

# **METRO**

**V PRAZE**

**STAVBA  
ČESKOSLOVENSKO-SOVĚTSKÉ  
SPOLUPRÁCE**

**Nakladatelství dopravy a spojů - 1974**

Publikace byla připravena k tisku v průběhu ledna a února 1974 a je určena nejširší veřejnosti; tím bylo také rozhodnuto o hloubce a rozsahu kapitol. Zaslíbený čtenář nechtě proto promine stručnost textu, neboť základním motivem vydání publikace bylo dát zejména Pražanům pohotovou informaci k zahájení provozu metra. Podrobné vysvětlení historického vývoje, důkladný popis technologie výstavby s prvními zkušenostmi budou zaznamenány ve zvláštní publikaci, kterou NADAS vydá později.

# 9. 5. 1974

## K zahájení provozu pražské podzemní rychlodráhy na prvním úseku trasy C

Metro v Praze je skutečností. Není už jen přáním.

Skončily spory o tom, co by bylo výhodnější: zda podpovrchová tramvaj nebo podzemní rychlodráha – metro.

Bylo také rozhodnuto o směru tras.

Nezapomnělo se na nic. Dávno před prvním geologickým vrtem uvažovali konstruktéři o vozovém parku, o vybavení zabezpečovacím zařízením a o dalším příslušenství metra.

Rozhodnutí stavět metro znamenalo také soustředit stavební odborníky a pro samotný provoz připravit řadu pracovníků.

Velké pomoci se nám dostalo ze strany Sovětského svazu.

Expertiza sovětských odborníků přispěla k rychlejšímu rozhodnutí základního problému, zda metro nebo podpovrchová tramvaj.

Naši odborníci měli možnost ověřit si vlastní závěry přímo v Sovětském svazu, kde je metro v provozu již téměř čtyřicet let.

Zdar metra – společného díla našich nejlepších projektantů, architektů a řady odborníků nejrůznějších profesí podpořila Československo-sovětská dohoda o spolupráci, která se projevuje a bude projevovat trvalou technickou i materiální pomocí ze strany SSSR až do skončení stavby.

## Úvod

Počátek Prahy spojují historikové se založením slovanského hradiště v místě, kde dnes stojí Pražský hrad. Údajně to bylo v polovině devátého století.

O pět set let později se Praha stala jedním z největších měst Evropy a měla asi 40 000 obyvatel. V roce 1784, tedy zhruba před dvěma sty léty, žilo ve čtyřech spojených městech pražských – Staré a Nové Město, Malá Strana a Hradčany – kolem 70 000 obyvatel. Za posledních dvě stě let přibyl milión.

Ohromující nepoměr času k růstu obyvatel.

Nepokoušejme se zhodnotit, co se za poslední dvě staletí učinilo pro to, aby si ten milión obyvatel dnes v pohybu nepřekážel. Z odborného hlediska – aby narůstající městská hromadná doprava byla plynulá a rychlá. Udělalo se tak málo, že štáby architektů a projektantů mohou jen s velkým úsilím dát současnému městu potřebný dopravní rytmus.

Brání jim v tom neuvážená zástavba a vedení hlavních komunikací, jak se nám dochovaly. V etapě živelného rozvoje průmyslu v podmínkách kapitalismu nikdo nepočítal s tím, že město bude jednou potřebovat rychlé spojení okrajových částí a předměstských

oblastí s centrem. Nemluvě o potřebě tranzitní, neboť Praha, ležící uprostřed Čech, je nutně průvozním městem mezinárodní i vnitrostátní přepravy na silničních i železničních komunikacích.

Ještě před sto lety si musila první železniční trať prorazit cestu do nitra města městskými hradbami, které se na noc zavíraly. Důležitý silniční komunikační spoj na jih země donedávna vedl v trase bývalé císařské silnice, sevřen do vymezené šíře stromořadím topolů. V městě samotném se pak ztrácel v křivolakých ulicích, aby v bludišti městské zástavby navázal na spoj na sever či na jinou světovou stranu. Proto dnes potřebuje řidič motorového vozidla při cestě přes Prahu hodinu a elektrický vlak nejdelší pražské trati vedoucí z Ďáblic do Hostivaře ještě více.

Jedinci i kolektivy odborníků podávali již takřka před padesáti léty návrhy na realizaci podzemní dráhy, ale neuspěli. Pro kapitalistickou předmnichovskou republiku byla nepřekonatelným problémem zejména klíčová otázka finančního krytí stavby. Není divu. Podobně skončily například snahy o elektrizaci železnic. Omezily se jen na některé tratě pražského uzlu, i když byly známy přednosti elektrické trakce v železniční dopravě a řada evropských železnic elektrizaci uskutečňovala. U nás se zájem akciových uhelných společností nadřadil zájmu obecnému, neboť odběr uhlí pro železnici jako největšího odběratele znamenal pro uhlobarony také největší a trvalý zisk.

Podobně skončily i plány z konce minulého století na přemostění nuselského údolí. Teprve socialistická republika uskutečnila projekt minulých generací a vybudovala od Karlova přes nuselské údolí most Klementa Gottwalda.

Vzpomínané návrhy na stavbu metra v Praze byly na vysoké úrovni a v každém z nich jsou cenné myšlenky, ale také mylné, i když pochopitelné, závěry.

Výpočty jednoho projektu například předpokládaly, že v roce 1945 přepraví Dopravní podnik hl. města Prahy 374 mil. cestujících. Již v roce 1941 se ale přepravilo 399 mil. a v roce 1945 dokonce 522 miliónů. Odhad rozvoje motorismu také nebyl správný. Předpokládalo se, že u osobních aut bude činit roční přírůstek 3000 vozů a vycházelo se ze stavu osobních aut v roce 1939, který činil 29 000 osobních vozů v Praze. Rozvoj automobilismu tomuto odhadu neodpovídal. V roce 1975 bude mít Praha již 200 000 osobních automobilů.

V roce 1938 se v jednom směru mezi Můstkem a Národním muzeem napočítalo za jednu hodinu ve špičce kolem stovky tramvajo-

vých vlaků. Tato skutečnost však nebúrcovala odpovědné orgány k radikálnímu a celkovému řešení.

Shrneme-li všechny nedostatky vyplývající z historického rozvoje města a připočteme-li nerozhodnost a nezáměr kapitalistické vládnoucí třídy řešit dopravu v Praze velkoryse, nemůžeme se podívat nad dnešním stavem.

Jeho důsledky denně prožíváme. V těsných soutěskách centra města popojíždí kupředu pás aut a tramvají, podél nich putují proudy chodců. Světla křižovatek, místní úpravy, posunutí a omezení zastávek elektrických drah, zdvojování kolejí, to vše jsou nutná opatření – na čas užitečná, trvale však hromadnou dopravu osob ve velkém městě zkvalitnit nemohou.

Městská hromadná doprava musí být bezpodmínečně vykázána z ulic do podzemí. Tam je místo pro přímé tratě, na kterých nebude provoz ničím rušen.

Toto staré poznání mění naše socialistická republika v čin, který s mravenčí pílí uskutečňuje jako jiné velké stavby užitečné pro nás i pro další generace.





## Síť pražského metra

Pražské metro bude dlouhé 92,7 km. Bude se stavět postupně. První etapa výstavby skončí v letech 1985–86, kdy bude mít Praha již 32,6 km podzemní dráhy:

Trasa A – Leninova třída–Olšany

Trasa B – Jihozápadní Město–Palmovka

Trasa C – Jižní Město–Bubenské nábřeží

Trasy A, B, C jsou základní trasy tvořící v centru města trojúhelník s vrcholy Muzeum, Můstek, Florenc, umožňující vzájemný přestup z každé trasy na každou.

### Postup výstavby

Úsek	Rozsah	Termín zahájení provozu	Délka v km	Počet stanic
I C	Sokolovská—Kačerov, centrální dispečink	9. 5. 1974 1977/78	6,7	9
I A	Leninova—nám. Míru	1978	4,6	7
III C	Odstavné koleje stanice Sokolovská	1978		
II C	Kačerov—Jižní Město (centrum)	1978/79	4,6	4
II A	nám. Míru—Olšany	1979	2,3	3
I B	Smíchov, ČKD—Sokolovská	1981/82	5,0	8
III B	Smíchov, ČSD—Jihozápadní Město, Stodůlecká	1982/83	5,5	4
II B	Sokolovská—Palmovka	1985	2,8	4
III C	Dopraváků (Bubenské nábřeží)—Sokolovská	1986/87	1,1	1

Postup výstavby provozních úseků jednotlivých tras respektuje výsledné koncepční uspořádání celé sítě pražského metra a vychází ze zásady, aby provozované úseky již po skončení I. etapy vyloučily v maximální míře provoz tramvají v dopravně přetížených komunikacích v centru města.

Celé pražské metro se bude stavět v rámci jednotného systému městské dopravy a jeho trasy jsou vedeny v hlavních směrech současných i výhledových zátěžových proudů.

**Cílové řešení tras** ve výhledu je orientační a v další projektové přípravě se bude zpřesňovat, zvláště v podrobnostech vedení tras

Trasa A – Liboc–Hostivař (nádraží)

Trasa B – Jihozápadní Město (Luka)–Hloubětín, Palmovka, Harfa

Trasa C – Kbely–Jižní Město (Háje)

větev C 1 – Mládežnická–Lhotka

Trasa D – Modřany–Žižkov (Ohrada)

větev D1 – I. P. Pavlova–Slavie

### **Trasa A**

Liboc–Hostivař (nádraží)

Prochází Severozápadním Městem (Petřiny, Břevnov, Dejvice) a do centra vstupuje v prostoru Klárova. Podchází Vltavu, Staroměstské náměstí, v prostoru Václavského náměstí křížuje trasu B, u Muzea trasu C a na nám. Míru trasu D.

### **Trasa B**

Jihozápadní Město–Hloubětín

Přichází z Jihozápadního sektoru města (Jinonice, Radlice) na Smíchov a jižně od Palackého mostu podchází Vltavu. Ve stanici Karlovo nám. křížuje trasu D. Od této stanice prochází trasa B centrem v poloze Národní tř.–Můstek–Florenc. Pokračuje dále na Palmovku, kde jižní větev směřuje na Harfu a severní pokračuje dále do Vysočan přes nám. Lidových milicí, Fučíkovou a končí v centru sídliště Hloubětín.

### **Trasa C**

Kbely–Jižní Město

Z čakovického areálu přichází trasa do prostoru Severního Města, kterým prochází v poloze ulice Střelnická. Z centra na Kobyliském nám. pokračuje po novém trojském mostě do Holešovic a dále do města. Ve stanici Sokolovská křížuje trasu B, ve stanici Muzeum trasu A a ve stanici nám. I. P. Pavlova trasu D. Pokračuje po mostě Klementa Gottwalda na Pankrác. Ve stanici Mládežnická se větví a větev východní směřuje do Jižního Města, větev západní prochází sídlištěm Pankrác a končí v sídlišti Lhotka.

## Trasa D

Modřany—Žižkov

Z prostoru Modřan přichází trasa k nádraží Braník a sleduje pravý břeh Vltavy až do Podolí. Dále trasa prochází pod vyšehradskou skalou a v prostoru ulice Na slupi vstupuje do prostoru města. Pokračuje dále na Karlovo nám., kde křížuje trasu B, stáčí se k východu do prostoru ulice Ječná a Žitná a odtud dále na nám. I. P. Pavlova, kde křížuje trasu C a směřuje na východ.

## Základní parametry metra

předepsaná propustná výkonnost tras	40 párů vlaků/hod
průměrná cestovní rychlost	35 km/hod
maximální rychlost	80 km/hod
průměrná vzdálenost stanic v centru	680 m
na okrajích	900 m
obsaditelnost jednoho vozu typu Ečs	180 osob
max.	262 osob
soupravy vlaků	se třemi vozy
minimální interval v jednom směru	90 sec
rozsah sítě	92.7 km
počet stanic	104
délka nástupních hran ve stanici	100 m
minimální šířka nástupiště – ostrovního	8 m
bočního	4 m

Nejdůležitější část Prahy z hlediska dopravní obsluhy, tj. celý střed města, je prakticky nejnižše položenou oblastí města. Přitom geologické podmínky jsou právě v centru města nejnepříznivější. Skalní podloží se nachází teprve v hloubce 14–16 m a pokryvné vrstvy nad tímto podložím jsou silně zvodnělé.

Okrajové části města v místech, kde budou končit jednotlivé trasy, jsou naopak převážně nejvýše položenými oblastmi (Petřiny, Kobylisy, Jihozápadní Město, Flora), přičemž v těchto partiích vystupují vhodné geologické vrstvy téměř až k povrchu.

V centru města bylo zvoleno vedení tras hlubinné, tedy řešení, které bylo doporučováno také sovětskými odborníky.

V okrajových částech města, kde skalní podloží vystupuje téměř až k povrchu, bude možné tunely budovat v podstatně menších hloubkách. Tyto skutečnosti dávají výškovému vedení tras pražského metra specifický pražský charakter. Například výškový rozdíl nivelety trasy A pod Starým Městem a pod Petřínem činí téměř 200 m.

## První provozní úsek trasy C

### SOKOLOVSKÁ – KAČEROV

Je to trasa vedená mezi konečnými stanicemi Sokolovská (u autobusového nádraží Florenc) a Kačerov. Měří celkem 6,7 km a má devět stanic. Jejich vybavení se věnovala velká pozornost nejen po stránce provozní, ale i po stránce architektonické. První provozní úsek trasy C je mělce založen. Hlavním důvodem pro to byla ta okolnost, že výstavba tohoto úseku byla započata jako podpovrchová tramvaj. Proto se všech devět stanic budovalo v otevřených stavebních jámách. Traťové tunely byly z větší části raženy po hornicku a jen v menší míře byly stavěny metodou podzemních stěn (tzv. „milánskou metodou“), nebo ojediněle ve vysvahovaných stavebních jámách. Volba nejvhodnější technologie byla určována faktory ekonomickými, hydrogeologickými podmínkami, povrchovou zástavbou a požadavky na dodržení přijatelného životního prostředí během výstavby.

### Stanice SOKOLOVSKÁ

Je dočasně stanicí koncovou prvního provozního úseku trasy C (při nádraží ČSAD Florenc s těsnou vazbou na II. severojižní magistrálu v asanačním pásmu Těšnov), v budoucnosti bude stanicí přestupní s přestupem na trasu B ze Smíchova do Vysočan. V uliční úrovni bude ozdobena plastikou a na nástupišti mozaikou s motivem boje proti fašistickým okupantům. Do podchodu souvisejícího se stanicí je pět vstupů bez eskalátorů:

- do loubí rohového domu ul. Křížíkova a u Švermových sadů
- do Křížíkova ul. u budovy SUDOP – příchod na autobusové nádraží
- rovněž u budovy SUDOP – ústí směrem k autobusovému nádraží
- do ul. U Švermových sadů při Městském muzeu
- do Křížíkova ul. směrem do centra Prahy.

Je dvoupodlažní s rozlehlým podpovrchovým podchodem, s vestibulem a nástupištěm ve druhé podzemní úrovni. V severozápadní části bude podchod napojen na budoucí vestibul trasy B, která bude

trasu C podcházet. Prostor podchodu je vybaven stánkem Poštovní novinové služby, druxtore a zařízením WC. Nástupiště je ostrovní, bez sloupů a je spojeno s vestibulem pevným schodištěm na jednom konci. Kolejiště končí současně s prostorem nástupiště – obrat vlaků metra bude trvat asi 3 minuty. Stanice je vybavena základním stálým zařízením: informačním systémem, turnikety, přenosným zábradlím, měniči mincí, lavicemi a koši na odpadky. Cestující má po ukončení jízdy bohatý výběr při volbě dopravního prostředku, kterým bude v cestě pokračovat, včetně autobusové dopravy ČSAD. Architektura stanice má snahu oživit rozlehlé prostory, zvláště prostor vestibulu s podchodem. Materiály podlahy sledují funkční rozlišení jednotlivých provozních částí, např. vzhled dlažby vestibulu je jiný v prostoru veřejnosti přístupném bez placení a jiný v „zaplaceném“ prostoru.

## **Stanice HLAVNÍ NÁDRAŽÍ**

Stanice Hlavní nádraží je stanicí průjezdní: je v prostoru Vrchlického sadů proti dnešní budově hlavního nádraží. Jak už nám sám název napovídá, přestupuje se zde hlavně na vlaky ČSD. Má zatím otevřeny dva vstupy (sloužící zároveň jako výstupy), a to:

- přechod přes uzavřenou komunikaci Vítězného února k hlavnímu nádraží na jedné straně a
- průchod přes staveniště ve Vrchlického sadech k Opletalově třídě, kde je prozatím vedena tramvajová doprava a zřízeno stanoviště taxi.

Poslání stanice je určeno její polohou a vazbou na provoz hlavního nádraží. Vstup do stanice se stane součástí jeho nové odbavovací haly. Důležitost stanice je dána významem budoucího ústředního nádraží železniční dopravy jako hlavního vstupu do centra města z dálkové i předměstské dopravy a její polohou, která umožňuje přímý nástup do centra města přes Jindřišskou ulici.

Cestující musí pro výstup použít zatím dvou eskalátorů (dopravní výška každého z nich je 6 metrů), pro vstup dvou schodišť. Všechny čtyři vstupy do stanice povedou do odbavovací haly ČSD (po jejím dokončení), v níž budou instalována veškerá zařízení ČSD. Nástupiště jsou u této stanice dvě boční se střední řadou sloupů mezi oběma kolejemi. O provoz se stará na každém nástupišti dozorcí stanice, kterému v době zvýšeného počtu cestujících pomáhá v řízení provozu průmyslová televize. Ta bude postupně umístěna ve všech stanicích. Kromě již uvedené možnosti použít jako dalšího

dopravního prostředku vlaků ČSD lze použít i tramvajovou dopravu. Stanice je vybavena základním stálým zařízením, tj. informačním systémem, turnikety, přenosným zábradlím, měniči mincí, lavicemi a koši na odpadky. O čistotu ovzduší je postaráno pomocí tzv. re-verzních ventilátorů (mohou nasávat i vhánět vzduch), které vyrobily ZVVL Milevsko – závody vzduchotechnického zařízení.

## Stanice MUZEUM

Stanice je průjezdní, v budoucnosti přestupní na trasu A. Obě trasy budou mít společný vestibul, tj. dnešní vestibul trasy C. Obsluhuje severní část Václavského náměstí a přilehlé území Nového Města a Vinohrad s významnými stavbami Federálního shromáždění, Národního muzea, Smetanova divadla a částečně i hlavní nádraží. Je umístěna na ploše pod křižovatkou u Národního muzea s podchodem. Vstupy jsou tvořeny schodištěm, výstup je eskalátory:

- Václavské náměstí – Dům potravin
- Václavské náměstí – Dům koberců
- střed Václavského náměstí – tramvajový ostrůvek
- Federální shromáždění
- Národní muzeum a Vinohradská
- Čelakovského sady.

Návaznost na povrchovou dopravu je v této stanici ideální. Rozlehlý prostor podchodu je v jižní části rozdělen stěnou, za níž je vstupní vestibul stanice.

Podchod vybíhá křivkou na druhou stranu od části vestibulu a sleduje zakřivení trasy C pod ním. Na konci této části podchodu je vstup z Čelakovského sadů. Nástupiště je ostrovní, bez sloupů, jeho prostor je oddělen od vestibulu prosklenou stěnou, takže nástupiště je z vestibulu vidět. Strop vestibulu probíhá nad nástupištěm. Západní část vestibulu bude odbavovacím prostorem pro trasu A – povede odtud na nástupiště trasy A trojice eskalátorů. Ve vestibulu jsou obchody (druxtore, Drobné zboží a Poštovní novinová služba), hygienická zařízení (WC) a telefonní boxy.

Stanice je vybavena základním stálým zařízením, které je uvedeno u stanic předchozích. Od ostatních stanic se svým umístěním liší jen informační systém. Vzhledem k veliké výšce stropu jsou informační tabule zavěšeny na dlouhých závěsech. Výtvarné řešení stanice zahrnuje i uliční prostory mezi objekty Národního muzea a Federálního shromáždění.

## Stanice I. P. PAVLOVA

Tato stanice je rovněž průjezdní. V budoucnu bude přestupní stanicí na trasu D, která bude mít vlastní vestibul nesouvisející s vestibulem trasy C. Přestup přímo mezi nástupišti bude na jižním konci dnešní stanice. Stanice je situována pod ulicí Legerovou, jižně od náměstí I. P. Pavlova, a pod ulicí Jugoslávskou. Pod ulicí Legerovou je nástupiště – značný výškový rozdíl mezi ním a uliční úrovní je využit pro podzemní garáže. Pod ulicí Jugoslávskou je podchod a na něj navazující vestibul. Přes naléhavou potřebu výstavby středního úseku trasy D metra, který by pomohl odstranit tramvajovou dopravu z Ječné ul., není pravděpodobné, že k výstavbě druhého vestibulu a stanice na trase D by došlo dříve než po roce 1995. Tato stanice zůstane nadlouho silnou přestupní stanicí na tramvajovou a autobusovou dopravu, vesměs na linky ve směru západ – východ.

Vstupy jsou čtyři a soustřeďují se do podchodu pod ulicí Jugoslávskou:

- Jugoslávská ulice, jižní strana
- střed ulice Jugoslávské, tramvajový ostrůvek
- Jugoslávská ulice, severní strana
- před hotel Kriváň.

Nástupiště je ostrovní se dvěma řadami sloupů. Ve stanici nejsou schody pro pěší. Sestup a výstup do stanice zajišťují tři eskalátory, které ústí od severního konce nástupiště. Eskalátorový tunel je velmi dlouhý a překonává výškový rozdíl 11,5 m. Dozorčí stanice má staniště na jižní straně nástupiště směrem k mostu Klementa Gottwalda, kde je také umístěn nouzový východ. Podchod je v zásadě podélný prostor se všemi čtyřmi vstupy. Je oddělen od vestibulu dveřní stěnou a vybaven prodejními stánky PNS a hygienickým zařízením. Vestibul na něj navazuje šikmo a je širší. Výtvarně je použito historického fragmentu nalezeného při hloubení stanice. Jde o zbytek zemského znaku lva, který byl umístěn na opevnění města.

V této stanici je vlakový dispečink pro celou trasu a strojovna vzduchotechniky na odvětrání strojních zařízení. Je vybavena základním stálým zařízením.

## Stanice GOTTWALDOVA

Stanice je položena v druhé úrovni nuselského mostu Klementa Gottwalda s přímým východem do bočních atrií v terase pankrác-

kého předmostí. Obsluhuje v první řadě prostor předmostí se soubory budoucích významných veřejných budov a s výškovým hotelem, dále pak i sousedící výškovou zástavbu, z níž je pěší dostupnost do stanice poněkud větší. Odtud je také nejlepší přístup na Vyšehrad, významný a stále navštěvovaný soubor kulturních památek s pohledy na město. Je stanicí povrchovou, pravděpodobně s nejmenším provozem. Uvažuje se o vybudování eskalátorů do nusedského údolí. Strop stanice tvoří vozovka mostu.

Vlastní vstupy o výstupy jsou dva:

- ze západu,
- od východu

ale ve skutečnosti bude cestující přecházet soustavou teras

- od promenádní cesty vyšehradské (jih)
- od Interhotelu
- od kongresové haly (západ)

od zástavby Na Pankráci, Na bitevní pláni (sever). Návaznost na dopravu v této stanici není.

Stanice má boční nástupiště, které sledují osu mostu a jsou na stejné úrovni jako atria přiléhající k oběma nástupišťům. Atria sousedí opět po obou stranách s terasami; ty různými úrovněmi vyrovnávají výškové rozdíly terénu. Sestava atriových forem a teras s otevřeným severním směrem k centrální oblasti města vytváří základní situační orientaci. Obě nástupiště jsou spojena podchodem. Hlavním přípravným odbavovacím prostorem je vstupní východní a západní vestibul. Je plně otevřen zasklenou stěnou a přímo souvisí s nástupišťem, takže cestující je prakticky ponechán stále ve vestibulu, který je pro pohodlí cestujících vybaven stánkem Poštovní novinové služby mimo zaplacený prostor a sociálně hygienickým zařízením pro veřejnost (to je však vyčleněno z prostoru stanice zcela záměrně a slouží tak i provozu mimostaničnímu).

Ve vestibulu stanice Gottwaldova budou uměleckým písmem ztvárněny výroky našeho prvního dělnického presidenta.

## **Stanice PRAŽSKÉHO POVSTÁNÍ**

Tato stanice je průjezdní a zároveň poslední stanicí na trase, kde je možný přestup na tramvaj. Linky, které vedly z náměstí Hrdinů na Budějovické náměstí, budou totiž zrušeny a nahrazeny právě podzemní drahou. Na této stanici mohou přestupovat cestující z tramvajové linky od náměstí Bratří Synků. Autobusy sem budou dopravovat cestující ze sídliště Pankrác I, z Krče a Podolí. Stanice je



položena při západní straně ulice Na Pankráci v prostoru náměstí Hrdinů, v místě budoucí budovy Centrotex. V době uvedení stanice do provozu bude dostavěna pouze terasa této budovy, která ovládne v budoucnosti okolí a bude jeho hlavní dominantou.

Stanice bude mít tyto vstupy:

- provizorní vstup z ulice Na Pankráci
- z ulice Na Pankráci
- eskalátorový na terasu budovy Centrotex a odtud do ulice
- Děkanská Vinice
- vstup do ulice Lomnického

Stanice má povrchový vestibul a nástupiště v druhé podzemní úrovni. Prostor podchodu s vestibulem zaujímá část II. suterénu budovy Centrotexu. Prostor je složitý a skládá se z podélné části podchodu, odkud je přístupná ulice Na Pankráci, a z haly podchodu, v části jejíhož prostoru je vestibul. Hala podchodu s vestibulem má mnohoúhelníkový půdorys a vede z ní výstup eskalátory na terasu Centrotexu. Odtud povede také výstup do ulice Lomnického. Hala je spojena s nástupištěm schodištěm (které na něj navazuje v jeho jižním konci). Nástupiště je ostrovní, bez sloupů. Provozní místnosti jsou v této stanici v úrovni vestibulu i nástupiště. V uliční úrovni stanice Pražského povstání je umístěna plastika s námětem odpovídajícím názvu stanice.

Zvláštností této stanice bude náhradní tunel, v němž se budou odstavovat vadné jednotky, nebo v něm bude připravena jednotka záložní.

## **Stanice MLÁDEŽNICKÁ**

Je nejdůležitější stanicí pankrácké terasy; leží v jejím těžišti, v budoucím hlavním centru jihovýchodního sektoru města ve společensky významném prostoru s budovou rozhlasu, divadla s kulturním střediskem, hotelem, obchodním domem a administrativním souborem budov. Stanice má také přímou vazbu na sektorové autobusové nádraží ČSAD, předpokládaný sportovní areál a na pěší cesty vedoucí do přilehlých obytných čtvrtí.

Stanice je průjezdní a je položena při ulici Na Pankráci. Sousedí na západě s autobusovým nádražím Pankrác, na východě s budoucím centrem Pankrác.

Dále je v sousedství podnik ČKD – polovodiče, takže poloha stanice je značně exponovaná a její důležitost stále poroste spolu s další výstavbou.

### Vstupy a výstupy:

- při západní straně ulice Na Pankráci – dnešní ČSAD – v budoucnosti přibudou další dva vstupy a hala před vestibulem se stane podchodem pod ulicí Na Pankráci, spojujícím centrum sídliště Pankrác s autobusovým nádražím
- k autobusovému nádraží Pankrác
- k centru Pankrác.

Kromě již uvedené možnosti cestujících pokračovat v cestě autobusy ČSAD z autobusového nádraží se bude moci použít i autobusová linka, která povede ze sídliště Pankrác I do Černokostelecké.

Stanice má podpovrchový vestibul s halou (v budoucnu podchod) a nástupiště umístěné v třetí podzemní úrovni. Nástupiště je s vestibulem spojeno čtyřmi eskalátory. Ty jsou po dvou uprostřed nástupiště s jednotným provozem (dva na stejné straně nástupiště nahoru, a na druhé straně dolů). Nástupiště je ostrovní, se sloupy. Prostor vestibulu s halou má v této etapě dva vstupy na západní straně. V budoucnu bude na této straně i na straně protější (východní) hala pokračovat jako podchod. Z vestibulu vede schodiště pro pěší vždy s jedním eskalátorem (na každé straně jeden). Při jižní straně je hala od vestibulu oddělena prosklenou výtvarnou stěnou. Provozní části jsou ve všech třech úrovních, tzn. v úrovni vestibulu, středního technického podlaží a v úrovni nástupiště. V prostorách haly je umístěn stánek PNS a sociálně hygienické zařízení.

V uliční úrovni stanice Mládežnická bude plastika s námětem, který odpovídá názvu stanice. Kromě jiného tam bude umístěna též skleněná stěna zdobená motivem zpracovaným z kovu. Jako ve všech stanicích je i zde přehledný informační systém, který slouží k rychlé a přesné orientaci cestujících.

### **Stanice BUDĚJOVICKÁ**

Stanice je na Budějovickém náměstí, které se stává významným centrem obchodní a občanské vybavenosti nových sídlišť Zelená liška, Antala Staška a Michelská. Stanice má přímou vazbu na projektovaný obchodní dům bytové kultury, novou polikliniku, obchody a další administrativní soubory a budovy. Stanice přímo obsluhuje přilehlé rozsáhlé obytné území a jsou k ní přiváděny autobusové napájecí linky z Braníku a Michle.

Stanice je průjezdní, na platu sníženém proti úrovni stávajícího

terénu a okolní zástavby. Je ze všech stanic jedinou, která se bu-  
dovala ve svahovém výkopu. Spolu s ní se současně postavily dva  
mosty – Ivana Olbrachta a Antala Staška.

Vstupy a výstupy:

- ulice Budějovická
- podél mostu Ivana Olbrachta
- u mostu Antala Staška.

Stanice má dva nadzemní vestibuly a nástupiště v první podzemní  
úrovni. Nástupiště je bez sloupů, ostrovní, spojené s jedním vesti-  
bulem na jedné straně eskalátorem a s druhým vestibulem na  
opačné straně schodištěm. Nástupiště působí rozlehlým dojmem.  
Charakteristickým prvkem jsou zde náběhy stropu nad kolejištěm.  
V prostorách stanice se uplatňuje základní barevné ladění do od-  
stínů žlutavé barvy. Vestibuly jsou prosklené a úzce souvisejí s okol-  
ní pasáží; mimo uzavřený prostor stanice jsou vybaveny stánkem  
PNS a hygienickým zařízením. Zajímavostí stanice je kombinace  
vestibulů s otevřenou pasáží a panoramatické pohledy, které se na-  
bízejí.

## Stanice KAČEROV

Stanice leží na okraji pankrácké obytné oblasti. Je oddělena že-  
lezniční tratí jižní spojky od zóny dopravních zařízení a služeb,  
v níž leží i první depo metra. Její důležitost nevyplývá ani tak  
z urbanistické situace, jako z jejího dopravního významu. Na ně-  
kolik let se stane místem se silným přestupem na návaznou auto-  
busovou dopravu jak z oblasti Lhotky, Kunratic, Krče, Novodvorské,  
tak i ze Spořilova. Při této stanici je proto vybudováno autobusové  
nádraží pro ukončení návazné autobusové dopravy ze všech směrů.  
Ani po prodloužení trasy C do Jižního Města (předpoklad k roku  
1977) se dopravní charakter stanice mnoho nezmění a potrvá až  
do vybudování krčské větve trasy C. Potom teprve značně poklesne  
její funkce přestupní stanice. Předpokládá se, že zde budou končit  
jen linky autobusové dopravy ze Spořilova a Kunratic.

Jde o koncovou stanici I. provozního úseku trasy C. Za ní po-  
kračuje trasa do depa Kačerov, za kterým byly již v předstihu za-  
hájeny práce na druhém provozním úseku trasy C, vedoucím do  
prostoru Jižního Města. Je položena v ohnisku autobusového ná-  
draží městské hromadné dopravy s nadzemním vestibulem jako sou-  
částí atriové kompozice, jejíž druhou součástí je obchodní centrum.

#### Vstupy a výstupy:

- z úrovně střechy atria přechod lávkou k zástavbě na straně atria
- od stanic autobusů po obou stranách atria v úrovni vstupního vestibulu
- podchod na druhou stranu ulice Michelské k zastávce autobusů městské hromadné dopravy.

Stanice má nadzemní vestibul spojený atriovým řešením s obchodní vybaveností (s jeho blokem) a nástupištěm ve druhé podzemní úrovni. Z rohu vestibulu vycházejí eskalátory a schody pro pěší na nástupiště, které je ostrovní a sloupové. Provozní místnosti jsou mezi vestibulem a nástupištěm a za ním. Za stanicí směrem k depu jsou vybudovány koleje pro odstavování a obrat vlaků. Zvláštností stanice je spojení volného prostředí atria na konci rozptýlené zástavby s podzemním standardním nástupištěm metra. Ve stanici převládá jednotné barevné ladění bílé a světlé. Je vybavena zařízením obdobným u všech ostatních stanic.



Trasa je v základě podpovrchová, s minimální délkou mezistaničních úseků.

Stanice s vestibulem podpovrchovým:

Sokolovská, Muzeum, I. P. Pavlova, Pražského povstání, Mládežnická

S vestibulem nadzemním:

Gottwaldova, Budějovická, Kačerov

Nástupiště podzemní mají všechny stanice kromě stanice Gottwaldovy.

Vstupy:

- podzemní vestibuly jsou vždy spojeny s podchodem spojujícím důležitá místa okolní oblasti
- nadzemní vestibuly umožňují spojení s okolím přechody.

Stanice mají obdobnou skladbu, tj. veřejné prostory vstupní a výstupní, které mají toto společné vybavení:

- všude jsou rozmístěny tabule informačního systému
- na podlahách je vždy žulová dlažba
- sloupy a vertikální povrchy mají mramorový obklad
- stropy jsou všude z lamel FEAL se zapuštěnými zářivkovými svítidly

Společné údaje pro nástupiště všech stanic:

- šířka nástupiště – ostrovní min. 10 metrů  
boční min. 3,5 metrů
- žulová dlažba s bezpečnostním pásem přerušovaným z bílých dlaždic 65 cm od hrany nástupiště
- stropní pohled z lamel FEAL, který neprobíhá nad kolejištěm
- kamenný obklad stěny proti nástupišti, provedený suchou montáží (výjimkou jsou stanice s bočním nástupištěm)
- tabule informačního systému jsou zavěšovány vždy těsně pod stropním pohledem; výjimkou je stanice Muzeum, kde je strop nad nástupištěm vysoko a informační tabule jsou zavěšeny na závěsech
- plastická písmena názvu stanice jsou lepena na kamenný obklad stěny proti nástupišti (nápis je doplněn čtvercem s barvou trasy C); výjimkou jsou stanice s bočním nástupištěm
- zařizovací předměty, tj. lavice (taktéž pro nouzové použití), koše na odpadky apod.

### **Vestibul – hala – podchod**

u jednotlivých stanic jsou různě kombinovány dispozičně i prostorově:

- podchod s halou a vestibul jako jeden prostor (Sokolovská, Muzeum, Pražského povstání, Mládežnická)
- podchod samostatný (I. P. Pavlova)
- nadzemní soustava atrií a teras (Gottwaldova)
- nadzemní objekt (Kačerov)
- bez vestibulu (Hlavní nádraží – po dostavbě společný s odbavovací halou ČSD)

### **Vybavenost:**

- sociální a hygienické zařízení v každé stanici (ovšem mimo uzavřený prostor stanice)

Po stránce obchodní vybavenosti tu budou:

- stánky Poštovní novinové služby v každé stanici
- druxtore (Sokolovská, Muzeum)
- drobné zboží (Muzeum)

Zvláštním objektem obchodní vybavenosti bude stanice Kačerov.

**Udaje společně pro vestibuly a haly všech stanic:**

- oddělení vestibulu od haly a podchodu prosklenou stěnou a uzavíratelnými dveřmi
- rozdělení vestibulu turnikety na část placenou a neplacenou
- oddělení vstupního a výstupního směru přenosným zábradlím
- měniče mincí
- další zařizovací předměty (lavice, koše na odpadky)

**Provozní místnosti:**

- místnosti jsou umístěny podle hloubky založení stanice a podle prostorových možností. Ve stanici I. P. Pavlova jsou podzemní garáže

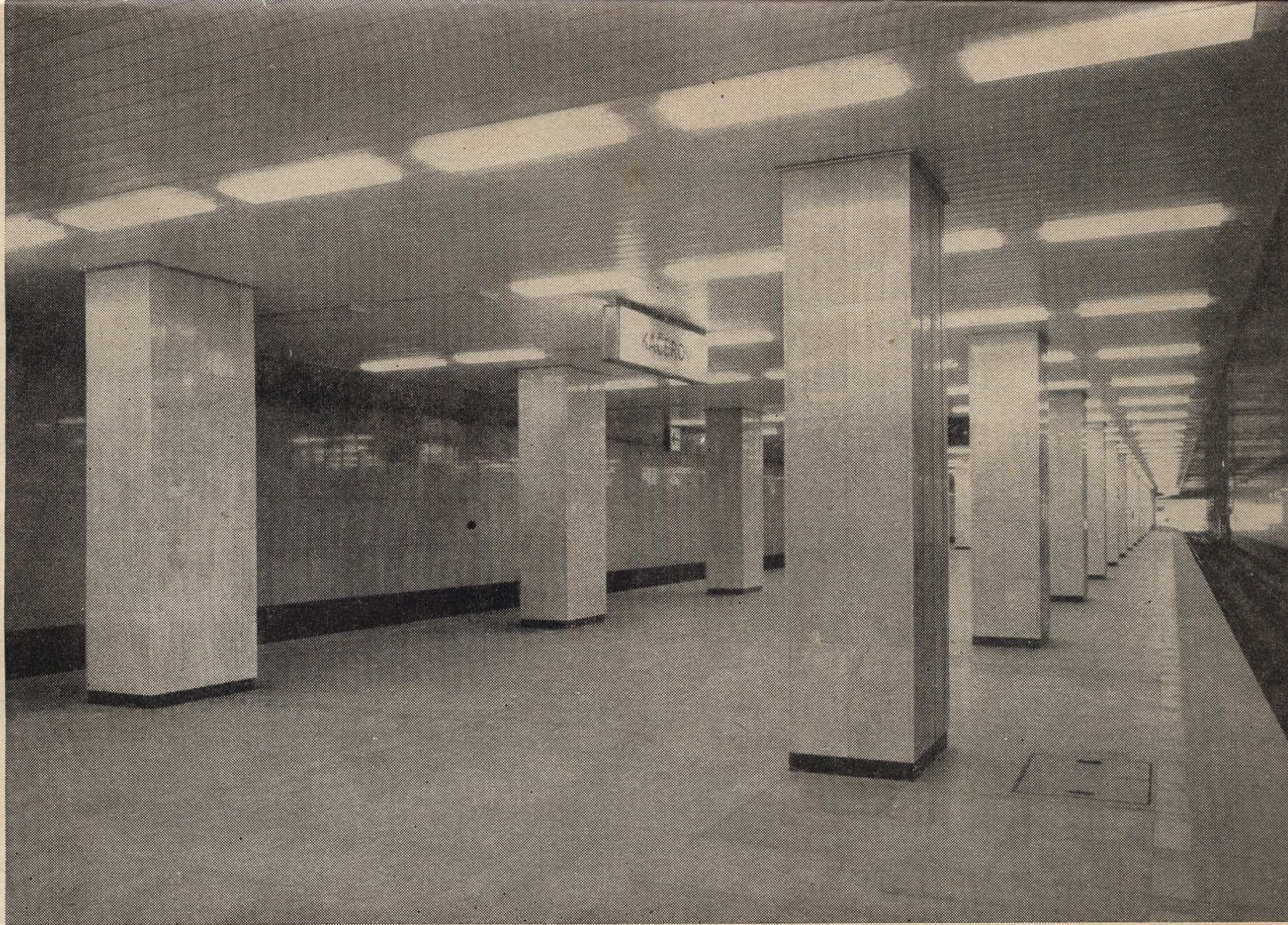
**Prostory nástupiště a vestibulu:**

Základní materiály jsou obdobné ve všech stanicích

- podlaha žulová
- sloupy a vertikální povrchy z mramoru
- stropní pohled FEAL
- prosklená dělicí stěna mezi vestibulem a halou – podchodem

**Prostory nástupiště a vestibulů jsou vybaveny základním stálým zařízením, které tvoří:**

- informační systém
- turnikety
- přenosné zábradlí
- měniče mincí
- lavice
- koše na odpadky



Na první trase pražského metra je devět stanic

**KAČEROV**



Dokonalý informační systém – záruka plynulého a rychlého provozu

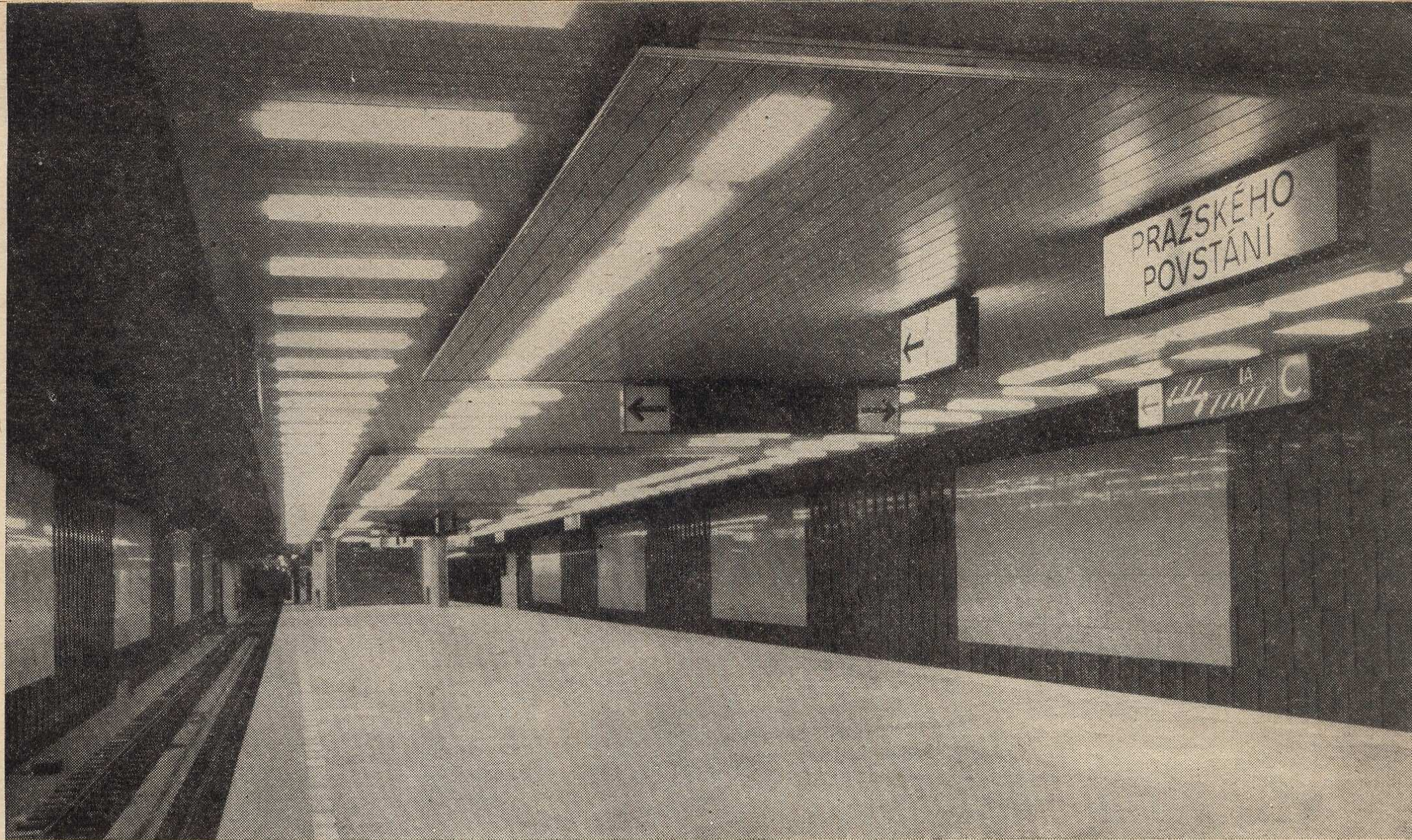
**BUDĚJOVICKÁ**





Podélná informace informuje o tom, kterým směrem jedou vlaky ke Kačerovu  
nebo do Sokolovské

**MLADEŽNICKÁ**



Na příčných i podélných informacích jsou názvy stanic provedeny barevně:  
trasa A – zelená, B – žlutá, C – červená, D – modrá

**PRAŽSKÉHO POVSTÁNÍ**



Turnikety před vstupem do provozních hal

**GOTTWALDOVA**



Stanice má tři vstupy a bezprostřední návaznost na ostatní městskou dopravu

I. P. PAVLOVA



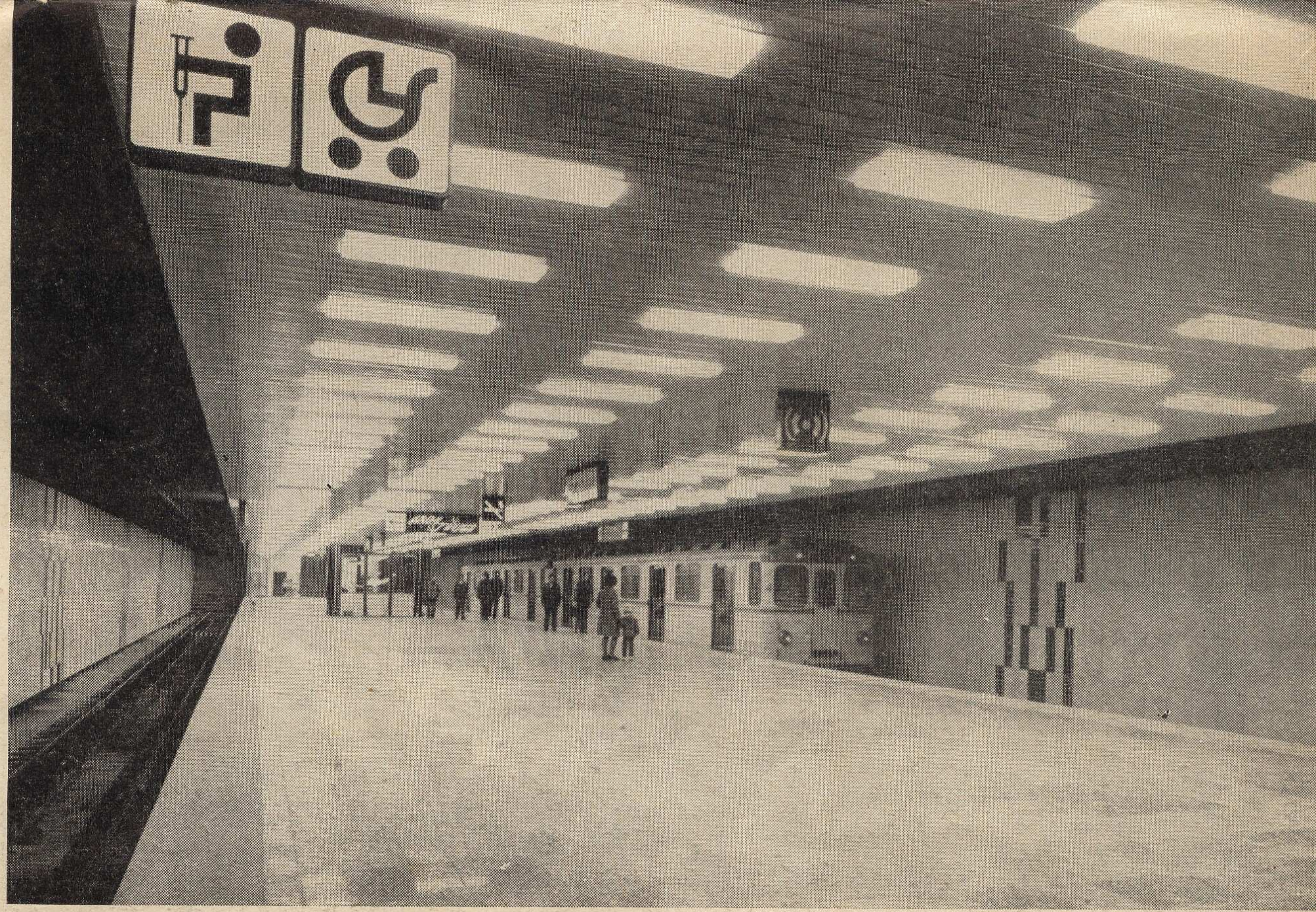
Důležitá křižovatka METRA. Pod touto stanicí se buduje stanice trasy A

**MUZEUM**



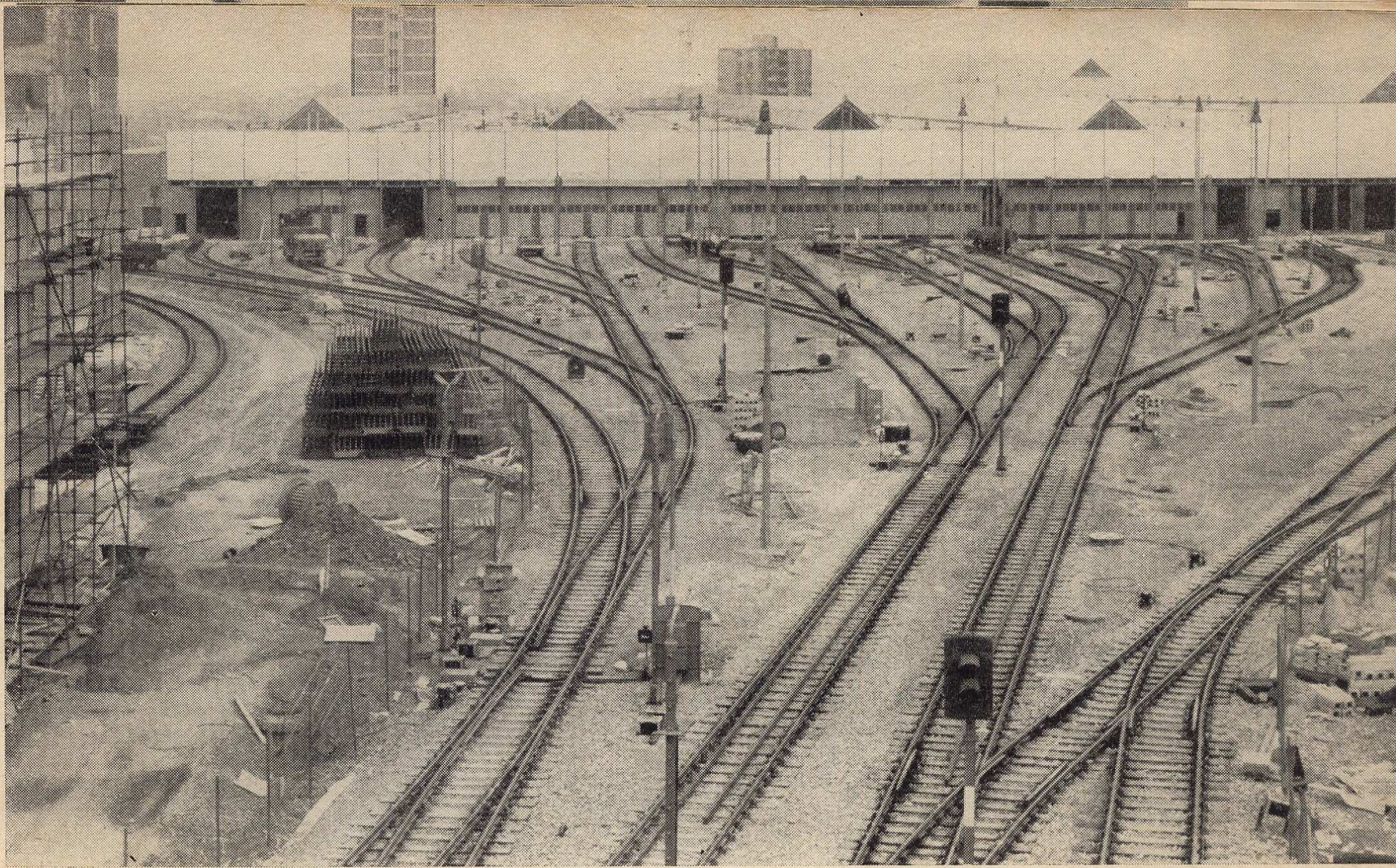
Čelo vlaku metra zastaví ve všech stanicích u značek „Invalida“ a „Kočárek“.  
V prvním vozu jsou pro ně vyhrazena místa

**HLAVNÍ NÁDRAŽÍ**



Prozatím konečná stanice trasy C 1. V intervalu 3 minut se zde vlaky  
obracejí zpět na cestu do Kačerova

**SOKOLOVSKA**

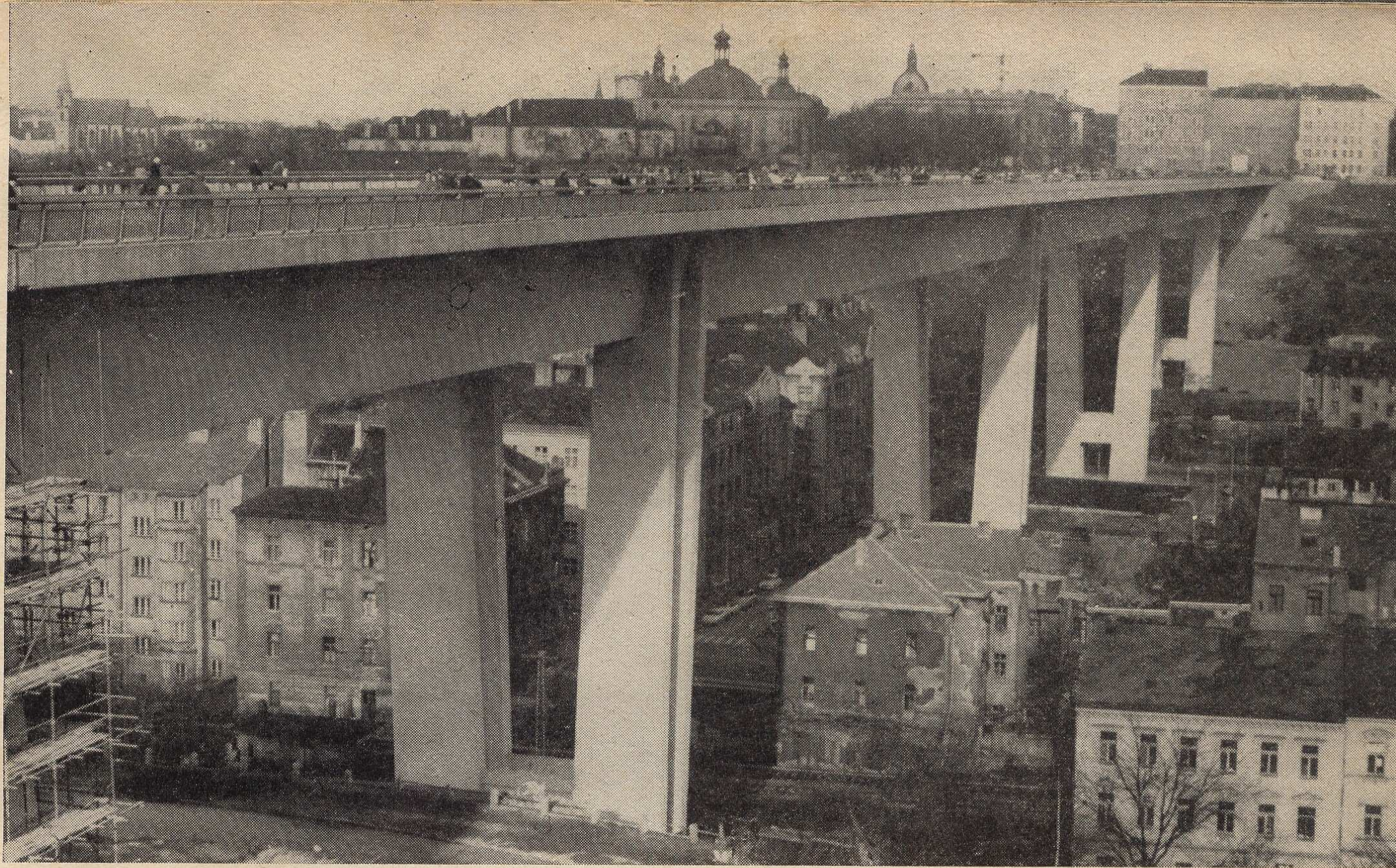


DEPO KAČEROV

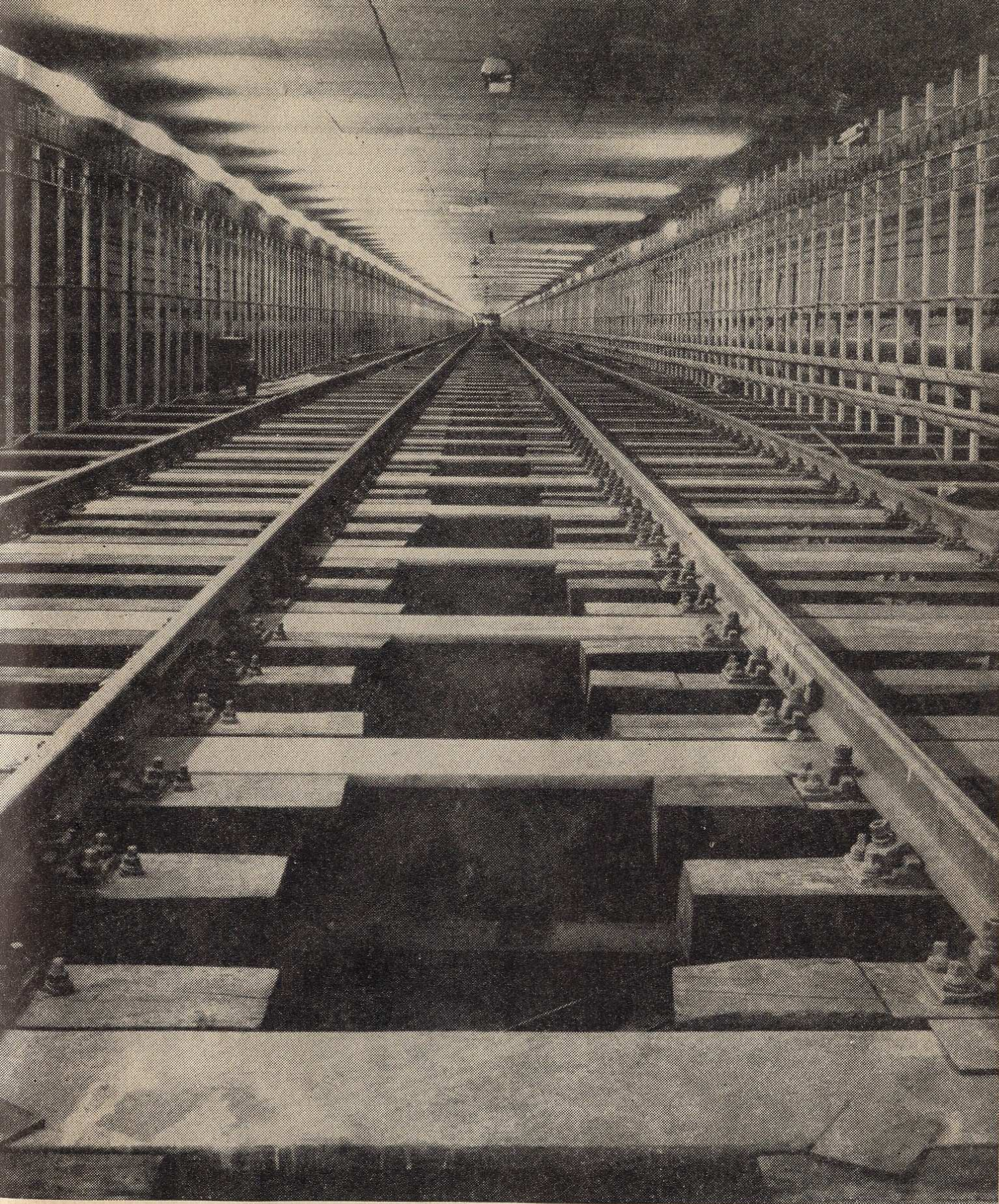




Provozní haly depa Kačerov



Most Klementa Gottwalda, v jehož tubusu vede první trasa pražského METRA



Pohled na trať METRA v tubusu mostu Klementa Gottwalda



K zvládnutí provozu si METRO připravilo včas potřebné provozní pracovníky



Vnitřní vybavení vozů METRA, které byly dodány SSSR



Pražané projevují o METRO veliký zájem. Již při prvním dnu otevřených dveří v r. 1973 bylo v dokončených stanicích živo

## Než se vydáme na cestu

Metro – podzemní rychlodráha – přináší úsporu času nejen samotnou jízdou, která nemůže být ovlivněna vnějšími okolnostmi, jako zácpami na křižovatkách, neukázněnými chodci, shluky tramvají atd., ale též zejména proto, že umožňuje svým zařízením, prostory a uspořádáním rychlé odbavování cestujících.

Dopravu na prvním provozním úseku trasy C bude zajišťovat třináct vlaků sestavených ze tří vozidel sovětské výroby typu Ěčs. Vlaky budou jezdit v minimálním intervalu tří minut. Při celkové normální obsaditelnosti vlaku 510 osob bude přepraveno za špičkovou hodinu v jednom směru 10 200 cestujících.

V cílovém řešení dopravy metrem se předpokládá, že ostatní městskou hromadnou dopravu bude zajišťovat jen autobusová doprava, která obslouží místa, kudy nevedou trasy metra, a přepraví cestující k nejbližším stanicím metra.

Přepravní kapacita v intervalu devadesáti vteřin s vlaky o pěti vozech umožní špičkovou přepravu až 40 000 cestujících za hodinu v jednom směru při normálním obsazení vlakové soupravy.

### Přístup a východ z metra

Do podzemní stanice metra se vstupuje z ulice po pevném schodišti. Nad schodištěm je světelný obrazec v barvě trasy s názvem stanice a symbolem metra – okřídlené M. Prostor stanice opouštíme výstupem, kde procházíme kolem výstupních turniketů, které zpět do stanice nikoho nepropustí.

Po vstupu (po zaplacení) do prostoru stanice nebude žádný cestující kontrolován, protože vstupní turniket jízdenky nevydává.

Vstupy i výstupy jsou v dostatečném počtu a šíři. Budoucí stanice Muzeum jako křižovatková jich má šest (Václavské nám. tři, Čelakovského sady jeden, parlament jeden, Vínohradská tř. jeden).

### Čekáme na vlak

Jízdní řád vlaků počítá s cestujícími, kteří budou v klidu očekávat příjezd rozptýleni po celé délce nástupiště. Při orientaci nám pomůže jednoduchý informační systém, který nám dá jednoznačnou odpověď na základní otázky: kterým směrem a kdy vlak odjede.

Sejdeme-li např. do stanice Muzea z Václavského náměstí, ocitneme se nejdříve v odbavovací hale. Podle směrovek změním směr chůze vlevo k přepravnímu prostoru – k nástupišti stanice. Do turniketu vhodíme korunu a volně projdeme až ke schodišti. Cestující s předplatními jízdenkami, děti do 10 let (cestují bezplatně), popř. cestující s dětmi do 10 let turnikety neprocházejí, ale použijí vchodu označeného pro předplatné. Tímto vchodem postupují též ženy s kočárky, těhotné ženy a invalidé.

Široké pevné schodiště má po stranách dva eskalátory – pohyblivá schodiště pro cestu nahoru.

Po sestoupení na nástupiště stanice nemůžeme přehlédnout velkou zavěšenou prosvětlenou skleněnou desku, na níž je jednoduchým způsobem vyznačena červeně celá trasa (Kačerov–Sokolovská). Před námi je nástupiště, tzv. ostrovní, protože má po každé straně kolej. Která je ta naše, na to nám odpoví schéma na desce svými šipkami. U každé koleje je kromě toho zavěšena další prosvětlená informační tabule označující směr jízdy vlaků.

Chceme vědět, za jak dlouho přijede náš vlak? Známe-li časový interval, v jakém vlaky jezdí, stačí se podívat na elektrické tzv. digitální hodiny, které kromě přesného času ukazují dobu, která uplynula od odjezdu předchozího vlaku. Naši jistotu o tom, že jsme na správném nástupišti, utvrdí i barevné rozlišení. Pro trasu A – zelená, B – žlutá, C – červená, D – modrá.

O dvě patra pod námi, tam, kde se buduje křížující trasa A, bude proto u Muzea na světelné desce schéma trasy v barvě zelené.

### **Při nástupu i výstupu hlavně klid**

Ve velkých městech, kde je metro již léta v provozu a lidé si na něj zvykli jako na samozřejmost, mají všichni za sebou onen známý pocit počátečního rozechvění a určité nejistoty. Lidé po zastavení rychle nastupují a nepřekázejí si, a než se pozorovatel naděje, nástupiště je prázdné a vlak mizí v tunelu.

Platí zásada:

po zastavení vlaku nastupujeme do vozu pohotově a okamžitě, jakmile se dveře otevrou. Po vstupu do vozu postupujeme dále. Uvolníme tak místo dalším, aby proud nastupujících byl plynulý a rychlý.

Protože vlak vjíždí do stanice velkou rychlostí, nepřibližujeme se k hraně nástupiště. Správný odstup je vyznačen na zemi šedým přerušovaným pruhem.



Dveře vozů jsou v úrovni nástupiště, rychlé nastupování je tím umožněno i matkám s kočárky. Pro ně, invalidy a těhotné ženy je na nástupišti označeno světelným obrazcem (piktogramem) místo, u kterého zastaví první vůz vlaku. V tomto vozu jsou pro ně za kabinou strojvedoucího vyhrazena místa.

Nastupuje se a vystupuje samozřejmě všemi dveřmi. Protože u nás budou jezdit vlaky složené ze tří vozů, bude mít jeden vlak dostatečný počet dveří – 12. Není třeba, aby se cestující shlukovali u několika dveří. Před příjezdem vlaku si proto vybereme na nástupišti nejvhodnější místo, aby náš nástup byl co nejrychlejší. Samozřejmě, že necháme nejdříve vystoupit.

Zdržovat se u dveří po rozjezdu je rovněž nesprávné. Tento prostor vozu má skutečně sloužit jen pro výstup a nástup.

Známy nešvar na pražských elektrických drahách – ucpané vchody – je pro metro nemyslitelný. Vlak také nemůže ze stanice odjet dříve, dokud nejsou zavřeny všechny dveře. Všechny dveře otevírá a zavírá strojvedoucí.

O tom, kdy vlak ze stanice odjede, se přesvědčíme pohledem na pracovníka v hnědém stejnokroji s červenou čepicí. Bude-li mít tento pracovník – dozorčí stanice – výpravku zdviženou, znamená to, že vlak je již připraven k odjezdu. Vzápětí také uslyšíme z rozhlasu upozornění „Pozor, dveře se zavírají“. Dobíhání znamená rušení odjezdu vlaku a navíc je zbytečné, neboť za tři minuty jede další. Všichni jistě brzy ovládneme tuto novou „technologii cestování“ a budeme cestovat jako zkušení znalci metra.

### **Jízda vlakem**

Provoz vlaků je centrálně řízen z vlakového dispečinku. Jízdu vlaků v tunelu zajišťuje zabezpečovací zařízení umístěné přímo na řídicím vozidle a traťové a staniční zabezpečovací zařízení. Každý vlak sleduje dispečer a vlak řídí dva strojvedoucí.

Nemusíme mít proto žádné obavy z první jízdy.

Protože vlaky metra mají rychlý rozjezd, budeme se přidržovat pevných držadel, pokud na nás nezbude místo k sedění. Vlakový rozhlas ohlašuje před vjezdem do stanice její název. Po tomto ohlášení budeme mít ještě dosti času, abychom se připravili na výstup. Čtyři dveře každého vozu nejsou od sebe příliš vzdáleny, takže se stačí k nim přiblížit, až když vlak zvolňuje jízdu a zastavuje.

Platí zásada, že každý, kdo nastoupí před 24. hodinou, bude přepraven do cílové stanice.

## Jízdní řád metra trasy C 1

Pracovní dny (pondělí—pátek)

V době (hod)		Časový interval v minutách
od	do	
5.00	5.30	4—3
5.30	7.30	3
7.30	8.30	3—5
8.30	13.00	5
13.00	13.30	5—3
13.30	18.30	3
18.30	19.30	3—5
19.30	21.00	5
21.00	24.00	6

Sobota

V době (hod)		Časový interval v minutách
od	do	
5.00	8.00	5
8.00	9.00	5—4
9.00	14.00	4
14.00	15.00	4—5
15.00	22.00	5
22.00	24.00	6

Neděle

V době (hod)		Časový interval v minutách
od	do	
5.00	8.00	6
8.00	9.00	5—6
9.00	12.00	5
12.00	13.00	5—4
13.00	20.00	4
20.00	21.00	4—6
21.00	24.00	6

### Jízdní doba a zdržení ve stanicích (ve vteřinách)

Zdržení	20	20	20	20	30	30	30	170	
→	90	100	90	90	110	80	60	110	
Doba jízdy								730	
←	95	100	105	80	120	80	60	90	
	Kačerov	Budějovická	Mládežnická	Pražského povstání	Gottwaldova	I. P. Pavlova	Muzeum	Hlavní nádraží	Sokolovská

### Přeprava zavazadel a psů v metru

Pro metro platí zásady obdobné jako v městské dopravě. Některé jsou zpřísněny zejména se zřetelem na provoz v podzemí. Nelze samozřejmě přepravovat kusy nábytku, jízdní kola atd., prostě nadměrné předměty. Nemluvě ani o látkách nebezpečných, jakými jsou např. výbušniny, žiraviny, které by mohly ohrozit spolucestující nebo dokonce provoz metra.

Městský přepravní řád připouští u zavazadla maximální váhu 50 kg. Pokud by měl jeden cestující více zavazadel, mohou být jen tři a váha všech nesmí převyšovat 50 kg.

Rozměry přepravovaného předmětu mohou být maximálně 50 × 60 × 80 cm a nesmí být delší než 300 cm. Předměty kulatého tvaru o větším průměru než je 20 cm a deska větších rozměrů než je 100 × 150 cm se také nemohou přepravovat.

Platí zásada: metro slouží přepravě osob.

Rozumné je také určité omezení způsobu přepravy psů metrem. Nejde o to, že by pes „nežádoucím způsobem mohl obtěžovat“ spolucestující. Na to Městský přepravní řád pamatuje a v pouliční dopravě přepravu psů za určitých podmínek povoluje. V metru však i splnění těchto podmínek nestačí. Proto se povoluje přeprava psů a drobných domácích zvířat v uzavřených koších, klecích a jiných schránkách s nepropustným dnem. Tímto opatřením se sleduje především zajištění bezpečnosti dopravy, neboť v některých stanicích metra jsou jen pohyblivá schodiště (zahraniční statistiky prokazují, že tato schodiště jsou bezpečnější než schodiště pevná). Psí tlapka však může zapříčinit poruchu zařízení. Jak známo, pevné desky v místě nástupu a výstupu mají hřebeny, které zasahují dosti hlu-

boko do drážek schodů. Další nebezpečí je skryto v mezeře mezi schodem a postranní stěnou. I samotní cestující musí při vstupu na schodiště být opatrní a nevstupovat na mezeru mezi dvěma schody.

Zavazadla se přepravují za 1 Kčs.

### **Jízdné**

Jednotné jízdné činí 1 Kčs. Pro děti do 10 let není třeba jízdenku zakupovat; místo turniketem se proto s dětmi prochází kolem dozorcího, kde dospělý zaplatí jen za sebe. Z toho vyplývá, že děti do deseti let nemohou cestovat metrem bez doprovodu.

Turniket je důmyslné zařízení. Opatřeno fotobuňkou a dalšími přesnými zařízeními nepustí do přepravních prostor žádného černého pasažéra. Nevloží-li cestující správnou minci nebo chce-li turniketem projít bez zaplacení, vysunou se do uličky kovové zábrany. Naopak při správném zaplacení zůstane cesta volná.

Každý by měl mít proto připravené drobné, aby při přepravních špičkách byl proud cestujících plynulý.

Celý systém předplatních jízdenek s vazbou na síť linek povrchové městské hromadné dopravy umožňuje s výhodou používat všech druhů městské hromadné dopravy. Při přímém placení jízdného však platí zásada vzájemné nepřestupnosti mezi linkami na povrchu a metra. K usnadnění přímého placení jízdného jsou ve vstupních prostorech stanic metra automatické měniče peněz, umožňující směnu kovových mincí v hodnotě 5 a 2 Kčs na mince korunové.

## Provoz metra

Provoz metra je složitým komplexem mnoha různorodých činností, se kterými cestující nepřijde vůbec do styku. „Konzumuje“ pouze výsledky práce stovek rukou, které celý tento složitý mechanismus obsluhují a udržují v přesném chodu hodinového stroje. Jízda vlaku, kvalitní, bezpečné a spolehlivé přepravení cestujícího do cíle cesty je pouze vnějším projevem provozu metra. Podívejme se proto do zákulisí, kde se vlastní provoz metra „dělá“.

Trasu metra s tunely a stanicemi cestující ještě vidí sám. Nevidí však již velké množství technologických zařízení, která jsou v tunelech a stanicích umístěna, nepřijde vůbec do prostoru vozového depa. Co se tedy v útrobách metra skrývá?

Než vyjede vlak na trať, je v noční době odstaven ve vozovém depu, na trase 1 C v prostoru Kačerova. Je to vlastně malá továrna na rozloze 13 ha s veškerým zařízením pro údržbu a převážnou většinu oprav sovětských elektrických vozů typu Ečs, určených pro přepravu cestujících. V depu je však také soustředěno technické zázemí pro údržbu a opravy prakticky všech technologických zařízení metra.

Vlak před výjezdem na trať není v depu pouze odstaven, ale provádějí se na něm plánované prohlídky, popřípadě opravy. Je denně čištěn důkladným ofoukáním od prachu a jednou za týden projde strojní myčkou.

V metru jsou elektrické vlaky poháněny stejnosměrným elektrickým proudem o jmenovitém napětí 750 V. Trasa 1 C je připojena na celostátní soustavu velmi vysokého napětí dvěma rozvodnami, takže při poruše jedné převezme druhá celé napájení trasy. Z obou rozvodů je pak veden proud o napětí 22 000 V do transformoven a měničů, kde se mění na již zmíněný stejnosměrný proud a střídavý proud 380 nebo 220 V pro další elektrické spotřebiče metra. Trakční stejnosměrný proud je přiváděn na trasu kabely a vlak si jej odebírá ze třetí kolejnice, která je umístěna po levé straně pojížděné koleje. Metro tedy nezná onen typický tramvajový sběrač.

Při jízdě vlaku si cestující ani nestačí povšimnout, kolik kabelů je po stěnách tunelu zavěšeno. Jde především o kabely sdělovací, které jsou využívány pro telefonní spojení v provozu metra a také pro přenos různých signálů a informací k řízení jízdy vlaků a provozu ostatních zařízení.

Řízení sledu vlaků, jedoucích rychlostí až 80 km/hod v intervalu 3 minut, je dokonale a spolehlivě zajišťováno soustavou staničního a automatického traťového zabezpečovacího zařízení a vlakovým zabezpečovacím zařízením. Poslední uvedený druh zabezpečovacího zařízení zajišťuje bezpečnou jízdu vlaků v intervalu až 1,5 minuty a hlídá strojvedoucího vlaku, aby dodržoval rychlost jízdy, která je předem stanovena, nebo se v ní pohyboval v závislosti na tom, jak blízko se vlak přiblížil k druhému vlaku. Toto důmyslné zařízení je sovětské výroby a je již namontováno na dodávaných vozidlech. I nejlepší technika však někdy může selhat. Proto je na trase náhradní zabezpečovací zařízení – automatické traťové zabezpečovací zařízení (autoblok), které umožňuje bez přerušeni pokračovat v jízdě vlaků za snížené rychlosti 50 km/hod.

Zabezpečovací zařízení by zatím samo nebylo schopno řešit vzniklé situace v provozu. Proto centrální řízení jízdy vlaků na trase 1 C zabezpečuje vlakový dispečink, umístěný zatím provizorně ve stanici I. P. Pavlova. Na prosvětleném schématu trasy sleduje dispečer pohyb každého ze třinácti vlaků jedoucích na trase. Má možnost dálkově ovládat automatické traťové a staniční zabezpečovací zařízení, může dávat přímo pokyny a příkazy vlakovým posádkám radiovým spojením. Při řízení provozu vlaků pomáhá vlakovému dispečerovi i průmyslová televize, jejíž kamery zachycují zatím ve třech stanicích pohyb cestujících na nástupištích.\*)

Vlakový dispečink je ústředním mozkiem operativního řízení provozu vlaků. Jemu je v těchto otázkách podřízen dispečink energetický a technický. Funkce energetického dispečinku je zřejmá, technický dispečink soustřeďuje všechny nezbytné technické informace, které mohou mít vliv na jízdu vlaků, a zabezpečuje jejich řešení.

Řadu technických zařízení doplňuje zejména celá soustava větrání a klimatizace, která vytváří dobrou pohodu ve stanicích a tunelech a zaručuje, že v zimě teplota neklesne pod  $+5^{\circ}\text{C}$ , v létě pak nebude vyšší než  $30^{\circ}\text{C}$  při nepřekročení přípustné koncentrace kyslíčnicku uhličitého. Metro má proto dva systémy větrání: hlavní větrání tunelů a místní větrání, popřípadě klimatizaci prostor stanic.

Soustava zásobování vodou a kanalizace je rovněž specifickým technickým problémem metra. Vodovodní zařízení a kanalizační sy-

---

\*) Funkce vlakového dispečera metra je proto značně odlišná od funkce dispečera tramvajové nebo autobusové dopravy. Dispečera metra cestující nevidí, avšak výsledky jeho práce – přesnou jízdu vlaku bude moci sám sledovat s vteřinovou přesností.

stém zajišťuje zásobování všech provozů a prostorů metra vodou a odvádění již použitých vod z prostor metra.\*)

Již sám stručný výčet hlavních technických zařízení metra ukazuje složitost zařízení a provozů, se kterými cestující nepřijdou do styku. Samotná zařízení, technika na vysoké úrovni a automatizace nemůže sloužit nepřetržitě, aniž by ji neprohlížel, udržoval a opravoval člověk.

Kádry v metru jsou proto druhou rozhodující složkou spolehlivé, plynulé a bezpečné dopravy cestujících. Jejich převážně noční práce od 0,30 do 4,30, kdy nejezdí v metru elektrické vlaky, je vysoce odpovědná. Celý systém provozu je založen na prevenci: ne tedy poruchy a závady odstraňovat, ale pravidelnými plánovanými prohlídkami, údržbou a opravami jim předcházet. Proto také 1400 provozních pracovníků více jak 40 různých profesí bylo velmi pečlivě na provoz metra připravováno. Prošli školením z potřebných předpisů a prakticky se zacvičovali u dodavatelů zařízení.

Novou problematiku provozu metra se daří zvládnout především díky významné pomoci Sovětského svazu. Již od zahájení příprav provozu v roce 1968 nám účinně pomáhali sovětsí odborníci a českoslovenští odborníci naopak jezdili poznávat provoz metra do Sovětského svazu.

V roce 1973 tato bratrská pomoc přešla na kvalitativně vyšší stupeň tím, že naši pracovníci se v sovětských metrech učili zařízení obsluhovat, udržovat a přímo řídit provoz metra. V SSSR bylo vyškoleny na funkci strojvedoucích 76 pracovníků, a školení se tam účastnili i technici, mistři a dispečeri. Sovětský svaz nám poskytl účinnou pomoc dodáním provozní dokumentace, především předpisů. To umožnilo rychlou a řádnou přípravu bezpečného a spolehlivého provozu 1. trasy pražského metra.

---

\*) Voda je i pro provoz metra životně důležitá. Nejméně jednou týdně se umývají tunely, každý den se moderními čistícími stroji umývají nástupiště i vestibuly stanic.

## **Metro – páteř městské dopravy**

Zahájení provozu na prvním úseku metra je úvodním aktem postupné kvalitativní přestavby celého systému městské dopravy v hlavním městě Praze.

Nově vytvářený moderní a výkonný dopravní systém musí uspokojovat i po desítkách let potřeby metropole vyspělé socialistické společnosti a umožňovat rychlejší, bezpečnější, plynulejší, pravidelnější a všestranně kulturnější přepravu, než jakou známe nyní. Chce uvést do vzájemného souladu městskou hromadnou dopravu, individuální motorismus a pěší provoz – tři základní složky pohybu lidí ve městě.

Přes probíhající „automobilovou explozi“ zůstane hlavním nositelem přepravních výkonů městská hromadná doprava. Zejména při cestách do práce a z práce, do škol a ze škol bude i v dlouhodobém výhledu nadále rozhodující část Pražanů používat jejich služeb a nikoli svých osobních aut, přestože již do r. 1985 má v Praze připadnout jedno auto na 3,5 obyvatel.

Páteří městské hromadné dopravy se stane metro. Má největší kapacitu (může přepravit za hodinu v jednom směru 40 000 cestujících i více, zatímco tramvaje pouze 12 000–16 000, autobusy 6000 až 8000 a individuální motorismus ještě méně). Do podzemních tras metra se nepřenášejí dopravní kolize a poruchy z povrchových komunikací, které číhají pouliční dopravu rok od roku chaotičtější, nepravidelnější, pomalejší a nebezpečnější. Metro vyniká vysokou kulturou i technickou úrovní staveb a technologických zařízení. Jeho tratě jsou vedeny v hlavních směrech přepravní zátěže.

Tramvaje a autobusy s rozvojem města samozřejmě jako prostředek městské dopravy nezaniknou. Budou se však přemisťovat a zajistí dopravní obsluhu těch částí města, které jsou mimo dochůzkovou vzdálenost stanic metra. Tramvaje a autobusy budou stále vytvářet mnohem rozsáhlejší, byť méně kapacitní síť linek než metro. Jejich linky jako cévy prokrví celé území města a budou se sbíhat k tepnám metra.

### **Tramvajové a autobusové změny**

Tam, kde povede podzemní dráha, zruší se souběžné tramvajové tratě a autobusové trasy. Ke stanicím metra budou směřovat tzv.



napájecí linky elektrických drah a autobusů. První změna v tomto směru nastane po předání trasy 1 C do služeb veřejnosti. Zruší se tramvajová trať z Budějovického nám. k ulici Na Veselí. Před pankráckou vozovnou se vybuduje smyčka, na které bude otáčet linka osmnáctka, obstarávající dopravu v oblasti mezi náměstím Hrdinů a náměstím Bratří Synků v Praze 4 (dál má svou normální trasu do Podbaby). Trojka se přemění na napájecí linku z Vysočan ke stanici metra Sokolovská. Třináctka pojedje jako dříve z Hloubětína do středu města, ale odtud změní směr a bude končit ve Strašnicích. Třiadvacítka zkrátí svou trasu z centra o úsek Spořilov–náměstí Bratří Synků, kde bude končit na nové kolejové smyčce. Část cestujících z oblasti Spořilova bude totiž používat výhodného autobusového spojení ke stanicím metra Kačerov a Budějovická a přestoupí na metro, které je rychle dopraví do centra Prahy. Na spořilovské smyčce elektrické dráhy bude proto ukončena již jenom jedna linka – devatenáctka.

K větším změnám v síti elektrických drah od zahájení provozu metra patří ještě zavedení nové linky 28 z nádraží Smíchov k nádraží Braník přes Palackého most. Posílí dopravu mezi Prahou 4 a Prahou 5, zejména ve vazbě na zkrácení autob. linek č. 138 a 148 k Podolské vodárně. Jinak dojde pouze k drobným úpravám tramvajových tras. Dopravní podnik v dohodě s pražskými národními výbory chce v nejvyšší možné míře zachovávat vžitě tradiční směry tramvajových linek a změny dělat jen tehdy, bude-li to vyžadovat zahájení provozu na dalším úseku metra, vzniknou-li nové značné přepravní nároky s postupující výstavbou sídlišť (které nebude obsluhovat metro a kde by nestačila kapacita autobusů), vytvoří-li se na nových místech velká koncentrace pracovních příležitostí, školské, zdravotní, sportovní či kulturní areály apod. Neboť tramvaje i v budoucnu zůstanou na silných přepravních zátěžových směrech, kde budou moci jezdit po vlastních tělesech. Stabilita jejich tras usnadňuje občanům užívání jejich služeb.

Podstatnější změny než v síti elektrických drah jsou připraveny v síti autobusové. Kolem poloviny linek buď zásadně nebo částečně změní trasu. Souvisí to jednak se zahájením provozu na první trase metra, jednak s obecnou schopností autobusů pružně se přizpůsobovat i dílčím změnám v přepravních nárocích a konečně také s faktem, že v duchu modernizace a racionalizace systému městské hromadné dopravy se od 9. 5. 1974 některé autobusové linky tzv. překryvné sítě, vedoucí paralelně s metrem zruší, zbývající pak bu-

dou převedeny do sítě autobusových linek s jednotným nepřestupným tarifem 1,- Kčs.

Komplexní strukturální přeměnou projde především linkové vedení městských autobusů v Praze 4. Stanou se z nich převážně napáječe metra. Navíc budou autobusy dál plnit úkoly místní dopravy uvnitř městského obvodu a zprostředkovávat tangenciální spojení cesty z jednoho městského obvodu do druhého mimo centrum Prahy. Avšak i v tomto nejvíce dotčeném pražském obvodu zůstávají i některé autobusové linky radiální a diametrální (např. linka č. 134, 197, 199), a to zejména vzhledem k zavedení nepřestupného tarifu v těch směrech, kde by zajištění dopravní obsluhy pouze s využitím napájecí sítě a metra znamenalo zvýšení přestupů.

K relativně menším změnám autobusové sítě na základě nových dopravních potřeb dojde i v jiných obvodech hlavního města.

### **Metro a návazné linky povrchové dopravy**

Každá stanice metra bude spojena tramvajovými a autobusovými linkami se širokým městským zázemím:

stanice **Kačerov** se sídlištěm Novodvorská, s Braníkem, Písnicí, Libuší, Lhotkou, Kunraticemi, MBÚ Krč, se sídlišti Krč, Na úlehli, starým i novým Spořilovem, s Nuslemi, Vršovicemi a Chodovem,

stanice **Budějovická** s Podolím, Dvorci, Pekařkou, Dobeškou, Zemanou, Ryšánkou, starou Krčí, částí krčských a pankráckých sídlišť, s Nuslemi, Spořilovem, Záběhlicemi, Hostivaří, Chodovem, Háji, Měcholupami a Petrovicemi,

stanice **Mládežnická** s Podolím–Pekařkou, sídlištěm Pankrác I, s Nuslemi a odtud tangenciální linkou 188 přes Záběhlice a Zahradní Město s Malešicemi,

stanice **Pražského povstání** tramvajovou linkou se starou Pankrácí směrem k náměstí Bratří Synků a autobusovými linkami s Podolím, Klaudiánkou, Děkankou, Dolinami, sídlišti Pankrác I a Pankrác II, diametrální linkou 134 s Vyšehradem a odtud kolem Národního divadla přes Švermův most a Letnou na Petřiny.

stanice **I. P. Pavlova** autobusovými linkami přes Vinohrady s Malešicemi, Skalkou, Zahradním Městem, Strašnicemi a Vršovicemi – přes centrum města se Smíchovem, Jinonicemi, Motolem, Hřebenkami a Strahovem a tramvajovými linkami přes Vinohrady s Vršovicemi, Olšany, Žižkovem, Hrdlořezy a přes centrum se Smíchovem Radlicemi, Zličovem, Malou Stranou, Břevnovem, Bílou Horou a Podbabou,

stanice **Muzeum** tramvajovými linkami přes Vinohrady se Žižkovem, Strašnicemi a Hostivaří, přes centrum s Malou Stranou, Hradem, Petřinami, Dejvicemi, Holešovicemi, Parkem kultury, Břevnovem, Bílou Horou a Vokovicemi,

stanice **Sokolovská** tramvajovými linkami přes Karlín s Vysočanami, Hloubětínem a Novým Hloubětínem, přes Hlávkův most a náměstí Republiky s Parkem kultury, s Holešovicemi, Libní, Severním Městem, Ďáblicemi, Kobylisami, s Letnou, Podbabou, Dolní Libocí, Břevnovem a Petřinami a autobusovými linkami přes Žižkov a Vinohrady s Malešicemi, Vršovicemi, Zahradním Městem, Hostivaří a Spořilovem, přes Karlín s Vysočanami a přes Těšnov s náměstím Krasnoarmejců, s Dejvicemi a Vokovicemi, s Kobylisami a Ďáblicemi.

Po zahájení provozu na první trase metra bude tedy síť pražské městské hromadné dopravy uspořádána takto:

### **Metro**

**I C** Kačerov–Budějovická–Mládežnická–Pražského povstání–Gottwaldova–I. P. Pavlova–Muzeum–Hlavní nádraží–Sokolovská

### **Elektrické dráhy**

- 1 Petřiny–Prašný most–Strossmayerovo nám.–Sokolovská (metro)–Hlavní nádraží (metro)–Muzeum (metro)–Tylovo nám. (metro)–nám. Míru–Vršovice, Minská
- 2 Bílá Hora–Prašný most–Klárov–Národní divadlo–Karlovo nám.–I. P. Pavlova (metro)–nám. Míru–Flora–Žižkov, Ohrada–Hrdlořezy
- Š 3 nám. Lidových milicí–Palmovka–Sokolovská (metro) (jen v ranní špičce)
- 4 Hostivař, nám. J. Marata–Zahradní Město–Průběžná–nádraží Vršovice–Otakarova–Výtoň–Palackého nám.–Anděl–Hlubočepy
- N 5 Hloubětín–Palmovka–Sokolovská (metro)–Můstek–Národní divadlo–Újezd–Anděl–Hlubočepy
- 6 Radlice–Anděl–Palackého nám.–Karlovo nám.–I. P. Pavlova (metro)–nám. Míru–Čechovo nám.–nám. Kubánské revoluce
- 7 Pelc Tyrolka–Park kultury–Strossmayerovo nám.–nám. Republiky–Kalininova–Olšanské nám.–Flora–Olšanské hřbitovy
- 8 Břevnov, Vypich–Prašný most–Letenské nám.–Dopravní podnik–Sokolovská (metro)–Palmovka–Nový Hloubětín

- N 9 Hrdlořezy–Ohrada–Bulhar–Můstek–Národní divadlo–  
Újezd–Anděl–Košíře, Kotlářka
- 10 Libeň, Vychovatelna–Libeňský most–Dopravní podnik–So-  
kolovská (metro)–nám. Gorkého–Hlavní nádraží (metro)–  
Muzeum (metro)–Flora–Vinice–Průběžná–Zahradní Město–  
Hostivař, nám. J. Marata
- N 11 Divoká Šárka–Prašný most–Strossmayerovo nám.–nám. Re-  
publiky–Můstek–Muzeum (metro)–Flora–Vinice–Strašnice,  
Černokostelecká
- 12 Kobylisy, vozovna–Vychovatelna–Libeňský most–Dopravní  
podnik–Klárov–Újezd–Anděl–nádraží Smíchov
- \* 13 Hloubětín–Palmovka–Sokolovská (metro)–nám. Gorkého–  
Bulhar–Olšanské nám.–Flora–Vinice–Strašnice, Radošo-  
vická
- N 14 Park kultury a oddechu Julia Fučíka–Dopravní podnik–So-  
kolovská (metro)–Václavské nám.–Karlovo nám.–Anděl–  
Radlice
- 15 Nový Hloubětín–Palmovka–Sokolovská (metro)–Václavské  
nám.–Karlovo nám.–Anděl–Košíře, Kotlářka
- N 16 Olšanské hřbitovy–Flora–nám. Míru–I. P. Pavlova (metro)–  
Karlovo nám.–Anděl–Zlíchov, Lihovar
- N 17 Dáblice, sídliště–Vychovatelna–Pelc Tyrolka–Strossmayero-  
vo nám.–Právnická fakulta–Národní divadlo–Výtoň–ná-  
draží Braník
- N 18 Podbaba, International–Prašný most–Strossmayerovo nám.  
–Dopravní podnik–Sokolovská (metro)–Václavské nám.–  
Karlovo nám.–nám. Bratří Synků–Pražského povstání  
(metro)–Pankrác, vozovna
- N 19 Nový Hloubětín–Palmovka–Sokolovská (metro)–Můstek–  
Muzeum (metro)–Tylovo nám. (metro)–nám. Bratří Synků–  
Spořilov
- N 20 Petřiny–Pražský Hrad–Klárov–Národní divadlo–Můstek–  
Muzeum (metro)–Flora–nákl. nádraží Žižkov–Žižkov, Vá-  
penka
- 21 Hrdlořezy–Ohrada–Bulhar–Václavské nám.–Myslíkova–Vý-  
toň–nádraží Braník
- N 22 Bílá Hora–Pražský Hrad–Klárov–Újezd–Národní divadlo–  
Můstek–Muzeum (metro)–Tylovo nám. (metro)–nám. Míru–  
Čechovo nám.–Vršovice, nám. Kibánské revoluce
- 23 Podbaba, International–Prašný most–Klárov–Újezd–Ná-

- rodní divadlo—Perštýn—Karlovo nám.—I. P. Pavlova (metro)—Nusle nám. Bratří Synků
- 24 Dáblice, sídliště—Vychovatelna—Libeňský most—Dopravní podnik—Sokolovská (metro)—Václavské nám.—Karlovo nám.—Otakarova—nádraží Vršovice—Průběžná—Strašnice, Zahradní Město
- Š 25 Divoká Šárka—Prašný most—Dopravní podnik—Sokolovská (metro)—Palmovka—Vysočany, Harfa
- N \* 26 Holešovice, Pelc Tyrolka—Dělnická—Dopravní podnik—nám. Republiky—Bulhar—Olšanské nám.—nákl. nádr. Žižkov—Žižkov, Vápenka
- 27 Hostivař, ústřední dílny DP—Vinice—Průběžná—nádraží Vršovice—Otakarova—Výtoň—Palackého náměstí—Anděl—nádraží Smíchov
- 28 nádraží Braník—Výtoň—Palackého nám.—Anděl—nádraží Smíchov
- 29 Kobylisy, vozovna—Vychovatelna—Pelc Tyrolka—Park kultury—Strossmayerovo nám.—nám. Republiky—Můstek—Muzeum (metro)—Flora—Vinice—Černokostelecká—Hostivař, ústřední dílny DP
- 30 Vokovice—Prašný most—Klárov—Národní divadlo—Výtoň—nádraží Braník
- 31 Dáblice, sídliště—Vychovatelna—Libeňský most—Dopravní podnik—Strossmayerovo nám.—Prašný most—Petřiny
- Š 32 Hostivař, ústřední dílny DP—Vinice—Průběžná—nádraží Vršovice—Otakarova—Výtoň—Palackého nám.—Anděl—Košíře, Kotlářka

#### Změny v nočních trasách linek:

- 14 od Dopravního podniku nikoli k PKOJF, ale přes Libeňský most na Vychovatelnu a k vozovně Kobylisy
- 16 zkrácena k nádraží Smíchov
- 18 od Otakarovy nikoli na Pankrác, ale ke Kohinooru a na nám. Kubánské revoluce
- 20 z Můstku nikoli přes Václavské nám., ale k nádraží Praha-střed, Hlavnímu nádraží, k Muzeu, na Floru a na Vápenku
- 22 prodloužena do Průběžné a do Hostivaře, nám. J. Marata v úseku Malovanka—Chotkovy sady jede přes Špejchar
- 26 od Olšanského nám. nikoli na Žižkov (Vápenku), ale na Floru, k Židovským hřbitovům, na Vinici, k Průběžné a do Zahradního Města

Ostatní noční linky elektrických drah jezdí v nezměněných denních trasách.

### Poznámka

Š = linka je v provozu pouze v dopravních špičkách všedního dne

N = linka je v provozu i v noci

\* = do ukončení rekonstrukce Kalininovy a Táboritské ul. v Praze 3 jsou linky vedeny odklonovými trasami

Proti stavu před otevřením metra přibylo několik nočních linek elektrické dráhy. Noční provoz se rozšiřuje na tyto další úseky tramvajových tratí:

- Karlovo nám.—Ječná—Tylovo nám.
- nám. Míru—W. Piecka—Flora
- Otakarova—nádraží Vršovice—Kohinoor
- Židovské hřbitovy—Želivského—Ohrada
- Plynární—Uranie—Dělnická
- Bulhar—Kalininova—Olšanské nám.—Flora

### Autobusy DP

- 101 Vršovice, Kohinoor—Záběhllice—nádraží Hostivař
- 102 Kobylisy, Ke Stírce—Bohnice
- 103 sídliště Dáblice—Čakovice, Závod Jiřího Dimitrova
- 104 Hlubočepy—Klukovice
- 105 Hlubočepy—Barrandov, Filmové ateliéry
- 106 Vršovice, Čechovo nám.—Nusle, Kloboučnická—Kačerov (metro)  
—Krč—Novodvorská—nádraží Braník
- 107 Podbaba, International—Suchdol
- 108 Petřiny—Bílá Hora—Divoká Šárka—Ruzyň, správa letišť (v úseku Divoká Šárka—Ruzyně jen ve špičkách)
- 109 Nový Hloubětín—Hrdlořezy, Spojovací—Dolní Počernice (v úseku Nový Hloubětín—Spojovací jen ve špičkách)
- 110 Nádraží Čakovice—Letňany—Kbely—Nový Hloubětín—Kyje—Hostavice
- 111 Skalka, Hájecká—Černokostelecká—Dolní Měcholupy
- 112 Holešovice, Plynární—ZOO—Podhoř
- 113 Kačerov (metro)—sídliště Krč—Libuš—Pisnice
- 114 Kačerov (metro)—nemocnice Krč—Kunratic—Šeberák
- 115 Nový Hloubětín—Žižkov—Malešice—Hostivař, káblo (špičková)

- 116 Podbaba, International–Jenerálka–Dejvice, Bořislavka  
 117 nádraží Braník–Komořany  
 118 Podolí, Dvorce–Budějovická (metro)–Na Úlehli–sídliště Spořilov  
 119 Revoluční–nám. VŘSR–Červený vrch–Ruzyň, Nové letiště  
 120 Petřiny–Motol–Anděl–Karlovo nám.–I. P. Pavlova (metro)–Šumavská–Žižkov–Jarov  
 121 Chodov–Spořilov–Kačerov (metro)–nemocnice Krč–Novodvorská–nádraží Braník  
 122 Budějovická (metro)–Spořilov–Chodov–Hostivař, Kablo (v úseku nám. Marata–Léčiva nejede v dopravním sedle a NE)  
 123 Košíře, Demartinka–Meopta–Košíře, Šmukýřka  
 124 Podolí, Dvorce–Ryšánka–Budějovická (metro)–Nusle, Kloboučnická  
 125 Dejvice, Bořislavka–Hanspaulka–U Matěje–Sibiřské nám.–Letenské nám.–Revoluční  
 126 sídliště Dáblice–sídliště Prosek–nám. Lidových milicí–Spojovací–Pražacka–Bělocerkevská–Čechovo nám.–Nusle, Kloboučnická  
 127 Nový Hloubětín–nám. Lidových milicí–Harfa–Spojovací–Pražacka–Bělocerkevská–Čechovo náměstí–Nusle, Kloboučnická (špičková)  
 128 Skalka, Hájecká–V Rybníčkách–Průběžná–Orionka–I. P. Pavlova (metro)–Karlovo nám.–Anděl–Motorlet–Vidoule–Jinonice  
 129 Zlíchov, Lihovar–Malá Chuchle–Lahovice  
 130 Smíchov, Anděl–na Šmukýřce–Motorlet–Vidoule–Jinonice, ZPA  
 131 Dejvice, Bořislavka–Hanspaulka–U Matěje–Podbaba, International–Sibiřské nám.–Špejchar  
 132 Dejvice, Bořislavka–vozovna Střešovice–Strahov–Klamovka–Smíchov, Anděl  
 133 nám. Krasnoarmejců–Sokolovská (metro)–Žižkov–sídliště Malešice  
 134 Petřiny–Prašný most–Letenské nám.–Revoluční–Národní divadlo–Ostrčilovo nám.–Pražského povstání (metro)–Mládežnická (metro)–Budějovická (metro)–Krč, Tempo  
 135 Vokovice, Aritma–Červený vrch–nám. VŘSR–Letenské nám.–Dopravní podnik–Sokolovská (metro)–nám. Míru–stadión Slávie–sídliště Spořilov (v úseku Aritma–Veleslavín jen ve špičkách)  
 136 vozovna Kobylisy–Vychovatelna–Sokolovská (metro)–Žižkov–

- Orionka–Zahradní Město–Hostivař, nám. J. Marata–sídliště Hornoměřolupská
- 137 sídliště Zahradní Město–Průběžná–Orionka–I. P. Pavlova (metro)–Karlovo nám.–Anděl–Jinonice, Motorlet
- 138 Podolí–Pražského povstání (metro)–sídliště Pankrác I
- 139 Nový Hloubětín–nám. Lidových milicí–Žižkov, Ohrada (špičková)
- 140 Nový Hloubětín–nám. Lidových milicí–Žižkov, Ohrada–Bezovka–Vinohrady, nám. Míru
- 141 Libeň, U kříže–Letňany–nádraží Čakovice
- 142 Nový Hloubětín–nám. Lidových milicí–Žižkov, Ohrada–Bezovka–Vinohrady, Mánesova (jen v ranní špičce)
- 143 Dejvice, Zikova-vozovna Střešovice–Strahov (nejede v SO a NE)
- 144 nádraží Braník–Novodvorská–Krč, Tempo
- 145 Nový Hloubětín–nám. Lidových milicí–Spojovací–sídliště Malešice–V Rybníčkách–Skalka–Zahradní Město, Cíl (špičková)
- 146 Nový Hloubětín–nám. Lidových milicí–Spojovací–Malešice, Hostýnská (nejede v SO a NE)
- 147 Podbaba, International–Výhledy
- 148 Podolí–Pražského povstání (metro)–Klaudiánka
- 149 Dejvice, nám. VŘSR–Strahov–Klamovka–Jinonice, ZPA (špičková)
- 150 nádraží Braník–Modřany, Tyršova čtvrť
- 151 Libeň, Slovanka–Prosek–Klíčov–Vysočany, OÚNZ
- 152 Kobylisy, Ke Stírce–Čimice–Dolní Chabry–Čakovice, Závody Jiřího Dimitrova (v úseku Dolní Chabry–Čakovice jen ve špičkách)
- 153 Smíchov, Anděl–Malvazinky–Jinonice, Motorlet (špičková)
- 154 Budějovická (metro)–Spořilov–Chodov–Háje–Petrovice–Horní Měcholupy–Hostivař, nám. J. Marata
- 155 Petřiny–Prašný most–Letenské nám.–Revoluční–Národní divadlo–Karlovo nám.–I. P. Pavlova (metro)–Orionka–sídliště Malešice
- 156 Prosek–Vychovatelna–Dopravní podnik–Revoluční (špičková)
- 157 Libeň, Vychovatelna–sídliště Prosek–Vysočany, OÚNZ
- 158 Vysočany, OÚNZ–Prosek–Letňany–Čakovice–Miškovice
- 159 Vysočany, OÚNZ–Prosek–Letňany–nádraží Čakovice (špičková)
- 160 Podbaba, International–Lysolaje
- 161 Dejvice, Bořislavka–Nebošice
- 162 Vozovna Kobylisy–Dolní Chabry
- 163 Strašnice, Černokostelecká–Štěrboholy



- 164 Bílá Hora–Řepy–Zličín–Motol–Košíře, Kotlářka  
 165 Kunratice, Šeberák–Libuš–Komořany (špičková)  
 166 Libeň, U kříže–Prosek–Letňany–Čakovice–Třeboradice, teplárna (v úseku Čakovice–Třeboradice, teplárna jen ve špičkách)  
 167 Košíře, Kotlářka–nemocnice Motol  
 168 Žižkov, Biskupcova–sídliště Malešice, Prefa (v úseku Žižkov, Biskupcova–Černokostelecká jen ve špičkách)  
 169 Prosek, Lovosická–Harfa–Spojovací–sídliště Malešice–Strašnice, Černokostelecká  
 170 nádraží Braník–Modřany, Baba III  
 171 sídliště Spořilov–Kačerov (metro)–Novodvorská–Výzkumný ústav A. S. Popova  
 172 Zlíchov, Lihovar–Velká Chuchle, nám. Omladiny  
 173 nádraží Braník–Cholupice  
 174 Dejvice, nám. VŘSR–Letenské nám.–Dopravní podnik–Sokolovská (metro)–nám. Míru–Vršovice, Čechovo nám. (špičková)  
 175 vozovna Kobylisy–Vychovatelna–Sokolovská (metro)–Orionka–Zahradní Město, Cíl (špičková)  
 176 Strašnice, Průběžná–Orionka–I. P. Pavlova (metro)–Karlovo nám.–nám. Sovětských tankistů–Hřebenka–Strahov  
 177 zatím neobsazeno  
 178 Chodov–Spořilov–Budějovická (metro)–Krč, Zemanka (špičková)  
 179 Košíře, Kotlářka–Motol–Petřiny–Ruzyň, Nové letiště  
 180 sídliště Rybníčky–Orionka–I. P. Pavlova (metro)–Karlovo nám. (špičková)  
 181 sídliště Ďáblice–sídliště Prosek–Nový Hloubětín–sídliště Hloubětín–Kyje–Hostivař, Autorenova  
 182 Nusle, Kloboučnická–Kačerov (metro)–Krč, Tempo  
 183 zatím neobsazeno  
 184 nádraží Čakovice – Letňany – Kbely – Nový Hloubětín – sídliště Hloubětín–Kyje, Pávovské nám. (špičková)  
 185 Kbely, Letecké opravny–Nový Hloubětín–sídliště Hloubětín  
 186 Nový Hloubětín–sídliště Hloubětín–Hutě, Světská  
 187 Chodov–Háje–Petrovice–Horní Měcholupy–Hostivař, Autorenova (provoz do 18.00 hod., nejede v SO a NE)  
 188 Podolí, Pekařka–Mládežnická (metro)–Nusle, Kloboučnická–Záběhlice–nádraží Strašnice–Malešice, Plaňanská  
 189 Kačerov (metro)–Krč, Tempo (špičková)  
 190 Krč, Ryšánka–Budějovická (metro)–Nusle, Kloboučnická (špičková)

- 191 Břevnov, Vypich–Strahov–Hřebenka–nám. Sovětských tankistů
- 192 Braník, přístaviště–nádraží Krč–Kačerov (metro)
- 193 Pražského povstání (metro)–sídliště Pankrác I–sídliště Pankrác II–Budějovická (metro)–nemocnice Krč–Krč, MBÚ
- 194 Strašnice, Černokostelecká–Štěrboholská–Hostivař, Autoreno-  
va (špičková)
- 195 nádraží Čakovice–Závody J. Dimitrova–Letňany–Prosek–nám.  
Lidových milicí–Harfa–Spojovací–sídliště Malešice–V Rybníč-  
kách–Skalka–Zahradní Město, Západ
- 196 Kačerov (metro)–nemocnice Krč–Novodvorská–Výzkumný ústav  
A. S. Popova (špičková)
- 197 Prosek–sídliště Prosek–Vychovatelna–Dopravní podnik–nám.  
Krasnoarmejců–podolská nemocnice–Novodvorská
- 198 Sokolovská (metro)–nám. Lidových milicí–Nový Hloubětín (jen  
v ranní špičce)
- 199 Budějovická (metro)–Ryšánka–Nové Podolí–Pod Pekařkou–  
Dvorce–Výtoň–Větrov–I. P. Pavlova (metro)–nám. Míru

### **Poznámka**

Poslední spoje vybraných linek, navazujících na stanice metra, umožní přestupy s posledními vlaky metra. Linky tedy zůstanou v provozu déle než podle současných jízdních řádů.

### **Přehled nočních autobusových linek DP**

- 501 nádraží Braník–Novodvorská–Krč–Budějovická–Pražského po-  
vstání–nám. Bratří Synků
- 502 Podbaba, International–Suchdol
- 503 Kbely, Kulturní dům–Nový Hloubětín–Kyje–Dolní Počernice
- 504 Krč, Tempo–Kačerov–Budějovická–Pražského povstání–nám.  
Bratří Synků
- 506 sídliště Ďáblice–sídliště Prosek–Vysočany, OÚNZ
- 508 Smíchov, Anděl–Malvazinky–Vidoule–Jinonice
- 509 Libeň, Vychovatelna–sídliště Prosek–Letňany–nádraží Čako-  
vice
- 512 Vršovice, Kohinoor–Záběhlice–Topolská–Hostivař, nám. J. Ma-  
rata–sídliště Hornoměřolupská

### **Metro–ČSAD–ČSA–taxi–parkoviště**

Na stanice metra ovšem nebude navazovat jenom městská hro-  
madná doprava, ale také příměstská a dálková autobusová doprava  
ČSAD a doprava železniční.

Bezprostředně u stanice metra Sokolovská je hlavní pražské autobusové nádraží Florenc. U stanice Mládežnická je autobusové nádraží ČSAD Pankrác. Stanice metra Hlavní nádraží je přímo spojena s ústřední pražskou železniční stanicí a také nádraží ČSD Praha-střed je v docházkové vzdálenosti stanic metra Sokolovská a Hlavní nádraží.

Výhledově se počítá s komplexní návazností dopravní sítě ČSAD a pražských nádraží ČSD na stanice metra. **Trasa A** bude mít spojení s autobusovými nádražími ČSAD v Dejvicích (stanice Obránců míru) a ve Strašnicích (stanice V olšinách) a se železničními stanicemi Dejvice (metro Obránců míru) a Hostivař (metro nádraží Hostivař). **Trasa B** bude mít spojení s autobusovými nádražími Smíchov (stanice Anděl), Florenc–dálkové linky ČSAD (stanice Sokolovská) a Vysočany (stanice Palmovka) a se železničními stanicemi Smíchov (metro Smíchov, ČSD) a Libeň-horní nádraží (metro Českomoravská). **Trasa C** bude mít spojení s autobusovým nádražím ČSAD Pankrác (ve stanici Mládežnická), Florenc (ve stanici Sokolovská) a se stanicemi ČSD Hlavní nádraží (stejnojmenná stanice metra), Krč (metro nádraží Krč) a Holešovice (metro Plynárni). **Trasa D** bude mít spojení se železniční stanicí Braník.

U stanic metra budou také situována stanoviště taxislužby. Na trase **I C** zatím u stanic Sokolovská, Hlavní nádraží, I. P. Pavlova (na Tylově nám.), Pražského povstání a Budějovická.

S další výstavbou metra se bude počet stanovišť u stanic metra rozšiřovat. Počítá se také s tím, že u některých předměstských stanic metra budou velká záchytná parkoviště pro osobní auta lidí přijíždějících zvenku nebo ze vzdálenějších okrajů hlavního města do centra Prahy za svými záležitostmi. Aby se nemuseli proplétat přetíženými ulicemi centra bez jistoty, že tu pro své vozy najdou místo k parkování, přesednou do metra a budou při cestách po městě používat služeb městské hromadné dopravy.

## Závěr

První úsek metra Kačerov–Sokolovská je prvním článkem páteře nového dopravního systému našeho hlavního města. Spolu s ním vstupují do života i významné změny v celém systému městské hromadné dopravy:

- rozšíření počtu tramvajových a autobusových linek a jejich směrové přizpůsobení
- mechanizované odbavování cestujících, spojené se zrušením

- placení jízdného ve vozech a jeho přenesením do předprodeje
- nové tarifní uspořádání (nepřestupný tarif, zrušení vyššího jízdného v překryvné síti autobusů a v nočním provozu, rozšíření bezplatné jízdy na děti až do 10 let věku atd.).
- dokončení výměny starého vozového parku elektrických drah novými tramvajemi typu T-3
- pokračující modernizace autobusového parku.

To všecko směřuje k zabezpečení a postupnému rozšiřování služeb městské hromadné dopravy v Praze i při kritickém nedostatku pracovníků (mechanizované odbavování cestujících nahradí průvodčí) a ke zvyšování plynulosti, rychlosti, bezpečnosti a kultury cestování (metro, nová vozidla povrchové hromadné dopravy).

Výhledově, jak budou přibývat další články páteře nového systému městské dopravy – provozní úseky metra, bude přibývat i odpovídajících změn v linkovém vedení tramvají a autobusů, dál se bude zkvalitňovat jejich vozový park, bude se dotvářet síť předměstských i dálkových linek a autobusových nádraží ČSAD, v rámci přestavby pražského železničního uzlu se dobuduje a zmodernizuje síť železniční dopravy a nádraží ČSD na území hlavního města, vytvoří se síť nadřazených městských komunikací (magistrál a okruhů), umožňující rychlý pohyb rostoucího počtu motorových vozidel, vznikne rozsáhlá síť podchodů pro pěší (většinou spojených s vestibuly metra), signalizačních systémů na křižovatkách, rozsáhlých parkovišť na obvodu městského centra, početnější síť stanovišť taxi atp.

Začínající komplex změn umožní, aby Praha během několika pětiletetek vyšla z dopravní soutěsky, do níž se dostala v důsledku rozporu mezi rozmachem kypícího pracovního a kulturního života hlavního města socialistické republiky, rostoucí životní úrovně jeho obyvatel a nedostatečně dimenzovaného půdorysu dopravních ploch městského centra, jímž vedou všechny hlavní dopravní trasy a ve kterém navíc je koncentrováno největší množství pracovních příležitostí.

Vždyť přáním nás všech je, aby Praha měla nejprogresivnější možný dopravní systém, jehož kapacita i úroveň se ctí ob stojí a bude dobře sloužit ještě v daleké budoucnosti, a přitom aby jí zůstala zachována neopakovatelná krása tisíciletého města, jehož historické jádro je světovým unikátem, klenotem gotické, renesanční a barokní architektury, ničím nenahraditelnou národní kulturní památkou.