

# ZÁCHYTNÉ GARÁŽE A MEZIVÁLEČNÁ PRAHA ■ GARAGE COMPOUNDS AND INTERWAR PRAGUE

Petr Vorlík

„Automobil, dříve jen přepychový dopravní prostředek, nabývá stále většího upotřebení v životě obchodním a průmyslovém. Stejnou měrou stoupají i požadavky, kladené do výkonnosti jeho i spolehlivosti. Maje zpravidla značnou cenu, vyžaduje nejen náležitého udržování doma, nýbrž i na cestách ve zvláštních místnostech, v nejnovější době zřizovaných, zvaných garážemi.“ ■ “The automobile, formerly only a luxurious means of transport, is receiving more and more popularity both in business and industry. Demands on its serviceability and reliability are rising equally. Being quite expensive, it requires proper maintenance not only at home, but also while travelling in special rooms, set up recently, called garages.“

Uvedený úryvek jako komentář ke své realizaci tzv. Novákových garáží v Hradci Králové publikoval v roce 1911 mladý architekt Oldřich Liska<sup>1)</sup>. Patrně první nájemné hromadné garáže v Čechách byly ještě zděné, s dřevěnými střešními a stropními konstrukcemi i garážovými vraty; obavy z požáru zde našly svou odezvu zatím jen v izolované poloze a uspořádání skladiště na benzín. *Pokyny pro znalce při zřizování garáží pro automobily s výbušnými motory*, vydané 5. ledna 1911 pražským magistrátem, rovněž pouze obecně nazývají, že garáže lze stavět jen s úředním povolením, v přípa-

dě velkogaráží s přihlédnutím ke specifickým místním podmínkám; věnují se větrání, vytápění, uložení benzínu apod., ale z pohledu požární odolnosti vyžadují pouze ohnivzdorné podlahy.

Tato benevolence však záhy ustupuje a po první světové válce se u nás situace prudce mění. Jednotné zemské předpisy sice neexistovaly, ale o to větší jistě byla opatrnost úředníků, kteří schvalovali podobné nově se etabloující stavby. V roce 1924 vydal proto pražský magistrát *Podmínky pro stavbu a používání garáží*, které neúprosně diktují, že: „Ve vnitřním městě se musí zřizovati garáže jen z ohnivzdorného materiálu, pouze v poloze izolované. Krytina garáží musí být ohnivzdorná... Stěny budtež hladce omítnuty, dlažba ohnivzdorná... Stropy budtež ohnivzdorné. Dveře ohnivzdorné necht' se otevírají na venek...“

Přísná pravidla přišla právě včas. V polovině dvacátých let zažívá u nás automobilismus neobyčejný rozkvět. Počty vozů se každým rokem mnohonásobují. A na právě se rozvíjejících pražských předměstích přirozeně stejnou měrou rostou také garáže – nejenom v rámci rodinných domů nebo ve dvorech činžovní zástavby, ale i jako reprezentativní a zároveň stavitelsky prozaické nájemné hromadné garáže. Tehdejší automobil totiž vyžadoval při garážování výrazně šetrnější prostředí než dnes (ochranu před mrazem, přímým sluncem, deštěm) a v rámci hromadných garáží se navíc ob-



vykle nacházel i servis, umývárna, čerpací stanice, prodejna autopotrěb, služby nájemných řidičů apod.

Všechny nájemné hromadné garáže vystavěné v Praze od druhé poloviny dvacátých let už byly provedeny jako železobetonový skelet, obvykle s trémovými a žebírkovými stropy, vyzdívané cihlami. Vnitřní konstrukce byly pochopitelně rovněž nespalné, stavitelsky úsporné a strohé – příčky často zděné nebo monierky, garážové boxy uzavřené kovovými roletami, podlahy cementové spádované s rýhovaným protiskluzným povrchem atd. Vertikální komunikaci vozů zajišťovaly rampy nebo nákladní výtahy. Samozřejmostí bylo sporé ale dostatečné denní osvětlení ocelovými nebo sklobetonovými okny, případně světlíky. Důkladné přirozené větrání někdy doplňovaly speciální průduchy nebo nucený odtah. Úzkostlivá pozornost se upínala i na protipožární opatření. Velkogaráže měly s ohledem na jistou módnost automobilismu také okázale nejmodernější technické vybavení.

Z neznámějších pražských meziválečných nájemných garáží je možno chronologicky jmenovat například: Grandgaráže Flora (Václav Antonín Beneš, od 1925), Garage Alberta Hozáka na Smíchově (Richard Goldreich, 1926), Garáže Imperia v Košířích (Karel Holeček, 1927 až 1929), Park Garage v Holešovicích (Bedřich Adámek, František Čelichovský, 1928), Lincoln Ford Fordson Globus v Karlíně (Arnošt Mühlstein, Victor Fürth, 1928 až 1930), Garáže Pod Slovany (Oldřich Tyl, 1929 až 1931), Autoklub bratří Procházek na Smíchově (V. Hradecký, J. Pospíšil, 1930), Václavské garáže na Novém městě (František Jech, 1937 až 1938) ad.

Obr. 1 Novákovy garáže v Hradci Králové, Oldřich Liska, před 1911 (repro *Architektonický obzor*, 1911), a), b) ■ Fig. 1 Novák's Garages in the town of Hradec Králové, Oldřich Liska, prior to 1911 (reproduction *Architectural Bulletin*, 1911), a), b)

Obr. 2 Grandgaráže Flora, Václav Antonín Beneš, od 1925 (repro Karel Mayer, *Automobilové garáže a sklady*, 1929) ■ Fig. 2 Grandgarages Flora, Václav Antonín Beneš, from 1925 (reproduction Karel Mayer, *Automobile Garages and Stores*, 1929)

Obr. 3 Garáže Imperia v Košířích, Karel Holeček, 1927 až 1929 (archiv stavebního odboru m. č. Praha 5), a), b) ■ Fig. 3 Garages Imperia in Košíře, Karel Holeček, 1927–1929 (archive of the building office of the urban neighbourhood Prague 5), a), b)

## VELKÁ PRAHA A CENTRUM MĚSTA

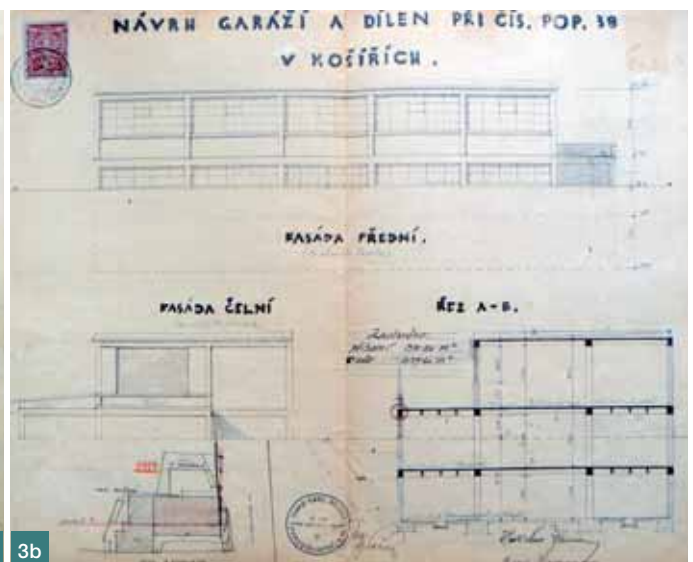
Nájemné hromadné garáže však představovaly ryze lokální podnikatelské aktivity a čím dál víc se ukazovalo, že situaci bude nutné řešit systémově, v rámci celého organismu Velké Prahy. Jak se tedy k problematice parkování a garážování stavěli architekti opojení technikou a sociálním inženýrstvím? A především, jak na danou situaci reagovala samospráva a instituce spojené s dopravní strategií města?

Praha jako nové, prudce se rozvíjející správní centrum země, a zároveň město s neobyčejnou historickou hodnotou, se musela vypořádat především s nebyvalým tlakem na zvyšování kvality prostředí a životní úrovně. Navíc představovala naše nejlidnatější město s největším počtem automobilů (v některých obdobích až polovina všech registrovaných vozů v Československu). Statistiky uváděné v dobovém tisku vykazují neuvěřitelný nárůst – v roce 1921 bylo v Praze registrováno 2 569 automobilů, 1923 s malým přírůstkem 3 551, ale v roce 1928 už 13 430 a o dva roky později dokonce 21 600<sup>2)</sup>. Profesor Miloš Vaněček, který se věnoval tomuto tématu dlouhodobě, konstatoval: „Lze očekávat, že co do počtu motorových vozidel bude Praha r. 1935 mít nejméně tolik aut, co Berlín v r. 1926, t. j. as 51.000, pro která pražská síť musí do té doby býti připravena.“<sup>3)</sup> Alois Mikuškovice předpovídal očekávaný vzrůst z 30 000 dokonce na 150 000 automobilů<sup>4)</sup>. Není proto náhodou, že se na Prahu upínala značná pozornost.

Dobové polemiky o parkování v centru města přibližuje stručná zmínka v časopise *Stavitel* z roku 1929<sup>5)</sup>: „Parkování motorových vozidel na Příkopech stalo se v nedávné době předmětem odborných porad a diskusí. Návrhů byla podána celá řada, nicméně ani jeden nebyl tak výhodný, aby znamenal skutečnou pomoc... Možnosti tyto za stávajících okolností jsou trojího druhu. Především odstranění elektrické dráhy, zřízení podzemního parkingu a povinné zřizování parkovacích stanišť ve veřejných budovách na vysoce frekventovaných místech.“ První dvě varianty z finančních i praktických důvodů nepřicházely v úvahu: „Zřízení podzemního parkingu je příliš nákladné. V tomto ohledu bylo provedeno dosti projektů, bylo však vždy od nich pro příliš vysoké náklady prozatímně upuštěno.“ Nejvhodnější se zdála třetí strategie. „Potřeba vnitřních parkovacích stanišť ve velkých budovách na významných třídách městských není ovšem u nás za dnešního stavu dosud takovou, aby přicházela všeo-



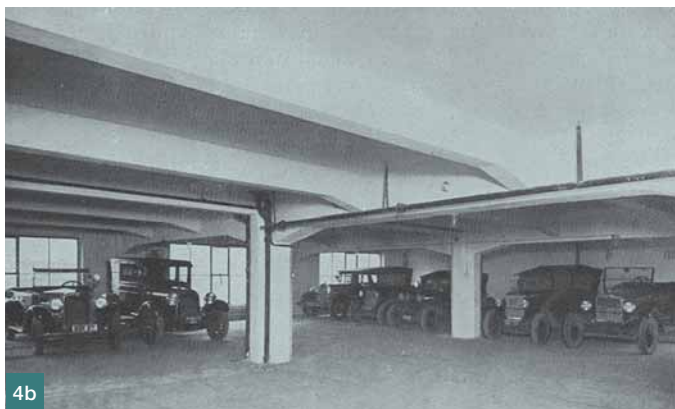
3a



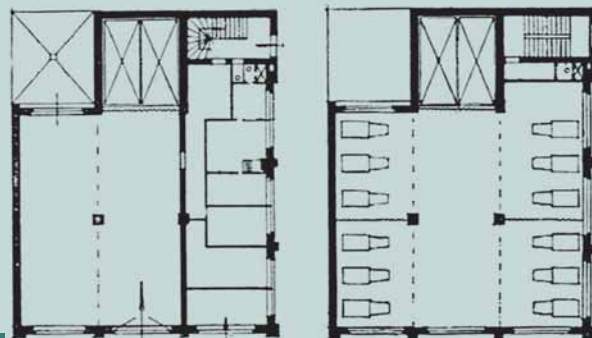
3b



4a



4b



4c

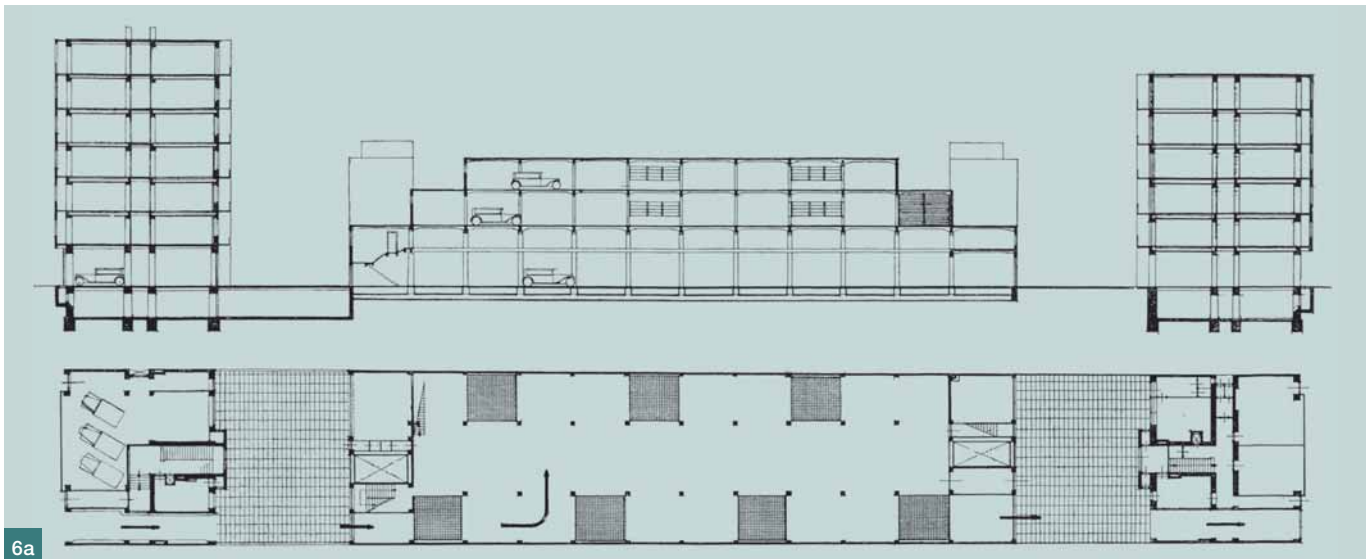
becně v úvahu. V budoucnosti však bude nezbytně uvažována při stavbách velkých obchodních a úředních budov na vysoce frekventovaných místech..."

V souvislosti s pražským centrem je rovněž nutné zmínit úpravu Václavského náměstí podle projektu profesora Vaněčka, realizovanou od roku 1926. Proměna hlavního městského prostoru si kladla za cíl zpřehlednit a segregovat provoz, ale zároveň i uspokojivě vyřešit vzájemné křížení tras, dokonce i s nutnými přesahy do sousedních ulic. Zaparkovaným vozům uprostřed při elektrické dráze i na krajích při chodníku byla věnována patřičná pozornost: „Pro parking či umístění vozidel nutno na náměstí upravit dostatečnou

plochu a to a) pro autodrožky, které při nejlepší vůli nelze v sousedních ulicích umístiti, b) pro soukromá auta, která měla učinit místo u chodníků skládkám a průběžné dopravě... Umístění vozidel v parkingu budiž co nejpohodlnější. Zařadění zejména do rychlé dopravy buď snadné. Označení budiž co nejzřetelnější.“ Vaněček dokonce uplatnil parkovací pruhy jako určité izolační prvky mezi chodci a provozem: „Psychologicky lze poněkud toto (pozn. neorganizované) přecházení omezit vhodným umístěním parkingů.“ Realizace se samozřejmě neobešla bez kritiky a autor na ni reagoval s typicky inženýrským nadhledem: „K výtce, že návrh vzal zřetel jen na dopravní otázky, nevšíma-

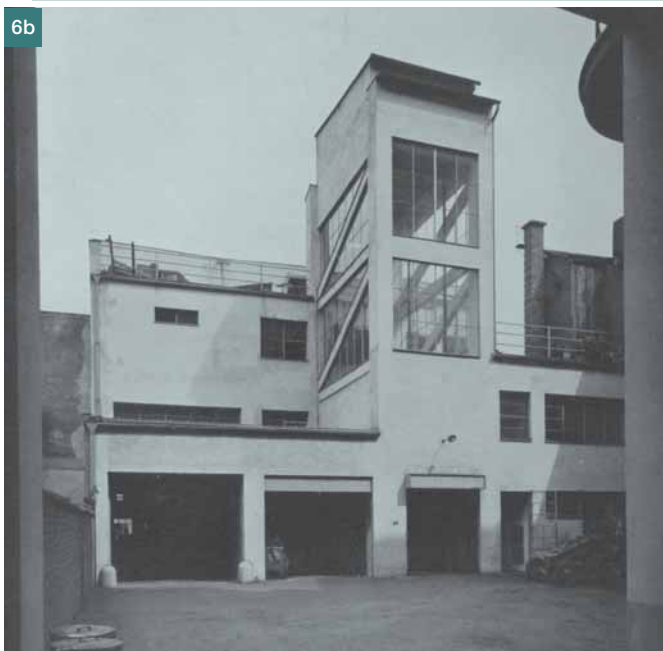


5



6a

6b



Obr. 4 Park Garage, Bedřich Adámek, František Čelichovský, 1928 (repro *Stavba*, 1927–28; Karel Mayer, *Automobilové garáže a sklady*, 1929), a), b), c) ■ Fig. 4 Garages Na Maninách, Bedřich Adámek, František Čelichovský, 1928 (reproduction *Construction*, 1927–28; Karel Mayer, *Automobile Garages and Stores*, 1929), a), b), c)

Obr. 5 Garáže Pod Slovany, Oldřich Týl, 1929 až 1931 (repro *Auto*, 1931) ■ Fig. 5 Garages Pod Slovany, Oldřich Týl, 1929–1931 (reproduction *Automobile*, 1931)

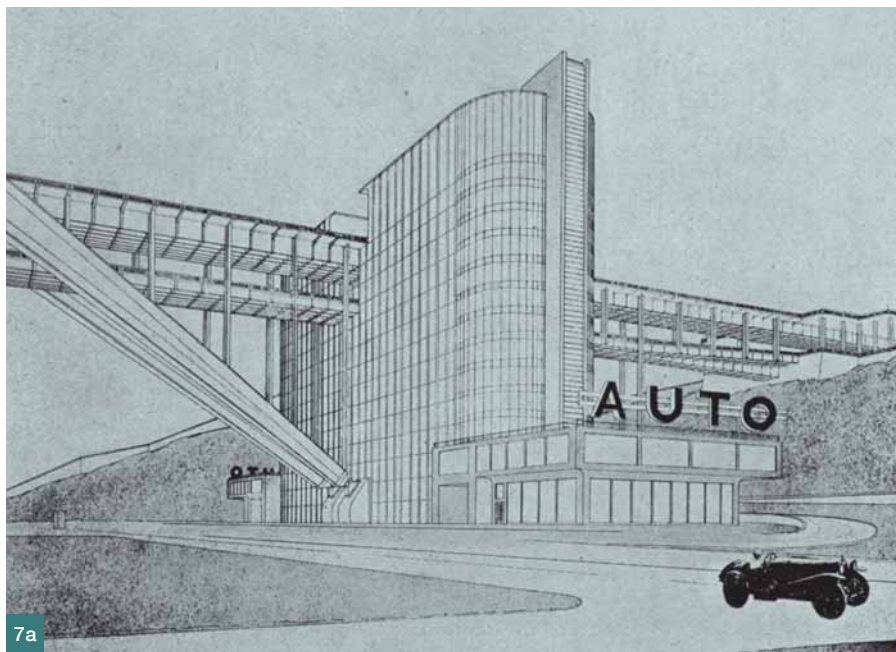
Obr. 6 Lincoln Ford Fordson Globus, Arnošt Mühlstein, Victor Fürth, 1928 až 1930 (repro H. Geiseit, O. Wittmann, *Nuezeitlicher Verkehrsbau*, Potsdam, 1931), a), b) ■ Fig. 6 Lincoln Ford Fordson Globus in Karlín, Arnošt Mühlstein, Victor Fürth, 1928–1930 (reproduction H. Geiseit, O. Wittmann, *Nuezeitlicher Verkehrsbau*, Potsdam, 1931), a), b)

*je si úkolů estetických, podotýkám jen tolik, že pochybuji, že vzhled náměstí úpravou vozovky se zhorší... A pakli ano, vycházím z předpokladu, že jest mi milejší předejíti jediné dopravní nehodě, než snažiti se o zkrášení celého náměstí.“<sup>6)</sup>*

### SOUTĚŽ NA NUSELSKÝ MOST

Mimořádná příležitost pro uplatnění myšlenky velkých zachytných garáží v husté struktuře stávajícího města nastala v letech 1926 až 1927, v souvislosti s první soutěží na strategicky důležité přemostění nuselského údolí (zásadní rozšíření Prahy na jih). Uvažovaná inženýrská konstrukce dosahovala totiž takových rozměrů, že mnoho autorů cítilo potřebu ji využít i pro jiné než pouze dopravní funkce. Nejznámějším projektem tohoto typu je soutěžní návrh Josefa Havlíčka a Jaroslava Polívky, kteří dali pilířům mostu podobu robustních věžových obytných domů křížového půdorysu<sup>7)</sup>. Václav a František Tesařové s Jaroslavem Studničkou uvažovali pragmatičtěji – do celého potenciálně uvolněného a pro bydlení nepřijatelného prostoru pod mostem navrhli zcela nové, vhodnější funkce: „Pro ulehčení finančního subvencování daného problému mostního spojuje se návrh mostu s návrhem konstrukce obchodních domů nebo garáží...“<sup>8)</sup>

Autorská trojice J. A. Holman (autor obsáhlého pojednání o hromadných garážích v časopise *Stavba* 1927–28), Stanislav Demel (Škodovy závody) a Zdeněk Pešánek (architekt a sochař proslulý svými kinetickými plastikami) navrhla překlenout údolí mostem o jediném oblouku s rozpětím 370 m, přičemž oba hlavní pilíře by ve svém tělese skrývaly do vášnivě diskuzy, zda má být nuselský most ocelový nebo železobetonový. Autoři totiž navrhli smíšenou konstrukci ocelového oblouku a svislých prvků v kombinaci s železobetonovými stropy i rampami. Přístup do garáží měla zprostředkovat samostatná spodní mostovka sloužící zároveň i pro městskou rychlodráhu. Deskový tvar mostních pilířů o půdorysných rozměrech 19,5 × 111,5 m vycházel z vnitřního provozu – šířku vymezuje osvědčený, úsporný garážový trojtrakt (stání, jízdní pruh, stání), oblé kraje mohutné kruhové rampy a čtvercové kubusy schodišť. „Objekty garážní, vybudované v pilířích mostu, mají tolik prostoru, že lze umístiti zde velmi velký počet vozidel, vybudovати správkárny, autoservice, autohotel, šoféřský pension, autoškolu, autosalon, krámy pro výzbroj vozů atd.... Tím je mostní stavba nejen hospodářsky využita se zaručenou amortisací stavebních nákladů, ale současně řešen

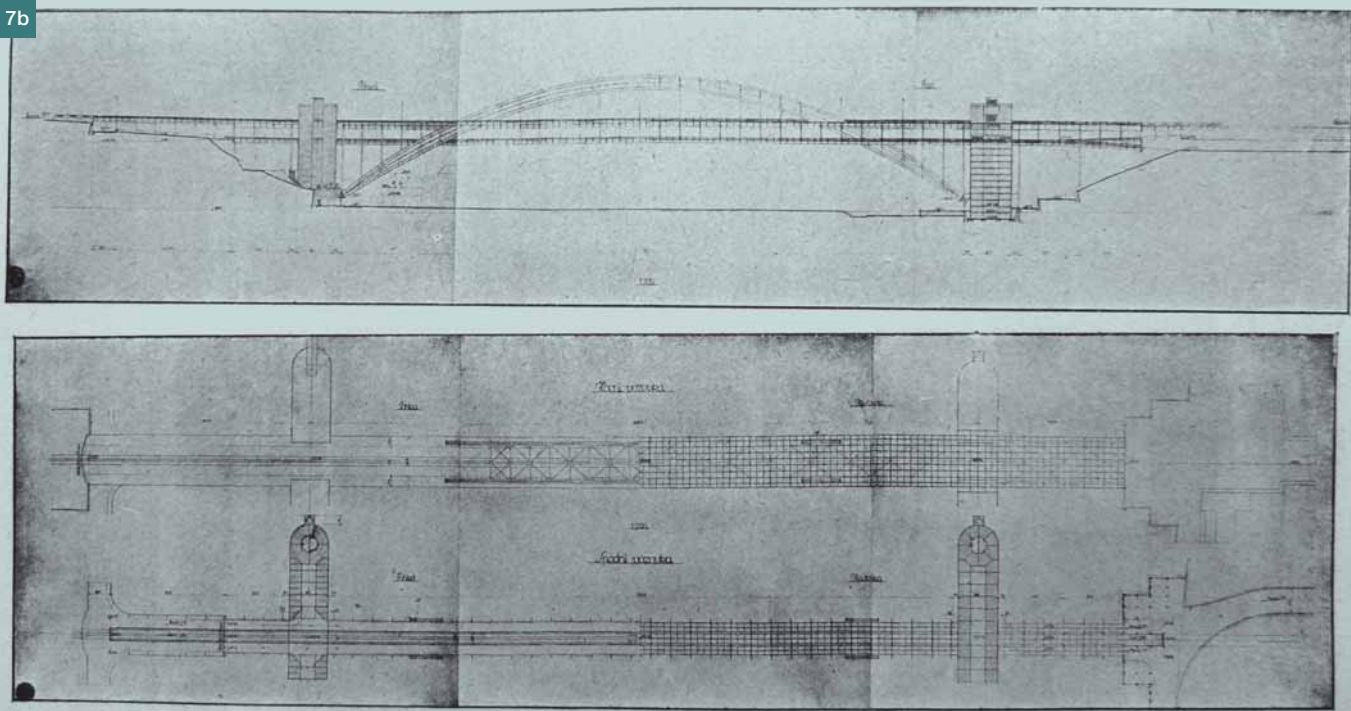


7a

7b

Obr. 7 Soutěžní návrh na Nuselský most, J. A. Holman, Stanislav Demel, Zdeněk Pešánek, 1926 až 1927 (repro *Stavba*, 1927–28; Karel Mayer, *Automobilové garáže a sklady*, 1929), a), b) ■ Fig. 7 Competition design of the Nusle Bridge, J. A. Holman, S. Demel, Zdeněk Pešánek, 1926–1927 (reproduction *Construction*, 1927–28; Karel Mayer, *Automobile Garages and Stores*, 1929), a), b)

Obr. 8 Garage Hotel, Pavel Smetana, Georg Müller, 1929 (repro *Stavitel*, 1929), a), b), c) ■ Fig. 8 Garage Hotel, Pavel Smetana, Georg Müller, 1929 (reproduction *Constructor*, 1929), a), b), c)



i problém pražských velkogarází. Celý charakter nezvykle vysoké stavby mostní v prostoru městského údolí i místní situace přinesly samy o sobě nesmírně vhodnou příležitost k vyřešení jednoho z velmi aktuálních problémů pražských, t. j. vybudování ústředních velkogarází v centru města.“<sup>10)</sup>

## HOTEL

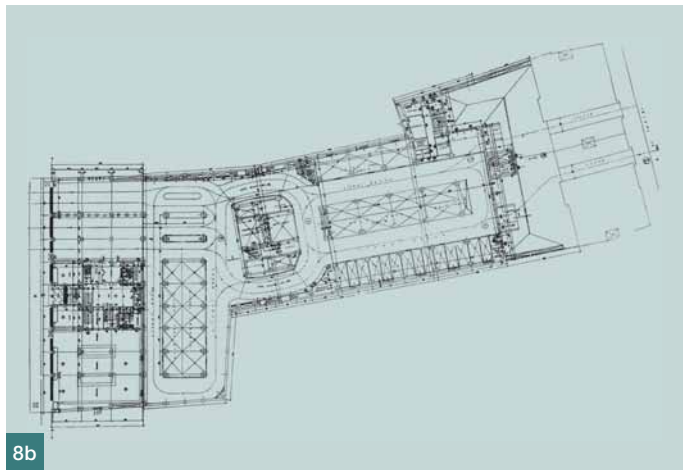
Dobovou atmosféru, spojenou s fenoménem automobilismu, novým životním stylem a neomezenou mobilitou, výmluvně vykresluje rovněž nerealizovaný, přesto detailně propracovaný projekt hotelu a hromadné garáže z roku 1929 od Pavla Smetana a Georga Müllera<sup>11)</sup>, někdy uváděný i jako tzv. Bondyho garáž<sup>12)</sup>. Obrovský rozsah garází autoři částečně osvětlují: „Projekt Garage Hotelu v Praze II na Florenci jest řešen na základě nové regulace. Vycházejí z ní využívá výhody, pokud mu je tato může poskytnout a svojí situací i účelem má vyhovětí původci této regulace – te-

dy potřebě doby. Ve skutečnosti jest projekt Garage Hotelu myšlen jako hotel pro automobilisty, zejména cizince, jejich šofery a jejich vozy. Vybudováním jmenovaného objektu má býti vyhověno všem potřebám ruchu automobilového, stálého i přechodného... Budoucí boulevard... je živou tepnou, jež bude vyžadovati možnosti hromadného garážování. Blízkost hotelu obchodním domům, bankám a ostatním úředním budovám (pozn. navíc k bezprostředně sousedícímu Masarykovu nádraží), je podstatou jeho prosperity. Ostatně ubytování člověka a uskladnění jeho automobilu jsou dnes problémy vzájemně si blízké...“

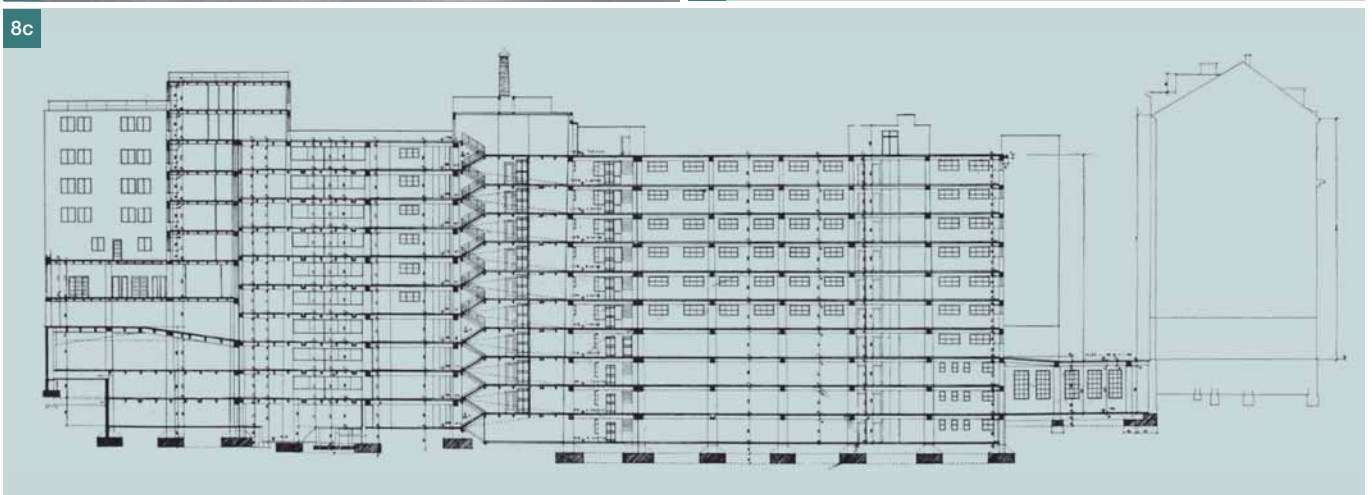
O předpokládaném dokonale organizovaném masovém provozu nejvíce vypovídá popis příjezdu a následných aktivit: „Provoz je tak uspořádán, aby přibývsí vůz byl nejrychlejší způsobem zbaven zavazadel a pokračoval umývárny (případně opravou) do garáže na místo uskladnění. Zavazadla hostů, zbavená prachu ve zvláštní místnosti, jsou expedována vedlejším schodištěm B nebo výtahem



8a



8b



8c

do příslušného pokoje. Host, očistiv se, prochází schodištěm nebo výtahovadlem do svého pokoje...”

Autentický popis halových garáží a doplňkových služeb zcela odpovídá dobovým, vsuktku velkorysým zvyklostem, včetně zapojení renomovaného zahraničního autora s rozsáhlými zkušenostmi v dané oblasti <sup>13)</sup>: „Budova hotelových garáží jest projektována na základě celkem obvyklých poznatků (projekt vypracoval ing. Dr. Georg Müller, Berlín). Umístování vozů se děje buďto vlastní silou po dráze serpentinitě stoupající anebo výtahy. Jízdní dráha jest umístěna celkem ve středu budovy garáží a tak, že svými šikmými rameny spojuje jednotlivé etáže. Její vozovka, 8 m široká, dovoluje oboustranný provoz. V etážích jedou však vozy jedním směrem. Ve středu stoupací dráhy jest v každé etáži prostor pro čištění vozů a drobné opravy. Vlastní montážní dílny jsou umístěny v prvním suterénu. V přízemí mezi vjezdem a výjezdem jsou situovány benzínové pumpy, jejichž nádrže jsou ve třetím suterénu... Garážování aut bude provedeno buď v boxech, nebo volně. Spodní etáže slouží pro uskladnění těžkých vozů a sklad součástek vůbec... Vytápění jednak parou, jednak vzduchem v budově garáží. Ventilace jest v celém objektu umělá. Objekt má samostatnou studni, rozvod vody se děje z reservoiru, umístěného na střeše garáží... Užití železobetonu u halových garáží jest samozřejmé, jak z důvodů konstruktivních, tak i bezpečnostních... V části garáží jsou boční stěny vyplněny skleněnými tvárniciemi.“

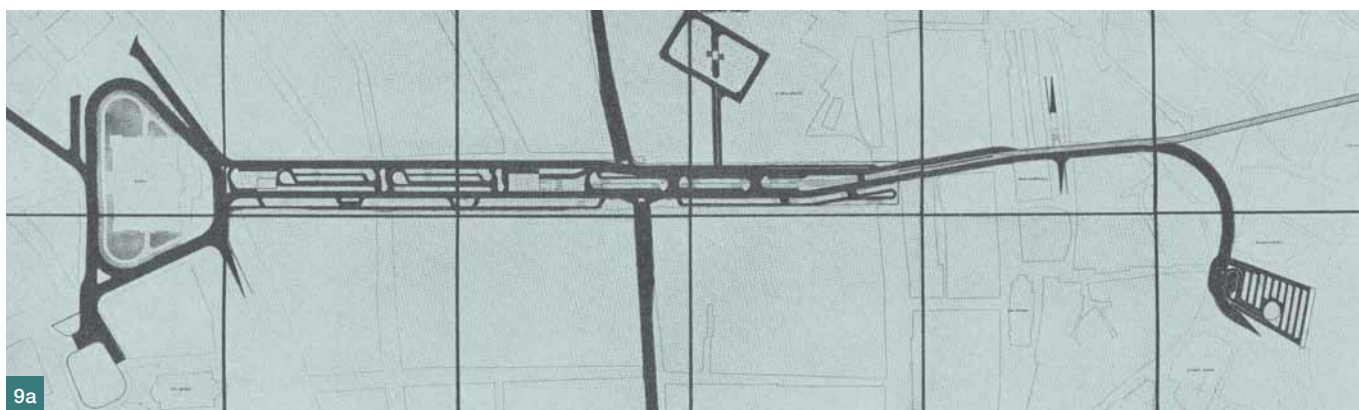
Spojení dvou zásadně odlišných provozů pochopitelně přináší jisté technické problémy, které si však architekti už v této rané automobilové době dobře uvědomovali a uměli je zcela brilantně vyřešit: „Přimo s budovou hotelu sou-

visí budova halových garáží. Zvláštní isolační stěny oddělují obě budovy a betonová konstrukce každé budovy jest samostatná.“

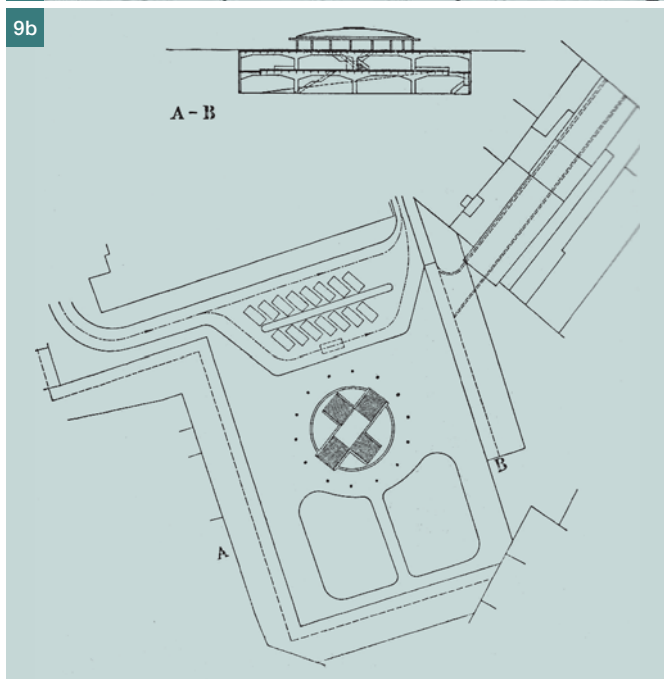
#### SOUTĚŽ NA VYŘEŠENÍ VŠEOBECNÉHO DOPRAVNÍHO PROGRAMU PRO VELKOU PRAHU A OKOLÍ

Dopady prudce se rozpínajícího automobilismu na tehdejší každodenní život města jsou zřejmé. Nepřekvapí, že právě otázka dopravy spolu s městskou infrastrukturou byla klíčovým bodem v harmonogramu prací na unikátním regulačním plánu Velké Prahy, který vznikl pod dohledem Státní regulační komise v letech 1920 až 1938 (první varianta byla dokončena už roku 1928, konečná pod vedením Maxe Urbana 1938) <sup>14)</sup>. Priority odhaluje i výše předpokládaných prostředků v investičním plánu veleobce pražské na dobu deseti let (1924 až 1934), kde zaujímaly čelné místo jednoznačně právě „Kanalizace města“, sledovaná těsně položkami „Vodárny a vodovody“ nebo „Školství a kultura“...<sup>15)</sup>. Podnětem ke vzniku regulačního plánu tak nebyla pouze potřeba lépe fyzicky provázat úředně scelené městské části a okolí, zohlednit širší regionální souvislosti, ale také najít vhodnou dopravní koncepci reagující na současnou <sup>16)</sup> a především budoucí zvýšenou dopravní zátěž v hektickém hlavním městě.

Po několikaletých přípravách proto správní rada Elektrických podniků hlavního města Prahy vypsalu tzv. pražskou dopravní soutěž. O jejím vsuktku monumentálním charakteru vypovídají některá data, např. mimořádná délka konání od února 1930 do dubna 1931, úctyhodný objem závěrečného posudku (200 stran) a výstava takového rozsahu (asi



9a



9b

Obr. 9 Návrh Klíč z tzv. pražské dopravní soutěže, František Kavalír, Josef Štěpánek, 1930 až 1931 (repro Styl, 1932-33), a), b) ■

Fig. 9 Design Key from the Prague Transport Competition, František Kavalír, Josef Štěpánek, 1930–1931 (reproduction Style, 1932-33), a), b)

Obr. 10 Návrh Veřejná především z tzv. pražské dopravní soutěže, Jaromír Krejcar, Josef Špalek, 1930 až 1931 (repro Karel Teige, *Práce Jaromíra Krejčara*, 1932), a), b) ■ Fig. 10 Design Public, particularly from the Prague Transport Competition, Jaromír Krejcar, Josef Špalek, 1930–1931 (reproduction Karel Teige, *Works by Jaromír Krejcar*, 1932), a), b)

vala docílit odlehčení centra a zvýšení plynulosti dopravy zavedením okružních komunikací a revizí stávající uliční sítě – zejména novým řešením křižovatek, diferenciací dle rychlosti a vyčleněním pruhu pro zásobování. Ve většině projektů se rovněž objevila nadzemní nebo podzemní rychlostní městská dráha. Nicméně návrhy reagovaly i na dramatický vzrůst individuální dopravy a přirozeně zohlednily také otázku uspokojivého odstavení automobilů: „*Parkingu věnují projekty značnou pozornost, navrhují se garáže podzemní, patrové, žádá se rozšiřování hlavních ulic s ohledem na parking a vykládání.*“ Z tohoto pohledu jsou však nejzajímavější dva sice velmi odvážné ale zároveň i do značné míry prorocké návrhy.

1 600 m<sup>2</sup>), že musela být uskutečněna (přímo symptomaticky) v právě dokončené hale autobusových garáží v Praze-Podbabě.

Všeobecný dopravní program Velké Prahy pochopitelně nebylo možno získat přímo na základě výsledků soutěže, i když mimořádně precizně připravené. Cílem bylo spíše soustředit cenné podněty, které by se staly základem pro výslednou souhrnnou strategii. Tomu odpovídal i charakter odevzdaných materiálů: „*Do soutěže došlo 19 projektů, z nich bylo deset projektů, které řešily celou úlohu, 5 návrhů, které se obíraly většinou pouze jedním tématem a 4, které přinášely jen jednotlivé nápady, nadhozené ideově. Byly projekty, které měly 170 plánů a téměř 1 000 stran textu, byl tu projekt, který doložil svoje řešení sedmi velkými modely, byly tu projekty, které pro rozvinutí svých obsáhlých teorií přinášely na 50 diagramů a vědecká pojednání o 200 stránkách.*“

Je zřejmé, že rokování soutěžní poroty bylo velmi náročné a porotci se (spíše než hodnotiteli) stali především tvůrci syntetické závěrečné zprávy: „*Kromě individuálního studia členů poroty, konalo se 40 plenárních schůzí a přes 50 schůzí užších komisí, zvláště redakční komise konečného posudku*“<sup>17)</sup>.

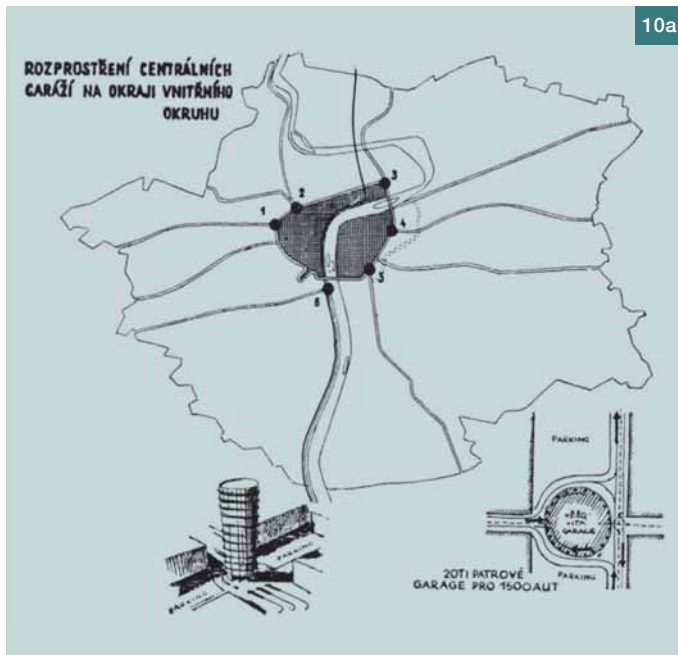
Soutěž řešila nejenom otázky dopravy v Praze jako celku, ale i dílčí kritické lokality – Staré Město, Malou Stranu, Chotkovu silnici, pankrácké propojení, Náměstí Republiky a pochopitelně i Václavské náměstí. Většina soutěžících navrho-

### Projekt Františka Kavalíra a Josefa Štěpánka

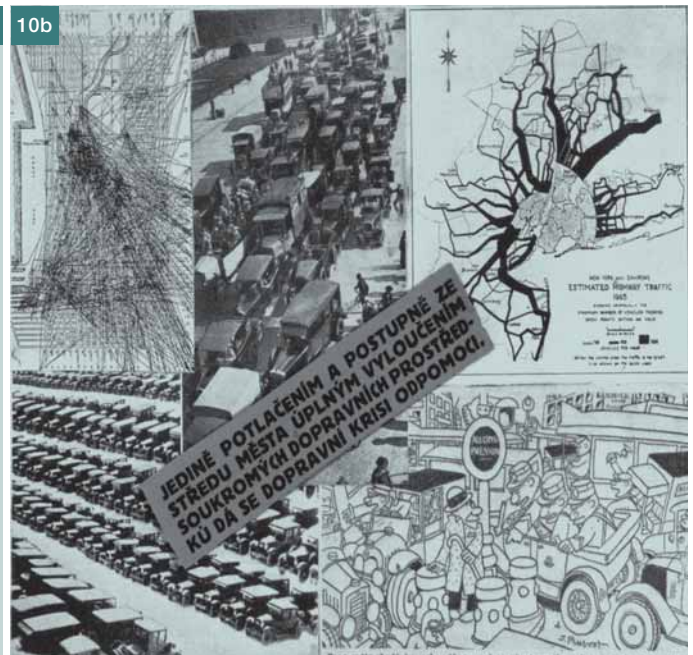
Návrh s heslem *Klíč* od Františka Kavalíra a Josefa Štěpánka se soustředil zejména na kritickou situaci středu města. Na základě analýz provozu autoři označili za klíčové místo osu Václavského náměstí a její pokračování směrem do Starého Města. V daném prostoru proto navrhli vysokokapacitní dvouúrovňovou ulici, doplněnou rozsáhlými parkovacími plochami: „*Projekt shledává nutnost zesílit centrální komunikační organismus města projektem ještě jednoho Václavského náměstí. Zdvojení děje se vertikálně, etážově do podzemí. Opatřuje se dále další průběžné okružní spojení, jež by nahrazovalo prozatím projektovaný II. okruh... Václavské náměstí má, mimo jiné, být touto úpravou zbvaveno parkování aut a křižovatek*“ (nelze opominout, že ve stejném roce byla v časopise *Architekt SIA* publikována podobná víceúrovňová ulice v Paříži).<sup>18)</sup> Linie navržených parkingů lemujících nový bulvár pod Václavským náměstím doplnili také halovými velkogarážemi pod Františkánskými zahradami a Staroměstským náměstím!

Nesporně velmi odvážné řešení porota komentovala: „*Tento projekt možno považovati za jednostranné a jen částečné vyřešení úkolů soutěže. Nelze mu však nepřiznati, že je vážným a cenným příspěvkem, který pražský problém dopravní s určitého hlediska pronikavě osvětluje... Není dosti logickým, že elektrickou dráhu ponechá-*

vají v ulicích vnitřního města..., kdežto dopravu automobilovou se škodlivostí výfuku – dávají pod zemi do spodní etáže... Lze cenit v tomto projektu, že ukazuje v organizmu města na určitý úsek jako nevyhovující a že navrhuje zřízení kříže podzemní veřejné komunikace, konkrétní prostředek odpomoci... Kdežto jiné projekty navrhují podvedení komunikací nesouvisle a jen tu a tam, je v tomto projektu převedena myšlenka v systém... Při rozpočtu parkingů ve Františkánské zahradě dokládají řešení také kalkulací, jíž zdůvodňují rentabilitu tohoto zařízení... jejich jsou číslíčky pravděpodobné a z nejmenších nákladů, které se v soutěži objevují jako investice pro řešení pražské otázky komunikační.“



10a



10b

### Projekt Jaromíra Krejčara a Josefa Špalka

O poznání komplexnější a prozíravější projekt představuje návrh s výmluvným heslem *Veřejná především* od Jaromíra Krejčara a Josefa Špalka, který vychází z názoru, že „...pro poměry uvnitř města bude rozhodujícím automobil. Kdežto však ostatní řeší tuto otázku sledováním a úpravou křižovatek, dopravních tepen, parkingu a kladou důraz na odstranění tramway z centra, kterou nahradí autobusy, předpokládá tento projekt, že komunikační síť v žádném případě nestačí vzrůstu motorových vozidel. Neřeší tedy marné úpravy centra, nýbrž pomáhá jinak... Proto je zbytečno upravovat centrum města s ohledem na soukromou dopravu. Tato naopak budíž zde zakázána, centrum může být ponecháno a budíž zde vybudována dokonalá síť veřejných dopravních prostředků. Projekt uvažuje za zakázané území vnitřní partie II. okruhu, kde na styku s příjezdnými radiálními navrhuje dostatečné garáže. Vnitřní dopravu obstarávají povrchové rychlodráhy a autobusy. Myšlenka není neproveditelná ani při nynější organizaci města, její zárodky lze spatřovati v regulování dopravy některých amerických měst...“ (pozn. Krejcar uvádí příklad Filadelfie).

Výsledný dopad návrhu je zřejmý – prostřednictvím programově moderních výškových budov zachytných garáží a městského okruhu zřetelně vymezit hranici mezi historickou a novější zástavbou (respektive érou). Vedlejším efektem by však zároveň bylo i zachování historického jádra Pra-

hy, které ostatní návrhy musí s ohledem na dopravní požadavky měnit mnohem razantněji.

Vysokokapacitní garáže měly být situovány na šesti uzlových bodech vnitřního pražského okruhu a obklopeny rozlehlými parkovacími plochami pod širým nebem. Skici pouze v hrubých rysech vykreslují řešení garáží jako třináctipatrových válcových věží s přísně věcným výrazem. Kruhové půdorysy naznačují vnitřní provoz pomocí spirálové mírně stoupající rampy lemované po obou stranách stáními vozů.

Autoři mysleli i na městský parter a součástí návrhu je také řešení stanic expresní dráhy s podchody pro pěší a parkovacími plochami v okolí. „Blíží se rychle doba, kdy pro majitele automobilu bude mnohem pohodlnější, když

na obvodě vnitřního města nechá vůz v hlídaném parkingu a sedne na tramway nebo autobus, než by ztrácel čas prodíráním se s vozem přeplněnými ulicemi a hledáním místa, kde by směl na krátkou (předpisy velmi omezenou) dobu zastavit.“

Zajímavý je rovněž sociální podtext, který poskytuje Teigemu v poněkud ideologicky deformované Krejcarově monografii pádné argumenty. Racionální základ myšlenky vtělený do hesla *Veřejná především* (jenž se do určité míry dnes v centru naplnil) posouvá do výrazně levicové roviny: „Krejcar navrhuje dnes, kdy nesnesitelná krize pražské dopravy musí být léčena, ale kdy není materiálních možností budovatí nákladné nové dopravní bulváry, podzemní dráhy a pod., analogicky v y v l a s t n i t i d o s a v a d n í d o p r a v n í p l o c h y a u v o l n í t i p r o v e ř e j n o u d o p r a v u. Konkrétně: Krejcar navrhuje vystěhovatí a vyloučití z vnitřního města soukromou dopravu, která je nejen osobním přepychem, ale která uvnitř starého města je jednou z hlavních příčin dopravní zácpy, protože automobil je dopravním prostředkem, který zabírá v poměru k počtu cestujících příliš mnoho místa při jízdě i při parkování... Je jisto, že i stávající ulice, vyčištěny od individualistických a luxusních vozidel, budou dostatečné a poměrně dobře vyhoví plánovitě veřejné dopravě lidovými vozidly, zejména tramway a elektrickým rychlodrahám povrchovým... V oficiálních mozcích jsou dnes usazeny představy o tom, že je třeba vyloučit tramway



a kolejová vozidla z ulic vnitřního města, že automobil je dopravní prostředek *comme il faut* a musí mít výsadní postavení na ulicích i na silnicích, a že město, které se chce reprezentovat, musí, kromě akademických pomníků, historických památek, luxusních barů, zoologické zahrady a dostihů, mít alespoň jednu nebo dvě linky metra. Dopravní krize pro oficiální mozky nespočívá v tom, že dělník ztratí mnoho času... nýbrž v té trapné skutečnosti, že jejich luxusní auto, rychlodopravní a komfortní vehikl, pohybuje se ve vnitřním městě jako hlemýžď... Krejcarův návrh, bezohledný k vlastníkům aut, nemonumentální ve svém rozpočtu... a nadto dokumentovaný seriosním vědeckým spisem a nikoliv imponujícími utopickými výkresy, odměnila porota, která jej nemohla zcela ignorovat, jednou z podřadnějších cen.“<sup>19)</sup>

### Dozvuky soutěže na všeobecný dopravní program Velké Prahy

Pokračováním soutěže z let 1930 až 1931 byla také regulační studie Starého Města pražského vypracovaná pracovním sdružením Skupiny architektů SIA v Praze, věnovaná roku 1935 městu Praze a následovaná debatními večery i publikováním v odborném tisku. Z mnoha bodů zaměřených na dopravu v centru je nutné vyzdvihnout opakované zmínky, že parkovacích míst je kritický nedostatek. Z čehož mimo jiné vyplývá úsilí o vytěsnění průběžné dopravy ve prospěch místní a parkingu<sup>20)</sup>.

V roce 1939 byla publikována podstatná část důvodové zprávy k projektu dopravních úprav Velké Prahy, vypracovaná studijním oddělením Elektrických podniků<sup>21)</sup>. Konstatuje, že „... doprava soukromými vozidly nevyvinula se do roku 1936 tou měrou, aby ve Velké Praze došlo k dopravní katastrofě, jak bylo některými projekty s určitostí a opětovně předvídáno“ (pozn. což mohlo být ale způsobeno i vlekou celosvětovou hospodářskou krizí). Revidované prognózy zněly: „Konečný počet automobilů a dobu, kdy ho bude dosaženo, nelze udati zcela přesně, lze však soudit, že hospodářské poměry se vyvinou tak, že na 15 obyvatel Velké Prahy připadne jedno auto...“

Bod věnovaný dopravní síti pro soukromé prostředky opětovně zdůrazňuje potřebu segregace různé rychlosti, ale i místní a průběžné frekvence. Jeho převážná část se však překvapivě věnuje otázce parkování; včetně velice konkrétních návrhů řešení, které vyžadují delší citaci: „Opatření dostatečně velkých parkovacích ploch je potřebné hlavně ve středu města, který jest cílem velkého počtu cest vykonávaných soukromými auty... Ve středním městě je plocha na komunikacích plně využita pro cirkulaci vozidel a nelze tedy na nich opatřit všude parkovací plochy výhodně položené vedle dopravních pruhů a dovolující ukončení cesty soukromým vozidlem přímo u jeho cíle. Poněvadž parkujícím vozidlem je plocha komunikací asi pětsetkrát méně využita k účelům dopravním než jedoucím, navrhuje k parkování použití ploch, kterých nelze tak vysoce dopravně a hospodářsky zhodnotit jako ploch přímo na komunikacích. Takovými plochami jsou nádvoří bloků domů ve středním městě, po př. nově zřízené plochy pod povrchem komunikací... Na Starém městě, kde nelze těchto způsobů použití pro malou šířku ulic a starobylost budov, navrhuje se zřízení patrových garáží, které drahou půdorysnou plochu parcely hospodárně využijí jejím vertikálním zmnožením.“

Tvůrci dopravní koncepce Velké Prahy tak i na konci třicá-

#### Poznámky:

- 1) Liska O.: Automobilová garáž v Hradci Králové, *Architektonický obzor*, 1911, s. 111–115
- 2) Pepler G. L.: Dopravní problém ve vztahu ke stavbě měst a krajinnému řešení, *Styl*, 1931–1932, s. 70
- 3) Vaněček M.: Velkoměsto a vliv dopravy na jeho regulaci, *Architekt SIA*, 1929, s. 17–19
- 4) *Stavba*, 1931–1932, s. 176
- 5) Parkování motorových vozidel ve vnitřní Praze, *Stavitel*, 1929, s. 134–135
- 6) Vaněček M.: Úprava Václavského náměstí v Praze, *Architekt SIA*, 1927, s. 257–259
- 7) Havlíček J.: *Návrhy a stavby*, SNL, Praha, 1964, s. 120
- 8) *Stavba*, 1927–1928, s. 7–8
- 9) Soutěž na přemostění Nuselského údolí, *Stavba VI*, 1927–1928, s. 19–24; Mayer K.: *Automobilní garáže a sklady. Pokyny pro stavbu, zřizování i udržování automobilních garáží a službu v nich*. Technická Tribuna, 1929, s. 120–122
- 10) Holman J. A.: Stavby velkogarážní, *Stavba*, 1927–1928, s. 170
- 11) Smetana P.: Hotel a halové garáže v Praze, *Stavitel*, 1929, s. 117–124
- 12) Müller G.: Problém garáží ve velkoměstě, *Stavitel*, 1929, s. 131
- 13) Georg Müller vydal v roce 1937 pro střední Evropu zásadní monografickou knihu *Garagen in ihren Bedeutung für den Kraftwagenverkehr und Städtebau*; o nájemných hromadných garážích už v meziválečné éře přednášel nejenom v Německu ale i ve světě
- 14) podrobněji viz: O Státní regulační komisi, *Stavba*, 1922, s. 82–87; Nový O.: *Česká architektonická avantgarda*. Prostor, 1998, s. 363; Mölzer E.: Velká Praha – technicko-hospodářský problém, *Architekt SIA*, 1929, s. 225–238
- 15) *Styl*, 1923–1924, s. 140
- 16) Mikuškovice A.: Soutěž na vyřešení všeobecného dopravního programu Velké Prahy, *Stavba*, 1931–1932, s. 170–176: „Soutěžné podmínky poskytl soutěžícím... nutné statistické podklady a částečnou analýzu dnešního stavu na základě několikaleté přípravy, již si vyžádalo zjišťování frekvence v síti elektrických drah, autobusů a uliční frekvence vozové i pěší... Pracovním podkladem byly dále: generální zastavovací plán a úřední železniční projekt s řadou doplňujících dat o hustotě obyvatelstva, geologickém složení terénu, vzrůstu obyvatel, statistika motorových vozidel a situace důležitých dopravních uzlů.“
- 17) Pražská dopravní soutěž, *Styl*, 1932–1933, s. 49
- 18) První podzemní ulice, *Architekt SIA*, 1933, s. 135
- 19) Teige K.: Práce Jaromíra Krejcara, Nakl. Václav Petr, Praha, 1932, s. 142–153
- 20) Staré město pražské a ochrana památek, *Architekt SIA*, 1935, s. 7–29
- 21) Dopravní úpravy Velké Prahy, *Architekt SIA*, 1939, s. 17–21

tých let potvrdili dosavadní vývoj, postavený nikoliv na socialistickém centralizovaném řešení vedeném širším veřejným zájmem, ale spíše na ryze komerčním principu pop-távka-nabídka, na privátním vlastnictví pozemků a aktivitách podnikatelů. Po roce 1948 se právě toto směřování stalo pro centrální část Prahy na dlouhá desetiletí osudným...

Text vznikl za podpory SGS ČVUT č. 010-802140

„Udržitelný rozvoj a historická zkušenost“.

Ing. arch. Petr Vorlík, Ph.D.  
Výzkumné centrum průmyslového dědictví  
FA ČVUT v Praze

