

# Nikdo neví...

## nic bližšího o stavbě podpovrchové dráhy

Doprava městská vzrůstá se vzrůstem počtu obyvatelstva . . . , dále se zlepšením života a zvýšením blahobytu obyvatel, konečně se změnou struktury města, zvláště pak s oddělováním výroby od bydliště pracovníků. . . Vypracované grafy . . . jsou zjevným dokladem, že Praha bude v nejbližší době dopravou přesytna . . .

(Z rozsáhlé studie, vypracované před poslední světovou válkou a navrhuující stavbu metra v Praze.)

Poslední dobou se mezi Pražany šíří spousta dohadů a obyčejných klepů o současném stavu výstavby pražské podpovrchové tramvaje, nikdo však neví nic konkrétnějšího. A pověsti, pokud nejsou otištěným vydáním historických podání, jsou vždycky škodlivé.

Původní projekt (který s jistými změnami stále platí) navrhuje vybudovat podpovrchové trasy pro tramvaj T3 z větší části tzv. otevřenou rýhou. Jako důvody pro tento způsob řešení jsou uváděny větší hospodárnost stavby a použitelnost zaváděného vozového parku.

Spory, které jsou příčinou nejrůznějších dohadů a které se dnes vedou mezi odborníky-obhájci projektu a odborníky - jeho odpůrci, se především týkají tří věcí:

Odpůrci projektu tvrdí, že:

a) Samotná navrhovaná technologie bude mít po celou dobu trvání stavby vážný vliv na život celého města. Původní projekt také pamatuje jen částečně na uchování historických vrstev pod Starým městem, předpokládá se dokonce nutnost konstrukčního zabezpečení řady historických objektů, mj. i Karolina s nutnými úpravami možné až do výše přízemí.

Projektu se vytýká předpokládaná nutnost nahradit celou nynější soustavu inženýrských sítí, dále zrušení a znovuvybudování dlouhých úseků vozovek a bourání domů, což bude mít za následek nevyhnutelnou dezorganizaci už tak přeřtěžené dopravy. To bude ovšem znamenat nepředpokládané zvýšení nákladů na výstavbu.

b) Další nevýhodou bude použití dnešního typu tramvaje. Ten především potřebuje zbytečně velký průměr tunelu (5,60 m) tedy neúměrně vysoké náklady na běžný metr. Současný projekt také manipuluje s optimálními teoretickými výpočty kapacity (doba stání ve stanici jen 30-40 vt., intervaly mezi vlaky nepočítají s jakoukoliv rezervou). Udělat to, co navrhuje dnešní projekt, znamená přenést dnešní tramvajovou dopravu i se starými nedostatky do podzemí. Navíc se nedá porovnat rychlost a pohodlí cestování ve vlaku moderního metra s naší tramvají.

c) Vážná námitka se týká té části projektu, která uvažuje o přestavbě podpovrchové tramvaje na metro po roce 1980 (!) a která by znamenala další podstatné zvýšení celkových nákladů.

První dvě námitky se už poněkud promítly do předpokládané úpravy projektu (prodloužení délky tras budovaných tunelováním, návrh na rekonstrukci T3 atd.). Teď jde o to, aby byl odpovědně vyřešen spor, který je vlastně ve věci od začátku hlavní: stavět podpovrchovou tramvaj nebo metro?

Pochopit důvody, proč se navrhla v Praze stavba podpovrchové tramvaje, je možné. Pro stavbu se ve stejné době rozhodla Vídeň i Mnichov atd., navíc tu byla možnost využít bez dalších investic nově zaváděných T3.

Mnichov ale postupem doby zrušil rozhodnutí o stavbě podpovrchové tramvaje a buduje metro. Vídeň po dvou letech výstavby podpovrchové tramvaje začala ostrou debatu své městské rady a bude stavět metro. Prof. inž. Leibrandt, na základě jehož názorů se střední Evropa přehnalala vlna nadšení pro podpovrchovou tramvaj, byl v tisku kritizován už v roce 1965.

Před časem publikoval náš odborník tato čísla: metro v Praze uloženými tunely o celkové délce 37-57 km



V letech 1908-1910 budovala firma Siemens & Halske podpovrchovou dráhu v Berlíně. Stavba, která velmi připomíná svým vzhledem Prahu 1967 měla vlastní elektrárnu, „aby pneumatická zařízení nerušila okolí“. Dráhu stavělo průměrně 500 lidí, tři kilometry délky jim trvaly necelé dva roky.

by přišlo jen asi o 60 % draž než podpovrchová tramvaj s 14 km hloubených tunelů. Přitom by bylo možno dostavovat jednotlivé trasy nezávisle na provozu v dokončených (obvyklá praxe). Odpovídající délka metra by prý přišla podstatně levněji než podpovrchové tramvaje, doba výstavby by se zkrátila téměř na polovinu. Nikdo nemůže zaručit bezporuchovost T3 provozu na povrchu ani v podzemí, naopak, všechny poruchy se ihned projeví v celé dopravní síti.

Dnes se o situaci kolem stavby živě zajímá vláda, do boje za „udělení jasna“ vytáhl s otevřeným hledím i Měst. výbor KSČ, pobyt zahraničních odborníků v Praze se stále prodlužuje. P. A. Časovitin, takto doktor technických věd a hlavní inženýr specializované sovětské firmy na výstavbu metra (35 let trvání, 170 km tratí ve 4 městech), řekl nedávno zcela oficiálně v Praze, že doufá upřímně, že Praha převezme jejich způsob výstavby metra. Zdůraznil přitom, že tento způsob je velmi pečlivě porovnán s názory všech zahraničních odborníků a výsledky jejich práce.

Teď se mezi lidmi vykládá o tom, že někteří odborníci pojedou do Moskvy, kde bude vypracován kompletní návrh metra v Praze a že by nás to přišlo pořád ještě laciněji, než pokračovat v započatém díle.

Ale to jsou opět pověsti stejného druhu, o kterých jsem psal na začátku. Kdyby zůstaly jen pověstmi, byly by stejně škodlivé.

MILOŠ KOCOUŘEK