1949–1950: Úvahy o využití železnice v pražské městské a příměstské dopravě

24.03 2024 18:59, Libor Hinčica, Ostatní

V dnešním historickém ohlédnutí se ve stručnosti podíváme za úvahou o možném využití železnice v pražské aglomeraci pro potřeby rychlé městské a příměstské (dobovou terminologií předměstské) dopravy. Níže sepsaný text je výsledkem kompilátu několika kusých a v zásadě náhodně objevených zpráv, které byly nalezeny v pražských archivech (Státním oblastním archivu v Praze, Národním archivu v Praze a Městském archivu v Praze), přičemž si v žádném případě neklade za cíl referovat o dění v uvedených poválečných letech komplexně. Účelem textu je – vzhledem k povaze získaných materiálů – pouze stručně připomenout, že už v období po druhé světové válce se přemýšlelo nad tím, jak železnici lépe zapracovat do organismu dopravních vazeb v samotné metropoli.

Praha coby centrum Českého království se stala přirozeným výchozím (nebo chcete-li konečným) bodem řady železničních tratí, mezi nimiž byly vybudovány nejrůznější propojky, které systém drah provozovaných zpravidla různými společnostmi vzájemně propojily. Sílící pozice Prahy a jejích předměstí (jež byly s Prahou povětšinou sloučeny až v roce 1922) kladla vysoké nároky i na osobní dopravu, kdy železnici využívali především dělníci pro spojení s průmyslovými závody. Už v roce 1924 jsou doloženy návrhy na možné nasazení elektrických vlaků tvořených dvěma motorovými vozy a dvěma až čtyřmi vloženými vozy, které by byly určeny pro rychlou dopravu mezi Prahou na straně jedné a Benešovem, Zdicemi a Kolínem na straně druhé. Elektrifikace pražských tratí ale začala zlehka jen zatrolejováním kratičkých úseků de facto v srdci Prahy (ta byla dokončena v roce 1928) a dále se s ní i přes několik dalších pokusů nepokračovalo.

V roce 1948 bylo nejvytíženějším pražským nádražím z pohledu počtu odbavených pasažérů to Masarykovo. Na rozdíl od Wilsonova (hlavního) nádraží mu totiž u spojů, které zde končily, neodlehčovaly jiné stanice v rámci Prahy. Jedním z nádraží s poměrně velkým obratem cestujících bylo i to v Braníku, které vidíme na fotce z roku 1970. (zdroj: Drahy.wordpress.com)

Počátkem roku 1937 jistý K. M. Balleye ze Žižkova navrhoval, aby se železniční síť v Praze využila pro potřeby městské dopravy při nasazení *„elektrických rychlovlaků a městských sentinelů“* (tj. parních strojů). Tento nápad se u něj měl zrodit při pozorování dopravního ruchu z vrchu Žižkova, kdy se mu zdálo, že provoz na tratích je údajně minimální. Podobné dopisy a návrhy jednotlivců, s nimiž se musely Československé státní dráhy či Elektrické podniky hl. m. Prahy vypořádávat, nebyly ničím neobvyklým a povětšinou šlo o laické připomínky opřené – stejně jako v případě K. M. Balleyeho – o nikterak propracované analýzy a náhlé dojmy, z nichž přímo vyvěrala neznalost problematiky, kterou nicméně hodlal dotyčný či dotyčná svým „geniálním“ nápadem se vší vážností definitivně vyřešit.

Samotný dopis K. M. Balleyeho je tedy spíše úsměvný, na druhé straně se nám díky němu dochovala odpověď z 19. 2. 1937, která je z pohledu úvah o zavedení rychlé železniční dopravy z a do Prahy už badatelsky zajímavá. Kromě vyvracení omylu K. M. Balleyeho o nevyužití drážní infrastruktury se v ní uvádí, že Studijní kancelář pražské nádražní komise uvažovala před nějakou dobou (patrně nešlo o námět nikterak starý) o možnosti využití vlaků pro rychlou dopravu předměstskou, a to *„na samostatných kolejích, od dnešních úplně oddělených“*. Mělo jít tedy patrně o jakousi obdobu berlínského S-Bahnu. Tato myšlenka se měla dočkat detailního rozpracování a pojetí do plánu budoucnosti železniční dopravy v Praze, přičemž jako celek měl být záměr dokonce schválen ministerstvem železnic a postupně projednán s jednotlivými částečnými regulačními plány dle zákona o státní regulační komisi. Účelem sítě nově vybudovaných předměstských drah ale nemělo

být navážení pasažérů až do centra města. Počítalo se s tím, že dráhy by končily pouze na okraji Prahy, odkud by pak cestující byli po samotné metropoli rozváženi tramvajemi a autobusy Elektrických podniků, výhledově poté *„rychlodráhou na vlastním tělese zřízenou, místy i zapouštěnou pod povrch uliční“*. Uvedené informace dokazují, že ještě před druhou světovou válkou se odpovědní úředníci zabývali tím, jak stoupající počet pasažérů v příměstské železniční dopravě řešit a jak Prahu s okolními sídly lépe provázat.

Elektrifikace pražského železničního uzlu začala již ve 20. letech. První úseky byly uvedeny do provozu v roce 1928, elektrifikace se však týkala jen krátkých úseků vybíhajících z Wilsonova (hlavního) nádraží. (zdroj: Wikipedia.org)

V období druhé světové války byly investiční akce s ohledem na válečnou výrobu prakticky zastaveny, o to více se projekty rozeběhly v prvních euforických letech poválečných. Po úplném převzetí moci komunisty v únoru 1948 se k nim nabalila ještě vrstva budovatelského patosu. Růst poválečné výroby spojený s novou metodikou ekonomiky postavené na plánovaném hospodářství zvyšovaly počet dělníků ve výrobních závodech i absolutní čísla výroby, která se vzpamatovávala z šoku války.

V roce 1948 mělo pražským železničním uzlem projet v pracovní den 412 osobních vlaků, z nichž 45 % připadalo na tzv. vlaky místní, tedy osobní a spěšné vlaky obstarávající spojení s nejbližšími sídly, na jejichž bedrech ležela tíha přepravy lidí do zaměstnání v dnech pracovních a Pražanů do rekreačních oblastí v dnech pracovního volna. Už v roce 1949 ale stoupl počet vlaků o 11 % na 456, přičemž tento nárůst byl dán především posílením oněch místních vlaků. Z roku 1949 je doložen dokument, který se zabývá otázkou modernizace pražských železničních tratí tak, aby lépe vyhovovaly potřebám rychlé a pohodlné předměstské dopravy.

Nezbytným krokem k tomu měla být elektrifikace všech pražských tratí, jež měla být naplánována pro nadcházející tři pětiletky (tedy pro období let 1950 až 1965). Postupné zprovozňování elektrifikovaných tratí mělo uvolnit cestu k nasazení kratších vlakových (elektrických) jednotek, které zajistí zrychlení dopravy a vytvoří základ sítě předměstské elektrické dopravy. Oproti úvahám v 30. letech se tentokrát naopak hovoří o tom, že by předměstské vlaky provozované v krátkém intervalu měly zajíždět až do centra Prahy, resp. přesněji řečenou projíždět Prahou skrz, přičemž železnice byla v tomto kontextu již vnímána jako alternativa dopravy městské: *„Průjezdnost má za účel spojiti pokud možno nejdokonaleji bydliště s pracovištěm a s rekreací. Průjezdnost má též velký význam pro odlehčení dopravy městské, neboť přenáší na ni co nejméně úkolů,“* uvádí zpráva. Podle ní měly být první *„speciální vozy umožňující rychlé nastupování a vystupování“* k dispozici ve formě prototypů již do roku 1955. Ve skutečnosti byla stavba prvních elektrických jednotek EM 475 (později řady 451 a 452) v uvedeném roce teprve schválena a stavba prototypu byla zahájena až o dva roky později.

Prototyp příměstské železniční elektrické jednotky EM 475.0 na Mezinárodním strojírenském veletrhu v Brně. Dvojice prototypů byla s cestujícími v provozu jen v letech 1960 až 1968. (sbírka: Vagonářské muzeum Studénka)

V roce 1950 byla otázka rychlého dopravního spojení Prahy s okolím pomocí železnice řešena na stránkách časopisu Stavebnictví, v němž se uvádělo, že s ohledem na to, že Praha není pouze urbánním útvarem, ale již krajinným zaujímajícím ve vztahu k životu obyvatel fakticky větší území, než bylo vymezeno jeho katastrálními hranicemi, nastává úkol *„obsluhovat toto území jednotnou předměstskou dopravní sítí rychlodráhového charakteru“*. Přitom bylo zdůrazněno, že: *„Posláním této sítě není však podporovat liberální, vegetativní decentralisaci města, tedy prodlužovat proces odehrávající se v kapitalismu, tj. vytlačování početně stále sílícího proletariátu a poloproletariátu, který se už v periferních činžácích neumísil, za obvod města do míst levnějších životních předpokladů, ale konečně – přes primitivnější a technicky nedokonalé ze závadného usídlení – do progresivnějších zdravotních podmínek. Tak vidíme, jak rozkladné formy pozdního kapitalismu*

v otázce sídelní otevírají nové cesty.“

Samotný plán městských drah v podstatě korespondoval s interní zprávou publikovanou o rok dříve. Předpokládalo se, že předměstské vlaky budou jezdit v relacích napříč Prahou, a to následovně:

- Říčany – Praha-Vršovice – Praha hl. n. – nové nádraží v oblasti Holešovic[1] – Kralupy nad Vltavou
- Beroun – Praha hl. n. – Praha-Libeň, dolní nádraží *(dnes zrušeno)* – Praha-Vysočany – Lysá nad Labem
- Vrané – Praha-Vršovice – nové nádraží na rozhraní Libně a Hrdlořez[2] – Praha-Vysočany – Mělník
- Kladno – nové nádraží v oblasti Holešovic – Praha-Libeň, dolní nádraží – nové nádraží na rozhraní Libně a Hrdlořez – Český Brod
- Praha-Dejvice – nové nádraží v oblasti Holešovic – Praha hl. n. – Praha-Smíchov
- Variantně trasa: Praha-Dejvice – nové nádraží v oblasti Holešovic – Praha-Libeň, dolní nádraží – nové nádraží na rozhraní Libně a Hrdlořez – Říčany

Všechny uvedené relace měly být obsluhovány vlaky v 15minutovém špičkovém intervalu, přičemž vzhledem ke skutečnosti, že by každé z hlavních nádraží (ve smyslu stanic uvedených v našem přehledu výše) bylo sdíleno dvěma až třemi linkami, projížděl by každou z těchto stanic městský vlak každých 7,5 minuty v jednom směru, v případě pražského hlavního nádraží, nového nádraží v Holešovicích a nádraží v Praze-Libni (dolní nádraží v oblasti Palmovky) by šlo dokonce o 3,45 minuty. Díky krátkému intervalu by bylo možné zajistit přestupní vazby mezi vlaky různých směrů a rychle se přesouvat v rámci samotné Prahy. Šlo tedy o návrh opravdové předměstské (příměstské) a městské rychlodráhy německého vzoru, ostatně i v Národním archivu dochovaný popis nese na sobě tužkou napsanou poznámku: *„Tj. S-Bahn!“*

Jak je z uvedeného přehledu navrhovaných přepravních směrů zřejmé, vyžadovala by realizace obdobného záměru velké investice a nešlo spoléhat jen na prostou elektrifikaci existujících tratí. Vždyť minimálně v oblasti Holešovic a na pomezí Libně a Hrdlořez měla vzniknout hned dvě nová nádraží schopná odbavovat tisíce lidí a počítalo se i se zcela novými propojovacími tratěmi. Celá myšlenka ovšem byla mnohem ambicióznější a předpokládala, že ruku v ruce s přípravou rychlých železničních tratí ve vnitřní Praze budou probíhat i návazné investiční akce, jež vůbec umožní plán městských železnic uskutečnit.

Po dvojici prototypů následovala výroba celkem 62 jednotek řad EM 475.1 a EM 475.2 v letech 1964 až 1968 a 1972 až 1973. Později byly označeny jako řady 451 a 452. (zdroj: Necyklopedie.org; autor: Foxiest)

Pro spojení hlavního nádraží (tehdy ještě stále Wilsonovo, přejmenováno bylo až v roce 1953) s novým nádražím v Holešovicích měl vzniknout prakticky nový koridor. Asanováno (a novým velkorysým náměstím nahrazeno) mělo být Masarykovo nádraží (trať zde ovšem měla zůstat, nicméně již pod povrchem), ale i nádraží Denisovo (později Praha-Těšnov), Negrelliho viadukt měl být při překonávání Vltavy nahrazen zcela novým mostem, jež by sloužil i potřebám městské dopravy atp. Urbanizační zásahy by zcela přeměnily podobu některých městských částí, například v Karlíně, v Holešovicích či ve Vysočanech. Součástí mělo být i budování návazné sítě komunikací včetně severojižní trasy, kterou v pozměněné podobě známé dnes jako Severojižní magistrálu.

Pražské hlavní nádraží mělo údajně plánovaný nárůst dopravy absorbovat bez větších obtíží, dokonce se počítalo s uvolněním kolejí v jeho východní části (na žižkovské straně), kde mělo vzniknout nové centrální autobusové nádraží. V návrzích pak byl vzniklý přestupní uzel (dnes by se pro něj dalo použít i anglické slovíčko *hub*) pojmenován pod souhrnným názvem Ústřední nádraží.

Jak známo, z uvedených návrhů se neuskutečnilo prakticky nic. Úpravy silniční sítě realizované v pozdějších letech se v benefitech v podobě nových železničních spojení neprojevily. Tarifní integrace železničních spojení (na stávající síti) byla zahájena až od 1. 10. 1992, kdy bylo poprvé cestujícím umožněno cestovat na vybraných tratích s vybranými časovými (dlouhodobými) jízdenkami pražského DP. Na všechny železniční tratě v katastrálních hranicích Prahy se (v mezičase již vzniklý) systém Pražské integrované dopravy rozšířil od 1. 7. 1994. Dnes je možné jen na území Prahy využít okolo 800 integrovaných spojů denně, přičemž existují prozatím i dvě linky označované jako tzv. městské železniční linky (S34 a S49). Vezmeme-li v úvahu, že jedna z nich je provozována ve špičkách pracovních dnů v půlhodinovém intervalu (S49) a druhá dokonce pouze v hodinovém (S34; přičemž v tomto případě jde navíc o provoz jen v pracovních dnech), nelze tyto linky v žádném případě považovat za substitut metra, tj. S-Bahn německého střihu. Nejkratší interval na železnici – 10 minut – je ve špičkách pracovních dnů dosažen na trase S7 v úseku Praha-Radotín – Praha-

Smíchov, na několika dalších částech pražské železniční sítě je pak dosažen souhrnný interval 15 minut.

---

[1] Mělo jít o nové a s ohledem na větvení tratí významné nádraží, jež by se nacházelo zhruba v sousedství výstaviště v Holešovicích (dnes je zde sportovní aréna).

[2] V tomto případě mělo být nádraží soudě dle schematického plánku umístěno přibližně v místech spojnice tratí 943 (tzv. Malešická spojka, tj. mezi dnešní stanicí Praha-Libeň a Praha-Malešice) a 011 (Praha – Kolín). Nádraží mělo být – s ohledem na plánovanou průběžnou trať ve směru do Vysočan, koncipováno ve tvaru písmene „L“(možná i se dvěma provozními budovami) tak, aby bylo možné zajistit přestupy mezi vlaky jedoucími na Kolín a vlaky, jež by hlavní trať křížily a pokračovaly směrem na Vysočany.

Url: 1949–1950: Úvahy o využití železnice v pražské městské a příměstské dopravě