich, generální ředitel Dopravního podniku. Rodný list zakázek DPP je zajištěn Magistrátem hl. m. Prahy, jeho funkce jsou tudíž identické. Web pražského magistrátu se tak rozrostl o další sekci se jménem „DPP – Dopravní podnik hlavního města Prahy“. Návštěvníci internetových stránek DPP pak naleznou odkaz na rodné listy zakázek v sekci „Nový DPP“.

Tiskovka k výročí povodní 2002



V úterý 8. srpna se na půdě Dopravního podniku uskutečnila tisková konference připomínající desetileté výročí od ničivých povodní, které postihly i hlavní město. Mimořádný režim, v kterém se v době katastrofy ocitl i DPP, popsali: dopravní ředitel Ladislav Urbánek, technický ředitel Jan Šurovský, vedoucí jednotky Správa vozidel Metro Josef Němeček, vedoucí oddělení Řízení provozu Jan Cibulka a vedoucí odboru Hasičský záchranný sbor Michal Wowesný. Tři desítky

novinářů se dozvěděly informace jednak o manévrech, které se tehdy při řízení dopravy odehrávaly, a také o stávajících protipovodňových opatřeních zejména v metru. S odstupem času bylo připomenuto obdivuhodné nasazení všech zaměstnanců DPP, kteří po týdny a měsíce řešili mimořádné situace. Na tiskovku navazovala noční ukáзка uzavření traťového uzávěru v tunelu a poté uzavření eskalátorových uzávěrů ve stanici Křižíkova.



Uzavření Národní třídy

V souvislosti s výstavbou polyfunkčního objektu COPA CENTRUM NÁRODNÍ byla v úterý 10. července uzavřena stanice metra Národní třída. „Požadujeme od investora co nejkratší uzavření stanice a apelujeme na maximální zkrácení termínu uzavírky. Jsou zde však koordináční podmínky, vyplývající z vydaného stavebního povolení a z technických omezení pro provádění stavby v centru města. Uzavření stanice metra tak investor dle těchto podmínek odhaduje přibližně na dva roky,“ vysvětluje tisková mluvčí DPP Tereza Krásenská. A jakou podobu by měla mít stanice po dvou letech stavby? Nejvýznamnější změnou, na kterou se po znovuootevření zastávky mohou cestující těšit, bude nová podoba vestibulu. Ten bude integrován do stavby nového polyfunkčního centra, a dojde tak k přímému propojení s touto budovou. Provozně však zůstane vestibul od budovy oddělen. V rámci výluky dojde také k opravě a rekonstrukci vnitřních stavebních konstrukcí stanice v úrovni nástupiště, a to včetně sanací průsaků.

NAJDETE UVNITŘ ČÍSLA:

- **UITP** – Mezinárodní asociace veřejné dopravy, již je členem i DPP (str. 8)
- **NAD** – náhradní autobusová doprava (str. 14 a 15)
- **niveleta** – pomyslná čára udávající výškové poměry a podélný sklon liniové stavby, nejčastěji dopravní cesty, jednoduše řečeno, čára, udávající výškové poměry, sklon komunikace (str. 15)
- **tangenciální spojení** – autobusové, tramvajové či vlakové linky, které po obvodu města spojují jeho okrajové části (str. 18)
- **DORIS** – Dopravní řídicí systém, sledující aktuální polohu tramvají (str. 21)
- **omnibus** – nekolejový dopravní prostředek tažený koňmi (str. 25 a 26)

☒ Dobrý den, chtěli bychom poslat pochvalu všem zaměstnancům Muzea MHD, a především těm, kteří zajišťují provoz nostalgické linky 91. V sobotu 21. 7. 2012 jsem navštívil s rodinou vaše muzeum a byli jsme všichni nadšeni, obzvláště děti. Exponáty jsou v krásném stavu, zaměstnanci muzea jsou příjemní a vstřícní, a totéž platí i o řidiči a průvodčím z nostalgické linky. Všem děkujeme za krásný zážitek, který napravil zklamání z předchozí návštěvy NTM.

Vladimír Krupka

☒ Dobrý den, v sobotu 21. 7. 2012 jsme byli na prohlídce Praha technická – metro Kačerov, jízda metro Ečs. Chceme moc poděkovat, prohlídka byla úžasná a pracovníci byli vstřícní a obětaví. Díky všem za nevšední a nostalgický zážitek.

Marcela Fialová

☒ Rád bych poděkoval panu řidiči autobusu linky 120, pořadí 4, ev.č. autobusu 3043 z provozovny Řepy, který v pátek 20. 7. 2012 v zastávce Hlubočepská směr Zličov v 18:42 hod. vykázal z vozu zjevně silně podnapilého cestujícího. Panu řidiči děkuji za osobní statečnost a profesionální přístup.

Dominik Mlejnek

☒ Dobrý den, chtěl bych vyjádřit potěšení nad pány revizory, kteří cestovali dne 19. 7. 2012 tramvají č. 3 cca v 19:15 směr Modřany. Je moc příjemné vidět, že se i tahle obecně příliš nemilovaná práce dá vykonávat zdvořile a s úsměvem.

Michal Daněk

Z DOPISU ŘEDITELE KRAJSKÉHO ŘEDITELSTVÍ POLICIE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY PLK. MGR. MARTINA VONDRÁŠKA GENERÁLNÍMU ŘEDITELI DPP VLADIMÍRU LICHOVÍ

Vážený pane generální řediteli,

dne 10. června 2012 pořádalo Krajské ředitelství policie hlavního města Prahy „V. Den s Policií České republiky“. Díky Vaší pomoci a podpoře se podařilo zorganizovat velmi úspěšnou akci, která byla určena široké veřejnosti a stala se dobrou propagací práce policie, ostatních složek integrovaného ochranného systému a dalších organizací podílejících se na zajištění bezpečnosti v našem hlavním městě.

Vysoká návštěvnost dokazuje zájem veřejnosti o práci záchranných a bezpečnostních složek a je oceněním všech, kteří věnovali nemalé úsilí při prezentaci své profese. Za to, že bylo možné uspořádat „V. Den s Policií České republiky“ v takovém rozsahu a kvalitě, patří poděkování především Vám a Vaším spolupracovníkům.

plk. Mgr. Martin Vondrášek

☒ Dne 13. 7. 2012 jsem v 9:03 jela autobusem linky 139 číslo 6606, kde řidič nabádal starší paní, aby ukončila telefonický hovor. Zůstal stát a čekal, až paní domluví, protože ho rušila. Kvůli tomu jsem přijela pozdě do práce a dostala pokutu.

Simona Volejníková

»» Z ODPOVĚDI:

Vedoucí garáže Hostivař předvolal k projednání připomínané záležitosti řidiče, který obsluhoval výše uvedenou linku. Řidič k podání uvedl, že si na událost popisovanou v podání vzpomíná. Ve vozidle hlasitě telefonovala cestující na předním sedadle. Řidič ji požádal o ztišení hovoru, případně o telefonování v zadní části vozu. Cestující bez problému hovor skončila.

☒ Dobrý den. Stanice metra Zličín slouží mimo jiné také lidem, kteří přiletí do republiky letadlem. Byl jsem svědkem toho, že češtiny neznalí turisté nastupovali hromadně do soupravy, která přijela od centra a mířila do depa. Nápis na světelné rampě nad kolejištěm: ZDE JE POUZE VÝSTUP, je pouze v českém jazyce.

Karel Bečvář

»» Z ODPOVĚDI:

Ve stanici metra Zličín jsou při vstupu na nástupiště umístěny standardní informační prvky, které odkazují na správný směr metra (2. kolej). Situaci ve stanici budeme sledovat, a pokud se objeví další podobné podněty, bude na světelnou rampu vedle textu v ČJ přidán text i v AJ.



Co o nás píše média

Aneta Řehková

Trasa D získala kladný posudek

E15, 24. ČERVENCE 2012

Trasa metra D si na své cestě k realizaci připsala další důležitý bod. Zpracovatel Václav Obluk vystavil metru D kladný posudek v procesu vlivu stavby na okolí (EIA). Posudek, který se týká úseku ze stanice Náměstí Míru do stanice Depo Písnice, však magistrátním úředníkům doporučuje vydat ke stavbě definitivní „ano“ při splnění určitých podmínek. Jejich seznam má desítky položek. V územním řízení se musí více dbát na návaznost další MHD, nebo koordinovat stavbu s chystaným obchvatem Písnice. Podle oznámení záměru v databázi EIA by se první cestující měli na trase D mezi Pankrácí a Novými Dvory svést v roce 2018. Stavba by měla začít o čtyři roky dříve. Časový harmonogram se ale může ještě změnit. Dokument počítá s deseti stanicemi včetně konečných, kterými budou Depo Písnice a Náměstí Míru. Tam bude přestup na trasu A, na Pankrácí na trasu C. Počítá se s využitím technologií, jež nepotřebují strojevodoucí.

Cyklisté mohou nyní do metra výtahem, přibylo i cyklotramvají

MF DNES, 25. ČERVENCE 2012

...V těchto dnech Dopravní podnik na zkoušku povolil přepravu jízdních kol ve výtazích stanic metra Letňany, Pankrác a Skalka. Opatření má cyklistům usnadnit cestu k vlaku. Převoz kola po eskalátorech je sice povolený, ale není příliš pohodlný ani bezpečný. Uvedené výtahy jsou označeny piktogramy jízdního kola. Na konci října podnik změnu vyhodnotí a případně ji zahrne do Smluvních přepravních podmínek PID. Od tohoto měsíce byla také rozšířena možnost

Cvak. Lístek štípá jen průvodčí na lince 91

Jediný průvodčí, který vám skutečně kleštičkami štípně lístek, už jezdí pouze na tramvajové lince 91.

Průvodčí dřív patřili ke každému vagonu tramvaje. Jezdili v nich až do 8. května 1975, o den později vyjelo první metro a s prací průvodčích byl konec.

Vrátili se až v roce 1991, kdy v souvislosti s jubilejní výstavou poprvé vyjely do pražských ulic nostalgické linky. Na nich slouží jako průvodčí a řidiči i Dušan Bouša.

„Do dopravního podniku jsem poprvé přišel jako student na brigádu v roce 1965,“ popisuje Bouša. Pak vystudoval chemii a odešel pracovat jinam. Tramvaje ho ale před časem přitáhly zpátky.

„Slavil jsem v tramvaji padesátiny a všechno se mi to tam vrátilo. Udělal jsem si opět všechny zkoušky a zase jsem začal ve volném čase jezdit s tramvají.“ vysvětluje muž, který v civilu pracuje jako ředitel jednoho z odborů puncovního úřadu.

Na nostalgické lince ho mo-



Dušan Bouša

metroSERIÁL
Netradiční profese

hou cestující potkat v historické uniformě a s tradiční kabelou a kleštičkami na štípání lístků.

Staré tramvaje vyrážejí na cestu Prahou ze Sřešovicke vozovny, kde zároveň sídlí i Muzeum městské hromadné dopravy, které se o staré tramvaje stará. ROBERT OPPELT

přepravy kol v tramvajích o dva nové úseky. Jde o úsek mezi Hradčanskou a Bílou Horou a mezi Náměstím Bratří Synků a Vozovnou Pankrác. V současnosti tak lze nastoupit s kolem do tramvaje na deseti úsecích. Vždy to platí ale pouze ve směru z centra a pouze od 19 hodin do rána a o víkendech. ...Počet tramvajových linek, na kterých je povolena přeprava kol, se průběžně upravuje. Z autobusu jsou kola naopak zcela vypovězena.

Tráva sníží hluk

PRÁVO, 25. ČERVENCE 2012

Koberec zelené trávy místo rachotících betonových panelů by měl zakrýt část rekonstruované tramvajové trati v Průběžné ulici. V úseku Radošovic k hasičské stanici chce Praha 10 jako první v hlavním městě využít za tímto účelem méně náročných odrůd tzv. extenzní zeleně. Po vyhodnocení pilotního projektu chce radnice tento způsob rozšiřování zelených ploch

využít i na dalších místech obvodu. Uvažuje se, že obdobným způsobem by se mohly řešit i tramvajové tratě v Olšínách nebo ve Vršovicích.

Turnikety. Zůstaly jen na starých fotografiích

METRO, 31. ČERVENCE 2012

Všichni si je pamatujeme. Až do roku 1985 patřily k pražskému metru a dodnes jsou součástí vzpomínek všech na první cesty metrem. Z původních turniketů, do kterých se vhažovala koruna a které mechanickými výsuvnými rameny zabránily v průchodu tomu, kdo se pokusil vstoupit bez zaplacení, se ale nedochovalo nic, a to ani ve sbírkách muzea. „Nezůstal ani jeden, jen jejich fotografie, a pokud vím, nejsou zachovány ani v nějaké soukromé sbírce,“ potvrzuje ředitel muzea MHD Milan Pokorný. Od podzimu roku 1985 nahradily turnikety označovače jízdenek.



Svět ocenil, že za osm měsíců po povodni jezdilo metro všude. Mnozí si navíc mysleli, že technologie máme na povrchu, tedy že stanice a tunely jen umyjeme a jedeme, říká Josef Němeček, vedoucí jednotky Správa vozidel Metro

MŮŽE SE PRAŽSKÉ METRO, STAVĚNÉ I JAKO KRYT PRO JADERNOU VÁLKU, UCHRÁNIT PŘED VODOU? JAKÉ BYLY PŘÍČINY JEHO ZAPLAVENÍ PŘI KATASTROFÁLNÍ POVODNI V ROCE 2002? JAK JE PRAHA PŘIPRAVENA DNES? ODPOVÍDÁ VEDOUcí JEDNOTKY SPRÁVA VOZIDEL METRO JOSEF NĚMEČEK.

Petr Ludvíček / Foto: Petr Hejna

ČEŠI SE V KRIZOVÝCH SITUACÍCH SEMKNOU

Podívejme se na povodně roku 2002 nejprve zahraničním pohledem. Vy jste byl po nich častým účastníkem mezinárodních setkání...

Nasbírané zkušenosti jsou cenné, použil jsem je při konferencích UITP i podvýboru pro vozy metra. Voda dosáhla v Praze přibližně o metr a 80 cm výš než při stoleté vodě. Dokazovalo to, že si člověk před přírodou nemůže být nikdy jist, a proto byl o informace z Japonska poté, co Japonci byli v Praze na prohlídce po povodni. Protože šlo o největší zatopení metra v historii lidstva, byl jsem v centru zájmu a desítek dotazů. Svět neznal zatopení dvou desítek kilometrů a 18 stanic. Pro rady tady byli i Varšavané, kteří stavěli druhou linku metra. Francouzi zase tvrdili, že jsou připraveni, když během 72 hodin zabezpečí mříže na větracích šachtách. Když viděli Prahu a slyšeli o deseti hodinách, kdy byl o 7 metrů vyšší stav Vltavy, přepsali v Paříži povodňové plány. Stanici BBC jsem říkal o stoleté vodě, oni ovšem takový termín neznali, takže jsem použil opis voda, která přijde jednou za sto let...

V době povodní navíc v Praze zasedala UITP...

Ano, tehdy mi kolega z Holandska říkal, ať jsme rádi, že do metra voda natekla. Jinak by stanice tzv. vyplavala celá. Bylo by to jako když se ponoří balon pod vodu a vztlak ho vytlačí ven. Stanice byly stavěny jako ochranný kryt proti vlivu zvenku, ne jako vodní

Na trase A bylo cca 173 000 m³ vody, na běčku 700 000 m³, céčko mělo 232 000 m³, takže přes milion sto tisíc kubíků, což se čerpalo dva měsíce. 22. 3. 2003 byla do provozu uvedena poslední stanice na běčku. 30 kilometrů tunelů a 18 stanic bylo za 8 měsíců znovu osazeno technologiemi, což představuje např. 27 ramen eskalátorů, na 600 nejrůznějších strojů, strojních a elektronických zařízení. Ve světě byla zaplavena jedna dvě stanice, ale takový horor nezažil nikdo, říká Josef Němeček.

stavba na pilotech, která by odolala hydrostatickému tlaku 4 až 5 atmosfér. Takže stanice udržená „v suchu“ mohla být okolní vodou vytlačena a stavebně totálně poničena.

Na jaké pozici jste tehdy u Dopravního podniku pracoval?

Dělal jsem náměstka pro metro. Zabýval jsem se technickými záležitostmi a kolega Svoboda řešil OSM, tedy ochranný systém metra. Do něj spadala mj. atomová vrata, technické centrum na Malostranské bylo součástí obřího protiatomového krytu, který měl sloužit pro cca 300 tisíc lidí. K tomu sloužily dva generátory, vzduchotechnika, ventilátory, vodárna a další zařízení. Bylo připraveno tunely nafouknout vzduchem, aby se přetlakem dovnitř nedostal vzduch po atomovém výbuchu na povrchu. Díky tehdejší ideologii, která kryty v metru tvořila, byly veškeré technologie umístěny pod zem, takže jsme v roce 2002 utopili mj. měnirny, zabezpečovačku apod. Není to jako ve světě, kde z povrchu jdou dolů pouze kabely.



Jak bylo metro připraveno na povodně?

Povodňové plány počítaly se stoletou vodou. U stanice Invalidovna, která je nejnižší, byla hradítka, která s touto vodou počítala. Podzemní prostory ovšem byly určeny jako kryty, nikoli stavěné jako protipovodňová ochrana. Po převratu s ukončením studené války už se s krytem nepočítalo, ale v rámci údržby se v tunelech stále přetlakový systém zkoušel. V roce 1990, když se trasa B dostavěla za Českomoravskou, se již ochranný systém nekolaudoval.

Právě Invalidovna byla jedním z bolavých míst v roce 2002?

Přesně tak. Nad tlakovými vraty zbyly čtyři díry o průměru 200 mm, které měly mít zvenku klapky. Navíc u stanice bylo jen na cihlu obezděné okno, za nímž pokračovala roura o průměru asi metr, kterou se při stavbě dodával beton. Roura tam ovšem zůstala. Z úterý na středu (z 13. na 14. 8. 2002 – pozn. red.) však tenká stěna tlaku vody neodolala, voda se dostala i přes hradítka do eskalátorového tunelu. Tlakový uzávěr byl včas uzavřen, ale těmi čtyřmi otvory se dovnitř voda, ve sloupci cca 40 metrů, pod tlakem dostala.

Do metra se řítila voda ale z více stran...

Na Palmovce se vyvalila stěna, tudy se začal plnit úsek dál až k Vysočanské. Běčko se nakonec naplnilo až na Smíchovské nádraží. Na Můstku byl technologický otvor 2x2 metry pro protahování kabelů při stavbě, který byl vyzděn jen na cihlu a přes ostění na to už od té doby nebylo vidět. Ta stěna se pochopitelně tlakem provalila a voda se protlačila na áčko, prošla na Muzeum A a na druhé straně protekla 200 metrů od Dejvické. Po vyčerpání vody jsme zjistili, že práh, který je pod vraty a měl být zaarmován, byl na Náměstí Republiky odhozen tlakem asi 15 metrů dál a voda měla pod vraty volnou cestu. Po kontrole nebyl z dvaceti prahů armován žádný.

A jak se zaplavila trasa C?

Co se týče céčka, Florenc je otevřená stanice, takže tam voda neměla problém. Na Nádraží Holešovice se

stavěl tunel k prodloužení trasy na Ládví a otvor byl nouzově zazděn. Tlakové uzávěry byly zavřeny včas, ale kabelové průchodky v nich nevydržely tlak a vyskákaly jak špunty. Takže voda měla cestu od Vltavy přes nouzové zazdění a průchodky dál na trať k Vltavské a Florenci volnou.

Z rozhodnutí tehdejšího generálního ředitele jste se ocitl v roli tiskového mluvčího. Jaké to bylo v této mimořádné situaci?

Ocitl jsem se v každodenní palbě záluďných otázek. Trvalo to tři čtvrtě roku. Největší nápor byl na dispečinku, kdy jsem proti desítkám novinářů stál sám. Čelil jsem doslova masáži, jak jsme nezodpovědní, že jsme metro nezavřeli. Cítil jsem snahu hodit vinu na DPP. Nevěřili mi zpočátku ani harmonogram prací, které se udělali.



Oficiální závěr po měsících byl, že příčinou byly stavební závady. Když se voda odčerpala a novináři situaci viděli na vlastní oči, potvrdili, že jsme měli pravdu a přišli se i omluvit.

To byla asi nezapomenutelná zkušenost...

Dva měsíce jsem byl s novináři téměř denně. Mimo jiné jsem se naučil, že nesmím říct nevim, vždy jsem musel umět reagovat. Třeba tak, že jsem jedné dotěrné redaktorce řekl, že ji obdivuji, protože její štáb umí procházet zdí. To bylo poté, co mi tvrdila, že viděla dole nezavřená vrata. Pak se mi nakonec omluvila, ale mnozí

pracovali, jako by na něčí objednávku. Takových her jsem s novináři odehrál mnoho a nakonec si na jejich styl práce zvykl. V každém případě se po několikaměsíční práci a průkazných informacích atmosféra otočila a dávali za pravdu nám. Těšilo mě, že se nám podařilo otočit veřejné mínění, které nás od počátku vnímalo jako lumpy, již nechali metro zatopit.

Jak vzpomínáte na kolegy z dob povodní?

Naši lidé pracovali rozhodně nad rámec svého času i možností. Celou problematiku povodní 2002 považuji za organizačně zvládnutou, vezmeme-li v úvahu, že šlo v oblasti dopravy o světovou katastrofu. Nejenže nepřišel nikdo o život, ale nebyl zraněn ani jediný zaměstnanec. Přístup lidí byl profesionální. Tak jako se v době

„mírově“ mnohé předpisy ignorují, tak v případě problému se Češi semknou a hledají řešení, aniž by potřebovali nalinkovaný plán.

Nabízí se poslední otázka – jak je dnes metro připraveno?

Filosofií dnes je, aby se voda ke stanicím nedostala. Kolem řeky jsou hráze na vodu z roku 2002 plus rezerva tak, aby se voda do stanic metra nedostala. V kanalizacích jsou navíc zpětné ventily a připraveny jsou i mobilní zábrany. Ale řekněme si na rovinu, že i přes všechna opatření a zkušenosti by dnes ruku do ohně za to, že se něco podobného nemůže opakovat, nikdo nedal.

V ÚNOROVÝCH ČÍSLECH DP KONTAKTU PRAVIDELNĚ PŘINÁŠÍME STATISTIKU VÝJEZDŮ JEDNOTEK HASIČSKÉHO ZÁCHRANNÉHO SBORU PODNIKU A PŘEHLED NEJVÁŽNĚJŠÍCH I NEOBVYKLÝCH UDÁLOSTÍ ZA PŘEDCHOZÍ ROK. POJĎME SE NYNÍ PODÍVAT, ČÍM JSOU PODNIKOVÍ HASIČI ZAMĚŠTNÁNÍ, POKUD PRÁVĚ NEJSOU NA VÝJEZDU K MIMOŘÁDNÉ UDÁLOSTI.



Michal Brunner / Foto: HZS DP



Výcvik hasičů-lezců na cvičné věži

Činnosti hasičů mimo výjezd, tedy v tzv. organizačním řízení, lze rozdělit z různých hledisek. Velká část úkolů vychází z právních předpisů a pokynů HZS ČR a je společná všem profesionálním i dobrovolným hasičům, další činnosti jsou specifické pro hasiče Dopravního podniku. Některé úkoly se vztahují na všechny výjezdové hasiče jednotek HZS DP a některé vyplývají ze specializace určitých funkcí. Obecně lze rozdělit

činnosti hasičů v organizačním řízení na provádění různých forem odborné a fyzické přípravy a na provádění pravidelných kontrol a údržby mobilní požární techniky a věcných prostředků požární ochrany s cílem udržení jejich nepřetržité akceschopnosti. Odborná a fyzická příprava je stanovena ročním „Plánem odborné přípravy HZS DP“, který je dále rozpracováván do měsíčních „Plánů školení a výcviku“.

Každý výjezdový hasič HZS DP musí být odborně způsobilý k používání vzduchových a kyslíkových dýchacích přístrojů. Tato odbornost se prokazuje každého čtvrt roku na výcvikovém zařízení, zvaném tradičně „polygon“, na požární stanici Hostivař. V polygonu musí hasič vybavený dýchacím přístrojem a zásahovým oděvem zdolat překážkovou trasu, za tmy, v umělém dýmu a s rušivými zvukovými efekty.

K dalším fyzicky i psychicky značně náročným součástí výcviku patří příprava k zásahům ve výšce a nad volnou hloubkou. Při těchto činnostech může jediný chybný úkon způsobit pád hasiče se smrtelnými nebo trvalými následky. Odborná příprava probíhá ve třech stupních. Pro

Co dělají, když nehoří

všechny hasiče je určen každoroční výcvik jištění ve výšce a sebezáchranu sláněním, prováděný na 25 metrů vysoké cvičné věži požární stanice Hostivař. Hasiči se specializací „hasič-lezec“ dále absolvují pravidelný výcvik pod vedením svých směnových instruktorů, zaměřený na použití speciálních lezeckých technik při záchranářské činnosti. Výcvik probíhá v reálných podmínkách, na objektech, jako jsou větrací šachty nebo lanovka v ZOO. A konečně, směnoví instruktoři lezeckých skupin absolvují jednou ročně odbornou přípravu podle metodiky a pod vedením lektorů určených HZS ČR. Obdobně jako u lezců je organizována odborná příprava hasičů, určených k obsluze motorových pil, a příslušných směnových instruktorů.

Nezbytnou součástí školení všech hasičů je poskytování zdravotnické první pomoci. Pod vedením zkušených lektorů školicího střediska Zdravotnické záchranné služby hl. m. Prahy se hasiči seznamují se zásadami první pomoci, správným použitím zdravotnických pomůcek ve výbavě HZS nebo taktikou třídění zraněných při hromadných neštěstích.

Přípravou proti „neviditelnému nebezpečí“ jsou pravidelná školení na téma řešení událostí s výskytem bojových otravných látek. Bohužel, v dnešním světě nelze vyloučit zneužití těchto válečných prostředků proti civilnímu obyvatelstvu a právě prostředí MHD bývá nejčastějším cílem teroristických skupin. Každý hasič Dopravního podniku tak musí bezpodmínečně umět ovládat prostředky pro detekci nebezpečných chemických látek, použít všechny typy protichemických oděvů z výzbroje HZS a provést dekontaminaci osobních ochranných prostředků i kontaminovaných povrchů. Hasiči ve funkcích velitelů a techniků chemické a technické služby HZS navíc v uplynulých letech opakovaně absolvovali pětidenní výcvik se zaměřením na bojové otravné látky na terénním pracovišti Vojenského technického ústavu ochrany ve Vyškově.

Přibližně každou druhou směnu mají všechna hasičská družstva na programu prohlídku některého z desítek stavebních objektů DPP. Jedná se o množství podzemních objektů – stanic metra, příslušných větracích šachet a technického zázemí, a dále o rozsáhlé nadzemní objekty – depa, vozovny, garáže, opravy a administrativní budovy. Cílem každé prohlídky je seznámení s možnostmi evakuace osob a vedení požárního zásahu, tedy nástupními plochami, únikovými a zásahovými cestami a rozmístěním požárně bezpečnostních zařízení, zejména čidel elektrické požární signalizace, v návaznosti na dokumentaci zdolávání požáru, aby v případě požáru nebo jiné mimořádné události šli hasiči „najisto“. Pokud hasičské družstvo při provádění prohlídky zjistí závady v oblasti požární bezpečnosti, oznámí je velitel oddělení požární prevence. Tím je zajištěna vícenásobná kontrola objektů v průběhu roku, nad rámec periodických preventivních prohlídek PO a BOZP.

Na základě rozpisu v měsíčním „Plánu školení a výcviku“ provádějí hasičská družstva systematicky kontroly zdrojů požární vody ve všech objektech DPP. V denních směnách jsou prováděny kontroly nástěnných, nadzemních a podzemních hydrantů, v nočních směnách probíhají kontroly suchovodů a tunelových vodovodů mezi jednotlivými stanicemi metra. Hasiči tak uspoří podniku prostředky,



Školení zdravotnické první pomoci s lektorem pražské záchranné služby

kteří by jinak bylo třeba hradit za tyto předepsané činnosti dodavatelským firmám, a navíc mají osobně ověřenou funkčnost zdrojů vody pro případ požáru.

Nejen při vlastních výjezdech, ale i při přesunech ulicemi Prahy v organizačním řízení se podnikoví hasiči setkávají s dopravními nehodami s nutností okamžitého zásahu hasičské jednotky. Proto vybraní zaměstnanci HZS DP absolvovali teoretickou a praktickou přípravu na téma vyprošťování osob z havarovaných vozidel u HZS podniku Škoda Auto a. s.

Unikátní specializací jednotek HZS DP je tzv. nakolejování. Každé úterý se hasičská družstva setkávají u některého z kolejových vozidel DPP, ať již vagonu metra, lokotraktoru, nebo tramvaje, a nacvičují havarijní zvedání a boční posun vozidla pomocí hydraulického zařízení LUKAS z výzbroje




Nácvik havarijního zvedání tramvaje 14T

HZS DP. Některé měsíce se namísto kolejových vozidel nacvičují havarijní postupy pro jednotlivé typy autobusů. Zde přicházejí ke slovu nejčastěji pneumatické zvedací vaky.

Teoretické poznatky hasičů ze školení a výcviku ověřuje velitel jednotek HZS DP v lednu každého roku „Ověřením odborné přípravy za kalendářní rok“ formou elektronicky vyplňovaného testu. V květnu pak následují „Testy fyzické zdatnosti“ výjezdových hasičů, prováděné formou dvou silových cviků s limitem plnění dvě minuty a běhu na vzdálenost 2 000 metrů na běžeckém oválu. Nejvíce komplexním prověřením dovedností hasičů a jejich velitelů jsou prověřovací a taktická cvičení, prováděná v průběhu celého roku, někdy v součinnosti s dalšími složkami integrovaného záchranného systému.

Výše uvedený popis činností není zdaleka vyčerpávající a je jen výběrem hlavních částí odborné přípravy jednotek HZS DP. Přitom vždy platí, že operační řízení, tedy výjezdová činnost,

je nadřazené organizačnímu. Jinak řečeno, pokud jednotka HZS při školení, výcviku nebo jiné plánované činnosti vyjede k zásahu, plánovaná činnost se přeruší a musí se provést v náhradním termínu. 



Nácvik detekce nebezpečných chemických látek



POVODEŇ 2002

– 10 LET POTÉ



V ČERVENCOVÉM ČÍSLE JSME SE NA POVODNĚ PODÍVALI PROSTŘEDNICTVÍM TRAMVAJOVÉ DOPRAVY, PROVĚŘOVACÍHO CVIČENÍ V METRU. DNES PŘINÁŠÍME DOKONČENÍ PRŮBĚHU TĚTO ŽIVELNÉ POHROMY V METRU, POHLED Z AUTOBUSOVÉ DOPRAVY, DISPEČINKU A MARKETINGU.



Když v metru vládla voda – II.

Jaroslav Kristen / Foto: archiv DPP

(dokončení z minulého čísla)

Minulé povídání jsme skončili 12. srpna 2002 řádným ukončením provozu metra a odstavením dvou souprav ve stanici Florenc B, které tu čekaly, jako vždy, na zahájení provozu druhý den. V úterý 13. srpna už bylo ale metro zaplaveno, včetně obou souprav.

Utopené vlaky v předčasné rekonstrukci

Voda v této stanici byla vyčerpána až v polovině září, stanice Florenc B je totiž nejnižší položenou stanicí pražského metra, cca 30 m pod běžnou úroveň hladiny Vltavy. Po vyčerpání bylo nejprve nutné připravit dopravní cestu, aby mohly být oba uvízlé vlaky „vysvobozeny“. Vlastní přeprava proběhla ve dvou termínech. První vlak byl přepraven do depa Kačerov v noci z 20. na 21. října a druhý v noci z 24. na 25. října 2002. Ač byly oba vlaky několik týdnů pod vodou, proběhla jejich přeprava bez jakýchkoli problémů. O to horší byl pohled na ně – kalná, agresivní voda udělala své. Oba vlaky byly v depu Kačerov odstaveny mimo halu na odstavnou kolej 43a, kde „metráčtí“ hasiči provedli hrubé mytí. Poté následovalo strojní mytí vnějšku obou vlaků, vnitřek a agregáty pod skříní prošly tlakovým mytím



s ohřevem vody. Následovala desinfekce a kontrolní stěry, následované kladným vyjádřením hygienika, že oba vlaky nepředstavují hygienické riziko.

Již v průběhu záchranných prací na obou soupravách nastaly v jednotce Správa vozidel Metro (JSVM) úvahy, co s oběma vlaky. Rozhodnutí bylo jednoznačné: předčasné rekonstrukce v plzeňské Škodovce. A tak byly po nezbytné přípravě oba vlaky odeslány v prosinci 2002 a lednu 2003

do Plzně. Nazpět po rekonstrukci se vrátily v létě 2003 již jako 81-71M inventárních čísel 3335-3494-3608-3613-3339 a 3343-3604-3666-3670-3356. Do provozu s cestujícími na trati A se pak vrátily 30. listopadu 2004 a 12. ledna 2005. Protože „pohutý osud“ obou vlakových souprav nebyl pracovníkům JSVM lhostejný, rozhodli se, jako připomínku na jejich utopení, opatřit oba vlaky zvláštním označením. A tak, až budete někdy stát na nástupišti trasy A a budete čekat na svůj vlak, podívejte se nad dveře kabiny strojvedoucího. Možná tam uvidíte dvojitou modrou vlnovku. Pak vězte, že pojedete jednou z dvojice utopených vlaků ve stanici Florenc B.

Bleskové zprovoznění stanic

Je neuvěřitelné, jakým tempem pokračovaly práce na obnově zrušených stanic a přilehlých tunelů. Jako první byla zprovozněna stanice Smíchovské nádraží na trati B. Vlastní stanice povodněmi příliš neutrpěla, zachránila ji „atomová vrata“ před stanicí směrem k centru města. Stalo se to již 26. srpna 2002. Poté následovaly další stanice:

Stanice	Trasa	Zprovozněna
Smíchovské nádraží	B	26. 8. 2002
Florenc C	C	19. 10. 2002
Muzeum A	A	26. 10. 2002
Nádraží Holešovice	C	16. 11. 2002
Karlovo náměstí	B	9. 12. 2002
Anděl	B	9. 12. 2002
Vysočanská	B	16. 12. 2002
Můstek A	A	21. 12. 2002
Palmovka	B	21. 12. 2002
Vltavská	C	21. 12. 2002
Malostranská	A	16. 1. 2003
Staroměstská	A	16. 1. 2003
Českomoravská	B	31. 1. 2003
Florenc B	B	17. 2. 2003
Můstek B	B	17. 2. 2003
Náměstí Republiky	B	1. 3. 2003
Národní třída	B	1. 3. 2003
Invalidovna	B	22. 3. 2003
Křižíkova	B	22. 3. 2003

V době, kdy se zprovožňovaly stanice a obnovoval se provoz metra, přišla ke slovu jednotka Provoz Metro, která provádí dopravní činnost v metru. Tato jednotka totiž musela i v době, kdy byla ještě činnost systémů zjišťující bezpečný provoz metra funkčně omezena, zajistit nejen provoz v obnovených, či spíše řekněme zprovozněných stanicích, ale zajistit v první řadě bezpečný provoz metra. Tam, kde nebyla zcela funkční technika, musel absentující technik zastoupit člověk. Když jsem nedávno o organizování dopravní činnosti v té době hovořil s Karlem Pečeným, dnes vedoucím jednotky Provoz Metro, řekl mi následující:

„Povodeň prověřila zaměstnance tehdejšího úseku dopravního 11100, kteří se dokázali se ctí vypořádat s těžkostmi

v podmínkách zaplavení části metra, omezení kvality pracovního prostředí a funkčností technologií. Mnohdy pracovali nad rámec svých pracovních povinností v ne-



standardních podmínkách. Stručně řečeno, zvládli zajistit okleštěný provoz metra v jeho nezaplavených částech a při jeho postupném zprovožňování. Nutno si uvědomit, že postupně bylo obnovováno spojení či úroveň zabezpečení jízd vlaků. Ke slovu přišly zvláštní provozní režimy včetně obsluhy tzv. provizorního zabezpečovacího zařízení. Aktivně se podíleli na informování cestujících, střežení a zajištění úklidu zprovožňovaných stanic.“

Speciální kapitolou je podíl na přípravě a organizaci provozu, spolupráce s investorem, dodavatelem a drážním úřadem. Zaměstnanci, zajišťovatelé či dodavatelé odvedli v krátkém čase obrovský kus kvalitní práce, za kterou jim právem náleží uznání a dík, vzpomíná Karel Pečený a uzavírá: „Povodeň, která udeřila v dosud nepoznané a neočekávané intenzitě, si vyžádala rozsáhlá šetření a rozbory nejen v DPP, ale i na vyšších úrovních. Výsledkem je realizace komplexu protipovodňových opatření a stanovení jasných pravidel jejich aktivace. Jasná protipovodňová opatření jsou rozpracována do podmínek DPP a jednotlivých provozních jednotek. Je tak vytvořen účinný nástroj protipovodňové ochrany občanů i majetku.“

Krizová situace lidi prověřila

Co říci závěrem. Co nám povodeň „vzala“? Škody zcela jistě překročily již uvedené 7 mld. Kč. Tato částka, vynaložená na obnovu zničené infrastruktury metra, měla zásadní dopad na hospodaření Dopravního podniku v několika následujících letech. Na některé plánované investice prostě nebyly peníze. Všechny byly použity na obnovu metra. Na druhé straně byla v rámci obnovy zničené technologie obnovena zařízení či technologické soubory, které by bylo za normálních podmínek, s ohledem na jejich velikost, obtížné obnovit. A co nám povodeň „dala“? Myslím si, že to hlavně je poznání, že Dopravní podnik může důvěřovat svým zaměstnancům a že se může plně spolehnout na jejich schopnosti i ve zcela výjimečných a krizových situacích. Povodeň 2002 prověřila beze zbytku akceschopnost a intenzitu pracovního nasazení všech zaměstnanců. Domnívám se, že všichni, kdo přispěli k obnově pražského metra, si zaslouží uznání. A to je obrovská deviza. Bylo to ostatně oceněno i vedením pražské radnice a vedením našeho podniku na setkání ve střešovické vozovně 16. prosince 2002.





Shromaždiště pro evakuaci oblasti Karlína. V ohrožených místech operovalo až sedm desítek autobusů

SRPNOVÉ POVODNĚ ROKU 2002 A NÁSLEDUJÍCÍ OBDOBÍ JEDNOZNAČNĚ PROKÁZALY DŮLEŽITOST A NEZASTUPITELNOU ROLI NEZÁVISLÉ TRAKCE V SYSTÉMU MHD. LINKOVÉ VEDENÍ BYLO OPERATIVNĚ PŘÍZPUSOBENO PRŮJEZDNOSTI KOMUNIKACÍ PRO ZAJIŠTĚNÍ MAXIMÁLNÍ MOŽNÉ OBSLUŽNOSTI. AUTOBUSY DPP ZAJIŠŤOVALY POPRVÉ V HISTORII EVAKUACI OBYVATEL Z POSTIŽENÝCH MĚSTSKÝCH ČÁSTÍ A V NAVAŽUJÍCÍM OBDOBÍ SE VÝZNAMNĚ PODÍLELY NA DLOUHODOBÉ NÁHRADNÍ DOPRAVĚ ZA PŘERUŠENÝ PROVOZ METRA. V ZÁŘÍ 2002 BYLO DOSAŽENO HISTORICKÉHO MAXIMA VYPRAVENÍ – 1 080 AUTOBUSŮ V RANNÍ ŠPIČCE.

Z podkladů JPA zpracoval Jan Barchánek
Foto: archiv DPP

Vzpomínka z pohledu autobusů

Pro autobusy začaly povodně o několik dní dříve, již v pátek 9. srpna, kdy došlo k zaplavení podjezdu pod Lahovickým mostem a v Roztocké ulici v Sedlci. Nic nenasvědčovalo blížící se katastrofě, neboť se jednalo o nejnižší položené úseky v síti autobusových linek a dispečink stanovil pro 13 dotčených linek obvyklé odklonové trasy. Po kulminaci Vltavy mohly být během sobotního dopoledne a večera tyto odklony zrušeny.

K Vltavě se přidal Botič

Bohužel v neděli 11. srpna začalo opět intenzivně pršet v celém povodí Vltavy a hladina řeky znovu stoupala. Již v devět večer tak musel být obnoven odklon v Sedlci. Pokračující déšť, zprávy z jižních a západních Čech, a vyhlášení třetího povodňového stupně nevěstily nic dobrého. Od pondělního poledne tak jednotlivé garáže zahájily mobilizaci řidičů pro očekávané zvýšení vypravení. Znovu je třeba ocenit přístup všech řidičů a dalších pracovníků tehdejšího odštěpného závodu (o.z.) Autobusy, kteří zkrátili nebo zrušili plánovanou dovolenou, omezili volno na nezbytné minimum a v řadě případů se sami aktivně nabízel.

Důvodem dalšího přerušování provozu autobusových linek nebyla paradoxně Vltava, ale potok Botič, nejprve v Průhonících a poté v oblasti Hostivařského náměstí. Hodinu před pondělní půlnocí 12. srpna byl zastaven provoz prvního úseku metra (Florenc – Nádraží Holešovice) a autobusy zahájily standardním způsobem náhradní dopravu (NAD). V tuto chvíli již bylo jasné, že se blíží nevídaná katastrofa, a postupně zahájila nepřetržitou činnost většina útvarů dopravního úseku o.z. Autobusy, v uvedené době včetně zastávkové služby.

Brodivost autobusů v centru zájmu

V průběhu noci na úterý začala evakuace obyvatel z ohrožených oblastí, kterou zajišťovalo postupně až 67 navíc vypravených autobusů. Řada obyvatel ohrožení a nutnost evakuace nechápala, některé přesvědčil až postup vody v ulicích. Situace v dopravě se značně dramatisovala. Postupně byly zaplavovány komunikace v blízkosti Vltavy a podle aktuálních informací od dispečerů v terénu a řidičů autobusů prováděl dispečink operativní odklony a změny tras. V první fázi bylo možné využít obvyklá odklonová schémata, s postupem času a zvyšování hladiny řeky se však stále více jednalo o značně operativní, a někdy i neobvyklá řešení. Cílem bylo udržení maximální možné obsluhy území, a tak v řadě případů byl autobus posledním vozidlem, které daným úsekem projelo. V této souvislosti byla mj. s technickým úsekem o.z. Autobusy diskutována i maximální brodivost jednotlivých typů autobusů. Stoupající voda zkomplikovala již od úterního rána také vypravování autobusů z garáže Dejvice. Z důvodu zaplavené Podbabské ulice musely být výjezdy z odstavňé plochy Suchdol odkloněny přes Horoměřice a Bořislavku.

Úterý 13. srpna bylo kritické pro tramvajovou dopravu, postupně zaplavované úseky v centrální oblasti města však nebylo možné autobusy efektivně nahrazovat, pozornost byla tudíž zaměřena na udržení NAD za metro v úseku Florenc – Nádraží Holešovice prodlouženými linkami ze Severního Města. Zaplavení oblasti Těšnova a následně i předmostí mostu Barikádníků ve večerních hodinách však další provoz této NAD znemožnilo. Zdaleka největší komplikace v dopravě přinesla středa, kdy hladina Vltavy kulminovala. Zprávy o postupném zaplavování stanic metra

všemi dopraváky otřásl, ale na druhou stranu všechny ještě více mobilizovaly k maximálnímu úsilí pro zajištění náhradního způsobu dopravy. V průběhu dne se postupně stabilizovala opatření v autobusové dopravě, která zajišťovala jednak náhradu metra v okrajových úsecích (prodloužení pravidelných linek i vypravení vozů navíc) a dále náhradní obsluhu odříznutých oblastí města (Zbraslav, Velká Chuchle).

Ostrý test po prázdninách

Klíčovým úkolem dalších dní bylo zajištění náhradní dopravy za vyloučené úseky metra. Již od středy byla v provozu NAD XB v úseku Anděl – Nové Butovice (v některých obdobích Anděl – Zličín). Opadnutí vody a zprovoznění komunikací v oblasti Holešovic umožnilo od pondělí 19. srpna zavedení NAD XC v úseku Nádraží Holešovice – Pražského povstání s využitím prodloužených linek z oblasti Severního Města. Podmínkou pro efektivní provoz byla realizace do té doby největšího souboru preferenčních opatření pro autobusy – vyhrazených jízdních pruhů na severojižní magistrále. Na základě pozitivních zkušeností se podmínky a možnosti zřizování a rozšiřování preference autobusů na běžných linkách v následném období výrazně zlepšily.

Prubířským kamenem pro autobusovou dopravu bylo zahájení poprázdninového provozu, kdy vypravení v ranní špičce dosáhlo historické hodnoty 1 080 autobusů (oproti 978 v červnu 2002). Tak vysoký nárůst vypravení byl umožněn jen díky významné dodávce nových autobusů a možnosti částečného pozastavení vyřazování autobusů starších. V personální oblasti je nutné připomenout a znovu ocenit pomoc ostatních dopravních podniků (např. Plzeň, České Budějovice) formou zapůjčení řidičů autobusů v období září–listopad 2002. Pomyslnou třešničkou na dortu bylo zajišťování dopravy pro listopadový třídní summit NATO, které mělo být původně nejvýznamnější mimořádnou akcí roku 2002 pro autobusy DPP. I přes pokračující zvýšené vypravení byla i tato akce s nasazením 70 autobusů navíc plně zajištěna dle požadavků objednatele.

Významnou podmínkou pro efektivní dopravu obyvatel v omezené síti MHD byla oblast informování. První informace pro cestující zajišťovali samozřejmě řidiči a případně dispečeri. Postupně byly do informování zapojeny další podnikové složky a celý systém byl dopracován až do podoby plošné distribuce aktuálních letádků. Na základě večerního souhrnu provozních změn byly připravovány aktuální informace pro následující den, které v průběhu noci pracovníci zastávkové služby rozváželi do celé sítě. Informace byly zajišťovány i pro ostatní autobusové dopravce v systému PID, kteří provozovali dopravu v souběhu s linkami DPP.

Zkušenosti přenesené do dalších let

Informační systém v autobusech, zejména u vozů s digitálními panely, umožňoval zobrazení alespoň základních informací o operativních změnách prakticky okamžitě. Neocenitelnou výhodou pro operativní řízení byla také skutečnost, že palubní počítače v autobusech obsahují jízdní řády všech linek, a vozy mohly být tudíž přiřazovány na libovolné linky dle aktuální potřeby. Díky nepřetržitěmu nasazení pracovníků odboru Zabezpečení provozu a následnému nahrávání na garážích byla komplexní funkčnost systému většinou zajištěna od ranního výjezdu následujícího

dne. Zajímavostí bylo např. namlouvání chybějících nahrávek pro hlásič zastávek přímo pracovníky uvedeného odboru nebo nahrávání nových dat přímo v terénu, a to dokonce za jízdy s cestujícími.

Těžce nabyté zkušenosti z hektického období byly plně využity při dalším rozvoji odbavovacího a informačního systému. Jednalo se např. o doplnění různých přednastavených textů na panely či nahrávky řady akustických informací pro cestující, které může ovládat dle potřeby řidič a v posledních letech i dispečer vzdáleným příkazem přes řídicí systém AUDIS. Velmi užitečná jsou i komplexní data k operativním náhradním dopravám za metro a tramvaje, která opět mohou být ve všech autobusech dle potřeby okamžitě aktivována. Pro další rozšiřování a vylepšování tohoto systému je bohužel limitujícím faktorem nedostatečná kapacita starších palubních počítačů.



Vyhrazený pruh na severojižní magistrále byl klíčovou podmínkou pro zajištění náhradní dopravy za vyloučený úsek trasy metra C

Na základě získaných zkušeností došlo i k dalším úpravám a změnám. Z hlediska zajištění provozu autobusových linek jsou významné např. stavební úpravy v oblasti Lahovic, které zvýšily niveletu klíčových komunikací. V organizační oblasti byly aktualizovány a zpřesněny postupy krizového řízení. Naopak oproti roku 2002 disponuje DPP v současné době z ekonomických důvodů výrazně nižším procentem zálohových autobusů. Dílčí komplikací pro případné krizové stavy může být chybějící možnost přímého dispečerského řízení autobusových linek ostatních dopravců, která byla při povodních v roce 2002 díky v té době platné smlouvě mezi DPP a ostatními dopravci PID úspěšně a efektivně využita.

Závěrem je třeba znovu poděkovat všem, kteří se podíleli na zajišťování autobusové dopravy v období povodní a podzimu 2002, ať už v první fázi při operativním řízení a změnách, nebo v dalších etapách postupného návratu do obvyklého provozu, a potvrdili nezastupitelnou roli autobusové dopravy pro zajištění stability systému MHD, zejména v nestandardních a krizových situacích.



Jeho první vjem z osudného srpna je návrat o den dřív z dovolené v jižních Čechách, kde už vydatně pršelo. Na dispečink přišel po obědě v pondělí 12. srpna 2002 a poměrně brzy bylo jasné, že se blíží problém. „Úplně první starosti byly s autobusovou dopravou, a to v oblasti Lahovic a Roztok. Než skončil pondělní provoz metra, zastavili jsme jej předčasně už ve 23.00 hodin,“ vzpomíná **Jan Cibulka**. Stanice Nádraží Holešovice byla zastavitelná ze dvou důvodů – kvůli blízkosti řeky a probíhající pracím na prodloužení trasy C. Od úterního rána 13. srpna nejezdilo metro od Nádraží Holešovice k Florenci a na dispečinku začínaly změny v organizování pražské dopravy. První rozhodnutí se týkala zejména převedení autobusových linek od Severního Města na Florenc.

„Od rána byla preventivně uzavřena i stanice Křižíkova, kterou se projíždělo, v poledne pak Invalidovna, Malostranská a Staroměstská. Odpoledne hladina Vltavy začala atakovat nábreží, přerušili jsme proto provoz tramvají u Národního divadla a v Modřanech,“ popisuje další postup Cibulka a dodává, že největší dopad na cestující mělo samozřejmě uzavření metra, po němž se manévry v dopravě začaly odehrávat na povrchu: „Rozhodnutí bylo jasné: jezděme tam, kde se dá jezdit bezpečně, i když je to nestandardní. To znamená, že za metro C začaly jezdit autobusy, za áčko a béčko tramvaje.“ Oblast odříznutého Radotína se musela rovněž řešit mimořádně – od stanice Kačerov přes Modřany. Komořany zase přes most Závodu míru na Zbraslav. A tak by se dalo pokračovat. Uzlový přestupní bod se z Florence přesunul na Vltavskou, kde se potkávaly tramvaje a autobusy v jednom směru každých 40 vteřin. „V dopravní špičce to vypadalo na první pohled hrozně, ale zvládlo se to a bez zranění. Po povodních

se objevilo mnoho názorů, jak se co mělo udělat jinak, ale kdo si to v tu chvíli nezažil, ať si poté říká, co chce,“ hodnotí situaci zpětně šéf dispečinku.

V jeho sídle v ulici Na Bojišti nastal také mimořádný provoz. „Většina z nás tu byla de facto nonstop, občas jsme zajeli domů, převlékli se, dvě hodiny vyspali a jeli zpátky. Tlak na informace byl obrovský, protože internet tehdy ještě neposkytoval informace v takové šíři, upozorňuje Jan Cibulka. Infolinka byla zřízena přímo na dispečinku, šlo o tisíce dotazů od cestujících denně, ale některé odpovědi už za hodinu neplatily. Informace o aktuálním stavu dopravy ve městě byly vydávány písemně jednou nebo dvakrát denně. Česká televize vysílala přímé vstupy tak často, jak jen to bylo možné.

Těžko by se v době povodní určovala chvíle, kdy situace byla klidnější a kdy nejvyhrocenější, jak vzpomíná Jan Cibulka: „Určitě nejsložitější byl večer, kdy jsme očekávali narůstající problémy a počítali s možností, že už ráno metro nevyjede. V tu chvíli se rodily složitě plány nahradit podpovrchovou dopravu. Jedním z klíčových úkolů bylo také, aby o změnách v dopravě věděli cestující.“ Situaci výrazně pomohlo, že byly prázdniny, mnoho lidí bylo na dovolené a většina cizinců město opustila. Poptávka po veřejné dopravě byla přirozeně nižší. Přesto ve 100 procentech nahradit metro nešlo, říká Cibulka a dodává: „Bez ohledu na povodně plány na náhradní dopravu v případě přerušení provozu metra máme. Plány, jak postupovat v případě, že je utopených 18 stanic připraveny nejsou, a ani být nemohou. Protipovodňový plán byl stavěn na stoletou vodu, navíc jde o teoretické výpočty, nikdo to fyzicky vyzkoušet nemohl.“ Pro paniku či stres

Nemohli jsme UDĚLAT VÍC

NE NA VŠECHNO SI PO DESETI LETECH DOKÁŽU VZPOMENOUT, ALE ONO JE TO VLASTNĚ DOBRĚ. NE VŠECHNY VZPOMÍNKY JSOU TOTIŽ PŘÍJEMNÉ.

TO JSOU PRVNÍ SLOVA JANA CIBULKY, KTERÝ TEHDY, STEJNĚ JAKO DNES, ŠÉFOVAL DISPEČINKU PRAŽSKÉHO DOPRAVNÍHO PODNIKU. POVODEŇ 2002 ZASÁHLA I DO JEHO ŽIVOTA.

Petr Ludvíček / Foto: Petr Hejna

místo a čas nebyl, prostě všichni sloužili na maximum, vědomi si mimořádné situace. Byla to těžká zkouška pro všechny zaměstnance, nejen dispečery, ale i řidiče tramvají a autobusů, kteří přišli o dovolenou. Pracovníci metra museli jít zase pomáhat na povrch. „Nikdo se neptal, jak to bude mít kdo zapláceno, kdy bude mít dovolenou. Prostě to vůbec neřešili,“ dodává Cibulka.

Filosofií práce řídicího dispečinku bylo zajistit i pro odříznutá místa nějakou dopravu. Naopak tam, kde v evakuovaných oblastech hrozilo lidem nebezpečí, se z důvodu bezpečnosti nezastavovalo, jako např. na Libeňském mostě. Stejně jako se každou hodinou v prvních dnech povodní měnila místa, kam autobusy či tramvaje nemohly, s ústupem vody postupně tratě přibývaly a každé změně situace se musela přizpůsobit trasa. Když se obnovoval provoz metra, smyslem bylo obnovit technologické systémy pro bezpečný provoz metra s tím, že se některými stanicemi projíždělo a otvíraly se postupně. Ale páteřní systém metra už fungoval.

„Prahu jsem měl možnost vidět v době povodní z vrtulníku,“ vybavuje si Jan Cibulka. „První dojem byl depresivní, protože co jsem dosud slyšel z telefonu nebo četl a slyšel ze zpráv, viděl jsem nyní v kruté skutečnosti.“ Deset let pomohlo samozřejmě k přepracování protipovodňových plánů, stavbě stanic metra s ochranou na vyšší stav vody. Nejen Dopravní podnik, ale i město je připraveno na jiné úrovni. „Myslím, že v roce 2002 jsme nemohli udělat víc na základě toho, co jsme tehdy věděli. A stojím si za tím, že opatření tehdy odpovídala situaci a nic jsme nezanedbali. Na druhou stranu nikdo z nás už srpen 2002 znovu zažít nechce,“ uzavírá Jan Cibulka.

Tok informací v době povodní

BYL TO VÍKEND JAKO KAŽDÝ JINÝ. NA VĚTŠINĚ ÚZEMÍ REPUBLIKY SVÍTILO SLUNÍČKO, PŘEVLÁDALA RADOST, ŽE POVODŇOVÁ VLNA PÁCHAJÍCÍ ŠKODY NA JIHU ČECH JE ZAŽEHNÁNA. HLADINA VLTAVY V PRAZE ZAČALA KLESAT, NÁPLAVKY BYLY OPĚT BEZ VODY. PŘEVLÁDAL OPTIMISMUS, ALE NEVYDRŽEL DLOUHO. PŘIŠLO PONDĚLNÍ RÁNO 12. SRPNA. Z OLOVNĚ OBLOHY SE NA PRAHU SNÁŠELY PROVAZY DEŠTĚ. PŘÍZNIVOU ATMOSFÉRU VYSTRÍDALO NAPJATÉ OČEKÁVÁNÍ. CO BUDE DÁL? (DNY, KDY PRAŽSKÉ DOPRAVĚ VLÁDLA VODA – PAVEL FOJTÍK, PETR MALÍK).

Jana Šejnohová / Foto: archiv DPP

Nyní již víme, co bylo dál. Přišla ničivá, pětisetletá povodeň, která podstatným způsobem ochromila městskou hromadnou dopravu. A právě v tomto čase, kdy dopravní systém fungoval úplně jinak než obvykle, hrálo důležitou roli informování. Jak s odstupem deseti let vidí povodňové období jeden z hlavních informátorů, současný vedoucí marketingu, **Petr Malík**, vám přiblíží následující řádky.

„Prvními informátory byli během pondělí a úterý Milan Slezák a Jana Votavová z dopravního úseku. Seděli na dispečinku a suplovali infolinku, která pak vznikla během povodní. Ve středu jsem dorazil na dispečink i já, kvůli připravované straně o aktuální dopravě pro deník Metro. A zůstal jsem 14 dní...“ vzpomíná Petr Malík.

Ve středu 14. srpna Vltava kulminovala. Podpořena Beroukou, jež dosáhla vrcholu krátce před úterní půlnocí, ničila vše, co jí přišlo do cesty, včetně pražského metra. Bylo zjevné, že lidé ze zaplavených oblastí se do svých domovů jen tak nevrátí. Selhávaly dodávky elektřiny, plynu i teplé vody. Pražská plynárenská a Pražská energetika vyhlásily stav nouze, cestovat se však muselo...

Nejprve se musel dát dohromady aktuální linkový přehled. Na jeho základě se připravovaly materiály, které se v noci nebo nejpozději ráno objevily v ulicích. Informace jsme předávali do novin, internet, co si pamatují, také příliš nefungoval. V zasedací místnosti v osmém patře centrálního dispečinku vzniklo telefonické infocentrum, odkud podávali revizoři zprávy o aktuální dopravě. Část revizorů pak informovala přímo v ulicích. Prvních 14 dní se totiž jezdilo zadarmo. První týden se jednalo o změny de facto z hodiny na hodinu. Jinak

se jezdilo ráno, jinak v poledne, jinak večer. Informace vycházely několikrát za den. Až ve druhém týdnu se situace stabilizovala a informace vycházely každý den v 17 hodin odpoledne.

Přesně třetina stanic pražského metra byla zatopena, a i další stanice zůstávaly mimo provoz. Dobrovolníci, i zahraniční, pomáhali s odčerpáváním vody a Dopravní podnik se dočkal nečekané podpory od Českých drah, které zajišťovaly kyvadlovou dopravu. Voda začala opadat a světlo světa spatřilo první informační schéma, ze kterého však bylo patrné, že nic moc nejezdí...

Schémata pak vycházela každý den, po dobu 14 dní. Umísťovali jsme je na zastávky a všude tam, kde bylo potřeba. Na jejich distribuci se podíleli v podstatě všichni, i brigádníci a dispečeri, kteří je rozváželi do různých míst. Informační materiály byly i na trojnožkách u stanic metra, kde lidé viděli, co se děje a neděje. Vstříc nám vyšla také Česká pošta, která schémata doručovala jako noviny do schránky.

První dlouhodobě platné schéma vyšlo 26. srpna. Nechyběly na něm linky XA, XB a XC suplující metro, přičemž úsek mezi Zličínem a Smíchovským nádražím již byl zprovozněn. Ve všech postižených částech Prahy se uklízelo a nastávalo období vyčištění škod a stabilizace. Kdo linky XB, XA a XC pamatuje, tak myslím ví, o čem mluvím. Vůbec se do nich dostat, bylo hodně náročné. Dalo se volit a myslím, že různé možnosti alternativní dopravy byly pohodlnější. Stát na posledním schůdku v XB, to nebyl žádný med.

Září mnoho změn do systému městské dopravy v Praze nepřineslo. Hlavním dopravním uzlem se stala stanice



Vltavská. Voda byla vyčerpána, obnova metra běžela na plné obrátky...

Když se člověk podívá, kolik bylo na Vltavské vody a jak se za pár týdnů změnila v hlavní přestupní uzel, musím před úsilím všech zúčastněných smeknout.

Přišel podzim a život v metropoli se vrátil k normálu. Z některých stanic ještě čpěl povodňový pach, vsudypřítomné bahno bylo jen s obtížemi vymýváno z různých zákoutí. Radikální obrat k lepšímu však nastal až před Vánocemi: metro C již jezdilo jako před pondělím 12. srpna, zprovozněna částečně byla linka A i pět stanic na trase B. Nicméně do povodní nejvíce zasažených stanic metra Křižíkova a Invalidovna se provoz vrátil až 22. března následujícího roku.

V té době už béčko jezdilo a v dopravě vládla relativně pohoda. Obě jmenované stanice ale byly zatopené, v jedné byla dokonce díra z povrchu. A v zimě krápníky, jak dokládají pamětníci.

Pokud by se stejná katastrofa opakovala, jsme na ni připraveni?

Otázkou je, jaká voda by přišla. V roce 2002 to byla pětisetletá voda, ale co když příště nebude vody 8 metrů, ale třeba 10? V tu chvíli to bude zase o něčem jiném. Nastane situace, s níž se nepočítá. Dnes mohu říci, že jsme dobře připraveni na stoletou vodu. Pokud bychom měli počítat s tisíciletou vodou, byla by opatření samozřejmě dražší a náročnější. Dnes oproti roku 2002 je velkou výhodou zejména to, že veškeré informování je úplně jinde než před deseti lety. Internet je samozřejmostí, moderní mobilní telefony jsou dostupné všem a televize je dnes také mnohem víc. Dostupnost informací je tedy daleko lepší. Povodně byly určitě dobrou zkušeností pro všechny a některé prvky se dají využít i nyní například při výlukách.

NOVÁ SÍŤ metropolitních linek

STEJNĚ JAKO SE MĚNÍ VYUŽITÍ ÚZEMÍ MĚSTA, MĚNÍ SE POSTUPEM LET I CESTOVNÍ NÁVYKY LIDÍ. NA TYTO ZMĚNY JE POTŘEBA JEDNOU ZA ČAS REAGOVAT. V POSLEDNÍCH CCA 15 LETECH DOCHÁZELO POUZE K DÍLČÍM ÚPRAVÁM VE VYBRANÝCH OBLASTECH. NYNÍ JE ŠANCE K 1. ZÁŘÍ PROVÉST KOMPLEXNĚJŠÍ ZMĚNU, KTERÁ PŘINESE VYŠŠÍ EFEKTIVITU S DLOUHODOBĚ UDRŽITELNĚJŠÍ MOŽNOSTÍ FINANCOVÁNÍ ZE STRANY MĚSTA, ALE I VĚTŠÍ PŘEHLEDNOST A POUŽITELNOST DOPRAVY.

Martin Jareš / Foto: ROPID



Poptávka po dopravě v Praze a přilehlém regionu prošla v posledních letech zásadní proměnou. Došlo k výstavbě obytných celků a satelitních sídlišť, vznikají nová obchodní a administrativní centra s pracovními příležitostmi i mimo centrum Prahy, naopak v typicky průmyslových oblastech poptávka klesá. Mění se tak směry i doby, kdy a jak jsou linky využívány, což potvrzují i opakovaně prováděné přepravní průzkumy. Veřejnou dopravu používá stále více tzv. náhodných cestujících, stávající síť je však pro ně složitá a nepřehledná, je těžké najít to správné spojení v tak velkém množství linek.

Zkušenosti z České republiky i ze zahraničí ukazují, že je proto vedení linek potřeba přizpůsobit novým požadavkům a také je zjednodušit. Atraktivní síť veřejné dopravy může být zároveň i efektivnější, např. při omezení souběžných linek autobusů s kolejovou dopravou (železnice, metro, tramvaje). Uspořené prostředky na provoz je pak možno využít na posílení dopravy v potřebnějších lokalitách. V některých případech je však již propustnost infrastruktury na hranici kapacity (především některé centrální úseky metra a tramvajových tratí), takže téměř neumožňují další posílení provozu. Je proto potřeba nabízet rovněž alternativní spojení, aby se odlehčilo úsekům na hranici kapacity a zároveň se vyhovělo požadavkům a přáním po nových směrech.

Kapacitní problémy se vyskytují také u řady autobusových terminálů u stanic metra. Vyšší nároky na přepravu se proto snažíme řešit i vyšším podílem nasazených kloubových autobusů, které navíc nabízejí o polovinu větší kapacitu oproti standardním autobusům, ale s náklady jen o 15–20 % vyššími. Efektivně může pomoci řešit situaci rovněž rozvoj železnice a prohlubování její integrace v rámci PID.

PŘEHLED NEJDŮLEŽITĚJŠÍCH ZMĚN OD 1. ZÁŘÍ 2012:

Tramvaje

- omezení nabízené kapacity na tramvajových tratích do **Ďáblic, k Vozovně Kobylisy, v ulici Trojská a v ulici Zenklova**
- reorganizace tramvajové dopravy ve východní části Prahy (sjednocení nástupní hrany v terminálu **Želivského** ve směru na Palmovku při zrušení málo využívaného spojení Strašnice – Vysočany a zavedení nového spojení Vysočany – Vinohrady; snížení nabízené kapacity na tramvajových tratích v ulici **Černokostelecká a Koněvova**)
- optimalizace oblasti **Holešovic** (omezení provozu tramvajových linek na Libeňském mostě a okolo Pražské tržnice,

vznik nového rychlého spojení oblasti Ortenova náměstí na Náměstí Republiky i Václavské náměstí)

- posílení úseků s překračováním kapacity (oblast **Žižkova, Letné, Karlína**)
- dílčí omezení na tramvajových tratích do **Modřan** (pouze večer a o víkend) a na **Barrandov** (pouze v ranní špičce pracovního dne)
- nové přímé spojení z **Letné** přes Malou Stranu do oblasti Smíchova, propojení Náměstí Republiky s uzlem Malostranská (požadavek městské části Praha 1)
- atraktivnější spojení z oblasti **Braníka a Podolí** na Václavské náměstí jako alternativa k silně zatížené lince metra C (v kombinaci s návaznými autobusovými linkami) a také k velmi zatíženému úseku metra B
- posílení oblasti **Nuslí, Albertova** (propojení areálu ČVUT) a nové přímé rychlé spojení Spořilova na Karlovo náměstí a Národní třídu jako alternativa k metru C a také k silně vytížené tramvajové trati v Bělehradské ulici.

Autobusy

- podpora tangenciálních spojení jako alternativa k nejzatíženějšímu úseku metra C při **propojení oblastí Prahy 4 na Prahu 5** (Barrandov – Budějovická, Budějovická – Smíchov, Novodvorská – Smíchov) a také na Prahu 10 (Spořilov – Zahrádní Město, Krč – Michle – Strašnice), dále přepravní vztah Horní Měcholupy – Petrovice – Háje – Smíchov
- navýšení kapacity u přepravního vztahu **Modřany – Kačerov – Michle – Želivského** (řešení dlouhodobých kapacitních problémů)
- zlepšení vazeb na tramvaje**, především na tramvajové tratě v Nuselské ulici a na Podolském nábřeží (zároveň též alternativa k lince metra C)
- sjednocení nástupní zastávky v oblasti **Spořilova** pro více využívanou trasu přes zastávku Severozápadní k metru C Budějovická
- optimalizace a prohloubení **koordinace městských a příměstských linek** v oblasti Libuše, Zbraslaví, Kbel a Vínové
- realizace přímého spojení ze **Sídliště Zbraslav** do oblasti Modřan s možností přestupu na tramvaje a vlaky
- zjednodušení vedení linek a omezení souběhu autobusů s tramvajemi v oblasti **Barrandova a Slivence**
- prohloubení koordinace autobusových linek v oblasti **Bohnic a Čimic**
- napřímění trasy linek a optimalizace dopravní obsluhy **Satalic**



Oproti stávajícím pražským tramvajím 15T má prototyp s klimatizací ve stropě otvory pro přívod a zpětné odsávání vzduchu ze salónu

9243: KLIMATIZACE V PRAXI

OD BŘEZNA JEZDÍ V PRAZE PRVNÍ PLNĚ KLIMATIZOVANÁ TRAMVAJ. JEDNÁ SE O TYP 15T A ZATÍM JE VE ZKUŠEBNÍM PROVOZU BEZ CESTUJÍCÍCH.

Text a foto: Martin Brejša

Problematika tepelné pohody pro cestující v povrchové dopravě je v letních měsících palčivý problém, který snižuje atraktivitu MHD. V případě tramvajů 15T bylo již od prvních jízd jasné, že teplota uvnitř vozu nebude v letním období ideální, už jen s ohledem na barevné schéma vozu. Proto bylo nutné urychleně podniknout řadu kroků k optimalizaci teplotního komfortu ve vozidle. Na okna byly nalepeny thermo fólie, které tlumí prostup slunečních paprsků (na vozech 14T byly použity pouze čiré fólie pro ochranu skel proti vandalům). Dále byla zaslepena „sudá“ vyklápěcí okna, což zlepšilo proudění vzduchu ve voze za jízdy. V současné době finišuje návrh změny středového vzduchového kanálu nucené ventilace tak, aby vhnávaný vzduch neutíkal právě okny. A konečně: po celou dobu probíhal paralelně vývoj klimatizační jednotky pro Prahu jako obchodní nabídka Škody Transportation a nástavbový prvek projektu 15T.

Na voze 15T jsou tři nezávislé klimatizační jednotky umístěné na konci prvního a druhého článku a na začátku třetího



Po zhotovení prototypových jednotek klimatizace KLMT 15002 ve spolupráci firem BAOHOZA a JANKA bylo rozhodnuto o instalaci na vůz ev. č. 9243, který se v té době nacházel v takovém stadiu výroby, že nutné změny pro instalaci klimatizace vyvolaly nejmenší náklady. Nejrozsáhlejší úpravy jsou v prostoru stropu a střechy. Byly doplněny otvory pro přívod a zpětné odsávání vzduchu ze salónu, dále úchyty pro kontejner klimatizace a upravený střední vzduchový kanál v nápadném nerezovém provedení. Na voze jsou tři nezávislé klimatizační jednotky umístěné na konci prvního a druhého článku a na začátku třetího. Byla upravena elektroinstalace a doplněn zámeček na okna, aby mohla být zaaretována v době provozu klimatizace.

Základní technické údaje jednotky KLMT 15002

jmenovitý chladicí výkon	16,7 kW
jmenovitý topný výkon	6 kW
hmotnost	398 kg
hluk v salonu	max 62 dB
napájení	24V (DC)/400V(AC)/600V(DC)



Klimatizační jednotka není určena jen pro chlazení, ale slouží i pro vytápění (doplňují ji podsedáková topidla) a větrání. Umožňuje také recirkulaci vzduchu, která přinese výraznou úsporu v nákladech na vytápění a klimatizaci. Úspora dosahuje největších hodnot v zimním období (až 90 %), naopak v letním období je navolena menší intenzita pro zaručení příjemnějšího komfortu v salonu.

Představení vozu zástupcům DPP proběhlo začátkem roku 2012 a 8. března došlo na funkční zkoušku ve vodním boxu výrobního závodu, který simuluje různé klimatické podmínky. Vůz byl poté 24. března převezen do Prahy. Od toho data probíhá zkušební provoz bez cestujících, na jehož základě dochází k úpravám software i hardware. Po občasném šplouchnutí vody do salónu byly například upraveny vaničky na kondenzát. Problémem, který se prozatím nepodařilo vyřešit, je úplná eliminace přenosu vibrací z jednotky na skříň vozu. Zajímavostí vývoje přitom je, že jiný vůz ev. č. 9207 je již rok provozován s falešnými kontejnery, jež jsou naplněny kolejnicemi a simulují vliv nárůstu hmotnosti klimatizací na chodové vlastnosti a opotřebení kol.

Pro samotné řidiče se obsluha nijak nemění, klimatizační jednotky se automaticky zapnou s prvním startem vozu a potom se tepelná pohoda v salonu řídí podle definovaných teplotních křivek. Z dosavadního provozu vyplývá, že výkon klimatizace je ve všech režimech dostatečný a prostor pro cestující dokáže udržet na příjemné teplotě ve všech ročních obdobích. Ve zkušebním provozu vůz zatím najel přes tři čtvrtiny z potřebných pěti tisíc kilometrů. V případě korektního průběhu vydá Drážní úřad povolení ke zkušebnímu provozu s cestujícími. Bude to však nejdříve na konci léta. Osazení klimatizace na všechny nově dodávané vozy (nejlépe přibližně od 62. v pořadí) závisí na finančních možnostech DPP a dohodě s výrobcem. Výsledek zatím není možné předjímat. Pevně však věříme, že se projekt podaří úspěšně dokončit.





Díky vzdálenému rádiu ví semafor o směru jízdy tramvaje včas. Tomuto vlaku tak padá volno vlevo komfortně do jízdy

Preferenci tramvají zlepšit

VZDÁLENÉ RÁDIO

PREFERENCE TRAMVAJÍ NA SVĚTELNÝCH SIGNALIZACÍCH (SSZ) ZAČALA V PRAZE VZNIKAT UŽ PŘED 25 LETY. NYNÍ VÍCE NEŽ DVĚ TŘETINY SEMAFORŮ (161 Z 234) S VĚTŠÍ ČI MENŠÍ KVALITOU TRAMVAJE UPŘEDNOSTŮJÍ. K JEJICH DETEKCI SE POUŽÍVAJÍ TROLEJOVÉ KONTAKTY, KTERÉ VŠAK NESDĚLÚJÍ ŘADIČI SIGNALIZACE DŮLEŽITOU INFORMACI: JAKÝM SMĚREM BUDE TRAMVAJ PROJÍZDĚT KŘIŽOVATKOU. TO SE SEMAFOR DOZVÍ AŽ PO POSTAVENÍ VÝHYBKY. REAGUJE PAK POZDĚ A VLAKY ZBYTEČNĚ ZASTAVUJÍ.

Text a foto: Miroslav Grossmann

Trolejový kontakt je jednoduché a spolehlivé zařízení v troleji. Při průjezdu tramvaje dostane lištou pantografu „ránu“ o šesti stech voltech a přes další zařízení předá impuls do signalizace, která tak ví, že přes sledované místo projela tramvaj. To většinou postačuje. Obvykle ne však tam, kde se tratě větví. Hlavním nedostatkem kontaktu je neschopnost zjistit směr jízdy vlaku křižovatkou. Tramvaj se do směru hlásí až těsně před tzv. stopčárou přestavením výhybky (její ovládání je s SSZ již propojeno), bohužel zastaví a teprve po chvíli (během níž musí proběhnout ukončení volna kolizních signálních skupin a uběhnout vyklizovací časy) dostane volno.

Proti zbytečným zastavením někde pomáhají (jako vedlejší efekt) nákladné kolejové splítky a rozřazovací koleje, u kterých jsou výhybky dál od křižovatky (například Ohrada). A pak jsou pomoci zastávky umístěné těsně před SSZ, kde si tramvaj přestaví výhybku (a tím se do SSZ směrově přihlásí) ještě před zastavením v zastávce. V tomto případě se pro zařazení příslušného signálu vhodně využívá zastávkových pobytů (například Výtoň od Palackého náměstí). Vzhledem k potřebnosti levného a univerzálního řešení začala v létě 2010 jednotka Dopravní cesta Tramvaje a externí subjekty rozpracovávat možnost doplnění detekce tramvají o zařízení, jež dostalo pracovní název „vzdálené rádio“. Inspirací byl Liberec, kde je tato technologie pro přihlašování tramvají do SSZ již řadu let standardem na celé tramvajové síti.

Systém je založen na umístění rádiového přijímače PRIPAT do trati, do velké vzdálenosti před křižovatkou, a jeho propojení se skříní EOv (elektrického ovládání výhybek).

Přijímač je stejný, jaký se užívá ke stavění výhybek, a využívá tedy stejný signál směru, který tramvaje vysílají vždy v příslušném mezizastávkovém úseku. Výhodou systému je, že využívá stávající technologii a na vozech nevyžaduje žádné doplnění hardware. Jediným novým prvkem je úprava ve skříní EOv pro předávání povelů stávající trasou do řadiče SSZ. Nevýhodou je nutnost stavebních zásahů do trati, konkrétně osazení přijímače a zřízení kabelu podél koleje. Ekonomicky nenáročná realizace lze tedy dosáhnout jen při stavbě či rekonstrukci trati, nebo u otevřeného svršku, kde není nutné likvidovat a obnovovat zákryt.

Architektura systému byla stabilizována na podzim 2010 a k pilotní realizaci byla vybrána Dělnická ulice. Tramvaje od Libeňského mostu se měly přihlašovat výjezdem ze zastávky Maniny k SSZ Dělnická – Komunardů. Jenže rekonstrukce trati byla odsunuta a naopak uspišeno bylo Smetanovo nábřeží, kde bylo žádoucí urychlení odbočení linky 18 z nábřeží vlevo. Vzdálené rádio bylo umístěno 200 metrů před křižovatkou Národní divadlo. Během září 2011 byl systém spuštěn, a to ve spolupráci s TSK-ÚDI, který provedl úpravu software SSZ.

Podle měření v září 2011, tedy ještě v době dobíhající dopravních opatření, se díky vzdálenému rádiu snížilo průměrné zdržení odbočujících tramvají o 62 % a podíl zdržených tramvají klesl o 58 %. Teprve však začala fáze ladění a prověřování. Zařízení se totiž (kromě testů v otevřeném svršku) dosud v Praze nepoužívalo při rychlostech 50 km/h. V průběhu října byla dosažena typická spolehlivost detekce kolem 70–80 %, což bylo neuspokojivé. Nepřihlášené tramvaje byly detekovány jen původními kontakty či EOv a průjezd pro ně fungoval stejně jako dřív. Byla zvýšena citlivost zařízení a testována náchylnost na ovlivnění protijedoucími vlaky. Průjezdy školních i provozních tramvají v protisměru s ručním povelom EOv „vlevo“ rychlostí do 5 km/h prokázaly, že u části průjezdů k nežádoucímu zachycení signálu dochází.

Vzdálené rádio – plán nejbližších realizací

SSZ	od	rok
SSZ Dělnická – Komunardů	od Manin	2012
SSZ Vinohradská – Želivského	od Vinice	2012
SSZ Flora	od Korunní	2012
SSZ Bělehradská – Otakarova	od náměstí Bří. Synků	2013? (příprava 2011)
SSZ Průběžná – V Olšínách	od Průběžné	(příprava 2013)
SSZ Ohrada	od Krejčárku	2013? (příprava 2012)
SSZ Prašný most	od Hradčanské a od Vítězného náměstí	2013

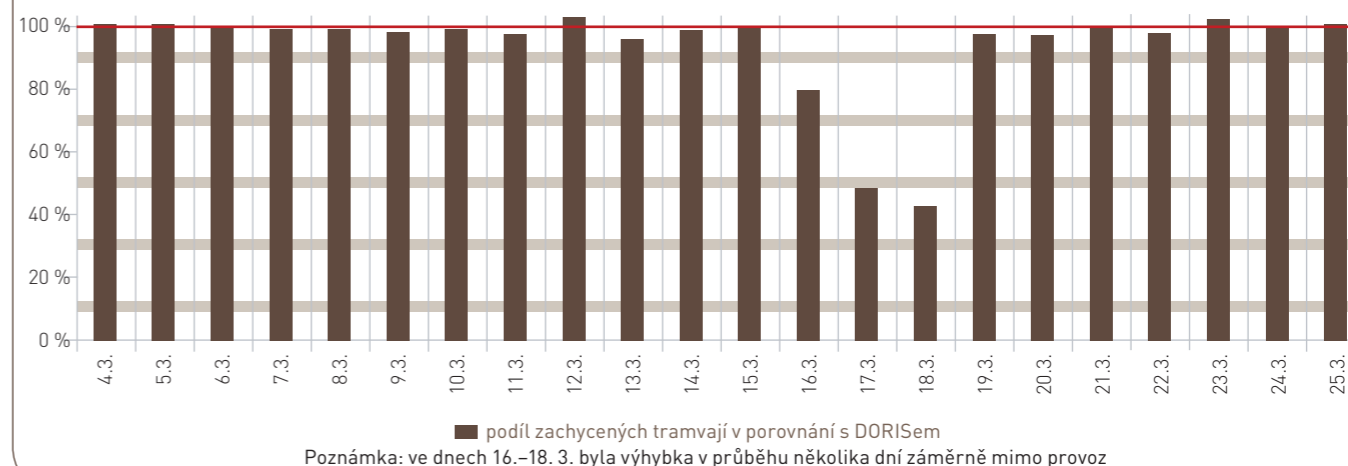
V reálném provozu je u SSZ Národní divadlo možnost chybné informace pro řadiče nulová, protože protijedoucí tramvaje v úseku vysílají signál „zablokovat“, na který systém nereaguje. Testování však posloužilo jako podklad k dalším realizacím. Pro místa, kde by podobné riziko hrozilo (tedy s vysokou rychlostí jízdy a s vysláním platných povelů protijedoucími vlaky), bude navržen „tandem“, který spočívá v osazení dvojice přijímačů 5 metrů za sebou a ve vytvoření směrové logiky.

Spolehlivost zařízení na Smetanově nábřeží byla finálně ověřena s TSK, s dodavatelem (Elektroline a.s.) a s oddělením Energeticko-technologický dispečink. Data z DORISu byla porovnána s registry EOv a SSZ. V období 4.–25. 3. 2012 bylo na registru dosaženo typické denní úrovně 97–103 % průjezdů evidovaných DORISem, což vypovídá o vysoké spolehlivosti zařízení. Nutno doplnit, že pro korektní fungování je nezbytné – stejně jako u stavění výhybek – správné odhlašování zastávek ze strany řidičů.

Co se týče finančních nákladů na realizaci rádia u křižovatky s EOv při rekonstrukci tratě, DPP obvykle zaplatí více než za kontakt, přičemž říci typickou částku není možné vzhledem k různosti jednotlivých realizací. V některých případech však je cena srovnatelná, a především při budování velkých stavebních celků může být pořízení vzdáleného rádia naopak výrazně levnější. Je přitom třeba mít na paměti, že vzdálené rádio na rozdíl od kontaktu sice dokáže řešit směrové přihlášení na větší vzdálenost, a navíc výhodně počítá tramvaje, nikoli pantografy, ale neumí řešit problematiku kontrolních bodů a střídacích míst.

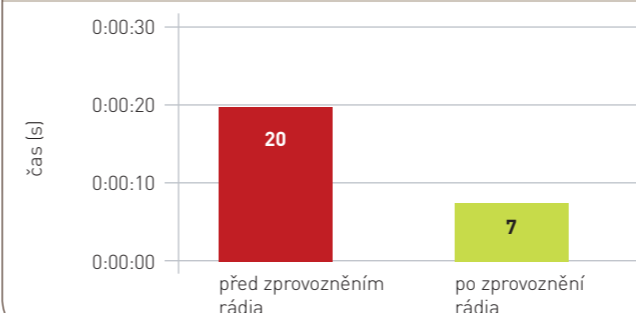
Vzdálené rádio tedy není přelomová záležitost s ambicí změnit systém detekce tramvají ve městě. Jde o nenáročnou doplnění systému o užitečný prvek, který přinese zvýšení plynulosti a rychlosti provozu tramvají, zvýšení kvality cestování a snížení nákladů na provoz MHD. A to s vědomím, že pro jeho zhodnocení zůstává zásadním prvkem řetězce kvalitní řídicí logika SSZ pro vlastní preferenci tramvají.

Vzdálené rádio SSZ Národní divadlo – spolehlivost 03/2012

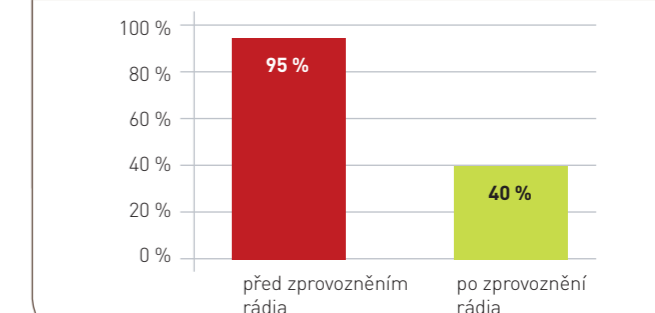


NÁRODNÍ DIVADLO – SNÍŽENÍ ZDRŽENÍ TRAM DÍKY VZDÁLENÉMU RÁDIU

Vzdálené rádio SSZ Národní divadlo – průměrné zdržení tramvají od Karlových lázní vlevo 09/2011



Vzdálené rádio SSZ Národní divadlo – podíl zdržených tramvají od Karlových lázní vlevo 09/2011





Jediná garáž za vodou



HISTORIE DRUHÉ NEJMLADŠÍ GARÁŽE V PRAZE SE ZAČALA PSÁT VE DRUHÉ POLOVINĚ 60. LET MINULÉHO STOLETÍ, KDY V SOUVISLOSTI S MASIVNÍM ROZVOJEM AUTOBUSOVÉ DOPRAVY V HLAVNÍM MĚSTĚ VYVSTALA POTŘEBA ROZŠÍŘIT KAPACITU GARÁŽÍ DOPRAVNÍHO PODNIKU. PÁDNÝM DŮVODEM PRO VÝSTAVBU BYLA PŘEDEVŠÍM SKUTEČNOST, ŽE LEVÝ BŘEH VLTAVY DOPRAVNĚ OBSLUHOVALA POUZE JEDNA AUTOBUSOVÁ GARÁŽ, DEJVICE.

Jana Šejnová
Foto: Petr Hejna a autorka

Původní projekt, který spatřil světlo světa v roce 1969, byl poměrně skromný a počítal s umístěním 115 autobusů. V roce 1974 však došlo k jeho přepracování, které přineslo i podstatné navýšení kapacity garáže na 315 vozidel. Samotná stavba pak započala v roce 1976.

Autobusová garáž Řepy byla slavnostně otevřena 15. srpna 1982, tedy před 30 lety. Jejím primárním úkolem se stala dopravní obslužnost západní a jihozápadní části Prahy. Vozový park i personál nové garáže kompletně zajistila garáž Dejvice, do níž se přesunuli zaměstnanci a vozidla ze zrušené garáže na Pankráci. Základem provozovny se stala garážovací hala o celkové rozloze 10 024 m² pro 216 autobusů, na níž navazovaly gumárna, diagnostické středisko, prostor pro mytí spodků autobusů, stanoviště denního ošetření a kontroly, olejárna, garáže pomocné mechanizace, sklady, sociální zařízení, čistička vod a trafostanice, tedy objekty soustředěné kolem vnitřního dvora, tzv. atria.

Na podzim roku 1982 bylo do provozu zařazeno 22 nových autobusů Karosa B731 a k 1. lednu 1983 disponovala garáž celkem 165 autobusy, převážně typu Karosa ŠM 11. V následujících letech se počet autobusů postupně navy-

šoval, až v roce 1991 vystoupal na rekordních 287 vozů. Poté počty klesaly, až se 1. ledna 1994 zastavily na čísle 230. Přitom v tomto počtu bylo již zahrnuto 19 kloubových autobusů Karosa B 741, které nahradily některé Ikarusy. V následujících letech se stav vozového parku příliš neměnil a důležitým mezníkem byl až rok 1996, kdy do Řep dorazil první nízkopodlažní autobus Irisbus Citybus 12M. Na začátku prosince 2004 ukončila provoz garáž Dejvice, k jejímuž zániku došlo poté, co byla přidána tramvajová trať na Barrandov a prodlouženo metro do Kobylis. Garáž Řepy tak převzala část dejvického „rajónu“ a začala vypravovat autobusy pro celý západ a jihozápad Prahy. Po letech stagnace v oblasti počtu přidělených a připravovaných vozidel se po zrušení dejvické garáže stala ta v Řepích druhou největší garáží Dopravního podniku, což platí i v současnosti. Garáž Řepy vypraví v ranní dopravní špičce přibližně 227 autobusů, z toho 160 standardních, 60 kloubových a 7 midibusů. Největší zastoupení ve vozovém parku má Citybus 12M a dále Karosy B 951, B 931 a B 732.

Na příjemné i méně příjemné záležitosti související s provozem garáží v Řepích jsem se ptala vedoucího garáže **Vratislava Kučery** a vedoucího provozu **Karla Dolejš**.



Jak byste charakterizovali garáž z hlediska specifík, předností a možných překážek?

„Naše garáž je jednou ze tří největších garáží v Praze a jedinou, která je tzv. za vodou. Vypravujeme autobusy pro celou Prahu 5, Prahu 6, ale i příměstské části, jako jsou např. Horoměřice nebo Hostovice,“ otevírá téma vedoucí garáže Vratislav Kučera a jeho kolega přibližuje pohled provozu: „Garáž by potřebovala rozšířit parkovací plochy, protože vzhledem k požadavkům na vypravování zejména kloubových autobusů, garáž kapacitně nestačí. Požadovaný počet kloubových autobusů se nevejde. Výkony, které se snižují v ostatních garážích, se převádí zpravidla sem, stejně jako autobusy. Nejbližší přesun proběhne už nyní v srpnu, kdy bude z Klíčova převedeno deset kloubových autobusů. Vedoucí garáže souhlasně pokyvuje a dodává: „Ano, terénní úpravy a zvětšení areálu by byly určitě potřeba, vše je však o penězích, které nejsou...“

Co Vás v poslední době potěšilo, co se povedlo?

„Začal bych tím, co mě nepotěšilo, ale co bylo z hlediska produktivity a efektivity práce nutné. Tím byla organizační změna k 1. 7. 2012, spojená se snižováním počtu zaměstnanců a obměnou na některých vedoucích postech. Naproti tomu jsem rád, že se podařilo vytvořit tým lidí, kteří jsou ochotni i za ztížených podmínek pracovat kvalitně a spolehlivě. S nástupem vedoucího garáže se značně zlepšila i spolupráce s JPA. Aby garáž jako celek fungovala, je moc důležité otevřeně komunikovat a vzájemně se informovat. Lidé by se například neměli bát přijít s jakýmkoliv problémem, návrhem, připomínkou či podnětem ke zlepšení. Byl bych samozřejmě rád, kdybych mohl

pokaždé odhodnotit dobře odvedenou práci nejen pochvalou, ale i finančně. Pohyblivá složka mzdy je však v současné době pevně nastavena. Pokud bych tedy v daném období chtěl někoho ocenit, musím nejdříve někoho potrestat, abych měl k dispozici potřebnou finanční částku. V minulých letech zde výborně fungoval tzv. „Fond vedoucího“. Z něj bylo možné odhodnotit ty, kteří si to zaslouží, což byla určitě kvalitní motivace,“ vysvětluje situaci v provozu Karel Dolejš. A nováček na postu vedoucího garáže v Řepích, předtím 20 let působící na Kačerově, se připojuje: „Přiznávám, že co mě tady překvapilo a zároveň mile potěšilo, je právě tým lidí, který funguje. Když náhodou přijde problém, tak pro nás jako tým to žádný problém vlastně není. Další, co bych rád ocenil, je nové oplocení areálu, které je kvalitní a zároveň líbivé.“

A jaké aktuální problémy řešíte?

„Poslední dobou řešíme stále častěji stížnosti od cestujících. Dalo by se říct, že čím vyšší je jízdné, tím vyšší je i počet stížností. Dalším problémem je relativně velká závadovost pokladen USV. Mají za sebou několik milionů prodaných jízdének a lidově řečeno mají ‚odslouženo‘. Ale věřím, že všechny problémy, které přijdou, zvládneme,“ optimisticky hodnotí situaci vedoucí garáže Vratislav Kučera. „V oblasti provozu řešíme stárnoucí vozový park. Vozy najíždějí mnoho kilometrů na nekvalitních vozovkách a vyžadují rozsáhlejší a ekonomicky nákladnější opravy. S větším nasazováním

kloubových autobusů je zapotřebí zdůraznit, že právě tento typ je potřeba udržet do nejzazšího termínu provozuschopnosti. Je nutné zamyslet se nad tím, jak tento typ vozů rychleji obnovit, a ušetřit tak za zbytečně náročné opravy. Obnova těchto vozů



Před Irisbusem, který garáž Řepy vypravuje na speciální lince na letiště, Vratislav Kučera, vedoucí garáže, a Karel Dolejš, vedoucí provozu

není totiž v současné době taková, jakou bychom si představovali. Dávno už neplatí, že prázdniny jsou pro nás ‚okurkovou sezonou‘ se snížením vypravení, aby bylo více času na větší opravy vozidel. Právě v této době probíhají rozsáhlé a dlouhodobé tramvajové výluky, které by se měly rozplánovat na celý rok, a ne jenom na prázdninový provoz, kdy chtějí zaměstnanci čerpat také dovolenou,“ nastiňuje Karel Dolejš. „Rád bych poděkoval všem řidičům, kteří přes prázdniny pomohli se zajištěním náhradních doprav za ČD, TRAM a podíleli se na zajištění dopravy Vsesokolského sletu,“ uzavírá povídání vedoucí garáže, jež slaví 15. srpna třicetileté výročí.

Počet ujetých vozokilometrů dle typu autobusu v letech 2010–2011 a přehled vozidel podle typů (k 30. 6. 2012)

Rok/typ	Sd	SdN	Kb	KbN	MdN	Celkem
2010	5 209 357	6 373 127	3 477 340	969 408	9 351	16 038 584
2011	3 838 208	7 233 518	2 310 420	2 699 042	393 823	16 475 013
Počet vozidel	67	130	32	51	10	290

Počet zaměstnanců k 30. 6. 2012

JPA	579
JSVA	149
ostatní	12

Tak zachytil Karlův most se třemi zřícenými oblouky těsně po povodni v září 1890 fotograf Karel Bellmann



Doprava v čase povodně 1890

V ZÁŘÍ ROKU 1890 PRAHU POSTIHLA KATASTROFÁLNÍ POVODEŇ. SNAD KAŽDÝ VÍ, ŽE SE PŘI NÍ ZŘÍTLA ČÁST KARLOVA MOSTU. AČKOLIV NÁM TO DNES TAK NEPŘIPADÁ, PRO OBYVATELE PRAHY BYLO PŘERUŠENÍ TÉTO KOMUNIKACE NEJEN TĚŽKOU PSYCHICKOU RANOU, ALE PŘINESLO VELKÉ POTÍŽE. MOHLI BYCHOM BEZ NADSÁZKY TUTO DÁVNOU UDÁLOST SROVNAT S PŘERUŠENÍM PROVOZU PRAŽSKÉHO METRA O 112 LET POZDĚJI. CO SE DĚLO V PRAŽSKÉ DOPRAVĚ PŘI POVODNI V ROCE 1890 A PO NÍ?

Pavel Fojtík / Foto: Archiv hlavního města Prahy

Na Karlův most dnes pohlížíme především jako na lákadlo pro turisty. Ale v roce 1890 představoval pro Prahu mimořádně důležitou spojnici obou vltavských břehů. Pomineme-li oba mosty železniční, pak vlastně na území dnešní Prahy existovaly jen most Palackého, řetězový most císaře Františka I., Karlův most, řetězová lávka na Klárov a konečně řetězový most císaře Františka Josefa. Nic víc. Kromě toho některé ostrovy byly propojeny s pevninou lávkami a můstků, ale jejich význam byl čistě lokální. Byla tu ale ještě jedna důležitá skutečnost. Za použití Karlova mostu se neplatilo, zatímco na ostatních mostech (a řetězové lávce pro pěší) se vybíral poplatek. V případě mostů Palackého a Františka Josefa se vybíralo od povozů ještě navíc tzv. dlažebné.

Dějství první – Povodeň

Povodeň na počátku září přišla po silných deštích velmi rychle a zastihla město z hlediska protipovodňové ochrany zcela nepřipravené. Voda začala velmi rychle stoupat v noci z 2. na 3. září 1890. V osm hodin ráno už byla hladina Vltavy 250 cm nad normálem a pod vodou byla mnohá místa Starého Města a Josefova, a také Podskalí, které tehdy ještě nebylo mezi Palackého mostem a Vyšehradskou skálou chráněné nábřeží zdí. Voda zaplavovala i další pobřežní části města a sousední obce pražské aglomerace, například Podolí, Braník, Karlín a Libeň. Nad Prahou v pravidelných intervalech zněly poplašné rány děl z Vyšehradské citadely a z bastionu XIX (to je ten, který se tyčí vysoko nad Klárovem, na němž později vyrostla Kramářova vila). Střelba z děl byla tehdy obvyklým způsobem sdělování takové zásadní informace. Nezapomeňme, že nebyla žádná rádia, televize, internet ani mobily. Jen pár desítek telefonů ve městě a telegraf.

Ve středu kolem 15. hodiny už byla Vltava o další metr výš, a protože už voda začala zaplavovat i nábřeží císaře Františka I. (dnešní Smetanovo), byla tu od páté hodiny odpolední přerušena tramvajová doprava. Protože byla pod vodou i část Platnéřské ulice, která byla níž než dnes, nemohla koněspřežná tramvaj jezdit dál než na Mariánské náměstí. V důsledku toho se přestalo – s ohledem na pozdější události bohudík – jezdit i přes Karlův most. O deváté hodině večerní byla Vltava už 450 centimetrů nad normálem a stoupala dál. V půl druhé v noci na čtvrtek byla zaplavena remisa koňky v Karlíně a koně museli být převedeni v nočních hodinách na Žižkov. Co se dělo s tramvajovými vozy, zatím nevíme.

Dějství druhé – Praha bez Karlova mostu

Katastrofa vyvrcholila nad ránem. Kolem páté hodiny se zřítily dva oblouky Karlova mostu a čtvrt hodiny před desátou se zřítily ještě jeden další oblouk. Pro město životně důležitá komunikace byla přerušena. „Jako trosky starého hradu trčí do vzduchu zbytky pilířů, jen tramwayové kolejnice ohnuty do vody,“ psaly Národní listy. Voda dosáhla tou dobou až na Mariánské a Linhartské náměstí, takže bezpečný provoz žižkovské linky koňky byl možný jen na Staroměstské náměstí. Jak to vypadalo s koněspřežnou tramvají na jiných místech? Vysoko položené Vinohrady se Žižkovem ohroženy nebyly. V Karlíně byla situace horší, protože části Královské (Sokolovské) třídy byly vodou zasaženy a vozovna byla pod vodou. U řetězového mostu císaře Františka Josefa I. pod Letnou se sesula část náspu Bělského silnice. Přesto tramvaj zatím jezdila až do Stromovky, i když i tam byly zaplaveny vodou rozsáhlé plochy i s tzv. II. restaurací v sousedství tratě.

Zásadní bylo pro město spojení obou břehů. Koňka po mostě Palackého teoreticky mohla jezdit, ale byla tu přerušena doprava těžkými povozy. Zvláštní komise most zkontrolovala a Generálnímu ředitelství Pražské tramway dala pokyn, aby tramvajové vozy jezdily po mostě jen krokem. V tisku najdeme ale zmínku, že na Smíchově „poboční trať tramway byla pod vodou, takže vagony nemohly přejíždět“. Pravděpodobně se jednalo o tehdejší jednokolejnou jednosměrnou trať v dnešních ulicích Na Bělidle a Staropramenné, jejichž části se ocitly pod vodou. Voda dosáhla také konce Libušiny ulice (Na Valentince), takže byla ohrožena i smíchovská vozovna.

Ve středu 10. září oznámily noviny, že byla obnovena tramvajová doprava po nábřeží mezi Národním divadlem a Křižovnickým náměstím. To můžeme považovat za konec omezení v tramvajové dopravě. Ovšem s výjimkou Karlova mostu.

Zřícení tří oblouků Karlova mostu mělo na veřejnost těžký dopad. Řetězový most u Národního divadla nebyl stavěn pro těžkou dopravu, proto byl provoz těžkých povozů omezen. Nezbyvalo než jezdit až přes velmi vzdálený most Palackého. To však bylo nejen komplikováno a prodražováno placením mostného a dlažebného, ale povozy musely překračovat i čáru potravní daně, která se tehdy platila při přechodu hranic mezi Prahou a předměstími. O nějakých úlevách jsme zatím zmínky nenašli. Někteří chodci, kteří do katastrofy používali bezplatně Karlův most, najednou museli vydávat nezřídká až 20 procent svých skromných příjmů za použití řetězové lávky nebo řetězového mostu. A to nemluvíme o početnějších rodinách, které musely denně „přes vodu“. To bylo terčem velké novinářské kritiky.

Dějství třetí – Místo mostu přívozy

Nějaký čas trvalo, než odborné komise rozhodly, jak Karlův most obnovit. Rekonstrukce mostu byla ale dlouhodobou záležitostí. Proto bylo nutné současně najít co nejrychleji provizorní řešení. Zpočátku se uvažovalo o pontonovém mostě, ale nakonec městské orgány rozhodly spojit zachovalé části mostu provizorní dřevěnou mostní konstrukcí. Stavba provizoria ale vyžadovala také hodně času a neuspokojivou dopravní situaci bylo nutné vyřešit co nejdříve. Po zdoluhavých jednáních bylo rozhodnuto zatím zabezpečit přepravu Pražanů mezi Starým Městem a Malou Stranou pomocí přívozů.

V neděli 19. října 1890 o šesté hodině ranní začal jezdit přívoz od tehdejších Papouškových lázní (zhruba proti Náprstkově ulici) k náplavce u Odkolkova mlýna. Jezdily tu čtyři lodky, které byly pronajaty od ředitelství Občanské plovárny, každá za 2 zlaté a 50 krejcarů na den. Do každé se vešlo až 20 cestujících, kteří se převáželi zdarma. Lodky byly údajně schopny přepravit za den dohromady až 7 tisíc osob. Brzy poté, 21. října, začal jezdit druhý přívoz, který spojoval Novotného lávku s malostranským břehem u Bruncvíkovy sochy. Dva prámy zapůjčil nájemce holešovického přívazu. Když byly dokončeny práce na bytelnějších přístavních můstcích, začaly od 6. listopadu 1890 přepravu cestujících zajišťovat tři parníčky Pražské paroplavební společnosti. Jezdily denně od 5 do 22 hodin a město platilo za každý paušální náhradu 30 zlatých denně. Ani tato epizoda neměla dlouhého trvání. O slovo se opět přihlásila příroda. Od 23. listopadu byl provoz přívozů přerušen, protože přišla nečekaná silná vichřice a následná další povodeň, která vyvrcholila ve dnech

25. a 26. listopadu. Naštěstí nedosáhla takových rozměrů jako ta zářijová. Voda vystoupila nad normál „jen“ o 140 centimetrů, ale přesto dokázala odplavit část převozních můstků. Když nebezpečí povodně pominulo, přišly mimořádně silné mrazy. Parníky byly proto odtahovány do zimoviště, a tím pravidelná lodní doprava u Karlova mostu definitivně skončila.

Dějství čtvrté – Provizorní most a první linka náhradní dopravy

Mezitím, bez ohledu na nepříznivé počasí, pokračovala stavba mostního provizoria. Dokončeno bylo v neděli 1. února 1891, kdy se za velkého zájmu Pražanů konala zatěžkávací zkouška. Po jejím skončení kolaudační komise okamžitě po mostě povolila provoz. Stále ale nebyla vyřešena otázka městské hromadné dopravy. Na mostním provizoriu nebylo možné položit koleje koněspřežné tramvaje, a tak městská rada začala vyjednávat s ředitelstvím Pražské tramway, zda by nemohlo zajistit dopravu mezi Křižovnickým a Malostranským náměstím pomocí omnibusů. Společnost zakoupila čtyři omnibusy a 6. června 1891 zahájila provoz první linky náhradní dopravy v historii pražské MHD.



Po mostním provizoriu jezdila i první pražská linka náhradní dopravy

Mezitím probíhala dostavba zborcených částí Karlova mostu. Hlavní práce trvaly až do 5. listopadu 1892, kdy se skončilo s dlážděním, do 13. listopadu probíhala instalace čtyř soch a zbývající dny se odstraňovala lešení a konaly se přípravy na slavnostní znovuzahájení provozu. V pátek 19. listopadu 1892, krátce před osmou hodinou, jely náhradní omnibusy naposledy a provizorní most byl uzavřen. Za účasti nejvyšších zemských a městských představitelů byla obnovena část Karlova mostu slavnostně vysvěcena kardinálem Schönbornem a krátce poté byl na Karlově mostě znovu zahájen provoz. Opět se tu rozjely i vozy koněspřežné tramvaje, čímž dopravní potíže Pražanů, způsobené povodní ze září 1890, po více jak dvou letech definitivně skončily.



ŘEKA SEINA PATŘÍ K SRPNOVÉMU CÍLI NAŠÍ CESTY PO EVROPSKÝCH DOPRAVNÍCH PODNÍCÍCH STEJNĚ NEODMYSLITELNĚ JAKO VLTAVA K PRAZE. NÁZEV MĚSTA JE ODVOZEN OD GALSKEHO KMENE PARISIŮ A ZMIŇOVANÁ SEINA TVOŘÍ SVÝMI MEANDRY TĚMĚŘ DOKONALOU VLNOVKU, PŘEKONÁVÁ JI 36 MOSTŮ A JE TAK SKUTEČNÝM SRDCEM MĚSTA. NECHÁTE SE ZLÁKAT K SRPNOVÉMU RENDEZ-VOUS DO PAŘÍŽE? DNEŠNÍM HOSTITELEM JE SPOLEČNOST RÉGIE AUTONOME DES TRANSPORTS PARISIENS, ZKRÁCENĚ RATP.

Jiří Došlý / Foto: RATP

RENDEZ-VOUS VE MĚSTĚ NAD SEINOU

Historii městské hromadné dopravy v Paříži lze dohledat již v roce 1622, kdy se objevil první fiakr, tedy nájemní kočár tažený většinou párem koní. Skutečně hromadným prostředkem byl omnibus tažený koňmi, první na světě se objevil právě v Paříži v roce 1819 a pravidelný provoz byl zahájen v roce 1828, o rok dříve než v Praze. Po parní tramvaji v roce 1880 byla představena o osm let později elektrická tramvaj. Koncem 19. století dochází v Paříži k radikální změně urbanistického řešení města, které podporuje dopravní systémy. Vznikaly široké bulváry ve funkci dopravních tepen s oddělenými řadami stromů od chodníků pro pěší nebo posezení. Metro se v Paříži objevilo v roce 1900 na počest Světové výstavy, kdy byla zprovozněna první linka. V průběhu více jak stoleté historie se síť metra s dnešními 14 linkami stala skutečnou páteří MHD v Paříži a nutno podotknout, že označení metro pro podzemní dráhu dala právě Paříž. Tramvaje byly od roku 1905 postupně nahrazovány autobusy. Poslední tramvaj tak vyjela v roce 1957, nicméně v posledních letech zažívá tramvajová doprava v Paříži opět renesanci a nyní se lze svést 4 linkami, z nichž tři provozuje RATP. Hromadnou dopravu v Paříži doplňují od roku 1977 regionální vlaky RER, kterých je dnes v provozu pět (linky A až E) a dvě z nich (A a B) provozuje RATP, 15 linek pří- městské železnice Transilien, které však neprovozují RATP. Autobusových linek v Paříži RATP provozuje 350.

Pozornost v Paříži zasluhuje systém metra, vždyť je celosvětově

uznávaným průkopníkem automatického provozu podzemní dráhy. Plně automatizovaná linka 14, která byla zprovozněna v roce 1998, přepraví každý den téměř půl milionu cestujících.

GROUPE RATP



V současné době existuje plán na výstavbu dalších 130 km nových linek automatického metra pod označením Grand Express Paris. Součástí tohoto projektu je i modernizace linek metra a sítě RER. Nabízí se otázka, kdo takový

projekt bude v době tvrdých úspor financovat? První etapu by měl z 30 % financovat stát a zbylých 70 % poskytne město Paříž. Tramvajové linky by měly pokračovat ve svém znovuobjevení, a to na předměstích Paříže. V centru se s tramvajemi do budoucna nepočítá. V síti metra je cestujícím od června 2012 k dispozici bezplatná bezdrátová síť na principu wi-fi. Má-li cestující zájem o vyšší rychlost připojení, je tato služba zpoplatněna. Samozřejmostí již dnes jsou on-line informace pro cestující,

velmi sofistikovaný systém bezkontaktního přenosu dat při odbavování cestujících čipovými kartami či tzv. chytrými mobilními telefony.



Kam v Praze za **KULTUROU** a **SPORTEM**

Milan Slezák

»» **LETNÍ LETNÁ**



Od 19. srpna do 2. září se uskuteční již devátý ročník Mezinárodního festivalu nového cirkusu a divadla Letní Letná. Jindy osiřelý kout parku na Letné na dohled od Pražského hradu naplní magická atmosféra nového cirkusu a divadla. Program Letní Letné tvoří během čtrnácti dnů přes 90 představení, festivalová škola pro děti, dílny cirkusových i uměleckých dovedností, koncerty, diskuse či představení pod širým nebem. Letošní ročník láká především na kanadský soubor 7 Fingers, který do České republiky přijíždí vůbec poprvé, francouzský Cirque Galapiat a speciální představení Lacrimae, jež vzniklo kooperací tří souborů – švédského Cirkus Cirkör, francouzského Cahin Caha a domácího Cirk La Putyka. Konkrétní termíny jednotlivých představení najdete na www.letniletna.cz.



»» **LADRONKAFEST**

Největším volnočasovým festivalem ve střední Evropě, jehož cílem je představit a nabídnout mladým lidem možnosti zajímavého trávení volného času, je již pravidelně pořádaný Ladronkafest. V sobotu 15. září se uskuteční jeho desátý ročník. Jak se stalo již tradicí, nabídne i jeho letošní pokračování sport, kulturu, umění, adrenalin, show i zábavu. Návštěvníci festivalu si budou moci vyzkoušet rozmanité disciplíny, zúčastnit se kreativních workshopů, soutěží o ceny či prezentací nejrůznějších organizací. Zároveň s tím je připraven i atraktivní kulturně zábavný program. Jednotlivé položky celého festivalu se teprve zaplňují, a konkrétní jména tak najdete aktuálně na stránkách www.ladronkafest.cz.



«« **FILM O JOSEFU VÁŇOVI**

Film o dostihové legendě s podtitulem Největší závod je život sám přichází do kin. Ve čtvrtek 6. září se uskuteční slavnostní premiéra snímku o nejrůznější osobnosti českého turfu, Josefu Váňovi. Filmový portrét, mapující jeden rok života výjimečného žokeje, trenéra, a především člověka, pochází z dílny režiséra Jakuba Wagnera a producenta Kryštofa Šafra, a titulní píseň nazpívali Lucia Šoralová a Michael Kocáb. Co nejcivilnější ladění hraného filmu poodkrývá zákulisí dostihového sportu, který je představám čtenářů detektivek Dicka Francise přece jen poměrně vzdálen.



»» **V TRAMVAJOVÉM NEBI**

Hornové volání byl první ze čtyř koncertů, které se letos konají na půdě střešovické vozovny pod společným názvem V tramvajovém nebi. V rámci série hudebních nokturen se v sobotu 1. září představí Musica Notturna v programu s názvem „Huhu“ aneb Humor v hudbě a 15. září Jazzová féerie s Janou Koubkovou. Opět na sobotu a opět v 15 hodin, tentokrát 3. listopadu, je připraveno Requiem W. A. Mozarta pod názvem „Za všechny věrné tramvajáky“, kde vystoupí Emauzský smíšený sbor. Vstup je volný.



»» **LVÍ PREMIÉRA V KHL**

Nováček Kontinentální hokejové ligy, HC LEV Praha, jehož partnerem je i Dopravní podnik, vstoupí do sezony 2012/2013 třemi zápasy před domácím publikem. První utkání odehraje 6. září v holešovické Tipsport Aréně proti lotyšskému týmu Dinamo Riga, o dva dny později přivítá Spartak Moskva a 10. září zakončí LEV Praha první domácí trip zápasem proti dalšímu nováčkovi Dombassu Doněck. Poté si pražský klub vyzkouší první cestu do Ruska, kde se představí hned 13. září. A svěřenci kouče Josefa Jandače budou muset být ve střehu, protože je budou hostit rváči z Čechova. Po jednodenní pauze vyjede LEV na led Čerepovce a o další dva dny později zavítá do běloruského Minsku.



6					7	2					
5		4			8		6	9			
8	2	9			5	1	4	7			
	6	8	1	7	3	4	2	5	6	9	
2	5	7	9	4		8	3		5	2	
4			5	8	2			6	3	4	
3	8		7			5	1	4		3	
1	9			5	4		8	2	9	1	6
7	4		8	2	1	6	9	3	4	7	
			4	1	7	3			6	2	8
			6	3		2			5		1
					5	1					7

V čase letních dovolených jsme pro vás připravili rozšířenou stránku pro volné chvíle.



SUDOKU



OSMISMĚRKA

... (v tajence)... se objevilo mnoho názorů, jak se co mělo udělat jinak, ale kdo si to v tu chvíli nezažil, ať si poté říká, co chce.

LEGENDA:

ABSTINENTI, AFEKCE, AGRAFIE, ANOA, ANTITALENT, APATURA, ASIE, AUTONOMIE, ČTVRTLETÍ, DNES, ELENA, ENDEMIT, ETÁŽ, ETEN, FRANCOUZ, GEOLOG, HADR, HERA, HLEMÝŽD, HUMR, IMERZE, INFORMACE, KAFR, KOEFICIENT, KOKARDA, KOMA, KONDENZOR, KOZAČKA, KROV, KULMA, LOOK, MOTOUZ, NÁTĚR, NEDVĚD, NESMĚLOST, OÁZA, OČAR, ODSUNOUT, ODVĚSNA, OKNO, OKOS, OPIS, OZEV, PAKL, PATA, PĚNA, PÍSMO, PODIVÍN, POPLATEK, PRÁT, PROPAGANDA, PŘEMĚNA, PSTRUŽI, PTÁK, SAVO, SAZE, SEDM, SEJF, SEMIŠ, SKLO, SPICH, SPÍŽE, STAĤ, STÁNÍ, STRÝC, SVÍTIT, ŠEPT, ŠTĚTINA, ŠUFT, TAINE, TANIN, TOULKA, TRDLO, TÝDNY, ÚDOLÍ, ÚHYB, ÚLOMKY, VAZKOST, VÍKA, VÝNOSNOST, ZÁŘÍ, ZKALIT, ZPŮSOBIT

P A K Š E T B Y H Ú Č O N E S O K O A
S D R O I P K F A O D T G Í Ž P Á N S
T R D L M M R J N V P O V S V Í T I T
R A A N O A E E Ě T L Ě L R C H I P S O
U K H L N P Í S M O R T N Í T O D S K
Z O Ú C O K N O E Á H D I A K L U O T
I K O S T A H G Ř Z K U L M A H E N P
T U O N U S D O P A D E M O E F E T V
Z T V E A K O N D E N Z O R I D Í O Í
I A Š T Ě T I N A T E H A C V K N Ř K
V N U E L K A P S I S L I Ě K O Á E A
E I F A R G A D S O S E D M O Z T Z V
Z N T O A A T A P N N M T O O A S A E
O U V P R R N F S T R Ý C Á L Č Z S Z
T S O L Ě M S E N Š D Ž V P Ž K A F R
A R U T A P A K L N E Ď O Í O A S R E
P R Á T O C H V C Y E Z P Ů S O B I T M
E N I A T M O E E A B S T I N E N T I

Tajenka z minulého čísla:

Citát: Mladí je nejkrásnější dobou života. Škoda, že musíme nejdříve zestárnout, abychom to poznali.