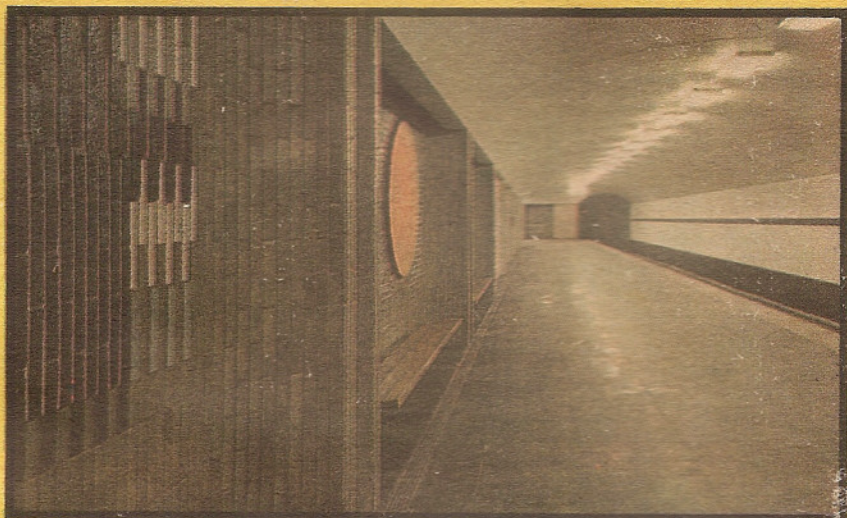


Podzemní dráha

ve světě

a v Praze



INTERIÉR STANICE STOCKHOLMSKÉHO METRA.

Českoslovenští odborníci nedávno vypracovali podrobné studie podzemních drah ve Stockholmu, Hamburku, Paříži, Mnichově, Montrealu, Torontu, Moskvě a podzemních tramvajových tratí ve Vídni. S některými metry jsme vás už seznámili, obrázky dalších zajímavých drah zveřejníme příležitostně.

Dnes se zmíníme jen krátce o stockholmském metru, kde začali s budováním podzemních tunelů. Takzvaný „Jižní tunel“, který byl uveden do provozu 1. října 1933 objektivně ukázal na výhody i nevýhody postupného přechodu od povrchové pouliční dopravy až ke klasickému metru. Je to zajímavé proto, že o podobném způsobu stavby se uvažovalo i v Praze. Od 1. října 1944 má Stockholm jednu z nejmodernějších a nejkrásnějších podzemních drah v Evropě.

Pražské metro se bude stavět ve třech hlavních směrech: trasa A povede z Vinohrad do Dejvic, úsek B je plánován ze Smíchova do Vysočan a trať C, která se bude shodou okolností stavět nejdříve, spojí Pankrác se Severním městem. Bude měřit 22 kilometrů, s její výstavbou se začne bezprostředně po dostavění Nuselského mostu. Její první část má být hotova

v r. 1978. Přesto, že zcela nevyřeší dopravní problémy, bude po jejím úplném dokončení – asi v r. 1980 vyloučena tramvajová doprava z Václavského náměstí.

Kdy budou dokončeny zbylé dvě trasy, zatím nevíme, ale z toho, co je nám známo, je jasné, že pražské metro bude po svém dokončení na světové úrovni, že umožní další postupné budování nových a prodlžování dosavadních úseků podzemní dráhy. Už dnes projektanti upozorňují na rušnou dopravu v oblasti Dejvic a Vysočan ve směru přes Holešovice a Libeň – tam by měl podle předpokladů vzniknout další dopravní trojúhelník podzemní dráhy v severní části Prahy. Výhledově se s touto tratí už počítá, a označuje se písmenem D.

Po dokončení všech tří základních tras pražského metra ustane tramvajová doprava ve středu Prahy a ve směrech jednotlivých linek metra. Ale ani potom nezmizí z okrajových čtvrtí tramvaje a autobusy. Jejich hlavním úkolem bude především zajistit rychlou dopravu k metru.

Stejně, jako všechna ostatní moderní metra, bude mít i pražské centrální dispečink se špičkovým technickým zařízením. Počítá se s programovým řízením, ústředním ovládním všech zabezpečovacích

přístrojů, se světelnou signalizací a dalším zařízením.

Všechny tři úseky – A, B, C – budou vzájemně spojeny manipulačními kolejemi a každý úsek bude mít samostatné vozové depo. Rychlý provoz metra zajistí moderně vybavené stanice s třemi eskalátory – na uzlových a více zatížených stanicích se počítá dokonce se čtyřmi soubory pohyblivých schodišť. Stanice i jízdny tunelů budou mít dostatečné osvětlení, ventilaci a další zařízení, aby cestující ani v nejmenším nepocítovali, že jsou v podzemí. Jejich pohodlí dokonale poslouží i moderní vozy, které bude pravděpodobně vyrábět ČKD Praha. Se svým projektem zvítězil tento závod v nabídkovém řízení v silné konkurenci domácích i zahraničních výrobců. Soupravy mají být pětičlenné, s možností automatického spřáhování a dálkového ovládní. Do jednoho vozu se vejde 150 lidí, jede se maximální rychlostí 80 km/hod. Šířka vozu má být 2,90 m, délka 19, výška 3,70 a váha 24–28 tun. Jezdit se bude na stejnosměrném napětí 750 voltů. A to je všechno, co zatím víme určitě. S trochou fantazie můžete ovšem už dnes jezdit v budoucím metru podle přiloženého plánu.

ROMAN HAKEN

SOUČASNÝ STAV STOCKHOLMSKÉHO „JIŽNÍHO TUNELU“, REKONSTRUOVANÉHO V LETECH 1949 PRO PODZEMNÍ DRÁHU.

