




GRAND HOTEL BOHEMIA
PRAGUE
by Goshua

BED TIME STORY

Metro



Plány na zbudování podzemní dráhy v Praze sahají až do konce 19. století. Vzhledem k tomu, že v té době se teprve koněspřežka nahrazovala sítí tramvajových tratí, jednalo se o předčasné nápady. První seriózní plány pocházejí z druhé poloviny 20. let od inženýrů Bohumila Belady a Vladimíra Lista. Pozoruhodné je, že vedení jejich tras se téměř neliší od současného stavu pražské podzemky, třebaže ke stavbě došlo až dlouho po válce, která původní projekt zastavila. Situace městské hromadné dopravy v 60. letech byla bezúspěšná, a tak se urychleně přistoupilo k budování podzemní dráhy – metra. Ta sice byla zprvu projektována jako podzemní tramvaj, ale brzy se změnila v samostatný typ přepravy. Pozůstatkem prvotních úvah je podoba nynější stanice Hlavní nádraží. Původně se také počítalo s vlaky československé výroby. Změna politické situace po okupaci Československa Sovětským svazem v roce 1968 však zasáhla i do těchto ryze technických záležitostí. Nehody při jedné ze zkušebních jízd československé soupravy metra bylo zneužito k tomu, aby se výhradním dodavatelem nových vlaků stal SSSR. To se však neobešlo bez následků, neboť Nuselský most stavěný v téže době byl projektován pro lehčí čs. soupravy a těžší sovětské vlaky měly neblahý vliv na jeho statiku. Proto byla linka C, která mostem prochází, první, na níž byly sovětské vagony nahrazeny modernějšími. Největší pohromou v dějinách pražského metra byly katastrofální povodně v srpnu 2002. Zaplaveno tehdy bylo 19 stanic v centrální části města, a tak v provozu byly jen vybrané úseky na předměstích. Náhradní dopravu zajišťovaly tramvajové a autobusové linky až do jara příštího roku. Pražané a návštěvníci Prahy pocítili, nakolik je úloha metra v systému hromadné dopravy klíčová. V souvislosti se zaplavením pražského metra stojí za zmínku, že v době studené války komunistické vedení s tunelovým komplexem podzemní dráhy počítalo jako s protiatomovým krytem. Povodně ukázaly jakou smrtelnou pastí by se v takovém případě metro stalo. Současně pronikající vltavská voda odhalila prostory, o nichž pracovníci Dopravního podniku neměli do té doby tušení. V současnosti tři linky pražského metra měří 65 km a čítá 61 stanic. Dlouho plánovaná linka D by se měla začít budovat v dohledné době.