

4 Další dopravní problémy způsobené zrušením tramvajové dopravy v centru Prahy

Struktura sítě MHD v centru Prahy má nepříjemný vliv také na samotnou organizaci provozu veřejných dopravních prostředků. V následující kapitole bych se proto rád věnoval několika problémovým bodům, které v této souvislosti považuji za důležité.

4.1 Krátkodobé i dlouhodobé odklony tramvajových linek a vedení NAD

Síť tramvajových tratí v centru Prahy je po zrušení provozu na některých úsecích na počátku 80. let minulého století neúplná. To se projevuje nejen nedostatečným dopravním obslužením zmíněné oblasti, ale také kvůli tomu vznikají problémy samotnému dopravci, tedy Dopravnímu podniku hlavního města Prahy. Tratě a křižovatky jsou na sebe řečeno elektrotechnickou terminologií napojovány sériově, paralelní spojení uzlových bodů sítě jsou v centru ojedinělá. Sériové zapojení ovšem způsobuje, že pokud je mimo provoz jeden ze segmentů systému, je zároveň vyřazeno z činnosti i mnoho dalších článků (v našem případě ulic) a systém jako takový přestává fungovat úplně.

Ve směru z jihu na sever (přesněji z jihozápadu na severovýchod) vede přes centrum jediná tramvajová trať situovaná do stopy Vodičkovy a Jindřišské ulice. Vzhledem k tomu, že k této trati neexistuje paralelní a dostatečně kapacitně zatížitelná alternativa, je v případě nehody či výluky v tomto místě síť tramvajové dopravy v Praze prakticky rozdělena na dvě vzájemně dopravně nekomunikující oblasti. Dopady na stabilitu linkového vedení a samotnou organizaci a přehlednost provozu ve vztahu k cestujícím jsou pak závažné i při krátkodobých dopravních opatřeních.

Východně od zmíněné trati se jako variantní severojižní propojení nabízí pouze trať mezi stanicemi Želivského a Palmovkou. To je ovšem úsek daleko od centra, který nemá k linkovému vedení v této oblasti téměř žádný vztah. Přesto je občas v nouzových situacích i tato trať jako odklonová varianta pro úsek ve Vodičkově a Jindřišské ulici používána.

Jedinou alespoň trochu přijatelnou alternativou k tramvajové trati přetínající střed Václavského náměstí je úsek mezi Národním divadlem, Staroměstskou a Čechovým mostem. Tato trať zůstává částečně v kontaktu s centrem a odklon linek (číslo 3, 14 a 24) tímto směrem je vzhledem ke koncovým úsekům jejich tras akceptovatelný, ačkoli zdaleka ne ideální. Problémem jsou kongesce AD na tramvajových kolejkách v Křižovnické ulici a nízká kapacita SSZ u Národního divadla v případě, že větší počet linek (než obvyklá jedna) odbočuje směrem na Smetanovo nábřeží.

Ve směru od západu na východ je situace podobná. Z centra vycházejí východním směrem dvě tratě, ovšem s rozdílnou důležitostí. Zatímco v Seifertově ulici jezdí polovina spojů ve

vztahu k centru v tangenciálním směru, v Ječné ulici (pokud Karlovo náměstí budeme považovat za součást centra města) mají pro obsluhu středu Prahy význam všechny linky. I zde jsou ale odklony v případě výluk a omezení provozu problematické. K trati v Seifertově ulici neexistuje vhodná varianta téměř vůbec. Značně vzdálená paralelní trať v Ječné ulici je i v případě pravidelného provozu ve špičce na hranici propustnosti a případné odklony do tohoto prostoru nejsou z hlediska zachování kontinuity provozu odkloněných linek vhodné. Druhá možnost odklonu linek mimo Seifertovu je pak použitelná pouze pro linku číslo 26, která může jezdit z Vltavské na Želivského přes Dělnickou a Palmovku. Takovým odklonem sice lze dosáhnout stabilizace sledu pořadí linky i za výjimečných situací a po obnově provozu snadného návratu k pravidelnému stavu, ovšem vzdálenost odklonu od původní trasy je již především pro cestující nepřehledná.

V případě omezení provozu v Ječné ulici existuje jediná alternativa odklonů tramvajů. Vzhledem k linkovému vedení by sice bylo vhodné vést linky číslo 10 a 16 Seifertovou ulicí, ovšem to by bez tramvajové dopravy zůstala i celá oblast Korunní ulice, a tak se tento způsob používá jen výjimečně. Daleko častěji jsou odklony z prostoru Ječné ulice řešeny vedením linek přes Albertovu a Otakarovu, v případě linek číslo 10 a 16 pak ještě zpětně přes zastávku Ruská do Korunní ulice.

Délka i složitost všech výše zmíněných tras ovšem neplní základní vlastnosti odklonů tramvajových linek, které by bezesporu měly mít. Měly by být přehledné pro cestující, a to v centru Prahy rozhodně nejsou. Měly by být srovnatelně dlouhé s pravidelnou trasou tak, aby linka mohla být v případě krátkodobého omezení provozu na své trase nadále provozována přibližně dle platného jízdního řádu, nebo alespoň ve sledu vlaků v aktuálně platném intervalu, což usnadňuje pozdější návrat k pravidelnému stavu. Jakékoli odklony by navíc neměly být výraznou finanční zátěží pro provozovatele, protože by při vhodných výlukových trasách neměl výrazně narůstat počet ujetých vozokilometrů. Ani tato podmínka díky vzhledu tramvajové sítě v centru Prahy ovšem splněna není.

Pro konkrétní posouzení nárůstu počtu ujetých vozokilometrů a z toho plynoucích vícenásobků DP, jsem si vybral právě výluky a krátkodobá omezení tramvajového provozu v Ječné, Jindřišské a Seifertově ulici. Na každém z těchto úseků může být vyloučen provoz z důvodu různých nehod, poruch tramvajových vlaků a oprav kolejí celkem 1 hodinu každý pracovní den v roce. Celkem jde o 52 x 5 hodin, tedy celkem 260 hodin za rok. To je pro představu výluka na každém úseku trávající cca 11 z 365 dní. V **tabulce 18** je vyčíslen počet vozokilometrů, které tramvajové vlaky ujedou při jízdě po pravidelné trase za jednu hodinu v odpolední špičce pracovního dne. Tentýž údaj je pak uveden pro období, po které je nutné linky odklánět po nevhodných trasách. Poslední číslo pak uvádí zlepšení situace,

při existenci alternativních tratí v podélném směru na Václavském náměstí a v ulicích 28. října a Na Příkopě (v roce 2002 stál 1 vozkm u ED 45,33 Kč).

Tabulka 18

Náklady na odklony tramvajových linek v centru (dnes a s využitím Václavského nám.)

| I.č. | úsek | odklon | délka trati [km] | špička [vozkm/hod] | špička [Kč/hod] | 260 hod [vozkm/rok] | 260 hodin [Kč/rok] |
|---|----------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------------|---------------------------|--------------------------------|------------------------------------|------------------------|
| 3 | Lazarská - konec Havlíčkovy | pravidelná trasa | 1,65 | 52,80 | 2393,4 | 13728 | 622290,24 |
| 3 | Lazarská - konec Havlíčkovy | Národní tř., Staroměstská | 4,15 | 132,80 | 6019,8 | 34528 | 1565154,24 |
| 3 | Lazarská - konec Havlíčkovy | Můstek, Nám. Republiky | 1,65 | 52,80 | 2393,4 | 13728 | 622290,24 |
| 9 | Lazarská - kříž. Nákl. n. Žižkov | pravidelná trasa | 4,20 | 252,00 | 11423,2 | 65520 | 2970021,60 |
| 9 | Lazarská - kříž. Nákl. n. Žižkov | I.P. Pavlova, Orionka | 5,35 | 321,00 | 14550,9 | 83460 | 3783241,80 |
| 9 | Lazarská - kříž. Nákl. n. Žižkov | Muzeum, Radhošťská | 4,85 | 291,00 | 13191,0 | 75660 | 3429667,80 |
| 14 | Lazarská - Letenský tunel | pravidelná trasa | 2,75 | 55,00 | 2493,2 | 14300 | 648219,00 |
| 14 | Lazarská - Letenský tunel | Národní tř., Staroměstská | 3,05 | 61,00 | 2765,1 | 15860 | 718933,80 |
| 14 | Lazarská - Letenský tunel | Můstek, Nám. Republiky | 2,15 | 43,00 | 1949,2 | 11180 | 506789,40 |
| 24 | Lazarská - konec Havlíčkovy | pravidelná trasa | 1,65 | 52,80 | 2393,4 | 13728 | 622290,24 |
| 24 | Lazarská - konec Havlíčkovy | Národní tř., Staroměstská | 4,15 | 132,80 | 6019,8 | 34528 | 1565154,24 |
| 24 | Lazarská - konec Havlíčkovy | Můstek, Nám. Republiky | 1,65 | 52,80 | 2393,4 | 13728 | 622290,24 |
| 5 | Senovážné n. - Olšanské hřbit. | odklon obvykle neprováděn | x | x | x | x | x |
| 9 | Lazarská - kříž. Nákl. n. Žižkov | pravidelná trasa | 4,20 | 252,00 | 11423,2 | 65520 | 2970021,60 |
| 9 | Lazarská - kříž. Nákl. n. Žižkov | I.P. Pavlova, Orionka | 5,35 | 321,00 | 14550,9 | 83460 | 3783241,80 |
| 9 | Lazarská - kříž. Nákl. n. Žižkov | Muzeum, Radhošťská | 4,85 | 291,00 | 13191,0 | 75660 | 3429667,80 |
| 26 | Vltavská - Želivského | pravidelná trasa | 5,35 | 171,20 | 7760,5 | 44512 | 2017728,96 |
| 26 | Vltavská - Želivského | Dělnická, Palmovka | 6,15 | 196,80 | 8920,9 | 51168 | 2319445,44 |
| 26 | Vltavská - Želivského | Muzeum, Radhošťská | 5,90 | 188,80 | 8558,3 | 49088 | 2225159,04 |
| 4 | Palackého nám. - Čechovo n. | pravidelná trasa | 4,00 | 128,00 | 5802,2 | 33280 | 1508582,40 |
| 4 | Palackého nám. - Čechovo n. | Výtoň, Otakarova | 4,15 | 132,80 | 6019,8 | 34528 | 1565154,24 |
| 4 | Palackého nám. - Čechovo n. | Výtoň, Otakarova | 4,15 | 132,80 | 6019,8 | 34528 | 1565154,24 |
| 6 | Lazarská - Otakarova | pravidelná trasa | 2,80 | 56,00 | 2538,5 | 14560 | 660004,80 |
| 6 | Lazarská - Otakarova | Albertov, Svatoplukova | 2,85 | 57,00 | 2583,8 | 14820 | 671790,60 |
| 6 | Lazarská - Otakarova | Albertov, Svatoplukova | 2,85 | 57,00 | 2583,8 | 14820 | 671790,60 |
| 10 | Palackého nám. - Blanická | pravidelná trasa | 2,05 | 65,60 | 2973,6 | 17056 | 773148,48 |
| 10 | Palackého nám. - Blanická | Výtoň, Otakarova, Ruská | 6,05 | 193,60 | 8775,9 | 50336 | 2281730,88 |
| 10 | Palackého nám. - Blanická | Vodičkova, Muzeum | 3,15 | 100,80 | 4569,3 | 26208 | 1188008,64 |
| 16 | Výtoň - Blanická | pravidelná trasa | 2,65 | 84,80 | 3844,0 | 22048 | 999435,84 |
| 16 | Výtoň - Blanická | Otakarova, Ruská | 5,45 | 174,40 | 7905,6 | 45344 | 2055443,52 |
| 16 | Výtoň - Blanická | Vodičkova, Muzeum | 3,75 | 120,00 | 5439,6 | 31200 | 1414296,00 |
| 22 | Lazarská - Koh-i-noor | pravidelná trasa | 3,70 | 118,40 | 5367,1 | 30784 | 1395438,72 |
| 22 | Lazarská - Koh-i-noor | Albertov, Otakarova | 4,35 | 139,20 | 6309,9 | 36192 | 1640583,36 |
| 22 | Lazarská - Koh-i-noor | Vodičkova, Muzeum | 4,15 | 132,80 | 6019,8 | 34528 | 1565154,24 |
| 23 | Lazarská - Koh-i-noor | pravidelná trasa | 3,70 | 118,40 | 5367,1 | 30784 | 1395438,72 |
| 23 | Lazarská - Koh-i-noor | Albertov, Otakarova | 4,35 | 139,20 | 6309,9 | 36192 | 1640583,36 |
| 23 | Lazarská - Koh-i-noor | Vodičkova, Muzeum | 4,15 | 132,80 | 6019,8 | 34528 | 1565154,24 |
| Podle statistické ročenky DP (2002) byly náklady na jeden vozkm u ED v roce 2002 celkem rovny 45,33 Kč | | dnešní odklony [vozkm/rok] | odklony Václ. nám. [vozkm/rok] | úspora [vozkm/rok] | dnešní odklony [Kč/rok] | odklony Václ. nám. [Kč/rok] | úspora [Kč/rok] |
| uzavření Jindřišské (260 hod ročně) | | 168376 | 114296 | 54080 | 7632484 | 5181038 | 2451446 |
| uzavření Ječné (260 hod ročně) | | 217412 | 175812 | 41600 | 9855286 | 7969558 | 1885728 |
| uzavření Seifertovy (260 hod ročně) | | 134628 | 124748 | 9880 | 6102687 | 5654827 | 447860 |
| celkem | | 520416 | 414856 | 105560 | 23590457 | 18805422 | 4785035 |

Poznámka k tabulce 18: Počet linkami ujetých vozokilometrů v pátém sloupci tabulky vychází z intervalů linek ve špičkách pracovních dnů. U linek 3, 4, 10, 16, 22, 23, 24 a 26 (interval 8 minut, soupravy dvou vozů) projede profilem v obou směrech za hodinu 32 vozů (lichá hodina), u linky číslo 9 (interval 4 minuty, soupravy dvou vozů) projede 60 vozů, u linky číslo 14 (interval 6 minut, 1 vůz) projede 20 vozů a u linky číslo 6 (interval 12 minut, soupravy dvou vozů) projede také 20 vozů. Čísla 32, 60, 20 jsou pak dle příslušné linky přenásobeny délkou pravidelné trasy a obou variant odklonů.

Jeden z hlavních argumentů odpůrců tramvají na Václavském náměstí namítá, že není třeba kvůli nějakým neurčitým čtrnácti dnům oprav stavět novou trať za nemalé prostředky. Podobných rekonstrukcí a výluk provozu však může být v této oblasti poměrně mnoho a ani jejich krátkodobost není pro DP případnou omluvou pro cestující, když jim nebude moci nabídnout dostatečnou (a přiměřeně nepředraženou) náhradu za přerušené spoje.

Přestože jsem si k výpočtu zvýšených nákladů na nevhodné odklony vybral pouze tři úseky a období omezení provozu na nich počítal orientačně především z krátkodobých výluk a mimořádných situací, dosahuje potenciální úspora při možnosti vedení odklonů prostorem Václavského náměstí značné výše. Za rok by jen v uvedených případech bylo možné v síti ED najezdit o 105 560 vozokilometrů méně a DP by ušetřil cca 5 milionů korun.

V posuzovaném případě nejde o extrémně vysokou částku, ovšem je třeba si uvědomit, že podobných úseků a nevhodných odklonů je v okolí centra více. Do orientačního výpočtu jsem pak navíc nezahrnul dlouhodobé výluky provozu na rekonstruovaných křižovatkách, které výši uspořené částky vzhledem k nárůstu ujetých vozokilometrů dramaticky zvyšují. Na rozdíl od krátkodobých omezení provozu na jednotlivých úsecích tratí mají totiž uzávěrky některých tramvajových křižovatek v centru daleko závažnější dopad na fungování tramvajové dopravy. Nejde totiž již pouze o řešení náhlého problému, nýbrž o dlouhodobá opatření, která například vyžadují složitá řešení vedení náhradní autobusové dopravy (NAD).

V centru Prahy je celkem šest tramvajových křižovatek, jejichž důležitost je kvůli aktuální struktuře sítě enormní. Vyloučení provozu na křižovatce Tylovo náměstí ruší dočasně provoz tramvají v celé Ječné ulici, na Náměstí Míru, v Bělehradské ulici a na celé ulici Vinohradské až po Floru. Obsluha Korunní ulice je pak zajišťována linkami, které jsou ovšem z Blanické ulice odkloněny mimo centrum přes zastávky Ruskou a Otakarovu. NAD téměř není možné zavést, a to především ve chvíli, kdy na tramvajové trati v Ječné ulici probíhají práce. V Ječné i v Žitné jsou autobusy v přílišném konfliktu se silnými proudy AD, nemají kde obracet a není zde prostor na vybudování zastávek. V západovýchodním směru musí NAD překonávat obě větve Severojižní magistrály, a to většinou nikoli prostým

křížením na světelně řízených křižovatkách, ale spíše připojením do často jen pomalu se pohybujícího dopravnímu proudu a po chvíli problematickým odbočováním. Taková náhradní doprava nemá pro cestujícího téměř žádný význam (složitě přestupování a hledání zastávek NAD, nedodržování jízdního řádu, ztrojnásobení jízdních dob, přeplněnost) a DP za ni navíc i zbytečně utrácí (vyšší spotřeba pohonných hmot při neplynulém způsobu jízdy autobusů, vyšší pravděpodobnost nehody v konfliktu s AD, delší a mnohdy díky konfliktu s AD nelogické vedení náhradních tras).

Tyto argumenty nejsou jen teorií, naopak. Vycházejí ze zkušeností nabytých během rekonstrukce tramvajové křižovatky na Tylově náměstí v létě roku 1996. Blížící se oprava trati v Ječné ulici (kvůli stavu TT a rekonstrukci kanalizačního sběrače) je navíc, podle mého názoru, jenom potvrdí.

Dalšími problematickými kolejovými kříženími v centru Prahy jsou křižovatky Karlovo náměstí, Lazarská, Národní divadlo, Havlíčkova x Na Poříčí a Senovážné náměstí. Při opravě Karlova náměstí je opět vyloučen provoz tramvají v Ječné ulici se všemi výše popsanými důsledky. V severojižním směru je ovšem v tomto případě situace lepší, neboť existují velmi vhodné odklony linek přes Rašínovo nábřeží a Myslíkovu ulici. Jejich blízkost k opravované trati navíc nevyžaduje nasazení NAD.

V případě rekonstrukce křižovatky Lazarská je již situace opět horší. Kromě vyloučení provozu tramvají v Jindřišské a Vodičkově ulici je přerušena přímá vazba mezi Malou Stranou a Újezdem na jedné straně a Novým Městem a Vinohrady na straně druhé. Vhodné odklony linek nejsou k dispozici (například místo pravidelné trasy jezdí obvykle linka číslo 22 centrem v úseku Malostranská - Stromětská - Jiráskovo náměstí - Výtoň - Albertov - Karlovo náměstí - I.P. Pavlova) a linkové vedení tramvají se tak stává pro cestujícího opět nepřehledným.

Obdobným případem je i uzávěrka křižovatky na Senovážném náměstí, která shodou okolností proběhla právě v letních měsících roku 2003 (od 5. srpna do 7. října). Kromě vyloučení provozu v Jindřišské a Vodičkově nemohou tramvaje jezdit ani Seifertovou ulicí a dále až na Floru a Nákladové nádraží Žižkov. Tento problém je řešitelný pouze instalací mobilního kolejového přejezdu, který provoz v ulici odříznuté od centrální kolejové sítě nadále zajistí. Provoz na takovém kolejovém přejezdu je však zpravidla možný (a efektivní) pouze s jednou ukončenou linkou, na niž musí být nasazeny obousměrné vozy typu KT8D5. Těch má ovšem DP k dispozici v Praze pouze 47, takže je nutné, aby linky, pokud je jich v rámci jedné investiční akce třeba na kolejových přejezdech ukončit více, byly co nejkratší.

Právě rekonstrukce křižovatky na Senovážném náměstí z léta 2003, která vyvolala změny v linkovém vedení tramvají dokonce až v Hostivaři, dává takovým úvahám za pravdu. Kolejové přejezdy byly instalovány v Jindřišské ulici a u zastávky Hlavní nádraží. Na prvním byla ukončena linka číslo 3 ve směru z Modřan, na druhém pak linky číslo 35 a 39 ve směru ze zastávek Černokostelecká a Spojovací. Z dopravních důvodů by ovšem bylo vhodnější na přejezdu v Jindřišské ulici ukončit linku číslo 9 jezdící do centra ze zastávky Sídliště Řepy (vazba Anděl - Újezd - Národní třída - Václavské nám. by zůstala zachována). Intervaly této linky (4 minuty), její značná délka a nutnost pojíždět směrové oblouky tratí s poloměrem menším než 25 metrů na křižovatkách ulic Lazarské a Národní s ulicí Spálenou ovšem takový postup z provozního hlediska nedovolují.

I proto se v Praze v podobných případech přistupuje obvykle k dělení linek na dva úseky, z nichž oba jsou před centrem města ukončeny jednosměrným objezdem po vhodné zokruhované trati (to platí především při řešení krátkodobých problémů). Do blízkosti centra je tak možné se dostat, přes ně ovšem již nikoliv (např. vedení linky č. 26 v létě 2003). Další možností je spojování linek, které k uzavřenému úseku přijíždějí z opačných směrů. Tato praxe je v pražských podmínkách opět vynucená, neboť se používá téměř výhradně při dlouhodobějších výlukách provozu na zmíněných křižovatkách a úsecích v centru města. Na jiných místech, kde je možné linky dostatečně kvalitně odklánět na paralelní trati se takovýto způsob, ačkoli bývá možný, zásadně neuplatňuje.

Pozitivně tak lze v souvislosti s potenciálními výlukami tramvajového provozu chápat pouze fakt, že většina zmíněných kolejových křížení a úseků v centru Prahy již v minulých letech prošla zásadnější rekonstrukcí (včetně podloží), takže je možné předpokládat, že budoucí výluky provozu na těchto místech (Tylovo náměstí, Národní divadlo, Lazarská, Karlovo náměstí) nebudou již trvat několik měsíců, ale maximálně několik týdnů (výměna kolejnic a výhybek). Ve vztahu k operativním odklonům však toto výhodou není.

Výluky i mimořádné stavy na síti tramvajové dopravy v centru řeší pouze existence tramvajové dopravy v původní stopě na Václavském náměstí, v ulici 28. října a na Pěší zóně. K jakékoli nepředvídatelné situaci v Ječné, Seifertově nebo Jindřišské ulici totiž nabízí vždy jednoduchou alternativu objízdných tras, na níž by cestující (přestupy, rychlostí přepravy) ani DP (náklady, organizací provozu a rychlostí návratu k pravidelnému stavu) rozhodně neprodělali. Blízkost odklonových tras k původním pravidelným trasám linek navíc minimalizuje ve všech popsaných případech nutnost zavádět NAD.

Při uzavírci Tylova náměstí zůstává nadále v provozu celá Vinohradská ulice, díky čemuž je zachováno spojení centra s Novým Městem a Vinohrady. Z tramvajových linek v zastávce Muzeum je pak možné přestupovat na metro C a bez problémů se dopravit do

okolí Tylova náměstí. V případě prostého uzavření Ječné ulice dokonce mohou tramvaje nadále projíždět v bezprostředním okolí zastávky I.P. Pavlova Bělehradskou a ve směru na Náměstí Míru i Jugoslávskou ulicí. Stejně odklony linek přes střed Václavského náměstí a Muzeum pak je možné aplikovat i v případě výluky na Karlově náměstí.

Během opravy Seifertovy ulice je opět vhodnou alternativou odklon linek k Muzeu a po Vinohradské ulici, k omezení provozu v Jindřišské pak existuje varianta vedení linek po Pěší zóně a ulicí 28. října. Takže ani výměna kolejového křížení na Senovážném náměstí nepůsobí tramvajové dopravě v centru žádné vážnější problémy. To vše za minimalizace růstu provozních výkonů na jednotlivých linkách, úspory finančních prostředků za NAD i zmíněné odklony a za minimálního vlivu na spokojenost cestujících přepravujících se do a přes centrum našeho hlavního města.

4.2 Zálohování provozu pražského metra povrchovou dopravou

Podzemní dráha se po dobudování základního systému tří tras půdorysně uspořádaných do trojúhelníku stala páteří sítě městské dopravy v centru Prahy. Během její výstavby došlo k výraznému omezení existence tramvajových tratí na povrchu a zároveň k transformaci systému linkového vedení. Funkce tramvajů se tak posunula od nejdůležitější dopravní sítě města po funkci napaječe stanic metra. Zatímco postup transformace linkového vedení (minimalizace diametrálních linek) byl správný a logický, rušení s metrem souběžných tratí se stalo jedním z největších dopravních omylů předlistopadové éry.

Srpnové povodně z roku 2002 ovšem ukázaly, jak je systém pražské podzemní dráhy zranitelný. Páteřní část městské hromadné dopravy, která měla za jakýchkoli okolností kvalitně zajistit přepravu obyvatel a návštěvníků Prahy, se zhroutila. A přitom právě při potenciálních záplavách mělo metro dlouhodobě sloužit jako dopravní náhrada za případně stržené mosty. Byla to naopak dosud tolik podceňovaná tramvajová doprava, která ve druhé polovině loňského roku převzala většinu přepravní zátěže a dokázala za pomoci kyvadlové železniční dopravy a náhradních autobusových linek nefunkční systém podzemní dráhy alespoň částečně nahradit.

Období povodňových dopravních provizorií je minulostí, ale otázka vzájemné zastupitelnosti jednotlivých druhů městské dopravy v centru Prahy je stále aktuální. Nejen živelné katastrofy, ale také různé nehody a mimořádné situace (například i různé závažné teroristické útoky či pokusy o ně) mohou provoz metra znovu narušit, nebo jej i na delší dobu vyřadit z provozu.

Provoz metra na lince A je možné téměř v celé její délce nahradit tramvajovou linkou vedenou ze zastávky Radošovická přes Strašnickou, Želivského, Floru, Orionku, Náměstí Míru, I.P. Pavlova, Karlovo náměstí, Národní třídu, Staroměstskou, Malostranskou,

Hradčanskou a Dejvickou na Červený Vrch. V centrální části města, kde v západovýchodním směru není možné ani pomyslet na náhradní dopravu autobusovou, ovšem tato tramvajová linka míjí nejdůležitější stanice Můstek a Muzeum a okolí Václavského náměstí tak zůstává neobslouženo. Pokud by existovalo spojení Národní třídy s Muzeem a Vinohradskou ulicí, náhradní tramvajová doprava za metro A by jej mohla patřičně využít. Do Ječné ulice by se díky tomu zbytečně nedostávaly přepravní proudy cestujících přepravovaných ve vazbě mezi Dejvicemi a Žižkovem, což by usnadnilo organizaci provozu v této oblasti. Druhým pozitivem by v této souvislosti bylo zlepšení přestupních vazeb mezi náhradními dopravami všech tří tras v místech, kde se tyto přestupy za normálních podmínek odbyvají v podzemí.

Náhradní doprava při vyloučení provozu na lince B je obvykle mezi stanicemi Zličín a Smíchovské nádraží zajišťována autobusy, ze Smíchovského nádraží na Lehovec tramvajemi a na zbylé části linky B směrem na Černý Most opět autobusy. Ve středu města je potenciální linka X-B v bezprostředním kontaktu se všemi stanicemi metra B s výjimkou Národní třídy, Můstku a západního vestibulu stanice Náměstí Republiky. Vzhledem k tomu, že jsou Vodičkova i Jindřišská ulice, kudy je náhradní tramvajová linka vedena, dostupné cca do 5 minut chůze od zmíněných stanic, je trasa tramvaje X-B i dnes z hlediska cestujícího vhodná. Pohled dopravce je již mírně odlišný, neboť vysoká frekvence tramvajových spojů na lince X-B dostává organizaci provozu, především z energetického hlediska (kapitola 4.5), na hranici kolapsu. Možnost rovnoměrného rozdělení linek jezdících přes tuto oblast do Vodičkovy s Jindřišskou a zároveň na trať v ulici 28. října a Na Příkopě je proto ze strany DP jenom vítána. Kromě toho, že linka X-B bude v takovém případě přímo obsluhovat všechny stanice metra B v centru, je možné také docílit lepších přestupních vazeb na potenciální náhradní tramvajovou linku X-A v zastávce u Jungmannova náměstí. Loňské zkušenosti s přestupy na Karlově náměstí (v jedné zastávce možné pouze ve směru od Národní třídy) se totiž ukázaly jako ne příliš vhodné.

Metro na lince C po většinu své trasy kopíruje stopu Severojižní magistrály a dálnice D1. Proto jsou pro náhradní dopravu v tomto směru nejvhodnější autobusy. Jejich nasazení na celou trasu od Hájů po Nádraží Holešovice a v budoucnu až do stanice Ládví je ovšem v dostatečně nízkém intervalu již problematické. Pokud po loňských povodních zajišťovalo náhradní dopravu mezi zastávkami Jankovcova a Pražského povstání 100 autobusů, na celou trasu by jich pro zachování potřebného minutového intervalu bylo potřeba cca 250. Tento počet vozidel ovšem již není bez fatálního dopadu na provoz pravidelných autobusových linek MHD k dispozici, a proto by bylo vhodné mít především v centrální části města v záloze i další druh náhradní dopravy. I zde může pomoci tramvajová trať v

horní části Václavského náměstí, případně kolejové propojení Škrétovy ulice se Senovážným náměstím úsekem vedoucím okolo odbavovací budovy Hlavního nádraží.

Náhradní autobusová doprava jezdící po Severojižní magistrále (v její dnešní podobě) má totiž především v centru mnoho nevýhod. Kromě neustálého konfliktu s AD, který v místech častých odbočování a křížení nedokáže eliminovat ani vyhrazené pruhy, jde i o problematické umístování zastávek na tomto hlavním silničním tahu centrem. Zastávka Muzeum ve směru do centra neexistuje (v loňském roce byla zřízena pouze provizorně), zastávka Florenc je umístěna na mostním objektu, není bezbariérově přístupná a nedokáže v krátkém časovém úseku odbavit dostatečné množství cestujících a zastávka Vltavská může být kvůli přestupům na tramvajové linky umístěna pouze v jejich již tak spoji dostatečně zatížené zastávce. Z těchto všech důvodů by bylo vhodné v případě přerušení provozu metra na lince C zavádět také náhradní tramvajovou dopravu v trase Vozovna Pankrác - Pražského povstání - Náměstí bratří Synků - I.P. Pavlova - Muzeum - Václavské náměstí (Hlavní nádraží) - Masarykovo nádraží - Těšnov - Vltavská - Výstaviště - Nádraží Holešovice - Výstaviště (Sídliště Ďáblice). Ve zbylém úseku (Pražského povstání - Háje) by pak provoz snadněji nahradil menší počet autobusů.

Tato úvaha samozřejmě platí pouze pro dlouhodobější stavy srovnatelné s obdobím po loňských povodních. Již představitelnější je ovšem situace, kdy by byl provoz na lince C přerušen pouze z důvodu rekonstrukce Nuselského mostu. Tento okamžik dříve či později nastane, a pokud do té doby nebude v plném provozu paralelní trasa metra D v úseku Nové Dvory - Hlavní nádraží, mohla by být náhradní tramvajová doprava jezdící nuselským údolím velmi potřebná. Lze totiž předpokládat, že v době náročnějších oprav Nuselského mostu může být v určité míře omezen i provoz na Severojižní magistrále, která po něm vede, a na níž je provoz náhradní autobusové dopravy za metro C závislý. Tramvajová trať v horní části Václavského náměstí by v tomto případě byla součástí smyčky na níž by vždy jednosměrným objezdem byla ukončena dvojice tramvajových linek jezdících do centra opět od Vozovny Pankrác a přes Náměstí bratří Synků. První linka by pokračovala z Tylova náměstí do Škrétovy ulice, k Muzeu, do středu Václavského náměstí a přes Vodičkovu a Ječnou ulici by se vracela zpět k Vozovně Pankrác. Druhá linka by pak byla ukončena protisměrným objezdem tak, aby z obou bylo možné přestupovat na nadále provozovanou severní část trasy C ve stanicích I.P. Pavlova a Muzeum.

4.3 Nevhodné umístění přestupních vazeb mezi tramvajemi a metrem

Dalším dopravním problémem, který opět sužuje především cestující, a který má na svědomí odstranění tramvají z Václavského náměstí, je umělé vytvoření nevhodných přestupních vazeb mezi tramvajovou dopravou a linkami metra. V tomto směru je dominantním

příkladem prostor stanice metra Náměstí Míru, kam se koncentrují přestupy z linky metra A na tramvaje jezdící směrem do Vršovic a do blízké Korunní ulice. Vzhledem k tomu, že cesta od tramvajové zastávky na nástupiště stanice metra trvá bezmála 5 minut (z povrchu na nástupiště jde cestující 3 minuty a 30 sekund), je takovéto využití stanice naprosto nevhodné. V optimálním případě by se tyto přestupy mohly odbývat v okolí stanic Můstek a Muzeum na Václavském náměstí, nebo by vzhledem k vedení tramvajových linek z tohoto prostoru až na Žižkov, do Nuslí a Vršovic nebyly nutné vůbec.

Další problematický přestup mezi tramvajovou dopravou a metrem je možné zaznamenat ve stanici I.P. Pavlova. Zde nejde o nevhodnost přestupu pro cestující, nýbrž pro dopravní zatížení Ječné ulice. Přestupy mezi tramvajemi jezdícími do centra a trasou metra C se totiž převážně odbývají v tomto prostoru a to se negativně projevuje na zvýšené poptávce po tramvajových spojích jezdících Ječnou ulicí na Karlovo náměstí a Národní třídu. I v tomto případě by k rovnoměrnému rozdělení tohoto typu přestupů přispělo zavedení tramvajové dopravy na Václavské náměstí a částečný přesun poptávky po dopravě směrem k hranici Starého Města do tohoto místa, tedy k Muzeu.

Kvůli umístění tramvajových zastávek na Karlově náměstí vždy daleko před křižovatkou a současné hloubce stanice metra (z nástupiště na povrch trvá vstup déle než 3 minuty) je nevhodné v některých směrech přestupovat také v tomto místě. Zatímco přestupy na linky odbočující směrem do Ječné ulice jsou v pořádku, přestupování na tramvajové spoje obsluhující Jindřišskou a Vodičkovu ulici by bylo výhledově vhodnější situovat k novému vestibulu stanice Národní třída v Lazarské ulici, nebo do prostoru nové tramvajové zastávky u Jungmannova náměstí.

4.4 Vytačení nočního provozu MHD z Václavského náměstí do Lazarské ulice

Po zrušení provozu tramvají na Václavském náměstí došlo také k vytačení nočního provozu MHD z této oblasti. Zatímco v minulosti (70. léta 20. století) byl noční provoz veřejných dopravních prostředků na náměstí a v ulici Na Příkopě běžný a přispíval k uchování a rozvoji především pozitivních kulturně-společenských aktivit v okolí, eliminace povrchové MHD vytvořila naopak podmínky pro růst kriminality. Příčinnou souvislost mezi zrušením tratí na Václavském náměstí a zvýšeným počtem trestných činů ovšem nelze statisticky podložit, protože v posuzované době (80. léta) byly do statistik přečinů v regionu zahrnovány i skutky s politickým podtextem, které vyplynuly z rostoucího počtu demonstrací konaných na protest proti socialistickému režimu.

I z dopravního hlediska je ovšem přesun centrálního přestupního bodu nočních tramvajových linek do Lazarské problematický. Okolí křižovatky Lazarská (chodníky) je pro přestupy většího počtu lidí nedostatečně rozsáhlé a čekací prostory pro jednotlivé

tramvajové vozy nevhodné, protože jsou v konfliktu s ostatní dopravou. Celková noční obsluha středu Prahy pak není kvůli řídké síti tramvajových tratí a vedení nočních autobusových linek pouze ve stopě Severojižní magistrály úplně optimální. Je třeba to chápat tak, že zatímco v okolí tramvajových tratí je ve srovnání s jinými městy Evropy zajišťován vysoký nadstandard nabídky spojů, některé oblasti Havelského a Starého Města jsou v noci obsluhovány z hlediska dostupnosti spojů pouze na průměrné úrovni.

Přesto by přenesení centrálního přestupního bodu nočních tramvajových linek do středu Václavského náměstí (s výjimkou linky číslo 53) do místa křížení nové podélné trati s dnešní tratí mezi Vodičkovou a Jindřišskou ulicí přineslo mnoho pozitivního. Například lepší přehlednost přestupů, snížení kriminality a oživení okolí o nové obchody v místech, kde by se na noční tramvajové spoje čekalo.

4.5 Problémy se zajištěním energetické stability provozu tramvají v centru

Původní tramvajová trať na Václavském náměstí a na staroměstském okruhu byla převážně napájena ze dvou měníren. Měniřna Perštýn je umístěna vedle obchodního domu Tesco v Charvátově ulici, měniřna Střed pak napájí tramvajové tratě v centru z jednoho ze dvorů v Opletalově ulici naproti vstupu do budovy ČTK. Ukončení provozu tramvají na Václavském náměstí mělo za následek, že provozovateli, tedy DP, vznikly náklady, s pomocí nichž musel systém napájení středu města částečně přebudovat a na některých napájecích úsecích (Ječná, Karlovo náměstí, Lazarská) výrazným zvětšením počtu napájecích a zpětných kabelů posílit. V posledních letech například dosáhla investice do zkvalitnění napájení v okolí Karlova náměstí cca 18 miliónů korun.

Na samotné měniřně Střed bylo na počátku 80. let také nutné řešit situaci, kdy toto zařízení najednou začalo napájet kolejově nepropojené úseky sítě pražských tramvají. Měniřna totiž dnes slouží jak trati v Jindřišské ulici, tak úseku na dolním konci ulic Vinohradské a Škrétovy. Z tohoto důvodu je měniřna Střed od doby zrušení tramvají na Václavském náměstí vlastně rozdělena na měniřny dvě, což zpočátku vyvolávalo určité provozní problémy.

Oblast okolí Václavského náměstí je z energetického hlediska schopna uspokojit potřebu odběru proudu pro následný interval v jednom směru rovný 60 sekundám. Stejně krátce po sobě mohou tramvaje v Praze jezdit ještě v úsecích Špejchar - Královka a Malostranská - Dlabáčov, to je ovšem důsledek spartakiádních dopravních opatření z minulosti. Většina sítě v okolí centra dovoluje tramvajím jízdu po 1 minutě a 30 sekundách, na okrajových tratích je pak napájení zajištěno pro dvouminutový následný interval.

Problémem centra města je situace, kdy je na některých úsecích trvalý provoz na úrovni právě minutového následného intervalu. Z posouzení následných intervalů v **příloze 2**

vyplývá, že po minutě jezdí tramvajové vlaky téměř na všech tratích v okolí Karlova náměstí, na Národní třídě, v Jindřišské, Vodičkově, Lazarské a Ječné ulici. Jakékoli nepravidelnosti v provozu, a případné nahromadění tramvajových vlaků v řadě za sebou, pak vyvolávají zvýšenou poptávku po odběru proudu. V tu chvíli je již energetická síť nestabilní a v důsledku přetížení je často napájení tramvajových vlaků přerušováno. Opětovné zapnutí pak vždy trvá delší dobu, neboť pracovníci DP musí nejprve prověřit jiné možnosti, proč napájecí síť vypadla. Kromě přetížení sítě totiž může jít například o přerušenu či spadlou trolej, a v tom případě by rychlé opětovné zapojení sítě (napětí 600 - 700 voltů, proud 3500 - 5000 ampér) mohlo být nebezpečné.

Z energetického hlediska jsou tedy všechny tratě ve středu Prahy na hranici propustnosti a více tramvajových vlaků (například ve špičkách pracovních dnů) již po nich jezdit nemůže. Tato situace se v plném rozsahu projevila po loňských srpnových povodních, kdy se kvůli provozu náhradních tramvajových linek X-A a X-B často pohyboval následný interval na některých místech na hranici 40 sekund. Z toho vyplývalo mnoho výpadků sítě, jimž nezabránila ani nepřetržitě udržovaná pohotovost většiny pracovníků energetického dispečinku, provozu měření a kabelových sítí ED.

Paradoxem tohoto problému je, že výkonové i přenosové parametry samotných měření jsou v pořádku. Nemožnost zatížit síť větším počtem tramvajových vlaků v mimořádných situacích je totiž způsobena pouze absencí paralelních tratí. Na současné síti by sice bylo technologicky možné ještě mírně zvýšit propustnost (na následný interval cca 40 až 50 sekund), ovšem za nutnosti použití značných finančních prostředků pohybujících se v řádu desetimilionů. Stejného efektu (tedy lepší propustnosti centra) lze ovšem za současných výkonových parametrů měření a přenosových možností vedení dosáhnout i díky výstavbě tratí na Pěší zóně a v podélném směru na Václavském náměstí. Hustotu napájecích a zpětných kabelů na současných tratích (někdy jsou vzdáleny i méně než 100 metrů), kterou již nelze s dostatečným efektem na funkčnost systému zvyšovat, by totiž bylo možné rozprostřít na více tratí. Na všech částech sítě by pak napájecí kabely byly dále od sebe, což by umožňovalo v paralelních směrech a v mimořádných situacích vždy díky dvojici tratí (Jindřišská - Na Příkopě, Ječná - Václavské náměstí, Karlovo náměstí - Rašínovo nábřeží) provozovat linky i ve 30 až 40 sekundovém následném intervalu. V tomto případě jde samozřejmě o součet následných intervalů těchto vedlejších tratí, nikoli o následné jízdy po trati jedné.

Pokud jde o výkonovou stránku věci, například aktuální stav na měčírně Střed je po nedávné rekonstrukci na vysoké úrovni. Tato měčírna navíc disponuje kromě standardní provozní rezervy také trojicí záložních přenosových polí, na které lze okamžitě připojit napájecí kabely pro novostavbu tramvajové trati v horní části Václavského náměstí. Toto

vybavení měnírny je pozůstatkem stavu z počátku 80. let. Všechny rekonstrukce a modernizace totiž uchovaly možnosti měnírny na úrovni období, kdy ještě k napájení zmíněné trati sloužila.

Realizace trati v horní části Václavského náměstí je tak z hlediska energetického možná okamžitě, do kalkulace nákladů totiž je možné započítat pouze natažení napájecích a zpětných kabelů, instalaci sloupů trakčního vedení, převěsů a samotných trolejí. Z hlediska dodávky napětí není třeba, pokud jde o měírnu Střed, jakékoli další investice. V případě měírny Perštýn je výkonová stránka také v pořádku, investice do měírny v řádu dvou miliónů korun by byla nutná k instalaci tří přenosových polí navíc, jimiž zatím toto zařízení na rozdíl od měírny Střed není v současnosti vybaveno.

4.6 Umělé zvyšování poptávky po provozu AD v prostoru Starého Města

Většina problémů popsaných v kapitolách 3 a 4 má za následek, že do centra Prahy, konkrétně na Staré Město a Josefov, stále směřuje značný počet osobních automobilů, které stále zvyšují intenzity AD v této oblasti dosud nenasycené provozem. Nedostatečné dopravní obslužení oblasti a nutnost v mnohých případech po centru chodit pouze pěšky znamená, že i pro cesty po Starém Městě (nebo ve vztahu k okolním čtvrtím na východě) je nadále automobil výhodným dopravním prostředkem. Právě z tohoto důvodu se ani například po vytvoření smyčky pro AD v trase z Národní třídy do ulice Perlové, Na Perštýně a zpět na Národní třídu nepodařilo snížit intenzity provozu v tomto prostoru. Pokud totiž oblast s největším podílem pěších zón v Praze je zároveň také oblastí s nejhorší obsluhou prostředky veřejné dopravy, znamená to, že tlak na zvyšující se intenzity provozu AD bude zákonitě narůstat.