

Praha — nynější hlavní město republiky československé — byla do roku 1918 pouhým provinciálním městem říše Rakousko-Uherské a čítala 223.000 obyvatel na rozloze 2101 ha. Přes to, že tu jako v hlavním městě Království Českého soustředěn byl veškeren vnitřní život národa Českého, stálo město mimo všechny důležité mezinárodní spoje komunikační, takže pronikavý rozvoj novodobého evropského ruchu obchodního a komunikačního zůstal bez patrného vlivu na jeho vzrůst a toto nepříznivé postavení vtisklo svůj ráz i celému vývoji stavebnímu, který stejně jako v jiných částech říše Rakousko-Uherské vykazuje již v dobách předválečných značný poměrně rozmach.

Toto provinciální postavení Prahy bez zdánlivé možnosti státi se spojovacím článkem v řetězu mezinárodních cest mělo za následek, že Praha vyvínovala se po léta bez náležitého zřetele k celkovým potřebám moderního velkoměsta, často podle okamžitých zájmů místních a někdy i osobních a že v bezprostředním jejím okolí vznikala menší i větší předměstí, jež pevně obchvacovala vnitřní město bez jakéhokoliv zřetele a ohledu na celkové potřeby komunikační, zdravotní i estetické.

Byly sice již v dobách předválečných činěny pokusy čeliti těmto poměrům, ale snahy ty setkávaly se z pravidla jen s nepatrnými výsledky, neboť u jednotlivých předměstí jako samostatných jednotek samosprávných měl často zájem místní, neb dokonce i osobní přednost, před celkovým zájmem veřejným.

Teprve státní převrat, provedený dne 28. 10. 1918, jenž

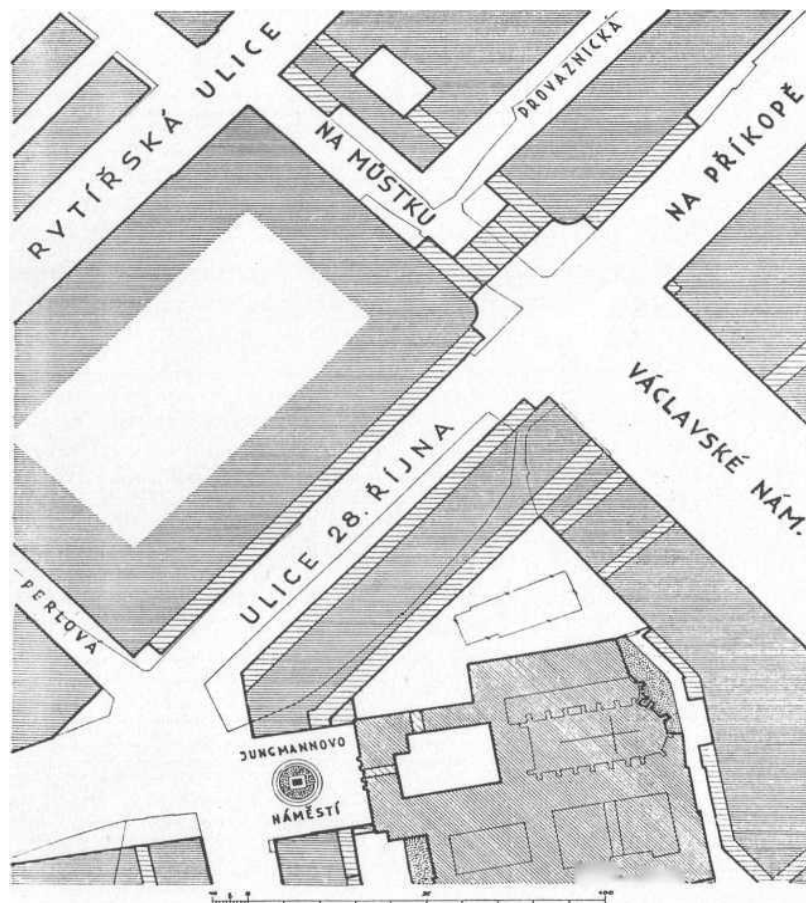
postavil Prahu v čelo všech měst nově utvořené republiky československé, znamená zásadní obrat ve stavebním vývoji jejím.

Národní shromáždění osvobozeného státu učinilo hned na počátku své činnosti opatření, aby budoucí vývoj Prahy upraven byl tak, aby splněny byly požadavky plynoucí, jak z nového jejího určení, tak i z potřeb kladených pro moderní stavbu měst.

Stalo se tak dvěma zákony a to jednak zákonem ze 6. II. 1920 č. 114 sb. z. a n., jímž utvořena byla Velká Praha připojením 39 obcí sousedních ku Praze a jednak zákonem z 5. II. 1920 č. 88 sb. z. a n., jímž zvláštní komisi odborníků — státní regulační komisi — svěřen byl úkol vypracovati přehledný regulační a zastavovací plán pro právě utvořenou Velkou Prahu a 78 obcí okolních v t. zv. zájmovém obvodu se zřetelem na požadavky, jež moderní doba klade na vzrůst města po stránce zdravotní, hospodářské a vzhledové. Komise pak podřízena byla přímo ministerstvu veřejných prací, aby zabezpečeno bylo vypracování plánu bez škodlivých vlivů místních.

Státní regulační komise ujala se svého úkolu se vši vážností, ale úkol ten nebyl snadný ani jednoduchý. Značný rozsah území nově utvořené Velké Prahy, jež zvětšen byl na 17.189 ha vyjma zájmového obvodu, jež činil 32.000 ha, jeho složitý charakter a abnormální vzrůst obyvatelstva stěžovaly podstatně práci komise.

základním problémem pro vyhotovení plánu regulačního bylo ovšem **Z**stanovení sítě hlavních komunikací. Tuto nejdůležitější kostru plánu bylo nutno řešiti pod zorným úhlem komunikací již vypracovaných, velkého rozvoje motorické dopravy, naprosto nedostatečného stavu sítě železniční, ochrany památných čtvrtí, vybudování čtvrtí nových a v neposlední řadě i významu Prahy jako centra celého státu a jeho posice jako nově utvořeného průběžného bodu v mezinárodní dopravě.

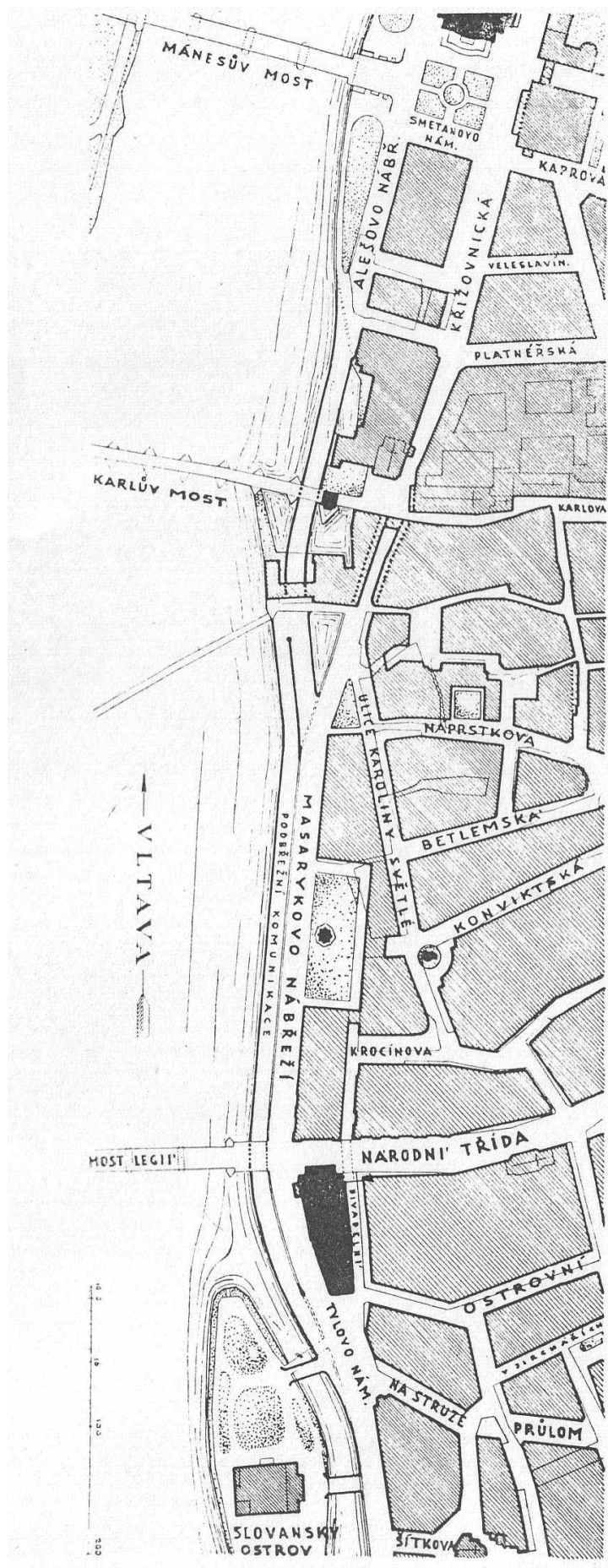


Vyřešení křižovatky Václavského náměstí s ulicemi Na Příkopě a Ulicí 28. října. Rozšíření Ulice 28. října loubími na užitečnou šířku 30 metrů. Uzavření Starého města vysokou stavbou s podjezdy a podchody.

V rámci této sítě se uplatnily v regulačním plánu všechny druhy komunikací, a to jak komunikace *průběžné*, tak i *dostředné* a obvodové, jakož i komunikace lokálního rázu. Do Prahy se sbíhá 12 státních silnic, jež všechny jsou sváděny hlavními komunikačními tepnami uličními do středu města. Těchto 12 komunikačních linií by nestačilo zdaleka pro potřeby města, zejména nyní, kdy automobilová doprava se stává důležitým činitelem a vrací silnicím jejich bývalý význam. Proto musela býti dnešní síť výběžných komunikací pražských doplněna dalšími, z nichž nejdůležitějšími budou ony, které se projektují v údolí Vltavy na sever i jih a k nimž se přidruží komunikace otvírající velká rekreační území, jaká poskytují lesnatá údolí Sázavy, Berounky a rozlehlé oblasti Karlova Týna a Křivoklátu.

Všechny tyto komunikace mají již dnes vedle svého dostředného charakteru i ráz *průběžný*. Průběžná *vozba* vedená středem města, zvyšovala by podstatně vnitropražský provoz a přetěžovala by nedostatečně *dimenzované* komunikační tepny v centru města. Vzhledem k tomu, že vzrůst frekvence děje se kvadraticky se vzrůstem počtu obyvatelstva, nelze připustiti, aby vnitropražská doprava byla zvětšována dopravou průběžnou, která nemá za cíl Prahu, nýbrž vede z jedné oblasti našeho státu přes Prahu do oblasti protilehlé. Při převážném směru dopravy od západu k východu bylo nutno obvésti zejména tento směr mimo střed Prahy dvěma průběžnými komunikacemi. Z těch severní převádí silnici Karlovarskou, chomutovskou a velvarskou územím dejvickým na třídu Belcrediho, Veletržní a p o d j e d e m pod nádražím v Bubnech ulicí Dělnickou přes nový most libeňský na rozbočku u Palmovky, kde se rozvětjuje na silnici rumburskou, libereckou a hradeckou. Na jihu se spojují silnice písecká, budoucí karlovotýnská a křivoklátská se silnicí plzeňskou v transverzálu, která jde z území smíchovského přes nový most u Výtoně a rozbočí jednak novou výstupnou komunikací na pláň pankráckou k silnici táborské, jednak údolím Botiče na silnici Cernokosteleckou a z této dále novou komunikací podél káranského vodovodu na silnici jihlavskou. Tyto dvě transverzály jsou doplněny i důležitou průběžnou komu-

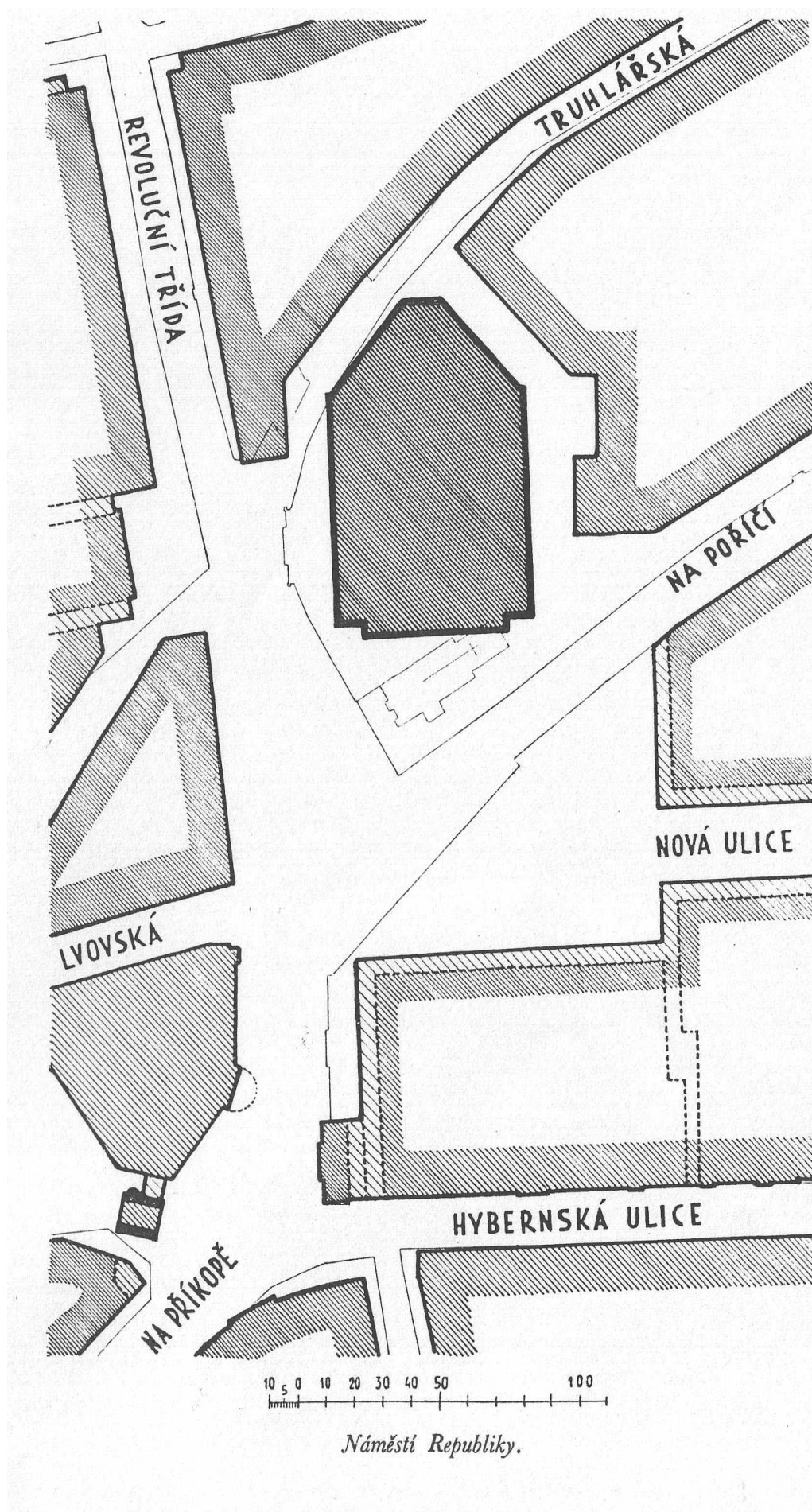
*Vyřešení podbřeží při nábřeží
Masarykově,
zároveň vyřešení křížení pod mostem
Legií a pod mostem Karlovým. Rozšíření
Křižovnické ulice loubími.*



nikací, vedoucí od Modřan přes Krč, Vršovice, Vinohrady, Žižkov, Libeň ku kbelskému letišti, která bude sloužiti ku obvedení průběžné dopravy severo-jihní.

Dalším důležitým principem nové komunikační sítě jest tak zv. *rozvětvení* všech hlavních směrů na vnějším obvodu pražského území, aby bylo možno přejížděti z jedné strany na druhou, aniž by střed města byl zatěžován. Takovou funkci má na příklad zmíněná již třída podél káranského vodovodu, dále komunikace vystupující u poděbradské silnice „U Harfy“ k „Ohradě“ na Žižkově a spojka silnice karlovarské se silnicí plzeňskou, vedená od „Bílého Beránka“ na Bílou Horu. V zájmové oblasti Pražské, která měří 320 km², se navrhuje změna trasy všech těchto výběžných komunikací tak, aby nebyly prováděny středem obcí, nýbrž po obvodech, jak toho vyžaduje rychlost dopravy a bezpečnost obyvatelstva. Stejně, i v nových čtvrtích pražských jsou vedeny tyto hlavní tepny tak, že zastavení přilehlých pozemků se ne- přimýká k těmto komunikacím, nýbrž jest disponováno při souběžných ulicích, které mají obstarati přístup k obytným objektům. Tím odpadá celá řada nepříznivých křižovatek. Tam, kde v nových částech se křižují tyto dostředné komunikace s komunikacemi obvodovými, případně, kde křižují se zmíněné transversály od západu k východu s transversálou od severu k jihu, neděje se křížení v úrovni, nýbrž jest v plánu pamatováno na křižovatku nadjezdem nebo podjezdem.

Ve vnitřním městě, kde panují již dnes velmi stísněné poměry dopravní, nelze připustiti, aby dostředné linie se křížily v jediném místě a proto zde bylo křížení nahrazeno okružovými třídami, kterými se má převésti frekvence z jednoho směru do směru protilehlého. Nejvnitřnější okruh jest vytvořen z třídy Revoluční, z náměstí Republiky, Příkopů, z ulice 28. října, z Národní třídy a z nábřeží od mostu Legií až k mostu Stefanikovu. Tím se obchází Staré město a chrání se před úplnou destrukcí, kterou by jistě mělo v zápětí důsledné prodloužení všech dostředných komunikací. Stejně chrání plán i Malou Stranu a Hradčany a proto i zde počítá s obvedením průběžných linií. Na jedné straně jest to petřínská komunikace od mostu Legií na Pohořelec, na druhé straně rekon-



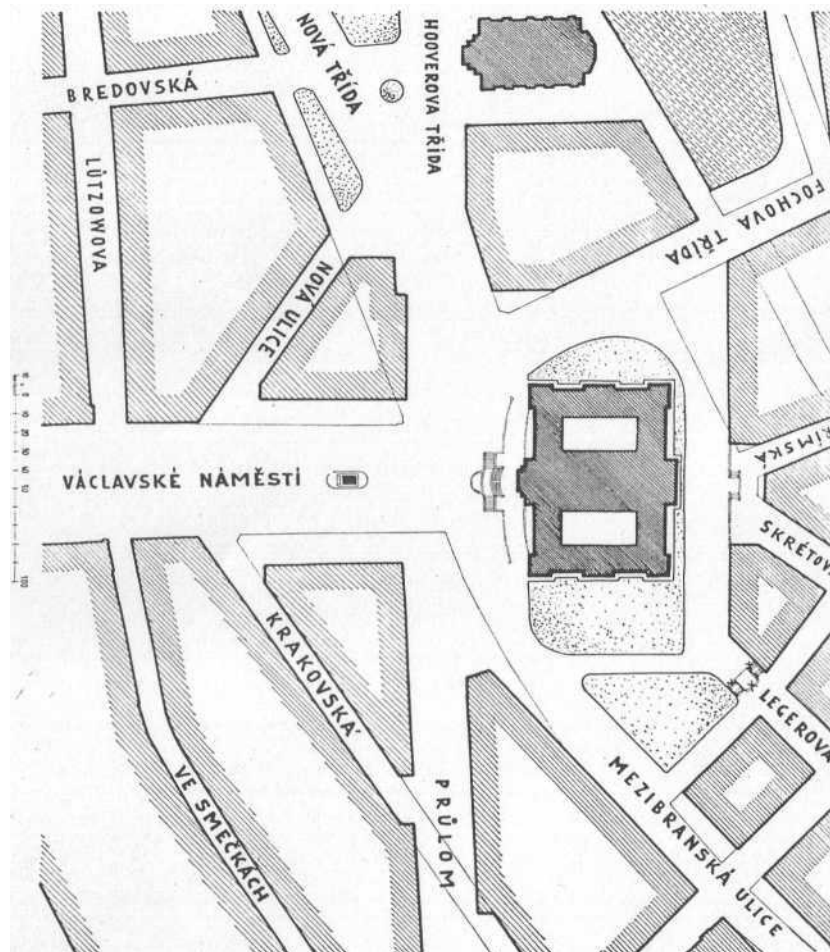
Náměstí Republiky

strnovaná silnice Chotkova a výstupná komunikace na pláň Letenskou od mostu Stefanikova a Čechova, jež se spojují v okruh mohutnou třídou, ohraničující hradní území a probíhající pláň letenskou.

Druhý okruh částečný bude tvořiti Těšnov s novou třídou, vedenou od městského musea přes nádraží Masarykovo ke třídě Lützowově, která opraví poněkud svůj směr a vyústí u Národního musea. Odtud dále se prorazí nová tepna přes ulici Krakovskou až na křižovatku ulice Ječné s ulicí Štěpánskou a Lípovou. Pokračováním přes Karlovo náměstí a ulici Resslovu se uzavře tento okruh u nově budovaného mostu na Smíchov a bude případně zvětšen rekonstrukcí Benátské ulice, která umožní prodloužení okruhu ulicí Bartolomějskou k novému mostu u Výtoně.

Do druhého okruhu zapadne na jedné straně tangentiálně Sokolská třída, která se stane po provedení mostu přes nuselské údolí důležitou spojnici středu města s mohutnou čtvrtí pankráckou, na druhé straně přes most Hlávkův třída Bubenská, vedoucí k budoucímu výstavišti, disponovanému ve Stromovce na volných plochách vltavských břehů. Přímo u musea se dotkne tohoto okruhu neméně důležitá komunikace, která nad Wilsonovým nádražím probíhati bude přes Rajskou zahradu, zasáhne poměrně radikálně území žižkovské několika průlomy a ukončí na křižovatce ulice Prokopovy a Poděbradovou třídou, aby zde navázala na silnici Jihlavskou a tunelem pod Vítkovem do Karlína na silnici Poděbradskou a novým mostem přes Vltavu i na území holešovické a mostem u Pele Tyrolky na severní oblast pražskou.

Pokud se dimensování hlavních komunikací týče, projektují se tyto v nových částech o minimální šířce 30-32 m, která jen při nejpřísnějším regulování dopravy může postačí ti velkoměstské frekvenci. Ve starých částech města nebylo možno z důvodů hospodářských dodržeti ani této šířky, neboť výkup pozemků vyžadoval by značných finančních nákladů. Proto se projektuje na některých místech *loubí*, jak to ukazuje případ ulice 28. října, která bude míti šířku pouze 20 m, avšak bude po obou stranách vroubena pětimetrovým podloubím. Stejně ulice u Karlova mostu se rozšíří podloubím, jež však



Úprava horního
prostranství
Václavského náměstí
při museu, kde stýká
se pět velmi důležitých
výpadevých a okruh
hových komunikací.

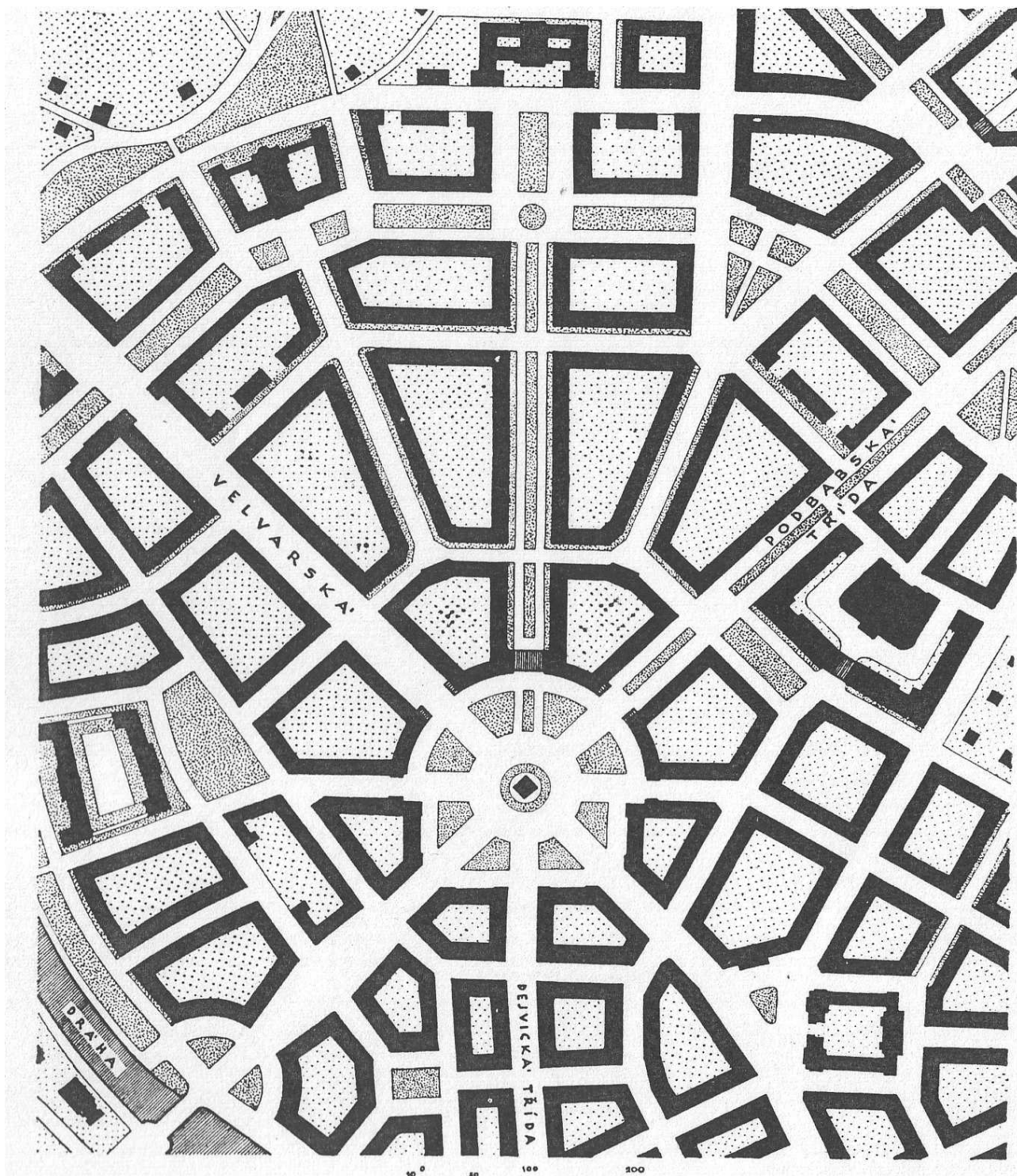
při velké frekvenci, která zde se vyvine v budoucnosti, by nestačilo. Proto se navrhuje zvláštní nábrežní komunikace, sestupující s nábrežím Masarykova, podcházející Staroměstské mlýny a Karlův most a navazující na nábreží před náměstím Smetanovým. (Str. 9.) Kromě toho se řeší v rozlehlých blocích celá řada pasáží, z nichž některé se svádějí do arkádových prostranství. Takovou úpravu vykazuje nádvoří německého kasina, paláce Sylva-Tarouca a Františkánské zahrady.]

Bylo všeobecnou snahou, aby spád hlavních komunikací nebyl větší než 1 : 25; u podružných komunikací se připouští spád 1 : 17, a u obytných ulic pak ještě větší, což nemůže překvapiti při charakteru pražského území. Komunikace podřadné byly navrženy z důvodů hospodářských v minimálních šířkách. Pouze tam, kde se předpokládalo, že komunikace může nabýti v budoucnu většího dopravního významu, reservovaly se při zastavení pro možné rozšíření pětimetrové předzahrádky.

V komunikační síti vnitřního města i nových částí vznikne celá řada křižovatek, jež bylo nutno náležitým způsobem vytvořiti, a to nejen z důvodů dopravních, ale i estetických. Jest to zejména náměstí Republiky (str. 11), které změní úplně svoji formu, jest to dále náměstí, jež vznikne na druhém okruhu v místech nynější staniční budovy nádraží Masarykova, jest to úplná přestavba horního prostranství Václavského náměstí (str. 13) a konečně významné křižovatky, jakými bude náměstí Na Růžku v Dejvicích (str. 15), na třídě Krále Jiřího ve Vršovicích a na křižovatce ulice Prokopovy a Poděbradské třídy v Žižkově. Nadmíru obtížné řešení vyžádala si křižovatka, jež vzniká v území Libeňském mezi Palmovkou a novým mostem. (Str. 17.)

Vltavská nábreží, která se mohla státí pravou ozdobou Prahy a která byla bohužel nedostatečně dimensována, mohou býti rekonstruována jen v nej menší míře.

Proto nová nábreží jsou projektována v mohutných šířkách s náležitým ohledem na zelené plochy. Jest samozřejmo, že na břehu malostranském se neprojektuje žádné nábreží a že se zde navrhuje pouze skrytá komunikace, odlehčující hlavní malostranskou tepnu a vedoucí kolem staveniště mo-



Významná křižovatka Na růžku ze severozápadní části Prahy — v Dejvicích slučující důležité komunikace. Toto náměstí bude jednotně vybudováno.

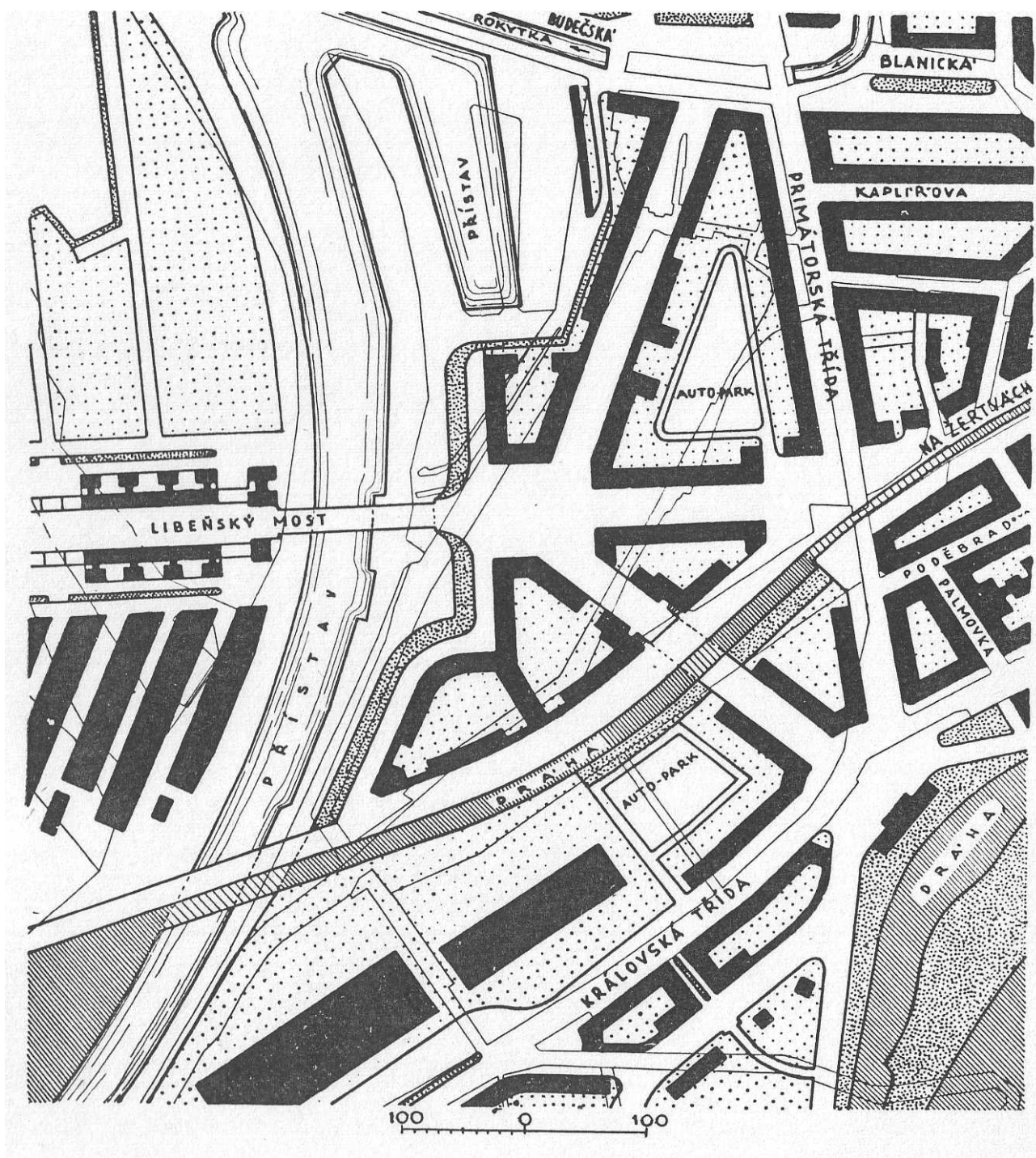
derní galerie, přes Kampu do ulice Lužické a na Klárov. Úprava Klárova náleží k nej choulostivějším problémům vnitropražské regulace, poněvadž se tu stýkají protichůdné zájmy — ochrana staré čtvrti a komunikační potřeby.

Jest samozřejmo, že vybudování této komunikační sítě bude se díti postupně, jak toho rozvoj města a jeho potřeby budou vyžadovati. Realisace bude velmi nákladná a nebude samosřejmě jenom technickým problémem, nýbrž i těžkým problémem finančním.

alším důležitým prvkem na výstavbě našeho hlavního města jest **D**železniční síť a nádraží. Řešení železničního problému jest úkolem nad jiné obtížným a to nejen z důvodů terénních, ale hlavně proto, že mezi tím co v cizině prodělaly železnice dvě i více rekonstrukcí, naše nádražní zařízení kromě přestavby nádraží Wilsonova zůstala ve stavu, vykazujícím jen nepatrná zlepšení oproti stavu počátečnímu. Proto podařilo se teprve počátkem roku 1927 dosáhnouti povšechné dohody o celkovém projektu železničním.

Železniční projekt pražský vychází z hlavní zásady, že nákladová doprava se odděluje od osobní dopravy koncentrované na jediném centrálním nádraží, ve které se přeměňuje nádraží Wilsonovo. Rozšíření tohoto nádraží na 19 nástupišť s provozní kapacitou, jež může býti vystupňována z normálních 1200 vlaků až na 1900 vlaků za 24 hodiny s max. počtem 720.000 osob proti 120.000 osobám dnes, se děje bohužel na úkor Vrchlického sadu. Naproti tomu získává město podstatným omezením rozsahu nádraží Masarykova, které má na příště sloužiti jako nádraží poštovní a pro rychlozboží. Nádraží smíchovské se zachovává v plném rozsahu a státní regulační komisi se nepodařilo docílití jeho zkrácení, jak by toho vyžadovaly důvody komunikační, zejména přímé spojení od mostu na Výtoni na třídu Plzeňskou a Radlickou.

Nádraží v Brusce se omezuje pouze na dopravu osobní, naproti tomu se rozšiřuje značně nádraží v Holešovicích pro



Předmostí mostu Libeňského s rozvětvením komunikací do města.

oba druhy dopravy. Nádraží vršovické a libeňské budou mít stejný význam, poněvadž obě tato nádraží budou sloužiti jako nádraží odstavná pro potřeby ústředního osobního nádraží. Snaha železniční správy, aby zásobování obyvatelstva se dělo způsobem co nejúčelnějším, vedla studijní kancelář železniční k tomu, že navrhuje kromě velkého nádraží nákladového na pozemcích získaných úpravou Vltavy na Manínách, v jednotlivých oblastech samostatná nádraží nákladová, z nichž nejvýznamnější jest nádraží budované u Červeného Dvora, nádraží na pláni Pankrácké, Na Vypichu v Břevnově, na Červeném vrchu u Vokovic a konečně na území kobyliško-ďáblickém. Směr hlavních železničních linií se zachovává a státní regulační komisi se nepodařilo docílit alespoň korekce tak nepříznivé trasy, jakou má železniční trať ve Stromovce, nebo jakou představuje násypová bariera bývalé severní dráhy na území libeňsko-vysočanském. Železniční projekt přinesl též povšechné řešení t. zv. městských rychlodrah, které mají obstarávati dopravu obyvatelstva v okruhu asi 25-30 km. Rychlodráhy jsou projektovány na vlastním tělese a jsou disponovány tak, že nekončí na centrálním nádraží, nýbrž přejíždějí vždy přes střed některé z lokálních stanic pražského území. Převezmou z velké míry úkoly, které v jiných městech plní dráhy podzemní. Proto bude třeba v Praze vybudovati snad jen toliko jedinou trať podzemní, která by spojovala území dejvické s územím vinohradským, aniž by bylo třeba budovati rozsáhlou síť podzemních drah, které ve skutečnosti jsou jen neblahými následky neprozíravé výstavby města, a přílišné nezdravé koncentrace obyvatelstva. Lokální dopravu budou i nadále obstarávati městské elektrické dráhy, jejichž síť musí býti náležitě rozšířena a pro jejich potřeby byla vyhrazena v regulačním plánu vhodná místa, hlavně pro dílny a nové vozovny. Aby elektrickým drahám byla umožněna zvýšená rychlost, projektují se v nových čtvrtích a v mnohých případech i ve vnitřním městě koleje na samostatném tělese. Síť jejich bude doplněna bohatou sítí autobusovou, která zejména ve vnitřních částech nahradí elektrické dráhy a zprostředkuje dopravu na krátké vzdálenosti, když elektrickým dra-

Regulační úprava Letné s disposicí veřejných státních budov a sadovou úpravou, jakož i výstupnou komunikací od mostu Štefánikova.



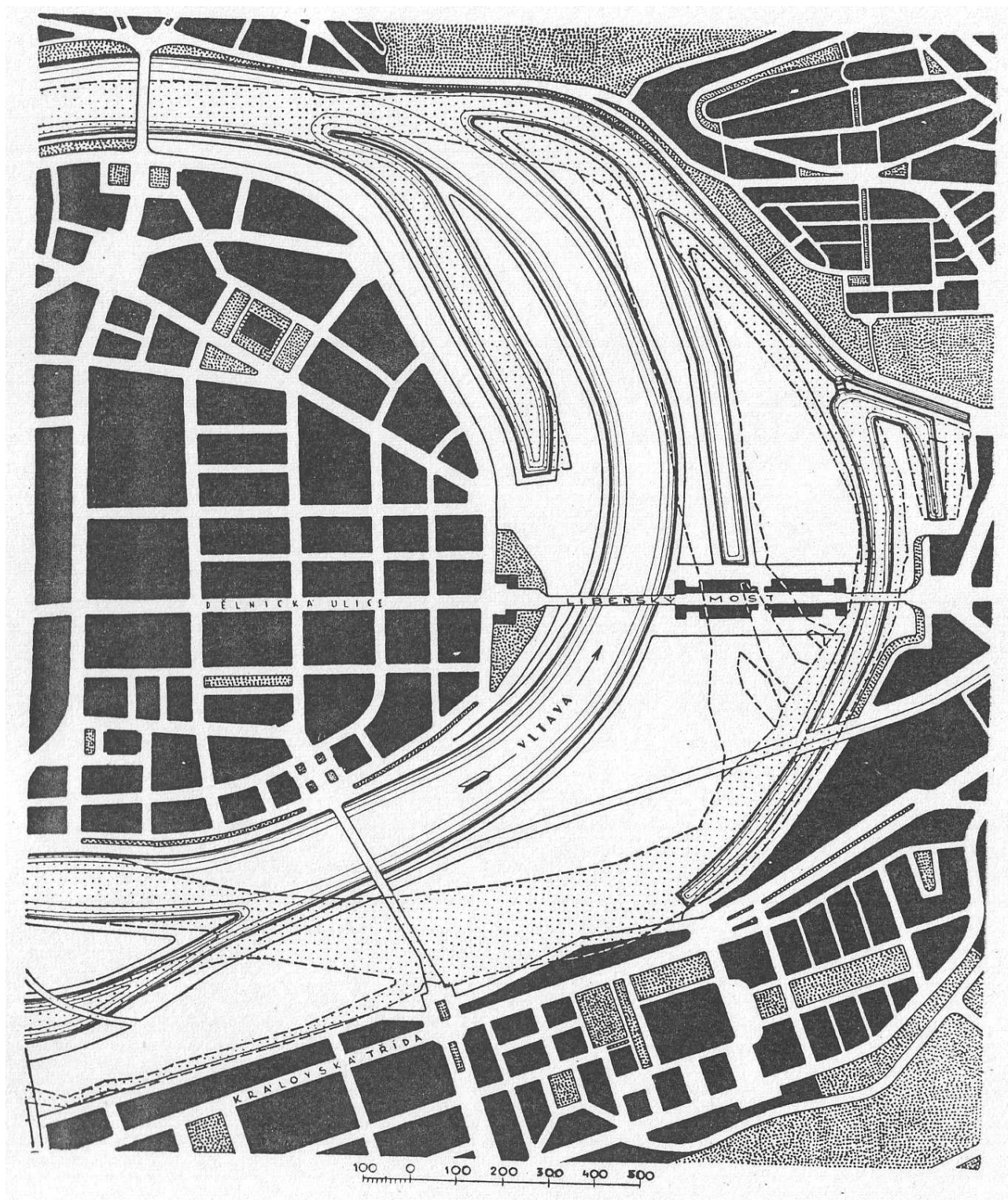
hám z důvodů žádoucího zmenšení počtu stanic, jako překážek ostatní vozby, bude přenechána doprava na velké vzdálenosti.

Regulační plán ve svém povšechném charakteru nemůže vystihnouti vzájemnou funkci jednotlivých prostředků dopravních. Také se nemůže zabývatí podrobně vyřešením dopravního problému pražského, který den ode dne se stává složitějším a obtížnějším. Jeho hlavní obtíže vyplývají jednak z nedostatečně dimensovaných vnitropražských ulic, hlavně ale z té okolnosti, že po pražských ulicích se pohybují stále ještě vozidla různých dopravních rychlostí, z nichž zejména koňské potahy a ruční vozíky zmenšují při své nepatrné rychlosti desetkrát ano i patnáctkrát dopravní kapacitu pražských ulic. Vyřešení dopravního problému pražského je předmětem soutěže, kterou vypsal Elektrické Podniky města Prahy v roce 1930—1931.

Z nej významnějších a nejdůležitějších složek v zastavovacím plánu pražském jest nesporně tok Vltavy se svými přítoky. Tvoří-li řečiště vltavské v jednom směru mohutnou osu městské dispozice, rozdělují v druhém směru poměrně hluboká, převážně rozlehlá, četná údolí přítoků pražské území sice ve významné celky, ale znemožňují tak bezprostřední vzájemné navazování jednotlivých městských čtvrtí. Příroda sama se postarala tudíž o zdravý vývoj města, neboť zabraňuje přílišné koncentraci a vede k přirozené decentraci docilované jinde umělými prostředky.

V rozsahu města i zájmového pásma navrhuje státní regulační komise v dohodě s kanceláří pro úpravu Vltavy a přítoků takovou výstavbu vltavských břehů, aby byly odstraněny záplavy částí již zastavěných i pozemků vhodných pro zastavění. Pozemky, které se úpravou Vltavy získávají, vyhražují se pro účely veřejné, neboť Vltava má dvojí význam pro město: jest důležitou vodní dráhou mezinárodního charakteru a jest obrovským vzduchovým reservoiem, protínajícím právě střed města. V prvním směru se získává již nyní

Úprava Vltavy na východě města. Dřívější rozteklé řečiště překládá se do zkráceného a zúženého (180 m) nového řečiště. Získané území využije se pro účely železniční a pro zřízení velkých basénů s překladišti pro potřeby plavby.



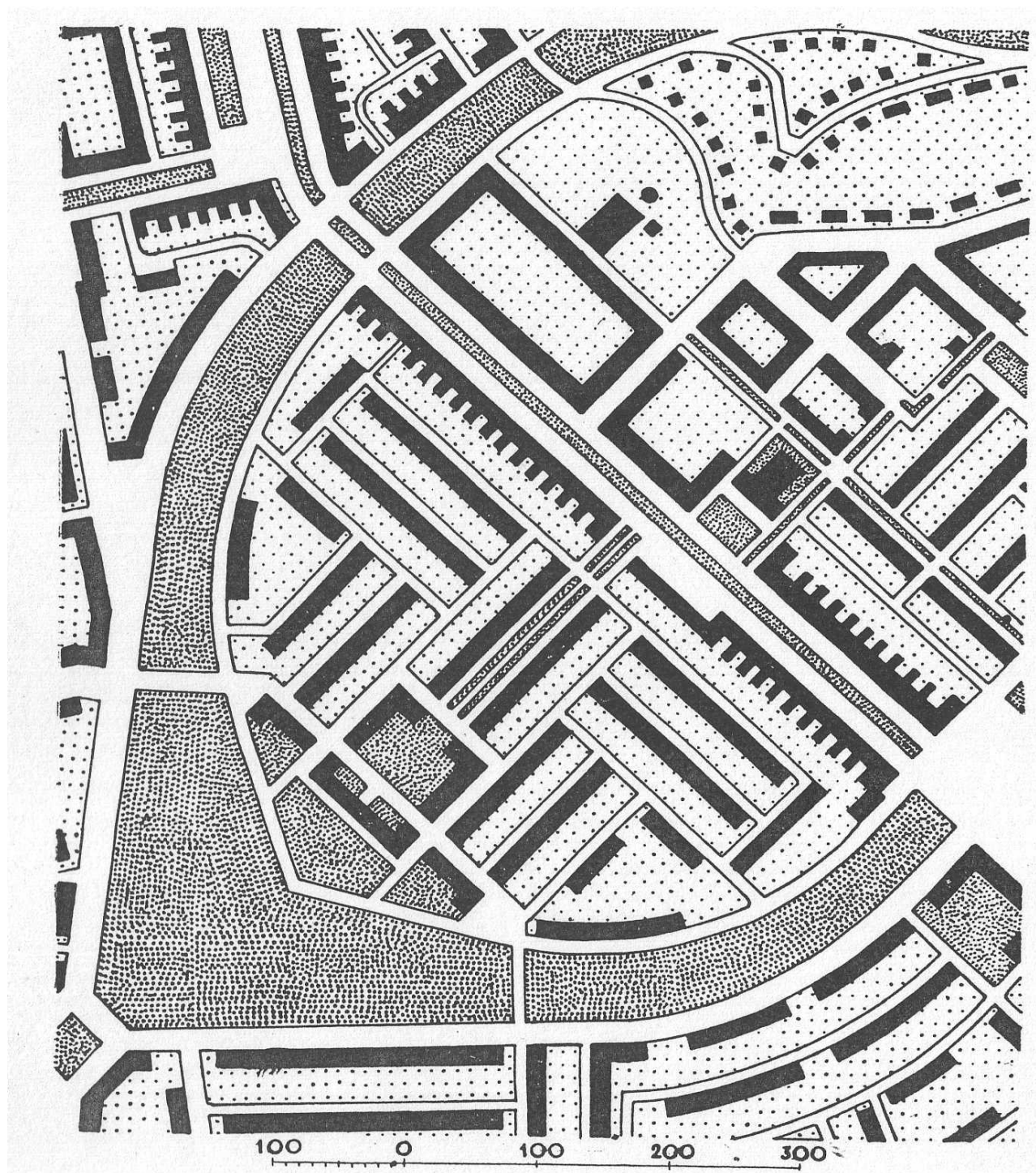
provedenou regulací vltavskou na Maninách obrovské území, které se využije pro účely železniční a pro zřízení velkých přístavních basénů s překladišti pro potřeby plavby. K témuž účelu se přemění dosavadní vorový přístav na Smíchově v přístav obchodní. Nový přístav vorový se zřídí na pravém břehu Vltavském mezi Modřany a Hodkovičkami.

Mohutná šířka řeky ve vnitřním městě, jež zvyšuje tolik půvab panoramatu hradčanského, musí býti docílena i v nových oblastech a to vhodným situováním pohyblivých zdýmadel, která mají samozřejmě v prvé řadě sloužiti k účelům plavebním a využitkování vodní síly. Pod Prahou se projektuje posunutí zdýmadla trojského, dnes již naprosto nevyhovujícího, až k Podbabě, takže se prodlouží vzdutá hladina velké šířky o značnou délku a stane se mohutnou osou budoucího výstaviště, proponovaného na obou březích přilehlé trati vltavské. Nad Prahou se projektuje zdýmadlo nad ústím řeky Berounky a dociluje se tím široké hladiny pro zahradní město, v jaké se má přeměnit Zbraslav.

Pokud se nevyužije vltavských břehů k vlastním účelům plavebním, vyhrazují se všechny získané plochy pro zelené pásy, v nichž mají býti situována sportovní i dětská hřiště, zahrádkové kolonie a zahradnické objekty. Bude to zejména zelený pás, táhnoucí se od Vyšehradského tunelu ku Bráníku, kde se projektuje Národní stadion a kde se soustřeďují všechny vodní sporty s veřejnými koupališti. Na úpravu této části byla vypsána za spoluúčasti státní regulační komise obcí Pražskou veřejná soutěž, která přinesla pozitivní řešení, na jehož realizaci se nyní pracuje. Stejně se připravuje v dohodě s pražskými vzorkovými veletrhy vypsání soutěže na úpravu nového výstaviště a rozšíření Stromovky.

Podobnými zásadami se řídila státní regulační komise při úpravě přítoků, z nichž zejména údolí Šáreckého potoka má býti proměněno v národní park. Údolí Rokytky se upravuje kromě toho nejen jako důležitý krajinářský motiv, ale .současně tak, aby jedenkrát mohlo sloužiti co plavební dráha, spojující Vltavu s Labem u Čelákovic. Motolský potok a Botič připouštějí bohužel krajinářskou úpravu již jen ve svých horních částech, kde má býti této možnosti podle plánu

Část regulační úpravy nové čtvrti obytné na jihu Prahy — na Pankráci — se zastavěním vyšším (3–4 patrovým, otevřeným. Zahrady pokud možno obráceny k jihu.



státní regulační komise v plném rozsahu využito, aby se alespoň z části zmírnily neblahé důsledky přehnaného zastavění širokých údolí těchto potoků, jak se nám jeví v Košířích a v Nuslích. Údolí Dalejského potoka bude mít obdobný charakter jako údolí Šárecké. Kunratický potok umožní pak svými lučinatými, širokými břehy ve spojení s kunratickým lesem zřízení stejného rekreačního pásu na jihu Prahy, jakým na severu jest Stromovka.

K moderním dopravním prostředkům náleží zajisté i letectví. Proto státní regulační komise přijala do svého projektu civilní i vojenská letiště, jak je příslušné státní správy zřídily na pláni letňansko-kbelské, a postarala se o to, aby k těmto letištím umožněno bylo nejen spojení železniční, nýbrž i prvotřídní spojení silniční tím, že nahradila serpentínový výstup silnice Liberecké u Klíčová, po stránce komunikační tak závadný, novou přímo a mírně stoupající komunikací od továrny Kolbenovy ku východní straně Kbelského letiště. Kromě toho vyhrazuje regulační komise plán vhodné plochy ku zřízení letiště v západní oblasti pražské. Až letectví dozná ještě dalšího zdokonalení, bude mít Praha, jako žádné jiné město, letiště dostupné přímo ze středu města — na Strahovském stadionu.

a tuto jen v hrubých rysech popsanou síť navazuje regulační plán
N zastavění území pražského i zájmové oblasti. Při stanovení vhodného způsobu zastavovacího nemohla státní regulační komise přehlížeti celkem nepříznivý ráz podnebí Velké Prahy, jež jest charakterisováno jen nepatrným počtem úplně jasných dnů, poměrně velkým počtem srážek a velkou diferencí mezi minimální a maximální denní teplotou dosahující až 60 stupňů Celsia. Pro dislokaci průmyslu pak důležitým byl i směr převládajících větrů od JZ., Z. a SZ. Z tohoto klimatického rázu pražského území vyplynuly některé důležité zásady pro volbu vhodného zastavění. Tak nepatrný počet jasných dnů vyžaduje daleko větší šířky ulic v poměru k výšce domů a pečlivý zřetel k orientaci obytných místností. Poměry povětrnostní

vedou dále k největšímu dimensování komunikací západo-východních, aby se tím dostalo městu žádoucí umělé ventilace, poněvadž ventilace přirozená sama o sobě nestačí při charakteru pražského území. Veliké tepelné rozdíly, které se uplatňují hojně nepříznivým sáláním tepla ze stavebních objektů a uličních dlažeb v létě, mohou by ti paralysovány jen co nej příznivějším poměrem mezi plochou zastavenou a volnou a co nejrozsáhlejšími stavebními bloky se zelení uvnitř.

Na volbu zastavovacího způsobu měla nesporně vliv i nepříznivá konfigurace pražského terénu, kde nelze rozdělit město na pásma určitého zastavění, jako by to bylo možno při rovinném území, nýbrž jest nutné různá zastavění přizpůsobit terénu, takže se pak navzájem prolínají. Poloha vnitřní Prahy je celkem nejnepříznivější. Proti západu, odkud pohyb vzduchu přichází, je město kryto značnými výšinami. Proto jen velmi málo se hodí vnitřní Praha k účelům obytným. Pouze obě nábřeží vltavská poskytují dostatečný reservoir vzduchový a mohou sloužiti bytovým potřebám. Bohužel, že tyto nepříznivé zdravotní podmínky byly ve vnitřním městě ještě zhoršeny přílišnou hustotou zastavění, která dosahuje v některých částech Prahy až 800 osob na 1 ha, a která byla podstatně překročena v před-městích, s vnitřní Prahou co nejúžeji souvisejících. Tak dosahuje hustota obydlí přímo katastrofální číslice 1221 obyvatel na 1 ha na Žižkově. Naproti tomu ukazují některé z připojených obcí velmi příznivé poměry, jež na př. v Malešicích nedosahují ani celých 250 obyvatelů na 1 ha. Po důkladných studiích populačního vývoje velkých měst byly pro jednotlivé způsoby zastavění stanoveny hustoty obydlí, jež ve vnitřních částech města nemají přestupovati 560 obyvatel na 1 ha. V nových částech, kde z důvodů zdravotních se má používat zastavění činžovními domy v polootevřených a otevřených blocích má hustota obydlí dosáhnouti max. 500 obyvatel na 1 ha. Konečně pro části, kde se volí zastavění volné s rodinnými domky izolovanými nebo řadovými, předpokládá se osídlení 220 obyvatelů na 1 ha. Za těchto předpokladů dostačí území pražské k umístění

1 a půl mil. obyvatel, kterého Praha dosáhne podle různých studií populačních as za 50 roků. Ještě tu zbudou velké rezervy. Státní regulační komise jest toho mínění, že větší koncentrace obyvatelstva do hlavního města státu nebyla by ani zdravá ani hospodářsky odůvodněna, jak to již naznačuje sama excentrická poloha Prahy vůči podélnému rázu státního území. Stejně jako v jiných velkých městech ciziny přetvoří se vnitřní město pražské v obchodní čtvrť, která bude charakterisována domy s kancelářskými, prodejními a skladištními místnostmi. Poměrně nedostatečně dimenzované ulice vnitřních částí vylučují stavby abnormálně vysokých paláců obchodních, neboť při vzrůstající frekvenci znamená přílišná vertikální koncentrace velké přetížení uličního provozu. Proto stanovila státní regulační komise po odstrašujících příkladech ciziny jako maximální zastavění na hlavních třídách výšku 22.50 m, na pobočných omezila ji na zastavění čtyřmi patry a v ulicích užších 15 m pouze na 3 patra. Na Starém Městě a Malé Straně se ponechává z důvodů ochrany těchto vzácných čtvrtí výškové zastavění dnešní a snižují se při tom některé objekty, které rušivě zasahují do dochovaného obrazu těchto čtvrtí. Samozřejmě, že je věcí státu i obce, aby se dostalo majitelům takových objektů, jež mají býti zachovány jako stavební památky pro starobylý ráz čtvrtí, určitého odškodnění za oběti, jež tím přinášejí celku. Pro obytné čtvrti, kde již z důvodů terénních a v poslední míře i hospodářských jest možno připustiti zastavění činžovní, připouští plán domy max. 3 patrové, poněvadž při příznivé ceně stavebních pozemků, která není diktována spekulací, ohrožující tolik zdravé bydlení, jeví se třípatrový dům jako nejvýhodnější a to jak ze stanoviska zdravotního, tak i se stanoviska hospodářského a sociálního.

Pokud terén nepřipouští zastavění činžovními bloky otevřenými nebo polootevřenými navrhuje regulační plán rodinné domky v zahradách ať již izolované nebo řadové. Pro řadové domky u nás není dosud náležitého porozumění.

Dislokace průmyslových závodů byla předurčena směrem panujících větrů a proto ustanovil regulační plán východní čtvrť města jako oblast průmyslovou a uvolňuje v území

libeňském, vysočanském, strašnickém a hostivařském rozlehlé pozemky pro stavbu průmyslových závodů. Při tom pamatuje, aby ve vhodných polohách tohoto území mohly vzniknouti rozlehlé zahradní čtvrti pro zaměstnanectvo těchto závodů a to z té příčiny, aby obyvatelstvo města bylo koncentrováno podle svého zaměstnání a mělo tak nejkratší vzdálenost do svého pracoviště. Tato žádoucí dislokace obyvatelstva má nejen svůj velký sociální význam, ale vede i k hospodárnějšímu provozu dopravních městských prostředků, které tolik trpí „špičkovými frekvencemi“, způsobenými rozptýleným bydlením obyvatelstva.

Všechny obytné čtvrti jsou protkány nezastavitelnými plochami, které jim mají poskytnouti dostatečné zásoby vzduchové. Nezastavitelné plochy jsou vedeny takovým způsobem, aby radiálně vnikaly do středu města a aby okružovitě jako zelená hradba obepínaly město. Nezastavitelné plochy, pro něž se v první řadě použilo příliš sklonitých, ku zastavění nezpůsobilých svahů, nemají býti snad vytvořeny jen jako veřejné sady, nýbrž mají z velké části sloužiti i účelům soukromým, buď jako ovocné, nebo zelinářské zahrady, umístění zahrádkových kolonií družstevních a nebo mají i nadále sloužiti účelům zemědělským. V nezastavitelných plochách se umísťují dětská a sportovní hřiště a to v takové míře, aby rozsah hřišťových ploch odpovídal poměrům v cizině, kde sport s ohledem na zdraví obyvatelstva našel u rozhodujících činitelů většího porozumění, než je tomu dosud u nás. Minimálnímu požadavku, aby na hlavu obyvatele připadlo více než 3 m² ploch hřišťových, bylo projektovanými hřišti v regulačním plánu zcela určitě vyhověno, naopak, regulační plán umožňuje, aby tato plocha byla časem podstatně zvýšena.

Ve všech zastavených oblastech byly vyhrazeny dostatečné plochy pro účely veřejné, zejména pro budovy školní, kterým se vyhražují místa úplně izolovaná se zelení a potřebnými hřišti. Pro velké kulturní ústavy se uvolňuje celá oblast a to na Slupích pro potřeby lékařských fakult a vnitřní část Dejvic pro vysokou školu technickou.

V každé čtvrti jsou navrženy dále i tržnice za předpo-

kladu přímého spojení těchto místních zařízení elektrickými drahami s ústřední tržnicí, projektovanou na území Rustonky, kde se jí dostává připojení železničního i na plavební Vltavskou trať. Jako doplněk tohoto důležitého zařízení pro zásobování hlavního města budou rozsáhlá skladiště u Červeného dvora a u všech projektovaných přístavů. Nové jatky jsou proponovány v průmyslové oblasti u Malešic. Ze zdravotních zařízení dlužno uvést již vybudovaný sociální ústav v Krči, nemocnici na Bulovce a plochy vyhrazené pro stavbu další velké nemocnice v údolí motolském a vojenské nemocnice ve Střešovicích.

Regulační plán zachovává sice Olšanské hřbitovy, počítá i se hřbitovem Ďáblickým, avšak jich rozsah naprosto neodpovídá budoucím potřebám města. Proto proponuje dva nové hřbitovy, z nichž jeden zabírá rozlehlé plochy u Chodova a druhý pozemky v katastru Ruzyně, tedy již na krajním obvodu pražského území.

Zákon o státní regulační komisi velmi prozíravě přičlenil k pražskému území i rozlehlou zájmovou oblast. Jsou to zejména důvody zdravotní, které diktují, aby stavební vývoj této oblasti byl řízen z jediného místa, poněvadž jinak by se mohly obce v zájmové oblasti státi velkým nebezpečím pro hlavní město. Státní regulační komise vymezila těmto obcím dostatečné místo pro vzrůst a mohla poskytnouti jen větší rezervy těm, které se nalézají na výhodných komunikačních spojnicích a které poskytují záruku, že budou opatřeny všemi potřebnými městskými zařízeními, jako jest vodovod, kanalisace a osvětlení. Z těch obcí jest to zejména Zbraslav, Modřany, Radotín, Velká Chuchle, Nebušice, Roztoky a Ďáblice, kterým byla věnována mimořádná pozornost. Kromě vlastní úpravy těchto obcí vyřešila komise v zájmové oblasti i komunikační síť tím, že ji doplnila novými, důležitými liniemi, že navrhla žádoucí rekonstrukci dosavadních silnic, při čemž zejména přihlížela k tomu, aby hlavní komunikační linie dálkové neprobíhaly centrem obcí nýbrž po obvodu, jak toho vyžaduje zvýšená rychlost do-

pravý a bezpečnost obyvatelstva a aby křížení těchto komunikací mezi sebou a se železničními tratěmi dělo se mimo úroveň.

Určuje-li regulační plán přímo výstavbu města nad povrchem Uličním nebo nad povrchem terénu, stanoví, nepřímou i kostru pro rozsáhlou a komplikovanou síť všech těchto moderních zařízení, která jsou nezbytně nutná pro život velkého města. Jest to v první řadě síť kanalizační, určená k tomu, aby odváděla všechny splašky a dešťové vody. Již v roce 1890 se rozhodlo město provést soustavnou kanalizaci. K vypracování projektu byl pozván anglický inženýr Lindley, který za vynikající spolupráce českého inženýra Heinemanna vypracoval projekt na odvodnění nejen vlastní Prahy, ale celé řady dalších předměstí v celkovém území 8551 ha. Území toto se zvětšilo na 17.200 ha Velké Prahy, pro něž bude nutno vybudovati mohutně rozvětvenou síť stok a novou čisticí stanici v Řeži. Z této sítě, která bude měřiti 1820 km, bylo provedeno dosud okrouhle jen 427 km nákladem 220 mil. korun čsl., v nichž obsaženo jest i 22 mil. korun předválečných. S vybudováním nové čisticí stanice bude vyžadovati kanalisace V. Prahy úctyhodné cifry 1.400 mil. korun čsl. Do této mohutné spleti podzemních vedení zapadá i vodovodní síť pražská, která na rozdíl od jiných velkých měst není jednotná, nýbrž bude rozváděti vodu dvojího charakteru a sice vodu pitnou a vodu užitkovou. Nedostatečná vydatnost pojizerských pramenů, na kterou čeští technici velmi důrazně upozorňovali, když městská rada rozhodla se přijati projekt německého inženýra Thiema na jednotný vodovod, se ukázala přímo katastrofální v okamžiku, když došlo ku vytvoření V. Prahy a kdy také vývoj městského života přinesl s sebou značně větší potřebu vody na obyvatele. Předpokládaný odběr 130—150 l na hlavu a den již naprosto nestačí a nutno počítati se spotřebou nejméně 250 l, vyplývající jednak z přísnějších požadavků na bytovou kulturu, z čištění města, z potřeby velkých zahradních komplexů rodinných domků, z čištění motorových vozidel a z celé řady nových úkolů mo-

derního velkoměsta. Ke káranské vodárně přibyla moderní filtrační stanice v Podolí pro vodu užitkovou, hygienicky bezvadnou, pro kterou jest nutno budovati nová potrubí a reservoiry. Filtrační stanice podolské, z nichž jedna jest již vybudována a druhá má se vybudovati v nejbližší době, znamenají pro budoucnost jen rezervu pro velký užitkový vodovod, který se má budovati u Štěchovické nádrže, jako hlavního zdroje zásobování Prahy a případně i širokého okolí pražského vodou užitkovou. Ku investovaným již 100 mil. Kč do pražského vodovodu bude nutno opatřiti ještě částku 630 mil. korun čsl., z nichž 150 mil. připadá na vodovod štěchovický.

Přehrady štěchovické se nestanou jenom zdrojem vody užitkové, ale i vydatným pramenem elektrické energie, kterou Praha nezbytně potřebuje pro svůj život. Nemůže lépe charakterisovati tuto potřebu, než rapidní vzrůst konsumu, který vykazoval v r. 1919 necelých 50 mil. Kw hodin za max. z a t í ž e n í elektrárny 13.300 Kw a který vzrostl do roku 1924 na 200 mil. Kw hodin za max. zatížení 60.000 Kw, na kterých participuje vedle holešovické elektrárny i moderně vybavená elektrárna Ervěnická. Ještě v roce 1919 připadal na 1 obyvatele a rok odběr as 85 Kw hodin, kdežto letošního roku dostupuje již 250 Kw hodin.

Regulačním plánem, jenž vypracován byl státní regulační komisí dle zásad a úvah výše v přehledu nastíněných, má býti položen pevný základ pro zdárný vývoj moderní Velké Prahy, jež stejně jako byla svého času Praha gotická, k níž základ kladl Karel IV., a na které vznikla Praha barokní, má býti i „Nová Praha“ městem monumentálním a ve svém charakteru pražským a evropským, jež mohlo by se postaviti směle do řad nejvyspělejších měst světových a na něž mohli by býti jeho tvůrci — čeští architekti a inženýři — a s nimi i celý český národ a stát hrdým.