

Univerzita Karlova

Fakulta humanitních studií

Pracoviště historické sociologie



Diplomová práce

Verejná doprava v Praze počas socializmu

Bc. Lucia Frajková

Vedúci práce: Doc. PhDr. et JUDr. Jan Štemberk

Praha 2020

Formálne prehlásenie

Prehlasujem, že som prácu vypracovala samostatne a že som riadne odcitovala všetku použitú literatúru a pramene. Práca nebola použitá k získaniu rovnakého alebo iného titulu

V Prahe:

Lucia Frajková

Pod'akovanie

Ďakujem vedúcemu diplomovej práce **Doc. PhDr. et JUDr. Jan Štemberkovi** za jeho cenné poznatky, pripomienky a rady, ktorými mi bol nápomocný pri tvorbe tejto práce. Taktiež moje veľké pod'akovanie patrí pracovníkom Dopravného podniku Praha za ich veľkú pomoc pri poskytovaní archívnych zdrojov a cenných nápadov a inšpirácií.

Abstrakt

Diplomová práca mapuje fungovanie, problémy a úskalia verejnej dopravy v Prahe počas socializmu v rokoch 1948 až 1974. Tieto roky reprezentujú nástup komunistizmu v Československu k moci a rok uvedenia pražského metra do prevádzky.

Cieľom práce bolo preskúmanie tohto vymedzeného obdobia z hľadiska verejnej dopravy, jej vplyvu na rozvoj mesta, na to, ako sa rôzne typy mestskej hromadnej dopravy navzájom ovplyvňovali a dopĺňali, aký bol jej dopad na samostatných cestujúcich a napríklad aj na to, ako plánovanie metra v tomto období ovplyvnilo prevádzku autobusov, trolejbusov a električiek.

Zistili sme, že aj napriek tomu, že metro bolo najskôr len akýmsi nepotrebným plánom, neskôr sa celá sústava pražskej MHD začala sústreďovať a meniť práve kvôli jeho realizácií.

Kľúčové slová: MHD, električky, autobusy, metro, rozvoj mesta

Abstract

Diploma thesis maps functioning, problems and troubles of public transportation in Prague during socialism in years 1948 till 1974. These years represents the beginning of communism in Czechoslovak Republic and year of putting the Prague metro into operation.

The aim of the work was to examine this limited period in terms of public transportation, its impact on urban development, how different types of public transportation interacted and complemented each other, what was its impact on passengers alone and , for example, how metro planning during this period affected the operation of busses, trolleybusses and trams.

We found that despite the fact that the metro was at first just an unnecessary plan, later the entire system of public transportation began to concentrate and change precisely because of its implementation.

Key words: Public transportation, trams, buses, metro, city development

OBSAH

1.	ÚVOD.....	7
1.1.	Téma práce.....	8
1.2.	Časový rámec	8
1.3.	Cieľ práce.....	9
1.4.	Rešerš prameňov a literatúry.....	10
1.5.	Metodológia	12
2.	TEORETICKÝ A ČASOVÝ RÁMEC.....	14
2.1.	Priblíženie tematiky.....	14
2.1.1.	Politická situácia.....	14
2.1.2.	Ekonomická situácia	16
2.1.3.	Navrhovanie a výstavba priemyselných podnikov	19
2.1.4.	Rozvoj mesta	21
2.1.5.	Dopravný podnik	26
2.2.	Vozový park v rokoch 1945 – 1974	28
2.2.1.	Električky pre osobnú prepravu	28
2.2.2.	Autobusy	30
2.2.3.	Trolejbusy	31
3.	PROBLEMATIKA VEREJNEJ DOPRAVY V PRAHE POČAS SOCIALIZMU.....	32
3.1.	AD 1. Aké boli prostredky verejnej dopravy v Prahe počas socializmu?.....	32
3.1.1.	Riešenie dopravy	32
3.1.2.	Projekt metra a rušenie súbežných električiek	33
3.1.3.	Koncepcia metra.....	35
3.1.4.	Električková doprava	39
3.1.5.	Autobusová doprava	40
3.1.6.	Trolejbusová doprava.....	42
3.1.7.	Ukončenie trolejbusových liniek	43
3.2.	AD 2. Aké boli stratégie vývoja verejnej dopravy v tomto období v Prahe?.....	45
3.2.1.	Koľajový dopravný prostriedok	46
3.2.2.	Cestovné lístky.....	49
3.2.3.	Autobusová doprava	51
3.3.	AD 3. Ako ovplyvnila modernizácia verejnej dopravy každodenný život obyvateľov mesta Prahy?.....	52
3.3.1.	Električky	53
3.3.2.	Samoobslužná prevádzka	57

3.3.3.	Sprievodca v električke.....	59
3.3.4.	Rozvoj Autobusovej dopravy v povojnových rokoch 1945-1963	60
3.3.5.	Nový význam autobusovej dopravy	62
3.3.6.	Trolejbusy v rokoch 1945-1972. Od maximálneho rozvoja až po zánik.....	66
3.3.7.	Príspevok metra k modernizácii verejnej dopravy.....	68
3.3.8.	Pražské metro.....	69
3.3.9.	Masové akcie a verejná doprava.....	71
3.4.	AD 4. Aký dopad mal rozvoj mesta Prahy na verejnú dopravu?.....	75
3.4.1.	Významné MHD linky	77
3.4.2.	Pražská lanovka	79
3.5.	AD 5. Aký bol stav verejnej dopravy v Prahe počas socializmu.....	81
3.5.1.	Názory cestujúcich na verejnú dopravu v Prahe.....	82
3.5.2.	Zamestnanci Dopravného podniku Praha.....	83
3.5.3.	Technický a materiálny stav	85
4.	ZÁVER.....	88
	Zdroje:	91

1. ÚVOD

Rozvoj miest je spojený s rozvojom priemyslu, ktorý veľmi významne ovplyvnil život jednotlivcov a celej spoločnosti. Postupom času sa čoraz viac ľudí sťahovalo z dedín do miest a tie sa stávali plnšími a hustejšie osídlenými. V dôsledku svojho rozmachu k sebe postupne pripájali susediace menšie mestá a dediny a postupne ich do seba integrovali. Dopyt po pracovnej sile spôsobil vznik veľkých obytných zón na okraji miest, čo malo za následok zvýšený dopyt po nových spôsoboch prepravy za prácou, za kultúrnym životom, ale aj do obchodných domov do centier miest¹.

V Prahe, v dôsledku zvyšujúceho sa počtu obyvateľov, dochádzalo k rôznym prestavbám a presunu obyvateľov, „ale súčasne – v súvislosti s industrializáciou stredočeskej oblasti – aj k zmenám v situovaní pracovných príležitostí“². Všetky tieto a aj ďalšie iné faktory výrazne prispeli k rozvoju mestskej hromadnej dopravy v Prahe.

Doprava, v širokom slova zmysle, ovplyvňuje vzťahy medzi fyzickým priestorom a spoločnosťou. Jej funkčnosť ovplyvňuje organizáciu ľudských aktivít takmer každý deň. V dnešnej uponáhľanej dobe si bez verejnej dopravy dnes len málo ľudí vie predstaviť svoj každodenný život. Mnohí z nás dochádzajú takmer každý deň do zamestnaní, do škôl, alebo napríklad k lekárom určitú vzdialenosť, niekedy aj do vedľajšieho mesta alebo dediny. Tí, ktorí nevlastnia auto, alebo si uvedomujú ekologický dopad áut na životné prostredie, radšej uprednostňujú verejnú dopravu. Je to navyše mnoho krát aj lacnejšie. Pri dnešnom rozsahu miest, či už väčších alebo menších, je v podstate nemožné dochádzať niekam pešo.

Preto mnoho ľudí cestuje verejnou dopravou. Mestá, ale aj dediny sú v dnešnej dobe popretkávané hustou sieťou dopravných komunikácií. Väčšie mestá majú svoje vlastné, vnútromestské verejné linky a takmer každé mesto má aj svoju vlakovú stanicu. A niekedy nie len jednu. Ak sa v meste nenachádza vnútromestská linka, cez mesto prechádza aspoň nejaké autobusové spojenie, ktoré spája niekoľko dôležitých bodov a okolité mestá a dediny.

¹ Fojtík, P., Linert, S., & Prošek, F. (2005). *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. 3. Doplnené vydanie. Praha: Dopravní Podnik. ISBN 80-239-5013-4, str. 6-8

² (ibid, str. 7)

Praha, ako hlavné mesto Českej Republiky, je najľudnatejšie mesto v tejto krajine. Ak by sa všetci obyvatelia v Prahe presúvali iba pomocou vlastných automobilov, alebo na bicykloch, d'aleko by sme nezašli. Hlavne nie včas. Jedinou možnosťou by bolo chodiť pešo. To by bolo celkom reálne, pokiaľ by sme bývali v malej dedine, kde by sme to nemali nikam veľmi d'aleko. Ak by sme boli nútení chodiť pešo v mestách, do práce, za povinnosťami, do škôl, možno by sme si to pri predstave, akú diaľku musíme kráčať, radšej rozmysleli a zostali doma.

1.1. Téma práce

K výberu témy tejto diplomovej práce viedlo niekoľko faktorov. Prvým z nich bol, z môjho pohľadu a vlastnej skúsenosti, veľký rozdiel medzi mestskou hromadnou dopravou v Bratislave a v Prahe. V Bratislave som strávila tri roky bakalárskeho štúdia a preto viem porovnať, ako veľmi sa systémy verejnej dopravy v týchto dvoch mestách líšia. Toto porovnanie ma viedlo k otázke, čo vlastne spôsobilo tento rozdiel a prečo Bratislava nemá metro.

Ďalším faktorom, ktorý ovplyvnil môj záujem túto problematiku bola moja rodina a moji blízki, ktorí v období socializmu mali možnosť v Prahe a v Bratislave určitú dobu pobudnúť a vyrozprávali mi svoje zážitky.

Inšpiráciou pre túto prácu bola taktiež bakalárska práca kolegu Vávry, ktorý sa venoval pražskej verejnej doprave, ale v skoršom období³.

Naposledným, ale veľmi významným impulzom ktorým má táto tematika zaujala bol Doc. PhDr. et JUDr. Jan Štemberk, ktorý svojim pútavým rozprávaním vzbudil vo mne nápad venovať sa tejto téme.

1.2. Časový rámec

Časový rámec tejto práce je stanovený od roku 1948 do 9. mája 1974. Oba tieto dátumy sú veľmi významnými časovými míľnikmi vo verejnej doprave v Prahe počas socializmu.

³ Vávra, R. (2014). Rozvoj nových dopravných prostriedkov v pražské hromadné dopravě (1918-1939): realizované a nerealizované projekty. Bakalárska práca.

V roku 1948 nastúpila k moci komunistická strana po februárovom prevrate. 9. mája 1948 bola prijatá nová Ústava Československej republiky (ústavný zákon č. 150/1948 Zb)⁴, ktorá pravidelná cestnú osobnú dopravu vyhradila verejným orgánom. Premenil sa aj ideologický pohľad na dopravu, kedy verejná, kolektívne prevádzkovaná, bola štátom podporovaná a dotovaná.

Rok 1949 bol pre verejnú dopravu v Prahe prelomovým z niekoľkých dôvodov. Jedným z nich je, že: „po skončení druhej svetovej vojny sa zdalo, že stačí viac menej len „oprášit“ pomerne nedávno dokončený projekt metra. O pripravenosti pražskej podzemnej dráhy ani o jej nutnosti nikto nepochyboval. Podľa optimistických predstáv mestskej správy sa počítalo s uvedením prvého prevádzkového úseku, trate A z Dejvic na Pankrác k 1. Januáru 1949“⁵.

Od tohto dňa až po spustenie prevádzky metra, ubehlo veľa času. Od pôvodného plánu podzemnej dráhy sa neskôr upustilo a plánovanie verejnej dopravy sa sústredilo viac na električkovú a autobusovú dopravu. Obyvatelia Prahy však boli časom čoraz viac nespokojní, premávka sa zhusťovala a vtedajšia električková preprava už bola neefektívna.

Bolo treba pristúpiť k radikálnejšiemu riešeniu problémov s dopravnou situáciou a k uspokojeniu potrieb občanov mesta Prahy, ale aj tých ktorí do nej prichádzali každý deň za prácou alebo za vzdelaním. Týmto riešením bola sieť podzemnej dráhy – metra.

„Pražania sa konečne dočkali. Dňa 22. Decembra 1973 sa uskutočnila prvá overovacia jazda súpravy pražského metra v úseku Kačerov - Pražského povstání a o týždeň neskôr prvý vlak metra prešiel celý prevádzkový úsek I.C. Skúšobná prevádzka bez cestujúcich bola spustená 2. Januára 1974 a 9. Mája 1974 bola slávnostne spustená pravidelná prevádzka pre verejnosť“⁶.

1.3. Cieľ práce

⁴ Parlament České republiky, Poslanecká sněmovna: Ústavní zákon ze dne 9. května 1948 – Ústava Československé republiky. Získané z: https://www.psp.cz/docs/texts/constitution_1948.html, dostupné dňa 18.5.2020

⁵ Fojtík, P., Linert, S., & Prošek, F. (2005). Historie městské hromadné dopravy v Praze. 3. Doplnené vydanie. Praha: Dopravní Podnik. ISBN 80-239-5013-4, str. 167

⁶ (ibid, str. 172)

Aké prostriedky mestskej hromadnej dopravy boli v prevádzke v Prahe v období socializmu? Aké boli stratégie vývoja verejnej dopravy v Prahe v tomto období? Aký vplyv mala modernizácia verejnej dopravy na každodenný život obyvateľov Prahy? A v neposlednom rade, aký bol jej stav v období socializmu? Ako sa ľudom cestovalo pred spustením prevádzky metra?

Na uvedené otázky sa snaží nájsť odpoveď táto diplomová práca. Jej cieľom je prehliť doterajšie poznatky o verejnej mestskej hromadnej doprave v Prahe počas socializmu. Problematika mestskej hromadnej dopravy v Prahe bola už spracovaná dôkladne niekoľko krát. Okrem prepojení a súvislostí medzi socialistickým režimom, hromadnou dopravou a vplyvom na ľudí, sa táto práca snaží popísať historické skutočnosti verejnej dopravy z historicko-sociologického hľadiska a tým objasniť, aký dopad mala na spoločnosť a jednotlivcov v tomto období. Zaoberá sa perspektívou dopadu na každodenný život obyvateľov mesta, dochádzanie do práce, budovanie nových sídlisk a technických a továrenských oblastí.

1.4. Rešerš prameňov a literatúry

Archív dopravného podniku mesta Praha ponúka veľké množstvo rôznorodého materiálu k pražskej doprave. Čo sa týka zvoleného časového obdobia, archív ich má k dispozícii také množstvo, že nie je možné sa nimi všetkými prebrať do posledného dokumentu a detailu. Archív nie je úplne inventarizovaný, avšak s pomocou jeho personálu sa v ňom dá orientovať. Archív hlavného mesta Prahy poskytuje zdroje k tejto problematike, avšak jednotlivé súčasti aspektov týkajúcich sa verejnej dopravy v Prahe počas obdobia socializmu sa nachádzajú v jednotlivých separátnych fondoch, čo zapríčiňuje komplikovanejšiu prácu s nimi.

Téme pražskej mestskej hromadnej dopravy sa venuje nespočetné množstvo literatúry. K dispozícii existujú špecializované štúdie a súhrnné monografie. Každý zdroj ponúka iný pohľad a prináša nový dodatok ku skúmanej problematike. Článok od Ing. Karla Sichrovského Vývoj verejnej dopravy v Praze, z roku 1947 v podnikovom časopise Elektrikář je najstarším tohto typu. Bol vydaný pri príležitosti 50tého výročia Elektrických podniků. Toto dielo sa dá považovať za vstupnú bránu do tejto problematiky.

Prácou, ktorá dopomohla autorke orientovať sa v tematike mestskej hromadnej dopravy v Prahe je bezpochyby už spomenutá encyklopédia od autorov Mgr. Pavla Fojtíka, Stanislava Linerta a Ing. Františka Proška s názvom Historie městské

hromadné dopravy v Praze. Toto dielo obsahuje väčšinou technické detaily, avšak pre zarámčovanie historických míľnikov a opis problematiky pre potreby tejto práce, je vhodným pomocníkom.

Práca Stanislava Pošusty s názvom *Od koňky k metru* (1975) ponúka veľmi zaujímavý a dôležitý prierez verejnou hromadnou dopravou od jej úplných začiatkov, až po jej dnešný vrchol – metro⁷.

Práca Doc. Dr. Františka Roubíka z roku 1956 s názvom *Od nosítek k trolejbusu*⁸ je síce už viac krát prekonaná, avšak jej význam spočíva v tom, že autor pri jej tvorbe preštudoval veľké množstvo archívnych prameňov, hlavne z obdobia do polovice 19. storočia. Dôležitosť tohto diela je zvýšená aj tým, že niektoré dáta boli zničené pri požiari archívu v roku 1945, ktorý mal v tomto období sídlo na staromestskej radnici.

Čo sa týka diel, ktoré pomáhajú priblížiť témy a výzvy historickej sociológie, táto práca využíva najmä poznatky z knihy Miloša Havelku *Ideje – Dějiny – Společnost* z roku 2010⁹ a vybrané kapitoly z knihy *Historická Sociologie* od kolektívu autorov z roku 2007, ako napríklad kapitola *Vývoj techniky a civilizace* napísaná Ondřejom Svatoňom, kapitola od Jiřího Šubrtu s názvom *Sociologický přístup k otázce paměti a Časoprostorová dimenze analýzy sociálních procesů* a v neposlednom rade kapitolu od Miloša Havelku s názvom *Dějiny a sociologie u Maxe Webera*¹⁰.

Článok od Vanessy Stjenborg a Oly Mattisson s názvom *The role of public Transport in Society – A case study of General Policy Documents in Sweden* (Rola verejnej dopravy v spoločnosti) z roku 2016 poskytuje jednoduchý opis problému verejnej dopravy v spoločnosti z hľadiska enviromentálneho, ekonomického s sociálneho charakteru. Článok sa mimo ostatných aspektov verejnej dopravy venuje aj jej sociálnej udržateľnosti. Podľa slov autoriek je sociálny dopad dopravy ťažko merateľný a kvantifikovateľný. Venujú sa taktiež sociálnemu vylúčeniu v dôsledku výziev spojených s dopravou, ako sú napríklad práca a školy, prístup k zdravotnej starostlivosti a sociálnym aktivitám. Výskum z Británie, ktorému sa v článku venujú ukazuje, že prepojenie

⁷ Pošusta, S. (1975). *Od koňky k metru* (1st ed.). Praha: Nakl. Dopravy a Spojü.

⁸ Roubík, F. (1956). *Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze*. Orbis, 119 s. 58287/55 SV 1, D-05681.

⁹ Havelka, M. (2010). *Ideje, dějiny, společnost*. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury

¹⁰ Šubrt, J. (ed.) (2007): *Historická sociologie*. Aleš Čeněk, ISBN: 978-80-7380-061-1

periférnych oblastí verejnou dopravou má redukčný efekt v sociálnej fragmentácii a sociálnom vylúčení¹¹.

Štúdia o symbolických vzťahoch vo verejnej doprave od Andrei Balan (A study of symbolic relations in public transport) pojednáva o mikrosociálnom svete verejnej dopravy. Štúdia zachycuje a interpretuje denné správanie cestujúcich zo sociálneho a psychologického hľadiska pomocou metodologickej tradície Ervinga Goffmana a iných.

Veľmi zaujímavým vzhľadom do témy dopravy v sociologickom kontexte je prezentácia Arve Hansena z Univerzity v Osle z roku 2016 na tému Transformácie dopravy v post-socialistických mestách. Veľmi výstižne zachytáva pohľad socialistov na vlastníctvo vlastného automobilu, ktorý bol symbolom individualizmu¹².

Cenným prínosom pre túto prácu bola diplomová práca Matúša Hrehoru napísaná v roku 2015 na tému Historicko-sociologické aspekty projektov pražskej rýchlodráhy z súťaže Elektrických podnikov z roku 1931. Táto práca sa venuje najmä projektom pražského metra a jeho dopadu na spoločnosť, avšak veľmi kvalitne mapuje vplyv verejnej dopravy na vtedajšiu spoločnosť. Diplomová práca Matúša Hrehoru prispela zaujímavými podnetmi, svojím nápadom a spracovaním k téme tejto diplomovej práce, ktorá sa venuje najmä obdobiu pred spustením prevádzky metra¹³.

1.5. Metodológia

Pre skúmanie zvolenej problematiky sme zvolili metódu kvalitatívneho výskumu. Kvantitatívny prístup by pri tejto téme nebol vhodný, keďže by ma obmedzoval na potvrdenie či vyvrátenie stanovenej hypotézy. Hlavným spôsobom práce s dátami zozbieranými z archívov, dobových materiálov a literatúry bolo ich kritické skúmanie a zasadzovanie do dobového kontextu.

¹¹ Stjernborg, V., & Mattisson, O. (2016). The Role of Public Transport in Society—A Case Study of General Policy Documents in Sweden. *Sustainability*, 8(11), 1120. doi: 10.3390/su8111120, získané z: https://www.researchgate.net/publication/309582973_The_Role_of_Public_Transport_in_Society-A_Case_Study_of_General_Policy_Documents_in_Sweden, dostupné dňa 21.5.2020

¹² Hansen, A. (2016). Transforming transportation in post-socialist cities. Prezentácia, University of Oslo. Získané z: https://www.researchgate.net/publication/309672680_Transforming_transportation_in_post-socialist_cities, dňa 21.5.2020

¹³ Hrehora, M. (2015). Historicko-sociologické aspekty projektov pražskej rýchlodráhy zo súťaže Elektrických podnikov z roku 1931. Diplomová práca

Literatúra v prvej časti tejto práce sa zameriava najmä na históriu Prahy a jej dopravnej situácie a opis dobového kontextu. Na základe týchto poznatkov bol vymedzený rámec pre druhú časť.

Druhá časť sa zameriava najmä na spoločenskú situáciu v kontexte verejnej doprave v Prahe medzi rokmi 1949 až 1972. Táto časť je sondou do materiálov archívu Dopravného podniku hlavného mesta Prahy a snaží sa o kritickú analýzu dostupnej literatúry. Táto časť sa zaoberá výskumnými otázkami nami vybraných sociálnych aspektov. Sociálne aspekty verejnej dopravy v skúmanom období sú nasledovné:

1. Aké boli prostriedky verejnej dopravy v Prahe počas socializmu?
2. Aké boli stratégie vývoja verejnej dopravy v tomto období v Prahe?
3. Ako ovplyvnila modernizácia verejnej dopravy každodenný život obyvateľov mesta Prahy?
4. Aký význam zohrala verejná doprava pre rozvoj mesta Prahy?
5. Aký bol stav verejnej dopravy v Prahe počas socializmu?

Preskúmané archívne materiály boli vyhodnotené a analyzované z pohľadu hľadania odpovedí na vyššie uvedené výskumné otázky musil a s využitím odbornej literatúry. Cieľom tejto práce je predstaviť obraz verejnej dopravy vo vymedzenom časovom úseku zo spoločenského hľadiska. Táto práca má snahu doplniť doterajšie znalosti o tom, ako a akým spôsobom ovplyvňovala verejná doprava v Prahe životy a kvalitu cestovania ľudí a ako ľudia sami vplývali na míľniky verejnej hromadnej dopravy v Prahe.

2. TEORETICKÝ A ČASOVÝ RÁMEC

Nasledujúce kapitoly sa venujú teoretickému ukotveniu práce. Vzhľadom k použitej literatúre a témam, ktorým sa táto diplomová práca venuje, je text rozdelený do tematických kapitol. Rozbor literatúry smeruje k formulácii výskumných otázok.

Pre orientáciu v tematike verejnej dopravy v Prahe sme využívali najmä cenné informácie zozbierané v encyklopédii Historie městské hromadné dopravy v Praze napísanej Pavlom Fojtíkom, Stanislavom Linertom a Františkom Prošekom.

Pre hlbší náhľad do témy poslúžili najmä dobové materiály z Národní knihovny České Republiky, Archívu hlavného mesta Prahy a Archívu dopravného podniku Praha. Práca taktiež využíva sociologickú literatúru a podklady z obdobia socializmu.

Práca využíva primárne aj sekundárne zdroje. Sekundárnymi zdrojmi sú najmä encyklopédia Historie městské hromadné dopravy v Praze, bibliografické katalógy a systematické kartotéky archívov. Primárnymi zdrojmi použitými v tejto práci sú najmä odborné články, texty vydávané pri príležitosti významných udalostí týkajúcich sa pražskej dopravy, dokumenty vydávané Dopravným podnikom Praha a inými.

2.1. Priblíženie tematiky

Práca je rozsahovo obmedzená a práve z tohto dôvodu v tejto časti diplomovej práce uvádzame len okruhy, ktoré sú z nášho pohľadu najdôležitejšie pre priblíženie skúmanej témy.

2.1.1. Politická situácia

Vznik, existenciu a zánik komunistického režimu je možné rámcovať do obdobia medzi rokmi 1948 - 1989. Komunistický režim mal bezpochyby silné aj slabé stránky, jeho podstata však bola skôr definovaná určitými stabilnými vlastnosťami, ktorými boli: vytvorenie dlhodobého plánovania v ekonomickej sfére, výrazne monopolné postavenie štátostrany a jej prevodové páky, etatizácia hospodárstva či marxisticko-leninská ideológia atď.

Nami skúmané obdobie, ktoré rozdeľujeme na 50. roky, 60. roky a 70. roky vykazuje známky nekoherentnosti. Vyskytujú sa totiž mnohé odlišnosti a rozdiely, ktoré

niesú iba v zložke materiálnej, kultúrnej, či politickej a výraznou mierou prispeli k vývoju našej spoločnosti v 20. storočí.

Stabilné charakteristiky komunistického režimu, považujeme za zložku, ktorá tento režim definovala, je však nutné povedať, že počas nami skúmaného obdobia prebiehali v spoločnosti veľmi časté zmeny, ktoré sa týkali na príklad zmeny v praxi vedúcej úlohy komunistickej strany, politiky komunistickej strany, menila sa štruktúra spoločnosti. Zmeny so sebou priniesli aj viacero kríz, na ktoré režim reagoval tým, že sa snažil zaviesť rôzne reformy, či už väčšieho alebo menšieho rozsahu. Definujeme takzvané “éry komunizmu” v histórii Československa a mylniky, ktoré jednotlivé éry určovali boli na príklad kumulácia krízových prvkov v systéme komunistickej strany, alebo úsilie o minimalizáciu ich následkov. Autori Barnovský a Pešek (2007) rozdeľujú túto éru na tri obdobia¹⁴.

Kľúčovým rokom v rámci mocenského rozhodovania bol rok 1948, kedy došlo k presadeniu sa komunistického režimu. Zlomový bod bol február 1948, po tomto období nastali výrazné zmeny vo fungovaní Československa v porovnaní s dovtedajšími tradíciami. Táto zmena nebola náhodná, bola priamo definovaná v novom straníckom programe, ktorý vyšiel v roku 1949 na IX. Zjazdu KSČ. Nový stranícky program apeloval na opieranie sa o marxisticko-leninský smer uvažovania a otvorene hovoril o snahe zmeniť kultúru a myslenie ľudí, čo prispelo k tomu, aby KSČ začala budovať ideologický a propagandistický aparát za účelom kultúrnej revolúcie.¹⁵

Najvýznamnejšiu úlohu samozrejme pokrývala Komunistická strana, ktorá mala rozhodujúce slovo v oblasti ideológie a hodnotového smerovania, najmä oddelenia KSČ a KSS. Na šírení ideológie sa ale podieľali aj iné organizačné zložky, ako oddelenie propagandy a agitácie alebo oddelenie masových informačných prostriedkov pri ÚV

¹⁴ Profantová, Z. (2012): Žili sme v socializme: Slová na úvod. V Zuzana Profantová a kol.: Žili sme v socializme I., Kapitoly z etnológie každodennosti. Ústav etnológie SAV Bratislava 2012 v spolupráci s Vydavateľstvom ZING PRINT, str. 18

¹⁵ Kopeček, M. (2002): Ideológia a ideologické aparáty ako téma výskumu historiografie komunistického Československa. Ústav pro soudobé dejiny AV ČR

KSČ. Zároveň Komunistická strana disponovala širokým sortimentom stránickej dennej tlače, či už celospoločenského alebo krajského charakteru¹⁶.

"Roky 1948 – 1953 sú rokmi vrcholného stalinizmu, vyhrotenej studenej vojny, militarizácie ekonomiky a nástupu k prestavbe spoločnosti podľa sovietskeho vzoru (industrializácia, kolektivizácia, kultúrna revolúcia). (...) Koncom 50. – začiatkom 60. rokov sa ekonomika ocitla na hranici kolapsu, menová reforma zdecimovala ľudí, v závodoch prepukli štrajky, mnoho nových JRD sa rozpadlo. S nástupom nového prezidenta, došlo ku korekcii generálnej línie strany. Ale nastolil sa tvrdý kurz voči inteligencii a nové politické procesy"¹⁷.

Medzi zásadné zmeny v spoločnosti patrila najmä snaha o likvidácii kapitalistického poriadku revolučným triednym bojom, nastolenie diktatúry proletariátu, zotretie ekonomických rozdielov medzi mestom a vidiekom a smerovanie k tzv. Socialistickej (popr. Komunistickej) spoločnosti.

„Rok 1968 sa zapísal do dejín komunistického Československa pokusom o nastolenie socializmu s ľudskou tvárou, čo v praxi znamenalo snahu o demokratizáciu komunistického systému“¹⁸.

Významným obdobím bola tzv. Pražská jar, kedy v roku 1968 nastala zmena vo vedení KSČ, keďže sa po voľbe nového vedenia dostal do čela Alexander Dubček, ktorý sa snažil zmeniť smerovanie štátu k viac demokratickej ideológii formou tzv. obrodného procesu. Tento proces bol však potlačený intervenciou vojsk Varšavskej zmluvy.

2.1.2. Ekonomická situácia

Počas komunizmu sa v rámci hospodárstva zaviedlo päťročné plány, ktorých hlavným zameraním bola industrializácia. Novovzniknutý socialistický blok sa zameriaval hlavne na ťažké strojárstvo a zbrojný priemysel. Nivelizačná politika komunistická ideológia smerovala k cieču, ktorým bolo odstránenie rozdielu medzi

¹⁶ Kopeček, M. (2002): Ideológia a ideologické aparáty ako téma výskumu historiografie komunistického Československa. Ústav pro soudobé dejiny AV ČR.

¹⁷ Profantová, Z. (2012): Žili sme v socializme: Slová na úvod. V Zuzana Profantová a kol.: Žili sme v socializme I., Kapitoly z etnológie každodennosti. Ústav etnológie SAV Bratislava 2012 v spolupráci s Vydavateľstvom ZING PRINT, str. 18-19

¹⁸ Jašek, P. (n.d): 20.-21. august 1968 – Okupácia Československa. Ústav pamäti národa. Získané z: <https://www.upn.gov.sk/sk/20-21-august-1968---okupacia-ceskoslovenska/>, dňa 16.7.2020

vidiekom a mestami a zároveň odstránenie rozdielov celoplošne na území Československa. Podľa Hampla a Kühnla, sídelná hierarchia vykazovala „najvyššie preferencie, najvyššiu intenzitu bytovej výstavby a najrýchlejší rast obyvateľstva malé a stredné mestá (vo veľkosti 10-50 tisíc obyvateľov), a to špeciálne administratívne strediská okresov“¹⁹. Praha bola však aj naďalej obmedzovaná v zmysle ekonomického a populačného rastu. Väčšina investícií sa sústreďovala na priemysel, kvôli čomu bola výrazne potláčaná a zanedbávaná bytová výstavba v päťdesiatych rokoch. Neprirodzene deformovaný vývoj mesta bol spôsobený aj tým, že ideologicky bola viac vyzdvihovaná Bratislava ako Praha a zároveň dochádzalo aj k preferenciám menších miest a riadenej migrácií. To však neodzrkadľovalo reálne potreby v tej dobe. Zvýšený prirodzený prírastok aj ekonomická atraktivita Prahy totiž znamenali, že v Prahe existoval obrovský dopyt po bývaní²⁰.

Jedným z hlavných problémov bolo, že v počiatočných rokoch existencie samostatnej republiky muselo Československo riešiť štruktúru a export priemyslu, nakoľko získalo v rámci dedičstva 60-70% priemyselnej kapacity monarchie. Jedným zo spôsobov ako tento problém vzriešiť bolo zlučovanie podnikov, čím vznikali vertikálne komplexy v rámci veľkých koncernov alebo kartelov, ktoré následne riadili výrobu. Významnú úlohu zohrali hlavne hutné koncerny, ktoré do veľkej miery ovplyvňovali strojársky priemysel, a to nie len svojou priamou, prípadne nepriamou účasťou ale vzájomnou dohodou na obchodných podmienkach, kvalite a cene.²¹

Jedným z najvýznamnejších závodov v Prahe v tomto odvetví bol koncern ČKD, ktorého korene siahajú až do 19. storočia²². Po skončení druhej svetovej vojny sa závod musel vyrovnávať so situáciou, ktorá v dôsledku ukončenia vojny znamenala klesajúci

¹⁹ Hampl, M., Kühnl, K. (1993): Migratory Trends in Former Czechoslovakia. Acta Universitatis Carolinae - Geographica 28, č. 1, str. 72 V: Ouředníček, M., (2003): Sociální geografie Prahy. Získané z: <https://web.natur.cuni.cz/~slamak/sgp/textsgp2.html>, dostupné dňa 6.8.2020

²⁰ Ouředníček, M., (2003): Sociální geografie Prahy. Získané z: <https://web.natur.cuni.cz/~slamak/sgp/textsgp2.html>, dostupné dňa 6.8.2020

²¹ Mandelík R., Láník J. (2003): Historie a současnost podnikání v Praze, díl druhý, Žehušice, str. 54

²² Geršlová J., Sekanina M., Zrození nové doby : stručné hospodářské dějiny českých zemí (od poloviny 19. století do konce 80. let 20. století), Ostrava : Vysoká škola báňská - Technická univerzita Ostrava, Ekonomická fakulta 1999, str. 52 - 54

počet zamestnaných. Situácia sa ale zmenila hneď v nasledujúcom roku, kde došlo k prerozdeleniu zamestnancov v dôsledku odčlenení podniku Letecké Závody a automobilky Praga. „Zvyšovanie počtu zamestnancov v nasledujúcich rokoch je jednak spôsobené investíciami a rozširovaním výroby, jednak pričlenením nových závodov z oboch etáp znárodnenia (1946 až 1947 a 1948). Posledný dostupný údaj z júna 1949 hovorí o 21 570 zamestnancoch spoločnosti²³“.

Rok	Celkový počet zamestnancov
1946	14182
1947	16150
1948	19228
1949	21570

Tabuľka 1: Celkový počet zamestnancov ČKD v rokoch 1946-1949²⁴

„Zisk z roku 1948 činil skoro 130 miliónov Kčs, čo je len 5,43 % tržieb za kmeňové závody. Ničmenej hrubý zisk bol v hodnote 332,67 miliónov, čo je veľmi dobrých 13,9 %, respektíve 12,5 % (v r. 1937 iba 3,1 %). Daň z príjmov bola celých 203,59 miliónov Kčs, tj. neuveriteľných 61%. Navyiac Českomoravská, ako všetci, mohla predávať len za regulované ceny, kde sa k čistým nákladom mohlo pripočítať len určité percento marže, výrobky nemohli byť predávané za ceny tržné a z takto docieleného zisku si štát vzal ešte viac ako polovicu“²⁵.

Práve Smíchovská továreň bola spolu s Libeňská časťou pre ČKD druhej polovice 20. storočia kľúčová. Produkcia električiek v ČKD bola zďaleka najväčšia vo východnom

²³ Šebesta, J. (2012): Závody ČKD Praha v letech 1945-1953. Bakalárska práca. Vysoká škola ekonomická v Praze. Národohospodárska fakulta, str. 36

²⁴ (ibid, str. 36)

²⁵ Šebesta, J. (2012): Závody ČKD Praha v letech 1945-1953. Bakalárska práca. Vysoká škola ekonomická v Praze. Národohospodárska fakulta, str. 31-32

bloku a - vzhľadom k ústupu radu západných miest od električkových prevádzok - tiež na svete, súčasne zásobovala ČKD rad východných krajín dieselovými rušňami²⁶.

Po vojne bola továreň znárodnená, jej prevádzky však boli rýchlo obnovené a pokračovali vo svojom predvojnovom zameraní - vyrábajú sa tu motory, kompresory a ďalšie podobné zariadenia, pokračuje aj druhá významná činnosť, výroba dopravnej techniky - lokomotív, vagónov a električiek. V poslednom spomínanom odbore sa stala svetovou špičkou, tretina električiek jazdiacich po celej zemeguli bola vyrobená práve v ČKD. Na konci osemdesiatych rokov zamestnávala firma vyše 50 tisíc ľudí²⁷.

2.1.3. Navrhovanie a výstavba priemyselných podnikov

Priemyselná výroba v Prahe po roku 1948 bola vzhľadom k socialistickému plánovanému hospodárstvu významným prvkom ekonomiky. Cieľom bolo udržať robotnícke jadro v Prahe, preto pokračovali podniky aj v rámci mestskej zástavby. V priemysle v tom čase pracovala celá štvrtina ekonomicky aktívnych obyvateľov hlavného mesta. Ako príklad uvádzame priemyselné kolosy ČKD, AVIA či TESLA (Karlín, Vršovice, Strašnice, Hloubětín, Holešovice).

Niektoré – pred vojnou zavedené továrne čaká útlm alebo demolácia. Ako príklad uvádzame známu pražskú Rustonovu továreň a SKF v Holešovicích. Alebo menia svoju lokalitu – napríklad Praga sa presunula do Vysočian. Tento trend sa netýka len jednotlivých podnikov, ale zasahuje celé štvrte. Ako príklad uvádzame Dolné Holešovice. Uvedené skutočnosti majú vplyv aj na budovanie sídlisk (Hloubětín) a zároveň vznik nových trás mestskej hromadnej dopravy.

„Dolné Holešovice boli v minulosti enklávou s veľkou koncentráciou priemyslu. Niektoré z firiem prežili aj znárodňovania a fungovali tu pod zmeneným názvom aj po druhej svetovej vojne. Z továrne na výrobu žiaroviek Osram sa stala Tesla,

²⁶ Dolejší, M. (2001): Českomoravská – ztracené rodinné stříbro. Česká televize 24. Získané z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/1247047-ceskomoravska-ztracene-rodinne-stribro>, dňa 24.5.2020

²⁷ Vykoukal, P. (2006): ČKD: pýcha a pád největšího výrobce tramvají na světě. Získané z: <https://www.penize.cz/svetova-ekonomika/18136-ckd-pycha-a-pad-nejvetsiho-vyrobce-tramvaji-na-svete>, dňa 20.5.2020

z inštalatérstvo Páv Žukov, z Ferry Feron. Jednou z povestných výnimiek potvrdzujúcich pravidlo je obchodné zastúpenie firmy SKF (Svenska Kullagerfabriken)²⁸.

„Titulné zariadenia stavenísk (je potrebné) navrhovať a stavať ako definitívne stavby pre pomocné účely závodov ako stavby príľahlých sídlisk, administratívnych budov, garáže, sklady, atď. Územné otázky pri výstavbe priemyslu predstavujú jeden z najväčších problémov súčasnej výstavby vyspelej socialistickej spoločnosti, ktorý svojim dosahom už ovplyvňovať materiálne technickú základňu komunizmu“²⁹.

Bolo potrebné brať ohľad na zmeny, vo vzťahu bytovej výstavby a priemyselných závodov, ku ktorým nevyhnutne dochádzalo počas každodenného života v socialistickej prostredí. „Požiadavky na krásne, zdravé a pohodlné prostredie pre prácu a pre bývanie obyvateľstva a zdokonalená technika mestskej dopravy budú určujúcimi kritériami novej štruktúry osídlení, ktoré, pokiaľ sa týka miest, budú smerovať k rozčleneniu a uvoľneniu (...)“³⁰.

Pri výstavbe priemyselných závodov brali socialistickí stavitelia ohľad nielen na zeleň v jej bezprostrednom okolí, ale aj na zvýšenie počtu v nich pracujúcich žien. Na oba tieto faktory bolo prihliadané, keďže oba tvorili neoddeliteľné prepojenie medzi priemyslom a bývaním. Taktiež, doprava od bydliska k pracovisku zohrávala veľkú úlohu vo vzťahu priemyslu a bývania. Časovú stratu pri presune z bydliska do práce vyčíslili v priemere na 30 minút, maximálne prípustná bola 35 – 40 minút³¹.

Významným prvkom bola kooperácia medzi rôznymi prvkami v spoločnosti, ako napríklad z pohľadu priemyselných závodov a čistenia priemyselných odpadov, v úseku dopravy a zásobovania energie. Kooperácia všetkých prvkov fungovala veľmi dobre pri nových projektoch, ale podstatnú časť bolo možné realizovať aj rekonštrukciou tých existujúcich, a taktiež prestavbou mestských častí. Plánovanie stavieb veľkých priemyselných centier, u ktorých existovalo riziko nevyhnutného znečistenia ovzdušia, bolo plánované vo väčšej vzdialenosti od ľudských obydli³². Priemyselný závod bol pokladaný za úspešne začlenený do priestoru mesta, pokiaľ bol správnym spôsobom

²⁸ Václavovic, S.T. (2019): 90 let ložisek v Holešovicích. Praha 7. Získané z: <https://www.praha7.cz/90-let-lozisek-v-holesovicich/>, dostupné dňa 24.5.2020

²⁹ Kovařík, E. (1964): Navrhování a výstavba průmyslových závodů – Celostátní učebnice pro vysoké škol, Praha, Státní nakladatelství technické literatury, str. 29

³⁰ (ibid, str. 29)

³¹ (ibid, str. 36)

³² (ibid, str. 38)

obklopený zeleňou. Hygienicky nezávadný priemysel, v ktorom často pracovali najmä ženy, bol často umiestňovaný v blízkosti obytných pásiem³³. „Priemyselná výroba zostala sústredená do tradičných oblastí. Jej rozširovanie bolo sprevádzané dostavbou existujúcich závodov a výstavbou nových podnikov, vedúcu ku koncentracii výroby. V súlade s územným plánom bola založená rozsiahla malešicko–hostivařská priemyselná oblasť – aj tá samozrejme nadväzovala na už existujúce výrobné objekty. Jednotlivé nové závody boli postavené v Košířoch (Meopta), Jinoniciach (ZPA), Vokoviciach (Aritma), Strašniciach (Tesla)³⁴“.

2.1.4. Rozvoj mesta

Komisia, pod názvom Plánovacia komisia pre hlavné mesto Prahu a okolie začala svoje pôsobenie na jar v roku 1945 a primárne sa zameriavala na zabezpečenie povojnovej stavebnej obnovy. Dopravnými otázkami sa začali zaoberať po februárovom prevrate 1948, kedy jej bolo komunistickou vládou nariadené, aby vytvorila územný plán, ktorý zodpovedá novým politickým požiadavkám. Komisia prišla s návrhom kombinácie viacerých starších projektov, ako na príklad Petřínska komunikácia alebo severojužná magistrála spolu s prvým návrhom vonkajšieho okruhu. Agendu plánovania nakoniec prebral odbor pri Ústrednom národnom výbore, keď komisia zanikla v roku 1949³⁵.

Všetky nami uvádzané okolnosti majú veľký vplyv na verejnú dopravu v meste, jej plánovanie i následnú realizáciu. S odvolaním sa na zdroje z Archívu Dopravného podniku Praha bol plánovaný rozvoj dopravy zameraný na jeden hlavný spôsob (v súčasnosti metro) v úzkej súčinnosti s ostatnými spôsobmi verejnej dopravy – električky, autobusy, trolejbusy, lanovky, lode a železnice. Ekonomické, sociálne a kultúrne možnosti však spôsobili, že skutočná realizácia sa od plánov líšila.

³³ Kovařík, E. (1964): Navrhování a výstavba průmyslových závodů – Celostátní učebnice pro vysoké škol, Praha, Státní nakladatelství technické literatury, str. 41

³⁴ Fojtík, P., Linert, S., & Prošek, F. (2005). *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. 3. Doplňené vydanie. Praha: Dopravní Podnik. ISBN 80-239-5013-4, str. 166

³⁵ Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Jak se plánovala Praha? Získané z: https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/obecne/historie_ipr_brozura_cz.pdf, dňa 19.7.2020

Úprava Letnej, ktorá sa uskutočnila 1. februára 1951 je prvou veľkou stavbou novej Prahy a na jej realizácii sa podielali organizované brigády, tvorené mládežou, zamestnancami závodov a úradníkmi. Realizácia trvala niekoľko mesiacov, nakoľko sa jednalo o dovedy zanedbávané územie. Táto akcia priniesla transformáciu nevyužitého priestoru na tristo hektárovú manifestačnú plochu a jej zakončenie bolo symbolicky na 1. mája 1951. Už 6.5.1951 poslúžila pre vojenskú prehliadku jednotiek československej armády³⁶.

K "budovateľom novej Prahy" môžeme priradiť samotných Pražanov. Už pri úpravách Letnej roku 1951 naznačil zásadnú úlohu, akú pri vytváraní prostredia "nového", "krásneho" mesta zohrávali brigádnici zo všetkých vekových a profesijných skupín obyvateľstva, sústavne prezentovaní fotografiami aj krátkymi rozhovory v tlači. "Nespoznáme novú Prahu a nepochopíme veľkosť jej dnešných dní, ak si neprezrieme trvalé pomníky brigádnickej práce," konštatoval novinár Josef Fleissig, podľa ktorého údajov odpracovali Pražania počas prvej päťročnice celkom 8 miliónov brigádnických hodín a vytvorili hodnoty presahujúce sumu 100 miliónov korún³⁷.

Proti veľkorysým plánom stála navyše v Prahe tiež naliehavosť iných, prozaickejších úloh, predovšetkým výstavba infraštruktúry a nových, toľko potrebných bytov. Už počas dvojročnice sa v Prahe nepodarilo vo vytýčenom termíne splniť ani základné ciele, tým menej šanci na realizáciu mali reprezentatívne (a teda aj nákladnejšie) projekty. Václav Kolátor roku 1949 v bilancii výsledkov dvojročnice tieto nedostatky nezastieral: "Chceme z Prahy vytvoriť mesto pracujúceho ľudu. Pritom je myslí otázka, ako ľudová správa túto snahu dokumentovala a aké vytvorila dielo, ktoré by bolo aj po rokoch dokladom snaženia na začiatku prvej československej päťročnice. Na túto otázku nemožno odpovedať priamo, ale dialektickým rozborom. Praha nebola rozborená ako Varšava, alebo vnútorne Brno a nie je Ostravou ani Gottwaldovom. Praha je živým organizmom, kde pre prenikavé zásahy je potrebné napred zabezpečiť predpoklady. Nebolo preto možné sústrediť budovateľské úsilie v Prahe na jedno miesto a vytvoriť okamžite jedno veľkolepé dielo ako dokument doby. Realizácia nového parlamentu

³⁶ Gabzdilová, S., (2018): Ako sme študovali v totalite, vydavateľstvo UNIVERSUM-EU, s. r. o. Prešov, 2018, ISBN 978-80-89946-05-1

³⁷ Chyský, J: Průvodce Prahou. Praha 1955, Státní tělovýchovné nakladatelství. str. 62.

na Letnej či námestia Budovateľov sa v čase kritického nedostatku bytov zdala "vývojovo predčasná"³⁸.

Kým migrácia ovplyvnila predovšetkým demografickú štruktúru mesta, znárodnenie ekonomiky, zrušenie súkromného vlastníctva výrobných prostriedkov (vrátane zoštátnenie nájomných domov) a vlastníctvo súkromných pozemkov, viedli k dramatickým zmenám v ekonomickej i sociálnej štruktúre spoločnosti. Po roku 1948 bolo v Prahe znárodnených cez 43000 živnostenských a remeselníckych profesií³⁹.

Kým v roku 1950 bolo v Prahe ešte 4384 súkromných obchodov, na začiatku 60. rokov ich zostalo len 97. V priebehu roka 1948 bolo znárodnené asi 1200 stavebných firiem a postupne zlúčilo do veľkých štátnych stavebných podnikov⁴⁰.

V 50. rokoch bola pod ekonomickým a politickým tlakom prevedená do vlastníctva štátu väčšina nájomných domov⁴¹.

Premenila sa aj sociálna štruktúra časti rodinných a nájomných víl. V týchto domoch bývala väčšinou bohatšia časť spoločnosti, príslušná ku kapitalistickej buržoázii. Mnoho majiteľov bolo vyhnaných alebo nútených obývať len časť svojho domu, zostávajúce priestory boli rozdelené na byty a obsadené nájomníkmi⁴².

Tento prístup k redistribúcii súkromných domov a bytov sa označuje ako "priamy atak na posledné privilégia maloburžoázie" v Prahe. Rozdeľovanie veľkých bytov bolo aj neskôr v 60. rokoch bežnou praktikou pre získavanie "nových" bytov. Niet pochyb, že táto bytová politika bola súčasťou triedneho boja komunistov proti bývalým príslušníkom kapitalistickej triedy. Rozdelené byty a domy neboli pridelované iba najbiednejším. Niektoré kvalitné domy boli obsadené novými "elitami" spoločnosti, najmä vysokými predstaviteľmi komunistickej strany.

³⁸ Kolátor, V.: O socialistické město radostného lidu. Praha, roč. 52, 1949, č. 43, 24. 10., s. 6 v Kurz, M. (2015): Diplomová práca: Za novou Prahu! Tradice, vize a budování (obrazu) města po roce 1945., str. 96

³⁹ Janáček, J. (1977): Malé dějiny Prahy. 2. přepracované vydání. Orbis. Praha.

⁴⁰ Kohout, J., Vančura, J. (1986): Praha 19. a 20. století. Technické proměny. SNTL. Praha. Str. 172

⁴¹ Sýkora, L. (1996): Transformace fyzického a sociálního prostředí Prahy. In: Hampl, M. a kolektiv: Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice. Přírodovědecká fakulta University Karlovy. Praha. Str. 365.

⁴² Sýkora, L. (1993): City in Transition: The Role of Rent Gaps in Prague's Revitalization. Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie 84, č. 4, str. 283. Získané z: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/j.1467-9663.1993.tb01770.x>, dňa 24.5.2020

Rovnostárska ideológia komunistického režimu sa prejavila tak v deformácii sociálnej štruktúry spoločnosti (napr. Príjmová nivelizácia), tak aj v priestorovom priemete napr. Netrhové lokalizáciou progresívnych a neprogredujúcich výrobných a služebných priestorov mesta alebo unifikáciou bytovej výstavby. Bolo napríklad úplne ľahostajné, kde je podnik v meste lokalizovaný, pretože cena pozemkov nebola v jeho umiestnení rozhodujúcim faktorom. Centrum mesta bolo plné výrobných skladov, zhrnutých roliet zrušených obchodov a dotovaných neproduktívnych priemyselných podnikov. Na druhú stranu táto nivelizácia a rovnostárstvo začali byť postupom času narušované spontánnym uplatňovaním prirodzených mechanizmov vývoja spoločnosti i miest. Nezávislosť socialistických ideálov na ekonomických podmienkach fungovania mesta (ale i štátu) bola postupne prehodnocovaná a socialistické plánovanie sa začínalo najmä od 70. rokov prispôbovať tomu, ako sa mesto prirodzene vyvíja⁴³.

Je potrebné spomenúť, že ani v období tuhého budovania socializmu neboli prekryté všetky historické vrstvy životného prostredia v Prahe. Skôr došlo k ich doplneniu o socialistickú "vrstvu", ktorá však v niektorých častiach mesta absolútne prevládala. Výrazné presadenie socialistickej politiky do fyzického prostredia Prahy je známe, vedľa výstavby verejných budov, pomníkov a dopravnej infraštruktúry, najmä na okrajoch kompaktných zástavby mesta. Bytová výstavba sa v socialistickej Prahe sústredila takmer výlučne na výstavbu sídlisk. Hoci medzi sídlisko môžeme počítať už projekty budované v období prvej republiky (Spořilov, Záhradné Mesto, vilovej štvrte) a družstevné zástavby z rokov 1946-7 (napr. Solidarita), ich hlavnou rozvoj je spojený s obdobím socializmu a označovaný ako komplexná bytová výstavba (KBV). Na rozdiel od projektov z polovice 40. rokov a úplne v kontraste s vilovými mestečkami rokov tridsiatych bola socialistická sídliska zložená z výškových budov. Snahou komunistického režimu bola maximálna ekonomická úspornosť pri vysokej kvantite výstavby. Pri hodnotení predkomunistického družstevného sídliska Solidarita v Strašniciach jasne uvádza, že jeho "závadou je práve systém nízkych radových domčekov, ktoré nevyužívajú dostatočné možnosti dané pozemkom"⁴⁴.

⁴³ Musil, J.: (1991): Urban System of Czechoslovakia and Future Internal Structure of Prague. Institute of Sociology. Czechoslovak Academy of Sciences

⁴⁴ Librová, E. (1965): Průzkumy bydlení v pražských sídlištích v letech 1959-1963. In: Pražský sborník historický. Tiskové a propagační středisko NVP. Praha. Str. 97

Medzi dokončením prvého povojnového sídliska Solidarita a začiatkom rozsiahlejšej socialistickej výstavby sídlisk ubehlo takmer desať rokov. Spoločne s krízovými rokmi konca tridsiatych rokov a vojnovú érou to znamenalo takmer 20. rokov stagnácie (popr. pozvoľného rastu) bytovej výstavby v Prahe. Už v priebehu 30. rokov bola Praha sužovaná bytovou krízou, ktorú ešte zvýraznilo zničenie alebo poškodenie viac ako 10% pražských bytov počas vojny. Táto situácia bola však spôsobená zjavnými príčinami, najmä rozsiahlu imigráciou medzi vojnami a vojnovými udalosťami. Úplne iracionálne a hlúpa bola na druhej strane povojnová snaha a stabilizáciu počtu obyvateľov Prahy pod úroveň jedného milióna. Tento cieľ sa realizoval s pomocou mechanizmov zamestnanecké a bytové komunistické politiky a znamenal prehĺbenie bytovej krízy z tridsiatych rokov⁴⁵.

„Je pritom zaujímavé, že akokoľvek boli vojnové škody v priestore mesta v celkovom súčte skôr menšie, predĺžila sa náprava najviditeľnejších z nich až hlboko do povojnových rokov. Do roku 1958 boli doplnené chýbajúce objekty na Václavskom námestí; kláštorňú kostol v Emauzy sa dočkal dostavby až v rokoch 1965-1967, medzera v Parížskej naproti Právnickej fakulte zmizla začiatkom 70. rokov (hotel Intercontinental, 1968-1974) (...)“⁴⁶.

K rozvoju mesta teda prirodzene prispela aj výstavba obytných sídlisk a priestorov pre ubytovanie obyvateľstva. „Pri riešení konkrétnej štruktúry osídlení aglomerácie je nevyhnutné riešiť problematiku hustoty osídlení, ktorá v súčasnom stave prekračuje vo vlastnom meste podstatne optimálne hodnoty hustôt dosahované vo veľkých mestských aglomeráciách v zahraničí. Na území Prahy, po pripojení 22 obcí k 1.1.1968 by na ploche cca 300 km² bývalo asi 1,270.000 obyvateľov, čo predstavuje hustotu cez 4.000 obyv./km². Pretože za optimálne je treba považovať hustotu od 2.000 do 3.000 obyv./km², je nutné vo výhľadovom riešení aglomerácie počítať

⁴⁵ Pokorný, E.: Seznam ulíc, náměstí, atd', hlavního města Prahy (stav k 1. listopadu 1951) Praha. Dopravní podnik Města Prahy, 1951

⁴⁶ Večerní Praha, roč. III., 1957, č. 131, 5. 6., s. 2. Rok nato se redakcia Nové Prahy pýtala: Kedy sa bude stavať v medzerách? Nová Praha, roč. 1958, č. 4, s. 7. A k rovnakému problému taktiež: Nová Praha, roč. 1962, č. 16, srpen, s. 15. V: Kurz, M. (2015): Za novou Prahu! Tradice, vize a budování (obrazu) města po roce 1945. Diplomová práce. Univerzita Karlova v Praze, Filozofická fakulta, Ústav českých dějin, str. 57

s presunom obyvateľstva z územia mesta do ostatných sídelných priestorov v súlade s perspektívnou štruktúrou osídlení celej aglomerácie⁴⁷.

Ako príklad uvádzame sídlisko s názvom Prosek, ktoré patrí medzi najväčšie z povojnových sídlisk hlavného mesta Prahy. Nachádza sa na území Severného Mesta, ktorého výstavba v 60. rokoch prispela k výstavbe sídliska Prosek. Podobne ako k iným sídliskám, aj k tomuto sídlisku bolo potrebné zabezpečiť dopravu, ktorá by ľuďmi obývajúcimi toto sídlisko, mohla bez problémov obslúžiť.

V tejto uvedenej oblasti už existovala zástavba, a tak sa využil už existujúci systém dopravy. Napríklad autobusová linka 120. vznikla začiatkom roka 1952 prečíslovaním existujúcej linky O, ktorá bola zriadená 23. februára 1931 v trase Libeň, Prosecká cesta (Kundratka) - Prosecká kolónia (Nový Prosek)⁴⁸.

Mohutná výstavba v oblasti spôsobila enormný nárast počtu obyvateľov. Preto bolo potrebné zvýšiť prepravnú kapacitu v oblasti novými linkami. Ako príklad uvádzame autobusové linky, ktoré vznikli v 60. rokoch. Linka 128 - 4.4.1961 vznikla ako jedna z trojice prvých tzv. prekryvných liniek, a to v trase Kobyliské námestie (Služská) – Nový Střížkov - Prosek – Moravina (Poliklinika Vysočany)⁴⁹.

2.1.5. Dopravný podnik

Niekdajšie Elektrické podniky sa po druhej svetovej vojne a po obnovení Československej republiky nachádzali v celkom zložitom období. „Hneď po oslobodení pokračovali v činnosti Mestské podniky pražské, od 27. septembra 1945 na súde zaregistrované len pod českým názvom. Krátko pred tým, 31. augusta 1945, boli na ustanovujúcej schôdzi Ústredného národného výboru zriadené, medzi inými, tri komisie, ktoré postupne prevzali agendu pôvodných troch podnikov⁵⁰“.

⁴⁷ Archiv Dopravního podniku Praha, Výchozí urbanistické podklady pro studii cílového řešení městské hromadné dopravy v Praze. Horák, S. (1968), str. 12-13

⁴⁸ Fojtík, P., Prošek, F. (2005): Pražské autobusy 1925–2005, Dopravní podnik hl. m. Prahy, Autobusy jen k tramvaji, str. 53

⁴⁹ (ibid, str. 58-68)

⁵⁰ Fojtík, P., Linert, S., & Prošek, F. (2005). Historie městské hromadné dopravy v Praze. 3. Doplnené vydanie. Praha: Dopravní Podnik. ISBN 80-239-5013-4, str. 192

Prezidentský dekrét č. 100/1945 Sb. Z 24. októbra 1945, ktorým boli znárodnené všetky podniky zaoberajúce sa výrobou alebo distribúciou energie, mal zásadný vplyv na ďalší osud Dopravného podniku. „Dekrét znamenal postupné oddeľovanie agendy nielen pôvodných podnikov, ktoré tvorili Mestské podniky pražské, ale aj definitívne oddelenie elektrárenskej časti bývalých Elektrických podnikov⁵¹“.

V máji 1948 boli zaradené autobusy Praga NDO - prvý začiatok povojnovej unifikácie vozového parku a zároveň na dlhú dobu posledný autobus projektovaný podľa potrieb mestskej hromadnej dopravy. V rovnakom roku sú zaradené aj nové kapacitné a výkonné trolejbusy Tatra T 400 a posledný typ dvojnápravových električiek "mevra"⁵².

V pražskej MHD bol zavedený jednotný tarif umožňujúci aj prestupovania medzi električkovými, trolejbusovými a autobusovými linkami. Nové značenie liniek - autobusové linky novo značené číslami od 101 vyššie. Trolejbusovej linky prešli na číselné značenie od č. 51 a vyššie už od 14. 12. 1947.

Podmienky pre začleňovanie majetkových podstát znárodneného majetku do komunálnych podnikov, ktoré boli pridelené národným výborom, boli prijaté zákonom č. 199/1948 Zb.. Na základe tohto zákona bolo k 1. januáru 1949 v Prahe 12 komunálnych podnikov a Dopravný podnik bol z nich najväčší⁵³.

Rok 1953 priniesol koniec komunálnych podnikov. 1. júla 1953 vznikol Dopravný podnik hl. m. Prahy s týmto názvom, a teda z jeho mena bol odobratý prídomek komunálny podnik. „Od 1. júla 1958 bol Dopravný podnik spolu s podnikmi Autoslužba a Autoopravovny prevedený do národohospodárskeho odvetvia dopravy a ich riadenie prevzala priamo rada ÚNV (...)“⁵⁴.

Dopravný podnik zatiaľ prešiel sériou čiastočných zmien vo vnútornej organizácii, avšak riadiaca štruktúra z predchádzajúceho obdobia zostala viac či menej zachovaná. Až nové usporiadanie z 1. januára 1958 je možné považovať za zásadnejšie.

1. Januára 1966 bol zriadený nový úsek rozvoja a výstavby na riaditeľstve podniku. Náplňou jeho práce bola koncepcná činnosť, zaisťovanie projektovej prípravy

⁵¹ Fojtík, P., Linert, S., & Prošek, F. (2005). Historie městské hromadné dopravy v Praze. 3. Doplňené vydanie. Praha: Dopravní Podnik. ISBN 80-239-5013-4, str. 192

⁵² DPP, Historie městské hromadné dopravy v Praze. Získané z: <https://www.dpp.cz/zabava-a-zazitky/historie-dpp/historie-mestske-hromadne-dopravy-v-praze>, dňa 24.5.2020

⁵³ Fojtík, P., Linert, S., & Prošek, F. (2005). Historie městské hromadné dopravy v Praze. 3. Doplňené vydanie. Praha: Dopravní Podnik. ISBN 80-239-5013-4, str. 193

⁵⁴ (ibid, str. 193)

stavieb, príprava a realizácia investičnej výstavby a rozvoj podniku. „Koncepciu rozvoja do tejto doby zaistoval odbor priamo riadený riaditeľom podniku, investorskú činnosť, ktorej objem oproti minulosti podstatne vzrástol s generálnymi rekonštrukciami električkových tratí, výstavbou ústredných dielní a s predpokladanou výstavbou podpovrchových električkových tratí, prevádzkoval dosiaľ technický úsek podniku svojím odborom Investičná výstavba a od roku 1965 tiež odbor hlavného investora“⁵⁵.

V rámci Dopravného podniku, po rozhodnutí o výstavbe metra, bol pre jeho investičnú prípravu zriadený odbor Výstavby metra. Riaditeľ podniku v roku 1968 zriadil pod svojou priamou pôsobnosťou správu, ktorá sa priamo venovala príprave prevádzky metra, ktorá dala základ budúcemu podniku Metro⁵⁶.

2.2.Vozový park v rokoch 1945 – 1974

2.2.1. Električky pre osobnú prepravu

Národný podnik Tatra vyrobil v roku 1948 prvú a poslednú sériu jednosmerných vozov ev. č. 3069 – 3098, ktorým sa ľudovo hovorilo „mevro“. Tieto vozy boli modernizované verzie tých predošlých. Boli im pridané tretie dvere pre výstup, podlaha bola vozu bola v celom voze v jednej rovine, avšak rovnomerná podlaha spôsobila odstránenie zníženej nástupnej plošiny. Pridanie tretích dverí bolo výhodou pre cestujúcich a aj pre samotnú plynulosť prepravy, keďže cestujúci takto mohli rýchlejšie nastupovať a aj vystupovať z vozu⁵⁷.

„Mimoriadne významným medzníkom v pražskej mestskej doprave sa stalo zavedenie veľkopriestorových vozov typu T. Po druhej svetovej vojne zaujímali električky v mestskej hromadnej doprave rozhodujúcu úlohu, ale koncepcia do tej doby vyrábaných vozov už nevyhovovala prevádzkovým nárokom z hľadiska bezpečnosti, nízkou rýchlosťou, dlhou brzdou dráhou, hlučnosťou atď“⁵⁸. Všetky tieto skutočnosti,


⁵⁵ Fojtík, P., Linert, S., & Prošek, F. (2005). Historie městské hromadné dopravy v Praze. 3. Doplnené vydanie. Praha: Dopravní Podnik. ISBN 80-239-5013-4, str. 194

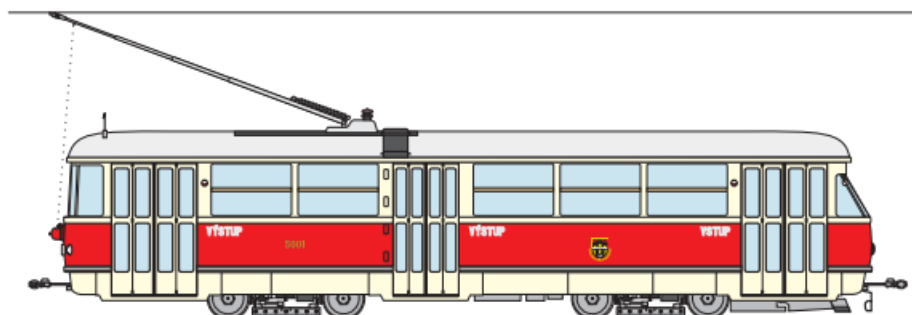
⁵⁶ (ibid, str. 194)

⁵⁷ (ibid, str. 196)

⁵⁸ (ibid, str. 196)

či už priamo alebo nepriamo, ovplyvňovali kvalitu cestovania a života nie len cestujúcich, ale aj ostatných obyvateľov mesta.

Obr. 264  Tramvajový motorový vůz typu T1.



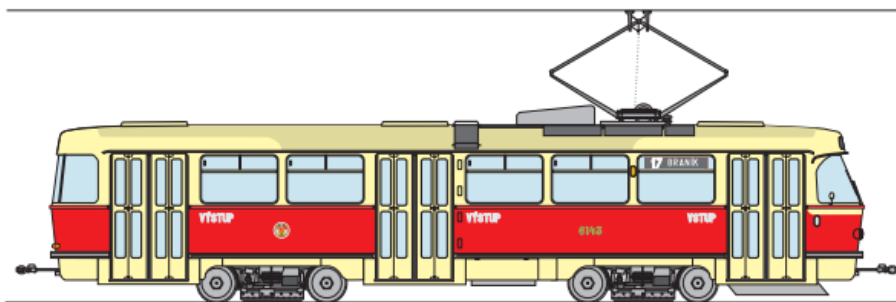
Obrázok 1: Električkový motorový voz typu T1⁵⁹

„Vozy T1 boli jednosmerné s tromi dverami, prednými pre vstup, strednými a zadnými pre výstup. (...) Vo voze boli pozdĺžne lavice, vnútorný priestor bol vykurovaný pomocou teplého vzduchu od rozjazdových a brzdoých odborníkov zrýchľovača⁶⁰“. Prototyp tohto vozu vyšiel na svoju prvú skúšobnú jazdu 22. novembra 1951. Skúsenosti s prevádzkou typu T1 boli pretavené do nového typu T2. Tieto vozy však boli veľmi ťažké, a tak národný podnik Tatra, závod Smíchov, vyvinul vozy T3. Prototyp vozu T3 sa začal premávať pražskými ulicami v roku 1961 a ešte dodnes sú v prevádzke. Oproti predošlým modelom je model T3 modernejší a pohodlnejší hneď v niekoľkých rozmeroch. Vykurovanie už bolo zabezpečené elektrickými topnicami a sedadlá boli priečne s pôvodne koženkovými potťahmi na sedačkách, ktoré neskôr vystriedali laminátové⁶¹.

⁵⁹ Fojtík, P., Linert, S., & Prošek, F. (2005). Historie městské hromadné dopravy v Praze. 3. Doplňené vydanie. Praha: Dopravní Podnik. ISBN 80-239-5013-4, str. 197

⁶⁰ (ibid, str. 197)

⁶¹ (ibid, str. 198-200)



Obrázok 2: Električkový motorový voz typu T3⁶²

Vozy typu T boli veľkopriestorové a štvornápravové. Ich uvedením do prevádzky však ešte stále nebolo ukončené používanie starých, dvojnápravových vozov. Až v roku 1974, v noci z 8meho na 9teho mája bola ukončená prevádzka zastaralých dvojnápravových vozov⁶³.


2.2.2. Autobusy

Povojnová situácia bola pre autobusovú veľmi nepriaznivá. Len veľmi málo autobusov bolo v pravidelnej prevádzke a autobusy boli taktiež veľmi zastaralé. Zlepšenie situácie nastalo v roku 1948, keď bolo dodaných 50 nových autobusov Praga NDO dodaných do vozového parku. Tieto autobusy mali pozdĺžne sedadlá, ktoré boli potiahnuté umelou kožou. Mechanická páka slúžila na otváranie a zatváranie dverí, predné dvere, ktorými sa vystupovalo, ovládal vodič autobusu a zadné dvere, ktoré slúžili na vstup do autobusu, mal na starosti sprievodca.

⁶² Fojtík, P., Linert, S., & Prošek, F. (2005). Historie městské hromadné dopravy v Praze. 3. Doplnené vydanie. Praha: Dopravní Podnik. ISBN 80-239-5013-4, str. 198

⁶³ (ibid, str. 199)



Obr. 274  Autobus Škoda 706 RO MTZ.

Obrázok 3: Autobus Škoda 706 RO MTZ⁶⁴

„Pri povojnovej reorganizácii priemyslu bolo najprv rozhodnuté, aby sa čakovická Avia venovala výrobe nákladných automobilov a autobusov. Už v roku 1947 v nej boli vyrobené prvé autobusy Škoda Avia 706 RO. V júny 1951 však bolo v rámci celoštátnej dislokácie priemyslu rozhodnuté presunúť výrobu nákladných automobilov a autobusov z Avie do národného podniku LIAZ, kde bola výroba autobusov zahájené v roku 1952⁶⁵. Najpočetnejším typom autobusov v histórii Dopravného podniku hl. m. Prahy bol autobus typu ŠM 11 od Karosy. Prvé dva kusy boli dodané v roku 1965. Ich výroba bola ukončená až v roku 1981.

2.2.3. Trolejbusy

Povojnová situácia v trolejbusovej preprave taktiež nebola priaznivá, vyžiadala si preto podstatné rozšírenie vozového parku. Z 23 pôvodných trolejbusov sa zvýšil ich počet na 179 v roku 1960. Mestská hromadná trolejbusová doprava v Prahe sa však nikdy poriadne neuchytila a postupne dochádzalo k znižovaniu počtu týchto dopravných prostriedkov. V roku 1972 bola trolejbusová doprava v Prahe na dlhú dobu úplne ukončená⁶⁶.

⁶⁴ Fojtík, P., Linert, S., & Prošek, F. (2005). Historie městské hromadné dopravy v Praze. 3. Doplňené vydanie. Praha: Dopravní Podnik. ISBN 80-239-5013-4, str. 203

⁶⁵ (ibid, str. 203)

⁶⁶ (ibid, str. 209)

3. PROBLEMATIKA VEREJNEJ DOPRAVY V PRAHE POČAS SOCIALIZMU

3.1. AD 1. Aké boli prostredky verejnej dopravy v Prahe počas socializmu?

3.1.1. Riešenie dopravy

Budovanie sídlisk vždy so sebou prináša celý rad problémov. Napríklad, ako dopraviť ohromnú masu ľudí, za prácou alebo na športové, kultúrne či iné podujatia. Klasický spôsob dopravy – individuálny (automobily) alebo vtedajšia hromadná doprava (električky, autobusy a trolejbusy) – tieto požiadavky nedokázali už uspokojiť. Ani technologicky ani kultúrne a už vôbec nie spoločensky. Je potrebné vybudovať novú koncepciu hromadnej dopravy.

Nový dopravný poriadok pre hlavné mesto Prahu, ktorý mal za úlohu vyriešiť najnaliehavejšie problémy Pražskej hromadnej dopravy, sposobené stále sa zvyšujúcim počtom motorových vozidiel, úzkymi ulicami a kopcovitým terénom bol schválený radou UNV 20. Decembra 1955. K tomuto kroku výrazne prispel zvyšujúci sa počet dopravných nehod. V tomto poriadku došlo k zavedeniu Veľkého zberného okruhu, ktorý bol určený pre vozidlá prechádzajúce Prahou, tento poriadok však vo výsledku riešil skor menšie problémy, ktoré mohli byť riešené iba zákazami a príkazmi pre dopravcov a vodičov (napr. odvoz popola iba v noci)⁶⁷.

V päťdesiatych rokoch vzniklo viacero štúdií, ktoré riešili mestskú hromadnú dopravu prevedením koľajovej dopravy v centre mesta pod zem. Električkové tunely mali byť neskôr použité pre metro. Na začiatku šesťdesiatych rokov už začala mestská hromadná doprava výraznejšie zaostávať za celkovým rozvojom mesta a stále oddiaľovanie riešenia dopravy v centre malo za následok veľké zhoršenie dopravnej

⁶⁷ Lašťovková, B., AHMP: Získané z: <http://www.ahmp.cz/index.html?mid=46&wstyle=0&page=page/docs/vyvoj-prazske-samospravy-II-E.html>, dňa 26.4.2020.

situácie, pretože komunikácie neboli pripravené na prudký rozvoj individuálnej automobilovej dopravy⁶⁸.

Spoločenské zmeny, zmena životného štýlu obyvateľov, premiestňovanie rôznych aktivít ďalej od centra (obchodno-administratívne centrá lokalizované ďalej od stredu mesta). Výrazným rysom vývoja je individualizácia dopytu (dopravného správania), spôsobená zmenou dochádzky za prácou a celkovou zmenou životného štýlu (napr. cesty do obchodných domov (Darex- neskôr Tuzex, Obchodní dům Letná, obchodné domy Na Příkope, Bílá labuť) za špecifickými športovo-rekreačnými aktivitami a pod.). Všeobecne vzrastá hybnosť obyvateľov⁶⁹.

Kvôli narastajúcej automobilovej doprave, vynucujúcej si širšie ulice, neboli na nových a prebudovaných komunikáciách koľaje umiestňované priamo v úrovni vozovky ako predtým, ale na zvláštne vyvýšené teleso.

Ani tieto úpravy však nedokázali odstrániť hlavný problém tejto doby - nespoľahlivosť a hlavne nevyhovujúca cestovná rýchlosť v celom električkovom systéme. Preto bolo rozhodnuté o výstavbe podpovrchovej električky. Kopať sa začalo v roku 1966, prvý úsek mal viesť z Hlavnej stanice na Pankrác v tubuse práve budovaného Nuselského mosta. Neskôr bol tento úsek využitý pre prvú trasu metra C.

Zrušená bola tiež prvá z tratí v historickom centre mesta od 1. januára 1960, jednokoľajná úsek cez Parížsku ulicu, Staromestské námestie a úzku Celetnú ulicu, kde už nebolo možné prevádzkovať rýchlu a modernú dopravu⁷⁰.

3.1.2. Projekt metra a rušenie súbežných električiek

Dopravná situácia v Prahe bola z viacerých hľadísk nedostačujúca. Povrchová štruktúra dopravy nebola schopná pokrývať potreby kladené na MHD a preto bolo potrebné rozšíriť dopravu aj po vertikálnej úrovni.

⁶⁸ Lašřovková, B., AHMP: Získané z: <http://www.ahmp.cz/index.html?mid=46&wstyle=0&page=page/docs/vyvoj-prazske-samospravy-II-E.html>, dňa 26.4.2020.

⁶⁹ Říha, Z., Fojtík, P. (2012): P. Jak se tvoří město: vývoj dopravního systému Prahy v období průmyslové revoluce. Vyd. 1. V Praze. České vysoké učení technické. 2012. 188 s. ISBN 978-80-01-05029-3.

⁷⁰ Novák, R. : Plynová tramvaj. 3. část. Motorizace tramvají spalovacími plynovými motory. U Plynárny 500, měsíčník Pražské plynárenské a. s., č. 11/2006, str. 10

V roku 1967 bola vypracovaná správa, ktorá popisuje investičné dôvody na výstavbu metra. „Náplň investičnej štúdie a jej organizačné zaistenie bolo prejednané a schváleno radou Národného výboru hlavného mesta Prahy dňa 5. Septembra 1967.

V štúdiu sú hlavne sledované hľadiská

- dopravne technické
- urbanistické
- prevádzkovo-technologické s
- stavebne-technické“⁷¹.

Výsledkom správy sú vypracované návrhy trás, ktorými by metro mohlo byť vedené a zároveň aj zdôvodnenie, prečo je výstavba metra v Prahe potrebná a aký bude mať dopad. Hlavným dôvodom je okrem zvýšenia kapacity mestskej dopravy a zvýšenia komfortu cestujúcich aj pozitívny politicko hospodársky dopad.

„Nevyhovujúci súčasný stav mestskej hromadnej prepravy a márne čiastočné pokusy o jej zlepšenie vyžadujú, aby se prišlo k definitívnemu riešeniu celej mestskej dopravy a to komplexne“⁷².

Električkovú trať na Pankráci po jej zrušení v 70.rokoch nahradilo metro. Zo začiatku sa pristupovalo k návrhu vzbudovaniu podpovrchovej električky, avšak rozne štúdie ukázali, že bude nakoniec výhodnejšie keď sa systém prebuduje na klasickú podzemnú dráhu. K samotnému prebudovávaniu sa malo pristupovať postupne (tzv. koncepcia metra s medzi etapou podpovrchovej električky). Tomu nasvedčuje aj vládne uznesenie č. 437 z 30. novembra 1966, založené na výsledkoch expertízy odborníkov z ČSSR, ZSSR, Švédska a NSR 4 . Oponenti Zbyněk Jirsák a Jindřich Horešovský poukázali na potrebu výstavby nájazdových rámp. Na základe toho premiér Lenárt v máji 1967 požiadal sovietsku vládu o vyslanie skupiny expertov na opätovné posúdenie koncepcie. I. T. Jefimov so svojím tímom odporučil medzi etapu podpovrchovej električky vypustiť. Vládnym rozhodnutím z 9. augusta 1967 bol nakoniec projekt metra potvrdený⁷³.

⁷¹ Archiv Dopravního podniku Praha, Studie cílového řešení MHD v Praze, Část stavebně technická. (1968). Získané z Archivu dopravního podniku Praha, str. 1

⁷² (ibid, str. 2)

⁷³ Pražské metro - Stavba československo – sovětské spolupráce. 1.vyd. Praha Orbis, 1974

3.1.3. Koncepcia metra

Výstavba linky metra so sebou niesla niekoľko závažných a dôležitých rozhodnutí. Pri tak rozsiahlej aktualizácii hromadnej dopravy je nutné vziať do úvahy nielen ekonomický dopad a jej využiteľnosť, ale aj správne strategické rozmiestnenie zastávok, ktoré budú tvoriť samotnú trasu metra. K stratégií výstavby linky je možné pristupovať z viacerých uhlov pohľadu, ako sa stalo naprieč rokmi, ktoré predchádzali prvej výstavbe a reprezentujú štádium plánovania výstavby. Ich stručné delenie možme rozpisat' do etáp:

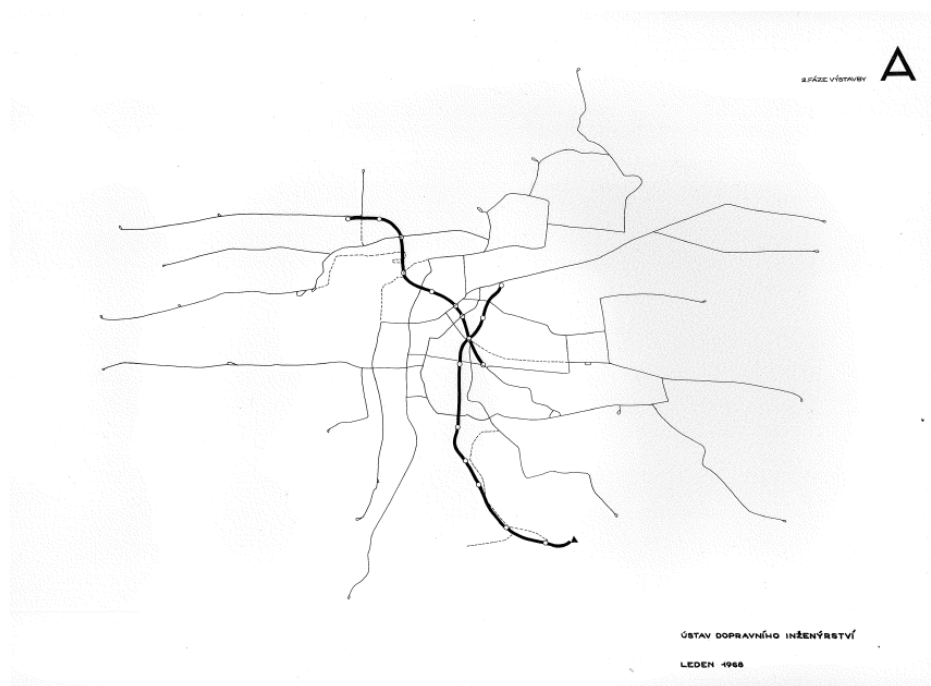
„Prvé 1926 – 1941

Druhé 1945 – 1958

Tretie obdobie podpovrchovej električky

Štvrté po rozhodnutí a výstavbe metra 1967⁷⁴“.

Návrhy výstavby metra:



Obrázok 4: Základná komunikačná sieť, Január 1968, 2. fáza výstavby⁷⁵

⁷⁴ Archiv Dopravního podniku Praha, Studie cílového řešení MHD v Praze, Část stavebně technická. (1968). Získané z Archivu dopravního podniku Praha, str. 2

⁷⁵ Archiv Dopravního podniku Praha, Varianty vedení tras metra a ZAKOS 1967-1968, Získané z Archivu dopravního podniku Praha, str. 5



Obrázok 5: Základná komunikačná sieť, Január 1968, 3. fáza výstavby⁷⁶

⁷⁶ Archiv Dopravního podniku Praha, Varianty vedení tras metra a ZAKOS 1967-1968, Získané z Archivu dopravního podniku Praha, str. 6



Obrázok 6" Obrázok 3: Základná komunikačná sieť, Január 1968, 5. fáza výstavby⁷⁷

Vo finálnom rozhodnutí boli do úvahy vzaté technické, ekonomické a hospodárske aspekty, ale aj informácie zozbierané od samotných obyvateľov Prahy. Medzi hlavné ukazovatele patrilo aj údaj, ktorý vypovedal o tom, koľko trvala respondentom v priemere cesta do zamestnania.

„V tomto roku (1.7.1974) občania Kačerova dostali otázky, ako dlho im trvá cesta do centra mesta verejnými dopravnými prostriedkami. Ukázalo sa, že používajú rôzne kombinácie s prestupovaním električiek a autobusov. Dĺžka cestovania sa mení podľa dennej doby. V piatok sa cestuje horšie ako iné dni. Komplikácie spôsobuje výpadok prúdu i malé nehody na ulici. Intervaly sú nepravidelné – potrebná je veľká časová rezerva. Priemerne im cesta trvá 35 minút, ale niekedy je to viac ako hodina“⁷⁸. Prostredníctvom tohto materiálu môžeme vidieť, ako veľmi Pražania potrebovali metro.

⁷⁷ Archiv Dopravního podniku Praha, Varianty vedení tras metra a ZAKOS 1967-1968, Získané z Archivu dopravního podniku Praha, str. 7

⁷⁸ Než pojedete metro (1973), Autor: Šedesátá léta, Získané z: <https://www.youtube.com/watch?v=PZjT00IukzU&t=618s>, dostupné dňa 12.7.2020 (0:00-1:50 minúta)

Na verejnú dopravu v Prahe sa v tomto období nemohli úplne spoľahnúť, pretože električky, autobusy a trolejbusy boli veľmi ľahko ovplyvniteľné nepredvídateľnými podmienkami, ako napríklad počasím.



Obrázok 7: Obytný dom na sídlisku Kačerov, pred ktorým bol rozhovor natočený (1974)⁷⁹

„Od 1. júla 1974 môžu obyvatelia nášho domu docestovať z Kačerova až na Florenc za 13 a pol minúty a zo stredu mesta od Múzea za iba 9 minút 50 sekúnd. Po niekoľkých mesačných overovacích skúškach v tej dobe na trase C začne prevádzku pražské metro. Na presnosť jazdy nebude mať vplyv ani snehová kalamita, dážď alebo rozkopaná ulica⁸⁰.

Metro teda prispelo k rozšíreniu možností verejnej dopravy. Zrýchlilo presun obyvateľov a zvýšilo komfort dopravy. Jeho prísun k rozvoju mesta a sociologické dopady hlavne v rozmere plánovania mesta sú teda nezanedbateľné. Jeho budovanie zároveň výraznou mierou prispelo k modernizácii verejnej dopravy, nakoľko jeho výstavba bola sprevádzaná riešením množstva technických, bezpečnostných a výstavbových problémov. Jeho výrazný vplyv je možné pozorovať aj na sektore práce. Nielenže prispelo k zlepšeniu života cestujúcich, a ušetreniu času potrebného na

⁷⁹ Než pojedie metro (1973), Autor: Šedesátá léta, Získané z: <https://www.youtube.com/watch?v=PZjT00IukzU&t=618s>, dostupné dňa 12.7.2020 (0:9 minúta)

⁸⁰ (ibid, 0:00-1:50 minúta)

dochádzanie do zamestnania, ale jeho výstavba prospela aj k vzniku nových profesií, ktoré dovtedy neboli potrebné, ako na príklad dispečer podpovrchovej dopravy, alebo zamestnanec dohliadajúci na chod diania na nástupišti metra a podobne.

3.1.4. Električková doprava

K roku 1949 jazdilo po Prahe 539 motorových vozidiel a 743 vlečných vozňov po 23 električkových linkách, ktoré mali spolu prevádzkovú dĺžku 281 km. Neujasnený výhľad na vývoj mestskej hromadnej dopravy v Prahe a neistota o budúcnosti trolejbusových liniek zapríčinili to, že stavba nových električkových tratí bola neporovnateľne pomalšia ako počas predvojnového obdobia. Ako príklad môžeme uviesť rok 1946 - predĺženie o jednu stanicu v Motole a v roku 1947 vo Vokoviciach. V Celetnej ulici bola zrušená prevádzka električiek úplne, pretože boli príliš rušivým elementom, v dôsledku otrasov, ktoré vznikali kvôli prechádzajúcim vozidlám⁸¹.

Rozvoj v okrajových častiach v rámci rozširovania električkových tratí zostal iba v teoretickej hladine ako na príklad rať k Thomayerovej nemocnici, na Třebešín, do Čakovice, do ZOO v Troji). Až vládne uznesenia č.82/1964 a 34/1966 prispeli k tomu, že sa zaviedli veľká a zásadné rekonštrukcie električkových tratí, ktorých situácia bola už v kritickom stave. Problémom bolo, že v dôsledku rekonštrukcie vznikalo množstvo výluk, tie však boli riešené zavedením náhradnej autobusovej dopravy⁸².

S rozhodnutím o výstavbe metra súvisel vznik niekoľkých otázok v súvislosti s električkovou dopravou. Reálne a praktické dopady na električkové siete boli badateľné až po zavedení prevádzky metra, no zo začiatku sa skôr jednalo o otázky ohľadom nejasej budúcnosti električkovej dopravy. Kvôli výraznej snahe o redukciu počtu prestupov vznikali nové linky, prípadne dochádzalo k predlžovaniu už existujúcich tratí. Priemerný počet liniek na všetkých tratiach boli 3 linky a počet pravidelných denných liniek narástol na 32. V roku 1971 vznikli prvé dve samostatne označené rekreačnej linky č. 33 a 34 vedené cez víkendy do Braníka⁸³.

⁸¹ Lašťovková, B., AHMP: Získané z: <http://www.ahmp.cz/index.html?mid=46&wstyle=0&page=page/docs/vyvoj-prazske-samospravy-II-E.html>, dňa 26.4.2020

⁸² (ibid)

⁸³ (ibid)

Využívanie električiek bolo pre chod verejnej dopravy veľmi výrazné, keďže električky tvorili najväčšiu časť z prostriedkov, ktoré boli využívané. Ich percentuálna zastúpenosť v roku 1965 ďaleko prevyšuje autobusy a trolejbusy.

V súčasnej dobe zajišťujú mestskú hromadnú dopravu :

dopravný prostriedok	% z celkového objemu výkonu	dĺžka linek	počet linek	počet dopravných prostriedkov
el. dráhy	81,7	338,9	28	1553
trolejbusy	7,9	57,3	9	165
autobusy	10,4	260,3	40	456

V roku 1965 je plánovaná preprava 571 mil. osôb, čo predstavuje dennú prepravu cca 1.560 tis. osôb.

Obrázok 8: Prostriedky hromadnej dopravy v roku 1965⁸⁴

3.1.5. Autobusová doprava

V roku 1946 bol prevádzkový rozsah na predvojnovovej úrovni z pohľadu počtu linek. Prevádzková dĺžka činila 61km, celkový počet linek bol 15 (označené boli písmenami (a linky siahali aj do vzdialenejších častí mesta ako na príklad Bohnice, Kunratice či Kbely. Linky D a B jazdili aj za hranice mesta Prahy, od roku 1951 viedli až do Dolných Počernic a do Písnice, pritom tieto obce sa až v roku 1974 pripojili k Prahe. Ďalší vývoj sa už v tomto smere ale nerealizoval, požadovanú kapacitu pokrývala štátna autobusová doprava, ktorá bola v päťdesiatych rokoch zlepšená kyjakmi. Zlepšilo sa aj spojenie Suchdol a Modřan, zaviedla sa dopravná obsluha do Chodova a obnovila sa v smere k ruzyňskému letisku.

„Na konci päťdesiatych rokov došlo k zmenám. Autobusy nahradili prvé dve zrušené trolejbusové linky (č. 59 a 51), boli zavedené dve nočné linky (č. 201, 202) a v lete roku 1959 vznikli aj prvé samostatné účelové rekreačné linky (222 do Komořany - zanikla po niekoľkých týždňoch, 224 k hostivařskej priehrade - v letných obdobiach bola

⁸⁴ Archiv Dopravního podniku Praha, Rada NV dne 15. června 1965. Návrh rozvoje městské hromadné dopravy v Praze na léta 1966-1970. Ing. Flajšhans s kolektivem pracovníku Dopravního Podniku. Predložil: Mikuláš Lacek., str. 1

v prevádzke až do roku 1992 a 225 na letisko Ruzyně - postupne sa z nej stala pravidelná linka č. 119⁸⁵.

Rušenie trolejbusovej dopravy, koncentrovaná bytová výstavba formou sídlisk a rušenie trolejbusovej dopravy výraznou mierou prispeli k mohutnému rozvoju autobusovej dopravy, ktorý v porovnaní s vtedy stagnujúcou električkovou dopravou pôsobil až neprimerane. Dôsledkom toho bol aj vznik systému prekrývajúcich sa liniek, z ktorých ale väčšina nejazdila v nedeľu. Tento systém bol medzi obyvateľmi výrazne obľúbený čo spôsobilo to, že nebol dostatočný počet dopravných prostriedkov, ktoré by tento dopyt pokryli a tak boli v polovici 60. rokov prenajaté vozidlá ČSAD ktoré jazdili na linkách 133, 135 a 136. V rokoch 1968 - 1969 vznikol ešte väčší počet liniek pre potreby zabezpečovania dopravnej obsluhy v novopripojených častiach mesta. Pôvodne zabezpečovala túto dopravnú obsluhu ČSAD, postupne ale dochádzalo k preberaniu a to v rokoch 1974 až 1978. Zmeny nastali aj v označovaní liniek, kde od 1. Februára 1971 došlo k zmene číselného označenia autobusových liniek zväčšením ich čísla o jedno sto. Služby ČSAD však bolo potrebné využívať od roku 1973 až do roku 1976 kvôli nedostatku vodičov a vysokým nárokom na autobusovú dopravu.

„Prvá nočná linka základnej siete bola uvedená do prevádzky v roku 1970 pre sídlisko Prosek. V roku 1974 už boli v prevádzke 4 polnočné linky a 6 celonočných. Rovnako ako v období predvojnovom bola aj po vojne zabezpečovaná prevádzka iba vodičom, ktorý zároveň predával lístky. Od päťdesiatych rokov boli však vozy obsadzované aj sprievodcom. K systematickému zavádzaniu jednoslužnej prevádzky sa pristúpilo z rovnakého dôvodu a v rovnakej dobe ako u električiek. U autobusov slúžili prvé jednoslužné linky č. 126 a 127 od 3. Októbra 1960. Postup zavádzania samoobslúh bol pozvoľný a trval celých 10 rokov. Poslednou dennou dvojslužnou linkou bola linka č. 112 do 4. Apríla 1971, pretože tu sprievodca, okrem predaja cestovných lístkov, zaisťoval aj bezpečnosť pri cúvaní na konečnej v Podhoří⁸⁶.

⁸⁵ Lašťovková, B., AHMP: Získané z: <http://www.ahmp.cz/index.html?mid=46&wstyle=0&page=page/docs/vyvoj-prazske-samospravy-II-E.html>, dňa 26.4.2020

⁸⁶ Lašťovková, B., AHMP: Získané z: <http://www.ahmp.cz/index.html?mid=46&wstyle=0&page=page/docs/vyvoj-prazske-samospravy-II-E.html>, dňa 26.4.2020

3.1.6. Trolejbusová doprava

V roku 1936 sa na linke Střešovicích - Podbaba v prevádzke vyskytli trolejbusy, ktoré tvorili zaujímavú časť Verejnej dopravy v Prahe a boli súčasťou trolejbusovej siete, ktorej väčšina vznikla v období 1949 - 1954. Trate vznikli na Vinohradoch, Žižkove a v Bubenči a pražská trolejbusová sieť dosiahla svoj maximálny rozsah v marci 1959 kedy činila 56,876 km.⁸⁷.

Trolejbusovú prevádzku sa podarilo obnoviť pomerne rýchlo po skončení okupácie. Spolu s obnovou vznikol Generálny návrh, ktorý typ trolejbusovej dopravy preferoval. V 50. rokoch sa však stavba dostala do omeškania čo rezultovalo k tomu, že sa v roku 1955 zastavila úplne. Svoj maximálny rozsah nadobudla v marci 1959 (55876 km). Zmenu priniesli 60. roky, kedy sa začalo hovoriť o vyradení trolejbusov a ich nahradení autobusovou dopravou. Jedným z hlavných dôvodov bol fakt, že prebiehala druhá vlna rekonštrukcie pozemných komunikácií a trolejbusy neboli kvôli závislosti na pripojenie k vrchnému vedeniu schopné operatívne obchádzať miesta vozovky kde prebiehala rekonštrukcia. Významnú úlohu zohralo aj využívanie lacnej sovietskej ropy na chod autobusov, z ekonomického hľadiska teda dávalo väčší zmysel nahradiť trolejbusovú dopravu dopravou autobusovou⁸⁸.

Na základe nižšie uvedenej tabuľky môžeme vidieť, že trolejbusová doprava zažila najväčší rozmach medzi rokmi 1954 – 1963. V tomto období trolejbusová doprava mala najviac pravidelných liniek, ktoré boli simultánne v prevádzke a tak dokázala samostatne prepraviť aj veľké množstvo cestujúcich.

⁸⁷ Lašťovková, B., AHMP: Získané z: <http://www.ahmp.cz/index.html?mid=46&wstyle=0&page=page/docs/vyvoj-prazske-samospravy-II-E.html>, dňa 26.4.2020

⁸⁸ Fojtík, P., Linert, S., & Prošek, F. (2005). Historie městské hromadné dopravy v Praze. 3. Doplňené vydanie. Praha: Dopravní Podnik. ISBN 80-239-5013-4, str. 183-187

PROVOZNÍ A TECHNICKÉ ÚDAJE A PŘEPRAVNÍ VÝKONY TROLEJBUSŮ						
Rok	Inventární počet vozů	Počet linek	Délka linek (km)	Počet nasazených vozů	Počet ujetých vozokm (tisíc)	Počet přepravených cestujících (tisíc)
1936	3	1	3,5		64	700
1937	4	1	3,5		137	1 600
1938	17	1	3,5		151	792
1939	23	2	6,7		305	1 961
1940	23	2	6,7		620	5 342
1941	23	2	6,7		626	5 939
1942	23	2	5,1		576	5 554
1943	23	2	5,1		549	7 415
1944	23	2	5,1		512	7 314
1945	23	2	5,1	12	414	6 050
1946	23	2	5,1	12	327	4 678
1947	23	2	8,1	18	435	5 490
1948	43	3	13,5	27	1 027	11 734
1949	56	5	24,1	49	2 084	18 637
1950	63	5	25,3	53	2 487	23 653
1951	92	6	29,6	64	3 097	30 945
1952	92	7	36,2	77	3 969	28 049
1953	124	8	54,8	94	5 327	33 331
1954	153	11	66,2	105	6 442	40 310
1955	152	11	67,0	119	6 929	42 716
1956	148	11	64,9	117	6 625	41 231
1957	148	11	65,4	119	6 555	42 781
1958	146	11	65,4	116	6 820	43 806
1959	145	10	63,6	118	6 908	44 569
1960	179	9	55,2	121	7 302	46 616
1961	178	11	67,3	124	7 572	46 718
1962	178	10	62,3	124	7 966	47 712
1963	171	10	62,3	123	7 841	48 278
1964	168	9	57,2	123	7 944	45 081
1965	160	9	43,0	108	7 037	42 511
1966	129	5	49,1	74	5 424	32 706
1967	84	3	24,0	54	3 787	24 005
1968	46	2	9,4	36	2 488	16 618
1969	40	1	8,9	21	1 402	11 164
1970	34	1	9,0	22	1 544	7 402
1971	33	1	9,0	22	1 487	8 154
1972	33	1	9,0	19	1 011	5 408
1973	-	-	-	-	-	-

Tabuľka 2: Prevádzkové a technické údaje a prepravné výkony trolejbusov v rokoch 1936-1973⁸⁹

3.1.7. Ukončenie trolejbusových liniek

6. októbra 1972, prešiel ulicami Prahy, na dlhú dobu, posledný trolejbus. Dnes už sa tomu nechce veriť, ale Praha bola vo svojej dobe mestom s najväčšou trolejbusovou sieťou v celej republike. Do súčasnosti v metropole po trolejbusoch zostalo len niekoľko takmer utajených pamiatok, ako sú napríklad ružice trolejového vedenia na fasádach starých domov.

Aj po štyridsiatich rokoch ale môžeme v Prahe navštíviť trolejbusovú konečnú u električkovej zastávky Orionka. Vozovka zo žulových kociek, zelené stĺpy, na nich dvojité

⁸⁹ Linert, S. (2002): Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy. ISBN 80-238-8574-X, str. 260

troleje a stojan s nápisom, Stanica trolejbusu. Práve odtiaľto vyšiel v noci z 15. na 16. októbra 1972 posledný pražský trolejbus.

Historik Dopravného podniku Praha, Pavel Fojtík, sa pre iROSZHLAS vyjadril, že "vec, ktorá tu zohrala zásadnú úlohu, aj keď sa to vtedy oficiálne moc nezaobchádzajú, bola veľmi lacná ropa zo Sovietskeho zväzu, ktorá jednoznačne nahrávala autobusovej doprave⁹⁰"

"Posledný trolejbus bol dokonca vyzdobený. Na bokoch bol transparent, Praha sa lúči s trolejbusy, trolejbusy sa lúči s Prahou '. Pamätníci spomínajú, že pri nočnej jazde za oknami horeli aj symbolické sviečky⁹¹ "uviedol Fojtík.

„U väčšiny liniek existoval po celú dobu dvouslužný prevádzku s sprievodcami, jednoslužný prevádzka bol iba na linke 58 a 62 (od roku 1961). Trolejbusy jazdili zásadne celotýždenne, len neskôr bola prevádzka niektorých liniek obmedzená na prepravné špičky. Zaujímavou epizódou bol skúšobná nočnú prevádzku na trase Knížecí-Jinonice od 22. Októbra 1956. Pre nepatrné využitie bol však už po mesiaci zrušený⁹².

O návrate trolejbusov sa neskôr niekoľkokrát uvažovalo⁹³, avšak plné obnovenie trolejbusovej dopravy v Prahe má pred sebou ešte veľkú cestu. V roku 2019 sa začalo o jej obnove premýšľať reálnejšie aj kvôli čistejšiemu životnému prostrediu v meste⁹⁴. Testovanie trolejbusov v Prahe ešte stále prebieha, avšak pravidelná linka z Palmovky do

⁹⁰ Herget, J. 2012: iRozhlas, Získané z: https://www.irozhlas.cz/regiony/pred-40-lety-projel-ulicemi-prahy-posledni-trolejbus_201210160413_jpiroch, dňa 26.4.2020

⁹¹ (ibid)

⁹² Laš'ovková, B., AHMP: Získané z: <http://www.ahmp.cz/index.html?mid=46&wstyle=0&page=page/docs/vyvoj-prazske-samospravy-II-E.html>, dňa 26.4.2020

⁹³ Herget, J. 2012: iRozhlas, Získané z: https://www.irozhlas.cz/regiony/pred-40-lety-projel-ulicemi-prahy-posledni-trolejbus_201210160413_jpiroch, dňa 26.4.2020

⁹⁴ Zuzánek, J. (2019): Do Prahy se vrátil další trolejbus. V Letňanech začalo testování bateriové verze. Získané z: <https://domaci.ihned.cz/c1-66540650-do-prahy-se-vratil-dalsi-trolejbus-v-letnanech-zacalo-testovani-bateriove-verze>, dňa 1.6.2020

Letňan začala premávať 20.3.2020⁹⁵. V príprave je plánovaná trasa na Letisko Václava Havla⁹⁶.

3.2. AD 2. Aké boli stratégie vývoja verejnej dopravy v tomto období v Prahe?

Obyvateľstvo sa prirodzene zoskupuje v oblastiach, kde má čo najlepšie možnosti z pohľadu pracovných miest, rozvinutosti priemyslu, sociálneho a kultúrneho vyžitia. Keďže je kumulácia pracovných príležitostí v mestách a veľkomestách vyššia, žije v nich aj viac obyvateľstva, čo prispieva k ohromnej záťaži na dopravu. Preťažená doprava prispieva aj k tomu, že je potrebné ustavičné navrhovanie zlepšovania mestskej hromadnej dopravy a hľadanie nových možností⁹⁷.

Dôležitosť dopravy, stále narastajúce požiadavky a problematika nielen hromadnej ale aj automobilovej dopravy prispievajú k zložitosti prípravy plánov na riešenie danej problematiky. Existuje niekoľko aspektov, na ktoré je potrebné dbať pri akomkoľvek plánovaní zmien v doprave, ako na príklad bezpečnosť, ekonomický aspekt, pohodlie pasažierov a v neposlednom rade rýchlosť⁹⁸.

Aj napriek tomu, že dopravu tvorí okrem hromadnej dopravy aj doprava automobilová, je práve hromadná doprava pre mesto najdôležitejšia. „Objem hromadnej dopravy je daný počtom obyvateľov a počtom jazd v priemere na obyvateľa za rok. Plánuje sa, že počet obyvateľov Prahy v budúcnosti nepresiahne podstatne 1 milión osôb a predpokladá sa, že prostriedky hromadnej dopravy budú musieť prepraviť denne približne 1300 000 osôb“⁹⁹. Výhodou však pri plánovaní zostal fakt, že bolo vďaka plánu prestavby mesta známe, kde budú umiestnené dôležité strediská, ako na príklad budovy s vysokou kapacitou pre pracovné miesta, športové centrá, alebo veľké obchodné centrá.

⁹⁵ Pražská Integrovaná Doprava, Jízdní řády podle linek / Trolejbusy. Linka 58. Získané z: <https://pid.cz/jizdni-rady-podle-linek/trolejbusy/>, dňa 3.6.2020

⁹⁶ Hinčica, L. (2019): Praha chce 20 kloubových trolejbusů pro linku na letiště. Československý Dopravák. Získané z: <http://www.cs-dopravak.cz/zpravy/2019/9/30/praha-chce-20-kloubovch-trolejbus-pro-linku-na-letit>, dňa 3.6.2020

⁹⁷ Plicka, I. (1961): Budoucnost dopravy v Praze. v Stočesová G. (1961), Kniha o Praze, Sborník sv. 4, Orbis, str. 76

⁹⁸ (ibid, str. 77)

⁹⁹ (ibid, str. 78)

Jednou z hlavných výziev dopravy je zabezpečenie dostupnosti dopravy pre obyvateľov, ktorí žijú v okrajových častiach mesta do centra mesta ideálne pod 20minút. Títo obyvatelia sa teda musia pohybovať priemerne rýchlosťou 20 kilometrov za hodinu. V tomto priemere je však nutné počítať počas celej dĺžky trasy, čo pochopiteľne znamená problém, keďže sa so znižujúcou vzdialenosťou od centra zvyšuje hustota ľudí v doprave aj premávke. S centrom nastáva aj ďalší problém. Výstavba nových tratí, prípadne zdvojenie už existujúcich tratí v centre nie je možná. Či už z hľadiska historického aspektu, alebo z hľadiska priestoru. Na úkor nových tratí by bolo nutné obmedziť priestor pre automobilovú dopravu a zároveň obmedziť priestor pre parkovanie. V centre mesta by to navyše kvôli hustému zastavaniu navýšilo hluk a ruch, čo je opäť viac ako nežiadúce. Na potvrdenie teórie, že dopravná situácia sa iba vylepšením aktuálnej dopravy nezlepší existuje ešte ďalší faktor, a tým je fakt, že pridaním ďalších liniek alebo vozňov by sa síce navýšila kapacita, avšak utrpela by tým rýchlosť samotnej dopravy, ktorá už v súčasnom stave v určitých časoch a situáciách nezvláda dodržanie požadovanej priemernej rýchlosti, ktorá činí 20 kilometrov za hodinu¹⁰⁰.

Boli navrhnuté tri potenciálne riešenia na problematiku pražskej hromadnej dopravy:

„Riešenia:

typ koľajového dopravného prostriedku v úrovni ulíc a s podzemnými úsekmi, doplnený sieťou trolejbusov alebo autobusov,

typ koľajového dopravného prostriedku v úrovni ulíc a s nadzemnými úsekmi, doplnený sieťou trolejbusov alebo autobusov,

spôsob, keď všetku hromadnú dopravu obslúžia autobusy¹⁰¹“.

3.2.1. Koľajový dopravný prostriedok

Koľajové dopravné prostriedky disponujú niekoľkými výhodami, medzi tie hlavné patrí bezpečnosť a vysoká kapacita vozňov pre cestujúcich. Ich problémom však je to, že na svoje operovanie potrebujú vlastné koľajové trate, ktorých výstavba je

¹⁰⁰ Plicka, I. (1961): Budoucnost dopravy v Praze. v Stočesová G. (1961), Kniha o Praze, Sborník sv. 4, Orbis, str. 79

¹⁰¹ (ibid, str. 79)

priestorovo náročná a na rozdiel od autobusov a trolejbusov nie sú schopné využívať komunikáciu, ktorú využívajú osobné automobily. V okrajových mestských štvrtiach ich vybudovanie nepredstavuje tak veľký problém ako v centre Prahy. Ak teda nie je možné rozširovať trate v horizontálnom smere, je nutné uvážiť variantu rozširovania v smere vertikálnom¹⁰².

Z hľadiska rýchlosti sa naskytujú dve potenciálne možnosti. Využitie rýchlodráhy alebo využitie rýchloelektričky. Práve druhá z možností sa javí ako ideálnejšia, aj napriek tomu, že vlaková rýchlodráha ponúka možnosť dosiahnutia veľmi vysokých rýchlostí. Dôvodom je hlavne nepriaznivý terén na území Prahy na jej vybudovanie, vysoké náklady a predpoklad, že jej veľké kapacity ktoré ponúka nebudú dostatočne využité¹⁰³.

Práve varianta rýchloelektričky sa javí ako dobré riešenie. Nielenže by ponúkla zlepšenie dopravnej situácie, jej vybudovanie by prispelo aj k rastu mesta po vertikálnej osi. V oblastiach mimo centra Prahy je vybudovanie jej tratí možné bez väčších problémov, avšak práve v centre Prahy by sa to nezaobišlo bez podzemných a nadzemných zastávok. Pristor, ktorý by sa nachádzal pod úsekom vyhradenom pre tento typ dopravy by mohol byť naďalej využívaný či už ako obchodné centrum, parkoviská alebo kancelárske priestory. Podobný spôsob riešenia je možné vidieť na príklad v Japonsku¹⁰⁴.

Problém s kapacitou, hlukom v uliciach a rýchlosťou rieši vybudovanie metra. Jeho výstavba je však veľmi komplikovaná a ekonomicky nákladná, preto sa vždy hľadá alternatív k tejto forme dopravy. Poznáme dva druhy podzemnej dráhy:

- podpovrchovú
- tunelovú¹⁰⁵

V minulosti bolo vypracovaných mnoho návrhov a možných riešení pražskej hromadnej dopravy. Prvý návrh bol vyhotovený dokonca v roku 1926. Staršie projekty sa väčšinou venovali tunelovému metru, mladšie navrhovali metro ako rýchlodráhu alebo

¹⁰² Kubát, B., Tyc, P., Krejčířiková H. (1995): Kolejová doprava ve městě. Vyd. 2 Přerac. Praha Vydavatelství ČVUT, 114s, ISBN 80-01-01351-0

¹⁰³ Plicka, I. (1961): Budoucnost dopravy v Praze. v Stočesová G. (1961), Kniha o Praze, Sborník sv. 4, Orbis, str. 79-80

¹⁰⁴ (ibid, str. 80)

¹⁰⁵ (ibid, str. 81)

ako rýchle električky a ich trate by kombinovali povrchové a aj podpovrchové úseky. Povrchové úseky sa mali budovať tam, kde by bolo možné vybudovať samostatné oddelené teleso, napríklad najmä na predmestiach. Trate mali schádzať pod zem v husto zastavaných častiach Prahy. Trate boli od začiatku plánované najmä v hlavných smeroch naväčšej prirodzenej dopravnej záťaže. Návrhy sa skladali z dvoch až štyroch tratí, najčastejšie to boli siete tvorené tromi linkami: „trať A sa uvádza zo smeru Dejvice - Václavské námestie – Vinohrady, trať B Smíchov – Václavské námestie – Vysočany, trať C Pankrác – Hlavné nádražie – Holešovice“¹⁰⁶. Táto sieť predstavovala hlavné smery, podľa plánov sa mali trate v predmestských častiach rozvetvovať. „Napríklad trať A by sa v Dejviciach rozdelila na smer do Dejvic, Střešovic a Břevnova, Trať B na smer smíchovský a do Košíř atď. Tomuto rozvetveniu a trasám vyhovuje projekt rýchlych električiek z roku 1956 a návrh generálneho dopravného plánu 1959“¹⁰⁷.

Trať A mala spájať oblasť Dejvic – a vtedy budované Petřiny - s centrom mesta, s Vinohradmi a aj s plánovanou malešicko-hostivařskou priemyselnou oblasťou. Trať A sa mala skladať aj z podzemnej časti a bola uvažovaná v úseku Špejchar - Mustek – Muzeum. Trať je trasovaná v komplikovanom teréne, pod historickým Starým Mestom. Trať mala byť vystúpená na povrch v oblasti Vinohradov za Múzeom a mala pokračovať ďalej ako rýchla električka.

„Trať B – Smíchovsko-Vysočanská – viaže obytnú oblasť smíchovskú spolu s dôležitým smíchovským nádražím na mestské centrum a priemyselnú oblasť vysočanskú, prípadne na uvažovaný komplex športovísk na Maninách“¹⁰⁸. Predpokladalo sa, že táto trať má prekonať Vltavu po Palackého moste, ktorý mal byť pôvodne vyhradený iba koľajovej doprave a za mostom mala trať znova zostúpiť pod zem

Trate A a B sa v priestore stanice Mustek mali stretávať a vytvoriť niečo ako viacúrovňovú križovatku pod zemou. „Trať C sleduje známu pražskú severojužnú magistrálu Pankrác – Muzeum – Hlavné nádražie – Holešovice – Severné mesto. Táto trasa spája budovanú pankrácku oblasť s hlavným centrálnym pražským nádražím

¹⁰⁶ Plicka, I. (1961): Budoucnost dopravy v Praze. v Stočesová G. (1961), Kniha o Praze, Sborník sv. 4, Orbis, str. 81-82

¹⁰⁷ (ibid, str. 81-82)

¹⁰⁸ (ibid, str. 82)

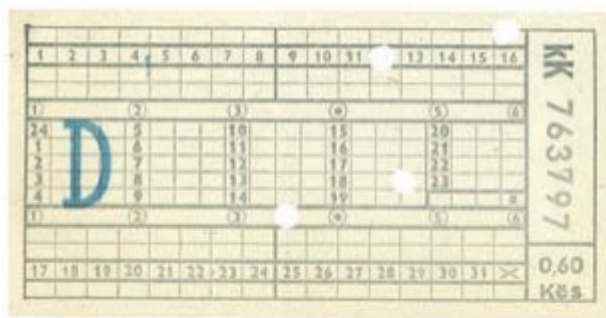
a projektovaným sídliskom Severným mestom. Trať C nemusí mať žiadny podzemný úsek, okrem múzea. Nuselské údolie prekonáva po moste a úsek v okolí Bulhara a Poříčí by bol pravdepodobne vybudovaný na mostnej konštrukcii ako nadzemná dráha¹⁰⁹.

3.2.2. Cestovné lístky

Cestujúci musel za jazdu zaplatiť správnu sumu. Toto deklaroval zakúpením a preukázaním cestovného lístka. Preto sú tieto neoddeliteľnou súčasťou systému verejnej dopravy. Cestujúci zakúpením lístka potvrdil, že je oboznámený so základnými pravidlami cestovania a jeho zákonnými rámcami. Nepreukázaním správneho cestovného lístka bol častokrát riešený až vtedajšími policajnými a právnymi zločkami. Najmä tento aspekt vyvolával stiesnený pocit u mnohých cestujúcich. Platba cestovného – jeho výška – bola častokrát zdrojom nespokojnosti cestujúcich. Poukazovali na príliš vysokú cenu za kvalitu a podmienky cestovania, ktorú zato dostávajú. Až do dnešných čias tento problém riešia niektoré osoby nezakúpením lístka – „čiernou jazdou“. V rokoch 1948 až 1974 poukazujeme na dva hlavné systémy používania cestovných lístkov. Prevádzka so sprievodcami a samoobslužná prevádzka. Samoobslužnú prevádzku je možné považovať za jednu z dôležitých stratégií vývoja mestskej hromadnej dopravy v tomto období, keďže šlo o úsporu pracovných síl a taktiež zrýchlenie prepavy cestujúcich. Za významnú stratégiu rozvoja hromadnej dopravy, ešte pred samoobslužnou prepravou, je možné taktiež považovať vývoj a zjednošovanie samotných cestovných lístkov.

Kým vo vozni pôsobil sprievodca, určenie a získanie lístka bolo z hľadiska cestujúceho menej problémové. Predsa len to bola interaktívna komunikácia medzi ľuďmi. Nedostatkom bola však dĺžka času na vybavenie, ktorá spôsobovala dlhšie cestovanie medzi uzlovými bodmi trasy. Tento nedostatok mala vyriešiť modernejšia samoobslužná prevádzka, čo sa v priebehu času ukázalo ako opodstatnené. Naopak ale, tento stav priniesol v počiatkoch komplikácie cestujúcim ako vybrať správny lístok (z hľadiska trasy, prestupu a času). Uvedený stav dokumentujeme ukázkami cestovných lístov, ktorý naše tvrdenia potvrdzuje.


¹⁰⁹ Plicka, I. (1961): Budoucnost dopravy v Praze. v Stočesová G. (1961), Kniha o Praze, Sborník sv. 4, Orbis, str, str. 83

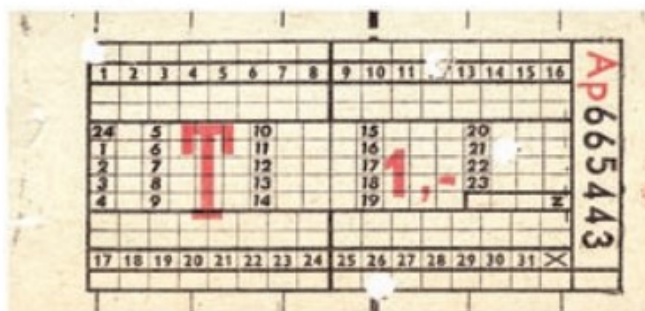


Obr. 246  Tramvajová jízdenka z roku 1953.

Obrázok 9: Električkový lístok z roku 1953¹¹⁰

Tieto cestovné lístky sa v pražskej MHD používali v 50. a v 1. polovici 60. rokov. Ich prevedenie bolo veľmi jednoduché. Sprievodca na ne vyznačoval klieštikmi linku, deň a čas. V električkách býval v minulosti v každom voze sprievodca. V autobuse a trolejbuse to znamenalo s vodičom dvojčlennú posádku, ale v električkách s dvoma vozňami už museli byť traja. Dnes tomu už tak nie je a cestujúci si cestovné lístky musia označovať sami. Lístky sú však jednotné, prestupné, prehľadné a najmä, dnešný označovač lístkov na cestovné lístky automaticky vyrazí správne údaje.

Obr. 254  Trolejbusová jízdenka z roku 1970.



Obrázok 10: Trolejbusový lístok z roku 1970¹¹¹

¹¹⁰ Fojtík, P., Linert, S., & Prošek, F. (2005). Historie městské hromadné dopravy v Praze. 3. Doplňené vydanie. Praha: Dopravní Podnik. ISBN 80-239-5013-4, str. 181

¹¹¹ (ibid, str. 187)

3.2.3. Autobusová doprava

Autobusová doprava rieši problém, ktorý má doprava kolajová, a to je problém s priestorom potrebným na vybudovanie tratí pre koľajové dopravné prostriedky. Nakoľko autobusy nepotrebujú špeciálny typ komunikácie, je možné využívať cesty, ktoré sú určené pre automobily. Hlavne kvôli týmto aspektom sa v novších plánoch na zlepšenie pražskej dopravy uvažovalo práve týmto smerom. Problémom však je, že autobusy nedokážu pokryť kapacitu ktorú ponúkajú električky a tým pádom je potrebné zavedenie viacerých spojov ako v prípade kolajovej dopravy¹¹².

Problém s kapacitou bývania rieši vybudovanie rozľahlých budov, ktoré by slúžili primárne na bývanie. Nakoľko ale potrebujeme na ich výstavbu veľkú nezastavanú plochu, je zrejmé, že musíme ich výstavbu presunúť ďalej od centra. S tým prichádza problém ako ľudí, ktorý na sídliskách bývajú prepravíme do centra mesta, kde má väčšina z nich svoje zamestnanie a kde sa konajú spoločenské a kultúrne akcie.

„20. decembra 1955 schválila rada UNV nový Dopravný poriadok pre hlavné mesto Prahu“¹¹³. V predpise sa hovorilo o tom, že je potrebné zredukovať počet áut v Prahe. K tomuto číslu sa počítajú aj autá, ktoré Prahou len prechádzajú. Práve výstavba veľkého zberného okruhu mala túto problematiku vyriešiť.

Problém v Prahe nastal rozvojom osobnej automobilovej dopravy. Jej rozvoj začal napredovať rýchlejšie ako sa predpokladalo a tým pádom bola dopravná situácia rapídne zhoršená. Túto situáciu malo riešiť vybudovanie podzemných tunelov pre električky, ktoré sa neskôr mali používať pre linky metra.

Dopravu zaťažoval aj ďalší aspekt. Okrem pohybu ľudí, ktorý žili v okrajových častiach mesta a dochádzali do centra za prácou, bol zvýšený aj pohyb ľudí, ktorí sa pohybovali po samotných okrajových častiach Prahy. Tento jav zapríčinilo rozrastanie sa mesta, keďže ľudia sa usídľovali aj v okrajových mestských zónach, začali v týchto oblastiach vznikáť aj rôzne nákupné a kultúrne centrá, čo viedlo k zmene životného štýlu aj využívaniu mestskej hromadnej dopravy¹¹⁴.

¹¹² Plicka, I. (1961): Budoucnost dopravy v Praze. v Stočesová G. (1961), Kniha o Praze, Sborník sv. 4, Orbis, str. 84

¹¹³ (ibid, str. 84)

¹¹⁴ Laš'ovková, B., AHMP: Získané z: <http://www.ahmp.cz/index.html?mid=46&wstyle=0&page=page/docs/vyvoj-prazske-samospravy-II-E.html>, dňa 26.4.2020

3.3. AD 3. Ako ovplyvnila modernizácia verejnej dopravy každodenný život obyvateľov mesta Prahy?

Hlavné mestá sú vo väčšine prípadov pravidelne spájané okrem širokej škály možností aj s úlohou určovania trendov a pokroku. A práve pokrok je v sektore verejnej dopravy nevyhnutný, keďže je to časť života obyvateľov, s ktorou a dostávajú do kontaktu na každodennej báze. Verejnú dopravu totiž využíva stále viac ľudí.

V roku	Počet prepravených osôb
1920	110 mil.
1937	267 mil.
1946	457 mil.
1957	518 mil.
1965	575 mil.

Tabuľka č. 3: Počet prepravených osôb k roku 1965¹¹⁵

Pod pojmom modernizácie nerozumieme však iba vynovenie vozňov prípadne zvýšenie komfortu sedenia počas jazdy vo verejnej doprave. Modernizácia zasiahla verejnú dopravu aj v globálnom merítku. Okrem príjemnejšieho cestovania, teda môžeme sledovať napríklad znižovanie hluku v rámci mesta, zvyšovania bezpečnosti dopravy ako takej, pozitívny enviromentálny dopad v dôsledku lepšieho hospodárenia s energiou potrebnou na chod mestskej hromadnej dopravy ale aj celkové zvýšenie rýchlosti dopravy v meste.

¹¹⁵ Archiv Dopravního podniku Praha, Zpráva o stavu městské hromadné dopravy v Praze a návrhy na opatření ke zvýšení spolehlivosti jejího provozu. Předsednictvo ústředního výboru KSČ. Číslo pořadu: 1., 9.11.1965. Krček, A. (1965), Příloha III., str. 1

3.3.1. Električky

Povojnová Praha. Ako celá sieť, tak aj vozy boli v tejto dobe už zastarané a nevyhovujúce. Odpoveďou sa stala už dlho zamýšľaná modernizácia spočívajúca v náhrade električiek a prestavbe tratí. Mnoho typov starých dvojnápravových električiek s vlečnými vozmi začalo byť nahradzovaných na svoju dobu veľmi modernými z produkcie ČKD konštrukcie PCC, najprv T1 od roku 1951 a neskôr T3. Vozidlá T2 sa neujali z dôvodu vysokej hmotnosti. Vďaka narastajúcej automobilovej doprave, ktorá si vynucovala širšie ulice, došlo aj k prestavbe mnohých tratí. Koľaje na nich neboli umiestňované priamo v úrovni vozovky ako predtým, ale na zvláštnom vyvýšenom telese postavenom väčšinou z betónových panelov typu BKV. Ani tieto úpravy však nedokázali odstrániť hlavný problém tejto doby, nespoľahlivosť a hlavne nevyhovujúcu cestovnú rýchlosť v celej električkovej sieti. Preto sa konečne rozhodlo o podpovrchovej električke. Kopat' sa začalo v roku 1966, prvý úsek mal viesť z hlavnej stanice na Pankrác v tubuse práve budovaného Nuselského mosta. Zrušila sa aj prvá trať v historickom centre mesta, išlo o jednokoľajový úsek cez Parížsku ulicu, Staromestské námestie a úzku Celetnú ulicu, kde už nebolo možné prevádzkovať rýchlu a modernú dopravu¹¹⁶.

Bezpečie pri cestovaní

...Nahýbati se ven životu nebezpečno – toto bol nápis na starých vozňoch prvej pražskej „koňky“. Preto bolo vždy významnou udalosťou, keď smíchovská Tatra uviedla na trh nový prototyp. Ich prvoradým cieľom bolo zrýchliť dopravu. Zvyšovala sa rýchlosť aj kapacita vozňov. Električky križujú Prahu aj v jej stredovekých úzkych uličkách. Výrazný hluk nielenže nepriaznivo vplyva na okoloidúcich chodcov, ale aj znižuje kultúru bývania v prilahlých bytoch. Bezpečnosť jazdy mali zvyšovať modernizované brzdy¹¹⁷.

Model električiek T2

Tento typ električky sa veľmi neujal, aj keď bol tento model, oproti predošlým, kapacitnejší, rýchlejší, a aj pohodlnejší. Jeho časté poruchy ho však vyradili z využívania

¹¹⁶ Novák, K. (1957): Městská hromadná doprava. 2.vyd. Praha: SNTL, 114s. Učební texty vysokých škol

¹¹⁷ Električka Tatra T2. Získané z: https://www.youtube.com/watch?v=Mabb_RREIpA, dňa 13.7.2020

v hromadnej doprave. Novinkou, ktorú priniesli, boli priečne umiestnené sedadlá pozdĺž celého vozu. Ich nedostatok však bola jeho príliš veľká váha, ktorá sa blížila k 18 tonám¹¹⁸.



Obrázok 11: Električka T2 vo vozovni Střešovice¹¹⁹

Zvýšenie pohodlia cestujúcich

Veľkým bezpečnostným problémom električiek do tých čias bolo, že každá kolízia s chodcom mohla zapríčiniť fatálny následok. Preto v tomto roku prebieha testovanie nového typu električky (T3) opatreného ochranným rámom. Pri tomto type električky – vyrobenej v Poprade – sa dbalo aj na zvýšenie pohodlia cestujúcich. Laminátové kreslá sú v zime elektricky vykurované¹²⁰.

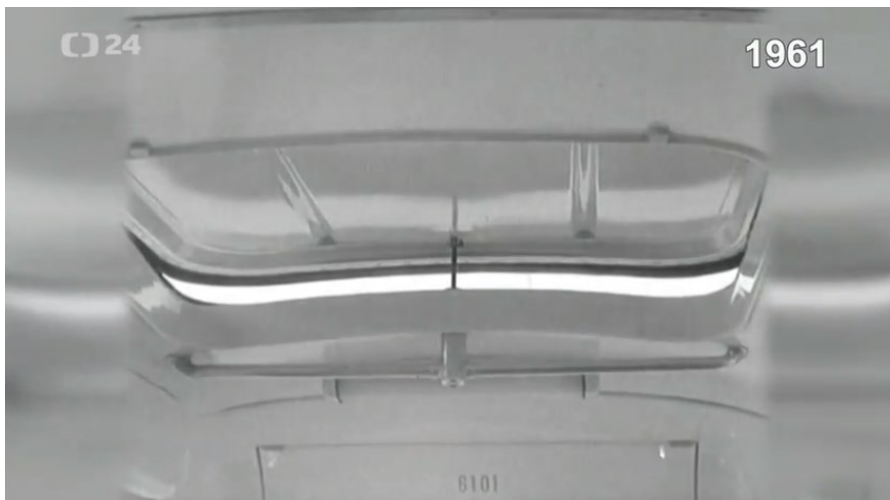
¹¹⁸ Mld (2020), Druhý pokus. Tramvaje T2, které v 50. letech pro Prahu nezbyly, se vracejí na nostalgickou linku. Získané z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/3051624-druhy-pokus-tramvaje-t2-ktere-v-50-letech-pro-prahu-nezbyly-se-vraceji-na>, dňa 12.7.2020

¹¹⁹ (ibid)

¹²⁰ Archiv ČT24 (2014). Nový typ tramvaje (1962). Městská doprava. Získané z: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/10116288585-archiv-ct24/214411058210012-mestska-doprava>, dostupné dňa 16.6.2020



Obrázok 12: Elektricky vykurované sedadlá v modeli T3 (1961)¹²¹



Obrázok 13: Strešné vetranie v novnom modeli T3 mali priniesť do voza čerstvý vzduch (1961)¹²²

Cestovanie s detským kočíkom

V krajských mestách je zavedená nová služba pre cestujúcich – vyhradenie miest pre cestujúcich s kočíkom. S veľkou nevôľou Pražania poukazujú na skutočnosť, že sa

¹²¹ Archiv ČT24 (2014). Nový typ tramvaje (1962). Městská doprava. Získané z: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/10116288585-archiv-ct24/214411058210012-mestska-doprava>, dostupné dňa 16.6.2020 (6:38 minúta)

¹²² (ibid, 6:40 minúta)

tak neudialo v Prahe. Aj oni by uvedenú službu radi využívali tak ako občania na severe Čiech – v Moste¹²³.



Obrázok 14: Vozeň vyhradený pre cestujúcich s kočíkom (1964)¹²⁴

Prestavba Václavského námestia

V tomto roku prebiehala výstavba podchodu na Václavskom námestí. Stavitelia odhadovali dobu výstavby na 2 roky a mala prebiehať minimálne do roku 1968. Stavenisko bolo premostené, aby bola koľajovej doprave zabezpečená prevádzka.¹²⁵

¹²³ Archiv ČT24 (2014). S kočárkom do tramvaje (1964). Městská doprava. Získané z: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/10116288585-archiv-ct24/214411058210012-mestska-doprava>, dostupné dňa 16.6.2020 (10:50 – 11:20 minúta)

¹²⁴ (ibid, 10:59 minúta)

¹²⁵ Archiv ČT24 (2014). Výstavba podchodu na Václavském náměstí (1967). Městská doprava. Získané z: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/10116288585-archiv-ct24/214411058210012-mestska-doprava>, dostupné dňa 16.6.2020 (14:26 – 15:40 minúta)



Obrázok 15: Výstavba podchodu na Václavskom námestí – premostenie električkovej trate (1967)¹²⁶

3.3.2. Samoobslužná prevádzka



Obrázok 16: Pokladňa pre samoobslužnú prevádzku v električke typu T3¹²⁷

¹²⁶ Archiv ČT24 (2014). Městská doprava. Video „Výstavba podchodu na Václavském náměstí (1967)“. Získané z: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/10116288585-archiv-ct24/214411058210012-mestska-doprava>, dostupné dňa 16.6.2020 (15:25 minúta)

¹²⁷ Fojtík, P., Linert, S., & Prošek, F. (2005). *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. 3. Doplňené vydanie. Praha: Dopravní Podnik. ISBN 80-239-5013-4, str. 182

Keďže existoval nedostatok pracovných síl v dôsledku priemyselnej orientácie ekonomiky, Dopravný podnik pristúpil k prevádzke bez sprievodcov. Podmienky na chod mestskej hromadnej dopravy boli čiastočne vytvorené úpravami električkových liniek tak, aby sa znížil počet prestupov. „Prvou linkou, na ktorej bola tzv. Jednoslužná prevádzka na motorovom voze zavedená, bola linka č. 2 od 25. Septembra 1961“¹²⁸. Vodič kontroloval platenie do pokladničky, alebo kontroloval predplatený lístok. Žiadny doklad vydávaný nebol. Na nasledujúcej samoobslužnej linkae č. 20, ktorá mala obojsmernú prevádzku, museli byť už dve pokladničky, keďže sa nastupovalo z oboch strán. Problémom tu bolo, že zadný vchod nebol nikým strážený a tak sa často mohlo stať, že sa vo voze vyskytli „čierni pasažieri“. Neskôr, kvôli nožnej kontrole, boli pokladničky upravené tak, aby vydávali kontrolné neprestupné cestovné lístky. Prvý krát sa tieto pokladničky objavili na linke č. 6 od 4. Novembra 1963¹²⁹.



Obr. 258  *Autobusová jízdenka pro samoobslužný provoz.*

Obrázok 17: Autobusový lístok pre samoobslužnú prevádzku¹³⁰

U spriahnutých dvojíc električiek typu T bolo spočiatku komplikované zaviesť samoobslužnú prevádzku. Avšak postupne bola samoobslužná prevádzka zavedená na riadiacom voze a prvý krát sa tak stalo na linkách č. 1 a 11 od 2. Mája 1972. Pokladničky,

¹²⁸ Fojtík, P., Linert, S., & Prošek, F. (2005). *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. 3. Doplňené vydanie. Praha: Dopravní Podnik. ISBN 80-239-5013-4, str. 180

¹²⁹ (ibid, str. 181)

¹³⁰ (ibid str. 191)

ktoré boli v týchto vozoch nainštalované, boli odlišné než pokladničky v dvojnápravových vozoch, a taktiež vydávali aj inak vyzerajúce cestovné lístky¹³¹.

Modernizáciu cestovania chápeme ako zvýšenie bezpečnosti a rýchlosti prepravy, množstva cestujúcich alebo zvýšenie kultúry cestovania. Vo väčšine prípadov je takáto modernizácia prijatá pozitívne. Zánik sprievodcu však priniesol aj negatívne dôsledky. Starší ľudia sa ťažšie vyrovnávajú s novinkami, či cestujúcim z vidieka prináša rozpaky voľba správneho cestovného lístka. Na potvrdenie týchto slov uvádzame zavádzanie nostalgických liniek aj s osobou sprievodcu. Nielen ako spomienku na „staré“ časy ale aj ako poukázanie na vytrácanie ľudského elementu v hromadnej doprave v časoch budovania socialistickej spoločnosti.

3.3.3. Sprievodca v električke



Obrázok 18: Dušan Bouša. Foto: Robert Oppelt pre Metro.cz¹³²

Sprievodca skôr patril ku každému vagónu električky. Jazdili v nich až do 8. mája 1975. O deň neskôr vyšlo prvé metro a s prácou sprievodcov bol koniec. Vrátili sa až

¹³¹ Fojtík, P., Linert, S., & Prošek, F. (2005). *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. 3. Doplňené vydanie. Praha: Dopravní Podnik. ISBN 80-239-5013-4, str. 183

¹³² Oppelt, R.: 2012. Získané z: https://praha.idnes.cz/netradicni-profese-prazsky-pruvodci-s-klestickami-je-ohrozeny-druh-1-gg-/metro.aspx?c=A120725_170142_metro-extra_row, dňa 27.4.2020

v roku 1991, kedy v súvislosti s Jubilejnou výstavou prvýkrát vyšli do pražských ulíc nostalgické linky. Na nich slúžia ako sprievodcovia a vodič i Dušan Bouša. "Do dopravného podniku som prvýkrát prišiel ako študent na brigádu v roku 1965," opisuje pre iDNES.cz pán Dušan Bouša¹³³. "Slávil som v električke päťdesiatku a všetko sa mi to tam vrátilo. Urobil som si opäť všetky skúšky a zase som začal vo voľnom čase jazdiť s električkou“, vysvetľuje. Pána Dušana Boušu môžu cestujúcu na nostalgickej linke stretnúť s tradičnou kabelou a klieštikmi na štiepanie lístkov, a taktiež v historickej uniforme. Staré modely električky vyrážajú na cestu po Prahe zo Střešovickej vozovne, ktoré sa o staré električky stará a kde má zároveň sídlo aj Múzeum mestskej hromadnej dopravy¹³⁴.

3.3.4. Rozvoj Autobusovej dopravy v povojnových rokoch 1945-1963

V roku 1951 sa uskutočnilo zjednotenie tarifu mestskej hromadnej dopravy v Prahe. U autobusov bol, tak, ako aj u električiek, zavedený rovnaký prestupný tarif s jednotným cestovným lístkom. Pred týmto zjednotením u autobusov existoval len stanicový tarif. Pre cestujúcich to znamenalo lacnejšie cestovanie autobusovou dopravou. Zároveň, číslovanie liniek sa zjednodušilo. Písmená nahradilo číselné značenie od 101 a vyššie. Avšak aj napriek týmto zmenám hrala autobusová doprava v 50. rokoch 20teho storočia vedľajšiu úlohu, napríklad aj pre napájanie trolejbusov, ktoré v centre mesta podporovali električkovú sieť. Autobusová doprava v 50tych rokoch zažívala pozitívny vývoj. Medzi rokmi 1951 až 1958 bolo dodaných 71 autobusov typu Škoda 706RO, ktorý bol prvý, sériovo vyrábaný trambus. Ich novší typ, Škoda 706 RTO, sa objavil v roku 1959, ktorých bolo do roku 1963 dodaných 183 kusov¹³⁵.

31. Január 1959 priniesol dve nočné linky autobusov z Václavského náměstí, číslo 201 do Strašnic a číslo 202 do Dejvic, po dlhej prvestávke. V prevádzke však zostali len neskôr len v sobotu a v nedeľu a v roku 1966 sa ich prevádzka zastavila¹³⁶.

¹³³ Oppelt, R.: 2012. Získané z: https://praha.idnes.cz/netradicni-profese-prazsky-pruvodci-s-klestickami-je-ohrozeny-druh-1gg-/metro.aspx?c=A120725_170142_metro-extra_row, dňa 27.4.2020

¹³⁴ (ibid)

¹³⁵ Linert, S. (2002): *Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy. ISBN 80-238-8574-X, str. 72

¹³⁶ (ibid, str. 72)

Prvá rekreačná linka číslo 224 na závodisko vo Veľkej Chuchli bola zriadená 5. Apríla 1959. Novinkou v tomto roku bola aj rýchliková linka číslo 225 z centra na ruzyňské letisko, ktorá bola zriadená 15. Mája 1959¹³⁷.

Samoobslužná prevádzka prináša vyššie nároky na schopnosti a samostatnosť cestujúcich pri výbere a kúpe správneho cestovného lístka. Po získaní skúseností prichádza v modernizácii k ďalšiemu – pre nás dnes logickému kroku – zavedeniu terminálov. Tieto umožňujú rýchly a bezpečný prestup medzi technologicky rozličnými linkami hromadnej dopravy. Ako príklad uvádzame terminál na Braníku.

„Na nádraží Braník bol v Septembri 1960 uvedený do prevádzky prvý, moderný a prestupný terminál, ktorý zaručoval bezpečné prestupovanie medzi električkovými a autobusovými linkami. 3. Októbra 1960 boli uvedené do prevádzky prvé 2 jednoslužné samoobslužné autobusy, číslo 126 a 127. Jednoslužná prevádzka už bola zavedená v predvojnovom období na niektorých linkách. Teraz to však boli neprestupné linky, na ktorých neboli vydávané cestovné lístky, ale cestujúci museli vhodiť mince do pokladničky pod dozorom vodiča, alebo sa bolo možné preukázať predplateným lístkom. Smerovanie týchto liniek bolo taktiež novinkou, pretože šlo o tzv. tangenciálne linky s dlhou trasou, ktorá viedla mimo centrum mesta, čo veľmi výrazne skrátilo čas cestovania (do frekventovanej vysočanskej priemyselnej oblasti). Obidve linky tvorili zárodok budúcej prekryvnej autobusovej siete“¹³⁸.

Praga NDO

Tieto autobusy síce nepatrili k tým modernejším (vzhľadom k tomu, že boli navrhnuté už v predvojnových časoch), vyrábali sa však prevažne z toho dôvodu, aby boli v Československu rýchle obnovené vozové parky v mnohých, vojnou zničených mestách. V roku 1948 ich bolo dodaných 50 kusov, čím sa výrazne posilnila a skvalitnila autobusová preprava v tomto období. „Strecha bola z dreva a potiahnutá impregnovanou

¹³⁷ Linert, S. (2002): *Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy. ISBN 80-238-8574-X, str. 72

¹³⁸ (ibid, str. 72)

vagónovou plachtovinou. Pozdĺžne sedadlá boli čalúnené umelou kožou. Zatváranie a otváranie dverí sa dialo mechanicky pákou¹³⁹.



Obrázok 19: Autobus Praga NDO č. 7 od prof J. Čermáka¹⁴⁰

3.3.5. Nový význam autobusovej dopravy

Novú rolu začala v Prahe hrať autobusová doprava v 60. rokoch 20. storočia. Zmienené zavedenie prvých liniek autobusov, ktoré už neboli chápané len ako napájače električiek, znamenali zmeny v chápaní úlohy autobusovej dopravy. Automobilová doprava v Prahe bola čoraz intenzívnejšia, čo spôsobilo spomalenie električkovej prepravy. Koľajová sieť električiek bola za začiatku 60tych rokov v zlom stave a v tomto období aj prebiehala obnova električkového vozového parku novými vozmi T1 a T3. Tieto vozy boli energeticky náročnejšie, čo prinieslo aj celý rad nových problémov. Trolejbusová doprava taktiež zažívala ťažké časy. Trolejbusová sieť sa po vojne rozvíjala, avšak v 50. rokoch rozvoj ustal¹⁴¹.

Plán zásadnej zmeny mestskej hromadnej dopravy v Prahe, ktorá spočívala v presunutí električiek v centre mesta pod zem, alebo podzemnej dráhy, sa od vojny stále

¹³⁹ Fojtík, P., Linert, S., & Prošek, F. (2005). Historie městské hromadné dopravy v Praze. 3. Doplňené vydanie. Praha: Dopravní Podnik. ISBN 80-239-5013-4, str. 203

¹⁴⁰ (ibid, str. 202)

¹⁴¹ Linert, S. (2002): Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy. ISBN 80-238-8574-X, str. 95

odkladal. V Prahe sa v tomto období rozbiehala rozsiahla bytová výstavba, a tak bolo nevyhnutné že na dopravu budú čoskoro kladené vysoké nároky. Až 4000 nových bytov bolo v Prahe dokončených v roku 1960 a v roku 1961 už výstavba nových bytov neklesla ročne pod 5400¹⁴².

Prvými významnými rozostavanými sídliskami, ktoré mali počiatočne vo svojej bezprostrednej blízkosti stávajúce alebo preložené električkové trate boli sídlisko Antala Staška, Chelnice, Invalidovna, Jarov a Petřiny. Električková doprava bola v tejto dobe pomerne nespoľahlivá, aj tak sa však predpokladalo, že električky budú schopné zaistiť obsluhu pre všetky nové, uvažované sídliská. Dokonca aj pre tie, ktoré budú značne vzdialené od centra aj od nových priemyselných oblastí, napríklad hostivařsko-malešickéj.

Medzi rokmi 1964 až 1965 bolo v Prahe zriadených 5 nových autobusových liniek, ktoré svojou trasou do centra, alebo cez centrum na druhý koniec mesta, vytvorili atraktívne a rýchle spojenie. Boli to linky číslo 132 (Bořislavka – Anděl/Motorlet), linka číslo 133 (Nádraží Těšnov – Strašnice, Černokostelecká), linka číslo 134 (Petřiny – Krč, sídlisko Antala Staška), linka číslo 135 (Nádraží Veveslavín – Spořilov) a linka číslo 136 (Vozovna Kobylisy – Hostivař, Náměstí Jana Marata). Aj napriek neprestupnému tarifu na týchto linkách mali u ľudí veľkú obľubu, čo spôsobovalo ich preťaženie. Dopravný podnik však v tejto dobe nebol schopný sám spoje posilniť, a tak v rokoch 1965 až 1966 na niektorých linkách vypomáhali autobusy ČSAD¹⁴³.

Rozvoj autobusovej prepravy bol podporený aj zrušením trolejbusovej siete od roku 1965 do Čakovíc. Veľku rolu zohralo aj vládne uznesenie z 9. Augusta 1967 o výstavbe metra a o zrušení už rozostavaného systému podpovrchovej električky. Táto skutočnosť mala za následok ústup od plánu zavádzať do nových sídlisk električkové trate a novovystavané sídliská mali byť obslužené najmä autobusovými linkami. Autobusová doprava bola v tejto dobe hlavne lacnejšia než električková, kvôli lacnej sovietskej rope a taktiež, autobusová doprava bola ďaleko viac operatívnejšia v čase veľkého stavebného

¹⁴² Linert, S. (2002): *Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy. ISBN 80-238-8574-X, str. 95

¹⁴³ (ibid, str. 95)

rozvoja. Výstavba ciest nebola započítavaná do nákladov autobusovej dopravy a okrem zabezpečovania vozového parku nepotrebovala takmer nič iné¹⁴⁴.

„Predpokladaný rozvoj bytovej výstavby viedol aj k nevyhnutnému rozšíreniu územia mesta, ktoré sa až do roku 1960 rozkladalo stále len na teritóriu vymedzenom pri vytvorení tzv Veľkej Prahy v roku 1922“¹⁴⁵.

1. januára 1970 došlo k zdrazení cestovného lístka na 1 korunu v mestskej hromadnej doprave, čím došlo k zjednoteniu cien liniek autobusov na základnej a prekryvnej sieti. Dočasné zdrazenie cestovného lístka 1. Februára 1971 na 2 koruny malo zabrániť preťažovaniu liniek prekryvnej siete. Tieto linky boli pre lepšiu orientáciu prečíslované a začínali číslom 2. Nočné linky, zriaďované od roku 1967, boli taktiež prečíslené a začínali v číselnej rade 300. V jednotlivých linkách sa teda dalo už ľahšie orientovať, pretože prvé číslo linky ukazovalo jej cenu¹⁴⁶.

„Od roku 1961 prebiehalo postupné, avšak pomalé, zavádzanie jednoslužnej prevádzky bez sprievodcu aj na prestupných linkách základnej autobusovej siete. Cestujúci si v autobusoch na táych linkách sám po zaplatení lístku do pokladne na prednej plošine odtrhol lístok, ktorý mohol použiť pri prestupe alebo s lístkom z inej linky preukazal vodičovi. Vozy samoobslužných liniek boli označene na čele písmenom S. Zavádzanie samoobslužnej prevádzky na autobusoch denných liniek bolo dokončene 5. Apríla 1971 na linke číslo 112, u nočných liniek sa realizovalo od 1. Októbra 1971“¹⁴⁷.

Neprestupný tarif v celej sieti pražskej hromadnej doprave bol zavedený 9. mája 1974, keď sa zahájila prevádzka metra. Všetky linky číselnej rady 200 boli znovu označené pôvodnými číslami, teda prečíslované do rady 100. Zavedené bolo tzv. mechanizované odbavenie cestujúcich, čo znamenalo, že cestovné lístky sa dali zakúpiť len v predajniach. Spustenie prevádzky metra vznieslo do autobusovej prepravy

¹⁴⁴ Linert, S. (2002): *Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy. ISBN 80-238-8574-X str. 95)

¹⁴⁵ (ibid, str. 95)

¹⁴⁶ (ibid, str. 96)

¹⁴⁷ (ibid, str. 96)

aj veľa iných zásadných zmien. Napríklad, vznikla celá rada liniek, ktoré fungovali ako napájače metra a ich trasy sa sústreďovali k vznikajúcim staniciam nového metra¹⁴⁸.

„O prudkom rozvoji autobusovej dopravy svedčí aj počet prevádzkovaných liniek. Na konci roku 1965, teda po zavedení prvých liniek prekryvnej siete, Dopravný podnik hl. m. Prahy prevádzkoval 44 autobusových liniek, z toho 40 denných, 2 nočné, 1 rekreačnú a 1 školskú. Po zahájení prevádzky metra k 9. Máju 1974 už v Prahe existovalo 114 autobusových liniek. Z nich bolo 97 denných, 8 nočných, 7 rekreačných a účelových, 2 školské, 1 dve linky dlhodobej náhradnej prepravy“¹⁴⁹.

Model autobusov ŠM 11 bol v celej histórii Dopravného podniku hl. m. Praha najpočetnejším. V roku 1969 ich bolo v prevádzke 277¹⁵⁰.



Obrázok 20: Autobus ŠM 11 1630¹⁵¹

Rozvoj povrchovej dopravy mal za následok zvýšenie kvality dopravy. Túto kvalitu môžeme popísať ukazovateľom miestových kilometrov na jednu cestujúcu osobu. „(...) počet miestových km na 1 prepravenú osobu vo všetkých prevádzkach hromadnej dopravy do r. 1970 postupne vzrastá, za celú dopravu tak o 18,9%“¹⁵².

¹⁴⁸ Linert, S. (2002): Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy. ISBN 80-238-8574-X str. 96 (ibid, str. 96)

¹⁴⁹ (ibid, str. 96)

¹⁵⁰ Fojtík, P., Linert, S., & Prošek, F. (2005). Historie městské hromadné dopravy v Praze. 3. Doplňené vydanie. Praha: Dopravní Podnik. ISBN 80-239-5013-4, str. 208

¹⁵¹ (ibid)

¹⁵² Archiv Dopravního podniku Praha, Návrh Rozvoje MHD na léta 1966-1970, materiál pro Radu NVP. Ing. Flanšhajns a kol. (1965). Dopravní podnik hl. města Prahy, str. 8

„Neoddeliteľnou súčasťou rastu kvality služieb obyvateľstva je tiež zmena cestovnej rýchlosti v km/h na linkách mestskej hromadnej dopravy, ktorý sa predpokladá:

v letech	1966	1967	1968	1969	1970
na tramvajách	14,80	15,20	15,20	15,40	15,60
trolejbusech	15,5	15,9	14,3	14,3	14,3
autobusech	15,20	15,30	15,35	15,45	15,50

Obrázok 21: Predpokladaný rast cestovnej rýchlosti v rokoch 1966-1970¹⁵³

3.3.6. Trolejbusy v rokoch 1945-1972. Od maximálneho rozvoja až po zánik

Generálny návrh rozvoja trolejbusovej siete vznikol hneď po vojne a jeho najväčšou úlohou bolo odľahčiť električkovú sieť. Pôvodne mali trolejbusy fungovať najmä ako napájače električiek. Trolejbusy však dokázali, že zvládnu aj náročnejšie úlohy.

V roku 1947 bola predĺžená linka W zo Smíchova do centra Prahy na Václavské námestie a trolejbusy začali byť označované namiesto písmen číslami. Linka K sa zmenila na číslo 51 a linka W na číslo 52. Z plánu rozvoja trolejbusovej dopravy bohužiaľ nakoniec nezostalo veľa, avšak v 40-50 rokoch 20. storočia zaznamenala značný rozvoj¹⁵⁴.

Trolejbusová linka do Dienzenhofferových sadov k Strahovskému štadiónu bola dokončená v júny 1948 a taktiež bola dôležitou posilou prevádzky pri XI Vsesokolskom zlete. Táto linka bola označená písmenom S a bola len dočasná. Zrušená bola po ukončení zletu a pravidelná prevádzka linky číslo 53 bola uvedená do prevádzky až po niekoľkých mesiacoch. „V roku 1948 bolo postavené predĺženie trate v Jinoniciach. Podobne ako traťové úseky k sv. Matejovi a k Waltrovke, aj trate cez Hřebenky na Strahov a v Jinoniciach sa vyznačovali značným stúpaním, v ktorom sa trolejbusy veľmi osvedčili“¹⁵⁵.

¹⁵³ Archiv Dopravního podniku Praha, Návrh Rozvoje MHD na léta 1966-1970, materiál pro Radu NVP. Ing. Flanšhajns a kol. (1965). Dopravní podnik hl. města Prahy, str. 8

¹⁵⁴ Linert, S. (2002): Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy. ISBN 80-238-8574-X, str. 229

¹⁵⁵ (ibid, str. 229)

V roku 1947 boli uvedené do prevádzky významné trate v centre Prahy. Napríklad na Jungmanovo námestie, v Žitnej a Slezskej ulici, vďaka čomu bola umožnená trolejbusová doprava do časti Vršovic a Strašnic. Trolejbusy taktiež veľmi priaznivo ovplyvnili dopravu v okolí Pankrácu v smere Pankrác – Podolí, kde sa ich výhody opäť prejavili v kopcovitom teréne¹⁵⁶.

„V roku 1951 vytvorili trolejbusy veľmi dôležitú posilu dopravy do vysočanskej priemyselnej oblasti. V tomto roku sa začali objavovať prvé signály, že rozvoj trolejbusovej dopravy nebude prebiehať tak rýchlo, ako sa pôvodne predpokladalo. Nepriaznivý vplyv na stavbu tratí mal predovšetkým zlý stav niektorých komunikácií (predovšetkým v žižkovsko-vinohradskej oblasti) a dodávky meniarní viazli“¹⁵⁷.

Napriek všetkým problémom sa podarilo postaviť dôležitú trať z Libne do Letňan a Čakovíc. Na tejto trase autobusy nestačili pokrývať veľký nápor cestujúcich v tejto priemyselnej oblasti. Prvá diametrálna linka trolejbusov s číslom 56 vznikla v roku 1953 po dokončení tratí na Žižkove a Vinohradoch a jej trasa bola z Vysočian cez centrum až k Motorletu (Waltrovke). Dosahovala dĺžky 13,8 km. Linka 56 jazdila len rok a bola nahradená inou, už jedinou diametrálnou linkou v trase Strašnice, Průběžná – centrum – Motorlet, ktorá dostala označenie číslo 60. V roku 1954 bola taktiež dokončená trať z Újezdu do Veľkej Chuchle, na ktorej jazdila linka č. 59. Rýchly vývoj trolejbusovej siete sa však v roku 1954 v podstate zastavil¹⁵⁸.

V roku 1958 existoval v Prahe historicky najväčší počet trolejbusových liniek – 11. Potom sa však v polovici 60tych rokov pristúpilo k zmene koncepcie mestskej hromadnej dopravy a s trolejbusmi sa v nej už nepočítalo.

„Dôvodov pre rušenie trolejbusov sa uvádzalo mnoho. Na prvom mieste šlo o prevádzkovú operatívnosť autobusov a ich v tej dobe pomerne lacnú prevádzku danú celoštátnou orientáciou na dodávky sovietskej ropy. Svoju rolu zohralo aj dožívanie technickej základne trolejbusov, zvýšené energetické nároky na električky typu T3 a časté poruchy trolejového kríženia na križovatkách. Trolejbusy nebolo možné využiť ani pri

¹⁵⁶ Linert, S. (2002): *Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy. ISBN 80-238-8574-X, str. 229

¹⁵⁷ (ibid, str. 229)

¹⁵⁸ (ibid, str. 229)

prípadnej mobilizácii či evakuácii. Trolejbusová prevádzka bola v Prahe na poslednej linke v noci z 15teho na 16teho Októbra zastavená krátko po polnoci¹⁵⁹“.

„Vzhľadom k tomu, že podľa celoštátnej zásady vytýčenej ministerstvom dopravy se počítá v rozvoji MHD s variantou električka-autobus, dochádza v tomto plánovacom období k postupnému rušeniu trolejbusových linek. Prevádzkové zariadenie trolejbusovej dopravy (vozy a sieť káblov, vrchného vedenia a meniarňí) je v mnohých prípadoch už dožitá a zostávajúce dožíva, prikračuje sa k jej rušeniu podľa nasledujúceho harmonogramu:

- rok 1966 linka 56 a 58
- rok 1967 linka 55 a 61
- rok 1968 linka 52 a 60
- rok 1969 linka 57 a 63“¹⁶⁰.

3.3.7. Príspevok metra k modernizácii verejnej dopravy

V 60-tych rokoch minulého storočia sa začala rapídne zhoršovať doprava v Prahe. Hlavné tepny električiek – Václavské námestie a Na Příkope boli často preplnené. Naviac vybudovaná doprava k Jižnímu mestu a Prednuselskému údolí bola nedostatočná. Cesta cez Nusle pre náročné podmienky už nebola vyhovujúca. Po návrhoch a ich schválení prichádza výstavba metra. Prvé autá s vykopanou zeminou vyšli v roku 1967.

Na Metro boli už pri návrhu kladené vysolé požiadavky: Zvýšiť kapacitu prepravy a jej rýchlosť. Pravidelnosť a spoľahlivosť mestskej hromadnej dopravy. Odbremeniť cesty a cestnú premávku v centre Prahy. Znížiť hluk a emisie v ovzduší. Zvýšiť kultúru cestovania. Zvýšiť bezpečnosť prepravy aj bezpečnosť na nástupných staniciach. Nástupištia každej zo staníc budú strážiť kamery priemyselnej televízie. Sú inštalované tak, aby dozorný aj dispečer dopravy mali prehľad o dianí na stanici¹⁶¹.

¹⁵⁹ Linert, S. (2002): Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy. ISBN 80-238-8574-X, str. 230

¹⁶⁰ Archiv Dopravního podniku Praha, Návrh Rozvoje MHD na léta 1966-1970, materiál pro Radu NVP. Ing. Flanšhajns a kol. (1965). Dopravní podnik hl. města Prahy, str. 12

¹⁶¹ Archiv ČT. Městská doprava. Získané z: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/10116288585-archiv-ct24/214411058210012-mestska-doprava>, dostupné dňa 7.6.2020

3.3.8. Pražské metro

Prevádzka na prvej linke Pražského metra od 9. Mája 1974 pútala na seba pozornosť Pražanov po mnoho týždňov. Jedni si zvykali na svoj nový každodenný rytmus a pre ostatných to bola predstava na čas, keď sa aj ich cesta z bydliska na pracovisko zmení podobným spôsobom. Aj keď prvá trasa metra nebola dlhá (KAČEROV – Sokolovská), začala sa významne prejavovať na zlepšení situácie v mestskej hromadnej doprave. Spojila vtedy najviac obývaný obvod hlavného mesta – Praha 4 s mestským centrom. A s pomocou prestupov i s najpriemyslovejšími časťami Praha 8 a Praha 9. Rok 1975 je nielen 30. výročím ukončenia druhej svetovej vojny, ale aj rokom Spartakiády. Po prvýkrát sa na jej zabezpečení podieľalo aj metro.

Keďže metro jazdí väčšinou pod zemou, bolo potrebné pred jeho využitím prekonať výškový rozdiel. Na tento cieľ boli vybudované veľkokapacitné eskalátory. Ich prekonávaný výškový rozdiel a rýchlosť však vzbudzoval u niektorých ľudí rešpekt. Preto pracovníci dopravného podniku v spolupráci s Červeným krížom a Zväzom invalidov organizoval pre starších spoluobčanov pravidelné večerné nácviky.

Hoci sa s otvorením metra počítalo už v roku 1970, oneskorenie spôsobené nedostatkom skúseností predĺžili výstavbu až do roku 1974. O rok skôr sa tiež začalo s razením trasy A z Dejvic na Vínohrady. Slávnostné otvorenie prvého úseku trasy "C" medzi Kačerov a Florenc, označovaného tiež ako C1, sa uskutočnilo 9. mája 1974 v 9 hodín a 19 minút a stalo sa predovšetkým politickou manifestáciou, na ktorej bol prítomný generálny tajomník KSČ Gustáv Husák aj ďalší členovia vtedajšieho politbyra. Doprava bola zabezpečovaná trojvozovými jednotkami Ecs. Konštrukčne je pražské metro tzv. klasické "ťažké" metro sovietskeho typu, ktoré je budované s dôrazom na dosiahnutie čo najvyššej prepravnej kapacity. Väčšina úsekov dráhy je vedená v podzemí, iba niektoré časti na okraji siete sú nadpovrchové. Jednotlivé linky metra sa križujú priamo ale v rôznych úrovniach, vlaky môžu medzi nimi prechádzať pomocou manipulačných spojok, cestujúci prechádzajú prestupnými chodbami. Zastávky a prestupné tunely sú veľkokapacitné. Smutným priekopníkom samovrážd, páchaných skokom pod kolesá vlaku, bola žena vo februári 1975, ktorá svoj pád realizovala v st. Hlavní nádraží. Tento spôsob ukončenia života sa v ďalších rokoch stal veľmi

populárnym a viedol k rozličným plánom, ako sebevrahom ich úmysel technicky prekaziť, bohužiaľ sa efektívny spôsob ochrany nenašiel.¹⁶²

V dobových listoch Večerní Praha vyšlo dňa 2. Mája 1974 celé číslo venované chodu pražského metra, prepravným podmienkam a spôsobu používania.



Obrázok 22: 2. Mája 1974 bolo pražskému metru venované celé číslo vo Večerních listech¹⁶³

Už v tej dobe bol ustanovený minimálny interval medzi súpravami na tri minúty. Čitatelia boli upozornení na technické novinky brániace zrážke vozov. Taktiež boli uistení, že sa budú v tejto modernej doprave cítiť komfortne a úplne bez obáv¹⁶⁴.

¹⁶² Chaloupka, J. (2008): Pražské metro I. Nielen z histórie. Získané z: <https://www.infoglobe.sk/hlavne-mesto-praha1/prazske-metro-i-nielen-z-historie/>, dostupné dňa 7.6.2020

¹⁶³ Racková, K. (2015): Odkdy jezdí pražské metro? Získané z: <https://www.prahaneznama.cz/prazska-nej/odkdy-jezdi-prazske-metro/>, dostupné dňa 7.6.2020

¹⁶⁴ (ibid)

3.3.9. Masové akcie a verejná doprava

Praha ako politické či spoločenské centrum Československa sa často stávala miestom organizovania masových akcií. Politických ako napríklad manifestácie v čase osláv Sviatku práce (1. Máj) , športových - napríklad organizácia Majstrovstiev sveta v ľadovom hokeji (1959, 1972) alebo masovo a svetovo jedinečné podujatie – Spartakiáda.

Počet ľudí pohybujúcich sa a cestujúcich po Prahe mnohonásobne narastá, čím prirodzene narastajú aj nároky na mestskú verejnú dopravu. Všetky aspekty modernizácie dopravy – rýchlosť, bezpečnosť, spoľahlivosť a kultúra cestovania sú očakávané omnoho viac. Ukazuje sa však, že modernizácia dopravy, ktorá zaostáva za rozvojom mesta v bežnom živote, naplno ukazuje svoje nedostatky. Kapacita vozov je nedostatočná, orientácia ľudí prichádzajúcich z menších miest a dedín robí problémy, čakanie na spoje v dlhých radoch tiež nendodáva na pokoji. Treba však uviesť aj snahu dopravného podniku – posilnenie spojov, zvýšenie počtu pracovníkov na zastávkach alebo spolupráca s Verejnou bezpečnosťou.



Obrázok 23: Trolejbus Tatra T400 prepravujúci cestujúcich počas III. celoštátnej spartakiády, rok 1965¹⁶⁵

¹⁶⁵ Linert, S. (2002): Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy. ISBN 80-238-8574-X, str. 237

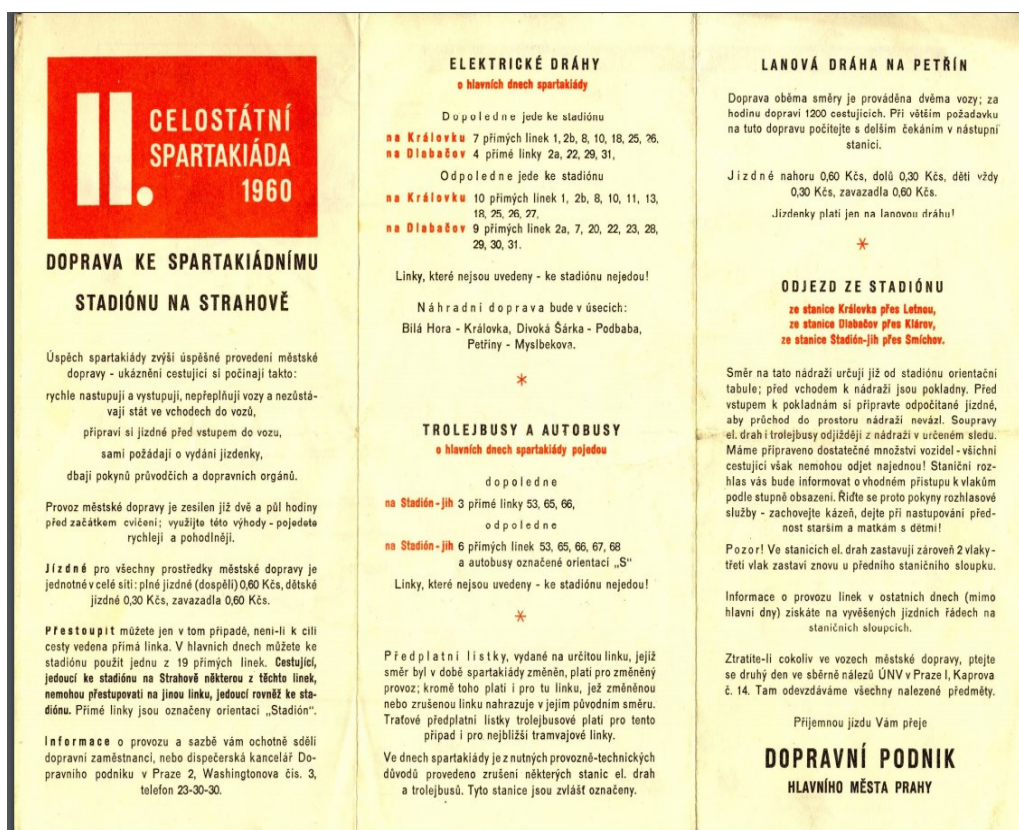
Tento stav potvrdzujeme pomocou autentických dobových materiálov.

Ako príklad skúsenosti s verejnou dopravou v období socializmu počas jednej z najmasovejších akcií v Československu uvádzame jednu z autentických výpovední priamej účastníčky spartakiády, Marcely Pivcovej, (rok neuvedený) a jej spomienku na verejnú dopravu, kde pôsobila ako doprovod cvičenkýň spartakiády. Jej komentár uvádzame nepreložený do slovenského jazyka v záujme zachovania autenticity:

„Řekly jsme si s kolegyní: Když už mumraj, tak raději organizovaný, a jezdily jsme dobrovolně s dvanácti vybranými cvičícími dívkami (plus asi dvěma náhradnicemi) na Strahov. Z počátku nás cesta poněkud vyvedla z míry, ale rychle jsme si všechny zvykly. Z cvičení jsme my učitelky mnoho neviděly - hlídaly jsme nástupy, věci v šatně, po vystoupení jsme se co nejrychleji vracely domů. Cestou jsme jen hlídaly, aby se nám některá žákyně neztratila v tom neuvěřitelném množství cestujících. Denně jsme přestupovaly na Karlově náměstí, kam najížděly autobusy ke Strahovu doslova jeden za druhým. Celou situaci dirigovali zaměstnanci Dopravních podniků, což kupodivu zvládali celkem dobře. Ačkoliv se naše skupina vždy držela pohromadě, zůstala jsem jednou jako poslední přede dveřmi naprosto plného autobusu. Když chtěl řidičí zaměstnanec DP dát pokyn k odjezdu, vykřikla jsem: "Já tam mám holky, musím se tam dostat!" Tak mě doslova vtlačil na poslední schod, než se dveře zavřely. Jiný den pořadatelé na stadionu po odcvičení poslali dívky do šaten jinou cestou. Po chvíli čekání jsme s kolegyní zjistily, že už šatnou prošly a jsou pryč¹⁶⁶.

Dopravný podnik Praha sa vždy počas masových akcií snažil zabezpečiť plynulý chod mestskej hromadnej dopravy. Napríklad posilnenými spojmi, špeciálnymi spojmi, ale aj rôznymi letákmi, ktorými radili cestujúcim, ako sa dostať na tú konkrétnu akciu. Takýto usmerňujúci leták bol vydaný aj pri príležitosti II. Celoštátnej spartakiády v roku 1960, v ktorom bol uvedený presný popis spojov, ktoré mohli ľudia na štadión pohodlne priniesť, ale ho aj z neho odviezť naspäť. Tento návod obsahoval spoje na štadión ale aj odjazdy z neho, a taktiež električkové autobusové ale aj trolejbusové linky.

¹⁶⁶ Pivcová, M. (2018): Příběhy naší republiky: Jak jsem (ne)cvičila na spartakiádě (část druhá). I60.cz Portál pro aktivní seniory. Získané z: <https://www.i60.cz/clanek/diskuze/20397/pribehy-nasi-republiky-jak-jsem-ne-cvicila-na-spartakiade-cast-druha#article-discussion>, dňa 17.7.2020



Obrázok 24: Doprava k Strahovskému štadiónu počas II. celoštátnej Spartakiády¹⁶⁷

Aj napriek všetkej snahe organizátorov Spartakiády a zamestnancov Dopravného podniku o plynulom chode mestskej hromadnej dopavy, nie je možné dohliadnuť na také množstvo ľudí. Na obrázku nižšie môžeme vidieť, ako chaoticky pôsobili nástupištia pre verejnú dopravu počas III. celoštátnej Spartakiády v roku 1965. „Autobusmi a trolejbusmi odchádzalo 37%, električkami 61% návštevníkov“¹⁶⁸

¹⁶⁷ Doprava ke spartakiádnímu štadiónu na Strahově, II. Celostátní spartakiáda 1960. Dopravní podnik hlavního města Prahy. Získané z: <https://www.prazsketramvaje.cz/clanky/1960-linkovevedenispartakiada.pdf>, dňa 17.7.2020

¹⁶⁸ Archiv ČT24 (2019): Nápor pro pražskou dopravu (1965), Masově na Strahově. Získané z: <https://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/10116288585-archiv-ct24/219411058210030/obsah/731934-napor-pro-prazskou-dopravu-1965>, dňa 17.7.2020 (0:00-0:11 minúta)



Obrázok 25: Nástupištia MHD počas III. celoštátnej Spartakiády, rok 1965¹⁶⁹

Modernizácia verejnej dopravy v Prahe ovplyvnila životy ľudí jej obyvateľov na dvoch úrovniach. Prvá úroveň sú samotní cestujúci, ktorí využívajú verejnú dopravu na pravidelnej báze. Pre nich modernizáciou nastalo zvýšenie komfortu samotnej cesty, zníženie času potrebného na presunutie či už za zamestnaním, alebo spoločenskými a kultúrnymi zážitkami. Samotný priebeh presunu bol zjednodušený aj pri úhrade cestovného a následne vďaka využívaniu väčších a komfortnejších vozňov bol aj cestovne príjemnejší.

Druhá úroveň je taká, kde modernizácia ovplyvnila každodenný život sú obyvatelia mesta Prahy, ktorí verejnú dopravu nevyužívajú, pretože využívajú automobilovú, alebo pešiu prepravu. Aj napriek tomu sa ich život vďaka modernizáciám zlepšil. Najdôležitejším faktorom je plošné zrýchlenie dopravy, kedy verejná doprava neprispieva k spomaľovaniu premávky až do takej miery, na príklad kvôli rýchlejšiemu vozňom, možnosti nákupu cestovného lístka vo vozni samoobslužne, čím odpadá nutnosť čakania predaju jednotlivých lístkov sprievodcom. Taktiež väčšími vozňami, ktoré v tom istom čase presunú väčší počet cestujúcich, ktorí by inak museli využiť ďalší spoj. Okrem zlepšenia života počas samotného transportu, sa vďaka modernizáciám zlepšil život aj po stránke hluku. Hlukom trpeli najmä ľudia, ktorí bývali v bezprostrednej blízkosti

¹⁶⁹ Archiv ČT24 (2019): Nápor pro pražskou dopravu (1965), Masově na Strahově. Získané z: <https://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/10116288585-archiv-ct24/219411058210030/obsah/731934-napor-pro-prazskou-dopravu-1965>, dňa 17.7.2020 (0:07 minúta)

trati a dopravných uzlov. Problematickú časť tvorili aj obyvatelia centra, kde vďaka úzkym uliciam dochádzalo k akustickému zosilňovaniu už tak dosť intenzívneho hluku.

3.4. AD 4. Aký dopad mal rozvoj mesta Prahy na verejnú dopravu?

Praha, rovnako ako ostatné svetové hlavné mestá a veľkomestá nadobúdala svoju rozlohu postupne, hlavne pričleňovaním okolitých dedín a obcí. Počas nami skúmaného časového rozmedzia sa však nerozširovala rovnomerne. Zo začiatku povojnového obdobia sa jednalo viac o prerozdeľovanie hraníc jednotlivých mestských častí Prahy ako o pripájanie nových území. Prvé veľké pripájanie nastalo až v roku 1960. „K Prahe bola od 1. júla 1960 pripojená obec Ruzyně, miestna časť Čimice z obce Dolní Chabry a časti území Ďáblic, Hájů, Kunratic, Lysolajů, Nebušic, Petrovic, Přední Kopaniny, Řeporyjí a Slivence“¹⁷⁰.

Rozširovanie Prahy sa dialo aj napriek tomu, že pôvodná prognóza hovorila o tom, že mesto Prahy neprekročí počet obyvateľov 1 milión. Dôvodom k tomu bol fakt, že v Prahe sa výrazne zlepšovala priemyselná výroba a poskytovala tak príležitosti na zamestnanie a ekonomickú prosperitu. „Počet obyvateľov v Prahe presiahol v roku 1966 1,030.000 obyvateľov. Je teda nutné konštatovať, že skôr stanovená výhľadová veľkosť Prahy je v súčasnej dobe prekonaná (...).“¹⁷¹

Ďalšie výrazné rozširovanie územia prebehlo v roku 1968. „S platnosťou od 1. januára 1968 bolo k Prahe pripojených území 21 obcí (25 katastrálnych území) zo susedných okresov Stredočeského kraja. Jednalo sa o obce (katastre) Čakovice, Ďáblice, Dolní Chabry, Dolní Měcholupy, Háje, Horní Měcholupy, (Hostavice), Chodov, Kbely, (Komořany), Kunratice, Kyje, Lahovice, Letňany, Libuš, Lysolaje, (Miškovice), Modřany, Nebušice, Petrovice, Řepy, Suchdol, Štěrboholy, (Třeboradice) a Velká Chuchle. Ďalšou úpravou hraníc Prahy bolo pričlenenie území obcí, na ktorých leží rozšírené ruzyňské letisko – častí katastrov Dobrovíz, Hostivice, Kniževsi, Kniživky

¹⁷⁰ Fojtík, P., Linert, S., & Prošek, F. (2005). Historie městské hromadné dopravy v Praze. 3. Doplňené vydanie. Praha: Dopravní podnik. ISBN 80-239-5013-4, str. 161

¹⁷¹ Archiv Dopravního podniku Praha, Výchozí urbanistické podklady pro studii cílového řešení městské hromadné dopravy v Praze. Horák, S. (1968), str. 2

a Přední Kopaniny. Týmto územím bez bývajúcich obyvateľov sa Praha od 1. Októbra 1970 zväčšila na 297 km²¹⁷².

V dôsledku pripájania nových území k Prahe vznikol problém, ktorý znamenal dopravenie zamestnancov z novo pripojených častí smerom k centru mesta kde sa sústreďovala aj väčšina tovární, priemyslových hál a iných zamestnaní. K tomuto problému výraznou mierou prispel aj ďalší faktor a to bola výstavba sídlisk, ako napríklad už spomínaný Prosek, alebo Severní Město. Vzhľadom k tomu, že pracovných príležitostí v týchto oblastiach bolo málo, keďže slúžili vo väčšine ako ubytovacie oblasti, bolo potrebné pre týchto ľudí zabezpečiť dopravné linky.

60-te roky sú v Čechách považované „zlaté“. Teda aj Praha žije kultúrou a celému svetu dáva svoj dar v podobe českej filmovej „novej vlny“. Zo západu prichádza hudba, vznikajú nové hudobné skupiny a s tým spojené hudobné koncerty. Hľad ľudí po kultúre však opäť vyvoláva zvýšený presun občanov z nových obvodov a tým zvyšuje nároky na hromadnú dopravu. Jednou takou obcou boli aj Letňany. Ich príbeh je rovnaký aj pre ostatné „pričlenené“ oblasti a v mnohom potvrdzuje predošlé konštatovania.

Po vojne, ktorá zdecimovala obyvateľstvo, i náletoch, ktoré zase zničili tunajšie usadlosti, domy a komunikácie, sa Letňany a jeho obyvatelia obdivuhodne rýchlo vzchopili.

Dôležitým rokom, ktorý priniesol obci a jej obyvateľom veľkú zmenu, bol rok 1968. Vtedy sa rozšíril obvod Prahy 9 a okrem ďalších 21 obcí k nemu boli pripojené aj Letňany. V 70. rokoch tu začalo vznikať rozsiahle panelové sídliská a po ňom pribudla ďalšia - v priebehu niekoľkých rokov bolo dokončené viac ako dvetisíc bytov. A napriek tomu ich bol stále nedostatok ... S príchodom nových obyvateľov ešte vzrástol dopyt po službách - chýbali obchody, bol tu nedostatok lekárov, autobusy MHD jazdili preplnené na prasknutie, plochy medzi domami boli neupravené, ulice rozkopané, po určitý čas Letňany vyzerali ako jedno veľké stavenisko¹⁷³.

¹⁷² Fojtík, P., Linert, S., & Prošek, F. (2005). Historie městské hromadné dopravy v Praze. 3. Doplňené vydanie. Praha: Dopravní Podnik. ISBN 80-239-5013-4, str. 164

¹⁷³ Proněk, T. (2017): Od První dvouletky až po léta sedmdesátá. Letňanské listy. Měsíčník městské části Praha 18. Získané z: <https://www.letnanskelisty.cz/od-prvni-dvouletky-az-po-leta-sedmdesata/d-1154>, dňa 12.6.2020

3.4.1. Významné MHD linky

Vzhľadom na uvedené okolnosti bolo v trase na Letňany zriadených niekoľko liniek. Uvádzame ich ako doplnenie stavu problematiky budovania sídlisk a verejnej dopravy. Ako kľúčové argumenty situácie vystupujú potreba dopravy, očakávania cestujúcich, napĺňanie pracovných a sociálnych potrieb a reálne spoje. Ako príklad uvádzame budovanie liniek v smere na uvedenú lokalitu. Linka číslo 152 vznikla 29.11.1965. Veľký význam zohrala hlavne vďaka smeru daného spoju a zastávkam, ktoré sa nachádzali v bezprostrednej blízkosti podniku Avia, ktorý mal na tomto mieste svoje sídlo už od roku 1931. Linka viedla na trase: Vysočany, ÚNZ (Poliklinika Vysočany) - Klíčov - Krocínka - Nový Prosek - Letňany (Staré Letňany) - Čakovice (Za Avii) - Čakovice, ZPA (Čakovice)¹⁷⁴.

V roku 1966 kvôli veľkému vyťaženiu linky 152 vznikla linka 153 ktorá bola akousi posilou linky 152. Jej trasa viedla: Vysočany, ÚNZ (Poliklinika Vysočany) - Klíčov - Nový Prosek - Letňany (Avia Letňany) - Čakovice (Za Avii)¹⁷⁵.

Ako ďalšie dve linky uvádzame linku 158 a 166. Linka číslo 158 viedla na trase do Miškovíc a bola zavedená 26. Augusta 1968 . Spoj linky: Vysočany, ÚNZ (Poliklinika Prosek) - Prosek - Letňany (Staré Letňany) - Čakovice, ZJD (križovatka Za Avii) x K Avii - Čakovice, ZPA (Čakovice) – Miškovice¹⁷⁶.

Linka číslo 166 viedla na trase: U Kříže (Kundratka) - Prosek - Letňany (Staré Letňany) - Čakovice, ZJD (križovatka Za Avii x K Avii) - Čakovice (Za Avii) – Třeboradice a bola zavedená 19. Mája 1969¹⁷⁷.

¹⁷⁴ Chour, M. (2013): Pražská autobusová linka 151. Získané z: <https://www.tram-bus.cz/mhd-praha/autobusy/linky-autobusu/denni/linky-150-199/linka-151/>, dňa 19.7.2020

¹⁷⁵ Pavel Fojtík, František Prošek: Pražské autobusy 1925–2005, Dopravní podnik hl. m. Prahy, 2005, Nová funkce autobusové dopravy, str. 58–68

¹⁷⁶ Chour, M. (2013): Pražská autobusová linka 158. Získané z: <https://www.tram-bus.cz/mhd-praha/autobusy/linky-autobusu/denni/linky-150-199/linka-158/>, dňa 19.7.2020

¹⁷⁷ Chour, M. (2013): Linka 166. Získané z: <https://www.tram-bus.cz/mhd-praha/autobusy/linky-autobusu/denni/linky-150-199/linka-166/>, dňa 19.7.2020

Okrem liniek, ktoré spájali širšie centrum mesta s okrajovými časťami, vznikali aj linky, ktoré viedli z jednej okrajovej časti k druhej. Ako príklad uvádzame linku 184 ktorá bola zavedená 4.6.1973 a spájala časť Letňany s mestskou časťou Kyje. Zaujímavá je práve trasa linky: Čakovice - Letňany (Staré Letňany) - Kbely, kulturní dům (Bakovská) - Kbely - Nový Hloubětín - Hloubětín – Kyje nakoľko v Hloubětíne sa nachádzal závod na výrobu rádiokomunikačnej a zabezpečovacej elektroniky – Tesla¹⁷⁸.

9. 5. 1974 bola zavedená linka číslo 195 na trase Nádraží Čakovice (Za Avii) - Letňany (Staré Letňany) - Prosek - Vysočanská radnice (Vysočanská) - Spojovací - Sídliště Malešice - Velkoprodejna Skalka (Skalka) - Zahradní město - Cíl (Centrum zahradní Město) - Sídliště Zahradní Město západ (Jesenická)¹⁷⁹.

Podobne ako linka 184, aj pri linke 195 sledujeme prepojenie významných častí z pohľadu priemyslu. Opäť sa jedná o spájanie okrajových častí, tentokrát oblasť Čakovice a Zahradní Město, no počas trasy linka zastavovala v blízkosti Strašnic (na zastávke Skalka), kde sa opäť nachádzal závod Tesla.

Linky mestskej hromadnej dopravy sa rozvíjali nielen v súvislosti s pozíciou priemyselných závodov alebo území s veľkou koncentráciou pracovných pozícií. Ako sa mesto rozvíjalo a vznikali nové a nové sídliská, infraštruktúra sa prirodzene rozvíjala k týmto miestam pre lepšie spojenie s mestom. Nedialo sa teda iba zavádzanie nových liniek, ale aj dopĺňovanie už existujúcich, ktoré viedli v blízkosti želaných destinácií. Ako príklad uvádzame linku číslo 109, ktorá bola v roku 1.9.1961 predĺžená o úsek Harfa - Hrdlořezy, a od roku 1.7.1963 o úsek Vysočany - Harfa a od 16.3.1970 o úsek Nový Hloubětín - Vysočany¹⁸⁰.

Príkladom novovzniknutej linky je linka 110 z roku 1952. Táto linka vznikla kôli mestskej časti Kyje. Tento spoj sa v priebehu rokov aktualizoval a obmieňal.

¹⁷⁸ Chour, M. (2013): Linka 185. Získané z: <https://www.tram-bus.cz/mhd-praha/autobusy/linky-autobusu/denni/linky-150-199/linka-185/>, dňa 19.7.2020

¹⁷⁹ Tram-bus.cz (2013): Linka 195. Získané z: <https://www.tram-bus.cz/mhd-praha/autobusy/linky-autobusu/denni/linky-150-199/linka-195/>, dňa 19.7.2020

¹⁸⁰ Prošek, F. (1992): Linky městské hromadné dopravy v Praze 1829-1990. Praha: Společnost městské dopravy pro Kroužek městské dopravy. ISBN 80-901067-4-9.

Zavedená bola v rokoch 1952 pre obsluhu Kyjí. Jej trasa bola Hloubětín - Černý Most a od 6.1.1955 Hloubětín - Černý Most - Kyje.

1.9. 1959 predĺžená o úsek Hloubětín - Nový Hloubětín.

20.9. 1965 predĺžená do trasy Kbely, letecké opravny - Nový Hloubětín - Kyje - Jahodnice.

9.6.1969 predĺžená o úsek Čakovice - Letňany - Letecké opravovne¹⁸¹.

Dopravná situácia na okrajových častiach Prahy si vyžadovala riešenie nedostatku liniek, ktoré by na týchto územiach operovali. Hoci je to nelahká úloha, jej riešenie je pomerne lineárne, a prirodzene viedlo k tomu, že sa nové linky zaviedli. Avšak dopravná situácia netrpela iba v týchto oblastiach. Verejná doprava bola v nepriaznivom stave aj vo vnútorných častiach Prahy, hlavne v okolí centra. K tomto výraznou mierou prispel fakt, že vďaka dostupnejším automobily a zvyšujúcej sa kupnej sile obyvateľstva v dôsledku výrazného rozvoja mesta, začalo viac a viac ľudí využívať práve osobnú dopravu.

Nakoľko na to doprava nebola pripravená, zvyšoval sa čas ktorý cestujúci potrebovali na presunutie sa v rámci mesta. Riešením sa zdalo byť zavedenie nových modelov električiek. Električky typu T mali priniesť odľahčenie dopravy práve tým, že disponovali väčšími vozňami, ktoré mali benefit v tom, že dokázali previesť väčšie množstvo cestujúcich naraz.

Toto zavedenie modelov T však doprave práve naopak uškodilo, keďže väčšie vozne mali výrazne väčšiu hmotnosť a tým pádom viedlo ich zavedenie k veľkému opotrebovaniu električkových trasí, ktoré bolo prirodzene nutné priebežne opravovať. Opravy na trati vo finále znamenali veľké zdržania a v niektorých častiach de facto kolaps dopravy. To naznačuje, že rozvoj mesta nemusí mať nutne iba pozitívny dopad na situáciu a vývoj verejnej dopravy.

3.4.2. Pražská lanovka

Rozvoj mesta Prahy môžeme chápať v rôznych dimenziách. Rozhodne netreba opomínať aj rozvoj z hľadiska turizmu. Turizmus mal zaujímavý dopad na vývoj verejnej dopravy. Do roku 1974 totiž v otázke toho ako sa verejná doprava vyvíjala, uvažujeme

¹⁸¹ Fojtík, P., Prošek, F. (2005): Pražské autobusy 1925–2005, Dopravní podnik hl. m. Prahy, Postavení autobusů v systému pražské MHD v 50. letech, str. 56–57

o jej rozširovaní hlavne v horizontálnej úrovni. Po roku 1974, kedy už Prahe jazdilo metro uvažujeme aj v rovinách vertikálnych. Pražská verejná doprava sa však rozvíjala vo vertikálnom smere ďaleko skôr ako vyrazila prvá vlaková sústava metra. Jedná sa práve o Petřínsku lanovku.

V našej práci uvádzame rozvoj Prahy, rast počtu obyvateľov, budovanie podnikov a sídlisk. Obyvatelia Prahy však neboli len „pracujúcimi a spiacimi“ občanmi, ale mali aj svoje sociálne potreby. Vo voľnom čase nakupovali, navštevovali divadlá, športové štadióny, či chodili do prírody. Obľúbeným miestom Pražanov od nepamäti boli aj Petřínske sady. Tak je to dodnes. Malou nevýhodou tohto miesta je vysoký výškový rozdiel. Tento bol prekážkou na vybudovanie a prevádzku bežných tratí verejnej dopravy. Preto sa využil netradičný, ale veľmi pôsobivý spôsob – lanovka. Na jazdu je možné využiť bežný cestovný lístok, preto pokojne možno zaradiť tento spôsob hromadnej prepravy.

Nepochybne lanovku okrem Pražanov vo veľkej miere využívajú domáci a zahraniční turisti. Ich prostriedky a záujem pôsobili, že podobne ako „Eifelovka“ v Paríži, aj Petřínska rozhledna je jednou z dominánt Prahy. S tým súvisí aj udržiavanie okolia - sady magnólií, či hviezdáreň.

Petřín od dávna priťahoval ľudí svojou krásou a atrakciami. Od 17teho storočia prechádzal Petřín podstatnými zmenami. Na vrchole kopca vyrastalo postupne mnoho stavieb, ktoré ľudia obdivujú dodnes. Nájde tu aj pavilón Klubu českých turistov z roku 1891. Otvorom v Hladovej stene sa dá prejsť okolo rozhladne, priamo až do ružového sadu. Na kopci sa nachádza aj hviezdaren a rôzne súsošia. A čo je najdôležitejšie, na tieto miesta sa dá dostať lanovkou¹⁸².

Praha má veľmi kopcovitý povrch, ktorý je stvorený pre lanovky. Bolo vypracovaných veľa projektov pre ne, avšak niektoré pôsobili celkom nereálne a tak zrealizované neboli. „Zlom priniesol až začiatok 90tych rokov, kedy koľaje lanovej dráhy spojili nábrežie v miestach dnešného Švermovo mostu (...) s Letnou. Jej vozy sa po letenskom svahu rozbehli prvý krát 31. mája 1891 (...)“¹⁸³. Lanovka bola vtedy poháňaná

¹⁸² Molnárová, D. (1991): Lanovkou opět na Petřín. Elektrické Dráhy. Praha: Dopravní podnik-Střední odborné učiliště, str. 5

¹⁸³ (ibid, str. 7)

vodou, ktorá bola napúšťaná do zásobníkov hornom voze. Časom bola prestavaná na elektrický pohon, avšak jej prevádzka bola ukončená v roku 1916.

Prevádzka lanovej dráhy na Petřín bola spojená s obľúbenou reštauráciou Nebozízek. 24. januára 1891, po uzavretí zmluvy medzi Prahou a Družstvom rozhľadne na Petřine, bola vytýčená trasa lanovky a upravený povrch v okolí reštaurácie. Stavebné práce postupovali veľmi rýchlo, pretože sa blížila Jubilejná výstava, ktorá mala pred Európou demonštrovať svojbytnosť českej materiálnej a duchovnej kultúry a silu národnej identity. V pondelok, 13. júla sa lanovka rozbehla na skúšku a v sobotu 25. júla 1891 začala jej pravidelná prevádzka¹⁸⁴.

Druhá etapa petřínskej lanovky skončila 7. júna 1965, kvôli zosuvu pôdy. Roky 1965 a 1966 však dali lanovke znovu nádej. Opäť sa uvažovalo o vysutej lanovej drahe, ktorá by obchádzala Petřín po vyhlídkovej trase. Nastala však ďalšia havária. Za necelé dva roky, v máji a júni 1967, došlo k novému zosuvu pôdy, teraz však na omnoho väčšej ploche. Pre konštrukciu lanovky to malo zlé následky. V tej chvíli si Pražania mysleli, že sa s lanovkou definitívne rozlúčia¹⁸⁵.

Počas 70. rokov bola petřínska lanovka nečinná. Pražania sa mohli zatiaľ prechádzať okolo jej zbytkov a melancholicky spomínať na ich „zubačku“. Dobová tlač v roku 1976 o tom informovala takto: „Dopravné podniky hlavného mesta Prahy ako prevádzkovateľ lanovej dráhy uvažuje aj naďalej o jej obnove. Zo známych geologických dôvodov nebolo možné, zatiaľ, prikrčiť k jej rekonštrukcii“¹⁸⁶. O obnove petřínskej lanovky bolo nakoniec rozhodnuté až v roku 1981.

3.5. AD 5. Aký bol stav verejnej dopravy v Prahe počas socializmu

Verejná doprava je zložka mesta, ktorej stav je v konfrontácii s každodenným životom ľudí a zároveň sú na ne kladené vysoké nároky zo strany mesta keďže umožňuje rast a rozvoj mesta a zároveň zabezpečuje migráciu obyvateľstva, nielen za cieľom cesty do zamestnania. To, či je verejná doprava v dobrom stave, alebo nie, je teda možné skúmať z viacerých uhlov pohľadu.

¹⁸⁴ Molnárová, D. (1991): Lanovkou opět na Petřín. Elektrické Dráhy. Praha: Dopravní podnik-Střední odborné učiliště str. 10-11

¹⁸⁵ (ibid, str. 28)

¹⁸⁶ (ibid, str. 32)

3.5.1. Názory cestujúcich na verejnú dopravu v Prahe

Tým prvým je práve spokojnosť cestujúcich. Na základe nižšie uvedeného videa zistujeme, aký mali dvaja vybraní respondenti názor na samoobsluhu, v ktorej sa práve nachádzali, a taktiež na verejnú dopravu v roku 1969. Respondentka č. 1: „Na to si už v tejto dobe sťažovať nemôžem, pretože mi štartuje – aby som tak povedala – autobus 135 priamo od domu, takže môžem pokojne ráno stáť pri okne a sledovať, kedy mi prichádza. Do práce to mám 15 minút, to by nebolo tak najhoršie. Bývalo to horšie, pretože sme končili cestovanie na konečnej 19–ky a potom sme ešte 20 minút v zime, v mraze alebo v daždi museli chodiť rozbitým sídliskom, prebýjať sa drôtenými zátarasami, kým sme sa dostali domov. To boli začiatky každého sídliska“¹⁸⁷.

Respondent 2. „Ja by som tiež súhlasil – ale iba s polovicou samozrejme. A to preto, lebo autobus 135, ktorý tu jazdí od januára, pokiaľ sa nemýlim, tak pochopiteľne môže vyhovovať iba časti občanstva. Vyhýba sa stredu mesta, to znamená, že veľká väčšina ľudí je odkázaná na električku. A ľudí, ktorí sú odkázaní na električku, sú na tom veľmi špatne a to je teda utrpenie – tou električkou jazdiť“¹⁸⁸.

¹⁸⁷ Bydlení v Praze v roce 1969. Získané z: <https://www.youtube.com/watch?v=2Ums7ZvF6A8>, dňa 17.7.2020 (6:10-6:43 minúta)

¹⁸⁸ (ibid, 6:45-7:13 minúta)



Obrázok 26: Respondentka č. 1 a Respondent č. 2 v samoobsluže na nemenovaném pražskom sídlisku, rok 1969¹⁸⁹

3.5.2. Zamestnanci Dopravného podniku Praha

Stav verejnej dopravy však nie je možné hodnotiť iba z pohľadov a názorov samotných cestujúcich. Takéto hodnotenie by bolo neobjektívne a neúplné. Rozhodne však pomáha pri dotváraní celkového obrazu o verejnej doprave.

Jedným z dôležitých nedostatkov, na ktoré však práve poukázali najmä samotní cestujúci je problém spojený so zamestnancami verejnej dopravy v Prahe. Tento problém výraznou mierou prispieva k vážnej situácii v mestskej hromadnej doprave. „Denné poznatky cestujúcich a zistenia Ústřední komise lidové kontroly a statistiky správne poukazujú na závady v organizácii práce, na nedostatočnú kvalifikáciu. Hlavne potom na uvoľnenú kázeň v prevádzke a na nevhodné chovanie niektorých zamestnancov k cestujúcim“¹⁹⁰.

¹⁸⁹ Bydlení v Praze v roce 1969. Získané z: <https://www.youtube.com/watch?v=2Ums7ZvF6A8>, dňa 17.7.2020 (5:06 minúta)

¹⁹⁰ Archiv Dopravního podniku Praha, Zpráva o stavu městské hromadné dopravy v Praze a návrhy na opatření ke zvýšení spolehlivosti jejího provozu. Předsednictvo ústředního výboru KSČ. Číslo pořadu: 1., 9.11.1965, Krček, A. (1965). Příloha II., str. 2

Tento problém sa snažilo Predsedníctvo ÚV KSČ riešiť nariadením lepšieho zaškolenia zamestnancov a zavedením určitého procesu výchovy zamestnancov, ktoré malo viesť k zlepšeniu správania sa voči cestujúcim a zároveň znížiť poruchovosť, ktorá vznikala v prevádzke v dôsledku zlyhania ľudského faktora. „Predstavenstvá ÚV KSČ (...) II. ukladá (...) 2. mestskému výboru KSČ v Praze a) zaistiť zlepšenie činnosti ZO KSČ v Dopravními podniku hlavného mesta Prahy a zvýšiť najmä účinnosť politickovýchovnej práce medzi pracujúcimi Dopravními podniku k upevneniu kázně, zodpovednosti a kvality práce (...)“¹⁹¹.

Nevhodné správanie sa zamestnancov Dopravného podniku k cestujúcim, ich nekompetentnosť a chyby ktoré robili počas prevádzky nesúviseli iba s nedostatkom zaúčania, prípadne výchovy. Byť zamestnancom Dopravného podniku bola totiž extrémne namáhavá a neadekvátne ohodnotená práca. Jej namáhavosť nespočívala iba v náročnosti úkonov, ktoré museli zamestnanci vykonávať. „Charakter MHD vyžaduje stály káder pracovníkov, pretože špecifické podmienky MHD vyžadujú dlhšiu dobu prispôsobovania sa pracovníka týmto zvláštnym pracovným podmienkam ako je nepretržitá služba, práca v noci, počas voľných sobôt, nediel a sviatkov, za každého počasia, nepravidelný nástup do služby, fyzické a nervové vyčerpanie, prameniace zo stále sa zvyšujúcej frekvencie dopravy pri nepriepustnosti križovatiek, nedostatočného spánku a odpočinku“¹⁹².

Problémy súviseli ale aj s vysokými a pravidelnými nadčasmi, ktoré sa spravidla diali každý mesiac. Ich dôvodom bol nedostatok zamestnancov operujúcich vo verejnej doprave. „Jedným z hlavných problémov, trvajúcich už niekoľko rokov, je kritický nedostatok pracovníkov ako v prevádzke tak aj v údržbe“¹⁹³. Nedostatok zamestnancov, sa prirodzene odzrkadlil na tom, že menší počet zamestnancov musel vykonávať prácu, ktorá bola naplánovaná na vyššie zamestnanecké kapacity, čo rezultovalo k extrémnym nadčasom na takmer každého pracovníka.

¹⁹¹ Archiv Dopravního podniku Praha, Zpráva o stavu městské hromadné dopravy v Praze a návrhy na opatření ke zvýšení spolehlivosti jejího provozu. Předsedníctvo ústředního výboru KSČ. Číslo pořadu: 1., 9.11.1965, Krček, A. (1965). Příloha II., 2-3

¹⁹² Archiv Dopravního podniku Praha , Personální problematika.XX.XX.1968, str. 1.

¹⁹³ (ibid, str. 1)

K problému sa ešte navyše pripísal fakt, že v Dopravnom podniku tvorili ženy veľké percento všetkých zamestnancov a keďže nie je možné, aby sa od žien očakával dlhotrvajúci režim s vysokými nadčasmi, tieto nadčasy sa delili medzi mužských pracovníkov. „V roku 1967 činil priemerný počet nadčasových hodín na 1 vodiča el. dráh 41 hodín mesačne, t.j. ročne 408 hodín, na 1 vodiča autobusu a trolejbusu 52 hodiny mesačne, t.j. ročne 624 hodín a na 1 sprievodcu AT 33 hodín mesačne, t.j. 296 hodín ročne“¹⁹⁴. Dva problémy, ktorým čelil Dopravný podnik z interpersonálneho pohľadu neboli jediným dôvodom, prečo bola práca vo verejnej doprave neatraktívna pre potenciálnych záujemcov. Jedným z hlavných dôvodov bolo totiž neadekvátne platové ohodnotenie zamestnancov, aj napriek tomu, že títo zamestnanci sa podieľajú na plynulom chode mesta, boli platy v tomto sektore veľmi nízke.

3.5.3. Technický a materiálny stav

Negatívny stav vykazovali zložky verejnej doprave aj po technickej stránke. Počas premávky dochádzalo k častým poruchám, ktoré mohli byť aj malých rozsahov, no v prípade, že sa stali v centre mesta, znamenalo to pre dopravu výrazné ochromenie. Ak sa jednalo aj o malú poruchu, no táto porucha nastala na koľajnicovej trase, znamenalo to veľké pozastavenie prakticky celej dopravy v danom úseku. „Hlavná príčina súčasného neuspokojivého stavu však spočíva v havarijnom stave materiálno technickej základne mestskej hromadnej dopravy, hlavne koľajových tratí, komunikácií a v energetickom napájanom systéme, ktorý kapacitne a technicky je v rozpore už so súčasnou potrebou“¹⁹⁵.

Ďalšou technickou komplikáciou je aj nedostatočná základňa na údržbu autobusov a nedostatok náhradných dielov, potrebných na servis vozidiel, hlavne ozubených kolies do prevodoviek. Keďže autobusy neboli v požadovanom technickom stave a nebolo ani možné z hľadiska kapacity autobusy servisovať, prispieval tento fakt

¹⁹⁴ Archiv Dopravního podniku Praha , Personální problematika.XX.XX.1968, str. 2

¹⁹⁵ Archiv Dopravního podniku Praha, Zpráva o stavu městské hromadné dopravy v Praze a návrhy na opatření ke zvýšení spolehlivosti jejího provozu. Předsednictvo ústředního výboru KSČ. Číslo pořadu: 1., 9.11.1965. Krček, A. (1965). Příloha II., str. 1.

k veľkej záťaži na dopravu. „Dopravný podnik má v súčasnej dobe 438 autobusov, technické vybavenie údržbárskej základne je však dimenzované len na 260 autobusov“¹⁹⁶.

V prípade električiek sa jednalo o problém s vozovým parkom, ktorý bol do veľkej miery zastaralý. „Čiastočná obnova bola provedená v rokoch 1952 – 1956, keď bolo dodaných do prevádzky 130 električiek typu T1. Nové električky typu T3 boli uvádzané do prevádzky v roku 1962 70 kusov, v roku 1963 131 kusov“¹⁹⁷.

Pražská verejná doprava počas socializmu však aj napriek problémom, poruchám a nedostatku zamestnancov vynikala medzi svetovými veľkomestami, ktoré je možné s Prahou porovnávať na základe podobnej veľkosti a zároveň podobnej štruktúre vozového parku a teda električiek, trolejbusov a autobusov.

Město	počet línek	počet vozů	délka linek v km	přeprav. osoby v mil.
Praha	77	2174	656,5	575
Vídeň	92	2780	561,3	478,9
Mnichov	72	1469	565	296
Liverpool	112	1229	346	349
Bělehrad	53	601	348	270,8
Boston	118	1314	700	170
Turin	45	720	401	375

Obrázok 27: Počet liniek MHD vo svetových metropolách k roku 1965¹⁹⁸

Ako z archívneho zdroja vyplýva, v roku 1965 Praha disponovala najväčším množstvom poskytovaných služieb v rámci verejnej dopravy.

Stav verejnej dopravy v Prahe počas socializmu teda môžeme hodnotiť z dvoch pohľadov. Z hľadiska lokálneho, ktoré berie do úvahy technický stav, spokojnosť

¹⁹⁶ Archiv Dopravního podniku Praha, Zpráva o stavu městské hromadné dopravy v Praze a návrhy na opatření ke zvýšení spolehlivosti jejího provozu. Předsednictvo ústředního výboru KSČ. Číslo pořadu: 1., 9.11.1965. Krček, A. (1965). Příloha III., str. 17

¹⁹⁷ (ibid, str. 18)

¹⁹⁸ (ibid, str. 2)

cestujúcich a kompetentnosť zamestnancov, môžeme hodnotiť verejnú dopravu v tomto období ako v zlom stave. Hlavne kvôli absencii dobrého technického stavu jednotlivých vozov, prípadne povrchových kolají a ich polohy, komfortu cestujúcich, pokrytia nárokov na požadovaný počet prepravených osôb a spokojnosti zamestnancov, pracujúcich v sektore verejnej dopravy. Tieto kritéria bližšie odzrkadľujú každodenný stav verejnej dopravy v Prahe.

Z hľadiska globálneho, ktoré berie do úvahy komparatívne porovnanie s inými veľkomestami v oblasti rozšírenia liniek a dostupných služieb, bola verejná doprava v Prahe počas socializmu v dobrom stave. Toto hľadisko však nereprezentuje reálny stav každodenného chodu verejnej dopravy, je potrebné ho brať skôr ako všeobecnejšie merítko, ktoré je bezpochyby z hľadiska svetového pohľadu veľmi dôležité a tým pádom aj smerodajné.

4. ZÁVER

Rozvoj mesta Prahy, spojený s rozvojom priemyslu a rýchlym nárastom počtu jej obyvateľov, výrazne zmenil život spoločnosti. Neustále sa zväčšujúca vzdialenosť medzi bydliskom a prácou vyvolávala potrebu rozvoja verejnej dopravy. Nielen nutnosť prepravy robotníkov do priemyselných centier, zákazníkov do obchodných stredísk, za kultúrou, či športom, ale aj samotných obyvateľov mesta za prácou zapríčinila potrebu neustáleho rozvoja a modernizácie hromadných dopravných prostriedkov.

Cieľom diplomovej práce bolo identifikovať významné medzníky v rozvoji verejnej dopravy v Prahe v rokoch 1948-1974 s prepojením na vtedajšie spoločenské, politické a ekonomické dianie doby. Hľadali sme odpovede na nami položené otázky ako sa rozvíjala verejná doprava, aká bola kultúra cestovania, ako ovplyvnila doprava život pražanov, aký mal vplyv rozvoj mesta na verejnú dopravu, ako vnímali verejnú dopravu samotní obyvatelia Prahy.

Odpovede na naše otázky sme hľadali v primárnych a sekundárnych zdrojoch. Sekundárnymi zdrojmi boli najmä encyklopédia Historie městské hromadné dopravy v Praze, bibliografické katalógy a podklady z Archívu Dopravného Podniku Praha. K primárnym zdrojom patrili odborné články, texty vydávané pri príležitosti významných udalostí týkajúcich sa pražskej dopravy, dokumenty vydávané Dopravným podnikom Praha ako aj ostatné dostupné dobové materiály. K dotvoreniu celkového obrazu o verejnej doprave v Prahe v nami skúmanom období pomohli aj materiály dostupné v Národní knihovne Praha.

Zistili sme, že dôležitými stratégiami vývoja mestskej hromadnej dopravy v Prahe v období socializmu bolo najmä sústredenie sa na električkovú a autobusovú dopravu. Dôležitým strategickým prvkom v rozvoji pražskej MHD boli taktiež cestovné lístky, ktoré prechádzali neustálym vývojom.

Strategický vývoj mestskej hromadnej dopravy v Prahe ovplyvnil taktiež jej modernizáciu v mnohých aspektoch. Rýchly vývoj autobusovej a električkovej prepravy spôsobil zánik trolejbusovej prepravy na dlhé roky. Avšak vďaka tejto skutočnosti sa autobusová a električková preprava modernizovala veľmi rýchlo.

Môžeme taktiež konštatovať, že z uvedených autentických zdrojov výpovedí vtedajších cestujúcich vyplýva, že názor na hromadnú dopravu v Prahe v uvedenom období nemožno považovať za plne kladný. Možno však vyjadriť pochybnosť, že za všetky nedostatky dopravy by mohol len Dopravný podnik mesta. Verejná doprava

v tomto období sa veľmi rýchlo rozvíjala, čo ale malo na ľudí dopad napríklad v podobe často sa meniacich trás, alebo označení liniek.

Obyvatelia mesta bývali v nárýchlo postavených sídliskách na okraji mesta. To spôsobilo, že dochádzanie do centra mesta bolo zdĺhavé. Za výstavbou bytov zaostávalo budovanie komunikácií. To spôsobilo, že na najbližšiu zastávku z bydliska bolo potrebné prekonať prekážky vo forme absencie chodníkov, prekonávanie výkopov či obchádzanie pozostatkov zo stavby.

Rýchly nárast populácie spôsobil, že ani rozširovanie výrobných kapacít nepostačovalo na to, aby bol zabezpečený dostatok vozov. To spôsobovalo dlhé časové intervaly a pomerne nízku kultúru cestovania – vo forme preplnených vozov. Uvedené skutočnosti sa stali dennou súčasťou bežného života. Vo vyjadreniach obyvateľov preto cítiť hnev alebo naopak satiru.

Naopak ľudia žijúci v centre Prahy sa kriticky vyjadrovali k hluku a otrasom, ktorý spôsobovali hlavne električky. Opäť možno konštatovať, že technici Dopravného podniku sa snažili poukázané nedostatky postupne odstraňovať, ale technický pokrok tej doby a výrobné kapacity im v tom veľmi nepomohli. Zamestnancov Dopravného Podniku Praha bolo v tomto období málo a neboli ani adekvátne platovo ohodnotení. Častokrát im chýbalo aj potrebné doškolenie.

V priebehu tohto obdobia problémy narastajú a ľudia túžobne očakávajú vybudovanie veľkokapacitného systému hromadnej dopravy. Výstavba zastávok metra však paradoxne spočiatku negatívne zasahuje do hromadnej dopravy formou zrušenia alebo presmerovania vtedajších trás MHD.

Modernizácia a postupná automatizácia prináša zvýšenú požiadavku na orientáciu sa v prostriedkoch dopravy. Ľudia si zvykajú na nárast počtu liniek, ich presmerovanie či vyššiu samostatnosť pri kúpe lístka. To vyvoláva napríklad aj reakciu v podobe nárastu počtu „čiernych“ pasažierov. Ak sú takto „cestujúci“ prichytení pri takejto jazde, často sa obhajujú neodôvodnene vysokým cestovným alebo nedostatkom času na zakúpenie cestovného lístka.

Odchádzajúci autobus, alebo električku, častokrát nasledovali pokriky, gesta alebo nadávky vodičovi – či na celý systém dopravy. Avšak ako sme sa z archívnych zdrojov dozvedeli, zamestnanci Dopravného podniku Praha to mali počas obdobia socializmu neľahké. Naopak pre cestujúcich z vidieka je cesta hromadnou dopravou

vyhľadávaným zážitkom. Nehovoriac o tom, ak je táto jazda spojená s kultúrnou alebo športovou akciou, alebo napríklad návštevou rodiny a známych.

Uvedené ukážky názorov poukazujú na nespokojnosť so stavom verejnej dopravy v Prahe, ale aj na to, ako sa zamestnanci Dopravného podniku Praha vždy snažili cestujúcim uľahčiť prepravu v mestskej hromadnej doprave. Táto nespokojnosť je však v prekvapujúcom rozpore s určitou nostalgiou. Spomienkové akcie v historických vozoch alebo oživenie zrušených liniek sú často sprevádzané hromadnou účasťou zvedavých ľudí, nadšencov histórie dopravy, a tak isto aj ľudí milujúcich nostalgiu.

Zdroje:

Archiv Dopravního podniku Praha

Archiv Dopravního podniku Praha, Návrh rozvoje městské hromadné dopravy v Praze na léta 1966-1970. Ing. Flajšhans s kolektivem pracovníků Dopravního Podniku. Predložil: Mikuláš Lacek. Rada NV dne 15. června 1965.

Archiv Dopravního podniku Praha, Návrh Rozvoje MHD na léta 1966-1970, materiál pro Radu NVP. Ing. Flanšhajns a kol. (1965). Dopravní podnik hl. města Prahy

Archiv Dopravního podniku Praha, Studie cílového řešení MHD v Praze, Část stavebně technická. (1968).

Archiv Dopravního podniku Praha, Varianty vedení tras metra a ZAKOS 1967-1968, Získané z Archivu dopravního podniku Praha

Archiv Dopravního podniku Praha, Výchozí urbanistické podklady pro studii cílového řešení městské hromadné dopravy v Praze. Horák, S. (1968).

Archiv Dopravního podniku Praha, Zpráva o stavu městské hromadné dopravy v Praze a návrhy na opatření ke zvýšení spolehlivosti jejího provozu. Předsednictvo ústředního výboru KSČ. Číslo pořadu: 1., 9.11.1965. Krček, A. (1965).

Online Archív ČT24

Archiv ČT24 (2019): Nápor pro pražskou dopravu (1965), Masově na Strahově. Získané z: [https://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/10116288585-archiv-ct24/219411058210030/obsah/731934-napor-pro-prazskou-dopravu-1965,](https://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/10116288585-archiv-ct24/219411058210030/obsah/731934-napor-pro-prazskou-dopravu-1965) dňa 17.7.2020 (0:00-0:11 minúta)

Archiv ČT24 (2014). Nový typ tramvaje (1962). Městská doprava. Získané z: [https://www.ceskatelevize.cz/porady/10116288585-archiv-ct24/214411058210012-mestska-doprava,](https://www.ceskatelevize.cz/porady/10116288585-archiv-ct24/214411058210012-mestska-doprava) dostupné dňa 16.6.2020

Archiv ČT24 (2014). S kočárkem do tramvaje (1964). Městská doprava. Získané z: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/10116288585-archiv-ct24/214411058210012-mestska-doprava>, dostupné dňa 16.6.2020

Archiv ČT24 (2014). Výstavba podchodu na Váslavském náměstí (1967). Městská doprava. Získané z: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/10116288585-archiv-ct24/214411058210012-mestska-doprava>, dostupné dňa 16.6.2020

Literatura:

Chyský, J: Průvodce Prahou. Praha 1955, Státní tělovýchovné nakladatelství.

Fojtík, P., Prošek, F. (2005): Pražské autobusy 1925–2005, Dopravní podnik hl. m. Prahy

Fojtík, P., Linert, S., & Prošek, F. (2005). Historie městské hromadné dopravy v Praze. 3. Doplnené vydanie. Praha: Dopravní Podnik. ISBN 80-239-5013-4

Gabzdilová, S., (2018): Ako sme študovali v totalite, vydavateľstvo UNIVERSUM-EU, s. r. o. Prešov, 2018, ISBN 978-80-89946-05-1

Geršlová J., Sekanina M. (1999): Zrazení nové doby : stručné hospodářské dějiny českých zemí (od poloviny 19. století do konce 80. let 20. století), Ostrava : Vysoká škola báňská - Technická univerzita Ostrava, Ekonomická fakulta

Hampl, M., Kühnl, K. (1993): Migratory Trends in Former Czechoslovakia. Acta Universitatis Carolinae - Geographica 28, č. 1, str. 53-71.

Havelka, M. (2010). Ideje, dějiny, společnost. Brno: Centrum pro studium demokracie a kultury

Hrehora, M. (2015). Historicko-sociologické aspekty projektov pražskej rýchlodráhy zo súťaže Elektrických podnikov z roku 1931. Diplomová práca.

- Janáček, J. (1977): Malé dějiny Prahy. 2. přepracované vydání. Orbis. Praha.
- Kohout, J., Vančura, J. (1986): Praha 19. a 20. století. Technické proměny. SNTL. Praha.
- Kolátor, V.: O socialistické město radostného lidu. Praha, roč. 52, 1949, č. 43, 24. 10., s. 6 v Kurz, M. (2015): Diplomová práce: Za novou Prahu! Tradice, vize a budování (obrazu) města po roce 1945
- Kopeček, M. (2002): Ideológia a ideologické aparáty ako téma výskumu historiografie komunistického Československa. Ústav pro soudobé dejiny AV ČR
- Kubát, B., Tyc, P., Krejčířiková H. (1995): Kolejová doprava ve městě. Vyd. 2 Přeprac. Praha Vydavatelství ČVUT, 114s, ISBN 80-01-01351-0
- Kovařík, E. : Navrhování a výstavba průmyslových závodů – Celostátní učebnice pro vysoké škol, Praha, Státní nakladatelství technické literatury, 1964
- Librová, E. (1965): Průzkumy bydlení v pražských sídlištích v letech 1959-1963. In: Pražský sborník historický. Tiskové a propagační středisko NVP. Praha.
- Linert, S. (2002): Autobusy a trolejbusy pražské městské hromadné dopravy. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy. ISBN 80-238-8574-X
- Mandelík R., Láník J. (2003): Historie a současnost podnikání v Praze, díl druhý, Žehušice
- Molnářová, D. (1991): Lanovkou opět na Petřín. Elektrické Dráhy. Praha: Dopravní podnik-Střední odborné učiliště
- Musil, J.: (1991): Urban System of Czechoslovakia and Future Internal Structure of Prague. Institute of Sociology. Czechoslovak Academy of Sciences

Novák, K. (1957): Městská hromadná doprava. 2.vyd. Praha: SNTL, 114s. Učební texty vysokých škol

Novák, R. : Plynová tramvaj. 3. část. Motorizace tramvají spalovacími plynovými motory. U Plynárny 500, měsíčník Pražské plynárenské a. s., č. 11/2006

Pokorný, E.: Seznam ulic,náměstí, atd', hlavního města Prahy (stav k 1. listopadu 1951) Praha. Dopravní podnik Města Prahy, 1951

Pošusta, S. (1975). Od koňky k metru (1st ed.). Praha: Nakl. Dopravy a Spojü.

Pražské metro - Stavba československo – sovětské spolupráce. 1.vyd. Praha Orbis, 1974

Profantová, Z. (2012): Žili sme v socializme: Slová na úvod. V Zuzana Profantová a kol.: Žili sme v socializme I., Kapitoly z etnológie každodennosti. Ústav etnológie SAV Bratislava 2012 v spolupráci s Vydavateľstvom ZING PRINT

Radzimski, A., & Gadziński, J. (2019). Travel Behaviour in a Post-Socialist City. *European Spatial Research And Policy*, 26(1), 43-60. doi: 10.18778/1231-1952.26.1.03

Říha, Z., Fojtík. P. (2012): P. Jak se tvoří město: vývoj dopravního systému Prahy v období průmyslové revoluce.Vyd.1. V Praze. České vysoké učení technické. 2012.188 s. ISBN 978-80-01-05029-3.

Roubík, F. (1956). Od nosítek k trolejbusu: Přehled vývoje veřejné dopravy v Praze. Orbis, 119 s. 58287/55 SV 1, D-05681.

Stočasová, G. (1961): Kniha o Praze 1961. Praha: Orbis, 1961

Sýkora, L. (1996): Transformace fyzického a sociálního prostředí Prahy. V: Hampl, M. a kolektiv: Geografická organizace společnosti a transformační procesy v České republice. Přírodovědecká fakulta University Karlovy. Praha. Str. 361-394.

Šebesta, J. (2012): Závody ČKD Praha v letech 1945-1953. Bakalárska práca. Vysoká škola ekonomická v Praze. Národohospodárska fakulta

Šubrt, J. (ed.) (2007): Historická sociologie. Aleš Čeněk, ISBN: 978-80-7380-061-1

Vávra, R. (2014). Rozvoj nových dopravních prostředků v pražské hromadné dopravě (1918-1939): realizované a nerealizované projekty. Bakalárska práca.

Yago, G. (1983). The Sociology of Transportation. Annual Review Of Sociology, 9(1), 171-190. doi: 10.1146/annurev.so.09.080183.001131

Internetové zdroje:

Bydlení v Praze v roce 1969. Získané z: <https://www.youtube.com/watch?v=2Ums7ZvF6A8>, dňa 17.7.2020

ČT. Mgr. Pavel Fojtík — Chat s osobností — Česká televize. (2011). Získané z: <http://www.ceskatelevize.cz/chat/chat.php?id=3169>, dňa 9.11.2018

Chour, M. (2013): Linka 166. Získané z: <https://www.tram-bus.cz/mhd-praha/autobusy/linky-autobusu/denni/linky-150-199/linka-166/>, dňa 19.7.2020

Chour, M. (2013): Linka 185. Získané z: <https://www.tram-bus.cz/mhd-praha/autobusy/linky-autobusu/denni/linky-150-199/linka-185/>, dňa 19.7.2020

Chour, M. (2013): Pražská autobusová linka 151. Získané z: <https://www.tram-bus.cz/mhd-praha/autobusy/linky-autobusu/denni/linky-150-199/linka-151/>, dňa 19.7.2020

Chour, M. (2013): Pražská autobusová linka 158. Získané z: <https://www.tram-bus.cz/mhd-praha/autobusy/linky-autobusu/denni/linky-150-199/linka-158/>, dňa 19.7.2020

Dolejší, M. (2001): Českomoravská – ztracené rodinné stříbro. Česká televize 24. Získané z: <https://ct24.ceskatelevize.cz/ekonomika/1247047-ceskomoravska-ztracene-rodinne-stribro>, dňa 24.5.2020

DPP, Historie městské hromadné dopravy v Praze. Získané z: <https://www.dpp.cz/zabava-a-zazitky/historie-dpp/historie-mestske-hromadne-dopravy-v-praze>, dňa 24.5.2020

Električka Tatra T2. Získané z: https://www.youtube.com/watch?v=Mabb_RREIpA, dňa 13.7.2020

Hansen, A. (2016). Transforming transportation in post-socialist cities. Prezentácia, University of Oslo. Získané z: https://www.researchgate.net/publication/309672680_Transforming_transportation_in_post-socialist_cities, dňa 21.5.2020

Herget, J. 2012: iRozhlas, Získané z: https://www.irozhlas.cz/regiony/pred-40-lety-projel-ulicemi-prahy-posledni-trolejbus_201210160413_jpiroch, dňa 26.4.2020

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. Jak se plánovala Praha? Získané z: https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/obecne/historie_ipr_brozura_cz.pdf, dňa 19.7.2020

Laš'ovková, B., AHMP: Získané z: <http://www.ahmp.cz/index.html?mid=46&wstyle=0&page=page/docs/vyvoj-prazske-samospravy-II-E.html>, dňa 26.4.2020

Než pojedje metro (1973), Autor: Šedesátá léta, Získané z: <https://www.youtube.com/watch?v=PZjT00IukzU&t=618s>, dostupné dňa 12.7.2020

Novotný, P. (2013): Tramvaje v životě a díle Jaroslava Foglara. Získané z: <https://foglarweb.skauting.cz/clanky.php?id=116>, dňa 1.6.2020

Oppelt, R.: 2012. Získané z: https://praha.idnes.cz/netradicni-profese-prazsky-pruvodci-s-klestickami-je-ohrozeny-druh-1gg-/metro.aspx?c=A120725_170142_metro-extra_row, dňa 27.4.2020

Oppelt, R. (2015). GALERIE: Jak v roce 1974 otevírali komunisté první trasu metra C z Kačerova na Sokolovskou. Získané z: http://www.metro.cz/galerie-jak-v-roce-1974-otevirali-komuniste-prvni-trasu-metra-c-z-kacerova-na-sokolovskou-g5b-/praha.aspx?c=A150403_010733_co-se-deje_jsk, dňa 9.11.2018

Parlament České republiky, Poslanecká sněmovna: Ústavní zákon ze dne 9. května 1948 – Ústava Československé republiky. Získané z: https://www.psp.cz/docs/texts/constitution_1948.html, dostupné dňa 18.5.2020

Pivcová, M. (2018): Příběhy naší republiky: Jak jsem (ne)cvičila na spartkiádě (část druhá). I60.cz Portál pro aktivní seniory. Získané z: <https://www.i60.cz/clanek/diskuze/20397/pribehy-nasi-republiky-jak-jsem-ne-cvicila-na-spartakiade-cast-druha#article-discussion>, dňa 17.7.2020

Proněk, T. (2017): Od První dvouletky až po léta sedmdesátá. Letňanské listy. Měsíčník městské části Praha 18. Získané z: <https://www.letnanskelisty.cz/od-prvni-dvouletky-az-po-leta-sedmdesata/d-1154>, dňa 12.6.2020

Schreib, P. (2015). Historik Fojtík: Městské hromadné dopravě svědčí stabilita. Získané z: https://prazsky.denik.cz/zpravy_region/historik-fojtik-mestske-hromadne-doprave-svedci-stabilita-20150925.html, dňa 28.8.2018

Sojka, S., & Podobský, M. Vinohrady: O Vinohradech: Historie Vinohrad. Získané z: <http://www.vinohrady.cz/o-vinohradech/historie-vinohrad.aspx>, dňa 29.8.2018

Stjernborg, V., & Mattisson, O. (2016). The Role of Public Transport in Society—A Case Study of General Policy Documents in Sweden. *Sustainability*, 8(11), 1120. doi: 10.3390/su8111120, získané z: https://www.researchgate.net/publication/309582973_The_Role_of_Public_Transport_in_Society-A_Case_Study_of_General_Policy_Documents_in_Sweden, dostupné dňa 21.5.2020

Sýkora, L. (1993): City in Transition: The Role of Rent Gaps in Prague's Revitalization. *Tijdschrift voor Economische en Sociale Geografie* 84, č. 4, str. 281. Získané z: <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/abs/10.1111/j.1467-9663.1993.tb01770.x>, dňa 24.5.2020

Šnidl, (2015): Denník N, Získané z: <https://dennikn.sk/95812/pat-dovodov-preco-ma-praha-metro-a-bratislava-nie-prve-vykresy-viedli-az-do-senca/>, dňa Apríl 4, 2020

Tram-bus.cz (2013): Linka 195. Získané z: <https://www.tram-bus.cz/mhd-praha/autobusy/linky-autobusu/denni/linky-150-199/linka-195/>, dňa 19.7.2020

Václavovic, S.T. (2019): 90 let ložisek v Holešovicích. Praha 7. Získané z: <https://www.praha7.cz/90-let-lozisek-v-holesovicich/>, dostupné dňa 24.5.2020

Vykoukal, P. (2006): ČKD: pýcha a pád největšího výrobce tramvají na světě. Získané z: <https://www.penize.cz/svetova-ekonomika/18136-ckd-pycha-a-pad-nejvetsiho-vyrobce-tramvaji-na-svete>, dňa 20.5.2020

Zuzánek, J. (2019): Do Prahy se vrátil další trolejbus. V Letňanech začalo testování bateriové verze. Získané z: <https://domaci.ihned.cz/c1-66540650-do-prahy-se-vratil-dalsi-trolejbus-v-letnanech-zacalo-testovani-bateriove-verze>, dňa 1.6.2020