

Trolejbusem na Zbraslav – II. část – Trolejbus místo rychlodráhy

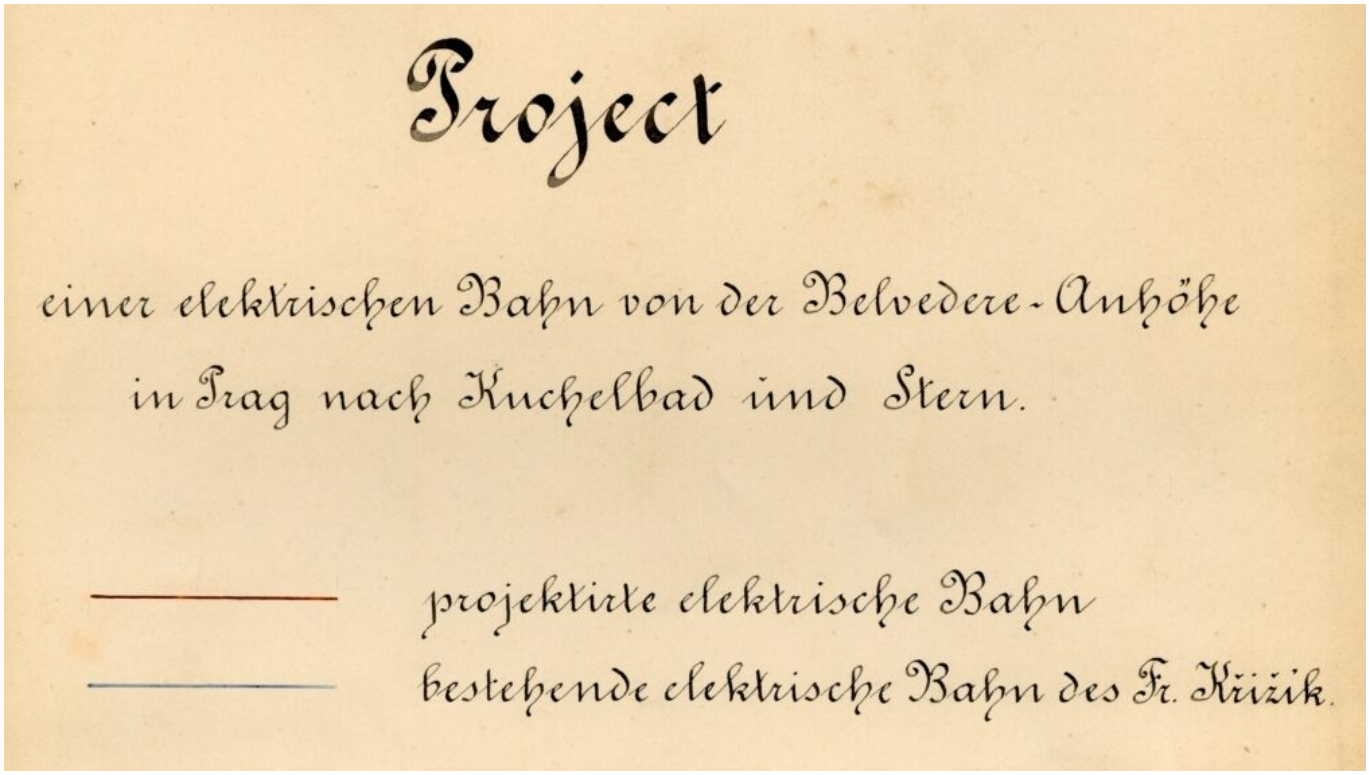
19.09 2022 19:54, Libor Hinčica, Trolejbusy Zbraslav

V poválečném opojení vznikaly napříč Československem rozsáhlé plány na vybudování nejrůznějších velkorysých infrastrukturních projektů, z nichž většina byla od počátku odsouzena k tomu, aby zůstala jen snem autora či autorů. Třebaže u mnohých z nich by byla výstavba i rozumně odůvodnitelná, nebylo zdecimované hospodářství, jemuž po válce zasadily další rány komunistický únorový převrat roku 1948 a z toho plynoucí nevhodná orientace československé průmyslové základny jednostranně k těžkému průmyslu, v kondici, aby se mohla realizovat ani ta část projektů, která měla racionální základ.

Naše povídání o trolejbusové trati na Zbraslav jsme ukončili v prvním díle v roce 1949, v době, kdy se zdálo, že před pražskou veřejnou dopravou stojí zářivá budoucnost a trolejbusy čeká velkorysý rozvoj, jenž se měl táhnout po celou nadcházející dekádu. Velká očekávání od expanze Prahy měly také obce nad jih od Prahy – v té době ještě stále samostatné. Malá Chuchle, Velká Chuchle, Lahovice, Lahovičky i Zbraslav předpokládaly, že nafukování Prahy bude mít pozitivní dopad také pro ně. Ostatně minimálně v případě Zbraslavi nebyla tato očekávání úplně neopodstatněná. Před válkou obec výrazně těžila z nárůstu počtu obyvatel metropole a stala se rezidenturou pro nemalé množství movitějších občanů, kteří si zde vystavěli své vily.

Přestože první pokus o zavedení autobusové dopravy v roce 1927 nevyšel (čtenáři prvního dílu mohou vzpomenout na peripetie s autobusovými přívěsy), městské autobusy Elektrických podniků

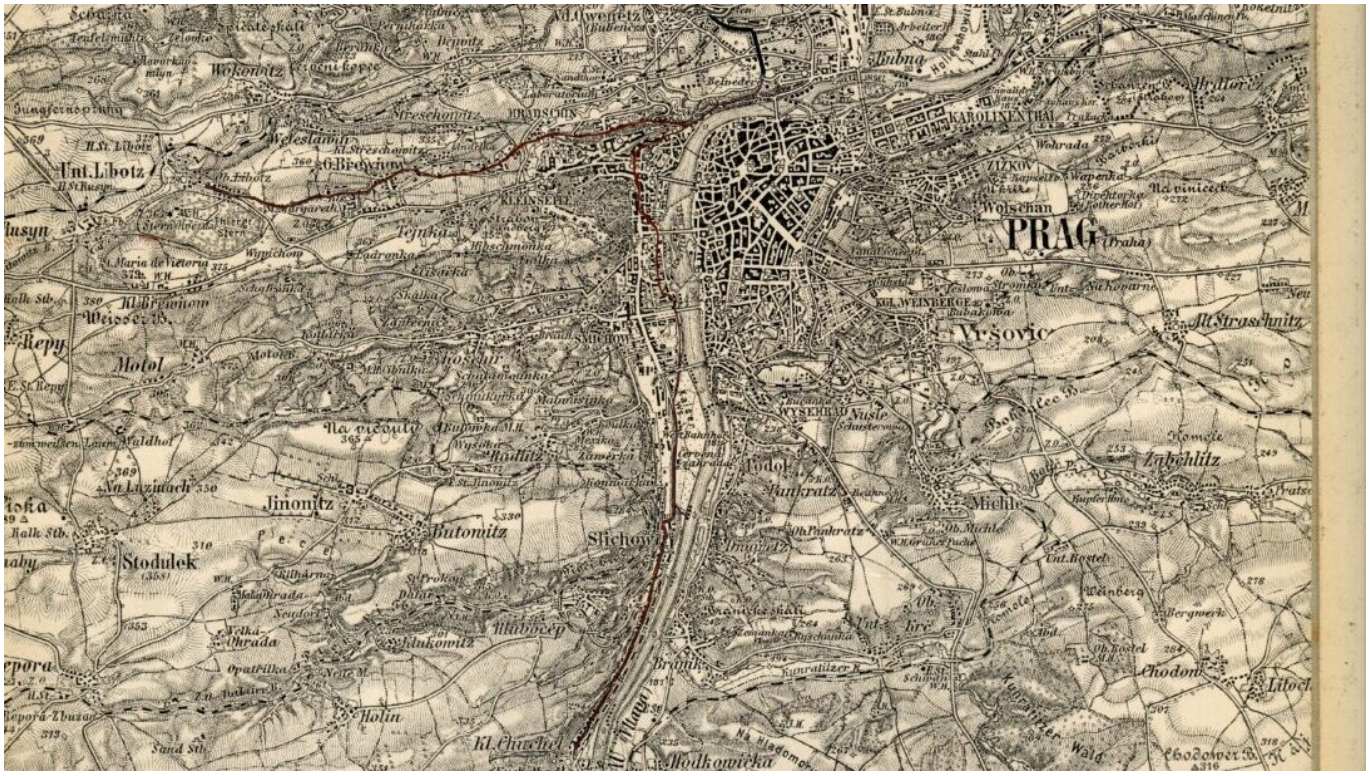
Zbraslavi přece jen dosáhly, když byla do obce zavedena od 1. 6. 1936 autobusová linka Z vedená v trase Karlovo náměstí – Velká Chuchle – Zbraslav (poté, co sem zrušily provoz svých autobusů Československé státní dráhy). Provoz linky byl zastaven od 10. 10. 1939 v důsledku příkazu vyžadujícímu omezení spotřeby pohonných hmot. Po válce se autobusy Elektrických podniků na trasu už nevrátily, přestože dopravní využití směrem jižně od Prahy dále stoupalo. V roce 1950 byla strakonická silnice v úseku Praha – Zbraslav nejvytíženější výpadovkou z metropole, s největším zatížením ve dnech pracovního klidu. Celé údolí vykotlané tokem Vltavy bylo totiž jedním z největších a hlavních rekreačních území Prahy, přičemž se předpokládalo, že tento význam bude ještě dále posilněn v souvislosti s úvahami o vybudování rozsáhlého komplexu s novým koupalištěm, který se měl nacházet u ústí Berounky do Vltavy, tedy na kraji Zbraslavi.



Výřez titulní stránky projektu Františka Křižíka z roku 1896 na stavbu tramvajové trati k letohrádku Hvězda a do Chuchle. (zdroj. archiv DPP)

Ačkoli by se mohlo zdát, že koupaliště, věc využitelná ze své podstaty jen po omezenou dobu v roce, nemůže jako katalyzátor výstavby kapacitního dopravního prostředku postačovat, je překvapivé, nakolik se v nejrůznějších zmínkách ve vztahu k rozvoji Zbraslavi a veřejné dopravy objevuje pro obhájení potřeby zavedení tramvají, anebo trolejbusů.

V rámci delimitace zájmových zón dopravní obslužnosti po zřízení státního autobusového dopravce ČSAD se někdy až neúprosně vynucovalo (a to napříč celým Československem) rozhraničení mezi působností městských dopravců (dopravních podniků) a linkového dopravce (ČSAD) přesně k hranicím daného města. Ve vztahu k Praze bylo lpěním na dodržování těchto zásad mnohdy na škodu. Obce s prokazatelnou spádovostí ku Praze byly dlouho odkázány na linkové spoje ČSAD a dlouhou řadu let se nedočkaly linek městských (byť třeba jen autobusových). Z tohoto schématu vybočovaly dvě lokality. První byl areál továren v letňanské průmyslové oblasti (s kratičkým zásahem do sousedních Čakovic), který však nebyl v rámci delimitace výslovně zmíněn, a pak oblast jižně od Prahy až po Zbraslav (včetně), která byla uváděna jako zájmová oblast nově zřízeného pražského DP.



Výřez z návrhu vedení tramvajové tratě Františka Křižíka do Malé Chuchle z roku 1896. zdroj: archiv DPP)

Ten stál před otázkou, zda do oblasti zavést tramvaj (v dobových dokumentech se zmiňuje přímo výraz „rychlodráha“), anebo trolejbus. Z hlediska tramvajové historie jistě stojí za to zmínit, že zbraslavský směr se do pozornosti plánovačů tramvajových tratí dostal již na samém počátku rozvoje elektrických tramvají v Praze. Projekt dráhy do Malé Chuchle z dílny českého vynálezce a podnikatele Františka Křižíka je datován již 12. dubnem 1896. Jen o rok později (tedy v roce 1897) je doložen obdobný návrh pražské obce, avšak s vedením až na Zbraslav. Uvádělo se, že celkové náklady by měly být zhruba 500 000 zlatých, přičemž se počítalo s nákupem 6 motorových, 3 vlečných a 2 nákladních vlečných vozů a 1 sněhového pluhu. Rychlost na městském úseku od Anděla ke Zlíchovu měla činit přibližně 16 km/h, v případě části na Zbraslav až 27 km/h. Zamýšlený interval byl 20 minut při jízdní době cca 40 minut. Ve Zbraslavi bylo připuštěno vybudování zvláštní vozovny pro potřeby obsluhy dané linky.

V té době už František Křižík získal povolení k provedení tzv. předběžných technických prací na „svůj“ úsek do Malé Chuchle. Jakmile se o projektu Prahy zamýšlející dovést tramvaj až na Zbraslav dověděl, nabídl, že se svého záměru na výstavbu trati v dané relaci vzdá, což skutečně učinil. Plán byl živý i v dalších letech a bobtnal ve svých cílech. Už v roce 1898 se například uvádí, že interval bude pouze 7½ minuty a vozů pro obsluhu dvanáctikilometrové trasy bude pořízeno celkem 40, z toho 22 motorových, 12 vlečných a 6 nákladních. Aktivita kolem zbraslavské trati utichla až v roce 1900, kdy ručně psaná poznámka na jednom z archivních dokumentů uvádí, že by nemělo být ještě přistoupeno k tzv. pochozí komisi a celý projekt by se měl odložit na neurčito. Z října roku 1900 pochází dotaz, zda dojde k vybudování plánované trati na Zbraslav (a současně plánované trati po pravém břehu Vltavy do dnešní části Zbraslavi Závist) v období let 1900 až 1903, na což pražská Kancelář městských elektrických podniků uvádí, že nelze předpokládat, že by v období nadcházejících třech let měla být stavba uskutečněna, a to s odůvodněním na špatnou finanční situaci obce.

Zde se stopa po nejstarším známém projektu zbraslavských tramvají vytrácí. Znovu o nich můžeme

nalézt úvahu v roce 1912, kdy měly obce Zbraslav, Modřany, Braník a Hodkovičky samy zažádat o udělení koncese pro stavbu tratě Podolí – Modřany – Zbraslav (tedy po pravém břehu Vltavy), a to *„pro netečnost obce pražské“*. Žádost o povolení nese datum 12. 8. 1912, zda jej ale obce získaly či nikoli, bohužel nevíme.



Návrh rozvoje trolejbusové sítě z roku 1951 zahrnoval už i trať na Zbraslav (plánovanou na rok 1953), jak ukazuje tento výřez. (zdroj: archiv DPP)

Další vlnu tramvajového snění se nám podařilo v archivních dokumentech dopátrat až v období po druhé světové válce. Přestože známé dochované plány z let 1945–49 zmiňují tramvajovou trať pouze v úseku Hlubočepy – Velká Chuchle, lze z dohledaných materiálů usuzovat, že proběhlo hned několik kol diskuzí nad možným vedením tramvají až na Zbraslav. Nejpozději v červnu 1949 ale byla budoucnost svěřena trolejbusům, byť pražský Dopravní podnik podle všeho nechtěl variantu tramvaje ani do budoucna zamítnout. Když se na přelomu 40. a 50. let začala původní tzv. strakonická silnice rekonstruovat na čtyřproudovou, vyhradil si Dopravní podnik při projednávání stavby zachování rezervního pruhu mezi komunikací a dráhou ČSD Praha – Plzeň umožňující do budoucna položení dvoukolejné tramvajové dráhy. Modernizovaná a rozšířená komunikace ovšem končila ve Velké Chuchli, což znemožňovalo zavedení tramvaje až na Zbraslav, protože druhá etapa výstavby silnice (Velká Chuchle – Zbraslav) by ovlivnila i trasování tramvajové trati, čímž by byly finanční prostředky vynaloženy nehospodárně. Současně se ale neobjevovala zmínka, že by bylo obě investiční akce (výstavbu tramvajové trati a silnice) sloučit do jedné a budovat obě infrastrukturní stavby souběžně. Do budoucna se nepochybovalo o tom, že po vybudování koupaliště a bazénu na Berounce bude nutno počítat *„s tak silnou dopravou, že ji může zvládnout toliko dráha pouliční“*, současně se ale uvádělo, že *„nynější osídlení Chuchle samo o sobě neodpovídá zdaleka kapacitě*

pouliční dráhy, takže provoz na ní by byl nehospodárný.“

Logická volba proto padla na trolejbus s tím, že se od počátku předpokládalo, že dojde k rozdělení výstavby do dvou etap. Ta první měla využít novou čtyřproudovou silnici do Velké Chuchle, druhá pak počítala s prodloužením až na Zbraslav, s tím, že trolejbusová doprava *„svou výkonností postačí zvládnout dnešní dopravní požadavky i nedělní dopravu rekreační.“*

Autor článku děkuje za vynikající spolupráci a profesionální přístup pracovníkům Archivu DP hl. m Prahy, Národního archivu v Praze, Archivu hl. m. Prahy a Státního oblastního archivu v Praze. Zvláštní jmenovité poděkování si pak zasluhují zejména pánové Ing. Robert Mara a Mgr. Pavel Fojtík.

Url: Trolejbusem na Zbraslav – II. část – Trolejbus místo rychlodráhy