

Z hlediska dopravy byl rok 1967 přelomový. Bylo definitivně rozhodnuto o výstavbě metra v Praze a také po desetiletích sporů, hádek, příprav a debaklů začala výstavba první československé dálnice D1. Městská hromadná doprava ve velkých městech je námětem oficiálního i neoficiálního humoru, naopak venkov profituje z poměrně husté sítě vlakové i autobusové dopravy. Automobil je stále luxusem, ovšem dvoudveřová Škoda 1000 MBX již nabízí poměrně slušnou úroveň jak z hlediska jízdních vlastností, tak i komfortu.

Nedaleko Chodova (tehdy okr. Praha-západ, dnes Praha 4) byl za účasti členů československé vlády slavnostně položen základní kámen prvního úseku dálnice D1 z Prahy do Mirošovic.

Rudé právo, 8. září

První návrhy na výstavbu **dálnice napříč Československem** se objevily již ve třicátých letech minulého století. První projekt z roku 1935 se jmenoval Národní silnice Plzeň–Košice a její trasa vedla mimo velká města. Návrh předložil i brněnský region, který navrhoval magistrálu z Chebu do Chustu na Zakarpatské Ukrajině. Ani jeden z těchto dvou návrhů nezískal podporu příslušných úřadů. Úspěšnější byl Jan Antonín Baťa, který navrhoval trasu Cheb – Velký Bočkov a na vlastní náklady nechal vypracovat projekt. Trasa se opět vyhýbala důležitým sídlům, přesto byla úřady schválena. Po mnichovské dohodě a ztrátě pohraničního území bylo nutné plány přepracovat. Nový návrh trasy Praha–Jihlava a okruhu kolem Prahy byl Zemským úřadem v Praze na podzim roku 1938 připraven v rekordním čase dvanácti dnů. Týden po schválení projektu začala stavba (kácením lesa) na úseku Zástřizly–Lužná. S dostavbou celé třísetkilometrové dálnice se počítalo během neuvěřitelných čtyř let. Po okupaci Německem byly plány drobně pozměněny, ale výstavba pokračovala až do roku 1942, kdy byla po postupném omezování definitivně zastavena. Po válce bylo nejdříve

dekretem prezidenta Beneše 1. října 1945 rozhodnuto o pokračování výstavby, ale po únoru 1948 došlo ke znárodnění firem provádějících stavbu a v roce 1950 se již s dostavbou nepočítalo. O obnově stavby dálnice Praha–Brno se rozhodlo až v roce 1963. Výstavba byla znovuzahájena v roce 1967 a 12. července 1971 byl otevřen první dálniční úsek mezi Prahou a Mirošovicemi. Souvislý dálniční tah mezi Brnem a Prahou byl dokončen 7. listopadu 1980, kdy byl jako poslední zprovozněn úsek u Humpolce.

METRO BUDE



V srpnu 1967 rozhodla vláda o výstavbě metra v Praze. „Myslíme si, že situace v Praze a život občanů Prahy si metro plně zaslouhuje,“ vysvětlil ministr František Vlasák, proč bylo rozhodnuto o výstavbě podpovrchové dráhy, která si v krátké době vyžádala mnohem více

finančních prostředků, než se původně plánovalo. Na druhé straně je třeba ocenit rychlost, se kterou plánování stavby postupovalo. Již 6. listopadu vychází ve *Večerní Praze* článek nazvaný Řeší se stanice metra – první úsek trasy C z Florence na Kačerov dostává finální podobu.

START TRASY C

***Praha (rs).** Italský stavební stroj RF 6 RODIO na hloubení stěn začal dnes „úřadovat“ v Čelakovského sadech při výstavbě prvního úseku trasy C pražské podpovrchové dráhy, která v délce 2 766 m povede z Karlína Legerovou ulicí na nuselský most. Právě zde, v poměrně složitých geologických podmínkách, se má ověřit jeho výkonnost.*