

**UNIVERZITA KARLOVA V PRAZE**

**FAKULTA HUMANITNÍCH STUDIÍ**

Pracoviště historické sociologie

**Bc. Matúš Hrehora**

**Historicko-sociologické aspekty projektů pražské  
rýchlodráhy ze sítě Elektrických podniků z roku 1931**

*Diplomová práce*

Vedúci práce: **Doc. PhDr. et JUDr. Jan Štemberk, Ph. D.**

Praha 2015

## **Prehlásenie**

Prehlasujem, že som túto diplomovú prácu vypracoval samostatne. Všetky pramene a literatúra boli riadne citované. Práca nebola použitá k získaniu iného alebo rovnakého titulu.

V Prahe dňa .....

Bc. Matúš Hrehora .....

## **Pod'akovanie**

Na tomto mieste by som chcel poďakovať docentovi Janovi Štemberkovi za jeho vedenie a cenné pripomienky pri tvorbe tejto diplomovej práce. Taktiež veľká vďaka patrí zamestnancom archívu Dopravného podniku hl. města Prahy a obzvlášť magistrovi Pavlovi Fojtíkovi, ktorý mi umožnil neobmedzený prístup k archívnym materiálom a poskytol cenné informácie ohľadom nich. Taktiež ďakujem svojej rodine, bez ktorej podpory by táto práca nevznikla.

## **Abstrakt**

Diplomová práca pojednáva o návrhoch rýchlodráh zo súťaže Elektrických podnikov z roku 1931, ktorá bola vyhlásená kvôli stále sa zhoršujúcej doprave v metropole. Je rozdelená na dve časti, pričom prvá slúži ako rámec pre časť druhú – predstavuje históriu Prahy a koľajovej dopravy v nej až po prvú Československú republiku a tým umožňuje ľahšiu orientáciu v kontexte danej problematiky. Samotná druhá časť pozostáva z prehľadu všetkých súťažných návrhov a následne ich analyzuje pomocou výskumných otázok, ktoré vychádzajú z konkrétnych sociálnych aspektov. Každému z nasledujúcich aspektov je v práci venovaná špecifická podkapitola: osídlenie a ekonomicky významné oblasti Prahy, problémy s prepravou obyvateľstva, vybrané funkcie staníc, vlakové súpravy a ich kapacitná dostatočnosť a komfort, plánované zmeny v pražskej zástavbe. Tieto potom slúžia ako nástroje pre komparáciu a záverečné zhodnotenie technických riešení z historicko-sociologického hľadiska. Zdrojom pre výskumnú analýzu v druhej časti práce sú archívne materiály Dopravného podniku hlavného mesta Prahy doplnené v prvej časti tematicky relevantnou literatúrou.

**Kľúčové slová:** historická sociológia, dejiny dopravy, hromadná doprava, sociálne funkcie dopravy, Československá republika, medzivojnové obdobie, Praha, pražské metro

## **Abstract**

This thesis discusses rapid transit system proposals from competition of Elektrické podniky company in 1931 that had been announced due to worsening traffic situation in the metropolitan area. The first part of this thesis serves as a framework for the second part – it introduces the history of Prague and railway transport in it until the first Czechoslovak republic and thus enables easier orientation in context of this issue. The second part itself consists of review of all competitive designs and then analyzes them through research questions, which are based on particular social aspects. To each of the following aspects, there is a specific subchapter devoted: inhabitation and economically significant areas in Prague, problems with public transport, selected functions of stations, trainsets and their capacitive sufficiency and comfort, planned changes in built-up areas in Prague. These then serve as tools for comparison and final evaluation of technical solutions from historical sociological perspective. For the research analysis in second part, archive materials of Dopravní podnik hlavního města Prahy are being used as a source, supplemented by thematically relevant literature in the first part.

**Key words:** historical sociology, history of commuting, public transportation, social functions of transportation, Czechoslovak republic, inter-war period, Prague, Prague metro

## Obsah

Úvod.....	8
Metodológia .....	10
1. Rozvoj Prahy od 19. storočia do tridsiatych rokov 20. storočia .....	12
1. 1. Rozmiestnenie pražského obyvateľstva a jeho zmeny .....	16
2. Vznik a rozvoj pozemnej koľajovej dopravy v Prahe do konca prvej republiky .....	19
3. Súťaž Elektrických podnikov hl. mesta Prahy o vypracovanie všeobecného dopravného programu Veľkej Prahy.....	25
4. Predstavenie návrhov Elektrických podnikov hl. mesta Prahy o vypracovanie všeobecného dopravného programu Veľkej Prahy.....	30
4. 1. „MMM – Můstek – Masarykovo – Museum“ .....	31
4. 2. „Střední cestou“ .....	32
4. 3. „Rychlost – hospodárnost – všeobecné blaho“ .....	34
4. 4. „Ruch“ .....	36
4. 5. „JZNJR“ .....	37
4. 6. „Stůj – pozor toč – vpřed“ .....	38
4. 7. „Nové době nová doprava“ .....	40
4. 8. „Ve třech etapách“ .....	42
4. 9. „Eldra“ .....	43
4. 10. „Labe - Vltava“ .....	44
4. 11. „Nové centrum Prahy“ .....	44
4. 12. „Podjezdem na křižovatkách“ .....	46
4. 13. Zvyšné návrhy .....	46
5. Reakcie návrhov zo súťaže na sociálne aspekty medzivojnovnej Prahy.....	49
5. 1. Osídlenie a ekonomicky významné oblasti Prahy.....	51
5. 2. Riešenie problémov prepravy obyvateľov .....	62
5. 3. Funkcie staníc v návrhoch pražskej podzemnej dráhy .....	72
5. 4. Vlakové súpravy a pohodlnosť cestovania.....	76
5. 5. Predpokladané a plánované zmeny v pražskej zástavbe .....	78
Záver .....	80

Literatúra a zdroje .....	85
Zoznam príloh.....	88
Prílohy.....	89

## Úvod

Téma tejto diplomovej práce je trochu špecifická, pretože sa nejedná o typickú prácu venujúcu sa čisto histórii dopravy. Bolo napísaných mnoho monografií a kolektívnych prác z histórie pražskej hromadnej dopravy, ale ani jedna doposiaľ nereflektovala súťaž Elektrických podnikov z roku 1931 v úplnej hĺbke. To znamená, že sa skôr spomínajú iba tri ocenené návrhy a na zvyšné sa akosi pozabudlo. Taktiež sa tieto práce venujú skôr dopravnej histórii a technickým riešeniam, než aby zahrnuli vo väčšom priestore aj spoločenské aspekty. To má práve za cieľ táto diplomová práca. Vyplniť medzeru v historických prácach o pražskej hromadnej doprave priblížením témy, ktorá ešte nebola spracovaná do hĺbky s kladením primárneho dôrazu na spoločenský rozmer. To, že sa jedná o problematiku doteraz úplne nespracovanú je aj jedným z dôvodov výberu tejto témy. Pri návšteve archívu Dopravného podniku hlavného mesta Prahy, v ktorom sa nachádzajú materiály týkajúce sa tejto súťaže som bol prekvapený koľko sa ich k súťaži zachovalo a že si ich doposiaľ nikto nevšimol a nespracoval. Taktiež si myslím, že je zaujímavé pozorovať súčasné riešenia daných problémov a porovnávať ich s návrhmi z minulosti. Veľakrát sa práve tie ukážu ako nadčasové a nedocenené. To práca koniec koncov okrajovo reflektuje tiež. Treba spomenúť, že materiály k tejto súťaži sú k dispozícii práve len v archíve Dopravného podniku hlavného mesta Prahy. Pri návšteve Archívu hlavného mesta Prahy neboli nájdené žiadne relevantné materiály k téme.

Práca je rozdelená na dve časti. Prvé tri kapitoly práce sa nachádzajú v časti prvej. Tá má predstaviť dobový kontext a zmeny, ktoré postupne v Prahe nastávali od polovice devätnásteho storočia až do 30. rokov dvadsiateho storočia. V prvej kapitole bude priblížený rozvoj Prahy od polovice devätnásteho storočia do 30. rokov storočia dvadsiateho. Druhá predstaví históriu koľajovej verejnej dopravy v Prahe od jej vzniku až po dopravné problémy, ktoré sa výrazne prejavovali od 30. rokov dvadsiateho storočia. Napokon kapitola tretia zasadí do dobového kontextu súťaž Elektrických podnikov hlavného mesta Prahy s dôrazom na skutočnosti, ktoré tejto súťaži predchádzali. Touto prvou časťou diplomovej práce bude získaný pomerne široký kontext, do ktorého bude zasadená časť druhá. Tá sa už bude týkať konkrétnych



návrhov zo súťaže Elektrických podnikov vychádzajúc z archívnych materiálov. V kapitole štvrtej budú jednotlivé návrhy predstavené a popísané. V poslednej, piatej kapitole práce budú tieto návrhy analyzované na základe nami uvedených výskumných otázok, pričom každej výskumnej otázke bude venovaná samostatná podkapitola, v ktorej budú skúmané návrhy, ktoré môžu zodpovedať a týkajú sa konkrétnej výskumnej otázky. Týmto bude zachovaná systematickosť a väčšia prehľadnosť. Tieto výskumné otázky, ktoré budú konkrétne zmienené v kapitole venujúcej sa metodológii, sa týkajú nasledovných sociálne relevantných aspektov: osídlenie a ekonomicky významné oblasti Prahy, problémy s prepravou obyvateľstva, vybrané funkcie staníc, vlakové súpravy a ich kapacitná dostatočnosť a komfort, plánované zmeny v pražskej zástavbe. Tieto aspekty boli vybrané preto, lebo reflektujú vzťah medzi prvkami technických a urbanistických riešení Prahy a hromadnej dopravy v nej, ktoré sú viditeľné v jednotlivých návrhoch a sociálnymi problémami, ktoré sa ich najtesnejšie dotýkajú.

Je potrebné podotknúť, že do jednotlivých podkapitol výskumnej časti budú zaradované návrhy podľa toho, či dostatočnosť archívnych materiálov umožňuje zodpovedať konkrétnymi návrhmi nastolené výskumné otázky.

Na konci práce budú vo forme príloh predložené mapy s navrhovaným vedením tratí rýchlodráh jednotlivých projektov. Prípadne tam, kde to obrazové archívne materiály neumožňovali, bude priložená obrazová rekonštrukcia navrhovaného vedenia liniek vytvorená na základe textových archívnych materiálov. Tieto prílohy slúžia pre lepšie predstavenie si a pochopenie analýzy jednotlivých návrhov.

## Metodológia

V prvej časti tejto práce bola použitá literatúra týkajúca sa histórie Prahy a pražskej dopravy, na základe ktorej bol vymedzený rámec pre následnú druhú časť a zároveň slúžila pre popísanie dobového kontextu.

Druhá časť diplomovej práce je historickou sondou do archívnych materiálov z Dopravného podniku hlavného mesta Prahy týkajúcich sa súťaže z roku 1931. Tá má reagovať na výskumné otázky týkajúce sa našej témy a vybraných sociálnych aspektov z nej, ktorých znenie je nasledovné:

1. Boli nezrealizované návrhy pražského metra vytvárané s ohľadom na osídlenie a ekonomicky významné oblasti Prahy?
2. Riešili by dané návrhy dobové problémy s prepravou obyvateľstva v rámci Prahy a jej dôsledky?
3. Do akej miery sa v jednotlivých návrhoch uplatňovali vybrané (1. prístup na nástupištia a ich riešenie, 2. schodiská, 3. výťahy, 4. lavičky a pohodlie pre cestujúcich, 5. obchody, 6. eskalátory, 7. automaty na predaj cestovných lístkov) funkcie staníc?
4. Brala tvorba návrhov vozňov, prípadne celých súprav do úvahy kapacitnú dostatočnosť, rýchlosť a pohodlnosť cestovania?
5. Odrážali sa v návrhoch aj predpokladané a plánované zmeny v zástavbe?

Archívne materiály pozostávali predovšetkým z technických výkresov jednotlivých návrhov, máp vedenia navrhovaných tratí, rôznej obrazovej dokumentácie, dokumentov popisujúcich návrhy, posudkov poroty súťaže k jednotlivým návrhom a dopravnej štúdie, ktorá tejto súťaži predchádzala.

Tieto materiály boli analyzované na základe hore uvedených výskumných otázok a následne porovnané a vyhodnotené. To je zároveň aj cieľom tejto práce: Predstaviť neuskutočnené návrhy pražského metra zo súťaže Elektrických podnikov hlavného mesta Prahy s dôrazom na ich sociálne aspekty a zodpovedať uspokojivo všetky nastolené výskumné otázky. Tým, že táto tematika ešte nebola spracovaná do

hĺbky má práca ambície obohatiť a doplniť práce o histórii pražskej hromadnej dopravy.

## 1. Rozvoj Prahy od 19. storočia do tridsiatych rokov 20. storočia

Rapidný a rýchly rozvoj Prahy môžeme datovať už do devätnásteho storočia. Primárne sa jednalo o budovanie ciest, železničného spojenia a rozvoj pražského priemyslu. Tieto faktory mali za následok zrýchlenie tempa rastu obyvateľstva Prahy. Medzi rokmi 1843 a 1850 to bolo prvý raz a na prelome 60. a 70. rokov devätnásteho storočia druhý raz, kedy Praha predstihla v rýchlosti nárastu počtu obyvateľov vidieckej obce. Potom nastalo spomalenie, ktoré súviselo s hospodárskou krízou na počiatku 70. rokov a s následnou niekoľko rokov trvajúcou ekonomickou depresiou. Koncom devätnásteho storočia však demografická krivka opäť vyskakuje nahor a prináša najväčší prírastok obyvateľstva Prahy v jej histórii. S rastom obyvateľstva súviselo aj rozširovanie územia pražskej aglomerácie a premena charakteru pôvodne samostatných obcí, ktoré sa k Prahe pripájali. Tieto obce, ktoré mali typické vidiecke črty ich postupom času vymenili za črty mestského osídlenia.<sup>1</sup> Ich počet obyvateľov nenarastal rovnomerne. Bol ovplyvňovaný jednak už spomínanými ekonomickými podmienkami, ale aj podmienkami prírodnými. Tie často nedovoľovali, aby sa mesto rozvíjalo prirodzene „do kruhu“ ako tomu bolo napríklad v Moskve. Praha sa začala rozvíjať smerom najvhodnejším. To znamenalo tam, kde sa rozkladali voľné plochy. Jednalo sa najmä o územia východne a severne od jej stredu. Až neskôr začali byť využívané svahovejšie plochy. Jedným z takýchto príkladov je Žižkov.<sup>2</sup>

V tomto období sa Praha stále rozkladala na pomerne malom území. Vráťane Josefova dosahovala jej katastrálna výmera iba 800 hektárov. Až s pripojením Holešovic a Libně sa administratívny rozsah zväčšil na približne 2 000 hektárov. V porovnaní s ostatnými európskymi metropolami však toto administratívne vymedzenie bolo veľmi úzke.<sup>3</sup> Pomerne malá rozloha, na ktorej sa tiesnilo viac než 120 000 obyvateľov mala za následok vysokú hustotu obyvateľstva a veľmi vysoké percento zastavanosti. Až do roku 1907 vytváralo Prahu iba osem obcí. Boli to Staré město,

---

<sup>1</sup> Kárník, Z.: *České země v éře první republiky (1918 - 1938) I. - Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918 - 1929)*. Praha: Libri 2000. str. 277.

<sup>2</sup> Bělina P. a kol.: *Dějiny Prahy II. - Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha: Paseka 1998. str. 114 – 115.

<sup>3</sup> Tamže, str. 115.

Nové město, Josefov, Malá Strana, Hradčany, Holešovice – Bubny, Libeň a Vyšehrad.<sup>4</sup>

Postupný a viac menej trvalý rozvoj prímestských obcí mal za následok, že časom vytvárali s Prahou už jednotný geografický celok. Jednalo sa o Karlín, Smíchov, Královské Vinohrady a Žižkov. Administratívne hranice však zostávali stále nemenné. To okrem vytvárania vhodných dopravných komunikácií komplikovalo aj iné veci, ktoré bolo potrebné začať riešiť v rámci celej vznikajúcej aglomerácie – napríklad budovanie vodovodov a kanalizácie. Každá obec si tieto veci riešila samostatne v kompetencii svojej administratívy.

Centrum nákladnej a osobnej dopravy je v tejto dobe východ Prahy. Zároveň je to aj časť, ktorá sa najrýchlejšie priemyselne rozvíja. Smerom k východným hraniciam sa tým pádom posunul aj obchodný stred mesta. To je aj príčina toho, že rýchlejšie rástli obce za východnými hranicami Prahy. V praxi to znamenalo, že na dôležitosti namiesto Starého mesta získali navrch ulice Na Poříčí a Příkopy. A ako ulice slúžiace na presun obyvateľstva to boli primárne Václavské Náměstí a Národní třída.<sup>5</sup> To je aj jeden z dôvodov prečo bola prvá konská dráha ťahaná smerom od Karlína cez Příkopy ako cez najvyťaženejší dopravný úsek. Zároveň je Karlín v tomto období priemyselným centrom, v ktorom sa rodí veľa tovární, takže migrácia ľudí smerom do centra a z centra sa tu veľmi rýchlo zvyšovala.

Prvý pokus o začlenenie pražských predmestí do Prahy prebehol v roku 1849, kedy boli požiadané o pripojenie k Prahe Karlín a Smíchov. Tieto obce však akékoľvek jednanie odmietli.<sup>6</sup> To malo zásadný vplyv práve už na spomínanú dopravnú sieť smerom od centra na Karlín, ktorá nemohla byť zjednocovaná a integrovaná v rámci jedného administratívneho celku. Jednanie boli odmietnuté z dôvodu túžby predmestských obcí po vlastnej samostatnosti a akejsi hrdosti na vlastné zvyklosti, vlastný znak, administratívu, svoju tradíciu (primárne Žižkov) a inštitúcie (napr. Kamenné divadlo v Královských Vinohradech).<sup>7</sup>

---

<sup>4</sup> Kohout, J., Vančura, J.: *Praha 19. a 20. Století – Technické proměny*. Praha: SNTL 1986. str. 109.

<sup>5</sup> Bělina P. a kol.: *Dějiny Prahy II. - Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha: Paseka 1998. str. 114.

<sup>6</sup> Kárník, Z.: *České země v éře první republiky (1918 - 1938) I. - Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918 - 1929)*. Praha: Libri 2000. str. 284.

<sup>7</sup> Kohout, J., Vančura, J.: *Praha 19. a 20. Století – Technické proměny*. Praha: SNTL 1986. str. 108.

Ďalšie jednanie o rozširovanie pražského územia prebehlo v roku 1883. Úspešne z tohto jednania vyšlo iba rokovanie s Vyšehradom, ktorý bol pripojený ešte v tomto roku. O rok neskôr sa pripojili k Prahe Holešovice. Po tomto rozšírení nasledoval stav, ktorý bol nemenný takmer 20 rokov.<sup>8</sup> V roku 1907 boli pripojené Dejvice, Bubeneč, Podolí a Střešovice. O rok neskôr Braník a Nusle.

V roku 1911 bolo po veľmi dlhom naliehaní schválené aj pripojenie Žižkova a Smíchova a ďalších siedmich pražských obcí. Bolo však treba súhlas príslušných okresných zastupiteľstiev. S výnimkou výboru Žižkovského okresu nebola dosiahnutá dohoda. Ďalšie snahy prerušila vojna a nové jednanie prebiehali až po roku 1918 v prvej Československej republike.<sup>9</sup>

Praha sa po vojne stáva hlavným mestom novovzniknutej Československej republiky. Je strediskom politického, hospodárskeho a kultúrneho života tohto nového štátu. Táto „representatívna funkcia“ mesta samozrejme veľmi vplývala aj na jeho ďalší rozvoj. V novembri roku 1918 schválila mestská rada Královských Vinohradů zlúčenie všetkých obcí budúcej Veľkej Prahy s Prahou. To bolo samo o sebe veľmi zaujímavým javom, pretože práve Královské Vinohrady vystupovali proti administratívne začleneniu sa do aglomerácie. Za pripojenie ku Prahe sa postavili aj starostovia Karlína, Smíchova a Žižkova na spoločnej schôdzi. O niekoľko dní neskôr predložili návrh na vytvorenie Veľkej Prahy aj členovia Národného zhromaždenia. Pripojenie ďalších obcí nad rámec návrhu Národného zhromaždenia navrhla regulačná kancelária pri mestskom stavebnom úrade. Niekoľko ďalších obcí podalo žiadosť o pripojenie z vlastnej iniciatívy.<sup>10</sup> Podľa všetkého zmena názoru u obcí, ktoré pripojenie pred vojnou odmietali, a dobrovoľné pripojenie obcí, ktoré oň z ničoho nič samé požiadali, bola spôsobená dianím na národnej úrovni. Praha sa stávala veľkou európskou metropolou, „výkladnou skriňou“ Československa a možnosť participácie na tomto projekte bola lákavá.

1. januára 1922 sa stala existencia Veľkej Prahy skutočnosťou. Vznikla zlúčením 37 obcí. Dá sa povedať, že takmer hneď bolo založené veľkomesto, ktoré

<sup>8</sup> Bělina P. a kol.: *Dějiny Prahy II. - Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha: Paseka 1998. str. 117.

<sup>9</sup> Tamže, str. 118.

<sup>10</sup> Bělina P. a kol.: *Dějiny Prahy II. - Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha: Paseka 1998. str. 295.

malo zo dňa na deň takmer trojnásobok pôvodného počtu obyvateľov – 684 000 a rozprestieralo sa na ploche 17 164 hektárov. S vytvorením Veľkej Prahy vzniká aj nové administratívne delenie. Celé mesto bolo rozdelené do 19 štvrtí, ktoré sa značili rímskymi číslicami. Tento stav trval až do roku 1951.<sup>11</sup> V rámci Európy sa svojou rozlohou zaradila Praha na jedenáste miesto. S pripojením Karlína sa súčasťou metropolitnej oblasti stali aj významné priemyselné podniky ako napríklad Daněk, Breitfeld a taktiež elektrotechnický závod Františka Křížika. Na druhej strane Vltavy bol priemyselným centrom Smíchov s firmou Ringhoffer.<sup>12</sup> Za zmienku stojí, že táto firma vyrábala aj tramvajové vozy. Ako bude priblížené neskôr, tieto dve priemyselné centrá boli spojené úplne prvou konštrukčnou dráhou, ktorá v Prahe vznikla. Tá smerovala od Karlína k Smíchovu. Je známe, že už v tejto dobe sa jednalo o jedny z ekonomicky najsilnejších častí aglomerácie.

V tomto období sa okrem už existujúcich podnikov rozširujú nové. Najviac tovární má jednoznačne Karlín so Smíchovom a taktiež ich veľa pribúda vo Vysočanech, kde sú voľné lacné pozemky a teda aj možnosti a priestor pre prípadné rozširovanie výroby. Tieto tri časti vytvárajú spolu súvislý priemyselný pás ťahajúci sa od východu Prahy cez Vltavu stáčajúci sa smerom na juh. Jedná sa primárne o kovopriemysel a elektrotechnické firmy. Kovopriemysel sa nachádzal v hojnom zastúpení aj v Holešovicích. V Starém městě bol priemysel prítomný v podobe roztrúsených drobných dielní na spracovávanie kože. Inak sa tu nachádzajú primárne obchody, banky, biografy, kancelárie, rôzne kabarety, hotely a kaviarne. V skratke, centrum bolo už v tejto dobe primárne zamerané na služby. Od Dejvic po Podbabu sú vo vysokom počte zastúpené tehelne. Dve sú taktiež v Jinonicích. Ďalej sa dá nájsť na západnom brehu Vltavy ešte niekoľko tehelní ťahajúcich sa od Vokovic smerom na juh. Naopak na druhom brehu môžeme nájsť kovospracujúci priemysel ešte aj v Hostivaři a vo Vinohradech.<sup>13</sup> Tieto továrne zamestnávali väčšinu vtedajšieho obyvateľstva a dovolili tak vzniknúť veľmi silne zastúpenej robotníckej triede.

---

<sup>11</sup> Kohout, J., Vančura, J.: *Praha 19. a 20. Století – Technické proměny*. Praha: SNTL 1986. str. 136.

<sup>12</sup> Kárník, Z.: *České země v éře první republiky (1918 - 1938) I. - Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918 - 1929)*. Praha: Libri 2000. str. 286.

<sup>13</sup> Kohout, J., Vančura, J.: *Praha 19. a 20. Století – Technické proměny*. Praha: SNTL 1986. str. 109.

Po vzniku Veľkej Prahy však bolo ešte potrebných veľa rokov na integráciu, či už ekonomickú alebo infraštruktúrnú. Najrozvinutejšia a najhustejšie osídlená v tomto období bola Praha východne od centra. Na druhú stranu s integráciou mal najmenšie problémy Smíchov, nakoľko jeho hranice sa dotýkali hraníc pôvodnej Prahy a zároveň, podobne ako v prípade Karlína, na jeho nádraží končila dráha prvej pražskej konskej dráhy, v medzivojnovnej dobe samozrejme už elektrifikovanej tramvaje.

V okrajových štvrtiach sa v dvadsiatych rokoch začína koncipovať výstavba menších bytov vo viacnásobnej činžovej zástavbe pre sociálne slabšie vrstvy obyvateľstva. Využívajú sa polia a voľné priestranstvá, ktoré po vzniku Veľkej Prahy oddeľovali vzdialenejšie pražské časti od centra mesta. Napríklad v Dejvicích sa o ňu postaral architekt Antonín Engel. Typom sídliska rodinných domov, ktoré boli určené pre nižšiu strednú triedu sa stal Spořilov ešte aj s príznačným názvom pre skupiny obyvateľstva, ktoré mal prilákať. Naopak na Babě v Prahe 6 vznikala luxusná vilová štvrť pre najmajetnejších obyvateľov Prahy.<sup>14</sup> V dvadsiatych rokoch prešla Praha takým obrovským stavebným rastom, že jeho dopady pociťujeme ešte dnes. Zasiahol totiž všetky odvetvia života mesta a učinil z Prahy modernú metropolu európskeho významu. Nadviazali naň mnohé projekty, ktoré úspešne integrujú metropolu do jedného celku do dnešných dní. Možno tým, že tomu bude onedlho sto rokov a zabudlo sa na to alebo tento fakt zatienili hrôzy vojny a neskorší socializmus, sa dá tvrdiť, že toto obdobie v rozvoji Prahy, ktoré bolo najrapídnejšie v jej histórii, je v súčasnosti nedocenené.

## **1. 1. Rozmiestnenie pražského obyvateľstva a jeho zmeny**

Pražská aglomerácia zaznamenala v druhej polovici devätnásteho storočia obrovský nárast počtu obyvateľov. Podieľalo sa na ňom značné prisťahovalectvo a skutočnosť, že sa tu od 70. rokov devätnásteho storočia rodilo viac ľudí než

---

<sup>14</sup> Kárník, Z.: *České země v éře první republiky (1918 - 1938) I. - Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918 - 1929)*. Praha: Libri 2000. str. 292.



zomieralo. V tejto dobe sa však počet obyvateľov dá len veľmi približne odhadnúť nakoľko sa v Prahe nachádzalo veľké množstvo nemocníc, chudobincov a väzníc. Tie údaje skresľovali, pretože sa v nich nachádzali ľudia, ktorí nikdy v Prahe nebývali. Podľa dobových prieskumov až tri štvrtiny žien, ktoré v Prahe rodili v nej nemali bydlisko. Väčšinou sa jednalo o ženy, ktoré otehotneli na dedinách a v menších mestách, kde nebolo tehotenstvo možné utajiť. Preto sa rozhodli svoj pôrod uskutočniť vo vyššej anonymite v Prahe.<sup>15</sup>

V roku 1910 obyvateľstvo dnešnej Prahy I až V tvorilo iba štvrtinu obyvateľstva neskoršej Veľkej Prahy aj keď obyvateľov spolu s obyvateľstvom ešte nepripojených obcí bolo v tomto roku 617 000. Súvisí to so skutočnosťou, že predmestské nepripojené obce mali viac obyvateľov než Praha.<sup>16</sup> Treba podotknúť, že sa počet ľudí žijúcich v centre od roku 1843 znižuje a rapídne sa zvyšuje počet obyvateľov prímestských častí.<sup>17</sup> S tým súvisí aj zavádzanie konskej dráhy, ktorej projekt si tento trend všimal a tak reálne pokrývala už pri svojom vzniku niektoré prímestské obce, ktoré sa neskôr stali súčasťou Prahy. Za zmienku stojí napríklad Karlín, ktorý bol konskou dráhou prepojený s centrom Prahy. Karlín bol v tomto období jednou z najľudnatejších obcí priliehajúcich k Prahe. Konská dráha spájajúca Prahu s priľahlými obcami bola jednou z mála vecí, ktorých integrujúcu úlohu dovolili jednak starostovia týchto obcí a zároveň vedenie Prahy. Jedným z dôvodov bol určite fakt, že konská dráha začínala ako súkromný podnik, ktorý do mestských pokladní určite prispieval značnú sumu.

Počas prvej svetovej vojny Praha zažila úbytok obyvateľstva jednak kvôli bojom, ktoré si vyžiadali veľa obetí, ale aj kvôli podvýžive, či rôznym epidémiám chorôb. Z tohto stavu sa však veľmi rýchlo dokázalo mesto pozbierať a už v roku 1921 má v hraniciach budúcej Veľkej Prahy viac než 675 000 obyvateľov.<sup>18</sup> Počet obyvateľov krátko po vojne nenarastal kvôli pôrodnosti, ktorá bola nižšia než počet zomierajúcich ľudí a samozrejme treba počítať aj s tým, že po vojne bolo do veľkej

---

<sup>15</sup> Bělina P. a kol.: *Dějiny Prahy II. - Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha: Paseka 1998. str. 129 - 130.

<sup>16</sup> Kohout, J., Vančura, J.: *Praha 19. a 20. Století – Technické proměny*. Praha: SNTL 1986. str. 109.

<sup>17</sup> Kyllar, E.: *Praha a Metro*. Praha: Gallery 2004. str. 27.

<sup>18</sup> Kárník, Z.: *České země v éře první republiky (1918 - 1938) I. - Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918 - 1929)*. Praha: Libri 2000. str. 286.

miery zničené zdravotníctvo. Naopak narastal vďaka prisťahovalectvu, ktoré mestu dávalo svojský ráz. Sťahovali sa sem ľudia z chudobných oblastí z ekonomických dôvodov. Verili, že po vojne ľahšie nájdu prácu vo veľkom meste. Taktiež sa do Prahy sťahovali dobre situované vrstvy obyvateľstva ako napríklad úradníci a vykonávatelia slobodných povolání.<sup>19</sup>

Obyvateľstvo sa v Prahe sústreďovalo predovšetkým v predmestských častiach. Stávalo sa, že pôvodne poľnohospodárska rodina bývala lacnejšie v poľnohospodársky zameranej predmestskej časti, ale jej členovia pracovali ako robotníci bližšie k centru. Počet takto fungujúcich ľudí v medzivojnovom období stúpал.

---

<sup>19</sup> Bělina P. a kol.: *Dějiny Prahy II. - Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha: Paseka 1998. str. 307.

## 2. Vznik a rozvoj pozemnej koľajovej dopravy v Prahe do konca prvej republiky

Už v devätnástom storočí sa rozširuje obývané územie v rámci Prahy. Rýchlo narastá počet obyvateľov a zvyšujú sa životné potreby. Taktiež narastá počet podnikateľov. Všetky tieto vplyvy viedli k nutnosti kompletne premeniť mestskú infraštruktúru. Obecná správa sa vrátila do rúk volených zástupcov v roku 1861. To sa prejavilo v riešení viacerých kardinálnych problémov, ktoré Prahu trápili. Jednalo sa primárne o zásobovanie vodou, kanalizáciu, osvetlenie mesta, ale čo je pre nás najdôležitejšie, dopravným sprístupnením starých a nových častí Prahy, výstavbou ciest a mostov.

Tieto zásadné prvky mestskej infraštruktúry boli budované, dotvárané a inovované buď v bezprostrednej nadväznosti alebo súbežne v druhej polovici devätnásteho storočia a v prvých desaťročiach storočia dvadsiateho. Behom tohto obdobia sa Praha zaradila medzi najlepšie vybavené veľkomestá Európy.<sup>20</sup>

História masovej hromadnej dopravy sa začína písať 5. marca 1873, kedy Bernard Kollmann a gróf Zdeněk Kinský obdržali koncesiu na stavbu a prevádzku pouličnej dráhy s konským záprahom. O niekoľko dní neskôr – 11. marca – podpísali s predstaviteľmi mesta Prahy zmluvu, ktorou získali na 51 rokov právo použiť k stavbe a prevádzke konskej dráhy ulice od karlínske Invalidovny až k bráne na Poříčí (približne dnešný Florenc) pokračujúc cez Příkopy k Mostu cisára Františka a z jeho druhého konca cez Újezd až k Smíchovskému nádraží. Bohužiaľ na tento projekt sa nezohnal potrebný kapitál. Na konci roku 1874 oň prejavil záujem belgický podnikateľ Eduard Otlet, ktorý podobnú dráhu prevádzkoval v Marseille. Povolenie k stavbe Otlet obdržal od miestodržiteľstva 8. marca 1875. Pravidelná prevádzka bola zahájená 25. septembra 1875. Medzi rokmi 1883 a 1884 bola dráha predĺžená na Žižkov, Královské Vinohrady, na Malú Stranu a do Holešovic. V roku 1898 Otletovu konskú dráhu kupuje mesto a plánuje jej nasledujúcu elektrifikáciu.<sup>21</sup>

Pri zrode prvej elektrickej dráhy v Prahe stál inžinier František Křižík, ktorý pri príležitosti konania Zemskej jubilejnej výstavy v roku 1891 postavil elektrickú dráhu

<sup>20</sup> Bělina P. a kol.: *Dějiny Prahy II. - Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha: Paseka 1998. str. 177.

<sup>21</sup> Tamže, str. 178.

od Letné až do Královské obory (dnešná Stromovka). Táto dráha merala 766 metrov. Dráha však bola časom stratová, primárne kvôli jej izolácii od zvyšku mesta a ostatných dráh. V roku 1901 bola jej prevádzka ukončená. V tej dobe však už bol funkčný jeho projekt tramvaje, ktorá spájala Karlín s Balabenkou a pokračovala do Vysočan.<sup>22</sup> Taktiež otvára aj ďalšie úseky smerujúce z Karlína na Florenc a z Palmovky na Libušák. Mesto jeho dráhy kupuje v roku 1907. František Křížík však nebol jediný kto sa pričínal o vznik elektrických dráh v Prahe. V roku 1897 bola zahájená prevádzka elektrickej dráhy od Klamovky k Andělu, ktorú vybudoval starosta Košíř Matěj Hlaváček spolu so staviteľom Josefom Linhartom. V roku 1900 bola aj táto dráha odkúpená mestom.<sup>23</sup> Mesto takýmto spôsobom od súkromníkov odkúpilo všetky dráhy.

V rámci mesta malo pražské dráhy na starosti elektrotechnické oddelenie pražských plynární. 1. septembra 1897 sa však toto oddelenie odtrhlo a vznikol samostatný podnik nazvaný „Elektrické podniky královského hlavného mesta Prahy“. Ten prevzal zodpovednosť za činnosť dráh v Prahe a je považovaný za predchodcu dnešného Dopravního podniku hlavného mesta Prahy.<sup>24</sup> Treba však podotknúť, že v tejto dobe do jeho kompetencie pražská doprava spadala iba okrajovo. Primárne sa zaoberal pražskou elektrinou a verejným osvetlením.

Začiatkom dvadsiateho storočia fungovalo 10 tramvajových tratí o celkovej dĺžke 55 kilometrov. V roku 1905 definitívne zaniká konská dráha.<sup>25</sup> Od roku 1908 už mesto vlastní monopol na prevádzku pražskej hromadnej dopravy. Spadajú sem autobusy a samozrejme pražské dráhy, ktoré sú už plne elektrifikované. Do prvej svetovej vojny prebieha ďalšie rozširovanie a modernizácia tratí elektrických dráh. Medzi najdôležitejšie patrili novovzniknuté dráhy spájajúce Václavské náměstí so Strašnicema, Letnou a so Sřešovickou vozovnou. Ďalšie významné dráhy smerovali z Vyšehradu do Nuselského údolí, z Klárova na Pohořelec, z Žižkova do centra a zo Starého Města k Čechovu mostu. Tramvajová doprava v tejto dobe významne prispela

---

<sup>22</sup> Kohout, J., Vančura, J.: *Praha 19. a 20. Století – Technické proměny*. Praha: SNTL 1986. str. 112.

<sup>23</sup> Bělina P. a kol.: *Dějiny Prahy II. - Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha: Paseka 1998. str. 179.

<sup>24</sup> Fojtík, P. a kol.: *Fakta & legendy o pražské městské hromadné dopravě*. 1. vyd. Praha: Dopravní podnik hlavního města Prahy, a. s. 2010, str. 48.

<sup>25</sup> Kohout, J., Vančura, J.: *Praha 19. a 20. Století – Technické proměny*. Praha: SNTL 1986. str. 112.

k ohromnej integrácii Prahy a vtedajších okolitých obcí.<sup>26</sup> V tejto dobe však stále pripojenie týchto obcí k Prahe naráža na odpor zo strany ich vedenia. Tento problém hlbšej integrácie bol vyriešený až po prvej svetovej vojne v novovzniknutej Československej republike. Mesto si uvedomovalo dôležitosť vlastníctva tramvajových tratí z viacerých dôvodov. Jednak stále dúfalo v pripojenie jednotlivých predmestských obcí k Prahe a zároveň fungujúca sieť spájala najdôležitejšie priemyselné oblasti Prahy (Karlín so Smíchovom). Taktiež umožňovali ľuďom bývajúcim na predmestí prácu v centre Prahy, pretože nemali vďaka tramvajovým spojom problém s dochádzaním.

Po prvej svetovej vojne, kedy sa Praha stala hlavným mestom novovzniknutého Československa bola hustota zástavby v centre mesta veľmi vysoká, preto bolo potrebné zriaďovanie veľkých stavieb na vzdialenejších miestach. K tomu bolo samozrejme potrebné vytvoriť a modernizovať dopravné spojenia. Mnoho fungujúcich komunikácií nemalo dostatočnú kapacitu alebo boli vzhľadom na rozširovanie Prahy nevhodne umiestnené. Najväznejším problémom sa stalo riešenie mestskej hromadnej dopravy. Okrem nej však postupne narastajú aj problémy dopravy automobilovej, nakoľko Praha nebola na veľký nárast počtu automobilov v tomto období kapacitne pripravená. Mnohé návrhy ako túto situáciu riešiť boli veľmi radikálne. Snáď v žiadnej inej oblasti sa nestretli požiadavky na modernú organizáciu dopravy s možnými zásahmi do mesta, ktoré je tak presýtené historickými pamiatkami. Treba poznamenať, že vývoj pražskej dopravy v tejto dobe bol poznamenaný prvou svetovou vojnou. Ekonomické a materiálne ťažkosti spolu so stagnáciou výstavby boli prekonané až v polovici 20. rokov.

Nosným prostriedkom pražskej dopravy zostávali naďalej tramvaje. Na začiatku 20. rokov mala pražská tramvajová doprava v prevádzke 15 liniek, ktoré spájali nasledovné konečné zastávky: 1. Vršovice – Pohořelec, 2. Flora – Špejchar, 3. Stromovka – Nusle, 4. Bubeneč – Nusle (Za zmienku stojí, že táto linka viedla cez Staroměstské náměstí. Predstavme si, ako by to asi vyzeralo dnes pri veľkom počte turistov, resp. či by to vôbec bolo možné.), 5. Vysočany – Klárov, 6. Bělského třída (dnes Dukelských hrdinů) - Smíchov, 7. Podolí – Flora, 8. Holešovice – Žižkov, 9.

---

<sup>26</sup> Kohout, J., Vančura, J.: *Praha 19. a 20. Století – Technické proměny*. Praha: SNTL 1986. str. 108.

Žižkov – Koulka (Táto zastávka sa nachádzala pri Smíchovskom nádraží), 10. Bruska – Strašnice, 11. Střešovice – Strašnice, 12. Smíchov – Výstaviště, 13. Santoška – Žižkov, 14. Košíře – Libeň, a posledná trať z Vysočan na Klárov.<sup>27</sup> V dvadsiatych rokoch sa už dá hovoriť o systematických dopravných sieťach, ktoré tramvaje vytvárajú. Nejedná sa teda už o samostatné linky, ktoré kedysi fungovali ako samostatný celok. Intenzívny rozvoj siete pražských elektrifikovaných dráh nastal v dvadsiatych rokoch a súvisel so vznikom Veľkej Prahy. Tento typ dopravy bol postupne zavedený predlžovaním už jestvujúcich úsekov do všetkých pražských štvrtí.<sup>28</sup> Mestská koľajová doprava bola schopná veľmi dobre zvládať denné potreby presunov pražského obyvateľstva a zároveň uspokojivo aj mimoriadne udalosti ako bol napríklad Pražský vzorkový veľtrh v roku 1920.<sup>29</sup> Ako doplnková doprava vo vyťažených úsekoch, prípadne v úsekoch, v ktorých dráha vedená nebola, boli využívané autobusy a trolejbusy. Prvé povojnové roky boli poznamenané, ako už bolo spomenuté, zlou ekonomickou situáciou a preto dochádzalo iba k čiastočným úpravám už existujúcej siete.

Intenzívny rozvoj tramvajovej dopravy v zmysle vzniku úplne nových tratí umožnili až zahraničné pôžičky, z ktorých Elektrické podniky získali čiastku niekoľko desiatok miliónov korún. K prvým vážnejším úpravám tratí dochádza v rokoch 1923 a 1924. Medzi najvýznamnejšie treba spomenúť trať vedúcu z Podolí do Braníka, ktorá bola uvedená do prevádzky v roku 1924 a začiatok výstavby trate Vychovatelna – Kobylisy, ktoré v tejto dobe zažívajú pomerne rapídny nárast obyvateľstva. Na prelome 20. a 30. rokov bola tramvajová doprava už stabilizovaná. Bola tvorená 20. linkami a z toho jednou okružnou.<sup>30</sup> O rozmachu pražskej koľajovej dopravy svedčí aj skutočnosť, že v roku 1927 prekonal dĺžka tratí 100 kilometrov.

Stabilizovaná situácia v mestskej hromadnej doprave však netrvala dlho. V tridsiatych rokoch si radní uvedomujú, že dopravná situácia začína byť komplikovaná. Aby sa odľahčilo koľajovej doprave, tak sa zavádzali vo veľkom

<sup>27</sup> Kárník, Z.: *České země v éře první republiky (1918 - 1938) I. - Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918 - 1929)*. Praha: Libri 2000. str. 288.

<sup>28</sup> Kohout, J., Vančura, J.: *Praha 19. a 20. Století – Technické proměny*. Praha: SNTL 1986. str. 111.

<sup>29</sup> Kárník, Z.: *České země v éře první republiky (1918 - 1938) I. - Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918 - 1929)*. Praha: Libri 2000. str. 289.

<sup>30</sup> Bělina P. a kol.: *Dějiny Prahy II. - Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha: Paseka 1998. str. 328.

autobusy, ktoré buď kopírovali trate tramvají, aby im odľahčili alebo spájali s tramvajovými zastávkami miesta, ktoré od nich boli veľmi vzdialené.<sup>31</sup> Roku 1936 bol počet liniek tramvají rozšírený na 24 (Týchto 24 liniek ešte pretrvávalo desaťročia bez zmeny!). Dĺžka tratí dosiahla 125 km. Vozový park bol zmodernizovaný a viac než zdvojnásobený (z 620 na 1330 vozňov). Behom 10 rokov (1926 – 1936) vzrástol ročný dopravný výkon pražských tramvají neuveriteľne rýchlo – z 16 na 65 miliónov vozokilometrov.<sup>32</sup> Aj keď tramvaje takýmto závratným tempom zvyšovali „výkony“, čím ďalej tým viac boli obmedzované inými druhmi dopravy.<sup>33</sup> Situácii veľmi nepomáhala ani skutočnosť, že začiatkom tridsiatych rokov bývali rozsiahle dopravné zápchy behom ranej aj odpoľudňajšej dopravnej špičky úplne bežným javom. Bolo to spôsobené primárne dochádzaním ľudí z okrajových častí, ktoré v tej dobe už boli husto osídlené, do centra. Najkritickejšie miesta boli Václavské náměstí, na ktorom v tejto dobe bolo povolené jazdiť automobilom a križovatka pred palácom Hybernia. Pre zaujímavosť práve kvôli tomuto kritickému bodu vzniká prvý semafor v Prahe na križovatke ulíc Hyberská, Dlážděná a Havlíčkova a potom aj druhý na križovatke Václavského náměstí s Jindřišskou a Vodičkovou ulicou.<sup>34</sup>

V roku 1922 na tisíc Pražanov pripadali 2 osobné autá, o desať rokov neskôr to už bolo áut 18. Nehovoriac ešte o zvyšovaní počtu nákladných automobilov a motocyklov. Dobové štatistické výskumy nám podávajú správu o vyťažení jednotlivých miest v Prahe. Vo februári 1937 podľa nich prešlo Václavským náměstím v jednom smere za jeden deň medzi siedmou hodinou rannou a siedmou hodinou večernou 85 000 ľudí, cez Příkopy takmer 40 000 ľudí a cez každý pražský most priemerne 15 až 20 000 osôb.<sup>35</sup>

Pokusy o odstránenie dopravných problémov v tomto období už prebiehali. Najvýznamnejším z nich bola stavba Jiráskova mostu, ktorý sa dostal do prevádzky v roku 1932. Jeho očakávaná efektívnosť bola však preceňovaná a odľahčeniu dopravy

---

<sup>31</sup> Bělina P. a kol.: *Dějiny Prahy II. - Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha: Paseka 1998. str. 330.

<sup>32</sup> Kárník, Z.: *České země v éře první republiky (1918 - 1938) I. - Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918 - 1929)*. Praha: Libri 2000. str. 292.

<sup>33</sup> Kyllar, E.: *Praha a Metro*. Praha: Gallery 2004. str. 27.

<sup>34</sup> Kohout, J., Vančura, J.: *Praha 19. a 20. Století – Technické proměny*. Praha: SNTL 1986. str. 149.

<sup>35</sup> Bělina P. a kol.: *Dějiny Prahy II. - Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha: Paseka 1998. str. 331.

pomohol iba čiastočne. V roku 1928 boli mostom prepojené Holešovice s Libní a v tomto období vzniká aj Trojský most (dnešný Most Barikádníků).<sup>36</sup>

Od 20. rokov začali vznikať projekty, ktoré by vyriešili pozemnú dopravnú situáciu hlavného mesta. Na nedostatočnosť mestskej hromadnej dopravy, primárne tramvají ako nosného systému MHD, však reagovali projekty už skôr.

---

<sup>36</sup> Bělina P. a kol.: *Dějiny Prahy II. - Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha: Paseka 1998. str. 332.



### 3. Súťaž Elektrických podnikov hl. mesta Prahy o vypracovanie všeobecného dopravného programu Veľkej Prahy

Skôr než si priblížime súťaž Elektrických podnikov z roku 1931, tak si priblížime návrhy, ktoré vznikli ešte pred ňou, nakoľko ukazujú dobový prístup zo strany mesta a neskôr Elektrických podnikov k nim samotným a dá sa v nich vystopovať určitá postupnosť s ohľadom na roky ich vzniku.

Úplne prvý návrh na výstavbu podzemnej dráhy v Prahe nachádzame u pražského obchodníka Ladislava Rotta, ktorý v roku 1898 navrhol mestskej rade, aby zahájila stavby tunelov, ktoré by slúžili ako podzemná dráha. Hovoril o dvoch linkách. Prvá mala viesť od Karlína cez Prahu (dnešné centrum) do Podolí a druhá z Malej Strany na Vinohrady. Tieto linky by boli prepojené.<sup>37</sup> U pražskej radnice však so svojim návrhom vôbec neuspel a zostal odignorovaný. V tejto dobe to mohlo byť spôsobené tým, že v pražskej doprave ešte nejestvoval kritický stav a zároveň je otázne, či by to bolo technologicky zvládnuteľné nakoľko sa v podstate ešte len „experimentuje“ s prvými elektrifikovanými dráhami.

Ďalšie návrhy sú menej známe a nemáme o nich moc informácií. V roku 1912 Ing. Bohuslav Vondráček navrhuje, aby bola tramvajová trať od Václavského námestí k Rudolfínu vnorená pod zem. Nie je však špecifikované akým spôsobom a teda nedá sa z informácií vyvodiť ako by to presne malo vyzerat'. Ďalší návrh pochádza od Ing. Jiřího Hrušky. Bohužiaľ k nemu nemáme žiadne informácie. Vieme len, že bol prezentovaný 3. marca 1926 na jeho prednáške s názvom „Podzemní dráhy v Praze“.<sup>38</sup>

Najznámejší návrh pochádza z 3. decembra 1926 od Ing. Belady a Ing. Lista, ktorý predstavili prvý technologicky vyspelý, podložený a riadne zdokumentovaný projekt s názvom „Studie rychlé městské dráhy Metro v Praze“, ktorý zdarma venovali mestu. Ich hlavným zámerom bolo odstránenie tramvají z centra mesta, ktoré bolo na tom dopravne najkritickejšie a ich zachovanie na periférii. V centre by jazdila podzemná dráha pod úrovňou terénu. Mesto však vôbec tento návrh nebralo do

---

<sup>37</sup> Kyllar, E.: *Praha a Metro*. Praha: Gallery 2004. str. 27.

<sup>38</sup> Tamže, str. 27.

úvahy.<sup>39</sup> Dokonca aj Elektrické podniky túto štúdiu podrobili veľmi tvrdej kritike a odmietli ju.

Ako si môžeme všimnúť, tak prvý návrh od Ladislava Rotta sa dá považovať skôr za teoretický koncept než za niečo technicky realizovateľné. O ďalších dvoch spomínaných návrhoch nemáme zachované takmer žiadne informácie, no môžeme ale tvrdiť, že sa jednalo o návrhy, ktoré mali zefektívniť už jestvujúcu sieť a dajú sa do istej miery považovať za nadčasové v tom zmysle, že v danej dobe ešte neboli potrebné, no s prihliadnutím na zväčšujúci sa počet obyvateľov tušili, že niečo podobné v budúcnosti potrebné v Prahe bude. Ako bolo spomenuté v predchádzajúcej kapitole, pražská koľajová doprava nezažívala do polovice 20. rokov žiadne väčšie problémy. Až návrh Belady a Lista sa dá považovať za prvý pokus o úpravu koľajovej dopravy, ktorá v tej doba začínala byť preťažená. Z toho, že tento návrh mestu poskytli zdarma sa dá usudzovať, že si uvedomovali ako dopadne pražská hromadná doprava, keď sa narastajúce problémy nezačnú riešiť a ponúkali svoj návrh ako „prevenciu“. Ich návrh bol paradoxne docenený až spätne po otvorení pražského metra, kde v stanici metra Muzeum bola na ich počesť odkrytá pamätná tabuľa s ich bustami, na ktorej stojí text *„Ing.Vladimír List a ing.Bohumil Belada v roce 1926 položili základy realizace pražského metra“*.<sup>40</sup>

Mesto malo vlastný plán ako vyriešiť zhoršujúcu sa dopravnú situáciu a v roku 1929 dokončuje regulačný plán. Ten však neobsahoval jedinú zmienku, ani schematický návrh riešenia mestskej hromadnej dopravy.<sup>41</sup> Mesto sa stále spoliehalo na jestvujúcu tramvajovú sieť doplnenú autobusmi. Popri tomto všetkom si však mesto a Elektrické podniky museli uvedomovať skutočnosť, že takéto riešenie nie je dlhodobu udržateľné. Regulačný plán mesta počítal s 1,5 miliónom obyvateľov, ale podľa dnešných odhadov by územia, ktoré do neho boli zahrnuté postačovali pre 2 milióny obyvateľov.<sup>42</sup> Regulačný plán nepočítal s tým, že nárast obyvateľstva na periférii Prahy má stúpajúcu tendenciu. To znamená, že by pokojne obyvateľov mohlo

---

<sup>39</sup> Kohout, J., Vančura, J.: *Praha 19. a 20. Století – Technické proměny*. Praha: SNTL 1986. str. 150.

<sup>40</sup> *BELADA Bohumil - Vstupní hala stanice metra Muzeum Praha 1 Nové Město*. Dostupné online na: <<http://www.pametni-desky-v-praze.cz/products/belada-bohumil-vstupni-hala-stanice-metra-muzeum/>>, použité dňa 16. 6. 2015.

<sup>41</sup> Kyllar, E.: *Praha a Metro*. Praha: Gallery 2004. str. 32.

<sup>42</sup> Tamže, str. 33.

byť aj o pol milióna viac. Tramvaje v tej dobe by však mobilitu takého množstva ľudí, ktorí sa presúvajú do svojich domovov, do práce, za kultúrou a inde nemohli zabezpečiť. Nehovoriac o automobilovej doprave, ktorá by na existujúcich komunikáciách zlyhávala.

Veci sa pohli až vtedy, keď si predseda správnej rady Elektrických podnikov – Eustach Mölzer – uvedomil, že dopravné problémy v blízkej budúcnosti bude potrebné vyriešiť. To sa stalo na základe skutočnosti, že regulačný plán nepočítal s efektívnym riešením verejnej dopravy v hlavnom meste. Na jeho podnet Elektrické podniky vypísali a usporiadali dopravný prieskum, ktorý sa mal stať podkladom pre spracovanie ďalších štúdií. Prieskum prebiehal v marci a apríli roku 1927. Výsledky boli zverejnené v roku 1929.<sup>43</sup> Tento prieskum mal na starosti Dr. Alexander Voigts, ktorý sa zúčastnil neskôr aj samotnej súťaže Elektrických podnikov so svojim návrhom. Celá správa z prieskumu sa nám zachovala v archíve Dopravného podniku.

Na základe výsledkov prieskumu vo februári 1930 vypísala správna rada Elektrických podnikov verejnú súťaž s názvom „Súťaž na vyriešenie všeobecného dopravného ruchu Veľkej Prahy“. Súťažné podmienky boli neobyčajne podrobné a rozsiahle a obsahovali veľké množstvo otázok, na ktoré museli účastníci navrhnúť odpoveď v podobe efektívneho riešenia. Otázok bolo desať. Boli rozdelené do kategórií pod určitým písmenom. Ich znenie bolo nasledovné:

- a) Aký je predpokladaný vzrast počtu obyvateľov Veľkej Prahy v rokoch 1935 – 1950 a 1950 – 2000?
- b) Stačí aktuálna tramvajová sieť a frekvencia tramvajovej prevádzky požiadavkám občianskej mobility?
- c) Je potrebná úprava železnice a nádraží vzhľadom na frekvenciu cestovania obyvateľstva?
- d) Je v Prahe potrebná rýchlodráha?
- e) Je efektívne a dostatočné využívanie železníc a autobusov ako prímestských spojov?

---

<sup>43</sup> Kyllar, E.: *Praha a Metro*. Praha: Gallery 2004. str. 33.

- f) Je potrebná úprava ciest za účelom zefektívnenia pozemnej automobilovej osobnej a nákladnej dopravy?
- g) Ako zlepšiť celkovú reguláciu dopravy vo Veľkej Prahe?
- h) Aký je časový a stavebný harmonogram navrhovaných úprav?
- i) Aký je súpis nákladov na realizáciu úprav?
- k) Aké sú predpokladané nepriaznivé dôsledky realizácie úprav?<sup>44</sup>

Je zvláštne, že z nejakého dôvodu chýba v otázkach písmeno j) a namiesto neho sa hneď preskočí na k). Pre účely našej práce je však úplne najpodstatnejšia kategória d) a teda to, či je v Prahe potrebná výstavba rýchlodráh.

Pôvodne stanovený termín na doručenie návrhov bol 28. február 1931. Bol však presunutý na 30. apríla 1931. K tomuto dátumu prijala porota 19 návrhov, z ktorých sa behom posudzovania, ktoré trvalo viac než rok (do 20. mája 1932), dostalo do záverečného vyhodnotenia 14.<sup>45</sup> Hlavnou myšlienkou, a pre nás tou primárnou, väčšiny návrhov bolo prenesenie veľkej časti povrchovej koľajovej dopravy pod zem.<sup>46</sup>

Tri návrhy, ktoré boli najvyššie ohodnotené dosiahli zhodný počet bodov – 168. Boli to prejtky: 1. „MMM“ od Škodových závodov, 2. „Střední cestou“ od ČKD (konkrétne sa na ňom podieľali inžinieri Jaromír Novák, Miloš Vaněček, Jaroslav Pařízek a Josef Barek), 3. „Studie 1930“ Dr. Alexandra Voigtsa, ktorý vypracoval aj dopravný prieskum z roku 1927.<sup>47</sup> Vynára sa otázka, či náhodou pán Dr. Voigts nebol zvýhodnený v súťaži, keďže obsadil so svojim projektom najvyššiu priečku a mal dobré vzťahy s ľuďmi v Elektrických podnikoch po vykonaní dopravného prieskumu. Nemalo to však s vysokou pravdepodobnosťou dopad na súťaž, nakoľko autori každého z projektov boli porote zverejnení až po ich celkovom ohodnotení a vyhlásení výsledkov. Pre pána Dr. Voigtsa malo však nespornú výhodu to, že bol autorom dát, s ktorými ostatní súťažiaci pracovali, takže mal nespochybniteľne možnosť väčšieho

<sup>44</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, *Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy – Konečný posudek poroty.*

<sup>45</sup> Kyllar, E.: *Praha a Metro.* Praha: Gallery 2004. str. 34.

<sup>46</sup> Kohout, J., Vančura, J.: *Praha 19. a 20. Století – Technické proměny.* Praha: SNTL 1986. str. 151.

<sup>47</sup> Kyllar, E.: *Praha a Metro.* Praha: Gallery 2004. str. 34.

prehľadu a veci, ktoré mohli ostatní prehliadnuť, bol schopný do svojho projektu zapracovať.

Tieto tri návrhy boli zároveň aj ocenené. Keďže mali zhodný počet bodov boli aj zhodne ohodnotené. Autori každého z nich dostali 170 666 korún.<sup>48</sup> Porota víťaza súťaže nevyhlásila a odporučila vypisovateľovi, aby použil štyri najlepšie hodnotené návrhy ako podklady pre ďalšiu prácu na riešenie dopravnej problematiky Prahy.

Súťaž na vyriešenie všeobecného dopravného ruchu Veľkej Prahy z roku 1931 bola významná tým, že sa jednalo o prvý pokus Elektrických podnikov o úpravu a zefektívnenie verejnej hromadnej koľajovej dopravy v Prahe. Ako sme si ukázali, predtým jestvovali iba návrhy a projekty, ktoré boli skôr akousi apeláciou k tomu, aby sa s kolabujúcou dopravou v tridsiatych rokoch niečo robilo. Aj keď výsledky súťaže neboli pretavené do praktickej podoby, na ich základoch boli vybudované niektoré ďalšie projekty, ktoré mali byť uskutočnené. Bohužiaľ príchod vojny tieto plány prekazil a po jej konci s novým politickým režimom nebolo zlepšenie pražskej mestskej hromadnej dopravy vysokou prioritou. Avšak, ako uvidíme v nasledujúcej kapitole, aj socialistické inžinierstvo sa inšpirovalo vo vedení svojich tratí, ktoré poznáme a využívame dodnes, niektorými projektmi zo súťaže Elektrických podnikov.

---

<sup>48</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, *Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy – Konečný posudek poroty.*

#### **4. Predstavenie návrhov Elektrických podnikov hl. mesta Prahy o vypracovanie všeobecného dopravného programu Veľkej Prahy**

V archíve Dopravného podniku hlavného mesta Prahy sa nám z devätnástich návrhov dochovalo dvanásť. Z ocenených návrhov je nanešťastie úplne stratený návrh „Studie 1930“ Ing. Voigtsa. Máme k dispozícii len mapku Prahy s vyznačenými traťami podzemnej dráhy, ktorá sa nachádza v múzeu MHD v Prahe v Střešovicích.<sup>49</sup> Nie sú na nej však názvy staníc ani žiadne iné bližšie informácie. Pán Mgr. Fojtík, hlavný archivár, vyslovil teóriu, že tento stratený projekt si vzal Ing. Voigts so sebou, keď končil jeho prácu v Elektrických podnikoch kvôli nezhodám s vedením. Našťastie zvyšné dva ocenené návrhy „MMM – Můstek – Masarykovo – Museum“ a „Střední cestou“ sú zachované v úplnej podobe.

Zvyšné návrhy, ktoré sa v archíve nachádzajú sú „Nové centrum Prahy“, „Eldra“, „Stůj – pozor toč – vpřed“, „Labe – Vltava“, „JZNJR“, „Ruch“, „Ve třech etapách“, „Nové době – nová doprava“, „Podjezdem na křižovatkách“ a „Rychlost – hospodárnost – všeobecné blaho“. Tieto návrhy sú zachované v pomerne obsiahlych archívnych materiáloch, ale nedá sa úplne určiť, či nejaká ich časť nechýba, nakoľko sa z veľkej časti jedná o veľkorozmerné technické výkresy, ktoré nie sú zoradené a nie sú ani očíslované pre lepšiu identifikáciu. Ako však bolo spomenuté, je ich pomerne obsiahle množstvo, takže obraz o jednotlivých návrhoch sa z materiálov vytvoriť dá. Do tohto všeobecného popisu zachovaných návrhov na technických výkresoch nezapadajú dva. Prvým z nich je návrh „JZNJR“ kombinujúci technické výkresy s teoretickým popisom zviazaným v štyroch zväzkoch a návrh „Podjezdem na křižovatkách“, ktorý je celý teoretický s ohľadom na to, že text odkazuje na obrazovú prílohu, ktorá sa nedochovala.

Okrem dochovaných návrhov je z materiálov týkajúcich sa tejto súťaže v archíve k dispozícii celá dopravná štúdia Ing. Voigtsa z roku 1929, podľa ktorej komisia vypracovala otázky, na ktoré mali súťažné návrhy reagovať, taktiež otvorené obálky s menami jednotlivých autorov štúdií (aj keď v konečnom sumarizovaní bolo

---

<sup>49</sup> *Schéματα rychlodrah z dopravní soutěže* (foto, autor: REJDAL, T.). Dostupné online na: <<http://metroweb.cz/metro/historie/mapy/soutez1.jpg>>, použité dňa 18. 5. 2015.

zistené, že niektoré mená úplne chýbajú), záznamy zo stretnutí a porád komisie, ktoré často prebiehali počas súťaže a najmä jej vyhodnocovania a rôzna korešpondencia medzi jednotlivými členmi komisie. To najcennejšie, čo sa okrem návrhov dochovalo, je však konečný posudok poroty, a teda vyhodnotenie celej súťaže z roku 1932, v ktorom je každý jeden návrh dopodrobna analyzovaný a komisia sa k nemu vyjadruje s ohľadom na zadanie otázok. Vďaka tomuto konečnému posudku vieme aspoň približne analyzovať aj zvyšné štúdie, ktoré sa v archíve nezachovali. Aby bol náš zoznam kompletný, vymenujeme aj tie. Jedná sa o projekty „Studie 1930“, teda stratený projekt Ing. Voigtsa, „&“, „Veřejná predevším“, „Metro 2“, „Klíč“, „Metropolitain Praha“ (Z neho sa však zachovala mapka s vedením tratí v Múzeu MHD podobne ako pri projekte „Studie 1930“), „Transversála a tangenty“. V nasledujúcich podkapitolách budú jednotlivé návrhy stručne popísané primárne zo strany vedenia tratí a úpravy koľajovej dopravy v Prahe, aby následná analýza s prihliadnutím na sociálny rozmer mohla byť pochopená v hlbšom kontexte jednotlivých návrhov. Najprv si predstavíme návrhy, ktoré máme v archíve zachované a potom budú nasledovať návrhy, o ktorých máme informácie len sprostredkované vďaka vyhodnoteniu súťaže.

#### **4. 1. „MMM – Můstek – Masarykovo – Museum“**

Tento návrh, ako už bolo spomenuté, bol z dielne Škodových závodov. Vedúci projektu boli Ing. Jaroslav Pokorný a PhDr. Ing. Bohumil Chorvát. Pracovníkmi na projekte boli Ing. Josef Záruba a, čo je veľmi zaujímavé, Ing. Vladimír List<sup>50</sup> a Ing. Bohumil Belada<sup>51</sup>, ktorí už vypracovali jeden projekt podzemnej dráhy v roku 1926<sup>52</sup>, takže aké také skúsenosti s navrhovaním podzemnej dráhy mali. To sa možno

---

<sup>50</sup> Vladimír List (1877 – 1971) bol elektrotechnický inžinier, ktorý sa podľa niektorých zdrojov zaslúžil o elektrifikáciu Československa a o zavedenie československých technických noriem.

<sup>51</sup> Bohumil Belada v roku 1907 získal dekrét autorizovaného stavebného inžiniera. Bol zameraný skôr na praktické využitie svojich inžinierskych schopností. Opačný prípad je Vladimír List, ktorý sa narodil v Prahe, ale jeho pôsobisko bolo skôr teoretické – od roku 1908 učil na Vysokej škole technickej v Brne. Spolu sa zoznámili v roku 1926, kedy aj predstavili prvý návrh podzemnej dráhy.

<sup>52</sup> Vladimír List o tomto projekte a udalostiach, ktoré mu predchádzali aj vo svojich pamätiach: List, V.: *Paměti*. Ostrava: Pobočka Českého elektrotechnického svazu, 1992, 196 s.

prejavilo aj na tom, že sa jednalo o jeden z ocenených návrhov a zároveň je vidieť veľkú podobnosť návrhu „MMM“ s ich starším návrhom.<sup>53</sup> Vidno to najmä v nápade prepojenia dráhy s povrchovou železničnou dopravou a s počtom liniek podzemnej dráhy.<sup>54</sup> Autori navrhovali linky tri. Linka A mala viesť od Smíchovského nádraží cez Můstek, Masarykovo nádraží, Palmovku až po Libeňské nádraží. Druhá linka - linka B - bola plánovaná od Vítězného náměstí, cez Klárov, Staroměstské náměstí, Můstek (ktorý mal byť prestupnou stanicou medzi linkou A a B), Museum až na Floru. Posledná trať C mala viesť od stanice Výstaviště v Holešovicích cez Těšnov, Masarykovo nádraží (ktoré bolo prestupné medzi linkou C a A), Wilsonovo nádraží (dnešné Hlavní nádraží), Náměstí Míru a mala končiť na nádraží vo Vršovicích.<sup>55</sup> Linka C a B sa podľa nákresu mala križovať na Museu no bohužiaľ nemáme informácie, že by Museum mala byť stanicou prestupnou. Ako je možné si všimnúť linky boli vedené skrze päť pražských nádraží. Zároveň sa môžeme vychádzajúc z nákresu domnievať, že okrem vyššie zmienených nádraží sa počítalo aj s prestupom na Výstavišti, kde bola navrhovaná železnica smerujúca popri Vltave smerom na sever okolo Podbaby na Roztoky u Prahy a začiatok trate C je presne na výstavisku v bode, v ktorom sa s koľajami trať stretáva.<sup>56</sup>

#### 4. 2. „Střední cestou“

Návrh „Střední cestou“ od spoločnosti ČKD bol vypracovávaný pod riaditeľom Ing. Viktorom Machytkom pričom sa na jeho vypracovaní spolupodieľal aj riaditeľ firmy Českomoravská stavební Ing. Emil Reic. Ďalšími riešiteľmi projektu boli Ing. Jaromír Novák, Ing. Jaroslav Pařízek, Ing. Miloš Vaněček a Ing. Josef Barek.<sup>57</sup> Návrh počítal s dvomi základnými traťami podzemnej dráhy. Prvá z nich nazvaná „Linie A“ mala smerovať od Palmovky na Smíchovské nádraží. Táto trať mala byť najkratšou.

<sup>53</sup> Fojtík, P.: *2009 – 35 let pražského metra*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., 2009, s. 66.

<sup>54</sup> Fojtík, P., et al.: *Sto let ve službách města*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., 1997, s.46.

<sup>55</sup> Viz. příloha č. 1.: Navrhované vedení linií podzemní dráhy v štúdiu „MMM“.

<sup>56</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka č. 6 – MMM, *Železniční síť a síť rychlých drah městských různých měst – Praha, projekt*.

<sup>57</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, *Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy – Konečný posudek poroty*.



Jej délka byla vypočítaná na 7,78 km. Stanice na trati byly následující: Palmovka, Invalidovna, Královská, Viadukt, Poříč, Opera, Příkopy, Národní třída, Národní divadlo, Újezd, Arbesovo, Plzeňská třída a napokon Smíchovské nádraží. Nejkratší vzdálenost mezi stanicami byla na této navrhované lince 400 m mezi Viaduktem a Poříčí a naopak nejdelší mezi Plzeňskou třídou a Smíchovským nádražím byla 1 200 m.<sup>58</sup> Tato linka podle všeho měla sloužit primárně na odlehčení pozemní dopravy, protože stanice byly situované do oblastí s nejhustější dopravou.

„Linie B“ naopak byla nejdelší a měla spájet nejzápadnější předměstia Prahy s nejvýchodnějšími, takže v podstatě měla sloužit jako „nosná“ pro řadnaté předměstia a ich rychlé spojení s centrem. Jej délka měla být 15,42 km a směřovat měla od Hostivaře do stanice Klášter, která se měla nacházet přibližně v místech Břevnovského kláštera. Stanice měly být následující: Hostivař, Ústřední jatky, Stanice Strašnice, Krematorium, Olšany, Flora, Náměstí krále Jiřího (dnešní Náměstí Jiřího z Poděbrad), Slezská, Mírové náměstí, Náměstí Petra Osvoboditele, Museum, Wilsonovo nádraží, Nové City, Příkopy (které byly zároveň přestupnou stanicou mezi linkami A a B), Staroměstské náměstí, Na Františku, Letná, Chotkovy sady, Prašný most, Vořechovka, Dlabačov, Břevnov a napokon Klášter. Nejdelší mezera mezi stanicami byla 1160 m mezi Krematoriumem a Olšanmi a nejkratší mezi stanicou Příkopy a Staroměstským náměstím měla měřit 410 m.<sup>59</sup>

Poslední linka nesoucí název „Linie C“ byla trochu netradiční, protože měla vycházet z „Linie B“ ze stanice Chotkovy sady a směřovat na severozápad Prahy. Měla mít nejméně stanic, které však byly dále od sebe. Jej délka spolu s úsekem „Linie B“, z kterého vycházela měla být 14,59 km. Předpokladané stanice byly Chotkovy sady, Bruska, Technika, Výzkumné ústavy, Bubeneč a Podbaba. Nejkratší vzdálenost mezi stanicami byla 540 m mezi Bruskou a Technikou a nejdelší – 920 m – mezi Výzkumnými ústavmi a Bubenečem.<sup>60</sup> Bohužel se však nedá usoudit, či se při této trase mělo jednat o samostatnou linku, kde by stanice Chotkovy sady sloužila

---

<sup>58</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka č. 1 – „Střední cestou“, *Střední cestou – Příloha č. 40*.

<sup>59</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka č. 1 – „Střední cestou“, *Střední cestou – Příloha č. 40*.

<sup>60</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka č. 1 – „Střední cestou“, *Střední cestou – Příloha č. 40*.

ako prestupná na linku B alebo sa jednalo o vetvenie linky B, pri ktorom by niektoré vlaky od Hostivařu boli smerované na Podbabu a iné na Klášter.<sup>61</sup>

Tento projekt navrhoval aj detailné rozdelenie výstavby do desiatich úsekov, ktoré mali prebiehať od roku 1939 do roku 1950, po ktorom by celá podzemná dráha bola plne funkčná.<sup>62</sup>

#### 4. 3. „Rychlost – hospodárnost – všeobecné blaho“

Ako už názov napovedá, tento projekt mal za cieľ skombinovať tri veci, ktoré sú súčasťou jeho názvu do efektívnej a uskutočniteľnej podoby. Autormi návrhu sú Ing. Emil Kabeš z firmy Siemens a Ing. Wilhelm Stein, ktorý bol riaditeľom hamburskej spoločnosti nadzemných dráh.<sup>63</sup> Ten mal vo vypracovávaní štúdie slúžiť podľa všetkého ako konzultant pre jeho skúsenosti z Hamburgu.

Projekt sa zameriaval najmä na odľahčenie dopravy v centre mesta, primárne na Můstek, ktorý autori, vychádzajúc zo štúdie Ing. Voigtsa považovali za najvyťaženejší úsek Prahy. Zaujímavosťou bola aj ďalšia motivácia, kvôli ktorej chceli všetku dopravu, ktorá by mala po novom centre prechádzať dostať pod zem. Touto motiváciou boli pražské pamiatky, na ktoré podľa autorov štúdie malo veľké dopravné vyťaženie negatívny dopad.<sup>64</sup>

Ako sa už dá predpokladať, u autorov štúdie hrá primárnu úlohu Můstek, ktorý má byť počiatočným bodom dvoch do kríža idúcich liniek podzemnej dráhy, ktoré majú byť ďalej vetvené. Prvá linka mala smerovať od Můstku severne a južne. Na severe mala prechádzať cez Staroměstské náměstí a Pařížskou ulicu na druhú stranu Vltavy pod Letnú a pod ňou sa deliť v stanici Belcrediho třída (Dnešná ulica Milady Horákové) na linky A a B, pričom linka A by smerovala do Dejvic a linka B cez Holešovice a Troju na Kobylisy. Na opačný smer od Můstku by táto linka smerovala

<sup>61</sup> Viz. příloha č. 2.: Navrhované vedení linií podzemní dráhy v štúdii „Střední cestou“.

<sup>62</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka č. 1 – „Střední cestou“, *Střední cestou – Přehledný plán časového postupu výstavby městských rychlodrah v Praze*.

<sup>63</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, *Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy – Konečný posudek poroty*.

<sup>64</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Rychlost – Hospodárnost – Všeobecné blaho“, *Rychlost – hospodárnost – všeobecné blaho 5 – Dopravní soutěž Pražská, Oddíl D*.

k Muzeu, kde by sa v stanici s názvom Václavské náměstí opět vetvila na linku A a druhú linku, ktorá však nenesie žiadne meno. Linka A by prechádzala Wilsonovým nádražím cez Vinohrady na Floru a za ňou sa mala stáčať smerom na juh a predchádzať medzi Vršovcami a Strašnicemi ďalej na juhovýchod. Druhá vetva tejto trate mala ísť od stanice Václavské náměstí smerom na juh cez Nusle a Vyšehrad. Druhá základná linka mala viesť od Můstku na východ a na západ, pričom západná časť mala prechádzať cez Smíchov, Košíře a stáčať sa smerom na sever k Břevnovu. Táto trať sa mala vetviť na Smíchově a pokračovať južným smerom cez Smíchovské nádraží. Východná časť trati mala ísť popod Žižkov na východ a na jeho konci sa mala vetviť na dve linky opět bez názvu. Jedna mala smerovať na sever cez Vysočany do Libně a z Libně pokračovať východným smerom. Druhá vetva mala ísť južne skrze Malešice.<sup>65</sup> Na výkrese sú zobrazené iba štyri stanice, ktorými mali byť Můstek, Wilsonovo nádraží, Belcrediho třída a Václavské náměstí.<sup>66</sup> Viac autori nespomínajú. Osem vetiev dráh smerujúcich na periferie ani neuzatvárajú, ak by náhodou bolo potrebné dráhy predĺžiť. Taktiež počítajú s tým, že k ôsmym počiatočným staniciam budú zo vzdialenejších pražských periférií zväžaní cestujúci autobusmi, prípadne sa bude využívať iný typ koľajovej dopravy na ich zväžanie ku staniciam. Autori tento typ dopravy považujú v Prahe za najvhodnejší a kapacitne by podľa nich mal vystačiť na základe ich výpočtov až do roku 2000, kedy bude mať Praha 1,5 milióna obyvateľov.<sup>67</sup> Tieto dve základné trasy na Můstku vytvárali kríž, preto má návrh podtitul „Kříž rychlodrah“.

---

<sup>65</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Rychlost – Hospodárnost – Všeobecné blaho“, *Rychlost – hospodárnost – všeobecné blaho 5 – Dopravní soutěž Pražská, Oddíl D – Příloha 3: Smeř tratí navržené sítě rychlodrah [Kříž rychlodrah]*.

<sup>66</sup> Viz. příloha č. 3: Smeř tratí navrhnutej siete rychlodrah v projekte „Rychlost – hospodárnost – všeobecné blaho“

<sup>67</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Rychlost – hospodárnost – všeobecné blaho“, *Rychlost – hospodárnost – všeobecné blaho 5 – Dopravní soutěž Pražská, Oddíl D.*

#### 4. 4. „Ruch“

V štúdiu „Ruch“ aj bez veľkého počtu archívnych materiálov dokážeme celkom dobre posúdiť o čo jej autorovi Ing. Postráneckému<sup>68</sup> išlo. Na rozdiel od ostatných projektov je návrh podzemnej dráhy v štúdiu Ruch špecifický v tom, že autor navrhoval tento typ dráhy iba v centre. To znamená, že mu nešlo o spájanie odľahlejších pražských obvodov s centrom, ale primárne o odľahčenie preťaženej dopravy nachádzajúcej sa v centre. Štúdia opäť predstavila dve základné linky, ktoré sa križujú na Václavskom námestí. Tu sa nachádza presne v strede (na križovatke Vodičkově a Václavského náměstí) stanica Centrum. Z nej prvá linka vedie k zastávkam Můstek a Staroměstská a na druhú stranu k zastávkam Museum, Petra (ktorá sa podľa náčrtu nachádzala pravdepodobne niekde medzi Museom a Náměstím Míru, približne v okolí dnešnej ulice Anglické) a napokon Mírové náměstí. Spolu teda na tejto linke malo byť šesť zastávok. Druhá linka smerovala od zastávky Centrum smerom na východ a na západ. Východne mala mať stanice Havlíčkově náměstí (dnešné Senovážné náměstí)<sup>69</sup>, Masarykovo nádraží a Poříč. Na západnej strane mali byť zastávky U Myslíka (dnešná Myslíkova), na ktorej sa linka vetvila. Prvá vetva mala smerovať severne k stanici Národní divadlo, prejsť popod Vltavu a ukončiť linku v stanici Újezd. Druhá vetva mala zastavovať na oboch stranách Jiráskova mostu (stanice Jiráskův most 1 a Jiráskův most 2), pokračovať cez zastávku Anděl až do konečnej Divišova (tá sa mala podľa nákresu nachádzať približne niekde v okolí dnešných Malvazinek).<sup>70</sup>

---

<sup>68</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, *Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy – Konečný posudek poroty.*

<sup>69</sup> Zaujímavosťou je, že v tridsiatych rokoch v Prahe boli dve Havlíčkove námestia, druhé sa nachádzalo na Žižkově, na ktorom je dodnes. Toto druhé námestie bolo použité v štúdiu „JZNR“

<sup>70</sup> Viz. príloha č. 4: Navrhované vedenie liniek podzemnej dráhy v štúdiu „Ruch“

#### 4. 5. „JZNJR“

Opäť jeden zo špecifických projektov podzemnej dráhy v Prahe. Autormi sú inžinieri Macháček a Novoveský spolu s architektom Vlastislavom Hofmanom,<sup>71</sup> ktorý sa podieľal aj na spoluprojektovaní Štefánikova a Jiráskova mostu.<sup>72</sup>

Autori v tomto projekte navrhovali vytvorenie dvoch kruhových tratí podzemnej dráhy a jednej klasickej. Prvý okruh nazvali okruh vnútorný, ktorý mal začínať v ulici U Rustonky a ďalej prechádzať cez Florenc, Kliemntskou, Štefánikův most, Palackého náměstí. Tu sa mal stočiť smerom na Moráň, pokračovať okolo Všeobecné nemocnice, ďalej cez Kateřinskou, Sokolskou, Mezibranskou, okolo Musea a pod Hooverovou ulicou (dnešná Wilsonova) späť na Florenc a nazad k Rustonke.<sup>73</sup>

Druhý okruh bol nazvaný Vinohradsko-žičkovský. Ten mal začínať nad Wilsonovým nádražím v ulici Italská, pokračovať ďalej cez Nerudovu, Dolní Blanickou (dnešná Blanická), Slezskou až k Olšanským hřbitovom. Tam sa mala stáčať smerom k Nákladovému nádraží a ísť ďalej cez Židovské pece, usadlosť Bezovka, Havlíčkovo náměstí a z neho do východzieho bodu pod ulicou Italská.<sup>74</sup>

Tieto dva okruhy mali podľa projektu byť prepojené spojkou z ulice Sokolské, smerujúcej cez Náměstí Petra osvoboditele (dnes I. P. Pavlova) pokračujúc ulicou Jugoslavskou, Mírovým náměstím až k budove Tabakové režie (dnešná Slezská ul. č. 9.). Na oboch koncoch tejto spojky mala byť vytvorená prestupná stanica.<sup>75</sup>

Okrem týchto dvoch okružných tratí a spojky medzi nimi autori projektu navrhli aj tretiu linku, ktorá by bola úplne nezávislá od už spomínaných.<sup>76</sup> Mala

---

<sup>71</sup> Vlastislav Hofman bol pomerne známym architektom. Narodil sa v roku 1884 v Jičíně a zomrel 1964 v Prahe. Podieľal sa na projektovaní Jiráskovho a Šteefánikovho mosta. Taktiež navrhoval divadelné výpravy. Má titul zaslúžilého umelca.

<sup>72</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, *Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy – Konečný posudek poroty.*

<sup>73</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „IZNIR“, *Heslo: IZNIR 24 – Popis podzemních drah. str. 1 – 2.*

<sup>74</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „IZNIR“, *Heslo: IZNIR 24 – Popis podzemních drah. str. 2 – 3.*

<sup>75</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „IZNIR“, *Heslo: IZNIR 24 – Popis podzemních drah. str. 3.*

<sup>76</sup> Viz. příloha č. 5: Rekonštrukcia navrhovaného vedenia liniek podzemnej dráhy v štúdiu „JZNJR“.

smerovať od Smíchovského nádraží a pokračovať Štefánikovou ulicou pod Petřín a Hradčany až k Dejvicím, pričom by končila na Belcrediho třídě.<sup>77</sup>

Zaujímavosťou je, že autori navrhujú spojenie pravého a ľavého brehu Vltavy tramvajou cez most.<sup>78</sup> Je to najpravdepodobnejšie spôsobené tým, že spojenie rýchlodráhou idúcou popod rieku by si vyžiadalo technicky náročnú výstavbu, ktorá by zároveň bola veľmi nákladná a rýchlodráha by sa tak do používania dostala pomerne neskoro. To by bolo neefektívne, pretože dopravné problémy, ktoré v Prahe toho času boli, bolo potrebné riešiť čo najskôr. To vyplývalo už zo samotnej podstaty vypísania tejto súťaže Elektrickými podnikmi.

#### 4. 6. „Stůj – pozor toč – vpřed“

Tento zvláštny návrh vytvoril Ing. Ployer spolu s jeho spolupracovníkom Ing. Bělinom.<sup>79</sup> Zvláštny preto, lebo navrhuje tri základné linky podzemnej dráhy, ktoré sú však vzájomne prechodné a na rôznych miestach poprepájané. Hlavná prestupná stanica v prípade tohto návrhu mala byť na Náměstí Republiky odkiaľ by sa vypravovali vlaky na štyri smery.<sup>80</sup> Prvý smer by išiel do zastávok Klimentská ulice, U Milosrdných, Letná a Dejvice. Druhý smer Zlatnická ulice, Florenc, Vinohradská ulice (vtedy sa nachádzala na Karlíně, nejednalo sa o dnešnú Vinohradskú. Tá niesla názov Fochova) a Vysočany. Smerom na západ by vlaky boli vypravované do staníc tretím smerom. Jednalo by sa o Můstek, Perštýn, Národní divadlo a konečnú Malá Strana. Napokon juhozápadne štvrtým možným smerom by nasledovali stanice Havlíčково náměstí, U Bulhara, Fochova třída (dnešná Vinohradská) a konečná Vršovice.<sup>81</sup> Z pomerne detailného nákresu sa dá vyvodiť, že prichádzajúci vlak

<sup>77</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „IZNIR“, Heslo: IZNIR 24 – Popis podzemních drah. str. 3 - 4.

<sup>78</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „IZNIR“, Heslo: IZNIR 24 – Popis podzemních drah. str. 4.

<sup>79</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy – Konečný posudek poroty.

<sup>80</sup> Viz. příloha č. 6: Křižování túb podzemní dráhy v navrhované stanici Náměstí Republiky a smerovanie liniek z nej v štúdiu „Stůj – pozor toč - vpřed“.

<sup>81</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Stůj – pozor toč – vpřed“, Křižování túb podzemní dráhy ve stanici na Náměstí Republiky.

z ktoréhokolvek smeru sa mohol presunúť na akýkoľvek ďalší smer. V praxi by to vyzeralo tak, že vlak, ktorý prišiel z Vršovíc mohol ísť smerom na Dejvice, Vysočany, ale aj Malú Stranu.

Z ďalšieho nákresu sa dá vyvodiť opäť podobná situácia, ale v tomto prípade sa jednalo o tri smery. Stanica sa mala nazývať *Petrské náměstí*<sup>82</sup> a vlaky z nej mohli jazdiť smerom na Smíchov (stanice *Revoluční*, *Národní*, *Lazarská*, *Karlovo náměstí*, *Na Moráni*, *Smíchov*), ďalším navrhovaným tunelom by bolo možné jazdiť smerom na *Wilsonovo nádraží* a to cez stanice *Poříč*, *U Bulhara* a *U Wilsonova nádraží*. Posledný smer viedol pod Vltavou na stanice *Strossmayerovo náměstí* a *Veletržní třída*, na ktorej sa linka vetvila. Jedna vetva viedla do konečnej stanice *Dejvice* cez stanice *Letná* a *Belcrediho třída* a druhá cez stanice *U Královské obory*, *Stromovka* a *Troja*, ktorá bola pre túto vetvu konečnou.<sup>83</sup> Prvé dve prezentované trate, resp. súbory trás sa spájajú v jedinom bode, ktorým je stanica *Dejvická*. Z návrhov však nie je jasné, či sa malo jednať o stanicu prestupnú medzi týmito dvoma traťami alebo tam boli dve pod rovnakým názvom čo by bolo s ohľadom na smery, ktorými obe trate idú zbytočne metúce pre cestujúcich, takže prvá možnosť je pravdepodobnejšia. Zároveň za zmienku stojí fakt, že oproti iným návrhom tento nenavrhuje, aby sa prestupné stanice nachádzali v centre. Dá sa to odôvodniť tým, že na základe návrhov vidíme pomerne hustú sieť staníc v centre mesta a zároveň možnosti ísť z jednej stanice viacerými smermi, čo výrazne uľahčuje cestovanie a zároveň eliminuje potrebu prestupov. Podľa nákresov sa dá usúdiť, že sa jednalo o pomerne nákladnú variantu podzemnej dráhy.

Okrem spomínaných dvoch súborov liniek autori navrhovali ešte jednu linku vedúcu nezávisle na dvoch spomínaných súboroch. V jej prípade išlo o klasickú trasu z bodu A do bodu B.<sup>84</sup> Mala začínať stanicou *Dlouhá třída* a pokračovať cez stanice *Náměstí Republiky* (nebol popísaný žiaden prestup na predstavený súbor liniek, pravdepodobne sa jednalo o nezávislú stanicu, ktorá však bola navrhovaná práve na tomto mieste, aby bol jednoduchší dosah na súbor liniek smerujúcich z *Náměstí*

---

<sup>82</sup> Viz. příloha č. 7: Navrhovaná stanica podzemnej dráhy na *Petrském náměstí* so smermi liniek z nej v štúdiu „*Stůj – pozor toč - vpřed*“.

<sup>83</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „*Stůj – pozor toč – vpřed*“, *Stanice podzemní dráhy na Petrském náměstí*.

<sup>84</sup> Viz. příloha č. 8: Rekonštrukcia navrhovanej linky z *Dlouhé třídy* na *Olšanské hřbitovy* v štúdiu „*Stůj – pozor toč - vpřed*“.

Republiky), Na Můstku (ktorý na základe nákresu bol prestupnou stanicou a križoval sa s traťou vedúcou z Náměstí Republiky vychádzajúcou z už spomenutého súboru liniek.<sup>85</sup> Od Náměstí Republiky po Můstek mali teda viesť po rovnakej trase dve linky nezávisle od seba), Václavské náměstí, U Musea, Ve Pštrosce, Náměstí krále Jiřího, Na Floře až do konečnej Olšanské hřbitovy.<sup>86</sup> Táto trasa bola podľa všetkého plánovaná na to, aby zväzala ľudí z Žižkova a Vinohradů do centra a v troch kľúčových bodoch (Můstek, Náměstí Republiky, Petrské náměstí) im umožnila prestup na súbory liniek, ktoré mali byť efektívnejšie než samostatne postavené trasy. Jednalo sa vo veľkej miere o neuskutočniteľný návrh jednak po finančnej stránke, ale hlavne po technickej. Aj v súčasnosti pôsobí tento návrh veľmi futuristicky.

#### 4. 7. „Nové době nová doprava“

Projekt architekta Maxa Šimáčka<sup>87</sup> navrhuje tzv. pražskú rýchlodráhu, ktorá by v centre bola vedená pod zemou s pozemnou dráhou v okrajových štvrtiach. Špecifikom tohto projektu, i keď s našou prácou nesúvisí, ale stojí za spomenutie je, že navrhuje postaviť úplne nové železničné nádražie severne od Wilsonova nádraží nad Masarykovým nádražím.

V technických výkresoch Maxa Šimáčka sa nachádzajú tri linky, ktoré vedú centrom pod zemou. To znamená, že nákresy začínajú v bode, v ktorom sa pozemná dráha dostáva pod zem a končia v bode, v ktorom vychádza. Pričom na obidvoch koncoch tunelov je zapísaný iba názov mestskej časti, z ktorej trať vedie.<sup>88</sup> Teda nemáme materiály, ktoré by hovorili o tom ako konkrétne chcel linky viesť na povrchu. Vychádzajúc z posudku poroty sa dá tvrdiť len to, že mali smerovať do okrajových štvrtí Prahy.

---

<sup>85</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Stůj – pozor toč – vpřed“, *Stanice podzemní dráhy Můstek*.

<sup>86</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Stůj – pozor toč – vpřed“, *Stanice podzemní dráhy*.

<sup>87</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, *Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy – Konečný posudek poroty*.

<sup>88</sup> Viz. příloha č. 9: Smer tratí navrhutej siete rýchlodráh v projekte „Nové době nová doprava“.



Linka č. 1 mala viesť z Dejvic a pred Letnou sa dostať pod zem, pričom prvá stanica bola hneď Belcrediho stanica, nasledovali stanice Letná, Klárov, Parlament, Staroměstské náměstí, Na Můstku, Museum, Mírové náměstí, Krále Jiřího a posledná podzemná stanica Olšanské hřbitovy<sup>89</sup>, pričom za ňou dráha vychádzala na povrch práve pri Olšanských hřbitovoch.

Druhá linka vchádzala pod zem z Mostu Legií a po pár metroch bolo hneď prvou stanicou Národní divadlo. Nasledovali stanice Na Můstku, Nové hlavní nádraží (ako bolo spomínané, malo byť situované nad súčasné Masarykovo nádraží), Jungmannovo náměstí (dnešné Karlínské náměstí) a Poděbradova ulice<sup>90</sup> (dnes Šaldova), za ktorou sa podzemná dráha mala dostať na povrch a pokračovať na Invalidovnu.

Posledná linka prechádzala Vltavu po moste smerom od Holešovic cez Hlávkův most a na Tešnově sa z nej stala podzemná dráha, ktorá zastavovala v stanicach Nové hlavní nádraží, Hlavní pošta (Wilsonovo nádraží), Museum, Petra Osvoboditele, Karlov. Trať mala ďalej pokračovať cez most ponad Nuselské údolí a už v tej dobe autor chcel, aby tubus podzemnej dráhy bol vedený pod vozovkou mostu. Most samotný podľa náčrtu bol navrhovaný ako oblúkový most s deviatimi oblúkmi, pričom najväčšie sú tri v strede, kde sa dotýkajú priamo dna údolia a smerom aj ku Klárovu, aj k Pankráci sa pomaly zmenšujú. Za Nuselským mostom sa mala nachádzať posledná podzemná stanica nazvaná Pankrác.<sup>91</sup> Za ňou mala trať opäť vyjsť na povrch a pokračovať ďalej.

Za prestupnú medzi prvou a druhou linkou bola určená stanica Můstek, medzi druhou a treťou stanica Nové hlavní nádraží a medzi treťou a prvou Museum.

---

<sup>89</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Nové době nová doprava“, *Podélný profil podzemní dráhy – Linka I.*

<sup>90</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Nové době nová doprava“, *Podélný profil podzemní dráhy – Linka II.*

<sup>91</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Nové době nová doprava“, *Podélný profil podzemní dráhy – Linka III.*

#### 4. 8. „Ve třech etapách“

Tento projekt pokladá výstavbu podzemnej dráhy za nutnú a za primárny dopravný prostriedok, ktorý je v Prahe potrebný. To sa odzrkadľuje aj v navrhovaní šiestich tratí podzemnej dráhy. Ale úplne sa zachovalo v projektoch vedenie iba dvoch.<sup>92</sup> Je to jediný projekt súťaže, na tvorbe ktorého sa spolupodieľala žena – architektka Jarmila Lisková.<sup>93</sup> Okrem nej sa na tejto štúdii podieľal aj jej manžel architekt Ivan Šula. Tento projekt by sa dal nazvať rodinným nakoľko okrem nich sa na ňom podieľali ešte MUDr. MVDr. Jan Šula (čo je dosť netypické, pretože sa podľa akademického titulu jedná o lekára) a Ing. Božetěch Šula.<sup>94</sup>

Prvá z dvoch zachovaných trás - linka č. II - mala začínať na Andělu a pokračovať cez stanice Kinského zahrada, Tylovo náměstí, Spálená, Václavské náměstí (U Musea, prestupná s linkou č. III), Havlíčkovovo náměstí, Masarykovo nádraží, Trocnovská ulice, Prokopovo náměstí až do konečnej Perštýnovo náměstí (dnešné Náměstí Barikád na Žižkově).<sup>95</sup>

Linka č. III smerovala z Pankrácu na Invalidovnu. Mala začínať stanicou Náměstí u trestnice (blízko väzenia) a pokračovať do stanice nazvanej Náměstí. Asi sa jedná len o pracovný názov, pretože žiadne námestie sa tu nenachádzalo. Pravdepodobne malo byť vytvorené spolu s mostom ponad Nuselské údolí, v ktorého vnútri mal byť opäť tubus podzemnej dráhy. Po prekonaní Nuselského údolí mala nasledovať stanica Dětská nemocnice a potom stanice Fügnerovo náměstí, Komenského náměstí (to sa bohužiaľ nedá identifikovať, v tej dobe sa nachádzalo iba jedno, ktoré bolo a do súčasnosti je na Žižkově, ani v dobových mapách ho nie je možné nájsť, aby zapadalo do návrhu cesty linky podzemnej dráhy), Museum,

---

<sup>92</sup> Viz. příloha č. 10: Rekonstrukcia navrhovaného vedenia dvoch tratí podzemnej dráhy v štúdii „Ve třech etapách“.

<sup>93</sup> Architektka známa predovšetkým jej záujmom o navrhovanie sociálnych bytoviek, preto je zúčastnenie sa takéhoto projektu pre ňu dosť nešpecifické. Medzi jej zrealizované návrhy patrí niekoľko obytných domov v Krči a v Košířích.

<sup>94</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, *Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy – Konečný posudek poroty.*

<sup>95</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Ve třech etapách“, *Trať II. Anděl Smíchov Poděbradova tř. Žižkov.*

Wilsonovo nádraží, Na Poříčí, Vinohradská, Jungmannovo náměstí, Poděbradova ulice, U Invalidovny, Rustonka a napokon konečná Palmovka.<sup>96</sup>

Približné smerovanie ostatných tratí sa dá vyčítať z technickej dokumentácie, ktorá obsahuje jednotlivé názvy tratí s ich stručným popisom. Trať č. I mala smerovať od ulice Na Růžku (dnešná Československé armády) na Třidu krále Jiřího (dnešná Vršovická). Trať č. IV mala byť odbočkou trate I. smerom na Floru, trať č. V smerom k výstavišti. Trať č. VI bola zamýšľaná ako odbočka trate č. III. smerom k lanovej dráhe na Petřín.<sup>97</sup>

#### 4. 9. „Eldra“

Toto je prvá štúdia, ktorá nesúhlasí s tým, aby v Prahe vznikla pre odľahčenie verejnej dopravy rýchlodráha. Namiesto toho autor architekt Hübschmann navrhuje reorganizáciu a prestavenie tramvajovej dopravy, ktorá by mala dostredivý charakter. To znamená, že z periférií by smerovali trasy tramvají k centru, no úplne do starého mesta by nevnikli. V koncepte sa navrhujú tramvajové trate štýlom, že na konečných stanicích bude výhybka, vďaka ktorej tramvaj bude môcť použiť hneď spätnú koľaj rovnakej linky bez potreby otáčania.<sup>98</sup> To by malo pomôcť v jazdných intervaloch, ktoré by sa takto mohli skrátiť. Týmto spôsobom by sa podľa autora odľahčili križovatky v centre. Veľkú a podstatnú časť tvoria v tomto návrhu autobusy, ktoré by mali za cieľ zväzať ľudí ku konečným staniciam tramvají aj z odľahlejších miest.<sup>99</sup>

---

<sup>96</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Ve třech etapách“, *Trať III. Pankrác Palmovka.*

<sup>97</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Ve třech etapách“, *Podélné profily.*

<sup>98</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Eldra“, *Křižovatka Dejvice – Na Růžku.*

<sup>99</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, *Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy – Konečný posudek poroty.*

#### 4. 10. „Labe - Vltava“

Prístupy v štúdiách, ktoré sme si doteraz predstavili boli úplne rozvrátené projektom „Labe – Vltava“, ktorý navrhoval presunutie celého hlavného mesta. Tento projekt z tohto dôvodu nebude možné použiť v našej analýze. Autor, prípadne autori tejto štúdie sú neznámi. Súhlasili však, že hlavné mesto bude potrebovať podzemnú rýchlodráhu. Aj tak však táto štúdia pre našu analýzu zmysel nemá, pretože táto rýchlodráha mala byť postavená až v novom hlavnom meste, ktoré malo vzniknúť na pomerne nížinatej ploche medzi Brandýsem nad Labem a východnou časťou Prahy.<sup>100</sup> Štúdia tvrdí, že dopravné problémy v Prahe boli, sú a budú, pretože sa nachádza na „*... území pre veľkomesto prirodzene nevhodnom ...*“.<sup>101</sup> Autori navrhujú jednu linku podzemnej dráhy no nepodávajú už žiadne iné informácie. Týmto špecifickým návrhom autori v podstate odpovedali na všetky otázky zo súťaže svojším spôsobom. Na všetky odpovedali tým, že postavia hlavné mesto znovu.

#### 4. 11. „Nové centrum Prahy“

Opäť štúdia, ktorej autor je neznámy. Navrhuje sieť podzemných rýchlodráh so šiestimi linkami a jednou okružnou. Nanešťastie nákresy zobrazujú iba konečné stanice liniek a vedenia tratí sú zaznamenané nákresom na podklade mapy Prahy bez značenia staníc.<sup>102</sup> Na základe pražskej geografie sa však dá určiť približné trasovanie. Veľa liniek kopírovalo časti svojich trás, čo sa dá považovať za dosť neefektívne. Okružná línia by viedla od Újezdu smerom na sever pod hradom až na Vítězné náměstí. Tam by sa stočila na východ a smerovala by k Letnej. Pod Letnou by opäť zmenila smer tentoraz na juh a prechádzala by cez Florenc k Wilsonovmu nádraží. Odtiaľ by smerovala na západ cez Václavské náměstí popod Vltavu opäť k Újezdu.

---

<sup>100</sup> Viz. příloha č. 11: Určenie územia vhodného pre veľkomesto v štúdii „Labe - Vltava“.

<sup>101</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, O8a – Spisovna – Metro, zásuvka „Labe - Vltava“, *Plastická mapa zájmového obvodu Velké Prahy*.

<sup>102</sup> Viz. příloha č. 12: Navrhované vedenie liniek podzemnej dráhy v štúdii „Nové centrum Prahy“.

Linka 1 – 10 bola navrhovaným spojením Roztoků u Prahy skrze Dejvice, Letnú a Staré město s Kunraticema, pričom dvakrát by križovala okružnú líniu a to v miestach Letné a Václavského náměstí.

Druhou navrhovanou linkou bola linka 2 – 6 z Ruzyně do Měcholup, ktorá by prechádzala Dejvicemi, Malou Stranou kde mala prekonať Vltavu a pri Těšnově sa stáčala smerom na juh a v miestach Wilsonovho nádraží pokračovala východne k Měcholupům. Okružnú dráhu mala križovať v Dejvicích a pod Wilsonovým nádražím.

Smer Linky 3 – 11 viedol z Černošíc do Malešíc, pričom približne od Smíchovského nádraží by prechádzal cez Anděl až pod hrad, kde by sa linka stáčala smerom pod Letnú a prechádzala južne cez Těšnov k Florenci, kde by odbočovala východne priamo na Malešice. Okružná linka bola v návrhu križovaná v miestach Újezdu a Těšnova.

Linka 12 – 4 mala spájať Chabry s Řeporyjemi a mal byť vedená južne cez Troji a na druhej strane Vltavy kopírovať traťou tvar Holešovic a prechádzať po ich obvode až pod hrad, kde sa mala stočiť južne a dosiahnuť Smíchovské nádraží, pri ktorom by odbočila západne smerom na Řeporyje. Okružnú linku mala linka 12 – 4 pretínať pri Újezdě a pod Letnou.

Linka s označením 9 – 8 mala prechádzať od Hostivic k Satalicím skrze Anděl, za ktorým by prechádzala popod Vltavu a približne v miestach Náměstí Petra osvoboditele by sa stočila severným smerom opäť až k Těšnovu, pri ktorom by pokračovala východne k Satalicím. Križovanie s okružnou linkou malo prebiehať približne v miestach Václavského náměstí a Těšnova.

Posledná linka navrhovaná štúdiou – linka 7 – 5 - mala smerovať z Modřan do Kyjí. Od Modřan mala kopírovať pravý breh Vltavy až po Karlín, kde mala pokračovať východne (zatiaľ čo nábrežie sa stáča na sever) smerom ku Kyjím. Okružná linka mala byť pretnutá približne v mieste dnešnej stanice metra Národní třída a opäť na Těšnově.<sup>103</sup>

---

<sup>103</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Nové centrum Prahy“, *Rychlodárhy probíhající radiálně městem.*

Zaujímavosťou na tomto návrhu je, že každá trať prechádza z jedného konca Prahy na druhý, pričom od stredu všetky vytvárajú efekt slnečných lúčov, takže sú navrhované rovnomerne. Taktiež zachádzajú aj do vzdialenejších obcí, ktoré administratívne nepatria do Prahy. To sa dá považovať za určitú nadčasovosť. Veľmi originálnou je aj okružná linka, ktorá by však podľa všetkého nespĺňala svoj účel. Bližšie dôvody si objasníme pri analýze.

#### **4. 12. „Podjezdem na křižovatkách“**

Posledný návrh, z ktorého je dochovaná iba teoretická dokumentácia bez nákresov a podkladov je opäť anonymný. V spise bez akejkoľvek obrazovej prílohy sa uvádza, že v Prahe nie je potrebná rýchlodráha, treba však efektívne reorganizovať tramvajovú dopravu a autobusy MHD. Tie by sa podľa nich mohli používať aj ako kopírujúce najvyťaženejšie tramvajové linky.<sup>104</sup> Neuvádza však už ako tieto dva typy dopravy zvládnu kapacitne pribúdajúci počet obyvateľov Prahy, takže podané riešenie je skôr teoretické a chvíľkové. To je pravdepodobne aj dôvod, prečo táto štúdia skončila vo vyhodnotení súťaže na poslednom mieste.

#### **4. 13. Zvyšné návrhy**

Prvým a snád' najdôležitejším návrhom z tých, z ktorých sa v archíve nič nedochovalo je už spomínaná ocenená „Studie 1930“ Ing. Voigtsa. Z mapky s vyznačenými linkami rýchlodráhy, ktorá je k dispozícii v múzeu MHD v Prahe v Střešovicích sa dá vyvodit', že návrh spočíval v troch základných linkách rýchlodráhy, ktoré sa mali ďalej vetviť, no v centre vytvárali jeden jediný dopravný prúd s prestupným uzlom pri Wilsonovom nádraží.<sup>105</sup> Severovýchodná vetva dráhy postupovala smerom na Palmovku, severozápadná cez Letnú bud' smerom na Podbabu

<sup>104</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Podjezdem na křižovatkách“, Heslo: Podjezdem na křižovatkách.

<sup>105</sup> Viz. príloha č. 13: Navrhované vedenie liniek podzemnej dráhy v štúdii „Studie 1930“.

alebo Břevnov (nachádzalo sa tu ďalšie vetvenie, tak preto dve možnosti). Južne od Wilsonovho nádraží sa trať vetvila opäť na dva smery – Chodov alebo Smíchov.<sup>106</sup> Literatúra nám dokladá, že sa malo jednať o rýchlodráhu, ktorej trať mala mať povrchové, nadzemné aj tunelové úseky a dokonca mala využívať aj vtedy existujúcu železničnú sieť.<sup>107</sup> Viac detailnejších informácií sa bohužiaľ nepodarilo dohľadať. V mapke nanešťastie nie sú zaznamenané ani stanice.

Za návrhom s veľmi svojským názvom „&“ stála trojica inžinierov: Emanuel Hruška, Vilém Kuba a Jan Sokol. Autori tvrdili, že rýchlodráha bude v Prahe potrebná až v horizonte niekoľkých rokov a nie kvôli prekonávaniu veľkých vzdialeností, ale kvôli stále sa zvyšujúcej intenzite prepravovaných osôb. Dobovo navrhovali iba upraviť dopravu v centre zmenou vedenia ciest.<sup>108</sup>

Známy architekt Jaromír Krejcar<sup>109</sup> prispel taktiež do súťaže svojim návrhom „Veřejná predevším“. Opäť sa jedná o návrh, ktorý nesúhlasil so zriadením rýchlodráhy v Prahe. Autor argumentoval tým, že Praha je v porovnaní s ostatnými veľkomestami s podzemnou dráhou pomerne malá a návratnosť investície by tým bola minimálna. Navrhuje úplne odstrániť automobilovú dopravu z historického centra Prahy a využiť už zavedené, prípadne vytvoriť úplne nové tramvajové trate, ktoré by centrum prepojili s ostatnými pražskými časťami.<sup>110</sup> Jedná sa v podstate o nadčasový návrh, pretože toto je typický súčasný trend dnešných veľkomiest. Prinútiť určitým spôsobom ľudí, aby využívali hromadnú dopravu. I keď dnes je zámer skôr ekológia, čo je trochu odlišné od zámeru Jaromíra Krejcara, ktorým bolo primárne odľahčenie pražskej dopravy.

„Metro 2“ je projekt do súťaže Elektrických podnikov vypracovaný Ing. Jiřím Štěpánem. Ten navrhuje rýchlodráhu v Prahe, pričom vychádza zo stále sa zvyšujúcich frekvenčných požiadaviek MHD, ktoré logicky odvodil zo štúdie Ing. Voigtsa. Avšak nenavrhuje žiadne konkrétne riešenie vedenia tratí argumentujúc tým, že najprv bude

---

<sup>106</sup> *Schématá rychlodrah z dopravní soutěže* (foto, autor: REJDAL, T.). Dostupné online na: <<http://metroweb.cz/metro/historie/mapy/soutez1.jpg>>, použité dňa 20. 4. 2015.

<sup>107</sup> Kyllar, E.: *Praha a metro*. Praha: Gallery, 2004, s. 34.

<sup>108</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, O8a – Spisovna – Metro, *Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy – Konečný posudek poroty*.

<sup>109</sup> Známy český architekt (1895 - 1949), autor veľa kancelárskych a obytných domov v Prahe a taktiež víl. Asi najznámejšou je vila Vladislava Vančury nachádzajúca sa v Zbrasalvi u Prahy.

<sup>110</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, O8a – Spisovna – Metro, *Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy – Konečný posudek poroty*.

potrebné geologicky preskúmať podložie Prahy a až potom navrhnuť vhodné trasy. Porota tento argument považovala za neopodstatnený, pretože každý účastník súťaže mal k dispozícii aj geologický plán Prahy.<sup>111</sup>

Návrh „Klíč“ architektov Štěpánka a Kavalíra opäť odpovedá negatívne na otázku, či sú v Prahe potrebné rýchlodráhy. Tentoraz je dôvodom to, že Praha nie je kompaktné zastavané mesto a to najmä na okrajoch, kde by spádové oblasti nebolo možné vytvoriť práve pre „roztrieštenosť“ zástavby. Považujú toto riešenie za nerentabilné.<sup>112</sup>

Štúdia „Metropolitain Praha“ je ďalšou, ktorej autor je neznámy. Tento projekt súhlasil s výstavbou rýchlodrah v Prahe, avšak podľa poroty návrh nemá hlbšie odborné založenie. Navrhovaná sieť rýchlodrah a jej kapacita boli určené iba odhadom a porota túto štúdiu odmietla k ďalšiemu riešeniu.<sup>113</sup> Aj k tejto štúdii sa nám mapka s nelogickým návrhom vedenia tratí dochovala v múzeu MHD.<sup>114</sup>

Posledným návrhom, ktorý sa zúčastnil súťaže Elektrických podnikov hl. mesta Prahy o vypracovanie všeobecného dopravného programu Veľkej Prahy bol projekt nazvaný „Transversála a Tangenty“. Jeho neznámy autor v ňom neodpovedal systematicky na všetky otázky súťaže, a ak áno, tak sa ich dotýkal len veľmi „letmo“. Štúdia nesúhlasila s výstavbou podzemnej dráhy v Prahe a taktiež nepodala konkrétny návrh na zvýšenie efektívnosti MHD. Naopak dbá na využívanie súkromných automobilov, ktoré sa podľa nej bude rokmi zvyšovať. Navrhuje preto veľkú diaľnicu pretínajúcu Prahu zo severu na juh, pričom na oboch koncoch by boli tangentoidné cesty, ktoré by z tejto hlavnej cesty vychádzali a distribuovali by súkromnú automobilovú dopravu do všetkých častí Prahy. Návrh porota považovala za neprofesionálny a skončil na predposlednom mieste.<sup>115</sup>

---

<sup>111</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, *Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy – Konečný posudek poroty.*

<sup>112</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, *Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy – Konečný posudek poroty.*

<sup>113</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, *Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy – Konečný posudek poroty.*

<sup>114</sup> Viz. příloha č. 14: Navrhované vedenie liniek podzemnej dráhy v štúdii „Metropolitain Praha“.

<sup>115</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, *Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy – Konečný posudek poroty.*



## 5. Reakcie návrhov zo súťaže na sociálne aspekty medzivojnovnej Prahy

Analýza archívnych materiálov, ktorú v tejto kapitole budeme predkladať sa bude týkať predom stanovených výskumných otázok. Pre jej lepšiu zrozumiteľnosť si ich rozpíšeme a priblížime si čo presne sa za nimi skrýva.

Prvá otázka sa týka osídlenia a ekonomicky významných oblastí Prahy. Vychádzajúc z kontextu vyplývajúceho z prvej časti práce najviac osídlené oblasti sú predovšetkým predmestia, pričom primárne osídlenými boli Karlín a Smíchov kvôli priemyselnej rozvinutosti. V centre sa nachádzali kancelárie, kultúrne inštitúcie a veľa obchodov, pričom bolo primárne zamerané na služby a taktiež sa v ňom nachádzali vtedajšie hlavné dopravné križovatky – predovšetkým Náměstí Republiky a Václavské náměstí, ktoré slúžili okrem automobilovej dopravy aj ako centrá vetvenia pozemnej koľajovej dopravy. Ďalšou dôležitou časťou, čo sa týka priemyselnej výroby boli aj Vinohrady, Hostivař a čiastkovo bol priemysel roztrúsený aj na ľavom brehu Vltavy, najmä v Jinonicích a v okolí Vokovic.

Druhá výskumná otázka úzko súvisí s prvou a to, či by riešili dané návrhy problémy s prepravou obyvateľstva v rámci Prahy a jej dôsledky. Všetko opäť závisí od jednotlivých návrhov a ako vhodne reagujú na dobovú situáciu primárne v pražskej doprave, kde problémy boli najmä v centre, ktoré bolo takmer neustále „upchaté“, takže tramvajová doprava mávala veľké meškania, ale aj s frekvenciou presunov obyvateľstva, ktorá bola primárna z okrajových častí do centra mesta za prácou a naopak.

Ďalšia otázka je pomerne obsiahla a zaoberá sa vybranými funkciami staníc a tým, či ich projektanti v návrhoch nejakým spôsobom zachytili. Otázka je trochu dvojsečná, pretože na jednu stranu sú návrhy, ktoré po obsahovej stránke spĺňajú kritériá na obsiahlu odpoveď, ale zároveň sú aj návrhy jednak s chýbajúcimi grafickými materiálmi, prípadne bez konkrétnych návrhov staníc. Avšak návrhmi s celkom podrobnou dokumentáciou sa dá ne niektoré jej časti veľmi dobre odpovedať. Priblížime si jej konkrétny obsah, pretože sama o sebe znie veľmi všeobecne. Medzi vybrané funkcie staníc patrí predovšetkým ich prístupnosť, prispôbenie obyvateľom – to znamená, či sú na nástupištiach k dispozícii lavičky,

ako sú riešené a či sú pohodlné prechody medzi nástupišťami, či sa v staniciach nachádza základná sociálna vybavenosť ako sú toalety, trafiky alebo malé obchodíky. Ďalším veľmi podstatným aspektom je taktiež to, či sa v návrhoch počítalo s prepravou imobilných cestujúcich, a či používanie podzemných dráh touto skupinou obyvateľstva bolo určitým spôsobom integrované do návrhov (napríklad formou výťahu, prípadne iného bezbariérového prístupu). Na prvý pohľad tento aspekt znie na dobu prvej republiky veľmi nadčasovo, no v skutočnosti pražská hromadná doprava mala už v tejto dobe bohaté skúsenosti s prepravou imobilných cestujúcich po skončení prvej svetovej vojny.<sup>116</sup> Prípadné ďalšie detaily, ktoré by spadali do tejto kategórie budú pridávané už samotnou analýzou.

Štvrtá výskumná otázka sa zaoberá samotnými vlakovými súpravami a najmä, či brali do úvahy kapacitu pre prepravované osoby ako dostatočnú, či boli navrhované na rýchly a efektívny presun obyvateľstva, ale taktiež či bol braný zreteľ aj na ich pohodlnosť. K tejto otázke sa vyjadrujú dva návrhy pomerne podrobne.

Posledná otázka sa týka plánovanej pražskej zástavby a zmien v nej a toho, či jednotlivé návrhy podzemných dráh zo súťaže elektrických podnikov na tieto zmeny, resp. budúce plány v navrhovanom vedení tratí rýchlodráh reagovali a ak áno ako sa to prejavovalo v jednotlivých návrhoch.

V analýze archívnych materiálov boli na základe týchto piatich vymenovaných okruhov posunuté do úzadia technické fakty, naopak archívne materiály boli analyzované primárne cez sociálnu prizmu, t. j. boli analyzované fakty týkajúce sa pražskej spoločnosti a to akými spôsobmi sa predstavené návrhy tejto sociálnej stránky dotýkali. Taktiež neboli úplne odignorované dobové dopravné fakty, nakoľko vo veľkej miere ovplyvnili autorov pri vytváraní schém vedenia jednotlivých rýchlodráh na území Prahy, aby fungujúca doprava nebola narušená a preťažená, práve naopak, aby bola odľahčená. Taktiež tento dopravný aspekt sa dá považovať vo veľkej miere za sociálny, nakoľko návrhy vedenia tratí brali do úvahy okrem vyťaženia tramvají a autobusov mestskej hromadnej dopravy, ktorým chceli odľahčiť aj pražskú zástavbu a oblasti, v ktorých sa nachádzal veľký počet obyvateľstva a taktiež okrajové štvrte, do

---

<sup>116</sup> Fojtík, P., et al.: *Fakta & legendy o pražské městské hromadné dopravě*. kap.: *Zabýval by se někdo přepravou invalidů, kdyby nebyla válka?*. Praha: Dopravní podnik hl.m. Prahy, a. s., 2010, s 388 – 405.

ktorých sa presúvalo obyvateľstvo z centra, a ktoré sa paradoxne aj takýmto spôsobom urbanizovali. Z týchto štvrtí obyvatelia naďalej do centra mesta dochádzali za prácou, takže dobré dopravné spojenie bolo nevyhnutné. Tieto všetky fakty návrhy z tejto dopravnej súťaže reflektovali.

## 5. 1. Osídlenie a ekonomicky významné oblasti Prahy

Vychádzajúc z prvej časti práce môžeme za ekonomicky významné oblasti Prahy považovať predovšetkým Staré Město (zamerané skôr na služby), Karlín a Smíchov (Tieto dve boli pražské priemyselné centrá). Okrem týchto častí sa nachádzali priemyselné podniky ešte vo Vysočanech, Holešovicích, Hostivaři a vo Vinohradoch. Ak započítame do tohto menovania významných oblastí aj oblasti s tehelňami, ktoré zamestnávali tiež pomerne veľa príslušníkov robotníckej triedy, svoje zastúpenie tu majú Dejvice s Podbabou, Jinonice a Vokovice.

Toto rozmiestnenie ekonomicky významných oblastí vplývalo aj na osídľovanie, pričom podľa dobovej mapy hustoty osídlenia Veľkej Prahy môžeme vidieť, že „priemyselný pás“ ťahajúci sa od Smíchova smerom na sever, pokračujúci cez centrum a Karlín k Vršovicím je zároveň aj oblasťou s najhustejším osídlením. Čo sa týka centra, tak táto husto osídlená oblasť zahŕňa Staré Město, Josefov a Karlín, ktorý je osídlením geograficky priamo napojený na oblasti centra. Smerom na juhovýchod sú to Žižkov, Vinohrady a napokon aj Vyšehrad. Pomerne husto osídlené sú taktiež aj Holešovice, Dejvice a Libeň.<sup>117</sup> Na základe toho čo bolo povedané je očividné a zároveň aj logické, že najhustejšie osídlenie sa nachádza v oblastiach, ktoré sú ekonomicky rozvinuté. V prípade Karlínu a Smíchova sa dá predpokladať, že vďaka veľkým továrňam, ktoré sa v nich nachádzali sa sem ľudia sťahovali za prácou a v prípade centra, ktoré je husto osídlené môžeme tvrdiť, že jestvovala akási opačná tendencia – na základe toho, že bolo husto osídlené vznikali podniky. Zväčša bohatí mešťania, ktorí v tejto časti bývali mali finančné prostriedky na to, aby začali podnikat'

---

<sup>117</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Eldra“, *Hustota osídlení Velké Prahy*.

a zároveň zameranie týchto podnikov na služby dáva tušiť, že chceli využiť práve husté osídlenie týchto oblastí na to, aby sa im investícia vrátila.

Spomínaný trend sťahovania sa chudobného obyvateľstva do okrajových štvrtí sa dá na mape tiež veľmi jasne pozorovať. Nejedná sa však o jednotne zastavané a integrované oblasti, nakoľko jedným veľkomestom sa stali zatiaľ iba administratívne. V pravobrežnej časti Prahy bolo toto periférne osídlenie hlavného mesta najhustejšie. Vytváralo polkruh obklopujúci centrum mesta, ktorý začínal v Bohnicích a pokračoval cez Kobylice, Letňany, Štěrboholy, Hostivař, Chodov a Braník.<sup>118</sup> Na ľavom brehu Vltavy osídlenie také husté nebolo. To vo veľkej miere platí aj do dnes. Je to spôsobené primárne kopcovitým terénom tejto časti mesta. Medzi štvrte, ktoré boli osídlené najviac patrí Podbaba, Břevnov, Košíře a Jinonice.<sup>119</sup> Okrem týchto oblastí musíme vyčleniť ešte oblasti, ktoré do tejto časti analýzy spadajú, ale nejedná sa ani o podniky, ani o osídlenie. V tejto dobe sa jedná o nádražia, ktoré sú strategické body pre občanov, ktorí do Prahy cestujú.

Práve posledný spomínaný bod je veľmi výrazne viditeľný v projekte MMM, ktorý chcel využiť všetky jestvujúce nádražia a nadviazať na ne projektom podzemnej dráhy. Najviditeľnejšie to je v návrhu trate A, ktorá mala spájať Smíchovské nádraží, Masarykovo nádraží a Nádraží Libeň. Pričom by prechádzala cez Anděl, Můstek a Palmovku.<sup>120</sup> Táto trať bola primárne navrhovaná na to, aby sa ľudia čo najefektívnejšie dostali z nádraží do centra. Mala byť „hlavnou tepnou“ rýchlodráhy spájajúcej dve vyťažené okrajové nádražia. Že to takto chápali aj samotní autori sa dá usudzovať z ich analýzy predpokladanej frekvencie prepravy cestujúcich, ktorá bola oproti dvom zvyšným tratiam najvyššia. A na samotnej trase bol za najvyťaženejší úsek považovaný Anděl – Palmovka, s kritickým bodom od Náměstí Republiky po Invalidovnu, ktorý mal byť najvyťaženejší na trase a predpokladal 150 000 cestujúcich za deň. Priemerne táto trasa mala prepraviť približne 94 000 cestujúcich denne<sup>121</sup> (pre

---

<sup>118</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Eldra“, *Hustota osídlení Velké Prahy*.

<sup>119</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Eldra“, *Hustota osídlení Velké Prahy*.

<sup>120</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka č. 6 – MMM, *Návrh sítě podzemních drah v Praze*.

<sup>121</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka č. 6 – MMM, *Průměrné zatížení frekvencí jednotlivých úseků trati A v roce 1936, síť elektrických drah města Prahy*.

zaujímavosť v porovnaní s dneškom to je pomerne malé číslo, keďže na každú trasu vychádza asi 350 000 cestujúcich za deň). Prestupné stanice na Anděli, Můstku a Palmovke boli vhodne zvolené s ohľadom na prestupy na pozemnú dopravu smerujúcu primárne na Košíře a Radlice z Andělu, z Můstku smerom na Vinohrady, Žižkov a juh Prahy, no a napokon z Palmovky smerom ku Kobylisým a Karlínu.<sup>122</sup> Z každého tohto bodu sa však dalo dostať aj k úplne okrajovým pražským oblastiam. Trať v podstate prepájala už spomínaný „priemyselný pás“, pretože smerovala od Smíchova cez centrum až na Palmovku a prechádzala teda Karlínom. S ohľadom na husté osídlenie týchto oblastí a ich ekonomickú silu je logické, že autori považovali túto trasu za najvyťaženejšiu k čomu samozrejme dopomohlo aj spojenie centra s nádražiami na okraji.

Druhá trať, ktorú nám táto štúdia ponúka – trať B – bola plánovaná od Víťazného náměstí, cez Klárov, Staromestské náměstí, Můstek (Ktorý mal byť prestupnou stanicou medzi linkou A a B), Museum až na Floru.<sup>123</sup> Táto trať bola skôr strategickou s ohľadom na vyťaženosť tramvají spájajúcich Klárov s širším centrom. Okolie Víťazného náměstí samo o sebe bolo pomerne husto osídlené, ale chýbala tu možnosť prestupu na tramvajovú dopravu. Avšak dá sa domnievať, že s jej rozvojom do budúcnosti autori počítali. V blízkosti tohto námestia sa nachádzalo nádraží Brunka (dnešná železničná stanica Dejvice), ktoré by slúžilo ako možnosť dostať sa z Prahy západným smerom. Smerom z Klárova cez Staré Město až na Floru sa ale tramvají dostať dalo. Trať podzemnej dráhy by v tejto oblasti v podstate mala kopírovať už existujúcu tramvajovú sieť. Trať sama o sebe od Klárova po Floru v podstate prechádza už aj tak spojenými husto osídlenými a ekonomicky najsilnejšími časťami, a tak sa dá usudzovať, že v tejto oblasti by podzemná dráha slúžila primárne na odľahčenie tramvajovej dopravy.

Posledná trať C mala viesť od Výstaviska cez Těšnov, Masarykovo nádraží (ktoré bolo prestupné medzi linkou C a A), Wilsonovo nádraží, Náměstí Míru a mala

---

<sup>122</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, A. Voigts – *Rozbor dopravního ruchu pouličních drah hl. města Prahy.*

<sup>123</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka č. 6 – MMM, *Návrh sítě podzemních drah v Praze.*

končiť na nádraží vo Vršovicích.<sup>124</sup> Trať C a B sa podľa nákresu mala križovať na Museu, bohužiaľ nemáme informácie, že by Museum mala byť stanicou prestupnou. Opäť sa jedná o trať, ktorá by spájala nádražia, tentoraz dve najkľúčovejšie. Trať podľa všetkého nemala za cieľ spájať okrajové oblasti s centrom Prahy, naopak mala odľahčiť samotnej doprave v širšom centre, pretože je celá vedená iba ním. Centrum bolo ekonomicky najvýznamnejším bodom Prahy, kde sa denne presunulo podľa štúdie Ing. Voigtsa najviacej ľudí<sup>125</sup>, preto je tento ťah logický aj s ohľadom na kolabujúcu automobilovú dopravu. To, že trať nemala za primárny cieľ integrovať pražské osídlené predmestia sa dá dokázať aj tým, že z konečných tejto trate sa v podstate nijako významne nedalo nikam dostať. V Holešovicích sa dalo prestúpiť na tramvaj smerujúcu len do Střešovic alebo do Stromovky a vo Vršovicích bola konečná tramvajových tratí.<sup>126</sup>

Ako bolo písané v prvej časti, počítalo sa s rozvojom predmestských častí Prahy, ktoré už v tomto období spoločne počtom obyvateľov prekonávali centrum. Dá sa povedať, že štúdia „MMM“ práve s týmto trendom počíta a stavia projekt podzemnej dráhy na troch linkách, na ktorých bolo navrhovaných päť možností prestupu na vlaky železníc na konkrétnych nádražiach. Zároveň sa môžeme vychádzať z nákresu domnievať, že okrem vyššie zmienených nádraží sa počítalo aj s prestupom na výstavišti, kde bola navrhovaná železnica smerujúca popri Vltave smerom na sever okolo Podbaby na Roztoky u Prahy a začiatok trate C je presne na výstavišti v bode, v ktorom sa s koľajami trať stretáva.<sup>127</sup>

Štúdia vychádzala z Voigtsovho dopravného prieskumu a trate navrhovala viesť na základe vyťaženia tramvajových a autobusových spojov v jednotlivých oblastiach, ktorými podzemná dráha mala viesť. Pri konečných staniach boli spoje najmenej vyťažené, ale centrum na tom bolo pri všetkých troch tratiach kriticky.<sup>128</sup> Najmä časť

---

<sup>124</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka č. 6 – MMM, *Návrh sítě podzemních drah v Praze.*

<sup>125</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, A. Voigts – *Rozbor dopravního ruchu pouličních drah hl. města Prahy.*

<sup>126</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, A. Voigts – *Rozbor dopravního ruchu pouličních drah hl. města Prahy.*

<sup>127</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka č. 6 – MMM, *Železniční sítě a sítě rychlých drah městských různých měst – Praha, projekt.*

<sup>128</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka č. 6 – MMM, *Průměrné zatížení frekvencí jednotlivých úseků trati B/C v roce 1936, síť elektrických drah města Prahy.*

od Jungmannovho náměstí k ulici Na Poříčí.<sup>129</sup> Za zmienku ešte stojí, že tento projekt nepočítal do budúcnosti s podzemnou dráhou ako nosným dopravným systémom pre Prahu. V predpokladanom počte prepravovaných osôb zobrazenom graficky mali až do roku 2000 stúpajúcu tendenciu prepravení ľudí autobusmi a tramvajami a počet prepravených ľudí podzemnou dráhou bol predpokladaný o dosť nižší. V roku 2000 sa predpokladalo pre autobusy asi 900 miliónov cestujúcich ročne, na tramvaje pripadalo 700 miliónov a na podzemnú dráhu „len“ 300 miliónov.<sup>130</sup> Pre zaujímavosť tieto čísla môžeme porovnať so súčasnými štatistikami Dopravného podniku za rok 2013, aby sme mali aspoň približnú predstavu o číslach v štúdiu a dokázali sme ju lepšie pochopiť. Metro celkovo v tomto roku prepravilo 584 miliónov cestujúcich ročne, tramvaje 334 miliónov a autobusy 315 miliónov ľudí.<sup>131</sup> Ak čísla porovnáme, tak vidíme podstatne nižší počet prepravených osôb v súčasnosti oproti ich očakávaným číslam v autobusoch a v tramvajách. Je to spôsobené práve tou skutočnosťou, že podzemná dráha nemala slúžiť ako nosný dopravný prostriedok v MHD, ktorým však dnes je. To sa prejavuje práve na takmer dvojnásobnom počte v súčasnosti prepravených osôb pražským metrom oproti ich predpokladanému číslu. A zároveň to aj znižuje a odľahčuje tramvaje a autobusy. Ak porovnáme celkové predpokladané počty prepravených osôb navrhovaných projektom „MMM“ so súčasnými reálnymi číslami (1 mld. 900 miliónov a 1 mld. 233 miliónov) tak vidíme, že očakávali viac prepravených osôb, než ich v súčasnosti je. Na tejto komparácii sa však primárne dá všimnúť a potvrdiť prístup tejto štúdie k podzemnej dráhe nie ako k nosnému dopravnému systému. Čo je vcelku zaujímavé nakoľko trate boli postavené logicky a s veľmi dobrými prestupnými riešeniami na predmestské a lokálne vlakové spojenia, ktoré by ľudia pracujúci v centre určite využívali a mali k nim lepší prístup než k tramvajám. Zároveň prechádzali lokalitami, ktoré boli urbanizované a ekonomicky veľmi dôležité a racionálne ich spájali s možnosťami ďalších prestupov na iné typy

---

<sup>129</sup> Archiv Dopravného podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka č. 6 – MMM, *Průměrné zatížení frekvencí jednotlivých úseků trati A v roce 1936, síť elektrických drah města Prahy.*

<sup>130</sup> Archiv Dopravného podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka č. 6 – MMM, *Rozdělení frekvence na tram, autobusy a, od roku 1936, podzemní dráhy.*

<sup>131</sup> *Dopravní podnik hl. m. Prahy v datech.* Dostupné online na: <<http://www.dpp.cz/dpp-v-datech/#provozne-technicke-ukazatele>>, použité dňa 16. 6. 2015.

dopravy. Taktiež by takýto spôsob cestovania mohol odľahčiť autobusy a tým pádom aj pozemnú motorovú dopravu.

K prvej výskumnej otázke nám má čo povedať aj štúdia „Střední cestou“. Tá počítala s dvomi základnými traťami pražskej rýchlodráhy. Prvá z nich, nazvaná „Linie A“ mala smerovať od Palmovky na Smíchovské nádraží. Táto linka bola opäť situovaná v centre a taktiež pokrývala Karlín, centrum a Smíchov. Dá sa teda s istotou tvrdiť, že osídlené a ekonomicky významné oblasti Prahy pokrývala. „Linie B“ mala slúžiť ako spojka najzápadnejších a najvýchodnejších predmestí Prahy s jej centrom, takže v podstate mala pre ne slúžiť ako nosná. Smerovaná bola od Hostivařu do stanice Klášter, ktorá sa mala nachádzať približne v miestach Břevnovského kláštora. Stanice mali byť nasledujúce: Hostivař, Ústřední jatky, Stanice Strašnice, Krematorium, Olšany, Flora, Náměstí krále Jiřího, Slezská, Mírové náměstí, Náměstí Petra Osvoboditele, Museum, Wilsonovo nádraží, Nové City, Příkopy (ktoré boli zároveň prestupnou stanicou medzi Liniami A a B), Staroměstské náměstí, Na Františku, Letná, Chotkovy sady, Prašný most, Vořechovka, Dlabačov, Břevnov a napokon Klášter.<sup>132</sup> Táto trasa mala v podstate spájať všetky dôležité miesta v centre a taktiež predmestia na východe a západe. Zo smeru od Břevnova, ktorý v tejto dobe bol pomerne husto osídlený, by ľuďom uľahčila dochádzanie za prácou do centra a zároveň by odľahčila tramvajovú trasu. Naopak pre Hostivař by podzemná dráha znamenala veľkú integráciu, pretože sa jednalo o celkom husto obývanú oblasť spolu s továrňami na spracovanie kovu, ktoré jednak veľa ľudí zamestnávali a podzemná dráha im mohla uľahčiť cestovanie a na druhú stranu vďaka týmto podnikom sa zvyšoval počet obyvateľov, ktorí mali jediný prístup do centra zabezpečený vďaka autobusom, pretože tramvajová trať sem vedená nebola.<sup>133</sup>

Posledná linka nesúca názov „Linie C“ bola trochu netradičnou, nakoľko mala vychádzať z „Linie B“ zo stanice Chotkovy sady a smerovať na severozápad Prahy. Jej predpokladané stanice boli Chotkovy sady, Bruska, Technika, Výskumné ústavy,

---

<sup>132</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka č. 1 – „Střední cestou“, *Střední cestou – Příloha č. 40.*

<sup>133</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, A. Voigts – *Rozbor dopravního ruchu pouličních drah hl. města Prahy.*



Bubeneč a Podbaba.<sup>134</sup> Integráciu Bubenče a Podbaby tento návrh rieši inak než štúdia „MMM“, ktorá mala v pláne využiť železnicu do tejto oblasti. „Střední cestou“ ponúka podzemnú dráhu, ktorá by do nej smerovala. Nejednalo sa zase o až tak husto osídlenú oblasť, ale nachádzali sa v nej tehelne a ak počítame, že v nich nepracoval každý obyvateľ tejto oblasti, tak potreba cestovať smerom do centra jestvovala a tento fakt v podstate bol v projekte reflektovaný.

„Studie 1930“ - aj keď sa k nej nezachovali žiadne materiály, s výnimkou mapky traťí bez zakreslenia staníc, môže nám povedať o prepojení urbanizovaných oblastí prahy len toľko, že primárnym bodom, z ktorého táto dráha vychádzala bolo Wilsonovo nádraží, z ktorého smerovala na sever a juh a ďalej sa vetvila. Prvá severná vetva smerovala na Palmovku, druhá smerovala na Letnú, kde sa vetvila ďalej smerom na Podbabu alebo Břevnov. Južné vetvenie smerovalo na Chodov alebo Smíchov.<sup>135</sup> Vychádzajúc z tejto mapky môžeme tvrdiť, že štúdia bola trochu špecifická v tom, že všetky trate mali spoločný bod Wilsonovo nádraží, odkiaľ sa dalo dostať buď ďalej tramvají alebo mimo Prahu vlakom. Nanešťastie nejestvuje zoznam staníc, takže môžeme iba typovať, či by jestvovali nejaké prestupy. Každopádne sa dá tvrdiť, že toto nádražie bolo považované za hlavný bod centra, ku ktorému smerovali jednotlivé vetvy smerujúce od pražských predmestí. Práve to dokonale demonštruje ich integráciu v rámci jedného celku. nedá sa tvrdiť, že by trať prechádzala cez ekonomicky významné centrum poriadne, ale husto osídlené oblasti sú pokryté veľmi dobre. Najmä veľmi dopravne zanedbaná juhovýchodná časť Prahy a taktiež už spomínaná Podbaba.

Projekt „Rychlost – Hospodárnost – Všeobecné blaho“ vytvára bod v centre – Můstek – ku ktorému smerujú trasy z východu, juhu, západu a severu, ktoré sa ďalej vetvia. Návrh rýchlodráh v tomto projekte sa dá nazvať skutočne integrujúcim ekonomicky významné oblasti Prahy a osídlené oblasti. Každý z týchto smerov jednak prechádza centrom, ktoré je výborne pokryté a zároveň vetvy týchto štyroch základných smerov tvoria „lúčovité“ spojenie s okrajovými oblasťami Prahy.

---

<sup>134</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, O8a – Spisovna – Metro, zásuvka č. 1 – „Střední cestou“, *Střední cestou – Příloha č. 40*.

<sup>135</sup> *Schématá rychlodrah z dopravní soutěže* (foto, autor: REJDAL, T.). Dostupné online na: <<http://metroweb.cz/metro/historie/mapy/soutez1.jpg>>, použité dňa 16. 5. 2015.

S Můstkem sú takto prepojené Dejvice, Kobylisy, Libeň, Vinohrady, Flora, Vyšehrad, Košíře, Břevnov a Malešice. Taktiež mala spájať Wilsonovo nádraží so Smíchovským. Trate v návrhu nie sú ukončené, ak by bolo potrebné ich predĺženie. Nevýhodou v tomto projekte sú nedomyslené prestupy. Ak by sa napríklad obyvatelia Břevnova chceli cestovať za prácou do Dejvic, tak by sa museli zviest' na Můstek a z neho pokračovať ďalej do Dejvic. V existujúcej tramvajovej a autobusovej trati takéto spojenia medzi okrajovými štvrťami nejstvovali<sup>136</sup>, takže by sa to nedalo vyriešiť ani týmto spôsobom. Každopádne pre ľudí žijúcich na periférii Prahy a dochádzajúcich za prácou do centra mesta je tento návrh výborná alternatíva.

„Ruch“ navrhuje podzemnú dráhu iba v centre. Nemá teda nejaký hlbší urbanizačný zmysel, primárne mu ide o odľahčenie dopravy v širšom centre<sup>137</sup> a integruje v podstate najhustejšie obývanú časť z hľadiska osídlenia, ale aj podnikov, ktoré sa v tejto časti nachádzali. Štúdia počítala s tým, že z okrajových častí Prahy sa obyvatelia budú zväzovať tramvajami do konečných zastávok podzemnej dráhy, ktoré zároveň budú v centre slúžiť ako to, čo odľahčí tramvaje pokračujúce ďalej do centra.

Ďalšou štúdiou, v ktorej sa rýchlodráha nachádza len v centre a priľahlej oblasti je „JZNJR“, ktorý poskytuje návrhy dvoch okružných tratí a jednej klasickej. Prvý okruh – vnútorný - v podstate prechádza Starým Městem a vracia sa po obvode súčasných hraníc Nového Města. V tomto prípade ide o urýchlenie prepravy ľudí v rámci centra. Druhý okruh - Vinohradsko-žižkovský - má už trochu inú funkciu a podporuje mobilitu obyvateľov práve v týchto dvoch častiach, ale vďaka spojke medzi týmito dvomi okruhmi sa rýchlo dokážu dostať aj do centra. Môžeme tvrdiť, že toto je zatiaľ prvý návrh, ktorý prichádza s výbornou dopravnou integráciou urbanizovaného Žižkova a Vinohradů so Starým Městem. Treťou, klasickou trasou, mala byť linka vedúca zo Smíchovského nádraží na Belcrediho třídu.<sup>138</sup> Táto linka sa javí nezmyselná z dvoch dôvodov. Jednak je z pohľadu celkového konceptu trochu zvláštna, ale najmä táto trasa bola pokrytá tramvajovou linkou, ktorá na základe

---

<sup>136</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, A. Voigts – Rozbor dopravního ruchu pouličních drah hl. města Prahy.

<sup>137</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Ruch“, Druhá alternativa rychlodráhy.

<sup>138</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „IZNIR“, Heslo: IZNIR 24 – Popis podzemních drah. str. 1 – 2.

Voigtsovho prieskumu nebola vôbec preťažená. Môžeme sa teda domnievať, že touto linkou by šlo primárne o spojenie nádražia so západnými prestupnými uzlami – Anděl, Klárov a Dejvice, z ktorých viedli tramvajové trate smerom k západným predmestiam Prahy (Košíře, Břevov, Střešovice) a rýchlodráha by z nádražia cestovanie do týchto oblastí uľahčila a taktiež uľahčila cestovanie z týchto oblastí na nádražie.

Bizarný návrh „Stůj – pozor toč – vpřed“ paradoxne veľmi dobre pokrýva podzemnou dráhou celé Staré Město a zasahuje aj do Nového Města, pričom najďalej sa trate dostanú do Dejvic, na Troju a Smíchov. Dá sa teda povedať, že spája len husto osídlené oblasti s centrom a centrum samotné, pričom koncepcia dráhy, ktorá môže ísť z rôznych smerov a v troch dopravných uzloch smerovať na hocijaké iné smery zabezpečuje veľmi vysokú efektívnosť presunov obyvateľstva. Aby som bol konkrétnejší: Jeden obyvateľ Troje by pracoval na Můstku a druhý v Dejvicích. Každý by použil iný vlak smerujúci z rovnakej stanice v Troji, ale obidvaja by docestovali na miesto svojho zamestnania bez prestupov. Tento koncept vynecháva Vinohrady a Žižkov. Avšak aj to rieši svojsky nezávislou traťou vedúcou z Dlouhé Třídy na Olšanské hřbitovy. Tá má integračnú funkciu práve pre túto oblasť s centrom Prahy. Táto štúdia v podstate navrhovala úplné zjednodušenie cestovania po Prahe, ale úplne pozabudla na okrajové oblasti. Stanice v centre mali byť pre jednoduchší presun obyvateľstva veľmi husto rozmiestnené (500 – 600 m) od seba. Otázka je, či by to potom bolo časovo efektívne. Okrem toho neponúkajú odôvodnenie vedenia rýchlodráh a nevychádzajú z faktu toho ako husto sú osídlené oblasti.<sup>139</sup> To je možno aj dôvod, prečo úplne vynechávajú okrajové štvrte so stále sa zvyšujúcim počtom obyvateľov.

Návrh, vďaka ktorému malo byť v Prahe vybudované nové Hlavní nádraží nesie názov „Nové době nová doprava“. Jeho tri linky opäť veľmi dobre pokrývajú centrum. Ich konečné sú v Dejvicích, na Floře, pri Mostě Legií, ďalej Invalidovna a Holešovice. Ako je vidieť, opäť sa nedostávajú do vzdialenejších oblastí Prahy najmä na jej západnom brehu. Ešte však zostáva jedna konečná stanica, ktorá má oproti iným

---

<sup>139</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, O8a – Spisovna – Metro, *Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy – Konečný posudek poroty.*

návrhom výraznú nadčasovosť. Je ňou Pankrác.<sup>140</sup> Toto je jeden z mála návrhov, ktoré sa zaoberali verejnou dopravou práve v tejto časti Prahy. Iné návrhy ju moc neriešia. Dôvod sa dá nájsť predovšetkým vo veľmi problematickom Nuselskom údolí. Toto je prvý projekt, ktorý navrhuje preklenúť ho mostom, aby bola aj juhovýchodná časť Prahy, ktorá bola v tej dobe už pomerne dosť osídlená, spojená s centrom, čo by malo za následok jednoduchšie dochádzanie ľudí za prácou a zároveň by to umožnilo prípadnú ďalšiu výstavbu a urbanizáciu v tejto oblasti. Je to zároveň aj jediná linka, ktorá nie je na Pankráci úplne ukončená, ale je „otvorená“. To znamená, že pokračuje ďalej. Jedná sa pravdepodobne o náčrt toho, že niekedy v budúcnosti bude môcť byť rozšírená.

Aj projekt „Ve třech etapách“ si je vedomý toho, že juhovýchodná časť Prahy potrebuje lepšie dopravné spojenie s centrom. Opäť navrhuje trať smerujúcu z Pankrácu na Invalidovnu prechádzajúcu centrom.<sup>141</sup> Druhý projekt, ktorý sa zachoval predstavuje trasu smerujúcu od Anděla na Žižkov.<sup>142</sup> Na základe týchto dvoch návrhov by sa dalo povedať, že projekt úplne opomína predmestia na západe Prahy, ale nedá sa to tvrdiť s istotou, pretože štúdia navrhuje šesť liniek, no zachovali sa nám iba dve. S istotou však môžeme tvrdiť, že centrum Prahy bolo veľmi dobre v tomto návrhu pokryté a trasa prechádzala všetkými významnými a dôležitými oblasťami.

Posledným projektom, ktorý môže v určitej miere reagovať na túto otázku je „Nové centrum Prahy“. Návrh so šiestimi linkami a jednou okružnou, ktorá prechádza centrom a zjednodušuje prestupy medzi zvyšnými šiestimi je veľmi špecifický. Znovu nemáme konkrétne názvy staníc, ale z mapy sa dá vyvodiť, že centrum je úplne celé pokryté linkami podzemnej dráhy. Konečné staníc sú oproti zvyšným návrhom originálne v tom, že končia až v ďalekých oblastiach, z ktorých niektoré ani v súčasnosti nepatria do katastrálneho územia kraja Hlavní město Praha. Aby sme si ich vymenovali konkrétne, jednalo sa o Roztoky u Prahy, Kunratice, Ruzyně, Měcholupy, Černošice, Malešice, Chabry, Řeporyje, Hostivice, Satalice, Modřany,

---

<sup>140</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Nové době nová doprava“, *Podélný profil podzemní dráhy – Linka I.*

<sup>141</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Ve třech etapách“, *Trať III. Pankrác Palmovka.*

<sup>142</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Ve třech etapách“, *Trať II. Anděl Smíchov Poděbradova tř. Žižkov.*

Kyje.<sup>143</sup> Opäť sa jedná o lúčovitý typ podzemných dráh, ktorý je hustejší ako v prípade projektu „Rychlost – hospodárnosť – všeobecné blaho“. Môžeme povedať, že dokonale pokrýva úplne všetky pražské oblasti, čo v podstate aj musí, pretože chce z ulíc odstrániť tramvajovú dopravu, zrušiť nádražia a zrušiť tým pádom taktiež dopravu železničnú v rámci mesta (Je to paradox, pretože v súčasnosti môžeme pozorovať opak – regionálne vlaky S ako súčasť Pražskej integrovanej dopravy).<sup>144</sup> Čo sa musí tomuto návrhu nechať je, že integruje úplne všetky osídlené oblasti ďalej od centra s centrom a zároveň predpokladá populačný rast v oblastiach kam zasahuje. Taktiež sa stáva výhodným aj pre obce, ktoré sa nachádzajú mimo metropolitnú oblasť tým, že sa stávajú miestom pre konečnú zastávku, takže ľudia si môžu hľadať prácu v hlavnom meste bez potreby sťahovania sa bližšie kvôli problematickému dochádzaniu. Autori štúdie idú ešte ďalej a to tak, že na konečné týchto rýchlodráh majú nadväzovať do vzdialenosti 40 km tzv. diaľkové rýchlodráhy, ktoré budú plynulo nadväzovať v konečnej stanici na pražskú trať.<sup>145</sup> Pokiaľ nám ide o pokrytie osídlených a ekonomicky významných oblastí Prahy to táto štúdia spĺňa dostatočne. Otázne by však či by spojenie tak vzdialených oblastí priamo s centrom Prahy nespôsobovalo skôr väčšie dopravné problémy v tej dobe (čím viac zastávok ďalej od Prahy, tým väčšia možnosť si nájsť prácu v centre a tým pádom viac ľudí, ktorí cestujú), ale aj problémy administratívne – obce boli súčasťou iných administratívnych celkov.

Na základe uvedených analýz môžeme tvrdiť, že každý jeden návrh bral do úvahy ekonomicky významné oblasti, ale nie každý bral do úvahy osídlenie. Najmä čo sa týka Starého Města, Nového Města, Karlínu, Smíchova, Vinohrad a Žižkova ani jeden návrh nemal s pokrytím týchto častí problém. Horšie to však bolo s okrajovými časťami, ktoré boli v niektorých návrhoch úplne opomenuté. Išlo najmä o juhovýchod Prahy, kde dokázali len dva návrhy reagovať na výzvu v podobe Nuselského údolí a pripojiť rýchlodráhou Pankrác a okolité časti k centru mesta. Ďalšou veľmi zaujímavou vecou je, že z analýzy archívnych materiálov nezávisle na literatúre

---

<sup>143</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Nové centrum Prahy“, *Rychlodárhy probíhající radiálně městem*.

<sup>144</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, *Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy – Konečný posudek poroty*.

<sup>145</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, *Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy – Konečný posudek poroty*.

použitej v prvej časti práce, ktorá si všímala, že priemyselne najrozvinutejšie časti Prahy sú Karlín a Smíchov spolu s centrom, ktoré sa im vyrovnáva ponukou služieb, vyplynulo, že väčšina návrhov práve tieto časti spája jednou dráhou. Nadväzujú teda aj na tradíciu tramvají, kde aj prvá koňmi ťahaná pouličná dráha kopírovala práve túto trasu. Aby sme to prepojili aj so súčasnosťou, tak časť trasy metra B prechádza od Smíchovského nádraží k Invalidovne veľmi podobnou, ak nie úplne rovnakou, trasou ako niektoré nachádzajúce sa v návrhoch.

## 5. 2. Riešenie problémov prepravy obyvateľov

Pre zodpovedanie druhej výskumnej otázky je potrebné pozrieť sa podrobne na výsledky výskumu Alexandra Voigtsa, vďaka ktorým zistíme aké úseky tramvajovej dopravy a časti mesta boli najviac dopravne vyťažené a tieto zistenia porovnáme s jednotlivými návrhmi vedenia tratí, aby sme zistili do akej miery ich autori projektov reflektovali.

Priemerné vyťaženie tramvajovej dopravy skúmané v marci a apríli roku 1927 zistilo, že pražská tramvajová doprava celkom prepraví denne približne 512 843 osôb, z ktorých 309 547 cestuje priamo bez prestupu, 191 347 s jedným prestupom a napokon 11 949 osôb cestuje s dvomi prestupmi.<sup>146</sup> Najväčší počet prepravovaných osôb sa nachádzal samozrejme v oblasti centra – Staré Město, Nové Město, Josefov, Malá Strana a Hradčany. A najviac dochádzajúcich a odchádzajúcich osôb „do“ a „z“ tejto časti bol z Vinohrad, Žižkova a Vršovic.<sup>147</sup> To môžeme vysvetliť tým, že jednak tieto tri časti boli centru najbližšie a zároveň sa jednalo o časti Prahy, ktoré boli kedysi samostatnými mestami, takže aj meštianske vrstvy v nich žili, čo vo veľkej miere uľahčovalo integráciu s centrom Prahy a zároveň pre nich nebol problém nájsť v ňom vhodnú prácu.

---

<sup>146</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, A. Voigts – Rozbor dopravního ruchu pouličních drah hl. města Prahy.

<sup>147</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, A. Voigts – Rozbor dopravního ruchu pouličních drah hl. města Prahy.

Čo sa týka samotného cestovania tramvajami medzi časťami Prahy, Voigtsova štúdia ukázala štatisticky to, čo v tej dobe už bolo zrejmé a to, že centrum Prahy je bezprecedentne preplnené. 208 881 osôb, čo je takmer polovica z celkovej dennej prepravy osôb v Prahe koľajovou dopravou, bolo prepravených iba v centre. To znamená, že sa do neho dovezli alebo sa z neho odviezli. Do centra zahŕňame vyššie uvedené časti mesta.<sup>148</sup> Uvedieme si ďalšie časti, najmä tie ktoré boli okrajové, nakoľko veľmi veľa projektov počítalo s rýchlodráhou, ktorá by pretínala tieto časti a zároveň ľudia z nich často dochádzali do centrálnych častí kvôli práci, ale aj tie, ktoré sa v prvej časti práce ukázali ako ekonomicky podstatné a teda sa predpokladá, že počet cestujúcich v rámci týchto častí bude oproti iným vyšší. Vyhneme sa častiam, ktoré sú súčasťou trasy od okrajovej štvrťi smerom k centru, pretože ak bude trať od začiatku preťažená, tak časti medzi jej koncami nebudú hrať až takú vážnu úlohu.

Ako prvé spomenieme Kobylisy, v ktorých sa denne previezlo 5240 cestujúcich, s tým, že 3200 do nich prichádzalo a 2040 z nich odchádzalo. Do Strašnic prichádzalo 3765 ľudí a odchádzalo 1340. Čo sa Vysočan týka, primárne teda ich hornej časti, kde sa nachádzala Kolbenova továreň, tak do nich denne cestovalo 3520 osôb, no odchádzalo 5754. Z Pankrácu odchádzalo 892 osôb a 1480 ich prichádzalo, z Braníku denne odchádzalo približne 931 osôb a prichádzalo ich 1685. Presunieme sa na druhú stranu Vltavy, kde do Košíř cestovalo denne 7289 osôb a opúšťalo ich 3847 a napokon Břevnov s 3304 odchádzajúcimi a 5809 prichádzajúcimi.<sup>149</sup> Ako je vidieť z hľadiska pomeru príchod / odchod z mestskej časti, tak okrem Vysočan do všetkých mestských častí ľudia viac jazdili než z nich odchádzali, čo môže poukazovať na fakt, že obyvatelia týchto častí sa vracali z iných mestských častí, v ktorých pracovali. Jednalo sa o okrajové štvrte prevažne s obyvateľstvom, ako sme si povedali v prvej časti práce, ktoré pracovalo na robotníckych pozíciách a samotné továrne sa nachádzali bližšie k centru. Zároveň to vysvetľuje skutočnosť, prečo práve viac ľudí odchádza z Vysočan, než ich tam prichádza, nakoľko sa tu nachádzala Kolbenova továreň a niekoľko menších priemyselných podnikov. Taktiež je tu vidieť

---

<sup>148</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, A. Voigts – Rozbor dopravního ruchu pouličních drah hl. města Prahy.

<sup>149</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, A. Voigts – Rozbor dopravního ruchu pouličních drah hl. města Prahy.

pozoruhodný fakt, že do Braníka a z neho nejazdilo až toľko ľudí. To znamená, že nebol úplne integrovaný, pretože ho od centra delila pomerne veľká vzdialenosť a v tej dobe aj nezastavané plochy, takže občania si mohli uvedomovať, že patria do Veľkej Prahy iba vďaka tramvaji, ale samo o sebe si žila táto časť vlastným životom. Podobne na tom bol aj Pankrác, ale tu hrala okrem polohy úlohu aj veľmi zlá dopravná dostupnosť, ktorej riešenia sme videli v predstavení niektorých návrhov.

Napokon sú tu ešte časti, ktoré sa nachádzajú medzi centrom a perifériou a samo o sebe sú ekonomicky významné. Je tu Karlín, do ktorého prichádzalo 13693 osôb a odchádzalo 13161, Smíchov so 17617 prichádzajúcimi a 20170 odchádzajúcimi osobami denne, Dejvice, ktoré denne „vstrebali“ 2668 osôb a opustilo ich 5436 osôb a napokon Holešovice, do ktorých pricestovalo denne 10400 ľudí a odcestovalo z nich 7064 obyvateľov.<sup>150</sup> Ako je vidieť, tak pri priemyselne najrozvinutejších častiach, ktorými boli Smíchov a Karlín, je počet prichádzajúcich a odchádzajúcich osôb celkom vyrovnaný a v pomere k ostatným častiam vysoký. Dejvice opúšťa denne celkom dosť ľudí, pričom najrýchlejšia cesta tramvají, ako sa z nich dostať do centra, vedie cez Klárov. Tá je však obsluhovaná iba jednou tramvajovou linkou (linka č. 2) čo spôsobuje veľké vyťaženie trasy práve v tomto úseku.<sup>151</sup> Holešovice sa tak isto zdajú pomerne vyťaženu štvrtou, ale vzhľadom na vysoký počet liniek (5), ktoré cez ne prechádzajú sa jedná v podstate o priemerné zaťaženie.

Skôr než pristúpime k jednotlivým návrhom sa ešte pozrieme na grafické znázornenie hore uvedených čísiel, ktoré presne ukazuje, ktoré pražské časti sú dopravne najviac vyťažené.<sup>152</sup> Na základe neho je vidieť, že jednoznačne najvyťaženejším úsekom je Staré Město, primárne s Václavským náměstím, ktoré slúžilo v tej dobe ako akýsi dopravný „delič“ a stretávali sa na ňom tramvajové trate z celej Prahy. To spôsobovalo lieviový efekt, ktorý mal potom negatívne účinky na vychádzanie hromadnej dopravy z tejto oblasti. Taktiež sa na tomto znázornení dá všimnúť pomerne hustá doprava už na spomínanom Klárově, ktorý bol najrýchlejšou

---

<sup>150</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, A. Voigts – Rozbor dopravního ruchu pouličních drah hl. města Prahy.

<sup>151</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, A. Voigts – Rozbor dopravního ruchu pouličních drah hl. města Prahy.

<sup>152</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, A. Voigts – Rozbor dopravního ruchu pouličních drah hl. města Prahy.



možnosťou ako sa dostať z Dejvic do centra a napokon klasické spojenie Smíchov – centrum – Karlín, ktoré je tiež pomerne vyťažené oproti iným úsekom. Na obrázku sa dá tiež všimnúť zaujímavý efekt – čím viac trasy postupujú k predmestiam, tým sú menej vyťažené. Dá sa teda tvrdiť, že na základe analýz Alexacra Voigtsa sa dajú určiť úseky, ktoré boli veľmi problematické v zmysle prepravy cestujúcich.

Opäť začneme víťazným návrhom „MMM“. Základom tohto projektu je trať A, ktorá presne kopíruje jeden z vyťaženejších úsekov, ktorým je už spomínaný Smíchov – centrum – Karlín, pričom trať pokračuje ďalej až na Nádraží Libeň. Aj trasa B reaguje na Voigtsovu štúdiu veľmi efektívne, keď má viesť z Dejvic cez Klárov až do centra, čo je ďalší z preplnených úsekov. Trať C hrala skôr úlohu spojenia medzi Holešovicami a Vršovicami. Taktiež si môžeme všimnúť opäť využitia Václavského náměstí a toho, že sa jednalo o uzol pražskej verejnej dopravy. Štúdia tu navrhuje prestupnú stanicu medzi linkou A a B na Můstku a taktiež C a B mali obidve stanicu na Museu.<sup>153</sup> Bohužiaľ podľa materiálov sa nedá určiť, či mala byť prestupná alebo nie. Tým, že autori nepovažovali pražskú rýchlodráhu za nosný systém hromadnej dopravy, ale stále u nich veľmi významnú úlohu hrali tramvaje, z ktorých niektoré linky ovplyvnili trasy rýchlodráhy, sa dá usudzovať, že vedenie rýchlodráhy cez Václavské náměstí, Klárov a od Smíchova po Karlín bolo reakciou na preťaženie tramvajových spojov v týchto miestach. Zároveň tým, že autori sa tramvajové trasy nechystali rušiť bolo jasné, že primárnou úlohou rýchlodráhy v centre bolo kapacitne „vypomôcť“ na týchto miestach. To, že rýchlodráha mala smerovať k predmestiam sa dá pochopiť tým pádom ako integračná myšlienka.

Tramvaje v roku 1927 podľa štúdie Alexandra Voigtsa prepravili ročne približne 190 miliónov ľudí. Projekt „MMM“ počítal s trendom rastu týchto čísiel a v roku 1936 (čo bol rok, v ktorom mala začať fungovať rýchlodráha) mali mať podľa predkladu tejto štúdie tramvaje 370 miliónov cestujúcich s tým, že za prvý rok fungovania rýchlodráhy by tá prepravila asi 90 miliónov osôb.<sup>154</sup> To znamená, že bez nej by na tramvajové trate pripadlo v tomto roku 460 miliónov cestujúcich ročne. To je

---

<sup>153</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka č. 6 – MMM, *Návrh sítě podzemních drah v Praze.*

<sup>154</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka č. 6 – MMM, *Rozdělení frekvence na tram, autobusy a, od roku 1936, podzemní dráhy.*

za prvý rok fungovania výrazné odľahčenie, ktoré by sa prakticky prejavilo v tom, že by tramvajové spoje nemuseli byť také preplnené, mohla by sa znížiť ich časová frekvencia a tým pádom by boli voľnejšie aj pozemné komunikácie. Zároveň by aj cestovanie pre ľudí bolo najmä v centre pohodlnejšie, efektívnejšie a rýchlejšie.

V návrhu „Střední cestou“ naopak autori tvrdia, že sa v budúcnosti nebude dať spoľahnúť na tramvajovú dopravu kvôli tomu, že keď v budúcnosti stúpne počet automobilov a obyvateľov, tak nebude miesto pre využívanie povrchovej dopravy. Zároveň sa toto prejaví najmä na križovatkách centra mesta, kde už sa to začína podľa nich ukazovať.<sup>155</sup> V ich návrhu sa nepočítalo s dráhou, ktorá by odľahčila cestu z Dejvic na Klárov, ale počítalo sa s tým, že trasa z Dejvic bude viesť cez Chotkovy Sady, pokračovať popod Letnou a napokon prekročí Vltavu smerom do centra, takže táto časť bola zvládnutá takýmto obchádzajúcim spôsobom. Zaujímavosťou je, že „Linie A“ takmer presne kopíruje navrhovanú trať A štúdie „MMM“. Smeruje od Smíchovského nádraží cez Národní třídu k Palmovce. Pričom prechádza aj Václavským náměstím a v časti Příkopy, sa križuje s „Linii B“.<sup>156</sup> Takže sa dá opäť povedať, že najvyťaženejšia časť pražskej tramvajovej dráhy by bola pokrytá.

Čo sa týka samotnej frekvenčnej kapacity navrhovaných rýchlodráh, tak autori určujú, podobne ako v predchádzajúcom návrhu, celkovú dennú frekvenciu pre rok 1960, v ktorom majú podľa ich predpokladov byť nimi navrhované podzemné rýchlodráhy v prevádzke už 10 rokov. Na 1 km trati tak určujú 4,84 miliónov prepravených osôb<sup>157</sup> s prihliadnutím na trend rapídneho stúpnutia počtu obyvateľov. Po sčítaní dĺžky všetkých navrhovaných trás by to bolo spolu približne 183 miliónov cestujúcich. Už tu je pekne vidieť, že autori nepočítajú s tramvajovými trasami ako primárnym systémom pre hromadnú dopravu ako to bolo v predchádzajúcom návrhu a rýchlodráhe predpokladajú dvojnásobnú ročnú prepravnú kapacitu. Takže chcú efektívnu prepravu do centra a z centra s primárnym dôrazom na odľahčenie povrchovej dopravy. To by nepochybne bola pravda, no otázne je, či by to pre

---

<sup>155</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, *Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy – Konečný posudek poroty.*

<sup>156</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka č. 1 – „Střední cestou“, *Střední cestou – Přehledný plán.*

<sup>157</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, *Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy – Konečný posudek poroty.*

cestujúcich nebol skôr krok „z kaluže do blata“, pretože by to teoreticky mohlo vyzerat' tak, že kým v roku 1935 využívali preplnené a nepohodlné tramvaje, v roku 1960 by využívali preplnené a vďaka tomu nepohodlné pražské rýchlodráhy.

Ďalší projekt, ktorý sa vyrovnáva s vyťaženými oblasťami pražskej hromadnej dopravy pomerne dobre je „Rychlost – hospodárnosť – všeobecné blaho“. Ním navrhované siete rýchlodráh prechádzajú opäť centrom, v ktorom sa spájajú na Václavskom námestí, takže najvyťaženejší úsek je opäť pokrytý. Taktiež aj Klárov - rýchlodráha z neho aj v tomto návrhu do centra vedie popod Letnou. Aj Smíchov je veľmi dobre spojený s centrom mesta, no tu práve nastáva chyba. Trať od centra nie je vedená cez Karlín, ale naopak popod Žižkov až na Vysočany. To znamená, že jedna z najhustejšie osídlených oblastí by bola v prípade tohto návrhu odkázaná na tramvajovú dopravu čo je trochu nelogický krok, keď sa pozrieme na to, že rýchlodráha v tomto návrhu vedie až za Břevnov. To je oveľa menej osídlená a podstatná oblasť ako Karlín. To si koniec koncov nepriamo všimla aj porota tejto dopravnej súťaže, ktorá napísala v posudku, že autori nepodávajú presvedčivý dôkaz o tom, že zvolené smery sú jednoznačným výsledkom odborných úvah, podľa ktorých sa navrhnuté smery kryjú s najsilnejšími frekvenčnými smermi.<sup>158</sup> To príde celkom zaujímavé, pretože technický výkres so značením rýchlodráh zaznamenáva jednotlivé tramvajové úseky podľa ich vyťaženia a Karlín je na ňom v podstate úplne odignorovaný.<sup>159</sup> Dá sa teda povedať, že autori nepodávajú úplnú odpoveď, či by nimi navrhovaná úprava riešila problémy s pražskou dopravou. Na základe návrhu sa dá iba predpokladať, kde by jednotlivé úseky rýchlodráhy pomohli odľahčiť dopravu a tak aspoň čiastočne riešili problémy s prepravou obyvateľstva.

„Ve třech etapách“ je návrh, z ktorého sa nám nanešťastie zachovalo iba vedenie dvoch liniek rýchlodráhy avšak na základe komparácie týchto projektov so štatistikou vyťaženia jednotlivých tramvajových liniek v Prahe pochádzajúcej z dopravného prieskumu od Alexandra Voigtsa sa môžeme pozrieť na to, či tieto dve linky pomôžu v skvalitnení presunu obyvateľstva v rámci Veľkej Prahy. Ak si

---

<sup>158</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, *Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy – Konečný posudek poroty.*

<sup>159</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Rychlost – Hospodárnosť – Všeobecné blaho“, *Rychlost – hospodárnosť – všeobecné blaho 5 –Dopravní soutěž Pražská, Oddíl D.*

rozanalizujeme linku č. II, ktorá prechádza z Anděla cez Spálenou a Václavské náměstí a pokračuje cez Masarykovo nádraží na Žižkov<sup>160</sup>, tak vidíme, že sa v podstate jedná o neefektívne riešenie, pretože najhustejšie osídlená časť Smíchova sa začínala ešte južnejšie od Anděla, v oblasti Smíchovského nádraží. V centre by takéto vedenie preťažennej povrchovej doprave rozhodne pomohlo, ale opäť jej stočenie na Žižkov sa javí ako zbytočné, pretože sa obchádza Karlín a zároveň, ak by chceli obyvatelia Žižkova dochádzať na Václavské náměstí, bolo by to pre nich neefektívne, pretože priama tramvaj ide kratšou trasou.

Linka č. III patriaca do tohto návrhu do istej miery kompenzuje nedostatočnosť linky č. II v určitých úsekoch. Jej smer je od Pankráca na Invalidovnu, pričom prechádza okolo Musea a Wilsonovho nádraží a pokračuje ďalej na Karlín cez Poříč a z neho na Palmovku.<sup>161</sup> Takže cestujúci, ktorí by cestovali z Anděla na Karlín by museli v okolí Masarykovho nádraží prestupovať. Tieto interpretácie však treba brať vo veľmi veľkej miere s rezervou, pretože vedenie zvyšných liniek nie je zachované.

Projekt taktiež počítá s tým, že najvyťaženejším dopravným úsekom sa stane po otvorení Nuselského mostu, ktorý navrhuje, práve Pankrác – Václavské náměstí. Vychádzajú z predpokladu, že počet obyvateľov na Pankráci a v jeho oblasti rapídne stúpne.<sup>162</sup> Preto projekt pokladá za nutné, aby tieto dve časti spájala rýchlodráha.

Jeden z projektov, ktorý nebol vyslovene vhodne navrhnutý, bol koncept „Stůj – pozor toč – vpřed“. V ňom autori vôbec nimi navrhované vedenie tratí štatisticky nepodkladajú a ani ho neodôvodňujú. Nepodávajú ani približný predpoklad vývoja pražského obyvateľstva a tým pádom ovplyvnenie zvyšovania dopravnej kapacity. V ich návrhoch si vo veľkej miere odporujú. Na jednu stranu tvrdia, že tramvajová doprava musí zostať zachovaná najmä v centre, ale v konkrétnych návrhoch rýchlodráh ich z centra mesta úplne vylučujú a nepočítajú s nimi.<sup>163</sup> To má za následok, že sa nedá určiť, či má rýchlodráha slúžiť ako nosný prostriedok hromadnej

---

<sup>160</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Ve třech etapách“, *Trať II. Anděl Smíchov Poděbradova tř. Žižkov.*

<sup>161</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Ve třech etapách“, *Trať III. Pankrác Palmovka.*

<sup>162</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Ve třech etapách“, *Diagram stoupání počtu obyvatel v oblastech jednotlivých tratí od r. 1927 - 1960.*

<sup>163</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, *Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy – Konečný posudek poroty.*

dopravy alebo ako doplnujúci a posilňujúci prostriedok, ktorý má zvýšiť a zefektívniť cestovanie. Aby sme však tento projekt len nekritizovali, tak ako jediní hovoria o tom, pre koho by bola rýchlodráha v Prahe určená. Podľa nich by to mali byť primárne robotnícke a úradnícke masy, ktoré sú odkázané dochádzať denne do práce do centra mesta, ale ich plat ich naopak núti bývať na periférii Prahy.<sup>164</sup> Čo sa týka pokrytia jednotlivých najvyťaženejších tramvajových trás, tak tento projekt tým, že počíta s pomerne hustou sieťou rýchlodráh smerujúcich v podstate na všetky smery ponúka veľmi dobré pokrytie v podstate úplne všetkých úsekov. Ako bolo povedané nedá sa za toho usúdiť, či sa jedná o dobrý alebo zlý ťah, pretože nevieme ako sa stavajú autori k tramvajovej doprave. Je však pozoruhodné, že aj bez odôvodnenia vedenia tratí ich projekt dokázali situovať celkom dobre.

Na záver si predstavíme posledných päť návrhov, ktoré môžu k téme niečo povedať, ale nemajú dostatok archívnych materiálov, prípadne boli hodnotené skôr negatívnym spôsobom. Prvou z nich je štúdia „JZNR“, ktorá bola hodnotená doslova ako „vadná“ s tým, že autori neobhajujú vedenie jednotlivých tratí, ktoré je nelogické a veľmi povrchné.<sup>165</sup> Autormi predstavené dve kruhové trate, ktoré sú spojené spojkou sú hlavne veľmi problematické. Prvý okruh pokrýva časti mesta, ktoré sú dopravne vyťažené a v rámci neho by zjednodušil prepravu cestujúcich. No ak by bola využívaná spojka z Vinohradsko–žičkovského okruhu, tak by sa cestovanie len skomplikovalo. Ak by spojku z jedného do druhého okruhu chceli využiť cestujúci, ktorí sa nazbierali počas celej kruhovej trasy, tak by samotná spojka bola neefektívna a preplnená, čiže by sa nič neodľahčilo. Na druhej strane Vltavy mala úplne nelogicky vzniknúť trať smerujúca od Smíchovského nádraží k Dejvicím. To je tiež neefektívne riešenie, pretože najvyťaženejšie trasy smerovali od Smíchovského nádraží do centra a pokračovali na Karlín a druhým takýmto úsekom boli Chotkovy Sady – Klárov – Staré Město. Tým pádom by táto trasa nezjednodušila cestovanie ani v jednom z týchto úsekov. Autori navrhovali, aby sa cez Vltavu stále presúvalo tramvajami, čo je tiež pomerne neefektívne. Ako príklad si vezmeme úsek Karlín – centrum –

---

<sup>164</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, *Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy – Konečný posudek poroty.*

<sup>165</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, *Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy – Konečný posudek poroty.*

Smíchov. Po vystúpení z okružnej dráhy na Florenci by cestujúci museli nastúpiť do tramvaje, ktorá by ich cez Na Příkopě a Národní třídu previezla k Újezdu (Takže by išli najvyťaženejším pražským úsekom bez akejkol'vek zmeny, ba možno dokonca ešte za zhoršenia situácie, keďže by tramvaje museli prevážať cestujúcich z rýchlodráh). Tam by nastúpili na rýchlodráhu, ktorá by ich odviezla na Smíchovské nádraží. Už samotný popis takejto cesty sa javí značne bizarný.

Projekt „Ruch“ je prevedený viac po technickej stránke, no tú sociálnu vo veľkej miere ignoruje. Vedenie tratí neberie v niektorých miestach ohľad na frekvencie presunov obyvateľov. V podstate sa nachádzajú trate len v centre, takže sa dá povedať, že rýchlodráha je určená prevažne na odľahčenie tramvajovej dopravy v tejto časti. To je ale pomerne logický krok s ohľadom na prieskum, ktorý sme si predstavili na začiatku tejto podkapitoly a tvrdením, že čím viac trate smerujú k periférii, tým sú menej vyťažené. Centrum je v tomto návrhu pokryté v podstate celé. Autori navrhujú aj trať z Anděla na Poříč vedúcu cez centrum. Tu by som však videl chybu, že trať nenavrholi aspoň po Karlín, pretože poň je doprava na tom ešte stále kriticky. To isté platí aj pre trať, ktorá nelogicky končí na Staroměstskom náměstí a nie je navrhnutá aspoň po Klárov.<sup>166</sup>

Ďalší návrh, ktorý nevychádza zo žiadnych dopravných a štatistických výpočtov je „Nové centrum Prahy“. To skôr vychádza z motta jeho autora, ktoré znie „Moderné mesto má mať modernú dopravu – rýchlodráhu a automobily.“<sup>167</sup> To sa koniec koncov prejavilo aj na projektovaní rýchlodráh, kedy sa počíta so zrušením tramvajovej dopravy. Preto je sieť pomerne hustá a v podstate trasy vedú do všetkých miest, do ktorých viedli tramvaje, takže všetky kritické body sú dráhou podchytené. Ale autori neuvádzajú bližšie informácie ku kapacite a frekvencii rýchlodráhy, takže jeden z predpokladov môže byť aj taký, že len tramvaj nahradia iným dopravným prostriedkom a problémy s presunom obyvateľov vôbec nevyriešia.

Predposledným návrhom je štúdia „Nové době nová doprava“, na ktorej návrhoch vedenia tratí je očividné, že z dopravného prieskumu vychádzala. Linka č. 1

---

<sup>166</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, O8a – Spisovna – Metro, zásuvka „Ruch“, *Druhá alternativa rychlodráhy*.

<sup>167</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, O8a – Spisovna – Metro, *Soutěž na všeobecný dopravní program Velké Prahy – Konečný posudek poroty*.

veľmi dobre odľahčuje trasu z Dejvic, cez Klárov až po Museum a pokračuje ďalej na Vinohrady.<sup>168</sup> Druhá linka pretína centrum od západu na východ a to od Národného divadla po Invalidovnu.<sup>169</sup> Tretia linka vedúca od Holešovic cez centrum až po Pankrác<sup>170</sup> v rámci centra je taktiež dobrým krokom k zjednodušeniu cestovania, no čo je veľkou chybou tejto štúdie, že do sústavy rýchlodrah nezapája Smíchov, takže v rámci neho a v smere od neho do centra sa problém s prepravou vôbec nerieši.

Poslednou štúdiou je už spomínaná nešťastne stratená ocenená „Studie 1930“. Na základe mapky sa dá usúdiť, že sa v podstate vyrovnáva so všetkými preťaženými úsekmi a hromadný prestup na rýchlodráhu situuje do oblasti Musea a Wilsonovho nádraží, čo výrazne zjednoduší dopravu na periférie Prahy.<sup>171</sup> Taktiež nepretína Staré Město a Můstek. To by ale v prípade zachovania tramvajových tratí výrazne pomohlo, nakoľko by sa pri prestupoch na rýchlodráhu tieto miesta neupchávali a vďaka rýchlodráhe situovanej v centre, no mimo vyťažených križovatiek, by sa rozhodne doprava odľahčila a mohla sa aj znížiť frekvencia jász tramvají, čo by doprave výrazne pomohlo.

Z analýzy nám vyplynulo, že všetky návrhy by boli schopné pomôcť vyriešiť problémy s prepravou obyvateľstva v rámci centra mesta, alš veľa návrhov ukázalo, že iné podstatné časti až tak do úvahy nebralo. Jednalo sa najmä o Smíchov, Karlín a úsek od Dejvic cez Klárov do Starého Města, ktoré boli v tej dobe veľmi dopravne vyťažené. Toho si musela byť vedomá aj porota tejto dopravnej súťaže, pretože návrhy, ktoré zahŕňajú všetky tieto kritické body sa umiestnili na najvyšších priečkach s vysokým hodnotením. Preprava obyvateľov z okrajových častí do centra nebola v tej dobe ešte problematická, ale väčšina návrhov počítala s rapídny rastom pražského obyvateľstva a tak ani tieto časti v nich nie sú opomenuté.

---

<sup>168</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Nové době nová doprava“, *Podélný profil podzemní dráhy – Linka I.*

<sup>169</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Nové době nová doprava“, *Podélný profil podzemní dráhy – Linka II.*

<sup>170</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Nové době nová doprava“, *Podélný profil podzemní dráhy – Linka III.*

<sup>171</sup> *Schéματα rychlodrah z dopravní soutěže* (foto, autor: REJDAL, T.). Dostupné online na: <<http://metroweb.cz/metro/historie/mapy/soutez1.jpg>>, použité dňa 18. 5. 2015.

### 5. 3. Funkcie staníc v návrhoch pražskej podzemnej dráhy

Stanice sú taktiež veľmi podstatné súčasti rýchlodráhy, ak chceme vziať do úvahy sociálny aspekt. Okrem toho, že slúžia na nastupovanie a vystupovanie cestujúcich, tak by mali zaistiť aj určitý komfort v podobe lavičiek alebo malých obchodov, prípadne toaliet, ktoré by cestujúcim spríjemnili čakanie na ich spoj. V súčasnosti si vo veľkých mestách uvedomujeme, že stanice rýchlodráhy sa dajú spríjemniť viacerými spôsobmi, aby pre cestujúcich neboli úplne fádnymi bežnými miestami na čakanie. Aby sme uviedli zopár príkladov, tak môžeme spomenúť zdobenie staníc moskovského metra. Ak chceme zostať v Prahe, tak sa môžeme pozrieť na využitie priestorov stanice ako galérie na Karlovom námestí v súčasnosti. Ak by sme chceli nejaký hi-tech príklad môžeme spomenúť premietanie prírodných scenérií na stene za koľajiskom na nástupišti hlavnej stanice vo švédskom Malmö. Uvedomovali si však možnosť spríjemnenia stanice a zjednodušenie jej používania (napr. situovanie schodiska) aj projektanti v minulosti? Veď predsa moskovské metro má tiež už nejaký vek. Zo všetkých návrhov sa venovalo otázke staníc nanešťastie iba päť, z toho dva pozoruhodne obsiahlo.

Vítazná štúdia „MMM“ je práve jednou z tých, ktoré podávajú pomerne obsiahly náčrt stanice. Tá bola v projekte riešená dvomi bočnými nástupišťami podobne ako to dnes poznáme zo stanice Vyšehrad alebo Hlavní nádraží. V rámci stanice sa nedalo prejsť z jedného nástupišťa na druhé, bolo to možné iba po povrchu. Nachádzali sa tu štyri vchody. Na každom konci nástupišťa jeden. Jednalo sa o klasické schodisko, ktoré prechádzalo cez miestnosť s pokladňami, v ktorých by bolo možné zakúpiť cestovné lístky. Zároveň sa tu mali nachádzať aj automaty, ktoré, dá sa predpokladať, neslúžili na predaj lístkov, nakoľko tu boli pokladne. Čo sa týka obchodov a služieb pre cestujúcich, tak tu bola predpokladaná trafika, obchod s knihami a novinami a na každom z nástupíšť služobná miestnosť. Na nákrese je dokonca vyznačený odpadkový kôš.<sup>172</sup> Každé z nástupíšť malo k dispozícii osem lavičiek, takže na jednu stanicu pripadalo šesťnásť lavičiek pre pohodlie cestujúcich

---

<sup>172</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, O8a – Spisovna – Metro, zásuvka č. 6 – MMM, *Půdorys na dispoziční stanice podzemní dráhy*.



a skrátenie čakania na vlak.<sup>173</sup> Bohužiaľ sa nepočítalo so špeciálnymi vchodmi pre invalidných cestujúcich ani s uľahčením prístupu pre zrakovo alebo sluchovo postihnutých občanov.

Podobne ako predchádzajúci projekt nám aj „Střední cestou“ poskytuje návrh typickej stanice podzemnej dráhy v Prahe. Aj v tomto prípade sa jedná o stanicu o dvoch bočných nástupištiach a dvoch koľajniciach vedených vedľa seba. Pri tejto stanici môžeme rozlišovať dve podzemné úrovne. Do prvej sa vchádza po jediných schodoch z ulice a na ich konci sa nachádza prvá podzemná úroveň, na ktorej sú pokladne, takže sa opäť môžeme domnievať, že lístky by sa mali pred každou jazdou kupovať. Na nákrese sa nenachádzajú žiadne obchody, ani lavičky. Z tejto prvej úrovne smerujú dvojce schody na nástupište. Návrh poskytuje dve možnosti – schody ústiace do stredu nástupišťa a schody ústiace na koniec nástupišťa. Každé sú určené pre jeden smer. To znamená, že priestor medzi schodmi na prvej podzemnej úrovni vytvára akýsi mostík nad koľajami podzemnej dráhy. Dá sa teda prechádzať z jedného nástupišťa na druhé pomocou schodov bez toho, aby sa muselo vychádzať na povrch ako v prípade návrhu „MMM“.<sup>174</sup> Ani v tomto návrhu sa bohužiaľ nemyslelo na prepravu invalidných cestujúcich a nie sú k dispozícii bezbariérové prístupy.

„Stůj – pozor toč – vpřed“ nám tiež poskytuje návrh stanice, no nie z „vnútorného pohľadu“, ale z „vonkajšieho“. To znamená, že sa na stanicu aj s tunelmi dívame ako keby sme stáli niekde pred ňou a pôda s horninami by bola priehľadná. Podstatné však je, že dôležité miesta sú spríehľadnené a vyznačené. Jednalo sa o návrh stanice na Můstku. Vchody do stanice smerovali obidva z Václavského náměstí, pričom každý z nich bol na opačnej strane prvého podzemného podlažia. Do hlavnej haly nástupišťa sa z každej strany prechádzalo cez turnikety. Pod hlavnou halou sa nachádzala strojovňa. Z hlavnej haly viedli dve schodišťa, každé z nich o troch eskalátoroch (čo bola tiež inovácia oproti ostatným návrhom). V strede viedlo cez schodišťovú šachtu ešte jedno točité schodisko, ale to smerovalo od strojovne, takže sa dá predpokladať, že sa jednalo o servisné schodisko. Dve spomínané schodiská boli na

---

<sup>173</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka č. 6 – MMM, *Půdorys na dispozice stanice podzemní dráhy*.

<sup>174</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka č. 1 – „Střední cestou“, *Střední cestou – Příloha č. 34*.

seba akoby zrkadlové. Jedno viedlo na smer Staroměstské náměstí – Museum, druhé na smer Prašná brána – Národní divadlo. Eskalátory smerovali k skupine štyroch tunelov - každý k svojim dvom. Bola z nich možnosť zostúpiť ponad tunely do obidvoch z nich v prípade obidvoch smerov. To znamená, že tu bol priamy prechod medzi nástupišťami na obidva smery.<sup>175</sup> Podobným štýlom je postavená aj stanica Museum, ale tá nám okrem toho odhaľuje aj iné dôležité veci, ktoré pri spomínanom Můstku neboli prítomné. Aby sme si stanicu viac lokalizovali: vstupy do nej boli priamo z Václavského náměstí za sochou sv. Václava presne v miestach ako je to dnes pri vstupe do metra C. Druhý vstup bol z Hooverovej třídy. Jednou zo spomínaných vecí, ktoré sú špecifické pre túto stanicu je nadčasový bezbariérový prístup do stanice zabezpečený dvomi výťahovými šachtami. Druhou vecou je, že pri turniketoch na odbavovanie cestujúcich boli navrhované automaty na zaplatenie cestovných lístkov bez obslužného personálu.<sup>176</sup> Aj keď tento projekt sám o sebe bol veľmi bizarný prístupom k trasám podzemnej dráhy, tieto moderné aspekty nenájdeme ani v jednom z ostatných návrhov. Najfascinujúcejšie na tom je, že stále hovoríme tridsiatych rokoch 20. storočia. Podobné je to aj so stanicou Petrské náměstí, v ktorej sa tiež má nachádzať výťahová šachta, v ktorej dokonca vidíme na pláne už aj výťah.<sup>177</sup>

Z projektu „JZNJR“ máme zachovaný jednoduchý technický náčrt stanice. Jednalo sa o stanicu o dvoch bočných nástupištiach, pričom koľajiská na obidva smery boli pri sebe. Na každé nástupište smerovali dve schodiská, z ktorých každé bolo situované na jednom konci nástupišťa, takže stanice dovedna mali štyri schodiská. Prechody medzi bočnými nástupišťami, ktoré by cestujúci mohli využiť keby si rozmysleli smer jazdy neboli navrhnuté, takže by museli vyjsť na ulicu a zostúpiť na opačné nástupište. Na každom nástupišti sa pre pohodlie čakajúcich na vlak nachádzalo osem jednomiestnych sedačiek.<sup>178</sup> Návrh stanice celkovo pôsobí pomerne jednoducho a možno ho označiť za funkcionalistický.

---

<sup>175</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Stůj – pozor toč – vpřed“, *Stanice podzemní dráhy – Můstek*.

<sup>176</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Stůj – pozor toč – vpřed“, *Stanice podzemní dráhy – Museum*.

<sup>177</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Stůj – pozor toč – vpřed“, *Stanice podzemní dráhy – Petrské náměstí*.

<sup>178</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „IZNIR“, *Půdorys A-B*.

Projekt „Ve třech etapách“ nám poskytuje náčrt troch typov staníc, ktoré v rámci návrhu prezentoval. Boli to „jednoduchá zastávka“, „stanice odbočná“ a „stanice konečná“. Všetky tri typy staníc mali na dĺžku merať 80 metrov. Jednoduchá zastávka podľa všetkého bola klasickou stanicou na trati rýchlodráhy. Opäť sa jednalo o stanicu o dvoch nástupištiach s koľajiskami v strede. Zostúpiť sa na každé nástupište dalo štyrmi schodiskami, ktoré sa nachádzali presne v strede nástupišť'a. Opäť sa nedalo prestúpiť medzi nimi v rámci stanice. Stanica odbočná mala slúžiť ako stanica, za ktorou sa trasa vetvila. Vyzerala ako zastávka jednoduchá s tým rozdielom, že okrem trasy, ktorá smerovala rovno a koľajisko oboch smerov sa nachádzalo medzi nástupišťami ešte každé nástupište malo jedno koľajisko na opačnej strane. Smerovo však boli situované podľa koľajisk trati, ktorá sa nachádzala medzi nimi. To znamenalo, že cestujúci si mohol vybrať z dvoch liniek, ktoré smerovali na rovnaký smer, ale každá ho odviezla na iné miesto. Tým pádom sa každé z nástupišť nachádzalo vlastne medzi jednou koľajou na jeho boku a dvomi koľajami v strede, ktoré ho oddeľovali od nástupišť'a na opačný smer. Každé nástupište bolo obsluhované schodmi na obidvoch stranách po dvoch. Na jednej strane boli dvojce klasické schody, na strane druhej však eskalátor a to buď dva eskalátory za sebou alebo jeden eskalátor a eventuálne výťah. Takže aj táto štúdia sa pohrávala s myšlienkou bezbariérového prístupu. Stanica konečná bola v podstate taká istá ako stanica odbočná s tým rozdielom, že na jednom konci každého nástupišť'a boli iba jedny schody a na druhom konci, tentoraz už jednoznačne, výťah.<sup>179</sup>

Ako sme videli, návrhy vo veľkej miere počítali s komfortom pre cestujúcich najmä čo sa týkalo lavičiek a služieb. Na výskumnú otázku sa dá teda odpovedať, že v návrhoch sa uplatňovali vybrané funkcie staníc vo veľkej miere. V prvých dvoch návrhoch sme videli zameranie skôr na komfort cestujúcich čo sa týkalo čakania na spoje a v návrhu „Stůj – pozor toč – vpřed“ a „Ve třech etapách“ skôr technologickú vyspelosť ako boli automatické turnikety na lístky, výťahy, ale aj eskalátory, ktoré boli komerčne predstavené ešte len v roku 1900 na svetovej výstave v Paríži.

---

<sup>179</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Ve třech etapách“, *Typy stanic podzemní dráhy 1:1000*.

## 5. 4. Vlakové súpravy a pohodlnosť cestovania

Predposledná časť našej analýzy sa zaoberá návrhmi vozňov a vlakových súprav, ktoré sú nesporne dôležitou súčasťou každej rýchlodráhy. Okrem toho, že prevádzajú cestujúcich, sa musí pri ich tvorbe brať do úvahy kapacitná dostatočnosť a pohodlnosť. Zo súťaže sa nám zachovali dva projekty, ktoré sa k tematike vozňov pomerne dopodrobna vyjadrujú.

Prvým z týchto projektov je víťazná štúdia „MMM“, ktorá obsahovala podrobné nákresy možných vozňov. Pri motorových vozňoch boli navrhované dve alternatívy. Prvou bol motorový vozeň s dĺžkou 13 600 mm (13,6 m). Malo sa jednať o štvornápravový motorový vozeň s kapacitou 24 ľudí na sedenie a 86 na státie, takže 110 osôb celkovo. Druhá alternatíva bol vozeň dlhší - konkrétne o rozmeroch 17 000 mm (17 m). Opäť sa malo jednať o štvornápravový vozeň s prepravnou kapacitou o 147 osobách, pričom bolo vyhradených 36 miest na sedenie a 111 na státie. V prípade vlečného voza, ktorý bol navrhovaný iba jeden typ sa jednalo taktiež o štvornápravový vozeň o dĺžke 14 700 mm (14,7 m) s kapacitou 36 osôb na sedenie a 111 na státie, čiže rovnakou ako v prípade motorového vozňa číslo 2, takže 147 osôb.<sup>180</sup> Nie je však možné podľa nákresu určiť skladbu celej súpravy vlaku. Na nákrese z vtáčej perspektívy však môžeme na každej koľaji vidieť jeden typ súpravy. Na jednej sa nachádza vlak o troch vozňoch, na druhej o ôsmich.<sup>181</sup> Dá sa predpokladať, že skladba vlaku by bola rovnaká ako v súčasnosti a teda na každom konci by sa nachádzal motorový voz a medzi nimi vozne vlečné. Pri použití trojvozňovej súpravy a prvej alternatívy motorového vozu by mal vlak prepravnú kapacitu 367 osôb, ak by sme v tomto prípade použili druhú alternatívu motorového vozu, tak by vlak bol schopný prepraviť 441 cestujúcich. Pri vlaku o ôsmich vozňoch s využitím prvej alternatívy motorového vozu by sa dalo hovoriť o kapacite 1102 cestujúcich, pri alternatíve číslo dva by to bolo až 1176 cestujúcich, čo je už celkom obdivuhodné číslo. Na základe týchto počtov je veľmi zaujímavý už spomínaný fakt,

<sup>180</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, O8a – Spisovna – Metro, zásuvka č. 6 – MMM, *Vozy podzemní dráhy*.

<sup>181</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, O8a – Spisovna – Metro, zásuvka č. 6 – MMM, *Půdorys na dispoziční stanice podzemní dráhy*.

že podzemná dráha nebola predpokladaná ako nosný dopravný systém, ale naďalej ním mali byť tramvaje. Dá sa tvrdiť, že navrhovaná podzemná dráha mala slúžiť na odľahčenie tramvají aj na základe tejto analýzy, čo len potvrdzuje predpoklad z analýz predošlých.

Na prvý pohľad „megalomansky“ tvorcovia projektu „Střední cestou“ pristupovali k navrhovaniu vlakových súprav, no v skutočnosti tomu tak nie je. Navrhovali tri typy súprav. Jednu o štyroch vozňoch – tzv. „polovičný vlak“ o dĺžke 5600 mm, ďalej o šiestich vozňoch s názvom „vlak o 6 vozňoch“ s dĺžkou 84 000 mm a o ôsmich vozňoch s názvom „celý vlak“, ktorý mal podľa návrhu merať 112 000 mm.<sup>182</sup> Jedna vlaková jednotka zahŕňala jeden vlečný voz a jeden motorový voz s tým, že pri polovičnom vlaku by boli jednotky dve, pri šiestich vozňoch by boli tri a pri celom vlaku štyri. Kapacitne bol motorový voz s vlečným rovnaký. Počet miest na sedenie bolo 33 a na státie 82, takže celkovo 115 ľudí na jeden vozeň. Podobne ako v návrhu „MMM“ aj tu sa jednalo o štvornápravové vozne, ale svojou veľkosťou boli motorový a vlečný voz rovnaké. Vozeň mal merať na dĺžku 14 000 mm a na šírku 2400 mm, takže jedna vlaková jednotka mala merať približne 28 000 mm.<sup>183</sup> Aj keď by sa však využíval iba typ „polovičný vlak“ o štyroch vozňoch, čo je na prvý pohľad vcelku dosť, tak zistíme, že až takú kapacitu vzhľadom na vtedajšie dopravné problémy a predpokladané zvyšovanie počtu obyvateľov Prahy nemal. Pri porovnaní kapacity so súpravou metra 81 – 71M, ktorá jazdí v súčasnosti na linke A a B a poskytuje 218 miest na státie a 48 na sedenie<sup>184</sup> alebo súpravou M1 jazdiacou na trati C s 242 miestami na státie a 42 na sedenie<sup>185</sup> si môžeme všimnúť, že počet ľudí, ktorý boli schopný obsiahnuť dva vozne z návrhu „Střední cestou“ by sa bez problémov vošiel do jedného vozňa v súčasnosti a ešte niekoľko miest by zostalo voľných. Takže pri predpokladanom počte obyvateľov v roku 1975, ktorý mal činiť 2 830 340 osôb,<sup>186</sup>

---

<sup>182</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka č. 2 – „Střední cestou“, *Návrh typu vozidel městských rychlodrah v Praze.*

<sup>183</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka č. 2 – „Střední cestou“, *Návrh typu vozidel městských rychlodrah v Praze.*

<sup>184</sup> *Modernizovaná souprava 81-71M*, Dostupné online na:<<http://metroweb.cz/metro/81-71M/81-71M.htm>>, použité dňa 30. 4. 2014.

<sup>185</sup> *Souprava M1*, Dostupné online na:< <http://metroweb.cz/metro/M1/M1.htm>>, použité dňa 18. 5. 2014.

<sup>186</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka č. 1 – „Střední cestou“ – *Časový vzrůst počtu obyvatel Velké Prahy a denní frekvence na elektrické dráze.*

by takýto typ súpravy nevyhovoval a predkladaný návrh stanice by bol tiež veľmi problematický, nakoľko by cez jeden vchod využívaný obojsmerne nebol možný v dopravných špičkách plynulý prechod cestujúcich a zároveň iba jedno miesto s pokladňami by ich pravdepodobne nestačilo efektívne odbavovať.

Dá sa teda povedať, že v odpovedi na výskumnú otázku sa tieto dva návrhy do istej miery rozchádzajú. Kým projekt „MMM“ dostatočne reaguje svojou navrhovanou kapacitou vlakovej súpravy na pražskú dopravnú situáciu, zdá sa, že „Střední cestou“ svoje navrhované vlaky vo veľkej miere kapacitne podcenil, hlavne s ohľadom na predpokladaný počet cestujúcich v nasledujúcich desaťročiach.

## 5. 5. Predpokladané a plánované zmeny v pražskej zástavbe

Bohužiaľ explicitne na piatu otázku nedokáže odpovedať žiaden z návrhov zo súťaže. O dvoch však môžeme povedať, že predpokladanú lokalizáciu zástavby do úvahy vzali. Boli to návrhy „Ve třech etapách“<sup>187</sup> a „Nové době nová doprava“<sup>188</sup>, ktoré ako jediné v projekte prezentujú návrh na vytvorenie mostu cez Nuselské údolí. Jednak to súvisí s nasledujúcou jednoduchšou integráciou Prahy, ale autori si uvedomovali, že most by odstránil nemožnosť vytvorenia rýchlodráhy na juh Prahy práve kvôli veľkému výškovému rozdielu. Je pozoruhodné, že už v tridsiatych rokoch sa uvažovalo o Nuselskom moste aj keď by v tej dobe pravdepodobne ešte nemal úplné využitie. Na druhú stranu aj na juhu sa nachádzali významné osídlené oblasti – napríklad Krč. Taktiež sa tu vyskytovalo veľa malých dediniek, o ktorých sa dalo predpokladať, že s Prahou splynú. Zároveň tu stále bolo veľa voľného a pomerne rovného priestoru vhodného pre ďalšie rozširovanie Prahy. Práve pre tieto zmienené dôvody sa myšlienka Nuselského mostu zdá nadčasová. Ak sa pozrieme do súčasnosti, tak vidíme, že sa plánuje linka metra D, ktorá má presne do týchto oblastí Prahy smerovať. S trochou humoru môžeme tvrdiť, že tieto návrhy z roku 1931 to chceli

---

<sup>187</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Ve třech etapách“, *Trať III. Pankrác Palmovka.*

<sup>188</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, 08a – Spisovna – Metro, zásuvka „Nové době nová doprava“, *Podélný profil podzemní dráhy – Linka III.*

uskutočniť ešte pred tým než táto časť bude husto osídlená, no v súčasnosti sa to bude uskutočňovať s tým, že táto oblasť je už trvalo osídlená a vznikajú tu dopravné problémy.

Čo sa ostatných návrhov týka, tak ešte môžeme spomenúť všetky, ktoré plánovali rýchlodráhu na predmestia Prahy, ktoré sa v tej dobe zaplňali obyvateľmi a na základe dobových štatistík bolo jasné, že tento trend bude pokračovať. Tým pádom budú tieto predmestia hustejšie a hustejšie zastavané.

Pre zaujímavosť môžeme spomenúť aj jeden z absurdných návrhov, ktorý sa dá predsa len do tejto kapitoly zaradiť. Je ním projekt „Labe – Vltava“<sup>189</sup>, ktorý plánoval vytvoriť rýchlodráhu v úplne novom hlavnom meste, takže sa dá povedať, že sám predpokladal plánovanú zástavbu. Praha mala byť podľa autorov systematicky zastavaná smerom k Brandýsu nad Labem, pretože sa podľa nich jednalo o vhodné miesto pre stavbu veľkomesta s ohľadom na pomerne nížinatý povrch. Naopak západný breh Vltavy považovali za miesto, ktoré je položené na veľmi kopcovitom teréne a z tohto hľadiska je pre veľkomesto prirodzene nevhodné. Nedá sa systematicky zastavať a taktiež vzniká problém s komunikáciami. V dnešnej dobe vidíme, že aj táto časť Prahy je rozvinutou, dobre integrovanou časťou hlavného mesta. Dokonca ju obsluhuje aj podzemná dráha, čo autori štúdie považovali za nereálne. Dá sa teda povedať, že na otázku o plánovanej zástavbe odpovedal návrh svojším spôsobom.

Ako je zrejmé, na poslednú výskumnú otázku sa dá odpovedať len s veľkými ťažkosťami, pretože sa nedochovalo viac materiálov, z ktorých by sa dali získať explicitné informácie k tejto téme. Najkomplexnejšou odpoveďou boli snáď len návrhy, ktoré navrhujú výstavbu mostu cez Nuselské údolí. Iste do tejto témy patrí aj spomínaný plán výstavby nového hlavného mesta v štúdii „Labe – Vltava“, avšak s ohľadom na reálne existujúci pražský administratívny obvod nespĺňa úplne podmienky na to, aby sa dal chápať ako projekt, ktorý plánoval zástavbu v Prahe, pretože ju plánoval na úplne novom mieste.

---

<sup>189</sup> Archiv Dopravního podniku hl. m. Prahy, O8a – Spisovna – Metro, zásuvka „Labe - Vltava“, *Přirozený střed provozu Velké Prahy*.

## Záver

Praha sa v medzivojnovom období vďaka vzniku prvej Československej republiky administratívne zmenila na veľkomesto. Prakticky zo dňa na deň sa zvýšil počet obyvateľov. To sa odzrkadlilo aj na používaní verejnej dopravy, ktorá, aj keď sa snažila byť maximálne efektívna, už nedokázala zvládať prepravu stále sa zvyšujúceho počtu cestujúcich. Zároveň sa zvyšuje aj počet súkromných a nákladných automobilov, čo brzdilo pozemnú koľajovú dopravu taktiež. V tejto dobe sa jednalo o mesto jednak s dostatočne rozvinutými službami v oblasti centra, ale aj priemyselné mesto, najmä ak vezmeme do úvahy Karlín alebo Smíchov, ktoré boli najväčšie, no nie jediné, priemyselné štvrte. To znamená, že bolo potrebné prepravovať stále sa zvyšujúci počet dochádzajúcich ľudí. S postupnou integráciou Prahy vznikal trend toho, že v smíchovské továrni nepracovali ľudia, ktorí žili iba na Smíchově, ale aj ľudia z iných častí Prahy, ktorým sa ľahšie dochádzalo za prácou.

Na základe týchto skutočností bola jedna vec zrejmalá, že tieto problémy bude nutné nejakým spôsobom riešiť. V roku 1929 mesto schválilo regulačný plán, ktorý však nepočítal so žiadnou úpravou verejnej dopravy. To bol primárny podnet pre vypísanie Súťaže Elektrických podnikov hl. m. Prahy o vypracovanie všeobecného dopravného programu Veľkej Prahy v roku 1931, ktorá bola analyzovaná v tejto diplomovej práci.

Praha menila pomerne rýchlo svoju podobu. Jej rozvoj a rozširovanie prebiehali dvomi spôsobmi: prirodzeným spôsobom – tým, že sa veľa ľudí sťahovalo na perifériu, no pracovalo v centre a zároveň táto periféria začala naberať mestský charakter. Taktiež aj „umelo“ tým, že jednotlivé okrajové časti boli postupne pripájané k pôvodnej Prahe administratívnymi zmenami. To súviselo aj so vznikom pražskej koľajovej dopravy a jej rozširovaním. Všetky tieto zmeny ovplyvnili a vo veľkej miere aj podnietili vznikajúce dopravné problémy na prelome 20. a 30. rokov dvadsiateho storočia. Z nich vychádzala samotná Súťaž Elektrických podnikov hl. mesta Prahy o vypracovanie všeobecného dopravného programu Veľkej Prahy. Návrhy podzemných dráh zo súťaže boli v tejto práci analyzované a z nich vyhovujúce boli dané do kontextu znenia jednotlivých výskumných otázok.



Prvá výskumná otázka znela: *Boli nezrealizované návrhy pražského metra vytvárané s ohľadom na osídlenie a ekonomicky významné oblasti Prahy?* Z analýzy materiálov vyplynulo, že každý z analyzovaných návrhov bral do úvahy ekonomicky významné oblasti Prahy, ktorými boli v tej dobe Karlín, Smíchov, centrum mesta a z časti Vinohrady a Žižkov a ani jeden z týchto návrhov nemal s pokrytím týchto častí problém. Aby sme boli konkrétni, jednalo sa o návrhy „MMM“, „Střední cestou“, „Studie 1930“, „Rychlost – Hospodárnost – Všeobecné blaho“, „Ruch“, JZNR“, „Stůj – pozor toč – vpřed“, „Nové době nová doprava“, „Ve třech etapách“ a „Nové centrum Prahy“. Avšak problém nastal pri osídlení predmestských štvrtí. Nie každý návrh totiž počítal s rýchlodráhou k okrajovým častiam mesta, v ktorých sa stále zvyšoval počet obyvateľov a rýchlodráha by zohrala významnú integračnú úlohu v rámci Prahy. Prvým návrhom, ktorý počíta s integráciou predmestských oblastí je návrh „MMM“, avšak je trochu špecifický, pretože pre cestovanie k úplným okrajom Prahy chce využiť pražské nádražia, ktoré majú byť prepojené podzemnou dráhou. Ďalšími projektmi, ktoré počítali s pokrytím periférie Prahy samotnou podzemnou dráhou sú „Střední cestou“ – ten prepája jednou linkou najvýchodnejšie a najzápadnejšie časti Prahy, „Studie 1930“, „Rychlost – hospodárnost – všeobecné blaho“ a „Nové centrum Prahy“, ktorý Prahu, čo sa týka periférie integruje pomocou podzemnej dráhy úplne, nakoľko každá z liniek smeruje od jedného konkrétneho bodu na periférie po bod na periférie na opačnej strane.

*Riešili by dané návrhy dobové problémy s prepravou obyvateľstva v rámci Prahy a jej dôsledky?* Takto znela druhá výskumná otázka. Na základe dopravného prieskumu Alexandra Voigtsa sme si ukázali, že najvyťaženejšie úseky verejnej dopravy boli medzi Karlínom a Smíchovom prechádzajúc cez centrum a trasa z Dejvic na Klárov. Najviditeľnejšie a najúplnejšie na tieto fakty reagovali štyri projekty. Prvým bol projekt „MMM“, ktorý svojou navrhovanou rýchlodráhou chcel tieto úseky pokryť. Taktiež projekt „Stůj – pozor toč – vpřed“ vo svojej podstate navrhoval trasy podzemnej dráhy prechádzajúc cez všetky kritické úseky. Ďalej to bola štúdia „Nové centrum Prahy“, ktorá svojou veľmi husto navrhovanou sieťou rýchlodráh pokrývala úplne všetky vyťažené časti. Napokon projekt „Studie 1930“ sa tiež uspokojivo vyrovnal s týmito frekventovanými úsekmi.

Návrh „Střední cestou“ naopak nepočítal s trasou, ktorá by pokrývala vyťažené spojku z Dejvic na Klárov, ale na ostatné úseky reagoval dobre. V štúdiu „Rychlost – hospodranost – všeobecné blaho“ sú pokryté všetky dopravne vyťažené úseky. Chýba tu však Karlín. Návrh „Ve třech etapách“ vo svojich návrhoch nepočíta s linkou smerujúcou ďalej na Smíchov až do oblasti nádražia, ale končí v oblasti Andělu, takže podstatná časť vyťaženého úseku tak zostane nepokrytá. Smíchov je opomenutý aj v štúdiu „Nové době nová doprava“, ktorá vôbec nerieši dopravné problémy týkajúce sa tejto mestskej časti.

Tretia výskumná otázka znela: *Do akej miery sa v jednotlivých návrhoch uplatňovali vybrané funkcie staníc?* Opäť najkomplexnejšiu odpoveď podáva víťazná štúdia „MMM“, ktorá prezentuje vo svojom návrhu stanice automaty, predpokladá trafiku, obchod s knihami a novinami a dokonca vyznačuje aj odpadkové koše. Na každú stanicu pri tom navrhuje 16 lavičiek, 8 kusov na každom z nástupíšť. Podobne komplexný náčrt je súčasťou projektu „Stůj – pozor toč – vpřed“, ktorý sa dá považovať vo veľkej miere z dobového pohľadu za futuristický. Je to z toho dôvodu, že v stanici navrhoval automaty na kúpu cestovných lístkov, turnikety bez obslužného personálu, eskalátory a dokonca aj výťahy, takže reflektoval potreby invalidných cestujúcich. Návrh „Ve třech etapách“ tiež zahŕňa v nákrese stanice eskalátory a výťah. Projekty staníc v štúdiách „Střední cestou“ a „JZNJR“ navrhujú v podstate funkcionalistické stanice bez akýchkoľvek prídavkov. Iba v štúdiu „JZNJR“ sa na nástupišti navrhovalo 8 jednomiestnych sedačiek.

Ďalšia výskumná otázka sa týkala samotných vlakových súprav a jej plné znenie bolo: *Brala tvorba návrhov vozňov, prípadne celých súprav do úvahy kapacitnú dostatočnosť, rýchlosť a pohodlnosť cestovania?* Iba dva návrhy predložili projekty vozňov rýchlodráhy. Na túto otázku sa však nedá úplne odpovedať, nakoľko materiály, ktoré by sa týkali rýchlosti cestovania nemáme k dispozícii. Na druhú stranu informácie o kapacite a z nej plynúcej pohodlnosti cestovania sa z archívnych dokumentov zistiť dali. Štúdia „MMM“ predstavila viacero alternatív vozňov. Prvou bol motorový vozeň o kapacite 24 ľudí na sedenie a 86 na státie, druhá alternatíva bol motorový vozeň s 36 miestami na sedenie a 111 na státie. Vlečný vozeň bol navrhovaný iba jeden typ takisto o kapacite 36 osôb na sedenie a 111 na státie.

„Střední cestou“ navrhoval motorový a vlečný voz o rovnakej kapacite s počtom cestujúcich 33 sediacich a 82 stojacich, pričom tieto dva vozne vytvárali spolu jednu vlakovú jednotku, ktorá mohla byť spojená ešte s jednou, dvomi alebo tromi jednotkami podľa konkrétnej dĺžky a kapacity vlaku. Na základe dobových predpokladov pre počet cestujúcich v budúcnosti sme si ukázali, že sa tieto projekty vzájomne rozchádzajú. Projekt „MMM“ navrhoval dostatočnú kapacitu pre dobové cestovanie, ale aj s ohľadom na budúcnosť. Naopak štúdia „Střední cestou“ kapacitnú dostatočnosť s ohľadom na predpoklady výrazne podcenila.

Najťažšie sa v jednotlivých návrhoch hľadala odpoveď na poslednú výskumnú otázku, ktorá znela: *Odrážali sa v návrhoch aj predpokladané a plánované zmeny v zástavbe?* Tieto reakcie v návrhoch neboli explicitné. Asi najkomplexnejšiu odpoveď podávajú dva návrhy, ktoré chceli uskutočniť výstavbu Nuselského mostu, aby viedli svoju rýchlodráhu do oblastí, ktoré ešte neboli až tak husto osídlené, takže počítali s ďalším rozvojom. Boli to projekty „Ve třech etapách“ a „Nové době nová doprava“. Zároveň sem môžeme zaradiť aj projekty, ktoré plánovali viesť rýchlodráhu do okrajových oblastí Prahy, nakoľko periféria sa stále rozširovala a zvyšovala počet obyvateľov. Sem spadajú návrhy „MMM“, „Střední cestou“, „Studie 1930“, „Rychlost – hospodárnost – všeobecné blaho“ a nakoniec „Nové centrum Prahy“. Ako poslednú by sme mohli spomenúť štúdiu „Labe – Vltava“, ktorá odpovedá na otázku svojším spôsobom a to tak, že plánuje postaviť nové hlavné mesto smerom východne od Prahy, pretože západný breh Vltavy je podľa autorov nevhodný na zástavbu. Tým pádom plánuje aj systematickú zástavbu v tejto časti, no v podstate sa jedná o úplné presunutie hlavného mesta.

Na jednotlivé výskumné otázky naša analýza archívnych materiálov dokázala odpovedať. Taktiež priniesla nový pohľad na súťaž Elektrických podnikov z roku 1931. Práca sa svojim zameraním na sociálne aspekty dá považovať za špecifickú v rámci prác o histórii pražskej hromadnej dopravy. Tým zároveň splnila svoj stanovený cieľ, ktorým bolo predstavenie neuskutočnených návrhov pražskej rýchlodráhy zo súťaže Elektrických podnikov s dôrazom na ich sociálny rozmer. Súťaž Elektrických podnikov hlavného mesta Prahy o vypracovanie všeobecného dopravného programu Veľkej Prahy bola špecifickým projektom, ktorý priniesol

viacero nápadov, ktoré ovplyvnili nasledujúce projekty podzemných dráh. Takisto v tejto súťaži môžeme reflektovať aj akési ponaučenie z histórie. A to skutočnosť, že niektorí konštruktéri, inžinieri a architekti 30. rokov minulého storočia navrhovali také úpravy v hromadnej doprave, ktorými by sa predišlo problémom na niekoľko desaťročí dopredu a nemuseli by sa riešiť až keď sa stali problémami reálnymi.

## Literatúra a zdroje

### Pramene:

1. Archiv Dopravního podniku hlavního města Prahy, a., s.
2. Archiv hlavního města Prahy

### Literatúra:

1. Augé, M.: *In The Metro*. Minneapolis: University of Minnesota Press 2002. 127 str. ISBN 978-0-8166-3437-8.
2. Bártík, V.: *Pamětní desky v Praze – průvodce po pražských pamětních deskách*. Dostupné online na: <<http://www.pametni-desky-v-praze.cz/>>, naposledy použité dňa 16. 6. 2015.
3. Bělina P. a kol.: *Dějiny Prahy II. - Od sloučení pražských měst v roce 1784 do současnosti*. Praha: Paseka 1998. 570 str. ISBN 80-7185-143-4.
4. *Dopravní podnik hl. m. Prahy v datech*. Dostupné online na: <<http://www.dpp.cz/dpp-v-datech/#provozne-technicke-ukazatele>>, naposledy použité dňa 17. 6. 2015.
5. Fojtík, P. a kol.: *Fakta & legendy o pražské městské hromadné dopravě*. 1. vyd. Praha: Dopravní podnik hlavního města Prahy, a. s. 2010, 409 str., ISBN 8025480178.
6. Fojtík, P.: *30 let pražského metra*. 2. rozšířené vyd. Praha : Dopravní podnik hl. m. Prahy 2004. 136 s. ISBN 80-239-2704-3.
7. Fojtík, P.: *2009 – 35 let pražského metra*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s. 2009. 66 str.
8. Fojtík, P.: *(Nejen) čtvrtstoletí pražského metra*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy 1999. 71 str. ISBN 8023838644.
9. Fojtík, P., Linert, S., Prošek, F.: *Pražská městská doprava 1918 – 1945*. Svazek 2. Praha: Kroužek přátel městské dopravy kulturního domu Dopravních podniků hl. m. Prahy 1984. 140 str.

10. Fojtík, P., Linert, S., Prošek, F.: *Pražská městská doprava 1918 – 1945*. Svazek 3. Praha: Kroužek přátel městské dopravy kulturního domu Dopravních podniků hl. m. Prahy 1984. 140 str.
11. Fojtík, P.: *Pražské elektrické dráhy*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy 2003. 152 str. ISBN 80-239-2023-5.
12. Fojtík, P., Prošek, F.: *Pražský dopravní zeměpis*. Svazek 3. *Obce připojené ku Praze v roce 1922*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy 2004. 200 s. ISBN 80-239-3346-9
13. Fojtík, P., et al.: *Sto let ve službách města*. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy, a. s., 1997. 46 str.
14. Horská, P., Mauer, E., Musil, J.: *Zrod velkoměsta: Urbanizace českých zemí a Evropa*. Praha, Litomyšl: Paseka 2002. 352 s. ISBN 80-7185-409-3.
15. Hlavačka, M.: *Dějiny dopravy v českých zemích v období průmyslové revoluce*. Praha: Academia 1990. 180 s. ISBN 80-200-0221-9.
16. Kárník, Z.: *České země v éře první republiky (1918 - 1938) I. - Vznik, budování a zlatá léta republiky (1918 - 1929)*. Praha: Libri 2000. 570. str. ISBN 80-7277-195-7.
17. Kohout, J., Vančura, J.: *Praha 19. a 20. Století – Technické proměny*. Praha: SNTL 1986. 289 str.
18. Kyllar, E.: *Praha a Metro*. Praha: Gallery 2004. 374 str. ISBN 80-86010-80-5
19. List, V.: *Paměti*. Ostrava: Pobočka Českého elektrotechnického svazu 1992. 196 str.
20. Pešek, J.: *Od aglomerace k velkoměstu: Praha a středoevropské metropole 1850– 1920*. Praha: Scriptorium 1999. 320 s. ISBN 80-86197-09-3.
21. Pošuta, S., et al.: *Od koňky k metru*. Praha: Nakladatelství dopravy a spojů 1975. 80 s.
22. Prošek, F., Jílková, M.: *Sto let ve službách města*. 1. vyd. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy 1997. 125 s. ISBN 80-238-0890-7.
23. Prošek, F., Linert, S.: *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. 2. doplněné vyd. Praha: Dopravní podnik hl. m. Prahy 2000. 358 s. ISBN 80-238-5702-9.

24. Rejda, T.: *www.metroweb.cz*. Dostupné online na: <[www.metroweb.cz](http://www.metroweb.cz)>, naposledy použité dňa 20. 5. 2015, ISSN 1802-2820
25. Říha, Z., Fojtík, P.: *Jak se tvoří město : vývoj dopravního systému Prahy v období průmyslové revoluce*. Praha: ČVUT 2012. 190 str. ISBN 9788001050293.
26. Vávra, R.: *Historie pražské městské hromadné dopravy a Elektrických podniků od počátků do roku 1939*. Praha 2010. 136 s. Bakalárska práca. Univerzita Karlova v Praze. Filozofická fakulta.
27. Vávra, R.: *Rozvoj nových dopravních prostředků v pražské hromadné dopravě (1918–1939): realizované a nerealizované projekty*. Praha 2014. 89 s. Bakalárska práca. Univerzita Karlova v Praze. Filozofická fakulta.
28. Vondra, R.: *Po kolejích a silnicích Velké Prahy*. Praha: Historický ústav, 2011, 288 str. ISBN 978-80-7286-179-8.

## Zoznam príloh

Príloha č. 1: Navrhované vedenie liniek podzemnej dráhy v štúdiu „MMM“ (obrázok)

Príloha č. 2: Navrhované vedenie liniek podzemnej dráhy v štúdiu „Střední cestou“  
(obrázok)

Príloha č. 3: Smer tratí navrhovanej siete rýchlodráh v projekte „Rychlost –  
hospodárnosť – všeobecné blaho“ (obrázok)

Príloha č. 4: Navrhované vedenie liniek podzemnej dráhy v štúdiu „Ruch“ (obrázok)

Príloha č. 5: Rekonštrukcia navrhovaného vedenia liniek podzemnej dráhy v štúdiu  
„JZNR“ (obrázok)

Príloha č. 6: Križovanie túb podzemnej dráhy v navrhovanej stanici Náměstí  
Republiky a smerovanie liniek z nej v štúdiu „Stůj – pozor toč - vpřed“  
(obrázok)

Príloha č. 7: Navrhovaná stanica podzemnej dráhy na Petřském náměstí so smermi  
liniek z nej v štúdiu „Stůj – pozor toč - vpřed“ (obrázok)

Príloha č. 8: Rekonštrukcia navrhovanej linky z Dlouhé třídy na Olšanské hřbitovy  
v štúdiu „Stůj – pozor toč - vpřed“ (obrázok)

Príloha č. 9: Smer tratí navrhovanej siete rýchlodráh v projekte „Nové době nová  
doprava“ (obrázok)

Príloha č. 10: Rekonštrukcia navrhovaného vedenia dvoch tratí podzemnej dráhy  
v štúdiu „Ve třech etapách“ (obrázok)

Príloha č. 11: Určenie územia vhodného pre veľkomesto v štúdiu „Labe - Vltava“  
(obrázok)

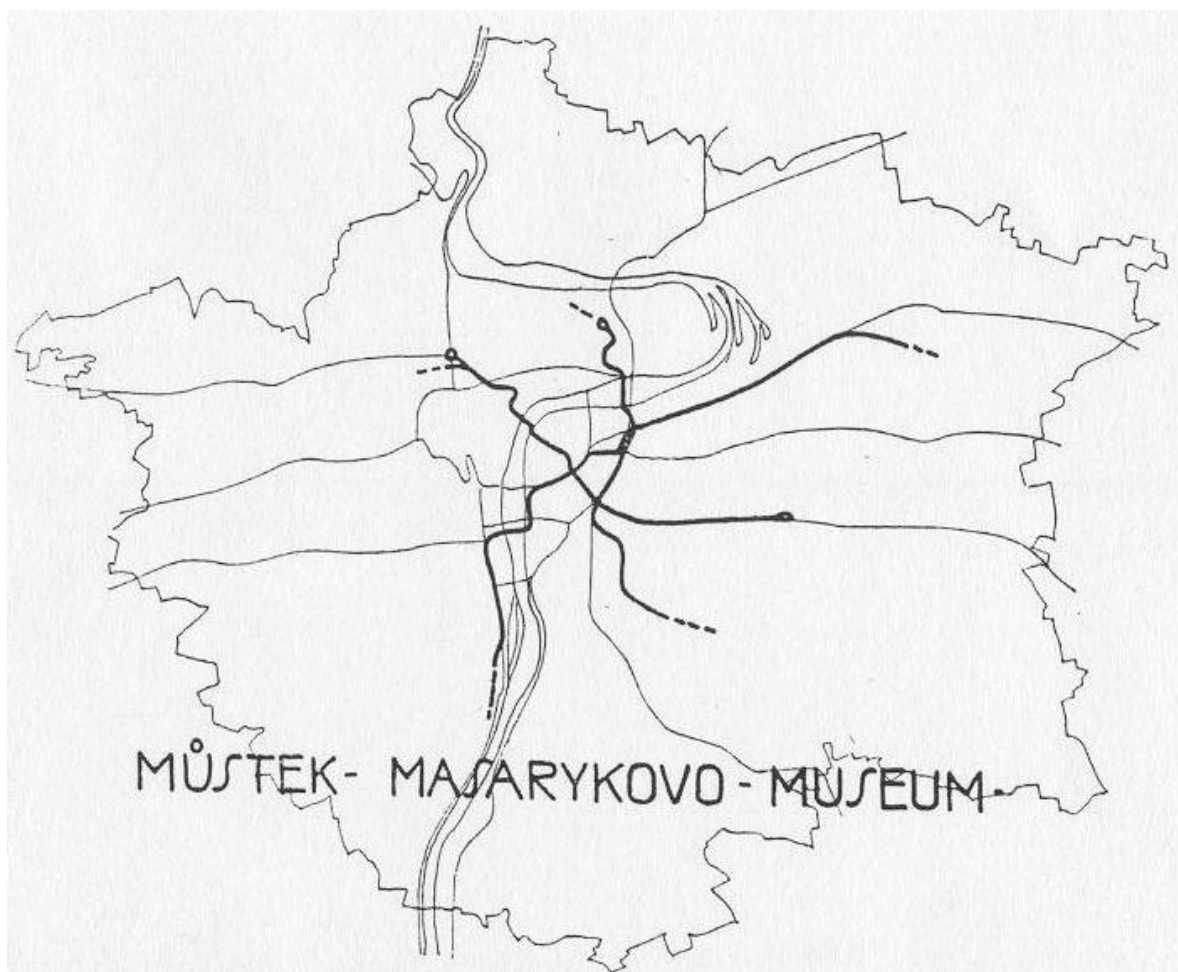
Príloha č. 12: Navrhované vedenie liniek podzemnej dráhy v štúdiu „Nové centrum  
Prahy“ (obrázok)

Príloha č. 13: Navrhované vedenie liniek podzemnej dráhy v štúdiu „Studie 1930“  
(obrázok)

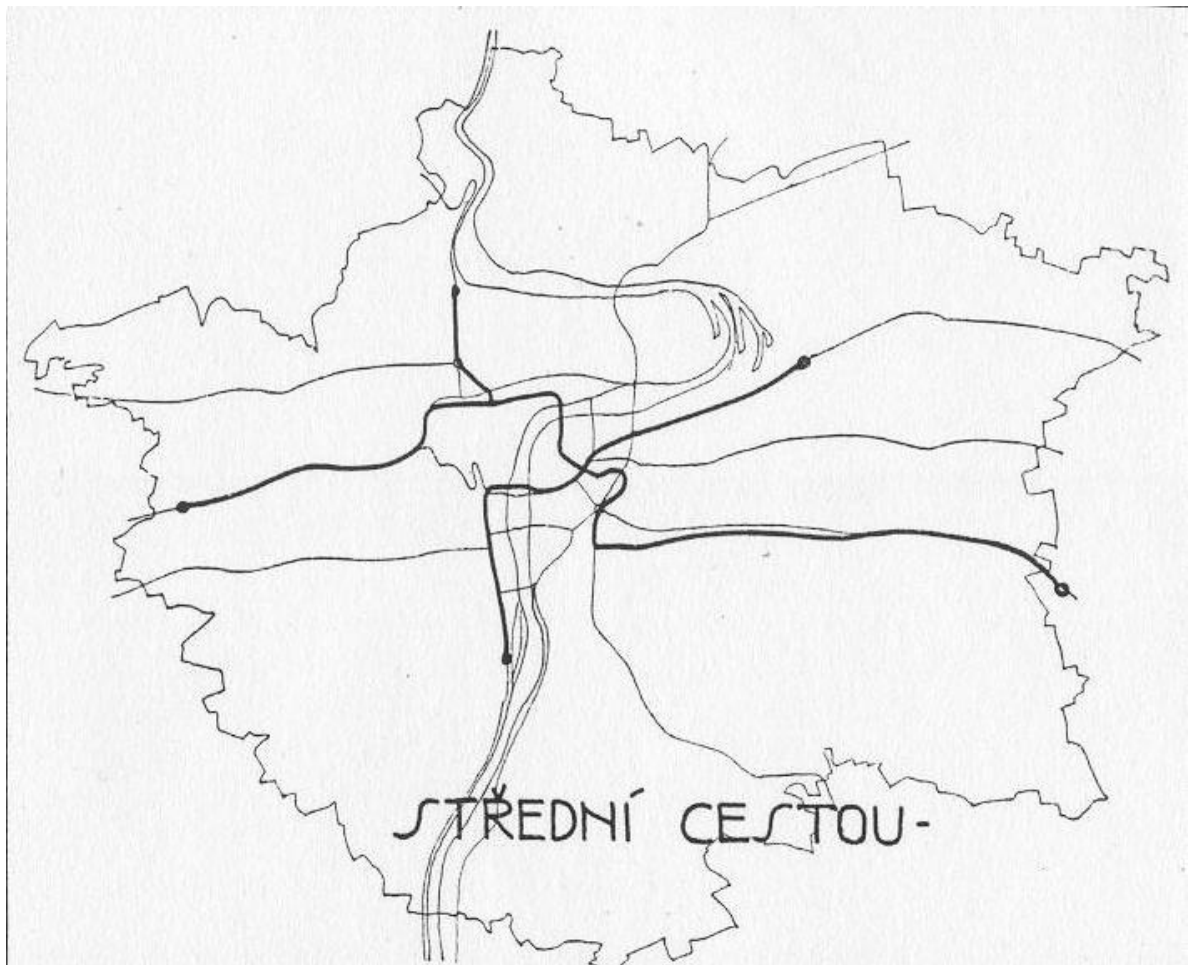
Príloha č. 14: Navrhované vedenie liniek podzemnej dráhy v štúdiu „Metropolitain  
Praha“ (obrázok)



## Prílohy



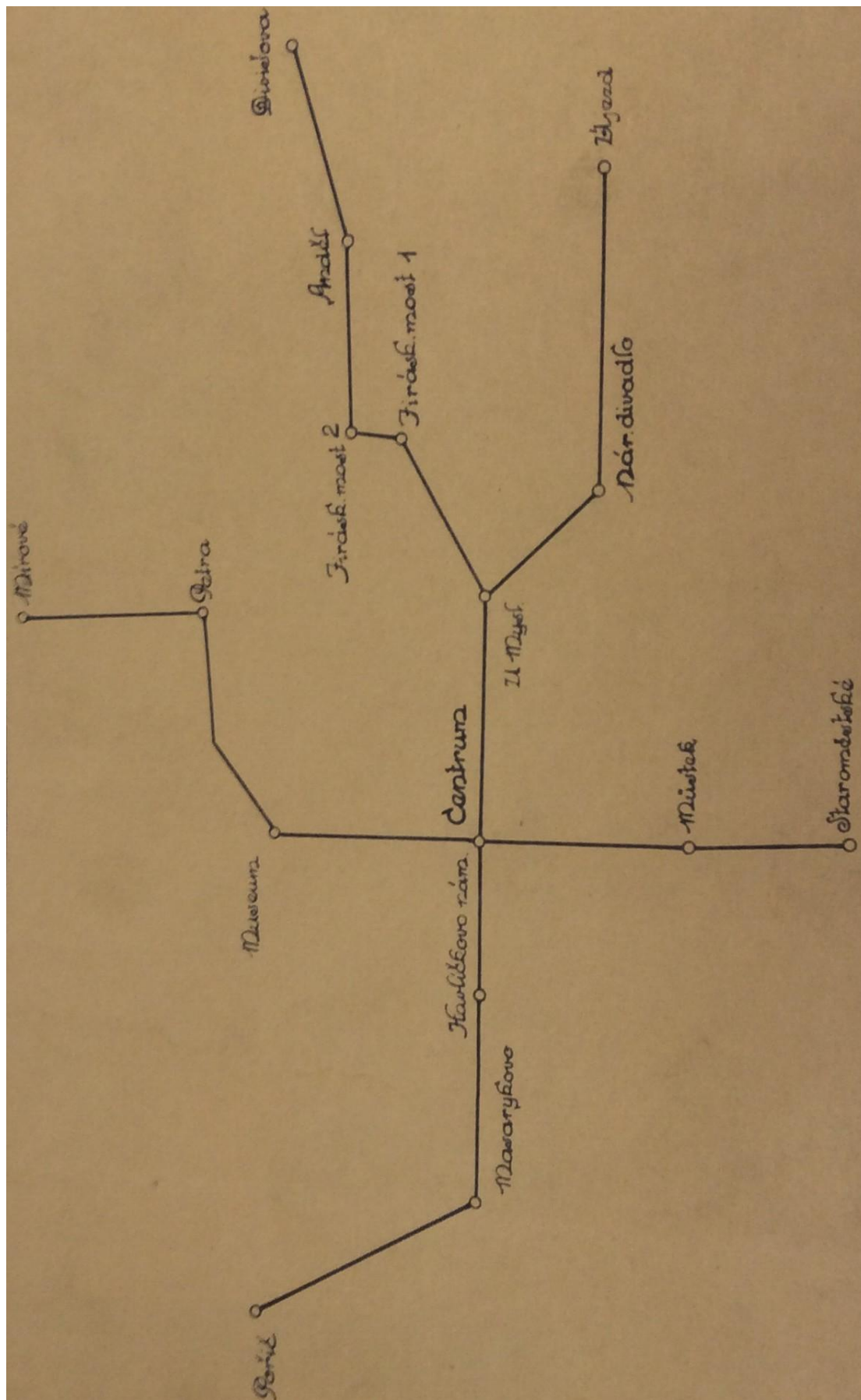
Príloha č. 1: Navrhované vedenie liniek podzemnej dráhy v štúdiu „MMM“ (obrázok)



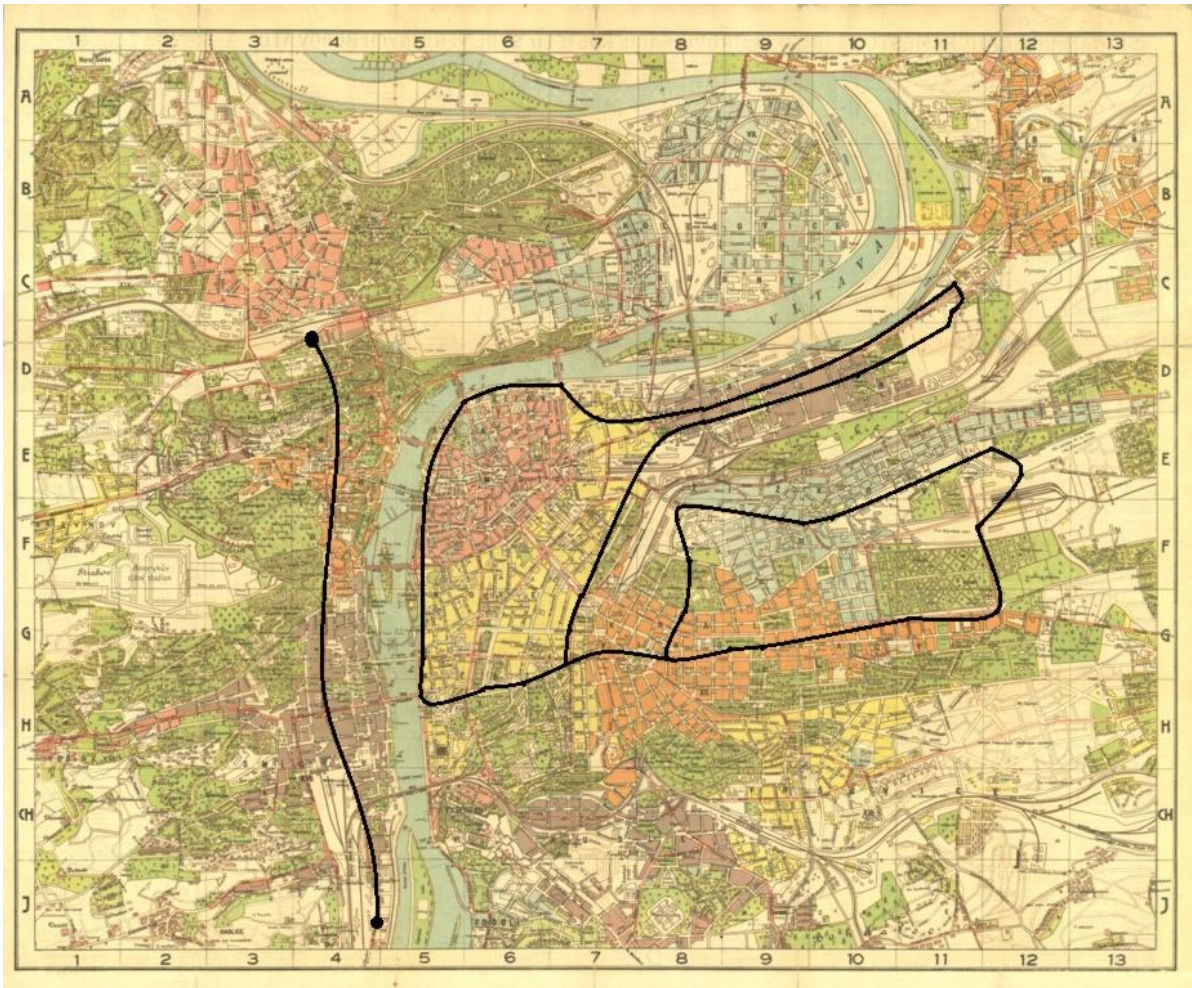
Príloha č. 2: Navrhované vedenie liniek podzemnej dráhy v štúdiu „Střední cestou“  
(obrázok)



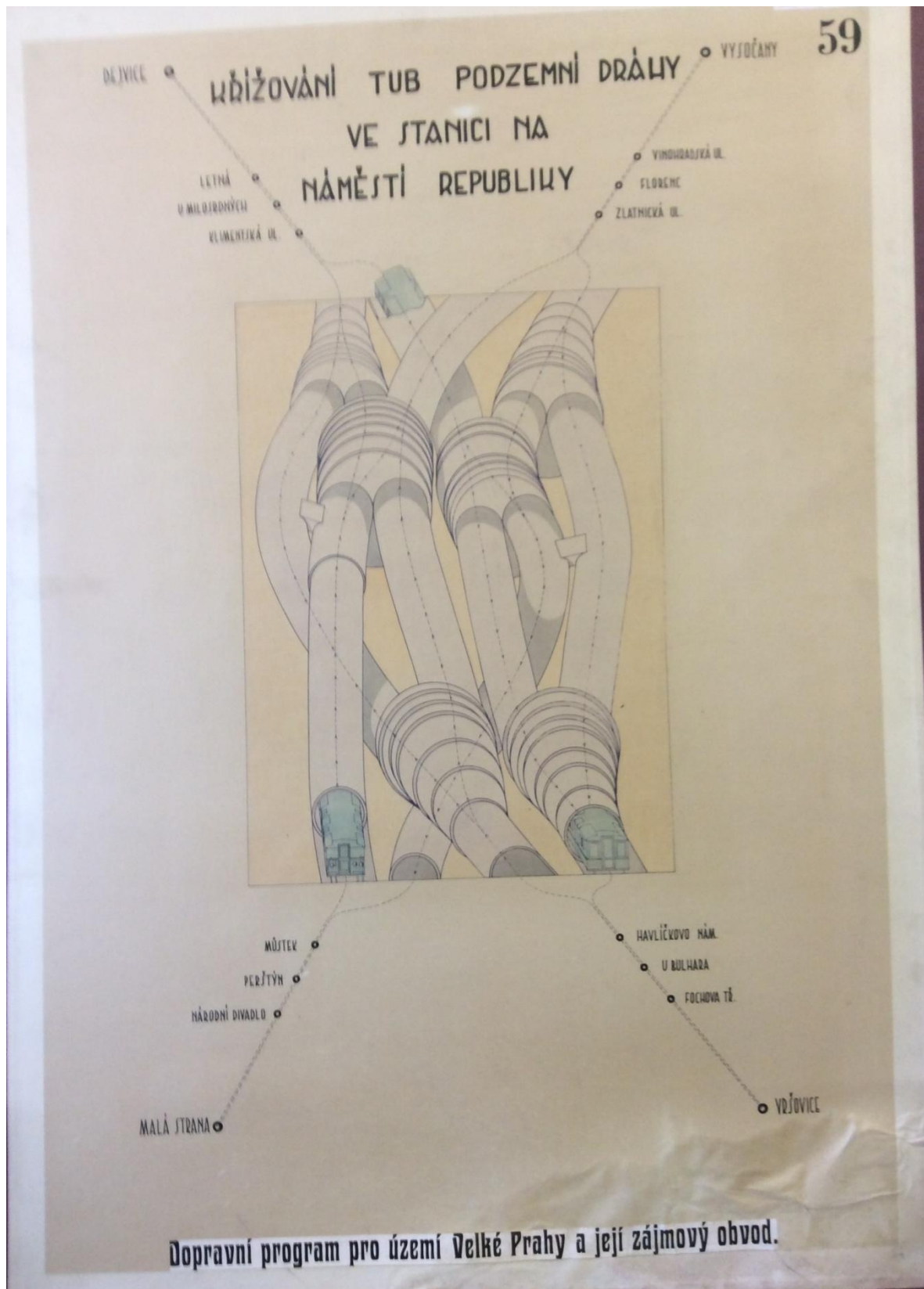
Příloha č. 3: Smer tratí navrhnutej sítě rychlodrah v projekte „Rychlost – hospodárnost – všeobecné blaho“ (obrázok)



Príloha č. 4: Navrhované vedenie liniek podzemnej dráhy v štúdiu „Ruch“ (obrázok)



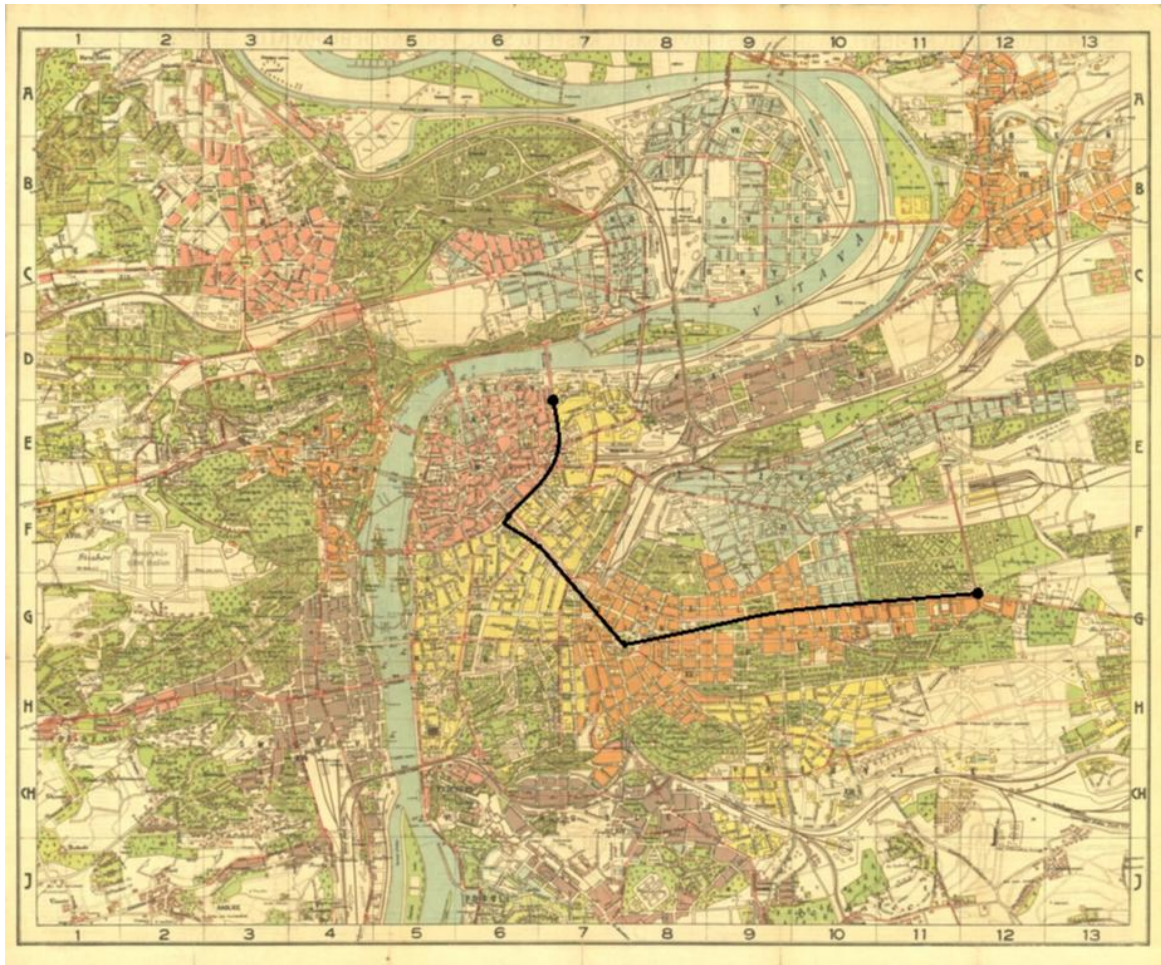
Príloha č. 5: Rekonštrukcia navrhovaného vedenia liniek podzemnej dráhy v štúdiu „JZNR“ (obrázok)



Príloha č. 6: Křižovanie túb podzemnej dráhy v navrhovanej stanici Náměstí Republiky a smerovanie liniek z nej v štúdii „Stůj – pozor toč - vpřed“ (obrázok)

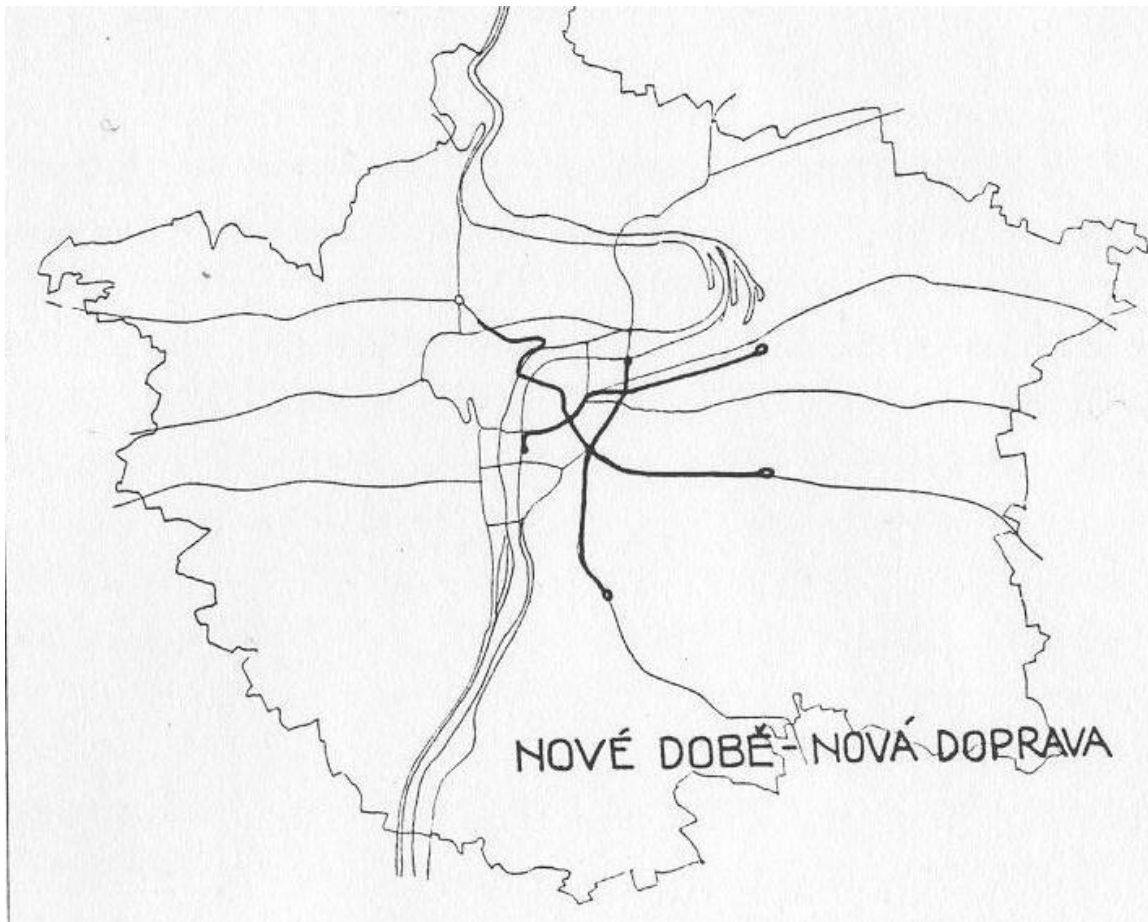


Príloha č. 7: Navrhovaná stanica podzemnej dráhy na Petřském náměstí so smermi liniek z nej v štúdii „Stůj – pozor toč - vpřed“ (obrázok)

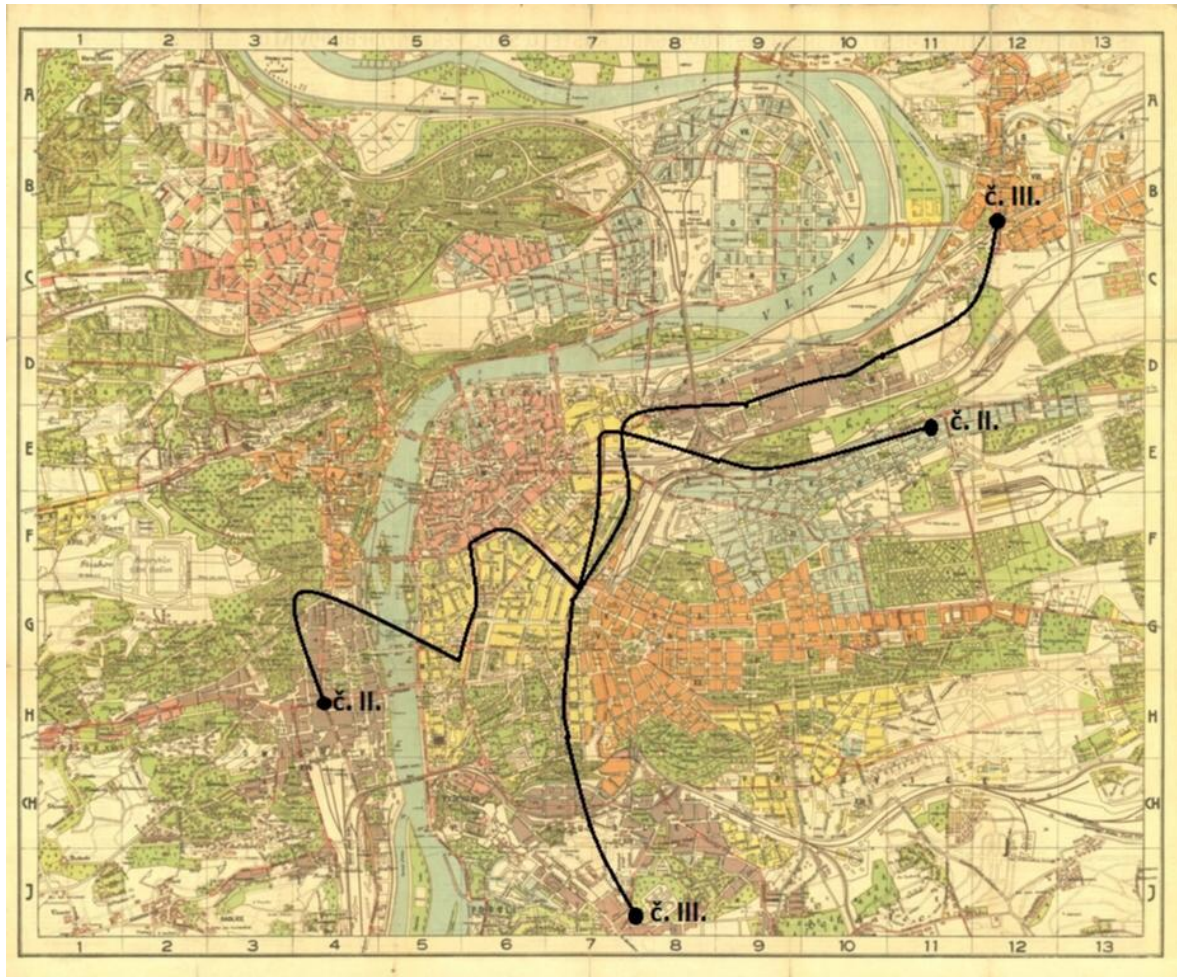


Príloha č. 8: Rekonštrukcia navrhovanej linky z Dlouhé třídy na Olšanské hřbitovy v štúdiu „Stůj – pozor toč - vpřed“ (obrázok)





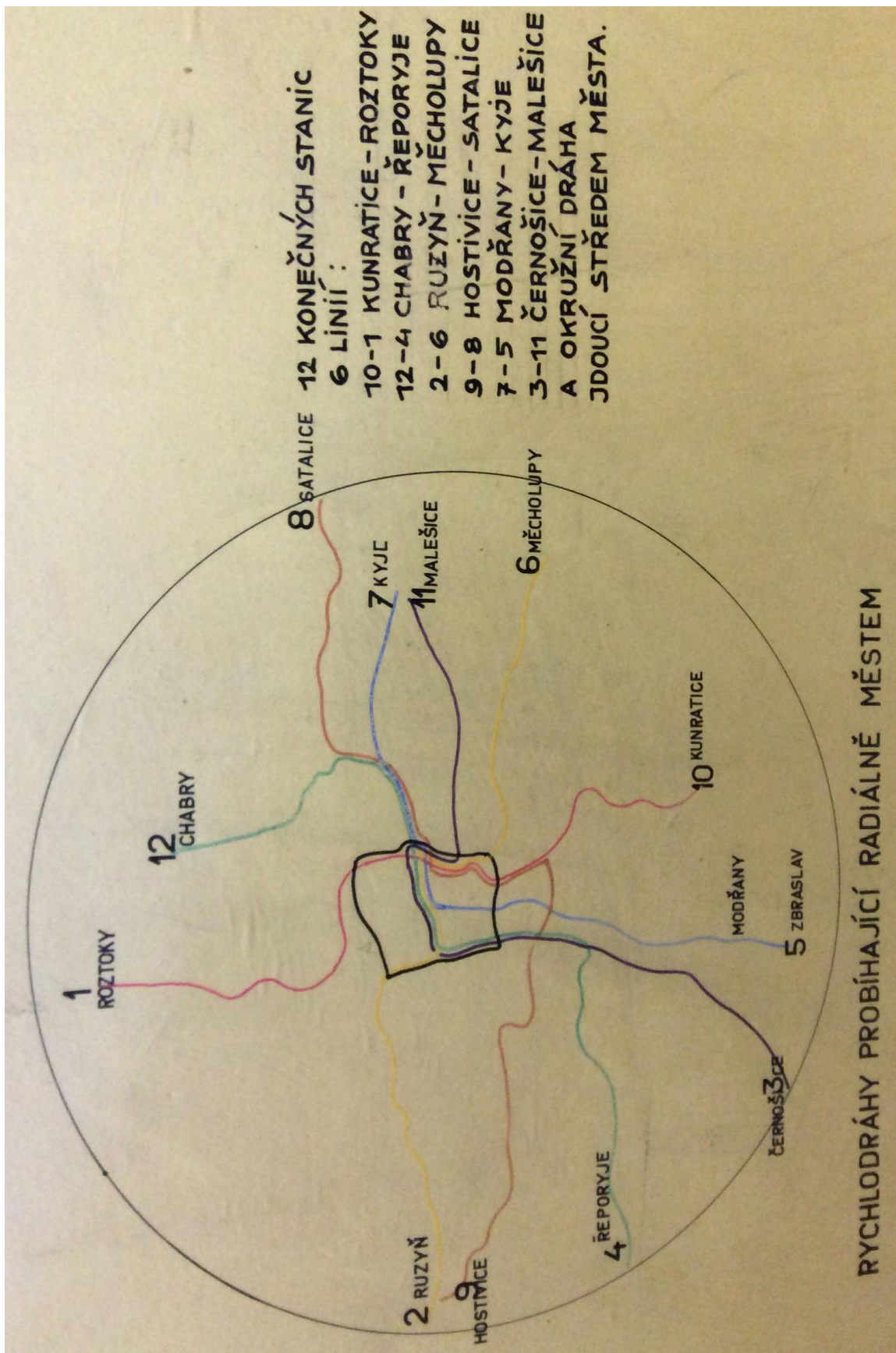
Príloha č. 9: Smer tratí navrhnutej siete rýchlodráh v projekte „Nové době nová doprava“ (obrázok)



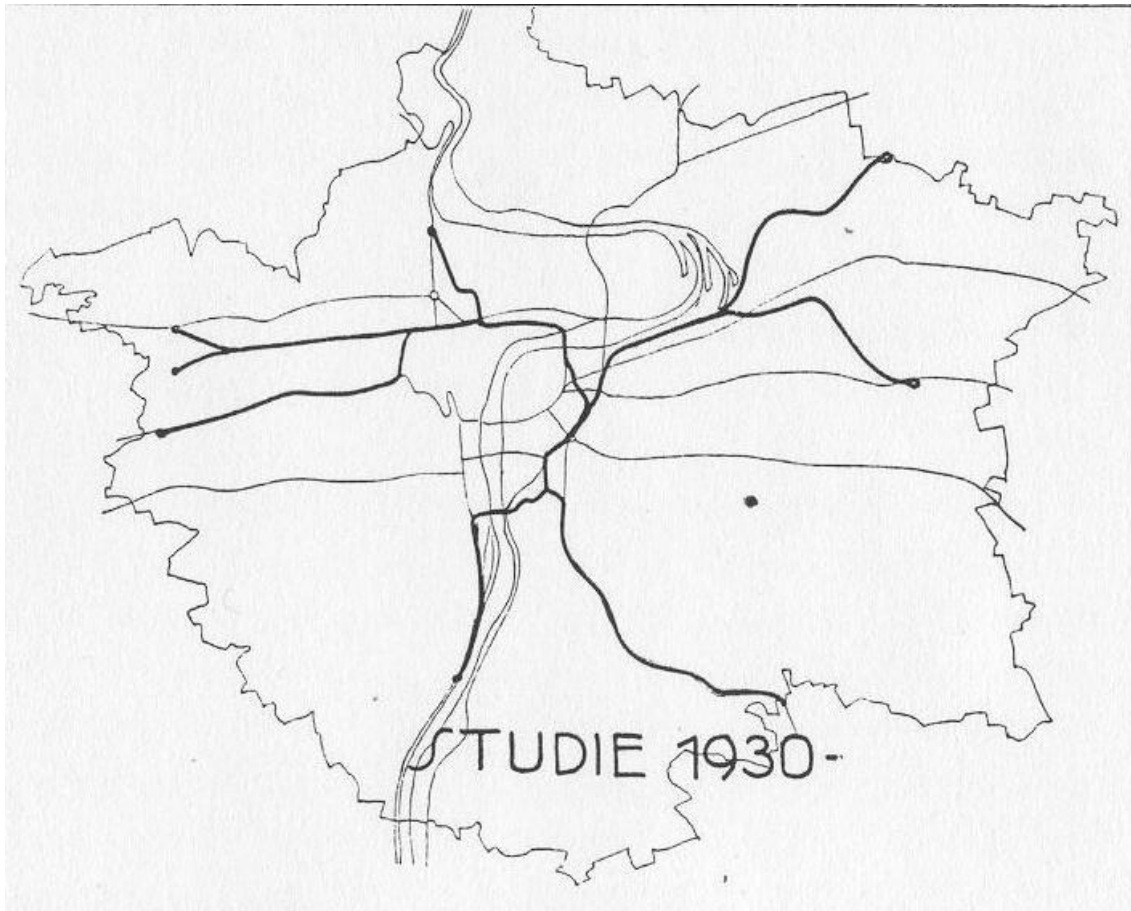
Príloha č. 10: Rekonštrukcia navrhovaného vedenia dvoch tratí podzemnej dráhy v štúdiu „Ve třech etapách“ (obrázok)



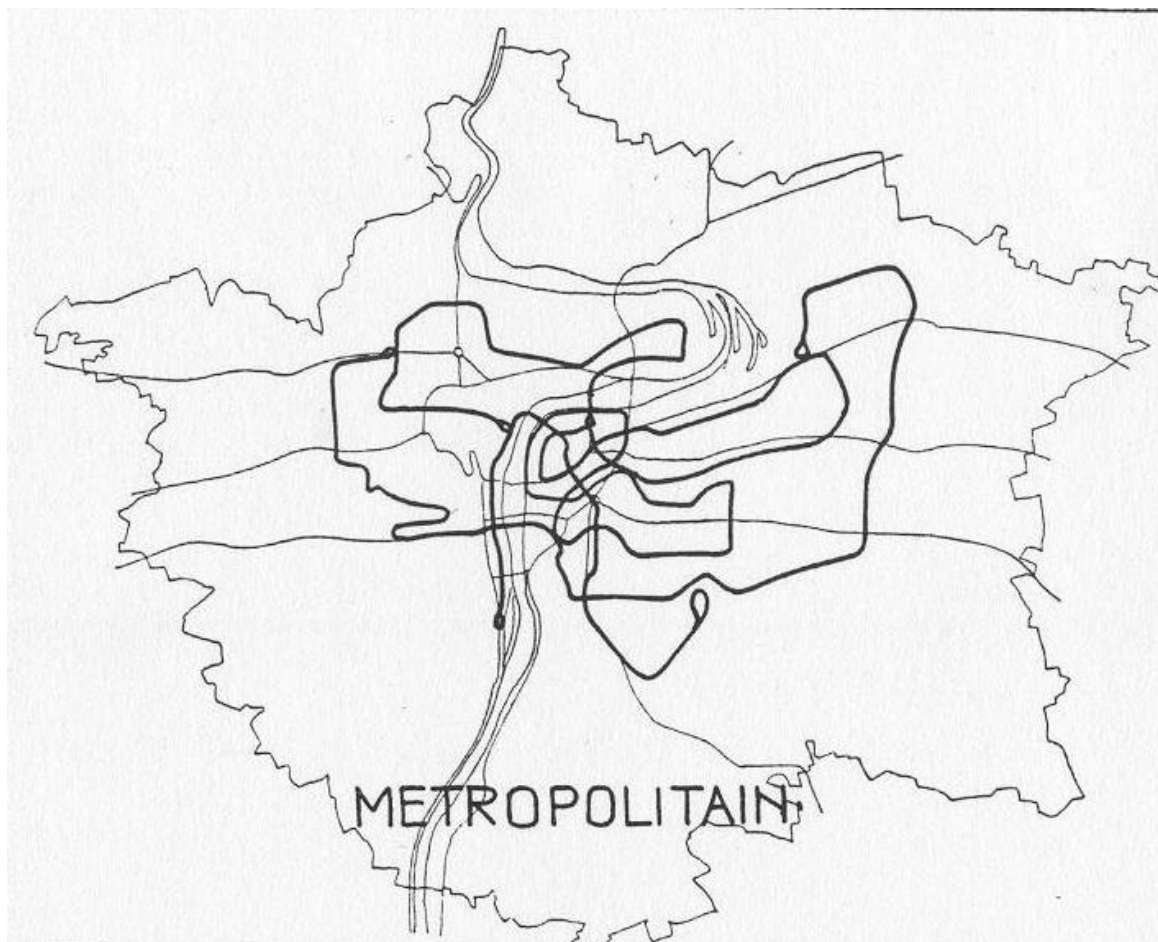
Príloha č. 11: Určenie územia vhodného pre veľkomesto v štúdiu „Labe - Vltava“  
(obrázok)



Príloha č. 12: Navrhované vedenie liniek podzemnej dráhy v štúdiu „Nové centrum Prahy“ (obrázok)



Príloha č. 13: Navrhované vedenie liniek podzemnej dráhy v štúdiu „Studie 1930“  
(obrázok)



Príloha č. 14: Navrhované vedenie liniek podzemnej dráhy v štúdiu „Metropolitain Praha“ (obrázok)