

K. Vídenová / N. Havlová / L. Kužvartová

Lokální adaptace na změnu klimatu:

případové studie pražských čtvrtí II.



Lokální adaptace na změnu klimatu:

případové studie pražských čtvrtí II.

Autoři:

Ing. arch. Kateřina Vídenová

Mgr. et Mgr. Nikola Havlová

Mgr. Lenka Kužvartová

Autorem fotografie na titulce je Petr Zewlakk Vrabec.

Arnika 2020

ISBN 978-80-87651-73-5

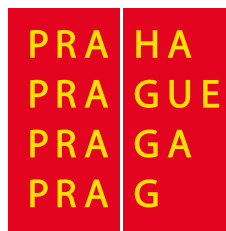


UVEĎTE AUTORA

NEUŽÍVEJTE DÍLO
KOMERČNĚ

NEZASAHUJTE DO
DÍLA

ZACHOVEJTE
LICENCI



Publikace byla podpořena
Hlavním městem Praha. Publikace
nemusí vyjadřovat stanoviska
Hlavního města Prahy.

Milí čtenáři, dostává se vám do rukou již třetí díl souboru případových studií městské adaptace na změnu klimatu. Stejně jako v předchozích případech jsme studie připravili ve spolupráci se samosprávou, experty i místními obyvateli, abychom co nejlépe ukázali rizika i příklady dobré praxe v tématu, které se stává stále více palčivým a aktuálním.

Jsou to právě města, která patří k nejcitlivějším oblastem na projevy a dopady klimatické změny, zejména v podobě úmorných letních veder, ale i dalších druhů extrémního počasí, jako jsou přívalové deště nebo sucho. Město je prostorem, který je takovým projevům ze své podstaty hůře odolný, zejména kvůli husté zástavbě a nízké schopnosti zasakování vody. V době letních veder je v městském tepelném ostrově teplota o mnoho stupňů vyšší než v nezastavěné krajině se vzrostlou zelení. Vedle nutnosti omezovat příčiny klimatické změny formou mitigačních opatření je tak klíčové připravit města na stále větší extrémy počasí především skrze tvorbu tzv. zeleno-modré infrastruktury, neboli podporou růstu a ochranou zeleně ve městě a budováním vodní infrastruktury včetně umožnění zasakování vody v místě.

Adaptace měst je nicméně velmi komplexní téma, i proto jsme se v našich nových studiích zaměřili na různé lokality, a v prvním případě navíc spíše na obecnější pojednání o vlivu dopravních řešení na adaptaci města. Tři studie od tří autorek, jež jsou expertky na témata urbanismu, architektury, ekologie a životního prostředí, tak představují odlišné přístupy k totožnému tématu. Věříme, že ukazují širokou škálu aspektů, které téma klimatické změny a adaptace na ni představuje.

Vedle studie vlivu dopravy na adaptaci (i mitigaci) města architektky Kateřiny Vídenové vám v tomto souboru přinášíme pohled sociální a kulturní ekoložky Nikoly Havlové na rozvoj okolí Kolbenovy, a také studii historičky architektury Lenky Kužvartové, která se zaměřila na náměstí Republiky.

Inspirativní čtení vám přeje Václav Orcígr
vedoucí kampaně Praha – město pro život.

1/ Dopravní stavby /5

2/ Kolbenova /30

3/ Náměstí republiky /54

Dopravní stavby

Řešení dopravních staveb: udržitelná doprava jako nástroj boje s klimatickou změnou

Autorka: **Kateřina Vídenová**

Doprava představuje hned po uhlí druhý největší problém z hlediska produkce emisí skleníkových plynů. Způsob, jakým se města vypořádají s dopravními principy a řešeními je proto pro otázku klimatické změny jak z hlediska adaptace, tak mitigace, naprosto klíčový. V první studii z naší letní série o adaptaci Prahy jsme se proto v širším měřítku zaměřili na dopravní řešení a stavby v metropoli.

Místa, která spotřebovávají na planetě nejvíce energie a zároveň vypouštějí do atmosféry nejvíce skleníkových plynů (cca 75%), jsou města, a to i přesto, že zabírají pouze 2% zemského povrchu. Zároveň je z hlediska skleníkových plynů druhým největším světovým problémem po uhlí právě doprava.

Dopravní řešení měst je tedy bezpochyby nutné přehodnotit a co nejrychleji transformovat tak, aby jednak vytvářelo co nejméně emisí a zároveň je na již probíhající oteplení třeba reagovat souborem adaptačních opatření, která ve městech umožní příjemný život. Tato studie se zabývá dopravní situací v Praze z perspektivy roku 2020, vyhodnocuje její pozitivní a negativní stránky a definuje potenciály z hlediska ekologie.

Urbanismus a pozice automobilu

Praha je velkou metropolí, hlavním principem jejího rozvoje by měl být důraz na vznik menších soběstačných sídelních celků s lokálními centry, tzv. polycentrismus.

Lidé by měli mít možnost naplnit své potřeby v rámci jedné čtvrti, a to ať už žijí v historické zástavbě, na sídlišti, či v satelitním městě. Dnes v zahraničí moderní a stále častěji aplikovaný termín „město krátkých vzdáleností“ označuje části města, kde je možné se pohybovat pohodlně pěšky. Z hlediska urbanismu se jedná o lokality, které mohou v maximální možné míře nabídnout svým obyvatelům pracovní příležitosti, kulturní a sportovní vyžití, a veškeré potřebné služby. Tyto lokality jsou dále obslouženy kvalitní veřejnou dopravou a například veřejnými sdílenými automobily a koly. Klidnější a méně znečištěná oblast je navíc souseďtější a vybízí k dalším lokálním aktivitám. V ideálním případě tak zaniká potřeba vlastnit automobil.



Foto 1: Aspern, Vídeň, „město krátkých vzdáleností“ navrhované tak, aby obyvatelé nepotřebovali vlastnit automobil

Zdroj: www.wohnet.at/business/branchen-news/prognose-immobilienmarkt-wien-25899275

Právě omezování individuální automobilové dopravy by mělo být základem budoucího rozvoje Prahy. Automobilová doprava nejenže představuje významný zdroj znečištění ovzduší a také zdroj antropogenního tepla v Praze, ale ubírá městu i cenné plochy, které by mohly sloužit všem jako veřejný prostor nebo jako parcely pro potřebné obecní budovy k doplnění lokální nabídky. Uliční síť zabírá třetinu až polovinu městské plochy. V současnosti ale v městském plánování nemůže být o redukci automobilové dopravy řeč. Veškerý rozvoj zohledňuje na prvním místě plynulou automobilovou dopravu, a to i v centru města.

Podle staronového radního pro dopravu na Praze 1 Richarda Bureše (ODS) se „regulace dopravy v centru neprovádí v centru, ale v širším okolí. Je potřeba lepších nájezdů do tunelů, více tunelových komplexů a lepší dopravní značení.“ Lokální opatření pro redukci dopravy příliš nepodporuje a uvedeným názorem jde přímo proti smyslu současného trendu uklidňování veřejných prostor a zbavování se periferních prvků, jakými jsou například nájezdy a podjezdy. Volný pohyb automobilů a parkovací stání před domem vnímá Richard Bureš, stejně jako zatím velká část politiků, jakožto důkaz svobody a nezadatelné právo každého jedince. To lze doložit i jeho příkladem z Pařížské ulice: „Lidé si tu nakoupili byty za 20 až 30 milionů korun, nemohu z nejluxusnější ulice udělat pěší zónu a pasovat ji tak na ulici se sociálními byty.“ Radní Bureš Prahu 1 nepochybně dobře zná a usiluje o její blaho, nicméně blaho v jeho pojetí je z ekologického hlediska neudržitelné.



Foto 2 a 3: Malovanka – mimoúrovňová křižovatka, která není v centru Prahy výjimkou, zabírá plochu čtyř bloků obytných domů
Zdroj: mapy.cz, zákres Adam Wlazel

„Systém ekologicky udržitelné dopravy zahrnuje největší podíl pěšího pohybu, potom cyklistickou dopravu, na třetím místě veřejnou dopravu, dále nákladní dopravu, tzv. „city logistiku“ a až na posledním místě individuální dopravu automobilovou,“ popisuje Michal Lehečka z Laboratoře udržitelného urbanismu spolku [AutoMat](#), který se dlouhodobě věnuje nejen podpoře cyklistiky v Praze. Územní plánování by mělo podporovat takové stavební aktivity, které svou velikostí a důležitostí negenerují novou automobilovou dopravu, stavební zákon by neměl vyžadovat počty nových parkovacích míst. Přepravní vzdálenosti (zboží i osob) by měly být minimalizovány, zatímco by měl být maximálně rozvíjen potenciál lokálních ekonomických a sociálních aktivit. Dopravní potřeby by měly být uspokojovány způsoby, které jsou k životnímu prostředí nejšetrnější.

Automobilová doprava

V Praze auta vykonají zhruba čtvrtinu všech cest a v autě jede průměrně 1,3 člověka, což je v současném evropském kontextu obvyklé číslo. Lze s ním jít ale hodně dolů a proměnu je třeba plánovat dlouho dopředu, což se právě u nás zatím neděje. „Automobilová doprava je bezpochyby pohodlná a rychlá, zvolený způsob dopravy by měl být ale pohodlný pro všechny, nejenom pro jednotlivce.“ říká Michal Lehečka. Vysvětluje tak fakt, že osobní svoboda může narušovat svobody ostatních. A to zdaleka nejen v oblasti ekologie. Kromě environmentálních, prostorových a sociálních problémů má automobilová doprava ve městě negativní vliv i z hlediska zdravotního, vedle obvyklých emisí probíhají v období extrémních teplot v ovzduší další chemické reakce, kterými se obsah škodlivin dále zvyšuje a negativně ovlivňuje lidské zdraví.

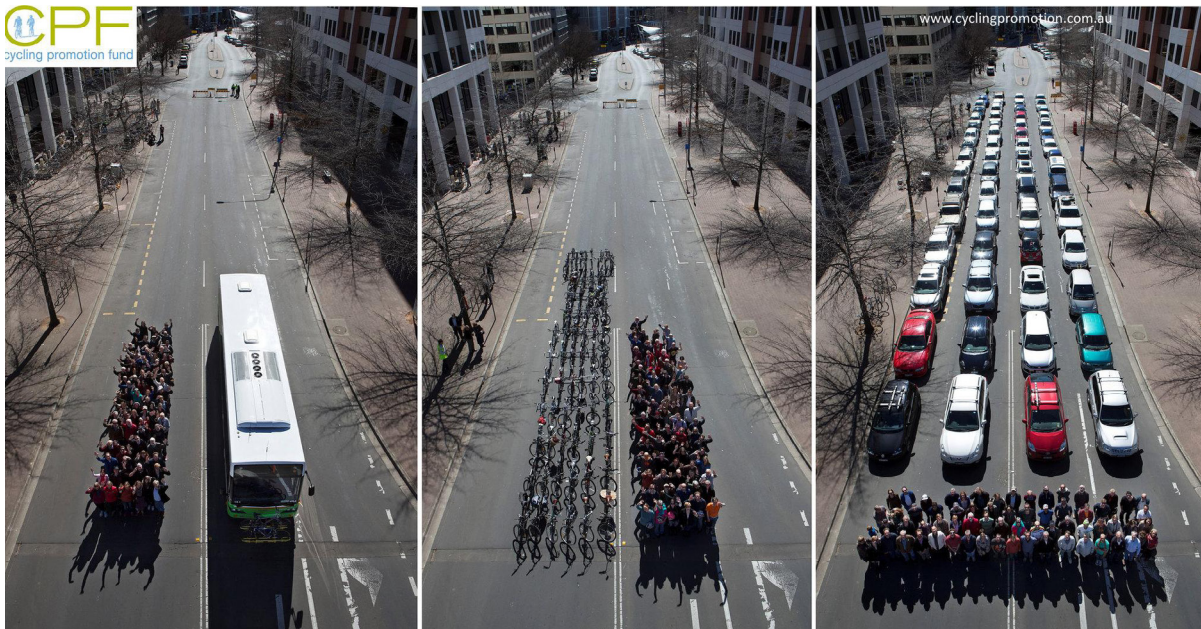


Foto 4: Slavná fotografie porovnávající prostor, který zabírají automobily, kola a autobus přepravující stejný počet cestujících

Zdroj: <https://humantransit.org/2012/09/the-photo-that-explains-almost-everything.html>

Automobily budou muset v Praze postupně začít ustupovat bezmotorové a veřejné dopravě, přesto je na stole mnoho projektů, často připravovaných mnoho desítek let, které čekají na realizaci. Je to především dostavba vnitřního a vnějšího pražského okruhu. Na výstavbu takto rozsáhlých staveb by bylo žádoucí propočítat jejich dopad na emise skleníkových plynů, protože již na první pohled se jedná o projekty, které jsou v přímém rozporu s pražskými a českými strategickými dokumenty týkajícími se ochrany klimatu. Navíc bohužel neexistuje žádný dokument, který by dával záruku, že až se ten či onen okruh dokončí, bude se v centru Prahy redukovat průjezdná doprava. Ze zkušenosti například s tunelem Blanka vyplývá, že po dokončení okruhů poklesne

doprava na stávajících komunikacích uvnitř města jen na několik let, poté se vrátí do původní podoby a u výjezdů z okruhů se situace dlouhodobě zhorší.

Praha neprůjezdná

Malý okruh je hotový ze dvou třetin,
velký ani ne z poloviny

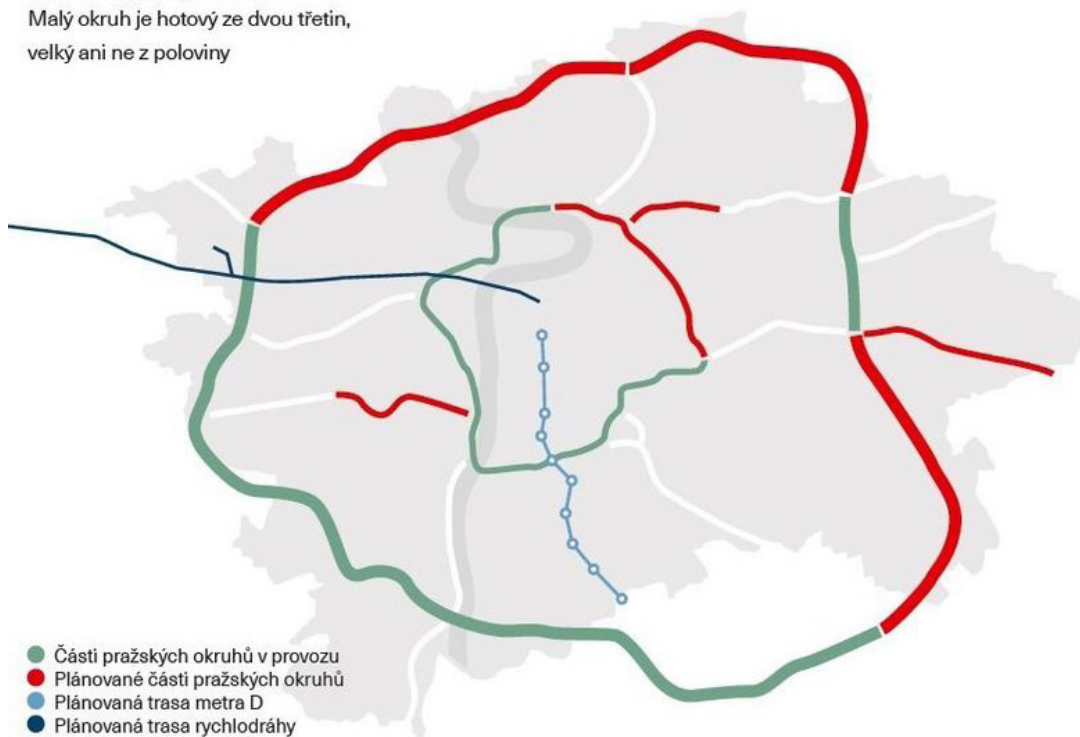


Foto 5: Mapa nedokončených pražských okruhů a nová trasa metra D

Zdroj: <https://www.euro.cz/praha/klicove-dopravni-stavby-budou-pokracovat-zni-z-prazske-radnice-ktere-to-ale-jsou-1435557>

Pokud se tedy budou okruhy realizovat, je nutné jejich výstavbu alespoň podmínit projekty zklidňujícími centrum města. Jedním z těchto projektů je humanizace magistrály, který se projednává řadu let a mezi jehož autory patří i celosvětově uznávaný urbanista Jan Gehl. Podle architekta Igora Kovačeviče, jednoho z tahounů vize, „město

slíbilo, že se magistrála promění. Potom se ale otevřela Blanka a nestalo se nic.“ Tým Kovačeviče se magistrálou dodnes zabývá, bojuje o každý nový přechod, chodníček či světelnou křižovatku.



Foto 6: Humanizace magistrály – ulice 5. května, vizualizace: atelier K2

Na dostavbu okruhů ve státním rozpočtu v tomto volebním období peníze nezbydou, pokud se ale nezmění nastavení naší společnosti, stavět se bude, a proto současný náměstek primátora pro oblast dopravy Adam Scheinherr (PS) připravuje projektovou dokumentaci tak, aby výsledná podoba měla co nejmenší vliv na své okolí a aby projekt z hlediska ekologie dopadl co nejlépe: „Například betonové a kamenné zdi nahrazujeme zelenými stráněmi se stejným protihlukovým efektem, k práci jsme najali krajinářské architekty, dojednali jsme s ŘSD, aby na mostní objekty přizvali architekty.“

Podle Scheinherra je ale důležitější řídit se Plánem udržitelné mobility, tj. především opravovat stávající infrastrukturu v jeho duchu a posílit veřejnou dopravu o metro D.

Co ale ovlivnit lze, je průjezdnost centra města. V současnosti je podle navigace například nejkratší cesta z Dejvic na Smíchov Karmelitskou ulicí, což nemá ve světě obdoby. Podle navigace jezdí průměrně třetina řidičů. V centru je momentálně vytipovaných 8 lokalit, které by se měly stát formou výsuvných patníků přístupné pouze pro rezidenty a jinak fungovat v režimu pěší zóny. Tato úprava by zamezila zkracování si cesty centrem. Již se započalo v ulici Ostrovní a na Mariánském náměstí, změna vládnoucí koalice na Praze 1 ale celý proces zbrzdila, a na některých místech jej dokonce ruší.

U tématu automobilové dopravy je třeba zmínit i v poslední době hodně diskutovanou tzv. elektromobilitu, tedy automobily, které jezdí na elektřinu. Je nutné si uvědomit, že jedinou její devizou je nevypouštění emisí v místě provozu. Pokud se pro výrobu elektřiny nepoužijí obnovitelné zdroje energie, pak je celková bilance emisí dokonce horší. Negativní aspekty, jako je prostorová náročnost či nákladnost a nepřístupnost všem, pak zůstávají stejné jako u obyčejných automobilů.

Parkování

Z hlediska městského veřejného prostoru je velkým problémem i parkování. Politici jsou si dobře vědomi toho, že ubírání parkovacích míst znamená politickou sebevraždu. Proto se neděje nic, a to i přesto, že parkovacích míst je v Praze relativně dost, jen se s nimi špatně hospodaří. Není nutné navyšovat jejich počet, je potřeba pouze efektivně využít všechny stávající podzemní garáže, a to jak veřejné, tak soukromé. Parkování zabírá veřejný prostor, který by mohl sloužit všem. V tomto smyslu jsou v Praze pozitivními příklady chystané rekonstrukce Malostranského a Václavského náměstí.



Foto 7: Projekt rekonstrukce Václavského náměstí, podařilo se zrušit podzemní garáže, momentálně probíhá boj o zachování stávajících stromů na úkor geometrie návrhu

Zdroj: <http://www.jakubcigler.archi/revitalizace-vaclavskeho-namesti>

Dalším nástrojem ke snížení počtu parkujících aut v ulicích by mělo být dramatické zdražení parkovací karty, podle bývalého radního pro dopravu v Praze 1 Davida Skály (PIS) by regulační efekt začal mít až desetinásobek dnešní ceny: „Zajímavé je porovnání ceny pronájmu 1m² veřejného prostoru určeném na parkování a na zahrádku restaurace. Například na Praze 1 stojí 1m² zahrádky 10-60 Kč/den, 1m² parkovacího stání potom 0,22 Kč/den, tj. parkování je 45-272krát levnější než umístění stolů před restauraci či kavárnu. Nová finanční motivace by mohla vzniknout i zavedením mýta při vjezdu do centra a dalších vytipovaných oblastí.“

„Kdokoliv bude chtít v Praze cokoliv udělat, vždy narazí na problém parkování. Řešení ale existují, stačí se rozhlédnout po evropských městech,“ tvrdí dopravní inženýr Ivan Lejčar. „V 90. letech na tom byla Vídeň s auty stejně jako Praha a nyní je na tom třikrát lépe co se týče poměru automobilů a obyvatel, v Praze je to dnes téměř 1:1, zatímco ve Vídni 1:3.“ K zahlcení Prahy parkujícími auty dochází podle Lejčara i kvůli nedostatečnému systému zachytných parkovišť: „Pokud řidič auto neodloží na kraji města, už ho neodloží. V Praze chybí systematická výstavba P+R garáží s dobrou přístupností k MHD.“

Železniční doprava

V Praze dodnes neexistuje plynulé železniční propojení městem, tak jako je tomu jinde v Evropě. Železniční provoz v centru přetíná koncová stanice Masarykova nádraží a většina vlakových zastávek navíc pohodlně nenavazuje na další prostředky hromadné dopravy.

Navíc v Praze chybí příměstská železnice, její funkci bohužel suplují automobilové tunely. Pražská MHD ročně přepraví asi 1,3 miliardy cestujících, z toho 1,26 miliardy přímo v Praze. Zbytek lidí připadá na území Středočeského kraje, kam pražská integrovaná doprava zajišťuje. Po metru jezdí nejvíce lidí autobusy a pak tramvajemi. Železnici využije ročně pouze 39,5 milionu cestujících - neobstojí v porovnání s ostatními prostředky MHD.

Již od roku 2008 existuje studie „Nové spojení 2“, která by po vzoru evropských měst propojila pražská vlaková nádraží. Petra Kolínská, bývalá náměstkyně primátorky, která měla v gesci územní rozvoj, tvrdí, že „toto železniční propojení by znamenalo skokové zlepšení dopravy v Praze. Železnice by uměla to, co umí ostatní veřejná doprava, ale byla by rychlejší. Navíc by Praha byla průjezdná.“ Projekt se podařilo zapracovat i do vznikajícího Metropolitního plánu, v nejbližších letech se s ním ale nepočítá a podle Kolínské má vedle vysoké ceny dvě hlavní úskalí: „Kvůli technickým danostem není možné vést rychlovlaky v určitých částech Prahy pod povrchem, hlavním politic-

kým problémem ale bude zrušení Masarykova nádraží. Toto koncové nádraží do nového systému nezapadá a přestalo by mít význam. Ač máme nádraží všichni rádi a jedná se o jeden z mála pražských úrovnových přestupů z vlaku na tramvaj, budova by musela začít sloužit jinému účelu, například by zde mohlo být železniční muzeum.“ Podle Ivana Lejčara, jednoho z autorů projektu, je dalším problémem nová výstavba administrativního komplexu u Masarykova nádraží: „Tento developerský projekt současnou dopravní situaci určitým způsobem zafixuje.“

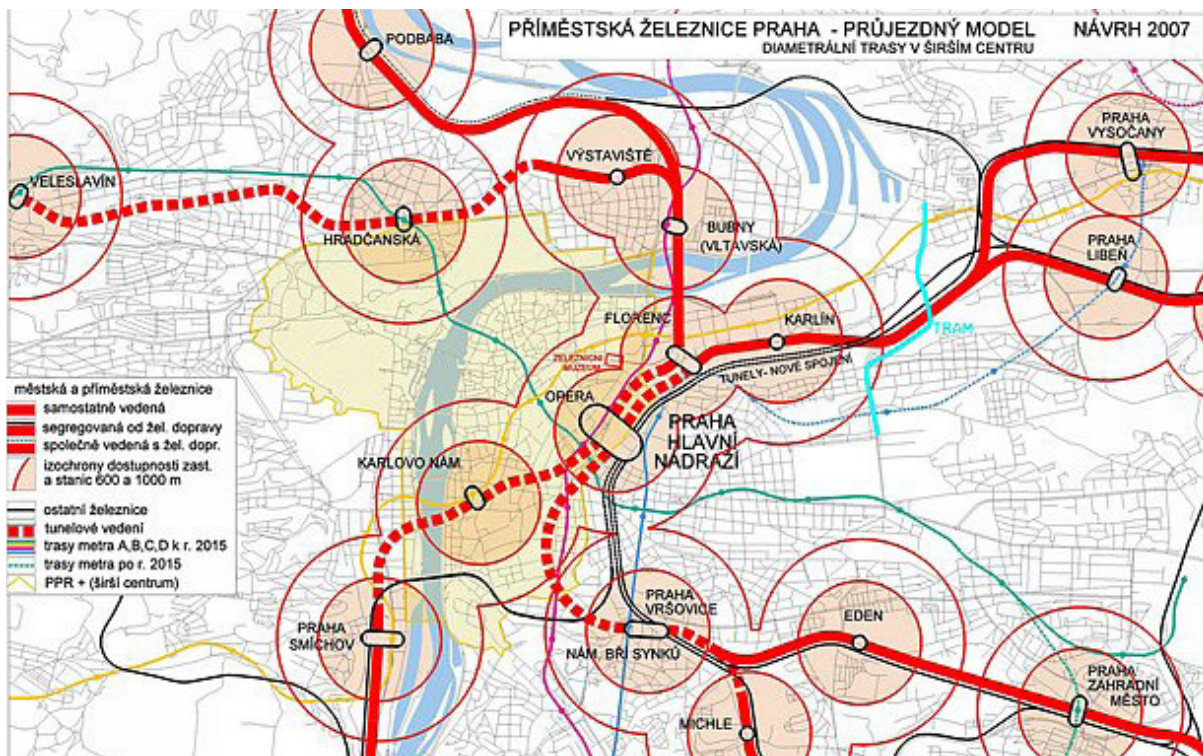


Foto 8: Studie z roku 2007 – Praha nové železniční spojení 2

Zdroj: <https://www.koridory.cz/nova-koncepcie-projektu-praha-nove-spojeni-2-aneb-mestske-zeleznicni-tunel/>

Veřejná doprava

Je obecně známo, že Praha má jeden z nejkvalitnějších systémů veřejné dopravy na světě. Je to skvělé, většina páteřních staveb ale byla vybudována již před desítkami let, zatímco v poslední době se na překotnou urbanizaci a klimatické změny reaguje relativně pomalu a toporně. To, co v mezinárodních žebříčcích srovnávajících veřejnou dopravu ve světových metropolích posouvá Prahu na nižší místa, je například množství skleníkových plynů, které prostředky MHD vypouštějí do ovzduší, ale i malá podpora, jíž Praha vynakládá na kvalitní cyklodopravu a především pohodlné propojení s příměstskými aglomeracemi. I přes to je v Praze veřejná doprava nejužívanějším způsobem dopravy, což je skvělá bilance. Lidé po městě absolvují 49 procent všech cest právě MHD.

„V rozhodování o způsobu přepravy hrají roli pohodlí, rychlost a cena, což jsou jakési ekonomické kvality. Nedomyšleným důsledkem této volby je kromě mého pohodlí i pohodlí ostatních ve městě a ovlivňování veřejného prostoru.“ popisuje situaci Michal Lehečka. Veřejné dopravě prospívá maximální možná provázanost místních, regionálních a meziregionálních linek, což už v Praze díky absenci železničního propojení příměstských vlaků pokulhává. Pro veřejnou dopravu je důležitá přehlednost a jednoduchost, co nejjednodušší přestupy a snadné kombinace.

Důležitý je i zvolený způsob osvěty. Petra Kolínská tvrdí, že „někteří lidé nemají MHD v mentální mapě, nevědí, kam co jede a jak na to. V současné době se Dopravní podnik kvůli koronakrizi potýká s propadem cestujících, je tedy vhodná chvíle pro změnu. Jednou cestou by bylo motivovat velké zaměstnavatele a instituce, aby ovlivňovali způsob dopravy svých zaměstnanců. V současnosti se například lítačka nedá odepstat z daní, zatímco služební auto je pro zaměstnavatele téměř výhodné.“

Prahu momentálně čeká stavba nové trasy metra D. Ta povede na ne úplně nejlogičtější trase, například bude míjet Vršovické nádraží, ale s projektem již nelze hnout,

protože vzniká od 90. let, odkdy si ho několik organizací mezi sebou převaluje a navzájem se podporuje do té míry, že v současnosti už nebude možné vstoupit ani do podoby jednotlivých zastávek například architektonickou soutěží. Nicméně nová trasa posílí pražskou hromadnou dopravu.

Cyklistická doprava

Vedle pěší dopravy je cyklistická tou nejekologičtější a nejekonomičtější možnou variantou. Kromě toho, že cyklodoprava nevydává žádné emise a v minimální míře zmenšuje veřejný městský prostor, tak ještě zlepšuje zdravotní stav občanů. Pro všechny tyto přednosti by jí měla být v Praze věnována mimořádná pozornost. Adam Scheinherr začal implementovat cyklopruhy všude, kde je to možné: „Ač se věnuji všem způsobům dopravy, u té cyklistické cítím velké zanedbání ze strany mých předchůdců, snažím se ji nastartovat. V roce 2017 bylo do cyklopruhů v Praze investováno 17 milionů, v roce 2019 již 120 milionů a letos se plánuje investice 170 milionů plus 130 milionů za Trojskou lávku, která bude také důležitou cyklistickou propojkou.“

„Hlavní pražské „A“ cyklotrasy jsou hotové ze dvou pětín, chybějící je třeba doplnit. Zatím neexistuje například páteřní cyklotrasa z Jižního města, důležitá je i koordinace se Středočeským krajem, která občas funguje, není ale nikde na papíře a rozhodně není prioritou“, říká dopravní expert Vratislav Filler ze spolku AutoMat. Největším oříškem je podle Fillera historické centrum: „Do centra je prostorově možné kola dostat, znamenalo by to ale zrušit parkování na jedné straně ulice. A to je zatím v Praze nepředstavitelné.“

Často opakovanou mantrou zpochybňující potenciál cyklistické dopravy je kopcovitost Prahy. Kopce ve městě ale podle průzkumů snižují atraktivitu cyklodopravy jen o jednu třetinu. Navíc existuje mnoho měst s podobnou morfologií a fungující cyklistickou dopravou. Například v ještě kopcovitějším portugalském Lisabonu momentálně probíhá masivní rozvoj cyklistiky. „Všechny ostatní pražské překážky – absence cyk-

lopruhů, cyklostezek, obtížnost orientovat se v jednosměrkách, dlažební kostky – lze postupně odstranit důsledným budováním cyklistické sítě.“ dodává Filler.

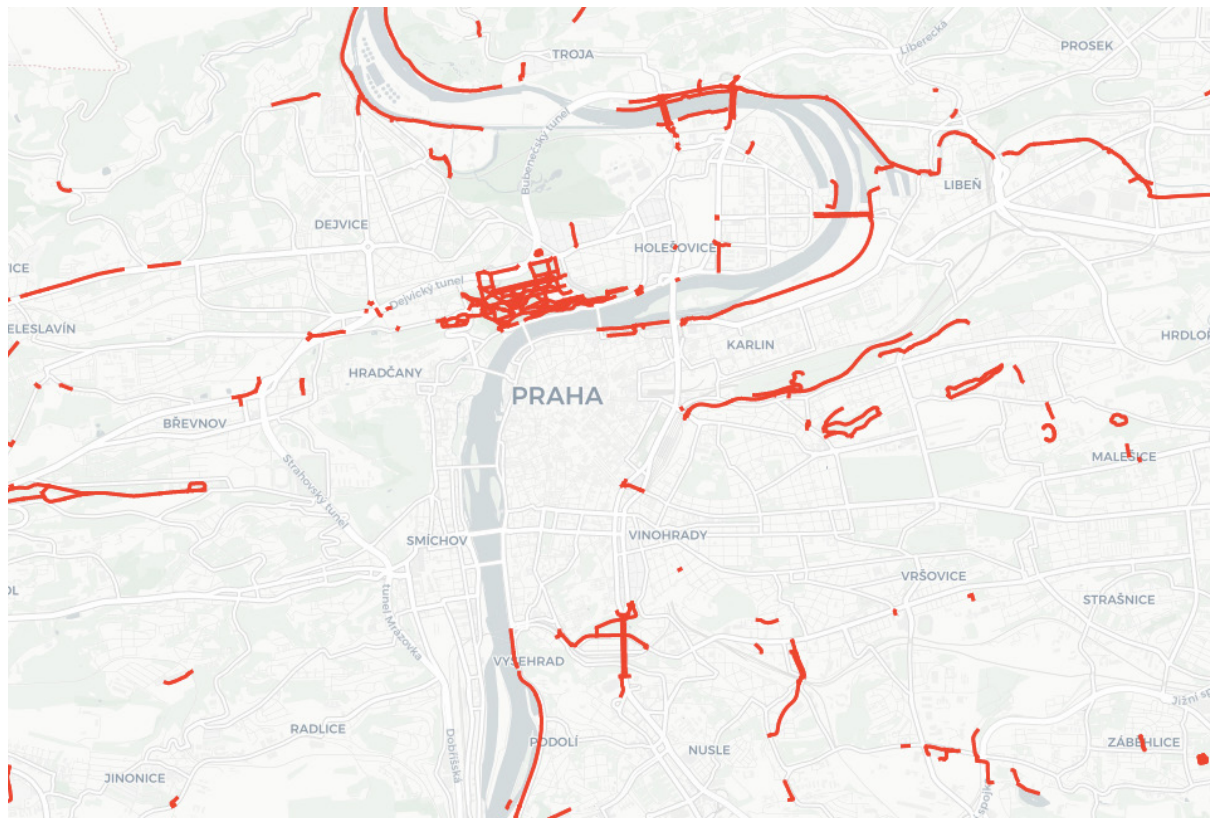


Foto 9: Mapa stezek pro cyklisty v širším centru města – stále jde o nesouvislou a nekompletní síť bezpečných tras

Zdroj: <https://prahounakole.cz/2020/01/co-pro-cyklisty-v-praze-prinesl-rok-2019/>

Pěší doprava

Pěší pohyb po městě je tím nejpřirozenějším a nejvýhodnějším – je bezemisní, zdravý a prostorově nejméně náročný. Závisí především na přístupnosti a bezbariérovosti. Nejedná se pouze o umožnění pohybu z bodu A do bodu B, ale o vytvoření příjemných podmínek pro pobyt venku a shromažďování, bez těchto možností totiž pěší pohyb přestává být lákavým. V tvorbě měst existuje celá řada nástrojů k vytvoření přívětivého městského prostředí. Pro Prahu tyto zásady sepsal například IPR v [Manuálu tvorby veřejných prostranství](#).

V zásadě lze říci, že podstatou je dostatek prostoru, pocit bezpečí a přívětivé klimatické podmínky. Dostatek prostoru umožní široké chodníky a veřejná prostranství. Pocit bezpečí se docílí nadřazeností chodce nad motoristou budováním pěších zón, obytných ulic a omezováním automobilů ve smíšeném provozu. Přívětivé klimatické podmínky ovlivňuje především práce s modrozelenou infrastrukturou a otevřené provětratelné profily ulic. Přítomnost stromořadí potom zajišťuje hlavní podmínkou pohody v městském prostředí, jíž je stín. Další zeleň na svislých i vodorovných površích a propustné plochy s velkým podílem rostlého terénu spolu se stromy ulice klimatizují, tedy snižují teplotu a redukují efekt tepelného ostrova.

Praha se pyšní velkým počtem pěších zón, téměř všechny ovšem vznikly za minulého režimu. Začínají se ale objevovat první vlašťovky, které naznačují, že změna je nevyhnutelná. Jedná se především o kauzu Smetanova nábřeží, jehož částečné uzavření pro automobilovou dopravu vyvolalo nevídaný mediální i politický rozruch a důležitou veřejnou debatu. V ideálním případě by každé lokální centrum Prahy mělo být protkané pěšími zónami, které by obsloužily všechny směry.

Co v centru a širším centru Prahy chybí úplně, jsou obytné ulice, které by byly navrhovány primárně pro člověka. Auto jimi projet může, ale ne bez obtíží, na rozdíl

od pěších zón, které jsou primárně dimenzované pro průjezd automobilů, kterým je vjezd pouze zakázán. Obytné ulice jsou určeny pro pobyt a pohyb lidí, umožňují komunitní život.



Foto 10: obytná ulice v Barceloně

Zdroj: Wikimedia Commons, Autor: Eric Fischer

Zeleň v ulicích

Velkým pražským tématem jsou stromy v ulicích. Je to jeden z prvních momentů, kdy se Pražané alespoň částečně shodují na prospěšnosti nějakého ekologického principu. Bojuje se na všech frontách – někteří chtějí stromořadí sázet, jiní bojují proti kácení. Obě úlohy jsou náročné a nevděčné, ale velmi potřebné. Díky dlouhodobému tlaku veřejnosti a díky kauzám jakou byla například záchrana aleje v ulici Lužická, se začal proměňovat přístup i ze strany vedení města. Ve společnosti [TSK](#), která má na starost správu pražských komunikací a pracuje na základě zadání magistrátu, vzniklo Oddělení správy zeleně. Podle jeho vedoucí Evy Jakubcové se na IPR zpracovává metodika, která určí, jaká adaptační opatření v jakých situacích používat. Zároveň se nyní konají setkání pracovní skupiny pro stromořadí, jejichž výsledkem by měla být na konci léta další metodika.

„Zeleň v Praze je 20 let podhodnocená a je v katastrofickém stavu. V současné době se snažíme ekologická opatření implementovat, ale po vlastní ose. Nejvíce limitující je pro nás nedostatek financí. Tvorba a následně i údržba modrozelené infrastruktury jsou nákladné projekty a pro Prahu zatím toto téma není jednou z priorit. Minulý rok jsem na zeleň v ulicích žádala 100 milionů, dostala jsem jen 20, v letošním roce ještě finance nebyly schválené,“ vysvětluje Jakubcová.

Největším problémem pro výsadbu stromů v ulicích jsou inženýrské sítě, které téměř všude vedou pod chodníky a všechny mají svá ochranná pásma. Řešení tohoto problému má několik rovin. Jednak je potřeba změnit velikosti ochranných pásem jednotlivých sítí. Na změně normy se podle radního pro dopravu Prahy 7 Ondřeje Mirovského (Zelení) pracuje, připravuje ji IPR. V praxi se ale ochranná pásma spíše zvětšují a ze strany síťářů není žádný zájem o změnu.

Další důležitou součástí řešení je scelování sítí do kolektorů a jejich přesun z prostoru chodníku pod vozovku. Tak vznikne prostor pro výsadbu stromů. Mirovský popi-

suje příklad z Prahy 7: „Máme na stole projekt na kolektor v ulici Milady Horákové. Po celé délce by se měl umístit pod tramvajové koleje a měly by v něm vést veškeré sítě. Umožnilo by to výsadbu dlouhého stromořadí. Problémem je cena projektu, pohybuje se kolem 2 miliard korun. To znamená, že v praxi tu kolektor nikdy nebude.“

Podle Jakubcové ale nejsou třeba tato extrémně drahá řešení: „Je možné jít i cestou dílčích řešení, kterými jsou například kabelovody. Ty jsou daleko levnější, nevejde se do nich sice vše, například kanalizace, i tak ale vyčistí velkou část prostoru pod chodníky a umožní výsadbu stromů. Od města ale musí vycházet ucelená koncepce a jasné signály, například ve formě finanční motivace pro síťáře.“ Problémem je situace, kdy město neplánuje kolektory ani v nové zástavbě, jako je tomu například v územní studii Bubny – Zátory.



Foto 11: Studie stromořadí v ulici Veletržní

Zdroj: <https://www.ippraha.cz/letenskykriz>

Ani mantra ochranných pásem sítí ale není neprůstředná. Mirovský líčí pozitivní příklad: „V ulici Jana Zajíce jsme loni vysadili 7 nových stromů, přestože to kvůli ochranným pásmům nejdříve nešlo. Se síťáři se podařila vyjednat dohoda, že odkryjí zeminu, přesně lokalizují sítě a určí místa, kam je možné nové stromy vysázet. Celá akce stála 18 milionů, museli jsme totiž nechat opravit povrchy v celé ulici. Bez naděje na výsadbu stromů bychom dlažbu v této ulici řešili až později.“

Co se týče dalších adaptačních opatření modrozelené infrastruktury, vše je u nás zatím v plenkách. Tématy, které je třeba řešit, jsou především zasakování dešťové vody a její akumulace a využití k odparu v horkých dnech. Toho se docílí součinností mnoha krajinářských a stavebních úprav, která jsou popsána například [zde](#). V současnosti je většina pražských ulic vyasfaltovaná, jejich propustnost je tedy nulová a veškerá dešťová voda stéká do kanalizace, kterou je odvedena pryč. Problematická je i klasická chodníková pražská dlažba, tvořená z kostek o hraně 5 cm. „Na první pohled se jedná o propustný povrch, jeho propustnost je ale téměř nulová. Kvůli nosnosti je podloží v podstatě betonové, jedná se o směs cementu a písku. Pražská dlažba se tedy nedá považovat za adaptační opatření, jde pouze o památkářský estetický akt,“ vysvětluje Mirovský. „V posledních letech se přemýšlení a navrhování začíná měnit, projekty ale mají svou setrvačnost, od studie k realizaci uplynou nejméně 4 roky, proto například spádování chodníků směrem k rabátkům stromů se začne objevovat až za pár let, přestože už to dva roky projektujeme,“ doplňuje Jakubcová.

Korona krize

V souvislosti s ekologií dopravy nelze nezmínit důsledky nedávné korona krize, která velké části obyvatel měst ukázala, že budoucností je dům se zahrádkou, a proto hrozí, že i ti, kdo dosud odolávali, přeseďnou do aut. Zároveň ale tato krize ukázala, jak důležité je životní prostředí, a donutila lidi o něm více přemýšlet. Zvýšil se pohyb

pěších a cyklistů. Jediným řízeným opatřením v Praze ovšem bylo zrušení tlačítek na přechodech pro chodce a již výše zmíněná redukce dopravy na Smetanově nábřeží.



Foto 12: Intenzita cyklistické dopravy v Praze v dubnu 2019 a 2020

Zdroj: <https://operatorict.cz/kolo-virus-diky-mereni-dat-o-intenzite-cyklisticke-dopravy-vime-jaky-vliv-melo-vyhlaseni-nouzoveho-stavu-na-pocet-cyklistu-v-praze-14-5-2020/>

Situaci ve světě popisuje Zuzana Poláková z Laboratoře udržitelného urbanismu spolku AutoMat: „Na rozdíl od Prahy se velká část evropských i světových měst chopila pandemie jako příležitosti prosadit ekologická opatření nejen v dopravě. Uzavíraly se jízdni pruhy pro automobily a přenechávaly se cyklistům, otevírala se nová veřejná prostranství. Obecně na situaci lépe zareagovala města, která se již na transformaci připravovala dříve, a většina měst se dočasná opatření snaží ponechat trvale. Příkladem může být Paříž, jejíž primátorka chce, aby do konce roku 2020 byly všechny ulice přátelské k cyklistům.“



Foto 13: Dočasné cykloopatření v Bogotě (autor: Fernando Vergara)

Zdroj: <https://www.spiegel.de/auto/corona-fahrraeder-duerfen-in-bogota-pkw-fahrspuren-nutzen-a-b9a4f78e-4a91-450e-a14d-63b37807b19a>

Strategické dokumenty

Praha má k dispozici řadu strategických dokumentů, které jsou obsahově dobré a pro naše prostředí pokrokové, problémem ale je, že se nepropisují do praxe.

Je zde [Strategie adaptace hl. m. Prahy na klimatickou změnu](#), jejíž vizí je zvýšení dlouhodobé odolnosti a snížení zranitelnosti hlavního města vůči dopadům změny

klimatu pomocí postupné realizace vhodných adaptačních opatření, včetně udržitelné mobility. V oblasti dopravy je cílem snižování emisí a podpora městské hromadné dopravy, dále podpora elektromobility a pěší a cyklistické dopravy, které jsou z hlediska snižování dopadů klimatické změny nejvýhodnější. To vše rozvádí navazující [Plán udržitelné mobility Prahy a okolí](#), který modernizuje a nahrazuje současné Zásady dopravní politiky hlavního města Prahy platné od roku 1996. Plán mobility poměrně kvalitně řeší dopravní situaci vycházející z masivního rozmachu automobilismu a narůstající ekologické zátěže s ním související. Plán mobility vznikl transparentním, participativním způsobem a jeho analytické podklady jsou na naše poměry velmi progresivní a jsou cenným materiálem v řadě oblastí. Dokument má Praha díky finanční motivaci, na jeho existenci a schválení byly navázány finanční prostředky z EU na dopravní stavby, především realizaci metra D.

Bohužel úředníci, kteří by se Plánem mobility měli řídit, nevyžadují jeho naplňování a často ho ani dobře neznají. Mohou se o něj opírat politici ve svých rozhodnutích a občané ve svých požadavcích, může být i rozhodujícím faktorem při soudních sporech. Podstatné ale je, aby se vše, co v něm stojí, propsalo do veškerých městských stavebně-dopravních zadání a rozhodnutí.

Dalším pro oblast dopravy důležitým dokumentem je [Politika územního rozvoje České republiky](#), která má textovou a mapovou část a slouží zejména ke koordinaci územně plánovací činnosti v rámci celé republiky. Doteď fungoval tento dokument v rámci občasných aktualizací, momentálně se ale připravuje jeho kompletní revize. V tomto procesu by Praha měla být aktivní a otevřená a nenechat vše pouze za zavřenými dveřmi v kancelářích Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Kromě jiného zde bude zanesena i budoucnost pražského letiště, jehož podoba dramaticky ovlivní vývoj a zatížení pražské dopravy.

Na IPR se momentálně dokončuje i [Metropolitní plán](#), který má nahradit stávající, v mnohém problematický, územní plán. Do tohoto nového dokumentu se bohužel

mnoho ekologických principů popsaných v Strategii adaptace nepropsalo, ač vzniká pod hlavičkou stejné instituce. Automobilová doprava není redukována, naopak se rozvíjí, počítá se s letištěm jako významným a stále se rozšiřujícím dopravním uzlem, ochrana zeleně je v podání Metropolitního plánu velmi sporná a cyklostezky nejsou vedeny jako stavby ve veřejném zájmu. V mnohém je Metropolitní plán v rozporu dokonce i s výstupy Kanceláře dopravní infrastruktury v téže instituci vedenou Markem Zděradičkou. IPR obdržel od občanů 30.000 připomínek, které v současnosti vypořádává. Je potřebné sledovat, do jaké míry tyto připomínky zapracuje.

Stačilo by začít důsledně dodržovat strategické dokumenty, k tomu je ale zapotřebí tlak ze strany občanů. To je bohužel v českém prostředí dosti neobvyklý jev - věci veřejné jsou stále na okraji zájmu. Lidé, kteří se o společná témata zajímají, jsou považováni za „aktivisty“ s často negativními konotacemi. Podle většiny dotázaných v rámci této studie je problém právě v neangažovanosti Pražanů.

Každý z nás

Tato apatie pramení pravděpodobně z výchovy totalitním režimem, potíž může být ale i v pracovní vytíženosti. Ondřej Mirovský navrhuje fungování „čtyřdenního pracovního týdne, kdy jeden den by občané měli na obcházení úřadů a zabývání se věcmi veřejnými.“ Občanská poptávka po změně poměrů je pro něho klíčová: „Lidé by měli aktivně chodit za politiky a vyžadovat změny, ať už jakéhokoliv měřítko. Z mé zkušenosti je důležitý osobní kontakt, funguje i vystupování na zastupitelstvech městských částí. Na úrovni magistrátního zastupitelstva už je situace problematičtější, agendy je mnoho a jednání tak dlouhá, že občanské interpelace často bohužel vůbec nezafungují.“

Jistý posun ve vnímání ale patrný je: cyklisté již nejsou považováni za blázny, automobilisté se jich občas i zastanou, chodci mají alespoň na nesvětelných přechodech přednost, stoupá důraz na kvalitu veřejných prostranství a začíná být módní mluvit

o modrozelené infrastruktuře či vlastnit elektromobil. Pražští politici už veřejně neříkají, že nechtějí omezovat průjezdnou dopravu. Na všechny tyto změny působí čas, zkušenost a samozřejmě i pozitivní příklady. Času je ale málo, globální oteplování má své jasné termíny a proměnu přemýšlení a jednání naší společnosti je třeba dramaticky urychlit. A na tom se můžeme nějakou měrou podílet úplně všichni...

[A na závěr něco veselého...](#)

Kolbenova

Kolbenova: Opuštěný brownfield na okraji Prahy?

Autorka: **Nikola Havlová**

Když se řekne Kolbenova, lidé si většinou vybaví stanici metra B, tovární haly nebo víkendové bleší trhy. Po zadání hesla Kolbenova do vyhledávače se ale zobrazí jeden developerský projekt za druhým. Chcete bydlet ve čtvrti Emila Kolbena, Tulipa City, v projektu Vysočanský mlýn či v exkluzivním areálu Vivus Kolbenova? Pak jste na správné adrese, protože Kolbenova již dávno není opuštěným továrním brownfieldem.

Ulice Kolbenova se nachází na rozhraní Prahy 9 a 14. Ve Vysočanech začíná náměstím Organizace spojených národů, aby v Hloubětíně navázala na ulici Poděbradská. V roce 1910 byla ulice, která je dnes jedním z hlavních pražských tahů, pojmenována po českém elektrotechnikovi a podnikateli Emilu Kolbenovi. Ten zde založil v 90. letech 19. století továrnu s názvem Kolben a spol., elektrotechnická továrna v Praze-Vysočanech, která se během let na území rozrostla. O pár let později byla doplněna budovami dalšího významného strojírenského československého podniku, ČKD (Česko-moravská Kolben-Daněk). Dnešní brownfield je tak tvořen převážně ruinami bývalých továren Kolbenky. Oblast doplňují zchátralé tovární stavby bývalého areálu Pragovky na druhé straně silniční komunikace či opuštěný areál pekárny Odkolek za železničním koridorem. Jedná se o poslední takto rozsáhlou historickou průmyslovou oblast v Praze, která se má přeměnit na přehlídku moderních bytových čtvrtí. Otázkou je, jak si v budoucnu hustě zastavěné a dopravou vytížené území poradí s klimatickými změnami, když musí místní občané o zeleň bojovat.



Foto 1: Ulice Kolbenova

Foto: Nikola Havlová

SPORY O ZELEŇ

Náměstí OSN

Ulice Kolbenova je jedním z hlavních dopravních tahů, který spojuje Vysočany s Hloubětínem a zároveň nabízí občanům Prahy 9 rozmanité možnosti městské hromadné dopravy. Tramvajovou a autobusovou síť zde v roce 2001 doplnila zastávka metra linky B. Na Kolbenově ulici je dopravě zdánlivě vše podřízeno, v okolí se nevysky-

tuje téměř žádná zeleň a například o aleji lemující tramvajové koleje, která by území zastínila a ochladila, si obyvatelé mohou nechat jen zdát. Situaci zachraňuje alespoň náměstí OSN, do kterého Kolbenova ústí. Náměstí slouží jako velká dopravní křižovatka, ale zároveň také jako jediné centrum této části Prahy. Jeho podstatnou část tvoří travnatý park plný vzrostlých stromů a keřů, který místo alespoň částečně ochlazuje a čistí vzduch od dopravních či průmyslových zplodin. I přesto museli o zachování parku a jeho zeleně bojovat sami občané.



Foto 2: Současná podoba parku na náměstí OSN

Foto: Nikola Havlová

Celou kauzu zastavení náměstí OSN mi přiblížili členové [občanského sdružení Krocan](#), které se od roku 2006 zapojuje do dění ve Vysočanech a svými aktivitami se snaží o zlepšení životního prostředí i kvality života občanů na Praze 9. A z těchto důvo-

dů stál Krocan i u zrodu občanské iniciativy bojující proti plánovanému zastavění náměstí. „Na náměstí OSN byla zeleň vždycky. V roce 2002 radnice pozemky na náměstí rozprodala. Předtím požádala o změnu územního plánu, aby území nebylo vedeno jako zeleň, ale stalo se zastavitelným územím. Tím samozřejmě hodnota pozemků mnohonásobně stoupla. Na části náměstí tak vzniklo nákupní centrum Fénix. Zbytek území několikrát změnil majitele. Část náměstí přiléhající k ulici Freyova vlastní developer a miliardář Radovan Vítek. Ten přišel s projektem, kterým by zastavěl celé náměstí i s jeho zelení. Radnice s tím problémem neměla, protože tvrdí, že to není žádný park, ale křižovatka bez potenciálu,“ vysvětluje členka Krocana.

Když se o záměru, i díky Krocanu, dozvěděli místní obyvatelé, zorganizovali se a společně sepsali petici proti developerskému záměru. Náměstí má kvalitu lokálního centra, jedná se o hlavní náměstí v srdci Vysočan. Původní návrh projektu udělal z parku jen malý kus vybetonované plochy u metra. Lidé si naštěstí uvědomili, jak cenný je tento kus zeleně i jeho městotvorný význam. Do občanské iniciativy se zapojili také studenti gymnázia, které se nachází na okraji parku a před kterým měla zástavba vzniknout. „Lidé se spojili a dali jasně najevo, že nechtějí, aby se půlka parku zastavěla projektem, který má být navíc rezidentní. My bychom to z toho projektu ani nepoznali, ale naše kolegyně měla naštěstí už v té době s územními plány zkušenost. Vyčetla z nich, že je na některých místech naznačená výšková změna, což značí budoucí neprůchozí bariéru. Měla zde vzniknout gated komunita, to znamená, že by celé náměstí bylo pro lidi neprostopné, plán byl totiž obehnat projekt ploty.“

Petice se rychle rozšířila a radnice byla nucena se podobou projektu začít zabývat. Městská část Prahy 9 dokonce zformovala otevřenou pracovní skupinu, do které se zapojil také Krocan. Během roku 2019 pak vznikla zatím poslední verze projektu. Jeho aktuální podoba zabírá poměrně malou část parku a je situována k ulici Freyova. Kopíruje jednu ze zelených ploch trojúhelníkové výseče naproti obchodnímu centru Fénix. I přesto, že výstavba část zeleně spolkně a naruší dosavadní prostupnost a ventilaci území, může sloužit alespoň jako bariéra mezi dopravou, která prochází z vytížené

Poděbradské ulice právě ulicí Freyova. Zbytek území se zelení, které developer vlastní, nabídl údajně radnici k odkupu a je v jejím zájmu, aby zůstalo parkem. „Ten poslední návrh samozřejmě není konečná podoba náměstí, teprve bude probíhat územní a stavební řízení. I když se jedná o kompromis, je to podle nás celkem rozumné řešení. My v Krocanu to bereme jako win-win hlavně i proto, že může území zpětně odkoupit město. Developer by to mohl prodat komukoliv, jde o lukrativní pozemek u metra a snadno by se mohlo stát, že by se park stejně nakonec zastavěl.“



Foto 3: Náměstí OSN: Poslední návrh projektu s vyznačením zastavění území parku.

Zdroj: <https://www.krocanos.cz/2019/06/04/projekt-stavby-v-parku-na-namesti-osn/>

Z pohledu adaptace území na klimatické změny je žádoucí, aby byla zachována celá rozloha parku na náměstí OSN a ideálně byla doplněna i vodními prvky, které zde chybí. Dále by bylo vhodné, aby park v územním plánu získal místo dosavadní zastavitelné transformační plochy s obytným využitím statut nezastavitelného území. V bezprostřední blízkosti Kolbenovy zelené plochy chybí, proto je zásadní, aby byla zeleň na náměstí OSN podpořena. Nejenže ochlazuje zastavěné území, ale také kompenzuje zhoršenou kvalitu ovzduší v důsledku koncentrace automobilové dopravy i průmyslu. Zeleň hraje významnou roli také při redukcii prachových částic v ovzduší.



Foto 4: Pohled na náměstí OSN z obchodního centra Fénix

Foto: Nikola Havlová

Klíčovská alej

Dalším případem, kdy museli vzít osud zeleně do svých rukou místní obyvatelé, je zdánlivě malá kauza Klíčovského lesoparku, jehož součástí je i půl kilometru

dlouhá alej se 160 vzrostlými kaštany. „V roce 2005 plánovalo město území lesoparku zastavět bytovým komplexem. Radní v té době plánovali park zprivatizovat a zastavět. Argument byl i to, že kaštany v aleji jsou staré a nemocné, tudíž pro veřejnost nebezpečné. Jako Krocan jsme se tím začali zabývat, a to bylo podruhé, kdy jsme se spojili s místními občany a snažili jsme se zeleň zachránit,“ popisuje členka občanského sdružení Krocan. Park s alejí byl dlouhé roky ponechán ladem a kaštany byly silně napadeny klíněnkou jírovcovou. Vedení městské části o území dlouho nejevilo zájem, dokud některé z kaštanů nezačaly být označovány pro kácení a nezačal se formovat nápad na jeho transformaci.



Foto 5: Kaštany v Klíčovské aleji

Foto: Nikola Havlová

Krocán se začal s místními obyvateli o alej starat, každoročně se konaly akce na hrabání spadeneho listí, zavedla se tradice oslavy Dne stromů a od roku 2010, již za spolupráce městské části i magistrátu, odstartovala revitalizace Klíčovské aleje i lesoparku. Postupně se do aleje vysazují nové kaštiny namísto těch vykáčených a území je udržováno. Krocán nechal také zpracovat studii o místním biokoridoru s cílem zlepšit podmínky pro migraci a biodiverzitu v této lokalitě. Ve spolupráci s místními obyvateli zde bylo vysazeno na 150 odolných keřů, které mají sloužit především jako potrava pro místní živočichy. Aktuálně bohužel hrozí, že bude biokoridor zastavěn, a to i přesto, že je součástí územního systému ekologické stability. Ale o tom později.



Foto 6: Biokoridor a zeleň nad Kolbenovou

Foto: Nikola Havlová

AKTUÁLNÍ STAV ÚZEMÍ

Jak jsem již v textu naznačila, území v okolí Kolbenovy ulice je silně zatíženo především silniční dopravou a hustou zástavbou, což se bude s postupným dokončováním developerských projektů jen zhoršovat. Abych zjistila, jaká je současná situace území i zeleně, obrátila jsem se na [Atlas životního prostředí pražského Institutu plánování a rozvoje](#), který poskytuje spolehlivá aktuální data o stavu životního prostředí na území celé Prahy. Kolbenova ulice je na mapách vyznačena červenou barvou.

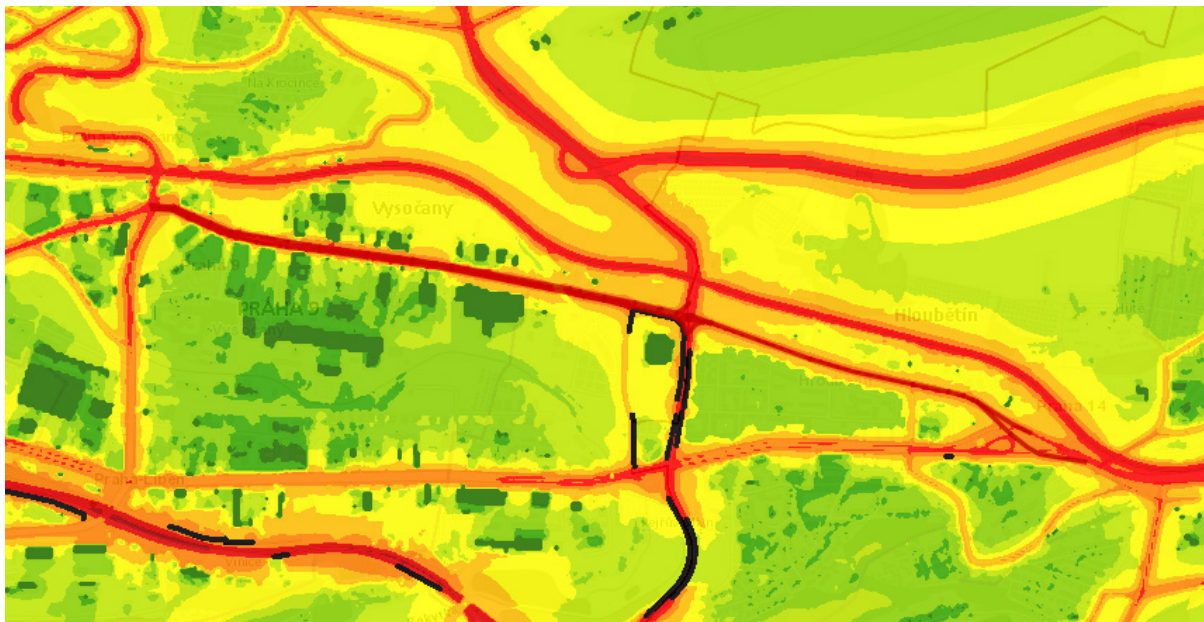


Foto 7: Hluková mapa

Zdroj: <http://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/>

Hluková mapa ukazuje, že oblast je hlukem významně zatížena především okolo hlavních dopravních komunikací. Nechybí zde ani hustá síť hromadné městské dopra-

vy, která je zastoupena tramvajovou a autobusovou tratí přímo na Kolbenově ulici, trasou metra linky B či železnicí oddělující areál pekáren Odkolek od městského brownfieldu Kolbenky.

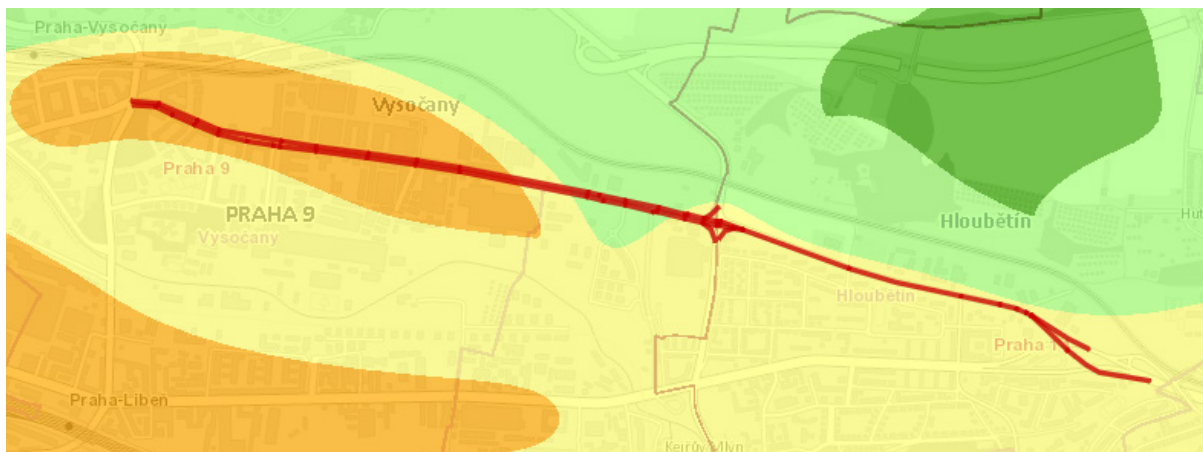


Foto 8: Mapa zastavěnosti území

Zdroj: <http://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/>

Mapa zastavěnosti území naznačuje hustou zástavbu především v okolí areálu Kolbenky a Pragovky. Zároveň se jedná o území, kde mají vzniknout tisíce nových bytů, což ovlivní i životní prostředí. Negativní dopad rozvoje můžeme očekávat nejen na prostupnost celé oblasti, ale také na schopnost přirozené ventilace a ochlazování města. Na druhou stranu je nutno připomenout, že i přestože se doposud opuštěná travnatá část brownfieldu Kolbenky plná keřů a divoce rostoucí zeleně může jevit jako užitečná zelená plocha, ve skutečnosti tento stav nepřispívá k ochlazování hustě zastavěného území ani čištění dopravou znečištěného vzduchu. Je tomu tak především proto, že se jedná o velkou plochu bez rostlého terénu či vodních prvků, které by území zastínily a ochladily.

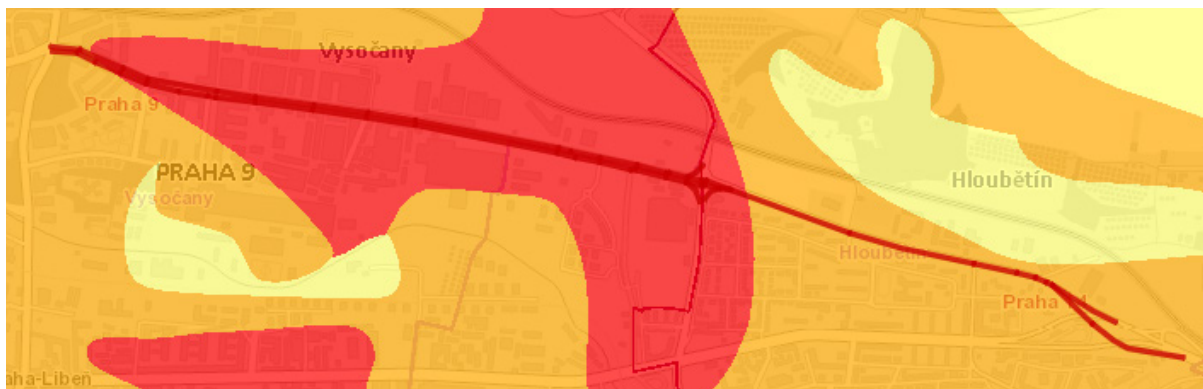


Foto 9: Mapa imisní zátěže území

Zdroj: <http://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/>

Mapa imisní zátěže území vykazuje především v okolí bývalých továrních areálů velmi vysoký obsah nežádoucích látek v ovzduší. Imisní zátěž se v okolí ulice Kolbenovy pohybuje v nejhorších hodnotách, mezi 4. – 5. stupněm pětistupňové škály. Ovzduší je zde znečištěno látkami, které mohou mít negativní vliv na zdraví občanů i ekosystémů.

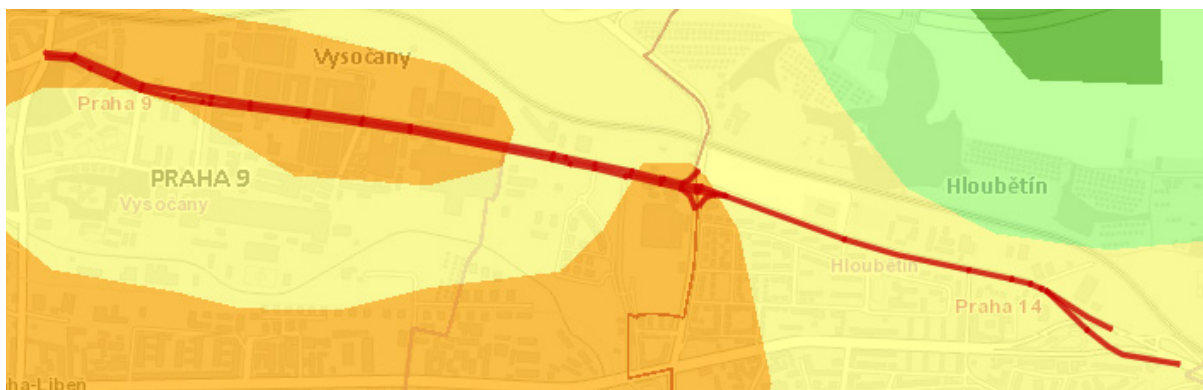


Foto 10: Mapa bonity klimatu

Zdroj: <http://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/>

Mapa bonity klimatu reprezentuje komplexní stav klimatu na území a zahrnuje stav oslunění, přirozené ventilace území, rychlosti proudění vzduchu, četnosti bezvětří, imisní zátěže území a zastavěnosti území. Čím více je dané území zastavěno, tím horší je ve většině případů bonita klimatu a kvalita života obyvatel. To potvrzuje i okolí ulice Kolbenovy, kde se bonita klimatu pohybuje v rozmezí hodnot 3–4, což poukazuje na zhoršený stav území.

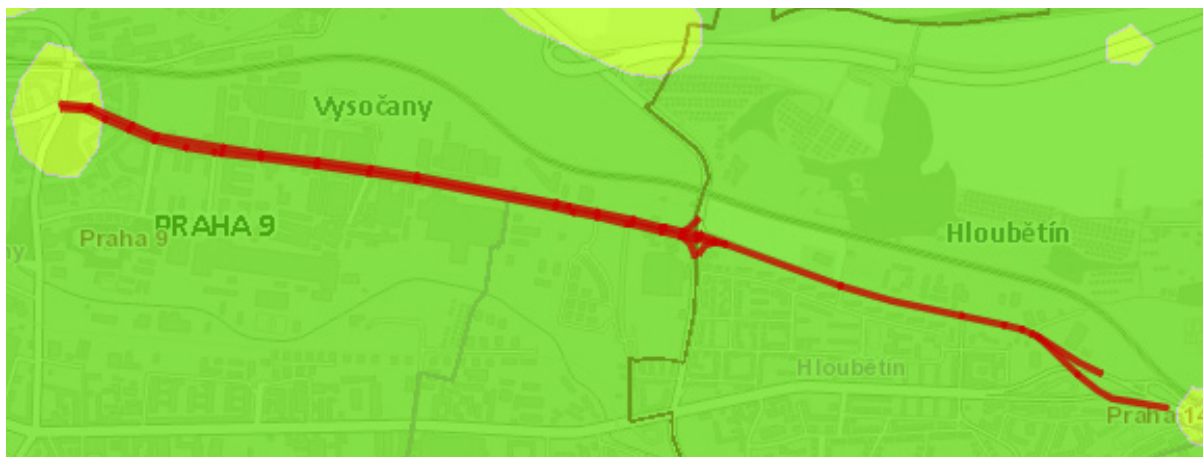


Foto 11: Všeobecný roční index kvality ovzduší

Zdroj: <http://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/>

Všeobecný roční index kvality ovzduší nám podává základní přehled o stavu znečištění ovzduší v daném místě za celý rok. V oblasti Kolbenovy je i přes výše uvedená data velice dobrý. Ve Vysočanech se nachází měřící stanice Českého hydrometeorologického ústavu, která sleduje kvalitu ovzduší. Občané tak mají přístup k aktuálním údajům přímo na [webu ČHMÚ](http://www.cmmu.cz/).

Na realizovaná či plánovaná adaptační opatření na změny klimatu v okolí Kolbenovy ulice jsem se ptala Pavla Morávka, vedoucího odboru životního prostředí na úřa-

du městské části Praha 9. Podle jeho slov se městská část zaměřila hlavně na revitalizaci několika parků na území Vysočan. Zde se konkrétně jedná o park Zahrádky u říčky Rokytka, ke kterému nyní přiléhá developerský projekt Vivus Kolbenova, a o ovocný sad na opačné straně Kolbenovy ulice. Ten se nachází dále za areálem Kolbenky za železnicí, v úrovni výškové budovy AFI CITY. Ovocný sad navazuje na klíčovský lesopark a místní biokoridor. Pozemky sadu vlastní Magistrát hl. m. Prahy, který se stará například o místní tůň. Městská část zde započala projekt na pomoc lidem bez domova. Ti se zapojili do úklidu městské divočiny, která sady pohltila, a na oplátku získali od Prahy 9 unimobuňky k bydlení a ovce. Ty pozemky spásají a lidé bez domova se o stáda i pozemky v rámci projektu starají. Sady se podařilo revitalizovat a dnes se zde ve spolupráci s iniciativou [Na ovoce](#) koná každoroční moštování a Ovocná slavnost.



Foto 12: Ovocný sad u Klíčovského lesoparku

Foto: Nikola Havlová

Zajímalo mě také, jak místní odbor životního prostředí vnímá rozsáhlou výstavbu a do jaké míry mohou jeho pracovníci zasahovat do podoby developerských projektů. „Množství zeleně u developerských projektů určuje zákon a hlídá stavební odbor. Od-

bor životního prostředí se z hlediska státní správy vyjadřuje k projektu v rámci svých kompetencí schválených statutem. A to z hlediska ochrany ovzduší, odpadů, zeleně i půdního fondu (rozhoduje velikost plochy). Jsme schopni říct, co by tam mělo a nemělo být i co a jak by se mělo na území vysázet. Problém pak je ale v tom, kdo se o zeleň bude starat. Nové zelené plochy vyžadují velkou údržbu a lidé často nejsou ochotni za ni platit. Stejně je to i se zelenými střechami nebo stromy v květináčích. Vyžadují hodně vody, pravidelnou údržbu, a tím i větší finance. Za městskou část nikdy neupřednostníme zelenou střechu před rostlým terénem, protože když se tato zeleň nezalévá a neudržuje, uschne a ničemu nepomůže,“ vysvětluje Pavel Morávek. Stejně tak vodní prvky v krajině hodnotí jako finančně i provozně náročné. Kompromisem jsou podle něj zelené plochy s rostlým terénem. V souvislosti s aktuálními developerskými projekty podle slov pana Morávka není odbor životního prostředí Prahy 9 známo, že by některé jejich požadavky na zeleň či podobu území nebyly developery dodrženy.

ZAŠLÁ SLÁVA TOVÁREN



Foto 13: Mapa rozložení developerských projektů v okolí ulice Kolbenova

Zdroj: <https://www.openstreetmap.org/#map=16/50.1117/14.5136>

Kolbenka

V areálu původní Kolbenky se nacházelo asi 50 budov. Dvě z těchto staveb jsou nyní zapsané v [památkovém katalogu](#) Národního památkového ústavu. Mezi nimi například administrativní budova ČKD z let 1936—1938, která reprezentuje funkcionalistickou architekturu a odhaluje nám původní podobu průmyslové zástavby tohoto území. Dalším chráněným pozůstatkem bývalé slávy je objekt chladicí věže v areálu závodu ČKD z 20. let 20. století. Věž je jedinečná především tím, že se jí podařilo dochovat v původním stavu, tedy jako dřevěnou konstrukci na oktogonálním půdorysu. Po krachu byla Kolbenka prodána skupině vlastníků, kteří rozsáhlý areál začali částečně opravovat a pronajímat (například na natáčení filmů či hudebních klipů). V roce 2005 se správcem areálu stala společnost Codeco a.s., která začala některé budovy rekonstruovat a plánovat developerské projekty, které by měly průmyslový areál přeměnit na bytové, kancelářské či obchodní komplexy. Aktuálně je území rozparcelováno mezi několik developerů, ale i přesto zatím některé budovy slouží pouze jako sklady, část továrních hal chátrá a nechybí ani typický brownfield – prázdná, částečně vybetonovaná plocha zarostlá keři a travinami. Faktem je, že bývalý tovární areál představuje pro území velkou ekologickou zátěž.



Foto 14: Areál Kolbenky: Brownfield s opuštěnou tovární halou

Foto: Nikola Havlová

Po desetiletích těžké průmyslové výroby zůstala v areálu Kolbenky vyčerpaná půda kontaminovaná oleji, ropou, kovy a dalšími toxickými látkami. Základní vyčištění celého území údajně slíbila vláda České republiky, zbytek měl být na developerech vlastních pozemky. Ti se měli postarat o to, aby byla nová čtvrť plná bytových a kancelářských novostaveb revitalizovaná a bezpečná pro nové obyvatele.

I díky ekologické zátěži projekty za desítky miliard korun dlouhou dobu stagnovaly. Přestože je například první fáze projektu Tulipa City developera AFI Europe dokončena a lidé již v nových domech bydlí, podle [systému evidence](#) kontaminovaných míst Ministerstva životního prostředí je na území stále kontaminovaná půda. Na ekologickou zátěž území jsem se ptala vedoucího odboru životního prostředí pana Morávka: „Česká inspekce životního prostředí provedla na území průzkumné vrty, kterými změřila stav kontaminace půdy. Zástupci našeho odboru životního prostředí sice chodí na jednání, abychom měli o aktuálním stavu přehled, ale řešení ekologické zátěže je v kompetenci ČIŽP. Upřímně si myslím a ze zkušenosti vím, že není šance, aby se během měření odhalila všechna ložiska kontaminace. Existují ale zákonem a vyhláškami stanovené limity, které určují, zda je území i přes kontaminaci půdy obyvatelné.“

Stejný developer na území dokončuje také výškovou administrativní budovu AFI CITY. Budova o devatenácti nadzemních podlažích nabídne podle slov developera moderní kancelářské prostory s využitím nejnovějších technologií a s originální architekturou. Zároveň je projekt navržen jako energeticky úsporná stavba, která údajně směřuje k získání certifikátu BREEAM Excellent. Hlavním kritériem k získání této certifikace je energetická náročnost budovy a komplexní environmentální dopad projektu na životní prostředí se hodnotí v devíti kategoriích. Mezi nimi je například způsob využití půdy, způsoby dopravy či nakládání s odpady, typ využitých materiálů včetně znečišťujících látek či vodní stopa, řešení využívání vody v budově a kvalita prostředí. Jakého stupně certifikace údajně energeticky úsporná budova dosáhne zatím není jasné. Oproti tomuto projektu zůstává další významný vlastník části pozemků bývalé Kolbenky, miliardář Radovan Vitek a jeho společnost CPI, s developerským projektem

Kolbenova Business Park značně pozadu. Místo budov zaplňuje území městská divočina. Tento areál je ve zmíněné evidenci Ministerstva životního prostředí označen jako kontaminovaný.

„Vypadá to, že developeři ekologické zátěže území úplně opomenuli. Projekty totiž často realizují tzv. salámovou metodou. To znamená, že jeden projekt rozdělí na několik fází a částí, neřeší ho jako celek. V praxi to často vypadá tak, že developer žádá o stavební povolení na jednotlivé objekty. Až když má schválené územní i stavební řízení u jedné stavby, zažádá o schválení dalšího objektu. Tím developer dosáhne toho, že nemusí být zpracována EIA¹ a tudíž se drahým odstraňováním ekologické zátěže území nemusí zabývat. Další výhodou salámové metody plyne pro developery v oblasti zajišťování občanské vybavenosti či dopravní obslužnosti projektů,“ vysvětluje členka občanského sdružení Krocán, které na území Prahy 9 působí.

„Občanská vybavenost je zde opravdu velký problém. Na celou Prahu 9 máme například jen dvě knihovny, tady ve Vysočanech je to jedna malá místnost. Chybí školky i základní školy a jedinou kulturu představuje divadlo Gong,“ dodává její kolegyně. Pavel Morávek si využitím salámové metody tak jistý není: „Domnívám se, že většina developerů má proces EIA docela ráda, není to pro ně takový problém. Je pro ně výhodnější se s připomínkami vypořádat a pak se hájit tím, že projekty veřejně projednali. Jestli někdo salámovou metodu využívá, tak je to podle mého názoru velice krátkozraké, protože po realizaci dojde k mnoha střetům s občany a jinými subjekty. Ale výjimky tam jsou, jako všude. EIA pro developery není zase taková zátěž, ale znamená to pro ně zdržení projektu.“

¹ Vyhodnocení vlivů záměru na životní prostředí – pozn. autorky.



Foto 15: Areál Kolbenky: Jeden z částečně realizovaných developerských projektů Tulipa City. V okolí projektu se nachází pár nově vysázených stromků s keři, které zatím nejsou schopny území zastínit a ochladit. Vodní prvky zde chybí.

Foto: Nikola Havlová

Pragovka

Areál bývalé Pragovky čítal více než desítku průmyslových staveb, z nichž jsou dnes památkově chráněny tři. Jednou z nich je ikonická železobetonová monolitická hala z roku 1942. Další je bývalá výstavní budova tvořená rozsáhlou trojlodní halou na půdorysu písmene E z let 1931-1933. Budova i přes svou historickou hodnotu dlouho chátrala, než v ní v roce 2006 otevřel svou pobočku supermarket Delvita, čímž byl částečně narušen její průmyslový charakter. Posledním památkově chráněným objektem areálu strojírny je čtyřicetimetrový tovární komín z režného zdiva z 20. let 20. století, který sloužil jako zásobárna užitkové vody pro celou Pragovku. Tento komín je podle památkářů jednou z posledních dominant známých pražských továrních areálů. Nyní

by se měl stát centrem nově vznikající bytové čtvrti Emila Kolbena, kterou na území bývalé Pragovky vystaví společnost Skanska a. s.

O kousek dál, přímo naproti AFI CITY, na druhé straně Kolbenovy ulice, vyroste obrovský developerský projekt Vivus Kolbenova, který bude tvořen celkem pěti budovami zaměřenými na komerční využití. Budovy u parku Zahrádky pak budou sloužit jako exkluzivní klidná bytová část. V rámci projektu developer, kterým je v tomto případě společnost Pankrác, a.s., slíbil mezi domy vybudovat tiché a zelené parkové dvory. Ale stejně jako areál Kolbenky, ani území Pragovky neuniklo obrovské ekologické zátěži. Oba zmíněné developerské projekty mají vzniknout na půdě, která je v evidenci kontaminovaných míst vedena jako kontaminovaný areál se znečištěnou půdou. Není těžké si domyslet, jak se zde povede zeleni, pokud developeři ekologickou zátěž neodstraní.



Foto 16: Areál Pragovky: Budoucí čtvrť Emila Kolbena s původním památkově chráněným komínem
Foto: Nikola Havlová

I přesto měla Pragovka o něco více štěstí než Kolbenka, protože její haly přivedl k životu [stejnojmenný umělecký projekt](#). V roce 2016 zde vzniklo multikulturní komunitní centrum Pragovka s uměleckou čtvrtí. Konají se zde kulturní akce a tvůrci projektu umožnili mnoha umělcům otevřít si zde ateliéry či sdílet tvůrčí prostory. Místo strojů zde můžeme potkat malíře, sochaře, fotografy, módní návrháře, designéry či nábytkáře a čalouníky. Součástí centra je také kavárna a bar pro veřejnost, čímž se prostor opět otevřel lidem a nabídl místní komunitě místo ke scházení. Členka občanského sdružení Krocán má ale o Pragovku obavy: „Bylo tam hodně uměleckých ateliérů, asi třikrát tolik než teď. Radnice tam postupně zvyšuje nájem a tím ten komunitní prostor oklešťuje, protože umělci na volné noze si to nemohou dovolit. Myslím, že tam bude vznikat víc a víc kanceláří. Ale přitom ta komunita dělá zajímavé kulturní centrum a akce pro lidi. Pořádají například akci Kolben Open, kdy se ateliéry i nepoužívané haly v areálu Pragovky otevrou pro veřejnost a umělci prezentují svá díla.“



Foto 17: Areál Pragovky: Bývalé tovární haly se přeměnily na uměleckou čtvrt' či kanceláře.

Foto: Nikola Havlová

Odkolek

Areál bývalé pekárny Odkolek je od Kolbenky oddělen železnicí, která u Kolbenovy ulice pomyslně rozdělila území na strojírenskou a potravinářskou část. Prvním průmyslovým podnikem, který v této části Vysočan stál, byl cukrovar. Ten se stal po druhé světové válce součástí sousedních Odkolkových mlýnů. Později se k mlýnům připojila i samotná výrobna, a vznikl tak rozsáhlý areál, který zaměstnával několik set místních obyvatel. V roce 1994 firma výrobu v areálu ukončila a v roce 2005 jej prodala soukromému vlastníkovi. Poté nastala dlouhá léta, během kterých byl areál uzavřený. Tak se ze slavného Odkolku stal chátrající brownfield, který stále čeká na svou revitalizaci. V roce 2006 byla na seznam památek zapsána alespoň administrativní budova bývalých pekáren představující ranou českou modernu.

„Bývalé pekárny odkoupila nejdřív italská firma, která ale neměla jasný plán, co s tím. Areál dlouho fungoval jen jako sklady a budovy chátraly. Po nějaké době si nechali vypracovat projekt, který byl ale megalomanský a jeho realizace by znamenala kompletní zastavění toho území. Měl tam být myslím hotel, velké nákupní centrum a kanceláře. Naštěstí projekt vzbudil velkou nevoli mezi místními obyvateli a EIA vyšla také hodně špatně, my jsme se jí jako Krocan v té době účastnili. Nakonec od plánu musel developer ustoupit a pozemky prodal,“ vzpomíná členka občanského sdružení Krocan. V současné době vlastní areál pekáren společnost Metrostav Development, a. s., která připravuje developerský projekt revitalizace celého území. Cílem je vybudovat bytové domy, které budou ctít původní architekturu. Metrostav se poučil z chyb minulého vlastníka a projekt rozdělil na dvě etapy, tudíž nutně nemusí vyhodnocovat vlivy svého záměru na životní prostředí. První etapa stavby je již schválená a běží územní řízení. Developer slíbil, že v areálu ponechá bývalou administrativní budovu Odkolku, která je památkově chráněná, i architektonicky cenné čelo staré sýpky a tovární komín, který do projektu architekti zakomponují. Zbytek budov se zbourá a budou vystavěny nové, nutno říci, že poměrně vysoké, obytné domy s obchody. Do územního řízení se

podle nového stavebního zákona mohou zapojit jen dotčené subjekty, občanské sdružení Krocan je tedy z formálních jednání vyloučeno.



Foto 18: Chátrající areál bývalých pekáren Odkolek

Foto: Nikola Havlová

„Metrostav nazval celý projekt Pečeme spolu a snaží se vést otevřený dialog s občany i s naším spolkem. Zorganizoval několik setkání a kulatých stolů, kam byla pozvána široká veřejnost. Na setkáních lidem naslouchají a budí dojem spolupráce, ale ve skutečnosti prosazují své zájmy. Developer si z ohlasů od lidí vždy vybral pouze to, co se do projektu hodilo, vydal k tomu krásnou brožuru s tím, že areál vybudují podle přání občanů, ale je to velmi manipulativní,“ vysvětluje členka místního sdružení Krocan. Zároveň ale připouští, že developerský návrh projektu vypadá zatím dobře a respektuje charakter bývalé výroby. V areálu má vzniknout park s vodními prvky a budovy mají mít zelené střechy. Je nutné si ale uvědomit, že projekt je jedna věc, ale výsledná podoba projektu, zeleně i realizace vodních prvků může být úplně jiná. Problematická je také plánovaná výška nových budov, které nejenže občanům, kteří nad Odkolkem bydlí, zcela naruší výhled na město, ale také může negativně ovlivnit dosavadní přiro-

zenou ventilaci území. V ohrožení je také významný biokoridor s rostlým terénem, který se v areálu Odkolku nachází. Momentálně jsou zde rozmanité listnaté lesy se starými vzrostlými a hodnotnými stromy, kterým nyní hrozí, že je developer vykáčí, území zastaví a namísto již existující přirozené zeleně uměle vysadí pár mladých stromků. „My v Krocanu především požadujeme, aby byl zachován biokoridor, který areálem Odkolku prochází. S tím souhlasí i IPR (Institut plánování a rozvoje hl.m. Prahy). Problém ale je, že byl kvůli Vysočanské radiále vyjmutý z územního plánu. Naštěstí se nám podařilo zelený pás před radiálou ubránit a nyní se snažíme o to, aby byl do územního plánu navrácen. Ten biokoridor tam zprvů byl historicky a zadruhé tam prostě fyzicky je.“ Jedná se o zásadní prvek v krajině, který je klíčový pro ekologickou stabilitu celého území, přesto situace nevypadá dobře: biokoridor bude buď zrušen, nebo obestavěn. Podle vedení místního odboru životního prostředí má osud biokoridoru v pravomoci Magistrát hlavního města Prahy a za Městskou část Prahy 9 věří, že si jeho zachování pohlídnou občané s občanským sdružením Krocan. Nezbývá tedy než doufat.



Foto 19: Biokoridor protínající areál Odkolku a brownfield Kolbenky v pozadí

Foto: Nikola Havlová

Obyvatelé Prahy 9 se nyní mohou zapojit do vytvoření [pocitové mapy](#) městské části, která má reflektovat názory a pocity občanů týkající se kvality životního prostředí v jejich okolí a klimatických změn, jež ho ovlivňují. Souběžně městská část spustila [dotazník](#) ke Strategickému plánu, kde mohou občané vyjádřit svá přání v oblasti rozvoje území Prahy 9.

Náměstí Republiky

Náměstí – křižovatka. Co se dá udělat pro Náměstí Republiky?

Autorka: **Lenka Kužvartová**

Přijímáme podobu míst historické Prahy, jakoby šlo o něco daného a neměnného. Pokud nám někde není příjemně, rychle projdeme dál. Každé náměstí centra města nejen, že má svou pestrou a zajímavou minulost, ale také se během času měnilo, často téměř k nepoznání. Může se změnit i nyní, aby reagovalo na důsledky klimatické krize?

Historie místa

Náměstí Republiky je jedním z výrazných prostorů centra města. Stojí v místech bývalého hradebního příkopu mezi Starým a Novým městem pražským. Původně šlo o křižovatku dálkových cest. Založení Nového Města pak podnítilo vznik náměstí v tomto prostoru. Lemovaly je kláštery s kostely a v jeho jihozápadním cípu Králův dvůr, na místě dnešního Obecního domu, který se v 15. století stal přechodně rezidencí českých králů. Dnešní podobu dostalo náměstí po polovině 19. století, kdy byla na místě kapucínského kláštera postavena kasárna Jiřího z Poděbrad, později přejmenovaná na Josefská kasárna podle sousedního kostela svatého Josefa. V 60. letech 19. století se zde uvažovalo také o výstavbě Národního divadla i sněmovny.² Banky a finanční instituce měly velký zájem stavět tu své reprezentační budovy.

² Karel Kibic, Náměstí Republiky v Praze, in: Staletá Praha. Sborník Pražského střediska státní památkové péče a ochrany přírody IV, 1969, s. 178.

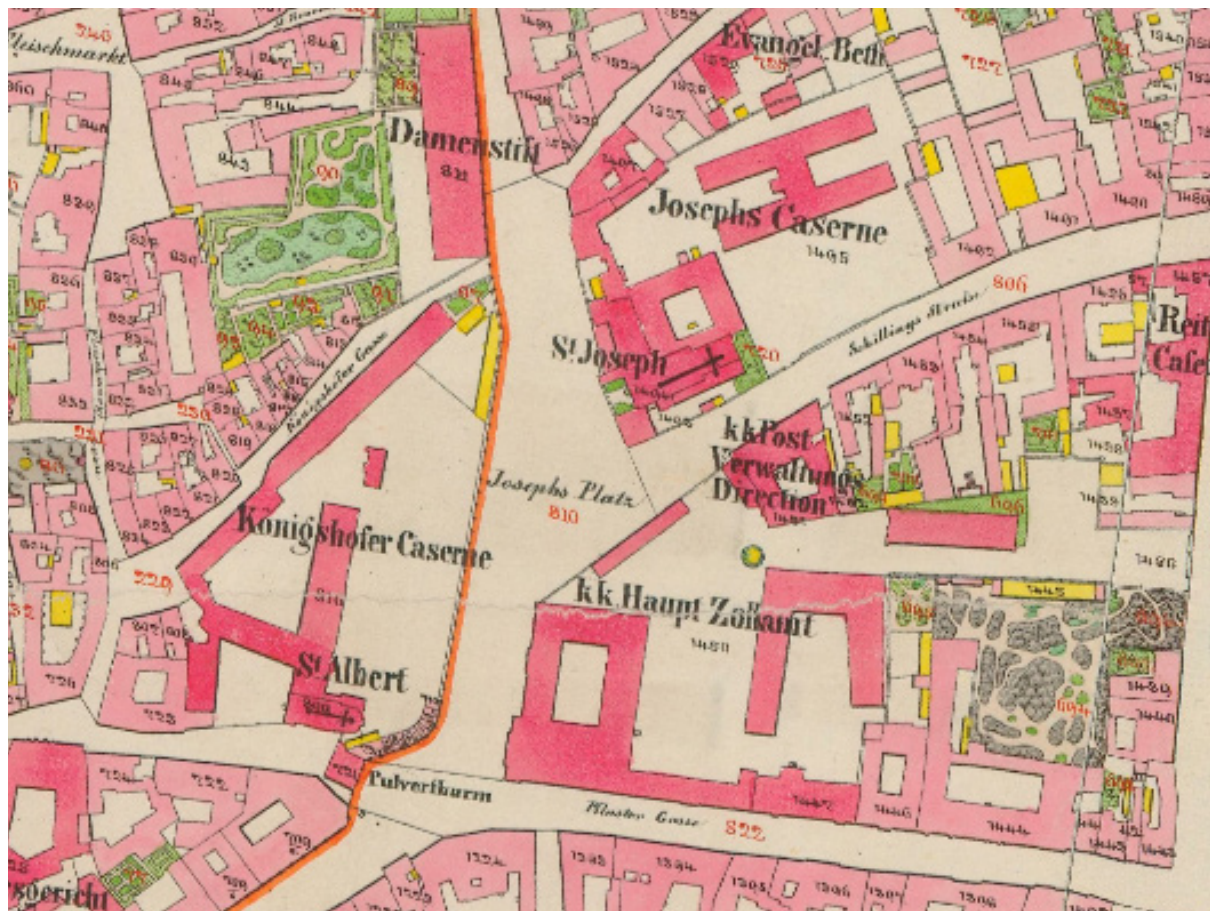


Foto 1: Mapování Stabilního katastru, kolem 1850

Zdroj: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/prahavcera/>

V roce 1900 Městská správa zadala Spolku architektů a inženýrů vypracovat plán na zástavbu celého náměstí tak, aby zajistila jeho reprezentativnost a omezení staveb-

ní aktivity jasně vymezenou parcelací. Na základě této regulace vznikl mezi lety 1906 a 1911 secesní Obecní dům. Nedlouho na to, v roce 1919, bylo náměstí přejmenováno na náměstí Republiky, což mělo odrážet jeho důležitost jako centra nového samostatného státu a předznamenávat snahu o jeho přetvoření ve skutečně reprezentativní prostor. Když došlo v roce 1921 na ideovou soutěž na umístění nového českého divadla, většina architektů umístila své návrhy právě sem. Novou veřejnou budovu vedle kostela sv. Josefa zmiňovala už regulace náměstí z roku 1900. Ještě směrný územní plán z roku 1964 vyjadřoval záměr doplnit náměstí o koncertní síň a další kulturně-společenská zařízení. Žádné takové stavby nakonec realizovány nebyly, což je jedním z důvodů, proč náměstí stále působí roztržštěně a nemá jasný střed. Jako tolik jiných pražských „náměstí“ je využíváno jako dopravní křižovatka a nemá pobytovou funkci, kterou si s náměstím spojujeme. V současné době z toho vyplývá také obtížnost zavádění adaptačních opatření modro-zelené infrastruktury, na která tu nezbyvá příliš prostoru.

Development bez koncepce

V polovině 90. let byla vypsaná soutěž na objekt rakouské Hypobanky stojící dnes na nároží ulic Na Poříčí a V celnici. Tento záměr vzbudil nesouhlas, protože znamenal přidání dalšího prvku do už tak nepřehledného prostoru a rezignaci na řešení náměstí jako celku. Architekt Emil Příklad, tehdejší profesor Školy architektury Akademie výtvarných umění, komentoval tento plán následovně: „Nejde o plán domu – a má to být banka? – ale o náměstí – a na to prázdno musí být plán (...) prázdno, ten prostor uprostřed, je důležitější než domy okolo (...) ať jsou jednotlivé domy sebezajímavější, ono klíčové, ono ústřední se nachází mezi nimi.“³ Podle něj odpovídalo potřebám města postavit na náměstí veřejnou budovu, například koncertní síň, která by vytvořila soustředný bod i v celoměstském měřítku. Měla proběhnout ideová soutěž na regulaci území, nikoli na jednotlivou stavbu. A tento postup, vytváření města od budov na cenných parcelách, nikoli na základě předem promyšleného plánu pokračuje do

3 Emil Příklad, Náměstí je prázdno, in: Architekt, 1993, č. 16-17, s. 1.

dnešních dní, což znemožňuje mj. zavádění adresných opatření pro zlepšení klimatu ve městě. Jako příklad poslouží projekt společnosti Penta u nedalekého Masarykova nádraží, jehož okolí je největším tepelným ostrovem ve středu Prahy. Vložení dalších předimenzovaných staveb situaci dál zhorší. Pro tento nejcennější rozvojový pozemek středu města nevznikla žádná závazná koncepční studie a iniciativa se nechala zcela na soukromém sektoru s jeho jednostrannými zájmy.



Foto 2: Ortofoto Josefských kasáren, 1996



Foto 3: Ortofoto OC Palladium, 2011

Zdroj: <https://app.iprpraha.cz/apl/app/prahavcera/>

Po století přemýšlení o podobě náměstí Republiky a jeho dominantě se jím stalo rozsáhlé obchodní centrum Palladium stavěné mezi lety 2005 a 2007, které zachovalo čelní fasádu josefských kasáren a vyplnilo celou zbylou plochu parcely obchodními a administrativními prostory. Zastavěný prostor přesahuje svou rozlohou Staroměstské náměstí. Přitom na vnitřních nádvořích kasáren mohla vzniknout obdoba Františkánské zahrady, zelená oáza v centru města, která právě zde chybí. A to i při zachování komerčního využití budov, jak podotýká iniciativa Praguewatch, která mapovala pražské kauzy.⁴ Stavba obchodního centra znehodnotila místo i jiným způsobem. Většina

⁴ Petr Kubík, Místo zahrad obchodní dům: Bývalá Josefská kasárna – Palladium, Praguewatch – Mapa pražských kauz, Dostupné na: <https://web.archive.org/web/20160416230730/http://praguewatch.cz/reports/view/153>

rozsáhlé románské zástavby odhalené při archeologickém výzkumu ustoupila podzemním garážím pro 900 aut. To souvisí s dalším problémem neregulovaného developmentu, s nárůstem osobní automobilové dopravy vyvolané obslužností obchodního centra, což se promítá do imisní zátěže území, která tu má podle dlouhodobého sledování nejhorší možné hodnoty.

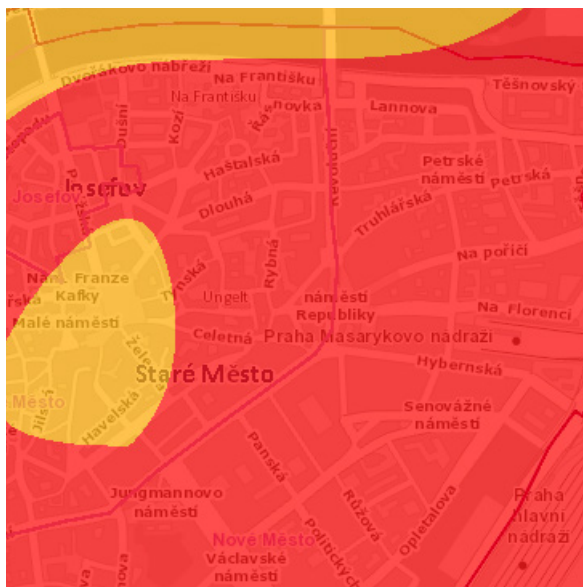


Foto 4: Imisní zátěž území

Zdroj: [https://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service%5B%5D=imisni zatez uzemi](https://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service%5B%5D=imisni+zatez+uzemi)

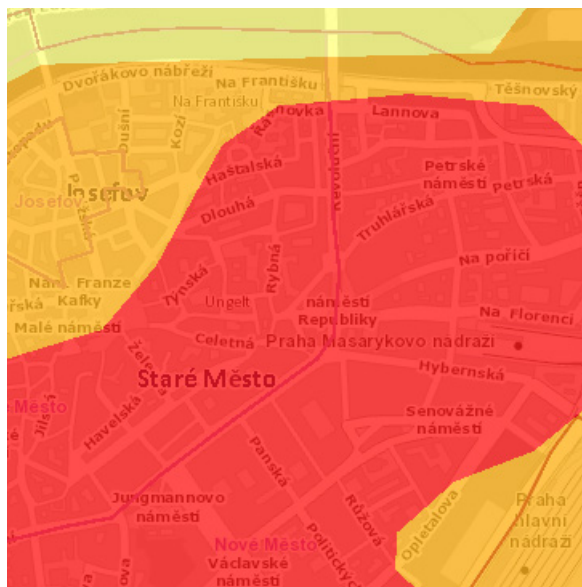


Foto 5: Mapa bonity klimatu

Zdroj: [https://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service\[\]=mapa bonity klimatu](https://app.iprpraha.cz/apl/app/atlas-zp/?service[]=mapa+bonity+klimatu)

Co se chystá

V květnu tohoto roku vznikla na základě zadání Rady hl.m. Prahy a Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy koncepční studie nazvaná Hradební korzo, která nově řeší bývalý hradební prostor táhnoucí se z předpolí Štefánikova mostu přes Revoluční,

náměstí Republiky, ulici Na příkopech, spodní část Václavského náměstí, ulici 28. října a Národní až k mostu Legií. Jejím cílem je vytvořit reprezentativní a příjemný prostor prostřednictvím série opatření od estetických (sjednocení dláždění a městského mobiliáře, omezení vizuálního smogu) přes adaptační (modro-zelená opatření, utlumení individuální automobilové dopravy) až po dopravní (rozšíření tramvajové trati).

Ve studii se dočteme, že „jedním ze základních koncepčních vstupů do území je komplexní výsadba nových alejí a stromořadí v celé délce Hradebního korza.“ Na náměstí Republiky má oproti dnešnímu stavu přibýt více stromů. Na stromořadí v Revoluční ulici navazuje zeleň před frontou domů naproti Palladiu. Další stromy mají být vysázeny před bývalý klášter hybernů, do ulice U Obecního domu a především na prostranství před Starou celnicí, kde má vzniknout tzv. městská zahrada. Pro novou výsadbu je zamýšleno použití tzv. strukturálního substrátu, který zajistí vsakování srážek, provzdušnění a prorůstání kořenů do větší plochy: „Základní složení strukturálního substrátu tvoří drce-né kamenivo různých frakcí tlakově promývané organickou složkou kompostu a biouhlu, s možností aplikace zeolitu do podloží, pro dosažení schopnosti vázat vodu a živiny a zlepšovat celkovou strukturu substrátu.“ Jako nejvýhodnější typ stromu hodnotí studie platan javorolistý

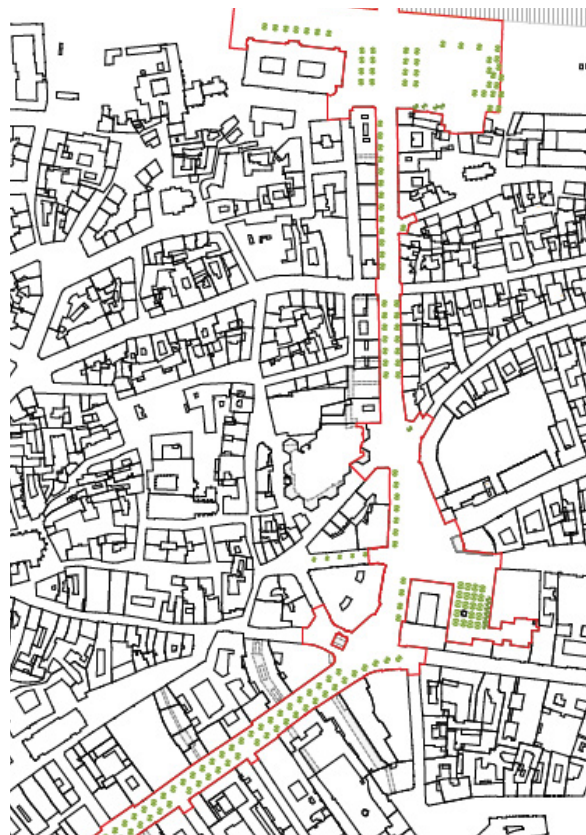


Foto 6: Aoc Architekti, Koncepce Hradební korzo: Nová stromořadí, s. 23

vzhledem k jeho vizuální podobě, dlouhověkosti, tempu růstu a odolnosti vůči městskému prostředí. Touto dřevinou se má nahradit i existující stromořadí v ulici Na Příkopech. Pozitivní efekt nové výsadby na lokální klima se ovšem projeví až po desetiletích a do té doby mohou stromy v ulici chybět. Z hlediska zelených opatření se uvažuje také o podzemních zasakovacích nádržích na dešťovou vodu, jejichž realizaci je nutné prověřit studii proveditelnosti kvůli umístění inženýrských sítí a prostorů metra.

Na náměstí Republiky se má zdůraznit ráz pěší zóny a pobytový charakter prostanství. Mají přibýt lavičky, před Hypobanku bude umístěna kašna. Architekt Ondřej Císler, hlavní autor koncepce Hradebního korza, navrhl vznik krytého tržiště v ústí ulice V celnici, které by vytvořilo jednotnou platformu pro stánky dnes sezónně zabírající prostor před Starou celnicí i Palladiem. Konkrétní podobu tržiště má určit architektonická soutěž. Podoba opatření ke zpříjemnění prostředí náměstí vzešla z participativního procesu, ve kterém se uživatelé veřejného prostoru vyjadřovali k tomu, co jim zde chybí.

Co se týče dopravních opatření, tramvajová zastávka je přemístěna před Palladium a další vznikne před Obecním domem. Uvažuje se totiž o možnosti vést tramvaj do ulice Na Příkopech a 28. října, tedy propojení náměstí Republiky s Václavským náměstím a Národní třídou. Podle autorů jde o městotvorný prvek, který může změnit ulice v živé obchodní třídy místo dosavadního zaměření podniků na turisty. Navíc nové propojení pomůže celoměstské síti MDH. „Cílem koncepce je změnit poměr intenzity využívání jednotlivých typů, snížit dominanci přepravy individuální automobilovou dopravou ve prospěch dopravy pěší, cyklistické a především městské hromadné. Tomu by mělo zásadně přispět striktní omezení tranzitního průjezdu vozidel územím, a zároveň navrácení zrušeného tramvajového spojení mezi Národní třídou a náměstím Republiky, které bylo v polovině 80. let nahrazeno podzemním spojením.“ Zrušen bude například průjezd aut pod Prašnou branou. Uplatní se koncepce zklidnění dopravy v centru města z května 2019 vypracovaná Kanceláří dopravní infrastruktury Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy.

Architekt Císler dodává: „Z mého pohledu se nedá v současnosti s prostorovým řešením náměstí Republiky dělat o moc víc. Jako výzvu k vytvoření příjemného pobytového náměstí vnímám spíš předpolí Štefánikova mostu, tam ještě lze pozitivní změnu uskutečnit.“



Foto 7: Aoc Architekti, Koncepce Hradební korzo: Náměstí Republiky, s. 120–121



Foto 8: Aoc Architekti, Koncepce Hradební korzo: Náměstí Republiky, s. 118–119

Pár stromů místo regulace výstavby

Studie Hradební korzo, jejíž první výsledky by měly být realizovány v horizontu pěti let, je koordinovaná s dalšími plánovanými projekty v území. Jedním z nich představuje návrh architektonického studia Jakuba Cíglera na ozelenění ulice V celnici a několika dalších ulic v okolí navazující na výše zmíněný projekt Central Business District (CBD) společnosti Penta na Masarykově nádraží. V celnici by měly vzniknout

tři pásy zeleně: dvě stromořadí po každé straně ulice a střední zasakovací pás. Navrhuje se také podzemní nádrž na dešťovou vodu. Realizace je ovšem značně nejistá vzhledem k tomu, že financování bude nést z větší části městská část nebo magistrát. Celý projekt je součástí pochybného memoranda, které uzavřelo hlavní město s Pentou po značně kontroverzním udělení územního rozhodnutí pro výstavbu první etapy CBD, proti němuž mohlo využít svého práva odvolat se. Představitelé města se ale rozhodli pro dohodu s developerem, který přislíbil jednak zpracování studií pro ozelenění okolí, jednak 40% podíl bydlení (ovšem jistě ne dostupného) v další etapě CBD. Na příkladu toho návrhu úpravy ulice vidíme snahu o kompenzaci skutečnosti, že město rezignuje na regulování soukromé výstavby, upravováním veřejných prostor, které ale nemůže nahradit ani vyrovnat poškození městského prostředí bezuzdným developmentem. V případě projektu CBD naroste lokální doprava a kvůli předimenzované zástavbě se bude oblast Masarykova nádraží dále přehřívat. Navíc bude zakonzerován stav Severojižní magistrály, která má být postupně humanizována.

Zeleň v památkové rezervaci

Omezením pro výsadbu zeleně v centru města však není jen expanze nové stavby, ale i regulace spojená s památkami. Národní památkový ústav se staví odmítavě k výsadbě zeleně, která by z jejich pohledu zásadním způsobem změnila ráz historických náměstí a která by mohla zasáhnout do archeologických nálezů v pražském podzemí. O této problematice jsem hovořila s Milenou Andrade Dneboskou z Národního památkového ústavu: „Vzhledem ke klimatické změně je žádost o ozelenění měst dostatečně důležitým impulsem. Na jednu stranu zeleň pomáhá mikrotermické regulaci fasád historických budov, ale na druhou stranu má každý prostor nějakou únosnost. Musí se volit mezi tím, co se chce podpořit v tom daném prostoru. Určitě by neměla být stromová dominanta v průhledech na důležité historické stavby. Jsou určité historické kompoziční dominanty, které by měly mít vizuální vazby nepoškozené. Je také třeba hledět na kompozici, zasazení zeleně do prostoru.“ Odmítavý postoj k některým prv-

kům modro-zelené infrastruktury vysvětluje tím, že za památkáři se jde pro souhlas naposled, už s hotovým projektem: „Žadatel se potom diví, že NPÚ nesouhlasí například s umístěním stromu právě v mezeře mezi vedením inženýrských sítí bez jakékoli kompoziční logiky,“ doplňuje Andrade.

Nové Město snese podle stanoviska NPÚ rozhodně více zeleně než Staré Město, kde byla historicky zastoupená minimálně a pozměnila by ráz náměstí. S tím nesouhlasí architekt a zastupitel Městské část Praha 1 Tomáš Vích: „Myslím, že historické centrum města je tu podobnější Itálii než třeba Německu. Zdejší stavitelé byli Italové, nebo se tam jezdili učit. Ve městech jako je Florencie, Řím, Benátky jsou stromy a zeleň přirozenou součástí historických náměstí, vytvářejí tolik potřebný stín a díky tomu tam lidé tráví čas.“

Na náměstí Republiky by si Milena Andrade dokázala představit stromy třeba po stranách vchodu ke kostelu svatého Josefa, který je dnes nevýrazný a právě zeleň by jej mohla orámovat. Klade zároveň velký důraz na to, že zelené plochy musí být dlouhodobě kvalitně udržované, jinak neplní svou funkci vzhledem ke klimatu, estetice, ani rekreaci: „Bohužel velká část stromů v Praze je v tak žalostném zdravotním stavu, že očekávané mikroklimatické funkce nemůže v žádném případě plnit. Obecně se přimlouvám zejména za kvalitu zeleně, nikoli tolik za kvantitu.“

Co bude s centrem?

V současné době žije v historickém centru Prahy minimum stálých obyvatel. To vede k tomu, že se o zlepšování jeho stavu nikdo z řad veřejnosti příliš nezasazuje. Na sídlištích a v rezidenčních čtvrtích můžeme vidět zájem místních o kvalitní životní prostředí a tlak na opatření, která zaručí, že i při rostoucích extréměch počasí, jako jsou letní vedra, bude v lokalitě možné pobývat. Centrum je oproti tomu místem všech a nikoho. Především to platí pro takový prostor jako je právě náměstí Republiky, na kterém

se neodehrává život, ale pouze provoz, doprava. Je to pro nás křižovatka, o které už ani jako o náměstí neuvažujeme. Kromě projektů jako je Hradební korzo, který jistě může přinést do oblasti mnoho nových kvalit, by se měli zapojit do vytváření města i sami obyvatelé Prahy a nejen ti, kteří zde chtějí výhodně investovat do nemovitostí a podnikat v developmentu. S projevy klimatické krize nám pobyt ve městě mnohdy činí potíže, stává se nepříjemným. Buď z něj budeme utíkat, nebo se začneme zasazovat o to, aby se prostředí v něm zlepšovalo.

