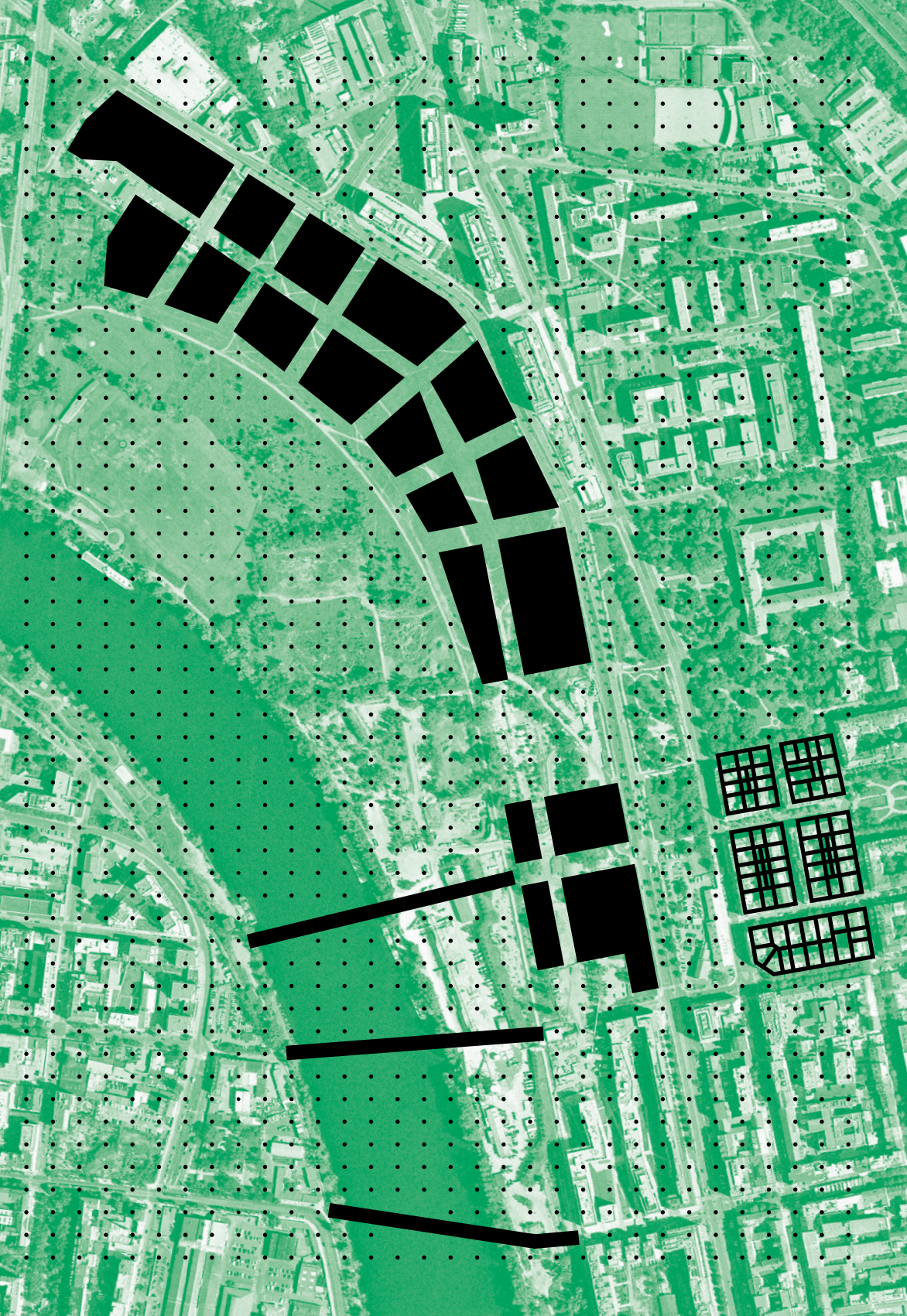


Divočina,  
peníze,  
beton...

*Lenka  
Kužvartová  
(ed.)*

Proměna  
Rohanského  
ostrova  
v Praze



# Obsah

4	Úvod	
8	Kapitola 01	→ Historie území
28	Kapitola 02	→ Plánování nové čtvrti
44	Kapitola 03	→ Architektura nehostinnosti
52	Kapitola 04	→ Sociální a environmentální kritika
64	Kapitola 05	→ Mezioborovost
70	Závěr	

# Úvod

Právě jste otevřeli studii věnovanou výstavbě plánované na Rohanském ostrově v Praze. Na příkladu této lokality chceme ukázat obecnější trendy utváření současného města. Plánuje se zde celá řada projektů. Vybrali jsme si Rohan City developera Sekyra Group. Snažíme se vyprávět jeho příběh od plánování až po realizaci, často však odbočujeme a odbíháme, abychom ukázali kontexty a možné alternativy. Výsledkem je tedy spíš koláž, než ucelené vyprávění.

Nejde nám primárně o mobilizaci veřejnosti proti tomuto záměru. Na jeho zastavení nebo zásadní přeformulování je už bohužel pozdě. Developer koupil pozemek, existuje regulační studie i návrhy budov. Můžeme ale ukázat, jak došlo k tomu, že dvacetihektarovou parcelu, tedy větší než je celý ostrov Štvanice (14 ha), zastaví jediný developer podle svých vlastních představ. Magistrát zde rezignoval na důslednou regulaci území a jediný aktér, orientovaný na zisk, tak rozhodne o dotvoření celé městské části a určí tím, jak se v ní bude žít. Jsme si vědomi, že takových zásahů se v současné době děje celá řada. Rohan City není výjimečný velikostí (viz výstavba na Nákladovém nádraží Žižkov, na Smíchově, v Bubnech, Vysočanech a dalších pražských lokalitách), ani plánovaným využitím budov (administrativa, drahé bydlení). Karlín ale představuje dějiště výrazné a stále pokračující gentrifikace (viz kapitola 4). Existuje tady starší developerská výstavba při Rohanském nábřeží a pozemek Sekyry je nyní využíván k rekreaci. Jde přitom o strategické území z celoměstského hlediska například proto, že nová lávka a most propojí oba vltavské břehy.

Území Rohanského ostrova a Karlína se rychle mění. Jen za dobu práce na této studii vyrostlo několik obytných budov, začala výstavba první etapy Rohan City a velkého bytového domu naproti historické Invalidovně developera Trigema. Rozsáhlou zelenou plochu v bezprostřední blízkosti historického centra města začalo pomalu pohlcovat staveniště.

Předcházela tomu veřejná prezentace projektu Rohan City v Centru architektury a městského plánování (CAMP). Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR) namísto diskuze nad budoucností poskytl prostor developerovi, aby prezentoval a obhajoval svoji vizi, do níž už nikdo nemůže zasahovat, což je velmi problematické především vzhledem k cílům, které IPR deklaruje.<sup>1</sup>

1 „Centrum architektury a městského plánování neboli CAMP si dalo za cíl zlepšit veřejnou diskuzi o rozvoji Prahy. Chce být základním zdrojem přehledných a dostupných informací o přítomnosti a budoucnosti hlavního města a fungovat jako otevřená platforma, „základní tábor“ pro každého, kdo má zájem o společné plánování a rozvíjení Prahy“ Martina Koukalová — Eugen Liška — Jan Poslušný, Rohanský ostrov: nový Karlín?, Praha 2019, s. 3, zvýraznění — autorky úvodu.

V katalogu k výstavě zazní: „*Pražany takřka zapomenutá oblast Rohanského ostrova patří dnes k územím s největším rozvojovým potenciálem.*”<sup>2</sup> Ostrov ale ve skutečnosti nikdy zapomenutý nebyl. Po demolici a odklizení zbytků nevyužívaných budov začala mezi betonovými panely a asfaltovými plácky bujet “městská divočina,”<sup>3</sup> díky specifčnosti biotopu se tu objevovaly i vzácné rostliny a živočichové, kterým udělala nezáměrně místo lidská nečinnost. Navíc se kolem Rohanu začaly organizovat kulturní aktivity — proběhly například koncerty a výstava fotografií z této lokality, organizované spolkem Krajinou přílivu,<sup>4</sup> pořádaly se komentované procházky s biologii i umělecké intervence. Dlouhodobě tu také fungují venkovní bary a posezení v Přístavu 18600, jež snad zůstanou zachovány i po dokončení nové čtvrti. Navíc začali Pražané zelenou plochu zcela přirozeně využívat pro venčení psů, sportovní aktivity i procházky a městské toulky.<sup>5</sup> Ostrov nebyl zapomenut obyvateli města, ale neexistoval pro ty, kdo se na městský prostor dívají prizmatem investice a výnosu z ní.

Ve studii zmiňujeme i teoretickou možnost, že by Rohanský ostrov vůbec zastavěn nebyl a zůstal by velkou zelenou plochou upravenou pro rekreační účely, tedy rozšířením plánovaného Rohanského parku. I když jde o nereálný scénář, chceme ukázat, jaké výhody by takové řešení mělo. Z našeho hlediska totiž někdy může být nejlepším řešením pro udržitelný život ve městě nestavět nic a uchovat zeleň a prázdný prostor, kde se může městský člověk nadechnout a kde mohou vznikat dočasné struktury podle aktuálních potřeb.

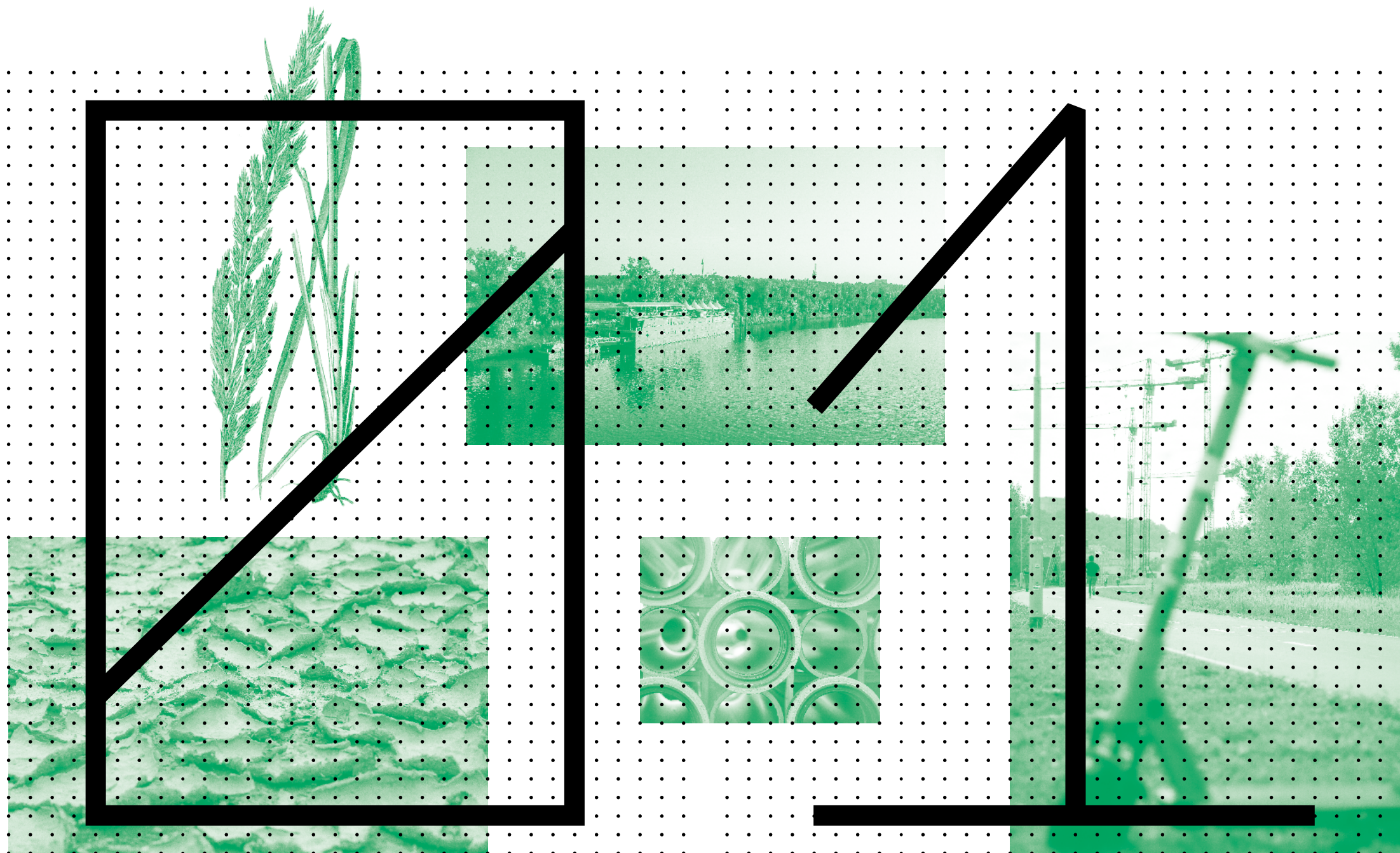
Město pro nás představuje vrstevnatý organismus, který se skládá ze staveb i nezastavěných ploch s různou funkcí. Ve stejné míře je tvořeno lidským společenstvím, vztahy a institucemi. Město značně ovlivňuje naše životy, a zároveň je k nepoznání převáreno změnami ve společnosti a v životním stylu. Praha s tolika vrstvami paměti je toho dobrým příkladem. Pokud plánujeme rozsáhlou transformaci městské krajiny, musíme si tuto více-dimenzionalitu města uvědomovat a sledovat všechny aspekty, na které bude mít změna fyzické podoby města dopad.

Máme za to, že komerční zájmy ve městě musí být vyvažovány veřejným zájmem, který politici zatím podle našeho názoru prosazují nedostatečně. Jistě jde částečně o důsledek toho, že žijeme v postsocialistickém prostoru, kde panují přehnané obavy z regulace a omezení soukromé podnikatelské iniciativy, zvlášť když jde o „velký kapitál“. Tato brožura představuje snahu ukázat, že taková omezení jsou nutná, pokud má Praha zůstat dobrým místem pro život.

2. Ibidem, s. 15, dostupné zde: <https://www.imaterialy.cz/priloha/5da5b001c0b9d/katalog-vystavy-rohanský-ostrov-nový-karlín-5da5b06d4c4c9.pdf>
3. Městská nebo nová divočina vzniká na místech, která byla předtím dlouhodobě využívána člověkem. Jde o křoviny, náletovou zeleň a nízký podrost, který můžeme vidět na opuštěných browfildech, prázdných stavebních parcelách, ale i jako „zbytkovou“ zeleň například kolem dálnic. Víc k tomu viz Radan Haluzík et kol., Město naruby: Vágní terén, vnitřní periferie a místa mezi místy, Praha 2020.
4. Jarmo Diehl, Chtělo by to promyslejší postupy. Rozhovor s Krajinou přílivu (Johana Hořejší, Simeon Hudec, Zdeněk Kříž), Fullmoon Zine, 7. 8. 2020. Dostupné zde: <https://www.fullmoonzine.cz/johana-horejsi-simeon-hudec-zdenek-kriz-krajinou-prilivu-chtelo-by-to-promyslenejsi-postupy>
5. Humorným způsobem to ilustruje dokumentární film Vladimíra Turnera Terra Nullius uvedený v České televizi jako díl pořadu Nedej se. Dostupné zde: <https://www.ceskateliveze.cz/porady/1095913550-nedej-se/215562248420013-terra-nullius/>

BEJVALO  
NAŠ TADY  
VÍCI  
BRAŠKO

JO, NO



Lea Dostálová  
Barbora Matyssová  
Lenka Kužvartová

# Karlín a Rohanský ostrov ve století páry

Dnešní oblast Karlína se původně nazývala Zabransko nebo častěji Špitálsko podle řádu Křižovníků s červenou hvězdou, sdružujících se při špitále svaté Anežky, kteří tam vlastnili pozemky. Jejich državy končily dnešní ulicí Pobřežní. Od ní směrem k řece náležela půda včetně ostrovů z říčních naplavenin Starému Městu. Už tady začal do určité míry odlišný vývoj obou částí, té při Vltavě a té „vnitrozemské“. Zatímco v okolí bývalé brandýské silnice, vedoucí od poříčské brány ven z města, vznikaly hospodářské dvorce, předměstské vily a později první empírové rezidence, u vody se už od raného novověku zakládaly mlýny, mydlářské, barvířské a jirchářské živnosti, později papírny, prachovny a bělidla. Šlo o „zárodečnou buňku pozdějšího průmyslového Karlína.“<sup>1</sup>

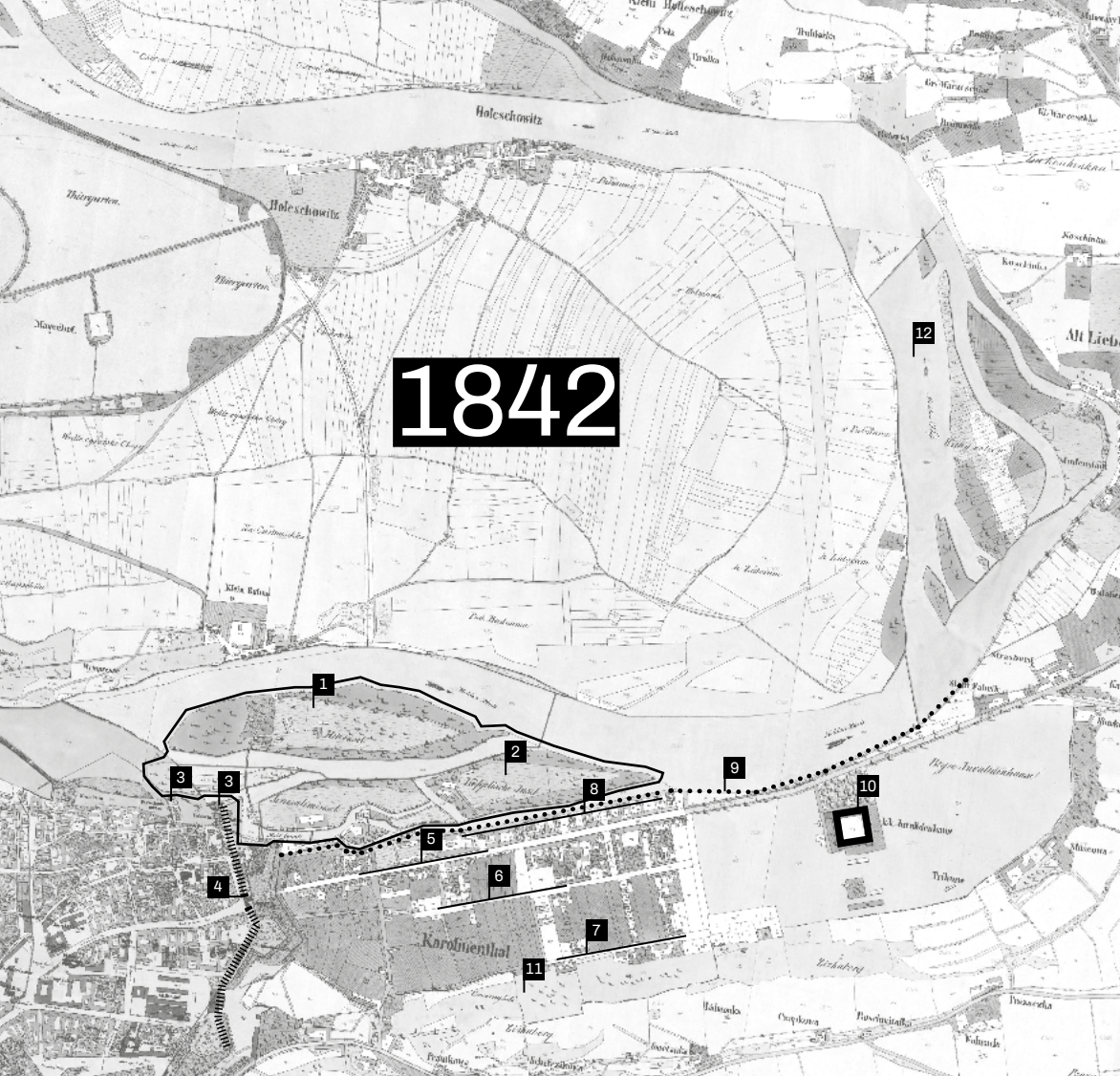
10

Pražané si začali Špitálska všímat, když tam na konci osmnáctého století zřídil papírník Jan Ferdinand ze Schönfeldu rozsáhlý zábavní park pod názvem Rosenthal neboli Růžodol s kavárnou, restaurací, divadelní scénou a množstvím atrakcí, mezi nimiž zaujal především rozsáhlý sad — miniaturní model Čech s různými typickými plodinami a potůčky reprezentujícími hlavní řeky. I když Růžodol nakonec zanikl, Špitálsko se začalo v poměrně rychlém tempu stavebně rozvíjet. V roce 1816 už stálo 43 domů a „začín[alo] být pojednou jasné, že bude zapotřebí vypracovat urychleně situační plán, aby bylo zamezeno nežádoucí libovůli v jejich výstavbě.“<sup>2</sup>

Vzhledem k rovinatému terénu a dobrému spojení s Prahou se tu zdálo vytyčení nového předměstí vhodné. A tak vznikl v roce 1817 jednotný plán, typický pro tehdejší dobu s pravidelnou sítí ulic a přesně definovanými rozměry pro komunikace, náměstí i stavební parcely. Vytvořilo jej vojenské velitelství českého zemského gubernia v čele s architektem a stavitelem Jiřím Fischerem, který je autorem mnoha

1 Milada Lejsková-Matyšásová, *Od Špitálska ke Karlínu*, Praha 1967, s. 6.  
2 *Ibidem*, s. 13.



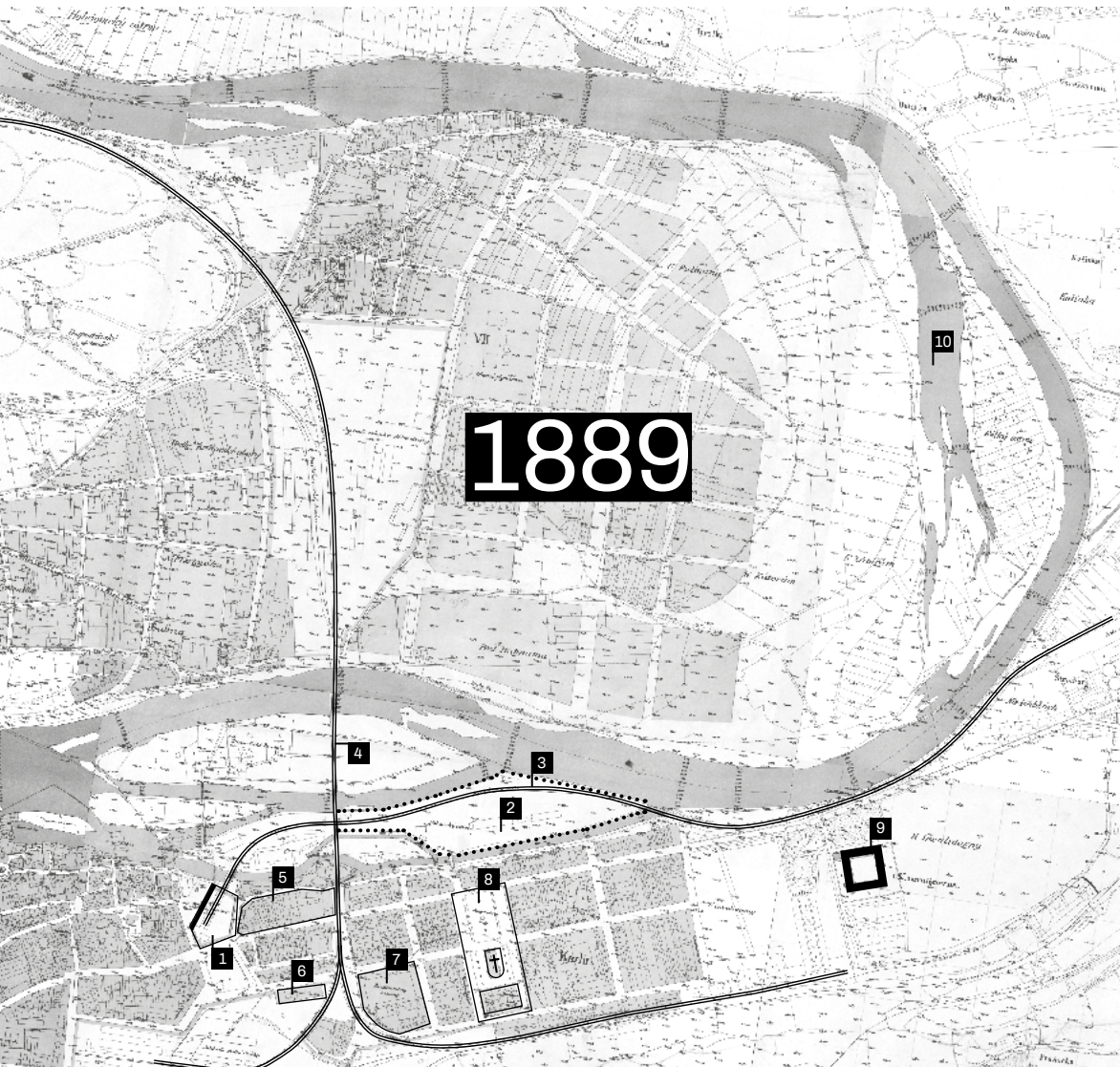


# 1842

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Velké Benátky</li> <li>2. Rohanský ostrov, zde ještě pod starším názvem Kópplův</li> <li>3. Mlýnsky obklopené mlýnským kanálem</li> <li>4. Poříčská brána a městské hradby</li> <li>5. Brandýská silnice, dnešní Sokolovská ulice</li> <li>6. Dnešní Křížikova ulice</li> <li>7. Dnešní Pernerova ulice</li> <li>8. Karlínský přístav (založen 1822) s přilehlým říčním ramenem</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>9. Historická zemská cesta Praha–Lužice ve stopě dnešní ulice Pobežní a dále od centra Rohanské nábřeží</li> <li>10. Invalidovna (dokončena 1737) v dostatečné vzdálenosti od městských hradeb pro případ obléhání</li> <li>11. Vítkov</li> <li>12. Původní koryto Vltavy</li> </ol> |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

# 11

1. Praha Těšnov – osobní nádraží Pobežní dráhy
2. Rohanský ostrov
3. Pobežní dráha (dokončena 1875) do Nymburka
4. Negrelliho viadukt (1846–1850)
5. Karlínská plynárna
6. Divadlo Varieté (dodnes)
7. Kasárna Karlín (1840)
8. Karlínské náměstí s kostelem sv. Cyrila a Metoděje (oboji 1863) a radnicí, reálkou a školami v jižní části
9. Invalidovna
10. Pírožené koryto Vltavy



empírových staveb. Město před hradbami pojmenovali „Karolinenthal“ po manželce císaře Františka I. Karolíně Augustě Bavorské.

Jako základ šachovnicového rozvrhu sloužily tři podélné osy široké 22 metrů (12 sáhů) v trase dnešních ulic Křížíkova, Sokolovská a Pernerova. Nejdůležitější z nich, Sokolovská, zvaná původně Královská, zastínila význam historické brandýské silnice. Původní zemská cesta z Prahy do Lužice, v linii dnešní ulice Pobřežní, lemovaná nejstarší karlínskou zástavbou, ztrácela s postupujícím rozvojem na významu.

Vedlejší příčná uliční síť byla vytyčena v severojižním směru, kolmo na hlavní osy. Hlavní náměstí se nachází mezi třetí a čtvrtou příčnou ulicí a původně mělo mít 150 × 150 metrů, ale v průběhu výstavby se rozhodlo o jeho zúžení a prodloužení. Stojí na něm kostel svatého Cyrila a Metoděje (1853–1863 podle projektu Karla Rösnera s příspěvím Ignáce Ullmana, Josefa Mánesa a dalších), bývalá radnice (dnes Dům dětí a mládeže) a budova školy.

Velkorysá uliční síť vytvořila bloky značné rozlohy, které lemovaly jedno- a dvoupodlažní domy. Na hlavní třídě bylo „*policejně zakázáno provozovat hřmotné živnosti jako zámečnictví nebo kolářství.*“<sup>3</sup> Pravidla se vztahovala také na činžovní domy, kde musely mít místnosti i schodiště určitou minimální velikost a přímý přístup světla. Každý majitel zřizoval na vlastní náklady chodník, zbudoval a udržoval žumpu a přispíval na plánovanou kanalizaci. Až do roku 1870 platila pravidla o likvidaci zástavby v případě vojenského útoku, domy se tedy stavěly s vědomím určité provizornosti. Karlínské činžáky o třech až pěti podlažích, které známe dnes, pocházejí až z konce devatenáctého století, kdy původní empírovou výstavbu převrstvily pseudoslohy a kdy se začínala plánovat výstavba Nového Karlína v okolí historické Invalidovny, která pochází z let 1731–1737 (podle koncepce Josefa Emanuela Fischera z Erlachu a projektu Kiliána Ignáce Dientzenhofera).

Pro pobřežní část Karlína znamenalo velkou změnu založení Karlínského přístavu v roce 1822. Kotvilo v něm ročně 150 až 200 lodí, které přivážely severočeské hnědé uhlí, suroviny pro strojírenský průmysl a zámořské zboží.<sup>4</sup> Z Karlína putovalo do světa nejprve obilí a potravinářské výrobky, s rozvojem průmyslu pak čím dál častěji strojírenské a chemické produkty.

Vybudování přístavu usnadnila existence říčního ramene mezi pevninou a přilehlými ostrovy. Celé souostroví se skládalo z pěti ostrovů: Štvanice (také Velké Benátky), Na Kameni (také Šaškovský), Papírnický (též Burianka), Rohanský (také Köpplův, Primátorský) a Korunní (původně Křenový, také Jeruzalémský). Názvy nebyly stálé, často se měnily v závislosti na aktuálním majiteli. Tesařský mistr Josef Rohan, po němž zdědil jméno ostrov, který nás zajímá, ho vlastnil asi od roku 1850.<sup>5</sup>

Jak už jsme naznačili, na ostrovech vznikaly první karlínské průmyslové podniky. Nálezy dokládají existenci staroměstské papírny na ostrovech Burianka a Na Kameni už v šestnáctém století. O tři sta let později se mění tento provoz na mlýny. Po polovině devatenáctého století tu najdeme také strojírnou Havelka & Mécz, původně kartounku.

3 Ibidem.

4 Zdeněk Míka, Karlín: Nejstarší předměstí Prahy, Praha 2011, s. 36.

5 Věstník Klubu Za starou Prahu 2010, č. 3 (Tematický speciál o Vltavě a jejích březích mezi Helmovským jezem a Trojou), dostupné na: [https://www.zastarouprahu.cz/webdata/B2F80B51-D163-4BE8-8D44-FDA0292F0939\\_02.pdf](https://www.zastarouprahu.cz/webdata/B2F80B51-D163-4BE8-8D44-FDA0292F0939_02.pdf) (vyhledáno 1. 12. 2020).

Nejdůležitějším karlínským podnikem se však stal strojírenský podnik Daněk a spol. (založen 1854), jeden z nejstarších v českých zemích. Po sloučení do koncernu Breifeld-Daněk (1872) zaměstnával 1500 dělníků a zabíral celý blok mezi Křížikovou, Pernerovou, Šaldovou a Kollárovou.<sup>6</sup> V roce 1927, po další fúzi, se pak název podniku ustálil na Českomoravská-Kolben-Daněk, zkráceně ČKD.

Kromě toho se v Karlíně nacházela první pražská plynárna (1847) a továrna Ruston a spol., která vyráběla parní stroje a lodě. Na strategickou polohu území upomínají monumentální Ferdinandova (později Karlínská) kasárna pro dva tisíce mužů, vystavěná mezi lety 1845–1848 podle projektu bratrů Kleinových a Vojtěcha Lanny. Na samém konci devatenáctého století dostal Karlín první tramvaj (1891) a také elektrické osvětlení (1895).

Pro představu o vnímání nové čtvrti Pražany uvádíme dojmy spisovatele Ladislava Quise: *„Karlín, tehdy sotva třicítiletý, byl úpravnější než Smíchov, ale široké jeho hlavní ulice, jež jediná byla skoro dostavěna, dýchala nudou, náměstí bylo neupravené a pusté; dřevěný kostelík, vystavěný v zahradě po pravé straně, hledíme-li k Žižkovu, nepřidával prostranství nižádné krásy. Při samé Poříčské bráně, úzké a temné (...), viděti bylo po levé straně ještě na velkém prostranství až za viadukt státní dráhy zelinářské zahrady, z nichž vyčnívala tu a tam vysoká ramena zavlažovacích čerpadel. V příkopu u samé brány bývalo městiště rozličných bud cestujících panorám, zvěřinců, stávaly tam kolotoče, ba provozovali tam i komedianti své krkolonné kousky.“*<sup>7</sup>

### První polovina dvacátého století

V roce 1903 se Karlín stal samostatným městem. Souběžně s tím začala na začátku dvacátého století výstavba tzv. Nového Karlína, deseti nových bloků od dnešní ulice Šaldovy směrem k historické Invalidovně, kde bylo do té doby vojenské cvičiště. Další etapa Karlína vznikala do první světové války podle návrhu karlínského radního, stavitele a architekta Bohumila Štěrby.<sup>8</sup> Centrem se stalo Lyčkovo náměstí s velkou školou, na jejíž zdi se objevil námět slavnosti, která proběhla u Invalidovny v roce 1836 při příležitosti korunovace Ferdinanda V. a jeho manželky Marie Anny.

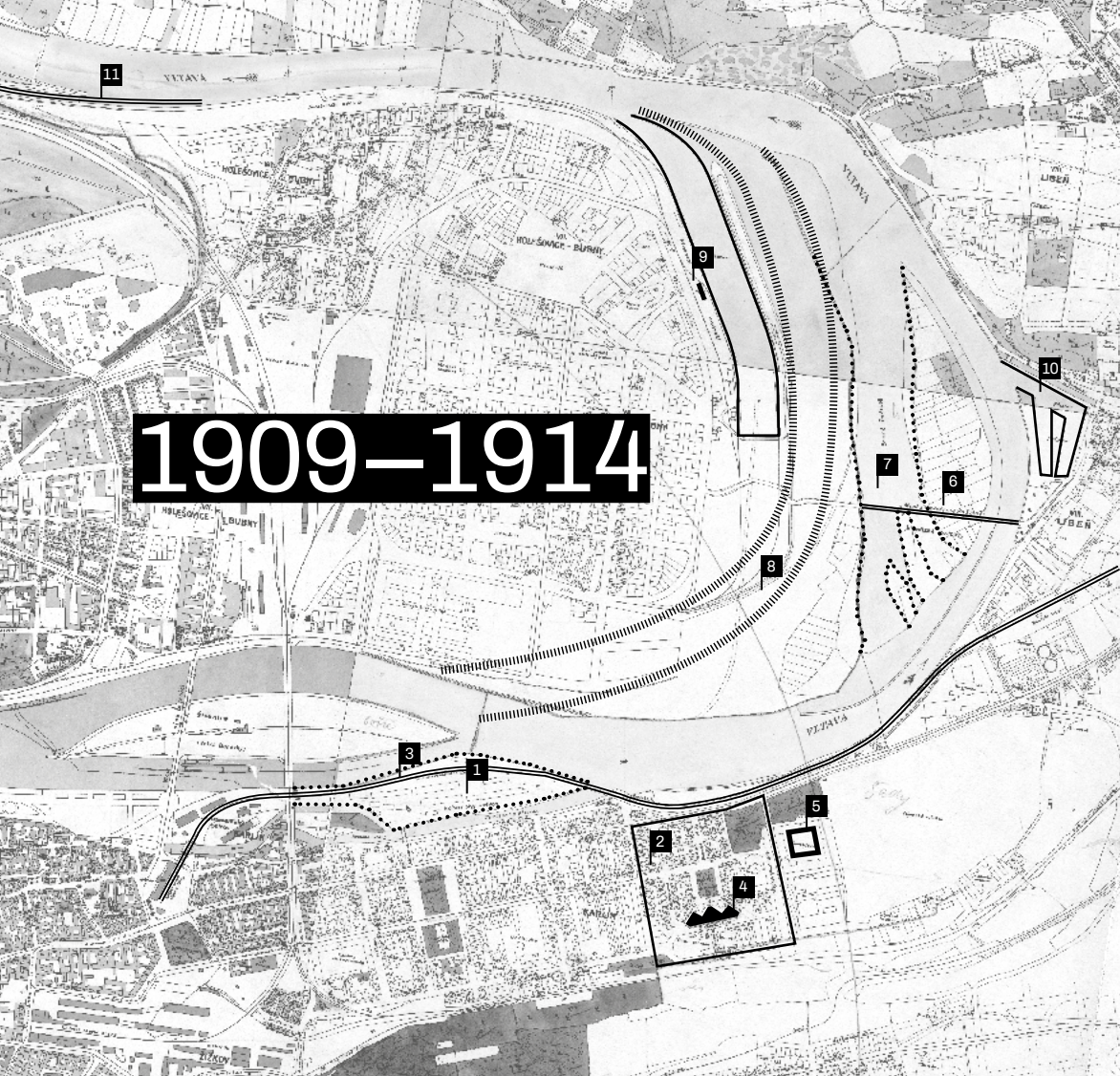
Za první republiky se Karlín stal součástí Velké Prahy (1922). Tehdy se také přistoupilo k regulaci toku Vltavy, která měla zásadní vliv na dnešní podobu Karlína a Rohanského ostrova, zároveň i nedalekých Holešovic a Troje. K tomuto kroku se přistoupilo pro zajištění protipovodňové ochrany, protože Vltava se pravidelně několikrát ročně rozlévala a ohrožovala obyvatele i podniky na svém břehu. Dále bylo třeba zlepšit splavnění pro čile se rozvíjející říční dopravu. Zejména velké lodě se potýkaly s příliš mělkým a zbytečně širokým korytem Vltavy.

K nejvýraznějšímu přizpůsobení toku řeky došlo mezi lety 1924–1929, kdy bylo koryto uměle zaoblno a co nejvíce přiblíženo holešovickému pobřeží s přístavem, který se měl stát největším a nejdůležitějším v Praze. Území Rohanského ostrova se vlivem změny trasování koryta Vltavy značně zvětšilo, protože pojal i část holešovických Manin. Od té doby se už jeho rozloha nezměnila.

6 Kateřina Bečková, *Továrny a tovární haly*, 1. díl: Vysočany, Libeň, Karlín, Praha 2011.

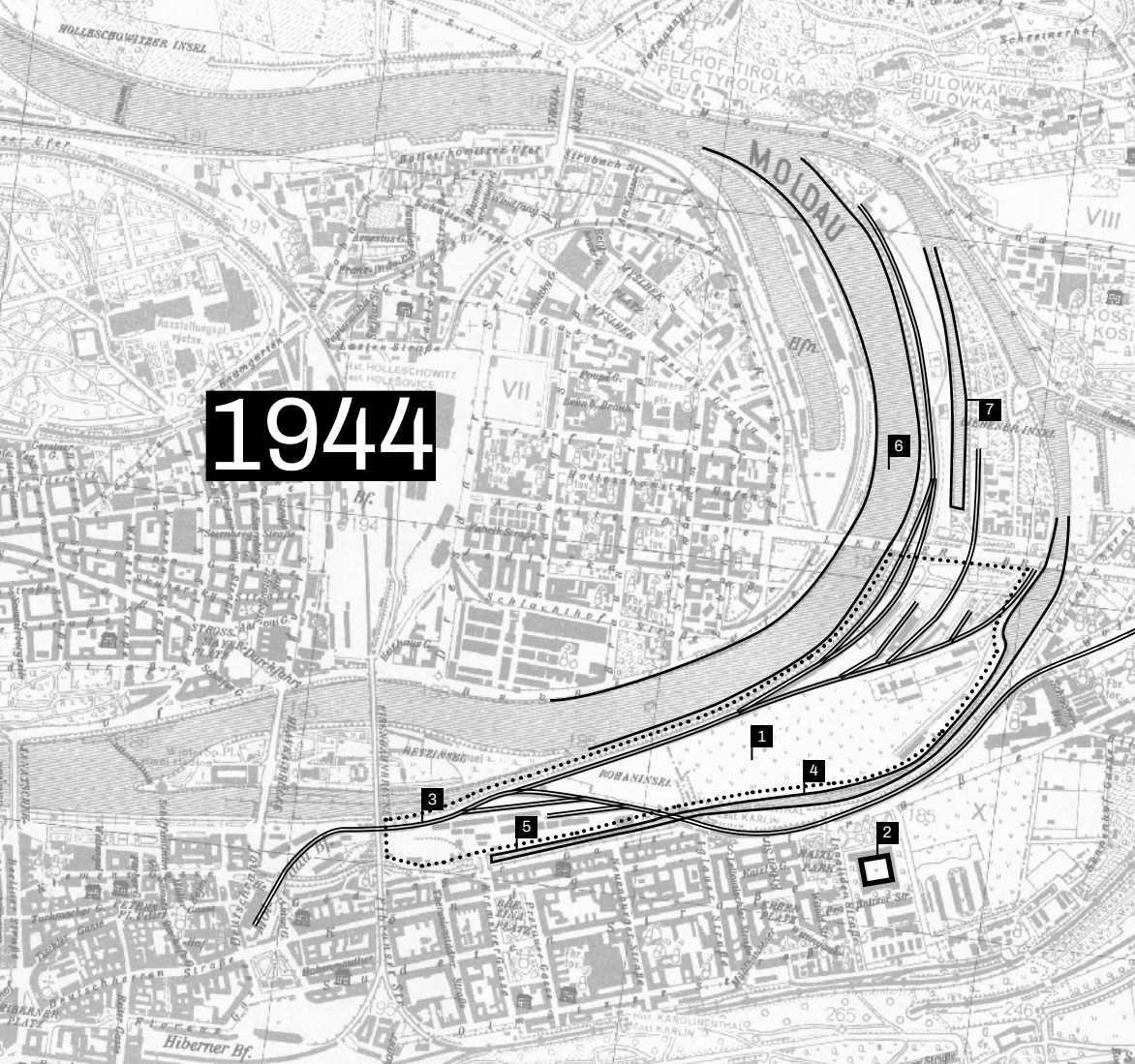
7 Jiří Hruza, *Město Praha*, Praha 1989, s. 192. Citát zmiňuje Negrelliho viadukt z roku 1850, první pražský železniční most přes Vltavu, který tvořil pomyslnou hranici Karlína na západě.

8 Karlín, *Památkový katalog*, NPÚ, dostupné na: <https://pamatkovykatalog.cz/karlín-7664058> (vyhledáno 10. 8. 2021)



1909–1914

- |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |                                                                                                                                                                                                         |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Rohanský ostrov</li> <li>2. Nový Karlín (založeno 1901)</li> <li>3. Pobřežní dráha</li> <li>4. Neorenesanční škola</li> <li>5. Invalidovna</li> <li>6. Budoucí pozice Libeňského mostu</li> <li>7. „Stará plavba“ – rozšíření a propojení původně slepého ramena Vltavy pro splavnění</li> <li>8. Budoucí koryto Vltavy</li> </ol> | <ol style="list-style-type: none"> <li>9. Holešovický přístav (1892–1894) a secesní budova nádraží</li> <li>10. Libeňský přístav (1893–1895)</li> <li>11. Trojský plavební kanál (1899–1901)</li> </ol> |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|



1944

16

1. Rohanský ostrov
2. Invalidovna
3. Pobřežní dráha protažená na Libeňský ostrov s četnými vlečkami na Rohanském ostrově
4. Pro loděnici prodloužené rameno Libeňského přístavu – současně spojnice s Karlínským přístavem
5. Karlínský přístav
6. Koryto Vltavy po velké regulaci (1924–1929)
7. Slepé rameno připravené pro obchodní přístav (nerealizováno)

Železnice vedoucí po nábřeží se v důsledku změny koryta řeky rozdvojila. Na Rohanském ostrově se trať větvila kvůli dopravnímu napojení četných skladovacích hal. Stávající levé rameno Libeňského přístavu se prodloužilo a vytvořilo propojení s Karlínským přístavem. Ten ale postupem času ztrácel na významu a spojovací rameno bylo nakonec v šedesátých letech zasypano.

V období první republiky v Karlíně byla mezi obyvateli hojně zastoupena vyšší střední třída, a to i přes jeho industriální ráz. Domácí služebnictvo a zaměstnanci služeb, obchodu a dopravy tvořili jen o málo více než polovinu obyvatelstva.<sup>9</sup> Na grafu (viz s. 23) vidíme, že nejvyšší počet obyvatel měl Karlín v roce 1925, a to 25 tisíc obyvatel, což bylo částečně dáno obsazeností Invalidovny válečnými veterány z první světové války.

Výstavba továren probíhala vzhledem k omezení čtvrti řekou a vrchem Vítkov netradičně v rámci velkoryse pojatých vnitrobloků Starého Karlína. Dílny a závody zahušťovaly doposud vzdušnou zástavbu. Vzhledem k růstu pracovních míst bylo třeba rozšířit obytné kapacity. Dělo se tak nástavbami na již stojící domy nebo další zástavbou ve dvorech činžáků. Klasicistní čtvrť se tak měnila v zahuštěné industriální město.

### Po druhé světové válce

V poválečném období se Karlín měnil v „*dělnickou čtvrť plnou sazí*“.<sup>10</sup> Bydlelo se v přelidněných bytech v pavlačových domech se společnými toaletami pro celé patro a vodou na pavlači. Zhoršoval se hluk z dopravy i znečištění ovzduší průmyslovými podniky. V roce 1955 v Karlíně žilo přibližně 21 tisíc obyvatel (pro srovnání v roce 2011 je to 11 161 obyvatel). Jejich počet se začal ještě mírně zvyšovat kolem roku 1965, což souviselo s právě dostavovaným experimentálním sídlištěm Invalidovna. V tomto období investoval místní národní výbor do oprav staršího bytového fondu jen minimálně, protože budoucnost byla spatřována právě v sídlištní zástavbě. Například geograf Ctibor Votrubec v roce 1965 předpokládal, že se obyvatelé vnitřních znečištěných městských částí postupně přestěhují na sídliště, a tím se otevře možnost sanace a přestavby centra města.<sup>11</sup>

Sídliště Invalidovna (1958–1967) patří do přípravného období před zahájením výstavby velkých sídlištních celků v Praze jako Jižní Město, Severní Město a Jihozápadní Město. Ověřovala se na něm skladba obytných domů a vybavenosti a také různé typy bydlení. Od pozdějších sídlišť se liší malou rozlohou a úspěšnou integrací do starší městské tkáně.

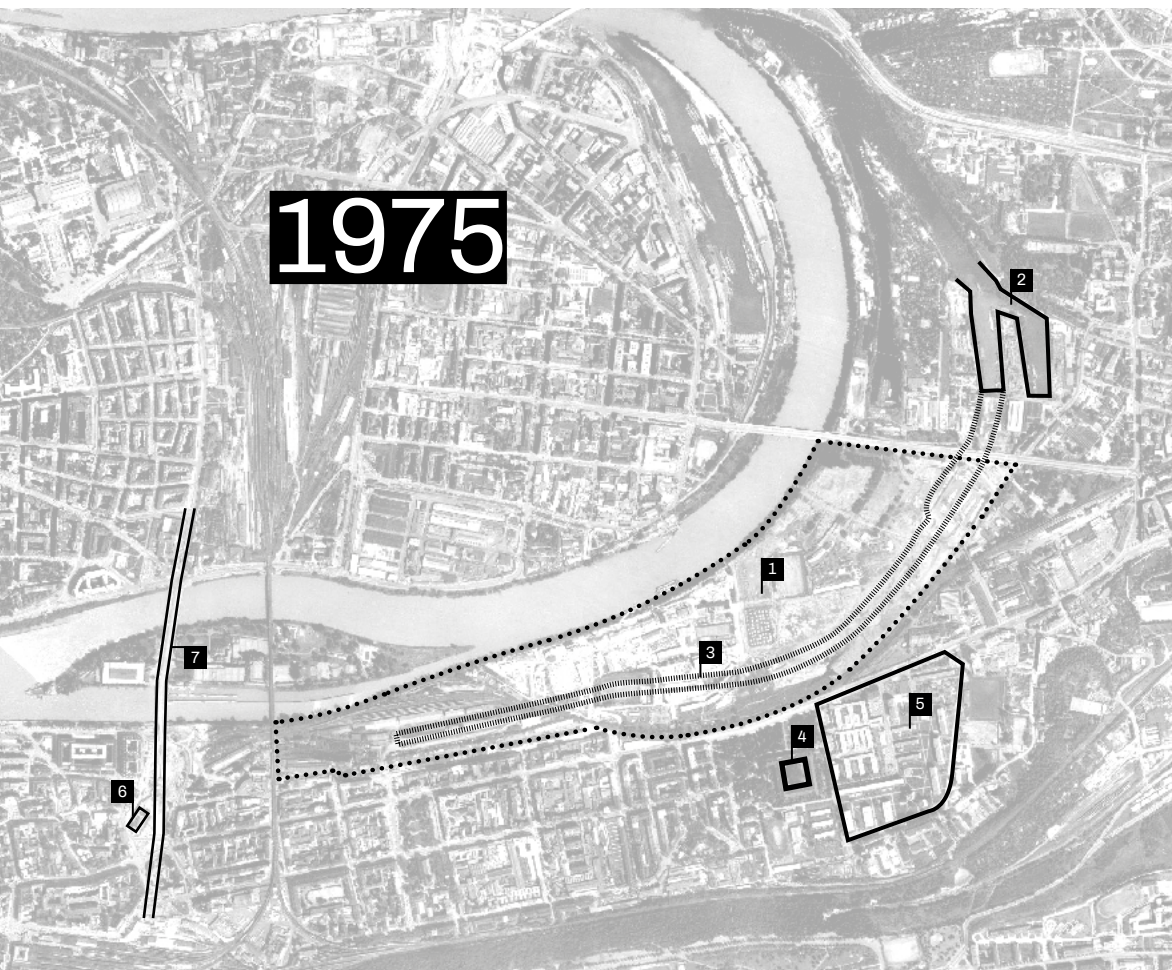
Životní podmínky se v různých částech Karlína velmi lišily. V průmyslové západní části byl větší hluk a horší kvalita vzduchu oproti okolí historické budovy Invalidovny, kde nestály žádné tovární haly. Rohanský ostrov od padesátých let fungoval jako stavební dvůr Metrostavu a od sedmdesátých let se zde ukládala zemina vytěžená při stavbě metra. Mimoto se na ostrově nacházela betonárna, skládky legální i černé, skladovací haly a ubytovny. Místní drážní pozemky využíval podnik ČKD do první poloviny osmdesátých let, kdy přestala fungovat trať do Libně. Do rozvoje území, které s ostrovem souvisí, zasáhla výstavba Severojižní

9 Julie Moscheles. The Demographic, Social and Economic Regions of Greater Prague: a Contribution to Urban Geography, *Geographical Review* 27, 1937, č. 3.

10 Rozhovor s Milanem Gunárem, pamětníkem života v Karlíně, 23. 8. 2018.

11 Ctibor Votrubec, *Praha — zeměpis velkoměsta*, Praha 1965.

1. Rohanský ostrov
2. Libeňský přístav po zasypání ramene pro loděnici (60. léta 20 stol.)
3. Zасыпанé rameno libeňského přístavu se zrušeným Karlínským přístavem
4. Invalidovna
5. Sídliště Invalidovna (60. léta 20 stol.)
6. Stržená budova nádraží Praha–Těšnov (1985)
7. Plánovaná trasa Severojižní magistrály





magistrály a také budování hotelu Atrium (dnes Hilton), projektovaného ještě na konci osmdesátých let. Jeho otevření se uskutečnilo až v roce 1991. Naddimenzovaná stavba obrácená do sebe otevřela cestu podobným kolosům stavěným po roce 2000.

### Počátek transformace Karlína

Proměna Karlína za poslední tři dekády je na první pohled zřejmá. Ze zanedbané čtvrti se stalo sídlo velkých firem a lokalita plná bílých límečků, jimž se přizpůsobují místní obchody a služby. Za touto změnou stojí kromě nové výstavby, skokově zrychlené povodněmi v roce 2002, také celorepublikový proces privatizace bytového fondu a velkých průmyslových závodů. V karlínských provozech se v průběhu devadesátých let snižovala výroba, až ustala docela a podniky se likvidovaly. V roce 1998 ukončilo výrobu ČKD, čímž se uzavřela epocha industriálního Karlína, trvajících bezmála 170 let. Opuštěné tovární prostory daly vzniknout brownfieldům,<sup>12</sup> postupně využívaným pro novou výstavbu. Geografové Jan Ilík a Martin Ouředníček interpretují proměnu Karlína v rámci teorie „rent gap“, která říká, že k obnově města dochází zpravidla tam, kde je nejvyšší rozdíl mezi současnou cenou (zanedbaných) nemovitostí a potenciálním výnosem z nich, daným například i vzdáleností od centra města: *„Karlín představuje ukázkovou lokalitu, kde funkční využití dané socialistickou ekonomikou neodpovídá novým podmínkám vyplývajícím z nastolení tržního systému a kde existující ‚functional gaps‘ a ‚rent gaps‘ nabízí mimořádné možnosti ke zhodnocení investic a transformaci sociálního, funkčního a fyzického prostředí této čtvrti.“*<sup>13</sup>

Zánik pracovních příležitostí vedl k proměně karlínského obyvatelstva. Se zavíráním továrních komplexů se pojilo zhoršování fyzického stavu bytového fondu na jedné straně a růst počtu barů, heren, nonstopů a zastaváren na straně druhé. Karlín se tak v určitém smyslu stal zanedbanou periferií se špatnou pověstí, které se mnozí Pražané raději vyhýbali.

Dnes už zapadl fakt, že tu spolu žili Romové a Češi v soudržném společenství, které mělo období málokde. Starousedlíci z Karlína popisují<sup>14</sup> tehdejší soužití jako přátelské a nekonfliktní, a to zejména proto, že v Karlíně nedošlo ke vzniku segregace, kdy by Romové bydleli odtrženi od majority v jednom určitém bloku nebo domě, jako k tomu docházelo například v Nuslích nebo na Smíchově. Romové si s majoritním obyvatelstvem vytvořili přirozené sousedské vztahy, jelikož spolu sdíleli pracovní starosti i školní povinnosti dětí. Komunita se setkávala v parcích, při sportu, v místních podnikcích a restauracích.

Proměnu podoby Karlína vidíme na mapě, kde jsou zaznačeny developerské projekty dekády 1989–1999 (viz s. 24).<sup>15</sup> V tomto desetiletí se jednalo o celkem osm projektů v západní části Karlína a u většiny z nich šlo o tzv. redevelopment, čili přestavbu industriálních staveb, které přestaly plnit svůj účel. První takovou realizací byla

12 Brownfield je označení pro rozsáhlou plochu, která v důsledku strukturální změny ekonomiky už neplní svoji funkci. Typicky jde o bývalé tovární areály nebo nevyužívaná nákladová nádraží. Kvůli předchozí průmyslové činnosti může být půda kontaminovaná (k tomu srovnej tzv. blackfield, území s vysokou mírou kontaminace).

13 Jan Ilík — Martin Ouředníček, Karlín a jeho proměny v souvislostech postsocialistické transformace Prahy, *Geografie* 112, 2007, č. 3, s. 56–78.

14 Informace o soužití majority a Romů v Karlíně byly získány na základě rozhovorů se starousedlíky, které dělala Barbora Matysová v období od ledna 2018 do února 2020.

15 Data pocházejí z výzkumného projektu k výstavě Pro/měna Karlín, kurátorky: Eliška Málková, Lynda Zein, spolupráce: Barbora Matysová, David Příluččík, Galerie Viper, 4. 3.—21. 6. 2020, <http://www.vipergallery.org/vystava/promena-karlin>



# 1996

20

1. Rohanský ostrov
2. Již vybudovaná Severojižní magistrála
3. Počátek ulice Rohanské nábřeží pro odklonění automobilové dopravy
4. Dnešní trasování dopravního tahu Rohanské nábřeží
5. Invalidovna

rekonstrukce památkově chráněného objektu bývalé tramvajové vozovny v roce 1997, který byl přestaven na autosalon (M3000). Ilík a Ouředníček vidí v této rekonstrukci první vlašťovku proměny image Karlína: „*Otevření luxusního showroomu přineslo kromě obnovy historicky cenných staveb a zlepšení lokálního prostředí, také předzvěst budoucích změn. Soukromá společnost tímto naznačila, že image Karlína nejenže není překážkou pro lokalizaci drahých služeb, ale naopak takovým aktivitám může prospět, protože na sebe váže všeobecnou pozornost.*“<sup>16</sup> Úspěšnou, ale nepřilíš citlivou adaptací prošla v té době také funkcionalistická budova bývalého ředitelství ČKD na rohu ulic Thámovy a Křížkovy. Navrhl ji španělský architekt Ricardo Bofill, který později projektoval také Corso Karlín.

### **Karlín po roce 2000**

V roce 2000 vznikl Strategický plán hlavního města Prahy, který se mimo jiné zabýval přetížením středu města a potřebnou změnou struktury Prahy z monocentrické na polycentrickou. Začalo se tedy počítat s tím, že by jedním z lokálních center mohl být i Karlín.

Záhy přišly povodně roku 2002, které, jak už bylo řečeno, značně uspišily přeměnu čtvrti. Voda nadělala velké škody i kvůli nevyhovujícímu stavu domů již před povodní. Po ní se řada domů vystěhovala či zbourala, část zůstala ve špatném stavu kvůli nedostatku finančních prostředků majitelů a mnohé byly pravděpodobně zanedbány záměrně s vidinou výhodného prodeje stavebních parcel.

Mezi 45 domy označenými jako neobyvatelné se nacházely i kulturní památky. Historik architektury Richard Biegel z Klubu Za starou Prahu k tomu tehdy řekl: „*Právě nejstarší domy jsou označeny statickými posudky jako nejhorší. Nezávislé statické posudky, které jsme si nechali vypracovat, však prokazují, že stav objektů není zdaleka tak vážný, mnohdy jejich stav zavinila dlouhodobě zanedbaná údržba. Obáváme se, že v pozadí je silný investorský tlak na demolici historických domů, aby na jejich místě mohly vyrůst větší a tím výnosnější domy.*“<sup>17</sup>

Paralelně probíhalo zbavování se nechtěných nájemníků. Pracovnice komunitního centra to tehdy popisovala slovy: „*Lidé se buď nevrátili z náhradního bydlení, nebo se stali obětmi machinací majitelů s byty. Někteří majitelé domů nechtějí své nájemce zpátky, je tu spousta křivd. Myslím, že by se chtělo vrátit víc lidí, ale nemohou.*“ To vedlo ke zhoršení sociální situace ve čtvrti. Pracovníci organizace Člověk v tísni „*pomáhali zhruba 30 klientům. Po povodni se počet potřebných zvýšil na stovky. Jde především o lidi, kteří (...) žili v Karlíně v pohodě, platili nájemné, i když na bydlení neměli smlouvy.*“<sup>18</sup>

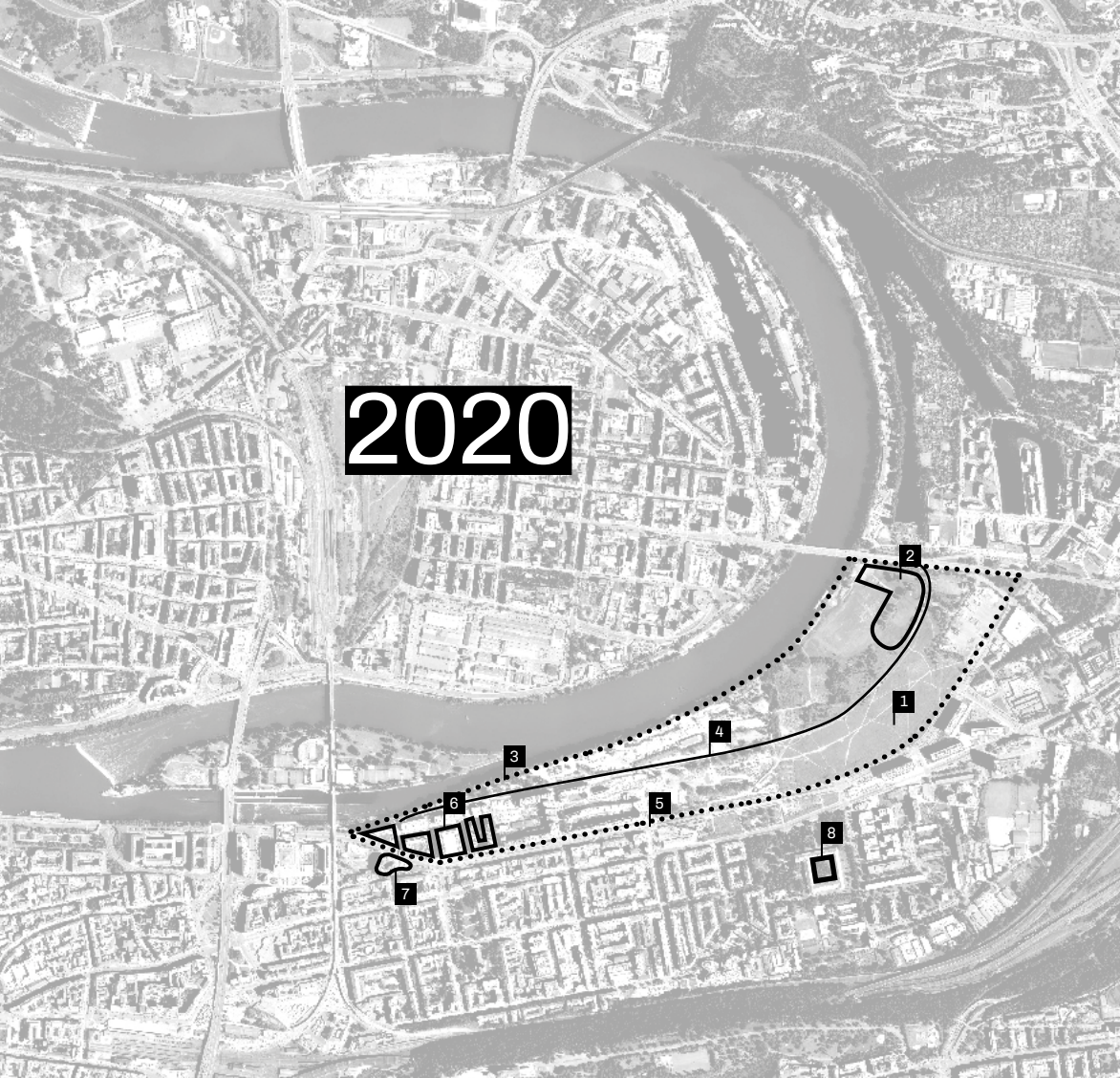
Povodeň tedy způsobila, že v dlouhodobém horizontu musely Karlín opustit rodiny s nízkými příjmy a Romové. Šlo o politické rozhodnutí, nikoli nevyhnutelný následek přírodní katastrofy. Od té doby dochází ke gentifikaci čtvrti, která je dlouhodobým a pomalým procesem (viz kapitola 4). Výstavba Rohan City, s cenou bytů značně přesahující možnosti středněpříjmového obyvatelstva, dostupnosti a rozmanitosti této čtvrti rozhodně nijak nepomůže, naopak celý vývoj završí.

16 Ilík — Ouředníček (pozn.13), s. 66.

17 Martina Klapalová, S Karlínem zmizí historie, Večerník Praha, 5. 12. 2002 (vyhledáno 13. 4. 2018).

18 Marie Úlehlová, Od továrny k business parku: Socioprostorová změna Karlína (diplomová práce), FSV UK, Praha 2018, s. 51–52.

# 2020



22

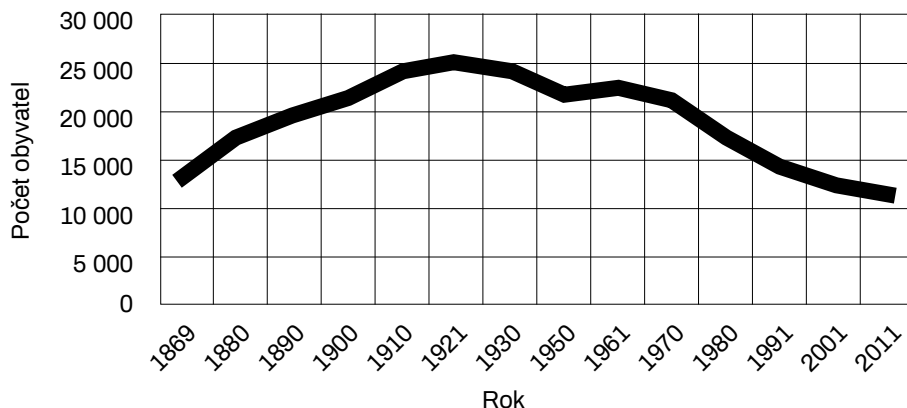
1. Rohanský ostrov
2. Golfové hřiště
3. Přístav 18600
4. Cyklostezka A2
5. Dopravní tah Rohanské nábřeží
6. Komplex River City Prague (2002–2009)
7. Main Point Karlín (2011)
8. Invalidovna

## Rohanský ostrov po roce 2000

Stavební vývoj na Rohanském ostrově začal ještě před povodněmi. Ve východním cípu ostrova se již v roce 2002 tyčil rozestavěný a tehdy zatopený „parník“ Danube House, první ze čtyř kancelářských monobloků projektu River City Prague. Ty nastolily začátek uliční fronty Rohanského nábřeží v měřítku zcela odlišném od karlínské zástavby. Nyní zde blokují dálkové pohledy přes Vltavu na Holešovice a komplikují přístup k řece.

Činnost Metrostavu na území Rohanského ostrova postupně klesala, až se v roce 2006 stavební dvůr přesunul do lépe dopravně dostupných Horních Počernic. Část skladovacích hal na Rohanském ostrově byla zbourána. Zcela volné území v dosahu centra města začalo zajímat developery. Pražský magistrát v roce 2007 vypsál výběrové řízení na společnost, která zpracuje projekt budoucího využití území. Vítězem se stala společnost Konsorcium Rohan. Ale o tom podrobně až v příští kapitole.

## Vývoj počtu obyvatel Karlína v letech 1869–2011



Vývoj počtu obyvatel Karlína v letech 1869–2011, Zdroj: Marie Úlehllová, Od továrny k business parku: Socioprostorová změna Karlína (diplomová práce), FSV UK 2018.



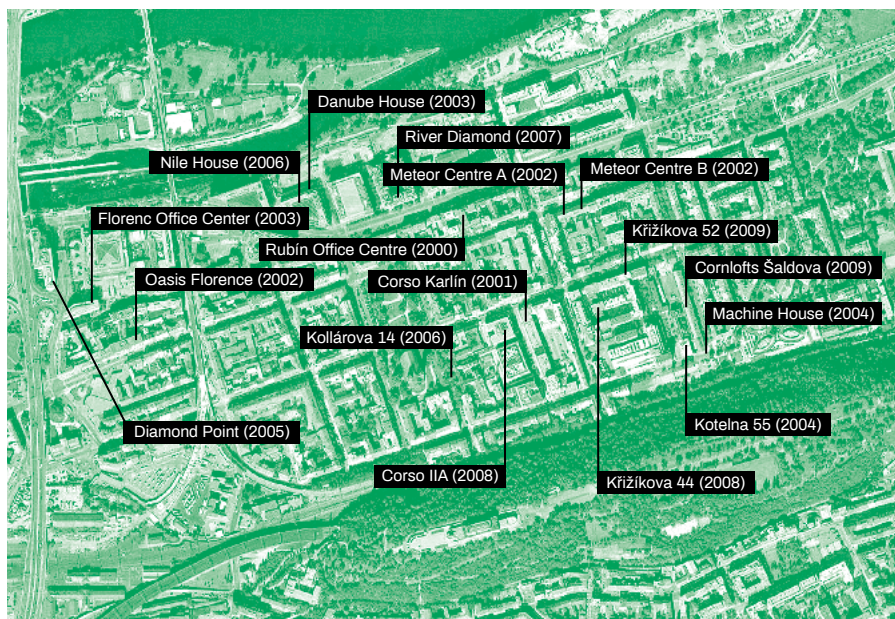
- Zirkon Office Centre (1998)
- International Business Centre (1993)
- Palác Karlín (1999)
- Karlín Administration Centre (Unilever 1999)
- Mediatel / Karlín Office House (1998)
- Hotel Atrium, dnes Hilton (1989)
- Za Poříčskou branou 6/8 (1999)
- M3 000 (1997)

**Development 1989–1999**

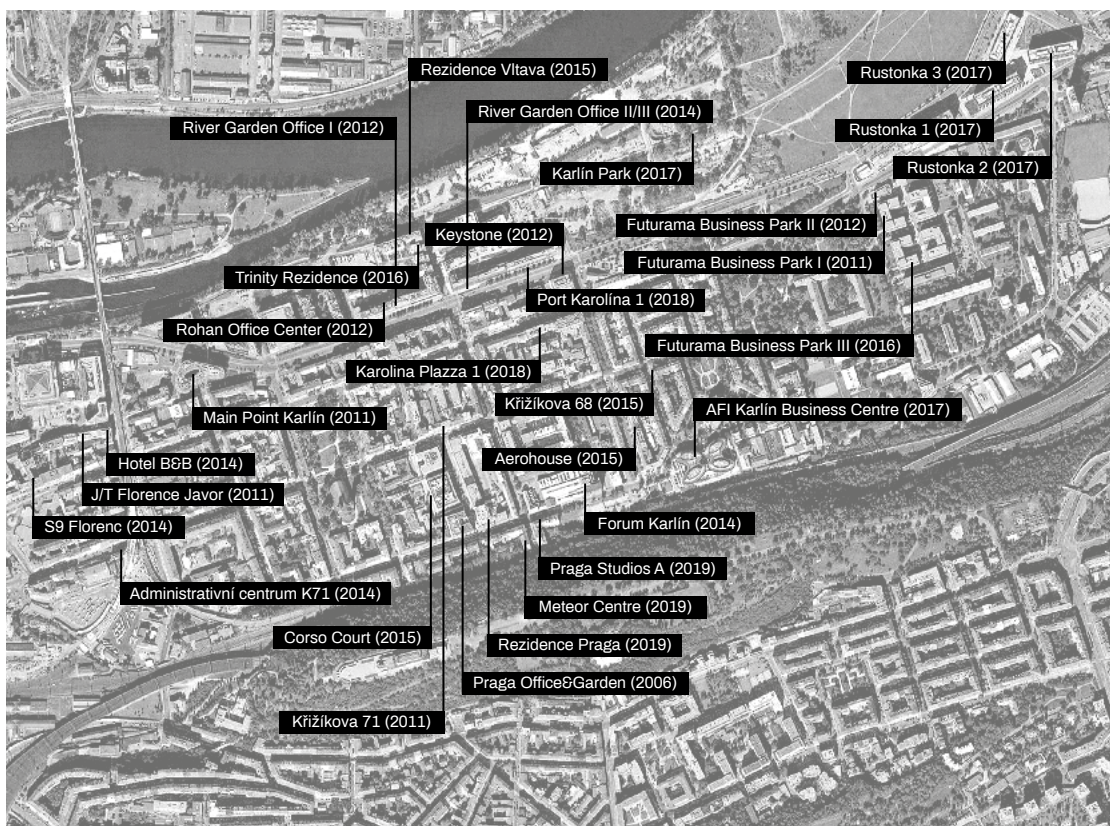
(1× hotel, 1× autosalon, 6× administrativní budova), letecký snímek Karlína z 22. 4. 2020, Zdroj: mapy.cz a data z výzkumného projektu Pro/měna Karlín, vlastní zpracování

**Development 1999–2009**

(4× bydlení, 1× kanceláře/bydlení, 13× administrativní budova), letecký snímek Karlína z 22. 4. 2020, Zdroj: mapy.cz a data z výzkumného projektu Pro/měna Karlín, vlastní zpracování

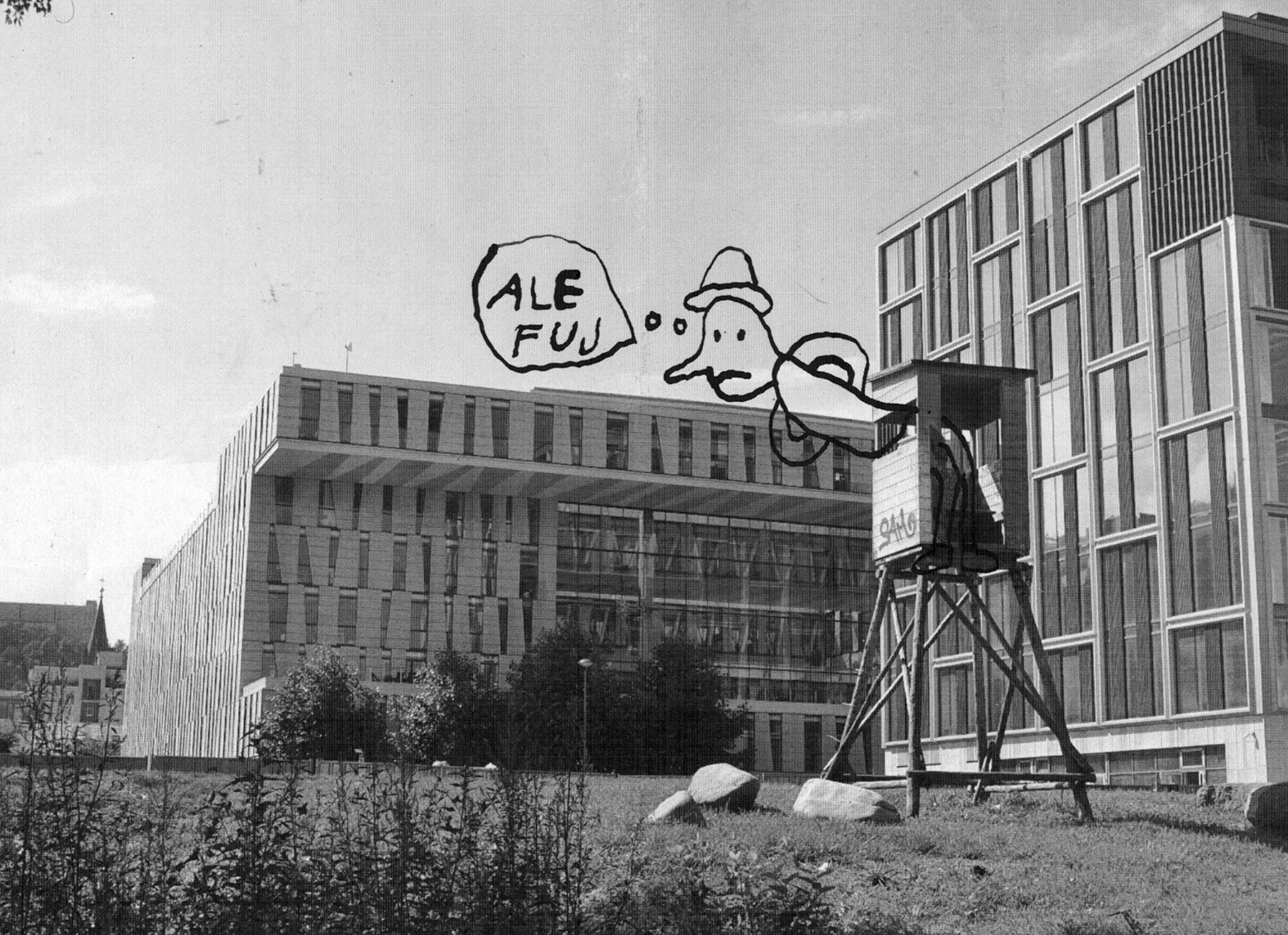


- Danube House (2003)
- River Diamond (2007)
- Nile House (2006)
- Meteor Centre A (2002)
- Meteor Centre B (2002)
- Florenc Office Center (2003)
- Rubín Office Centre (2000)
- Křížkova 52 (2009)
- Oasis Florence (2002)
- Corso Karlín (2001)
- Cornlofts Šaldova (2009)
- Kollárova 14 (2006)
- Machine House (2004)
- Diamond Point (2005)
- Corso IIA (2008)
- Kotelná 55 (2004)
- Křížkova 44 (2008)

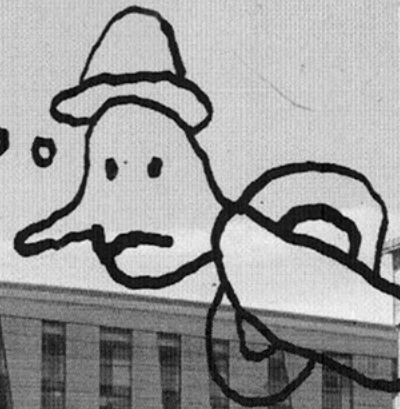


#### Development 2010–2019

(1× hotel, 8× bydlení, 1× administrativa/bydlení, 9× administrativní budova, 1× administrativa/galerie, 3× obchod/administrativa, 1× kultura/vydavatelství, 6× kanceláře), letecký snímek Karlína z 22. 4. 2020, Zdroj: mapy.cz a data z výzkumného projektu Pro/měna Karlín, vlastní zpracování

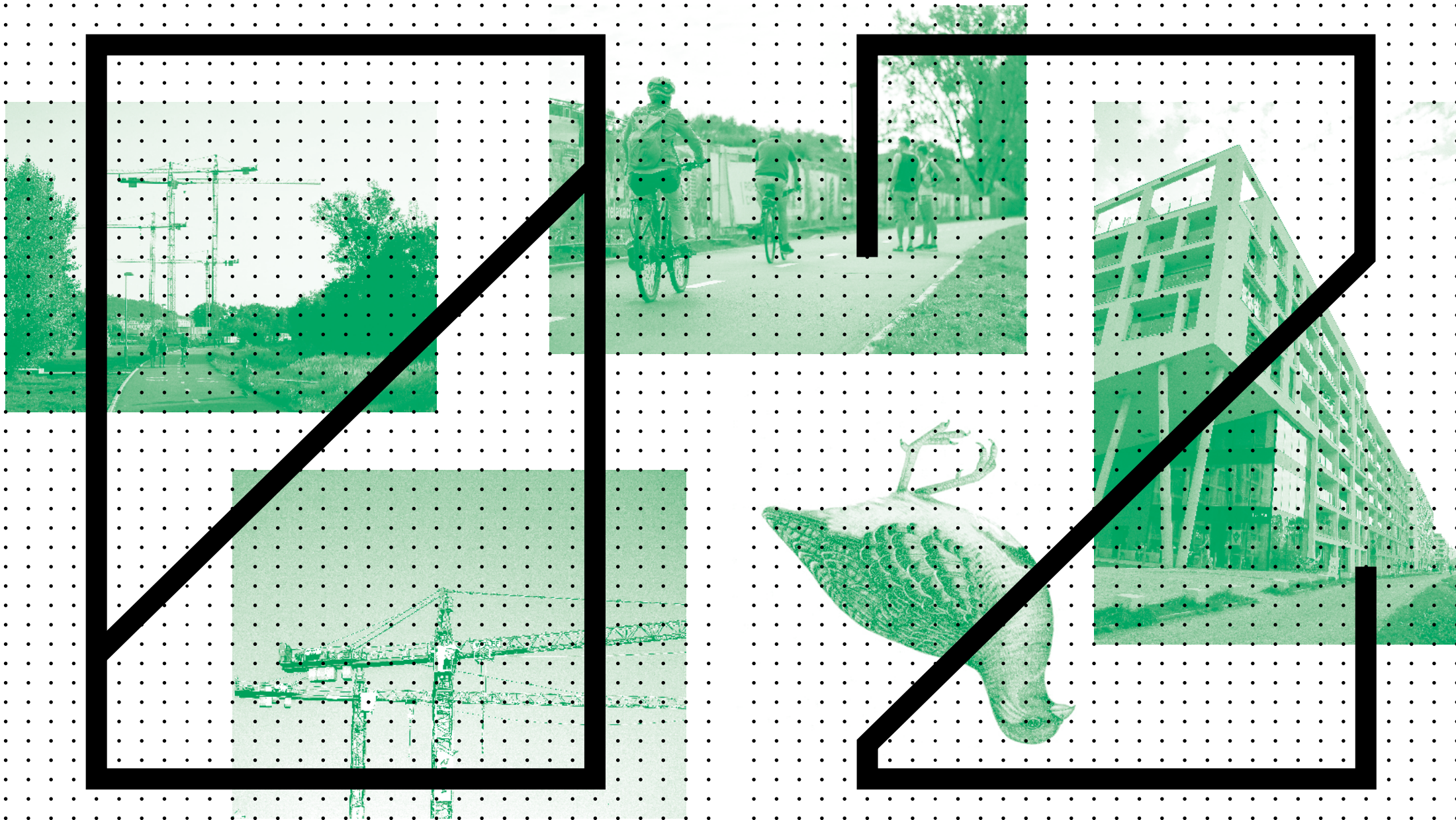


ALE  
FUU



SALO





# Kritika plánování a urbanismu Rohan City

Na následujících stránkách se pokusíme zhodnotit urbanismus plánované čtvrti a také se vrátíme k nevýhodnému prodeji pozemků a rezignaci hlavního města na odpovědnost za rozvoj Rohanského ostrova. O podobě území o rozloze 21 hektaru, táhnoucího se podél toku Vltavy, a o dalších velkých rozvojových plochách smíchovského a žižkovského nákladového nádraží, tak rozhoduje jediný komerční developer — Sekyra Group.

## Koupit si kus Prahy

Magistrát hlavního města Prahy v roce 2007 rozhodl, že pozemky na Rohanském ostrově prodá. Radní vypsali dvoukolové výběrové řízení, v němž se nakonec nejdůležitějším kritériem stala nabídnutá cena.<sup>1</sup> Město totiž doufalo, že získá alespoň čtyři miliardy korun. Na vlastní náklady zabezpečilo území proti povodním, odstranilo opuštěné stavby a skládky, přizpůsobilo nové výstavbě dopravní kapacity a vykoupilo zbytkové pozemky celkem za částku pohybující se kolem miliardy korun.<sup>2</sup>

Zájemci o pozemky na ostrově se měli držet urbanistické studie Maniny — Dolní Libeň — Invalidovna vypracované v roce 2004 firmou A+R System a zapracované do územního plánu o dva roky později. Tato studie rozdělovala celé území do tří celků oddělených parkovými plochami: karlínská část sahala po nový park v prodloužení Kaizlových sadů směrem k řece, druhá se rozkládala při stanici metra Invalidovna a třetí při Libeňském mostě. U karlínské části se výslovně uvádí, že budoucí „zástavba navazuje na založenou pravouhlou blokovou strukturu Karlína a je členěna v rytmu stávajících ulic Karlína, dodržuje výšku karlínských bloků.“ Při metru Invalidovna mělo vzniknout centrální náměstí

30

- <sup>1</sup> „Ve druhém kole se měla původně hodnotit cena, urbanismus, harmonogram výstavby a výše pokut v případě jeho nedodržení. Urbanismus radní vypustili, protože už se hodnotil v prvním kole, cena bude mít váhu 80 procent místo původních 60 procent.“ Zdroj: O parcely na Rohanském ostrově v Praze se utkají tři firmy, Archiweb (převzato z ČTK), 23. 4. 2008, dostupné na: <https://www.archiweb.cz/en/n/home/o-parcely-na-rohanskem-ostrove-v-praze-se-utkaji-tri-firmy> (vyhledáno 24. 2. 2021).
- <sup>2</sup> Praha na své náklady zabezpečila pozemek proti povodním za 650 milionů korun, odstranila staré konstrukce a skládky za 182 milionů korun, přičemž část z peněz šla z EU, a přizpůsobila dopravní řešení lokality za 90 milionů korun. Zdroj: Karel Goldman: Rohanský ostrov „střelí“ za čtyři miliardy, Czech Business Weekly 5. 5. 2008, dostupné na <http://praha.zeleni.cz/rohansky-ostrov-streli-za-ctyri-miliardy/> (vyhledáno 18. 2. 2021).

s celoměstsky a nadměstsky významnými budovami a v libeňské části plán zdůraznil zachování industriálních památek (Rustonka, Štrasburk, Voctářova, Vojenova), dokoňování vyústění mostu výškovými akcenty a jeho obestavění novou zástavbou výškově respektující starší bloky. Vzniknout mělo také parkové náměstí „*velikostí respektující bývalý židovský hřbitov, s pěší vazbou v zeleni na Rohanský ostrov.*“<sup>3</sup>

Do výběrového řízení na zastavění necelých 20 hektarů pozemků se přihlásilo 17 účastníků, z nichž zbyli nakonec jen tři: Konsorcium Rohan vlastněné společností Sekyra Group, Development Pobřežní finanční skupiny J&T a Avenzo Více, většinou vlastněná firmou Ballymore Properties. Objevil se skandál, protože tyto účastníky předvybrala advokátní kancelář Jansta Kostka vlivného lobbisty Miroslava Jansty, angažujícího se v celé řadě podivných obchodů.

Sekyra Group tehdy zvítězila na základě územní studie od známého dánského architekta Jana Gehla, který dlouhodobě propaguje návrat měst k lidskému měřítku a zlepšení životního prostředí pro obyvatele. Gehlovo studio kladlo důraz na poloveřejné zelené vnitrobloky, které olemovalo budovami s živým parterem. Už tehdy Praha plánovala obnovit zasypané říční rameno a rekreačně využít takto vzniklé ostrovy, což Gehl do své studie zapracoval. Můžeme si tu všimnout prodloužení Kaizlových sadů, které stanovovala územní studie z roku 2004, s níž však jinak návrh nemá skoro nic společného. Vzhledem k tomu, že projekt měl splňovat i další podmínky územní studie (viz výše), které místo toho vypustil, zdálo by se jasné, že měl být ze soutěže vyloučen. To se ale nestalo.

Cena, za niž se Sekyra zavázal pozemky koupit, je nakonec jen 1,69 miliardy korun. Těžko říci, proč se cena 22 tisíc korun za m<sup>2</sup>, kterou stanovovala tehdejší cenová mapa,<sup>4</sup> smrškla na pouhých 8 567 korun za metr čtvereční. Snadnou kalkulací dospějeme k tomu, že hlavní město tak přišlo o tři miliardy korun.<sup>5</sup> Navíc zřízení Rohanského parku včetně obnovení ramena Vltavy oddělujícího ostrov od pevniny má financovat hlavní město, stejně jako veřejnou vybavenost, kterou budou noví obyvatelé 1750 bytů a zaměstnanci kancelářských objektů potřebovat.

### Plány pro legraci

Priority městského rozvoje by měl určovat platný územní plán pro dané město. Pojďme se tedy podívat na vztah projektu Rohan City k tomu, který dosud v Praze platí.<sup>6</sup>

Na ilustraci (s. 41) vidíme soutisk jednotlivých stavebních bloků se současným plánem. Vyplývá z toho, že realizace projektu se neobejde bez jeho zásadních změn. Funkční plochy, s nimiž budoucí City nejvíce koliduje, jsou zvýrazněny černými písmeny: SP — sport, SO3 — částečně urbanizované rekreační plochy, ZMK — zeleň městská a krajinná a ZP — parky, historické zahrady a hřbitovy. Rohan City pojme minimální veřejnou vybavenost, ale maximální počet bytů a kanceláří. Přitom máme téměř úplnou jistotu, že realizované byty budou pro většinu populace

3 Celkové vyhodnocení urbanistické studie Maniny — Dolní Libeň — Invalidovna a Zásady regulace a uspořádání řešeného území, Odbor územního plánu MHMP, únor 2007, dostupné na: [servis.praha-mesto.cz/uzplan/sever/US\\_Man\\_vyhod](http://servis.praha-mesto.cz/uzplan/sever/US_Man_vyhod) (vyhledáno 24. 2. 2021).

4 Viz Goldman 2008 (pozn. 2).

5 Porovnáním cen pozemků v lokalitě v roce 2008 a dnes při odečtení inflace.

6 Praha stále čeká na schválení nového Metropolitního plánu. Původně měl platit už od roku 2018. Více viz: <https://arnika.org/praha/nase-temata/uzemni-planovani/metropolitni-plan/co-je-to-metropolitni-plan>



32



finančně nedostupné. Stejně tak kancelářské objekty těžko zvýší kvalitu bydlení v jejich okolí. Nabízí se tedy otázka, zda-li je ve veřejném zájmu převed ploch zeleně a sportu, tedy ploch veřejného užívání, na plochy určené k soukromé výstavbě tohoto druhu?

Projekt si kromě výše zmíněných funkčních ploch vyžádá změny územního plánu prakticky v celé ploše Sekyrova stavebního záměru. Konflikt se přitom týká i celoměstského systému zeleně<sup>7</sup> a územního systému ekologické stability,<sup>8</sup> do kterých Rohan City relativně velkou měrou zasahuje. Developer tedy bude muset žádat o zmenšení těchto ploch ve prospěch svého developmentu. V zákoně je přitom vytváření ploch ÚSES i CSZ definováno jako veřejný zájem.

Kromě toho se už dlouho řeší umístění mostu, který spojí oba vltavské břehy. Mapa (s. 41) ilustruje jeho tři variantní umístění. Chaos v územním plánování a nedostatek komunikace mezi městem a developerem dokládá fakt, že pozice mostu není dodnes jasná, přestože developer má etapu A kompletně vyprojektovanou, a dokonce už zahájil její realizaci. Právě do ní ústí jedna z možných variant (3). Zahrnutí mostu přitom pro urbanismus znamená zásadní prvek, který předurčuje podobu celého území. Mostní konstrukce totiž kvůli nízké úrovni terénu v Karlíně vyžaduje dlouhý a pozvolný nájezd, aby překlenula Vltavu v dostatečné výšce. To znamená, že v etapě A musí vzniknout objemný násyp jako příprava pro plynulý nájezd na konstrukci mostu.

Projektanti počítali s možností, že tudy most skutečně povede. V návrhu tedy nechali prostor pro tramvaj, pozvolný násyp, domy umístili do patřičné vzdálenosti od osy ulice apod. Narážíme zde ale na problém, že pokud se etapa A schválila s kompletní přípravou pro most, ale město se rozhodne nakonec ho postavit na jiném místě nebo ho úplně vypustí, bude nutné celý projekt přepracovat, jinak by vznikl „úsměvný“ moment, kdy by objemný násyp vedl nikam, respektive do řeky. Tato situace ilustruje, jak nekoordinovaně vznikají projekty, které předurčí podobu města na mnohé desítky let dopředu.

### Hříčka se slovy

Formulaci jasně strategie pro tvorbu území a její dlouhodobé naplňování by zajistil regulační plán, který stanovuje, jakou výšku mají stavby mít, jak mají být uspořádané, aby navazovaly na stávající zástavbu, jaké veřejné vybavení v nové čtvrti vznikne nebo kolik plochy má připadnout zeleni. Rozvinul by platnou regulaci stanovenou územním plánem, a tak pojistil veřejný zájem. Městskými úředníky však požadován nebyl, tak jako v tolika jiných případech. Nevýhodou regulačních plánů je totiž nutnost projednat je se všemi dotčenými vlastníky okolních

7 „Na území města je vymezen celoměstský systém zeleně (CSZ) s cílem vytvořit a chránit ucelenou soustavu nezastavitelných ploch zeleně: v zastavitelném území je CSZ založen zpravidla na stávajících vegetačních prvocích na rostlém terénu (...). V CSZ je podmíněně přípustné umístění staveb v souladu s podmínkami dané plochy s rozdílným způsobem využití včetně staveb dopravní a technické infrastruktury za podmínky, že funkčnost CSZ nebude narušena, zejména že nedojde k významnému úbytku veřejně přístupných ploch zeleně v posuzované lokalitě.“

Zdroj: <https://www.iprpraha.cz/clanek/61/celomestsky-system-zelene-a-uses>

8 Územní systém ekologické stability krajiny (ÚSES) definuje zákon č. 114/1992 Sb., o ochraně přírody a krajiny, v § 3 písm. a) jako vzájemně propojený soubor přirozených i pozmeněných, avšak přírodě blízkých ekosystémů, které udržují přírodní rovnováhu. Cílem územních systémů ekologické stability je zejména: vytvoření sítě relativně ekologicky stabilních území ovlivňujících příznivě okolí, ekologicky méně stabilní krajiny, zachování či znovuoobnovení přirozeného genofondu krajiny; zachování či podpoření rozmanitosti původních biologických druhů a jejich společenstev (biodiverzity). Vytváření územního systému ekologické stability je podle § 4 odst. (1) zákona č. 114/1992 Sb. veřejným zájmem, na kterém se podílejí vlastníci pozemků, obce i stát. Zdroj: <http://www.uses.cz/1.3-co-je-to-uses>; <https://www.iprpraha.cz/clanek/61/celomestsky-system-zelene-a-uses>

nemovitostí i těmi, jejichž práva mohou být jakýmkoli způsobem upravena či limitována. To vede k praktické neprojednatelnosti tohoto strategického dokumentu pro příliš velký počet subjektů s různými zájmy. Ovšem právě u projektu Rohan City by to vlastnictví celého pozemku jediným developerem značně usnadnilo. Magistrát jej přesto nevyžadoval.

Místo regulačního plánu si investor nechal zpracovat tzv. územní studii s regulačními prvky. Jde v podstatě o standardní územní studii, která si klade za cíl nahradit některá územně regulační pravidla, která by za normálních okolností nastavoval regulační plán. Oba dokumenty se zásadně liší v tom, že územní studie není právně závazná, platný regulační plán ano. Územní studie se tudíž logicky těší větší oblibě stavebníků, kteří se od ní mohou bez jakéhokoli právního postihu kdykoli odchýlit.<sup>9</sup> Stavební rozvoj na jejím podkladě však znamená daleko menší předvídatelnost pro veřejnost i městskou správu.

Pro Rohan City zpracoval územní studii s regulačními prvky ateliér Pavel Hnilička architekti v roce 2018. Velký rozdíl ale spočívá v tom, že tuto studii si zaplatil sám developer, odpovídá tedy jeho záměrům. Také neřeší celé rozvojové území Rohanského ostrova: projekty jako je Rustonka,<sup>10</sup> Karlínské výhledy, Bytový dům Invalidovna, Cross Point Karlín a Block Karlín vnáší do lokality svůj přístup a tím vzniká rozdrobená struktura bez jasného řádu. V zahraničních případech, kde se město nevzdalo plánování a regulace developmentu (Hammarby Sjöstad ve Stockholmu, Aspern Seestadt ve Vídni, Hafencity v Hamburku), je vždy řešeno celé rozvojové území komplexně, což přináší výrazné výhody.

Hniličkova územní studie vychází z Pražských stavebních předpisů, na jejichž tvorbě se rovněž podílel. Stanovuje uliční a stavební čáru, maximální výšku zástavby a procento zeleně v jednotlivých stavebních blocích. Vzhledem k otevřené a volné stavební čáře drží linii ulice jen asi čtvrtina všech staveb.

### Barevní sloni u řeky

Jaký ráz bude nová čtvrť ve čtvrti mít? Díky vizualizacím víme, že vzniknou rozměrné stavby podobného stylu jako River City, které vyplňují celé rozsáhlé stavební parcely. Myslíme si, že to samo o sobě je velmi problematické. Kontrast v měřítku historických a současných parcel ukazuje druhá ilustrace (viz s. 40). Písmena A až D označují jednotlivé etapy projektu Rohan City, plochy vymezují jejich přibližnou rozlohu. Oproti tomu jižně od etapy A vidíme tradiční karlínskou parcelaci odpovídající blokovému městu založenému v 19. století, čili na jednom pozemku jeden činžovní dům s délkou fasády nepřesahující 50 metrů. Naprostá většina pozemků tu má různé vlastníky. Je vidět, že pět karlínských bloků by se plošně vešlo do jedné ze Sekyrových etap. To znamená přibližně 60 vlastníků těchto pěti bloků oproti jedinému vlastníkovi etapy A.

9 I když územní studie není na rozdíl od územně plánovací dokumentace závazným podkladem pro územní rozhodování, je (pakiže je vložena do evidence územně plánovací činnosti) podkladem neopominutelným. Stavební úřad musí při územním řízení porovnat navrhovaný záměr s jejím řešením a v případě přípustné odchylky tuto v územním rozhodnutí odůvodnit s tím, že v odůvodnění rozhodnutí prokáže, že nalezl z hlediska cílů a úkolů územního plánování a veřejných zájmů vhodnější, nebo alespoň rovnocenné řešení tomu, které obsahuje územní studie. Zdroj: Územní studie. Metodický pokyn, Ministerstvo pro místní rozvoj 2010, dostupné na: [https://mmr.cz/getmedia/f653ecc5-e6e8-4825-b36d-374042a4b167/ÚzemniStudie\\_17122010.pdf](https://mmr.cz/getmedia/f653ecc5-e6e8-4825-b36d-374042a4b167/ÚzemniStudie_17122010.pdf) (vyhledáno 18. 8. 2021).

10 Jedná se o tři solitérní monobloky, které svou výškou přesahují své okolí. Během stavby těchto budov došlo ke zbourání historické průmyslové budovy továrny Rustonka, ačkoli měla být podle dohod zachována. Odborníci to označili za barbarský, nekulturní čin developera, usilujícího o maximální zisk na úkor kulturních hodnot. Tato část Prahy tak byla ochuzena o kus své významné historie.

Příjemný ráz historického města, jak ho známe, vyplynul především z vysoké míry vlastnické diverzity jednotlivých pozemků, které mají velikost zhruba jednoho činžovního domu. Tato různost se přirozeně promítá do palety různých stavebních řešení i do funkční rozmanitosti, protože každý vlastník má s pozemkem trochu odlišné záměry, má jiné ekonomické možnosti a podobně. Tato diverzita pak generuje „městskost“, kontinuální městskou tkáň, v níž se dokážeme dobře orientovat. Najdeme tu různou náplň staveb a malebnost, která vzešla z určité stavební spontaneity stovek stavebníků. Jedná se o město, kde se člověk cítí příjemně, protože na něj nepůsobí jednotvárně, ani monofunkčně.

Rohan City, vlastněnému jediným investorem, oproti tomu hrozí architektonická i funkční jednotvárnost a sterilita i nadlidské měřítko staveb. Sekyra se tomu snažil částečně vyhnout tím, že projektanti dostali za úkol jednotlivé „mamutí“ objekty rozdělit různorodými fasádami tak, aby se zdálo, že se jedná o více domů, i když jde de facto o jeden velký dům se společným podzemním velkokapacitním parkovištěm. Projekt nezaměstnává desítky projektantů, ale jen asi deset nebo patnáct. Na každé etapě se podílí několik vybraných architektonických studií, přičemž jedno studio může participovat i na více etapách.

Zda se podaří naroubovat architektonickou diverzitu na development vedený jediným subjektem s jedinou stavební filosofií a Rohan City se svou živostí bude podobat historickému Karlínu nebo Vinohradům, budeme mít možnost posoudit až za více než dekádu. Příliš nadějně to ale nevypadá. Vzhledem k otevřenému a volnému stavebnímu čáre budou patrně ve všech etapách vznikat solitéry, které městskou tkáň tříští. Kdyby regulační plán dělalo město, patrně by zohlednilo jiné ukazatele než maximální podlahovou plochu, zvláště kdyby k plánování přizvalo veřejnost, například formou soutěžního dialogu, který IPR použije pro zapojení Pražanů do vytváření podoby Rohanského parku u řeky.<sup>11</sup>

### Projekt přátelský k autům

Při schvalování se Rohan City úspěšně vyhýbá procesu vyhodnocení vlivu na životní prostředí (Environmental Impact Assessment, EIA). Developeři se celkově snaží, aby jejich projekty nemusely procesem EIA projít, protože mnohdy znamenají zdržení, a to zejména pro takové, které představují velký zásah do životního prostředí a nejsou pojaty udržitelně.<sup>12</sup> V zákoně o posuzování vlivů na životní prostředí se uvádí konkrétní zátěže, při nichž musí projekt projít procesem EIA. Stanovuje se tu limit 500 parkovacích míst, což překračuje už samotná etapa A (551 stání, hrubá nadzemní podlažní plocha 48 170 m<sup>2</sup>). Podle vyjádření Odboru ochrany prostředí Magistrátu hlavního města Prahy ale „*sekce A nemůže mít významný vliv na životní prostředí, a proto nepodléhá posouzení podle zákona.*“<sup>13</sup> Nevíme ovšem, co vedlo posuzovatele k tomuto závěru.

11 Viz Praha zítra: Rohanský ostrov, CAMP, 8. 12. 2020, dostupné na: [https://www.youtube.com/watch?v=LLtUjYwM5Og&ab\\_channel=CAMP\\_PRAHA](https://www.youtube.com/watch?v=LLtUjYwM5Og&ab_channel=CAMP_PRAHA), shlédnuto 24. 2. 2021.

12 Proces EIA představuje v současné době jedinou možnost, jak se mohou spolky a tedy veřejnost, zapojit do rozhodování o výstavbě. Z územních a stavebních řízení byly novelou stavebního zákona vyloučeny (2018).

13 Celková hrubá podlažní plocha projektu Rohan City podle studie projekční kanceláře PHAP je 389 961 m<sup>2</sup>. Pokud by většina území byla zastavěna převážně bytovými domy, doplněnými kancelářskými objekty, musí se do řešené oblasti vejít cca 3 000 až 4 500 parkovacích stání (záleží pak na přesném procentuálním mixu kancelářů vs. bytů, zhruba je to ale 3:1 ve prospěch bytů).

Existuje trik, kterým se lze EIA bezpečně vyhnout. Vžilo se pro něj označení „salámová metoda.“ Jde o rozdělení velkého projektu na řadu menších etap, které se projednávají samostatně. Často pak hygienici a další odborníci na životní prostředí dojdou k závěru, že etapa sice zatížení lokality navýší, ale jen o málo. Nikdo neřeší kumulativní nárůst hluku, prachových částic a jedovatých látek vypouštěných auty do ovzduší u celého komplexu, který investor zamýšlí.<sup>14</sup>

Počet parkovacích míst v Rohan City bude 319 automobilů na 1000 obyvatel, což odpovídá platné legislativě. Současné Pražské stavební předpisy, které obecně znamenají posun k lepšímu, jsou stále naddimenzované, co se týče povinného počtu parkovacích míst. Tyto parametry by měly být vzhledem k problematice dopravy v Praze i klimatickým závazkům sníženy a dobrovolněny. Karlín obsluhuje městská hromadná doprava, najdeme tu napojení na síť cyklostezek, pěšky se lze dostat k nákupním příležitostem i službám. Praha se potřebuje vymanit ze začarovaného kruhu podpory automobilismu a nárůstu škodlivých imisí, jichž se jiným způsobem než regulací individuální dopravy nezbaví.

Například ve stockholmské čtvrti Hammarby Sjöstad (viz dále) bylo navrženo 210 automobilů na 1000 obyvatel a 0,55 vozidel na bytovou jednotku. Menší nutností používání automobilů se docílilo novou pěší a cyklistickou infrastrukturou, sdílením automobilů a kvalitní hromadnou dopravou. Ještě dále jdou ve Vídni, kde městské společnosti staví už od roku 2009 čtvrť Aspern Seestadt s osobní přepravou ze 40 % řešenou pěšky a na kole, ze 40 % městskou hromadnou dopravou (s celým novým úsekem metra a s elektrobusey) a pouze z 20 % motorovými vozidly.<sup>15</sup> Z celých částí Aspernu bude automobilová doprava vyloučena úplně.

V Hafencity, nové čtvrti Hamburku, zvolili také omezení parkovacích míst na 0,4 automobilu na bytovou jednotku, tedy jeden automobil na 4 obyvatele.<sup>16</sup> V celém území se vybuďovala rozsáhlá infrastruktura pro elektromobily a také byl podpořen systém sdílených aut, který využívá poměrně velké množství obyvatel čtvrti. Podíl ulic vymezených výhradně pro automobilovou dopravu se redukoval na pouhých 24 % oproti běžným cca 40 %, a z dopravních studií vyplývá, že automobilová doprava činí pouze 20–25 % všech jízd oproti v Hamburku běžným 47 %.<sup>17</sup>

### Veřejná vybavenost

Co se týče zeleně, plánovaný Rohanský park jistě nabídne velmi kvalitní veřejný prostor. Má však být zbudován až jako poslední fáze rozvoje území a na náklady města. Developer by se měl na jeho zřízení finančně podílet s ohledem na to, že pětadvacetihektarová zeleň s rekreačním využitím jistě zvýší hodnotu jeho nemovitostí. Ze stejného důvodu by měl nést také závazek dlouhodobé údržby zelené plochy navazující na Kaizlovy sady.

14 V nedávné době uplatněno například v případě výstavby Penty u Masarykova nádraží, viz: <https://arnika.org/v-naproste-tajnosti-projekt-zahy-hadid-u-masarykova-nadrazi-ziskal-uzemni-rozhodnuti>

15 Aspern Seestadt, duben 2019, [https://www.aspern-seestadt.at/jart/pri3/aspern/data/downloads/aspern\\_Seestadt\\_Facts\\_Figures%20EN\\_Q1\\_2019.pdf](https://www.aspern-seestadt.at/jart/pri3/aspern/data/downloads/aspern_Seestadt_Facts_Figures%20EN_Q1_2019.pdf) (vyhledáno 24. 2. 2021).

16 Pro srovnání: PSP požadují cca 0,8 automobilu na bytovou jednotku, tzn. zhruba 2× více než je požadováno v Hafencity.

17 Jürgen Bruns-Berentelg, Hafencity Hamburg — Identity, Sustainability and Urbanity, Hafencity Discussion Paper no. 3, 2014, dostupné na: [https://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2018/90921/pdf/DP\\_Identity\\_Sustainability\\_and\\_Urbanity\\_final.pdf](https://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2018/90921/pdf/DP_Identity_Sustainability_and_Urbanity_final.pdf); Janina Jeske — Sasha Borée (eds.), Insights into current developments: The Hafencity Project, Hamburg 2010.





Sekyra Group alespoň poskytla finanční dar městské části Praha 8 na vybudování základní školy či školky, a to ve výši 60 milionů korun. Nebylo to ovšem zadarmo, ale výměnou za podmínku, že radnice nebude kritizovat, ale naopak podporovat změnu územního plánu, která zruší efekt urbanistické studie z roku 2004 a umožní například navýšení přípustné míry využití území, tedy výškové hladiny výstavby.<sup>18</sup>

Časový horizont, ve kterém škola či školka vznikne, není vůbec jasný, jak můžeme vyrozumět z pasáže katalogu výstavy v CAMPu: „*Případná příprava architektonické soutěže, způsob financování této stavby a konečná sestava jednotlivých subjektů podílejících se na jejím plánování a výstavbě bude předmětem dalších diskuzí mezi městem, městskou částí a soukromým investorem.*“<sup>19</sup>

Nejasnosti ohledně plánování a absence jasné dohody o výstavbě základní školy opět dokládají nekoncepční přístup k rozvoji lokality. Před rokem 1989 se podoba a četnost občanské vybavenosti stanovovala technickými ukazateli, které zajišťovaly, že bude úměrná počtu nových obyvatel, jak můžeme vidět na nedalekém sídlišti Invalidovna. Povoláním bytové výstavby bez paralelního zajištění základní školy může dojít k tomu, že se nakonec nerealizuje vůbec. Město na tom mělo trvat jako na podmínce pro získání stavebního povolení pro tento projekt. Původně, podle studie Maniny — Dolní Libeň — Invalidovna, se pro lokalitu plánovalo hned několik školek, první stupeň základní školy a také 10–15 ordinací lékařů.

V principu developpeři staví výdělečné projekty a město zůstává povinností vybudovat neziskové části — parky, školy a infrastrukturu. Jak uvádí místostarosta Prahy 8 Jiří Vítek: „*Město musí zajistit na své náklady komfort novým sousedům, třeba školy, školky, chodníky, silnice a podobně.*“<sup>20</sup>

V Rohan City nenajdeme žádné náměstí, ale je tu alespoň centrální pěší zóna vedoucí k lávce přes řeku. Ulice Rohanské nábřeží má mít charakter pobytového bulváru se stromořadím a snad i s obchody a službami v přízemí.

## Alternativní scénáře

Bylo možné jít jinou cestou a získat pro město, potažmo Pražany, víc? Pokud město zůstane majitelem pozemků a developperům pozemky jen dlouhodobě pronajímá, udržuje si kontrolu nad rozvojem území a dokáže prosadit požadavky v souladu s aktuálními potřebami, tedy například určitou občanskou vybavenost, podíl dostupného bydlení nebo ekologická opatření v zájmu snížení dopadů na klima.

Můžeme tu uvést příklad zanedbaného stockholmského průmyslového přístavu, který prošel mezi lety 2004 a 2016 přestavbou a na jeho místě vznikla nová rezidenční čtvrť Hammarby Sjöstad, která se záhy stala velmi populární. Smlouvy o pronájmu pozemků umožnily, aby si město ponechalo absolutní vlastnictví, což se ukázalo jako velmi účinný nástroj vyjednávání a plánování s developery.<sup>21</sup> V tomto případě

18 Dohoda o spolupráci mezi Konsorciem Rohan, Městskou částí Praha 8 a Sekyra Group, 25. 9. 2018, dostupné na: <https://smlouvy.gov.cz/smlouva/soubor/9213191/SMLOUVA.pdf> (vyhledáno 24. 2. 2021).

19 Rohanský ostrov: nový Karlín? (katalog výstavy), Praha 2019, s. 12.

20 Zdeněk Štrnad, Rohan City: Pro a proti chystanému projektu, který má vnést život na Rohanský ostrov, Flowee, 19. 8. 2019, dostupné na: <https://www.flowee.cz/floweecity/praha/7038-rohan-city-pro-a-proti-chystanemu-projektu-ktery-ma-vnest-zivot-na-rohansky-ostrov> (vyhledáno 22. 2. 2021).

21 Arish Dastur, How Should Urban Planning Engage the Issue of Sustainable Development? The Case of Hammarby Sjöstad, Stockholm (dizertační práce), Columbia University 2005.

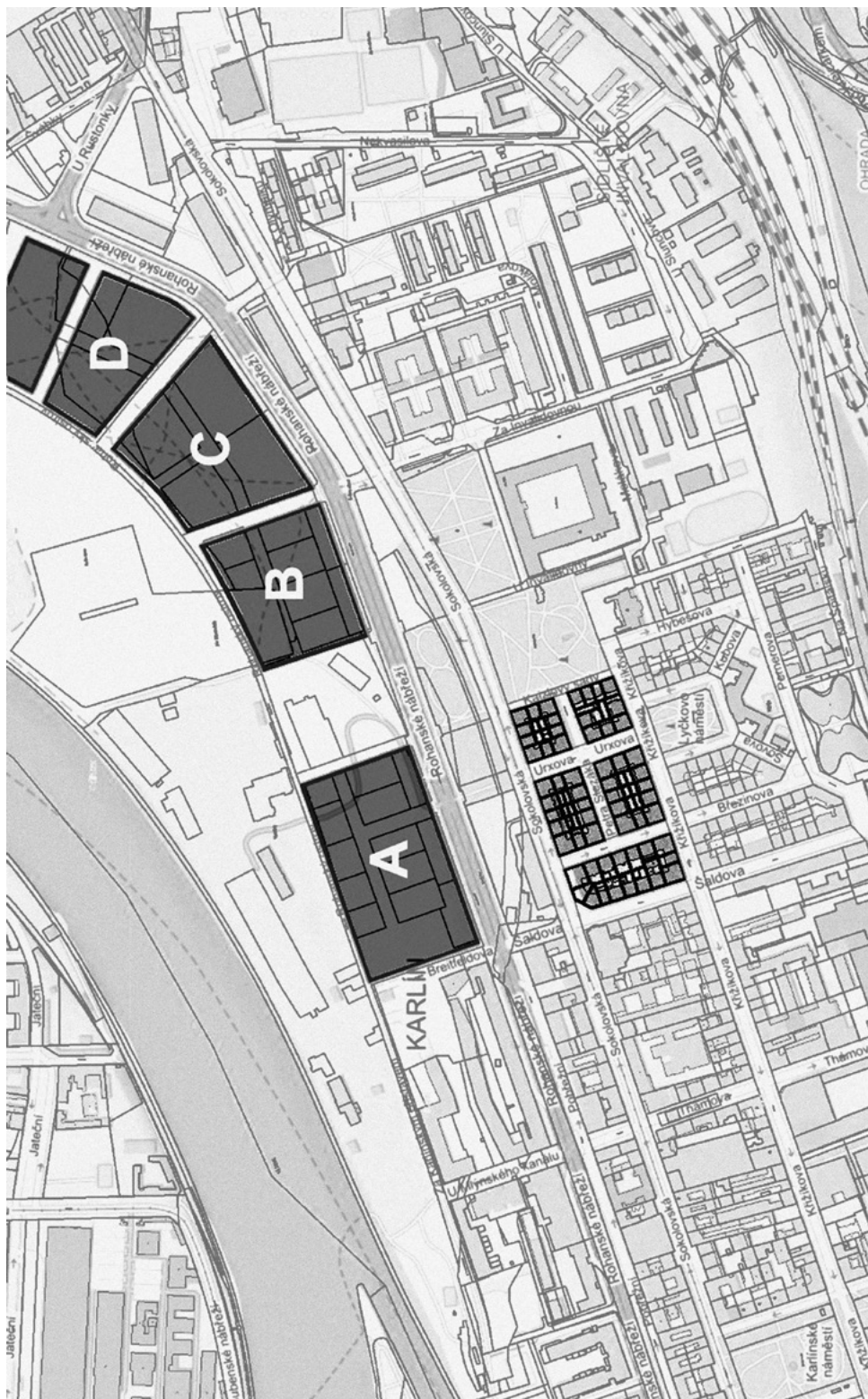
šlo především o ekologický program celé čtvrti, který by se bez toho stěží podařilo prosadit. Soukromí investoři investovali přibližně 83 procent celkových nákladů projektu, město Stockholm přispělo 17 procenty, částečně přispěl také švédský Fond podpory regionů. Vlastnictví pozemků městem tedy není překážkou komerčního developmentu. Umožňuje naopak jeho zástupcům, aby mohli od developerů, kteří svojí činností dobře vydělávají, požadovat také něco pro město jako celek.

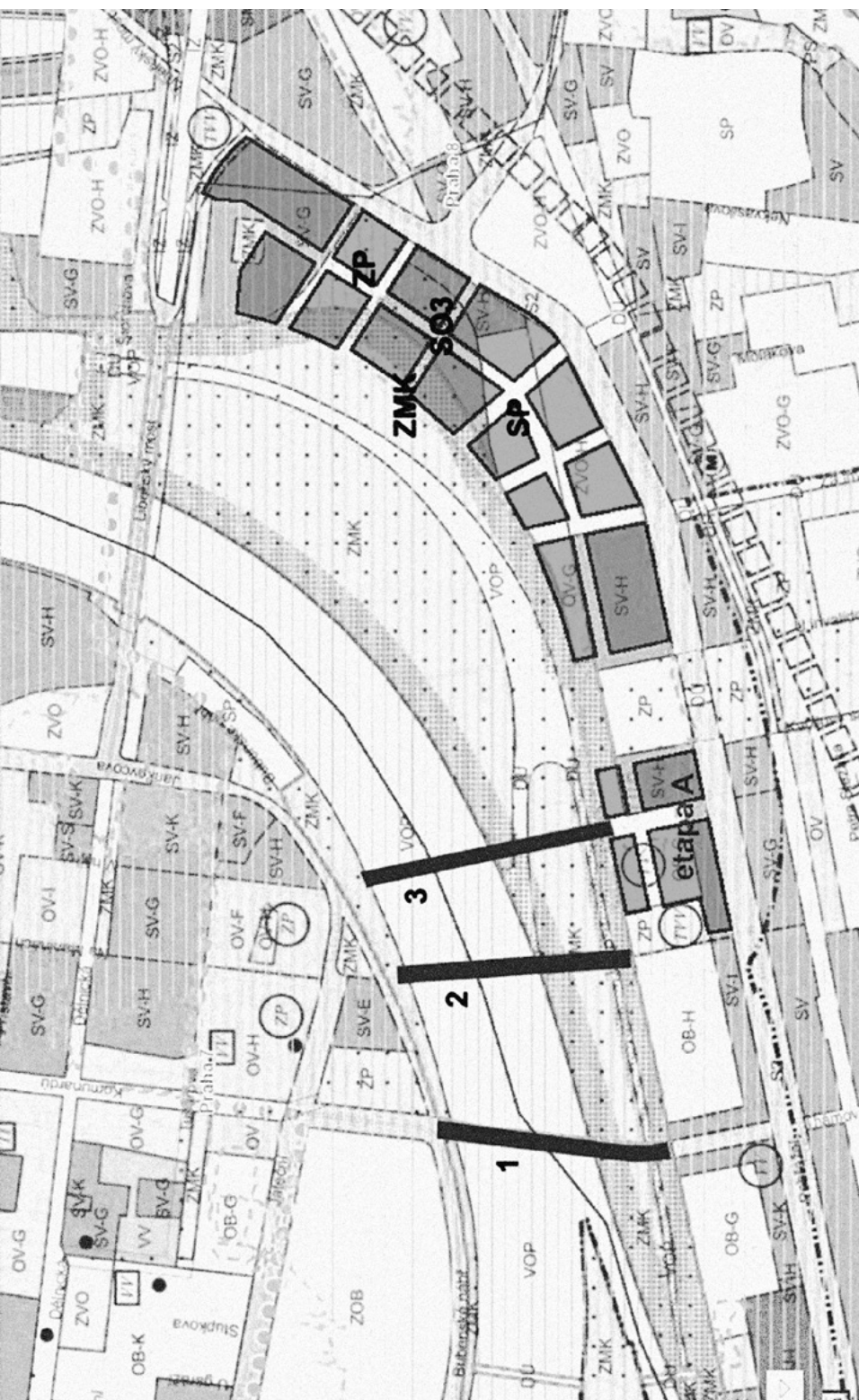
Odlišně než klasické české laissez-faire pojali development také při rozvoji hamburské přístavní oblasti s názvem HafenCity, budované už od devadesátých let na celkové ploše 124 ha. Pro srovnání, na části území Am Sandtorkai/Dalmaankai (2009), rozlohou podobné první etapě Rohan City, se podílelo 27 developerů a 26 architektonických firem. Město před začátkem vykoupiło pozemky a následně je prostřednictvím tzv. koncepčního tendrování rozprodávalo vybraným developerům. Koncepční tendrování označuje sofistikovanou, v německých městech často uplatňovanou metodiku, kdy je městský pozemek před prodejem důsledně zregulován a následně nabídnut v otevřené soutěži developerům. Získá ho ten, kdo zareaguje na regulační zadání nejkvalitnějším konceptem. Primární roli tedy nehraje nabídnutá cena, ale právě kvalita předloženého stavebního konceptu, který je v soutěži posuzován nezávislou odbornou porotou.<sup>22</sup> Celý proces tendrování pozemků byl nastaven maximálně transparentně, s velkým důrazem na participaci občanů při celém plánování a stavebním procesu. Město prodalo pozemky se ziskem, který umožnil vybudování veškeré dopravní a technické infrastruktury v Hafen-City bez finanční zátěže pro veřejnou pokladnu, a to i přesto, že velká část stavebního rozvoje probíhala v době ekonomické recese po roce 2008.


Masterplan čtvrti byl vytvořen na základě mezinárodní urbanistické soutěže a následného procesu úprav a „vyladování“ vítězného návrhu podle požadavků různých aktérů činných v území (instituce, odborná i laická veřejnost, volení zástupci veřejnosti, developerské firmy aj.). Plán, který nakonec zvítězil, zaujal porotu především svou flexibilitou, tedy schopností reagovat na změny požadavků v průběhu času, kterých už se od té doby vyskytla celá řada.

Také nová vídeňská čtvrť Aspern Seestadt se buduje postupně podle flexibilního urbanistického rozvrhu, který reaguje na aktuální potřeby. U výstavby takového rozsahu můžeme pokládat přizpůsobení se náhlým (pandemie) i očekávaným (důsledky změn klimatu) změnám za nutnost. U Rohan City takovou kapacitu zatím nic nenaznačuje.

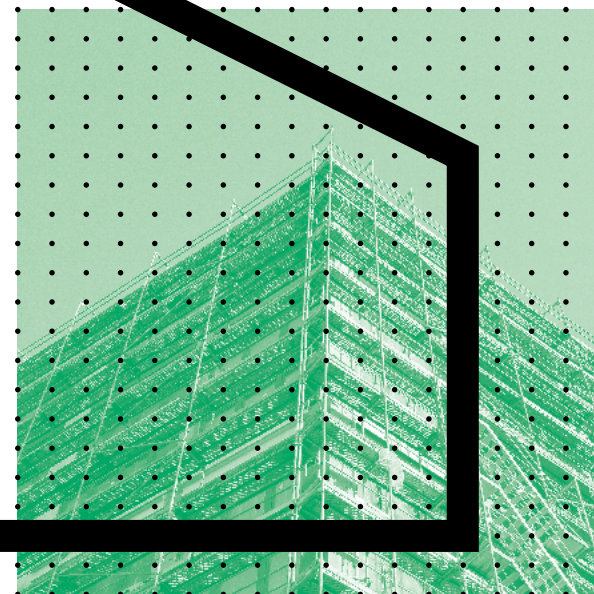
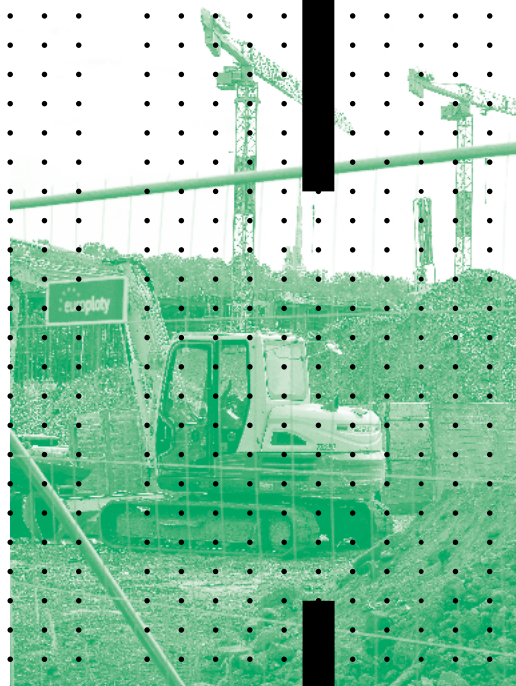
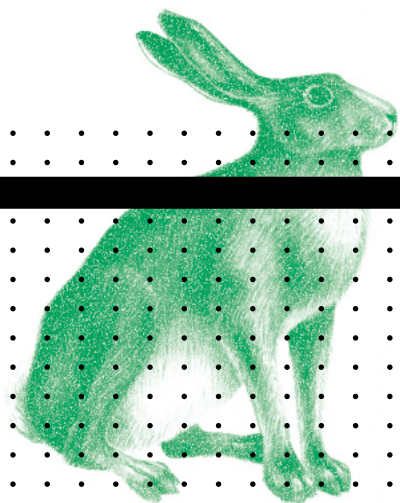
22 International cities: case studies Hamburg, dostupné na: [https://www.irf.org.uk/sites/default/files/irf/files-research/international\\_cities\\_hamburg.pdf](https://www.irf.org.uk/sites/default/files/irf/files-research/international_cities_hamburg.pdf) (vyhledáno 18. 8. 2021); Lea Caroline Marie Jordan — Yvonne von Daniels, HafenCity Hamburg: A New Model For Social Sustainability? (diplomová práce), Copenhagen Business School 2019.







VZDUCH  
ZDARMA  
(ZATÍM)



# Architektura nehostinnosti

**Převážná většina současné developerské výstavby má přes rozmanitost forem a barev společné rysy, které jsou rušivé a škodlivé pro okolní městskou tkáň. Problém představuje především příliš velké měřítko. Stavebníci si většinou obstarají rozsáhlé pozemky, které zastaví jednolitou masou budov až do krajnosti, aby využili všechny dostupné metry čtvereční (viz téma parcelace v minulé kapitole).**

Staví se technologií odlévaného betonového skeletu, což má tu výhodu, že domy rostou velice rychle. Používají se zavěšené fasády zhotovené z materiálů jako hliník a sklo, vyžadující následnou intenzivní údržbu.

Architektonické formě dominuje banalita. Staví na prvcích jako jsou šikmé piloty nebo barevně pojednané předstupující rámce na fasádě, případně jiné dekorativní prvky. Maximalistickou verzi dodatečného ozdobení budov najdeme u bytového projektu developerské společnosti Trigema naproti historické budově Invalidovny: je doplněn obrovskými kubizovanými lidskými postavami nořícími se do domů a ven z nich od sochaře Davida Černého. V některých případech architekti pojmu celou stavbu jako svého druhu sochu, jejíž forma je bezúčelně extravagantní. Pro příklad opět můžeme zůstat v Karlíně: vlnící se půdorys kancelářské budovy AFI Karlín z nadhledu připomíná motýla. V první etapě Rohan City vznikne kancelářská budova, pro niž našlo studio architekta Jakuba Cíglera inspiraci v pootočené Rubikově kostce. Zdá se, že technologický pokrok ve stavebnictví kráčí ruku v ruce s vyprázdněností architektonických obsahů.

46

Nová komerční výstavba většinou nijak nekomunikuje s okolím, nedbá na jeho strukturu a měřítko (viz pokračující zástavba předpolí Libeňského mostu). I to pravděpodobně vytváří zvláštní pocit nehostinnosti a nezabydlenosti. Předěl mezi starou městskou tkání a budovami postavenými v posledních dekadách je obrovský, jako by se jednalo o úplně odlišné světy. Jak k tomu došlo?

Začátek minulého století vynesl do popředí postavu moderního architekta-inženýra, který podřizoval stavění a městské plánování přísně racionálním kritériím a chtěl z města vyloučit nahodilost a zmatek. Předlohou pro moderní stavby se staly průmyslové objekty, u nichž architekti oceňovali jednoduchost a lpění architektonické formy na jasně definované funkci. Velkým tématem se stalo vytváření standardů a typů, díky nimž se postupně mohl ze stavění stát zprůmýšlený proces, masová výroba domů. To umožnilo výstavbu velkého množství bytů a jejich zlevnění, ale v mnoha případech to vedlo také k banalizaci architektonické formy.





Dnes nahradila motto modernistů „forma sleduje funkci“ parafráze „forma sleduje peníze.“<sup>1</sup> Používají se minimální řešení v zájmu zisku stavebníků. Snaha o co nejrychlejší finanční návratnost investice silně podvazuje rozpočty staveb. Průměrná životnost developerského projektu je 40 nebo 50 let, přičemž investice se vrací už za pět až sedm roků. V minulosti se stavělo nejprve „pro věčnost“, pak na stovky let, dnes musí dům vydržet pár desetiletí, což ovlivňuje to, kolik péče se výstavbě věnuje. Kancelářské budovy a nové byty poskytují jen minimální prostor pro svou funkci a často nejsou provozně domyšlené. Tak se zcela převrátil smysl toho, proč architekti před sto lety vehementně propagovali moderní architekturu. Logika největšího pohodlí a největší užítosti se změnila v prioritě největší výnosnosti daného architektonického řešení dosahovaného minimalizací nákladů, tedy co nejlevnější stavební technologií s co nejlevnějšími materiály a co nejnižšími platy pro stavební dělníky, stavaře, ale i architektky.<sup>2</sup>

Podle slov architekta Alana Hackla vede k dnešnímu nedostatku architektonické fantazie tvůrčí autocenzura. Architekt, v očekávání, že developer preferuje jednoduché a pragmatické tvary, které půjdou levně postavit, mu sám návrhy takových budov předkládá. To apriori vylučuje jakoukoli architektonickou kreativitu. Preferují se prověřená a vyzkoušená řešení, ústící v uniformní změť banálních prosklených kvádrů.

Projekt Rohan City je rozdělen do pěti etap a detailní architektonický projekt mají vypracovaný zatím<sup>3</sup> jen dvě z nich. První část staví na jménech známých ateliérů Jakuba Cíglera a Evy Jiříčné a na kombinaci kancelářských budov při rušném Rohanském nábřeží a vysokých věží s nepravidelnými půdorysy při řece, v nichž se plánují byty. Druhou plánovanou etapu navrhla kancelář Schindler Seko. Řešení měřítkem navazuje na výstavbu podél ulice Rohanské nábřeží a tudíž vytváří nepřiměřeně dlouhé monotónní fasády, což ostře kontrastuje s rozmanitostí typickou pro starý Karlín.

V tuto chvíli dokážeme jen stěží odhadnout, jak budou tyto budovy vypadat. Můžeme usuzovat pouze z vizualizací, které mnohdy záměrně klamou<sup>4</sup> a předvádějí domy v lepším světle — nižší a dobře zapadající do okolního kontextu. Zároveň je na nich zástavba vždy

1 Vypůjčeno z titulu výstavy Barbory Šimonové a Markéty Mráčkové, probíhající v květnu a červnu 2018 v Galerii Viper. Viz: <http://www.vipergallery.org/vystava/forma-sleduje-penize>

2 Viz Alžběta Brůhová — Jakub Kopecký — Terezie Lokšová — Adéla Pečlová — Eliška Pomyjová. Pracovní podmínky mladých architektů a architektek (výzkumná zpráva), 2020, dostupné na: [http://filipianda.cz/Vyzkumna\\_zprava\\_podminky\\_architektu ERA21.pdf](http://filipianda.cz/Vyzkumna_zprava_podminky_architektu ERA21.pdf)

3 Stav na jaře 2021.

4 Lenka Hámošová, Reklama versus realita. Jak s námi manipulují vizualizace developerských projektů?, Radio Wave, 22. 8. 2019, dostupné na: <https://wave.rozhlas.cz/reklama-versus-realita-jak-s-nami-manipuluji-vizualizace-developerskych-projektu-8041823>

obklopena vzrostlou zelení, která se stane realitou až za několik deseti-letí. Někdy se jí na záběrech objevuje víc než ve skutečnosti. Například u vizualizace etapy B Rohan City vidíme před Cíglarovou administrativní budovou zelenou plochu, ačkoli se tam už nyní staví velký bytový komplex Trigema.<sup>5</sup>

Můžeme ale posuzovat dokončené stavby podél Rohanského nábřeží, na které bude Rohan City navazovat. Setkáme se zde s motivy a tendencemi typickými pro velkou část současného developmentu v Praze.

### Zelená architektura říčního City?

Nejstarší budovou je hotel Hilton, kolos připomínající pevnost, zcela obrácený do sebe a odrážející okolí svou zrcadlovou fasádou. Projektoval se ještě v průběhu osmdesátých let. Původně mělo jít o středisko mezinárodního obchodu, nakonec se ale rozhodlo o změně funkce na hotel nazvaný Atrium.<sup>6</sup> V jeho sousedství začal v roce 2002 vznikat soubor pěti kancelářských bloků nazvaný River City Prague, jehož jednotlivé budovy si s Hiltonem v měřítku nezdají. Velkolepý koncept podtrhuje pojmenování jednotlivých budov podle světových veletoků.

První stavbou se stal Danube House (2003) na místě někdejšího karlínského přístavu, připomínající lodní kýl. Stejně jako sousední Nile House (2006) a Amazon Court (2010) se obrací do sebe, s okolním městem nekomunikuje, spíše se mu brání svou fasádou obloženu kamenem. Kromě samotných kanceláří má v interiéru zeleň, restaurace, kavárny, služby a obchody. „Skočte si dolů do bistra pro ovocnou šťávu nebo kávu a pokecejte s kolegy venku u fontány. Nebo ještě lépe, běžte rovnou na oběd do některé z místních restaurací. Navíc tady vyřídíte vše důležité, od výběru hotovosti až po podání balíku na poště,“ nabádá oficiální text na webových stránkách realitní společnosti.<sup>7</sup> Problém je, že tento přístup rozkládá město, jež je charakteristické jednak drobnějším měřítkem, jednak propojováním míst, ne jejich kumulováním uvnitř objektu, jehož vstup hlídá bezpečnostní agentura.

Hořce vyznívá vyjádření památkářky Kateřiny Bečkové, že „Praha získala v nově postavených budovách architekturu na vysoké soudobé evropské úrovni.“<sup>8</sup> Ano, nikde to není o moc lepší, západní města si však alespoň dokáží pohlídat, že z obřího podniku bude profitovat také veřejný, nejen soukromý zájem (viz předchozí kapitola).

U budov River City se „vyšší zájem“ soustředí na opatření snižující spotřebu energie a zefektivnění pěšího propojení a dopravní obslužnosti komplexu. Využívá se provětrávání tzv. komínovým efektem, ochrany proti tepelným ztrátám a tepelného čerpadla. Dvě budovy získaly americký certifikát LEED Platinum, právě dostavovaný Mississippi House a Missouri House o něj usilují a páté stavbě bylo uděleno německé osvědčení DGNB Platinum. Těmito označeními se developeři s oblibou chlubí, i když se postupem času ukazuje, že některé budovy s LEED certifikátem nešetří tolik energie jako ty, které ho nemají. Navíc LEED ne vždy rozlišuje váhu jednotlivých bodů (stejný počet jich žadatel může získat

5 Vizualizace dostupné online na: <https://sekyragroup.cz/pages/developersky-projekt-praha8-rohan-city-1#> (vyhledáno 10. 9. 2021).

6 Původně šlo o čtyři samostatné budovy. Dnešní podoba vznikla zastřešením atria mezi nimi.

7 Nile House, <https://www.nilehouse.cz/> (vyhledáno 17. 2. 2021).

8 Kateřina Bečková, Rohanský ostrov a Maniny, Věstník Klubu Za starou Prahu XL (XI), 2010, č. 3, s. 26.

za revitalizaci brownfieldu i za umístění stojanu na kola před svou budovu), některá hodnotící kritéria jsou nesmyslná (například získání bodů za pořizování analýzy dopadu na životní prostředí, i když tato analýza vyhodnotí záměr negativně) a nejsou dost důsledná (podle kritiků se nedostatečně sleduje dlouhodobá energetická úspornost a výkonnost staveb). Podle urbanisty Petra Klápštěho navíc nejsou americké ekologické standardy nijak vysoké, čehož využívají developeři, kteří dobře vědí, že jejich projekty by na evropské ekvivalenty nedosáhly.<sup>9</sup>

Zdá se tedy, že jde o příklad tzv. greenwashingu, tedy cíleného vyvolávání dojmu ekologických a environmentálních kvalit projektů, které ve skutečnosti nemají, nebo ne do takové míry, jak jejich stavebníci tvrdí. První budovy souboru River City, které se ještě snaží o energetické úspory, navíc svým způsobem „kryjí“ později realizované domy, které už se nesnaží ani o to. Prague River Garden II (2014) vykazuje energetický štítek „mimořádně nevhodný.“<sup>10</sup> První tři realizované budovy River City obsahují přes 700 parkovacích stání, což značně navyšuje dopravní vytíženost lokality.<sup>11</sup> Zeleň tvoří jen minimální část plochy bloků. Odekorování interiérů stromky a květináky samozřejmě nemůže plnit roli venkovního rostlého terénu, nemá žádný vliv na mikroklima lokality a nekompenzuje zátěž vzniklou provozem stavby.

Samostatné téma představuje ekologický dopad používání betonu jako základního stavebního materiálu. Odborníci se shodují, že znamená velký problém. Tento materiál se skládá ze směsi písku, cementu a vody. Právě cement představuje z ekologického hlediska značnou zátěž. Podle současných dat odpovídá za 8 % světových emisí CO<sub>2</sub>,<sup>12</sup> tedy za větší množství než celá Indie. Přesto jde o nejpoužívanější materiál, protože umožňuje stavět velice rychle a levně. Nelze pak ale tvrdit, že budovy postavené touto technologií, splňují kritéria ekologických staveb.

Když se na budovy River City Prague podíváme, je zřejmé, že ohromné hmoty, zabírající celé plochy bloku, mají z hlediska životního prostředí ve městě nejeden problém. Vizuálně a do velké míry i fyzicky blokují přístup k řece, na niž tradičně zástavba Karlína navazovala. Certifikáty LEED se totiž zaměřují na úspory energie a vody, jen malý důraz však kladou na přizpůsobení záměru místnímu měřítku a napojení na stávající zástavbu. Jak píše ve své kritické analýze Robert Orr, „LEED vytváří sériové zelené projekty, které mohou být umístěny v jakémkoli klimatu, místo vytváření takových zelených projektů, které odrážejí své okolí a region, v němž se staví.“<sup>13</sup> Na obranu certifikátů je třeba uvést, že zatím žádný jiný komplexní nástroj pro stanovení dopadu budovy na životní prostředí nemáme.

U německého HafenCity (viz minulá kapitola) však došlo k vyvinutím speciálního ekologického certifikátu HafenCity Ecolabel, který měl zajistit vysoký udržitelný standard všech stavěných objektů.<sup>14</sup> Krátce po jeho zavedení se stal mezinárodně uznávaným certifikátem. Na celém

9 Petr Klápště tuto myšlenku vyslovil při diskuzi Cesta k modrozelenému městu, kterou pořádal Skautský institut a proběhla online 17. 3. 2021.

10 Inzerát na pronájem kanceláří Prague River City, Century 21 z podzimu 2020.

11 V tomto případě jsou developeři nuceni stavět požadovaný počet parkovacích míst dle platné legislativy, která stále podporuje automobilovou dopravu, i když by díky dobré dostupnosti městskou hromadnou dopravou a cyklostezkami nemusela.

12 Chatham House Report 2018, <https://www.chathamhouse.org/sites/default/files/publications/2018-06-13-making-concrete-change-cement-lehne-preston-exec-sum.pdf> (vyhledáno 23. 11. 2020).

13 Robert Orr. The Problems with LEED, dostupné na: <http://leanurbanism.org/wp-content/uploads/2014/06/Orr-LEED.pdf> (vyhledáno 23. 11. 2020).

14 Alessio Praticó. The Analysis of the New Strategic Area of Hamburg: The Redevelopment Project of the Hafencity's Waterfront, Milano 2015.

území se podařilo získat 92 % zdrojů pro vytápění z obnovitelných zdrojů, především z geotermální energie.

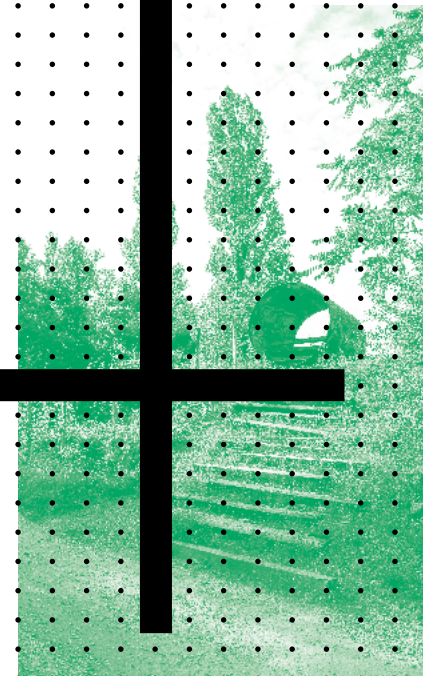
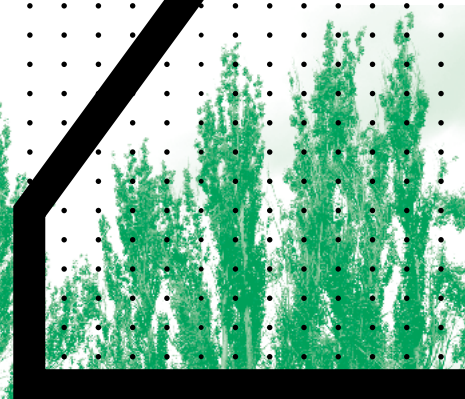
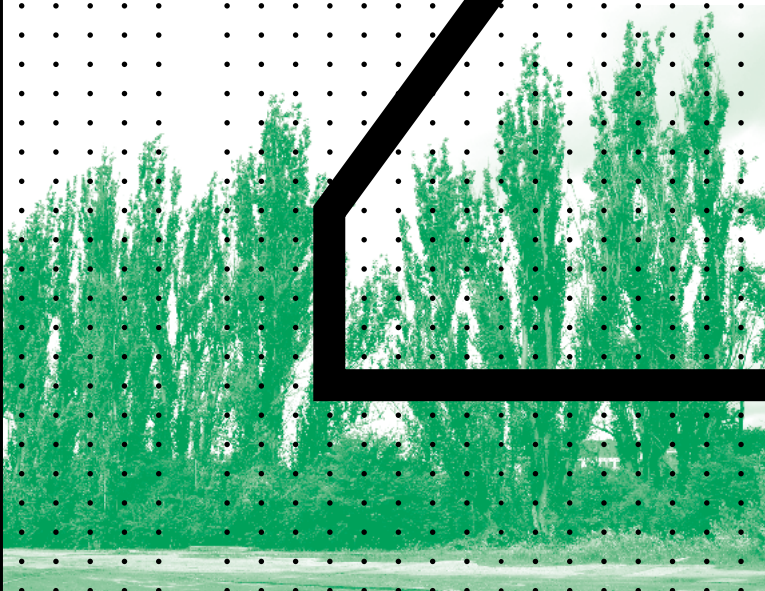
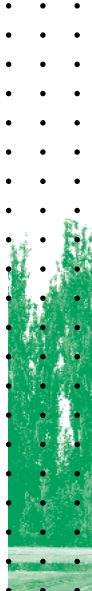
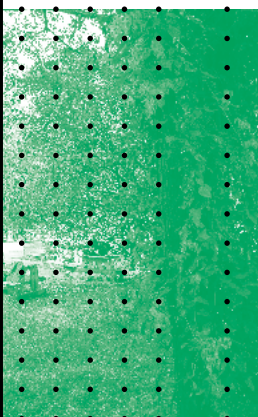
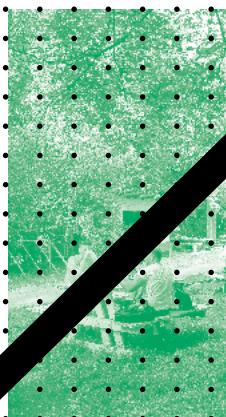
### **Lepší architektura?**

Město si mělo při prodeji pozemků na Rohanském ostrově vymínit regulérní veřejnou architektonickou soutěž ve spolupráci s Českou komorou architektů. Otevřená, pokud možno mezinárodní soutěž totiž dokáže zajistit mnohem kvalitnější návrhy, než když se postupuje tradičním způsobem „dvorního developerského projektanta“, který je ochotný na maximum plnit developerovy požadavky a nerozporuje jeho zadání.

Na jednotlivé etapy Rohan City probíhal soukromý vyzvaný workshop, pro který developer předem vybral asi deset architektonických kanceláří, z nichž mnohé by šlo označit výše zmíněným výrazem „dvorní architekti“, a z fragmentů jejich návrhů pak poskládal celou čtvrť tak, aby budila zdání tvarové bohatosti a různosti. Taková „Potěmkinova vesnice“ může vypadat dobře na vizualizacích, pomalý růst a různost, z něhož vyplývá příjemné prostředí města, ale nesporně nemůže plnohodnotně nahradit.







# Sociln a environmentln kritika Rohan City

V předchozích kapitolách jsme uř uvedli některé problémy, které na projektu Rohan City shledáváme v sociln a environmentln oblasti. V této kapitole se jim budeme věnovat podrobněji. Zmnme tu také hypotetickou mořnost zachování plochy ostrova v souasne nezastavěné podobě. Vznikl by tak park velikosti nedaleké Stromovky, který by se hodil vzhledem k přírůstku nových obyvatel v rezidenčních objektech v Holeřovicch, Libni a Karlíně. <sup>1</sup>

## Ovlivnit podobu msta

Participace, tedy ucast vejnosti na rozhodování o věcech vejnch, se stala velkm tématem uř před více neř půlstoletím. Boj proti projektům městské přestavby vedl obyvatelé amerických velkoměst k pořadavku podlen se na rozhodnutích, která ovlivní jejich kařdodenni řivot. Procesy bourání slumů a rekonstrukce kvrt vedly pod záminkou zlepšení prostředí ke ztrátě byden a jeho nedostupnosti, coř mobilizovalo obansk a njemnick hnutí v New Yorku, Chicagu a dalich mstech. Postupne se v USA i v západní Evropě participace prosadila jako souast městského plánování. Probih vřak často jen velmi povrchn. <sup>2</sup>

Do plánování přestavby uzem by měli být zapojeni nej-rznj aktéři od místních obyvatel přes odborníky, mstn politiky ař po podnikatele a řizovatele kulturních a jiných zařizení. Výsledky participace by měly mít skuten dopad na plnovan záměr. Rzne subjekty mj prozene rzne zájmy. Participace je prostředkem k dohodě, která zajist, ře nikdo nepřijde zkrátka, ale také ře se někdo nebude bezohledne prosazovat na ukor ostatních.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR) zalořil samostatnou kancelář participace a vydal *Manuál participace*. Tam se v kapitole o revitalizaci brownfieldů píše, ře *„je vhodne, aby msto vytvořilo specializované multioborove pracoviště, které bude revitalizace rozsáhlých brownfieldů koordinovat. (...) Evropské případy [spsne revitalizace brownfieldů] dokldj, ře pro uspch je nutn siln role zejména*

1 Petr Vilgus, Rohansk ostrov — nov řance pro karlínskou Stromovku, 8. 9. 2009, dostupn na: <http://www.vilgus.cz/index.php?id=detail-clanek&typ=politik&it=21> (vyhledáno 25. 2. 2021).  
2 Ke skutenm a pouze formálním podobám participace viz „Zebřk participace“ od Shery Arnstein (1969): manipulace — terapie — informování — konzultace — usmrovn — partnerství — delegování — obansk kontrola. Podrobnj informace viz Arnstein's Ladder of Citizen Participation, The Citizen's Handbook, dostupn na: <https://www.citizenshandbook.org/arnsteinsladder.html>

samosprávy, a to nejen koordináční, ale i jako spoluautora vize rozvoje území. (...) Případový scénář předpokládá holistický přístup, kdy jednotliví aktéři, investor a samospráva připraví se zapojením veřejnosti komplexní plán revitalizace, který se stane podkladem pro přípravu územně plánovací dokumentace (např. územního plánu části Prahy, nebo regulačního plánu). (...) Při revitalizaci rozsáhlého území s celoměstským významem, je potřeba pečlivě a za dostatečné účasti veřejnosti naplánovat, jak revitalizace brownfieldu přispěje k socioekonomickému a kulturnímu oživení přilehlých komunit.<sup>3</sup> Teorie tedy vypadá slibně, realita jí bohužel vůbec neodpovídá.

Pochopení historie území a vztahů v něm by mělo být prvním krokem při promýšlení jeho proměny. V případě Rohanského ostrova vznikl materiál mapující jeho vývoj a různé aspekty až kvůli plánování Rohanského parku. Vypracovali jej výzkumníci z Centra pro teoretická studia<sup>4</sup> pro IPR během roku 2020, kdy už bylo o osudu většiny ostrova rozhodnuto. Výstava *Rohanský ostrov: nový Karlín?*, která probíhala na přelomu let 2019 a 2020 v Centru architektury a městského plánování, měla oznamovací tón. IPR se sám k Rohan City nijak nevyjádřil a developerovi poskytl prostor, aby svůj projekt prezentoval jako jediné a nejlepší řešení a hájil ho proti případné kritice.

U Smíchov City, dalšího projektu Sekyra Group, se participativní charakter jeho plánování často zdůrazňuje, od developera šlo však o pragmatický krok k snazšímu odsouhlasení záměru i jeho lepší image. V letech 2016 a 2017 proběhlo několik setkání určených pro obyvatele Prahy 5, na nichž se „participoval“ veřejný prostor. Zástupkyně IPRu přiznala, že celkově nemůže projekt odrážet přání obyvatel, protože by z takového řešení neplynul dostatečný zisk.<sup>5</sup> Nakonec se u některých domů snížila podlažnost, pro což se rozhodl Sekyra sám, budoucí zvýšení dopravní zátěže se naopak nijak nevyřešilo, i když se ho obávala víc než polovina účastníků sociologického průzkumu.<sup>6</sup> Ve většině případů končí bohužel participace veřejnosti právě takto — stává se představením již hotového projektu bez reálné možnosti ovlivnit jeho podobu.

Odišně probíhalo plánování nově budované vídeňské čtvrti Aspern Seestadt vznikající od roku 2009 na místě bývalého letiště. Nejprve se uskutečnilo dotazníkové šetření (2004), při němž se rozeslaly ankety přibližně šesti tisícům místních domácností. Lidé odpovídali na to, jak podle nich má vypadat rozvoj brownfieldu, aby z něho mělo prospěch širší okolí, a jakým zásahům do životního prostředí obyvatel by se naopak mělo zabránit. Výsledky se pak diskutovaly na veřejných setkáních.<sup>7</sup> Další postup plánování představilo obyvatelům několik výstav v letech 2006 a 2007. Zde měli občané opět příležitost aktivně hodnotit projekt.

- 3 Petr Návrat et al., *Manuál participace. Jak zapojit veřejnost do plánování města*, Praha 2017, s. 59–61, dostupné na: [https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/participace/manual\\_participace\\_tisk\\_2017.pdf](https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/participace/manual_participace_tisk_2017.pdf) (vyhledáno 23. 8. 2021).
- 4 Viz prezentace Petra Meduny (CTS), Praha zítřka: Rohanský ostrov, CAMP 8. 12. 2020, dostupné na: [https://www.youtube.com/watch?v=LtbtJwvM5Qg&ab\\_channel=CAMP\\_PRAHA](https://www.youtube.com/watch?v=LtbtJwvM5Qg&ab_channel=CAMP_PRAHA)
- 5 Popis participativního procesu viz rozhovor s Janem Kremerem (ZaPět) v Táňa Zabloudivová, *Jaká bude Praha 5 se Sekyrovým Smíchov City, dopravním terminálem a dalšími projekty?*, Bulvár 6. 12. A2!arm, 22. 6. 2021, dostupné na: <https://a2!arm.cz/2021/06/jaka-bude-praha-5-se-sekyrovym-smichov-city-dopravnim-terminalem-a-dalsimi-projekty/>
- 6 Zoráva ze zapojení veřejnosti do plánování, IPR, Praha 2017, s. 16–17, dostupné na: [https://smichovcity.praha5.cz/wp-content/uploads/2017/08/smichov\\_participace\\_vystupy.pdf](https://smichovcity.praha5.cz/wp-content/uploads/2017/08/smichov_participace_vystupy.pdf) (vyhledáno 5. 3. 2021).
- 7 Veranstaltung in der AHS Heustadelgasse 2004 — Aspern Seestadt, Stadt Wien, dostupné na: <https://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/aspern-seestadt/planungsprozess/veranstaltung.html> (vyhledáno 24. 8. 2021).



Kromě toho se mohli budoucí nájemci zapojit do rozhodování o podobě komerčních a veřejných ploch.<sup>8</sup>

### Nedostupné bydlení<sup>9</sup>

V současné době se stalo velkým tématem, týkajícím se většiny městské populace, nedostupné bydlení. Stát zareagoval podporou přehodnocování pravidel výstavby skrze nový stavební zákon, jehož podobu ale formulovala Hospodářská komora, tedy v podstatě sami developeři. Kromě skandálnosti tohoto faktu, vedoucího k úbytku ochrany městské zeleně a historických památek, nakonec pravděpodobně neuspěje ani v tolik propagovaném zrychlení a zjednodušení povolovacích procesů.<sup>10</sup> Zaměření reformy tímto směrem vychází z předpokladu, že bydlení není dostupné, protože se málo staví, jak se tak často opakuje.<sup>11</sup>

Když se ale na situaci podíváme perspektivou obyvatel města, je zjevné, že nedostupnost bydlení vyplývá z absence sociálního bydlení, neustálého zvyšování nájemného a stavění zejména luxusních a drahých bytů, které si nemůže dovolit už ani městská střední třída. S nostalgií vzpomínáme na regulované nájemné, které dosud jako nástroj bytové politiky používají naši rakouští sousedé ve svém hlavním městě.

Navíc, i když vznikne velký objem bytů, neznamená to automaticky jejich zlevnění. Kvůli celosvětovému fenoménu financionalizace bydlení<sup>12</sup> se rozmohlo nakupování tzv. investičních bytů. Do jednotek na dobrých adresách ukládají kupující své prostředky podobně jako třeba do drahých kovů. Ať už jde o investiční fondy nebo jednotlivce, takový byt často neslouží svému účelu a zůstává prázdný, protože se i tak zhodnocuje. V současné době si pro tento účel zájemci pořizují bezmála polovinu celkové produkce bytů. I neprodaných jednotek najdeme v Praze dostatek, téměř čtyři a půl tisíce,<sup>13</sup> a můžeme si být jistí, že v tom hraje zásadní roli jejich cena.

V projektu Rohan City byty převládají výrazně nad kanceláři.<sup>14</sup> Luděk Sekyra s oblibou v rozhovorech pro média zdůrazňuje, že Praha potřebuje levné bydlení, aby nedocházelo k „odlivu mozků.“ Na přímou otázku, zda by se nemohly postavit na Rohanském ostrově, vyhýbavě

- 8 Peter Brejčák, Vídeň buduje na zelené louce čtvrt' pro 20 tisíc lidí. Jde o laboratoř chytrých technologií i moderního plánování, CzechCrunch, 9.12. 2019, dostupné na: <https://cc.cz/viden-buduje-na-zelene-louce-ctvrt-pro-20-tisic-lidi-jde-o-laborator-chytrych-technologie-i-moderniho-planovani/> (vyhledáno 24. 8. 2021).
- 9 Tématu krize bydlení se u nás v této chvíli věnuje celá řada výzkumníků, novinářů a aktivistů. Za všechny zmíníme aktivity spolku Paměť města a rozsáhlý projekt online deníku A2lam Bydlení nad zlato, který mapuje bytovou situaci v Praze, Bratislavě, Budapešti, Vídní, Varšavě, Barceloně a Berlíně. O vytvoření zachytivé situace pro ty, kdo jsou z hlediska rostoucím cenám vytlačováni na okraj, dlouhodobě usiluje Platforma pro sociální bydlení. Také v kampani Arniky „Praha město pro život“ se klade velký důraz na dostupnost bydlení především v nových rozvojových projektech. V roce 2019 Arnika vydala Analýzu bytové situace v Praze, dostupnou zde: <https://arnika.org/analiza-bytove-situace-v-praze-co-stoji-za-krizi-bydleni-a-jaka-je-ouresen-10>
- 10 Stavební zákon: chystá se vláda narychlo přehlasovat Senát?, Arnika, dostupné na: <https://arnika.org/stavebni-zakon-chysta-se-vlada-narychlo-prehlasovat-senat/>
- 11 Například architekt Pavel Hnilička, autor územní studie s regulačními prvky pro Rohan City, který říká, že „se málo staví a proto je bydlení tak drahé a čím dál nedostupnější.“ Viz komentovaná prohlídka výstavy Rohanský ostrov: nový Karlín? V CAMPU, dostupné na: <https://www.youtube.com/watch?v=cWRCy8fNi8G&chanel=CAMP Praha>
- 12 „Financionalizace bydlení probíhá na úrovni strukturální a kulturní. Strukturální aspekt financionalizace bydlení souvisí s rozvojem hypotečních úvěrů jako nástroji pro získávání bydlení a s nárůstem významu finančních trhů při obchodování nemovitostí. (...) To, že probíhají dané strukturální změny v systému bydlení, souvisí také s kulturně vytvářenými představami o tom, co to bydlení je. Jinými slovy, jakmile začneme vnímat nemovitosti jako prostředky ke generování zisku a ne jako „domov“ nebo „přístřeší“, tak probíhá financionalizace bydlení na kulturní úrovni.“ Tomáš Samec, Financionalizace bydlení, Kapitál, 12. 12. 2018, dostupné na: <https://kapital-noviny.sk/financionalizace-bydleni/> (vyhledáno 26. 2. 2021).
- 13 Nové byty v Praze dál zdražují. Už se nabízejí za víc než 125 tisíc za metr, iDnes, 15. 6. 2021, dostupné na: [https://www.idnes.cz/ekonomika/domaci/praha-byty-zdrazovani-cena-novostavba\\_A210615\\_160522\\_ekonomika\\_mato](https://www.idnes.cz/ekonomika/domaci/praha-byty-zdrazovani-cena-novostavba_A210615_160522_ekonomika_mato) (vyhledáno 24. 8. 2021).
- 14 V kontrastu k tomu se ve Smíchov City chystá bydlení jen v 22% podlažní plochy. Viz Kremer (pozn. 5).

konstatuje, že „*tahle výstavba asi nepatří do centra města.*“<sup>15</sup> Je celkem jasné, že podle developerské logiky patří na dobrou adresu vysoce ziskové projekty. Co na tom, že třeba „*lidí s intelektuálním potenciálem,*“ které chce přilákat, nebudou ochotni dojíždět za Prahu nebo na její okraj, kde se chystá vzhledem k cenám pozemků takové projekty stavět. Chytří lidé si dokáží spočítat, že je dojíždění a život v sídelní kaši stojí tolik energie, času a má tolik nevýhod, že raději zaplatí vyšší nájem blíž centru města.

Sekyra tedy do svých velkých rozvojových projektů dostupné bydlení zakomponovat neplánuje. Drahé byty prodá investorům, kteří je budou pronajímat za komerční nájem. V rozhovoru uvedl, že byty na Rohanském ostrově budou nejdražší ze třech velkých rozvojových lokalit Rohan — Smíchov — Žižkov, kde už začal nebo se chystá v budoucích letech stavět. Přitom typicky ve Vídni, ale i v dalších západoevropských městech se počítá se zajištěním určitého procenta dostupného bydlení v každém developerském projektu jako příspěvku ke zmírnění bytové nouze a záruky sociálního mixu, často na náklady samotného stavebníka. Na to ale musí tlačit městská samospráva. Jak říká Petra Kolínská ze Zeleného kruhu: „*Aby nové části města fungovaly dobře, musí být nové bloky obytných domů dostupné pro více sociálních skupin. Je běžné, že u nových bytových projektů spravuje město nebo jím pověřený neziskový subjekt něco mezi 20 a 30 procenty bytů a nabízí nájemní bydlení rodinám, které na komerční bydlení nedosáhnou.*“<sup>16</sup>

Se zadostiučiněním můžeme sledovat alespoň posun ve vyjádřeních pražského radního pro bydlení a transparentnost Adama Zábranského, který v rozhovoru v roce 2018 týkajícím se vyjednávání s developery konstatoval, že snahou investora „*je vždycky co nejvíc vydělat*“<sup>17</sup> a že město má možnost rozhodovat pouze o změně územního plánu. O dva a půl roku později se nechal slyšet v o poznání odhodlanějším duchu: „*Jsem určitě pro, abychom po developerech chtěli získat část bytů do vlastnictví města. Ale teď jsme ve stavu, kdy jsou už za námi v těchto záležitostech několikaletá jednání, která směřovala k jiným cílům. Aby tam byla zeleň, školy, školky a tak dále. Prostor k tomu, abychom si teď říkali o byty, je dost razantně snižený. Někde už je příliš pozdě. Ale například u nové čtvrti na Žižkově to podle mě možné je a určitě se o to pokusím. Město už musí tohle tabu prolomit, na západě je to standardní postup.*“<sup>18</sup>

Pro inspiraci, jak mít lepší pozici pro vyjednávání s developery, nemusíme chodit daleko. V hamburském Hafencity se stal součástí procesu prodeje pozemků investorům požadavek na zajištění sociální udržitelnosti projektů. Stanovil se tu minimální limit 30 % sociálních bytů, přičemž v některých částech se dokonce podařilo dosáhnout 40% podílu sociálního bydlení.

Mimo klasických sociálních bytů ve čtvrti najdeme byty s rozšířenou péčí pro seniory, studentské bydlení, startovní byty, byty pro

15 Hana Boříková, Developer Sekyra: Dostupným bydlením zabráníme odlivu mozků, Euro, 7. 1. 2018, dostupné na: <https://www.euro.cz/byznys/developer-sekyra-dostupnym-bydlenim-zabranime-odlivu-mozku-1388291> (vyhledáno 1. 3. 2021).

16 Zdeněk Strnad, Rohan City: Pro a proti chystanému projektu, který má vnést život na Rohanský ostrov, Flowee, 19. 8. 2019, dostupné na: <https://www.flowee.cz/floweecity/praha/7038-rohan-city-pro-a-proti-chystanemu-projektu-ktery-ma-vnest-zivot-na-rohanskyy-ostrov> (vyhledáno 26. 8. 2021).

17 Táňa Zabloudilová, Pražský radní pro bydlení: Žádat o městský byt teď mohou lidé v nouzi i bez příjmu, A2larm, 12. 8. 2019, dostupné na: <https://a2larm.cz/2019/08/prazsky-radni-pro-bydleni-zabranskyy-zadat-o-mestsky-byt-uz-lze-i-bez-prijmu/>

18 Radní pro bydlení: Praha musí od developerů chtít sociální byty, prolomíme to na Žižkově, Bulvár č.1, A2larm, 29. 3. 2021, dostupné na: <https://a2larm.cz/2021/03/radni-pro-bydleni-praha-musi-od-developeru-chtit-socialni-byty-prolomime-to-na-zizkove/>

větší rodiny, chráněné byty pro handicapované a podobně. Vlastníci všech dotovaných bytů se zavázali smlouvami s městem, že deset let od koupě nesmí dotovaný byt poskytnout k prodeji za tržní cenu. Tím se předchází potenciálním spekulacím.

Důslednost a sociální citlivost při plánování HafenCity dokumentuje i následující detail: Architekti se museli řídit požadavkem, aby výraz fasád domů se sociálními byty nebylo možné rozlišit od fasád standardních bytových domů.<sup>19</sup> Při pohledu z ulice tedy není možné určit, zda se jedná o dům se sociálními, nebo luxusními byty.

Ve vídeňském Aspern Seestadt také vzniká výrazný podíl sociálního bydlení. Jde o byty vlastněné městem nebo polokomerčními bytovými družstvy, které se nabízejí k pronájmu za cenu minimálně o třetinu nižší oproti tržní. Město si tak pojistilo podporu sociální diverzity nové čtvrti a také přírůstek do jím vlastněného bytového fondu.<sup>20</sup>

### Jít zas o dům dál

Viděli jsme tedy, že nová čtvrť nepřispěje k řešení palčivého problému současné Prahy. Bohužel tím to nekončí. Rohan City s drahými byty a kanceláři velkých firem podpoří proces tzv. gentrifikace, který v Karlíně probíhá postupně už od devadesátých let se skokovým zrychlením po povodních. Ke gentrifikaci<sup>21</sup> dochází v neudržovaných částech města, kde se koncentrují obyvatelé s nižšími příjmy. Nejprve začnou místo pro jeho atmosféru vyhledávat kreativní profese, stěhují se sem, protože nájem jsou nízké. To vede k zatraktivnění lokality a k tomu, že ji čím dál víc navštěvují i bohatší lidé. Ceny nemovitostí rostou s tím, jak se sem postupně začínají stěhovat. Tlak zvyšování nájmu vede k vytlačování původních obyvatel, kteří se stěhují pryč. Mění se skladba obchodů a služeb, která se orientuje na novou, solventnější klientelu. Také charakter veřejných prostranství prochází změnou — v parcích, kde se dal trávit čas bez jasného cíle, probíhají najednou trhy, koncerty, penalizuje se posedávání lidí bez domova, nevyužitý „vágní“ prostor dostává jasnou, většinou komerční náplň.

Karlín prošel ukázkovou gentrifikací. V troskách továrních komplexů probíhalo několikrát pražské Biennale, sídlil tu komplex uměleckých ateliérů a galerií Karlin Studios, umělecké vydavatelství Divus. V posledních letech vrcholil dokončování novostaveb, které továrny nahradily. Ulice Sokolovská zvláště v blízkosti stanice metra Křižíkova naprosto změnila skladbu obchodů a podniků, které jsou nyní jasně orientované na zaměstnance nově vzniklých kanceláří. „Nová nehostinnost“ zasáhla i Karlínské náměstí, srdce čtvrti. Rohan City se sterilními zelenými plochami mezi bloky domů a s podniky rovněž orientovanými na majetnější vrstvy tento trend jen dál prohloubí.

Navíc tu není uspokojivě vyřešena otázka veřejné vybavenosti, respektive příspěví developera na její vybudování. Už jsme si bohužel zvykli, že nová komerční výstavba zatěžuje stávající infrastrukturu a jen velmi málokdy k ní něčím přispěje, nějak ji obohatí. Budování

19 Jürgen Bruns-Berentelg, HafenCity Hamburg — Identity, Sustainability and Urbanity, Hamburg 2014, dostupné na: [https://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2018/80921/pdf/DP\\_Identity\\_Sustainability\\_and\\_Urbanity\\_final.pdf](https://epub.sub.uni-hamburg.de/epub/volltexte/2018/80921/pdf/DP_Identity_Sustainability_and_Urbanity_final.pdf)

20 Jan Prokeš, Vídeň staví sídliště budoucnosti. Praha by se mohla inspirovat, Pražský deník, 14. 8. 2018, dostupné na: <https://prazsky.denik.cz/z-regionu/praha-by-se-mohla-inspirovat-viden-stavi-sidliste-budoucnosti-20180814.html> (vyhledáno 26. 8. 2021).

21 Z anglického „gentry“ (panstvo, šlechta).

metra je, jak uvádí sám Sekyra, předpokladem pro zájem o kanceláře.<sup>22</sup> Ale proč nám připadá naprosto nereálné, že by developer přispěl na jeho budování a provoz? Že to jde jinak, můžeme ukázat zahraniční příklad Mnichova, kde dohoda s developery přinesla do městské kasy příspěvek na dopravní a sociální infrastrukturu, na plochy zeleně i celý proces plánování.<sup>23</sup>

V HafenCity zase kromě dostatečné občanské vybavenosti maximálně podporují rozvoj sousedských vztahů a podporují místní komunity, kluby a asociace. To se odráží také ve vzniku sousedské organizace, která má k dispozici prostory pro vlastní aktivity.

### Park versus divočina

Na polovině území Rohanského ostrova, mezi cyklostezkou a břehem řeky, se plánuje Rohanský park oddělený od pevniny obnoveným ramenem řeky. Děkovat za to můžeme pravděpodobně především faktu, že cyklostezka A2 tvoří protipovodňový val, za kterým už nelze stavět, protože se jedná o záplavovou oblast. Při navrhování parku uplatní IPR participativní strategii, vznikne ale až jako poslední část přestavby území (2030–2040).

V současné době se na většině území Rohanského ostrova nachází tzv. městská divočina, která se často objevuje na městských periferiích a na rozvojových územích uvnitř města. Má značný krajinnotvorný a ekologický význam, často však bývá vnímána negativně jako zanedbaná a zpustlá plocha, něco nehezkého, co je v kontrastu s lidmi podvědomě preferovanou kulturní krajinou. Ovšem v tomto ohledu můžeme sledovat posun, kdy v některých velkých městech obyvatelé oceňují právě neuspořádanost a přirozenost krajiny, která ve vyčištěném prostředí města výrazně chybí. Na mnoha místech se tyto plochy zakládají dokonce uměle, a to nejen z důvodů ekologických, ale i ze společenskotvorných. Jak poznamenává architekt Jakub Wiesner: „*Místa jako t[á]to jsou ve městě důležitá nejen proto, že jsou většinou cennější přírodou než to, co máme dnes za městem, ale i jako ukázka toho, že ne každé místo musí být v první řadě využíváno člověkem za účelem co největšího zisku. (...) nepatří nikomu, ale zároveň všem.*“<sup>24</sup>

Zůstává tedy otázkou, zda by nebylo nejlepší na Rohanském ostrově ponechat aktuální stav s tím, že by se odtěžily a odvezly navážky ze staveb, území se uklidilo od odpadků a do holých ploch by se doplnily stromy a další rostliny, to vše pod vedením krajinnářských architektů. Venčení psů, kondiční aktivity či pikniky by mohly pokračovat a nabývat na intenzitě. Současně by se zvětšilo rozlivové území pro případ povodní, což by bylo vhodné vzhledem k faktu, že většinu pražských břehů (v nejbližším okolí Holešovická a Libeňská kosa, Libeňský ostrov) už zaplnila nová zástavba.

Vznik velkého parku by přinesl velké ekologické benefity. Kromě zádrže vody v krizových situacích by aktivní vzrostlá zeleň v centru města zlepšila ovzduší, významně snižovala efekt tepelného

22 Daniel Novák, Praha potřebuje regulované bydlení, říká developer Luděk Sekyra, E15, 18. 4. 2018, dostupné na: <https://www.e15.cz/ceny-bytu/praha-potrebuje-regulovane-bydleni-rika-developer-ludek-sekyra-1345828> (vyhledáno 1.3. 2021).

23 Vendula Zahumenská, Smlouvy s developery: Proč a jak je uzavírat, Arnika, dostupné online: [https://issuu.com/arnika.org/docs/vz\\_praha\\_smlouvy\\_27\\_11\\_2018](https://issuu.com/arnika.org/docs/vz_praha_smlouvy_27_11_2018)

24 Rozhovor s architektem Jakubem Wiesnerem v magazínu Spot na radiu Wave 18. 2. 2021, dostupné zde: <https://wave.rozhlas.cz/bohdalec-a-siatiny-ceka-nejspis-masivni-zastavba-mohlo-jit-i-jinak-8429690>

ostrova v okolních lokalitách, pozitivně ovlivnila hospodaření s dešťovou vodou v území, ale především zpříjemnila život v této části Prahy a snížila tím potřebu individuální automobilové dopravy za rekreací.

### O polovinu stromů méně

Právě v rámci rozvojových území v širším centru Prahy by se město mohlo začít chovat ekologicky, udržitelně, s myšlenkou na budoucnost a postupovat koncepčně, uplatňovat známá mitigační<sup>25</sup> a adaptační opatření, jít příkladem. V případě Rohanského ostrova se tak bohužel nestalo.

V důsledku klimatických změn v Praze v nejbližších letech očekáváme kromě celkového oteplení a sucha především nárůst počtu dní s extrémními teplotami, extrémní srážky a jejich důsledky: nedostatečné zasakování a bleskové povodně. Prahu povodně vždy velmi ohrožovaly. Rohanský ostrov představuje z celoměstského hlediska rozsáhlou plochu, která by mohla sloužit jako přírodní protipovodňové opatření. Ulicí Rohanské nábřeží totiž vedlo původní koryto řeky a voda má proto při povodních přirozenou potřebu valit se právě tudy. Ostrov má rostlý terén, který by se po částečném odtěžení a snížení úrovně stal ideálním poldrem na zachycení přebytkové vody po příchodných deštích.

Ponechání a kultivace městské divočiny by mohla v Praze ještě vyvolat diskusi. Všichni se ale už teď shodnou na nedocenitelném významu vzrostlých stromů. Ty výrazně ovlivňují městské mikroklima, díky své schopnosti odpařovat vodu ochlazují své okolí, snižují prašnost a znečištění ovzduší a vytváří přirozené zastínění. Kromě své „klimatizační“ funkce poskytují útočiště různým živočichům, což pomáhá biodiverzitě.

Podle analýz publikovaných na stránkách IPRu jich teď na území ostrova roste 2 587. Konečný stav po výstavbě a vybudování parku bude jen 1 774 stromů, tedy o 813 méně. Navíc se nově vysadí 600 stromů, které budou své klimatické, urbanistické a kulturní funkce plnit nejdříve za několik desítek let. V katalogu k výstavbě v CAMPu se píše, že „současné městské plánování musí stále více brát v potaz dopady probíhajících klimatických změn na život ve městě. Hlavní město Praha disponuje regulačními nástroji, kterými může zásadně ovlivnit podíl zelených ploch určených pro výsadbu stromů v nově vznikající městské struktuře. Nejinak tomu bude i v případě rozvoje Rohanského ostrova.“<sup>26</sup> Toto a podobná tvrzení o opatřeních reagujících na klimatickou krizi nikoho nic nestojí. V realitě se ale oblast oteplí nejen novou výstavbou, ale i ztrátou téměř poloviny vzrostlých stromů. Ospravedlnění výstavby založením parku tedy nedává smysl. Rekrečních ploch ve výsledku také ubyde, zatímco přibude zhruba 10 tisíc lidí v plánovaných 1 750 bytových jednotkách a 5 500 pracovních místech v kancelářích.

25 Z anglického „mitigation“, zmírnění. „V kontextu změny klimatu je mitigace soubor opatření ke snížení emisí, působení člověka na snižování zdrojů emisí (skleníkových plynů) a zvyšování jejich propadů. Příkladem mitigačních opatření je efektivnější využití zdrojů energie, využití solární či větrné energie, zateplení budov atd. V kontextu snižování rizik katastrof je mitigace soubor opatření ke zmírnění dopadů nastalých událostí na lidskou společnost nebo ekosystém.“ Veronika, ekologický institut, dostupné na: <https://www.veronika.cz/mitigace-zmirnovani-klimaticke-zmeny> (vyhledáno 26. 8. 2021).

26 Rohanský ostrov: nový Karlín?, Praha 2019, s. 13, dostupný na: <https://www.imaterialy.cz/priloha/5da5b001c0b9d/katalog-vystavy-rohansky-ostrov-novy-karlin-5da5b06d4c4c9.pdf>

## Ekologické stavění

Kromě množství a kvality zeleně tvoří kladnou ekologickou bilanci projektu také použité materiály, způsob výstavby a dopravy, životnost budov a jejich energetická náročnost. Sekyra Group se na veřejných setkáních nechává slyšet, že vznikající domy jsou koncipované jako ekologické a že cílí na zelené certifikáty.<sup>27</sup> Nic konkrétnějšího se ale nedozvíme. V mnoha vyspělých zemích, zejména při stavbách v režii státu a měst, již bez propracovaných certifikátů nelze stavět, což vede především ke snížení dopravní zátěže a použití lokálních ekologických materiálů.

Urbanista Petr Klápště kritizuje mnohé komerční projekty, které se tváří jako „zelená architektura“, za to, že zelené střechy nebo různá úsporná technologická zařízení integrují do budov až nanečest. Nejprve vznikne konvenční projekt, který na maximum využívá danou parcelu, a teprve pak se přizvou specialisté, kteří mají do takové budovy vložit něco, na co pak stavebník poukazuje jako na ekologické řešení. Podle Klápštěho by ale projekt měl od začátku vznikat jako úsporný a udržitelný, mělo by to být jedno z hlavních vstupních kritérií.<sup>28</sup>

U zelené fasády nebo střechy se musí vždy uvážit, jestli ekologická zátěž na jejich výrobu a provoz není větší než jejich přínos. Světlý odrazivý povrch totiž může fungovat podobně. A takových příkladů najdeme mnoho. Vše souvisí se vším a stejně jako v jiných oblastech, i zde, u ekologické náročnosti budov, by město mělo mít jednoznačnou koncepci, metodiku a regulace.

S podivem můžeme shledat, že stále chybí využívání šedé nebo dešťové vody na splachování toalet a na závlivku zelených ploch. V Hammarby Sjöstad ve Stockholmu vybudovali velkou kořenovou čističku přímo uprostřed veřejného prostoru. Obyvatelé čtvrti mají stanoveno používat ekologické mycí prostředky a drogerii. Odpadové hospodářství se tu řeší jako uzavřený cyklus: odpad se třídí, ten směsný putuje do spalovny odpadu, která vytápí čtvrť, a to podzemním potrubím, díky kterému odpadá potřeba svozu odpadu automobily.

## Špinavá doprava

Z hlediska uliční sítě je Rohan City navrženo relativně přívětivě: ulice navazují na starou zástavbu, vedou tudy chodníky. Rohanské nábřeží, která má v současnosti charakter výpadovky, se architekt Hnilička snažil proměnit na pobyťový bulvár přidáním aleje stromů, tvorbou parkovacích závlivů a zajištěním obchodního parteru. Stačí to pro vytvoření příjemného prostředí?

V situaci, kdy Pražské stavební předpisy povolují až dvě parkovací místa na byt a kdy bude celé podzemí pod novou zástavbou prošpikováno velkokapacitními podzemními parkovišti, nemůžeme očekávat zkldnění dopravy, ba naopak. Zdvojnásobí se i počet povrchových stání, kterých bude po dokončení 1 170.

Rohan City nabízí z hlediska ekologické dopravy pouze elektrobus se sporným environmentálním dopadem. Elektromobilita řeší pouze zplodiny v daném místě, celková uhlíková stopa naopak značně přesahuje tu spojenou s výrobou aut s dieselovými motory: „Pod kapotami

<sup>27</sup> Více o zelených certifikátech viz minulá kapitola.

<sup>28</sup> Petr Klápště tuto myšlenku vyslovil při diskusi Cesta k modrozelenému městu, kterou pořádá Skautský institut a proběhla online 17. 3. 2021.

*miliónu elektrických aut po celém světě totiž stále pracuje „špinavá“ lithium-iontová baterie. Většina dodávek pochází z míst jako je Čína, Thajsko, Německo a Polsko, které se opírají z velké části o neobnovitelné zdroje, a to hlavně uhlí. Jen pro vybudování každé automobilové baterie (...) by se vyprodukovalo až o 74 procent více CO<sub>2</sub> než u produkce automobilu s efektivním konvenčním motorem (...) A to (...) představuje takovou zátěž, že v některých zemích elektromobilu trvá 10 let, než se ekologicky vyplatí ve srovnání s konvenčním autem s naftovým motorem.“<sup>29</sup>*

Lze už jen litovat, že se město nepokusilo v nově vznikající čtvrti automobilovou dopravu alespoň částečně potlačit a vytvořit tím pilotní projekt budoucnosti po vzoru mnohých měst, kde již takové čtvrti stojí nebo jsou ve výstavbě. Už jsme uvedli příklady projektů ve Stockholmu a Hamburku, za pozornost stojí také čtvrť Vauban v německém Freiburgu, známém podporou ekologického stavění. Tento projekt, realizovaný už na konci devadesátých letech, představuje příklad místa, kde se lidé vzdali aut dobrovolně. Předpokladem pro to se stala síť pěších chodníků a cyklostezek a také zachování krátké docházkové vzdálenosti k veřejné dopravě, ke školám a obchodům. 57 % domácností, které se nastěhovaly do Vaubanu a které dříve vlastnily auto, se ho vzdaly. Celkově nevládní auto 70 % obyvatel čtvrti.<sup>30</sup>

### Shrnutí

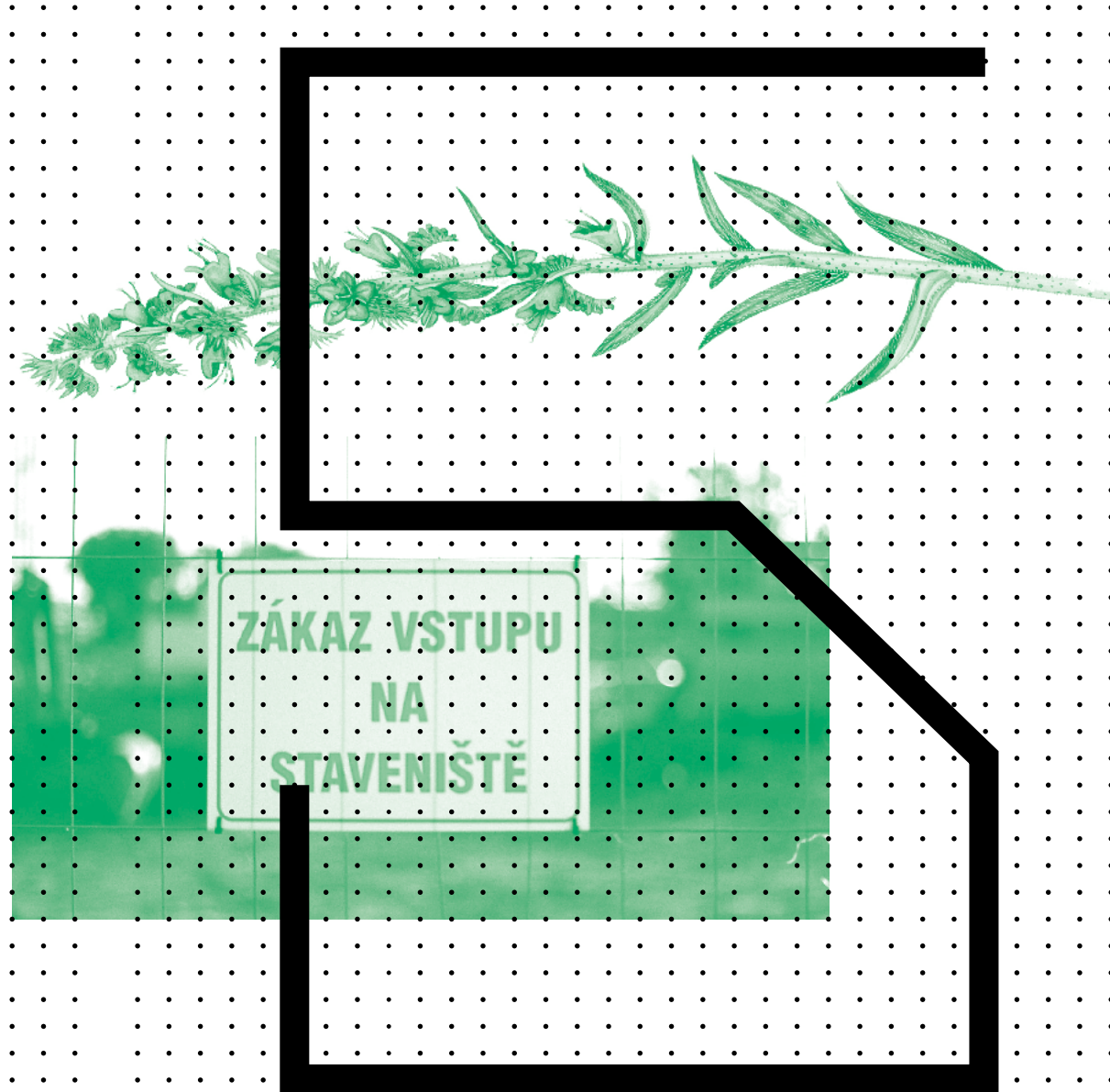
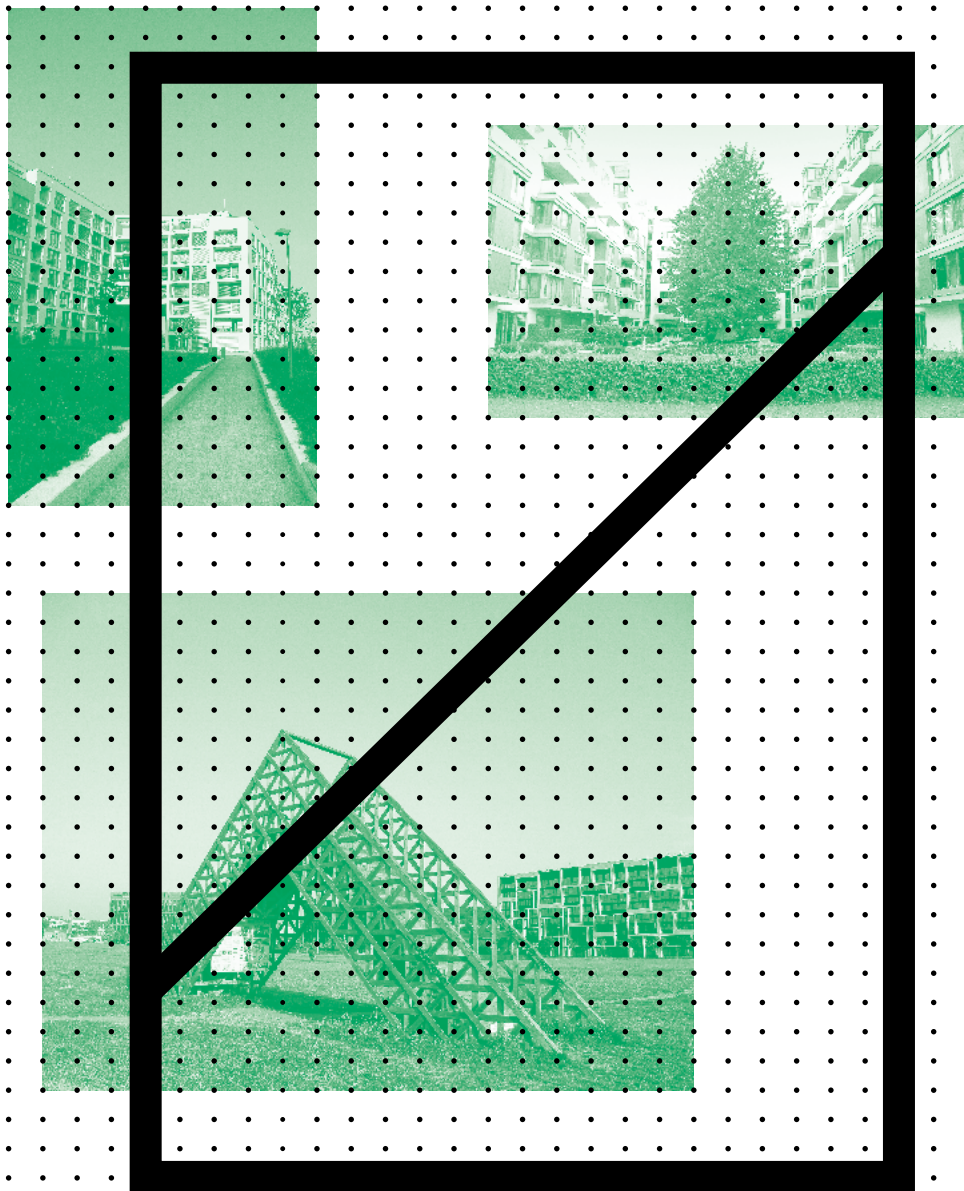
Vídíme tedy, že posuzování environmentálních dopadů výstavby je velmi komplexní. Rozhodně nejde jen o energetickou náročnost budov či počet vysazených stromů. Cíl představuje vytvoření přívětivého prostředí pro lokální život, které zaručí ekologičtější provoz. K tomu potřebujeme sociální diverzitu, městskou (ideálně blokovou) strukturu s živým parterem, polyfunkční budovy, příjemné klima (tedy zeleň), preferování pěší a cyklistické dopravy, funkční a rozmanitou občanskou vybavenost a příležitosti k rekreaci. Toho všeho lze dosáhnout vytyčením ekologických cílů a následným koncepčním plánováním ze strany města. A tyto cíle si politici většinou sami nevymyslí, k těm je potřeba nepřehlédnutelné společenské objednávky.

29 Ondřej Miškovský, Jak ekologické jsou elektromobily? Možná budete překvapeni. Elektrické vozy, 29. 10. 2018, dostupné na: <https://elektrickevozy.cz/clanky/jak-ekologicke-jsou-eklektromobily-mozna-budete-prekvapeni> (vyhledáno 26. 8. 2021).

30 David Thorpe, The World's Most Successful Model for Sustainable Urban Development?, Smart Cities Dive, 2017, dostupné na: <https://www.smartcitiesdive.com/ex/sustainablecitiescollective/words-most-successful-model-sustainable-urban-development/229316/> (vyhledáno 26. 8. 2021).







# Mezioborovost

**Náš autorský tým sestává z různých profesí. Šlo o záměr — chtěli jsme docílit toho, aby se naše perspektivy doplňovaly. Každý z nás může nabídnout trochu odlišný pohled na město a jeho rozvoj. Kromě různých přístupů máme také každý trochu jiné názory. Na druhou stranu mnohé sdílíme, především důraz na vnímání širšího urbánního kontextu projektů jako je Rohan City, jakož i kritický postoj k současným fenoménům gentrifikace a financionalizace a s ní spojené krize bydlení (viz minulá kapitola), jejichž důsledky se u nás začaly se zpožděním projevovat v poslední dekádě.**

Mezi autory najdete socioložku, architektky-urbanisty, architektku zaměřenou na environmentální otázky, ekonoma a sociálního geografa, historičku a teoretičku architektury. Na území tak pohlížíme ze všech těchto perspektiv. Přistupujeme k plánovanému projektu z hlediska širšího městského kontextu a historického vztahu Karlína k řece, díváme se prizmatem urbanismu a městského plánování, kritiky architektury, sociologie a životního prostředí na město ovlivňované nastupující klimatickou krizí. Z jednotlivých hledisek vyplývají různé požadavky: měřítko, parcelace, kvalita projektu, návaznost na stávající podobu čtvrti, dostatečná občanská vybavenost pro původní i nové rezidenty, inkluzivita projektů (např. veřejná prostranství přístupná pro všechny), dostupné bydlení, zastavení gentrifikace a s ní spojeného vystěhovávání starousedlíků, dosažení sociálního mixu, kritéria pro budovy i celou čtvrť vzhledem ke klimatické změně.

66

Samozřejmě jsme neměli ambice vytvořit vyčerpávající analýzu, to ani rozsah této studie neumožňuje. Vnímáme platformu našich znalostí a zkušeností jako příležitost zamyslet se nad tím, co určuje směr rozvoje města a co všechno je jím zpětně ovlivňováno.

Největší výzvou, před kterou do budoucna stojíme, je bezesporu změna klimatu a s ní spojené dopady na život ve městě. Právě při plánování vzhledem k ní si nelze vystačit s jednou profesní specializací. Jde o problém architektonický, urbanistický, památkářský, technický/technologický, ekologický a v neposlední řadě sociální. Možná právě kvůli komplexnosti problému zatím chybí politická vůle k jeho řešení a pohledu na město nejen teď a tady, ale i v horizontu následujících desítek let. Chtěli jsme tedy „dát hlavy dohromady“ a pokusit se navrhnout alternativy pro konkrétní lokalitu, která má projít výraznou přeměnou, s jejíž podobou nesouhlasíme.

**Abychom ilustrovali naše přesvědčení a přístupy, vytvořili jsme krátkou anketu, na níž jednotliví autoři odpovídají:**

- 1. Jaký je váš názor na zahušťování města jako možné řešení řady sociálních a ekologických problémů současného města?**
- 2. Jaké jsou podle vás hlavní potřeby města 21. století z pohledu vaší odbornosti?**
- 3. Jak by podle vás měl vypadat Rohanský ostrov?**

**Jan Blažek**  
***ekonom a sociální geograf***

**1.** Zaměříme se primárně na zlepšení kvality života v suburbiech a širších metropolitních regionech. Tvořme města krátkých vzdáleností všude, nejen v centrech měst. Zahušťujme, ale v každé zóně měst jiným způsobem, a nikoli pouze s vidinou maximálního finančního vytěžení prostoru.

**2.** Adaptace na změnu klimatu; vyřešení negativní energetické bilance vůči okolí města a vzrůstající logistiky; důraz na participativní správu a sdílení; adaptace na růst počtu obyvatel měst.

**3.** Za environmentálně a sociálně citlivé řešení považuji například vytvoření atraktivního prostoru veřejně dostupné zeleně, členěné dalšími volnočasovými a sportovními plochami a několika soubory bytových domů, zajišťující sociální mix lokality.

**Lenka Kužvartová**  
***historička architektury***

**1.** Zahušťovat ano, ale s ohledem na rezidenty blízkého okolí plánovaného projektu i celé Prahy. Proluky z mého pohledu k Praze patří, jsou to místa, kde se můžete nadechnout, spatřit horizont, skladbu města. Mám za to, že když se zlepší, „humanizuje“ prostředí ve městě, aby pobyt v něm byl příjemný, s méně auty, s dostatkem zeleně a odpočinkových ploch přístupných všem, pokud se sníží ceny za bydlení na rozumnou míru, nebude tolik lidí hledat východisko v životě v suburbii.

**2.** Problémem je nedostupné bydlení nebo závislost na masovém turismu. Praha 21. století potřebuje odvážné architektky a architektky, kteří se nebudou bát uvažovat o architektuře kriticky a nově, vykročí z onoho „business as usual“ modelu profesní loajality a upřou svoji pozornost ke společenskému kontextu své tvorby.

**3.** Připadalo by mi dobré ponechat Rohanský ostrov jako zelenou plochu upravenou částečně pro rekreační účely a využitelnou pro retenci říční vody v případě povodní. Zároveň by mohly při ulici Rohanské nábřeží vzniknout bloky městských domů s regulovaným nájemným.

**Barbora Matysová**  
***socioložka***

**1.** Zahušťování města v době klimatické krize již nevidím jako řešení. O městě a o rurálních lokalitách mimo ně, je již třeba přemýšlet jinak. Budoucnost je podle mého názoru v rovnoměrné podpoře regionů a nikoli ve snaze nafukovat již tak dost předimenzovaná velkoměsta.

2. Hlavními potřebami jsou klimatická udržitelnost a účinný boj s klimatickou krizí, dostupnost bydlení, udržení sociální diversity města, prostor pro vytváření sousedských vazeb a velký důraz na participaci obyvatel při rozvoji měst.

3. Rohanský ostrov by měl být velkým parkem s možností kulturního, sportovního a komunitního využití, finančně dostupný všem obyvatelům Prahy a na jeho podobě by měli mít možnost participovat všichni, které území zajímá. Případné poplatky za možnost pronájmu ploch pro zmíněné kulturní, komunitní a sportovní využití by měly být reinvestovány do revitalizace zeleně na území ostrova.

### **Lea Dostálová** **architektka**

1. Ve velkoměstě je prostranství bez zástavby, navíc přirozeně zarůstající divokou přírodou, vzácnou devízou. Naopak betonová zástavba zvyšuje pravděpodobnost psychologických úzkostí, generování tepla a koncentruje v prostoru množství lidí, což má v době dnešní pandemie negativní účinek.

2. Město je zde pro člověka, ne člověk pro město. Jinými slovy město má poskytovat člověku prostor pro seberozvoj, má reflektovat jeho přirozené potřeby.

3. Rohanský ostrov v současné situaci, po strhnutí průmyslových budov na začátku milénia, byl a je stále ošetřován samotnou přírodou, a to tak, že člověk mnohdy nemusel zasahovat. Vytvořila se zde plocha pro pohybové aktivity, tak prospěšné pro člověka, a to za přispění pouze přírody, bez drahých investic — vznikla cyklostezka vedená touto divokou přírodou. Ostrov obrostl stromy a keři, ve kterých žijí bažanti, zajáci a ptáci, a řekl si o mnohem lidštější přístup a život než v minulém století.

### **Alan Hackl ml.** **architekt**

1. Město krátkých vzdáleností je ověřený a tradiční způsob, jak stavět udržitelná města. Zahušťujeme tedy ve jménu ekologických (menší spotřeba paliva), sociálních (vzájemná blízkost) a ekonomických cílů (větší hustota a tím i efektivita vzájemných interakcí, menší spotřeba času pro dojíždění).

2. Potřeba jistoty/bezpečí (mj. před terorismem) a potřeba svobody. Město 21. století je městem, které slyší i hlas „neslyšitelných“, tedy všech chudých, postižených, frustrovaných a lidí na okraji společnosti, na jejichž potřeby se často v „exkluzivních a optimistických“ debatách o městech zapomíná.

3. Není demokratické, aby jediná firma (Sekyra Group) rozhodovala o celé podobě (!) a měla zisk z tohoto strategického území. Ve čtvrti nebudou žádné sociální byty, nebude tam téměř žádná občanská vybavenost, nevznikne tam žádná nová veřejná, např. kulturní či sportovní stavba. Na Rohanském ostrově by měla být diverzita obyvatel, diverzita vlastnických vztahů, diverzita stavebních typologií a architektury a diverzita funkcí.

### **Vojtěch Sigmund** **architekt**

1. Je žádoucí podporovat sídelní strukturu s dostatečnou hustotou osídlení a zastavovat brownfieldy a proluky uvnitř města. Příliš řídká zástavba (tzv. urban sprawl) neumožňuje fungování služeb

v docházkové vzdálenosti, což vyvolává nutnost dojíždět, a to s sebou nese zvýšenou ekologickou i finanční zátěž.

**2.** V Praze chybí tři věci: dostupné bydlení, stavby pro sociální služby (zejména pro lidi bez domova, jejichž počet v Praze je velmi vysoký) a zelenomodrá infrastruktura. Urgentně chybí dostupné bydlení, sociální bydlení, nájemní byty v majetku města, družstevní byty a také spolková výstavba typu baugruppe. Je třeba co nejrychleji a systémově rozvíjet zelenomodrou infrastrukturu, která podporuje biodiverzitu a zadržování vody v krajině.

**3.** Urbanistická studie s prvky regulace je dobrý počín, řešené území této studie by mělo být rozšířeno na celé rozvojové území, chybí dostupné bydlení. Park na nábřeží řeky by měl být realizován jako první a na jeho realizaci by se měli ve větší míře podílet developři. Do koncepce by měly být zapojeny také principy udržitelného rozvoje, zejména úspory energie a zadržování vody v krajině. Město by například mohlo požadovat certifikaci budov LEED nebo BREEAM.

# Závěrem

Naše postsocialistická a postfordistická města jsou plná ne-míst<sup>1</sup> a rozbité urbánní struktury, vznikající bez plánu, chaoticky přerůstují a obtékají staré bez schopnosti vytvořit důstojné nové. Jednotliví stavebníci se snaží maximálně vytěžit své parcely a síla, která by této kompulzivní aktivitě mohla dát řád, městská samospráva, víceméně rezignuje na svou roli z obavy před nařčením z nemístného omezování soukromé iniciativy.

Valná většina nových kancelářských a bytových bloků vytváří sterilní, nehostinné prostory, kam není představitelné jen tak zabloudit a lelkovat tam. Monofunkční kolosy nadlidského měřítka připouštějí jen racionální (pracovní) aktivitu.

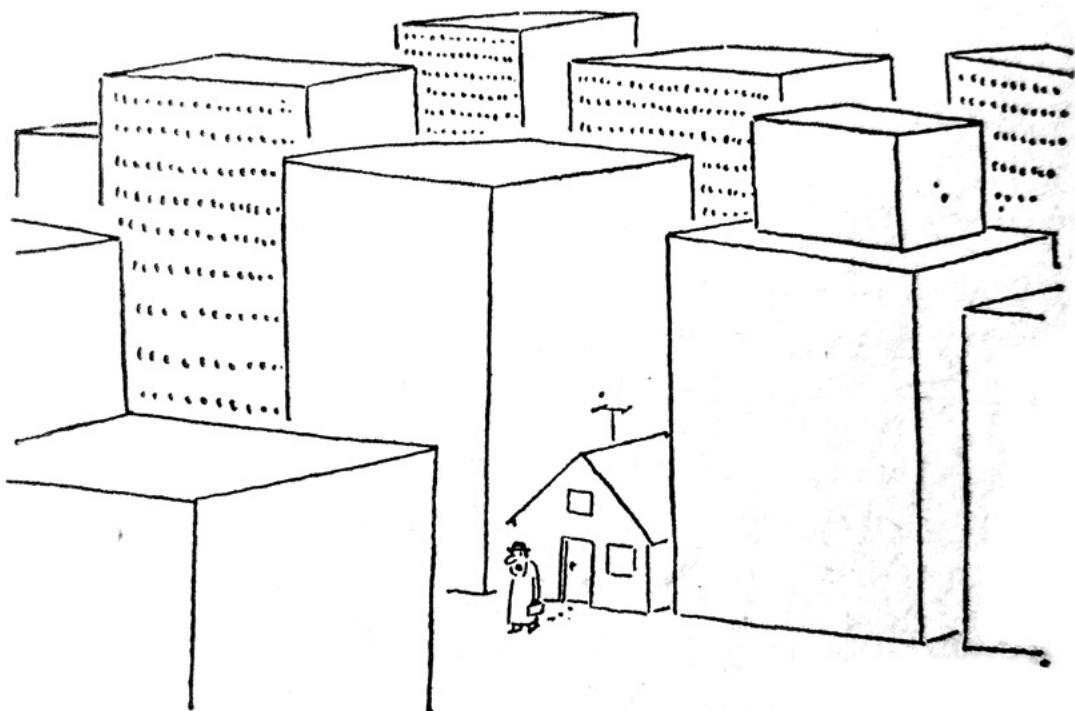
Degradace životního prostředí ve městě znamená, že lidé v něm přestávají být spokojení, přestávají ho chápat jako místo, k němuž náleží, a ztrácejí zájem se podílet na jeho rozvoji a fungování. Stává se jen místem pobývání, jen místem práce a konzumu, ale nikoli domovem. Zanedbávání otázek, jako je čistota ovzduší, zklidnění dopravy a dostupné bydlení vede k tomu, že lidé hledají možnost žít v suburbii, což vede k záborům dosud nezastavěné (zemědělské) půdy a zvýšené nutnosti dojíždět autem do města. Unavení městští lidé si jezdí odpočinout do přírody, protože jejich každodenní prostředí postrádá přírodní prvky, klid a čistý vzduch. V důsledku tedy vytváření zdravého a zeleného města znamená ochranu volné krajiny, protože lidé ji pak nemají tendenci do takové míry exploatovat turismem a „kolonizovat“ bydlením na dosud nezastavěných místech.

Zajištění dobrého životního prostředí pro městského člověka znamená odolávat dravým tendencím trhu a regulovat je. Jak píše Maroš Krivý, „*neoliberalismus (...) není o svobodném trhu, ale o plánování prostorů a vytváření prostředí, ve kterých bude trh vzkvátat.*“<sup>2</sup> Územní plánování musí zohledňovat kvalitu vytvářeného městského prostředí pro obyvatele, nikoli pouze možnosti zisku pro soukromý sektor.

Věříme, že město nevytváří jen politici a byznysmeni, ale my všichni. Pokud se začneme zajímat o dění kolem nás a začneme město chápat jako náš prostor, kde trávíme a plánujeme trávit svůj život, zjistíme, že nám na jeho podobě záleží. Konfrontace s masivním objemem výstavby na různých místech Prahy, v převážně většině zaměřeným na co největší komerční vytěžení daného prostoru, v nás pak může probouzet vztek, smutek i rezignaci. Naději skýtá počet lidí, kteří přestanou podobu města vnímat jako danost a začnou si všímat možností, které k ovlivňování této reality máme.

1 Jde o termín vypůjčený od Anny Beaty Háblové, viz Anna Beata Háblová, *Nemísta měst. Opomíjená, pomíjená a míjená místa měst*, Brno 2019.

2 Lynda Zein – Maroš Krivý, *Město nie je iba verejný priestor*, in: *Dostupné spekulácie*, Praha 2020, s. 5.



**Mám rád své město**

## **Divočina, peníze, beton: Proměna Rohanského ostrova v Praze**

<b>Editorka:</b>	Lenka Kužvartová
<b>Autoři konceptu:</b>	Alan Hackl ml., Lenka Kužvartová, Barbora Matysová, Jan Blažek, Lea Dostálová
<b>Autoři textů:</b>	Alan Hackl ml., Lenka Kužvartová, Barbora Matysová, Lea Dostálová, Vojtěch Sigmund, Kateřina Vídenová
<b>Grafický design:</b>	Von Saten, <a href="http://vonsaten.net">vonsaten.net</a>
<b>Ilustrace:</b>	Tadeáš Polák, Vladimír Jiránek
<b>Fotografie:</b>	Petr Kněžek, Jitka Špičanová, Lenka Kužvartová
<b>Tisk a zpracování:</b>	Kudla Werkstatt a Roleta39
<b>Plány:</b>	Lea Dostálová, Barbora Matysová, Alan Hackl ml.
<b>Graf (s. 23):</b>	Marie Úlehlová
<b>Skica (s. 32):</b>	Sekyra Group, Prezentace ke komentované procházce 17. 5. 2018
<b>Slide (s. 43):</b>	Sekyra Group, Prezentace ke komentované procházce 17. 5. 2018
<b>ISBN:</b>	978-80-87651-95-7
<b>Vydala:</b>	Arnika – Centrum pro podporu občanů, Dělnická 13, Praha 7, 170 00, <a href="http://www.arnika.org">www.arnika.org</a>



Projekt podpořila Nadace OSF v rámci programu Active Citizens Fund, jehož cílem je podpora občanské společnosti a posílení kapacit neziskových organizací. Cílem programu je dále inspirace k aktivnímu občanství a pomoc znevýhodněným skupinám. Program Active Citizens Fund vstoupil do České republiky v září roku 2019 s cílem podpořit neziskové organizace neohledně na jejich velikost a zkušenosti. V České republice jej spravuje konsorcium, které tvoří Nadace OSF, Výbor dobré vůle – Nadace Olgy Havlové a Skautský institut. Program je realizován v rámci Fondů EHP a Norska 2014–2021. Prostřednictvím Fondů EHP a Norska přispívají státy Island, Lichtenštejnsko a Norsko ke snižování ekonomických a sociálních rozdílů v Evropském hospodářském prostoru (EHP) a k posilování spolupráce s 15 evropskými státy. Důležitým posláním programu je také spolupráce mezi Českou republikou a dárcovskými státy. Jde o spolupráci mezi českými neziskovými organizacemi a organizacemi z Islandu, Lichtenštejnska a Norska.

**Měníme společnost.  
S odvahou.**



| Nadace OSF





Studie shrnuje argumenty kritiků současného nespoutaného komerčního městského rozvoje na příkladu zástavby Rohanského ostrova v Praze. Kromě identifikace základních problémů, které vedou k rozbíjení městské tkáně a vytváření sterilního, nehostinného prostředí, ke zhoršování nedostupnosti bydlení, ke stupňování gentrifikace a nepřipravenosti na důsledky klimatické změny, uvádí příklady alternativních přístupů, z nichž těží všichni obyvatelé města.



**ARNIKA**

*Praha*

NESTO PRO ŽIVOT?

9 78-80-87661-95-7

