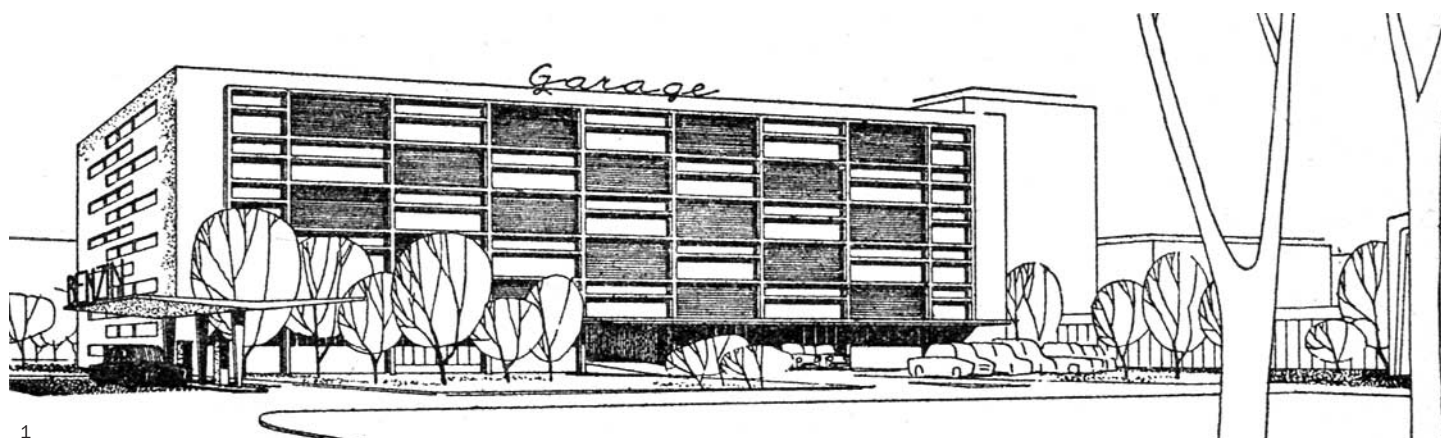


Poválečné garáže v Čechách mezi plánováním, improvizací a realitou

Petr VORLÍK

ANOTACE: V meziválečném Československu představoval automobil obraz společenské prestiže a moderního, aktivního životního stylu. Služby s ním spojené měly proto podobu elegantního podnikatelského, konkurenčního prostředí. Poválečný nedostatek a odlišné politické uspořádání s důrazem na kvantitu však přinesly zcela jiný koncept, založený spíše na racionálním, efektivním přístupu, s maximálním uplatněním typizace a prefabrikace. Navzdory architektonické teorii, která dlouhodobě poukazovala na nedostatek krytých stání a kritizovala otevřená parkoviště hyzdící městský parter, rozbujelá byrokracie a politici potřebu garáží dlouho přehlíželi. Společenská poptávka přesto vedla k realizaci mnoha zajímavých staveb, zejména v 70. a 80. letech – v rozsahu od samostatných a družstevních garáží vystavěných svépomocí přes hromadné garáže ve formě zázemí sídliště nebo protihlukových bariér až po parkování v suterénech bytových a občanských budov.



Do velké epochy pěšky nebo autobusem

Motoristická architektura neměla v Československu po 2. světové válce na různých ustláno. Státní podpora se soustředila zejména na rehabilitaci infrastruktury a průmyslu, zatímco živnostníci se s ohledem na napjatou a nejasnou politickou situaci vzpomínávali pomalu a poněkud váhavě. Majitelé vozů však mohli zpočátku těžit aspoň z pozůstatků meziválečné automobilistické kultury, ze stovek precizně vybavených a osvědčených nájemních garáží, čerpacích stanic i autosalonů. Na tuto tradici navázaly ve 40. letech ojedinělé nové, noblesní garáže (např. ve vnitrobloku při Biskupcově ulici v Praze-Žižkově, Josef Sazama, 1947–1948; haly ve Strážní ulici v Praze-Žižkově pro taxislužbu Antonína Cihelky, Antonín Minařík, Rudolf Číkl, 1947–1950; nebo batovský věcné, ale bohužel nerealizované pětipodlažní garáže ve Zlíně a v Praze-Holešovicích, Josef Havlíček, 1943–1944, resp. 1960).¹

„Vítězný únor“ a následné společensko-politické změny však přinesly prudký útlum. V Československu se začal prosazovat centralizovaný

model řízení, který nepřál individuálním projektům a soukromému podnikání v oblasti služeb, na němž stavěly celé počátky motoristické kultury. Na ulicích se pohybovaly převážně motocykly a staré, mnohdy prominentní vozy, výroba nových vázla a dovoz ze zahraničí podléhal enormnímu proclení a kontrole. Pokud si přesto někdo chtěl zakoupit automobil, podmínkou bylo získání poukazu a dlouhá čekací listina s termíny na mnoho let. Majitelem nového vozu i poté zůstával stát a soukromá osoba měla pouze statut „držitele“.

Dopady tristního nedostatku automobilů můžeme nejlépe vidět na výstavbě sídlišť, která si až do poloviny 50. let uchovala mimořádnou panenskost a preferenci pěší dopravy (jakkoliv se už ve 30. letech u bytových domů s garážemi běžně počítalo). Výmluvnou ukázkou představuje sídliště Solidarita v Praze-Strašnicích (František Jech, Hanuš Majer, Karel Storch, 1946–1951), které se už svým sevřeným urbanistickým uspořádáním a měřítkem automobilům doslova bránilo (což je dnes vnímáno jako jeho největší kvalita). Ani ostatní sídliště však

Obr. 1. Projekt standardních garáží od Strojního a typizačního ústavu. Převzato z: *Architektura ČSR XVIII, 1959, zpravodaj VÚVA*.

nezaostávala, jejich jádro a základní stavební kámen vždy tvořil shluk jasně ohraničených, monofunkčních bytových domů, doplněných pouze skrovnou vybaveností, tj. prodejnou potravin, ústřední prádelnou a u větších celků navíc i školským a zdravotním zařízením či kulturním domem nebo budovou politické správy. Naprostou výjimku v tomto ohledu představuje vzorový teoretický (!) návrh sestavy bytových domů (Státní typizační ústav, 1950), v jehož

■ Poznámky

1 Petr Vorlík, *Meziválečné garáže v Čechách*, Praha 2011. – Idem (ed.), *Architektura ve službách motorismu*, Praha 2013. – *Industriální topografie VCPD FA ČVUT* (www.industrialnitopografie.cz), položky V007666 a V003664. – Josef Havlíček, *Návrhy a stavby*, Praha 1964.



2



3

Obr. 2. Příbram, kolonie plechových a železobetonových prefabrikovaných garážových boxů při Březnické ulici. Foto: Petr Vorlík, 2017.

Obr. 3. Kolonie kruhových sestav svěpomocí vystavěných garážových boxů při Sportovní ulici v Mělníku. Foto: Petr Vorlík, 2017.

středu se měl nacházet prostý sdružený objekt označený „obchody, garáže“.²

Velkorysý veřejný parter umocněný dostatkem zeleně a zaplněný chodci, nejlépe dělníky, rodinami s kočárky a hrajícími si dětmi, tak nacházíme na většině idealizovaných, do značné míry propagačních fotografií i perspektivních kreseb sídlišť 50. let. Automobily se na zobrazeních vyskytují spíše výjimečně, většinou v projektech bývalých tvůrců nebo žáků avantgardy (i přesto, že na tehdy široce publikovaných fotografiích vzorových, politicky prosazovaných sovětských komplexů tvoří automobily nezbytné pozadí, často dokonce přidáné formou retuše jako symbol technického pokroku). Podstatnou roli sehrála i okázalá politika sdíleného života obyvatel: „*Nová Ostrava bude mít (...) jen všeho všudy 10 tříd (...). Pět z nich (hlavní třídy) bude soustřeďovat převážně provoz pěší a masové dopravní prostředky (...). Dělník jedoucí hlavními třídami do práce bude si uvědomovat jednotu se všemi obyvateli města, jeho velikost, monumentálnost tříd a veřejných budov bude v něm vzbuzovat vědomí velké epochy, ve které žije a kterou svou prací buduje.*“³

Konzum a plánování

Ojedinelé teoretické výzvy k budování garáží, počínající už na počátku 50. let,⁴ byly vyslyšeny až po roce 1958, kdy se konečně trh uvolnil (stejně jako společenská situace) a kdy se zásadním způsobem reformovala výroba vozů

Škoda v Mladé Boleslavi (300 000 osobních automobilů okolo roku 1960, 620 000 v roce 1970, 1 488 000 v roce 1980 a 2 564 000 v roce 1990).⁵ Automobily přesto ve východním bloku představovaly až do roku 1989 výrazně nedostatkové zboží, úzkostlivě svěpomocí opečovávané s vidinou udržení nutné životnosti minimálně deset až dvacet let.⁶ Vyjadřovaly také společenský status a nabízely prostor ke „svoobodnému“ trávení volného času na podnikových chatách a odborářských ubytovnách, na soukromé chalupě v přírodě nebo na vysněné dovolené u moře v Jugoslávii a v Bulharsku. O to více překvapuje, jak málo pozornosti věnovali autoři investičních plánů výstavbě ústředních garáží. Velkou roli patrně sehrála výše uvedená preference pěší dopravy a urbanisty protežované kritérium docházkové vzdálenosti spolu s prioritami hospodářských plánů, v nichž největší pozornost samozřejmě poutaly byty a základní občanská vybavenost.

Postupné zlidovění automobilu a rostoucí tlak na řešení parkování lze dobře vysledovat například na prominentním sídlišti Slovany v Plzni (František Sammer, 1957–1962), jehož hlavní třídu lemují na jedné straně ještě domy z konce 50. let, se sevřenými formami vrcholného socialistického realismu a se zelení prostými útulnými vnitrobloky, zatímco na druhé straně stojí o poznání soliternější budovy začátku let 60., s úspornější ornamentální dekorací a se vzdušnými obslužnými vnitrobloky, přístupnými monumentálními branami s několika boxy garáží.

Různé formy hromadných garáží se v 60. letech objevily u většiny osvětlenějších projektů sídlišť. Koncepční model experimentálního sídliště Invalidovna v Praze (Josef Polák, Vojtěch Šalda, 1958–1967) obsahuje hned vedle výškové hmoty hotelu také třípodlažní blok šestitraktové garáže. Ačkoliv na realizaci nedo-

šlo, ještě v roce 1965 publikoval denní tisk optimistické oznámení, že výstavba další varianty, experimentální šestipodlažní hromadné garáže se železobetonovým skeletem podle zahraničních vzorů, začne už o rok později (Útvar hlavního architekta v Praze a Krajský projektový ústav v Mladé Boleslavi).⁷

Podobně v projektu ikonického sídliště Lesná v Brně (František Zounek, Viktor Rudiš, Miroslav Dufek, Ladislav Volák ad., 1960–1970) nalezneme u šesti odboček z hlavní okružní komunikace standardizované přízemní budovy garážových dvorů. Dramatický růst automobilismu však předčil očekávání projektantů a ani realizace všech těchto prozřívavě decentralizovaných garáží by nepostačila, natož když se vystavěly pouze některé (autoři navíc podle skandinávského vzoru uvnitř sídliště humanisticky preferovali zklidněnou a pěší dopravu).⁸

Nevelké centrální dvoupodlažní kryté garáže vznikly i na sídlišti Březinovy sady v Jihlavě

■ Poznámky

2 Barbora Špičáková (ed.), *Sídliště Solidarita*, Kostelec nad Černými lesy 2014. – *Architektura ČSR IX*, 1950, s. 134.

3 Vladimír Meduna, *Nová Ostrava*, *Architektura ČSR X*, 1951, s. 259–264.

4 Jaromír Štván, Více pozornosti garážím v bytové výstavbě, *Pozemní stavby III*, 1955, č. 12, s. 493–494. – *Architektura ČSR IX*, 1950, s. 134.

5 *Silnice páté pětiletky*, Praha 1976, s. 6.

6 Lewis H. Siegelbaum (ed.), *The Socialist Car. Automobility in the Eastern Bloc*, Ithaca and London 2011.

7 Experimentální výstavba na Invalidovně, *Architektura ČSR XIX*, 1960, s. 455–457. – *Architektura ČSR XXI*, 1962, s. 433. – Garáže i v pátém patře, *Lidová demokracie*, 30. 8. 1965.

8 Lesná. *Nová obytná čtvrť města Brna. Realizace*, Brno 1969.



4



5

Obr. 4. Výstavba družstevní garáže při Řetězové ulici v Děčíně. Reprofoto: Soukromý archiv družstevníků.

Obr. 5. Interiér jedné z družstevních garáží při Pařížské ulici v Kladně-Kročehlavech. Foto: Petr Vorlík, 2017.

(Zdeněk Gryc, 1966–1986). V Jihlavě však překvapivě věnovali otázce parkování patřičnou pozornost i politici: „V posledních deseti letech, tak jako ve všech zemích, i u nás prudce vzrůstá výroba osobních automobilů (...), nese s sebou řadu problémů, které se dosud nepodařilo uspokojivě řešit. Na prvním místě je to výstavba garáží. Na finančním odboru MěstNV je ke konci roku 1969 evidováno celkem na 400 žádostí o stavební místo pro výstavbu garáží. Situace se postupně řeší, a to tak, že v souladu se směrným územním plánem a dle schválené koncepce výstavby garáží využívá MěstNV takové plochy, zejména v okrajových částech města, na stránkách apod., na kterých se řeší hromadná výstavba garáží.“⁹

Improvizace a kolonie

Právě „poloimprovizovaná“ výstavba garážových kolonií se v Československu (a v převážné části východního bloku) ujala a stala se zcela svébytným fenoménem. V rámci urbanistických plánů byly na „bezpečných“ okrajových pozemcích hrubě vytyčeny linie nebo plochy garážových boxů a vlastní výstavba probíhala už obvykle svépomocí, formou rodinných víkendových aktivit, v rámci sousedské výpomoci v akci Z (tj. oficiálně *Zvelebování*, neoficiálně *Zdarma*) nebo kolektivně pod hlavičkou stavebního družstva. Standardizovaný projekt garážového boxu se dal získat potajmu od souseda nebo „oficiálně“ za příznivou cenu zakoupit od projektanta. Oblíbené polopatické příručky na téma výstavby garáže svépomocí okamžitě mizely z pultů knihkupectví. Materiál musel sta-

vebník zpravidla sehnat na černém trhu, přes známé a za cenu úplatků.¹⁰

Výsledné kolonie garážových boxů různorodé kvality a stavu dokončení (dle naturelu majitele) proto dnes lemují většinu sídlišť z 60. a 70. let. Umístění za hranicí sídliště však přinášelo zásadní úskalí. Otec rodiny musel nezřídka pro automobil cestovat do garáže na kole. Garážový box byl také mnohdy využíván pouze přes zimu a někdy dokonce jen jako rodinné skladiště, zatímco vůz stál nakonec na otevřeném prostranství před domem.

Kolonie obvykle dostaly pouze podobu souvislé ulice s boxy na jedné nebo po obou stranách (např. ulice Šafaříkova v Mladé Boleslavi), často ale také zaujímaly rozsáhlé plochy v řádu stovek metrů čtverečních (např. v ulici Okružní u sídliště Stalingrad ve Žďáru nad Sázavou). Právě u rozsáhlejších souborů lze nejlépe vysledovat spřízněné skupiny garážových boxů, postavených ve stejné době dle shodného typového projektu, obvykle s pozoruhodnou konstrukční směsí tvární a svépomocí vyráběného železobetonu. Alternativní možností se staly také prefabrikované boxy, levné stavebnice z železobetonových prefabrikátů nebo plechu (např. rozsáhlý soubor při Březnické ulici v Příbrami nebo v dobovém tisku hojně inzerované výrobky podniku Inklemo Praha).

Dlužno dodat, že garážové kolonie nezřídka vznikaly i náhradou za původně plánované hromadné garáže (např. ve Sportovní ulici u sídliště Na Sekyři v Rakovníku, Pavel Bareš, Zdeněk Krejza, 1967; nebo u sídliště v Kolíně, Zdeněk Kuna, Zdeněk Stupka, 1966, kde navrženou centrální garáž uprostřed sídliště zastoupila gigantická kolonie odsunutá na periferii v Jablonové ulici a sloužící pro celou novou výstavbu ve městě).¹¹ O poznání zajímavější řešení představuje kolonie při Sportovní ulici v Mělníku s uspořádáním garážových boxů do

šesti kruhů, jejichž střed zaujímají servisní rampy nebo prostory pro sousedské posezení.

Automobil se však zároveň postupně měnil ve stále odolnější, relativně běžný konzumní předmět a jako takový mohl poměrně v bezpečí stát na ulici před domem. Standardem sídlišť se nakonec staly pouhé otevřené parkovací plochy, na nichž si úzkostlivější majitelé vozů museli pomoci přehozenou plachtou nebo rozkládacím „deštníkovým“ plátným přístřeškem. Projektanti se snažili toto prostředí kultivovat aspoň nejnovějším módním výstrelkem: „Třebaže zásadním řešením je výstavba etážových parkovacích a odstavných garáží, je důležitým přínosem k řešení problému úprava rozlehlých parkovišť na povrchu terénu pomocí zatravnovacích tvární.“¹²

Ačkoliv tyto svébytné zbytkové prostory tvořily mnohdy velmi poetická zákoutí jako z obrazů Kamila Lhotáka a věčný prostor pro dětské míčové hry a dobrodružství, neřízená situace architektky i politiky z dlouhodobého pohledu poněkud dráždila. Ničila obraz centrálně komponovaného sídliště (nazývaného tehdy sebevědomě „komplexní bytová výstavba“), zamezovala modernismem oslavovaný přímý přístup do přírody a především vytvářela prostředí pro nežádoucí soukromé aktivity. Projektanti proto

■ Poznámky

⁹ SOKA Jihlava, *Soupis prací Zdeňka Gryce, 1945–1970. Dvacet pět let života a práce města Jihlavy*, Jihlava 1970, s. 32.

¹⁰ Garážové kolonie – a co dál?, *Československý architekt VI*, 1960, č. 12, s. 5. – Jan Beneš, *Stavba garáže*, Praha 1960. – Jaromír Doležal, *Garáž svépomocí*, Praha 1989.

¹¹ *Obrana architektury 48'68*, KPU 20, Praha 1968.

¹² Ivo Oberstein, Parter základní prvek městské krajiny, *Architektura ČSR XL*, 1981, s. 266–267.



6



7

i nadále usilovali zejména o centralizovanou, plánovanou výstavbu hromadných garáží.

Hromadná a integrovaná garáž

Rozpolcenost mezi plány a realitou socialistické stavební výroby půvabně vykresluje i kniha Osvalda Döberta s výmluvným názvem *Od fantazie ke skutečnosti: „Je přirozené, že město výroby osobních automobilů má největší pojízdnost v ČSSR. Na 16 občanů připadá 1 osobní vůz, což je průměr vyspělých západoevropských kapitalistických států. Z toho přirozeně plynou značné požadavky na garážování vozidel. Stavět dál řadové garáže je neúnosné. Uvažujeme proto o výstavbě garáží o několika patrech. Projekt prototypu těchto garáží je již v mladoboleslavském ateliéru Krajského projektového ústavu vypracován [pozn. viz Invalidovna výše]. Počítá se s použitím této technologie, jakou stavíme byty.*¹³

Výstavbu 60. let však provázela značná setrvačnost a dokončení rozsáhlejších budov nebo souborů se obvykle protáhlo až do éry normalizace, typické pomalu vzlínající rezignací a nedůvěrou v podporu výstavby parteru a vybavenosti. Autoři projektu Severní terasa v Ústí nad Labem (Václav Krejčí, Josef Gabriel, Mojmír Böhm, 1965–1986) v roce 1973 k situaci lakovnický konstatovali: „Distribuční a společenské centrum okrsku je vybaveno těmito objekty: samoobslužná velkoobchodní prodejna, dům služeb, restaurace a jídelna spojená s osvětovou besedou. Hromadné garáže, stejně jako na ostatních sídlišťích, zůstávají zatím jen v návrhu.“¹⁴

Realizace hromadných garáží se přesto v 70. a 80. letech občas podařila, zpravidla v experimentálních, politicky podporovaných projektech, u nichž se snažili projektanti i politici reagovat na sílící kritiku sídlišť. Konstrukčně a prostorově se obvykle, na rozdíl od výstavby v západní Evropě a ve Spojených státech, ne-

jednalo o příliš rafinované soubory. Realizace navíc probíhala zpravidla pod hlavičkou družstva a částečně svépomocí. Standard představovala prostá trojlodní hala se zdmi z tvárnice nebo cihel, se železobetonovými monolitickými pilíři a střechou z prefabrikátů (např. podzemní garáže vedle experimentálního obytného domu v Řetězové ulici v Děčíně, Miroslav Vítek, 1970; garáže v ulici bratří Čapků v Neratovicích; garáže Na Jezírku v Liberci-Rochlicích, Miroslav Masák, Vladimír Buriánek, 1969–1973, tj. realizované za účasti renomovaného architekta a s unikátními, zatím anonymními abstraktními reliéfy v bruselském stylu podél vjezdu). V řadě případů projektanti výhodně využili svažitý terén a navrhli dvoupodlažní garáže s oddělenými vjezdy (např. při Pařížské ulici na okraji sídliště Kladno-Kročehlavy, Leslav Vlček, Milan Brzák, výjimečně s ocelovými sloupy; nebo v Baštecké ulici v rámci sídliště Velká Ohrada v Praze, Jan Bočan, Zdeněk Rothbauer, 1984–1993). Samozřejmě se, při pověstné nespolehlivosti socialistického automobilu a tristním stavu služeb autoservisů, staly venkovní montážní rampy nebo dokonce celé místnosti pro opravu vozu svépomocí.¹⁵

Rozsáhlejší, vícepodlažní garáže vedly k většímu experimentování a hledání vhodné konstrukční soustavy; nejlépe formou zhodnocení a úpravy vybraného, už existujícího typového systému pro průmyslové nebo občanské stavby. Prvotní experimenty s monolitickým skeletem se příliš neujaly (např. sídliště Slovany v Plzni, Hynek Gloser, 1959–1964), a rychle se proto prosadila prefabrikace. Zprvu šlo o těžké montované skelety (např. v ulici Mladých na sídlišti Polabiny v Pardubicích, regionální verze T-MS-63 dle podkladů Studijního a typizačního ústavu) a později univerzálnější, ucelenější lehké montované skelety (např. družstevní velkogaráže s kapacitou 510 vozů v Lovosické ulici na

Obr. 6. Autoservis a garáže na sídlišti Slovany v Plzni. Foto: Petr Vorlík, 2017.

Obr. 7. Družstevní garáže a autoservis při Lovosické ulici na sídlišti Prosek v Praze. Foto: Petr Vorlík, 2017.

Proseku v Praze, 1979; třípodlažní garáž v Chelčického ulici v Praze-Žižkově, 1976–1989?), případně kombinace monolitu a dílců (např. garáže v Heyrovského ulici v Olomouci). Na výsledku se obvykle výrazně negativně podepsal i průběh realizace, obvykle formou míšení centrální, laxně uskutečněné dodávky (výstavba skeletu a stavební materiál) a vlastního přičinění družstva stavebníků, tj. „dělníků“ s minimální nebo žádnou profesní znalostí (kompletace a dílčí práce v rámci víkendových akcí Z).¹⁶

Skutečně pozoruhodný počín proto představují kruhové garáže v ulici U Lesa v Ostravě (Jozef Poštulka, Ludvík Weisz, 1964–1968) s obvodovou zdí, na níž spočívá železobetonový strop přízemí a zavěšená ocelová lanová

■ Poznámky

¹³ Osvald Döbert, *Od fantazie ke skutečnosti*, Praha 1965, s. 27–28.

¹⁴ Severní terasa v Ústí nad Labem, *Architektura ČSR* XXXII, 1973, s. 122–125. – Václav Krejčí – Josef Gabriel, Centrum Severní Terasa – Ústí nad Labem, *Architektura ČSR* XL, 1981, s. 116.

¹⁵ Soukromé archivy družstevníků Děčín – Řetězová. – *Architektura ČSR* XXX, 1971, s. 352–353. – *Památkový katalog* (www.pamatkovykatalog.cz), položka 1999997810 – Garáže Na Jezírku. – Rostislav Švácha et al., *Jan Bočan*, Praha 2012.

¹⁶ Hynek Gloser, Servis a garáže ZAD Plzeň-Slovany, *Československý architekt* VII, 1961, č. 25–26, s. 6. – Miroslav Čapek – Miroslav Růžička, *Montované betonové skeletové konstrukce*, Praha 1976, s. 140–157. – *Svět motorů* XXXIII, 1979, č. 43, s. 2.



8



9a



9b



10

Obr. 8. Kruhová garáž se zavěšenou lanovou střechou v ulici U Lesa v Ostravě. Foto: Petr Vorlík, 2017.

Obr. 9a, b. Garáže a autoservis na sídlišti Malešice v Praze. Foto: Petr Vorlík, 2017. Reprofoto: *Architektura ČSR* XXXIX, 1980.

Obr. 10. Družstevní bytový dům Hadovka pro zaměstnance Průmstavu v Praze. Foto: Petr Vorlík, 2017.

střecha patra. Univerzálnost konceptu architekt prověřil také u čtveřice garáží v Pionierské ulici v Bratislavě nebo u autoservisů v Bratislavě a Chomutově.¹⁷

Někdy se v plánech výstavby sídlišť objevovaly také parkoviště a samostatné hmoty garáží, fungující zároveň jako bariéry – protihlukové nebo oddělující provoz automobilů a pěších (byť často s realizací až po změně politického režimu; např. na sídlišti Vinohrady v Brně, Jan Doležal, Miroslav Dufek, Aleš Jenček, Pavel Plšek ad., 1978–1992; Harcov v Liberci, Jaroslav Bílek; Vltava v Českých Budějovicích, Miroslav Vyhnanek, Otto Kubík ad., 1973–1987; Dědina v Praze, Václav Hacman, 1977–1991).

Další možnost představovalo sdružování s jinými technickými objekty (např. s kotelnou v ulici Na Vršku v Příbrami).¹⁸

Nejčastěji se však realizaci garáže podařilo prosadit díky spojení s jinou veřejnou službou, zpravidla autoservisem (např. u výše zmíněných sídlišť Slovany v Plzni a Lesná v Brně). Unikátní soubor tohoto typu představovaly garáže s autoservisem v Praze-Malešicích (Jaroslav Celý, Antonín Průšek, 1977, opět realizované za vydatné brigádnické pomoci družstva zaměstnanců ČKD), ve své době široce propagované a s kapacitou 1 345 vozidel největší (v dobovém motoristickém tisku dokonce uváděné jako „první stavba svého druhu a velikosti v zemích RVHP“). Garáže z montovaného železobetonového skeletu podniku Konstruktiva mají sedm nadzemních podlaží, půdorys ve tvaru písmene H sdružující čtyři trojlodí efektivně propojená D'Humy rampami. Komplexnost provedení ukazuje nejenom promyšlené provětrání (nucené ventilátory i přirozené za odsazeným pláštěm FEAL), požární zabezpečení a jednoduchá správa (pouze dva pracovníci),

ale například i barevné členění dle bloků a podlaží pro snazší orientaci řidičů.¹⁹

■ Poznámky

17 Jozef Poštulka, Hromadné kruhové garáže, *Pozemní stavby* XXIII, 1975, č. 5, s. 276–280. – W. Winter, Sokolovský autoservis, *Pravda* XLVI, č. 290, 4. 12. 1965, s. 3. – Katarína Andrášiová, Bývalý autoservis na Mlynských ních, *Ružinovské echo* [online], dostupné na <http://ruzinovskeecho.sk/clanok/byvaly-autoservis-na-mlynskych-nich>, vyhledáno 10. 1. 2018.

18 Čeněk Hrdlička, Problematika navrhování a posuzování protihlukových bariér, *Architektura ČSR* XXXVII, 1978, s. 90–93. – České Budějovice – obytná zóna Čtyři Dvory, *Architektura ČSR* XL, 1981, s. 319–320. – Jiří Schwaller, Město, doprava a hluk, *Architektura ČSR* XXXIX, 1980, s. 180–181. – Brno-Vinohrady, *Architektura ČSR* XXXIX, 1980, s. 313–314. – Architektonický ateliér Perštýn [online], dostupné na <http://www.arch.cz/perstyn/>, vyhledáno 2. 11. 2018.

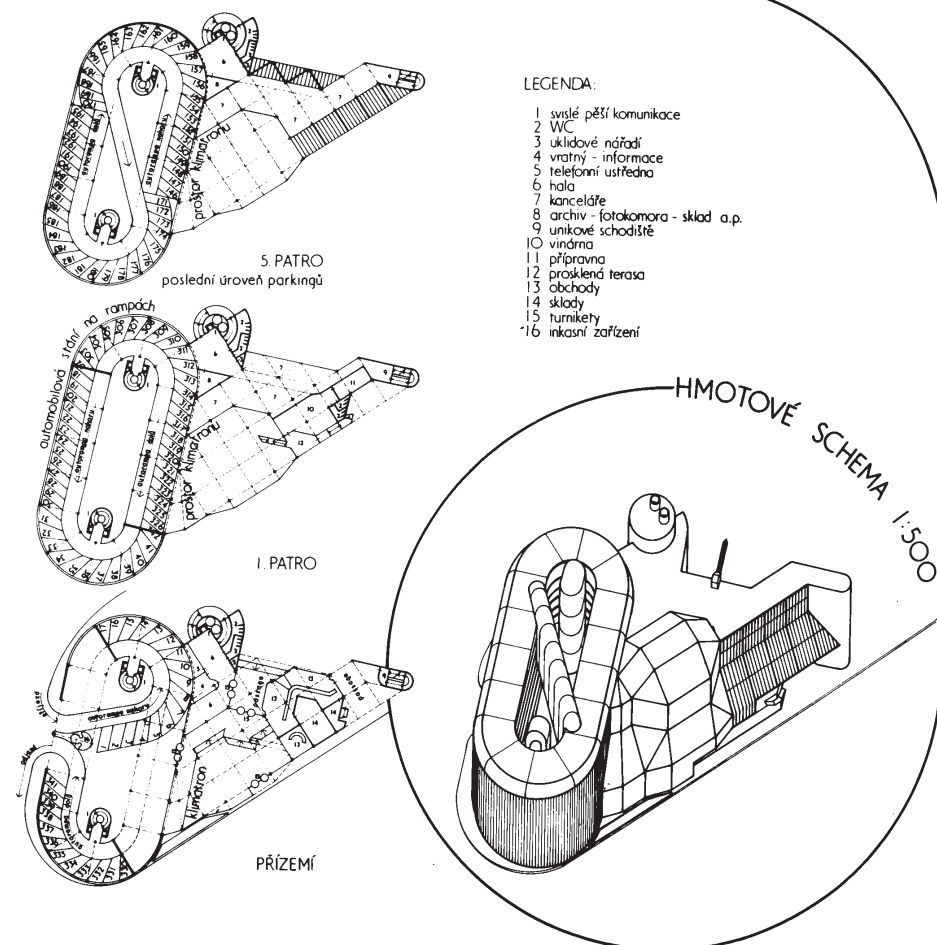
19 Velkokapacitní garáže v Praze-Malešicích, *Architektura ČSR* XXXIX, 1980, s. 163–165. – 5380 kol pod jednou střechou, *Svět motorů* XXXII, 1978, č. 3, s. 8–9.

Technologie panelových domů, stavební předpisy vyžadující samostatné povolení a časový i ekonomický tlak hospodářských plánů obvykle neumožňovaly realizaci garáží v suterénech nebo v přízemí bytových domů. Přesto lze najít noblesní, velkoryseji uchopené výjimky, zpravidla v místě s komplikovanější morfologií terénu, beztak vyžadující atypický návrh a zakládání (např. podzemní garáže mezi terasovými a deskovými domy na sídlišti Jižní Svahy ve Zlíně, Vladimír Vyhňák, resp. Šebestián Zelina, Jiří Gřegořík, 1968–1980; pod terasou skandinávsky poetického Wolkeráku v Liberci, Jaromír Vacek, 1968–1972; v suterénu „le corbusierovských“ výškových domů s mezonetovými byty v Chomutově, Rudolf Berger ad., 1971–1973; domů pro tělesně postižené při Hřebečské ulici v Kladně-Kročehlavech, Milan Brzák, Jan Netscher, 1980–1991?; hravě postmoderního domu Dašická v Pardubicích, Pavel Maleř, 1987). Nejčastěji se podzemní garáže uplatnila u řadových domů s předzahrádkou nebo u terasových domů s vyšší úrovní vybavenosti (např. řadové domy při Strakonické ulici v Písku, Ivan Hojsík ad., 1970–1971; atriové domy Aloisina výšina v Liberci, Svatopluk Technik, Vladislav Bartoň, Věra Šedová, 1973–1975; terasové domy v Praze-Smíchově, Josef Polák, 1971–1974).²⁰

Zásadní roli v prosazování garáží sehrála už výše několikrát zmíněná družstevní výstavba, u níž mohli uživatelé s projektanty vykročit mimo omezení typové, panelové produkce (např. formou samostatných garážových boxů v přízemí noblesních pražských bytových domů Hadovka pro zaměstnance Průmstavu, Josef Polák, Vojtěch Šalda, 1966–1970, a Santinka pro zaměstnance Fakulty stavební ČVUT, Jaroslav Paroubek, Arnošt Navrátil, Jiří Turek, František Havlík, Zdeněk Kutnar, 1968–1971; nebo v rámci souboru U Borku v Pardubicích, Prokop Jícha, 1972–1974). Velmi dobře lze zlidovění automobilu od počátku 60. let vysledovat také u rodinných domů. Nástup integrované garáže byl přesto v běžné, typové produkci pozvolný a zřídka (např. Šumperák, Josef Vaněk; v řadě variant dřevěného domku Okál, Rudné doly Jeseník dle německé licence) a ještě dlouho převažovala spíše u nadstandardních individuálních projektů.²¹

Kritika sídlišť vyvrcholila v řadě projektů let 80., inspirovaných nepochybně v zahraničí, v nichž architekti navrhovali městská centra o více úrovních, s komplexem služeb a pracovních míst, ale i s rozsáhlými plochami podzem-

RAMPOVÉ PARKOVIŠTĚ – KANCELÁŘE – OBCHODY 1:500



ních garáží (např. Nové Butovice v Praze, Ivo Oberstein, Václav Valtr, Pavel Dydovič ad., 1967–1991; Jižní Město II v Praze, Jiří Lasovský, Jan Zelený, Vítězslava Rothbauerová, 1966, resp. 1981–1990; Běchovice – Újezd nad Lesy, Jan Fibiger, Tomáš Havrda, Jiří Vasiluk ad., 1976). Jako alternativa se objevovaly rovněž návrhy nízkopodlažní, kompaktní zástavby prolnuté zelení a s parkováním v suterénu (např. postmoderní projekt nového zahradního města Písnice I v Praze, Jan Fibiger, Jiří Vasiluk; experimentální obytný soubor Slaný-Kvíček, Jan Kruml a Drupos Brno, 1984).²² Projekty pro-

■ Poznámky

²⁰ Gottwaldov, *Architektura ČSR XXXV*, 1976, s. 338–353. – Výškový mezonetový obytný dům v Chomutově, *Architektura ČSR XXXVIII*, 1979, s. 81. – Milan Brzák, Studie areálu tělesně postižených v Kladně-Kročehlavech, *Architektura ČSR XL*, 1981, s. 394–400. – Sídliště Pardubice – Dašická, *Architektura ČSR XLVI*, 1987, s. 434–435. – Miroslav Masák, *Architekti SIAL*, Praha 2008, s. 194–196. – Lucie Skřivánková – Rostislav Švácha – Eva Novotná et al. (edd.), *Paneláci 1: Padesát sídlišť v českých zemích*, Praha 2017.

²¹ Oldřich Stibor, *Problematika soukromé bytové výstavby prováděné dodavatelsky*, *Architektura ČSR XX*, 1961, s. 494–499. – Montovaný domek sklo-dům, *Architektura ČSR XXVIII*, 1969, s. 509. – Petr Syrový, *Výstavba rodinných domků v ČSR*, *Architektura ČSR XXVIII*, 1969, s. 509–522. – Marie Benešová, *Rodinné bydlení včera a dnes*, *Architektura ČSR XXVIII*, 1969, s. 544–556. – Jiří Lasovský, *Místo pro nízkopodlažní zástavbu*, *Architektura ČSR XXXV*, 1976, s. 404–406. – *Architektura ČSR XXXV*, 1976, s. 420. – Stanislav Kolářek – František Kobosil, *Rodinné domy v ČSR a v zahraničí*, Praha 1979. – Barbora Klímová, *My jsme tím projektem žili*, Praha 2011. – Martina Mertová – Tomáš Pospěch, *Šumperák*, Praha 2015.

²² Jan Fibiger – Jiří Vasiluk, K přípravě nového zahradního města v Praze, *Architektura ČSR XLVII*, 1988, s. 64–67. – Petr Urlich – Petr Vorlík – Katarína Andrášiová (edd.), *Šedesátá léta v architektuře očima pamětníků*, Praha 2006, s. 62–71. – Stodůlky I, *Obytný soubor Jihozápadního Města*, *Architektura ČSR XXXII*, 1973, s. 214–215. – Nové Butovice v úvodním projektu, *Architektura ČSR XLI*, 1982, s. 255–259. – Sídlní útvar Běchovice – Újezd nad Lesy, *Architektura ČSR XLI*, 1982, s. 146–154. – *Architektura ČSR XLII*, 1983, s. 2–24. – Julius Šif, *Byt sekce objektu zástavby*, *Architektura ČSR XL*, 1981, s. 143–146. – *Modelová řešení obytných souborů*, Praha 1987.



12a

cházel postupným „ořezáváním“ a drastickými úpravami (např. u Jižního Města II od původní vize rozsáhlé podzemní garáže pod ústředním náměstím přes konečný návrh trojice solitérů garáží až po velmi opožděnou realizaci jediné garáže při Vojtěškově ulici v letech 2005–2007). Na realizaci poučených, vrstevnatějších, humanizovaných obytných souborů s komplexní vybaveností před politickým zvratem v roce 1989 tedy nedošlo.

Město

Stejný poválečný vývoj jako u obytných souborů se pochopitelně promítal i do návrhů jednotlivých budov, v nichž se rozsáhlejší garáž začala objevovat víceméně až na konci 60. let. Nejčastěji v souvislosti s mezinárodní reprezentací a turismem, tj. u budov podniků zahraničního obchodu a u mezinárodních hotelů (např. Motokov v Praze, Zdeněk Kuna, Zdeněk Stupka, Olivier Honke-Houfek, Jaroslav Zdražil, Milan Valenta, 1974–1977; hotelový a festivalový soubor Thermal v Karlových Varech, Věra a Vladimír Machoninovi, 1963–1977; Armádní ubytovna Juliska v Praze, Zdeněk Kotas, 1967–1973; hotel Intercontinental v Praze, Karel Filsak, Karel Bubeníček, Jiří Louda, Jaroslav Švec ad., 1968–1974). I v těchto případech jde však mnohdy spíše o podřadný appendix, někdy dokonce jen v podobě vnějšího, nikterak zušlechťeného a otevřeného parkoviště (výjimku proto tvoří nerealizovaný návrh Technických knihoven a Československé akademie věd na Pankráci, Karel Marhold ad., 1963, jemuž podzemní ga-

ráže dokonce předurčovaly vnější válcovou a hranolovou formu).²³

Standardem se staly podzemní garáže až u rozsáhlejších pražských projektů 70. a 80. let, patrně i jako určitá náhrada za stále chybějící parkovací domy v centru (např. Dům bytové kultury, Věra Machoninová, 1968–1981; Obchodní dům Kotva, Věra a Vladimír Machoninovi, 1969–1975; Palác kultury, Jaroslav Mayer, Vladimír Ustohal, Antonín Vaněk, Josef Karlík, Jaroslav Trávníček ad., 1973–1981; Nová scéna Národního divadla, Karel Prager ad., 1977–1983). Motoristický tisk tyto projekty a novostavby nadšeně recenzoval a pravidelně přidal i přání, aby podobných počinů přibývalo.²⁴

Jakkoliv by se mohlo z výše uvedeného zdát, že téma dopravy v klidu v historických centrech měst stálo v poválečných letech spíše mimo zájem architektů, v dobovém tisku se občas objevují články zaměřené i na tuto problematiku; včetně propracovaných projektů hromadných garáží, s ohledem na atmosféru doby i podstatu problému zpravidla ve formě vzoru umožňujícího opakování a prvkovou typizaci. Se záchytnými hromadnými garážemi se počítalo také ve směrných plánech přestavby měst (např. Ústí nad Labem, kde se dokonce realizovaly v 90. letech přesně v místě, pro něž je navrhovali architekti v soutěži o čtyři desetiletí dříve).²⁵

Každodenní realitou se však staly především různé více či méně oficiální odstavné plochy na prázdných pozemcích. Nejoblíbenější

Obr. 12a–c. Garáže Slovan v Praze. Foto: Petr Vorlík, 2018.

dobový motoristický magazín *Svět motorů* ještě v roce 1980 konstatoval, že v Praze existuje 10 záchytných parkovišť systému *Zaparkuj a jeď*, umístěných na periferii podél hlavních příjezdových tras. Zmiňuje i plán vybudovat do roku 2010 dalších 40 záchytných parkovišť, takže by celková kapacita činila 14 000 vozů.²⁶ Z dnešní perspektivy úsměvná čísla...

Velké parkovací domy, jaké známe z městských jader západní Evropy,²⁷ neměly v Československu dostatečnou oporu v centrálním in-

■ Poznámky

23 Petr Vorlík, *Český mrakodrap*, Praha 2015. – Ulrich – Vorlík – Andrášiová (pozn. 22), s. 52–61. – Petr Vorlík – Eva Bortelová – Pavel Směták et al., *Stavebně-historický průzkum Hotelu Thermal v Karlových Varech*, VCPD FA ČVUT v Praze, 2013–2014 (nepublikovaný rukopis). – Ladislav Knítl, Ubytovna pro 600 Praha-Juliska, *Architektura ČSR XXXIV*, 1975, s. 217–220.

24 Dům bytové kultury, *Architektura ČSR LXI*, 1982, s. 24–30. – Klára Pučerová – Pavel Směták (edd.), *Věra a Vladimír Machoninovi 60'/70'* (katalog výstavy), Praha 2010. – Bohumír Borovička, Palác kultury, *Architektura ČSR XL*, 1981, s. 298–308. – Lenka Popelová – Vladimír Šlapeta – Petr Vorlík (edd.), *Stavby století Čech, Moravy a Slezska 1918–2018*, Praha 2018. – Palác republiky, *Svět motorů*, 1977, č. 8. – První parkovací garáže, *Svět motorů XXXIV*, 1980, č. 23, s. 7. – Parkoviště v Národním, *Svět motorů XXXVIII*, 1984, č. 21. – Návštěvníkům spartakiády, *Svět motorů XXXIX*, 1985, č. 19, s. 10–11.

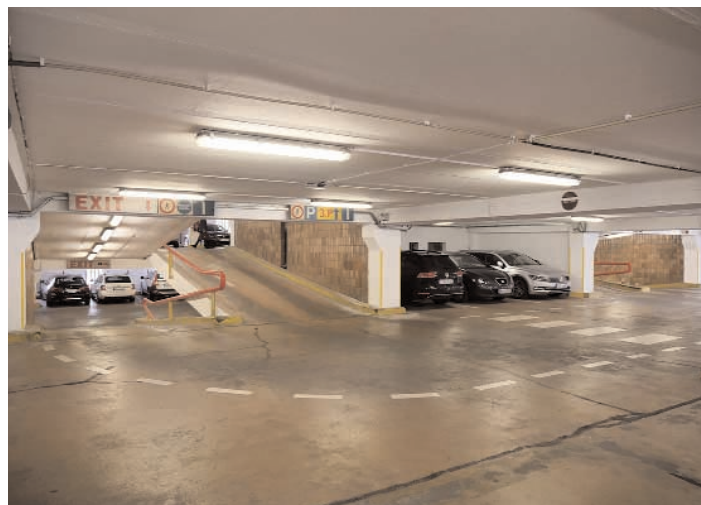
25 *Sborník projektů staveb obytných a občanského vybavení*, Studijní a typizační ústav v Praze, Praha 1961, s. 387–415. – Ivan Vlček, Automobilová doprava ve městech s vyšší úrovní motorismu, *Architektura ČSR XVI*, 1957, s. 155–157. – Idem, O správné proporce rozvoje dopravy a výstavbě měst, *Zpravodaj VÚVA, Architektura ČSR XIX*, 1960, s. 127–132. – Popis projektu garáží pro nákladní vozy, *Architektura ČSR X*, 1951, s. 96–97. – Projekt celomontovaných garáží, *Architektura ČSR XV*, 1956, s. 87. – Soutěžní návrhy na budovu oblastní opravy automobilů, *Architektura ČSR IX*, 1950, s. 32–39. – Náměty na organizaci garážování, *Architektura ČSR XV*, 1956, s. 507–509. – Luboš Doutlík, Vliv dopravy na soudobé plánování města, *Architektura ČSR XXXIX*, 1980, s. 152–159. – K přestavbě městských center, *Architektura ČSR XXXVII*, 1978, s. 254.

26 *Svět motorů XXXIV*, 1980, č. 38, s. 8–9. – Experiment na parkovištích, *Svět motorů XXXII*, 1978, č. 41, s. 9.

27 Rolf Vahlefeld – Friedrich Jacques, *Garagen und Tankstellenbau*, München 1956 (český překlad 1959). – Simon Henley, *The Architecture of Parking*, London 2007. – Shannon McDonald, *The Parking Garage: Design and Evolution of a Modern Urban Form*, Washington 2007.



12b



12c

vestičním plánování. Výjimku tvoří např. střecha a tři částečně krytá patra u nové odbavovací haly Hlavního nádraží v Praze (Josef Danda, Jan Bočan, Jan Šrámek, Alena Šrámková, Zdeněk Rothbauer, Julie Trnková ad., 1970–1979) nebo nedaleké strohé Garáže Slovan (Zdeněk Lešetický, Stanislav Hubička, studie Jaroslav Celý, J. Šedivý, 1985–1986), jimž nelze upřít právě inspiraci ze Západu, byť mírně modifikovanou pro skrovné podmínky socialistického stavebnictví. Přesto si jako prakticky jediný reprezentant tohoto stavebního typu zaslouží naši pozornost. Zejména pro způsob, jakým se i při náročných limitech vnitřního provozu tvarově přizpůsobují lichoběžníkové parcele; pro jemně kanelované panely na průčelí, přerušované rytmickými vertikálními štěrbinami otvorů, jež komunikují se sousední budovou Smetanova divadla; nebo pro syrové, prosté detaily kovových zábradlí či polidštující obklady z béžové kameniny.²⁸

Mezi nerealizovanými bohužel zůstaly také velkoplošné podzemní garáže z generelu Budějovického náměstí v Praze (Věra Machoninová, 1969) a především nevšední projekt nového centra Liberce (SIAL, 1970), v němž měla mít většina budov v suterénu halové garáže a komplex zároveň doplňoval blok parkovacího domu C2 s vnějším masinistickým obrysem formovaným rampami (tvar možná inspirovalo kultovní Sin Centre od Michaela Webba).²⁹

V dobovém tisku lze samozřejmě relativně hojně dohledat texty věnované dopravě ve městě a související infrastruktuře, včetně citací ze zahraničí a dokonce i ze Západu.³⁰ Na konci 70. let se už dokonce objevila i otevřená kritika automobilů parkujících v historických centrech a hyzdících obytný parter: „Nám. Rudé armády [pozn. v Olomouci] se dvěma barokními kašnami a morovým sloupem, největší náměstí

města – původně tržiště, dnes nejkapacitnější parkoviště v centru...“³¹ V rámci ještě předrevolučních, prvotních projektů rehabilitace, resp. citlivé modernizace historické zástavby, inspirované postmoderními zahraničními úvahami, se proto objevují i náměty na scelování a kultivaci vnitrobloků nebo výstavbu kontextuálních, „městotvorných“ domů s integrovanými podzemními garážemi, např. v Praze na Vinohradech nebo na Břevnově (Jan Zelený a kol., 1977).³² Na realizaci opět pochopitelně nedošlo.

Appendix

V poznání poválečné motoristické architektury východního politického bloku jsme stále na počátku. Na první pohled zdánlivě nenabízí tak svéráznou, elegantní kulturu jako v meziválečné éře nebo v zahraničí. Při bližším studiu však vystavují nová a v mnoha ohledech závažnější než pouze estetická témata, zejména otázka našeho vztahu k obývanému prostředí a způsobu užívání moderního veřejného prostoru.

Podařilo se nám po sametové revoluci zaplnit vakuum vzniklé nedostatečnou výstavbou garáží v éře socialismu? Odpověď je jednoduchá – nikoliv. Ale jaký vliv má přetrvávající absence garáží a záchytných parkovišť v dnešní neklidné, „přeautomobilizované“ současnosti na prostředí starších historických center, čtvrtí činžovních domů nebo na vnímání veřejného prostoru a hodnot sídliště? Jsme ochotni chránit několik vybraných příkladů i přes jejich obvykle nevalné výtvarné nebo technické kvality, jako „pouhý“ otisk doby jejich vzniku?

Text vznikl jako výstup projektu Industriální architektura. Památka průmyslového dědictví jako technicko-architektonické dílo a jako iden-

tita místa (DG16P02H001) v programu aplikovaného výzkumu a vývoje Ministerstva kultury České republiky Národní a kulturní identita – NAKI II (hlavní řešitel Lukáš Beran).

■ Poznámky

28 Magistrála, *Architektura ČSR*, XLV, 1986, s. 62–63. – Šestnáct pater pro motoristy, *Svět motorů XL*, 1986, č. 4. – Praha – od Národního muzea k hlavnímu nádraží, *Architektura ČSR* XLVIII, 1989, s. 34–36. Archiv stavebního odboru m. č. Praha 2.

29 Pučerová – Směták (pozn. 24). – SOKa Liberec, MNV Liberec, Studie centra města, SIAL 1970, inv. č. 436, kt. 584.

30 Autobusové garáže v Londýně, *Architektura ČSR* XV, 1956, s. 86. – J. Brusnický – A. Říha, Servisní opravy v zahraničí, *Architektura ČSSR* XXI, 1962, s. 389–392.

31 Olomouc, *Architektura ČSR* XLV, 1986, s. 255.

32 Vinohrady, *Architektura ČSR* XXXVIII, 1979, s. 309. – Pět variant do starých Vinohrad, *Architektura ČSR* XLVIII, 1989, s. 38–39. – Přestavba Břevnova, *Architektura ČSR* XLVI, 1987, s. 58–63.