

UK PEDAGOGICKÁ FAKULTA
KATEDRA OBČANSKÉ VÝCHOVY A FILOSOFIE

Bakalářská práce
Historie pražského metra

Autor: Jiří Burian
Vedoucí práce: Doc. PhDr. Jan Županič, Ph.D.
Rok: 2010

Prohlášení

Tímto prohlašuji, že jsem tuto bakalářskou práci vypracoval samostatně, s použitím pramenů, odborné literatury a internetových zdrojů, uvedených v seznamu pramenů, který je součástí této práce.

V Praze dne 18. 6. 2010

Jiří Burian

Poděkování

Děkuji panu Doc. PhDr. Janu Županičovi, PhD. za konzultace, cenné připomínky a důvěru v mé zpracování práce. Mé poděkování patří také Tereze Svojsíkové za vřelé rady a duševní podporu.

Obsah

1. Úvod	6
2. Historie podzemní dopravy	8
Londýn	8
Historie dopravy v Praze	9
3. Cesta k metru v Praze 1898 - 1974	11
1898–1939: První návrhy a koncepce	11
1939–1960: Odmítnutí	16
Dopravní krize v 60. letech	18
1960–1966: Podpovrchová tramvaj	18
1966–1974: Nikoliv tramvaj, ale metro	20
Budování prvního úseku metra v Praze 1. C	21
Metro – Den první	23
4. Metro v období 1974 – 1989	25
Budování trasy A	25
Budování trasy B	27
Názvy stanic a propaganda	28
Vozy pražského metra	29
Archeologické nálezy	31
Sametová revoluce v Pražském metru	33

5. Metro v období 1990 - 2010	34
Změny v metru	34
Výstavba v demokracii	34
Nové vozy	36
Povodně 2002.....	37
6. Závěr - Výhledy do budoucna	40
Prameny a literatura	44
Anotace	48
Přílohy.....	49

1. Úvod

Metro je mimořádným prvkem a součástí města. Bylo označeno stavbou 20. století společně s Nuselským mostem, jehož tubusem ostatně vlaky metra projíždějí. V této práci se pokusím zmapovat počátky, výstavbu a současnost pražského metra s propojením na blízkou a vzdálenou budoucnost. Každá z etap, která přispěla k dnešnímu stavu městské dopravy v našem hlavním městě má svá specifika. Ať je to potřeba zlepšení dopravní dostupnosti za první republiky, prioritou socialistické stavby podle sovětského vzoru nebo veřejné politické diskuze z počátku 21. století. Literatura, ze které bylo možno čerpat má tato specifika pevně zakořeněná ve své osnově. Navíc všechny knihy, články a příspěvky jsou naplněny technickými daty, která slouží většinou pouze pro lepší orientaci nákladů, časů a vzdáleností laické veřejnosti.

Prameny z dob předválečných obsahují většinou důvody a propagace technického rázu, myšlenku spojení technického pokroku s větším komfortem občanů. Není zde obsažen významný politický komentář a jako hlavní propagátor vystupuje povětšinou dopravní podnik Elektrické dráhy hl. m. Prahy.

„Praha je město slavných revolučních tradic, slavných tradic našeho dělnického hnutí. Město oddaných budovatelů socialismu, vyspělé centrum československé vědy a kultury. Práce a tužby Pražanů směřují k jednomu velkému cíli: vytvořit pro sebe i pro příští generace podmínky k šťastnému životu v socialistické a budoucí komunistické společnosti. Výstavba metra znamená v tomto směru významný pokrok: podstatně zlepší městské životní prostředí a zpříjemní život obyvatelům i návštěvníkům Prahy. Proto ji upřímně vítáme, proto jí ze všech sil pomáháme a proto jí přejeme plný zdar.“¹ Projev Antonína Kapka, člena předsednictva ÚV KSČ zde uvádím jako příklad obsahu každé literatury věnované metru mezi léty 1948 –

¹ JÍRŮ, Václav. Praha a metro. 1. Praha : Tiskové a propagační oddělení národního výboru hl. m. Prahy, 1979. 114 s.

1989, kde kromě neustálého připomínání sovětského vzoru, pomoci a přátelství je patrná i snaha o kritiku „buržoazního Československa 1918 – 1938“. Z daného příspěvku zde vidíme přikládaný význam stavbě pražského metra. Zde je nutné se dívat střízlivýma očima na všechny informace a snažit se srovnávat skutečnost faktickou a tehdejší ideje.

Pokud se podíváme na prameny z postkomunistických let, je zde naopak mnohdy přílišná kritika komunistického režimu při budování pražského metra. Stálá kritika sovětského vlivu nemusí být vždy negativní, jak uvidíme v kapitole „Budování v demokracii“. Praha má metro podle veřejného mínění, čisté, moderní, bezpečné a spolehlivé. Nedostatky jsou spatřovány spíše v pomalé výstavbě, která je nyní více než jindy spjata především s finanční otázkou.

V obsahu práce bylo nutno zaměřit se na relevantní zdroje, které nepocházely z notně technického pojetí ani veřejnosti jednoduše přístupných orientačních dokumentů. Užitečné mohly být ale i ty brožury a letáky, které znamenají nostalgickou vzpomínku na léta minulá. Dále pomohla ústní výměna informací s pamětníky, kteří dokážou nasměrovat do správné linie osnovy práce.

Citace jsou psané kurzívou vždy v uvozovkách a jsou podávány jako důkaz vypsané myšlenky či teze nebo jsou vložena do textu jako vsuvka připomínající dané období.

Ačkoliv se jedná o vyloženě technickou památku, snažil jsem se o to, aby osnova a koncept práce měly sociálně-hospodářsko-politický nádech. To znamená, že ačkoliv informace pocházejí z pramenů převážně technického rázu, tvořil jsem kapitoly tak, že v každém odstavci se zaměřuji pokud možno na informace historické hodnoty.

2. Historie podzemní dopravy

Londýn

Stejně jako jsou budovy, silnice, auta a kanalizace samozřejmostí velkých měst, je také v současné době samozřejmostí podzemní dráha – metro. Prvopočátky velkokapacitní a nejmodernější městské hromadné dopravy, která je provozována v 80 velkoměstech světa, lze hledat na přelomu 18. a 19. století v Londýně. „*Díky rychlému rozvoji londýnského přístavu a vybudování uzavřených doků obehnaných vysokou zdí na počátku 19. století se Londýn stal největším a nejmodernějším centrem lodní dopravy v Evropě*“² Díky tomu každý den mířily ke kotvišti v Londýně stovky plavidel a nebylo neobvyklé, že lodě zablokovaly řeku Temží. V docích a následných skladištích pracovalo na tisíce dělníků a infrastruktura pro tuto oblast vysoce nedostačovala. Proto se hledalo řešení, jak tomuto chaosu zabránit. Jediným přechodem přes řeku Temží se stal starý Londýnský most. Ten byl, ale úzký a ani nákladní most vybudovaný Charlesem Rennieem v roce 1831 nedostačoval. Byl tedy pozván báňský inženýr Marek Isambard Brunel, „*měl kontakty v Americe a bezvadné doporučení, jako hlavní inženýr New Yorku*“³, což už v té době mělo váhu. New York a Londýn byly v té době největšími městy na světě. Právě zde byl dopad průmyslové revoluce znám nejvíce. Z mnoha důvodů se rozhodlo o vybudování tunelu pod řekou Temží. Byl to ale riskantní podnik, protože půda byla nasáklá vodou a tudíž měkká. „*Vzhledem k úspěchu ražení se později stal jeho razicí stroj vzorem pro celé generace dalších razicích mechanismů.*“⁴ Tento tunel byl prvopočátkem dalších tunelů budovaných i v obtížných podmínkách pod řekou.

² BENNETT, David. *Metro : Příběh podzemní dráhy*. 1. Praha : Fortuna, 2005. s 14.

³ BENNETT, David. *Metro : Příběh podzemní dráhy*. 1. Praha : Fortuna, 2005. s 15.

⁴ BENNETT, David. *Metro : Příběh podzemní dráhy*. 1. Praha : Fortuna, 2005. s 16.

I když Londýnské metro je délkou sítě, počtem linek, stanic, vlaků a přepravní kapacitou již překonáno, otevřelo možnost celému světu využívat moderní městskou hromadnou dopravu. První vlaky projely tunelem dlouhým 6 kilometrů z Paddingtonu do Farringdon 10. ledna 1863. Spojovaly dvě významná nádraží v Londýně. „Tyto dvě stanice jsou i dnes v provozu a soupravu, kterou táhla parní lokomotiva je dnes vystavena v muzeu dopravy v Covent Garden.“⁵ V tomto roce se Praze ještě nemluví ani o koňské dráze. Stavební firma byla zapsána v obchodním rejstříku pod názvem „Metropolitain“. Už jen krůček vedl k všeobecně přijímanému mezinárodnímu názvu pro podzemní dráhu - Metro.

Historie dopravy v Praze

Aristokracie používala nosítka jako nejstarší způsob dopravy po Praze již od počátku feudálního uspořádání státu. Později se hojně využívaly formanské vozy. S postupným vývojem společnosti byl Jan Ferdinand Xaver Fachner v roce 1712 prvním, kdo v Praze obstarával živnost s 26 nájemními nosítky. Platily se např. 3 krejčary za přenos přes Karlův most. Dalším vývojovým stupněm v dopravě byly tzv. fiakry⁶ a skromnější omnibusy. Jedny z prvních jezdily každou půl hodinu ze Staroměstského náměstí přes Karlův most do Sněmovní ulice za 5 krejčarů. Byly to první dopravní prostředky v Praze označované čísly, které od roku 1825 měly svá pevná stanoviště a jízdní řády. V souvislosti s průmyslovou revolucí a změnou společenského uspořádání v 19. století, se v Praze objevil v roce 1845 i první parní vlak na nádraží Praha.⁷ „V pondělí, totiž dne 4. T. M. překvapil skutečně první parní vůz Čechy a k naší posvátné, staroslavné Praze na první to zkoušku poslední části dráhy železné moravsko-české ledva dohotovené, jmenovitě z Pardubic až sem do Prahy. O půl třetí hodině odpoledne byl nám příchod onoho nového to úkazu

⁵ KŘIVÁNEK, Josef; ŠMÍD, Zbyněk; VÍTEK, Jaromír. *Všechna metra světa*. 1. Praha : Nakl. dopravy a spojů, 1986. s. 22

⁶ čtyřkolový povoz tažený párem koní (resp. 1 koněm u omnibusů) s kvalitní výbavou.

⁷ Pojmenování Masarykova nádraží v letech 1845 - 1862

hlaholem diváků po výškách umístěných i pak pronikavým pískotem vypuštěné páry zvěstován, načež i hned objevil se zrakům našim. Byl to pohled velkolepý a city radostné zmocnily se všech přítomných...“⁸

Pro nepohodlí drncajících omnibusů byla zavedena koňská (koněspřežná) dráha. Její první trasa vedla od Národního divadla přes Příkopy a Poříčí ke karlínské Invalidovně. „Koňka“ fungovala do roku 1905. V té době byla již uvedena do provozu doprava elektrická. František Křižík představil první pokusnou elektrickou trať v roce 1891 a o čtyři roky později již začala jezdit elektrická tramvaj pravidelně. Právě díky němu nastává zvrat v možnosti využívání modernějších technologií pro pražské dopravní podniky.

⁸ KNOVÍZOVSKÝ, Pravoslav Trojan. Parní přistání v barvách národně ozdobené. *Květy*. 7.8.1845, 12, 94, s. 373.

3. Cesta k metru v Praze 1898 - 1974

1898–1939: První návrhy a koncepce

Dějiny pražské podzemní dráhy se začaly psát na konci 19. stol. v souvislosti s asanačním zákonem z roku 1893. Součástí tohoto zákona se stala přestavba centrální části města za účelem vybudování kanalizace. Obzvláště židovské ghetto na Josefově s nedostatečnými hygienickými podmínkami, neshledala městská rada jako vhodné pro reprezentaci hlavního města a tento problém se stal hlavním podnětem asanace. 2. června 1898. To je datum, které se dá považovat za den, kdy se začala psát historie pražského metra. K samotnému provozu bylo ale ještě daleko. Naproti tomu metro v Londýně a dalších městech, například v Budapešti (1896), bylo v plném provozu. A to jsme teprve na konci 19. stol., kdy v Praze nejezdila pravidelně ani elektrická tramvaj. První, kdo navrhl v Praze podzemní dráhu, byl Ladislav Rott, syn majitele známé ocelářské firmy V. J. Rotta.

Chtěl využít rozsáhlých asanací a kanalizačních prací na Starém Městě k vybudování první trasy ve směru z Karlína přes Prahu do Podolí. Tehdy pojem Královské hlavní město Praha zahrnoval čtyři pražská města (Staré Město, Nové Město, Malá Strana, Hradčany), Josefov, Vyšehrad, Holešovice a Bubny. Když se podíváme na dnešní historické centrum Prahy, je zcela jasné, že na Starém Městě jsou všude úzké starobylé uličky. Tudíž by bylo velice obtížné si představit, že by jimi jezdila elektrická dráha. Chybělo mnoho důležitých spojení a to například mezi Rudolfinem a Můstkem. Celetnou ulicí procházela pouze jednokolejná dráha. Ta první soukromá koněspřežná se v pražských ulicích objevila 23. září 1875. Zkusit si představit podzemní dráhu už bylo za těchto podmínek pro Ladislava Rotta přijatelnější. Zvláště v případě, když by v období budování kanalizace v centru byla Praha stejně rozkopaná.

Kancelář Elektrických podniků vydala 18. července 1898 následující vyjádření. „*Pro město Prahu vůbec není možno pomýšleti na dráhu podzemní. Práce kanalizační i jejich celý program jest již sestaven tak, že kombinace jich s drahou elektrickou*

vyvolala zdržení v obou směrech...“⁹ Toto zamítnutí návrhu L. Rotta znamenalo v podstatě přesunutí myšlenek a návrhů na metro do dalšího století.

Poté, co své podzemní dráhy měly na světě města jako Paříž (1900), Berlín (1902), Philadelphia (1907) a Hamburk (1912), přednesl inženýr Bohuslav Vondráček v Praze na svém, dnes bychom nazvali, „Briefingu“ návrh na přenesení tramvaje pod zem. Tedy první návrh podpovrchové tramvaje. Trať měla vést od míst mezi Štěpánskou a Vodičkovou k Rudolfinu a měla mít čtyři stanice. Václavské náměstí, Melantrichova ulice, Malé náměstí a Kaprova ulice. Dnes na tuto délku 1300m hravě stačí dvě stanice metra. Není známo, jestli se tento Vondráčkův návrh někde dochoval. *„Pravděpodobně z celého návrhu zbyly jen jejich ne příliš kvalitní reprodukce u článku v časopise Technický přehled samosprávný“*¹⁰

V roce 1926, a to přesně 20. července, se mohli čtenáři týdeníku Technická tribuna seznámit v článku s projektem Ing. Jiřího Hruši, který obsahoval podrobný návrh na vybudování tří tras podzemní dráhy mezi Bubencem a Vršovicemi, Smíchovem a Libní a spojením Podolí s Holešovicemi. Návrh počítal i s okružní linkou v centru mezi Wilsonovým a Masarykovým nádražím. *„Jiří Hruša se na rozdíl od Bohuslava Vondráčky zabýval méně stavební stránce projektu, zato více sledoval koncepci a provoz“*¹¹ Bohužel jeho návrh upadl v zapomnění a to i kvůli tomu, že o pár měsíců později přišli se zatím nejpodrobnějším návrhem pražských podzemních linek Belada a List. S návrhem, který byl dlouho považován za první koncepci metra v Praze.

Anonymní dopis řediteli pražských elektrických drah Ing. Píblovi, nám může připomenout atmosféru doby. *„Vážený pane doktore! Čtete s úžasem, že prý se zavede podzemní dráha v Praze! To snad místo elektrické dráhy? To bychom se*

⁹ Archiv DP, fond 1900-1945. *Metro*

¹⁰ FOJTÍK, Pavel. *Čtvrtstoletí pražského metra*. 1. vyd. Praha : SOFIPRIN, 1999. s. 5

¹¹ FOJTÍK, Pavel. *Čtvrtstoletí pražského metra*. 1. vyd. Praha : SOFIPRIN, 1999. s. 9

museli zbláznit! Pořád jen jezdit v tunelu? Vždyť si musíte pomyslet, pane doktore, že dělník, úředník třeba celý den od 8 – 6 večer pracuje při večerním světle a pak se těší sednout si do elektrické dráhy a vidět matku přírodu! A Boží světlo! Neb matka ohnutá, nemůže i s dětmi jezdit jen v autu, chtějí také něco vidět. Vždyť to přece podkope zdraví pořád pod zemí jezdit, kde potom zůstane ta péče o zdraví?? A těch miliardů, co to bude stát! Že snad to mají v Londýně, a tak dále, co je nám po tom! Tam také jsou nemoce doma! Prosímte Vaše sociálně smýšleci srdce, nechť se nechá elektr. dráha po ulici! Ale když tím passage trpí, tedy navrhuje, by se na hlavních křižovatkách udělaly přechody, na způsob jak na stanici v Chuchli, můstky, to přece nebude stát miliardy! Jsme zoufalí! Jediná naše radost, jezdit v neděli neb do práce, a vidět světlo a mít vzduch, se nám má vzít! Což chudý člověk je ničím? Všecky máme být jak ty hovada, a ty ubohý zřízení! Což se na pocity lidu žádný vzhled nebere? Pane doktore, vyslyšte nás! Matky, dělníci a chudý občané.“¹² Podle dostupných pramenů v archivu zřejmě tento názor na metro nebyl ojedinělý.

Inženýr elektrotechniky v Brně Vladimír List a stavební inženýr v Praze Bohumil Belada předložili ke konci roku 1926 hlavnímu městu známý projekt „Studie rychlé městské dráhy – Metro – V Praze“. Nutno podotknout, že to byl jejich osobní dar a svému řešení věřili. „Byli jsme toho názoru, že naprosto pravidelná jízda metrem, rychlá, přesná, v čistých vozech a čistém podzemí, by příznivě působila na pracovní náladu zejména tím, kdyby metro prodloužilo spánek a zkrátilo cestu domů. Za tento ideál jsem stále pracoval... jen tak mimochodem: první námět na stavbu podzemní dráhy vznikl z diskuze mezi mnou a Beladou na tanečním večírku...“¹³ Toto konkrétní dílo posílilo dlouholeté snahy o vybudování podzemní dráhy. Počítali se čtyřmi drahami o celkové délce 20,4km. Myšlenkou ale také bylo vyloučit tramvajovou dopravu ze středu města a zachovat ji pouze tam, kde by

¹² archiv DP, fond 1900-1945. *Metro*.

¹³ Městská hromadná doprava. Sborník materiálů z III. Listovské rozpravy. Brno, technické muzeum v Brně 1975.

tramvaj „nabírala“ cestující na předměstích nebo tam, kde měli lidé k metru daleko. Není těžké říci, že umístění stanic a vedení linek se z mnoha pohledů podobá těm dnešním skutečným trasám. Zajisté k tomu přispívá i geografická poloha a členitost Prahy, jak se hned přesvědčíme. Za prvé se mělo stavět od západu k východu a hned nato další trať vedenou od severu k jihu kolmo na ni. Trasa A z Libně (území okolo dnešní Palmovky) pod dnešními ulicemi Sokolovskou, Na Poříčí na Náměstí Republiky, dále k Národnímu divadlu a Palackého náměstí. Pod Vltavou na území dnešního Smíchova, přesněji k ulici Plzeňská. Tedy na Anděl. Trasa B od Olšanských hřbitovů pod Vinohradskou třídou k Národnímu muzeu a dále prakticky po stejné trase, jakou známe dnes až k nádraží v Dejvicích, které se dnes nachází u stanice Hradčanská. Na Můstku se měly trasy mimoúrovňově křížovat, aby nedocházelo k zbytečnému zdržování spojů. Trať C navrhovali Belada a List vést z oblasti ulice Na Poříčí pod Masarykovým nádražím na Vinohrady a dále v tubusu pod vozovkou nového mostu přes Nuselské údolí. Ano, již tehdy zamýšleli, že most přes Nuselské údolí bude vhodný pro využití lepšího dopravního spojení centra města a jižních předměstí. První myšlenka na samotné přemostění údolí pochází už z roku 1893. Poslední trať D měla spojit střed města s Průmyslovým palácem na Výstavišti. Průměrná rychlost měla být 27,8km v hodině, tři až pětivozové vlaky s vozy 15 metry dlouhými, 2,4 m širokými a 3,5m vysokými s místem až pro 140 cestujících.

Jak píše pozdější ideologické prameny ze 70. let: *„Projekt metra prof. Lista a Ing. Belady se nedočkal v buržoazním Československu uskutečnění. Představitelé městské rady měli veškerou politickou moc, dostatek finančních prostředků i technických předpokladů, aby pražskou dopravu pozdvihli na evropskou úroveň, a přece se tak nestalo.“*¹⁴ V 30. letech byl projekt Belady a Lista předmětem dlouhých jednání, ale k ničemu nevedl. V té samé době se v Moskvě začalo stavět metro, které pro Prahu o 40 let později bude hlavním vzorem a zdrojem ideologické

¹⁴ *Pražské Metro : Stavba československo-sovětské spolupráce.* 1. Praha : Orbis, 1974. s28.

inspirace. Budiž tato citace jasným důkazem: „Ačkoliv byl mladý sovětský stát zpusťšen intervencí a disponoval minimálními finančními prostředky a technickými předpoklady, dokázal díky pracovnímu hrdinství osvobozené dělnické třídy a prozíravému vedení VKSb¹⁵ postavit za pouhých 47 měsíců první 11,5km dlouhou trať podzemní dráhy s 13 bohatě vyzdobenými stanicemi.“¹⁶ Je pravda, že v 30. letech se uskutečnilo v Praze několik soutěží Elektrických podniků na vyřešení dopravní situace v Praze, ale i kvůli finanční krizi se žádný z projektů neuskutečnil. Bylo mezi nimi například i vedení tunelu pro tramvaje pod komplexem Masarykova nádraží. „Zvýšení cestovní rychlosti na veřejném dopravním prostředku z dnešních 14 na 25km týdně přineslo by asi 400.000 cestujícím denně při průměrném zkrácení o 10 minut za jedné jízdy úspory 4 miliony minut nebo 66.000 hodin denně, tj. 24,300.000 hodin ročně. Třebaže se tato úspora časová neprojeví nikde vzestupem výroby nebo zlepšením hospodářských poměrů a průmyslové činnosti a nelze jí tudíž vyjádřiti v jednotkách peněžních, znamená přece pro obyvatelstvo Velké Prahy zlepšení a zvýšení životních podmínek a dovoluje mu vyhledávati obydlí ve vzdálenějším, zdravějším obytném okruhu, aniž by k tomu přispívalo ze svého volného času, určeného po občerstvení po práci.“¹⁷ Tuto myšlenku přednesl ředitel Elektrických podniků hlavního města Prahy a. s., ing. Eustach Mölzer, který byl tehdy rovněž předsedou Státní regulační komise, která rozhodovala o územní výstavbě. „Úkolem státní regulační komise jest připraviti a opatřiti přehledný plán regulační a zastavovací pro území v § 3. označené v měřítku z pravidla 1:5000, v němž budou rozřešeny základní podmínky stavebního rozvoje Prahy s okolím,

¹⁵ Všesvazová Komunistická strana bolševiků (přední oddíl dělnické třídy, působící ve spojení s rolnictvem a pracující inteligencí, dobrovolný svazek komunistů, lidí jednoho smýšlení, který si staví jako hlavní úkol vybudování socializmu a komunismu.)

¹⁶ *Pražské Metro : Stavba československo-sovětské spolupráce*. 1. Praha : Orbis, 1974. 208 s.

¹⁷ MÖLZER, Eustach Nynější stav projektu městské rychlodráhy v Praze. In *Zvláštní otisk časopisu inženýrů Technický Obzor*. Praha : Česká Grafická unie a.s, 1939. s. 11-12.

*provést o něm řízení v tomto zákoně předepsané a spolupůsobiti při vypracování nového stavebního řádu.*¹⁸

1939–1960: Odmítnutí

Až v listopadu 1939 konsorcium Škodových závodů v Plzni a ČKD v Praze schválilo vypracování generálního projektu „MMM“ sítě tří linek. Přestupní trojúhelník Museum (podle tehdejších pravidel pravopisu), Masarykovo nádraží, Můstek – podle toho také název projektu. Byly již připraveny prováděcí stavební dokumentace na trasu A z Dejvic, z Vítězného náměstí, přes Václavské náměstí na Pankrác. Na konci listopadu 1939 se dokonce objevilo několik vrtných souprav, které značily, že přípravy běží na plné obrátky. Na Václavském náměstí a poblíž Střeleckého ostrova na Vltavě. Projekt počítal s Listovým návrhem na kapacitu přepravních vozů. Tento finančně náročný projekt se neuskutečnil, jelikož se elektrické dráhy nemohly dohodnout s konsorciem stavebních firem. Dlouhé přípravy způsobily, že se 17. května 1943 definitivně rozhodlo o konci projektu rychlo-podzemní dráhy. Druhá světová válka nejen znemožnila uskutečnění tohoto projektu, ale znamenala pohromu pro celý dopravní podnik v Praze. Vozový park se neobnovoval, všechny dopravní prostředky včetně kolejí, výhybek, trolejí, zařízení měnících se značně opotřeboval. Nezapomeňme, že tramvaje a autobusy byly hojně použity na konci Druhé světové války jako součást barikády při Pražském povstání. Za 14 let od počátku války k roku 1952 se ale zdvojnásobil počet cestujících, a teprve v tomto roce začaly Prahou jezdit velkoprostorové tramvaje typu T. Pro projektování metra zůstalo, podle Muzea MHD v Praze, z předválečných dob 80 plánových fasciкул s 1536 výkresy a 129 sešitů písemností. To nebránilo hned po válce neotřelému optimismu, jak popisuje příspěvek z konce

¹⁸ Československá republika. Zpráva výboru pro Velkou Prahu a výboru technického o návrhu člena Národního shromáždění Dra Přemysla Šámala a soudruhů tisk č. 1441 na některé doplňky a změny stavebních řádů pro Prahu a předměstí a pro Čechy.. In *Zasedání národního shromáždění československého r. 1920.* 1920, § 2, s. 2.

roku 1945. „*Praha je připravená začít stavět metro, jakmile se projednají zákonité náležitosti. Odborníci dali najevo, že se uskutečnění projektu nekladou v cestu žádné zvláštní překážky, ani že myšlenka není neuskutečnitelná z důvodů finančních, jak o tom pohovořil prof. List. Při ceně 1,50K je metro možno vybudovat aspoň v hlavní trati A (Dejvice-Můstek-Pankrác, délka 6,3km) nákladem 200 milionů ročně, aby mohlo 1.ledna 1949 začít jezdit.*“¹⁹ Praha pak čekala ještě 25 let...

V roce 1958 byla v Praze publikována studie pod názvem „Metro a doprava v Praze“ za kterou stáli Zbyněk Jirsák, Jindřich Hořešovský, Vojtěch Thoř a Jiří Streit. Tento návrh, který vznikl na základě přednášek pražské pobočky Vědecké technické společnosti pro dopravu, zůstal jen na papíře. „*Definitivně se na světlo světa dostala polemika na téma tramvaj nebo metro.*“²⁰ Ve zmíněné studii jsou shrnuty na několika stránkách výhody a nevýhody obou dopravních řešení. Z této polemiky a jednotlivých údajů, zmíněných v knize, vycházeli jak ti, co schválili výstavbu podzemní tramvaje, tak ti, kdož se rozhodně postavili za metro. Jako velkou výhodu pro podzemní tramvaj se v tu dobu stává vkloubení úseků některých tras, především pod středem města, do dosavadního dopravního provozního uspořádání a odstranění nezávažnějších provozních potíží rychle a relativně levně. Tento projekt sledovala komise Státního ústavu pro projektování výstavby Prahy. Nutno ale dodat, že autoři upřednostňovali spíše metro stavěné ve 4 etapách: 1. Václavské náměstí – Kaprova ulice, 2. Klárov – Prašný most, 3. Václavské náměstí – Náměstí Míru, 4. Moráň – Poříčí. „*Po konečném stanovení uvažovaných podpovrchových tras je nutno vypracovat úvodní projekt alespoň zmíněných čtyř etap, aby náhlý vzrůst pouliční dopravy, který může být velmi rychlý, jak jsme mohli v poslední době pozorovat u několika velkoměst, nás nenašel*

¹⁹ Za čtyři roky má mít Praha metro : Velkorysý podnik zcela připraven. In Neznámý. [s.l.] : [s.n.], 1945. s. 1.

²⁰ FOJTÍK, Pavel. *Čtvrtstoletí pražského metra*. 1. vyd. Praha : SOFIPRIN, 1999. s 22.

*nepřipraveny.*²¹ Byla tu ještě třetí oponentní městská plánovací skupina, která navrhovala nestavět metro, zrušit tramvaje, a všechnu dopravu, včetně oblastí centra, nahradit autobusy.

Dopravní krize v 60. letech

Během 60. let nastává v pražské dopravě krize. Cestujících je mnoho, zato dopravních prostředků a zaměstnanců dopravního podniku je málo. Momentální poměry v dopravním podniku měly k ideálu daleko, tramvaje trpěly značným přetížením a s tím souvisejícími technickými poruchami. Převážně u typů T1 a T2. *„Nově přijímaní provozní pracovníci si těžko zvykali na nepravidelnou denní i noční službu v dopravně přetížených ulicích, v přeplněných tramvajích, autobusech a trolejbusích; na službu, která vyžaduje značné nervové vypětí, polovojenskou kázeň, mimořádnou obětavost a citlivý, zdvořilý vztah k cestujícím i v konfliktních situacích.*²² Začala se stavět i velká sídliště na Jižním městě a na Pankráci, a proto bylo nutné vybudovat spojení mezi centrem a Pankrácem. S tím souvisí zahájení výstavby Nuselského mostu, se kterým se počítalo jako přemostěním pro automobily v rámci severojižní magistrály a zároveň podpovrchovou tramvají, díky čemuž na začátku roku 1967 bylo zbouráno 17 domů na dně Nuselského údolí.

1960–1966: Podpovrchová tramvaj

Tato pražská dopravní krize se přenesla i na stůl vlády, která 2. června 1965 na základě symposia o podzemním urbanismu rozhodla o převedení tramvají pod zem. *„Systém městské hromadné dopravy v Praze spočívá ve vybudování 14km dlouhých tramvajových tunelů pod centrem města. V tunelech bude jezdit moderní tramvaj typu T3 a první úsek povede ze spodního patra Nuselského mostu pod ulicí*

²¹ JIRSÁK, Zbyněk, et al. *Metro a doprava v Praze : Příspěvek k řešení postupné výstavby podzemní dráhy*. 1. Praha : Dopravní naklad., 1958. s 93.

²² POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. 1. Praha : Nakl. dopravy a spojů, 1975. 300 s.

*Legerovou před Hlavní nádraží.*²³ Tudíž se začalo s přípravnými projekčními pracemi, které byly rozpracovány jako tzv. Investiční studie. 7. ledna 1966 Večerní Praha oznámila čtenářům: „*Začíná výstavba podpovrchové tramvaje. Dnes ve 14 hodin se slavnostním výkopem v Opletalově ulici začalo s výstavbou podpovrchových tras pro pražské tramvaje. Plány a projekty se tedy začínají měnit ve skutečnost.*“²⁴ První stanice, která se hloubila od 15. března 1967 v místech, kde původně stávaly městské hradby, zbourané v roce 1873, s čtenými promenádami a alejemi vedoucí prakticky ve stejném směru jako nyní severo-jihní magistrála přes Karlov k Nuselskému údolí. Počítalo se s využitím tramvajů typu T3.

²³ Pražské tramvaje do tunelů. *Rudé Právo*. 11.3.1965, 61, s. 11.

²⁴ Historický okamžik pražské dopravy. *Večerní Praha*. 1966, 12., 4., s. 1.

1966–1974: Nikoliv tramvaj, ale metro

Během počátečních prací podpovrchové tramvaje se střetly znovu dva různé názorové proudy. Pro tramvaj a pro metro, jako nezávislý dopravní prostředek, který bude možné budovat bez přerušení povrchové dopravy. „*Stavbu metra podpořil například i prof. Ing. Vladimír List, v té době již devadesátiletý.*“²⁵ Byly vyžádány expertizy ze Spolkové republiky Německo, Švédska a hlavně ze Sovětského svazu. V té době, a to krátce před vstupem vojsk Varšavské smlouvy, měl ale největší význam hlas Sovětů. Podle rozhodující sovětské expertizy, vedené I. T. Jefimovem z roku 1967 byla největším nedostatkem podpovrchové tramvaje dopravní propustnost v oblasti Muzea, kde se tramvaje měly křížit v jedné úrovni. „*Navrhovaný systém pražské městské dopravy, řešený podpovrchovou tramvají, nemá prakticky žádnou kapacitní rezervu. Stanovený maximální zátěžový proud – ve špičkové hodině 12600 cestujících v jednom směru – perspektivně pro Prahu nestačí. Maximální projektované propustnosti 62 páry vlaky za hodinu v jednom směru a průměrné rychlosti 23km/h nelze v praktických provozních podmínkách dosáhnout. Parametry vyžadují základní korekci. Tramvajový vůz typu T3 není z hlediska řešení vchodů, větrání a spřáhel přizpůsoben provozu v podzemních trasách o větší délce.*“²⁶ Definitivní rozhodnutí o stavbě metra bez meziety podpovrchové tramvaje padlo na schůzi vlády Československé republiky 9. srpna 1967.

Předtím, než se zpracovaly první rozsáhlé prováděcí dokumentace, pracovalo se na základě tzv. zvláštního režimu. Stavělo se dále, ale jen to, co nebude v konečném důsledku „vadit metru“. Dva pozůstatky po stavbě podpovrchové tramvaje jsou známy na Hlavním nádraží, kde jsou boční nástupiště a také rozsáhlý prostor

²⁵ FOJTÍK, Pavel; PROŠEK, František. O pražské podzemní dráze se hovoří již 104 roky. *Metro*. 2.dubna 2002, 2., 1, s. 12.

²⁶ *Pražské Metro : Stavba československo-sovětské spolupráce*. 1. Praha : Orbis, 1974. 208 s.

vestibulu ve stanici Muzeum, kde se měli křížit tramvaje na čtyřech kolejích s přestupem přes vyvýšené patro.

Základem pro výstavbu měly být vzory podzemních drah v Moskvě, Kyjevě a Tbilisi. „Je pravděpodobné, že SSSR si v této souvislosti uvědomil možnost svého exportu do ČSSR v případě, že bude stavěno podle moskevského vzoru.“²⁷ Také ti, co měli na metru pracovat, odjeli na stáže do Sovětského svazu. Byla mezi nimi i sedmičlenná skupina budoucích strojířů. Mezi léty 1966 a 1974 bylo uzavřeno mnoho smluv o vzájemné pomoci, nejdříve na podpovrchovou tramvaj a poté na dokončení stavby celého páteřního úseku pražského metra. Smlouvy byly většinou ratifikovány na dobu pětiletky. Poté byly obnovovány a doplňovány až do roku 1990.

Budování prvního úseku metra v Praze 1. C

Původně bylo zamýšleno vybudovat nejprve úsek z Hlavního nádraží na konec Nuselského mostu a to proto, že bylo nutné využít započatých prací na podzemní tramvaji v tomto úseku. Toto přechodné řešení nebylo shledáno efektivním. Bylo rozhodnuto, že trať bude končit v oblasti Florence, kde stojí od roku 1948 autobusové nádraží a je zde také přirozený přestup na navazující tramvajové linky dále přes Vltavu, do Libně a Hloubětína. Také na jižní části trasy se začalo budovat dále. Trať měla končit až na Kačerově, kde bylo počítáno s depem, které bylo nutnou součástí konceptu samostatného metra.

Z geologického hlediska obsahuje vedení 1. trasy převážně hloubené stanice. V době, kdy ještě nebyla severo-jihní magistrála, to ještě naštěstí neznamenal takový problém, protože úsek mezi Florencem a Kačerovem byl na většině míst rozkopán. Ražení se provádělo prstencovou metodou s erektory, nebo razicími štíty sovětské výroby. A právě zde začíná historie známé společnosti Metrostav,

²⁷ FOJTÍK, Pavel; PROŠEK, František. O pražské podzemní dráze se hovoří již 104 roky. *Metro*. 2.dubna 2002, 2., 1, s. 12.

kteřou jako samostatný závod ve svém rámci zřídil národní podnik Vodní stavby. Dodavatelem technologické části se stal Českomoravská Kolben Daněk. Pro orientaci pouze položka stavebních prací činila od roku 1967 – 1973 2 miliardy 154 milionů Kč.

Asi nejvážnějším problémem se stalo dodatečné zesílení konstrukce Nuselského mostu. Most původně stavěný pro tramvaje T3 se nepotýkal ze začátku ani s tím, že by jeho útroby měly jezdit vlaky ČKD R1. Měly totiž stejný nápravový tlak, jako známé tramvaje. Vagony z Mytiščínského strojírenského závodu vážily ale téměř dvakrát více, proto bylo nutné vestavět do mostu 822 tun těžký ocelový rošt. Most čekaly hlavní zatěžkávací zkoušky. Nejdříve vjelo na most 66 tanků tankového pluku z Rakovníka jako hlavní zatěžkávací zkouška pro samotnou konstrukci mostu v roce 1970. Pro silniční dopravu byl most otevřen již v únoru 1973, ale magistrála nebyla dokončena, a tak sloužil jen k místnímu spojení pankrácké čtvrti s centrem a k dalšímu testování. Dynamické zkoušky proběhly v dubnu 1974 impulzivními raketovými motory kvůli vibracím, mechanickými budiči na principu rotující nevyvážené hmoty a při poslední zkoušce projížděly plně zatížené nákladní automobily tatra T 148 současně s dvouvozovými soupravami, které most projely celkem 92x.

Původní termín otevření prvního úseku byl naplánován na 1. července 1974. Tento termín považoval za závazný i informační materiál, který vydal Dopravní podnik hl. m. Prahy o rok dříve. I když první termín uvedení do provozu ohlášený již v roce 1966 se stal rok 1970, resp. 1972 byl díky organizacím zajišťujícím výstavbu metra přijat „sdružený socialistický závazek“, jak tehdy bylo zvykem nazývat náročný stavbařský úkol, a provoz měl být zahájen 9. května 1974, tedy o 2 měsíce dříve, než se plánovalo. „*V souvislosti se závazkem zahájit pravidelný provoz o téměř dva měsíce dříve, bylo zapotřebí kolaudaci dokončit do 12. dubna 1974*“²⁸ Zkolaudována byla jen ta nejnnutnější část pro provoz. Mnohem později se tak

²⁸ FOJTÍK, Pavel. *Čtvrtstoletí pražského metra*. 1. vyd. Praha : SOFIPRIN, 1999. s. 35

učinilo také pro podchody, nadchody a stanice návazné dopravy. Již od prosince se trať testovala. Nejdříve vlaky na zkušebním okruhu na Kačerově, později geodetické kolaudační vozy a 29. prosince projel první Vlak EČs celým úsekem Kačerov – Florenc. 7. května vydal Národní výbor hl. města Prahy souhlas odboru výstavby Národního výboru Praha se zahájením provozu metra od 9. května 1974. Uvedení do provozu se stalo velkou politickou akcí a společenskou událostí. Většina zdrojů i odborné literatury se zmiňuje o tom, že pro Pražany a celou společnost to byl den „D“, historická událost pro Prahu, největší okamžik pro dějiny pražské dopravy atd. Nejen metro změnilo ráz hlavního města. 9. května 1974 byla zrušena funkce průvodčích, zaveden přestupní tarif a z vozoven naposledy vyjely dvouosé obousměrné tramvaje. Trolejbusy v Praze přestaly jezdit již o dva roky dříve 15. října 1972.

Ojedinělý dopravně informační systém spolu s typickým písmem v metru – takzvaný Metron – vytvořil český typograf Jiří Rathouský. Stavba byla pojata jako ucelený funkcionalistický koncept a už pouze Kačerov dnes představuje stanici, kde je zachován vzhled ze 70. let.

Metro – Den první

9. května 1974 v 9 hodin a 19 minut přestříhl pásku do metra, jak bylo v tehdejší době zvykem, generální tajemník ÚV KSČ dr. Gustáv Husák. K akci se nedostal prezident Ludvík Svoboda ani pražský primátor Zdeněk Zuska. *„Zdálo se, že nejdůležitější na zprávách sdělovacích prostředků je především vyjmenování všech přítomných stranických a vládních funkcionářů.“*²⁹ Pro cestující bylo metro připraveno o den později na 10. května. Podle pravidelných grafikonů se začalo jezdit 12. května. Zájem byl obrovský. O tom svědčí i následující novinový příspěvek. *„V první den vagonu prvního vlaku, který vyjel minutu po páté ze Sokolovské, sedělo 12 lidí. To byla nesmělá předehra. Mezi ránem a dopolednem se*

²⁹ FOJTÍK, Pavel. *Čtvrtstoletí pražského metra*. 1. vyd. Praha : SOFIPRIN, 1999. s. 40

začaly před jednotlivými stanicemi vytvářet mohutné zástupy, které se přelévaly až do večera. Od pěti rána do půlnoci povozilo 536 vlaků mezi Kačerovem a Sokolovskou 300 000 lidí, většinou ve vozech nacpaných více než pražské tramvaje v největší špičce. Metro prozatím nebylo dopravním prostředkem, ale atrakcí. Tak je nutno brát i to, co se v něm odehrávalo. Každý si chtěl vyzkoušet měniče mincí, takže ve většině z nich záhy došla zásoba korun. Ztratilo se asi 10 dětí, jejichž rodiče byli rozhlasem vyvoláváni po celé trase. Několik méně informovaných jedinců ukazovalo předplatní jízdenky turniketům a divilo se pak, proč je chapadla nechtějí pustit dál...³⁰ Pro organizaci cestujících bylo nutné použít i megafony. Návody k užívání eskalátorů byly v každé stanici. Tehdejší cestující se totiž na eskalátorech svezli mnohdy poprvé v životě. Pro usnadnění odbavování vlaků ve stanici byl přítomen až do zprovoznění trasy A v roce 1978 výpravčí s červenou čepicí a typickou zelenou plácačkou. Současně až do 25. listopadu 1982 jezdily vlaky na trase C s dvoučlennou obsluhou.

³⁰ Metro : Den první. *Mladá fronta*. 12.5.1974, 29., č. 119, s. 4.

4. Metro v období 1974 – 1989

1. července 1974 bylo k Praze připojeno dalších 30 obcí. Na východě Benice, Běchovice, Březiněves, Dolní Počernice, Dubeč, Horní Počernice, Klánovice, Koloděje, Kolovraty, Královice, Křeslice, Nedvězí, Satalice, Uhříněves, Újezd nad Lesy a Vinoř. Ze západních obcí Cholupice, Lipence, Lochkov, Písnice, Přední Kopanina, Radotín, Řeporyje, Slivenec, Stodůlky, Šeberov, Třebonice, Újezd u Průhonic, Zbraslav a Zličín. Tím počet obyvatel vzrostl o dalších téměř 70 000. „*Budování dalších úseků metra musí postupně uvolňovat centrum města od povrchové hromadné dopravy a zajišťovat dopravu z těch obvodů města, kde bude realizována rozsáhlá bytová výstavba a jejichž dopravní obsluhu není možno zajistit jiným způsobem.*“³¹ V letech normalizace bylo metro vnímáno jako jediné vhodné dopravně-urbanistické řešení v Praze a došlo k velkému oslabení tramvajové dopravy. „*Metro převezme veškeré úkoly městské hromadné dopravy na území městského centra a umožní zde zrušit úplně provoz elektrických drah.*“³² Byla zrušena tramvajové doprava v Oblasti Pankráce, v Hybernské ulici, na Příkopě a také skončila éra tramvajů na Václavském náměstí.

Budování trasy A

V době, kdy byla otevřena první trasa 1. C, se již soustředěně pracovalo na úseku z Dejvic na Náměstí Míru. Z usnesení předsednictva vlády se výstavba schválila na konci roku 1972 a první ražba tunelu v tomto úseku byla zahájena 20. února 1973. Úseky mezi jednotlivými stanicemi a stanice samotné jsou v první části trasy až na Dejvickou ražené. Je to dáno nejen geologickým podložím, které je téměř na každé stanici jiné, ale také kaleidoskopem historických pamětihodností přímo nad trasou. Ať už je to komplex Pražského hradu, malostranská stará zástavba nebo kostely a radnice na Starém Městě. Stanice Muzeum se stala první přestupní stanicí a

³¹ POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. 1. Praha : Nakl. dopravy a spojů, 1975. s. 74.

³² POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. 1. Praha : Nakl. dopravy a spojů, 1975. s. 75.

dodnes je také na tomto úseku nejhlubší stanice metra, Náměstí Míru, ražená 53 metrů pod povrchem. Pro zajímavost, cesta současnými eskalátory na povrch trvá 2 minuty a 10 vteřin (533 eskalátorových stupňů). Na trase 1. A a 2. A převládají tzv. „trojlodní stanice“. Tři souběžné ražené tunely, přičemž dvěma jezdí vlaky a do třetího ústí eskalátory a technologické zázemí.

Je známo, že trasa 1. A měla sloužit za dob normalizace na většině stanic jako protiatomový kryt. Tento nápad, použít metra jako kryt pro civilní obyvatelstvo, nevyšel nově kvůli napjaté geopolitické situaci v 70. letech, ale budování metra se mělo uskutečnit již dříve v souladu s těmito potřebami. *„Sít podzemní rychlé dráhy není však pouze zájmem samého dopravovaného obecnstva, nýbrž je to i eminentním zájmem státu a obrany jeho hlavního města. Ve vhodné souvislosti s podzemní dráhou lze vybudovati kryty proti leteckým útokům a vhodně organisovati případnou rychlou evakuaci města; celá síť může pak sloužiti vojenským účelům v případě mobilizace“*³³ psalo zvláštní číslo Věstníku hl. města v roce 1938. Současně s otevřením prvního úseku se zprovoznil také centrální dispečink dopravních podniků v ulici Na Bojišti a pokračovalo se na prodloužení úseku až k Vinohradské nemocnici. *„Uvedením trasy 1. A do provozu dosáhlo metro podílu 13,5% na celkovém plnění přepravních výkonů městské dopravy v Praze“*³⁴ Na trase A již vyjely pětivozové soupravy nového typu 81-71. Další úsek, který dnes končí až v depu Hostivař, se budoval postupně s ohledem na docházející finance. Na konci 70. let se totiž stavělo na 4 úsecích současně. Jak již bylo řečeno, důležitějším než rozpočet byla myšlenka budování metra, jako největšího socialistického podniku té doby. *„Dokončením tras 2. A a 2. C bude splněn úkol XV.*

³³ Podzemní dráha : dopravní problém hl. města Prahy. *Věstník hlavního města Prahy*. 1938, zvláštní vydání, s. 33.

³⁴ KŘIVÁNEK, Josef; VÍTEK, Jaromír. *Pražské Metro : Knižnice silniční a městské dopravy*. 1. Praha : Nakl. dopravy a spojů, 1987. s. 21

*sjezdu KSČ: Praha bude mít v provozu 20 km tras s 23 stanicemi.*³⁵ Trhaly se rekordy v ražení tunelů. Technická sekce webu o pražském metru zmiňuje „119 metrů traťového tunelu, postavených BSP Mikuláše Litváka za březen roku 1977.“³⁶ Konečná Náměstí Míru byla jen dočasná, později i stanice Želivského. Z této stanice se od roku 1981 budovala spojka do momentálně největšího depa v Praze v Hostivaři. Přesněji na pomezí čtvrtí Strašnic a Malešic. Název, nyní už stanice, zůstal. Depo Hostivař. Tato opravárenská základna byla nutnou podmínkou pro zprovoznění třetí trasy B. Stanice Strašnická dokončena v roce 1987 a Skalka jako 1. dokončená stanice v postkomunistické éře v létě 1990.

Budování trasy B

Třetí a zatím poslední trať, která dotvářela síť pražského metra je linka B. Dopravu ve směru Karlín - Smíchov zabezpečovala koněspřežná tramvaj již na konci 19. stol. Přípravné práce pro podzemní variantu se rozběhly v roce 1976. Samotným metrem se bylo možné svézt 2. listopadu 1985. Od tohoto dne bylo k dispozici 7 stanic s dvěma přestupními body Můstek a Sokolovská, které tak dokončily ideu Masarykovo nádraží – Můstek - Museum z konce třicátých let 20. století. Následovalo zrušení tramvají na Příkopech a v ulici 28. října. Pro typ stanic v mezinárodním měřítku se zde začalo používat označení "stanice pražského typu" a to vzhledem k zdokonalení celého opěrného systému právě na trase 1. B. „*To, co odlišuje Prahu od jiných systémů metra, je rozvoj jednotícího architektonického stylu, který je ve své koncepci jak osobitý, tak i jednoduchý a efektivní, co se týče nákladů provedení.*“³⁷ Novinkou se stalo použití protihlukových obkladů ve výšce podvozku souprav.

³⁵ Pražská doprava 1978. 1. Praha : Nakl. dopravy a spojů, 1978. 4 s.

³⁶ BONEV, Jan II.A. In Linka A [online]. [s.l.] : [s.n.], 2002 [cit. 2010-05-16]. Dostupné z WWW: <www.metroweb.cz>.

³⁷ BENNETT, David. Metro : Příběh podzemní dráhy. 1. Praha : Fortuna, 2005. 176 s

V předlistopadové éře se ještě stačilo vybudovat úsek ze Smíchovského nádraží do stanice Nové Butovice (Dukelská). Po roce 1990 byly otevřeny úseky Florenc (Sokolovská) – Českomoravská (Antonína Zápotockého) a Vysočanská – Černý Most, bez dříve zamýšlené konečné stanice až v Horních Počernicích. V současnosti je trasa B asi jediná, kterou v blízké budoucnosti nečekají územní rozšíření. „Žlutá“ linka totiž zahrnuje kompletní spojení východní Prahy se západem. Za stanicí Zličín, takřka pár stovek metrů, totiž končí území hlavního města. Část depa je v katastru zakreslená dokonce již mimo území hlavního města.

Názvy stanic a propaganda

Projektová dokumentace obsahovala většinou místní názvy stanic, jak je známe dnes, ale politická situace umožnila, že o definitivním pojmenování stanic rozhodly vyšší orgány moci. Na prvním úseku se díky sovětskému politickému vlivu v době normalizace objevily ideové názvy Sokolovská, I. P. Pavlova, Mládežnická a Gottwaldova. Ostatní stanice byly na trase 1. C ušetřeny. Sovětské politické vlivy se prosadily výrazněji až na dalších úsecích a tratích. *„Sovětská pomoc dosáhla v průběhu výstavby takových rozměrů a přinesla tak plodné výsledky, že se pražské metro právem začalo nazývat stavbou československo-sovětského přátelství“*³⁸ Stranické komunistické orgány rozhodovaly o každém detailu podzemní dráhy. Ne náhodou byla jako orientační barva pro první trasu zvolena červená. V roce 1980, dva měsíce před dokončením stanice Družby (dnes Opatov) stranická delegace v čele s Antonínem Kapkou shledala strop natřený černou barvou jako provokaci a tak se musel přemalovat. Před stanicí Kačerov je abstraktní plastika z pískovce, která vadila soudruhům, jenže i tehdy platil určitý autorský zákon. Nemohli jí odstranit, a tak jí překryly červeným plátnem a zůstala tak až do 90. let, kdy byla očištěna. Celý druhý úsek trasy C byl situován do jižního města, avšak názvy stanic tomu vůbec neodpovídaly. Budovatelů, Družby a Kosmonautů jsou toho čirým důkazem. Otevření stanice Kosmonautů se příznačně účastnil i Vladimír Remek.

³⁸ *Pražské Metro : Stavba československo-sovětské spolupráce*. 1. Praha : Orbis, 1974. s. 44.

Václav Vacek, komunistický odbojář a pražský primátor v letech 1946 – 1954, se stal inspirací pro název stanice Primátora Vacka (Rožtyly). Původně k návrhům patřily i názvy jako Pětiletky nebo Park Československo-Sovětského přátelství. Stanice Fučíkova na posledním úseku metra C, budované před listopadem 1989, se jmenovala podle tehdy všeobecně nazývané části Holešovic, Výstaviště a Parku oddechu (Stromovka). Julius Fučík, „legenda komunismu“, působil jako odbojář za druhé světové války a je známý svojí literární prosovětskou tvorbou.

Na trase B se ideologické myšlenky dále prohlubovaly. *„Zakončení I. etapy výstavby pražského metra, tj. propojení tří tras v centru hlavního města bylo umocněno uvedením do provozu stanice Moskevská na trase 1B v Praze, která byla architektonicky ztvárněna sovětskými specialisty a stanice Pražská v Moskvě, architektonicky ztvárněné československými specialisty.“*³⁹ Za další stanice zmiňme stanici Švermovu (Jinonice), podle českého novináře a spolupracovníka K. Gottwalda Jana Švermy, který zahynul během slovenského národního povstání. Stanice, které byly ještě v roce 1989 ve výstavbě, měly opatřeny i budoucí pojmenování. Hakenova (Invalidovna), Antonína Zápotockého (Českomoravská), Lidové armády (Hůrka), Generála Svobody (Luka)...

Vozy pražského metra

V době, kdy se koncepce změnila z původní podpovrchové tramvaje na metro, zadala vláda plánovací komisi úkol projednat možnost dodávek vozů ze SSSR, případně její licenční výroby u nás. Výběrového řízení v roce 1968 se kromě Mytiščínského závodu a ČKD Praha zúčastnilo také československo-rakouské konsorcium MEZ Vsetín – SGP Wien, švédské konsorcium ASEA – ASJ, východoněmecký LEW Henningsdorf. Českými odborníky byly doporučovány vozy vyrobené z dílny ČKD Tatra Smíchov. Vozy označované jako R1 měly typový náčrtek hotový v létě 1969. První dokončená jednotka vyjela na zkušební trať 5.5. 1971.

³⁹ VOSKA, Zdeněk Pražské Metro : Stavba československo-sovětské spolupráce. In *Investiční výstavba*. [s.l.] : [s.n.], 1987. s. 343-344.

Konstruktérský tým (v čele s ing. Antonínem Honzíkem) znal nevýhody později dodávaných vozů typu EČs. Vozy typu „E“ totiž vycházely konstrukčně z řady „A“ sovětského metra z 30. let a samotná řada „E“ pochází z roku 1963. Nebyly vhodné jednak pro vysoké převýšení mezi stanicemi, ale také Nuselský most byl konstruován pro nižší hmotnosti souprav, jak již bylo uvedeno. Pokud přehlédneme politické vlivy, byly tu naopak i některé racionální výhody sovětských vozů. *„Pro hovořilo důkladné vyzkoušení v řadě podzemních drah, včetně náročného provozu moskevského metra, zpracovaná a ověřená metodika provozu, údržby i oprav a s ohledem na dosahované výsledky i vysoká bezpečnost. A to přesto, že výrobce vozů byl především podnikem vyrábějícím pro vojenský průmysl a výroba vozidel byla jen doplňková.“*⁴⁰

V roce 1971 již během výroby dvou zkušebních prototypů R1 se rozhodlo o nákupu vozů ze SSSR, takže nehoda, která se stala na zkušební trati depa Kačerov o rok později, kdy do sebe narazily obě soupravy R v rychlosti 62km/h, již v podstatě na dokončení transakce neměla vliv. Ze dvou zničených vozidel vznikl nový vůz R2 a technická komise schválila vůz do sériové výroby. Počítalo se s nimi pro export na Slovensko pro bratislavskou rychlodráhu na sídliště Petržalka, či do Káhiry, kde již byly využívané obousměrné tramvaje české výroby K2 značené zde jako K5. To již bylo ale příliš pozdě a celý projekt byl ukončen. Je zajímavé, jak kriticky se hodnotí rozhodnutí o nákupu vozů krátce po roce 1989, kdy jsme se začali vyrovnávat se socialistickou minulostí. *„Důvody byly samozřejmě politické. Tatrovácký vůz skončil v kopřivách u zkušební trati, pak ho odvezli na odlehlou kolej muzea kolejových vozidel v Brně a nakonec sešrotovaly, aby snad nezůstala nějaká stopa, že naši lidé by dokázali lepší vozidlo než po léta do našich hlav vtloukaný sovětský vzor.“*⁴¹

⁴⁰ BAIER, Viktor. Jeden ze symbolů zahájení provozu pražského metra. DP Kontakt. 2009, 14, 5, s. 20-23.

⁴¹ Metro je stavba. In *Podzemí*. 22. [s.l.] : [s.n.], 1991. s. 32.

První souprava s šesti vozy dorazila po vlastní ose⁴² ze samotného závodu do stanice Praha - Krč 16. října. 1973. Vozy EČs, které vyjely na prvním úseku pražského metra, měly pouze tři vagony, a tudíž každé nástupiště bylo ještě vybaveno zábranami, protože souprava nedosahovala celé délky nástupiště. S pěti vagonovými vlaky se v pražském podzemí setkáváme od roku 1978 při otevření trasy A. S pěti vagony u typu EČs až 26. února 1979. Zajímavostí je, že až do roku 1997, kdy byly vyřazeny poslední vozy 1001-1082 EČs bylo nutné po každých 8 hodinách provozu provést čtyřicetiminutovou technickou prohlídku kvůli vysokému obsahu hořlavých materiálů.

S otevřením trasy A bylo nutné zprostředkovat dodávku vozů, které by zvládly převýšení 40 promile mezi stanicemi Malostranská a Hradčanská. Přepracované a zrekonstruované vozy z Mytiščínského závodu dostaly číselné označení 81-71. 507 vozů, které byly skládány rovnou do pěti vozových souprav, dopravovali Sověti od roku 1977 až do roku 1990. I tyto vozy byly technicky dosti zastaralé a v roce 1987 shořela souprava na obratišti za stanicí Kosmonautů (Háje). Staré sovětské soupravy se postupně stahovaly z provozu na linkách C (2003) a A (2005). 2. července 2009 byl poslední den, kdy se v pravidelném provozu objevila souprava 81-71 v metru. Měla dojet ze Zličína na Černý Most a zpět, ale souprava se stala na zpáteční cestě ve stanici Luka objektem vandalů a svou cestu tak předčasně ukončila.

Archeologické nálezy

Stavba metra neznamenal jen pohled na budoucí možnosti našeho cestování, ale také otevřela několik schránek s minulostí hlavního města. Spolu s ražebními stroji a pracovníky metrostavu zde měli svou úlohu také pracovníci státního památkového ústavu, protože některé památky byly ohroženy výstavbou tunelů, ražených nehluboko pod povrchem. Již na prvním úseku bylo objeveno několik

⁴² Koleje metra mají stejný rozchod jako vlakové

pozoruhodných archeologických nalezišť. Jedno z nejvýznamnějších se nacházelo u kostela sv. Pankráce, kde byly objeveny základy rotundy s kruhovou lodí a apsidou ze 12. století. Dále na trase C bylo možno díky vykopávkám spatřit pozůstatky barokních hradeb Nového města v okolí Hlavního nádraží a plastické výzdoby barokní bašty, která byla součástí tohoto opevnění. Tyto východní hradby pocházejí původně z doby Karla IV, kdy bylo založeno Nové město a hradby Starého Města „u Příkopu“ ztratily svou funkci. Později byly s technickými vymoženostmi přestavěny s barokním nádechem. Kolem stanice I. P. Pavlova se vyskytovalo barokní opevnění Nového Města, zasypané pod Jugoslávskou ulicí. Dnes po konzervaci tvoří doplněk interiéru ve vestibulu stanice na Tylově náměstí.

Málokdo z těch, kdo procházejí kolem budovy Nové radnice, náměstím F. Kafky a Kaprovou ulici, si uvědomí, že částečně pod budovou, částečně pod chodníkem se nacházejí spodní patra hned dvou románských domů. Dům čp. 16, jenž se až do počátku 20. století dochoval ve výši tří podlaží, byl v roce 1911 z větší části zbořen. Dochováno zůstalo spodní patro složené ze tří částí a nevysoká část středního patra, dispozičně shodná. V původně nepodsklepeném přístavku (sklep byl dodatečně vyhlouben v gotice) se zachovala dlouho jediná dochovaná latrínová šachta románské Prahy. Rovněž z domu čp. 31 bylo zachováno pouze jeho spodní patro. Oba románské domy čp. 16 a čp. 31 se měly stát součástí druhého vestibulu stanice metra Staroměstská: v návrhu východu ústícího do náměstí F. Kafky mělo jít o „sondu“ do života Prahy 12. století. V místnostech měla být umístěna prodejna replik historického skla. K realizaci tohoto záměru, vzhledem k ochraně těchto vzácných románských torz, nedošlo. To ve vestibulu stanice Můstek můžeme i dnes ve stěně spatřit čelo mostního oblouku, pilíře a torzo dalšího oblouku, které je založeno do břidlicové zdi, která je součástí bývalého opevnění Starého Města.

Na trase B jsou nejvýznamnější naleziště v jihozápadní části města. Zdejší oblast, s úrodnou sprašovou půdou, bohatá na vodní zdroje dosvědčuje přítomnost lidí už od 5. tisíciletí před naším letopočtem. Nejhodnotnějším objevem pak bylo rozsáhlé kostrové pohřebiště z 3. století př. n. l. z doby laténské obsahující 60 keltských

hrobů. Přímo na Můstku byl z důvodu výstavby přestupních vestibulů stanice proveden výzkum v oblasti Jungmannova náměstí a Františkánské zahrady. „*Kostel Panny Marie Sněžné a území, které jej obklopuje, představovaly v minulosti často frekventované pohřebiště a zároveň komunikační uzel. Výhodná poloha jej předurčila jak pro významnou klášterní fundaci, tak jako centrum husitských radikálů.*“⁴³ Bylo zde nalezeno několik desítek hrobů se zachovalými textiliemi a kováním.

Sametová revoluce v Pražském metru

Václavské náměstí se stalo od listopadu do prosince 1989 centrem všech demonstrací, výzev a veřejných oznámení. Toto dění zasáhlo i pražské metro. Na stanicích Muzeum a Můstek byl často cítit slzný plyn, kterým tehdejší Veřejná bezpečnost rozháněla, v té době nepovolené, demonstrace. Protože po 17. listopadu nepřinášely v prvních týdnech noviny žádné objektivní zprávy, téměř všude se objevily i letáky a nápisy. Nejinak tomu bylo i v metru. I na vagonech se objevily trikolory a vlajky visely i na jedoucích soupravách. „*Při odbavování i po zavření dveří však k vlaku přistoupilo najednou několik lidí, kteří lepili na okna i skla dveří soupravy z jejich venkovní strany aktuální zprávy a letáky. To vše pro informování ostatních cestujících, kteří se tak novinky mohli dovídat i za jízdy.*“⁴⁴ 27. 11. 1989 jako na většině míst Československa vypukla generální stávka, poprvé a zatím naposled se stávkovalo v pražském metru.

⁴³ PODZEMSKÝ, Oldřich. Staletá Praha : Praha Husitská. 1. Praha : Panorama, 1984. 119 s.

⁴⁴ TONAR, Jiří. Listopad 1989 v pražském metru. DP kontakt. 2009, 14, 11, s. 4-5.

5. Metro v období 1990 - 2010

Změny v metru

První změny, které se udály v metru po Sametové revoluci, bylo přejmenování ideologických názvů stanic. Připomínaly totiž dobu, kdy symboly socialismu a sovětského vlivu byly důležitější než racionální pojmenování míst s tradičními názvy. Dne 22. února 1990 byly přejmenovány stanice Leninova - Dejvická, Dukelská - Nové Butovice, Švermova - Jinonice, Moskevská - Anděl, Sokolovská - Florenc, Fučíkova - Nádraží Holešovice, Gottwaldova - Vyšehrad, Mládežnická - Pankrác, Primátora Vacka - Roztyly, Budovatelů - Chodov, Družby - Opatov, Kosmonautů - Háje. Z rozhodnutí národního výboru Praha dále vyplynulo, že názvy stanic se v budoucnu budou pojmenovávat výhradně podle své polohy. Byly i spontánně demolovány některé drobnější výzdoby stanic a zakrývány pamětní desky. Na druhou stranu například ve stanici Anděl (Moskevská) je i dnes zachován reliéf srpu a kladiva. V roce 1988 byla zahájena stavba metra i v Bratislavě, ale právě kvůli změně režimu se projekt neuskutečnil.

Výstavba v demokracii

Metra se změna režimu dotkla citelně i v oblasti financí. Prakticky veškeré náklady spojené s výstavbou dalších úseků přešly ze státu na radnici. K brzkému dokončení úseků trasy B přispěla rozhodnutí magistrátu hl. m. Prahy použít části zdrojů získaných prodejem svých obligací na dokončení rozestavěných úseků metra.

Zajímavé je určitě srovnání našeho podzemního systému s ostatními metry na světě. Ve své době byla stavba pražského metra pokládána za ukázkou socialistického stavitelství, i proto jsou zde ale často stanice vykládány mramorem, který je velmi nákladný, ale mezi jeho největší výhody patří dlouhá trvanlivost. Podzemní dráhy jinde na světě byly naopak od začátku budovány velmi úsporně. Například v Londýně jsou stanice obloženy pouze bílými dlaždicemi. A tak můžeme obdivovat rozsáhlost sítí v zahraničních městech, jako jsou Londýn a Paříž. „*Pokud*

v čistotě a nadčasové modernosti stavby pražské metro vyhrává, v rozsáhlosti své sítě zůstává značně pozadu.“⁴⁵ Celkem měla plánovaná síť dosahovat v roce 1995 92,4 km se 79 stanicemi. V roce 1990 mělo mít metro následující podobu.

* A: Petřiny - Dejvice - Malá Strana - Můstek - Muzeum - Strašnice - Hostivař

* A1: Červený vrch - Dejvice

* B1: Vysočany - Karlín - Florenc - Karlovo náměstí - Smíchov - Radlice - Jinonice - Stodůlky

* B2: Karlovo náměstí - Vinohrady - Žižkov - Hrdlořezy

* C: Kobylisy - Holešovice - Florenc - Muzeum - Pankrác - Háje - Petrovice

* C1: Pankrác - Libuš

46

V technickém muzeu na Letné je dnes vystavená maketa původního návrhu stanice Anděl.

Stanice Nádraží Holešovice byla v roce 1984 ukončena tak, že prodloužení přes Vltavu směrem do Severního města mohlo být realizováno jak po mostě, tak i tunelem pod řekou. Plánovaly se tehdy dvě varianty prodloužení „červené linky“ na sever.

Teprve ve dvacátém roku svého provozu, začali architekti poprvé brát ohledy na občany se sníženou schopností pohybu a první bezbariérové stanice se objevily až v roce 1994 na trase 4. B (Hůrka – Zličín). Ani v povrchové stanici Vyšehrad nebyly

⁴⁵ Prahu lidé chválí za čistotu stanic. *Mladá Fronta Dnes*. 2005, 60, 166, s. 19.

⁴⁶ Komplexní studie městské hromadné dopravy v Praze – síť metra; In *Program výstavby pražského metra*. 1/1985 Dostupné z WWW: <metroweb.cz>.

původně vybudované výtahy pro překonání výškových rozdílů jednotlivých schodišť.

Během dvaceti let v demokracii se prodloužily prakticky všechny linky. Na trase C metro poprvé vyjelo do severní části Prahy. V roce 2004 přes Kobylisy do Ládví a před dvěma lety na Střížkov, Prosek a do Letňan. Celkem od roku 1990 do nyní bylo otevřeno 21 nových stanic. Hlavní ideou v poslední době je výstavba s co nejmenšími finančními náklady. Metro již dnes není prioritou a posláním stavitelů, ale především pragmatickým nástrojem pro zlepšení dopravní situace v Praze. Dnešní situaci hodnotí ředitel Metroprojektu Ing. Jiří Pokorný: *„Architektonické řešení stanic má na náklady vliv v řádu několika jednotlivých procent celkových nákladů trasy. Zásadní vliv má prvotní dopravně urbanistické řešení – vedení trasy, počet stanic, členitost terénu apod.“*⁴⁷

Nové vozy

Nejstarší vozy EČs měly kolem roku 1990 najeto 1 200 000 kilometrů a podle technických propozicí měla následovat generální oprava. Následně bylo rozhodnuto překročit tuto hranici vozy nechat dojet do stavu úplného vyřazení vozidel. Vzhledem k porevoluční a protiruské euforii se vznesla vlna odporu proti sovětským vozům a byly zrušeny dodávky 81-71. Bylo nutné uskutečnit projekt s dodávkami zcela nových vozidel.

Ve výběrovém řízení se utkala dvě významná konsorcia. ČKD – Brell s hliníkovým prototypem a Škoda – Siemens – SGP s klasickým ocelovým. Rozhodnutí se oddalovalo a zbylých 22 souprav EČs bylo nutno co nejdříve nahradit. Prozatímním kompromisem mezi Škoda DT + ČKD Praha vznikl návrh na modernizaci souprav 81-71. *„Cílem modernizace bylo prodloužit životnost vozů minimálně o 15 let a zároveň*

⁴⁷ Metroprojekt [online]. 2007 [cit. 2010-05-19]. Metro. Dostupné z WWW: <www.metroprojekt.cz>.

*zvýšit spolehlivost, kulturu cestování a v neposlední řadě i spotřebu energie.*⁴⁸

První souprava 81-71M dorazila z Plzně na Kačerov 1. května 1996.

Samotné rekonstrukce sovětských vozů ale celkový počet samozřejmě nezvýšily, a tak se muselo stejně dříve či později přistoupit k výrobě zcela nových vozidel. Když se do hry o nové vozy přimíchala švýcarská společnost Alusuisse Curych, která spolupracovala s nově vzniklou skupinou ČKD – AEG – Siemens – SGP, „Škoda se svou nabídkou ve spolupráci s ruskou společností Vagonmaš na nové vozy za podstatně nižší cenu prostě a jednoduše neměla šanci. Tyto vozy ale rozhodně nemusely být zdaleka tak špatné, země jejich původu jim ale jasně předurčila osud.“⁴⁹ Nový vůz, inspirovaný konstrukcí původních vozů ČKD R1, se objevil na zkušební trati 23. července 1998. Nejnutnějším požadavkem na nový vůz bylo odlehčení celé soupravy kvůli přetíženému Nuselskému mostu, a tak tyto soupravy začaly jezdit nejprve na trase C. Po dlouhých dvou letech testování se lidé mohli svézt jednotkou M1 27. ledna 2000. Následovaly sériové dodávky, které se částečně liší uspořádáním sedadel. V roce 2007 bylo k dispozici 48 souprav.⁵⁰ Dnes jezdí na trase C. Na trase A a B zatím jen vozy 81-71M.

Povodně 2002

V roce 2002 došlo zatím k největším povodním v novodobé historii. Záplavová vlna z jižních Čech dorazila i do Prahy, kde nečekaně zaplavila i místa, o kterých bychom mohli říct, že jsou daleko od vody. Došlo i k zaplavení pražského metra. Toho samého metra, které nás mělo ochránit v době studené války před jadernými a plynovými útoky „imperialistických nepřátel“. Padl mýtus, že metro nás ochrání i

⁴⁸ BONEV, Jan. 81-71M. In *Vozidla Metra* [online]. [s.l.] : [s.n.], 2002 [cit. 2010-06-10]. Dostupné z WWW: <www.metroweb.cz>. [e-příspěvek]

⁴⁹ BONEV, Jan. M1. In *Vozidla Metra* [online]. [s.l.] : [s.n.], 2002 [cit. 2010-06-10]. Dostupné z WWW: <www.metroweb.cz>. [e-příspěvek]

⁵⁰ zdroj: informační kancelář Dopravního podniku Praha.

před povodní. Ve stanici Florenc, která byla nejvíce postižena, se nachází technické zázemí pro mimořádné události vybudované právě pro případ napadení státu. Když došlo k zaplavení i tohoto zázemí, lidé tam už naštěstí nebyli. Zatopeno bylo celkem 25 stanic. Na trase B voda dosáhla všude v úseku Smíchovské nádraží – Kolbenova, Na trase C jezdili vlaky pouze od Pražského povstání na Háje. (I. P. Pavlova – Vyšehrad, Hloubětín – Černý Most kyvadlově⁵¹)

12. srpna 2002 dosáhla Vltava v Praze třetího stupně povodňové aktivity. Průtok v Chuchli činil 1 500 m³/s (průměrný roční průtok Vltavy je 149 m³/s). Vltava pak kulminuje na 5300 m³/s.⁵² „Protipovodňové zábrany, které byly vystavěny pro stoletou vodu na Smetanově nábřeží, Florenc, Křižíkova, Invalidovna, Palmovka a u větrací šachty Mánesova mostu se ukázaly jako nedostatečné. Voda kulminovala o 2m výše.“⁵³ I když většina lidí si tehdy nepřipouštěla vážnost a mohutnost povodně, tato citace jasně dokazuje, jaké mohla mít povodeň důsledky.

Při šetření příčin vniknutí vody do pražského metra byla ustanovena zvláštní komise. Cílem komise bylo najít příčiny zaplavení pražského metra, nikoli hledat konkrétní viníky. Oficiální prohlášení zní: „Nespornou hlavní příčinou zatopení pražského metra byla neočekávaná mohutnost povodně, na kterou nebyla ochrana metra dimenzována. Předpokládaná hladina stoleté vody (na kterou byly veškeré protipovodňové systémy dimenzovány) byla značně překročena a v oblasti Karlína ještě umocněna zpětným vzedmutím hladiny (cca o dva metry). Přes tuto skutečnost bylo ovšem možno některým škodám zabránit za předpokladu řádné funkce příslušných prvků ochranného systému metra a hlavně jejich včasným aktivováním. Skutečností však je, že stavební poškození ve stanici Invalidovna a

⁵¹ Na těchto úsecích nebyla obratová kolej.

⁵² zdroj: Ministerstvo životního prostředí

⁵³ WOWESNÝ, Michal. Povodeň v pražském metru. 150HOŘÍ : odborný časopis požární ochrany. 2002, 12, 11, s. 7-8.

přelití ochranné hráze rozestavěného úseku trati „C“ za stanicí Nádraží Holešovice způsobilo zatopení částí trati „C“ a „B“, kterému až po stanici Florenc nebylo možno zabránit. Je nutno poznamenat, že část OSM na trati „B“ od stanice Florenc nebyla nikdy uvedena do provozního stavu. Prokázané destrukce betonových prahů odvodňovacích kanálků u tlakových předělů na trati „B“ způsobily pak zatopení i dalších prostor metra. Byl zde i značný podíl netěsností kabelových prostupů u tlakových předělů.“⁵⁴ Dále se obecně přijímá „Voda se tak dostala od stanic Nádraží Holešovice a Invalidovna traťovými tunely až k Florenci, kde její nápor nevydržela tlaková vrata a došlo k následnému zaplavení tratě B až po stanici Anděl a tratě A mezi Muzeem a stanicí Malostranská. Bez provozu pak zůstaly i vodou přímo neohrožené úseky, například mezi stanicemi Dejvická a Malostranská.“⁵⁵

⁵⁴ Rada hlavního města Prahy. *Zpráva o šetření příčin zaplavení pražského metra v době srpnových povodní 2002*. 1. Praha : [s.n.], 2003. s. 34.

⁵⁵ ADÁMEK, Jan, et al. *Rozvoj dopravy v Praze po roce 1989*. 1. Praha : Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy, 2006. s. 66.

6. Závěr - Výhledy do budoucna

Praha je padesátým městem na světě, které postavilo svou podzemní dráhu. V roce 1987 dosáhlo pražské metro délky 32 km, čímž se zařadilo na 28. místo na světě. Mělo tehdy 33 stanic a přepravilo do té doby bezmála 3 miliardy cestujících.⁵⁶ Dnes má metro 53 stanic a další se již staví. Délka všech tras metra je téměř 55 km. Ještě v roce 1988 bylo v plánu do roku 2025 vystavět metro na základě Sovětsko-Československých úmluv. „Podle představ vycházejících z dopravních potřeb Prahy, daných geologických měření, by mělo mít pražské metro v roce 2025 zhruba 110 kilometrů tras s 98 stanicemi.“⁵⁷

- * A Dubeč (zamýšlené sídliště) - Hostivař - centrum - Dejvice - Petřiny
- * B Zličín - Radlice - Smíchov - centrum - Karlín - Vysočany - Černý Most (s odbočkou Stodůlky - oblast Řeporyj - plánované sídliště)
- * C Kobylisy - Bohnice – Troja - Holešovice - centrum - Pankrác - Jižní Město
- * D Letňany - Žižkov - Pankrác - Libuš
- * E Žižkov-Chmelnice - Strašnická - Vršovice - Smíchovské nádraží - Anděl - Strahov - Hradčanská - nádraží Holešovice (3/4 okruhu)
- * depa Hostivař, Kačerov, Zličín, Libuš
- * po roce 2010 - prodloužení trasy A na letiště
- * dokončení okružní trasy E

58

⁵⁶ Pražská informační služba

⁵⁷ DUB, Jaromír. Rychlé, efektivní, čisté metro. *Zemědělské noviny*. 20.8.1988, 44, 215, s. 3.

⁵⁸ Komplexní studie městské hromadné dopravy v Praze – síť metra; In *Program výstavby pražského metra*. 6/1987 Dostupné z WWW: <metroweb.cz>.

Je pravděpodobné, že tohoto čísla se nepodaří dosáhnout i vzhledem k tomu, že současní odborníci a představitelé města již nedávají metru toliko prioritní význam v dopravě po hlavním městě, tak jako tomu bylo v letech minulých. Jsou tu i jiné alternativy, včetně vlakové příměstské dopravy linek S, který úspěšně funguje například v Německu a rozšiřování tramvajových tras. Pro příklad po nové tramvajové trase se lidé mohou svézt mezi stanicemi Anděl a Radlická, což nám jen ukazuje, že metro není v současné době v Praze samospasitelné.

Plány na stavbu pražské podzemní dráhy se v průběhu let měnily a měnit se zřejmě budou. Často se dnes hovoří o nutném alternativním spojení metrem do jižních částí města, nemocnice Krč, Libuše a Písnice při rekonstrukci Nuselského mostu a současně ulevení přetížené trasy C. Již od počátku výstavby všech tří tras byla diskutována a následně projektována i čtvrtá trasa D. Nejprve jako úsek z Karlova Náměstí do Modřan, přičemž návrh pro spojení Libuše s centrem byl navrhován jako odbočka trasy C na Pankráci. Zde je také za stanicí prostor pro odbočnou kolej. To dokazuje, že se s vedením do Krče a Libuše přes trasu C počítalo minimálně ještě v roce 1973, kdy byly vyhloubeny poslední tunely na trase 1. C. Nicméně s trasou D se počítalo ve všech budoucích plánech sítě v různých směrech vedení trasy, jak za socialismu, tak po roce 1989. Od roku 1999, kdy byla trasa 1. D (Náměstí Míru – Nové Dvory) uvedena v územním plánu hl. města Prahy se až do dnešního dne nestačila shodnout většina odborníků a představitelů města na konkrétním plánu. „Na přípravné práce bylo v roce 2009 vyčleněno 58 milionů korun“⁵⁹ Vzhledem k tomu, že se stále ještě diskutuje na téma: jestli klasické metro s jednotnou technologií nebo lehké metro bez řidiče, které je v provozu například v Paříži již několik let, přípravné práce ani nezačaly a bylo upřednostněno prodloužení trasy A do Motola a následně na letiště.

⁵⁹ ŠVEC, Petr. *Dopravní podnik žádá zdražení jízdného, Praha mu zkrátila rozpočet* [online]. iDnes.cz, 2008-11-27, [cit. 2010-05-17]. Dostupné z WWW: <idnes.cz>

Nyní je v počáteční výstavbě prodloužení trasy A přes Červený Vrch, Veleslavín, Petřiny k největší fakultní nemocnici v zemi. 12. dubna 2010 byl položen základní kámen k této stavbě. Na projížďku novými stanicemi se můžeme těšit ke konci roku 2014. „*Obecná idea návrhu prodloužení trasy A metra je vedena snahou o celkové zlepšení kvality dopravní obsluhy severozápadního sektoru města kapacitní kolejovou dopravou systému městské veřejné dopravy, která se projeví mj. v možnostech vymístění a celkové redukce autobusových spojů v daném segmentu Prahy.*“⁶⁰ podobné teze nejsou nepodobné těm z 30. let 20. století při prosazování návrhů na další rozšíření metra. K dalším faktorům, které upřednostnily prodloužení trasy A, je počítána větší finanční pomoc státu vzhledem k lepší dostupnosti státní nemocnice Motol.

Pohledem do vzdálenější budoucnosti se můžeme ve zkratce podívat na okružní trasu E, se kterou se také počítalo poprvé na konci 80. let v koncepčních plánech Metrostavu po vzoru moskevského metra. A to jako možnosti pro vzdálenější časový horizont.

Chmelnice (křížení s linkou D) – Palmovka (křížení s linkou B) – Dělnická – Vltavská (křížení s linkou C) – Letenské náměstí – Hradčanská (křížení s linkou A) – Pohořelec – Anděl (souběh s linkou B) – Smíchovské nádraží (souběh s linkou B) – Kavčí hory – Pankrác (křížení s linkami C a D) – (...) – Strašnická (křížení s linkou A) – (...) – Chmelnice.

61

⁶⁰ ZAJÍČEK, Jakub Prodloužení trasy „A“ metra ze stanice Dejvická. In *Rozvojové projekty* [online]. [s.l.] : [s.n.], 12.6.2007 [cit. 2010-05-23]. Dostupné z WWW: <magistrat.praha-mesto.cz>.

⁶¹ Komplexní studie městské hromadné dopravy v Praze – síť metra; In *Program výstavby pražského metra*. 6/1987 Dostupné z WWW: <metroweb.cz>.

Podle předsedy dopravního výboru hlavního města Františka Laudáta se předpokládá, že trasa D bude na dalších dvacet až třicet let poslední. A že se sny o okružní trase E nenaplní.⁶²

Že je metro i dnes fenoménem diskuzí, sporů a politických otázek vidíme všude. Komunistický svaz mládeže stále považuje metro za symbol socialismu. „*Bez pomoci SSSR, pouze vlastními silami, bychom opravdu budovali pražské metro těžko. A především - taková izolace by byla zcela zbytečná při tak výhodné pomoci našeho nejbližšího spojence. V kapitalismu by pravděpodobně pražské metro nedosáhlo takového rozsahu, jako do roku 1989 za socialismu.*“⁶³

Věřím, že se mi podařilo popsat a shrnout dějiny pražské podzemní dráhy. Během vytváření práce s tématem, které mě již delší dobu zajímá, jsem si uvědomil, že i v technické památce, rutinně používané miliony lidí denně, lze spatřovat úzkou souvislosti s dějinami našeho státu ve 20. stol, což vidím jako největší přínos své práce.

⁶² KLAPALOVÁ, Martina; MRAČNO, Jakub. S „děčkem“ se má začít do tří let. *Lidové noviny* [online]. 10.5.2006, 1, [cit. 2010-05-23]. Dostupný z WWW: <lidovky.cz>.

⁶³ BYSTRÝ, Ladislav 35 let pražského metra. In Články. [s.l.] : [s.n.], 9.5.2009 [cit. 2010-05-17]. Dostupné z WWW: <www.komsomol.cz>

Prameny a literatura

Tištěná literatura:

- BENNETT, David. *Metro : Příběh podzemní dráhy*. 1. Praha : Fortuna, 2005. 176 s. I. [kniha]
- FOJTÍK, Pavel. *Čtvrtstoletí pražského metra*. 1. vyd. Praha : SOFIPRIN, 1999. 70 s. [kniha]
- JIRSÁK, Zdeněk. *Vývoj projektu podzemní dráhy v Praze*. In: Sborník prací Vysoké školy dopravní a Výzkumného ústavu dopravního č. 45, s. 5-49, Praha, Nakladatelství dopravy a spojů 1971 [kniha]
- KŘIVÁNEK, Josef; ŠMÍD, Zbyněk; VÍTEK, Jaromír. *Všechna metra světa*. 1. Praha : Nakl. dopravy a spojů, 1986. 208 s. [kniha]
- KŘIVÁNEK, Josef; VÍTEK, Jaromír. *Pražské Metro : Knižnice silniční a městské dopravy*. 1. Praha : Nakl. dopravy a spojů, 1987. 152 s. [kniha]
- PODZEMSKÝ, Oldřich. *Staletá Praha : Praha Husitská*. 1. Praha : Panorama, 1984. 226 s. [kniha]
- POŠUSTA, Stanislav, et al. *Od koňky k metru*. 1. Praha : Nakl. dopravy a spojů, 1975. 300 s. [kniha]
- *Pražská doprava 1978*. 1. Praha : Nakl. dopravy a spojů, 1978. 4 s. [kniha]
- *Pražské Metro : Stavba československo-sovětské spolupráce*. 1. Praha : Orbis, 1974. 208 s. [kniha]
- VOSKA, Zdeněk. *Pražské Metro : Stavba československo-sovětské spolupráce*. In *Investiční výstavba*. [s.l.] : [s.n.], 1987. s. 343-344. [kniha]
- ADÁMEK, Jan, et al. *Rozvoj dopravy v Praze po roce 1989*. 1. Praha : Ústav dopravního inženýrství hlavního města Prahy, 2006. 148 s.

Tištěné články:

- BAIER, Viktor. Jeden ze symbolů zahájení provozu pražského metra. *DP Kontakt*. 2009, 14, 5, s. 20-23. [článek]
- BELADA, Bohumil. Podzemní dráha v Praze : Zvláštní otisk. *Věstník inženýrské komory pro ČSR*. 1937, 16, 9-10, s. 1-2. [článek]
- DUB, Jaromír. Rychlé, efektivní, čisté metro. *Zemědělské noviny*. 20.8.1988, 44, 215, s. 3. [článek]
- FOJTÍK, Pavel; PROŠEK, František. O pražské podzemní dráze se hovoří již 104 roky. *Metro*. 2.dubna 2002, 2., 1, s. 12. [článek]
- Historický okamžik pražské dopravy. *Večerní Praha*. 1966, 12., 4., s. 1. [článek]
- Městská hromadná doprava. *Sborník materiálů z III. Listovské rozpravy*. Brno, technické muzeum v Brně 1975. [dokument]
- Metro : Den první. *Mladá fronta*. 12.5.1974, 29., č. 119, s. 4. [článek]
- Podzemní dráha : dopravní problém hl. města Prahy. *Věstník hlavního města Prahy*. 1938, zvláštní vydání, s. 33. [článek]
- Pražské tramvaje do tunelů. *Rudé Právo*. 11.3.1965, 61, s. 11. [článek]
- TONAR, Jiří. Listopad 1989 v pražském metru. *DP kontakt*. 2009, 14, 11, s. 4-5. [článek]
- WOWESNÝ, Michal. Povodeň v pražském metru. *150HOŘÍ : odborný časopis požární ochrany*. 2002, 12, 11, s. 7-8. [článek]

Internetové články:

BONEV, Jan. II.A. In *Linka A* [online]. [s.l.] : [s.n.], 2002 [cit. 2010-05-16]. Dostupné z WWW: <www.metroweb.cz>. [e-příspěvek]

BYSTRÝ, Ladislav. *35 let pražského metra*. In Články. [s.l.] : [s.n.], 9.5.2009 [cit. 2010-05-17]. Dostupné z WWW: <www.komsomol.cz> [e-příspěvek]

KLAPALOVÁ, Martina; MRAČNO, Jakub. S „děčkem“ se má začít do tří let. *Lidové noviny* [online]. 10.5.2006, 1, [cit. 2010-05-23]. Dostupný z WWW: <lidovky.cz>. [e-příspěvek]

ŠVEC, Petr. *Dopravní podnik žádá zdražení jízdného, Praha mu zkrátila rozpočet* [online]. iDnes.cz, 2008-11-27, [cit. 2010-05-17]. Dostupné z WWW: <idnes.cz> [e-příspěvek]

ZAJÍČEK, Jakub. Prodloužení trasy „A“ metra ze stanice Dejvická. In *Rozvojové projekty* [online]. [s.l.] : [s.n.], 12.6.2007 [cit. 2010-05-23]. Dostupné z WWW: <magistrat.praha-mesto.cz>. [e-příspěvek]

Internetové stránky:

Metroprojekt [online]. 2007. Metro. Dostupné z WWW: <www.metroprojekt.cz>.

REJDAL, Tomáš. *Metroweb* [online]. 2002, 2010. Pražské Metro. Dostupné z WWW: <www.metroweb.cz>.

Ostatní / archivní prameny:

- Rada hlavního města Prahy. *Zpráva o šetření příčin zaplavení pražského metra v době srpnových povodní 2002*. 1. Praha : [s.n.], 2003. s. 34.
- Metro je stavba. In *Podzemí*. 22. [s.l.] : [s.n.], 1991. s. 32.
- Za čtyři roky má mít Praha metro : Velkokorysý podnik zcela připraven. In *Neznámý*. [s.l.] : [s.n.], 1945. s. 1.

- Archiv DP, Fond 1900 – 1945 Metro

Anotace

Práce nás seznamuje s dějinami pražského metra. Věnuje se pilotním návrhům na přelomu 19. a 20. stol., rozvinutým projektům z doby První republiky, cestě k vybudování první linky a postupnému rozšiřování podzemní dráhy do současné doby. Součástí práce je také historie vozidel metra, archeologické nálezy při výstavbě jednotlivých tras a popis ideologického přístupu v letech normalizace. Nechybí zde kritika použitých pramenů, ani výhled do budoucnosti.

Work introduces the history of the Prague Metro. It is a pilot proposals in the late 19th and 20 cent., developed projects from the First republic, the way to build the first line, and gradually spread underground until today. The work also includes the history of subway vehicles, archaeological findings in the construction of routes and a description of the ideological approach in age of normalization. There is also criticism of the used sources and vision for the future.

Přílohy

STROJE A PŘÍSTROJE
na vrtání kovů, kronžení obruží, tření barev
sítkovní mraha.

JERÁBY, KLDKY WESTONOVY.
SOUSTRUHY.
VENTILATORY, STRÍHADLA A LISY.
Stroje pro křiampře.
Šrouby, náty, hřebíky, drátěnky, matice, šrouby
maticovní, spony a šrouby na řemeny.
Kolíčky k tavení kovů.
Řemeny k strojům.
VÝROBKY ANGLICKÉ.
Ocel výtěch, oselové dráty a plechy. Americké
podávky a vidle.
Hospodářské náčiní.
Přítky a pily všech tvarů a rozměrů.
Směrek.
Míry a měřítka pro inženýry.

Americké zvláštniny.
Čerpadla. Ostnatý drát.

Založeno r. 1840.

OBCHOD NÁSTROJI A ZBOŽÍM KOVOVÝM

V. J. ROTT

STARÉ MĚSTO, MALÉ NÁMĚSTÍ č. 142-I.

V PRAZE.

Stanice telefonní číslo 56. Účet u pošt. spoř. č. 802.263.

NÁSTROJE A NÁČINÍ
anglické a francouzské pro veškerá řemesla, továrny,
mlýny, dílny strojnické a nádraží.

DOMÁCÍ TELEGRAFY A TELEFONY.
Diamanty pro sklonaře.
VÝROBKY ZÁMEČNICKÉ PRO STAVBY.
Kýsovařka, olovnice, nivelly.
Závaží a míry metrické, váhy stolní
a desetinové.
Hobličky, furnýry a dřeva zámožská.
KOVY, PLECHY A DRÁTY.
Měchy a výhnné přenosné.
Nástroje křišťálové.
Hodiny a součásti hodinové.
Kosačka, sečraky a závitnice.
Jehly a poučky k šicím strojům všech soustav.
Struny oselové a střevové.
Náčiní kuchyňské.

Roury pro plynovody.
Žací strojíky na trávu.

V Praze, dne 2. června 1898

Městská rada hlav. hlav. města

Pokry

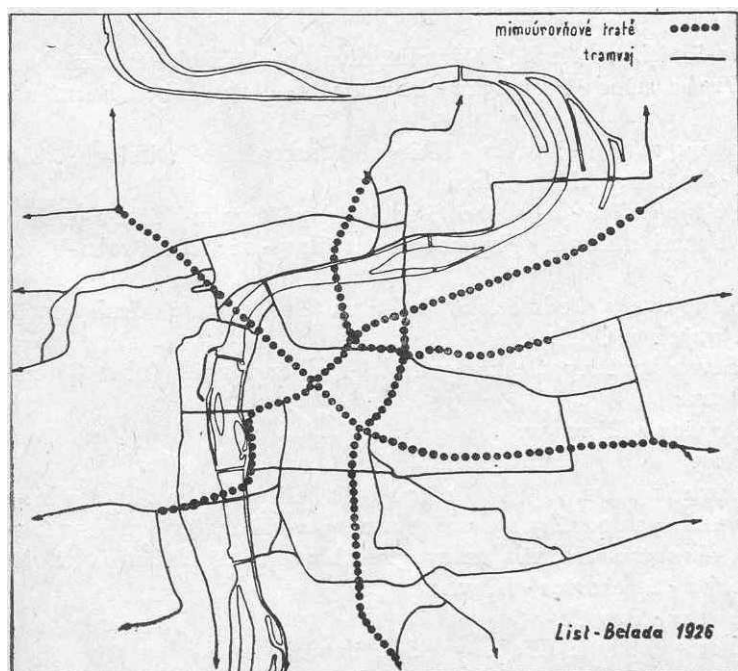
Pro vývojší předražení pana J. Rotta dovolují sobě na to upozorniti, že bylo by třeba o to míti, pokud se o soustavě, například, poměry nepřátelných, zvláště drahých podzemní.

Pomí o to nejvýznamnější byla by trati Václav - Severozápadní nádraží - Petřská čtvrť - Francouzské - Most c. J. Y. - Rudolfín - Střížovnická přivazka - kde by se spojila s trati Malá Strana - Vinohradské a projela obloukem zcela do Pošta. vské ulice, přichodem do bulváru divadelní, okolo divadla a v. Vojtěcha do Podskobní.

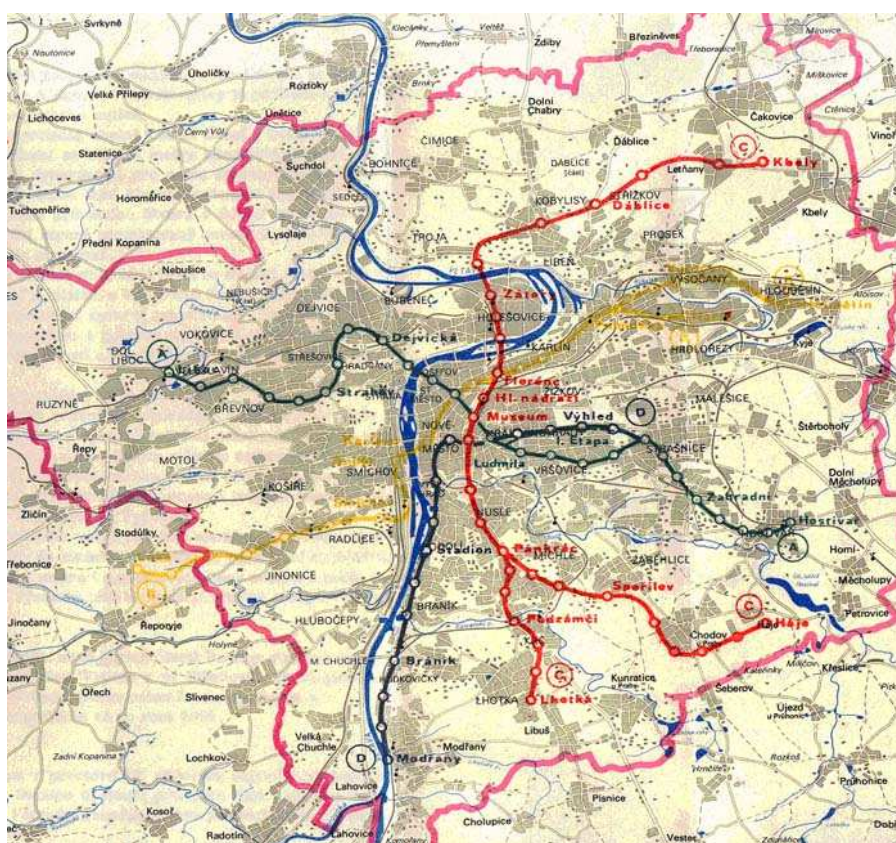
Tím vznikala by nová praktická spojení Václavské - Pošta - Podskobní.

Část této dráhy byla by podzemní

Obrázek 1: Návrh L. Rotta na vybudování podzemní dráhy v roce poslaný Městské radě



Obrázek 2: Návrh Lista a Belady z roku 1926



Obrázek 3: Návrh etapizace metra z roku 1968 ve výhledovém projektu do roku 2000



Obrázek 4: Zahájení výstavby podzemní tramvaje v Opletalově ulici



Obrázek 5: Hlavní zatěžkávací zkouška mostu Klementa Gotwalda



Obrázek 6: Slavnostní otevření metra Gustávem Husákem



Obrázek 7: Vůz R1 na zkušební trati ve Velimi



Obrázek 8: Vozový park pražského metra, zprava: EČs, 81-71, 81-71M, M1

OBRÁZEK 1: FOJTÍK, PAVEL. *ČTVRTSTOLETÍ PRAŽSKÉHO METRA*. 1. VYD. PRAHA : SOFIPRIN, 1999. 70 s.

OBRÁZEK 2: FOJTÍK, PAVEL. *ČTVRTSTOLETÍ PRAŽSKÉHO METRA*. 1. VYD. PRAHA : SOFIPRIN, 1999. 70 s.

OBRÁZEK 3: REJDAL, TOMÁŠ. *METROWEB* [ONLINE]. 2002, 2010. PRAŽSKÉ METRO. DOSTUPNÉ Z WWW:

<WWW.METROWEB.CZ>.

OBRÁZEK 4: FOJTÍK, PAVEL. *ČTVRTSTOLETÍ PRAŽSKÉHO METRA*. 1. VYD. PRAHA : SOFIPRIN, 1999. 70 s

OBRÁZEK 5: *PRAŽSKÉ METRO : STAVBA ČESKOSLOVENSKO-SOVĚTSKÉ SPOLUPRÁCE*. 1. PRAHA : ORBIS, 1974. 208 s.

OBRÁZEK 6: POŠUSTA, STANISLAV, ET AL. *OD KOŇKY K METRU*. 1. PRAHA : NAKL. DOPRAVY A SPOJŮ, 1975. 300 s.

OBRÁZEK 7: REJDAL, TOMÁŠ. *METROWEB* [ONLINE]. 2002, 2010. PRAŽSKÉ METRO. DOSTUPNÉ Z WWW:

<WWW.METROWEB.CZ>.

OBRÁZEK 8: REJDAL, TOMÁŠ. *METROWEB* [ONLINE]. 2002, 2010. PRAŽSKÉ METRO. DOSTUPNÉ Z WWW:

<WWW.METROWEB.CZ>.