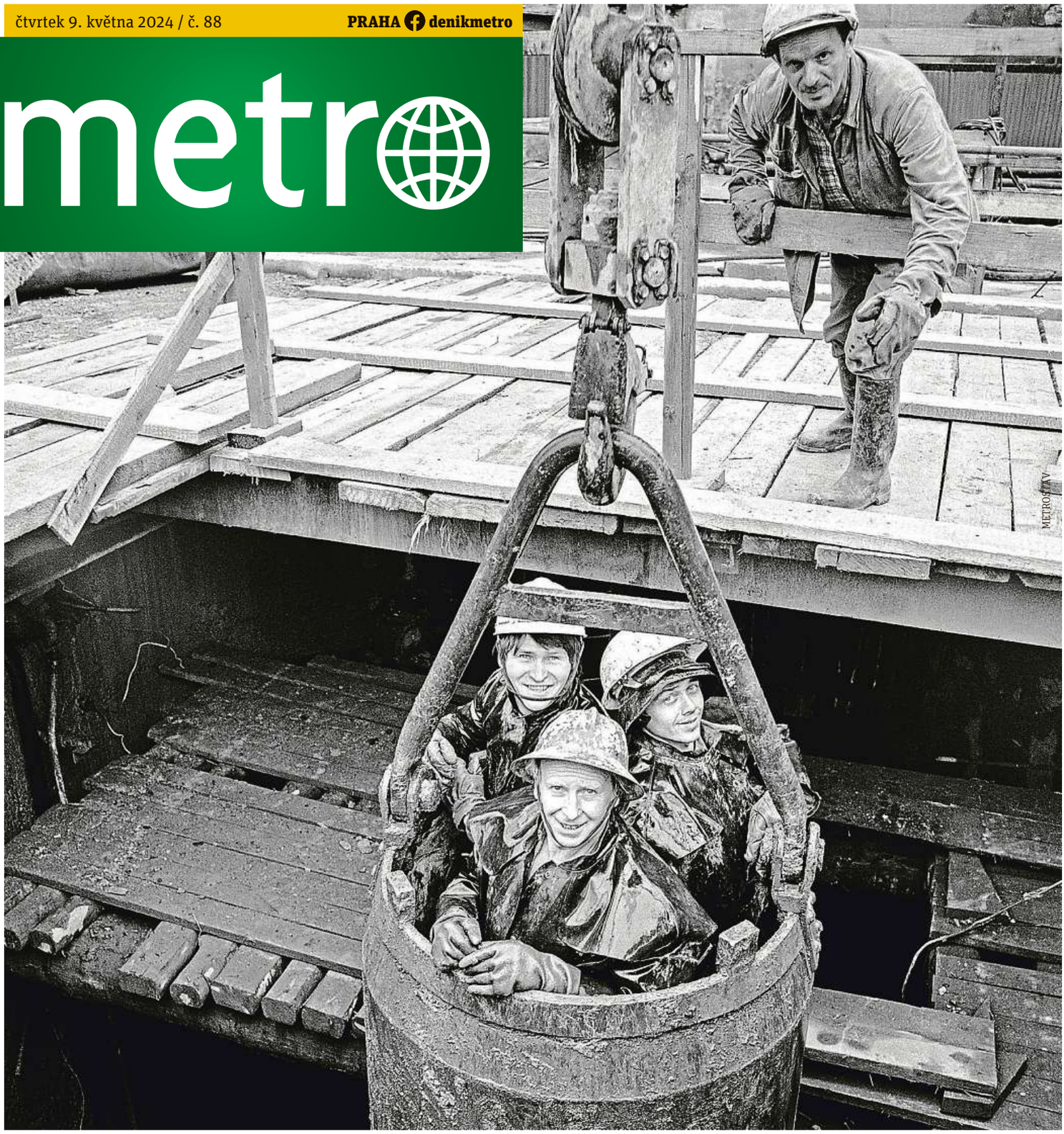
čtvrtek 9. května 2024 / č. 88 PRAHA denikmetro

metro



PŮL STOLETÍ V PODZEMÍ. 50 LET METRA V PRAZE

Speciální vydání deníku Metro. Dvacet stran o pražském metru, které právě dnes slaví 50 let od uvedení do provozu. **Co se tam děje, když zavřou vchody?** Čtěte unikátní reportáž plnou tajemných strojů. **Rozhovor s odborníky** z Metrostavu i Metroprojektu.

Ve slavnostní den, tedy devátého, bylo metro jen pro zvané, až 10. května 1974 v 5 hodin ráno se mohli svézt obyčejní lidé. V první den běžného provozu se jeho vlaky svezlo přes 300 tisíc cestujících. Fotografie je ze stanice Kačerov. Konstrukci stanice tvoří železobetonový rám, nadzemní vestibul navazoval na tehdejší obchodní středisko. ČTK – JAN VRABEC

ÚVODNÍK

Ať rosteš jako z vody, metro!

„Primátora Vacka, přiletěla facka," hlásívala babička s úsměvem, když metro zastavilo ve stanici pojmenované po komunistickém primátorovi. Dnes už se stanice naštěstí jmenuje Roztyly. Ale vždycky si tam na to vzpomenu. Metro v Praze je celý můj život, oči mi zářily štěstím, když jsme v redakci novin stejného jména vymysleli tento speciální projekt věnovaný kompletně slavnému výročí. Jako klukovi ze Spálené ulice mi sice srdce bije pro žlutou linku B, ale céčko bylo otevřeno první, co naplat. Vzdáváme mu s týmem šikovných redaktorů, editorů a grafičky hold těmito dvaceti stranami, které jsou rozděleny podle barev stejně jako linky metra. Červená část patří historii, žlutá současnosti a v zelené sekci speciálu se podíváte do budoucnosti. Nečekejte nudu zkopírovanou z internetu. Mluvili jsme se superzajímavými lidmi, jejichž vzpomínky jinde nenajdete. Patří jim náš veliký dík!

PETR HOLEČEK, šéfredaktor

Metrem 50 let

Systém metra funguje dnes ve 201 městech v 62 zemích světa. V Praze byla první, „červená" trať otevřena 9. května 1974.

„Ukončete výstup a nástup, dveře se zavírají!" Legendární hlášení, které se za půl století vrylo do srdcí milionů lidí. Poprvé zaznělo 9. května 1974 po deváté hodině ráno, kdy generální tajemník KSČ Gustáv Husák přestřihl slavnostní pásku k zázraku století: pražskému metru!

Při první jízdě byl pasažérům podáván dezert ve tvaru metra, který navrhly a vyrobily michelské pekárny. Sladké vagonky se vyrábí dodnes. Ty opravdové také jezdí dodnes, ale už nevozí cestující na jedné lince, ale na třech. Dohromady měří síť podzemky 65,4 kilometru a soupravy zastavují v 61 stanicích.

Stavělo se od roku 1966

K původním devíti stanicím v úseku Kačerov–Florenc přibylo v listopadu 1980 prodloužení o čtyři stanice na sídliště Jižní Město, kde je dodnes konečná Háje (původně se jmenovala Kosmonautů), o čtyři roky později přibyl dvoustanicový úsek k Nádraží Holešovice (původně Fučíkova). Další pokračování linky na severu Prahy se otevřela v červnu 2004 (Nádraží Holešovice až Ládví) a květnu 2008 (Ládví až Letňany).

Stavba nejstaršího úseku začala počátkem roku 1966, původní plány počítaly s podpovrchovou tramvají, což je dodnes patrné například v pojetí stanic Hlavní nádraží a Muzeum. Dnes linka C měří 22,4 kilometru a je na ní dvacet stanic. Dojet z konečné z Letňanech do stanice Háje trvá 36 minut. Součástí trasy je i úsek pod Vltavou mezi stanicemi Nádraží Holešovice a Kobylisy, linka vede také uvnitř Nuselského mostu.

Mytiščinský zázrak EČS

Na lince původně jezdily sovětské vozy EČS, a to ve třívozových soupravách kratších než nástupiště. S pokračujícími dodávkami začaly od srpna 1975 jezdit čtyřvozové a od února 1979 soupravy s pěti vozy. Od dubna 2005 obsluhují linku C pouze tuzemské vozy M1, vyrobené mezi roky 1998 a 2011 společností ČKD Dopravní systémy a později Siemens.

Áčko dostalo lepší vozy

Provoz na nejstarším úseku zelené trasy A mezi Dejvickou (tehdy Leninova) a Náměstím Míru byl zahájen 12. srpna 1978. K původním sedmi stanicím přibylo v následujících letech šest dalších, dnes jich je na áčku celkem třináct a trasa měří 10,995 kilometru. Stavbaři se při jejím budování museli vypořádat s tím, že vede ve srovnání s prvním céčkem podstatně hlouběji. Stanici Náměstí Míru od povrchu dělí 52 metrů a je nejhlubší v celé síti pražské podzemí dráhy.

Na lince zpočátku jezdily sovětské soupravy 81-71, na první pohled rozeznatelné od méně výkonných EČS podle černého čela a jiného osvětlení interiéru. Od června 2005 ji obsluhují jen soupravy 81-71M, tedy verze původních vozů modernizovaná v plzeňské škodovce mezi roky 1996 a 2011.

Béčko není žádné béčko

A konečně! Žlutá linka B, ta nejdelší v pražském podzemí, není žádným otloukánkem. O třetí trasu se metro rozrostlo 2. listopadu 1985, kdy se otevřel úsek Florenc (tehdy Sokolovská) – Smíchovské nádraží se sedmi stanicemi. Dnes už ale měří 25,7 kilometru a celkem má stanic od Zličína až na Černý Most čtyřiadvacet. A chystá se vybudování další v depu Zličín. Cesta z konečné na konečnou trvá úctyhodných 41 minut. Tři stanice jsou na povrchu – na východě Černý Most a Rajská zahrada, na západě pak Luka.

Podobně jako na áčku i na trase B jezdily nejprve sovětské soupravy 81-71, které zde sloužily nejdéle v Praze, a to až do začátku července 2009. Nyní trasu obsluhuji modernizované vozy 81-71.

Čachry s termíny

Termín otevření prvního úseku metra byl stanoven na 1. červenec 1974. Stavbaři jej ale s vypětím všech sil posunuli o dva měsíce dřív, aby k uvedení metra do provozu mohlo dojít při oslavách osvobození Československa 9. května 1974 v 9 hodin a 19 minut. Ten den ale nemohli padesáti novými vozy cestovat obyčejní lidé, vstup do něj byl jen na zvláštní pozvánky nebo průkazy zaměstnanců metra. Teprve 10. května se podzemí otevřelo pro všechny a vlaky svezlo přes 300 tisíc cestujících.

Vznik velkých firem

„Padesáté výročí připomíná začátek bohaté historie Metrostavu, neboť jeho založení bylo přímo spojeno s realizací této výjimečné inženýrské stavby," říká Jaroslav Heran, generální šéf Metrostavu. Ten byl založen 1. ledna 1971 vyčleněním z národního podniku Vodní stavby právě za účelem stavby podzemky.

Stejně tak v roce 1971 vznikl projektový ústav Metroprojekt, pro který se metro také stalo základním smyslem existence. Tehdejší způsob zpracování projektové dokumentace se ale od dnešního značně lišil. Projektantům musely stačit rýsovací prkno, pauzák, logaritmické pravítko, tabulky a psací stroj. O to více fascinující je, jak se nepostradatelnou dopravní síť podařilo zprovoznit. **PETR HOLEČEK**

Znalec podzemního království

Václav Soukup byl kolegy zvolen Osobností Metrostavu roku 2021. Ve firmě působí již čtyřiačtyřicátým rokem. MAFRA

Na stanici Jiřího z Poděbrad se čile pracovalo již v polovině 70. let. K slavnostnímu uvedení do provozu došlo až koncem roku 1980. 3x METROSTAV

Síť pražského metra není tak rozsáhlá jako v jiných, mnohem větších metropolích. „Svou architekturou, informačním systémem, kvalitou provedení a použitými technologiemi je ale rozhodně na světové úrovni," podotýká Václav Soukup, ředitel zahraničního podnikání skupiny Metrostav.

Do Metrostavu jste nastoupil v roce 1980, který je i mým srdečním. Právě koncem léta, když se finišovalo otevření stanice Jiřího z Poděbrad, jsem poblíž prožil první dny života. Nicméně přibližte mi, na jaké technologické úrovni byla tehdy výstavba metra a do jaké míry byla – ve srovnání s dneškem – prioritní?

Metro bylo v tehdejším Československu sledováno na vládní úrovni. Uměním té doby ale nebylo vejít se do stanoveného rozpočtu, který byl velmi velkorysý, ale dokončit stavbu se svěřenými prostředky včas a kvalitně. A co se týče technologií použitých při výstavbě metra, ty se od počátku rozvíjely a byla snaha o využití nových, moderních. Již nasazení prvního mechanizovaného štítu TŠčB –3 v polovině 70. let a následně o deset let později vlastního mechanizovaného štítu s frézou RŠF–1 spoluvyvinutého Metrostavem, deklarovalo technický pokrok, kterým se výstavba metra ubírala.

Kudy pak technologický progres kráčel po roce 1989?

Ihned po otevření hranic jsme začali aplikovat prvky moderní Nové rakouské tunelovací metody – NRTM – i na trasách, které již byly ve výstavbě a na trase IV.B. v části traťového úseku mezi stanicemi Rajská zahrada a Hloubětín. Pak následovala trasa IV.C1. z Nádraží Holešovice do Ládví, kde byly již všechny ražené úseky provedeny za pomoci NRTM, a to včetně první jednolodní ražené stanice na pražském metru – stanice Kobylisy. Na téhle trase byl také pro mělký podchod Vltavy použit unikátní způsob realizace hloubených tunelů. Dva tunelové tubusy o délce dvakrát 170 metrů předem vybetonované v pobřežním doku byly posléze kombinací zaplavování a výsuvu přemístěny a přikotveny do zářezu ve dně řeky Vltavy. Projekt vysouvaných tunelů získal prestižní mezinárodní ocenění za vynikající betonovou konstrukci. To, že se tak dělo, není samozřejmostí, ale souvisí to se schopnostmi a nadšením lidí, kteří na výstavbě metra pracovali.

Srovnejte dávné a současné technologické postupy. Z hlediska rychlosti prací, efektivity, ekonomické náročnosti. A mimochodem, které postupy z osmdesátek se stále využívají nebo by bylo záhodno se k nim vrátit?

Pokud bych měl porovnat některé tehdejší a dnešní technologické postupy, které jsou stále využívány, tak určitě lze porovnávat mechanizované ražení plnoprofilovými stroji. Nejlepší výkony štítu TŠčB–3 a RŠF–1 byly na úrovni 100 metrů za měsíc. U moderních TBM strojů je výkon minimálně třikrát vyšší, ale cena stroje tomu také odpovídá. Takovýto stroj, aby se zaplatil, musí vyrazit minimálně čtyři až pět kilometrů tunelu, proto je neekonomické jej nasazovat na krátké liniové úseky. Metrostav prvně použil moderní tunelovací stroje TBM pro výstavbu traťových tunelů trasy V.A. na úseku mezi Vypichem a kulaťákem. Dvojice štítů, které od dětí z pražské motolské nemocnice dostaly jméno Tonda a Adéla, vyrazila více jak dvakrát čtyři kilometry tunelů a úspěšně prorazila do stanice Evropská.

A jsem zase na áčku. Mimochodem, kterou linku máte nejvíc v oblibě? U mě vede áčko, má specifickou kořeněnou vůni, navíc právě k Jiřáku mám tu citovou vazbu.

Také mám asi nejraději áčko – umístění některých stanic hluboko pod povrchovou zástavbou. Áčko prvně podešlo Vltavu, trasa A propojuje metrem nejstarší historické části Prahy – Staré Město, Malou Stranu a Pražský hrad. A rozhodně i architektonické řešení stanic bylo na výborné úrovni.

A ke které konkrétní stanici máte nejosobnější vztah?

Z pracovního hlediska bych asi vybral Náměstí Republiky, kde jsem se ihned po skončení studií na stavební fakultě ČVUT prvně ocitl v pražském podzemí. Z ryze soukromého hlediska mě nejvíce oslovují stanice v historickém centru Prahy, při jejichž výstavbě se odkryly historické artefakty a projektanti je zakomponovali do celkového architektonického řešení – jsou to třeba stanice Malostranská a Můstek.

Podívejme se ještě do budoucnosti. Až se dostaví i poslední úsek déčka z Pankráce na Náměstí Míru, kde byste navrhoval rozšiřování sítě? Kudy byste případně vedl uvažovanou okružní linku?

Bydlím na Žižkově a doufal jsem, že to déčko skončí na Basilejském náměstí, jak bylo kdysi v plánu. Tak alespoň ta okružní linka by tam mohla projít, když už tam v prostoru bývalého Nákladového nádraží Žižkov stavíme desetitisícové město.

DAVID HALATKA
david.halatka@metro.cz

Metrostav do svých řad přitahoval mladé inženýry a techniky, ale zaměstnával i výkonné a odborné pracovníky z dělnických profesí a také ty, kteří z politických důvodů nesměli pracovat ve svých oborech.

Rok 1975. Mechanizovaný štít TŠčB se zakusuje do pražského podzemí tam, kudy od roku 1978 pojedou vlaky linky A.

Každá trasa metra je autonomní. Je to vysoká přidaná hodnota

Místopředseda představenstva Metroprojektu David Krása v Hradčanské, jedné z několika zasedacích místností. Každá nese název některé z pražských stanic metra a zdobí ji příslušná fototapeta. METRO

Stanice Muzeum během stavby v roce 1973 METROSTAV

Jako první vyjely v roce 1974 na lince C sovětské vagony. MAFRA

Umíte si představit, že by tu najednou nebylo? Metro je přirozenou součástí pražského života, neobejdou se bez něho ani domácí, ani turisté. Pražské je dokonce výkonnější než londýnské. Zajímavosti o naší jediné podzemní dráze MHD odhaluje David Krása, místopředseda představenstva Metroprojektu.

Vyplatilo by se postavit metro třeba v Brně?

Obvyklá hranice počtu obyvatel, kdy se staví metro, je jeden milion. Do tohoto čísla se to nevyplatí. Když se ptáte na Brno, tak tam už jsme kus podzemní dráhy pro tramvaj navrhli a je více než rok v provozu. Ale uvedený počet není pro nikoho závazný. Pokud na to někdo má a odhlasuje si z veřejného rozpočtu metro i tam, kde nemají milion obyvatel, tak ho může postavit.

Jaké má Praha geologické podmínky? Dobré, špatné?

Stavět se dá v téměř každých geologických podmínkách. Je to ale různě nákladné. Pražské podmínky jsou typické zejména tím, že jsou velmi proměnlivé, s různě ukloněnými geologickými vrstvami a častými geologickými poruchami. České stavební firmy mají zkušenosti s ražbou tunelů třeba ve Skandinávii, kde se oproti Praze pohybují ve tvrdé skále a spotřebují velké množství trhavin.

Od jaké podoby veřejné dopravy se už dá hovořit, že je to metro?

V řadě metropolí vede metro v centru pod povrchem a na periferiích na povrchu. A pořád je to metro. V Londýně, v Berlíně nebo v Paříži. Někde nemají metro, ale S-bahn. Někde ho mají jako páteřní systém S-bahn a metro jako doplněk o menší kapacitě, které se blíží kapacitě tramvají, teď mluvím o Kodani. Systémů je víc.

Praha má určitě svá metrácká specifika. Jaká?

Pražské metro je unikátní z hlediska přepravní kapacity. Má tři, zanedlouho čtyři, na sobě zcela nezávislé trasy. Ty jsou propojené manipulačními kolejemi, ale v provozu jsou na sobě nezávislé. Vlaky nepřejíždějí z trasy na trasu, nikde se nekřižují. Každá trasa má vlastní jízdní řád. To je uspořádání, které umožňuje největší přepravní kapacitu. V jiných městech se třeba trasy větví, v Londýně jsou podzemní kolejiště, která vypadají jako nádraží, kde jeden vlak musí čekat na ten druhý. Když už mluvím o Londýně, tam má síť metra něco přes 300 kilometrů a jeho přepravní výkon je asi trojnásobný v porovnání s Prahou. Současné tři pražské linky mají totiž 65 kilometrů a denně převezou v průměru více než milion cestujících. Tak si to porovnejte, kdo je výkonnější. To je výhoda pražské podzemní dráhy.

Kdysi se hovořilo jen o podpovrchové tramvaji. Lidé potom nadávali, že jsme museli dle sovětského vzoru vybudovat metro.

Je to paradox. Podpovrchová tramvaj se plánovala v 60. letech minulého století, ale pak sovětští poradci bouchli do stolu: Budete stavět metro jako v Moskvě a v Leningradu. S odstupem času lze konstatovat, kde bychom byli, kdybychom měli jen tu tramvaj pod povrchem. Její kapacita by už dávno nestačila. Rada sovětských soudruhů, sice to zní blbě, ale zaplaťpánbůh za ni. Bylo to sice vnucené, ale prozíravé rozhodnutí. Takže se stavěla nástupiště dlouhá sto metrů, na ně se nyní vejde souprava o pěti vozech. V počátcích jezdily na céčku vlaky jen třívozové, pak se přidal čtvrtý vůz a nakonec i pátý.

Lidé občas nenechají, a to nejen na metru, ale i na zbytku MHD, nit suchou.

Je pravda, že trasa C už naráží na své přepravní limity. Ve špičce je tam nejkratší interval 110 vteřin, v praxi spíše 120. Teď se staví trasa D a tam už bude trochu jiný systém, kromě automatických vlaků bez strojvedoucího. Nová technologie by měla umožnit intervaly třeba 90 až 100 vteřin. A to tak, že jeden vlak by ze stanice odjížděl a ten druhý téměř hned za ním přijížděl. Současný zabezpečovací systém je postavený na kolejových obvodech, úsecích, do kterých může vjet jen jeden vlak. Až první vlak obvod opustí, dostane ten za ním teprve volno. Je vyhlášen tendr na automatické vlaky na déčko a současně i na výměnu vlaků na céčko. Zmínil jste kritiku. Ale musíme si uvědomit, že ze všech cest vykonaných vozidly v Praze jich 59 procent připadá na veřejnou dopravu, 41 procent na individuální dopravu. To je unikátní poměr mezi evropskými metropolemi ve prospěch dopravy veřejné.

Mělo by smysl okružní metro?

Někdy v roce 2006 byla naposledy zpracována podrobná studie, která modelovala veřejnou dopravu celé Prahy a přilehlé části středočeského regionu a zamýšlela se nad dlouhodobým výhledem. Tehdy se ukázalo, že přepravní poptávce po obvodu města by stačily tramvaje. Ale už je to téměř dvacet let, myslím, že by se vyplatilo model přepočítat. Pro dopravní situaci Prahy je typické, že se sem denně sjíždí obrovské množství lidí za prací z celého Středočeského kraje. Takže už jen nová trasa D tomu uleví. Protože autobusy, které přivezou každé ráno lidi z oblastí na jih od města, nepojedou dál dovnitř do Prahy 4, ale vysadí je na okraji města – na déčku.

Oblíbeným tématem jsou kbelíky na nástupištích. Je prosakování velká bolest?

Metru je padesát let a buďme upřímní, životnost všech konstrukcí, technologického vybavení a hydroizolací není nekonečná. Životnost vlastních stavebních konstrukcí je, jak se ukazuje, velmi dobrá. Nyní se, a to za velice málo omezeného provozu, opravuje strop ve stanici trasy C na Florenci. Tam zatékalo do konstrukce z předpjatého betonu. Ostatních šedesát zbylých stanic je stavebně v pořádku, a není třeba podnikat zásadní opravy. Co se týká technologického vybavení a izolací, ty se musejí opravovat v kratších periodách. Dopravní podnik nastavil strategii, že opraví dvě stanice za rok, takže všechny za třicet let. Když už jste se ptal na kbelíky, tak největší problém tohoto druhu byl v Jinonicích. Už je to opravené, ale tam když zapršelo, tak mezi kolejemi tekl potok. Bohužel obecně platí i to, že až jednou materiály, ze kterých jsou tunely a stanice postavené, vyčerpají svoji životnost a rozpadnou se, budou muset naši následníci postavit metro nové. Životnosti egyptských pyramid metro téměř jistě nedosáhne.

Jedna pozoruhodnost pražského metra. Co byste v tomto případě uvedl vy?

Za padesát let se provoz nepřerušil ani na den. Když nepočítám výpadek na části tras tam, kde ho zasáhly povodně v roce 2002. PAVEL HRABICA

Je na čem stavět. Děkujeme!

Padesáté výročí zahájení provozu pražského metra nám připomíná historii a sílu Metrostavu. Ta spočívá především v lidech a právě těm, kteří se zúčastnili výstavby metra, patří naše velké poděkování a obdiv. Metro bylo zcela novým projektem, se kterým naši tehdejší kolegové neměli žádné zkušenosti a často museli čelit nelehkým výzvám. Děkujeme.

METROSTAV

„NEVIDITELNÍ DĚLNÍCI“ V

Jsou jich desítky, a ačkoliv je cestující v podstatě nemají šanci v běžném provozu zahlédnout, bez nich by pražské metro zkrátka nefungovalo. Řeč je o nejrůznějších posunovacích lokomotivách, měřicích, podbíjecích či vrtacích vozech a další technice, která podzemní dráhu udržuje v provozu. Představme si alespoň některé z nich. A znáte také všechny typy souprav?

Měřicí vozy Matisa PV-6 a Plasser & Theurer EM 50

Úkolem měřicích vozů je kontrola geometrické polohy kolejového svršku - tedy zjednodušeně řečeno, zda mají koleje správný rozchod, jestli kolejnice nemají ojeté hlavy, vozy dále měří převýšení, případné zborcení či vzepětí kolejnic, vzdálenost a výšku přívodních kolejnic a tak dále. První vůz tohoto typu byl pro metro zakoupen od švýcarské firmy Matisa (snímek vpravo nahoře) v roce 1973. „Záznam je prováděn kontinuálně za jízdy při vypnuté přívodní kolejnici pomocí tří měřicích náprav a dvou pojezdových náprav. Přenos z měřicích náprav je provedený mechanicky pomocí válečkových řetězů a kladek přes páky na záznamové zařízení. Záznamové zařízení se skládá z osmi tužek a převodovky, na které se posouvá milimetrový papír, na nějž se naměřené údaje včetně rychlosti jízdy zaznamenávají,“ popisuje Ivo Janecký, provozní pracovník technologií a staveb. Před šesti lety byl vůz výrazně modernizován, přičemž hlavní změnou je zabudování výpočetní techniky do vozu. Pohyb pisátek na papíru v měřicím pultu byl převeden pomocí elektrického impulsu do PC a výsledkem je graf ve formě obrázku. Měřené parametry mají nově dva výstupy, papírový graf z měřicího pultu a graf z PC.

V roce 2003 začal ke stejnému účelu sloužit také nový rakouský měřicí vůz EM 50 (menší fotografie vpravo včetně pohledu do kabiny), který se pak o 15 let později taktéž dočkal modernizace a nové technologie měření pomocí laserových, kamerových a indukčních snímačů. Své úkoly, včetně kontroly profilu tunelu, zvládne při maximální provozní rychlosti 40 km/h při zapnuté přívodní kolejnici. Obsluhu zajišťují tři pracovníci.

Automatická strojní podbíječka Plassermatic 08-75 GS

Toto sedmadvacetitunové speciální kolejové vozidlo bylo pro pražské metro zakoupeno v roce 1989 od rakouské firmy Plasser a Theurer z Lince. Používá se k údržbě a opravám tratí podbíjením, kde jsou koleje, křížení a výhybky upevněny na pražcích ve štěrkovém loži. Jeho úkolem je, jak je dále velmi zjednodušeně popsáno směrově a výškově správně upravit polohu kolejí. Po modernizaci z kraje nultých let byl stroj vybaven ovládáním pro vnější obsluhu.

Přívěsné vozy

V různých verzích jich DPP má k dispozici desítky a jsou určeny jednak k obyčejnému transportu nákladu, ale jsou na nich také namontovány nejrůznější specifické nástavby. Jde například o lešení se dvěma stupni, revizní kabinu, šablonu pro měření průjezdové profilu, některé mají držáky pro přepravu kabelových cívek, disponují sklopnými a odebíratelnými dřevěnými bočnicemi a podobně.
Přívěsný vůz evidenčního čísla PV 52 dopravuje na místo určení příslušenství pro svařování kolejnic termitem. O co jde? Práškový termit se nasype do speciální nádoby a zapálí. Po vyhoření roztavené železo vyteče do formy obepínající konce kolejnic, vyplní mezeru mezi nimi a vytvoří kvalitní svár.

ZÁKULISÍ PODZEMNÍ DRÁHY

Motorový univerzální vozík (MUV)

Legendární „muvka“ byla a je v různých verzích využívána jako nevelký, ale poctivý pracant nejen v zázemí metra, ale také jako drezína na ostatních železnicích. Jde o dvounápravové plošinové vozidlo s pohonem obou náprav a opatřené v přední části relativně velkou uzavřenou kabinou. Vozík slouží k přepravě materiálu, osob a také (mnohdy se hodí říct „a hlavně“) může nést přídavná pracovní zařízení. Právě v tom spočívá univerzálnost vozíku, když pomocí přídavných zařízení je modifikován k výkonu různých druhů opravných a udržovacích prací na trati. Výrobcem byl útvar ČSD Mechanizace traťového hospodářství Praha – závod Brno-Horní Heršpice. Od roku 1974 sloužila modifikace vozu MUV speciálně určená pro potřeby práce pro pražskou „podzemku“ v čs. metropoli. Pozdější rekonstruované a modernizované verze mají například označení MUV 69.1 až MUV 69.7, MUV 71, MUV 73 atd. Řadu vozíků dodával výrobce s namontovanou hydraulickou rukou, na další vozíky se tato zařízení přidávala dodatečně. Nyní v pražském metru slouží osm kusů vozíků typu MUV 73, dva vozíky MUV 74M a také obdobné univerzální vozíky WŽB 10.1-M (menší snímek vpravo), kterých mají pracovníci DPP k dispozici deset.

Lokomotivy řady 797.8

„Dělnice“ mezi takzvanými pomocnými trakčními prostředky. Pracovníci pražského metra mají těchto dieselelektrických dvounápravových rámových lokomotiv k dispozici 17, ačkoliv jsou označeny jako T1 až T18, protože jedna z nich byla prodána do Maďarska. Provozně jsou určeny pro lehčí posun s železničními vozy na vlečce, vozy pro přepravu cestujících a speciálními vozy na depech a pro dopravu služebních vlaků v tunelech.
Vybaveny jsou motorem Liaz, v případě T18 Caterpillar (snímek vlevo), maximální provozní rychlost činí 40 km/h, přepravní při demontovaných kardanech 50 km/h. Zachována je i jedna z původních lokomotiv, a to lokomotiva řady 703.6.

„Vrtací“ speciální vozík metro SVM 12

Jde o tažené vozidlo na pojezdu rámu vozu MUV 69, na němž je umístěno vrtací zařízení určené k vrtání otvorů pro usazování kotevních šroubů pojezdové a přívodní kolejnice. Na vozíku je dále umístěn kontejner s vodní nádrží pro chlazení vrtáků a skříňkami pro nářadí. DPP má k dispozici dva tyto speciální vozy. **TEXT A FOTO: MB**

Od počátků s EČS přes „briketu“ až po designovou špičku „em jedničku“

Jako první přepravovaly cestující pod zemí sovětské vozy typu E, do Československa dodávané pod označením EČS. Vyrobeny byly speciálně pro Prahu, vyvinul je Mytiščinský strojírenský závod.

Prvních šest se v hlavním městě objevilo na konci roku 1973, kdy s nimi byly zahájeny zkušební jízdy na Kačerově. Jednalo se o modifikaci vozů EŽ, které tehdy jezdily v moskevském a leningradském metru. Vozy měly 42 míst k sezení a 220 k stání, v 70. letech jich bylo do Prahy dodáno 85. V provozu vydržely téměř všechny až do roku 1994, pak je dopravce začal stahovat. Poslední vůz vyjel na trať 29. června 1997.

Po ukončení provozu bylo 79 vozů sešrotováno, dva odprodány pro další využití a čtyři zachovány jako historická vozidla.

V roce 1978 byly v souvislosti se zprovozněním první části trasy A dodány první sovětské vozy typu 81-71, které taktéž pocházely z Mytiščinského strojírenského závodu. Přezdívalo se jim „briketa“ nebo „černá huba“, do provozu byly uvedeny v létě téhož roku. Postupně do Prahy doputovalo 202 čelních a 302 vložených vozů tohoto typu, přičemž se nikdy nekombinovaly do vlaků s vozy EČS. V 90. letech byl konsorciem firem Škoda, a. s., Plzeň a ČKD Praha Holdings, a. s., zastarávající model modernizován pod označením 81-71M. „Nezávisle na modernizaci sovětských souprav 81-71 se rozběhla i výroba zcela nových vozů označených M1. Tyto nové vozy jsou lehčí, dosahují vyšší cestovní rychlosti a jsou vyrobeny z nehořlavých materiálů. Vozy mají zcela nový design, který je řadí ke světové špičce,“ charakterizovali M1 autoři knihy Kolejová vozidla pražské městské hromadné dopravy.

Z celkového počtu 730 vozidel je v současnosti 465 kusů modernizovaného typu 81-71M a 265 typu M1. DPP disponuje i osmi historickými vozy, jde o trojici EČS a osm vozů 81-71. **MB**

Všechny čtyři historické i současné typy souprav metra si fanoušci této techniky mohou vyfotografovat při akcích DPP pro veřejnost. MAFRA

Metro jede rychle jako vítr, strojvůdci jsou chlapi jako hory

Nemohli ho pominout básníci, textaři, malíři. Pražské metro se stalo inspirací pro spisovate i vhodnou kulisou pro tvůrce řady filmových příběhů.

Fenomén podzemní dráhy se za padesát let existence pražského metra nevyhnul ani spotřebnímu zboží, ani umění. Když v květnu 1974 vyjel na trasu C první vlak, začal nejen název, ale i život podzemního dopravního prostředku pronikat do společnosti.

Dezert zaútočil na sladké chutě, známe ho už 50 let

Pokud si provozovatelé metra pochvalují, že se za dobu své existence nikdy zcela nezastavilo, s dezertem Metro, který vstoupil na československý trh právě v době, kdy se metro pod zemí otevíralo, to bylo složitější. Po roce 1989 na několik let zmizel, pak se ale na pulty vrátil pod názvem Metro dezert. Samotná sladkost se zrodila v roce 1974, ve velkém ho začaly tehdejší Pražské pekárny a mlýny vyrábět v Michli od roku 1975. Tady se ostatně produkuje i současný Metro dezert.

Kolik vyhlášená laskomina stála? Pamětníci, jako třeba Marcela Hirschová, uvádí na facebookové stránce Retro československou cenu 6,40 Kčs. Jakub Kubelka si myslí, že 5 korun. Na této ceně se shodlo více dotazovaných. Irena Debnarová milovala Metro, které podle ní stálo za 6 Kčs. O pomoc jsme požádali i AI, tedy umělou inteligenci. „Cena cukrovinky Metro dezert v době socialismu, tedy v roce 1984, byla 1 Kčs za jeden kus. Balení obvykle obsahovalo čtyři kusy, takže celková cena za balení byla 4 Kčs. Tato cena byla dostupná pro většinu lidí a cukrovinka se stala velmi oblíbenou," vyplodila na naši žádost AI. Umělé myšlení ale mechanicky spočítalo pouze jednotlivé kusy krát jedna koruna, opomenulo ale zřejmě fakt, že něco také stál obal.

Klapka! Metro, scéna na eskalátorech podruhé!

Stavbu československo-sovětského přátelství nemohli pominout ani filmaři. Ještě než vyjely vagony na trať, natočil Jaromil Jireš „budovatelský" snímek Lidé z metra (1974). Jak uvádí oficiální text ČSFD, těmito třemi historkami z budování první linky pražského metra splnil povinné „normalizační pokání". Nicméně film je i přes svou banalitu a časové ovlivnění zajímavý tím, že zachycuje Prahu, jak vypadala v době, když se stavělo, jak to pod zemí vypadalo, vybavení, tedy sice zrežírovanou realitu, ale současně také její věrné zachycení na kinofilmový pás.

Oslavná filmová poema režiséra Ladislava Rychmana o společném československo-sovětském budování pražského metra AUKRO

Horší to už bylo ve filmu Píseň o stromu a růži, kam nasadil režisér Ladislav Rychman, autor slavného muzikálu Starci na chmelu, ve spolupráci se sovětskými filmaři do hlavní role Vjačeslava Tichonova, jehož proslavila role Maxe von Stierlitze, sovětského špiona v samém srdci hitlerovského režimu. Do Prahy přijíždí radit s výstavbou metra sovětský inženýr, který se sem vrací poté, co Prahu v roce 1945 osvobozoval. Unylý československý a sovětský příběh, který vyprazdňoval hlediště kin a tržby plynuly jen ze školních návštěv a „dobrovolných" akcí brigád socialistické práce.

Hudebník a textař František Ringo Čech se v textu písně Metro, dobrý den pro Jiřího Schelingera vyřádil. 2x MAFRA

Stanice Moskevská má také Oscara

Metro se ale v relativně hojném počtu promítlo do nejrůznějších televizních seriálů a filmů. Jak se něco odehrávalo po roce 1974 v Praze, metro v záběrech a scénách scházet nemohlo. Nešlo zkrátka pominout. V seriálu Dnes v jednom domě (volné pokračování seriálu Byl jednou jeden dům) hraje Daniela Kolářová slečnu, která pracuje coby dozorčí stanice a vedle civilního oděvu se v seriálu objevuje často právě v béžovohnědé uniformě „metráčků".

Jaroslav Soukup využil prostředí pražského metra také v povedeném romantickém thrilleru Láska z pasáže. Po roce 1989 se do hlubin podzemky vrhly i zahraniční štáby, Praha tu představuje třeba Moskvu (Dítě 44 z roku 2015).

Důležitou roli sehrála stanice Anděl na béčku v oscarovém snímku rodiny Svěrákových Kolja. Malý ruský chlapec poté, co se v metru ztratí svému náhradnímu českému tatínkovi, na něho čeká právě ve stanici, která se kdysi jmenovala Moskevská, u mozaikové stěny s Rudým náměstím, která dokládala československo-sovětské bratrství.

Významné místo má metro, jeho výstavba a také prostory v seriálu Vyprávěj. Ústřední hrdina Karel Dvořák totiž pracuje, jak jinak, v podniku, který metro buduje. A nebýt stanice I. P. Pavlova, nebyl by možná ani sci-fi příběh podle Josefa Nesvadby Zítra vstanu a opařím se čajem. Vestibul a příchozí chodba „Pavláku" zde představuje příchod turistů z budoucnosti k raketám cestujícím do minulosti.

Když to František Ringo Čech rozpumpoval

Otázka pro pamětníky? V kterém roce nazpíval Jiří Schelinger píseň Metro, dobrý den? Byl to rok 1974, píseň pak byla součástí alba Nemám hlas jako zvon. Těžko po padesáti letech odhadnout, jestli to s textem myslel František Ringo Čech vážně, nebo jestli si ze soudruhů udělal dobrý den. Tak či onak, použil však řeznou imperialistickou melodii (originální název A National Acrobat). Posuďte sami, alespoň pár nejtrefnějších citací…

METRO, DOBRÝ DEN

Duní vlak metrem v ránu teplém, já se vozím světlem, tmou.
Duní vlak metrem,
je to extrém z konečné na konečnou.
Hej, metro, dobrý den, tak ses narodilo.
Je to znát, když se ohlédnu, městu se ulevilo,
ulice tramvají, proudy aut nekonečné,
děti dál běhají přes cesty nebezpečné,
dělníky do továren, lékaře do nemocnic, v noci i ve dne dav studentů,
moře hlav se valí, lidé ze všech koutů,
tak se snaž, pospíchej, už na ně město čeká,
štěstí je tvá práce, není lehká…

Fanánek už si servítky nebral

Také frontman skupiny Tři sestry Lou Fanánek Hagen zařadil metro do své tvorby, a to přímo pod názvem Metro. Psal se rok 2012, a to už nemusel, jako kdysi F. R. Čech, oslavovat podzemní dráhu budovatelským tónem. Posuďte jeho pojetí.

METRO

V metru nesměj' jezdit chuligáni,
nesmí se tam, když máš opici, páni nesměj' obtěžovat dámy,
malej pes musí být v krabici…
Metro jede tunelem tak rychle, že se lidem tají dech,
úředníci zakrejvaj si oči, slečny omdlévají na schodech.
Metro jede rychle jako vítr, na každým rohu revizor,
černej pasažér nemá šanci, marnej je jakejkoli vzdor.
Metro jede rychle jako vítr, strojvůdci jsou chlapi jako hory,
černej pasažér nemá šanci, chytnou ho a odvezou na Bory.

PAVEL HRABICA

Lou Fanánek Hagen také zpívá vlastní píseň o pražském metru.

„Pod Prahou najdeme zajímavý průřez výtvarnou produkcí“

O umění v metru toho ví opravdu hodně. Je autorem úspěšné knihy Metroart, která mapuje a provází výtvarným světem pražského metra. Loni navíc historik umění Josef Šrejma dopsal monografii o Jaroslavu Otrubovi. O hlavním architektovi pražské podzemní dráhy bude řeč i v rozhovoru.

Když se před více než 50 lety začalo budovat metro, jakým způsobem byla koncipována jeho výtvarná výzdoba?
Podkladem pro určení tematiky pro spolupráci architekta a výtvarníka byly názvy stanic a ideové zaměření libreta *(návrh – pozn. redakce)*. Názvy stanic se stručným obsahem libreta navrhoval investor ve spolupráci s generálním projektantem dopravního projektu – Metroprojektem. Podklady schvalovalo předsednictvo Městského výboru KSČ (MV KSČ) pod dohledem malíře krajinek a komunistického funkcionáře Josefa Kiliána. Schválené názvy stanic a ideově zaměřená libreta byla podkladem pro libreto podrobné, které zpracovával generální projektant ve spolupráci s investorem. Libreta se posuzovala ve Výtvarné radě Národního výboru Prahy. Rada stanovila ze svých členů konzultanty výtvarníků, kteří byli určeni pro zpracování návrhů uměleckých děl.

Kdo nakonec schvaloval názvy stanic?
Posuzovaly se na 38. zasedání Politické komise MV KSČ. Komise hodnotila názvy na trasách A, B, C. Trasa D, která měla být budována po roce 1990, nebyla posouzena pro vzdálený termín její realizace. Vzorem pro názvy byl především systém pojmenování moskevského metra, kde vedle pomístních názvů bylo navrženo asi dvacet procent stanic s politickým pojmenováním, jako například Pionýrů, Studentská, Mládežnická…

Prošlo tímto složitým schvalovacím procesem každé dílo?
Uvedu příklad starý přesně 50 let. Ostravský sochař Vladislav Gajda vytvořil ve stanici Kačerov strukturální reliéf z pískovcových desek, kdy pomocí tryskaného písku z pneumatické pistole vyleptával do kamene různé linky, díry a spirály. Výtvarná komise uznala dílo jako velice zdařilé. To se odehrálo 11. března 1974 dopoledne. Odpoledne přišla zpráva, že se na dílo přijde podívat ministr kultury. Ten byl z reliéfu velice rozhořčen a dal rozkaz ho okamžitě odstranit. S odstraněním ale nastaly administrativní potíže. Následujícího dne se přišla na dílo podívat jiná výtvarná komise, která dílo znovu podrobila kritickému rozboru. Sochař Vladislav Gajda měl na Ostravsku řadu sochařských realizací, dokonce vytvořených obdobnou technikou i námětem jako v metru. V červenci 1975 po roční tahanici byl konečně tento reliéf odhalen. Od otevření metra byl totiž po celou dobu přikryt červeným suknem s nápisem „Reliéf je z pískovce“. Byrokratická mašinérie nakonec udolala i zdánlivě všemocného normalizačního ministra a artefakt zůstal dodnes na svém místě.

Měla takové štěstí všechna díla?
Bohužel ne. Některá díla byla zakryta, jiná zničena, další demontována a ztracena. Nejvíce utrpěla asi ta nejhodnotnější část, totiž skleněné plastiky, které by dodnes snesly srovnání se světovou výtvarnou produkcí. Známý je příklad Kontaktů z Národní třídy od dvojice Brychtová – Libenský, které můžeme dnes vidět v Muzeu skla v Jerevanu. Zničena byla Dětská vitráž od Karla Vaňury na Strašnické. Světelný objekt na Náměstí Míru od Václava Cíglera byl snesen a uložen neznámo kde. Skleněné stély z Náměstí republiky, na kterých Cígler spolupracoval s Janem Frydrychem, se nacházejí v přeskupené podobě v OC Paladium. Skleněné objekty upomínající Křižíkovu obloukovou lampu zase smetla povodeň. A demontována byla i Světelná skleněná kašna od Pavla Trnky. Ochuzeni jsme také o dvě díla vynikajícího skláře Aleše Vašíčka, z nich jedno bylo po roce odstraněno a druhé nebylo vůbec osazeno.

Dalo by se říct, že pražské metro je dodnes jedna velká galerie? A jaký je její význam?
Mimořádný. A to jak výtvarný, tak společenský. Tento soubor je unikátní ukázka fungování tehdejší společnosti. V těch artefaktech se skrývají mimořádné i zavrženíhodné osudy lidí. Jedná se o součást naší historie, kterou nemůžeme jen tak vymazat a odstranit. Je to zajímavý dvacetiletý průřez výtvarnou produkcí, kdy se střetává oficiální výtvarná scéna s tvůrci, kteří měli blízko k neoficiálnímu umění a často se potýkali se zákazy své činnosti. Jedná se přibližně o 125 artefaktů, jejichž význam bývá nepochopen a je o ně ve většině případů neodborně pečováno.

Josef Šrejma ARCHIV J. Š.

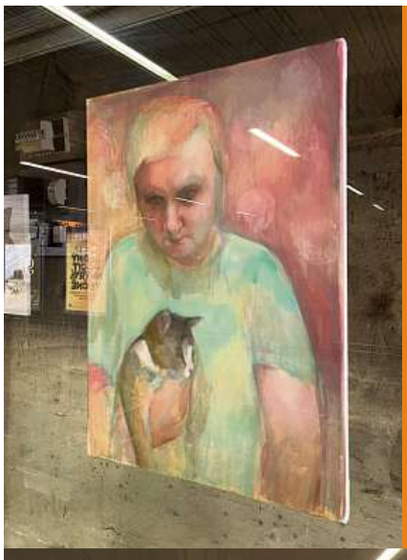
Zatím zmiňujeme jen artefakty. Uměleckou hodnotu ale mají například i puklice na trase metra A. Opravdu měly také tříštit hluk z těžkých sovětských souprav?
Autorem těchto hliníkových desek je Jaroslav Otruba, který navrhl nejen výjimečný design, ale zároveň vyřešil i vámi zmiňovaný problém hlučnosti, kdy desky díky svému tvaru a perforaci pohlcovaly a rozptylovaly zvuk hlučných sovětských vozů. Obdobné tvary bývají například i v nahrávacích studiích.

Jak se puklice vyráběly?
Samotné eloxování je energeticky velmi náročné. Vzniká za vysokých teplot v mnoha technologických krocích, namáčením do různých lázní, včetně lázní s kyselinou sírovou. Vždy se připravila jedna várka barev, jejíž výrobní proces barvení trval přibližně pět až šest hodin. Barevně eloxovat lze nejlépe organickým způsobem, tedy za použití organických barev. Výsledek je krásný a žádnou jinou technologií není nahraditelný. Dlaždice si ponechávají svůj materiálově kovový charakter. Odrazivost a lesklost jsou velmi specifické. Září a svítí a přitom neoslňují cestující ani strojvedoucí metra. Výjimečná barevnost je úzce provázána s Otrubovým malířským dílem a je vlastně soustavou jeho oblíbených barevných kombinací. Navíc si Otruba vymohl dovoz drahého kvalitního hliníku z Itálie.

Vy jste nedávno dopsal o Jaroslavu Otrubovi knihu. Ta čeká na vydání. Čím vás tento architekt zaujal?
Jaroslav Otruba byl mimořádný v tom, že vždy vytvořil budovu, která byla na vrcholu produkce v daném stavebním odvětví. Pokud se podrobně podíváme na jeho stavby, vidíme, že bylo jedno, zda projektoval nádraží v Prostějově, kolonádu v Karlových Varech, administrativní budovu ve Vršovicích, nebo stanice metra, vždy se jedná o nápaditě, skvěle řešené, proporčně vyvážené a barevně sladěné stavby, které si drží vysokou architektonickou a výtvarnou hodnotu. Navíc měl pan Otruba mimořádné organizační schopnosti a mezi studenty a spolupracovníky i přirozenou autoritu. Jeho osobnost se vyznačovala skromností a jeho upřímnou snahou bylo zlepšovat a ulehčovat lidem život a pohyb ve městech. Pan Otruba se narodil v roce 1916 a celý život si v sobě nesl prvorepublikovou poctivost a noblesu. Jeho architektonická tvorba vycházela z východisek emocionálního funkcionalismu a přikláněla se k internacionálnímu stylu. Za zmínku stojí i to, že v roce 1956 v mezinárodní soutěži na architektonické řešení náměstí Národů v Ženevě v konkurenci desítek světově proslulých architektů získal Jaroslav Otruba celkově 5. místo, což je obdivuhodné.

A ještě závěrečná otázka. Dnes je to právě padesát let, co vyjelo první metro. Máte nějaká zajímavá svědectví na tento den?
Svědectví a vzpomínek mám od lidí mnoho. Většinou mi ukazují, že si schovali svůj první lístek z metra za 1 Kčs. Nebo že jezdily jen tři vagony místo současných pěti a že bylo v metru mimořádně čisto. Na podlahách byly velké květináče s pokojovými rostlinami. Dobovou problematiku ovšem nejlépe vystihuje svědectví pětileté Sabiny Dobošové z Pardubic, která jezdila zkoumat metro se svým tatínkem. Cituji ji: Měla jsem o problematice rychlosti již značné znalosti. Už jsem letěla letadlem a jízda metrem mi přišla jako něco mezi letadlem a raketou.

MAREK HÝŘ



Náměstí Republiky

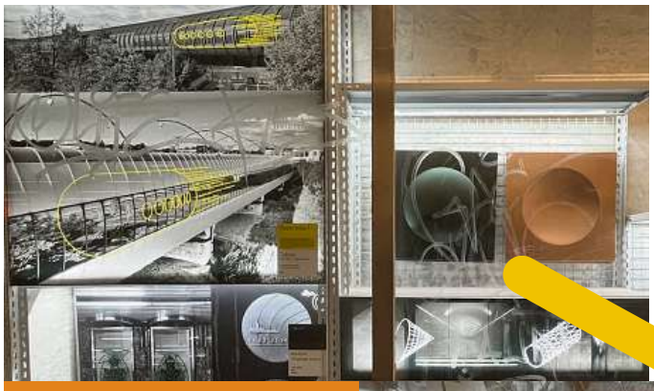
Ze směnárny galerie

Výtvarné umění 21. století chce širokému spektru diváků představit Galerie Postoj. Najdete ji ve vestibulu metra Náměstí Republiky v místě, kde dříve bývala směnárna. Ještě pár dní zde budou k vidění obrazy Lucie Pouchové. Díla ze série Něžný Murčik přináší pohled na silné pouto mezi člověkem a zvířetem a zároveň odkazují k tématu lidské samoty. Mimochodem, pokud se vám některé líbí, můžete si ho koupit.

TEXT A FOTO: MAREK HÝŘ

JEDNA VELKÁ GALERIE

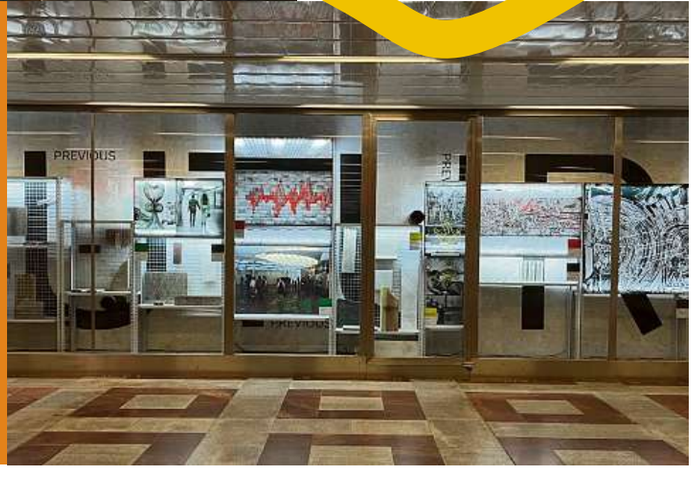
Pražské metro neslouží jen k dopravě cestujících. Jeho součástí jsou i místa, kde můžete rozjímat. Podzemku zdobí výstavy, muraly i galerie. Malou ochutnávku umění najdete na naší mapě.



Anděl-Knížecí

Fantasy metro

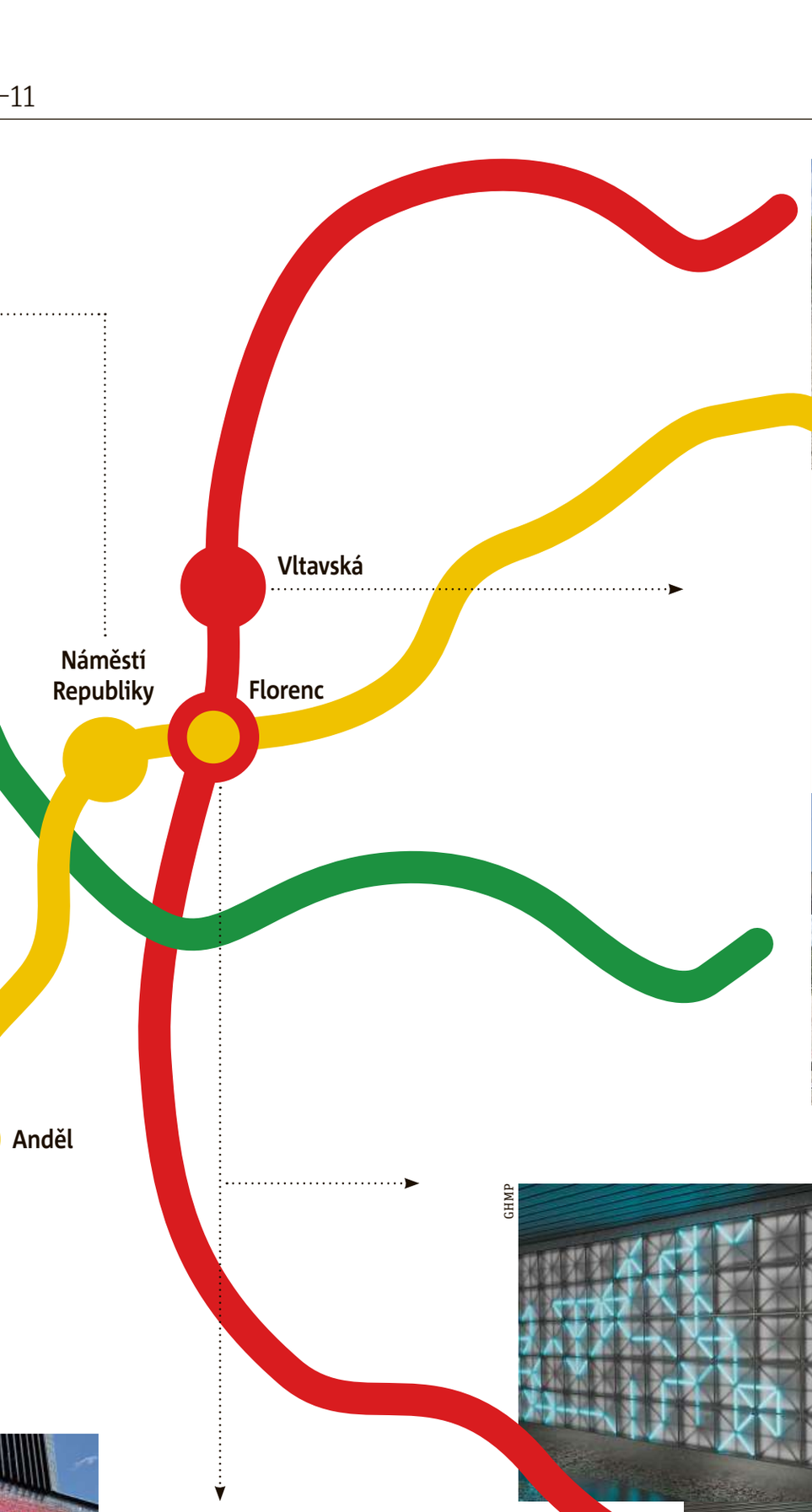
V galerii se mohou proměnit i běžné vitríny. Důkaz najdete na Andělu ve vestibulu Na Knížecí. Tématem výstavy Minulá budoucnost je metro. Není to však pohled na jeho dějiny, realitu ani na plánovanou budoucnost, ale na kultovní paralelní vesmír. Autor Adam Turečka se snaží představit metro, jak by ho nejspíš vybudoval Jules Verne.



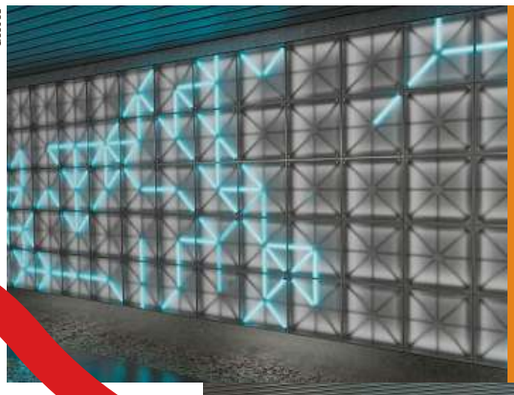
Vltavská

Hudba budoucnosti

Program Umění pro město tři roky oživoval kaskády u stanice metra Vltavská. Muraly i výstavy přetvářely místo, které v dohlednu změní tvář nadobro. V místech má vzniknout budova filharmonie. Poslední instalací dočasného projektu je výstava s příznačným názvem „Co bude, Vltavská?“. Na panelech je možné si prohlédnout spekulativní návrh revitalizace této stanice. Vyrazíte-li sem, zaměřte se i na zdejší tramvajové zastávky. Jejich podoba je dílem držitele ceny Art Prague Young Award Jakuba Tytykala.



GHMP



Florenc

Nervový systém MHD

Velkou proměnou projde vestibul stanice metra Florenc. Ozdobí ho skleněná stěna složená ze 170 panelů s blikajícími čarami, které mají symbolizovat a zaznamenávat pohyb cestujících. Návrh od Jana Poše s názvem Synapse zvítězil v soutěži Galerie hlavního města Prahy a dopravního podniku. Stěna má vzniknout v roce 2026.

Florenc

Tváře klimatické změny

Kresby reálných lidí z Kambodži a Mongolska, kteří denně pociťují dopady změn klimatu, jako jsou povodně nebo mrazy, jsou k vidění na venkovních zdech stanice metra Florenc. Mural české ilustrátorky s pseudonymem Toy_Box vznikl v rámci projektu organizace Člověk v tísni.

GHMP

OBRÁCENÝ PANELÁK

Kam se mudla nedostane

Při každodenní projížďce metrem vám možná ani nedochází, kolik práce za provozem vůbec stojí. Za nenápadnými plechovými dveřmi začíná jiný svět, kam se dostane málokdo. My jsme měli tu možnost podívat se, jak vypadá noční život stanice Florenc, a rovnou jsme se podívali i do jejího zákulisí. Po půlnoci se stanice metra Florenc pomalu vyprazdňuje. Hlášení o tom, že žádný vlak už nejede, vyhání i zbytek cestujících. Dveře do světa venku se zavírají, ty druhé do neznámého světa podzemní dráhy, kam cestující běžně nesmí, se pro čtenáře Metra exkluzivně otevírají. Tak pojďte s námi.

Tajemné chodby

Je jedenáct hodin večer a my se scházíme před stanicí metra Florenc. Na starost si nás bere průvodce Milan Petráček z provozu tunelů. Sjíždíme dolů směrem do metra po eskalátorech, ostatně úplně stejně jako všichni ostatní cestující. „Doleva," zavelí Petráček a celou naši skupinu strhne doleva. Otevře velké plechové dveře, až se najednou ocitneme na křižovatce dlouhé chodby. „Za mnou," pokračuje Petráček. Zanedlouho už stojíme na pomezí několikametrového schodiště, kterému se říká obrácený panelák stanice Florenc. Stanici B a C dohromady spojuje osm pater. Každé z nich skrývá jedny dveře a několik chodeb. Ty pak ukrývají tajné místnosti. Podívali jsme se například na to, jak fungují eskalátory a co se děje pod nimi z druhé strany (viz druhá fotka zleva). Též jsme si prohlédli měnírnu, odkud jsou napájeny právě elektrické schody či vozy metra i světla (viz foto uprostřed vlevo). Dále jsme navštívili místnost se zabezpečovacími zařízeními, která umí zastavit třeba metro jedoucí velkou rychlostí. Mimo jiné jsme se podívali taky do jednoho z atomových krytů, kde by evakuovaní lidé podle Petráčka přežili tři dny. Poté by se museli přesunout do jiného krytu (viz foto vlevo dole).

Civilní obrana

Jednou ze zastávek je tunel, kterým do stanice přichází nebo případně odchází vzduch. Větráky jsou vypnuté a ticho stanice v noci nic neruší. Chodbu za větráky zakončuje pět metrů široký a 45 metrů vysoký kiosek, vlastně takový dlouhý komín, který končí až na povrchu (vlevo nahoře). Během provozu se tudy nasává nebo vydechuje vzduch, v případě potřeby by tudy po žebřících mohli utíkat i lidé. Celý objekt hlavního větrání chrání bezpečnostní dveře. Vnitřek kiosku je chráněn proti průsakům svařenými železnými plechy, natřenými protikorozním červeným nátěrem. Část podzemních prostor slouží i civilní obraně. Je myšleno na přívod vzduchu, vody i na to, kam by si lidé v podzemí mohli dojít na toaletu. Za plechovými dveřmi v jednom z tunelů se skrývá sociální zařízení.

Spojení linky A a B

PROPOJUJE LINKY

Myčka či vysavač

Noční život v metru doplňuje kromě dohlížení na tu elektrickou část provozu také ta čisticí. Po půlnoci totiž v tunelech jezdí jen technické vozy (viz fotografie dole). Starají se mimo jiné o pořádek kolejí i nástupišť. Pod stanicí se skrývají jímky na vodu, které jsou rozděleny na fekální a nefekální. Z nich vytlačují čerpadla vodu i splašky zpátky do kanalizace. V tunelech můžete v noci potkat mycí vůz, vysavač nebo vůz s lešením, ze kterého se provádějí opravy. Občas se i v kolejích čistí žlaby. Viděli jsme mnohem víc, ale velká část z toho se ani nedá přenést na papír. Proto jsme pro vás připravili video. Pusťte si ho skrze připravený QR kód.

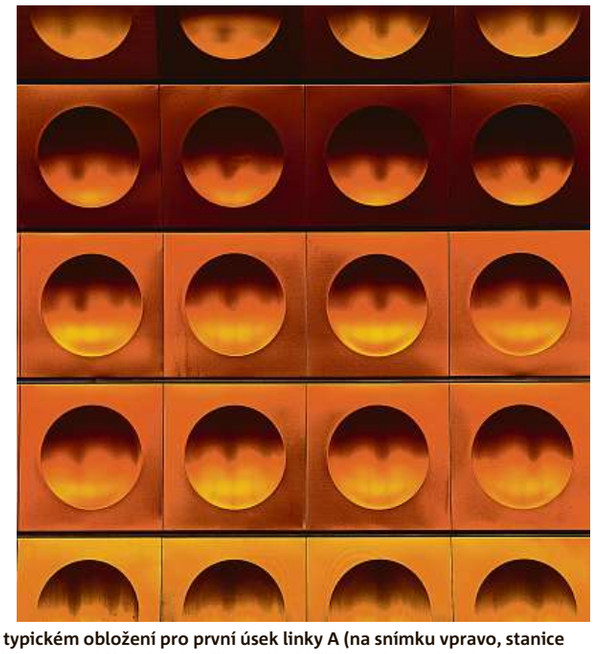
I v metru se musí pořádně uklízet

Je to srdcem

Noční prohlídka metra a vůbec celkově podívaná do stanice a jejího zákulisí se nepoštěstí každému. Velmi mě potěšilo, kolik milých lidí zde pracuje. Ať už Milan Petráček, který stanici zná snad lépe jak své boty, nebo pracovník v měnírně Dušan, který ví všechno o všem, co se někdy mihlo okolo elektrického proudu. Obecně mi prohlídka dala zase nový pohled na to, že ne všechno je tak, jak to vypadá. Cestujícím v metru se totiž někdy může zdát, že je to prostě jen pitomé metro, které se neustále zdražuje, které má stále jen zpoždění, a na nástupišti je věčně nepořádek. Ale přitom v zákulisí každou noc makají desítky lidí, když my spíme, a snaží se nám to v metru udělat hezčí.

TEXT A FOTO: TEREZA ŠIMURDOVÁ

„METRO. NEODDĚLITELNÁ



Odborník na dopravní architekturu Patrik Kotas. V rozhovoru speciálního vydání deníku Metro mluví také o typickém obložení pro první úsek linky A (na snímku vpravo, stanice Hradčanská). Jeho autorem je Jaroslav Otruba, který byl hlavním architektem pražského metra. Střídání dutých a vypouklých desek mělo za úkol tříštit zvukové vlny, které vydávaly podvozky sovětských vlakových souprav.

PROFIMEDIA, METROSTAV

Tramvaje, metro, vlaky, mosty, veřejný prostor. Na tom chtěl pracovat už jako kluk. Tehdy ještě dávno před školou si stavěl modely měst. A svůj sen si splnil. Architekt a také vysokoškolský pedagog Patrik Kotas patří mezi málo odborníků na dopravní architekturu. Se svým týmem navrhl design tramvaje Škoda 15T a vozů metra M1 na trase C, je autorem stanic metra Lužiny, Rajská zahrada a viditelněji Střížkov. „Stalo se tradicí pražského metra, že vždy první centrální úsek nově otevírané trasy přinesl nový a odlišný styl architektury, designu a vizuálního pojetí, odpovídající době svého vzniku," říká Kotas pro deník Metro.

Jaké je vlastně pražské metro? A jaké je v zahraničí?

Ve světě existuje spousta systémů meter, městských železnic nebo podpovrchových tramvají. Řada z nich dobře spolehlivě slouží, ale velká většina z nich nezanechá v cestujících nebo v návštěvnících žádný zážitek ze svého prostředí. Naopak některá mají do své „genetické výbavy" vloženou jedinečnou architekturu, nezopakovatelný vizuální styl, který spoluvytváří atmosféru určitého města. Praha měla to veliké štěstí, že metro dostalo od začátku do vínku právě tyto hodnoty, které jsou často stejně důležité jako jeho dopravní funkce. K čemu by nám bylo metro, kdybychom se v něm cítili stísněně s pocitem strachu, kdybychom tam necítili určitou „stopu" pražské atmosféry. Kdo měl možnost navštívit staré secesní metro v Paříži nebo metro v Chicagu nebo v Bronxu a Brooklynu v New Yorku na lomozících ocelových nýtovaných mostech, určitě může potvrdit, že takové metro – podzemní nebo nadzemní – se stává neoddělitelnou součástí „tváře města".

Zajímavé je, že ačkoli větší část pražského metra vznikla ještě za minulého režimu, moc se sovětskému typu nepodobá. Moskva má obrovské stanice s různými ozdobami.

Každá ze tří dosavadních tras metra reprezentuje dobu svého vzniku svým odlišným stylem. Pražské metro, i přes prvotní koncepční záměry z první poloviny 20. století, se dočkalo skutečné realizační fáze až v druhé polovině 60. let, což zasadilo koncepci stanic, původně určených pro podpovrchovou tramvaj, do období architektury „mezinárodního stylu", která se vyznačuje strohou elegancí převážně pravoúhlých tvarů konstrukcí ze skla, betonu, lesklého kamene a leštěných nerezových doplňků s dominancí neutrální barevnosti od bílé, přes šedé odstíny až po černou. Je určitým paradoxem, že počátek výstavby pražského metra bývá často spojován s tehdejším sovětským vzorem, zejména s moskevským metrem. Je nesporno skutečností, že značná část technických parametrů jako průjezdný profil souprav v tunelech (i soupravy metra samotné), směrové i výškové parametry trasování tratí nebo některé tunelářské technologie byly od sovětského metra odvozeny. Avšak architektonické pojetí stanic se diametrálně liší. Oproti zdobnému až ornamentálnímu pojetí moskevského metra je pražské metro svázáno se západoevropským stylem modernismu, který navazuje na tradici předválečného funkcionalismu.

Právě i ve stanicích tedy najdeme svébytnou architekturu. Čeho bychom si měli všímat?

Otevření prvního provozního úseku trasy A mezi stanicemi Náměstí Míru a tehdejší Leninovou (v současnosti Dejvická) v srpnu roku 1978 působilo bez nadsázky jako vizuální zjevení z „jiného světa". Zcela jiná prostorově-konstrukční koncepce ražených trojlodních stanic v centru Prahy spojená s odlišným stylem architektury posunula pražské metro do úrovně naprosto svébytné neopakovatelné vizuální koncepce. Díky níž Praha vstoupila na mapu jako město, které patří mezi těch několik,jež udávají směr stylového vývoje.

Buďme konkrétní. Metrem v Praze jezdí většina lidí každý den. Nejspíš si ani nevšimne těch rozdílností jednotlivých linek.

Do historie pražského metra nesmazatelně vstoupily obklady interiérů z hliníkových eloxovaných čtvercových panelů s charakteristickým kulovitým prolisem v konvexně-konkávním designu. A to zdaleka nejen pražského. Centrální úsek béčka je charakteristický bílými klenbami, nasvětlenými nepřímým žlutooranžovým světlem, původně ze sodíkových výbojek, umístěných na žlutých válcovitých sdružených nosičích osvětlení. Z nich směrem dolů na hranu nástupiště svítí bílé přímé světlo, kdežto do bílých kleneb svítilo nepřímo žlutooranžové rozptýlené světlo, dávající stanicím zásadní dojem optické prostornosti. V horizontu zorného úhlu cestujícího se na ražených klenbových stanicích objevil naopak zcela nový prvek – keramické glazované tvarovky u přestupních stanic Můstek a Florenc, naopak u dalších stanic skleněný obklad. Ve stanicích Karlovo náměstí a Jinonice byly použity speciální skleněné tvarovky, vytvářející nezaměnitelné vizuální efekty vlivem odraženého přímého bílého osvětlení. Ve stanici Karlovo náměstí tyto tvarovky dávají celé stanici futuristický stříbrný nádech. Ve stanici Jinonice je to zlato-hnědá barevnost. Naprostým unikátem se staly skleněné obklady na stěně za kolejištěm ve stanici Náměstí Republiky.

Tato stanice je unikátní.

Ano. Obdélníkové skleněné tvarovky, které vytvářejí ojedinělé světlené efekty opět díky odrazu osvětlení stanice, získaly lidovou přezdívku „obrazovky". Setkaly se s celosvětovým ohlasem jako doklad naprosto unikátního „rozsvícení" podzemního prostoru skleněným výtvarným prvkem. Trasa B přinesla rovněž další unikátní prvek architektury, který symbolizuje tradici českého sklářského umění. Je to uplatnění plochého za studena ohýbaného skla na obkladech stěn za kolejištěm a na tvarově prohnutých obkladech pilířů ražených stanic. Velkoplošné skleněné tabule bezpečnostního skla s vnitřní barevně tónovanou fólií daly vizuální styl například stanici Radlická, Křižíkova, Invalidovna nebo Palmovka. Prodloužení jednotlivých tras v různých časových periodách přineslo logicky odlišné prostorové a výtvarné koncepce do architektury stanic. Prodloužení trasy B o úsek V.B směrem na Zličín v roce 1994 a následné prodloužení o úsek IV.B v roce 1998 na Černý Most přineslo jeden významný koncepční prvek do pražského metra – záměrný vizuální kontakt s denním světlem a s povrchem města. Díky půlválcovým skleněným světlíkům vstoupilo denní světlo do stanic shora, díky bočním proskleným stěnám za kolejištěm i zboku. To bylo umožněno koncepcí mělkého uložení trasy metra s polozahloubenými stanicemi. Ve dvou lokalitách vystoupilo metro nad povrch a dalo vzniknout nadzemním estakádám. Mezi stanicemi Hůrka a Lužiny vznikla ojedinělá ocelová estakáda s eliptickým profilem. Na opačném konci

SOUČÁST TVÁŘE MĚSTA“

V různých anketách o nejoblíbenější stanici pražského metra se umisťuje Střížkov, který byl otevřen 8. května 2008 (na snímku vlevo). Velká prosklená stavba vzbuzuje kontroverzi. Některým se líbí, jiní ji označují za zbytečně bombastickou. Další oblíbenou stanicí bývá Malostranská (na snímcích vpravo). PROFIMEDIA a ATELIÉR PATRIKA KOTASE

Prahy mezi stanicemi Rajská zahrada a Černý Most pak železobetonová estakáda s rovněž eliptickým opláštěním ze smaltovaných plechů a průhledného ohýbaného skla. Stanice Rajská zahrada se svým nekonvenčním kaskádovitým uspořádáním nástupišť se vizuálně otevřela do vnějšího prostoru sídliště. Zároveň se snaží zajistit vizuální kontakt metra s městem – večer a v noci tvoří tato stanice „živou“ dynamickou scénu s pohybujícímu se soupravami metra a osvětleným interiérem stanice, který vstupuje do jinak neurčité atmosféry sídliště.

A také máme spoustu míst, která vidět nejsou. Mohl byste je, prosím, podhalit?

První úsek trasy C předurčil také charakteristické znaky prostorově – dispozičního řešení naprosté většiny budoucích stanic. Princip ostrovního nástupiště s kolejemi po obou stranách dominuje většině všech dosud realizovaných stanic. Je to důsledek prostorové kombinace stanice s návazností na dvojici od sebe oddělených jednokolejných ražených tunelů. Pouze u stanic, na které navazuje most, jako jsou Vyšehrad, Rajská zahrada, Černý Most, nebo u stanic, na které navazují z povrchu hloubené dvoukolejné tunely nebo dvoukolejné ražené tunely (Hlavní nádraží, Prosek, Střížkov, Motol), mají dvojici bočních nástupišť s kolejemi uprostřed. To jsou stručně popsané důvody rozdílného prostorového uspořádání jednotlivých stanic. Ale cestující nevidí do provozního zázemí stanic, na navazující úseky s obratovými kolejemi, kde dochází k odstavování vlakových souprav nebo kde soupravy mění směr jízdy. To je případ konečných stanic nebo některých mezilehlých stanic, které sloužily dočasně jako konečné v různých fázích výstavby jednotlivých úseků. Možná zdůrazním už obecně známou skutečnost, že soupravy metra jsou obousměrné. To znamená, že mají na rozdíl od autobusů nebo většiny tramvají dveře na obou stranách a stanoviště strojvedoucího na obou čelech soupravy. To umožňuje, že na konečných stanicích na obratových kolejích přejde strojvedoucí pouze z jednoho konce soupravy na druhý a vlak jede zpátky. Tedy v konečných stanicích neexistují kolejové smyčky, jaké známe u jednosměrných tramvají.

Čas od času se objevují různé ankety o nejkrásnější stanici. Například před 10 lety dvanáctou příčku mezi evropskými stanicemi podle CNN obsadila Staroměstská. Deník Metro dělal před dvěma lety anketu. Nejčastěji zmiňovaná byla stanice Střížkov nebo Anděl. V dalších anketách na sociálních sítích často přední příčky obsazuje Malostranská. Proč zrovna ta?

Tato stanice představuje asi nejvýraznější sepjetí metra s moderní architekturou se starobylým barokním stylem malostranských paláců. Barokní socha při výjezdu z eskalátorového tunelu nás vítá do vestibulu a atria, které kombinuje prvky moderní architektury s duchem baroka. Pražané a návštěvníci si určitě všimli třeba nádherných uměleckých mříží ve vstupních branách atria. Je to doklad schopnosti harmonizovat současný umělecký přístup s historickou tradicí.

Vy pracujete na stanici Pankrác nové linky D. Co se o ní můžeme dozvědět?

Déčko bude představovat další přelomovou etapu v moderní historii pražského metra – a to jak po stránce provozně-technologické, tak po stránce architektury, designu a celkového vizuálního stylu. Kromě souprav bez řidičů v plně automatizovaném provozu určitou zvláštností prvního provozního úseku z Pankráce na Nové Dvory bude dost zásadní rozdílnost prostorového a konstrukčního uspořádání jednotlivých stanic. Přestupní stanice Pankrác bude ražená jednolodní, což znamená, že jí bude dominovat velký klenbový prostor s mezipatry zavěšenými na ocelových táhlech. Sousední stanice Olbrachtova bude rovněž klenbová, ražená, ale dvoulodní, tvořená dvěma menšími tunelovými troubami s dominantními výtvarnými díly v podobě maleb na klenbách. Stanice Nádraží Krč bude povrchová s přístupem denního světla. Takže vizuální sjednocení nebude určovat prostorová podoba stanic, ale jejich interiérový design. Tomu bude dominovat dynamicky se proměňující interiérové osvětlení, bílá a modrá barva, sklo, světlý pohledový beton a výtvarné objekty. Nová linka byla vždy plánováno ve všech grafických schématech jako modře vyznačená linka. Je proto logické, že se modrá barva vedle základní bílé objeví jako charakteristický vizuální prvek v osvětlení i v orientačním systému. **MAREK PEŠKA**

ANDĚL S NEZAMĚNITELNOU ATMOSFÉROU

Výrazněji se od stanic metra odlišuje stanice Anděl, původně Moskevská.

- Jak už původní název naznačuje, jednalo se o tehdejší politické rozhodnutí, které mělo symbolizovat pevné sepjetí spolupráce mezi odborníky z moskevského a pražského metra.
- „V Moskvě díky tomu vznikla stanice Pražská s typickými vizuálními znaky pražského metra té doby. V Praze naopak vznikla stanice Moskevská, dnešní Anděl, která měla symbolizovat znaky moskevského metra. Jakkoli se můžeme dívat z různých úhlů pohledu na tento akt spolupráce, vznikla unikátní, architektonicky mimořádně zajímavá stanice s rudo-bílým mramorovým obkladem a s charakteristickými elipsovitými lunetami v klenbovém podhledu, které dávají této stanici nezaměnitelnou atmosféru,“ říká pro specální vydání deníku Metro Kotas.

Stanice Komsomolskaja v moskevském metru. Jde o jednu z nejhonosněji vyzdobených stanic – podlaha je vykládán několika druhy žuly, obklad stěn je z růžového karského mramoru a stanice je vyzdobena v duchu doby. PROFIMEDIA

Marek Zděradička je „plánovač“ Prahy, zástupce ředitele pro odbornou činnost a autorizovaný inženýr pro dopravní stavby. MAFRA

Vizualizace stanice Olbrachtova. Na stropě stanice mají být postavy. Architektem ražené dvojlodní stanice je Pavel Sýs. METROPROJEKT

„Déčko bude přínosem i pro umění ve městě“

Nová linka D, která má být zprovozněna v roce 2031, bude pro Prahu velký průlom. Marek Zděradička je zástupce ředitele pro odbornou činnost Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR) a také autorizovaný inženýr pro dopravní stavby. Pro speciální vydání deníku Metro vypráví, jak se tato linka chystala, co Pražanům a návštěvníkům hlavního města přinese a co bylo na plánování nejtěžší.

Co je na metru D nejzajímavější z pohledu plánovačů?

Bude to automatické metro, tedy významná technologická změna, které si všimnou i cestující. Jednak budou nově zábrany na nástupištích a jednak automatické metro umožní kratší intervaly, a tudíž i více spojů. A to se týká i linky C metra, která by měla být ve stejné době také automatizována. Spolu s novými vozy. A také vizuální zážitek pro cestující z pohledu strojvedoucího. A okolo některých budoucích stanic metra na jihu připravuje město a soukromí investoři projekty, čímž se zhodnotí veřejné prostředky vložené do drahé infrastrukturální stavby. Například město prostřednictvím Pražské developerské společnosti připravuje ucelený projekt na Nových Dvorech, který kromě bydlení přinese i nové služby do území.

A co bude nejužitečnější pro cestující?

Odlehčení linky C metra a nahrazení přetížených autobusových linek. Po dobudování linky D, zejména až dojede Náměstí Republiky – to je prodloužení ze stanice Náměstí Míru, kam je nyní metro D povolené – významně stoupne jeho atraktivita a odlehčí linku C pro cestující z Jižního Města. Zároveň nahradí přetížené autobusové tahy, které v současnosti sváží cestující například na Kačerov. Obyvatelé jihu Prahy budou mít mnohem blíže komfortní a spolehlivý dopravní prostředek, který je doveze do centra. Zároveň i tím, že metro dojede až na okraj Prahy, podobně jako Zličín či Černý Most, zkrátí a zároveň zrychlí příměstskou dopravu. V Depu Písnice vyroste autobusový terminál se záchytným parkovištěm P+R. Tedy dále na území města pojede výrazně méně autobusů a o něco méně aut, což ocení i obyvatelé Prahy. A neposlední řadě i design stanic – díky výtvarné soutěži na stanice budou nepochybně velmi zajímavým přínosem umění ve veřejném prostoru, i když v tomto případě uvnitř.

Jak dlouho trvalo plánování a co vše se muselo zohlednit?

Lze říci, že metro D se plánovalo od té chvíle, co se v Praze začalo řešit trasování linek metra. Zejména v osmdesátých letech vznikly velké studie rozvoje metra, kde se počítalo s linkou D. Avšak v jiné stopě a s jinou funkcí, protože propojovala především sídlištní celky s průmyslovými areály. Pozůstatky tohoto principu jsou ještě patrny v platném územním plánu, kde územní rezerva linky D metra z devadesátých let stále připomíná původní plány. Jenže podoba města a rozložení ekonomických aktivit, bydlení, služeb se dramaticky proměnila, už nemáme soustředěné továrny ve Vysočanech. Proto trasa metra na to reagovala i kontextu rozvoje ostatních systémů tramvaje a železnice. Na přelomu tisíciletí byla už byl projekt trasy připraven, ale pak dostalo prioritu od vedení města prodloužení linky A na západ do Motola.

A tak se příprava metra D plně rozjela až později.

V roce 2012 byla schválena změna územního plánu – pak byla sice následně zrušena soudem a musela se znovu vydat v roce 2021 – která upřesnila trasování a stanice do dnešní podoby, přidala terminál Depo Písnice a potvrdila stanici u Nemocnice Krč. To potvrdilo i územní rozhodnutí v roce 2013, které stabilizovalo trasu a stanice od Depa Písnice po Náměstí Míru.

INFOCENTRUM

V Neveklovské ulici je otevřeno infocentrum každou středu od 14.00 do 17.00 hodin. Jsou zde i vizualizace stanic. MET

Co to bude pro Prahu znamenat?

Jde o klíčovou stavbu města, což potvrzují kromě územního plánu i hlavní strategické dokumenty města, jako je Plán udržitelné mobility a Klimatický plán, která pomůže řešit dopravu nejen v Praze, ale pro příměstské cestování. Zásadně se změní obsluha jihu Prahy. Přelomové je zejména z hlediska technologie a také spojení dopravního projektu s rozvojem území. Zároveň se ale ukazuje, jak je taková velká strategická stavba pro městský rozpočet obrovskou zátěží. A stát se bohužel ke svému hlavnímu městu – na rozdíl od jiných evropských metropolí – nestaví úplně nápomocně co do spolufinancování projektu v hodnotě sto miliard. Je třeba si uvědomit, že metro slouží nejen obyvatelům Prahy, ale také minimálně čtvrt milionu obyvatel, kteří každý den do města dojíždí za prací, do škol a za službami. Zároveň ho také používají zaměstnanci a návštěvníci centrálních státních úřadů. IVETA BENÁKOVÁ

STANICE LINKY D

Trasa D počítá v první fázi projektu I.D s celkem deseti stanicemi. Které budou přestupní a co na nich můžeme čekat?

- **Náměstí Míru,** ražená jednolodní stanice, přestup na trasu A
- **Náměstí Bratří Synků,** hloubená stanice
- **Pankrác,** ražená jednolodní stanice, přestup na trasu C
- **Olbrachtova,** ražená dvoulodní stanice
- **Nádraží Krč,** stanice částečně hloubená, část stance je na mostě, přestup na vlak Praha-Krč, dispečink trasy D, P+R 444 míst
- **Nemocnice Krč,** hloubená stanice
- **Nové Dvory,** ražená jednolodní stanice, přestup na budoucí tramvaj Modřany – Libuš – Nové Dvory, P+R 152 míst
- **Libuš,** hloubená stanice, přestup na budoucí tramvaj Modřany – Libuš – Nové Dvory
- **Písnice,** hloubená stanice, autobusový terminál, P+R 409 míst
- **Depo Písnice,** hloubená stanice, autobusový terminál, P+R 873 míst, vlakové depo MET

metro

Vydává: MAFRA, a. s., Karla Engliše 519/11, 150 00 Praha 5, IČ: 45313351, www.metro.cz. **Kontakty:** 225 065 111, dopisy@metro.cz, jmeno.prijmeni@metro.cz. **Redakce:** šéfredaktor - Petr Holeček, zástupce šéfredaktora - Šimon Merta. **Tištěný náklad** ověřuje ABC ČR, člen IF ABC. **Inzerce:** sales@metro.cz, inzerce@metro.cz, 225 065 120. **Tisk:** mafraprint – Praha a Olomouc
• Evidenční číslo MK ČR E 16400, ISSN 1211 - 7811. **Distribuce:** PNS, a. s. Vychází denně v pracovních dnech. © MAFRA, a. s., 2024 nebo uvedení dodavatelé obsahu. Jakékoli užití a šíření částí nebo celku obsahu deníku METRO (včetně jejich překladu) bez písemného svolení vydavatele je zakázáno.

PRAŽSKÉ METRO
JE TU PRO VÁS
JIŽ **50 LET**
METROPROJEKT
JE TU PRO VÁS
53 LET
SLUŽEBNÍ
JÍZDA
55
1033
DOPRAVNÍ PODNIK
HL. M. PRAHY a.s.
METROPROJEKT
NA NÁS
SE MŮŽETE
SPOLEHNOUT

„Co bylo nedávno sci-fi, bude za pár let skutečnost“

Praha patří i díky své podzemní dráze mezi metropole s nejkvalitnější veřejnou dopravu na světě. Své o tom ví náměstek primátora pro oblast dopravy Zdeněk Hřib, který se podobně jako mnoho dalších Pražanů těší hlavně na dobudování linky metra D, v rámci níž se budou obyvatelé metropole i přespolní projíždět autonomními soupravami bez řidiče.

„V případě automatického metra mě osobně v zahraničí vždycky baví jet v prvním voze a sledovat jízdu z pohledu strojvůdce. Myslím, že i pro děti to bude při jízdě pražským metrem hezká atrakce,“ říká pro deník Metro náměstek Hřib.

Stavba prvního úseku Pankrác–Olbrachtova byla zahájena v dubnu 2022. Během dvou let se stihlo vyrazit přes dva tisíce metrů tunelů a štol. Ještě pár let a bude hotovo. Jak se na novou trasu D těšíte vy osobně?

Jako člověk, který využívá metro pro každodenní cesty do práce se těším velmi, protože vím, kolika obyvatelům Prahy, ale i Středočeského kraje nová linka metra zjednoduší a zásadně zrychlí cestování po metropoli. Přesun části dopravy pod zem povede ke snížení dopravních intenzit na povrchu a tím i ke zlepšení životního prostředí ve městě.

Shrnul byste pro čtenáře, kteří stavbu metra D tolik neslediují, v jaké fázi se v současnosti nachází? Co bude ještě všechno potřeba, aby se dílo podařilo?

Jak již bylo zmíněno, aktuálně, už druhým rokem, stavíme první úsek metra D z Pankráce na Olbrachtovu. Pokračování na Nové Dvory se soutěží. Jižní úsek do stanice Depo Písnice i severní část vedoucí na Náměstí Míru jsou v přípravě. Čeká nás tedy ještě hodně práce, výsledek ovšem bude stát za to. Zkrácení jízdní doby při cestě do centra bude pro obyvatele jižních částí Prahy, ale i dojíždějící ze Středočeského kraje, naprosto zásadní.

V čem bude podle vás obyvatelům hlavního města nová linka nejprospěšnější?

Metro D Praha potřebuje nejen pro svůj dopravní, ale i územní rozvoj. V okolí budoucích stanic metra se totiž plánuje masivní bytová výstavba. Počet obyvatel Prahy se každý rok zvyšuje a my na to musíme reagovat.

Časový plán je nastaven poměrně striktně. Hotovo má být relativně brzy. První úsek už za sedm let. Stíhá se vše?

Výstavba prvního úseku metra D z Pankráce na Olbrachtovu zatím nemá jediný den zpoždění. Druhou část metra na Nové Dvory jsme prozatím ještě zahájit nemohli, neboť zde v rámci výběrového řízení probíhá tvrdý konkurenční boj mezi jednotlivými uchazeči.

Metro D se za přispění náměstka pro dopravu Zdeňka Hřiba zatím plánuje v celkové délce 10,6 kilometru a má mít deset stanic. MHMP

Bude dodržen rozpočet, který je stanoven zhruba na sto miliard korun?

Původní cena ve vámi zmiňované výši předpokládala inflaci kolem dvou procent. V současnosti už víme, že inflace bude vyšší. Stejně jako všichni investoři jsme v poslední době bojovali se zdražováním stavebních prací a materiálů. Ve smlouvách je inflační doložka, která omezuje dopad na rozpočet hlavního města, nicméně inflace z poslední doby se v cenách určitě projeví.

Jak si podle vás stojí Praha, co se týče úrovně své podzemní dráhy, v kontextu ostatních metropolí? Čím jdeme nejlépe ostatním příkladem?

Praha patří mezi města s nejkvalitnější veřejnou dopravou na světě. Podle nedávného průzkumu nám mohou pražskou MHD závidět i v Tokiu nebo Kodani. Je spolehlivá, dochvilná a má vysokou četnost spojů. A to se samozřejmě týká i metra.

A kde jsou naopak ještě nějaké rezervy?

Hlavní problém vidím v minulosti, kdy nebyl rozvoj MHD prioritou a projektová příprava probíhala pomalým tempem. Hlavnímu městu by také hodně pomohla pátá, okružní linka metra, na kterou jsme již zahájili přípravu. Není na co čekat. Praha musí být připravená na očekávaný budoucí rozvoj.

V souvislosti s metrem D se poprvé začal v Praze výrazně řešit fakt, že je budoucnost MHD v hlavním městě zároveň také budoucností vagonů bez řidiče. Myslíte, že si na to zvyknou lidé snadno?

Metro bez strojvedoucího je běžně provozováno v mnoha zahraničních městech, a proto neočekávám nějaké zásadní překvapení. Před pár týdny jsme právě k automatizaci metra vyhlásili soutěžní dialog. Nejen linka metra D, ale i C budou mít totiž již za pár let plně automatizovaný provoz bez strojvedoucích. Díky tomu pojedou vlaky podzemní dráhy ve špičce častěji a tím přepravíme více lidí. Těším se tedy hodně. Co bylo v Praze ještě nedávno sci-fi, bude během několika let skutečnost.

FILIP JAROŠEVSKÝ
filip.jarosevsky@metro.cz

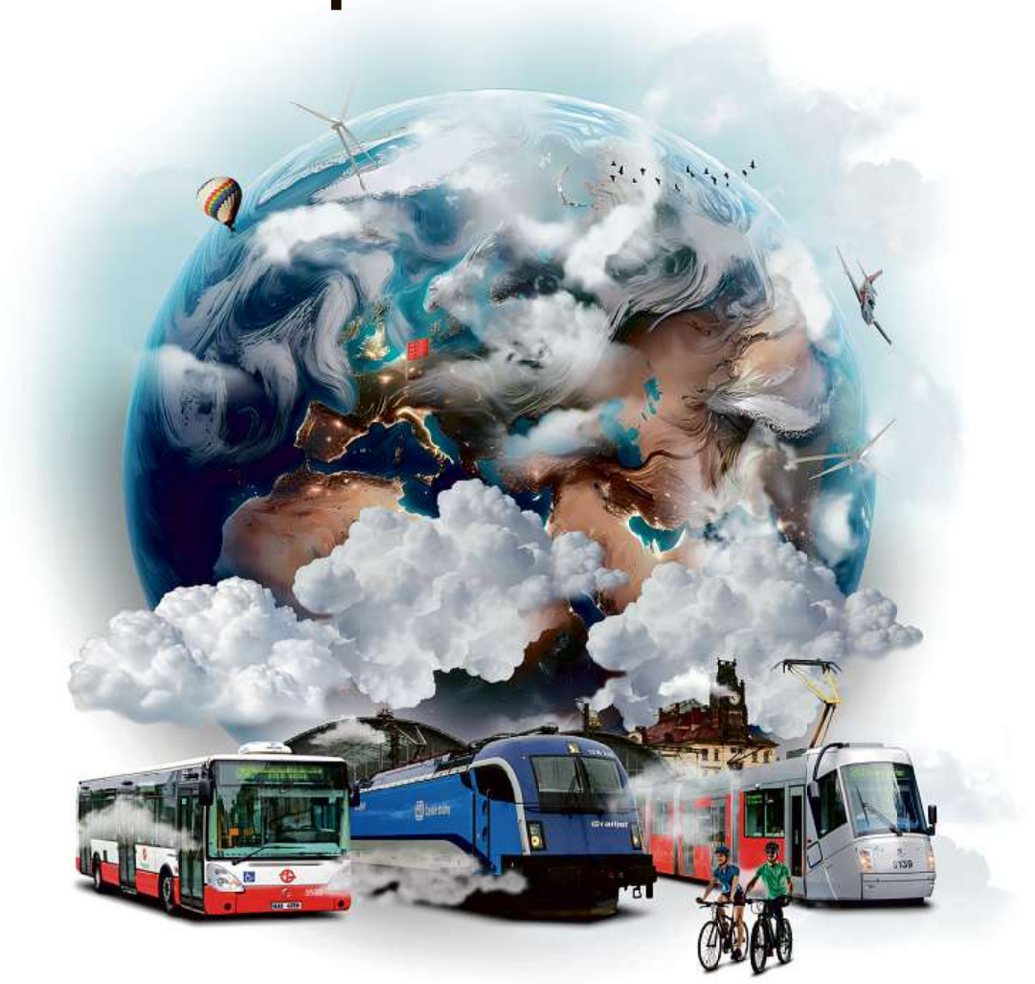
Plány pražského dopravního podniku počítají se zprovozněním první části metra D do Písnice v roce 2031. Na trase budou jezdit soupravy bez strojvedoucích. Ty by mohly vypadat třeba takhle. SIEMENS

Už je to 50 let. Na historické fotografii výše si lze prohlédnout, jak vypadalo odpočítávání dnů do zahájení provozu linky C. METROSTAV

Z METRA **Padesátka** BUTCH

Není na CO_2 čekat

Do roku 2030 chceme čistou a nízkoemisní dopravní síť



Nové tramvajové tratě, metro D, podpora vlakové dopravy, investice do hybridních a elektroautobusů v městském vozovém parku, rozvoj cyklo a pěší infrastruktury. Klimatický plán 2030 proměňuje Prahu.

klima.praha.eu

PRAHA 2030 Pražská mise Nulové emise

STRATEGIE ADAPTACE HL. M. PRAHY NA ZMĚNU KLIMATU

PRAHA PRAGUE PRAGA PRAG