# PRAŽSKÉ METRO

Večerní Praha 1 KČS

## stavba československo sovětského přátelství

## Spolupráce, přátelství, bratrství

»... do zkušebního provozu byl uveden 1. úsek trasy C metra ...« uvedl na celopražském aktivu funkcionářů KSČ dnes 31. ledna 1974 v pražské Lucerně soudruh Antonín Kapek, člen předsednictva ÚV KSČ a vedoucí tajemník MV KSČ v Praze. Řekl dále, že v investiční výstavbě se podařilo v Praze realizovat takové objemy prací jako za celou předcházející pětiletku. Kromě prvního úseku trasy C byla např. na městskou komunikační síť napojena dálnice a zahájen provoz na mostě Klementa Gottwalda, v chodu je teplárna Třeboradice, garáže Dopravních podniků na Klíčově, ukončena byla rekonstrukce Smetanova divadla atd. Kromě toho se úspěšně rozvinuly práce na přemostění nádraží Střed severojižní magistrálou, pracuje se na stoce K, skladových areálech obchodu, odbavovací hale hlavního nádraží, ústřední telekomunikační budově, na řadě průmyslových objektů a ubytovacích zařízení.

Dosáhnout takových úspěchů nebylo lehké a snadné. Podařilo se to díky vlivu naší komunistické strany na všechny vrstvy obyvatel hlavního města, díky soustředění sil na uskutečňování budovatelských závěrů XIV. sjezdu KSČ, díky nezištné, drobné a každodenní práci uvědomělých a obětavých stranických funkcionářů. Koncepce rozvoje hlavního města, prosazovaná a uskutečňovaná městským výborem KSČ, tak postupně přináší plodné výsledky.

Na hlavu byly poraženy a praxí vyvráceny všechny nepřátelské teorie a zlostné předpovědi pravicových a antisocialistických sil, které se pokusily kontrarevolucí zvrátit socialistický vývoj v naší vlasti. Ke svým podlým cílům neváhaly zneužít dílčích nedostatků a v Praze pak najmě určitého dlouhodobého zanedbání řady životních funkcí jejího hospodářského organismu. Nepřátelé věděli, jaký význam bude mít pro život Pražanů kromě dalších cílů — metro. Proto tak zuřivě a soustředěně, a přitom chytře, jakoby na vědecké bázi, vedli proti němu boj a zvláště boj proti pomoci Sovětského svazu, proti účasti Moskvy na jeho výstavbě. Věděli velmi dobře, jak silné přátelství se rodí, upevňuje a zakaluje při spolupráci na výstavbě takového díla. A nejen při vlastní výstavbě metra, ale i při školeních našich pracujících v Moskvě, při čerpání ze studnice bohatých zkušeností sovětských pracujících a techniků, při společném řešení problémů a překážek. Na metru jde už o vyšší úroveň spolupráce. Náročnost stavby metra v Praze je obecně známá. Je rozdíl mezi takovými stavbami socialismu, jakými byly u nás přehrady, elektrárny, nové veliké továrny, stavby železnic atd., a stavbou metra v hlavním městě. Aniž bychom chtěli snižovat význam oněch staveb, přece jen se budovaly »na zelené louce«, zatímco miliardová investice, ja-

Pokračování na str. 4

**V TOMTO ČÍSLE SE DOČTETE o tom, jak se metro stavělo ● V galérii budovatelů vám představujeme několik z mnoha obětavých ● Malý praktický rádce vám sděluje, jak v metru platit, jak se chovat, jaký je jízdní řád a řadu dalších informací ● Co, kde, kdy, jak a proč o všech stanicích trasy C se dozvíte na stranách 8 a 9, o dalších trasách na straně 10 ● Otiskujeme také úplný a podrobný nový jízdní řád tramvají a autobusů, platný od 9. května**

# anketa

Stavbě pražského metra se spontánně začalo mezi jeho budovateli říkat stavba československo-sovětského přátelství. S jedinou anketní otázkou jsme se proto obrátili na organizátory i budovatele metra: **»Co pro nás při stavbě metra znamenala pomoc Sovětského svazu?«**

**OTAKAR FERFECKÝ, CSc., vládní zmocněnec pro výstavbu metra:**

*»Sovětská pomoc má rozhodující podíl na dosavadní úspěšné výstavbě pražského metra. Základní obrat v průběhu výstavby nastal po podepsání dohody mezi vládami ČSSR a SSSR o rozšíření technické pomoci Sovětského svazu při výstavbě metra v Praze z dubna 1970, která umožňuje ještě lépe využít čtyřicetileté zkušenosti z výstavby meter v SSSR a mimo to představuje základnu pro velkou materiální a technickou pomoc. Sovětská strana dodala od té doby pro pražské metro technickou dokumentaci, stroje a zařízení (včetně razicích štítů a ukladačů tybinků), litinové tybinky pro ostění tunelů, ale i vagóny pro trasu I C upravené podle požadavku čs. strany. Významnou pomoc poskytli sovětští odborníci konzultacemi, expertizou projektu a předáváním zkušeností. Mnoho našich odborníků se zaškolovalo v SSSR včetně provozních zaměstnanců metra. Mezivládní čs.-sovětská komise pro hospodářskou a vědeckotechnickou spolupráci, která koncem roku 1973 projednávala v Praze sovětskou pomoc pražskému metru, konstatovala: ‚Technická pomoc uskutečňovaná od roku 1970 podstatně napomohla řešení technických problémů, urychlení postupu výstavby, zejména v oblasti tunelářských prací, jakož i ke zvýšení úrovně řízení výstavby metra.‘*

*A čeho si nejvíce ceníme, je to, že při společné práci našich a sovětských dělníků a techniků se prohlubovala vzájemná úcta a porozumění. Prakticky se tak naplňuje čs.-sovětské přátelství. Proto je stavba metra v Praze stále častěji nazývána stavbou čs.-sovětského přátelství.«*

**● Za čtyři roky od podpisu dohody v dubnu 1970 byly na pražské metro dodány ze Sovětského svazu stroje a zařízení v celkové hodnotě 14 miliónů rublů.**

**Ing. M. LACEK, generální ředitel Dopravních podniků hl. m. Prahy:**

*Ve výstavbě metra jsou sovětští odborníci mistry svého oboru. Proto jsme se u nich učili ve všech etapách přípravy a výstavby metra v Praze a vytvořili jsme postupně základnu široké, trvalé spolupráce.*

*Trvale zůstanou v naší paměti sovětští soudruzi — I. I. Podčufarov, P. A. Časovitin, S. A. Lugavcov, I. T. Jefimov, A. P. Anin, S. S. Malofsejev, kteří přispěli k řešení koncepce výstavby metra, stejně jako soudruzi I. D. Sosnov, I. A. Flalkovskij, V. K.*

(Pokračování na str. 2)

# KALENDÁŘ

## '65

**2. června** — vláda ČSSR rozhodla vybudovat v Praze systém podpovrchové dopravy;

## '66

**7. ledna** — jsou zahájeny přípravné stavební práce v Opletalově ulici;

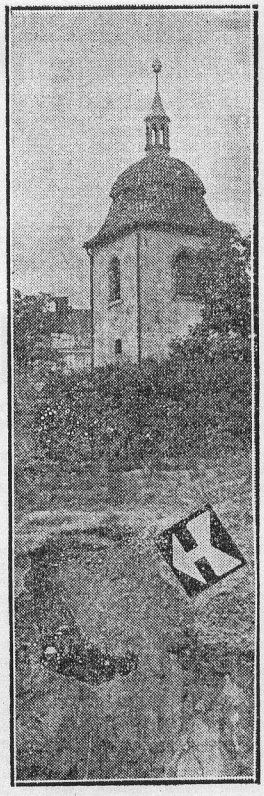
**8. listopadu** — je podepsána dohoda mezi vládami SSSR a ČSSR o spolupráci při výstavbě podzemních tras městské hromadné dopravy v Praze;

## '67

**20.—30. ledna** — probíhá první jednání zmocněnců obou vlád o spolupráci a technické pomoci;

**15. března** — zahájena výstavba stanice Hlavní nádraží;

**15. května** — zahájena výstavba stanice Muzeum;



# Kdo budoval metro

**Všechny organizace, podniky a kolektivy podílející se na stavbě trasy C není v našich silách vyjmenovat. Všimněme si těch nejdůležitějších:**

**Organizace podílející se na přípravě, projekci a realizaci stavby:**

- **Národní výbor hlavního města Prahy,**
- **Výstavba hlavního města Prahy — generální ředitelství,**
- **Dopravní podniky hlavního města Prahy — generální ředitelství,**
- **Dopravní podnik hlav. m. Prahy — Metro,**
- **Dopravní podnik hlav. m. Prahy — Metroprojekt.**
- **Interprojekt,**
- **Projektový ústav dopravních a inženýrských staveb,**
- **Státní ústav dopravního projektování,**
- **Vodní stavby, oborový podnik — Metrostav, n. p.,**
- **ČKD, oborový podnik — ČKD Engineering,**
- **Stavby silnic a železnic.**

**Přímý investor:** Dopravní podnik hlav. m. Prahy — Metro.

**Nadřízený orgán:** Dopravní podniky hlav. m. Prahy, generální ředitelství.

**Ústřední investor:** Národní výbor hlavního města Prahy.

**Orgán pověřený schvalováním dokumentace:** Výstavba hlav. m. Prahy, generální ředitelství.

**Generální projektant:** Dopravní podnik hl. m. Prahy — Metroprojekt.

**Generální dodavatel stavební části:** Vodní stavby, oborový podnik, Praha, Metrostav, n. p.

**Generální dodavatel mostu Kl. Gottwalda:** Stavby silnic a železnic, n. p.

**Hlavní subdodavatelé stavební části:**

- Výstavba Kamenouhelných dolů Kladno, závod 02,
- Vojenské stavby, oborový podnik, Praha,
- Vodní stavby, závod 03, Tábor.

**Hlavní subdodavatelé technologické části:**

- Železniční stavitelství Praha, závod 05,
- ČKD, Dodavatelský závod,
- Automatizace železniční dopravy, Praha,
- Transporta Chrudim,
- Sigma Hranice,
- Závody průmyslové automatizace, dodavatelský podnik,
- Závody pro výrobu vzduchotechnických zařízení, Milevsko.

**Prorážka** prvního, 420 m dlouhého tratového tunelu na Pankráci v roce 1969.

# z galerie budovatelů

**Na metru soutěží v současné době 78 kolektivů o titul brigáda socialistické práce, 12 již titul získalo. Každoročně jsou uzavírány sdružené socialistické závazky, na jejichž plnění se podílejí tisíce dělníků, stavbařů, technických pracovníků a dalších. Jejich iniciativa a pracovní elán napomohly tomu, že trasa C může být odevzdána do provozu před termínem. Alespoň s některými z mnoha budovatelů vás chceme seznámit.**

**KAREL KOCÚM, mistr z Vodních staveb, oborového podniku Metrostav,**
pracuje na pražském metru od roku 1968. Při práci uplatňoval dlouholeté tunelářské zkušenosti z předcházejících pracovišť. Především při zavádění nové technologie — ražení tunelů sovětským nemechanizovaným štítem. Sovětské zkušenosti nepřebíral pasívně, sám přemýšlel o různých zlepšeních. Je autorem realizovaného zlepšovacího návrhu, podle kterého se celý štít přemisťoval na další úsek bez demontáže.

**Ing. LADISLAV SLEPIČKA, vedoucí odboru realizace vozidel a technického rozvoje z DP — Metro**
pracoval na výstavbě metra již od roku 1968 ve vedoucích funkcích pro technologické vybavení metra. Zasloužil se o vyřešení složitých koncepčních a vývojových technologií provozu metra. Zabezpečoval zpracování a realizaci dodávek vagónů z SSSR. S dodavateli v ČSSR dovedl jeho útvar včas a úspěšně kompletovat vozidla československými zařízeními a vzájemně koordinovat spolupráci se sovětskými výrobci.

**JAROSLAV ŠKOCH, zedník-četař z Vodních staveb, oborového podniku Metrostav,**
je vysoce hodnocen ve své specializaci omítkář a fasádník. Pracoval jako zedník-četař na stavbě stanice Gottwaldova. Spolu se svou četou se podstatnou měrou zasloužil o splnění všech termínů daných harmonogramem stavby. Je výborný organizátor. Kolektiv, v jehož čele stojí, vede cílevědomě a umí jej získat pro plnění všech náročných úkolů a k dosahování nejvyšších výkonů.

# TROCHA PREHISTORIE

**Železář Rott chtěl využít kanálů ● První studie metra z roku 1926 ● Metro versus podpovrchová tramvaj ● Návrh sovětských expertů vítězí, a proto máme metro**

**Praha vlastně toužila po metru už hodně dávno. Na svou dobu s utopistickým návrhem přišel majitel železářství na Malém náměstí V. J. Rott v roce 1898. Obrátil se na městskou radu, aby se využilo budování podzemních kanalizačních sítí a spolu s nimi se vybudovala i podzemní dráha. Návrh byl zamítnut.**

● **Po 28 letech** předložil prof. V. List a ing. B. Bellada správě Elektrických podniků hl. m. Prahy důkladný technický a dopravně zdůvodněný koncept metra, nazvaný Studie rychlé městské dráhy — Metro v Praze. Návrh uvažoval o čtyřech trasách.

● **Elektrické podniky** vypsaly v letech 1929—1930 soutěž na řešení systému městské dopravy. Žádný z 19 návrhů však nebyl přijat. Potom pověřily podniky vlastní studijní útvar, aby vypracoval nové řešení. To bylo hotové v roce 1939 pod názvem Projekt D. Jednalo se víceméně o podzemní tramvaje s krátkými tunelovými úseky v centru. Druhá světová válka uskutečnění znemožnila.

● **Po roce 1945** se Dopravní podnik hl. m. Prahy vrátil k návrhům prof. V. Lista, ing. B. Bellady a ing. Záruby-Pfaffermana ze soutěže v roce 1930. Jak se však řešení dopravního problému stávalo aktuálnější, tak se množil i počet a pestrost předkládaných variant.

— **1950:** Návrh na podpovrchovou tramvaj Karlovo nám.—nám. Gorkého a Muzeum—Čechův most.

— **1952:** Studie podzemní dráhy. Délka 70 km (z toho 40 km v tunelech). Trasy: Smíchov—Veleslavín, Veleslavín—Hostivař a Chodov—Trója.

— **1957:** Návrh na postupné budování kratších tramvajových tunelů, které by byly později prodlužovány a přestavěny na tunely metra. V centru města měly tři trasy tvořit tzv. klasický trojúhelník: Můstek—Muzeum—Florenc.

— **1958:** ÚNV vypisuje soutěž, schází se 44 návrhů na podpovrchovou tramvaj i metro.

— **1959—1960:** Sestavují se dvě varianty — podpovrchová tramvaj doplněná autobusovou sítí, nebo pouze autobusový provoz bez tramvají a podzemní dráhy.

— **1961:** Varianta »čistého« autobusového provozu zamítnuta. Opět se uvažuje o podpovrchové tramvaji a autobusech.

— **1962:** Na základě vládního usnesení č. 1033 z 31. října má páteří dopravy zůstat kolejová doprava, vedená v nejzatíženějších směrech v centru města v tunelech.

— **1966:** V lednu se začalo s výstavbou podpovrchové tramvajové tratě v I. úseku Nuselský most—hlavní nádraží—Bolzanova).

V průběhu roku se prohlubovaly názorové rozpory mezi zastánci podpovrchové tramvaje a zastánci metra. Nové síly i obsahu nabyl spor v roce 1968. Ukázalo se, že zuřiví zastánci podpovrchové tramvaje nesledovali cíl ulevit pražské dopravě, ale cíle politické. Bylo zřejmé, že metro by mohla Praha vybudovat pouze s pomocí SSSR. A to nechtěli pravičáčtí dobrodruzi za žádnou cenu připustit.

**Sovětští experti, kteří podle dohody mezi vládami ČSSR a SSSR prostudovali a přezkoumali situaci, doporučili začít ihned budovat klasické metro.**

● **Některé z argumentů** sedmičlenné skupiny sovětských expertů, vedené I. T. Jefimovem:

— technickou úrovní provozu a kulturou služeb cestujícím neodpovídá navržený systém požadavkům na současnou rychlou kolejovou dopravu a neodpovídá také významu Prahy jako hlavního města socialistického státu,

— stanovený maximální zátěžový proud ve špičce — 12 600 cestujících v jednom směru je příliš nízký. Již nyní má hodnotu až 15 000 osob v jednom směru,

— plánovaná propustnost tratí — 62 párů vlaků za hodinu a střední cestovní rychlost 23 km/hod. jsou nereálné. Dvouvozové soupravy vozů T-3 mohou poskytnout hodinovou přepravní kapacitu 9000 osob ve špičce, což neodpovídá ani projektem předpokládanému počtu cestujících.

**Proto konečné rozhodnutí znělo — metro!**

**Dnes už nikdo soudný nepochybuje, jak moudrá to byla pro nás rada.**

# anketa

(Pokračování ze str .1)

*Fjodorov, A. N. Strachov, P. K. Šestov, kteří s řadou dalších v etapě výstavby pomáhají řešit složité a náročné problémy tohoto velkého inženýrského díla.*

*Upřímnou, soudružskou pomoc v konzultacích i přípravě pracovních kádrů nám poskytovali náčelníci Metropolitenu v Moskvě E. A. Legostajev, v Leningradu V. G. Averkijev, v Kyjevě N. K. Orlov, v Baku L. D. Murijev, v Tbilisi N. D. Beridze.*

*Vedle odborných zkušeností byl pro nás významným pomocníkem při překonávání obtíží příklad sovětského přístupu, vyznačující se zásadovostí, věcností, snahou o dosažení optimálního výsledku. Proto jsme nepochybovali, že se v Praze přes všechny potíže a problémy podaří vybudovat dobré metro, které je trvalým památníkem čs.-sovětské spolupráce.*

**Ing. BOHUMIL MORAVEC, předseda stranického výboru pro výstavbu pražského metra:**

*»Sovětští soudruzi nám byli během celé výstavby trasy C metra vždy příkladem, s jakou otevřeností, vysokou profesionální znalostí a důsledností přistupovali k řešení všech principiálních otázek souvisejících s koncepcí, projekcí, řešením problémů výstavby a přípravy provozu metra.*

*Každý, kdo s nimi přišel do styku, musí ocenit jejich citlivý přístup k řešení jednotlivých otázek z výstavby metra. Ti, kdo měli štěstí bezprostředně se sovětskými soudruhy pracovat, se mnohému naučili a chtěl bych věřit, že nám duch, který sovětské zkušenosti do výstavby metra vnesly, zůstane jako trvalý faktor.«*

● **Od roku 1970 bylo v ČSSR 122 sovětských odborníků včetně dlouhodobých konzultantů, kteří bezprostředně pomáhali při řešení úkolů spjatých s výstavbou metra.**

**ING. JAROSLAV HLAVÁČ, náměstek primátora:**

*»Kromě technické a materiální pomoci dává sovětská pomoc záruky, že:*

*1. Technické řešení odpovídá budoucímu provozu, a to na úrovni nejméně takové, jaké je dosahováno v metrech SSSR;*

*2. Při komplexním řešení, tj. projekci a výstavbě včetně technických a provozních návazností je pamatováno na vše, co kvalitní provoz metra podmiňuje;*

*3. Zajišťuje včasnou přípravu kádrů po všech stránkách, zejména zvládnutí techniky a provozních podmínek na základě mnohaletých zkušeností v SSSR, a to ve velmi krátkém čase za minimálních nákladů s tím spojených.«*

● **V rámci materiální pomoci nám Sovětský svaz zatím dodal 50 vagónů pro metro typu EČs, 2 nemechanizované štíty na ražbu tunelů, 6 ukladačů tubinků a 5 staničních ukladačů tubinků.**

**ING. JAROSLAV TRPIŠOVSKÝ, ředitel Vodních staveb, závod Metrostav:**

*»Hlavní smysl sovětské pomoci je v tom, že nám sovětští přátelé nezištně předali zkušenosti zhruba 40 let s budováním metra. Především formou rad, konzultací a zácviku lidí. Také v tom, že nám dodali vyzkoušené mechanismy, vhodné pro naše podmínky. To se týká zejména mechanismů pro ražení tunelů trasy C v měkkých horninách, kde dosavadní způsoby ražení by nebyly způsobilé pro průřez tunelů, nutný pro metro a pro rychlost ražby, jaká byla třeba.*

*Konkrétně v našem podniku nám nejvíce v začátcích pomohla přítomnost ing. Pavla Šestova, který byl vlastně prvním sovětským odborníkem-strojařem, působícím v Praze na metru.«*

● **Pro stavbu bylo dodáno 42,5 tisíce tun litinových tubinků, řada rypadel, buldozerů, strojů pro nakládání zeminy, napájecí kolejnice atd.**

SOVĚTŠTÍ ODBORNÍCI mají nesmírné zásluhy na tom, že Praha má moderní metro, světové, špičkové úrovně. Představujeme za všechny alespoň ty s největšími zásluhami. Jsou to (zleva doprava): V. K. FJODOROV, hlavní poradce, G. M. SUVOROV, D. I. SEPITYJ, V. I. KUNICYN, V. A. ŠAGIN, P. D. IELIANOV, P. D. PARAMONKOV.

## KALENDÁŘ

**červen** — skupina sovětských odborníků doporučuje upustit od výstavby podpovrchové tramvaje a zahájit výstavbu metra;

**9. srpna** — vláda ČSSR rozhoduje o výstavbě metra v Praze;

## '68

**1. ledna** — Vodní stavby zřizují závod Metrostav, specializovaný na výstavbu metra v Praze; generálním dodavatelem stavební části se stávají Vodní stavby, generálním dodavatelem technologie ČKD;

**8. srpna** — jsou zahájeny přípravné práce pro ražení prvního tunelu výkopem montážní komory ve Štětkově ulici na Pankráci;

**1. prosince** — je zahájena montáž prvního sovětského razicího štítu ve Štětkově ulici na Pankráci;

# Nepostradatelní pomocníci

**Jaké stroje pomáhaly budovatelům metra razit tunely? Ptali jste se a my vám odpovídáme:**

**METROSTAV** razil tunely trasy C nemechanizovanými štíty dodanými ze Sovětského svazu. Je jich možné použít v sypkých a měkkých horninách, kde odstřelování zeminy je jenom řídkou nutností. Na trase C první štít začal pracovat na tunelech od nynější Gottwaldovy stanice na stanici Pražského povstání a pak od Mládežnické po Budějovickou. Druhý štít, který došel později, byl použit na tunely od stanice Hlavní nádraží po Sokolovskou a zpět.

Celé zařízení se skládá ze štítu a ukladače tybinků. Ukladač je i s injektážním mechanismem umístěn na plošinách a celý štít se pohybuje po dráze ve spodní části tunelu. Posunuje se dopředu tím, že patky hnacích válců se opřou o uzavřený prstenec a posunují štít k dalšímu záběru.

Ocelové tybinky nám dodává SSSR. Prstenec je složen ze sedmi normálních, dvou přechodných a jednoho zámkového tybinku. Vznikne tak obezdívka široká jeden metr. Světlý profil obezdívky (je průměrem tunelu) činí 5,1 m, vnější průměr 5,5 m, váha celého prstence je 5,3 t.

**VOJENSKÉ STAVBY** použily k ražení tunelů od stanice I. P. Pavlova k mostu Klementa Gottwalda tzv. prstencové metody. Měly k dispozici sovětský erektor — ukladač tybinků, stejný jako je u štítu. Jenom vepředu se hornina střílí. Tato metoda se používá tam, kde je tvrdá zemina, v našem případě břidlice. Vojenské stavby byly prvními na trase C, které se s ražbou tunelů vypořádaly. Bylo to den před Štědrým večerem 1971.

**VÝSTAVBA KLADENSKÝCH DOLŮ**, závod 2, razil tunely mezi stanicemi Pražského povstání a Mládežnická i od Kačerova po Budějovickou také prstencovou metodou, ovšem trochu jinou. Použili svých zkušeností z dolů. Ostění tunelů — prstence byly široké pouze 75 cm. Prstenec se skládal ze čtyř prefabrikovaných tybinků a jednoho zámkového dílce.

**VKD** skončily práce na tunelech 8. dubna 1972. Bylo to zvláštní pracoviště. Pracovali na něm převážně mladí lidé. Proto také stavba tunelů z Kačerova na stanici Budějovická byla vyhlášena za Stavbu mládeže. Svému jménu dělaly BSP předáků Přibyla a Knitla čest. Při ražbě tunelů padl dvakrát rekord.

Tunely začali pracovníci VKD v této trase razit v červenci 1971. V září prorazili na obou tunelech 146 m (dosavadní rekord byl 112 m), v říjnu už 163 m. V obou tunelech (pravý je dlouhý 575,8 m, levý 571,7 m) bylo vystříleno a odvezeno 35 687 $m^3$ zeminy, panelová obezdívka tunelů váží 10 536 tun, betonu zde bylo nastříkáno 5865 $m^3$.

**METROSTAV a VODNÍ STAVBY**, závod 07, před hlavním nádražím ve Vrchlického sadech až k Muzeu tunely nerazily, ale budovaly metodou podzemních stěn — v hloubce 10—14 m. Stěny jsou zakotveny do břidlic a procházejí bývalou terasou Vltavy. Stěny byly betonovány do betonových vodicích zídek založených buď v úrovni terénu, nebo v předvýkopu na úroveň stropu tunelu. Stěny dělaly italské stroje RODIO.

**Historická fotografie** z prorážky posledního traťového tunelu trasy C v roce 1972. Mezi raziči je i vedoucí tajemník MV KSČ A. Kapek. Všechny snímky na str. 1—10 V. Jirsa

# Kilometry kolejí

**Přišli poslední, a přece včas ◆ To není jenom říci — položte koleje ◆ 2000 tun prošlo jejich rukama**

**Železniční stavitelství, závod 02, do tunelů přicházel poslední a přesto musel být s pokládáním kolejí včas, v termínu hotov. I když se na staveniště dostali později, nežli bylo v plánu, přece udělali práci ještě dříve, než se předpokládalo.**

První koleje byly položeny 13. ledna 1972 směrem ze stanice Gotwaldova ke stanici Pražského povstání. Nešlo jenom o to, položit pražce a kolejnice. Podloží museli také zabetonovat, koleje položit do správného směru i výšky s tolerancí ± 1 mm, tedy mnohem menší, než je u železnice. Poslední šroub kolejí byl utažen 21. června 1973, zabetonování skončilo o osm dní později.

- **Celková délka koleje je zhruba 14 500 m;**
- **znamenalo to 29 000 m kolejnic;**
- **24 000 dřevěných pražců;**
- **48 000 ocelových podkladnic;**
- **96 000 pryžových podložek, stejný počet svěrek a svěrkových šroubů;**
- **192 000 vrtulí k připevnění podkladnic k pražcům a 288 000 zajišťovacích kroužků;**
- **všechny kolejnice váží přes 2000 tun.**

# Překvapení na pochodu

**Bylo po oslavách Svátku práce — 3. května 1971. U stanice metra Hlavní nádraží vykročil na podzemní cestu druhý nemechanizovaný sovětský razicí štít. Trasa vedla k Florenci. Že to nebude bezstarostná procházka, se předpokládalo. Štít měl podejít nádraží Praha-střed a navíc se vědělo, že tam je mrtvé rameno Vltavy. A to znamenalo vodu a zapojení soustavy 42 čerpadel.**

Na všechno se předem připravili. A přece se tu dočkali budovatelé mnoha překvapení. Z razičů se stali i archeologové. Nálezy v navážkách zaplnili vlastní malé muzeum. A potom pod domem č. 1604 v Bolzanově ulici narazil štít na opukovou zeď, spojovanou pevnou maltou. Pozůstatky po bývalém, už neznámém opevnění Prahy.

A potom další překvapení. Soustava čerpadel pracovala spolehlivě, v bačkůrkách bys mohl v tunelu chodit. Ale najednou, tumáš, čerte, kropáč! Měl ho a pustil na partu ze stropu sprchu jako v lázních. Co se vlastně stalo? Dodnes to nikdo přesně neví — snad narazili na neznámý podzemní potůček tekoucí starou sutí ze žižkovských strání...

Dočkali se i jiných zážitků. Pod nádražím, přímo pod kolejemi, prošli budovatelé metra neznámým sklepem, do něhož se po proražení štítem sesul písek uložený nad nimi a mezi kolejemi na nádraží se objevila díra. Kdo s tím mohl předem počítat? Kousíček dál štít narazil na starou studnu, která zde zůstala jako pozůstatek kdysi zbouraného domu. Byla z dubových fošen. Přečkaly staletí a štítu nadělaly víc starostí nežli třeba žulové balvany...

Nakonec, když štít při zpáteční cestě už uzavíral svou dráhu, narazil jen několik metrů před cílem na starý bunkr. Byl plný nevybuchlých nábojů a třaskavin...

Lidé u štítu se vskutku nenudili.

# anketa

**BEDŘICH PŮZA, ředitel ZIS oborového podniku Vojenské stavby Praha:**

*»Pomoc sovětských expertů je skutečně neocenitelná. Zvlášť výrazně se projevila při začátcích výstavby a ve chvílích, kdy se objevily svízele. Nemuseli jsme v těch momentech tápat a pracně hledat řešení. Operativně navrhovali různé postupy, naši zaměstnanci se pod jejich vedením vypracovali na vysokou úroveň. Například náš podnik jako jediný pracuje s elektrickými bagry. Sověti k nám poslali speciálně jednoho ‚bagráka', který dokonale vyučil naše bagristy. Když odcházel, řekl, že naši bagristé jsou stejně dobří. Je to fakt, který se mohl dosáhnout za tak krátkou dobu jen právě díky obětavosti sovětských soudruhů.«*

- **Od roku 1970 bylo v Sovětském svazu na zkušené přes 400 odborníků podílejících se na výstavbě metra.**

**ING. JAROSLAV VALÁŠEK, ředitel Dopravního podniku — Metro:**

*»O materiální a technické pomoci Sovětského svazu při výstavbě našeho metra veřejnost už slyšela. Já jsem se sovětskými odborníky v denním styku. Jejich zkušenosti, přehled, ale i vůle a snaha dát nám ze svých vědomostí to nejlepší, jsou neocenitelné. Mluví o tom nejen slova, ale i činy. Třeba hledání cest při podcházení domů razicím štítem. Při řešení denních technických obtíží neznali chvíle oddechu a navrhovali způsoby, jak potíže překlenout. Realizace jejich návrhů přinesla desetimiliónové úspory. Tak nezištně, jako jednají oni, dokáže jednat opravdu jen nejlepší přítel.«*

- **V Sovětském svazu se vyškolilo 80 strojvedoucích a techniků pro pražské metro.**

**ING. ZDENĚK OSNER, vedoucí závodu VKD Metro:**

*»Kdybychom ocenění pomoci sovětských expertů a Sovětského svazu omezili pouze na materiální a technickou pomoc, řekli bychom jen část pravdy. V úvahu musíme brát i lidské vztahy, které se vytvořily mezi našimi a sovětskými lidmi. Například při montáži prvního staničního a traťového erektoru, na trase A, který byl mimochodem smontován v rekordním čase, značně pomohl V. Kunicyn. Když viděl, že něco našim chlapcům nejde, vzal si montérky a pustil se do práce s nimi. Kolikrát v deset nebo v jedenáct hodin v noci jsme ho viděli při práci.«*

**LADISLAV ÚLEHLA, vedoucí kolektivu BSP tunelářů metra z Metrostavu:**

*»Pomoc Sovětského svazu vidím nejen v dodávkách strojů a materiálu, ale především v tom, jak nám nezištně lidé předávali své zkušenosti. Často se v myšlenkách vracím k době, kdy jsme od moskevských tunelářů přebírali jejich praktické zkušenosti v ovládání sovětského nemechanizovaného štítu na prvním tunelu trasy C od mostu Klementa Gottwalda ke stanici Pražského povstání. Byli to prima chlapi.«*

- **Provozní otázky bude v roce 1974 konzultovat v Dopravních podnicích Metro 17 sovětských odborníků a asi 25 odborníků se bude podílet na seřizování ověřovacích měření a servisní službě pro vozidla metra.**

**ING. VLASTIMIL VEVERKA, hlavní stavbyvedoucí tunelářských prací z Metrostavu:**

*»Pomoc sovětských soudruhů není v žádném případě pouze materiální. Nerozpakovali se nám nezištně předat veškeré své zkušenosti včetně všech ‚figlů', kterých při ražbě tunelů při použití nemechanizovaného štítu používají. Ještě v roce 1969 jsem nevěřil, že se podaří splnit termín předání metra do provozu. Jako řada lidí, i já jsem byl skeptický, ale nakonec se metro předává lidem o dva měsíce dříve. A to díky pomoci našich přátel ze Sovětského svazu.«*

- **V současné době se připravuje kontrakt na dovoz dalších 16 960 tun litinového ostění pro rok 1975.**

**PAVEL VÁGNER, strojvedoucí metra:**

*»Vyškolit šedesát strojvedoucích metra, to už je pomoc, o jaké se jinde ani nesní. V Moskvě jsem byl sedm měsíců, ve škole nám přednášeli sovětští odborníci. Opravdu nás zasvětili do všech tajů tohoto řemesla tak, abychom mohli zaručit plynulou a bezpečnou jízdu v našem metru hned od začátku. Na trasách v Moskvě jsme v praktické výuce samostatně najezdili každý nejméně 7000 km, většina z nás ještě mnohem více. A tak jsme mohli poznat všechny situace, do jakých bychom se při našem provozu mohli dostat. Na dobu, kterou jsem v Moskvě prožil, nezapomenu. Na metru jsme navázali se sovětskými soudruhy pevná přátelství.«*

# KALENDÁŘ

## '69

**20. ledna** — je zahájeno ražení pravého tunelu z montážní jámy ve Štětkově ulici směrem k náměstí Hrdinů;

**28. dubna** — navštívil president republiky Ludvík Svoboda stavbu pražského metra a prohlédl si i stavební dvůr na Rohanském ostrově;

**30. dubna** — pracovníci Vojenských staveb zahajují ražení levého tunelu úseku Muzeum—náměstí I. P. Pavlova;

**1. srpna** — havíři Výstavby kamenouhelných dolů Kladno začínají razit tunel z náměstí Hrdinů směrem ke stanici Autobusové nádraží Pankrác;

**30. září** — kolektiv národního podniku Vodní stavby, závod Metro, vedený s. Fišerem, proráží první traťový tunel metra ze Štětkovy ulice na náměstí Hrdinů;

**10. listopadu** — je nasazen první sovětský razicí štít na ražení levého tunelu v úseku Štětkova ulice—náměstí Hrdinů;

## '70

**22. ledna** — prorážejí první část tunelu v úseku Muzeum —náměstí I. P. Pavlova pracovníci Vojenských staveb;

**18. února** — vláda ČSR rozhoduje uvést první provozní úsek trasy C do zkušebního provozu k 1. lednu 1974 a do provozu s cestujícími k 1. červenci 1974;

**1. dubna** — odjíždí první skupina budoucích strojvůdců pražského metra do Moskvy, aby absolvovala odborné školení;

**19. května** — kolektiv Bohumila Täubnera z Vodních staveb, závod Metro, proráží levý traťový tunel ze Štětkovy ulice na náměstí Hrdinů;

**25. listopadu** — navštěvuje stavbu pražského metra na Pankráci předseda Nejvyššího sovětu SSSR N. V. Podgorny;

## '71

**26. března** — razíči Výstavby kamenouhelných dolů z Kladna prorážejí oba tunely ražené od autobusového nádraží na Pankráci na náměstí Hrdinů;

# Spolupráce, bratrství, přátelství

*(Pokračování ze str. 1)*

**ko je metro ve velkoměstě, roste v husté zástavbě, při plném životě statisíců lidí, je proto daleko složitější, těžší, odpovědnější. A spolupráce při řešení problémů takové stavby, nejenom technických, ale i sociálních a politických, rodí pevné přátelství, vede budovatele k bratrství.**

**Postup práce na metru byl a je na výši. Plány se plní, těžkosti překonávají, termíny překračují. První část gigantického díla je hotova. Slavnostní uvedení trasy C metra do provozu a předání veřejnosti představuje zaslouženou oslavu vynikající práce budovatelů pražských, mimopražských, všech zúčastněných podniků, brigád socialistické práce, ocenění péče centrálních orgánů o stavbu.**

**Důležitá, určující přitom byla a je řídící, usměrňující, koordinující, výchovná, kontrolní a iniciativní funkce městského výboru Komunistické strany Československa v Praze. Městský výbor KSČ, hlavně pak jeho předsednictvo, dokázaly sjednotit úsilí všech zúčastněných podniků a organizací v sehraný celek. Městský výbor dokázal koordinovat potřeby a požadavky, úkoly a úlohy. Dokázal zejména to nejcennější — zaručit a uvést ve funkční působení vzájemné vztahy, vztahy soudružské spolupráce a pomoci na straně jedné, a vztahy vysoké náročnosti a vzájemné kritičnosti na straně druhé. Z podnětu předsednictva MV KSČ zkrátily podniky termíny tak, aby souhra, soulad a kooperace podniků byly co nejlepší, bez zdržování, harmonické a vyústily ve zkrácení termínu výstavby trasy C. MV KSČ dokázal uplatňovat prostřednictvím komunistů v Národním výboru hlavního města Prahy vedoucí úlohu a rozhodující vliv na řízení celé stavby.**

**Péče a starost sekretariátu MV KSČ, tajemníků a příslušných oddělení o stranický život na stavbě metra, o rozvoj socialistické soutěže, v níž se zrodili a rodí skuteční hrdinové, kteří ukazují vynikající vzory vysokého vědomění a socialistického vztahu k práci — byla a je úměrná potřebám, byla a je důsledná, cílevědomá.**

**»Bez obětavé a všestranné pomoci moskevských organizací, které provádějí výstavbu metra a zabezpečují provoz metra, bychom nemohli v letošním roce zahájit provoz na první trase metra v Praze,« prohlásil na vzpomínaném celopražském aktivu funkcionářů v pražské Lucerně soudruh A. Kapek. Vedoucí tajemník MV KSČ A. Kapek na tomto aktivu seznámil pražský stranický aktiv s bratrskou spoluprací pražské a moskevské stranické organizace. Zdůraznil kromě jiného, že na každém kroku v Moskvě, v továrnách, na sídlištích, všude je vidět, jak velikou péči věnují moskevští komunisté růstu životní úrovně obyvatel hlavního města a výstavbě města. »Koncepčnost, věcnost, realismus, vysoká náročnost, to je to, v čem se můžeme a musíme mnoho a mnoho učit od moskevské stranické organizace.«**

**Soudruh Kapek sám je vzorem komunisty, vedoucího tajemníka, který tyto rysy a požadavky prosazuje a vnáší do praxe městské stranické organizace, do činnosti orgánů MV KSČ, obvodů a závodů. Z jeho iniciativy se přijala mnohá závažná a zásadní opatření, znamenající rychlejší postup, kvalitnější práci, rozvoj iniciativy budovatelů metra. Neúnavně přicházel s podněty na základě pobytu na staveništích metra, na stranických schůzích, na besedách. Vybízel k překonávání překážek, k odpovědnosti, chválil, kritizoval, vychovával, pomáhal. Spojil kus své práce, svého elánu, své osobnosti s metrem, s lidmi na metru.**

**Dávný sen Pražanů se tedy uskutečnil. Metro zahájí provoz. Vykonalo a zvládlo se mnoho. Nutno však zvládnout ještě mnoho dalšího. Těžkostí bude také ještě dost při stavbě dalších úseků metra. To hlavní však víme — umíme to a máme nezištné věrné přátele, ochotné vždy všestranně pomoci.**

**Pražané, a nejen oni, všichni hosté Prahy, budou od 10. května 1974 už denně jezdit metrem. Obyvatelé hlavního města podstoupili s trpělivostí a pochopením dost nepříjemností spojených s budováním metra. Samozřejmě nejen se stavbou metra, ale s výstavbou celého komunikačního systému i dalších důležitých staveb, s přestavbou Prahy vůbec. A samozřejmě, že nepříjemnosti v tomto smyslu pro obyvatele Prahy nekončí. Obracíme se proto na Pražany, aby i nadále chápali nutnost všech kroků, které řídící orgány, zvláště pak Národní výbor hlavního města Prahy, budou muset v souvislosti s těmito úkoly v budoucnu ještě učinit. Vždyť odpovědnost za to, aby se stanovilo správné pořadí naléhavosti, zvolily správné proporce a nezapomínalo přitom vedle zabezpečování velkých, takříkajíc klíčových akcí, na zdánlivě menší, avšak politicky a sociálně velice citlivá opatření, která mají odstranit problémy každodenního života lidí, jak na pracovištích, tak v místě bydliště — je velká a ne lehká. Všechna však směřují ve prospěch pracujících. Obrovské náklady našeho státu, naší socialistické společnosti, naší dělnické třídy, jsou vynakládány pro tento cíl. Metro patří hospodářům naší vlasti — pracujícím. Tento monument socialistické éry by měl být a nepochybně bude naší vizitkou. Vizitkou dovednosti, pracovitosti socialistického člověka, vizitkou přátelství a bratrství se Sovětským svazem. Jako takové si stavby budeme náležitě vážit a ochraňovat ji.**

# Štít pod domem

*Velmi hustou zástavbou procházel štít při ražení tunelů na Pankráci. Nejprve pod domem v Pacovského ulici čp. 869. Nájemníci byli vystěhováni. Pro jistotu, protože strop tunelu měl vést pouhých 130 cm pod základy. Domů, pod kterými se štít měl sunout, bylo více. Budou se muset všichni lidé vystěhovat? Experimentovalo se tedy. Základy domu dostaly chemické injekce, které zpevnily zeminu.*

*Od 3. do 9. června 1971 pracoval štít pod domem. V domě byly namontovány automatické měřicí snímače, které graficky zaznamenaly sebemenší pohyb zdiva. Kromě toho se dělalo absolutní měření přesnou nivelací.*

*Výsledek byl překvapující. Po projití pod základy domů byly zjištěny maximální rozdíly mezi dvěma měřenými body v hodnotě 4 mm, i když předpoklad povoloval až 5 cm. K deformacím nebo destrukcím na domě nedošlo. Mohl být ihned vrácen do užívání. A z dalších se už nikdo nestěhoval.*

**Tři ukázky** z »nálezů« při budování metra z roku 1971. Snímek: VP — Jirsa

# Dole nejsou jenom tunely

## Na 320 technologických souborů pro trasu C

**Podzemní dráha je stavba jako každá jiná, která se po hrubém dokončení musí vybavit řadou doplňků, zařízení atd. Právě tak jako by nám plně, a v této době vlastně vůbec, nesloužil byt bez zavedené elektřiny, plynu, vody, bez sociálního zařízení i nábytku, tak by nemohlo sloužit ani metro pouze ve své základní podobě — jako tunely a stanice.**

**Na prvním provozním úseku trasy C je proto kolem 320 technologických souborů, jejichž generálním dodavatelem bylo ČKD Praha. Co k nim například patří?**

### Energetická zařízení

Metro potřebuje ke svému provozu především elektrickou energii. Její rozvod je zajištěn spletí kabelů, které vedou jak tunely, tak řadou vedlejších cest a cestiček, z měníren transformoven a trakčních zařízení pro napájecí kolejnici. Osou je 22kilovoltový kabel.

### Strojní zařízení

Sem se dá zahrnout vše od pohyblivých schodů přes nákladní výtahy, stroje pro čištění stanic, pomocná vozidla, až po čerpací a přečerpávací stanice na spodní vody.

### Vagóny metra

Ty nás budou dopravovat z jednoho konce Prahy do středu. Pro zajímavost některé údaje: Délka vagónu je 19,2 metru, šířka 2,7 metru a výška 3,7 metru. Prázdný vagón váží 32,5 tuny. K sezení je ve vagónu 42 míst. Maximálně se do vagónu vejde 262 osob. Je vybaven třemi druhy brzd — ruční, provozní, která je elektrická, a nouzovou — pneumatickou.

### Sdělovací zařízení

To má v dopravním systému metra důležité místo. Stanice jsou navzájem propojeny telefony, dorozumívání se strojvedoucími vlaků je zajištěno krátkovlnnými vysílačkami. Cestující bude ve stanicích i ve vagónech informovat rozhlasové zařízení, k dispozici budou ve stanicích přesné ukazatele času. Své místo tu našla i průmyslová televize, zařízení pro záznamy hovorů apod.

Mohli bychom ještě dlouho ve výčtu pokračovat. Například uvádět, že cestujícím, kteří nemají drobné na zaplacení jízdného v turniketu, poslouží měniče mincí, že čistý vzduch ve stanicích i tunelech zajišťují ventilátory o průměru přes dva metry. Že tu je vzduchotechnické zařízení, důmyslný informační systém atd. Metro je zkrátka harmonický celek stavby a technologie, ve kterém každá věc, každý stroj a každé zařízení mají svou přesnou funkci.

# z galerie budovatelů

**Kolektiv stavitele LUDVÍKA KVÁŠE z n. p. Metrostav**

byl pověřen vybudovat a dát do provozu stanici Sokolovská, která se pro územní potíže začala stavět o jedenáct měsíců později. Při stavbě byla kolektivem přijata mj. čtyři významná racionalizační opatření v celkové hodnotě 1 200 000 korun. Tato opatření velikou měrou přispěla k vyrovnání zpoždění ve výstavbě. V konečné fázi byl kolektivem navržen a realizován zlepšovací návrh, kterým byl zajištěn zkrácený termín zahájení zkušebního provozu v kolejové a nástupištní části stanice.

**JOSEF KOŘÍNEK, tunelář-předák z Vodních staveb, oborového podniku Metrostav,**

nastoupil na metro jako razič. V roce 1971 vytvořil vlastní četu k ražbě tunelů za pomoci sovětského nemechanizovaného štítu. V červnu 1973 byl celému kolektivu udělen titul brigáda socialistické práce. Uplatňováním bohatých zkušeností při ražbě tunelů a správným využitím sovětské techniky dosahovala jeho četa příkladných výkonů. Za dobré výsledky byl již v roce 1970 vyhodnocen jako nejlepší pracovník na metru.

**JOSEF ŠIMÁČEK, minér závodu Inženýrských staveb, oborováho podniku Vojenských staveb,**

nastoupil k podniku na výstavbu metra v roce 1969. Velmi rychle se zapracoval do razičských prací na tunelových trasách. V letošním roce dokončila pod jeho vedením razičská četa měsíc před stanoveným termínem ražbu spojky trasy C a A. Za trvale dobré výkony při prorážce tunelů metra jim byl udělen titul brigáda socialistické práce. Byla to právě jeho četa, která se prokopala posledními kubíky zeminy při ražbě levého tunelu trasy C z náměstí I. P. Pavlova k mostu Klementa Gottwalda.

## KALENDÁŘ

**1. dubna** — byla uvedena do provozu zkušební trať pražského metra na Kačerově;

**26. dubna** — je dokončena montáž druhého sovětského razicího štítu na staveništi v Bolzanově ulici;

**7. července** — kolektiv Bohumila Täubnera z n. p. Metrostav proráží prvý traťový tunel z Humpolecké ulice na Budějovické náměstí;

**11. října** — stavbu pražského metra a hotelového areálu Vltava navštěvuje generální tajemník ÚV KSČ dr. Gustáv Husák s doprovodem;

**26. listopadu** — pracovníci Metrostavu prorazili pravý traťový tunel mezi stanicemi Sokolovská a Hlavní nádraží;

**'72**

**19. března** — pracovníci Výstavby kamenouhelných dolů Kladno prorážejí pravý tunel z Kačerova na Budějovické náměstí;

**8. dubna** — pracovníci téhož podniku prorážejí levý tunel z Kačerova na Budějovické náměstí;

**14. května** — parta Ladislava Voboříla z Metrostavu dokončuje ražení levého tunelu z Humpolecké ulice na Budějovické náměstí na Pankráci;

**28. července** — pracovníci ČKD Praha zahajují montáž technologického zařízení;

**28. srpna** — proražen poslední metr traťového tunelu prvního provozního úseku trasy C razičí předáka Josefa Kořínka, nositele Řádu rudého praporu práce;

## MALÝ PRAKTICKÝ RÁDCE aneb

# Než poprvé pojedeme

**Je těch neznámých v hlavě hodně, proto jsme vybrali z otázek ty, které se nejvíce vyskytují, a dáváme vám pro první kroky a jízdu metrem na ně alespoň stručné odpovědi.**

### Jak trefím do metra?

Přístup ke stanicím metra bude v ulicích města vyznačen znakem metra a názvem stanice. (Ukázky jednotlivých značek uveřejňujeme.) Vstup do metra je spojen podchodem. Podchod je **veřejným prostorem** a bude veřejnosti přístupný po celých 24 hodin. Prostory stanic metra jsou od veřejného prostoru odděleny a budou veřejnosti přístupné pouze v době provozu metra, tj. od pětí hodin ráno do půlnoci.

### Kde začíná metro?

V tak zvaném **přepravním prostoru**, odděleném od vestibulů podchodů turnikety a zvláštními průchody. Přepravnímu prostoru se také říká **placený prostor**, protože tam smějí vstoupit cestující teprve po zaplacení jízdného. Patří k němu zejména schodiště, chodby a pohyblivé schody (eskalátory), nástupiště stanic a vozidla metra určená k přepravě cestujících. Do ostatních prostor a místností nemá veřejnost přístup.

### Jak zaplatím jízdné?

Ve vozech metra nejsou průvodčí a pasažér se v nich neprokazuje jízdenkou. Jízdné se platí už ve vestibulu u turniketů. V placeném prostoru za turnikety se cestující pohybuje bez další kontroly. Turniket, opatřený citlivými přístroji a bystrým okem fotobuňky, je zároveň pokladníkem i revizorem. Propustí ke schodištím jen toho, kdo zaplatí předepsanou minci. Každého, kdo by se pokoušel projít bez placení nebo kdo by jej chtěl ošidit nesprávným penízem, zastaví spuštěním závory. Dozorčí turniketů pak zásah dokončí — vyinkasuje patřičnou pokutu.

Do turniketu se vhazuje koruna. Pro ty, kteří zrovna nemají drobné, jsou ve vestibulech automatické měniče mincí.

Vedle průchodů s turnikety je v každém vestibulu také volný průchod kontrolovaný dozorčím. Jím vcházejí cestující s předplatními jízdenkami, cestující s dětskými kočárky nebo malými dětmi, s objemnými zavazadly a invalidé. Kdo prochází tímto průchodem a nemá volnou jízdenku, vhazuje jízdné do pokladny pro přímé placení před očima dozorčího.

### Jak dlouho mohu být v metru?

Po vstupu do přepravního prostoru metra už cestujícího nikdo nekontroluje, zda zaplatil jízdné. Tím, že zaplatil u turniketu, může se v metru pohybovat tak dlouho, dokud prostor metra neopustí. Do té doby se může vrátit k vlakům metra a znovu použít jejich služeb. Není tedy žádným neštěstím, když omylem přejede o stanici dál nebo vystoupí v jiné stanici, než chtěl. Není ovšem přípustné, aby se cestující zdržoval v přepravním prostoru bezdůvodně.

### Jak se v metru vyznám?

Jakmile cestující projde vstupem do přepravního prostoru, povedou ho značky informačního systému až na nástupiště. Zpravidla může cestující z nástupiště nastoupit do vlaků oběma směry, neboť na většině stanic jsou nástupiště ostrovního typu. Výjimkou jsou stanice **Hlavní nádraží a Gottwaldova**, kde z technických důvodů jsou boční nástupiště s kolejemi obou směrů uprostřed a cestující může tedy z jednoho nástupiště nastoupit do vlaku pouze v jednom směru.

Na stanici **Gottwaldova** je pro přechod na druhé nástupiště podchod pod kolejemi. **Na stanici Hlavní nádraží však musí dát cestující pozor na značku s uvedením cílové stanice, aby se dostal na správné nástupiště.** Informační systém v celém prostoru metra velmi dobře umožní okamžitou a dokonalou orientaci cestujících.

### Eskalátory, nebo schodiště?

Spojení mezi vestibulem a nástupištěm v obou směrech obstarávají převážně eskalátory (pohyblivé schody). Pevné schodiště se buduje jen tam, kde cestující nebude vystupovat do větší výšky než 5 metrů a sestupovat více než 7 metrů.

Eskalátory v metru se pohybují o něco rychleji než v podchodu na Václavském náměstí. Nejvýše však rychlostí 0,9 m za vt., tj. 3,2 km za hod., **tedy pomaleji, než je normální turistická chůze.** Eskalátory tedy nejsou nebezpečné, i když určitá pravidla je nutno dodržovat. **Cestující na eskalátoru stojí vpravo a přidržuje se pohyblivého držadla (madla).** Předcházet smí vlevo, ale ne kolem kočárku. Kočárek na eskalátoru doprovázejí dva lidé — jeden nad kočárkem a drží ho za rukojeť, druhý zajišťuje kočárek zespoda. Kočárek se nesmí dotýkat boků pohyblivého schodiště. Na eskalátoru není dovoleno sedět nebo běhat, na madla se nesmějí odkládat věci. Zavazadla se umisťují tak, aby se kolem nich dalo projít.

Pohyblivé schody, široké metr, přepraví za hodinu až 8000 lidí.

### Nehrozí mi na nástupišti nebezpečí?

Nástupiště je asi 110 cm nad kolejištěm, tak aby jeho úroveň byla ve stejné výšce s vchodem a podlahou vozidla metra. Podél kolejí je vedena přívodní kolejnice, z které si vůz odebírá elektrickou energii o napětí 750 voltů. K nástupišti přijíždějí v několikaminutových intervalech vlaky značnou rychlostí. **To vše tedy vyžaduje od cestujících, především od dětí, opatrnost a dodržování předpisů. Před hranou nástupiště je zřetelně vyznačena čára, a tu nesmějí cestující překročit ani přes ni nesmějí přesahovat zavazadla** nebo jiné předměty. Na bezpečný a plynulý pohyb cestujících na nástupišti dohlíží dozorčí stanice. Jemu ohlásíme, kdyby cestujícímu spadl například jakýkoliv předmět na koleje. Mohou se však výjimečně stát i horší věci. Například některý z cestujících spadne do kolejiště. **Pro tyto krajní případy jsou na nástupištích umístěna dobře označená bezpečnostní tlačítka.** Jejich stisknutím se zamezí vjezdu vlaku do stanice.

## Intervaly a rozsah provozu metra:

| den | období — hodin | interval (min.) |
|---|---|---|
| pracovní dny | 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 |
| soboty | 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 | 5.00 — 8.00 | 6 |
| | 8.00 — 9.00 | 6 — 5 |
| | 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 |

## Jak si kdo ustele...

*Dočkali jsme se, v Praze začíná jezdit metro. Je opravdu krásné, stanice čisté jako ze škatulky. Takové metro se například stalo chloubou Moskvanů, jsou na ně hrdi a chovají se v něm jako ve svatyni.*

*Je pochopitelné, že Pražané i hosté z republiky budou chtít hned prvních dnů jeho provozu využít a »zkusit to«. A právě v těchto chvílích by měl vítězit rozum. Ukázněné vstupování do prostor metra, opatrné nastupování do vlaků přepravu urychlí a zvětší i požitek z jízdy. Právě v těchto chvílích by měl být člověk pánem sám nad sebou. Také si uvědomme, že se učíme jezdit v novém dopravním prostředku.*

*A ještě jedna připomínka: Stanice metra se budou uklízet vždy v noci. Jistě chceme mít přece metro pěkné a čisté hlavně ve dne, budeme se s ním chlubit. I tohle bude tedy záležet na každém z nás. Chovejme se v metru jako doma. Tedy spokojeně, ale také čistotně.*

## STANICE METRA

**(I. provozní úsek trasy C)**

**Délka trasy: 6,7 km**

**SOKOLOVSKÁ**
**HLAVNÍ NÁDRAŽÍ**
**MUZEUM**
**I. P. PAVLOVA**
**GOTTWALDOVA**
**PRAŽSKÉHO POVSTÁNÍ**
**MLÁDEŽNICKÁ**
**BUDĚJOVICKÁ**
**KAČEROV**

**Provozní doba: 5.00—24.00 hodin každodenně**
**Jízdné: Kčs 1,—**
**Tarif: nepřestupný, platí předplatní jízdenky**
**Děti do 10 let, vojáci základní služby, kočárky s dítětem se přepravují zdarma.**

## z galerie budovatelů

**Ing. JINDŘICH HESS, hlavní stavbyvedoucí z Vodních staveb, oborového podniku Metrostav,**

byl jeden z prvních, kteří začali pracovat se sovětským nemechanizovaným štítem. Od dubna 1971 vedl již jako stavbyvedoucí stavbu, kde se uskutečňovala montáž druhého razicího štítu, a pak vlastní ražení tunelů v jedné z nejobtížnějších oblastí — pod nádražím Praha-střed. Jak při montáži druhého štítu, tak především při vlastním ražení tunelů prokázal mimořádné technické a organizační schopnosti. V současné době je pověřen společně s jeho kolektivem výstavbou trasy A — ražením tunelů pod Vltavou.

**LADISLAV MRÁZEK, vrchní mistr Vodních staveb, oborového podniku Metrostav,**

je od roku 1970 vrchní mistr oblastní betonárky CIFA, která dodává beton pro celou výstavbu pražského metra. Pod jeho vedením dosáhl kolektiv betonárky, který soutěží o titul brigáda socialistické práce, špičkových výkonů ve výrobě betonových směsí. Jen za rok 1973 vyrobil 148 060 krychlových metrů betonu. Svou prací ve velké míře přispěl ke splnění socialistického závazku celého podniku — zkrácení termínu uvedení trasy I C metra do zkušebního provozu již 28. prosince 1973.

**JAN KRÁL, zedník-tesař z Vodních staveb, oborového podniku Metrostav,**

pracuje v podniku od jeho vzniku jako vedoucí zednické čety. Tato četa zajišťovala dokončovací práce na stanici metra Náměstí Hrdinů. Přes vysokou náročnost odevzdala práci ve vzorné kvalitě. Svou iniciativou dovede jít svému kolektivu příkladem při plnění úkolů, které vyžadují zvýšenou pracovní aktivitu, při pracích ve dnech pracovního klidu a kdykoliv to vyžaduje stavba. Příkladný je jeho vztah k mladým. Je laskavý, aniž by slevoval na náročnosti a preciznosti při vykonávané práci.

# KALENDÁŘ

## '73

**22. února** — je otevřen most Klementa Gottwalda přes Nuselské údolí za přítomnosti presidenta republiky, armádního generála Ludvíka Svobody a generálního tajemníka ÚV KSČ dr. Gustáva Husáka;

**22. března** — ukládá vrtulník MI 8 tři tuny ocelových sloupů na stanici Muzeum na Václavském náměstí;

**29. března** — dávají ředitelé podniků zúčastněných na výstavbě metra příslib, že při zajištění mimořádných podmínek připraví stavbu tak, aby 1. ledna 1974 mohl být zahájen na celém prvním provozním úseku trasy C zkušební provoz;

**16. října** — přijelo na nádraží v Praze-Krči prvních šest vagónů pro pražské metro, které pro Dopravní podnik hl. města Prahy — Metro vyrobily sovětské závody v Mitiščině u Moskvy;

**22. prosince** — projel první ověřovací vlak tunely a stanicemi metra od Kačerova po stanici Pražského povstání;

**29. prosince** — projel ověřovací vlak celým prvním provozním úsekem trasy C od Kačerova až po stanici Sokolovská;

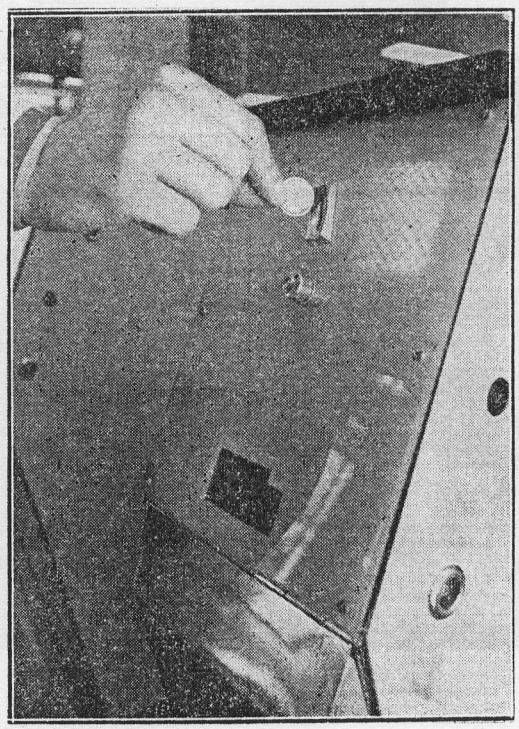
## '74

**2. ledna** — byl za účasti člena předsednictva ÚV KSČ a vedoucího tajemníka MV KSČ v Praze Antonína Kapka a zástupců orgánů a organizací zúčastněných na výstavbě metra zahájen na trase I C pražského metra zkušební provoz; současně hosté přijali sdružený závazek budovatelů metra, že provoz pro veřejnost začne 10. května 1974;

**9. května** — slavnostní zahájení provozu metra na trase I C ze stanice Kačerov po stanici Sokolovská.

**TO JSOU TURNIKETY na stanicích metra. Ony budou rozhodovat, zda pojedete, nebo zaplatíte pokutu, když byste se je chtěli pokusit ošidit. Jak to dopadne, vidíte na prvním snímku.**

**KDYŽ VHODÍTE KORUNU do turniketu, zůstane průchod volný a vy můžete na nástupiště a do vlaku metra.**



# MALÝ PRAKTICKÝ RÁDCE aneb

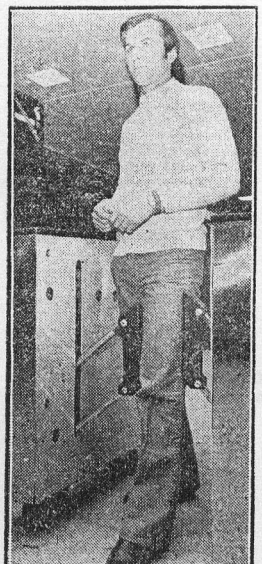
# Než poprvé pojedeme

(Dokončení ze str. 5)

### Jak rychle bude metro jezdit?

V pražském metru jezdí osvědčené vagóny sovětské výroby, uzpůsobené pro naše dopravní poměry. Typ se nazývá Ečs. Dosahuje technické rychlosti 90 km za hod. (Současné moderní tramvaje T-1 a T-3 a městské autobusy RTO a ŠM-11 mají nejvyšší technickou rychlost 65 km za hod.) V metru se počítá s průměrnou cestovní rychlostí 30 až 34 km za hod., (cestovní rychlost tramvají je 15,6 km za hod. a autobusů 20,2 km za hod.).

Rychlý výstup a nástup umožňují čtvery dveře, široké 120 cm. Nastupuje a vystupuje se všemi dveřmi. **Přednost mají vystupující před nastupujícími.** Dveře jsou ovládány pneumaticky z kabiny řidiče.



### Jaké budou intervaly?

(Jízdní řád uveřejňujeme na jiném místě.) V prvních létech provozu metra se plánuje interval v dopravní špičce zhruba tříminutový, mezi dopravními špičkami pětiminutový a ve večerních a nočních hodinách až šestiminutový. Postupně se budou intervaly zkracovat, tak, jak bude metro přebírat vyšší přepravní úkoly od pouliční hromadné dopravy.

### Budeme se v metru tlačit?

Každodenní nesnází pasažérů v autobusech a tramvajích hlavního města jsou návaly a tlačenice, mnoho těžkostí způsobují problémy městské dopravy. Doprava v metru je však plynulá s přesným dodržováním intervalů. Metro nezdržují přeplněné křižovatky ani jiné překážky, na které doplácí povrchová doprava. Metro má také vysokou přepravní kapacitu, daleko převyšující kapacitu ostatních prostředků městské hromadné dopravy, čili návaly nezná.

### Jsou vagóny pohodlné?

Převážná většina cestujících v metru bude jezdit vstoje. Míst k sezení má vagón pouze 42, míst k stání 138—220. Přesto však tu bude daleko větší pohodlí nežli v tramvajích nebo autobusech. Jednak proto, že metro jede rychle, nebude se tedy cestovat dlouho. Jízda je příjemnější, plynulejší, bez prudkého náhlého brzdění, bez »rozkouskované« přepravy zastavováním před téměř každým semaforem.

### Jak je to se vzduchem?

Nejstarší metra ve světě, například londýnské a pařížské, byla vybavena větráním »přirozeným«. Ve stanicích a v traťových úsecích byly umístěny pouze větrací šachty.

Pražské metro má jako jiné moderní podzemní dráhy dokonalejší »nucenou ventilaci«. Ve staničních a traťových větracích šachtách jsou silné ventilátory. Vzduchotechnické závody z Milevska vyvinuly pro pražské metro přetlakové ventilátory o průměru kola 2400 mm, s motorem 55 k, odsávající 65 krychlových metrů vzduchu za vteřinu. Do stanic a tunelů vtahují venkovní čerstvý a odčerpávají z nich vydýchaný a využitý nečistý vzduch. V každé stanici jsou dva takové ventilátory, mezi stanicemi, v tunelech další dva.

Větrací systém je také základním faktorem při udržování tepelného režimu v metru. V podzemních prostorách je přirozená ochrana člověka před extrémními teplotami vnějšího, venkovního prostředí lepší než v ulicích.

V zimě neklesnou teploty na nástupištích a v tunelech nikdy pod 5 stupňů nad nulou. V létě nepřesáhnou 30 stupňů nad nulou. K regulaci tepla se mj. využívá i rezervní schopnosti větracích ventilátorů (otočením lopatek se mění směr vzduchového proudění).

### Jaké má cestující práva a povinnosti?

Řád a rytmus pohybu v metru, práva a povinnosti cestujícího jsou určeny Městským přepravním řádem a doplňky k tomuto souboru pravidel — Přepravním řádem metra.

Přísnější než v tramvajích a autobusech je to v metru s přepravou psů. Z hygienických i bezpečnostních důvodů (například ošidnost eskalátorů pro zvířecí tlapky) smějí být přepravováni — tak jako ostatní živá zvířata, pokud to neodporuje veterinárním předpisům — jen v uzavřené vhodné schránce s nepropustným dnem.

V metru ve vestibulech, na eskalátorech, na nástupištích, ve vagónech **je kouření zakázáno.** Nesmí se ani hrát na tranzistorová rádia stejně tak nepohazujeme odpadky, neoklepáváme z bot hrudky bláta jinde než na rohožích atd. A chováme se k personálu i k sobě navzájem jako slušní lidé.

Zaměstnanci metra mohou (a musí) každého, kdo porušuje Přepravní řád a pravidla občanského soužití volat k pořádku. Nestačí-li na to sami, tedy s pomocí Veřejné bezpečnosti, která má ve stanicích své služební místnosti.

### Je pamatováno na těhotné ženy a invalidy?

Pro invalidy, pro těhotné ženy a pro cestující s dětským kočárkem jsou v každém vlaku metra vyhrazena místa v předním oddílu prvního vagónu. To umožní posádce vlaku bezprostřední dohled nad nástupem a výstupem těchto osob. Takové osoby se na nástupišti postaví pod informační značku. Ta je umístěna tak, že přesně u ní zastaví vlak prvními dveřmi prvního vagónu. Nástup těchto osob bude tedy plynulý, rychlý, bez zbytečného přebíhání.

### Je doprava bezpečná?

Vlak metra se nemůže srazit s žádným jiným dopravním prostředkem, protože se s ním na svých trasách vůbec nesetkává. A proti srážce jednoho vlaku metra s druhým je podzemní dráha několikanásobně zajištěna. Především tzv. liniovým vlakovým zabezpečovačem, který automaticky zastaví vlak, zůstane-li z nějakého důvodu stát na trati vlak předcházející. S protijedoucím vlakem ke kolizi dojít nemůže proto, že si vlaky nikde cestu navzájem nekříží. Také v přestupních stanicích jsou křižovatky mimoúrovňové.

Na výhybce nemůže vlak prakticky vykolejit. Je-li špatně nastavena nebo vyskytne-li se na ní mechanická závada, vlak před ní samočinně zastaví.

Před požáry je metro chráněno už tím, že téměř všechno je vyrobeno z nehořlavých látek. A navíc je v metru soustava pohotových účinných protipožárních zařízení.

Více než polovina zaměstnanců metra je zaměstnána v údržbě a technické kontrole. Preventivní údržba vagónů probíhá vždy po ujetí určeného počtu kilometrů. Zvláštní pozornost se věnuje případným prasklinám v tunelech a prosakování vody. Traťové hospodářství ručí i za bezvadný stav kolejí. Při každodenních prohlídkách se zaměřuje především na stav výhybek, kolejí v obloucích, na mostech, na upevnění napájecí kolejnice, na izolované styky a vodivé kolejnicové spojky.

Eskalátory jsou pod celodenní kontrolou mechanika stanice.

Pokud přece jen dojde neopatrností nebo nešikovností k menším úrazům, pro náhlé příhody nevolnosti apod. jsou na každém nástupišti k dispozici ošetřovny s léky, obvazy, nosítky.

### V kterých hodinách bude metro jezdit?

Pražské metro bude v provozu každý den od pěti hodin ráno do půlnoci. V těchto hodinách je možné nastupovat. Například cestující, který nastoupí do vlaku třeba na Sokolovské stanici ve 24 hodin, se ještě dostane až na konečnou na Kačerov.

Přerušení provozu metra v noci na necelých pět hodin je nutné k zajištění každodenní bezpečnosti a bezporuchovosti provozu metra, protože údržbu v tunelech, kontrolu všech zařízení a běžné opravy lze v metru dělat pouze při výluce vlakové dopravy. A ještě pro úplnost: 9. května je slavnostní zahájení provozu, od 10. května 5 hodin ráno je metro přístupné veřejnosti.

### Jak se tedy v metru jezdí?

Bezpečně a spolehlivě, rychle, plynule, pravidelně a přesně, pohodlně, příjemně a kulturně. Ale to konečně už poznáte sami.

# z galerie budovatelů

**ANTONÍN VODEHNAL, tesař závodu Inženýrských staveb, oborového podniku Vojenských staveb v Praze,**

zabezpečoval tesařské práce v depu Kačerov, které byly jak vzhledem k technické náročnosti, tak i k svému významu jedny z nejdůležitějších při výstavbě metra. Významnou úlohu sehrál při likvidaci značného časového zpoždění na depu, svými zkušenostmi a svým vlivem při organizování socialistického soutěžení i příkladným postojem je příkladem pro nové pracovníky.

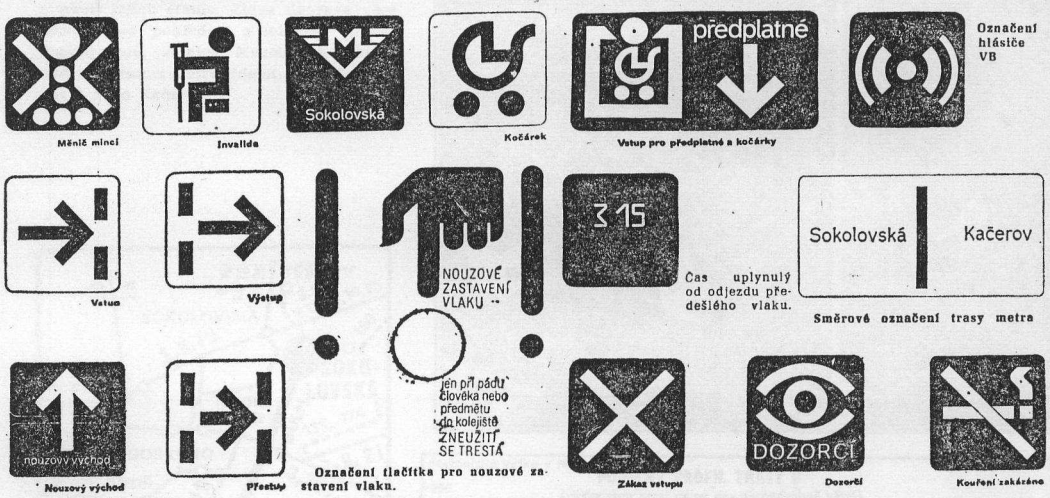
**BOHUMIL ŠVEC, horník z VKD, n. p., Kladno, závod 02, Metro, Praha,**

pracuje na výstavbě metra od počátku stavebních prací. Pracoval v kolektivu J. Přibyla jako horník. Za dosažené pracovní výsledky byl pravidelně hodnocen jako vzorný pracovník. Podílel se na rekordních výkonech kolektivu v roce 1971, kdy dosáhli 185 běžných metrů na obou tunelech. S celým kolektivem přešel po skončení prací na trase C na ražení stanic a tunelů trasy A na Klárově. V roce 1973 byl zvolen předsedou ZO KSČ, která pod jeho vedením dosahuje velmi dobrých výsledků. Svědčí o tom i ten fakt, že od roku 1973 přijala 17 kandidátů KSČ.

**Ing. MIROSLAV KUPKA, technický náměstek ředitele Metroprojektu**

byl od 1. září 1967 odpovědným projektantem metra. Od roku 1971 je náměstkem ředitele. Má rozhodující podíl na základní koncepci metra jako dopravního systému v Praze a koncepci stavební a technologické části. Úspěšně se podílel na ustavení specializovaného projektového ústavu DP-Metroprojekt a především na projekčních pracích prvního provozního úseku trasy C metra i předprojektové a projekční přípravě prvního provozního úseku trasy A.

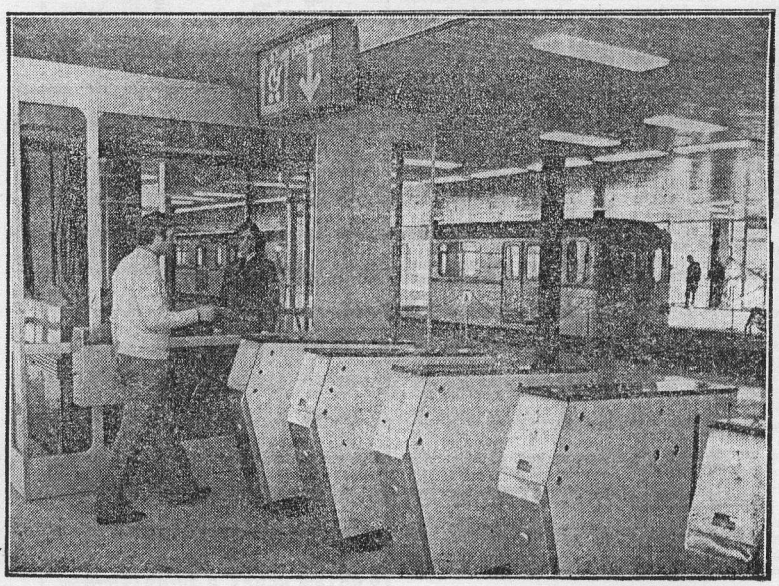
# Značky, které vás budou informovat



**S kočárkem** na pohyblivých schodech nemusejí být žádné problémy.

**Takto** jsou oblečeni řidiči vlaků metra.

**Stejnokroj** výpravčího na stanici metra.



**Vchodem** u dozorčí budky budou procházet majitelé předplatních jízdenek, cestující s kočárkem nebo objemnějším zavazadlem, děti do 10 let a invalidé.

## z galerie budovatelů

**EMIL HORÁK, betonář z Vodních staveb, oborového podniku Metrostav,**

pracuje v Metrostavu od jeho vzniku. Na výstavbě metra, jako dlouholetý předák čety značně přispěl ke zdárnému a včasnému dokončení specializovaných prací na stanici Sokolovská. Jeho pracovní výkony upevňovaly morálku ostatních pracovníků, kterým byl vždy příkladem. Zvlášť v období let 1968—1969. Naléhavé úkoly zajišťoval velmi obětavě, bez ohledu na čas a pracovní volno.

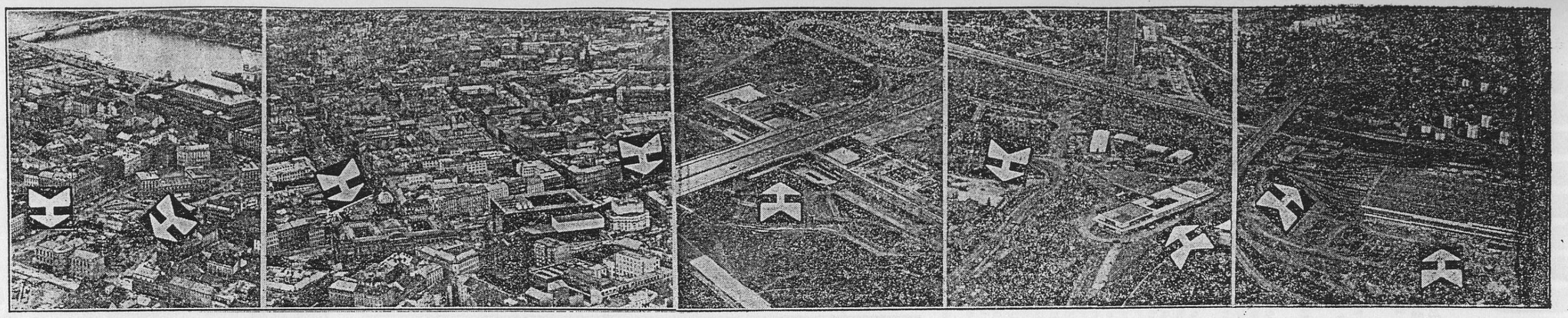
**MILOŠ ŠIMEK, vedoucí montér z ČKD Praha,**

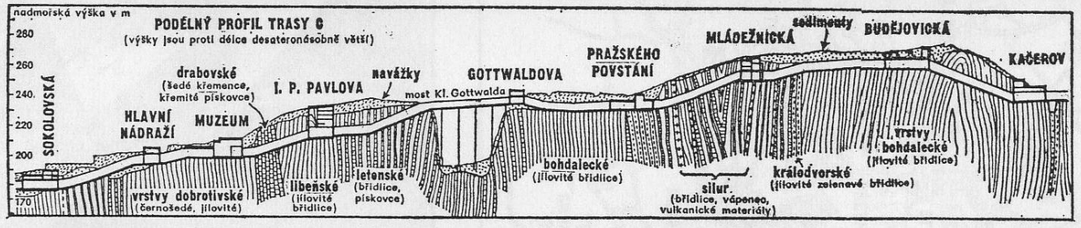
byl pro své zkušenosti a obětavost vysílán na náročné práce při výstavbě měníren již dříve. Pro pracovní výsledky byl vybrán jako vedoucí montér pro výstavbu měnírny na Kačerově. Zde se mu podařilo zkrátit průběžnou dobu montáže o jeden měsíc. Potom vedl montážní práce na distribuční trafostanici také v depu Kačerov. Přes opožděnou stavební připravenost o celé tři měsíce dokázal uplatněním svých zkušeností, výbornou organizací práce a socialistickou soutěží smontovat trafostanici v požadovaném termínu.

**MIKULÁŠ LITVÁK, minér závodu Inženýrských staveb, oborového podniku Vojenské stavby Praha,**

stojí v čele kolektivu, který nese titul brigáda socialistické práce I. a II. stupně. Je dobrým organizátorem, má smysl pro nové, dovede kolektiv soustavně podněcovat a vést. Proto mají výkony stále vzestupnou tendenci. Nezištně pomáhá radou i ostatním kolektivům. Je aktivním zlepšovatelem a jeho zlepšovací návrhy jsou používány i ostatními četami pracujících na erektorech. Značnou měrou se jeho kolektiv například podílel na proražení pravého tunelu z náměstí I. P. Pavlova k mostu Klementa Gottwalda.

**Z ptačí perspektivy** fotografoval náš fotoreportér V. Jirsa trasu C metra a okolí jejích stanic. Zleva doprava vám představuje pohledem z letadla: stanici Sokolovskou, stanice Muzeum a Hlavní nádraží, stanici Gottwaldovu, stanici Kačerov a depo Kačerov.






# trasa C

***První úsek trasy C, dlouhý téměř sedm kilometrů, má devět stanic. Jsou to perly navlečené na šňůrce koleji. Ve stručnosti zachyťme alespoň některé údaje o jednotlivých stanicích. Údaje z jejich zrodu.***

## První jako poslední

Jsme zvědaví pasažéři, proto pojedeme od počáteční stanice na konečnou — ze Sokolovské ke Kačerovu.

První stanice dělala budovatelům největší potíže. Po celé trase se už stavělo, jenom na Sokolovské byl stále klid. Jasno nebylo ani po projektové stránce. Přesto základní údaje o ní byly známé. Vědělo se, že bude mít délku 225 m, po většinu délky bude široká 22 m, pod Křižíkovou ulicí 19 m, zato pod Švermovými sady se rozšiřuje na 27 m.

Byl konec ledna 1971. Zaměstnanci Metrostavu začínali na stanici první práce. A do skončení museli udělat 97 000 m³ výkopů, zpracovat 13 500 m³ monolitického betonu, položit 4000 m³ mostních prefabrikátů z předpjatého betonu a 2100 tun ocelové konstrukce, 16 000 m² izolace a tesaři zhotovit 19 000 m² hednění...

Stanice je v místech, která byla doménou spodních vod. Tudy totiž vede mrtvé rameno Vltavy a dno stanice sahá hluboko pod její hladinu. Proto podzemní stěny vytvářejí jakousi vanu, která nesmí propustit vodu.

Za několik let povede trasa C z této stanice dál, do Holešovic. A navíc, tady, ve stanici Sokolovská, bude křižovat trasu C další trasa metra, »béčko«.

## Nejstarší je u nádraží

480 metrů od Sokolovské stanice vjíždíme do stanice Hlavní nádraží. Tuto stanici můžeme směle nazvat seniorem. Byla první, která se začala stavět. A nese také na sobě znaky doby, kdy se nerozumně prosazovala koncepce podpovrchové tramvaje.

Místo ostrovního jsou tu nástupiště boční. Stanice je 170 metrů dlouhá a 40 metrů široká. Pod povrchem je osm až dvanáct metrů. Na stanici se uskutečnilo 88 000 kubíků výkopu, spotřebovalo se 13 000 kubíků betonu. Podzemních stěn je tu kolem 1000 m².

Ke zvláštnostem stanice bude patřit sousedící odbavovací hala hlavního nádraží, jejíž konstrukce je na straně k Opletalově ulici na sloupech těsně vedle stěn samotné stanice.

## Na tři etapy

Další stanicí je Muzeum. Od předešlé ji dělí něco málo přes 300 metrů tunelu.

Tady pod zemí je poměrný klid, téměř nic nepřipomíná, že nad stropem pulsuje nejživější dopravní ruch v Praze, a přece jsme pod horní částí Václavského náměstí.

První etapa stavby začala koncem září 1968. Stavěla se vlastní část stanice a nástupiště ve směru k hlavnímu nádraží.

Druhá etapa, při níž se stavěly tunely do stanice I. P. Pavlova, byla nejnáročnější. Obrovské vrtné soupravy vyvrtaly do země otvory pro dvaatřicet sloupů, jejichž průměrná délka je 10,5 metru. Na ně se uložil železobetonový strop.

Na staveništi dostal slovo výkonný těžní stroj. V kalendáři bylo tehdy 3. ledna 1972. Za týden vydoloval 5000 tun zeminy a pod deskou se objevila štola hluboká pět metrů. Vytvořily se tak předpoklady k dalšímu těžení na ploše 2000 m² do hloubky 12 m.

Stanice, při jejíž stavbě budovatelé narazili i na zbytky Koňské brány, je dlouhá 265 metrů v průměrné hloubce 13 metrů. Přemístilo se zde 109 000 kubíků zeminy, k jejímu postavení se spotřebovalo 16 500 kubíků betonu. Podzemní stěny měří 8700 m², izolace 22 000 m². Ocelová armatura spotřebovaná na stavbě váží 10 321 q.

## Stavěná od střechy

Nežli se dostaneme do čtvrté, tentokrát nejhlubší stanice trasy C, na náměstí I. P. Pavlova, musíme projet tunelem přes 460 metrů. A jsme na místě, kde se stavělo unikátním způsobem, takříkajíc od střechy.

Tento zvláštní úkol připadl Vojenským stavbám Praha. Na stavbu neměli ani metr prostoru navíc, staveniště je sevřeno domy po obou stranách Legerovy ulice. A tak nezbývalo nežli zvláštní řešení.

Nejdříve se postavily obvodové stěny do hloubky téměř sedmadvaceti metrů a na stěny se položila betonová deska stropu.

Pak přišel ke slovu elektrický bagr. Za šest neděl shltnul pořádné sousto — 24 000 kubíků břidlice. Stanice se dostala do hloubky asi sedmi metrů. Na hořejší desku se potom do připravených úchytek zavěsila ocelová konstrukce, která »přidržovala« rozpěrnou betonovou desku. Na konstrukci je vlastně zavěšena, aby se i pod ní mohlo kutat.

Deska není nějaké pápěří. Na její vybetonování bylo třeba 90 tun armovacího železa a 750 kubíků betonu.

A pak se všechno opakovalo. Přijel bagr, potom opět pracovníci z Chemontu Brno. Stanice, než se dostala na základovou spáru, do hloubky 22—24 metrů, má pět podlaží tvořených zavěšenými deskami.

Stanice je dlouhá 164 metrů, široká jako Legerova ulice — 18,66 metru. Zeminy tu bylo přemístěno 80 000 kubíků, betonu se spotřebovalo 16 000 kubíků, podzemní stěny zabírají plochu 8000 m², izolace je položeno 14 300 m² a armatura do betonu váží celkem 2000 tun.

## Setkání se sluníčkem

**Z hlubin na povrch. Tak můžeme nazvat naše další cestování po stanicích metra. Nežli však přijedeme do stanice Gottwaldova, projedeme přibližně 450 metrů tunelem a pak ještě 697 metrů tubusem mostu Klementa Gottwalda.**

Je jedinou povrchovou na trase C. Zrovna v místech, odkud je na Prahu překrásný pohled. Stavitelé Metrostavu tu postavili podle projektu opravdu skleněný palác. Stavba byla zahájena v říjnu 1970. Délka stanice je 104 metry, šířka 22 metrů. Zeminy se při její stavbě muselo přemístit 40 000 kubíků, betonu spotřebovali 10 000 kubíků, použitá armatura vážila 800 tun. Zaskleno je celkem 750 m² stěn.

## Skromná vzdu

Popojedeme tunelem asi 440 metrů a jsme ve stanici Pražského povstání na Pankráci.

Oč vypadá skromněji, o to tu pracovali obětavější lidé z Metrostavu. Bez nářků se vypořádávali s nemalými těžkostmi.

Především to byla první stanice, kde se ověřovala metoda stavění milánských stěn. Stavbě muselo ustoupit několik obytných domů. Poměrně mělko pod povrchem narazili při stavbě na spodní vodu. Byly jí spousty. Navíc tekutý písek. A přitom na této stanici padaly rekordy při betonování.

Stanice má zatím pouze jediný vchod z ulice Na Pankráci. Stavitelé tu počítají s dalším rozvojem města, s potřebami Pražanů i sídliště. Nad stanicí vyroste honosná budova Centrotexu, která bude tomuto modernímu dílu města dominovat. A z ní povedou potom do stanice další vchody.

Stanice, jejíž stavba byla zahájena v červenci 1969, je dlouhá 280 metrů a široká 20—30 metrů. Průměrná hloubka pod terénem je 16 metrů. Výkopat se tu muselo 180 000 kubíků země, betonu se spotřebovalo 15 000 kubíků, ocelové armatury 140 tun. Podzemní stěny měří 850 m², izolace se udělalo 16 000 m². Na stropě je 99 dvacetimetrových a 26 třicetimetrových nosníků z předpjatého betonu.

## U mládežnické

**Z předešlé do stanice Mládežnická ujedeme tunelem kolem 600 metrů. Byla to doména stavařů z Výstavby kladenských dolů.**

**Ani tu neměli stavitelé lehký život. Pro stavební jámu nebylo mnoho prostoru a navíc téměř nejhorší geologické podmínky. Zde se také při stavbě sesula půda a nastalo zpoždění, které museli mladí pracovníci s velkým úsilím dohánět.**

**Odtud budou v budoucnu odbočovat koleje větve, která povede do Braníka.**

**Mládežnická stanice je 140 metrů dlouhá, 20 metrů široká a 18 metrů vysoká. Průměrná hloubka pod povrchem je 18 metrů. Výkopu se tu udělalo 55 000 kubíků, spotřeba betonu činí 14 500 kubíků, ocelové armatury se spotřebovalo 1700 tun. Bednění mělo plochu 24 000 m², izolace 17 500 m². Cihlových příček se postavilo 4500 m², omítky bylo uděláno 9500 m².**

## Kde se ušetřilo

Na předposlední stanici, Budějovickou, jedeme téměř 700 metrů tunelem. Jsme na místě, kde bylo jedno z největších staveniš trasy C. Budovala se zvětšeným otevřeným výkopem. Metrostav zde tím ušetřil deset a půl miliónu korun.

Ke stavbě stanice patří i dva mosty. Jeden u Olbrachtovy ulice, je široký 38 metrů, a druhý u ulice Antala Staška, široký 28 metrů. Jejich postavení podmiňovalo další stavbu, protože právě po nich byla vedena hromadná doprava, která by jinak byla v kritickém stavu.

Stanice slouží nejen metru, ale i veřejnosti k procházkám. Nad stanicí je pasáž, jakési moderní korzo. Z pasáže je přístup do stanice jednak po schodech a jednak eskalátorem.

S ostrovním nástupištěm je jedna z nejdelších; měří 300 metrů, široké je 28,70 metru, průměrná hloubka pod terénem je 17 metrů. Betonu tu spotřebovali 33 500 kubíků, ocelové armatury se spotřebovalo 2800 tun. Bednění se udělalo 28 700 m², izolace 16 640 m².

## Na konečné

**Ještě necelých 600 metrů tunelem a je tu konečná. Alespoň prozatím, protože už se začíná tato trasa prodlužovat a povede odtud dál do nových sídlišť.**

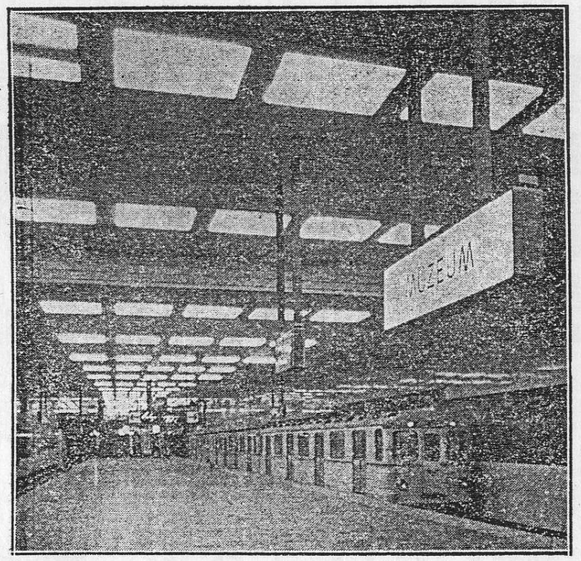
**Stanici na Kačerově budovaly Vojenské stavby Sezimovo Ústí, jako jediná má vestibul nad terénem. Je to hala lehké ocelové konstrukce, »obležená« do skla a hliníku.**

**Stavba této stanice snad také nejvíce snižovala dopravu — narušovala jeden z hlavních tahů z Prahy na Budějovice. Doprava byla vedena po provizoriích, i chodci zde museli často chodit po zvlášť zbudované lávce. Ale to už je historie.**

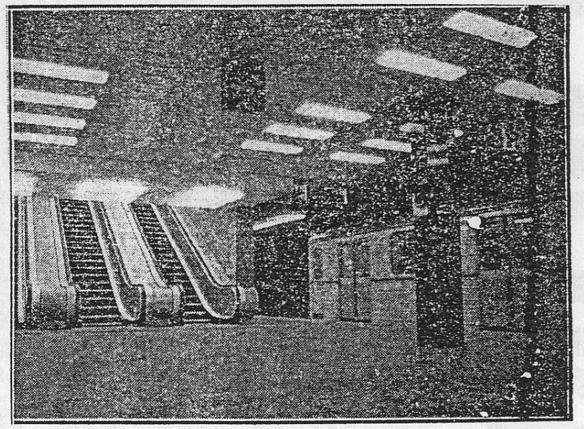
**Délka stanice je 153 metrů, šířka 18 metrů. Výkopu se udělalo 124 000 kubíků, betonu spotřebovalo 22 400 kubíků, ocelové armatury 19 000 tun.**

**Tak a teď pojďte nazpět a o stanicích už všechno víte.**

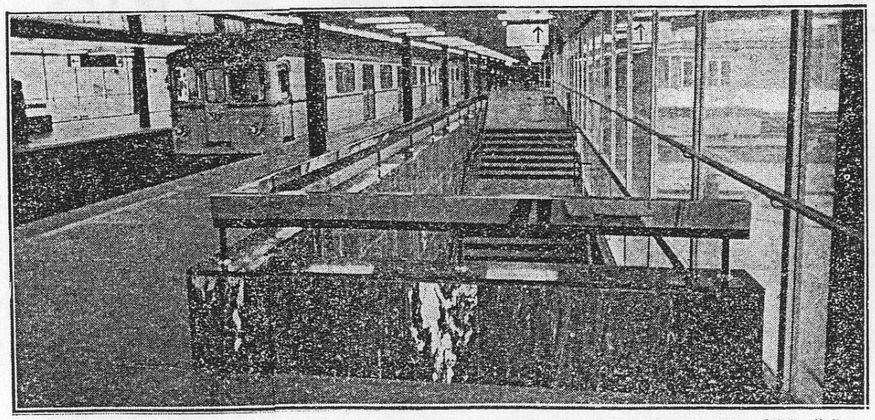
*Bude vás zajímat,* **jakým geologickým prostředím je vedeno 6,7 km tunelů a prostory devíti stanic na trase C. Stanice Sokolovská leží zatím nejníž — 179,6 m n. m., nejvyšší bod je na pankrácké trase za Zelenou liškou — 261,5 m; stanice Budějovická je jen o metr níž. Krajina na jih a jihovýchod od nynějšího středu města byla vymodelována Vltavou a jejími přítoky. Horniny skalního podloží spadají do ordovického a siluského údobí, vznikly ukládáním materiálu v sedimentační pánvi. Pokryvné materiály jsou zbytky říčních nánosů a zvětrávání hornin; dost je navážek, hlavně tam, kde bývalo barokní opevnění. Horninové prostředí určovalo techniku hloubení a ražení.**




Stanice Muzeum



Stanice I. P. Pavlova



Gottwaldova stanice

Snímky: V. Jirsa

*Trasa metra C* **vyřadila některé souběžné tramvajové linky. Nové uspořádání a návaznost jsme zakreslili do našeho schéma.**

Kresby: VP — Fr. Řezníček

# BUDOUCNOST METRA

**Pražané se prvním provozním úsekem trasy C zřejmě namlsají. Pochopitelně, protože metro je nejmodernější, nejrychlejší a nejdokonalejší prostředek městské hromadné dopravy.**

**Konkrétní plán další výstavby pražského metra je už znám až do roku 1987. V té době bude mít Praha 32,6 kilometru metra a 39 stanic — na třech trasách A, B a C. Pojďme se podívat po trasách hezky podle abecedy:**

## a

Trasa A povede z Dejvic — od Leninovy třídy na Vinohrady k Olšanským hřbitovům. Její délka bude 6,9 km s desíti stanicemi.

**První provozní úsek — od Leninovy třídy na náměstí Míru** má být dán do provozu v roce 1978. Jeho délka je 4,6 km a sedm stanic půjde za sebou takto: **Náměstí Míru, Muzeum, Můstek, Staroměstská, Malostranská, Obránců míru a Leninova.**

Tato hlubinná trasa, jejíž tunely půjdou u Mánesova mostu až 15 metrů pod dnem Vltavy, už není pouze na prknech projektantů, ale velice konkrétně se rýsuje, je ve stavbě. V roce 1974 se tu má prorazit nejméně 2551 běžných metrů trafových a 616 běžných metrů staničních tunelů. Práce pokračují zatím výborně. Na trafových tunelech o světlosti 5,1 m bylo v lednu na deseti místech vyraženo 276 bm, v únoru na devíti místech 268 bm. V prvním čtvrtletí velmi pospíchají jak Vojenské stavby, tak i VKD, nezaostává ani Metrostav. Rozběhly se i práce na ražení staničních tunelů o světlosti 7,8 m. V lednu bylo vyraženo 18 bm, v únoru už 32 bm.

**Kde všude se pracuje?**

● **Stanice Leninova** u náměstí Velké říjnové revoluce v Dejvicích se připravuje ke stavbě, překládají se inženýrské sítě, podloží už bylo zpevněno chemickou injektáží.

● **Obránců míru.** V této budoucí stanici už práce velmi pokročily. Především se tu razí už dva staniční tunely, z nichž pravý, na kterém pracuje BSP Jaroslava Knitla z VKD, je právě v těchto dnech hotov. Zde také můžeme zaznamenat první setkání pod zemí na trase A. Současně s dokončením staničního tunelu sem prorazí trafový tunel další BSP z VKD, parta Jiřího Přibyla, která začínala razit od stanice Malostranská.

● **Na stanici Malostranská** VKD kromě trafových razí také staniční tunely a na středním staničním tunelu jen za leden a únor prorazili devět metrů.

● **U Mánesova mostu,** těsně u řeky, je další staveniště, působiště Metrostavu. Tady se připravují k útoku na podloží dna Vltavy, odtud začnou mechanizované štíty razit tunely pod řekou. Zatím jsou hotovy přístupové štoly, byla dodělána průzkumová štola a připravuje se komora pro odstartování štítu.

● **Alšovo nábřeží** je stanovištěm další těžní věže. Odtud dělá Metrostav stanici Staroměstská. V Kaprové ulici se stále ještě dělají přeložky inženýrských sítí, je dohotoven kabelový tunel a splašková šachta (v hloubce 8 m). Tato stavba je prakticky v celé délce Kaprové ulice (85 m) a v této části jsou už také hotovy milánské podzemní stěny pro vestibul. Pod Kaprovou ulicí se začala razit komora pro sovětský erektor — ukladač tybinků, jehož pomocí se bude razit 65 m dlouhý technologický tunel o světlosti 7,8 m, který přejde potom ve 100 m dlouhý střední tunel stanice. Pod Kaprovou ulicí začaly už také práce na komoře pro erektor, s nímž se bude razit levý staniční tunel.

● **V proluce u Myslbeka,** na nejfrekventovanějším místě, u Václavského náměstí je staveniště Metrostavu. Odtud vedou okružní a přibližovací štoly až pod Václavské náměstí, téměř k nynějšímu podchodu. Ano, v hloubce přes 30 m je všechno připraveno k zahájení ražení staničních tunelů nejfrekventovanější stanice metra — Můstek. Na Václavském náměstí se současně pracuje na zpevnění nadloží pro velký kabelový tunel, do něhož budou přemístěny všechny inženýrské sítě z tohoto konce.

● **Muzeum.** Tady je už všechno v gala, svátečně vystrojené pro první dny jízdy metra trasy C. A přece hluboko pod nynější stanicí je čilý stavební ruch. Tady se totiž z céčka bude přestupovat na áčko. Vojenské stavby tu nemají lehkou práci. V porušené hornině razí nejprve pilotunel o průměru 5,1 m, který se bude postupně zvětšovat na potřebných 7,8 m. Zatím se razí pravý tunel. Bude hotov k 15. květnu.

● **Náměstí Míru** je staveništěm Vojenských staveb. I tady jsou práce v plném proudu s přípravou na stavbu stanice. Přibližovací štoly a trafové tunely vedou pod náměstí Míru. Dělá se i na levém staničním tunelu. Sem také vedou tzv. spojky CA a AC, po nichž budou přejíždět vlaky z trasy C z depa na trasu A a obráceně.

**Druhý úsek trasy A** (označený jako II A) povede z náměstí Míru na Olšany. Jeho délka je 2,3 kilometru a na trase má mít tři stanice — Jiřího z Poděbrad, Flora a Olšany. Do provozu má být uveden v roce 1979.

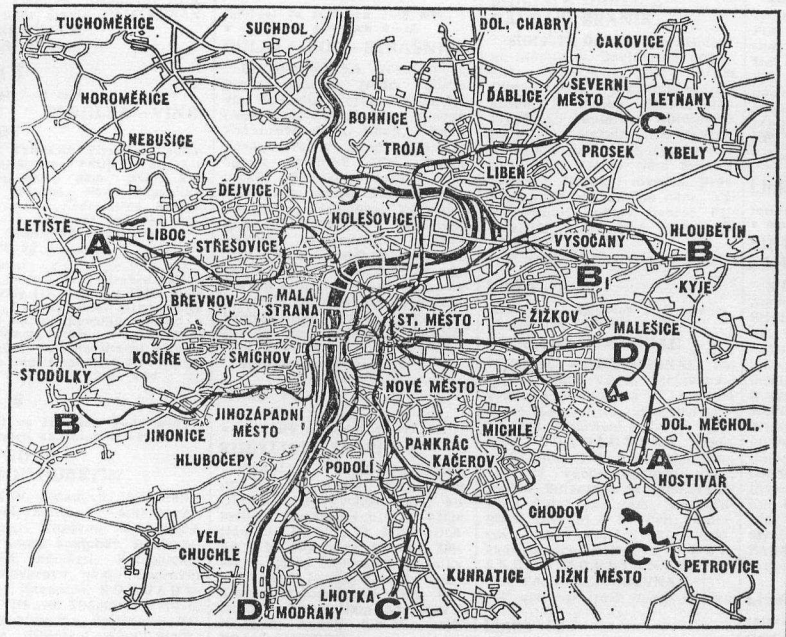
## b

Přímo velkorysé jsou plány s trasou B. Povede z Jinonic přes Smíchov až na Palmovku.

**První etapa,** na níž má provoz začít v letech 1981—1982 znamená stavbu na trase Smíchov ČSD do Sokolovské. Bude dlouhá 5 kilometrů a bude na ní osm stanic: **Smíchovské nádraží, Staropramen, Lidická, Palackého nám., Myslíkova, Můstek, Náměstí Republiky a Sokolovská.** Na trasu A se bude přestupovat na Můstku, na trasu C ve stanici Sokolovská, Vltavu trasa překročí v těsné blízkosti Palackého mostu.

**Druhá etapa** (označená jako III B) má být dokončena v letech 1982—1983. Metro pak po jejím dokončení pojede až do **Jinonic** a dál **ke Stodůlkám.** Trať této etapy bude dlouhá 5,5 km a bude mít čtyři stanice: **Radlice, Švermova, Jinonice, Únorového vítězství.**

**Třetí část stavby** (označovaná II B) vede **od Sokolovské na Palmovku,** bude dlouhá 2,8 km, na cestě jsou plánované tři stanice — **Karlín, Hakenova, Palmovka.**




To je nejbližší budoucnost metra. Umožní, aby tramvaje zcela zmizely ze Zlatého kříže a nebudou vozit cestující Jindřišskou, Vodičkovou a dalšími ulicemi ve středu města.

## d

Jenomže Praha poroste dál v socialistické velkoměsto. Tedy ani růst metra se nemůže zastavit. Další etapa výstavby má plynule navázat. Předpokládá se nejprve prodloužení trasy B do Jihozápadního Města II. Pak by se měla prodloužit trasa C do Severního Města a začít **stavba čtvrté trasy D** (od Podskalské ulice v Praze 2, případně od podolského stadiónu na Žižkov k Ohradě), Áčko by se mělo prodloužit z Olšan až do Strašnic a konečně se počká prodloužení i východní část trasy B z Palmovky k Fučíkově ulici.

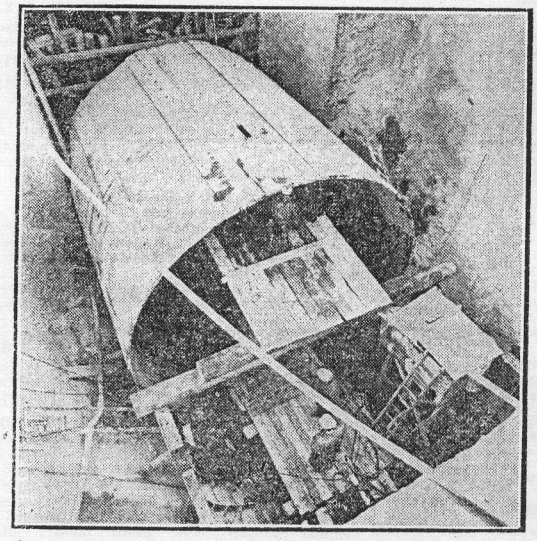
■ ■ ■

**Kolem roku 2000** by mělo mít metro v Praze čtyři trasy a dvě odbočné větve:

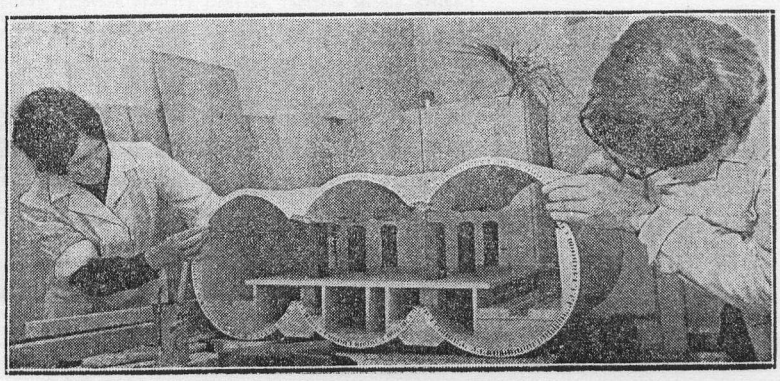
**Trasa A:** Liboc—Hostivař-nádraží (19,835 km); **trasa B:** Jihozápadní Město—Hloubětín (20,050 kilometrů), větev B 1 — Palmovka—Harfa (2,050 km); **trasa C:** Letňany, centrum—Jižní Město, Háje (24,028 km), větev C 1 — Mládežnická—Lhotka (4,340 kilometrů); **trasa D:** Modřany—Strašnice, centrum (15,260 km). Připočteme-li k tomu spojky a dvoukolejné úseky služebních tras (7,191 km), bude mít pražské metro délku 92,754 km. Na těchto trasách mají být 104 stanice.

## c

O prvním provozním úseku už jsme hodně napsali v předcházejících kapitolách. Proto si jenom připomeňme, že v roce 1979 má být trasa prodloužena **až do Jižního Města-Centrum** a pak zanedlouho až do **Hájů.** Prodloužení bude měřit 4,6 km a na trase budou čtyři stanice: **Spořilov, Chodov, Centrum a Háje.** A do roku 1980 přibude stanice i od Sokolovské. Trasa povede přes Vltavu mezi Hlávkovým a Železničním mostem k Dopravním podnikům — **stanice Dopraváků.**



*Sovětský nemechanizovaný razicí štít* **už se zase prokusuje dalším tunelem na prodloužení trasy C.**



*Model* **třílodní ražené stanice pro trasu A.**

*(Texty pro toto číslo připravili O. Tauber a J. Lemák)*

**V následujícím přehledu jsou uvedeny trasy, zastávky a rozsah provozu linek tramvají a autobusů, a to od zahájení provozu metra. Vysvětlivky k textu:**
**Denní provoz** — rozsah provozu každý den asi od 4.45 do 23.30 až 0.30 hod.
**Špičkový provoz** — rozsah provozu každý den asi od 4.45 do 7.30 hodin a od 13.30 do 18.00 hod.
**Nepřetržitý provoz** — rozsah provozu po celých 24 hodin.
**Polonoční provoz** — provoz do 1.30 hod.

**Přesné informace o zahájení a ukončení provozu, intervalech a o časech odjezdů jednotlivých spojů jsou uvedeny na zastávkových jízdních řádech.**

**Zastávky, v nichž linky povrchové dopravy navazují na metro, jsou vyznačeny výrazným tiskem.**

# tramvaje

## PRAVIDELNÉ LINKY ELEKTRICKÝCH DRAH

## DENNÍ PROVOZ

**(Jízdní řád platný od 9. května 1974.)**

### Linka 1

**Interval ve špičkách 8—9 min., v ostatních obdobích 12—17**

**PETŘINY—VRŠOVICE**

**PETŘINY**, Obchodní dům Petřiny, Větrník, Vojenská nemocnice, Baterie, Ořechovka, Sibeliova, Vozovna Střešovice, Prašný most, Špejchar, Sparta-Letenské náměstí, Kamenická, Strossmayerovo náměstí, Dopravní podniky, Štvanice, **SOKOLOVSKÁ**, Nádraží Střed, Náměstí M. Gorkého, **HLAVNÍ NÁDRAŽÍ**, Vítězného února, **MUZEUM**, Škrétova, Tylovo nám., Nám. Míru, Makarenkova, Krymská, Ruská, Vršovická radnice, Čechovo nám., Koh-i-noor, **MINSKÁ**.
*Denní provoz.*

### Linka 2

**Interval ve špičkách 8—9 min., v ostatních obdobích 13—20**

**BŘEVNOV—ŽIŽKOV**

**VYPICH**, Říčanova, U kaštanu, Drinopol, Marjánka, Malovanka, Hladkov, Vozovna Střešovice, Prašný most, Špejchar, Chotkovy sady, Klárov, Nám. Krasnoarmejců, Národní divadlo, Perštýn, Karlovo nám., Štěpánská, **I. P. PAVLOVA**, Nám. Míru, Šumavská, Vinohradská vodárna, Perunova, Orionka, Flora, Olšanské hřbitovy, Židovské hřbitovy, Mezi hřbitovy, Nákladové nádr. Žižkov, Biskupcova, Ohrada, Vápenka, Strážní, Chmelnice, Kněžská luka, **SPOJOVACÍ**.
*Denní provoz.*

### Linka 3

**Interval 7—8 min.**

**SOKOLOVSKÁ—VYSOČANY**

**SOKOLOVSKÁ**, Vítkova, Thámova, Urxova, Sídl. Invalidovna, Palmovka, Balabenka, Kulturní dům, Nádr. Vysočany, Vysočanská radnice, **NÁM. LIDOVÝCH MILICÍ**.
*Provoz jen v ranní přepravní špičce.*

### Linka 4

**Interval ve špičkách 4—5 min., v ostatních obdobích 9—20**

**HOSTIVAŘ—HLUBOČEPY**

**NÁM. J. MARATA**, Na Groši, Sídl. Zahradní Město, Zahradní Město, Skalka, Radošovická, Nádr. Strašnice, Průběžná, Nám. Kubánské revoluce, Slavie, Koh-i-noor, Oblouková, Nádraží Vršovice, Otakarova, Divadlo v Nuslích, Svatoplukova, Ostrčilovo nám., Vyšehrad, Výtoň, Palackého nám., Zborovská, Anděl, Plzeňka, Nádr. Smíchov, Autobusové nádr. Smíchov, Lihovar, Zlíchov, **HLUBOČEPY**.
*Denní provoz, v úseku Lihovar—Hlubočepy je provoz jen špičkový.*

### Linka 5

**Interval ve špičkách 8—10 min., v ostatních obdobích 10—17**

**HLOUBĚTÍN—HLUBOČEPY**

**HLOUBĚTÍN**, Tesla Hloubětín, U Elektry, Spalovna, Harfa, Mostárna, Libeň-horní nádr., Ocelářská, Balabenka, Palmovka, Sídl. Invalidovna, Urxova, Thámova, Vítkova, **SOKOLOVSKÁ**, Náměstí Republiky, Můstek, Perštýn, Národní divadlo, Újezd, Nám. Sovětských tankistů, Anděl, Plzeňka, Nádr. Smíchov, Autobusové nádraží Smíchov, Lihovar, Zlíchov, **HLUBOČEPY**.
*Nepřetržitý provoz.*

### Linka 6

**Interval ve špičkách 8—9 min., v ostatních obdobích 11—20**

**RADLICE—VRŠOVICE**

**RADLICE**, Laurova, Křížová, Ženské domovy, Anděl, Zborovská, Palackého nám., Moráň, Karlovo nám., Štěpánská, **I. P. PAVLOVA**, Nám. Míru, Makarenkova, Krymská, Ruská, Vršovická radnice, Čechovo nám., Koh-i-noor, Slavie, **NÁM. KUBÁNSKÉ REVOLUCE**.
*Denní provoz.*

### Linka 7

**Interval 7—8 min.**

**PELC TYROLKA—VINOHRADY**

**PELC TYROLKA**, Plynární, Teplárna Holešovice, **PKOJF**, Veletržní, Strossmayerovo nám., Nábř. kpt. Jaroše, Dlouhá, Nám. Republiky, Prašná brána, Nádr. Střed, Bulhar, Husinecká, Lipanská, Olšanské nám., Flora, **OLŠANSKÉ HŘBITOVY**.
*Špičkový provoz.*

**Poznámka:**
Do ukončení rekonstrukce Kalininovy třídy (IV. čtvrtletí 1974) bude linka č. 7 v úseku Nádr. Střed—Flora vedena okolo Hlavního nádraží a ulicí Vinohradskou k Olšanským hřbitovům. V úseku Hlavní nádraží—Flora bude i nadále v provozu náhradní autobusová linka X 26.

### Linka 8

**Interval ve špičkách 9—10 min., v ostatních obdobích 12—25**

**BŘEVNOV—NOVÝ HLOUBĚTÍN**

**VYPICH**, Říčanova, U kaštanu, Drinopol, Marjánka, Malovanka, Hladkov, Vozovna Střešovice, Prašný most, Špejchar, Sparta — Letenské náměstí, Kamenická, Strossmayerovo nám., Dopravní podniky, Štvanice, **SOKOLOVSKÁ**, Vítkova, Thámova, Urxova, Sídl. Invalidovna, Palmovka, Balabenka, Kulturní dům, Nádr. Vysočany, Vysočanská radnice, Nám. Lidových milicí, Vysočany, Aerovka, Školka, **NOVÝ HLOUBĚTÍN**.
*Denní provoz; v úseku Nám. Lidových milicí—Nový Hloubětín je jen špičkový provoz.*

### Linka 9

**Interval ve špičkách 7—8 min., v ostatních obdobích 12—17**

**HRDLOŘEZY—KOŠÍŘE**

**SPOJOVACÍ**, Kněžská luka, Chmelnice, Strážní, Vápenka, Ohrada, Černínova, Tachovské nám., Památník osvobození, Bulhar, Nádr. Střed, Prašná brána, Můstek, Perštýn, Národní divadlo, Újezd, Nám. Sovětských tankistů, Anděl, U Bertramky, U Zvonu, Klamovka, Demartinka, Kavalírka, Zámečnice, **KOTLÁRKA**.
*V uvedené trase denní provoz.*

### Linka 10

**Interval ve špičkách 5—6 min., v ostatních obdobích 7—15**

**LIBEŇ—HOSTIVAŘ**

**VYCHOVATELNA**, Bulovka, Vosmíkových, U kříže, Nám. dr. Holého, Tř. Rudé armády, Libeňský most, Maniny, Dělnická, Jatky, Dopravní podniky, Štvanice, **SOKOLOVSKÁ**, Nádraží Střed, Nám. M. Gorkého, **HLAVNÍ NÁDRAŽÍ**, Vítězného února, **MUZEUM**, Španělská, Italská, Vinohradská tržnice, Nám. Jiřího z Poděbrad, Radhošťská, Flora, Olšanské hřbitovy, Židovské hřbitovy, Vinohradská nemocnice, Vinohradské hřbitovy, Krematorium, Vinice, Strašnická škola, Průběžná, Nádr. Strašnice, Radošovická, Skalka, Zahradní Město, Sídl. Zahradní Město, Na Groši, **NÁM. J. MARATA**.
*Denní provoz.*

### Linka 11

**Interval ve špičkách 7—8 min., v ostatních obdobích 9—12**

**DOLNÍ LIBOC—STRAŠNICE**

**DIVOKÁ ŠÁRKA**, Vozovna Vokovice, Cihelna, Nádr. Veleslavín, Vokovice, Červený vrch, Horoměřická, Bořislavka, Hadovka, Thákurova, Nám. VŘSR, Václavkova, Prašný most, Špejchar, Sparta—Letenské nám., Kamenická, Strossmayerovo nám., Nábř. kpt. Jaroše, Dlouhá, Nám. Republiky, Můstek, Václavské nám., **MUZEUM**, Španělská, Italská, Vinohradská tržnice, Nám. Jiřího z Poděbrad, Radhošťská, Flora, Olšanské hřbitovy, Židovské hřbitovy, Vinohradská nemocnice, Vinohradské hřbitovy, Krematorium, Vinice, Solidarita, Zborov, Nové Strašnice, **ČERNOKOSTELECKÁ**.
*Nepřetržitý provoz.*

### Linka 12

**Interval ve špičkách 7—8 min., v ostatních obdobích 11—17**

**KOBYLISY—SMÍCHOV**

**KOBYLISY, VOZOVNA**, Libocnická, Střelničná, Ke Stírce, Okrouhlická, Vychovatelna, Bulovka, Vosmíkových, U kříže, Nám. dr. Holého, Tř. Rudé armády, Libeňský most, Maniny, Dělnická, Jatky, Dopravní podniky, Nábř. kpt. Jaroše, Čechův most, Klárov, Malostranské nám., Hellichova, Újezd, Nám. Sovětských tankistů, Anděl, Plzeňka, **NÁDRAŽÍ SMÍCHOV**.
*Denní provoz.*

### Linka 13

**Interval ve špičkách 8—9 min., v ostatních obdobích 11—17**

**HLOUBĚTÍN—NÁDRAŽÍ STRAŠNICE**

**HLOUBĚTÍN**, Tesla Hloubětín, U Elektry, Spalovna, Harfa, Mostárna, Libeň—horní nádraží, Ocelářská, Balabenka, Palmovka, Sídl. Invalidovna, Urxova, Thámova, Vítkova, **SOKOLOVSKÁ**, Nádr. Střed, Nám. M. Gorkého, Bulhar, Husinecká, Lipanská, Olšanské nám., Flora, Olšanské hřbitovy, Židovské hřbitovy, Vinohradská nemocnice, Vinohradské hřbitovy, Krematorium, Vinice, Strašnická škola, Průběžná, Nádr. Strašnice, **RADOŠOVICKÁ**.
*Denní provoz.*

**Poznámka: Do ukončení rekonstrukce Kalininovy tř. (IV. čtvrtletí 1974) bude linka č. 13 v úseku Nádraží Střed—Flora vedena okolo Hlavního nádraží a ulicí Vinohradskou na Flóru. V úseku Hl. nádr.—Flóra bude i nadále v provozu náhradní autobusová linka X 26.**

### Linka 14

**Interval ve špičkách 10—11 min., v ostatních obdobích 11—15**

**HOLEŠOVICE—RADLICE**

**PKOJF**, Veletržní, Nádraží Bubny, Dopravní podniky, Štvanice, **SOKOLOVSKÁ**, Nádraží Střed, Jindřišská, Václavské nám., Národní výbor, Karlovo nám., Moráň, Palackého nám., Zborovská, Anděl, Ženské domovy, Křížová, Laurova, **RADLICE**.
*V uvedené trase denní provoz.*

### Linka 15

**Interval ve špičkách 8—9 min., v ostatních obdobích 12—17**

**NOVÝ HLOUBĚTÍN—KOŠÍŘE**

**NOVÝ HLOUBĚTÍN**, Školka, Aerovka, Vysočany, Nám. Lidových milicí, Vysočanská radnice, Nádr. Vysočany, Kulturní dům Balabenka, Palmovka, Sídl. Invalidovna, Urxova, Thámova, Vítkova, **SOKOLOVSKÁ**, Nádr. Střed, Jindřišská, Václavské nám., Národní výbor, Karlovo nám., Moráň, Palackého nám., Zborovská, Anděl, U Bertramky, U Zvonu, Klamovka, Demartinka, Kavalírka, Zámečnice, **KOTLÁRKA**.
*Denní provoz.*

### Linka 16

**Interval ve špičkách 8—9 min., v ostatních obdobích 13—20**

**VINOHRADY—ZLÍCHOV**

**OLŠANSKÉ HŘBITOVY**, Flora, Orionka, Perunova, Vinohradská vodárna, Šumavská, Nám. Míru, **I. P. PAVLOVA**, Štěpánská, Karlovo nám., Moráň, Palackého nám., Zborovská, Anděl, Plzeňka, Nádr. Smíchov, Autobusové nádr. Smíchov, **LIHOVAR**.
*V uvedené trase denní provoz.*

### Linka 17

**Interval ve špičkách 7—8 min., v ostatních obdobích 10—17**

**SÍDLIŠTĚ ĎÁBLICE—NÁDRAŽÍ BRANÍK**

**SÍDLIŠTĚ ĎÁBLICE**, Nadsídlištní, Štěpničná, Davídkova, Veltěžská, Střelničná, Ke Stírce, Okrouhlická, Vychovatelna, Bulovka, Kuchyňka, Pelc-Tyrolka, Plynární, Teplárna Holešovice, PKOJF, Veletržní, Strossmayerovo nám., Nábř. kpt. Jaroše, Čechův most, Klárov, Nám. Krasnoarmějců, Národní divadlo, Jiráskovo nám., Palackého nám., Výtoň, Podolí, Kublov, Dvorce, Přístaviště, Modřanská, **NÁDRAŽÍ BRANÍK**.
*V uvedené trase denní provoz.*

### Linka 18

**Interval ve špičkách 5—6 min., v ostatních obdobích 9—15**

**PODBABA—PANKRÁC**

**HOTEL INTERNATIONAL**, Lotyšská, Nám. VŘSR, Václavkova, Prašný most, Sparta — Letenské nám., Kamenická, Strossmayerovo nám., Dopravní podniky, Štvanice, **SOKOLOVSKÁ**, Nádr. Střed, Jindřišská, Václavské nám., Národní výbor, Karlovo nám., Moráň, Botanická zahrada, Vyšehrad, Ostrčilovo nám., Svatoplukova, Divadlo v Nuslích, Otakarova, Nám. bratří Synků, Nuselská radnice, Palouček, **PRAŽSKÉHO POVSTÁNÍ**, Na Veselí, **PANKRÁC VOZOVNA**.
*V uvedené trase denní provoz.*

### Linka 19

**Interval ve špičkách 6—7 min., v ostatních obdobích 8—12**

**NOVÝ HLOUBĚTÍN—SPOŘILOV**

**NOVÝ HLOUBĚTÍN**, Školka, Aerovka, Vysočany, Nám. Lidových milicí, Vysočanská radnice, Nádr. Vysočany, Kulturní dům, Balabenka, Palmovka, Sídl. Invalidovna, Urxova, Thámova, Vítkova, **SOKOLOVSKÁ**, Nám. Republiky, Můstek, Václavské nám., **MUZEUM**, Škrétova, Tylovo nám., Bruselská, Pod Karlovem, Nuselské schody, Nám. bratří Synků, Horky, Pod jezerkou, Michelská, Plynární, Chodovská, Teplárna Michle, **SPOŘILOV**.
*Nepřetržitý provoz.*

### Linka 20

**Interval ve špičkách 8—9 min., v ostatních obdobích 12—17**

**PETŘINY—ŽIŽKOV**

**PETŘINY**, Obchod. dům Petřiny, Větrník, Vojenská nemocnice, Baterie, Ořechovka, Sibeliova, Vozovna Střešovice, Brusnice, Pražský hrad, Chotkovy sady, Klárov, Nám. Krasnoarmejců, Národní divadlo, Perštýn, Můstek, Václavské nám., **MUZEUM**, Španělská, Italská, Vinohradská tržnice, Nám. Jiřího z Poděbrad, Radhošťská, Flora, Olšanské hřbitovy, Židovské hřbitovy, Mezi hřbitovy, Nákladové nádr. Žižkov, Biskupcova, Ohrada, **VAPENKA**.
*V uvedené trase denní provoz.*

### Linka 21

**Interval ve špičkách 7—8 min., v ostatních obdobích 12—17**

**HRDLOŘEZY—NÁDRAŽÍ BRANÍK**

**SPOJOVACÍ**, Kněžská luka, Chmelnice, Strážní, Vápenka, Ohrada, Černínova, Tachovské nám., Památník osvobození, Bulhar, Nám. M. Gorkého, Jindřišská, Václavské nám., Národní výbor, Myslíkova, Jiráskovo nám., Palackého nám., Výtoň, Podolí, Kublov, Dvorce, Přístaviště, Modřanská, **NÁDRAŽÍ BRANÍK**.
*Denní provoz.*

### Linka 22

**Interval ve špičkách 6—7 min., v ostatních obdobích 11—17**

**BÍLÁ HORA—VRŠOVICE**

**BÍLÁ HORA**, Malý Břevnov, Vypich, Říčanova, U kaštanu, Drinopol, Marjánka, Malovanka, Památník písemnictví, Brusnice, Pražský hrad, Chotkovy sady, Klárov, Malostranské nám., Hellichova, Újezd, Národní divadlo, Perštýn, Můstek, Václavské nám., **MUZEUM**, Škrétova, Tylovo nám., Nám. Míru, Makarenkova, Krymská, Ruská, Vršovická radnice, Čechovo nám., Koh-i-noor, Slavie, **NÁM. KUBÁNSKÉ REVOLUCE**.
*V uvedené trase denní provoz.*

### Linka 23

**Interval ve špičkách 5—6 min., v ostatních obdobích 10—20**

**PODBABA—NUSLE**

**HOTEL INTERNATIONAL**, Lotyšská, Nám. VŘSR, Václavkova, Prašný most, Špejchar, Chotkovy sady, Klárov, Malostranské nám., Hellichova, Újezd, Národní divadlo, Perštýn, Karlovo nám., Štěpánská, **I. P. PAVLOVA**, Bruselská, Pod Karlovem, Nuselské schody, **NÁMĚSTÍ BRATŘÍ SYNKŮ**.
*Denní provoz.*

### Linka 24

**Interval ve špičkách 4—5 min., v ostatních obdobích 7—15**

**SÍDLIŠTĚ ĎÁBLICE—ZAHRADNÍ MĚSTO**

**SÍDL. ĎÁBLICE**, Nadsídlištní, Štěpničná, Davídkova, Veltěžská, Střelničná, Ke Stírce, Okrouhlická, Vychovatelna, Bulovka, Vosmíkových, U kříže, Nám. dr. Holého, Tř. Rudé armády, Libeňský most, Maniny, Dělnická, Jatky, Dopravní podniky, Štvanice, **SOKOLOVSKÁ**, Nádr. Střed, Jindřišská, Václavské nám., Národní výbor, Karlovo nám., Moráň, Botanická zahrada, Vyšehrad, Ostrčilovo nám., Svatoplukova, Divadlo v Nuslích, Oblouková, Koh-i-noor, Slavie, Nám. Kubánské revoluce, Průběžná, Nádr. Strašnice, Radošovická, Skalka, **ZAHRADNÍ MĚSTO**.
*Denní provoz.*

### Linka 25

**Interval 12—13 min.**

**DOLNÍ LIBOC—VYSOČANY**

**DIVOKÁ ŠÁRKA**, Vozovna Vokovice, Cihelna, Nádr. Veleslavín, Vokovice, Červený vrch, Horoměřická, Bořislavka, Hadovka, Thákurova, Nám. VŘSR, Václavkova, Prašný most, Špejchar, Sparta — Letenské nám., Kamenická, Strossmayerovo nám., Dopravní podniky, Štvanice, **SOKOLOVSKÁ**, Vítkova, Thámova, Urxova, Sídl. Invalidovna, Palmovka, Balabenka, Ocelářská, Libeň—horní nádraží, Mostárna, **HARFA**.
*Špičkový provoz.*

### Linka 26

**Interval ve špičkách 7—8 min., v ostatních obdobích 11—14**

**PELC-TYROLKA—ŽIŽKOV**

**PELC-TYROLKA**, Plynární, Uranie, Dělnická, Jatky, Dopravní podniky, Nábř. kpt. Jaroše, Dlouhá tř., Nám. Republiky, Prašná brána, Nádr. Střed, Bulhar, Husinecká, Lipanská, Olšanské nám., Poštovní správa, Nákladové nádr. Žižkov, Biskupcova, Ohrada, **VAPENKA**.
*V uvedené trase denní provoz.*

**Poznámka:**
**Do ukončení rekonstrukce Kalininovy třídy (IV. čtvrtletí 1974) bude linka č. 26 v úseku Bulhar—Ohrada vedena po linkách č. 9 a 21. Ve vyloučeném úseku budou dopravní**

obsluhu zajišťovat náhradní autobusová linka X 26 a linka 120.

## Linka 27

**Interval ve špičkách 8—9 min., v ostatních obdobích 8—20**

### ÚD HOSTIVAŘ—SMÍCHOV

**ÚD HOSTIVAŘ,** Na homoli, Malešická továrna, Hutní základna, Černokostelecká, Nové Strašnice, Zborov, Solidarita, Vinice, Strašnická škola, Průběžná, Nám. Kubánské revoluce, Slavie, Koh-i-noor, Oblouková, Nádr. Vršovice, Otakarova, Divadlo v Nuslích, Svatoplukova, Ostrčilovo nám., Vyšehrad, Výtoň, Palackého nám., Zborovská, Anděl, Plzeňka, **NÁDRAŽÍ SMÍCHOV.**

*Denní provoz, v úseku Černokostelecká—ÚD Hostivař v sobotu a v neděli nejezdí.*

## Linka 28

**Interval ve špičkách 6—7 min., v ostatních obdobích 15—20**

### SMÍCHOV—NÁDRAŽÍ BRANÍK

**NÁDRAŽÍ SMÍCHOV,** Plzeňka, Anděl, Zborovská, Palackého nám., Výtoň, Podolí, Kublov, Dvorce, Přístaviště, Modřanská, **NÁDRAŽÍ BRANÍK.**

*Denní provoz.*

## Linka 29

**Interval ve špičkách 8—9 min., v ostatních obdobích 9—17**

### KOBYLISY—ÚD HOSTIVAŘ

**KOBYLISY, VOZOVNA,** Libeznická, Střelničná, Okrouhlická, Vychovatelna, Rokoska, Kuchyňka, Pelc-Tyrolka, Plynární, Teplárna Holešovice, PKOJF, Veletržní, Strossmayerovo nám., Nábř. kpt. Jaroše, Dlouhá tř., Nám. Republiky, Můstek, Václavské nám., **MUZEUM,** Španělská, Italská, Vinohradská tržnice, Nám. Jiřího z Poděbrad, Radhošťská, Flóra, Olšanské hřbitovy, Vinohradská nemocnice, Vinohradské hřbitovy, Krematorium, Vinice, Solidarita, Zborov, Nové Strašnice, Černokostelecká, Hutní základna, Malešická továrna, Na homoli, **ÚD HOSTIVAŘ.**

*Denní provoz, v úseku Černokostelecká—ÚD Hostivař je jen špičkový provoz.*

## Linka 30

**Interval ve špičkách 8—9 min., v ostatních obdobích 14—17**

### VOKOVICE—NÁDRAŽÍ BRANÍK

**VOKOVICE,** Červený Vrch, Horoměřická, Bořislavka, Hadovka, Thákurova, Nám. VŘSR, Václavkova, Prašný most, Špejchar, Chotkovy sady, Klárov, Nám. Krasnoarmejců, Národní divadlo, Jiráskovo nám., Palackého nám., Výtoň, Podolí, Kublov, Dvorce, Přístaviště, Modřanská, **NÁDRAŽÍ BRANÍK.**

*Denní provoz.*

## Linka 31

**Interval ve špičkách 9—10 min., v ostatních obdobích 15—20**

### SÍDLIŠTĚ ĎÁBLICE—PETŘINY

**SÍDLIŠTĚ ĎÁBLICE,** Nadsídlištní, Štěpničná, Davídkova, Veltěžská, Střelničná, Ke stírce, Okrouhlická, Vychovatelna, Bulovka, Vosmíkových, U kříže, Nám. dr. Holého, Tř. Rudé armády, Libeňský most, Maniny, Dělnická, Jatky, Dopravní podniky Strossmayerovo nám., Kamenická, Sparta — Letenské náměstí, Špejchar, Prašný most, Vozovna Střešovice, Sibeliova, Baterie, Vojenská nemocnice, Větrník, Obchodní dům Petřiny, **PETŘINY.**

*Denní provoz.*

## Linka 32

**Interval 8—9 min.**

### ÚD HOSTIVAŘ—KOŠÍŘE

**ÚD HOSTIVAŘ,** Na homoli, Malešická továrna, Hutní základna, Černokostelecká, Nové Strašnice, Zborov, Solidarita, Vinice, Strašnická škola, Průběžná, Nám. Kubánské revoluce, Slavie, Koh-i-noor, Oblouková, Nádr. Vršovice, Otakarova, Divadlo v Nuslích, Svatoplukova, Ostrčilovo nám., Vyšehrad, Výtoň, Palackého nám., Zborovská, Anděl, U Bertramky, U Zvonu, Klamovka, Demartinka, Kavalírka, Zámečnice, **KOTLÁŘKA.**

*Špičkový provoz.*

# autobusy

## PRAVIDELNÉ LINKY DENNÍ PROVOZ

## Linka 101

**Interval ve špičkách 6—7 min., v ostatních obdobích 11—14 min.**

### VRŠOVICE—HOSTIVAŘ

**KOH-I-NOOR,** Svahová, Bohdalec, Chodovská, Záběhlice, Pod vinicí, V korytech, U lípy, Záběhlická škola, Topolová, Na Groši, Hostivařské nám., Nám. J. Marata, **NÁDRAŽÍ HOSTIVAŘ.**

*Denní provoz.*

## Linka 102

**Interval ve špičkách 3—4 min., v ostatních obdobích 6—19 min.**

### KOBYLISY—BOHNICE

**KE STÍRCE,** Na přesypu, Pískovna, Podhajská pole, Ústav, Mateřská škola, **BOHNICE.**

*Denní provoz.*

## Linka 103

**Interval ve špičkách 8—10 min., v ostatních obdobích 11—12 min.**

### SÍDLIŠTĚ ĎÁBLICE—ČAKOVICE

**SÍDL. ĎÁBLICE,** Hřbitov, Kokořínská, ĎÁBLICE-Kostelecká, Na lukách, Běloveská, Nádr. Čakovice, **ČAKOVICE ZJD.**

*Denní provoz, v mimošpičkových obdobích v úseku Kostelecká—ZJD Čakovice jezdí jen vybrané spoje.*

## Linka 104

**Interval ve špičkách 15—20 min., v ostatních obdobích 30—40 min.**

### HLUBOČEPY—KLUKOVICE

**HLUBOČEPY,** Na srpečku, Zdravotní středisko, Hlubočepská, HLUBOČEPY-Slivenecká, Na rozcestí, **KLUKOVICE.**

*Denní provoz, v úseku Slivenecká—Klukovice jezdí jen vybrané spoje.*

## Linka 105

**Interval ve špičkách 5—6 min., v ostatních obdobích 13—37 min.**

### HLUBOČEPY—BARRANDOV

**HLUBOČEPY,** Terasy, Serpentina, Horní cesta, **BARRANDOV** — filmové ateliéry.

*Denní provoz.*

## Linka 106

**Interval ve špičkách 6—7 min., v ostatních obdobích 11—14 min.**

### VRŠOVICE—NÁDR. BRANÍK

**ČECHOVO NÁM.,** Ukrajinská, Kloboučnická, Michelská, Hadovitá, Na návrší, KAČEROV, V podzámčí, Michelský les, Nemocnice Krč, Zálesí, Libušská, Novodvorská, Sídl. Novodvorská, VÚ A. S. Popova, Zatáčka, Vinutá, **NÁDR. BRANÍK.**

*Denní provoz.*

## Linka 107

**Interval ve špičkách 7—8 min., v ostatních obdobích 13—20 min.**

### PODBABA—SUCHDOL

**HOTEL INTERNATIONAL,** Hydrologický ústav, V Podbabě, Rozcestí, Mrazírny, Kamýcká, Budovec, **SUCHDOL.**

*Denní provoz.*

## Linka 108

**Interval ve špičkách 13—15 min., v ostatních obdobích 16—22 min.**

### PETŘINY—SPRÁVA LETIŠŤ

**PETŘINY,** Obchodní dům Petřiny, Vypich, Malý Břevnov, Bílá Hora, Pod hřbitovem, Karlovarská silnice, Staré náměstí, Ruzyňská škola, Ruzyňská, DIVOKÁ ŠÁRKA, Ruzyně, Dědina, Slánská, Staré letiště, **RUZYNĚ — SPRÁVA LETIŠŤ.**

*Denní provoz, v úseku Divoká Šárka—Správa letišť je provoz jen špičkový.*

## Linka 109

**Interval ve špičkách 6—7 min., v ostatních obdobích 14—20 min.**

### NOVÝ HLOUBĚTÍN—DOLNÍ POČERNICE

**NOVÝ HLOUBĚTÍN,** Aerovka, Vysočany, Nám. Lidových milicí, Harfa, K Žižkovu, Balkán, HRDLOŘEZY-Spojovací, Pod Táborem, Kolonie, Za horou, Spolná, Jahodnice, Lomnická, U vůhy, **DOLNÍ POČERNICE.**

*Denní provoz, v úseku Nový Hloubětín—Spojovací je provoz jen špičkový.*

## Linka 110

**Interval ve špičkách 16 min., v ostatních obdobích 19—23 min.**

### ČAKOVICE—HOSTAVICE

**NÁDRAŽÍ ČAKOVICE,** ZJD, Letňany, Letov, Letecké opravny, Kulturní dům Kbely, PAL, Kasárna, Důstojnické domy, U vodojemu, Čakovická, Nový Hloubětín, Hloubětín, Sídliště Hloubětín, Černý most, Hejtmanská, Markovská, Kyje, Jiráskova čtvrť, Jahodnice, **HOSTAVICE.**

*Denní provoz.*

**Poznámka:**
**V důsledku rekonstrukce Kbelské je linka dočasně vedena přes náměstí Lid. milicí.**

## Linka 111

**Interval ve špičkách 8—9 min., v ostatních obdobích 16—20 min.**

### SKALKA—DOLNÍ MĚCHOLUPY

**SKALKA,** Sídliště Skalka, V Rybníčkách, Štěchovická, Dobročovická, ČERNOKOSTELECKÁ, Malešická továrna, Na homoli, Štěrboholská, Kabelovna, Nádr. Hostivař, U továren, Autorenova, Dolní Měcholupy-OÚNZ, **DOLNÍ MĚCHOLUPY.**

*Denní provoz.*

**Poznámka: V důsledku rekonstrukce Úvalské je linka dočasně vedena ulicí Solidarity.**

## Linka 112

**Interval ve špičkách 15 min., v ostatních obdobích 15—35 min.**

### HOLEŠOVICE—PODHOŘ

**PLYNÁRNÍ,** Pelc Tyrolka, Trojská, Kazanka, Čechova škola, Kovárna, TRÓJA-ZOO, U lesíčka, **PODHOŘ.**

*Denní provoz, v úseku Trója ZOO—Podhoř jezdí jen vybrané spoje.*

**Poznámka:**
**V uvedené trase v provozu již od 1. 4. 1974.**

## Linka 113

**Interval ve špičkách 9—10 min. v ostatních obdobích 12—13 min.**

### KAČEROV—PÍSNICE

**KAČEROV,** V podzámčí, Michelský les, Nemocnice Krč, Zálesí, Sídliště Krč, Tempo, Jalodvorská, U zvonîčky, Libuš, U libušské sokolovny, Masokombinát, Výkupní podnik, Písnice MNV, **PÍSNICE.**

*Denní provoz.*

## Linka 114

**Interval ve špičkách 7—8 min., v ostatních obdobích 10—20 min.**

### KAČEROV—KUNRATICE

**KAČEROV,** V podzámčí, Michelský les, Nemocnice Krč, Klárův ústav, Ústav mateřství, Zelená louka, Zelené domky, U tří svatých, Předškolní, Kunratice, **KUNRATICE-ŠEBERÁK.**

*Denní provoz.*

## Linka 115

**Interval ve špičkách 7—8 min.,**

### NOVÝ HLOUBĚTÍN—HOSTIVAŘ

**NOVÝ HLOUBĚTÍN,** Aerovka, Vysočany, Nám. Lidových milicí, Harfa, K Žižkovu, Balkán, Spojovací, Pod Táborem, Malešické nám., Sídl. Malešice, Černokostelecká, Malešická továrna, Na homoli, Štěrboholská, Kabelovna, **KABLO.**

*Špičkový provoz; v úseku Černokostelecká—Kablo provoz též v dopoledních hodinách všedního dne.*

## Linka 116

**Interval ve špičkách 29 min., v ostatních obdobích 58 min.**

### PODBABA—BOŘISLAVKA

**HOTEL INTERNATIONAL,** Hydrologický ústav, V Podbabě, Břetislavka, Žežulka, Šatovka, Mateřská škola, Na Mlýnku, Kalinův mlýn, Kulíška, Korek, Jenerálka, Horoměřická, **BOŘISLAVKA.**

*Denní provoz.*

**Poznámka:**
**V uvedené trase v provozu již od 1. 4. 1974.**

## Linka 117

**Interval ve špičkách 3—4 min., v ostatních obdobích 9—16 min.,**

### NÁDRAŽÍ BRANÍK—KOMOŘANY

**NÁDR. BRANÍK,** Černý kůň, Bellarie, Převoz, Modřany, Cukrovar, **KOMOŘANY.**

*Denní provoz.*

## Linka 118

**Interval ve špičkách 6—7 min., v ostatních obdobích 13—17 min.,**

### DVORCE—SÍDL. SPOŘILOV

**DVORCE,** Pod Pekařkou, Nové Podolí, Na strži, Krčská, **BUDĚJOVICKÁ,** Na rolích, Na úlehli, V zápolí, Starý Spořilov, Roztylské nám., Lešanská, Hlavní, **SÍDLIŠTĚ SPOŘILOV.**

*Denní provoz.*

## Linka 119

**Interval ve špičkách 6—7 min., v ostatních obdobích 14—35 min.**

### REVOLUČNÍ—RUZYNĚ-LETIŠTĚ

**REVOLUČNÍ,** Letenské nám., Nám. VŘSR, Horoměřická, Červený Vrch, Divoká Šárka, Ruzyně, Dědina, Slánská, Staré letiště, U hangáru, **RUZYNĚ-NOVÉ LETIŠTĚ.**

*Denní provoz.*

## Linka 120

**Interval ve špičkách 8—9 min., v ostatních obdobích 10—17 min.**

### PETŘINY—ŽIŽKOV

**PETŘINY,** Obchodní dům Petřiny, Větrník, Vypich, Nad motolskou nemocnicí, Motol, Pod motolskou nemocnicí, Zámečnice, Vrchlického, Anděl, S. M. Kirova, Jiráskovo nám., Karlovo nám. **I. P. PAVLOVA,** Sumavská, Bořivojova, Olšanské nám., Poštovní správa, Nákladové nádraží Žižkov, Pražačka, **JAROV.**

*Denní provoz.*

## Linka 121

**Interval ve špičkách 7—8 min., v ostatních obdobích 11—15 min.**

### CHODOV—NÁDRAŽÍ BRANÍK

**CHODOV,** Na sádce, U aleje, Chodovec, Na pahorku, Lešanská, Spořilov, Severozápadní, V zápolí, Na úlehli, Na návrší, **KAČEROV,** V podzámčí, Michelský les, Nemocnice Krč, Zálesí, Libušská, Novodvorská, Lhotka, Zátiší, Frýbortova, Klánova, Korandova, Na lysinách, V mokřinách, Černý kůň, **NÁDRAŽÍ BRANÍK.**

*Denní provoz.*

## Linka 122

**Interval ve špičkách 37 min., v ostatních obdobích 30—50 min.**

### BUDĚJOVICKÁ—HOSTIVAŘ

**BUDĚJOVICKÁ,** Na rolích, Na úlehli, V zápolí, Severozápadní, Spořilov, Lešanská, Na pahorku, Chodovec, U aleje, Na sádce, Šperlova, Leopoldova, V Horkách, U křížku, Nám. J. Marata, Nádraží Hostivař, Kabelovna, **KABLO.**

*Denní provoz v mimošpičkových obdobích všedního dne, v sobotu a v neděli celodenně je linka ve směru z Budějovické ukončena na nám. J. Marata.*

## Linka 123

**Interval ve špičkách 7—8 min., v ostatních obdobích 17—30 min.**

### KOŠÍŘE—ŠMUKÝŘKA

**DEMARTINKA,** Kavalírka, Schodová, Na sklonku, Cibulka, U lesíka, Meopta, Vidoulská, **ŠMUKÝŘKA.**

*Denní provoz.*

## Linka 124

**Interval 8—9 min., v ostatních obdobích 14—27 min.**

### PODOLÍ—NUSLE

**DVORCE,** U školy, V háji, Dobeška, Zelený pruh, Zemanka, U statku, Ryšánka, A. Staška, **BUDĚJOVICKÁ,** Na rolích, Hadovitá, Michelská, **KLOBOUČNICKÁ.**

*Denní provoz.*

## Linka 125

**Interval ve špičkách 5—10 min., v ostatních obdobích 14—19 min.**

### BOŘISLAVKA—REVOLUČNÍ

**BOŘISLAVKA,** Hanspaulka, Dyrinka, Špitálská, U Matěje, Juliska, Na Santcšce, Zelená, J. M. Sverdlova, Sibiřské nám., Wolkrova, Letenské nám., **REVOLUČNÍ.**

*Denní provoz.*

## Linka 126

**Interval ve špičkách 5—6 min., v ostatních obdobích 10—16 min.**

### SÍDLIŠTĚ ĎÁBLICE—NUSLE

**SÍDL. ĎÁBLICE,** Nadsídlištní, Libereckā, Sídl. Prosek, Prosek, Nám. Lidových milicí, Harfa, Vysočanské nám., Spojovací, Pražačka, Nákladové nádraží Žižkov, Bělocerkevská, Kodaňská, Čechovo nám., Ukrajinská, **KLOBOUČNICKÁ.**

*Denní provoz.*

## Linka 127

**Interval ve špičkách 4—5 min.**

### NOVÝ HLOUBĚTÍN—NUSLE

**NOVÝ HLOUBĚTÍN,** Aerovka, Vysočany, Nám. Lidových milicí, Harfa, Vysočanské nám., Spojovací, Pražačka, Nákladové nádraží Žižkov, Bělocerkevská, Kodaňská, Čechovo nám., Ukrajinská, **KLOBOUČNICKÁ.**

*Špičkový provoz.*

## Linka 128

**Interval ve špičkách 7—8 min., v ostatních obdobích 12—20 min.**

### SKALKA—JINONICE

**SKALKA,** Sídl. Skalka, V Rybníčkách, Štěchovická, Strašnická škola, Průběžná, Murmanská, Bělocerkevská, Vlašimská, Orionka, Vinohradská vodárna, Šumavská, Nám. Míru, **I. P. PAVLOVA,** Karlovo nám., Jiráskovo nám., S. M. Kirova, Anděl, Ženské domovy, Santoška, Václavka, Malvazinky, Urbanova, Parkán, Motorlet, Hutmanka, Vidoule, **JINONICE.**

*Denní provoz.*

## Linka 129

**Interval ve špičkách 18 min., v ostatních obdobích 35 min.**

### ZLÍCHOV—LAHOVICE

**LIHOVAR,** Hlubočepy, Malá Chuchle, Dostihová, Lahovičky, Lahovicepodjezd, **LAHOVICE.**

*Denní provoz.*

## Linka 130

**Interval ve špičkách 7—12 min., v ostatních obdobích 14—24 min.**

### SMÍCHOV—ZPA JINONICE

**ANDĚL,** Vrchlického, U Měchurky, Pod Smukýřkou, Motorlet, Hutmanka, Vidoule, Karlštejnská, **JINONICE-ZPA.**

*Denní provoz.*

## Linka 131

**Interval ve špičkách 9—10 min., v ostatních obdobích 15—17 min.**

### BOŘISLAVKA—ŠPEJCHAR

**BOŘISLAVKA,** Hanspaulka, Dyrinka, Špitálka, U Matěje, Juliska, Na Santince, Hotel International, Nádraží Bubeneč, J. M. Sverdlova, Sibiřské nám., **ŠPEJCHAR.**

*Polonoční provoz.*

## Linka 132

**Interval ve špičkách 9—10 min., v ostatních obdobích 11—17 min.**

### BOŘISLAVKA—SMÍCHOV

**BOŘISLAVKA,** Pod vyhlídkou, Nám. Na Ořechovce, Vozovna Střešovice, Malovanka, Koleje Strahov, Stadión Jih, Podbělohorská, Nad Klamovkou, Klamovka, **ANDĚL.**

*Denní provoz.*

## Linka 133

**Interval ve špičkách 5—6 min., v ostatních obdobích 8—15 min.**

### NÁM. KRASNOARMEJCŮ—SÍDL. MALEŠICE

**NÁM. KRASNOARMEJCŮ,** Právnická fakulta, Revoluční, Těšnov, **SOKOLOVSKÁ,** Prokopovo nám., Bezovka, Želivského, Malešická, Třebešín, Na palouku, Hostýnská, Bydžovského, **SÍDL. MALEŠICE.**

*Denní provoz.*

## Linka 134

**Interval ve špičkách 6—7 min., v ostatních obdobích 10—20 min.**

### PETŘINY—SÍDLIŠTĚ KRČ

**PETŘINY,** Obchodní dům, Petřiny, Větrník, Vypich, Břevnovská, Kajetánka, Hladkov, Prašný most, Letenské nám., Revoluční, Právnická fakulta, Nám. Krasnoarmejců, Národní divadlo, Palackého nám., Ostrčilovo nám., Terebka, **PRAŽSKÉHO POVSTÁNÍ, MLÁDEŽNICKÁ,** Zelená liška, **BUDĚJOVICKÁ,** Lísek, Nemocnice Krč, Zálesí, Sídl. Krč-**TEMPO.**

*Denní provoz.*

## Linka 135

**Interval ve špičkách 4—5 min., v ostatních obdobích 7—15 min.**

### VELESLAVÍN—SÍDLIŠTĚ SPOŘILOV

**ARITMA VOKOVICE,** VELESLAVÍN, Červený vrch, Horoměřická, Nám. VŘSR, Letenské nám., Dopravní podniky, Štvanice, **SOKOLOVSKÁ,** Rajská zahrada, Nám. Míru, Kodaňská, Slavie, Bohdalec, Spořilov, Hlavní, **SÍDL. SPOŘILOV.**

*Denní provoz; v úseku Veleslavín—Aritma Vokovice je provoz jen špičkový.*

## Linka 136

**Interval ve špičkách 4—5 min., v ostatních obdobích 8—14 min. (dnes 236 — prodloužení na sídl. Hornoměcholupská)**

### KOBYLISY—SÍDL. HORNOMĚCHOLUPSKÁ

**VOZOVNA KOBYLISY,** Kobyliské nám., Okrouhlická, Vychovatelna, Rokoska, Jankovcova, Dělnická,

Štvanice, **SOKOLOVSKÁ**, Prokopovo nám., Olšanské nám., Orionka, Murmanská, Nádr. Strašnice, Zahradní Město, Sídl. Zahradní Město, Na Groši, Nám J. Marata, Hornoměcholupská, Řepčická, **SÍDL. HORNOMĚCHOLUPSKÁ.**

*Denní provoz.*

**Pozn.:** Prodloužení z nám. J. Marata na Hornoměcholupskou je podmíněno dokončením stavebních úprav; jinak zůstává dočasně v provozu linka č. 177 na trase Hostivař—Hornoměcholupská.

## Linka 137

**Interval ve špičkách 5—7 min., v ostatních obdobích 10—15 min.**

### SÍDLIŠTĚ ZAHRADNÍ MĚSTO—MOTORLET

**SÍDL. ZAHRADNÍ MĚSTO ZÁPAD**, Želivecká, Jawa, Nádr. Strašnice, Průběžná, Murmanská, Bělocerkevská, Vlašimská, Orionka, Vinohradská vodárna, Šumavská, Nám. Míru, **I. P. PAVLOVA**, Karlovo nám., Jiráskovo nám., S. M. KIROVA, ANDĚL, Ženské domovy, Santoška, Václavka, Malvazinky, Urbanova, Farkáň, **MOTORLET.**

*Denní provoz.*

## Linka 138

**Interval ve špičkách 5—6 min., v ostatních obdobích 9—14 min.**

### PODOLÍ—SÍDLIŠTĚ PANKRÁC

**PODOLÍ**, Doliny, Klikovka, **PRAŽSKÉHO POVSTÁNÍ**, Sídl. Pankrác II, **SÍDL. PANKRÁC I.**

*Denní provoz.*

## Linka 139

**Interval 12 min.**

### NOVÝ HLOUBĚTÍN—OHRADA

**NOVÝ HLOUBĚTÍN**, Aerovka, Vysočany, Nám. Lidových milicí, Klímova, Harfa, K Žižkovu, Novovysočanská, Skloněná, Krejcárek, **OHRADA.**

*Špičkový provoz.*

## Linka 140

**Interval ve špičkách 3—4 min., v ostatních obdobích 6—13 min.**

### NOVÝ HLOUBĚTÍN—VINOHRADY

**NOVÝ HLOUBĚTÍN**, Aerovka, Vysočany, Nám. Lidových milicí, Klímova, Harfa, K Žižkovu, Novovysočanská, Skloněná, Krejcárek, Ohrada, Ostromečská, Bezovka, Bořivojova, Slavíkova, Šumavská, **NÁM. MÍRU.**

*Denní provoz.*

## Linka 141

**Interval ve špičkách 4 min., v ostatních obdobích 10—15 min.**

### LIBEŇ—ČAKOVICE

**U KŘÍŽE**, Kelerka, Prosek, Nový Prosek, Průjezdní, Na hranici, Výzkumný ústav, Letňanské strojírny, Letňany, ZJD, **NÁDR. ČAKOVICE.**

*Denní provoz.*

## Linka 142

**Interval ve špičkách 4—5 min.,**

### NOVÝ HLOUBĚTÍN—VINOHRADY

**NOVÝ HLOUBĚTÍN**, Aerovka, Vysočany, Nám. Lidových milicí, Klímova, Harfa, K Žižkovu, Novovysočanská, Skloněná, Krejcárek, Ohrada, Ostromečská, Bezovka, Bořivojova, Slavíkova, **MÁNESOVA.**

*Provoz jen v ranní špičce.*

## Linka 143

**Interval ve špičkách 12 min., v ostatních obdobích 12—18 min.**

### DEJVICE—STADIÓN JIH

**ZIKOVA**, Nám. VŘSR, Vozovna Střešovice, Hladkov, Pod Královkou, Malovanka, Kolej Strahov, **STADIÓN JIH.**

*Denní provoz; v sobotu a v neděli nejezdí.*

## Linka 144

**Interval ve špičkách 10 min., v ostatních obdobích 14—20 min.**

### NÁDRAŽÍ BRANÍK—SÍDLIŠTĚ KRČ

**NÁDR. BRANÍK**, Vinutá, Zatáčka, A. S. Popova Sídl. Novodvorská, Novodvorská, Libušská, Zálesí, Sídl. Krč, **TEMPO.**

*Denní provoz.*

## Linka 145

**Interval 12 min.**

### NOVÝ HLOUBĚTÍN—SÍDLIŠTĚ ZAHRADNÍ MĚSTO

**NOVÝ HLOUBĚTÍN**, Aerovka, Vysočany, Nám. Lidových milicí, Harfa, K Žižkovu, Spojovací, Pod Táborem, Sídl. Malešice, Limuzská, V Rybníčkách, Velkoprodejna Skalka, Skalka, Zahradní Město, **ZAHRADNÍ MĚSTO CÍL.**

*Špičkový provoz.*

## Linka 146

**Interval ve špičkách 9—10 min., v ostatních obdobích 28 min.**

### NOVÝ HLOUBĚTÍN—SÍDLIŠTĚ MALEŠICE

**NOVÝ HLOUBĚTÍN**, Aerovka, Vysočany, Nám. Lidových milicí, Harfa, Vysočanské nám., Balkán, Spojovací, Pod Táborem, Malešické nám., Bydžovského, **HOSTÝNSKÁ.**

*Denní provoz; v sobotu a v neděli nejezdí.*

## Linka 147

**Interval ve špičkách 7 min., v ostatních obdobích 13—18 min.**

### PODBABA—VÝHLEDY

**HOTEL INTERNATIONAL**, Hydrologický ústav, V Podbabě, Rozcestí, Mrazírny, Kamýcká, Vysoká škola zemědělská, Dvorská, **VÝHLEDY.**

*Denní provoz.*

## Linka 148

**Interval ve špičkách 5 min., v ostatních obdobích 9—14 min.**

### PODOLÍ—KLAUDIÁNKA

**PODOLÍ**, Doliny, Klikovka, **PRAŽSKÉHO POVSTÁNÍ**, Na hřebenech, **KLAUDIÁNKA.**

*Denní provoz.*

## Linka 149

**Interval 20 min.**

### DEJVICE—JINONICE ZPA

**NÁM. VŘSR**, Vozovna Střešovice, Malovanka, Koleje Strahov, Stadión Jih, Podbělohorská, Nad Klamovkou, Klamovka, U Měchurky, Pod Šmukýřkou, Motorlet, Hutmanka, Vidoule, **JINONICE ZPA.**

*Špičkový provoz.*

## Linka 150

**Interval ve špičkách 27 min.; v ostatních obdobích 30 min.**

### NÁDRAŽÍ BRANÍK—TYRŠOVA ČTVRŤ

**NÁDR. BRANÍK**, Černý kůň, Bellarie, Převoz, Baumanské nám., Šárkova, **TYRŠOVA ČTVRŤ.**

*Denní provoz.*

## Linka 151

**Interval ve špičkách 9 min., v ostatních obdobích 14—18 min.**

### LIBEŇ—VYSOČANY

**SLOVANKA**, Bulovka, Nový Střížkov, Nám. Na Proseku, Prosek, Krocínka, Klíčovská, Klíčov, U pekáren, Nám. Lidových milicí, Nádr. Vysočany, **OÚNZ VYSOČANY.**

*Denní provoz.*

## Linka 152

**Interval ve špičkách 15 min., v ostatních obdobích 16—34 min.**

### KOBYLISY—ČAKOVICE

**KE STÍRCE**, Na přesypu, Pískovna, Podhajská pole, Ubikace, Libeňská, Poštova, **ČIMICE**, Spořická, **DOLNÍ CHABRY-MNV**, U spojů, Na Štamberku, Kostelecká, Na lukách, Běloveská, Nádr. Čakovice, **ČAKOVICE ZJD.**

*Denní provoz; v úseku Čimice—Dolní Chabry jezdí jen vybrané spoje; v úseku Čimice—Dolní Chabry je špičkový provoz zajišťován vybranými spoji v návaznosti na počátky a konce směn v n. p. ZJD Čakovice.*

## Linka 153

**Interval 8 min.**

### SMÍCHOV—MOTORLET

**ANDĚL**, Ženské domovy, Santoška, Václavka, Malvazinky, Urbanova, Farkáň, **MOTORLET.**

*Špičkový provoz.*

## Linka 154

**Interval ve špičkách 18 min., v ostatních obdobích 29—39 min.**

### BUDĚJOVICKÁ—HOSTIVAŘ

**BUDĚJOVICKÁ**, Na rolích, Na úlehli, V zápolí, Severozápadní, Spořilov, Lešanská, Na pahorku, Chodovec, Na sádce, V průčelí, Brechtova, Háje-okraj, Háje-MNV, Stachova, Miličov, Petrovice-most, Petrovice-MNV, Dieselova, Horní Měcholupy, Hornoměcholupská, **NÁM. J. MARATA.**

*Denní provoz.*

## Linka 155

**Interval ve špičkách 5—6 min., v ostatních obdobích 9—14 min.**

### PETŘINY—SÍDL. MALEŠICE

**PETŘINY**, Obchodní dům Petřiny, Větrník, Vypich, Břevnovská, Kajetánka, Hladkov, Prašný most, Letenské nám., Revoluční, Nám. Krasnoarmejců, Národní divadlo, Jiráskovo nám., Karlovo nám., **I. P. PAVLOVA**, Nám. Míru, Vinohradská vodárna, Flora, Hollarovo nám., Na palouku, Hostýnská, Bydžovského, **SÍDL. MALEŠICE.**

*Denní provoz.*

## Linka 156

**Interval 5—6 min.**

### SÍDLIŠTĚ PROSEK—REVOLUČNÍ

**PROSEK**, Sídl. Prosek, Liberecká, Vychovatelna, Dopravní podniky, **REVOLUČNÍ.**

*Špičkový provoz.*

## Linka 157

**Interval ve špičkách 3—4 min., v ostatních obdobích 8—14 min.**

### LIBEŇ—VYSOČANY

**VYCHOVATELNA**, Liberecká, Sídl. Prosek, Prosek, Nad Jetelkou, Nám. Lidových milicí, Nádr. Vysočany, **VYSOČANY OÚNZ.**

*Denní provoz.*

## Linka 158

**Interval ve špičkách 8—9 min., v ostatních obdobích 12—22 min.**

### VYSOČANY—MIŠKOVICE

**VYSOČANY, OÚNZ**, Nádr. Vysočany, Nám. Lidových milicí, Nad Jetelkou, Prosek, Nový Prosek, Průjezdní, Na hranici, Výzkumný ústav, Letňanské strojírny, Letňany, ZJD, Nádr. Čakovice, U pošty, **ČAKOVICE ZPA, MIŠKOVICE.**

*Denní provoz.*

## Linka 159

**Interval 8—9 min.**

### VYSOČANY—ČAKOVICE

**VYSOČANY, OÚNZ**, Nádr. Vysočany, Nám. Lidových milicí, Nad Jetelkou, Prosek, Nový Prosek, Průjezdní, Na hranici, Výzkumný ústav, Letňanské strojírny, Letňany, ZJD, **NÁDRAŽÍ ČAKOVICE.**

*Špičkový provoz.*

## Linka 160

**Interval ve špičkách 40 min., v ostatních obdobích 40—50 min.**

### PODBABA—LYSOLAJE

**HOTEL INTERNATIONAL**, Hydrologický ústav, V Podbabě, Břetislavka, Pod Hájem, Žákovská, **LYSOLAJE.**

*Denní provoz.*

## Linka 161

**Interval ve špičkách 12 min., v ostatních obdobích 18 min.**

### BOŘISLAVKA—NEBUŠICE

**BOŘISLAVKA**, Horoměřická, Jenerálka, Na parcelách, Nebušice-MNV, **NEBUŠICE.**

*Denní provoz.*

## Linka 162

**Interval ve špičkách 13 min., v ostatních obdobích 30 min.**

### KOBYLISY—DOLNÍ CHABRY

**VOZOVNA KOBYLISY**, Počeradská, Dolní Chabry, Dolní Chabry-MNV, Měděnecká, **DOLNÍ CHABRY-MATEŘSKÁ ŠKOLA.**

*Denní provoz.*

## Linka 163

**Interval ve špičkách 30 min., v ostatních obdobích 30—40 min.**

### STRAŠNICE—ŠTĚRBOHOLY

**ČERNOKOSTELECKÁ**, Malešická továrna, Na homoli, Štěrboholská, U Slunce, **ŠTĚRBOHOLY.**

*Denní provoz.*

## Linka 164

**Interval ve špičkách 15 min., v ostatních obdobích 20—50 min.**

### BÍLÁ HORA—KOŠÍŘE

**BÍLÁ HORA**, Pod hřbitovem, Řepy-MNV, Řepy-závod, Řepy-škola, Zličín-závod, Zličín-křižovatka, Zličín-Radost, Zličín-nádraží, Bílý Beránek, Plzeňská, Motol, Vozovna Motol, Pod motolskou nemocnicí, Podhájí, **KOTLÁŘKA.**

*Denní provoz.*

## Linka 165

**(nemění se)**

### KUNRATICE—KOMOŘANY

**ŠEBERÁK**, Kunratice, Předškolní, U tří svatých, Libuš, Observatoř Libuš, Modřany-samota, Obecní domy, Modřany, Cukrovar **KOMOŘANY.**

*Špičkový provoz jen v návaznosti na počátky a konce směn průmyslových závodů v oblasti Modřan.*

## Linka 166

**Interval ve špičkách 19 min., v ostatních obdobích 28—54 min.**

### LIBEŇ—TŘEBORADICE

**U KŘÍŽE**, Kelerka, Prosek, Nový Prosek, Průjezdní, Na Hranici, Výzkumný ústav, Letňanské strojírny, Letňany ZJD, Nádraží Čakovice, U pošty, U čistírny, U hřbitova, TŘEBORADICE, **TŘEBORADICE-TEPLÁRNA.**

*Denní provoz; v úseku Třeboradice—Třeboradice-teplárna jezdí jen vybrané spoje.*

## Linka 167

**Interval ve špičkách 15 min., v ostatních obdobích 15—18 min.**

### KOŠÍŘE—NEMOCNICE MOTOL

**KOTLÁŘKA**, Pod motolskou nemocnicí, **NEMOCNICE MOTOL.**

*Denní provoz.*

## Linka 168

**Interval 15 min.**

### ŽIŽKOV—MALEŠICE-PREFA

**BISKUPCOVA**, Malešická, Tesla, Nákladové nádr. Žižkov, Žižkovské hřbitovy-Nad vodovodem, Hollarovo nám., Na palouku, Hostýnská, Bydžovského, **SÍDLIŠTĚ MALEŠICE.**

## Linka 169

**Interval ve špičkách 5—6 min., v ostatních obdobích 9—12 min.**

### SÍDLIŠTĚ PROSEK—STRAŠNICE

**LOVOSICKÁ**, Liberecká, Sídl. Prosek, Prosek, Nad Jetelkou, Nám Lidových milicí, Harfa, K Žižkovu, Balkán, Spojovací, Pod Táborem, Malešické nám., Sídl. Malešice, **ČERNOKOSTELECKÁ.**

*Denní provoz.*

## Linka 170

**Interval ve špičkách 10—11 min., v ostatních obdobích 15 min.**

### NÁDRAŽÍ BRANÍK—BABA III

**NÁDR. BRANÍK**, Černý kůň, Bellarie, Převoz, Modřany, K vystrkovu, Baba II, **BABA III.**

*Denní provoz.*

## Linka 171

**Interval ve špičkách 4—5 min., v ostatních obdobích 7—13 min.**

### SÍDLIŠTĚ SPOŘILOV—NOVODVORSKÁ

**SÍDL. SPOŘILOV**, Hlavní, Spořilov, Severozápadní, V zápolí, Na úlehli, Na návrší, **KAČEROV**, V podzámčí, Michelský les, Nemocnice Krč, Zálesí, Libušská, Novodvorská, Sídl. Novodvorská, **A. S. POPOVA.**

*Denní provoz.*

## Linka 172

**Interval ve špičkách 15 min., v ostatních obdobích 35 min.**

### ZLÍCHOV—VELKÁ CHUCHLE

**LIHOVAR**, Hlubočepy, Malá Chuchle, Dostihová, Starochuchelská, **VELKÁ CHUCHLE.**

*Denní provoz.*

## Linka 173

**Interval ve špičkách 25 min., v ostatních obdobích 60 min.**

### NÁDRAŽÍ BRANÍK—CHOLUPICE

**NÁDR. BRANÍK**, Černý kůň, Bellarie, Převoz, Modřany, K vystrkovu, Baba I, Beránek, Cholupický vrch, Cholupice rozcestí, **TOČNÁ, CHOLUPICE.**

*Denní provoz; do obce Točná jezdí jen od 19.00 hod., v sobotu a v neděli celodenně.*

## Linka 174

**Interval 6—7 min.**

### DEJVICE—VRŠOVICE

**NÁM. VŘSR**, Letenské nám., Veletržní, Dopravní podniky, Štvanice, **SOKOLOVSKÁ**, Rajská zahrada, Nám. Míru, Kodaňská, **ČECHOVO NÁM.**

*Špičkový provoz.*

## Linka 175

**Interval 6—7 min.**

### KOBYLISY—ZAHRADNÍ MĚSTO

**VOZOVNA KOBYLISY**, Kobyliské nám., Okrouhlická, Výchovatelna, Rokoska, Jankovcova, Dělnická, Štvanice, **SOKOLOVSKÁ**, Prokopovo nám., Olšanské nám., Orionka, Murmanská, Nádr. Strašnice, Zahradní Město, **ZAHRADNÍ MĚSTO CÍL.**

*Špičkový provoz.*

## Linka 176

**Interval ve špičkách 6—7 min., v ostatních obdobích 9—14 min.**

### STRAŠNICE—STADIÓN JIH

**PRŮBĚŽNÁ**, Murmanská, Bělocerkevská, Vlašimská, Orionka, Vinohradská vodárna, Šumavská, Nám. Míru, **I. P. PAVLOVA**, Karlovo nám., Jiráskovo nám., Arbesovo nám., Nám. Sovětských tankistů, Holečkova, Hřebenka, Spartakiádní, **STADIÓN JIH.**

*Denní provoz.*

## Linka 178

**Interval 9—10 min.**

### CHODOV—ZEMANKA

**CHODOV**, Na sádce, U aleje, Chodovec, Na pahorku, Lešanská, Spořilov, Severozápadní, V zápolí, Na úlehli, Na rolích, **BUDĚJOVICKÁ**, Krčská, Ryšánka, U statku, **ZEMANKA.**

*Špičkový provoz.*

## Linka 179

**Interval ve špičkách 13—15 min., v ostatních obdobích 16—19 min.**

### KOŠÍŘE—RUZYNĚ LETIŠTĚ

**KOTLÁŘKA**, Podhájí, Pod motolskou nemocnicí, Vozovna Motol, Nad motolskou nemocnicí, Vypich, Obchodní dům Petřiny, Petřiny, Litbocká, Divoká Šárka, Ruzyně, Dědina, Slánská, Staré letiště, Na padesátníku, U hangáru, **RUZYNĚ NOVÉ LETIŠTĚ.**

*Denní provoz.*

## Linka 180

**Interval 7—8 min.**

### SÍDL. RYBNÍČKY—KARLOVO NÁM.

**SÍDL. RYBNÍČKY**, Dobročovická, Štěchovická, Strašnická škola, Průběžná, Murmanská, Bělocerkevská, Vlašimská, Orionka, Vinohradská vodárna, Šumavská, Nám. Míru, **I. P. PAVLOVA, KARLOVO NÁM.**

*Špičkový provoz.*

## Linka 181

**Interval ve špičkách 8—9 min., v ostatních obdobích 24—30 min.**

### SÍDLIŠTĚ ĎÁBLICE—AUTORENOVA

**SÍDL. ĎÁBLICE**, Nadsídlištní, Liberecká, Sídl. Prosek, Prosek, Krocínka, Klíčovská, Čakovická, Nový Hloubětín, Hloubětín, Sídliště Hloubětín, Černý most, Hejtmanská, Markovská, Kyje, Jiráskova čtvrť, Pávovské nám., Za horou, Prefa, Perlit, Technoplyn, Stavoservis, Štěrboholská, Kabelovna, Nádr. Hostivař, U továren, **AUTORENOVA.**

*Denní provoz.*

**Poznámka:**

**V důsledku rekonstrukce Kbelské je linka č. 181 dočasně vedena přes nám. Lid. milicí.**

## Linka 182

**Interval ve špičkách 6—7 min., v ostatních obdobích 9—23 min.**

### NUSLE—SÍDLIŠTĚ KRČ

**KLOBOUČNICKÁ**, Michelská, Hadovitá, Na návrší, **KAČEROV**, V podzámčí, Michelský les, Nemocnice Krč, Zálesí, Sídl. Krč, **TEMPO.**

*Denní provoz.*

## Linka 184

**Interval 16 min.**

### ČAKOVICE—KYJE

**NÁDR. ČAKOVICE**, ZJD, Letňany, Letov, Letecké opravny, Kulturní dům Kbely, Kbely, PAL, Kasárna, Důstojnické domy, U vodojemu, Čakovická, Nový Hloubětín, Hloubětín, Sídl. Hloubětín, Černý most, Hejtmanská, Markovská, Kyje, Jiráskova čtvrť, **PAVOVSKÉ NÁM.**

*Špičkový provoz.*

**Poznámka:**

**V důsledku rekonstrukce Kbelské je linka vedena přes nám. Lid. milicí.**

## Linka 185

**Interval ve špičkách 9—10 min., v ostatních obdobích 18—24 min.**

### KBELY—SÍDLIŠTĚ HLOUBĚTÍN

**LETECKÉ OPRAVNY**, Kulturní dům Kbely, Kbely, PAL, Kasárna, Důstojnické domy, U vodojemu, Čakovická, Nový Hloubětín, Hloubětín, **SÍDL. HLOUBĚTÍN.**

*Denní provoz.*

**Poznámka:**

**V důsledku rekonstrukce Kbelské je linka vedena přes nám. Lid. milicí.**

## Linka 186

### NOVÝ HLOUBĚTÍN—HUTĚ

**Interval ve špičkách 25 min. v ostatních obdobích 25—30 min.**

**NOVÝ HLOUBĚTÍN**, Hloubětín, Sídl. Hloubětín, Černý most, Vodňanská, Jordánská, Lipnická, **HUTĚ SVĚTSKÁ.**

*Denní provoz.*

## Linka 187

**Interval ve špičkách 37 min., v ostatních obdobích 60—70 min.**

### CHODOV—AUTORENOVA

**CHODOV**, Na sádce, V průčelí, Brechtova, Háje-okraj, Háje-MNV, Stachova, Miličov, Petrovice-most, Petrovice-MNV, Dieselova, Horní Měcholupy, Hornoměcholupská, Nám. I. Marata, Nádr. Hostivař, U továren, **AUTORENOVA.**

*Denní provoz do 18.00 hod.; v sobotu a v neděli nejezdí.*

## Linka 188

**Interval ve špičkách 6—7 min., v ostatních obdobích 12—23 min.**

### SÍDLIŠTĚ PANKRÁC—SÍDLIŠTĚ MALEŠICE

**PEKAŘKA**, Sídl. Pankrác I, Mládežnická, Sdružení, Jezerka, Kloboučnická, Michelská, Plynárna, Chodovská, Záběhlice, Pod vinicí, V korytech, Sídl. Zahradní Město-západ, Želivecká, Jawa, Nádraží Strašnice, Štěchovická, Dobročovická, Limuzská, **SÍDL. MALEŠICE.**

*Denní provoz.*

**Pozn.: V důsledku rekonstrukce Úvalské je linka dočasně vedena ulicí Solidarity.**

## Linka 189

**Interval 5—6 min.**

**KAČEROV—SÍDLIŠTĚ KRČ**

**KAČEROV**, V podzámčí, Michelský les, Nemocnice Krč, Zálesí, Sídl. Krč, **TEMPO.**

*Špičkový provoz.*

## Linka 190

**Interval 6 min.**

**RYŠÁNKA—NUSLE**

**RYŠÁNKA**, Krčská, **BUDĚJOVICKÁ**, Na rolích, Hadovitá, Michelská, **KLOBOUČNICKÁ.**

*Špičkový provoz.*

## Linka 191

**Interval ve špičkách 12 min., v ostatních obdobích 24—30 min.**

**BŘEVNOV—SMÍCHOV**

**VYPICH**, Štefkova, U Ladronky, Rozýnova, Stadion Jih, Spartakiádní, Hřebenka, Holečkova, **NÁM. SOVĚTSKÝCH TANKISTŮ.**

*Denní provoz.*

## Linka 192

**Interval ve špičkách 14 min., v ostatních obdobích 21—40 min.**

**BRANÍK—KAČEROV**

**PŘÍSTAVIŠTĚ**, Ke Krči, Vinitá, Pod Ryšánkou, Na vrstevnici, Nádraží Krč, Nad Havlem, Michelský les, V podzámčí, **KAČEROV.**

*Denní provoz.*

## Linka 193

**Interval ve špičkách 8 min., v ostatních obdobích 24 min.**

**PANKRÁC—KRČ MBÚ**

**PRAŽSKÉHO POVSTÁNÍ**, Sídl. Pankrác II, Sídl. Pankrác I, Na strži, Krčská, **BUDĚJOVICKÁ**, Lísek, V podzámčí, Michelský les, Nemocnice Krč, Klárův ústav, Ústav mateřství, Zelená louka, **MIKROBIOLOGICKÝ ÚSTAV.**

*Denní provoz.*

## Linka 194

**Interval 12 min.**

**STRAŠNICE—AUTORENOVA**

**ČERNOKOSTELECKÁ**, Malešická továrna, Na homoli, Štěrboholská, Kabelovna, Nádr. Hostivař, U továren, **AUTORENOVA.**

*Špičkový provoz.*

## Linka 195

**Interval ve špičkách 9—10 min., v ostatních obdobích 15—20 min.**

**ČAKOVICE—SÍDLIŠTĚ ZAHRADNÍ MĚSTO**

**NÁDRAŽÍ ČAKOVICE**, ZJD, Letňany, Letňanské strojírny, Výzkumný ústav, Na hranici, Průjezdní, Nový Prosek, Prosek, Krocínka, Klíčovská, U pekáren, Náměstí Lidových milicí, Harfa, K Žižkovu, Spojovací, Pod Táborem, Sídl. Malešice, Limuzská, V Rybníčkách, Velkoprodejna Skalka, Skalka, Zahradní Město, Zahradní Město Cíl, Jabloňová, **SÍDL. ZAHRADNÍ MĚSTO ZÁPAD.**

*Denní provoz.*

## Linka 196

**Interval 5—6 min.**

**KAČEROV—NOVODVORSKÁ**

**KAČEROV**, V podzámčí, Michelský les, Nemocnice Krč, Zálesí, Libušská, Novodvorská, Sídl. Novodvorská, **A. S. POPOVA.**

*Špičkový provoz.*

## Linka 197

**Interval ve špičkách 4—5 min., v ostatních obdobích 7—12 min.**

**SÍDLIŠTĚ PROSEK—NOVODVORSKÁ**

**PROSEK**, Sídl. Prosek, Liberecká, Vychovatelna, Dopravní podniky, Revoluční, Nám Krasnoarmejců, Národní divadlo, Palackého nám., Podolská nemocnice, Ve studeném, A. S. Popova, Sídl. Novodvorská, **NOVODVORSKÁ.**

*Denní provoz.*

## Linka 198

**Interval 6—7 min.**

**NOVÝ HLOUBĚTÍN—SOKOLOVSKÁ**

**NOVÝ HLOUBĚTÍN**, Aerovka, Vysočany, Nám. Lidových milicí, Nádr. Vysočany, Kulturní dům, Balabenka, Palmovka, Sídl. Invalidovna, Urxova, Thámova, Vítkova, **SOKOLOVSKÁ.**

*Provoz jen v ranní přepravní špičce.*

## Linka 199

**Interval ve špičkách 9—10 min., v ostatních obdobích 16—20 min.**

**VINOHRADY—BUDĚJOVICKÁ**

**NÁM. MÍRU**, Pavlova, Větrov, Botanická zahr., Výtoň, Podolská nemocnice, Dvorce, Pod Pekařkou, Nové Podolí, Na strži, Ryšánka, A. Staška, **BUDĚJOVICKÁ.**

*Denní provoz.*

# Noční a polonoční provoz

**V síti elektrických drah a autobusů (v době asi od 23.00 do 4.00) je v provozu 11 tramvajových a 6 autobusových linek. Na pěti autobusových linkách je polonoční provoz do 1.30 hodin. V dalším textu jsou uvedeny zastávky těchto nočních linek. Zastávky, v nichž je možný vzájemný přestup, jsou označeny tučným typem. Interval na nočních linkách (asi od 0.30 hodin) je 40 min.; časy příjezdu jednotlivých linek na zastávky jsou většinou stanoveny tak, aby mezi jednotlivými linkami byla zajištěna časová návaznost.**

## Elektrické dráhy

### Linka 5

**HLOUBĚTÍN—HLUBOČEPY**

HLOUBĚTÍN, Tesla Hloubětín, U Elektry, Spalovna, Harfa, Mostárna, Libeň-horní nádraží, Ocelářská, Balabenka, **Palmovka**, Sídl. Invalidovna Urxova, Thámova, **Sokolovská, Nám. Republiky, Můstek,** Perštýn, **Národní divadlo, Újezd,** Nám. Sovětských tankistů, **Anděl,** Plzeňka, Nádr. Smíchov, Autobusové nádr. Smíchov, Lihovar, Zlíchov, HLUBOČEPY.

### Linka 9

**HRDLOŘEZY—MOTOL**

SPOJOVACÍ, Kněžská luka, Chmelnice, Strážní, Vápenka, Ohrada, Černínova, Tachovské nám., Památník osvobození, Bulhar, **Nádraží Střed,** Prašná brána, **Můstek,** Perštýn, **Národní divadlo, Újezd,** Nám. Sovětských tankistů, Anděl, U Bertramky, U Zvonu, Klamovka, Demartinka, Kavalírka, Zámečnice, Kotlářka, Podhájí, Pod motolskou nemocnicí, VOZOVNA MOTOL.

### Linka 11

**DOLNÍ LIBOC—STRAŠNICE**

DIVOKÁ ŠÁRKA, Vozovna Vokovice, Cihelna, Nádr. Veleslavín, Vokovice, Cihelna, Nár. Veleslavín, Vokovice, Červený vrch, Horoměřická, Bořislavka, Hadovka, Thákurova, Nám. VŘSR, Václavkova, Prašný most, **Špejchar,** Sparta — Letenské nám., Kamenická, **Strossmayerovo nám.,** Nábř. kpt. Jaroše, Dlouhá, **Nám. Republiky, Můstek, Václavské nám., Museum,** Španělská, Italská, Vinohradská tržnice, Nám. Jiřího z Poděbrad, Radhošťská, **Flora,** Olšanské hřbitovy, **Židovské hřbitovy,** Vinohradská nemocnice, Vinohradské hřbitovy, Krematorium, Vinice, Solidarita, Zborov, Nové Strašnice, ČERNOKOSTELECKÁ.

### Linka 14

**KOBYLISY—RADLICE**

VOZOVNA KOBYLISY, Líbeznická, Střelničná, **Ke Stírce,** Okrouhlická, **Vychovatelna,** Bulovka, Vosmikových, U kříže, Nám. dr. Holého, **Rudé armády,** Libeňský most, Manины, **Dělnická,** Jatky, **Dopravní podniky,** Štvanice, **Sokolovská, Nádr. Střed,** Jindřišská, Václavské nám., Národní výbor, **Karlovo nám.,** Moráň, **Palackého nám.,** Zborovská, **Anděl,** Ženské domovy, Křížová, Laurova, RADLICE.

### Linka 16

**VINOHRADY—NÁDR. SMÍCHOV**

VINOHRADSKÉ HŘBITOVY, FLORA, Orionka, Perunova, Vinohradská vodárna, Šumavská, Nám. Míru, I. P. Pavlova, Štěpánská, Karlovo nám., Moráň, Palackého nám., Zborovská, Anděl, Plzeňská, NÁDR. SMÍCHOV.

### Linka 17

**SÍDLIŠTĚ ĎÁBLICE—NÁDR. BRANÍK**

Sídl. Ďáblice, Nadsídlištní, Štěpničná, Davídkova, Veltěžská, Střelničná, **Ke Stírce,** Okrouhlická, **Vychovatelna,** Rokoska, Kuchyňka, Pelc-Tyrolka, Plynární, Teplárna Holešovice, PKOJF, Veletržní, **Strossmayerovo nám.,** Nábř. kpt. Jaroše, Dlouhá, **Nám. Republiky, Můstek,** Perštýn, **Národní divadlo,** Jiráskovo nám., **Palackého nám.,** Výtoň, Podolí, Kublov, Dvorce, Přístaviště, Modřanská, NÁDRAŽÍ BRANÍK.

### Linka 18

**PODBABA—VRŠOVICE**

HOTEL INTERNATIONAL, Lotyšská, Nám. VŘSR, Václavkova, Prašný most, **Špejchar,** Sparta — Letenské nám., Kamenická, **Strossmayerovo nám., Dopravní podniky,** Štvanice, **Sokolovská, Nádr. Střed,** Jindřišská, **Václavské nám.,** Národní výbor, **Karlovo nám.,** Moráň, Botanická zahrada, Vyšehrad, Ostrčilovo nám., Svatoplukova, Divadlo v Nuslích, **Otakarova,** Nádr. Vršovice, Obloukova, Koh-i-noor, Slavie, NÁM. KUBÁNSKÉ REVOLUCE.

### Linka 19

**NOVÝ HLOUBĚTÍN—SPOŘILOV**

NOVÝ HLOUBĚTÍN, Školka, Aerovka, Vysočany, Nám. Lidových milicí, Vysočanská radnice, **Nádr. Vysočany,** Kulturní dům, Balabenka, **Palmovka,** Sídliště Invalidovna, Urxova, Thámova, Vítkova, **Sokolovská, Nám. Republiky, Můstek, Václavské nám., Muzeum,** Škrétova, **Tylovo nám.,** Bruselská, Pod Karlovem, Nuselské schody, **Nám. bratří Synků,** Horky, Pod Jezerkou, Michelská, Plynární, Chodovská, Teplárna Michle, SPOŘILOV.

### Linka 20

**PETŘINY—ŽIŽKOV**

PETŘINY, Obchodní dům Petřiny, Větrník, Vojenská nemocnice, Bateřie, Ořechovka, Sibeliova, Vozovna Střešovice, Prašný most, **Špejchar,** Chotkovy sady, **Klárov,** Nám. Krásnoarmejců, Národní divadlo, Perštýn, **Můstek,** Prašná brána, Nádr. Střed, Nám. M. Gorkého, Hlavní nádraží, Vítězného února, **Muzeum, Španělská,** Italská, Vinohradská, tržnice, Nám. Jiřího z Poděbrad, Radhošťská, **Flora,** Olšanské hřbitovy, **Židovské hřbitovy,** Mezi hřbitovy, Náklí, nádr. Žižkov, Biskupcova, Ohrada, VÁPENKA.

### Linka 22

**BÍLÁ HORA—HOSTIVAŘ**

BÍLÁ HORA, Malý Břevnov, Vypich, Říčanova, U Kaštanu, Drinopol, Marjánka, Malovanka, Hladkov, Vozovna Střešovice, Prašný most, Špejchar, Chotkovy sady, **Klárov,** Malostranské nám., Hellichova, **Újezd, Národní divadlo,** Perštýn, **Můstek, Václavské nám., Muzeum,** Škrétova, **Tylovo nám.,** Nám. Míru, Makarenkova, Krymská, Ruská, Vršovická radnice, Čechovo nám., Koh-i-noor, Slavia, **Nám. Kubánské revoluce,** Průběžná, Nádr. Strašnice, Radošovická, Skalka, Zahradní Město, Sídl. Zahradní Město, Na Groši, NÁM. J. MARATA.

### Linka 26

**PELC-TYROLKA—ZAHRADNÍ MĚSTO**

PELC-TYROLKA, Plynární, Uránie, Dělnická, Jatky, **Dopravní podniky,** Nábř. kpt. Jaroše, Dlouhá, **Nám. Republiky,** Prašná brána, **Nádr. Střed,** Bulhar, Husinecká, Lipanská, Olšanské nám., **Flora,** Olšanské hřbitovy, **Židovské hřbitovy,** Vinohradská nemocnice, Vinohradské hřbitovy, Krematorium, **Vinice,** Strašnická škola, Průběžná, Nádr. Strašnice, Radošovická, Skalka, ZAHRADNÍ MĚSTO.

**Pozn.:**

Do ukončení rekonstrukce Kalininovy je linka 26 v nočním provozu vedena ulicí Vinohradskou.

## Autobusy

**Noční autobusové linky jsou označeny čísly 501 a více.**

### Linka 501

**NUSLE—BRANÍK**

NÁM. BRATŘÍ SYNKŮ, Nuselská radnice, Palouček, Pražského povstání, Mládežnická, Zelená liška, Budějovická, Lísek, V podzámčí, Michelský les, Nemocnice Krč, Zálesí, Libušská, Novodvorská, Sídl. Novodvorská, VÚ A. S. Popova, Zatáčka, Vinutá, NÁDRAŽÍ BRANÍK.

### Linka 502

**PODBABA—SUCHDOL**

HOTEL INTERNATIONAL, Hydrologický ústav, V Podbabě, Rozcestí, Mrazírny, Kamýcká, MNV SUCHDOL.

### Linka 503

**(provoz jen do 1.30 hod.)**

KUTURNÍ DŮM KBELY, PAL, Kasárna, Důstojnické domy, U vodojemu, Čakovická, Nový Hloubětín, Hloubětín, Sídl. Hloubětín, Černý most, Hejtmanská, Markovská, Kyje, Jiráskova čtvrť, Jahodnice, Lomnická, U váhy, DOLNÍ POČERNICE.

### Linka 504

**NUSLE—SÍDL. KRČ**

NÁM. BRATŘÍ SYNKŮ, Nuselská radnice, Pražského povstání, Mládežnická, Zelená liška, Budějovická, Lísek, V podzámčí, Michelský les, Nemocnice Krč, Zálesí, Sídl. Krč, TEMPO.

### Linka 506

**VYSOČANY—SÍDL. ĎÁBLICE**

VYSOČANY OÚNZ, Nádr. Vysočany, Nám. Lid. milicí, Nad Jetelkou, Prosek, Sídl. Prosek, Liberecká, Nadsídlištní, SÍDL. ĎÁBLICE.

### Linka 508

**SMÍCHOV—JINONICE**

ANDĚL, Ženské domovy, Santoška, Václavka, Malvazinky, Urbanova, Farkáň, Motorlet, Hutmanka, Vidoule, JINONICE.

### Linka 509

**LIBEŇ—ČAKOVICE**

VYCHOVATELNA, Liberecká, Sídl. Prosek, Prosek, Letňany, NÁDR. ČAKOVICE.

### Linka 512

**VRŠOVICE—HORNOMĚCHOLUPSKÁ**

**(provoz jen do 1.30 hod.)**

KOH-I-NOOR, Svahová, Bohdalec, Chodovská, Záběhlice, U lípy, Pod vinicí, V korytech, Záběhlická škola, Na groši, Hostivařské nám., Nám. J. Marata, Hornoměcholupská, Řepčická, SÍDL. HORNOMĚCHOLUPSKÁ.

**Do 1.30 hodin zůstávají nadále ve svých denních trasách tyto linky:**

**Linka 102:** Ke Stírce—Bohnice.
**Linka 117:** Nádr. Braník—Komořany.
**Linka 131:** Špejchar—Bořislavka.

# Rekreační a účelové linky

**Na území hlavního města Prahy jsou mimořádné a sezónní přepravní nároky zajišťovány těmito linkami:**

## Elektrické dráhy

**Rekreační linky v síti el. drah jsou označovány čísly 41 a více.**

### Linka 41

**NÁDRAŽÍ BRANÍK—HOSTIVAŘ**

NÁDR. BRANÍK, Modřanská, Přístaviště, Dvorce, Kublov, Podolí, Výtoň, Palackého nám., Moráň, Karlovo nám., Štěpánská, Nám. I. P. PAVLOVA, Nám. Míru, Makarenkova, Krymská, Ruská, Vršovická radnice, Čechovo nám., Koh-i-noor, Slavia, Nám. Kubánské revoluce, Průběžná, Nádr. Strašnice, Radošovická, Skalka, Zahradní Město, Sídl. Zahradní Město, Na groši, NÁM. J. MARATA.

Provoz v letním období v sobotu a v neděli odpoledne; v případě nepříznivého počasí může být provoz zrušen. **Jízdné: Kčs 1**

### Linka 42

**NÁDR. BRANÍK—SOKOLOVSKÁ**

NÁDR. BRANÍK, Modřanská, Přístaviště, Dvorce, Kublov, Podolí, Výtoň, Palackého nám., Moráň, Karlovo nám., Štěpánská, nádr. Střed, SOKOLOVSKÁ.

Provoz v letním období v neděli odpoledne; v případě nepříznivého počasí může být provoz zrušen. **Jízdné: Kčs 1**

### Prodloužení linky č. 30

V letním období je v sobotu a v neděli celodenně linka č. 30 prodloužena do Divoké Šárky.

## Autobusy

**Rekreační a účelové autobusové linky jsou označovány čís. 51 a více.**

### Linka 51

**NÁDR. BRANÍK—VÁCLAVSKÉ N.**

NÁDR. BRANÍK, Výtoň, Štěpánská, VÁCLAVSKÉ NÁM.

**Provoz celoročně v neděli odpoledne. Jízdné: Kčs 2**

### Linka 52

**NÁDR. BRANÍK—VRŠOVICE**

NÁDR. BRANÍK, Dvorce, Mládežnická, Pražského povstání, Nám. bří. Synků, ČECHOVO NÁM.

**Provoz celoroční v neděli odpoledne. Jízdné: Kčs 2**

### Linka 53

**JIRÁSKOVO NÁM.—VEL. CHUCHLE, ZÁVODIŠTĚ**

JIRÁSKOVO NÁM., S. M. Kirova, Lahovičky, VELKÁ CHUCHLE, ZÁVODIŠTĚ.

**Provoz jen před a po skončení dostihů na Státním závodišti ve Velké Chuchli. Jízdné: Kčs 3**

### Linka 54

**VINOHRADY—HOSTIVAŘ PŘEHRADA**

NÁM MÍRU, Ruská, Bělocerkevská, HOSTIVAŘ PŘEHRADA.

**Provoz v letním období v sobotu a v neděli celodenně asi od 8.00 do 20.00 hod.; v případě nepříznivého počasí může být provoz zrušen. Jízdné: Kčs 2**

### Linka 55

**VINOHRADY—TROJA ZOO**

ORIONKA, Řipská, Nám. Míru, Rajská zahrada, Sokolovská, Štvanice, Dopravní podniky, PKOJF, TROJA ZOO.

**Provoz v jarním, letním a podzimním období v sobotu a v neděli celodenně asi od 8.00 do 20.00 hod.**

### Linka 56

**HOSTIVAŘ—HOSTIVAŘ PŘEHRADA**

**Provoz v letním období celodenně asi od 9.00 do 20.00 hod.; v případě nepříznivého počasí může být provoz zrušen. Jízdné: Kčs 1**

**Na všech rekreačních a účelových linkách platí tato opatření:**

1. platí síťové předplatní jízdenky,
2. tarifní sazba pro přepravu zavazadel a psů činí Kčs 1,— (pro cestující však platí stanovené jízdné),
3. děti do 10 let, kočárky s dětmi a vojáci zákl. služby do hodnosti četaře se přepravují zdarma,
4. stanovené jízdné za přepravu se zaplatí tak, že cestující v označovacím strojku znehodnotí odpovídající počet jízdenek (např. u 1. č. 53 je nutno znehodnotit 3 jednotlivé jízdenky),
5. informace o zahájení provozu rekreačních a účelových linek jsou publikovány zvlášť; např. denním tiskem, letáky apod.

# CO SE PŘIPRAVUJE PRO DRUHÉ POLOLETÍ 1974

V průběhu druhého pololetí budou v síti MHD provedena tato opatření:

- **prodloužení linky č. 2 na Bílou Horu (po ukončení rekonstrukce v úseku Vypich—Bílá Hora a zdvoukolejnění smyčky na Bílé Hoře),**
- **prodloužení linky č. 136 do sídl. Ďáblice a prodloužení linky č. 181 k vozovně Kobylisy (po dokončení stavebních úprav),**
- **zavedení linky č. 177 v nové trase Sídliště Bohnice—Střelničná—Prosek—Vysočany, OÚNZ,**
- **zavedení nové linky č. 183 v trase Ke Stírce—Sídl. Bohnice,**
- **změna trasy linky č. 167 v oblasti Homolky,**
- **prodloužení linek č. 115 a 122 k Léčivům Hostivař,**
- **prodloužení linky č. 168 ze Sídliště Malešice přes Černokostelecku k Prefě Malešice.**

DOPRAVNÍ PODNIK HL. MĚSTA PRAHY

# METRO PŘIJME

VE VOLNÉM I ORGANIZOVANÉM NÁBORU

## POMOCNÍKY STROJVEDOUCÍCH

SPŠ strojní, dopravní, elektro — do 30 let, výborný zdravotní stav, po základní vojenské službě, v r. 1976 přechod do funkce strojvedoucí,

## NÁČELNÍKY STANIC METRA

ÚSO, 8. r. praxe u ČSD,

## DOZORČÍ TURNIKETŮ

do 35 let,

## POMOCNÉ A SKLADOVÉ DĚLNÍKY

**Nástup ihned ● výhodné platové podmínky ● stabilizační příspěvek ● příplatky za turnusové služby ● stálá jízdenka MHD ● letní i zimní rekreace.**

**INFORMACE: DP METRO, PRAHA 2, SOKOLSKÁ 64, OSOBNÍ ODDĚLENÍ, TELEFON: 26 96 61, KL. 46.**

---

NÁRODNÍ PODNIK

# MONTOVANÉ STAVBY

**PRAHA 1, REVOLUČNÍ 7**

*PŘIJMEME PRO VÝSTAVBU SÍDLIŠŤ V PRAZE:*

**ZEDNÍKY**
**OMÍTKÁŘE**
**FASÁDNÍKY**
**TESAŘE**
**BETONÁŘE** s kvalifikací,
**KOPÁČE** s kvalifikací
**STAVEBNÍ DĚLNÍKY**
**LEŠENÁŘE** s osvědčením
**TOPENÁŘE** vyuč. s praxí
**INSTALATÉRY** vyuč. s praxí
**SKLENÁŘE** vyučené
**IZOLATÉRY** vyučené

U všech odborných profesí požadujeme výuční list nebo kvalifikaci. Solidní ubytování pro mimopražské pracovníky zajištěno. ● Odlučné podle zákona ● Pětidenní pracovní týden ● Mzda je úkolová.

*Z ŘAD PRAŽSKÝCH PRACOVNÍKŮ PŘIJMEME:*

**ŘIDIČE na nákladní vozy**
**BULDOZERISTY**
**ŘIDIČE na Bělorus**
**AUTOBAGRISTY**
**AUTOJEŘÁBNÍKA**
**DĚLNÍKY DO SKLADU**
**ŽENY na úklid bytových jednotek**
**UKLÍZEČKY**
**MATERIÁLOVÉ EVIDENTKY**
**EKONOMA a**
**PLÁNOVAČE vlast. nákladů**
s praxí ve stavebnictví
**PŘÍPRAVÁŘE**
**ROZPOČTÁŘE**
**KORESPONDENTKY**
**KRESLIČKU**
**MISTRA SANITY** —
obor voda, topení, plyn
**DÍLOVEDOUCÍ HSV** s praxí
**STAVBYVEDOUCÍ HSV**
s praxí
**ÚKOLÁŘE-NORMOVAČE**
pro dopravní závod
**ÚČETNÍ: materiálové, výrobní, mzdové**
**SAMOST. PROJEKTANTA-VODOHOSPODÁŘE**
**KONSTRUKTÉRA**
**CENOVÉHO REFERENTA**
**PRACOVNÍKA PRO ZAHR.**
**ODD.** s kádr. předpoklady

*ZÁJEMCI, HLASTE SE V NÁBOROVÉM STŘEDISKU V PRAZE 1, REVOLUČNÍ 7 — TELEFON 607 98.* 96472-VP

---

PRO VÝSTAVBU BYTŮ V PRAZE DOPLŇUJEME:

**ZEDNÍKY-OMÍTKÁŘE, INSTALATÉRY, KLADEČE PVC, ELEKTROMONTÉRY (silnoproud), SKLENÁŘE, JEŘÁBNÍKY, AUTOMECHANIKY, POSÁDKY těžkých stavebních strojů, ŘIDIČE nákladních vozů a ZÁVOZNÍKY**

Svědomitým pracovníkům nabízíme trvalé zaměstnání v Praze, velmi dobré výdělky, a ženatým odborníkům možnost získání stabilizačního bytu.
Pracovníkům, kteří trvale bydlí v kraji Jihočeském, Severomoravském a Jihomoravském, podají informace o výhodách organizovaného náboru jednotlivé odbory pracovních sil ONV.

MÁME ZÁJEM O DOBRÉ PRACOVNÍKY

**Po obdržení vyplněného kupónu zašleme informační prospekt.**

## POZEMNÍ STAVBY PRAHA, n. p.

**náborové středisko**
**112 56 PRAHA 1, Havlíčkova 11, telefon 22 35 [illegible]**
**(u nádraží střed)**

VP/5

**KUPON**

**Jméno** ..... **Profese:** .....

**Adresa** ..... **věk** .....

**Praxe roků** ..... **nástup možný asi** .....

# ZA KOLIK budeme jezdit

## Od 9. května vstupuje v platnost nepřestupný tarif

**Několik otázek a odpovědí, jak nám je kladli naši čtenáři a jak odpovídají Dopravní podniky.**

**Od zahájení provozu metra se mění nynější tarifní systém doposud platný na linkách tramvají a autobusů. Dnešní přestupný tarif, uplatňovaný na linkách základní sítě, je z celosvětového vývoje městské dopravy zastaralou formou. Nahradí jej tarif nový, a to už je první otázka i odpověď.**

### Co to je nepřestupný tarif

Zavedení nepřestupného tarifu na metru a na linkách tramvají a autobusů vychází z těchto zásad:

- tarif je nepřestupný — jízdenka pro jednotlivou jízdu platí jen pro jednu jízdu jedním vozem,
- jednotné jízdné platí pro metro a pro všechny linky tramvají a autobusů v pravidelném provozu,
- stejné jízdné platí v denním i nočním provozu,
- zlevňují se ceny předplatních časových jízdenek,
- bezplatná přeprava platí pro děti do 10 let, vojáky základní služby do hodnosti četaře a kočárky s dětmi.

### Dochází ke zlevnění předplatních časových jízdenek

V souvislosti se zavedením nepřestupného tarifu jsou řešeny ceny časových předplatních jízdenek. Ceny časových předplatních jízdenek jsou stanoveny tak, aby proti současnému stavu nastalo podstatné zvýhodnění. Na základě zkušeností z jiných měst (například Budapešť, Varšava), kde je rovněž nepřestupný tarif, lze usoudit, že se tímto zvýhodněním podstatně zvýší podíl předplatních časových jízdenek v Praze. V Budapešti se například 80 procent cest uskutečňuje použitím předplatních a časových jízdenek.

Zakoupení předplatní časové jízdenky se pro cestujícího stane výhodnou záležitostí, neboť se tím jednak odstraní každodenní placení jízdného (v novém tarifu i označování jednotlivých jízdenek), jednak přinese cestujícímu finanční úspory. V neposlední řadě se dosáhne i podstatného zjednodušení platebního styku mezi cestujícím a přepravcem.

Ceny předplatních časových jízdenek budou proti dnešku zlevněny o 35—40 procent. Například u měsíční síťové jízdenky pro všechny linky dojde ke zlevnění o 50 Kčs — z dnešních 130 na 80 Kčs. U dvoulinkové jízdenky dojde též ke zlevnění, a to při současném rozšíření platnosti na tři linky (z dnešních 70 na 60 Kčs).

### Jaké jsou ceny jízdného

a předplatních časových jízdenek

**1. Základní jízdné za přepravu osob, zavazadel a psů**

- na linkách elektrických drah a autobusů (platí jen předem zakoupená jízdenka) Kčs 1,—
- na metru (platí se hotově jednokorunovou mincí v turniketech) Kčs 1,—

**2. Předplatní časové jízdenky**

- měsíční síťová (včetně metra) Kčs 80,—
- čtvrtletní síťová (včetně metra) Kčs 210,—
- roční síťová (včetně metra) Kčs 780,—
- roční síťová přenosná (včetně metra) — jen pro socialistický sektor) Kčs 1560,—
- měsíční na 3 linky v libovolné kombinaci (včetně metra) Kčs 60,—
- měsíční pouze na metro Kčs 45,—
- měsíční síťová zlevněná, pro studující a učně (včetně metra) Kčs 35,—

**(Poznámka:** u třílinkových jízdenek je metro počítáno jako jedna linka. Síťové předplatní jízdenky platí i na rekreačních a účelových linkách).

### Zavádí se nové »tarifní odbavování cestujících«

**V souvislosti se zahájením provozu metra a zavedením jednotného nepřestupného tarifu na linkách povrchové dopravy, bude zaveden nový způsob odbavování cestujících. Na linkách povrchové dopravy bude tzv. mechanizované odbavování cestujících; na metru bude zaveden jiný způsob tarifního odbavování.**

### Jak tedy v metru?

- Hotově — jednokorunovou mincí při vstupu turniketem.
- Předplatní časovou jízdenkou (volnou jízdenkou a průkazem) při vstupu volným průchodem.

**Turniketem vstupují** cestující, kteří nejsou majiteli časových předplatních jízdenek, s výjimkou těch, kteří musí z níže uvedených důvodů projít volným průchodem. Jízdné se platí vložením jednokorunové mince do otvoru pokladny turniketu. Po zaplacení je cestujícímu umožněn vstup do přepravního prostoru metra. Když nezaplatí, je cestující závorami turniketu zadržen a zaplatí přirážku 50 Kčs. Cestující, kteří nebudou mít jednokorunovou minci, si mohou pětikorunové i dvoukorunové mince rozměnit v měničích.

**Volným průchodem vstupují**

- majitelé příslušných předplatních časových jízdenek, volných jízdenek a průkazů;
- cestující, kteří mají s sebou zavazadlo podléhající zaplacení přepravného;
- cestující se sníženou pohyblivostí a tělesně postižení;
- cestující s dětmi do 10 let a děti do 10 let (které se přepravují zdarma).

Při vstupu volným průchodem se zaplatí jízdné do zvláštní pokladny pro přímé placení, a to pod dohledem dozorčího turniketů. Dozorčím turniketů se rovněž vykazují majitelé předplatních časových jízdenek, popřípadě držitelé volných jízdenek a průkazů.

### Jak se bude platit v tramvajích a autobusech?

- Označením jízdenky pro jednotlivou jízdu v označovacím strojku ve voze.
- Předplatní časovou jízdenkou, volnou jízdenkou a průkazem.

Zároveň se zavedením nepřestupného tarifu bude na všech linkách elektrických drah a autobusů zavedeno rovněž mechanizované odbavování cestujících. Vychází z těchto zásad:

- ve vozech nebudou vydávány jízdenky,
- jízdenky si cestující musí opatřit předem,
- ve vozech nelze platit v hotovosti,
- nebudou tu průvodčí ani samoobslužné pokladny,
- vstup a výstup je povolen všemi dveřmi,
- ve vozech jsou instalovány označovací strojky, ve kterých si cestující sami označí předem zakoupenou jízdenku pro jednotlivou jízdu.

### Kde se budou jízdenky prodávat?

Protože ve vozech elektrických drah a autobusů bude bezhotovostní styk, je nutno, aby cestující (pokud nebude majitelem předplatní časové jízdenky) při vstupu do vozu měl již jízdenku **zakoupenou.**

Jízdenky pro jednotlivou jízdu budou mít neomezenou časovou platnost (až do okamžiku označení ve voze) a bude je tudíž možno zakoupit v dostatečném časovém předstihu, a to jednotlivě nebo i ve větším množství.

**Jízdenky se budou prodávat** v široké distribuční síti, a to:

- v prodejnách tabáku,
- ve stáncích PNS,
- v interhotelích a některých restauracích,
- na nádražích ČSAD (i mimo Prahu ve Středočeském kraji),
- v prodejnách Dopravních podniků,
- ve stanicích metra u dozorčích turniketů.

### Jak budeme jízdenky označovat?

Bezprostředně po nástupu do vozu musí cestující vložit jízdenku pro jednotlivou jízdu do otvoru označovacího strojku a **přitáhnutím pohyblivé rukojeti směrem k sobě ji označit.** Tím na jízdenku bude vyperforován příslušný kód. V každém voze bude nastavena jiná varianta perforace, takže kontrolní orgán na první pohled pozná, zda jízdenka byla označena v tomto nebo jiném voze, a tak určí platnost nebo neplatnost jízdenky.

Cestující, který bude mít jízdenku neoznačenou nebo označenou jiným kódem, bude považován za černého pasažéra a kontrolnímu orgánu bude povinen zaplatit přirážku 50 Kčs.

### Kolik bude označovacích strojků ve voze?

Označovací strojky (rozměr 14 × 7 × 8 cm) budou přichyceny na svislých zadržovacích tyčích, a to na nejsnáze dosažitelných místech, v počtu 4—6 kusů (podle druhu vozidla). Jejich umístění je voleno tak, aby nepřekáželo plynulému pohybu cestujících ve voze při nástupu a výstupu. Instalováním více označovacích strojků a povolením nástupu a výstupu všemi dveřmi se sleduje rovnoměrnější rozložení cestujících ve voze a zkrácení pobytu vozů na zastávkách.

Cestující, kteří jsou majiteli předplatních časových jízdenek, volných jízdenek a průkazů, se jimi vykazují cestujícím.

### Jak bude postaráno o bezpečnost cestujících?

Protože každý vůz nebo spřažená souprava budou obsluhovány pouze řidičem, budou ve všech vozech uskutečněny příslušné technické úpravy. Podstatnou technickou úpravou je změna způsobu ovládání dveří. U všech vozů (včetně druhého vozu spřažené soupravy) bude dveře ovládat řidič. Aby byla zajištěna bezpečnost cestujících, je ve dveřním prostoru instalováno zařízení, kterým řidič dá **světelnou a zvukovou návěst pro cestující a tím také pokyn k ukončení výstupu a nástupu.** Po této návěsti je další nástup nebo výstup zakázán, bezprostředně po ní se dveře zavřou. Pro zajištění bezpečnosti cestujících jsou ve všech vozech instalována tlačítka, jimiž mohou cestující v případě ohrožení bezpečnosti provozu o tom uvědomit řidiče.

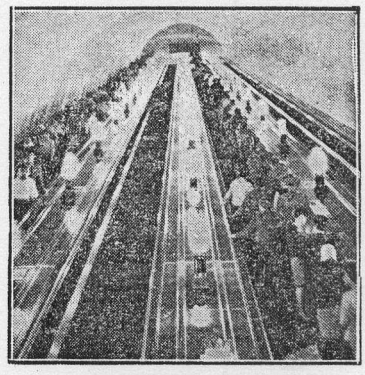
**Označovací strojky** budou umístěny na svislých zadržovacích tyčích. Označení jízdenky se provede vložením jízdenky do horního otvoru a přitáhnutím pohyblivé rukojeti směrem k sobě. Jízdenku je nutno vložit do strojku lícní stranou směrem k sobě, a to tak, aby vyznačená čísla v políčkách byla na spodní straně (viz obrázek).

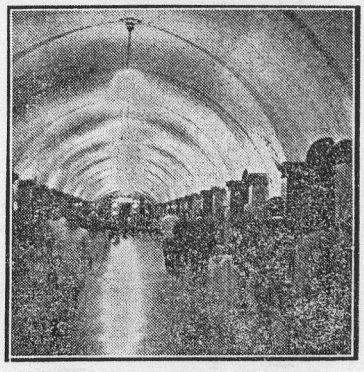
Snímek J. Hussarová

# METRA V SSSR

Sovětský svaz to byl, který jako první prohlásil, že města s miliónem obyvatel už by měla mít nejmodernější prostředek hromadné dopravy — metro. A sám také tuto zásadu začal uskutečňovat. Koncem roku 1973 bylo v SSSR v pěti městech téměř 240 km provozní délky metra. Ve dvou dalších se staví.

- **MOSKEVSKÉ METRO:** Jeho výstavba byla zahájena v roce 1932 a už v květnu 1935 byla dána do provozu první linka dlouhá 11,6 km. Od té doby se neustále staví a nepřestalo se ani ve druhé světové válce, kdy byla (roku 1944) zahájena stavba linky velkého okruhu. Koncem roku 1973 měla Moskva 148,4 km linek metra.
- **LENINGRADSKÉ METRO:** Přípravu k výstavbě přerušila druhá světová válka. Proto první linka dlouhá 10,8 km byla uvedena do provozu až v listopadu 1955. Od té doby stavba neustále pokračuje, koncem roku 1973 měl Leningrad 44,8 km provozní délky metra.
- **KYJEVSKÉ METRO:** Začalo jezdit v roce 1960 na prvním úseku dlouhém 5,2 km. Vzhledem k terénu i struktuře zeminy bylo metro začato jako hlubinné, a nyní při další stavbě je už vedeno povrchově. Koncem roku 1973 bylo v Kyjevě 18,2 km provozní délky metra.
- **METRO V TBILISI:** Hlavní město Gruzie nemá milión obyvatel, přesto se tu metro staví. První provozní úsek v délce 6,3 km byl dán do provozu v roce 1966. Koncem roku 1973 mělo Tbilisi 12,1 km provozní délky metra. Podmínky provozu, ale i stavby jsou velmi podobné jako v Praze. Tunely tu procházejí velmi tvrdou horninou a tuneláři často narážejí na teplé prameny podzemních vod.
- **METRO V BAKU:** Je zatím nejmladší. Provoz na lince dlouhé 10,7 km byl zahájen v roce 1967. Do konce roku 1973 se úsek prodloužil o 5,1 km, takže tu je 15,8 km metra. Vzhledem ke složitým geologickým i hydrogeologickým poměrům je stavba nesmírně obtížná.
- **CHARKOV:** Metro se tu začalo stavět v roce 1968 a v roce 1975 začne jezdit na úseku dlouhém 10,9 km.
- **TAŠKENT:** Obyvatelé tohoto města se svezou metrem na 12 km dlouhé lince v roce 1975. Se stavbou se začalo v roce 1972.





**Moskevské metro** Snímky: V. Jirsa, V. Macal

Večerní Praha

*Vydává: MV KSČ v Praze*
**Šéfredaktor František NEBL**
**Zástupci:** Miloš Kolísko, Václav Macal
**Sekretář redakce:** Jiří Křičenský
**Sekretariát redakce:** 24 98 51 až 53, 24 75 51—53, linka 704, 705
**Příjem telefon. zpráv:** 26 12 88
**Vnitropolitická rubrika:** 22 75 72
**Ekonomická rubrika:** 22 57 86
**Zahraniční rubrika:** 26 12 86
**Kulturní rubrika:** 22 56 09
**Sportovní rubrika:** 22 52 73
**Oddělení dopisů:** 22 67 17
*Redakce a inzerce: 112 86 Praha 1, Na poříčí 30. Telefon: 24 98 51—53, 24 75 51—53. Dálnopis: 011483. Podniková inzerce: 24 36 07.*
**Telefon. příjem inzerce: 24 14 61**
*Návštěvy v redakci od 7 do 14.30 hod., v inzerci od 8 do 17.00 hod. Nevyžádané rukopisy nevracíme.*
Tiskne Rudé právo, tiskařské závody, Praha. Vychází v pondělí až v pátek v pracovní dny. Cena 1,— Kčs. Rozšiřuje PNS.

*Toto číslo vyšlo 2. května 1974.*



Večerní Praha, 2.5.1974