



Protipovodňový systém byl postaven v souladu s Povodňovým plánem hl. m. Prahy pouze na stoletou vodu, ale přišla pětisetletá, a to rozhodlo, tvrdí ředitel o. z. Metro Ladislav Houdek

Pražské metro je od poloviny srpna středem zájmu nejen v našem podniku, ale především médií. Při nefunkčnosti poloviny jeho stanic se cesta do a ze zaměstnání prodloužila i o desítky minut, proto jsme požádali o rozhovor ředitele odštěpného závodu Metro ing. Ladislava Houdeka, který je o dění v pražské podzemní dráze nejlépe informován.

DP-K Pane řediteli, na jakou vodu byla zpracována protipovodňová opatření v pražském metru, neboť v současnosti se právě o této problematice vede velice živá diskuse?

Protipovodňový plán našeho podniku, který vy-

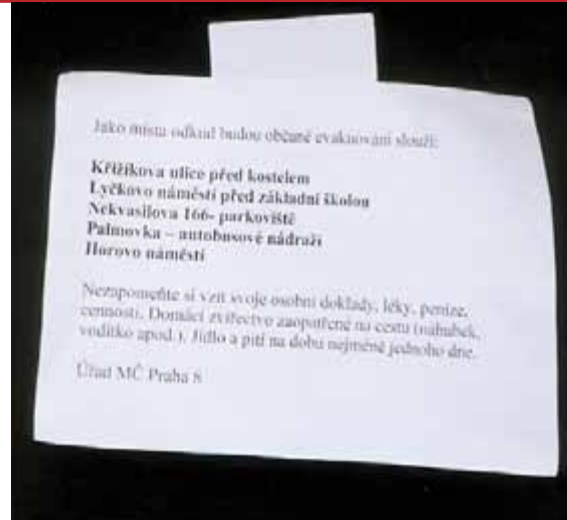
DP-K Podle vašich slov se zdá, že ve vedení chyba nenastala, ale reagovali podle povodňového plánu a z něj vyplývajících nařízení zaměstnanci odštěpného závodu?

Musím sdělit, že všechna opatření podle povodňového plánu byla realizována a navíc i bylo využito některých zařízení ochranného systému metra, které ani povodňový plán nepředpokládal. Jsem přesvědčen, že naši pracovníci, kteří zabezpečovali plnění těchto opatření, je splnili s maximálním úsilím a tak jak měli. Je nutné těmto pracovníkům za jejich přístup a nasazení někdy ve velmi těžkých podmínkách poděkovat.

Naopak si myslím ve vztahu ke kampani vedené v médiích, přetřásající tvrzení, že jsme nezavřeli tlakové uzávěry nebo je neumíme hermetizovat, že se ukázala velmi dobrá práce našich pracovníků.

DP-K Byla však tato opatření realizována včas?

Všechna opatření byla splněna s ukončením provozu v pondělí 12. srpna 2002. Již v pondělí odpoledne byla zahájena stavba povodňových zábran před stanicemi Florenc, Křižkova, Invalidovna a Palmovka a u větrací šachty stanice Malostranská tak, aby tato místa byly ubráněna proti stoleté vodě. Další uzavírání



Taková a podobná oznámení bylo možno vidět na domech, jejichž obyvatelé byli evakuováni, neboť jejich obydli se ocitlo v zátopové oblasti.

stanic bylo koordinováno s ohledem na další informace a požadavky jiných orgánů. Všechny kroky směřovaly k tomu, aby bezpečnost cestujících a našich zaměstnanců byla zachována.

DP-K Okamžitě nás napadá otázka, proč nebyl kompletně aktivován ochranný systém metra, který měl být jeho největší chloubou pražského metra a město měl uchránit od podobných katastrof jakou byla srpnová povodeň?

Zde bych rád uvedl věci na pravou míru. Úplná aktivace ochranného systému metra není v kompetenci Dopravního podniku, který je jeho správcem. Úplná aktivace je v kompetenci krizového štábu hlavního města Prahy, respektive operačního střediska Jednotného bezpečnostního systému hl. m. Prahy a ten žádný pokyn na aktivaci celého systému nevydal. Dopravní podnik může podle povodňového plánu využít pouze některé prvky ochranného systému metra a ty využíval, jak už jsem uvedl.

DP-K Tady budeme opět polemizovat. Některé zdroje uvádějí, že metro mělo být uzavřeno daleko dříve než se tak stalo, a to prý je hlavní příčinou zatopení? II

Evakuační autobus na Palmovce čekající na občany, kteří byli evakuováni ze svých obydli do náhradních prostor.

cházi z městského povodňového plánu, byl zpracován a projektován na stoletou vodu, a jak všichni dobře víme, v polovině srpna jsme se setkali s vodou pětisetletou, dá se říci i největší v dějinách našeho města. I projektanti ve svém vyjádření uvádí, že protipovodňová ochrana metra je řešena ve stavebním řešení tak, že je zajištěna ochrana před stoletou vodou a že ochranný systém metra není koncipován jako mírový protipovodňový systém a že některé prvky mohou být v rámci protipovodňových opatření využity.

DP-K Kdy, jaké a od koho jste dostal informace o přicházející povodni, jak jste reagoval?

První informace jsme získávali pomocí zpráv SMS od operačního střediska krizového štábu, zejména o vyhlášení II. a následně III. stupně povodňové aktivity. Informace o situaci jsme dále získávali z několika stran. Samozřejmě z městského krizového štábu, ale také od dalších orgánů a institucí. Při zasedání povodňové komise naší společnosti jsem veškeré poznatky předával jejím členům. Náš postup byl dán povodňovým plánem a ten jsme splnili s dostatečným předstihem bez ohledu na to, že jsme nejdříve dostávali informace o dvacetileté a později padesátileté vodě.

Vážení spolupracovníci,

vzhledem k událostem posledních dní se náš podnik ocitl v takové situaci, v jaké zřejmě nebyl ve své více než stoleté historii. Naše město postihla ničivá povodeň, která bohužel nejvíce postihla náš páteřní systém dopravy, metro. Při každé významné příležitosti bylo slyšet slova, že metro je v současné době pro Prahu nenahraditelné. Mnozí již tato slova brali jako otřepaná klišé a moc jim nevěřili. Stačilo necelých sto hodin, což je v životě člověka téměř zanedbatelný časový úsek, a slova mají stoprocentní platnost.

Cestovat z jednoho konce města na druhý je několikanásobně složitější než dříve a my stojíme před dny, kdy musíme za součinnosti všech druhů dopravy připravit Pražanům cestování na optimální úrovni v nastalých podmínkách. Jsme vystaveni nejtěžší možné zkoušce, kterou si drtivá většina z nás nepředstavila ani v těch nejhorších snech.

Ve ztížené situaci musíme všechny cestující přepravovat co nejlépe, ale velký úkol stojí také před pracovníky mnoha jiných profesí, které byly až dosud skryty zraku běžných Pražanů. Na jejich bedrech je nelehký úkol, co nejrychleji a v co nejlepší kvalitě zprovoznit uzavřené tratě a stanice.

Stejně jako celá společnost se i náš Dopravní podnik ocitá ve „výjimečném stavu“, a proto bychom měli zapomenout na různé půtky a rozmišky, kterými jsme si „zpestřovali“ život ještě před několika dny. Teď bychom měli spojit síly a prokázat svoji vysokou profesionalitu na všech úrovních našeho podniku.

Za téměř osm let svého působení ve funkci generálního ředitele vím, že se na vás mohu spolehnout i v těch nejtěžších chvílích a věřím tomu, že i v této zkoušce obstojíme na výbornou.

V Praze 18. srpna 2002

Ing. Milan Houfek, předseda představenstva a generální ředitel

ZÁPLAVY



Evakuace. Obyvatelé Karlína opouštějí své domovy a našimi autobusy odjíždějí do náhradního ubytování. Jedním ze shromaždišť k odvozu bylo Karlínské náměstí před kostelem.



Smetanovo nábreží u Karlových lázní a protipovodňová stěna, která ochránila Staré město před ničivým živlem.



Pondělí 12. srpna v podvečer. Na Kampě se pilně pracuje, plní se pytle s pískem, které nakonec nepomohou, neboť voda zaplaví stromy v pozadí v celé jejich výšce.

Povodňový plán našeho podniku říká, že při stoleté vodě nebude provoz metra zastaven, pouze některé stanice uzavřeme pro cestující a vlaky jimi budou projíždět. V uvedených stanicích použijeme tlakové uzávěry, oddělující uliční úroveň od nástupišť. Jak už jsem uvedl, opatření jsme splnili již s ukončením provozního dne 12. srpna a můžeme říci, že stoleté vodě jsme podle provedených opatření odolali.

Bohužel, ani tato opatření nestačila, protože hladina se zvedla přibližně o 1,5 až 2 metry nad stoletou vodu a na tu žádná technická opatření nejsou projektována a tudíž ani realizována.

DP-K Dnes tvrdíte, že všechny tlakové uzávěry byly uzavřeny včas, ale musíme vám připomenout vaše několik dní stará slova o tom, že několik tlakových uzávěrů uzavřeno nebylo. Jak to tedy bylo ve skutečnosti?

Všechny potřebné staniční tlakové uzávěry a uzávěry ve větracích šachtách byly zavřeny, pouze několik traťových se nepodařilo uzavřít z důvodu stoupající hladiny vody v tunelu a s ohledem na bezpečnost našich pracovníků.

DP-K Už víte, jak se mohla dostat voda do některých stanic metra? V čem tedy vidíte příčinu, že pražské metro dopadlo během povodně tak, jak dopadlo?

Zatím by se jednalo pouze o spekulace a domněnky a do těch se nemíním pouštět. Vyčerpání stanic a komplexní kontrola všech zařízení se blíží a věřím, že potom budeme o mnoho moudřejší a budeme moci identifikovat příčiny zatopení. Opět musím připomenout, že pražské metro bylo projektováno s ohledem na povodně tak, že je zajištěna ochrana maximálně před stoletou vodou. Z toho vyplývá, že je nutné se do budoucna zamýšlet nad dalším projektováním stanic ohrožených povodně (je nutné zamezit přítoku vody do stanic již na povrchu).

DP-K Už jsme se dotkli ochranného systému metra. Je jasné, že většina informací spadá do kategorie tajných, ale podle veřejného mínění si mnoho lidí myslí, že ochranný systém metra byl vybudován na ochranu metra?

Požadavky na ochranný systém metra stanovilo ministerstvo národní obrany při projektování tohoto systému. Bohužel, žádné další podrobnosti nemohou být zveřejněny, neboť se jedná o utajované skutečnosti.

DP-K Pane řediteli závěrem dovoluji jednu spekulativní otázku, kdybyste byl majitelem metra, také byste se choval tak jako v srpnových dnech?

V takové situaci, jaká byla, nerozlišuji, zda se jedná o můj soukromý majetek nebo „pouze“ o svěřený. Jsem přesvědčen, že všichni pracovníci, kteří zajišťovali opatření proti povodni na různých úrovních odvedli maximum práce, aby metro bylo co nejlépe uchráněno následkům povodně.

-bda-

Středa 14. srpna, Vltava v Praze kulminuje. Takový byl pohled na město z ptáčích perspektivy.





Situace na Vltavské, v pozadí budova, která byla dlouhá léta úzce spojena s životem Dopravního podniku a v jejímž suterénu byl umístěn podnikový archiv. Jak by asi dopadl, kdyby nebyl před několika lety přestěhován do Hostivaře...



Z Hlávkova mostu na Těšnov už se tramvají nedostanete, podjezd magistrály je zatopen.



Takto dopadla zahrádkářská kolonie v Lahovicích, dalších slov netřeba...

Situace na Florenci za velké vody (nahore) a krátce po jejím opadnutí (dole). Ve středu 14. srpna ještě voda natékala do stanice metra. Jediným možným dopravním prostředkem po jindy velmi rušné křižovatce byl kajak či raft.



Další z obrázků přibližující situaci v Praze ve středu 14. srpna. Tak to vypadalo na malostranské straně Mánesova mostu.



Stav provozu MHD od 5. září

Změny městské hromadné dopravy jsou v současnosti téměř každodenní podle toho, jak jsou zprovoznovány zaplavené úseky ulic nebo tramvajových tratí. V následujícím přehledu vám přinášíme situaci v městské hromadné dopravě, jaká platila od čtvrtka 5. září a měla by vydržet delší dobu.

Metro

Linka A

Provoz je zajišťován v úseku Skalka - Náměstí Míru

Linka B

Provoz je zajišťován v úsecích Smíchovské nádraží - Zličín (interval 3 až 5 minut) a Hloubětín - Černý Most (v tomto úseku je doprava zajišťována kyvadlově v intervalu 6 minut)

Linka C

Provoz je zajišťován v úseku Háje - Muzeum, (v úseku Pražského povstání - Muzeum pouze vybraná část spojů v intervalu přibližně 6 minut)



Krátce po kulminaci vody byl dán velký důraz na informování cestujících, takto vypadaly první informační cedule pro cestující. *pravý sloupec*

Náhradní doprava za metro

X-A

V úseku Červený Vrch - Dejvická - Hradčanská - Malostranská - Újezd - Národní třída - Karlovo náměstí - I. P. Pavlova - Náměstí Míru - Kubánské náměstí je v celodenním provozu náhradní tramvajová linka X-A ve špičkovém intervalu 4 minuty, která zajišťuje přepravu ve vyloučeném úseku tratě A Dejvická - Náměstí Míru.

X-B

V úseku Smíchovské nádraží - Anděl - Karlovo náměstí - Lazarská - Václavské náměstí - Masarykovo nádraží - Náměstí Republiky - Strossmayerovo náměstí - Vltavská - Palmovka - Nádraží Vysočany - Kolbenova - Hloubětín - Lehovec je zavedena v celodenním provozu náhradní tramvajová doprava X-B ve špičkovém intervalu 4 minuty, která zajišťuje přepravu ve vyloučeném úseku tratě B Smíchovské nádraží - Hloubětín.

Pro zajištění lepší návazné dopravy jsou linky č. 141, 221, 222, 223, 250, 261, 303, 304, 323, 344, 346, 353, 367 a 379 prodlouženy v úseku Černý Most - Lehovec.

V úseku Černý Most - Nádraží Kyje je zavedena mimořádná autobusová linka č. 701.

Upozornění: V úseku Palmovka - Florenc je provoz MHD zcela vyloučen! V průběhu září se počítá s otevřením Hlávkova mostu pro tramvajovou dopravu a potom pojedou linka X-B v úseku Masarykovo nádraží - Vltavská přes Těšnov!

X-C

Zavedena je náhradní autobusová doprava X-C v trase Jankovcova (Nádraží Holešovice) - Pražského povstání, jejíž součástí jsou i prodloužené linky č. 102, 144, 152, 187 a 200. Počítá se i s prodloužením linek č. 156, 175 a 210.

Tramvaje

Tramvajové linky denního provozu:

- Petřiny** - Vozovna Střešovice - Hradčanská - Strossmayerovo náměstí - Vltavská - Palmovka - Ohrada - **Vápenka**
- V provozu pouze v pracovní dny od 5.30 do 20.00 hodin. **Divoká Šárka** - Červený Vrch - Dejvická - Vozovna Střešovice - **Petřiny**
- Radošoviclá** - Otakarova - I. P. Pavlova - Karlovo náměstí - Palackého náměstí - Anděl - **Kotlářka**
- Podbaba** - Vítězné náměstí - Hradčanská - Strossmayerovo náměstí - Náměstí Republiky - Hlavní nádraží - Olšanské náměstí - **Olšanské hřbitovy**

- Lehovec** - Harfa - Palmovka - Biskupcova - Želivského - Strašnická - Kubánské náměstí - Otakarova - Výtoň - Anděl - **Kotlářka**
- Vypich** - Malovanka - Vozovna Střešovice - Hradčanská - Strossmayerovo náměstí - Vltavská - Maniny - Palmovka - **Nádraží Vysočany/Vysočanská***
- * - možnost prodloužení linky do obratiště **Starý Hloubětín**
- Spojovací** - Ohrada - Olšanské náměstí - Hlavní nádraží - Václavské náměstí - Národní třída - Újezd - Anděl - Kotlářka - **Sídlíště Řepy**
- Sídlíště Ďáblice** - Střelnická - Palmovka - Biskupcova - Mezi Hřbitovy - Želivského - Flora - Náměstí Míru - I. P. Pavlova - Karlovo náměstí - Palackého náměstí - Anděl - Kotlářka - **Sídlíště Řepy**
- Ústřední dílny DP*** - Černokostecká* - Vozovna Strašnice - Želivského - Flora - Jiřího z Poděbrad - Muzeum - I. P. Pavlova - Náměstí Bratří Synků - **Spořilov**
- * - v provozu po ukončení výluky Černokostecké od 17. září
- Hlubočepy** - Anděl - Újezd - Malostranské náměstí - Malostranská - Čechův most - Strossmayerovo náměstí* - Dělnická* - Palmovka - Harfa - **Lehovec**



Tak byli cestující u Anděla naváděni na náhradní autobusovou dopravu, jezdící mezi stanicemi Nové Butovice a Anděl.

- * - možnost návratu do své pravidelné trasy v úseku Strossmayerovo náměstí - Palmovka
- Hlubočepy** - Smíchovské nádraží - Anděl - Újezd - Národní třída - Václavské náměstí - Náměstí Republiky - Strossmayerovo náměstí - **Výstaviště**
- Spojovací** - Ohrada - Želivského - Flora - Náměstí Míru - I. P. Pavlova - Karlovo náměstí - Palackého náměstí - Dvorce - Přístaviště - Pobřežní cesta - Nádraží Braník - **Sídlíště Modřany - Levského (Z)**
- Sídlíště Ďáblice** - Střelnická - Palmovka - Vltavská - Strossmayerovo náměstí - Čechův most - Malostranská - Újezd - Národní třída - Myslíkova - Jiráskovo náměstí - Palackého náměstí - Dvorce - Nádraží Braník - **Sídlíště Modřany - Levského (Z)**
- Petřiny** - Vozovna Střešovice - Hradčanská - Malostranská - Újezd - Národní divadlo - Národní třída - Karlovo náměstí - Albertov - Náměstí Bratří Synků - Pražského povstání - **Vozovna Pankrác**
- Nádraží Braník** - Dvorce - Palackého náměstí - Myslíkova - Národní třída - Národní divadlo - Újezd - Anděl - Smíchovské nádraží - **Hlubočepy**
- Bílá Hora** - Pražský hrad - Malostranská - Újezd - Národní třída - Karlovo náměstí - I. P. Pavlova - Náměstí Míru - Koh-i-noor - Průběžná - **Nádraží Hostivař**
- Vozovna Pankrác** - Náměstí Bratří Synků - Albertov - Karlovo náměstí - Václavské náměstí - Hlavní nádraží - Olšanská - Biskupcova - Palmovka - Střelnická - **Sídlíště Ďáblice**
- Vozovna Kobylisy** - Střelnická - Palmovka - Vltavská - Strossmayerovo náměstí - Hradčanská - Vítězné náměstí - **Podbaba**
- Divoká Šárka** - Dejvická - Hradčanská - Strossmayerovo náměstí - Nábřeží Kpt.



Situace na Smíchovském nádraží. U výstupní zastávky autobusů už můžeme vidět informační a navigační systém na náhradní tramvajovou dopravu X-B.

Jaroše - Náměstí Republiky - Masarykovo nádraží - Hlavní nádraží - Olšanské náměstí - Olšanská - Želivského - Strašnická - **Nádraží Hostivař**
Upozornění: Linky č. 3, 6, 19, 20 a 23 nejsou v provozu! Na linkách č. 1, 8, 17, 25 a X-B jsou zrušeny zastávky Pražská tržnice a Libeňský most, s jejich zprovozněním se počítá v průběhu září!

Městské autobusy

Ve svých pravidelných trasách jezdí většina městských autobusových linek kromě níže uvedených:

133, 135, 165*, 173*, 205*, 207 a linky pro tělesně postižené č. 1, 3

Linky prodloužené a změněné pro zajištění lepší návazné dopravy:

úsek Černý Most - Lehovec: 141, 221, 222, 223, 250 a 261

úsek Nádraží Holešovice - Pražského povstání: 102, 144, 152, 187, 200, 156, 175 a 210

úsek Vysočanská - Harfa: 158 a 166



Výstupní zastávka linky X-C a prodloužených autobusových linek u stanice metra Pražského povstání.

Mimořádná autobusová linka pro zajištění lepší návazné dopravy:

701 Linka jezdí v trase Černý Most - Kapitána Stránského - Nádraží Kyje (přestup na vlaky směr Masarykovo nádraží)

Změněné autobusové linky:

1 speciální autobusová linka pro osoby se sníženou pohyblivostí - linka neobsahuje zastávky: Florenc, Karlínské náměstí a Invalidovna, je zřízena zastávka Nádraží Holešovice v terminálu MHD (přestup na linku č. 3)

3 speciální autobusová linka pro osoby se sníženou pohyblivostí - linka neobsahuje zastávky Malostranská, Řásoňka, Florenc, Náměstí Republiky a Pražská tržnice, zastávka Nádraží Holešovice je přesunuta do terminálu MHD (přestup na linku č. 1)

133 Linka je ze zastávky U Památníku odkloněna přes Hlavní nádraží (Opletalova ulice) na Masarykovo nádraží (Hybernská ulice), kde je ukončena

135 Linka je ze zastávky Náměstí W. Churchilla odkloněna přes Hlavní nádraží (Opletalova ulice) na Masarykovo nádraží (Hybernská ulice), kde je ukončena

165* Linka neobsahuje zastávky Na Havránce, Nádraží Modřany a Lahovice ve směru Radotín, je zřízena zastávka Čechova čtvrť

- 173* Linka neobsahuje pravidelné zastávky Darwinova, Lehárova, Modřanská škola a Nádraží Modřany
- 205* Linka neobsahuje pravidelné zastávky Nádraží Modřany, Na Havránce, je zřízena zastávka Čechova čtvrť
- 207 Linka je provozována v trase Ohrada - Masarykovo nádraží, zastávky Florenc až Staroměstská jsou zrušeny
- 157 Linka zrušena, kapacita převedena na linku č. 139 (opatření vstoupí v platnost v průběhu září)

Upozornění: Linky označené hvězdičkou mohou začít jezdit v průběhu září ve svých pravidelných trasách

Příměstské autobusy

Ve svých pravidelných trasách jezdí většina příměstských autobusových linek kromě níže uvedených:

340, 341*, 342*, 350, 380 a 384

Upozornění: Linky označené hvězdičkou mohou začít jezdit v prvním zářijovém týdnu ve svých pravidelných trasách

Linky prodloužené a změněné pro zajištění lepší návazné dopravy:

úsek Černý Most - Lehovec: 303, 304, 323, 344, 346, 353, 367 a 379

úsek Zličín - Sídliště Řepy: 307, 308, 309, 310, 311, 380 a 384

úsek Vysočanská - Harfa: 305, 351, 365, 366, 368, 376 a 377

Upozornění: Linky PID č. 370, 371, 373, 374 a 395 odjíždějí do odvolání z terminálu městských linek u jižního výstupu ze stanice metra Nádraží Holešovice

Kyvadlová doprava ČD na území Prahy

1. Praha hlavní nádraží - Praha-Smíchov - interval 20 minut, doba jízdy 7 minut (platí do odvolání)
2. Praha Masarykovo nádraží - Praha-Libeň - Praha-Běchovice - interval 10 až 30 minut, doba jízdy 16 minut (platí do odvolání)

Trvalé změny platné od 2. září 2002

K trvalým změnám dochází pouze v autobusové dopravě

Zřízení nových linek:

- 105 Polookružní linka v trase: Smíchovské nádraží - Filmové ateliéry - Smíchovské nádraží, která je v současnosti provozu celodenně, celotýdenně
- 315 Příměstská linka v trase Sídliště Radotín - Černošice, žel. zast. - Černošice, Vráž, U transformátoru, která je v provozu pouze v přepravních špičkách pracovních dnů
- 513 Noční linka v trase: Jilemnická - Prosek - Madlina - Rokoska - Vltavská - Náměstí Republiky - Masarykovo nádraží - Hlavní nádraží - I.P.Pavlova - Budějovická - Kačerov - Sídliště Novodvorská - Sídliště Lhotka, (interval 60 minut)

Změny autobusových linek:

- 150 Linka jede v nové trase: Kloboučnická - Michelská - Hadovitá - Na Rolích - Na Návrší - Kačerov - Nemocnice Krč - Lhotka - Sídliště Lhotka - Hasova - Labe - Družná - Tylova čtvrť - Poliklinika Modřany, ruší se zastávky Zálesí, Sulická, Novodvorská, Zátíšská, U Belárie, Černý kůň a Nádraží Braník.
- 182 Linka je prodloužena ze zastávky Sídliště Lhotka přes zastávky Hasova, Labe, Zátíšská, U Belárie a Černý kůň na Nádraží Braník. V úseku Sídliště Lhotka - Nádraží Braník jezdí v ranní špičce pouze vybrané spoje; v odpolední špičce jezdí všechny spoje v celé trase
- 504 Linka jede ve směru z centra ze zastávky Budějovická po nové trase: ...Lísek - Nemocnice Krč - Sídliště Krč - Pavlíkova - Jirčanská - Sídliště Písnice
- 509 Linka je ze zastávky Náměstí Republiky prodloužena v trase: ...Masarykovo nádraží - I.P.Pavlova - Budějovická - Kačerov - Sídliště Lhotka - Poliklinika Modřany - Na Beránku, interval 60 minut (ruší se zastávky Bílá labuť a Florenc)

Změny autobusových zastávek:

- Jahodnice II - zastávka zrušena pro linku č. 110
- Lidový dům - změna názvu zastávky na Nové náměstí
- Sídliště Barrandov - změna názvu zastávky na Poliklinika Barrandov
- Sulická a Zálesí - nové zastávky pro linku č. 139

Krátce po ničivé povodni se v ulicích objevili informátoři, kteří se snažili Pražanům a návštěvníkům města ulehčit cestování, neboť situace se měnila velice často.





Nástupní zastávka linky č. 187 na Palmovce.

Metro nejedí, na trojnožkách u vstupů do vestibulů se cestující mohou dovědět základní informace o tom, jak se v současné době jezdí. *pravý sloupec.*

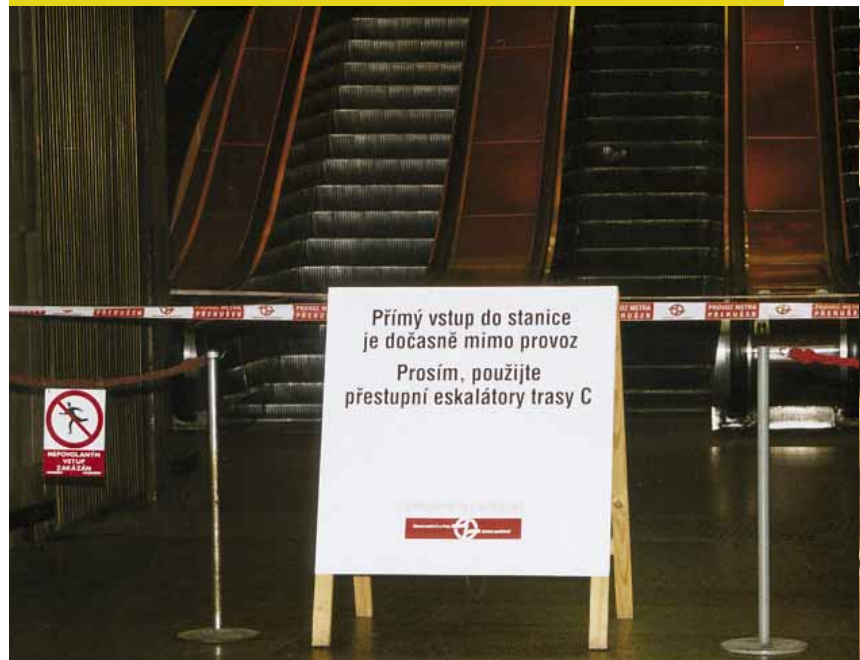


Autobusová linka X-B, která jezdila do neděle 25. srpna v úseku Nové Butovice – Anděl, ale v některých dnech i v úseku Zličín – Anděl. Jeden z vozů se právě vydává na cestu od Anděla na Jihozápadní město.



Od úterý 20. srpna se v pražských ulicích objevily linky náhradní tramvajové dopravy za metro, X-A a X-B. V prvních dnech jezdily ještě s označením 23, respektive 5.

Ráno v úterý 13. srpna ve stanici Florenc, výstup k tramvajovým zastávkám a supermarketu už je uzavřen, za pár hodin už je stanice definitivně uzavřena.





Informovalo se různými způsoby, jak o tom svědčí i tato tabule.

Mezi stanicemi Pražského povstání a Muzeum jezdí zatím pouze vybrané soupravy, situace by se měla zlepšit začátkem října. pravý sloupec.



Linka X-A alias 23 ve stanici I. P. Pavlova před odjezdem na Náměstí Míru.



Linka X-B alias 3 u Anděla v Nádražní ulici.

Autobusová zastávka I. P. Pavlova ve směru Pražského povstání je v současnosti využita na maximum, odjíždí odtud náhradní autobusová linka X-C a prodloužené autobusové linky, nahrazující úsek metra.



ZÁPLAVY



Nástupní zastávka u stanice metra Pražského povstání, odkud odjíždí náhradní autobusová linka X-C a prodloužené autobusové linky. Takto vypadala situace krátce po zahájení provozu v pondělí 19. srpna.



Autobusy nahradily na Hlávkově mostě tramvaje, které by se měly vrátit na důležitou dopravní tepnu v průběhu září.

Vltavská v systému náhradní dopravy nahrazuje Florenc, zde můžete přestoupit z náhradní dopravy za linku metra B a na autobusy nahrazující linku C.



Náhradní autobusová doprava a vyhrazený jízdní pruh, bez kterého by nebylo možné náhradní dopravu za metro provozovat. Na prvním snímku je situace na I. P. Pavlova ve směru na Muzeum, na druhém autobus před Lékařským domem a na třetím autobus předjíždí kolonu ve vyhrazeném pruhu.

Dny, kdy našemu městu vládla voda

Byl to víkend (10. a 11. srpna) jako každý jiný, na většině území republiky svítilo sluníčko, převládala radost, že povodňové nebezpečí z předchozích dní opadá. V Praze sice stoupla hladina Vltavy, ale nebylo to nijak dramatické. V pondělí 12. srpna jsme se však probudili do deštivého dne a netrvalo dlouho a situace v Praze a na Vltavě se začala podstatně měnit. Již v 11 hodin byl vyhlášen 3. stupeň povodňové pohotovosti a byla zahájena realizace protipovodňových opatření. Byli jsme vyzýváni k přípravě na dvacetiletou případně padesátiletou vodu. Firma Metrostav začala v budoucích traťových tunelech u Vltavy budovat stěny nad úroveň stoleté vody. Ulice na Kampě se zaplnily pískem a desítky dobrovolníků začali plnit pytle, které si stavěli před okna a dveře. Hladina Vltavy při kulminaci byla tak vysoko, že všechny pytle se staly pro nespoutaný živel velice snadnou kořistí.



Protipovodňová ochrana (pytle s pískem) ve stanici Malostranská.

V blízkosti Trojského zámku se Vltava vylila ze svého koryta už v pondělí. Proudů lidí směřují podívat se, jak vypadá situace. Na dolní stanici lanovky končí personál s přípravami na vysokou vodu. „Všechny dokumenty jsme dali dva metry vysoko, na skříňky, snad to bude stačit,“ přemítá náčelník Hryška. Voda je v tu chvíli 0,5 metru pod krytem kanálu a nedaleké výběhy už zejí prázdnotou.

Krátce po obědě je pro tramvajovou dopravu uzavřen úsek od Národního divadla na Staroměstskou. Smetanovo nábřeží se připravuje na montáž protipovodňových zábran, které nakonec ochrání Staré město před ničivým živlem. Stejně zábrany propouštěné na stoletou vodu se staví i v okolí stanic Florenc, Křižíkova, Invalidovna, Palmovka a u větrací šachty Mánes. Po deváté večerní už je v hrazení pouze úzký průchod pro cestující. Výška těchto zábran se bohužel později ukazuje jako nedostatečná. Voda dosahuje při kulminaci o dva metry výše, to nikdo z projektantů neočekával.

Ve 22.50 hodin je zastaven provoz v úseku Florenc – Nádraží Holešovice a o šedesát pět minut později je uzavřena stanice Křižíkova pro cestující. Vlaky touto stanicí pouze projíždějí.

Zatopené eskalátory na Malostranské.



Voda ve Vltavě stále stoupá, z krizového štábu vychází doplněný seznam ohrožených ulic, ze kterých lidé budou evakuováni. Praha se probouzí do dalšího dne plného očekávání. Hlavní otázka zní, co udělá řeka?

Ještě během noci jsou zavřeny první tlakové uzávěry. Více než sedmdesát našich autobusů je nasazeno na evakuaci obyvatel. Z Karlína už se vytratil život, jezdící a houkající policejní auta vyzývají k opuštění obydli. Vozy vzbuzují pocit, že přichází válka.

V 11.20 hodin je uzavřena stanice Invalidovna, uzavírají se další a další tlakové uzávěry tak, aby bezpečnost podzemní dráhy byla co největší. Neuplyne ani hodina a dochází k uzavření stanic Malostranská a Staroměstská. Pražská nábřeží a mosty jsou plná přihlížejících, mnoho lidí se jde dívat na rozvodněnou řeku, jejíž průtok přesahuje stoleté hodnoty.



Protipovodňová opatření ve stanici Staroměstská a kontrolující pohotovostní vozidlo.

Vpodevečer v úterý 13. srpna přichází první vážná zpráva, voda proniká přes zábrany na stoletou vodu do obrátových kolejí ve stanici Nádraží Holešovice. Voda je viditelná pomocí průmyslové televize. Zhruba ve stejnou dobu je rozhodnuto, že centrální úseky metra budou v provozu pouze do 22.00 hodin. Od té doby se jezdí pouze v úsecích Skalka – Náměstí Míru, Zličín – Smíchovské nádraží, Florenc – Černý Most a Florenc – Háje. O půlnoci je ukončen provoz i na těchto úsecích a nikdo netuší, že metro čeká nejhroší noc během jeho téměř třicetileté existence.

Už dvacet minut po půlnoci je zaznamenán první závažný průsak do stanice Invalidovna. Po překonání ochranných bariér na stoletou vodu si našel živel cestu i přes staniční tlakový uzávěr. Následně je vypnuto napájení přívodní kolejnice v úseku Florenc – Palmovka. Ve 4 hodiny je evakuován personál stanice Palmovka, neboť došlo k průlomu zdi pod dlouhodobým hydrostatickým nápoem.

Ještě večerní zprávy hovoří o kulminaci Vltavy v nočních hodinách na středu, ale střeďeční ranní zprávy přesouvají maximální průtok na odpoledne. Mnoho lidí stále sleduje vysílání veřejnoprávní televize, která nepřetržitě monitoruje dění v celé

Stanice Můstek na trati A, krátce potom co byla vyčerpána voda.





Z důvodu nebezpečí vyšší hladiny CO₂ a metanu je potřeba všechny stanice větrat. Na Můstku k tomuto účelu slouží zobrazený ventilátor.

zemi, kterou postihuje ničivá povodeň. Srovnává se s rokem 1997, kdy byla postižena východní část naší republiky.

IX Během dopoledne středy 14. srpna je evakuován personál i ze stanic Anďel a Náměstí Republiky, odpoledne dochází k náhlému zatopení úseku tratě B Národní třída – Můstek.

Metro jezdí ve středu pouze v úsecích Skalka – Náměstí Míru, Zličín – Nové Butovice a Muzeum – Háje. Rovněž tramvajová doprava je velmi omezená, nejedí se například přes Malou Stranu a do Modřan. Pouze po třech mostech jezdí tramvaje, Štefánikově, Legií a Palackého. Na severní terasu jezdí pouze autobusy, nikoliv však z Holešovic, ale z Českomoravské. Téměř čtyři desítky autobusových linek mají změněnou trasu nebo nejedí. Krize vrcholí. Vltava skutečně krátce po poledni ve středu 14. srpna kulminuje.

Situace v metru však nadále není jednoduchá, krátce před středeční půlnocí začíná stoupat voda přes přestupové eskalátory a uzavřené tlakové uzávěry na přestupu ve

Středa 14. srpna, vestibul stanice metra Florenc je zatopen.



Rovněž u ohrožených stanic metra byly postaveny protipovodňové stěny, stejně jako na Smetanově nábřeží. V případě stanic metra dosáhla hladina o 1,5 až 2 metry výše, než byla výška stěn proponovaná na stoletou vodu.

stanici Můstek. O hodinu později je voda ve stanicích Můstek, Staroměstská a Malostranská na trati A.

Ve čtvrtek je metro provozováno ve stejných úsecích jako ve středu, jsou hodiny, kde nejedí ani mezi Zličínem a Novými Butovicemi. Rovněž v tramvajové dopravě se situace nelepší. Pro obsluhu Zbraslavi a Suchdola jsou zaváděny speciální linky. Velká Chuchle je obsluhována ze Slivence. Voda opadá, začínají se zjišťovat škody. Situace v metru je však stále vážná, voda se objevuje i ve stanici Muzeum na trati A a v půl čtvrté odpoledne musí být stanice evakuována.

Život ve městě začíná nabírat nový dech, symbolem ničivé povodně se v Praze stává Karlín, padají domy, jeden dokonce na Florenci naproti vstupu do stanice metra. Části města, ale i dopravní tepny zůstávají nadále uzavřeny.

V pátek 16. srpna večer a v sobotu dochází přece jen ke zlepšení situace i v městské hromadné dopravě. Tramvaje se vrací na Malou Stranu a do Braníka. Od úterý 20. srpna jezdí tramvaje až do Modřan a po výluce můžeme využívat i trať na Líbeňském mostě. Jsou zavedeny náhradní tramvajové linky za metro X-A a X-B, od pondělí 19. 8. jezdí i náhradní autobusová doprava X-C v úseku Nádraží Holešovice (Jankovcova) – Pražského povstání. Na magistrále je vyhrazen jízdní pruh pouze pro autobusy, který většina slušných řidičů respektuje. Ti sobečtí jsou nekompromisně pokutováni policií.

České dráhy iniciativně zřizují několik posilových spojů na pražských tratích, škoda jen výstavby nových mostů u Bulhara, pomoc městské hromadné dopravě mohla být daleko větší.

Po deseti dnech se situace alespoň na několik dní stabilizuje. Odštěpný závod Autobusy vypravuje v pracovních dnech o 129 vozů více než v pondělí 12. srpna, do služby nastupuje o 284 řidičů víc.

Další velké změny vstupují v platnost „až“ v pondělí 26. srpna. Metro začíná jezdít v úseku Smíchovské nádraží – Zličín a po 14 dnech se v městské hromadné dopravě platí. Z většiny stanic metra se odčerpává voda za zahraniční pomoci. Začíná se hovořit o škodách a jejich rozsahu. V médiích zuří válka o tom, kdo zavinil zatopení metra. Magistrát jmenoval komisi, která má zjistit, na čích bedrech leží zodpovědnost za škody v metru. Na výsledky si však budeme muset počkat několik měsíců.

Pražané se pomalu vrací do města, které se vzpamatovává z pětisetleté vody. Dopravní podnik a městská hromadná doprava z největších škod v historii.

-bda-

UITP v řadě mezinárodní solidarity

V pátek 16. srpna, okamžitě po svém návratu z dovolené, nám volal pan Hans Rat, generální sekretář UITP, Mezinárodního svazu veřejné dopravy, aby Dopravnímu podniku hl. m. Prahy, akciové společnosti a všem občanům Prahy vyjádřil svoji solidaritu v těžké době záplav neočekávaných rozměrů a aby nabídl možnosti jakými může UITP pomoci těžce postiženému systému veřejné dopravy, především metru.

Navrhl, že UITP na svých internetových stránkách uveřejní jakýkoli konkrétní požadavek o specifický druh technologií či expertíz, které by naše společnost okamžitě či v dalších fázích obnovy sítě metra potřebovala.

Okamžitě následoval dopis generálního ředitele a předsedy představenstva ing. Milana Houfka, ve kterém jsme požádali v první fázi o možnost zapůjčení vysoušečů pro jejich nasazení ve vyplavených stanicích a tunelech. Prakticky okamžitě po obdržení sekretářka komise metra UITP, slečna Sarah Foulon, předala žádost všem podnikům – členům této komise.

Není na závadu si přiznat, že v takových vzdušných chvílích a při velikosti podniku zaskřípe koordinace. Desítky sušiček byly již na cestě z Německa na přímou žádost pana ing. Němečka u jeho německých kolegů, partnerů z VDV i UITP.

Okamžitě na výzvu UITP reagovali zástupci metra Moskva v čele s ředitelem Dimitrijem Gajevem a Valisy Tichonovem, kteří nabídly do Prahy bezodkladně poslat pana Nikolaje Babuškina, vedoucího provozní služby tunelů, aby na místě zjistil povahu pomoci, kterou by naše metro potřebovalo. Pan Babuškin přiletěl jako člen expertního týmu v letadle plném vysoušečů a desinfekčních prostředků.

Konkrétní typ vysoušečů nabídl STIB Brusel. Za to, že jimi nedisponuje se omluvalo Metro ze slunné Marseille. Velmi profesionálně specifikovanou nabídku různých technických prostředků a technologií zaslal RATP, včetně možnosti odeslání specifických citlivých součástek k opravám do high-tech laboratoří tohoto podniku, i předání zkušeností s obnovou zatopených souprav, včetně poskytnutí 15 autobusů s řidiči.

Snad nejdůležitějším faktorem, který v této chvíli stojí za zmínku je, že pan Rat změnil svůj program a přijel do Prahy, aby se zúčastnil plánovaného zasedání komise „Doprava a městský život“ UITP a na místě zjistil rozsah škod a nevhodnější postup spolupráce UITP s naším podnikem při jejich odstraňování.

O zasedání této komise přineseme zprávu v příštím říjnovém DP-KONTAKTU. Generální sekretář se sešel s tiskem, aby jako zástupce nejrenomovanější instituce sektoru veřejné městské a příměstské dopravy vyjádřil její stanovisko k této bezprecedentní události. Ve svém rozhovoru s ing. Milanem Houfkem mu vyjádřil svoji podporu a navrhl v dopise primátorovi města nabídnout vyslání uznávaných odborníků z komise metra UITP k účasti na práci expertní komise vytvářené městem. Tito zkušební a nezávislí odborníci bezesporu mohou výrazně přispět k co nejučinnějšímu hodnocení škod, jejich příčin a především k návrhu takových řešení, která je nejenom odstraní, ale která zabrání jejich jakémukoli budoucímu opakování.

Pan Rat ve svém rozhovoru s panem Houfkem uvedl, že v nedávné době zaplavené metro v Tai-Pei na Tajvanu bylo postaveno na dvousetletou vodu a přesto systém neobstál před ničivým rozsahem záplav. UITP je přesvědčeno, že se tak potvrzuje vliv globálních klimatických změn, které přináší krizové situace, s nimiž se v dosavadní praxi výpočtů a provádění obdobných staveb nepočítalo.

Účastníci komise měli možnost se blíže seznámit s rozsahem krizové situace

Vstupní prostor stanice metra Florenc by doslova zavalen zbožím z nedalekého supermarketu Delvita.



Takto vypadal přímý výstup ze stanice Florenc linky B několik dní po záplavách.

a jako znalci dopravní problematiky ve městech se shodli, že se potvrdil vysoký stupeň integrace systému veřejné dopravy v Praze a úzká doplňkovost a návaznost jeho jednotlivých subsystémů, které umožnily při narušení normálního provozu nepředvídatelného rozsahu jeho proměnu v operativně reagující a výkonný systém.

Dále ocenili příkladnou profesionalitu pražských dispečerů a dalších pracovníků naší společnosti při zajišťování náhradní dopravy, zřízení vyhrazených pruhů pro autobusy na magistrále v průběhu jedné noci i stále rostoucí úroveň informování cestujících, včetně hlášení v cizích jazycích v dopravních prostředcích.

Mezi těmi, kdo tento systém informování přivádějí v život, můžeme hledat „pilota“ pro budoucí standard, jak v mimořádných situacích co nejučinněji reagovat, doufáme, že již nikdy v takovém rozsahu.

–zded–



Tentokrát asi výtahem ve stanici Nádraží Holešovice nepojedeme...

Velká pozornost se také obracela ke staveništi Metrostavu na IV. úseku tratě C z Nádraží Holešovice do Ládví.



ZÁPLAVY



Ještě jeden obrázek ze stavby metra v Holešovicích, voda stoupá.



Podchod ve stanici Vltavská, několik dní po záplavách.



Několik obrázků z Vltavské. Takto vypadal prostor, kde v současnosti probíhá čilý přestupní ruch, ve středu 14. srpna.

Vltavská krátce po opadnutí vody.



Čerpání vody z Vltavské, vyčerpáno se podařilo přibližně po týdnu od středy 14. srpna.





Čerpání z Vltavské je v plném proudu.



Motorová čerpadla, bohužel, ve druhé polovině srpna nezbytné vybavení některých stanic metra. Na snímku se čerpá ve stanici Českomoravská.



Stanice Invalidovna je ještě zatopena a nepřístupná.

Zvláštní a ojedinělý pohled na stanici Českomoravská, chybí pouze člun či jiné plavidlo...



Detail místa, kde si voda našla cestu z prostor tratě B do prostor tratě A ve stanici Můstek.

Vyražené tlakové ucpávky ve stanici Palmovka po nezané vodní návštěvě.



ZÁPLAVY



Provalená stěna u zkratovačů ve stanici Palmovka.



Staniční tlakový uzávěr.



Protipovodňový ruční uzávěr ve stanici Invalidovna nápor vody vydržel.

Situace v jedné ze stanic po opadnutí vody.



Ve stanici Můstek si voda našla cestu z prostor tratě B do prostor tratě A přes kabelové prostupy.

Čerpání vody ze stanice Vysočanská.



Záplavy v měnárnách ED

Ve středu 14. 8. 2002 odpoledne kulminovala Vltava. Nechceme rozebírat, zda muselo dojít k tak velkému vzednutí hladiny, tím se zabývá denní tisk již skoro měsíc. Rovněž ponecháme odborníkům posouzení, zda muselo dojít k tak velkým škodám. Chceme jen pro dobu budoucí zaznamenat, jak byly poškozeny měnárny ED, které nejsou cestujícími a mnohdy ani pracovníky společnosti vnímány jako součást tramvajového provozu, přestože by byl bez nich neuskutečnitelný.

Měnárny mimo provoz:

měnárna	důvod
Klárov	zaplavená trať
Rokoska	zaplavená trať
Smíchov	zaplavená trať a suterén měnárny
Karlín	zaplavená trať i měnárna

- Pivovar (Holešovice)
- Braník
- Trojská
- Černý kůň
- Modřany

Škody, vzniklé na budovách a technologickém zařízení měren:

- měnárna Smíchov poškození zaplavený suterén s kabelovými rozvody, technologie nedotčena – měnárna uvedena do opětovného provozu 15. srpna 2002 večer
- Karlín kompletně zaplavená měnárna včetně technologie do výšky 155 cm
- Pivovar (Holešovice) zaplavený suterén s kabelovými rozvody, technologie nedotčena

- zaplavená trať
- zaplavená trať
- zaplavená měnárna
- zaplavená trať i měnárna
- zaplavená trať i měnárna

- Trojská kompletně zaplavená měnárna včetně veškerého technologického zařízení a deponovaných převozních měření
- Černý kůň zaplavený kabelový prostor, technologické zařízení zaplaveno do výšky 40 cm
- Modřany zaplavený kabelový prostor, technologické zařízení nedotčeno

Již nyní je nutno poděkovat všem pracovníkům, kteří se jakýmkoliv způsobem podíleli na odstraňování škod. Poděkování si zaslouží o to více, že žádný z úseků kolejové sítě nebyl vyřazen z provozu jen proto, že by jej nebylo možné napájet, i když by se mu povodeň vyhnula. To svědčí i o celkově dobrém stavu kabelové sítě, daném odpovídající údržbou.

-zjs- podle podkladů vedoucího provozovny Vladimíra Faráře



Ještě jednou se podíváme na zatopení vozovny Motol, se kterým se setkáváte i na straně 5 DP-KONTAKTu. Takový vodopád byl k vidění v Motole 12. srpna okolo poledne.

Voda má téci z kohoutku do umývadla, tentokrát vyvěrala z umývadla.



Takto vypadala situace v motolské montážní jámě.

Karlínská měnárna, takto to vypadalo v jejím okolí.



ZÁPLAVY



Křižovatka Klárov, pro tramvajový provoz zcela nevyhovující situace.



Klárov tentokrát z pohledu od Chotkových sadů.

Ani Těšnov nebyl pro tramvajovou dopravu to pravé.



Tramvajová trať na Těšnově při velké vodě a po jejím opadnutí, v průběhu září zde opět začnou jezdit tramvaje.



Situace v Karlíně nebyla jednoduchá, jak o tom svědčí následující fotografie.



Údržba a prohlídka tramvajové tratě.



↕ Křižovatka Palmovka, kterou kromě vody sužovaly i rekonstrukční práce na tramvajové trati přes Libeňský most.



Došlo do redakce

Toto vydání nepravidelné rubriky se věnuje aktuální situaci v pražské městské hromadné dopravě. Zde publikovaných pět názorů pochází z posledního srpnového týdne a představuje vzorek, který na adresu redakce přišel od ničivé povodně do uzávěrky zářijového čísla.

Pochvala

Dobrý den,
chci vám touto cestou projevít uznání za to, jak skvělým způsobem jste zvládli dopravu v Praze po povodních. Patří vám slova chvály a uznání. Oceňuji, jak rychle jste zareagovali na vzniklou situaci i to, že všude jsou k dispozici aktuální informace o stavu dopravy v Praze.

Děkuji a přeji Vám mnoho sil a úspěchů.

S pozdravem Věra Berková

Stížnost

V článku v Lidových Novinách citují tiskovou mluvčí pražského Dopravního podniku: „Michaela Kuchařová si však nemyslí, že by jeho (Metra) výpadek měl způsobit občanům metropole při cestě do zaměstnání nebo do škol větší problémy.“

Trasu z Košřín do Vysočan jsme jezdili 45 minut, nyní, ať použiji libovolnou trasu (X-B, 12 po nábreží, 10 přes Vinohrady), trvá - ať tam či zpět - minimálně 1:15 hod, častěji 1:30 hod, tj. dvakrát tak dlouho. Denní ztráta 2 x 45 min. = 1:30 hod! Pravidelně se mi podaří dostat se až do druhé či třetí soupravy X-B, a to ještě nejezdí studenti. To nejsou větší problémy?

Zdaleka nejsem na této trase sám.

S pozdravem Vladimír Klouda

Poděkování

Vážení, chtěla bych všem zaměstnancům Dopravního podniku poděkovat, jak se vypořádali s krizovou situací po povodních. Díky vyloučení valné části metra, skvěle funguje na všech zastávkách každodenní aktualizované schéma, náhradní doprava jezdí opravdu v maximální možné míře. Ač pracuji na jedné straně Prahy a bydlím na druhé a metrem jsem do práce jezdila 35 minut, tak nyní jezdím přes hodinu, ale vím, že jinak to nejde a zvládli jste situaci naprosto profesionálně. Ještě jednou všem děkuji.

Simona Juzlová, Praha 6

Předplatné MHD

Vážení,
mám roční předplatní kupon na MHD za 3800,- Kč. Koupil jsem si ho zejména pro dojíždění do zaměstnání. Jezdil jsem metrem ze stanice Náměstí Jiřího z Poděbrad na Černý Most a pak pokračoval podnikovým mikrobusem do Brandýsa nad Labem.

Nyní v důsledku povodně metro v uvedené trase nejezdí a zaměstnavatel nás sváží z blízkosti místa bydliště (Želivského). Výše zmíněný kupon se tak pro mě stal téměř bezcenným kouskem papíru. Přesněji řečeno ta část pro 4. čtvrtletí a zčásti (nejméně z jedné třetiny) i pro 3. čtvrtletí. Chci proto vrátit zpět peníze za zmiňované období tj. cca 1266,- Kč. Tuším, že se budete kroutit - již jsem mluvil s ing. Klusoňovou, ale argumenty, že roční kupon je dotovaný a že je náhradní doprava, pro mě nejsou dostatečné. Již neposkytujete službu, kterou jsem si zaplatil. Možná za to může Vaše firma, možná je to vis maior, ale nevím, proč bych to měl platit já.

S pozdravem Jan Benda

Poděkování

Vážení pracovníci Dopravního podniku hl. m. Prahy, a.s.,
chtěla bych Vám poděkovat za velkou snahu o pomoc nám - cestujícím a perfektní organizaci dopravy v Praze při dnešní složité situaci. Je to názor nejen můj, ale i mnoha lidí z mého okolí, proto vám patří náš velký dík a obdiv.

Děkujeme Kamila Neufusová
Z došlé pošty vybral Petr Malík



Výstupní zastávka na autobusovém obratišti v Braníku.

Voda se v Braníku nevyhnula ani dispečerskému stanovišti.



Poznáváte na této fotografii Modřany?





Pohled do Křižkovy ulice od stanice metra Florenc.



Autobus ve „svém“ pruhu na Nuselském mostě.



Tak dopadlo sociální zařízení o. z. Autobusy na konečné Přívoz Strnady.

Autobus náhradní dopravy před nájездem na Nuselský most, jedině díky vyhrazenému pruhu může autobusová doprava plnit svou roli.



Vyhrazený jízdní pruh pro autobusy na křižovatce Legerovy a Žitné ulice.

Nástupní autobusová stanice Pražského povstání po jejím rozšíření.



ZÁPLAVY



Přístřešek v zastávce Dostihová položila velká voda doslova na „záda“, stejně jako celou autobusovou dopravu téměř na dva týdny.



Ještě jeden obrázek ze zastávky Kamenolom Zbraslav.



Detail zastávky Dostihová ve Velké Chuchli.

Zastávku Kamenolom Zbraslav odnesla voda celou...



Teď opouštíme Prahu, neboť ničivá povodeň si vybrala svou daň i na zařízeních našeho podniku mimo katastr města. Na tomto místě v Nuzicích stávala dřevěná chatka...

Další záběr z dětského tábora v Nuzicích, stany voda zanesla až k chatkám...





Sociální zařízení v Nuzičích po opadnutí velké vody.



Stejně jako na ostatních místech u nás i v Nuzičích se po opadnutí vody objevily nánosy bahna.



V červencovém DP-KONTAKTu jsme psali o startu nové sezony v Nuzičích, neuběhly ani dva měsíce a musela být předčasně ukončena, tak si živel pohrál s kuchyní.



V pondělí večer zanechala obsluha lanové dráhy v zoo všechny dokumenty dva metry vysoko, hladina Vltavy při kulminaci však byla vyšší.



Postižena velkou vodou byla i Autoškola o. z. Autobusy v Libni, fotografie zachycuje stav jedné z učeben.



Lávka v Troji, postavená po poslední pražské povodni, tentokrát přežila, ale vyjádření statika do uzávěrky nebylo známé.



Místo tečky

Když budete listovat zářijovým vydáním DP-KONTAKTu, už může být mnoho věcí jinak. Situace v našem podniku, ale i v Praze, se mění každým dnem, stále se objevují nové skutečnosti, a tak některé údaje, které jsme v rámci vůle po dobré informovanosti zařadili, už mohou být překonány. Od uzávěrky do vydání čísla vždy uplyne několik dní, ale i za tuto krátkou dobu může dojít k mnoha změnám.

Poděkování patří především všem autorům fotografií, známým Marii Jílkové, Pavle Holubové, Viktoru Baierovi, který se zasloužil o drtivou většinu snímků z metra, ale i neznámým. Bez jejich přičinění a skutečnosti, že zmáčkli spoušť ve správný čas na správném místě, by nevznikla příloha mapující dny, kdy našemu městu vládá nespoutaný vodní živel.

-bda-

Velká voda aneb Všechno je jinak



Tak vypadal Karlův most po povodni v květnu 1872. Obrovské množství klád voda přinesla především z pražského Podskalí a nedalekých pil na obou březích řeky. Naplavené dříví působí až strašidelně. Foto: František Fridrich



Dost podobně to vypadalo v roce 1872 u Negrelliho viaduktu v Bubnech. Nahromaděné klády bývaly typickým jevem tehdejších povodní. Foto: František Fridrich



Ještě jeden snímek z května 1872.

Foto: František Fridrich

Tak vypadal Karlův most od 4. září 1890. Při pohledu na torza pilířů čnicích z Vltavy běhá mráz po zádech. Autor fotografie není znám.

Když se na přelomu července a srpna Prahou prohnala velká voda, která zatopila především oblast soutoku Berounky a Vltavy a ze Strakonické jsme pozorovali vodu rozlitou po okolních loukách, zrodila se v redakci DP-KONTAKTu myšlenka připomenout v rubrice Pamatujete si? některou povodeň z nedávné doby. Moje první vzpomínka se okamžitě vázala k letům 1977 a 1981, kdy při povodních „po etapách“ vzala zasvěť lávka pro pěší do Troje. Něco takového jsem si představoval, že opět zažijeme. Neblaze proslavená stoletá povodeň, která postihla hlavní město Prahu v roce 1890, a kterou nikdo z nás pochopitelně nepamatuje, měla být pak jakousi třetí částí na dortu. Chtěl jsem připomenout tehdejší poboření Karlova mostu především proto, že poprvé v historii pražské městské hromadné dopravy byla zavedena náhradní doprava místo pouliční dráhy, tehdy ještě koněspřežné. Netušil jsem ani já, ani nikdo jiný, že nová povodeň, která se do Prahy přiválila v nedávných dnech, neštěstí z roku 1890 překoná. Ani když 14. srpna hladina v Praze kulminovala jsem si ještě neuvědomoval, že jsem svědkem události, o níž se mi nikdy ani nesnilo. Stoletá voda... Myslel jsem si naivně, že je to v Praze víceméně jen historický či teoretický údaj. Všechno je jinak...

Tento příspěvek je jakýmsi spojením pravidelné historické rubriky a seriálu Pamatujete si? Nechci, aby byl chápán jako výčet všech povodní, které postihly Prahu, je to jen jakýsi kaleidoskop vybraných informací a dobových fotografií, vypůjčených z jiné literatury. Nechtěně se původně jinak koncipovaný příspěvek stal jakýmsi srovnáním starých, nedávných a především dnešních událostí.

Snad při všech povodních, které kdy Prahu postihly, se oči všech upíraly ke Karlovu mostu. Dříve proto, že šlo o jedinou pevnou spojnicí obou vltavských břehů na území Prahy a jejího okolí, později proto, že se most stal doslova jedním ze symbolů české dovednosti, historie a zároveň i české státnosti. Základní kámen mostu byl položen 9. července 1357, není však zcela jasné, kdy po něm byl zahájen provoz. Když



• císař Karel IV. zemřel, byly jeho ostatky 29. listopadu 1378 ještě vezeny po dřevěném mostě. Teprve v roce 1397 (avšak podle některých autorů už v roce 1380) byl kamenný most sjezdový. Přesto ještě v roce 1406 pokračovaly stavební práce. Povodeň, která Prahu postihla ve dnech 20. až 22. července 1432, zbořila pět pilířů... Popisovat průběh oprav a dalších poškození mostu se vymyká z rámce tohoto článku. Jen namátkou vzpomeňme povodeň na konci února 1784, kdy byl most poškozen tak, že na něm byla zakázána na čas veškerá doprava včetně pěší! Pražané byli po dobu oprav odkázáni jen na brody a přívozy.

• Mimořádně silná povodeň postihla Prahu 25. a 26. května 1872. Tehdy měl Karlův most doslova namálež. Ale vydržel. Velká voda zalila mnoho pražských předměstí i mnohé části tehdejší, ještě „malé“ Prahy. I tehdy byly zality pražské ostrovy a na Smíchově voda sahala až k erární silnici - dnešní Nádražní. Nezapomínejme, že většina pražských vysokých nábřeží tehdy ještě v dnešní podobě neexistovala.

• Protože Karlův most povodeň vydržel, zdá se, že povodeň časem vymizela z povědomí veřejnosti. O 18 let později byla totiž svými důsledky překonána.

• Ve dnech 2. až 5. září 1890 se Prahou prohnala velká povodňová vlna. Ráno 4. září, kolem půl šesté, se pod velkým tlakem a neustálými údery připravených klád zřítily dva oblouky Karlova mostu. O půl desáté dopoledne spadl třetí oblouk.

• Teprve 23. září 1890 byl stav vody takový, aby umožnil zvláštní komisi ohledat trosky mostu a zjistit skutečný rozsah škod. Zbořením částí mostu byla mimo jiné přerušena trať koňky. Oprava mostu byla dlouhodobou a složitou záležitostí. Mezi zachovalými částmi mostu bylo na jeho severní straně vybudováno dřevěné provizorium, které bylo dáno do užívání 1. února 1891. Generální ředitelství Pražské Tramwaye, které bylo provozovatelem koňky, mezitím zakoupilo čtyři omnibusy a využívající zmíněného provizoria, provozovalo jimi náhradní dopravu mezi Malostranským a Křižovnickým náměstím. Jak již bylo uvedeno, šlo o první prokázaný případ náhradní dopravy v pražské MHD.

• Jako zajímavost uvedme, že při opravě bylo poprvé v Čechách použito kesonů. Ten první byl na dno Vltavy spuštěn 17. října 1891. Stavba pobožené části mostu skončila 19. listopadu 1892, kdy byl obnovený Karlův most slavnostně opět předán do užívání a po kolejkách se opět rozjely vozy koněspřežné tramvaje.

• Stoletá povodeň z roku 1890 však neznamenal, že by se v dalších desetiletích velká voda Praze vyhýbala. Jsou doloženy i povodně, které měly vliv na městskou dopravu. Stačí zalistovat ve výročních účtech Elektrických podniků nebo v Administrativních zprávách hlavního města Prahy. Například v roce 1919 bylo nutné pro povodeň v holešovické elektrárně na tři dny (26. až 28. listopadu) zcela a dva dny částečně (25. a 29. listopadu) zastavit tramvajovou dopravu v celé Praze. V roce 1920



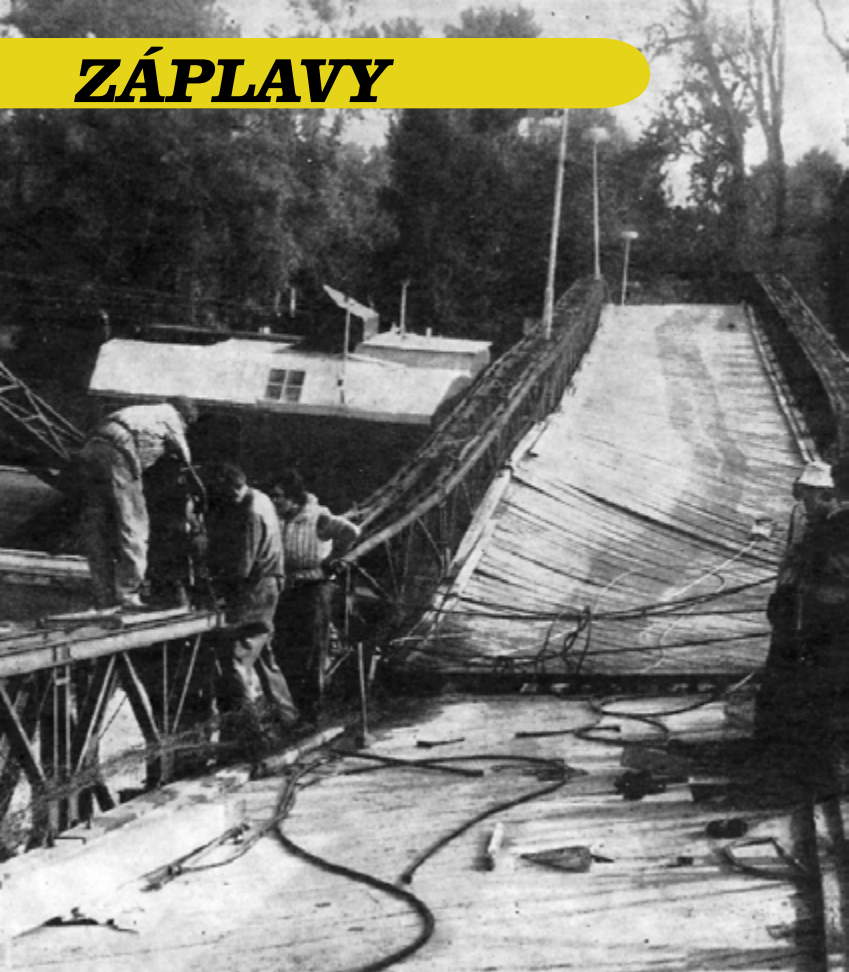
Naplavené dříví i způsob jeho „uložení“ nápadně připomíná povodeň z roku 1872. Rozdíl je v tom, že Karlův most nevydržel. Foto: Rudolf Bruner-Dvořák

Dřevěný provizorní most na severní straně Karlova mostu.

Foto: Rudolf Bruner-Dvořák



ZÁPLAVY



Při kulminaci průtoku při povodni 23. srpna 1977 se pod trojským jezem utrhla jeřábová loď a narazila do lávky pro pěší, která zajišťovala spojení do Troje místo někdejšího přívozu. Lávka byla vážně poškozena.

Foto: Reprodukováno z časopisu Povodí Vltavy č. 4/77.

„...se rozvodnila Vltava následkem prudkých a trvalých dešťů tak, že bylo nutno výrobu proudu v ústřední elektrárně omeziti a v důsledku toho ve dnech 13., 14., 15. a 16. ledna počínaje 3-tí hodinou odpolední provoz zastaviti, dne 15. ledna na tratích čís. 5, 14 a 25 následkem zaplavení trati v okolí Invalidovny v Karlíně dokonce již o 10. hod. dopol. provoz přerušiti.“ V té souvislosti je vhodné upozornit, že Karlín byl mnohem blíže řece než je dnes. Až do roku 1926 vedlo u Invalidovny hlavní vltavské koryto prakticky až k dnešní Sokolovské třídě. Tu však chránil částečně násep dnes již zrušené železniční tratě. Karlínská Pobřežní ulice má své pojmenování podle své původní polohy u vltavského ramene, ve kterém byl velký přístav.

A tak bychom mohli dál zdokonalovat výčet větších i menších povodní, porovnávat rozsah zatopených území i škod. Bylo by například chybou pominout velkou povodeň na Berounce v roce 1829. Především proto, že si řeka našla u Zbraslavi nové, dnešní



Přetékání horních zdymadlových vrat u Hlávkova mostu ráno 21. července 1981. Asi tak jsme si mnozí představovali tu letošní povodeň.

Foto: Reprodukováno z časopisu Povodí Vltavy č. 1/81

koryto a původní tok se stal jen mrtvým ramenem zvaným Krňov.

Na závěr ještě vzpomeňme alespoň stručně fotografiemi dvě povodně, o kterých jsem se zmínil v úvodu. V roce 1977 povodeň vyvrcholila 23. srpna kolem 19. hodiny. V té době byl na vodočtu v Modřanech zjištěn průtok $1528 \text{ m}^3/\text{s}$ a hladina zde dosáhla 525 cm (pro srovnání, 20. srpna byl průtok $221 \text{ m}^3/\text{s}$ při stavu 188 cm). Při hodnocení povodně bylo konstatováno, že bylo dosaženo průměrných průtoků, vyskytujících se jednou za 50 až 100 let.

Podobná povodeň se do Prahy přivalila v roce 1981. Hladina Vltavy v Modřanech kulminovala 21. července při průtoku kolem $1650 \text{ m}^3/\text{s}$ a voda se přelévala přes vrata pražských zdymadel. Zatopeno bylo přízemí Lichtenštejnského paláce na Kampě. Něco takového jsem očekával letos. Rozhodně ne překonání povodně z roku 1890...

Mgr. Pavel Fojtík

Dne 22. července 1981 už trojská lávka pro pěší, poškozená v roce 1977, netydržela nápor vody a odpoledne ji proud smetl... Foto: Reprodukováno z časopisu Povodí Vltavy č. 1/81.

