AKTUALIZACE URBANISTICKÉ STUDIE PRAŽSKÉ PAMÁTKOVÉ REZERVACE

Alena Hořejší

V září roku 2000 byla v Útvaru rozvoje hl. m. Prahy dokončena Aktualizace urbanistické studie Pražské památkové rezervace. Pro území historického jádra Prahy, vyhlášeného v roce 1971 za památkovou rezervaci a v roce 1991 zapsaného do seznamu světového kulturního dědictví UNESCO, bylo v minulosti zpracováno několik významných prací.

Územní prognóza PPR byla zpracována v letech 1978 – 1982 (Státní ústav pro rekonstrukci památkových měst a objektů – SÚRPMO Praha a Útvar hlavního architekta hl. m. Prahy), v roce 1991 Urbanistická studie PPR – koncept (Útvar rozvoje hl. m. Prahy s externími spolupracovníky z bývalého SÚRPMO, vedoucí týmu Ing. arch. P. Šváb, CSc.) a návrh této studie dopracovaný opět společným týmem pod vedením Ing. arch. M. Bašeho v roce 1994. Žádnou z těchto prací se nepodařilo bezrozporově projednat. Pouze v letech 1985 až 1997 měla rezervace prováděcí vyhlášku o zásadách usměrňování rozvoje PPR, která však byla v roce 1997 bez náhrady zrušena. V současné době platí pro historické jádro stejně jako pro celé území města Územní plán hl. m. Prahy schválený v září 1999, zpracovaný v měřítku 1 :10 000, a vyhláška hl. m. Prahy č. 32 Sb. o závazné části územního plánu hl. m. Prahy. Při projednávání územního plánu však byla stanovena podmínka pořídit pro rezervaci podrobnější dokumentaci. Pražská památková rezervace je tvořena historickým souměstím původně samostatných Pražských měst (Staré Město, Malá Strana, Hradčany a Pražský hrad, Nové město a Vyšehrad) sevřených ve společných hradbách.

Dle zadání schváleného zastupitelstvem hl. m. Prahy je zpracovaná studie v podrobnosti konceptu územního plánu a předpokládá se, že po projednání bude využita pro pořízení změny Územního plánu hl. m. Prahy a pro změnu příslušné části vyhlášky. Navazuje na výsledky projednání studie z roku 1994, a proto ten poněkud zvláštní název „Aktualizace urbanistické studie PPR“. Základní cíle řešení směřovaly především ke zformování architektonicko-urbanistické koncepce ochrany a podmínek rozvoje se stanovením limitů využití území. Dále pak k určení priorit dopravní obsluhy a technického vybavení a navržené řešení pak zhodnotit z pohledu ochrany životního prostředí.

Většina současných problémů vyplývá ze superpozice historického jádra, komerčního a správního centra města i státu a značné koncentrace pracovních příležitostí. Pražská památková rezervace měří celkem 863 ha. Přibližně v její severní polovině jsou soustředěny vrcholné orgány státu, tj. sídlo prezidenta, parlament, senát a úřad vlády a zde se za posledních deset let také soustředil největší nápor komerčních aktivit, které po období stagnace v sedmdesátých a osmdesátých letech znovu objevily hodnotu historického jádra. Během těchto let přibylo v nových objektech cca 17 000 m^2 obchodních a 75 000 m^2 administrativních ploch. Současně enormně narůstal turistický ruch, doprovázený často živelnými aktivitami, měnícími historickou autentičnost města. To vše vedlo ke značným úbytkům obyvatel a k přeměně bytového fondu na kanceláře. Po vyrovnání cen nájemného došlo částečně k návratu obyvatel, ovšem ve zcela jiném socio-demografickém složení. Roku 1999 bylo na území rezervace přihlášeno k trvalému pobytu 51 500 obyvatel, což je o 9000 méně než v roce 1991 a téměř o 120 000 obyvatel méně než v roce 1900. V Pražské památkové rezervaci je v současné době 220 000 pracovních míst (28 % všech pracovních příležitostí ve městě), ve vysokoškolských zařízeních tu studuje 290 840 studentů. V průměrný pracovní den se zde pohybuje přes půl milionu osob, což je téměř dvojnásobek než před rokem 1989. Tento vývoj je doprovázen značným nárůstem individuální automobilové dopravy. V řadě dopravně exponovaných míst jsou překračovány všechny sledované hygienické hodnoty. Doprava se tak stává funkcí limitující rozvoj centra.

Na základě analýz možného rozvoje vychází řešení urbanistické studie z předpokladu, že se podaří udržet stávající počet trvale bydlících obyvatel i při mírném zvýšení počtu pracovních příležitostí. K roku 2010 by se měl na celkový počet osob pobývajících denně na území rezervace pohybovat v rozmezí 500 – 600 000.

Urbanistická koncepce

Skutečné priority řešení jsou dány úctou k dochovanému kulturnímu dědictví, k obrazu města s jedinečnou kompozicí a téměř pokorným poznáním, že vývoj tohoto území je téměř ukončen a jeho prostorová struktura stabilizována. Výrazná konfigurace terénu v údolí Vltavy ovlivnila založení města. Levý břeh s hradbou strmých svahů porostlých zelení vytváří přírodní kulisu historickému jádru vymezenému tradičními dominantami Pražského hradu, Vyšehradu a Vítkova, doplněných o novodobé dominanty rozhledny na Petříně, televizní věže na Žižkově a výškových budov na Pankrácké pláni. Během celého 20. století se zástavba navazující na rezervaci postupně zvyšovala a oslabovala tak působení historického jádra v panoramatech města. Z toho důvodu bylo v roce 1981 vyhlášeno ochranné pásmo rezervace a v novém Územním plánu hl. m. Prahy bylo stanoveno území se zákazem výškových staveb.

Podmínky památkové ochrany jsou tedy prvořadé a vymezují možnosti dalšího využití území. Rozsah možných stavebních intervencí, výstavba nových objektů a úpravy veřejných prostranství, to vše vychází z podrobných analýz území a z respektování historických kvalit města, které se utvářely po staletí. Vychází z nich i návrh funkčního využití, který respektuje stávající soustředění vrcholné státní správy na Malé Straně, ale nepředpokládá zde její další rozvoj. Ten je dle územního plánu umožněn např. v Holešovicích, na Pankráci, nebo na Smíchově. Nejživější celoměstské centrum s koncentrovanými komerčními aktivitami podél Zlatého kříže, skutečné „smíšené území městského jádra“, je vnitřně diferencované, v některých blocích jsou ještě nevyužité rezervy. Proto jsou pro jednotlivé lokality specifi-

kována podrobnější pravidla. Významnější rozvoj centra je možný v prostoru Masarykova nádraží a Florence. Intenzita využití území klesá směrem k okraji rezervace. Odlišný charakter jižní části rezervace je dán především blokovou obytnou zástavbou, velkými uzavřenými areály zdravotnických a vysokoškolských zařízení a dominantou Vyšehradu. Areál na Albertově má všechny předpoklady pro vznik prestižního vysokoškolského a vědeckého centra uvnitř města. Všechna stávající vysokoškolská a kulturní zařízení, často celostátního významu, jsou ve studii samozřejmě respektována. Pro území Malé Strany je nadále typická funkční pestrost s významným podílem bydlení. Smíchovské nábřeží, které vymezuje západní okraj Pražské památkové rezervace, je určeno převážně pro bydlení. Zelené svahy, ostrovy, parky a hladina řeky umožňují obyvatelům rekreaci uvnitř města v urbanizovaném prostředí, za sportem a rekreací v přírodních podmínkách je však nutné vyjet mimo rezervaci do souvislých ploch zeleně podél řeky a v příměstské krajině. Základním předpokladem pozitivního rozvoje centrální části Prahy je zachování obytné funkce v tradičních lokalitách. Pro vybrané lokality je proto stanoven minimální podíl bydlení a studie dále upřesňuje „Zásady zvýšené ochrany bytového fondu v centrální části Prahy“ stanovené v ÚPn hl. m. Prahy.

Zeleň tvoří významnou kulisu historickému jádru, je součástí známých panoramat i městských vedut, obrazu Vltavy i jejích ostrovů a je součástí úpravy většiny veřejných prostorů a náměstí. Její rozsah v jednotlivých částech města odpovídá době založení a charakteru každé čtvrti. Z hledisek historických, urbanistických, sadovnických, rekreačních i ekologicko ochranářských je složen návrh obsažený ve studii. Zachovaný systém historických zahrad, parků a vnitroareálové zeleně doplňuje systém uličního stromořadí a v rozvojových lokalitách stanovuje minimální podíl zeleně.

Požadavky na další prostorové využití rezervace jsou plné protikladů. Od výjimečně uplatňovaných názorů na možné zakonzervování současného stavu až po návrhy na umístění velmi objemných staveb, které se dostávají do rozporu s požadavky památkové ochrany území. Urbanistická studie navrhuje zásady prostorového řešení a definuje míru využití území pomocí příslušných regulativů. Koeficienty hrubých podlažních ploch (KPP), zastavěných ploch (KZP) a minimálního koeficientu zeleně (KZ) jsou stanoveny pro 21 vytipovaných rozvojových lokalit, mezi které patří i místa, kde bude probíhat výstavba městského okruhu, a která budou potom parkově upravena. Dále byly vytipovány bloky, kde je možné určité zvýšení a naopak bloky, kde se navrhuje snížení stávající míry využití území. Součástí prostorového řešení jsou také zásady pro využití a úpravy ulic, náměstí a ostatních veřejných prostranství, která jsou v obraze města stejně důležitá jako okolní zástavba. Další pravidla definují podmínky pro zachování panoramatických účinků zeleně v hlavních panoramatech a tradičních městských vedutách. Ucelený soubor regulativů obsahuje v textové části i zásady umísťování reklamy a její regulace v historickém jádru města.

Koncepce památkové ochrany

Pražská památková rezervace je z pohledu památkové ochrany velmi složitým problémem a to ze tří základních důvodů: má velkou rozlohou, z hlediska architektonického i urbanistického není kompaktním celkem a jsou na ni kladeny velké nároky jako na centrum města. Ze zkušeností vývoje v posledních deseti letech byla zvolena možná definice plošných regulativů určujících:

- míru možných zásahů do jednotlivých objektů,
- míru a způsob (typologii) zástavby či dostavby v rámci domovních bloků, resp. pozemků nebo jejich souborů,
- charakter panoramatu, tj. podmínky pro relativní výšku zástavby včetně dominant,
- charakter střešní krajiny.

Na území rezervace je nyní 1 322 památkově chráněných domů, značný počet objektů drobné architektury, technické památky a historické zahrady a parky. Předmětem památkové ochrany území je historický půdorys, resp.urbánní struktura vymezená zastavěnými pozemky a veřejnými prostory, prostorová a hmotová skladba, charakter pozemků a objektů, panoramatické hodnoty nahlížené zevnitř i vně řešeného území a s tím související charakter střešní krajiny a historická zeleň. Návrh koncepce památkové ochrany se opírá o zákonem deklarovanou ochranu, jednak pro celek rezervace a současně pro jednotlivé zapsané nemovité kulturní památky nebo jejich soubory (např. Pražský hrad, Vyšehrad). Urbanistická studie se soustřeďuje především na plošnou ochranu územní, podrobnější zpracování se předpokládá v navazujících regulačních plánech.

Metoda zpracování návrhu plošné ochrany území je založena na diferenciaci řešeného území z různých hledisek, ze kterých jsou následně vytvořeny soubory navrhovaných zásad a regulativů. Analýzy současného stavu, které předcházely návrhu, se soustředily především na památkové a architektonické hodnoty staveb, na typologii, tj. na způsob a míru zastavění pozemků a na panoramatické hodnoty území. Z vyhodnocení provedených analýz byly navrženy „sourodé celky“, které mají společné charakteristiky. Pro ně je pak stanovena regulace vyplývající z podobného popisu dle jednotlivých kritérií a tento popis je vlastním věcným návrhem koncepce památkové ochrany.

Prvním kritériem je památková a architektonická hodnota jednotlivých objektů. Druhým kritériem je hodnocení z pohledu urbanistického, kontextuálního. S přihlédnutím k míře zastoupení hodnotných objektů a prostorů bylo provedeno odstupňované zhodnocení kvality a následně byly navrženy „sourodé celky z hlediska možné stavební intervence“:

a) Určené k ochraně.
b) Určené k zachování.
c) Určené k možné modifikaci.
d) Určené k možné transformaci.
e) Určené k možné nové výstavbě – rozvojové plochy.

Stejně jako sourodé celky městské struktury byla analyzována tzv. „střešní krajina“ soustřeďující se na vytvoření pravidel pro další utváření střech v rezervaci a tzv. „panoramatická krajina“ definující pravidla pro zachování panoramat jak uvnitř rezervace, tak směrem do okolního města i příměstské krajiny. Součástí řešení je i návrh diferencovaného přístupu k rozsáhlému území ochranného pásma Pražské památkové rezervace.

Doprava

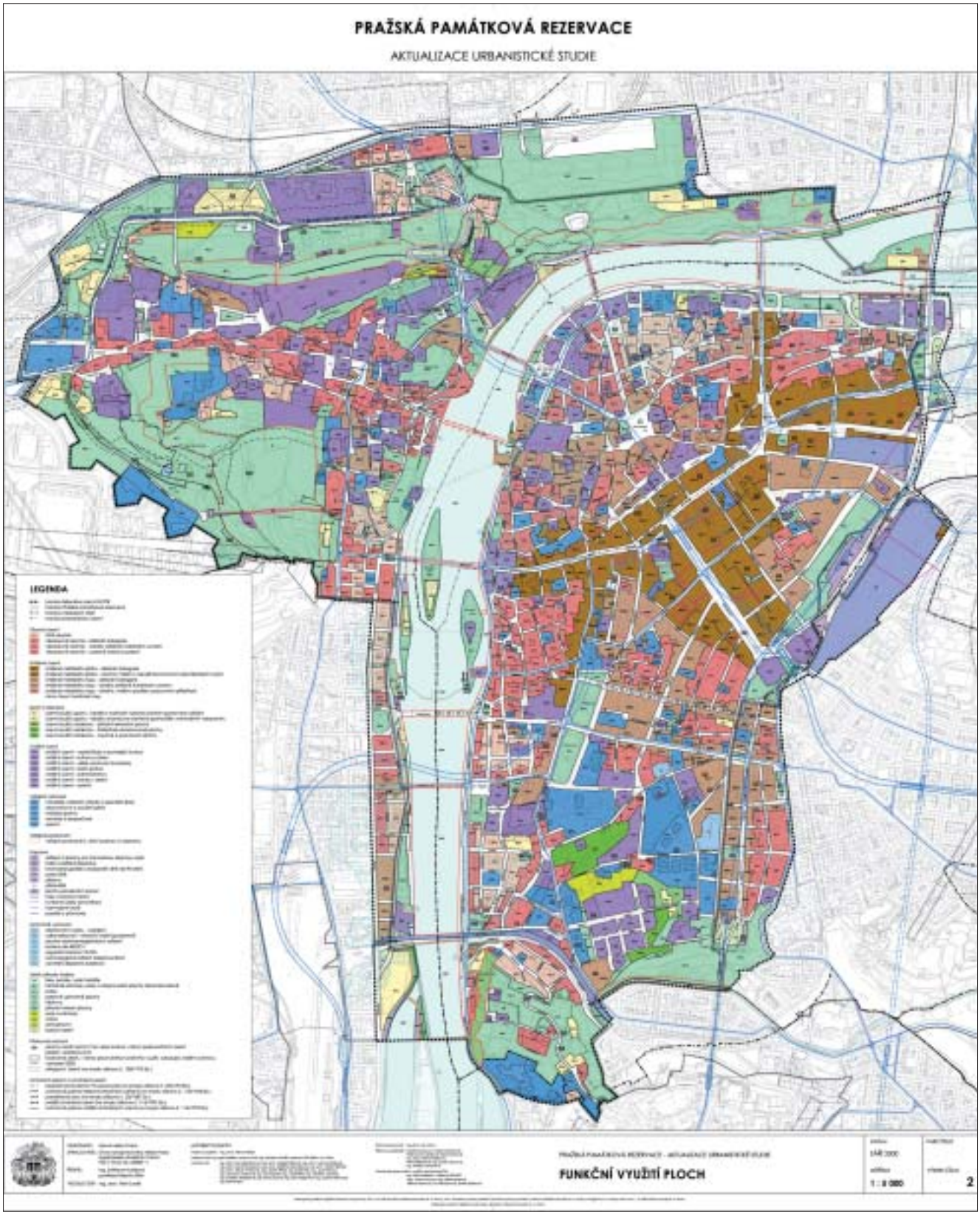
Doprava, významná součást městského života, je často pociťovaná jako nepřátelská funkce v historickém jádru především díky osobním automobilům. Za posledních deset let se v celé Praze zvýšil počet evidovaných automobilů o 285 000. Nárůst dopravního výkonu automobilové dopravy na území rezervace se týkal dopravy průjezdné, zdrojové i cílové. Průjezdná doprava v roce 2000 tvořila cca 42 % z celkového počtu cest.

Z předcházejících analýz a bouřlivých diskusí vycházejí zásady dopravního řeše-

hranice Pražské památkové rezervace

řešené území Aktualizace urbanistické studie PPR

Vymezení Pražské památkové rezervace a řešeného území Aktualizace urbanistické studie PPR



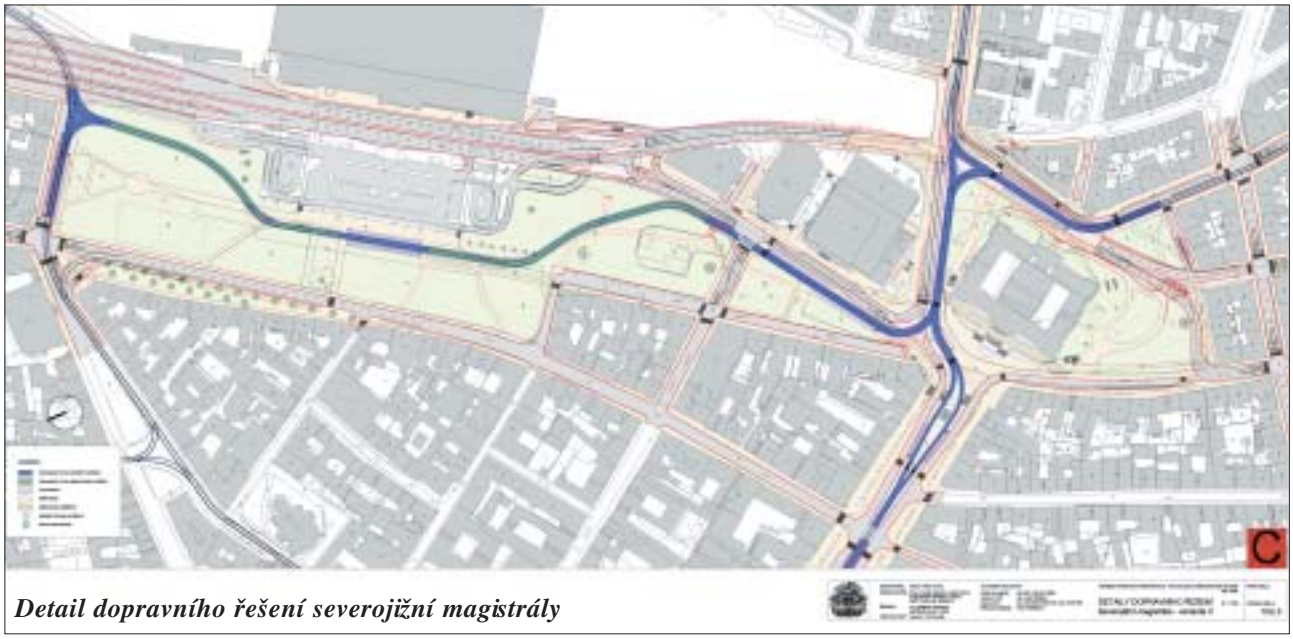
Pražská památková rezervace – funkční využití ploch

ní, které požadují především snížit přepravní nároky vhodným urbanistickým řešením, které nebude do rezervace umísťovat funkce s velkou aktivitou automobilové dopravy. Současně je nutné účinně regulovat individuální automobilovou dopravu a dopravu nákladů pomocí technických, organizačních a legislativních opatření a vnitroměstskou průjezdnou dopravu soustředit na síť nadřazených městských komunikací mimo rezervaci. U městské hromadné dopravy pak preferovat rozvoj kolejové dopravy, městské komunikace přizpůsobit potřebám pěšího pohybu a života ve městě, zkvalitnit vybavení a estetickou úroveň ulic a veřejných prostorů, zlepšovat podmínky pro dopravu a pohyb osob tělesně postižených a osob se sníženou schopností pohybu.

Pražská památková rezervace – doprava (varianta A)

V neposlední řadě pak podporovat rozvoj cyklistické dopravy a vytvářet předpoklady pro vhodné využití vodní dopravy.

Urbanistická studie navrhuje detailní řešení dlouhodobých dopravních problémů, zejména způsob rozpletu severojižní magistrály vedené v obou směrech za Státní operou a Národním muzeem, vedení tramvajové trati z ulice Vinohradské a ze směru od Tylova náměstí do prostoru Václavského náměstí a do předprostoru Hlavního nádraží a organizaci dopravy v klidu. Dopravní část je zpracována komplexně pro všechny druhy dopravy ve čtyřech variantách a vychází z nadřazeného celoměstského systému vyjádřeného v Územním plánu hl. m. Prahy, kdy základ sběrné komunikační sítě tvoří měst-



Detail dopravního řešení severojižní magistrály

ský okruh, doplněný stávajícími sběrnými komunikacemi a novým Výtoňským mostem. Pro všechny varianty je společný jednosměrný provozní režim v ulici Karmelitské a na Smetanově nábřeží. Navržený systém zklidněných komunikací zahrnuje obytné a pěší zóny. Varianty návrhu komunikační sítě byly posouzeny zatížením pro stav v roce 2010 dle nového dopravně inženýrského modelu dopravního plánování v hl. m. Praze. Získané výpočty byly základem pro posouzení navrženého řešení jak z hledisek dopravních, tak z hledisek životního prostředí

Nosným systémem hromadné dopravy v centru města jsou tři trasy metra A, B, C se dvěma významnými křižovatkovými stanicemi, Muzeum a Můstek. Nově navrhovaná trasa D se dotýká východního okraje rezervace a ve stanici Hlavní nádraží vytvoří křižovatkovou stanici s trasou C, která obchodní pasáží pod kolejištěm Hlavního nádraží a dvěma vestibuly umožní přestup na železnici i tramvaj. Tramvajová síť je v jednotlivých variantách doplněna o nové úseky. V základní variantě A doplňuje tramvaj, která vede z ulice Vinohradské do horní části Václavského náměstí a k hlavnímu nádraží, varianta B tramvajovou trať překládá z ulice Škrétovy do ulice Mezibranské a varianta C navrhuje maximální rozsah tramvajových tratí, tj. před hlavní nádraží a přes Václavské náměstí do ulice Na příkopě. Součástí rezervace jsou dvě důležitá pražská nádraží, Hlavní a Masarykovo. Dálkové spoje a příměstská doprava se tak dostává do centra města, kde jsou zajištěné přestupy na metro i na tramvaj.

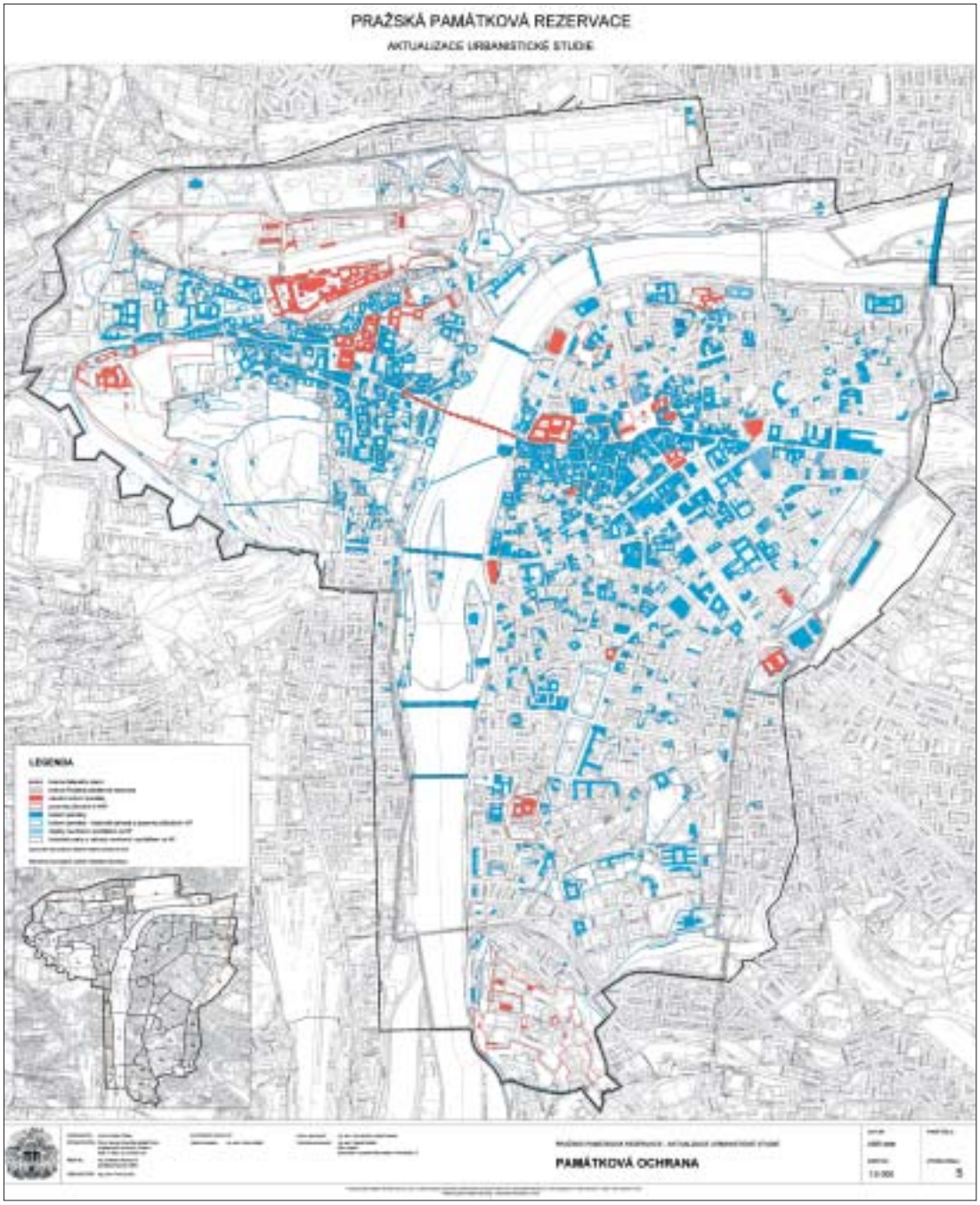
Stanovená „únosná míra dopravy" a tím i výhledový počet parkovacích stání vycházejí z předpokladu regulace parkování v centru města. Návrh 30 000 stání je považován z hlediska obsluhy území za nezbytný a současně ještě akceptovatelný vzhledem k propustnosti uličních profilů, ke kvalitě životního prostředí a k požadavkům památkové ochrany. V současné době je na území rezervace k dispozici cca 27 000 stání převážně na komunikacích. Strategickým cílem je snížení disponibilní kapacity stání na veřejných komunikacích a prostranstvích a jejich uvolnění pro pěší provoz, městskou hromadnou dopravu a cyklistický provoz. Základním předpokladem je však výstavba navržených podzemních hromadných garáží. Výpočtem byl ověřen možný úbytek parkovací kapacity na veřejných komunikacích a prostranstvích o cca 20 % oproti současnému stavu.

Podzemí a technické vybavení

Území Pražské památkové rezervace je hustě protkáno liniovým vedením technického vybavení různých generací, od sítí z konce 19. století po sítě pokládané v poslední době. Vedle těch, které jsou důležité pro zásobování rezervace jí prochází značné množství trubních a kabelových vedení nadřazených systémů. Uliční profily jsou zcela zaplněny potrubím pro zásobování vodou, plynem, odkanalizování, potrubní pošty a kabelovými vedeními přenosu informací a zásobování elektrickou energií. Vedle staveb a zařízeních důležitých pro chod města existují v podzemí archeologické lokality a prvky, které patří mezi historické dědictví a které omezují využití podzemních prostor.

Součástí studie je i poprvé zpracovaný výkres se souborem informací zahrnujících zákres archeologicky významných ploch, sklepů objektů a ostatních podzemních prostorů a průmět nejvýznamnějších podzemních staveb, tj. staveb dopravních včetně hromadných garáží stávajících i navrhovaných s kapacitou minimálně 90 stání a stavby technického vybavení tak, aby bylo patrné, kde lze očekávat možné konflikty s ochranou archeologických lokalit. Intenzivní stavební činnost v devadesátých letech 20. století byla doprovázena nárůstem zemních prací, které vedly ke značnému úbytku historických terénů. Proto je nutné stanovit pravidla pro využívání podzemí a pro vybrané lokality navrhnout vyšší stupeň ochrany.

Nejintenzivněji je podzemí Pražské památkové rezervace využito pro stavby technického vybavení. Pitná voda, energie a informace jsou do rezervace dopravovány ze zdrojových zařízení umístěných převážně mimo ni. Problémem zůstává, že základní potřeby v zásobování vodou a odvádění odpadních vod jsou vzhledem k narůstajícím počtům poruch na fyzicky dožívajících sítích zajišťovány s neúnosně vysokými ztrátami vody. Naopak změna palivové základny pro vytápění z nekvalitních pevných paliv na vyšší užití zemního plynu a elektřiny významně snížila obsah poletavého prachu, kysličníku siřičitého a uhelnatého v ovzduší. Ke zlepšení životního prostředí přispěla postupná realizace kolektorového systému, který umožňuje ukládání trubních a kabelových sítí a jejich případné opravy



Pražská památková rezervace – památková ochrana

a výměny provádět bez zásahů do povrchu ulic v nejexponovanější části města.

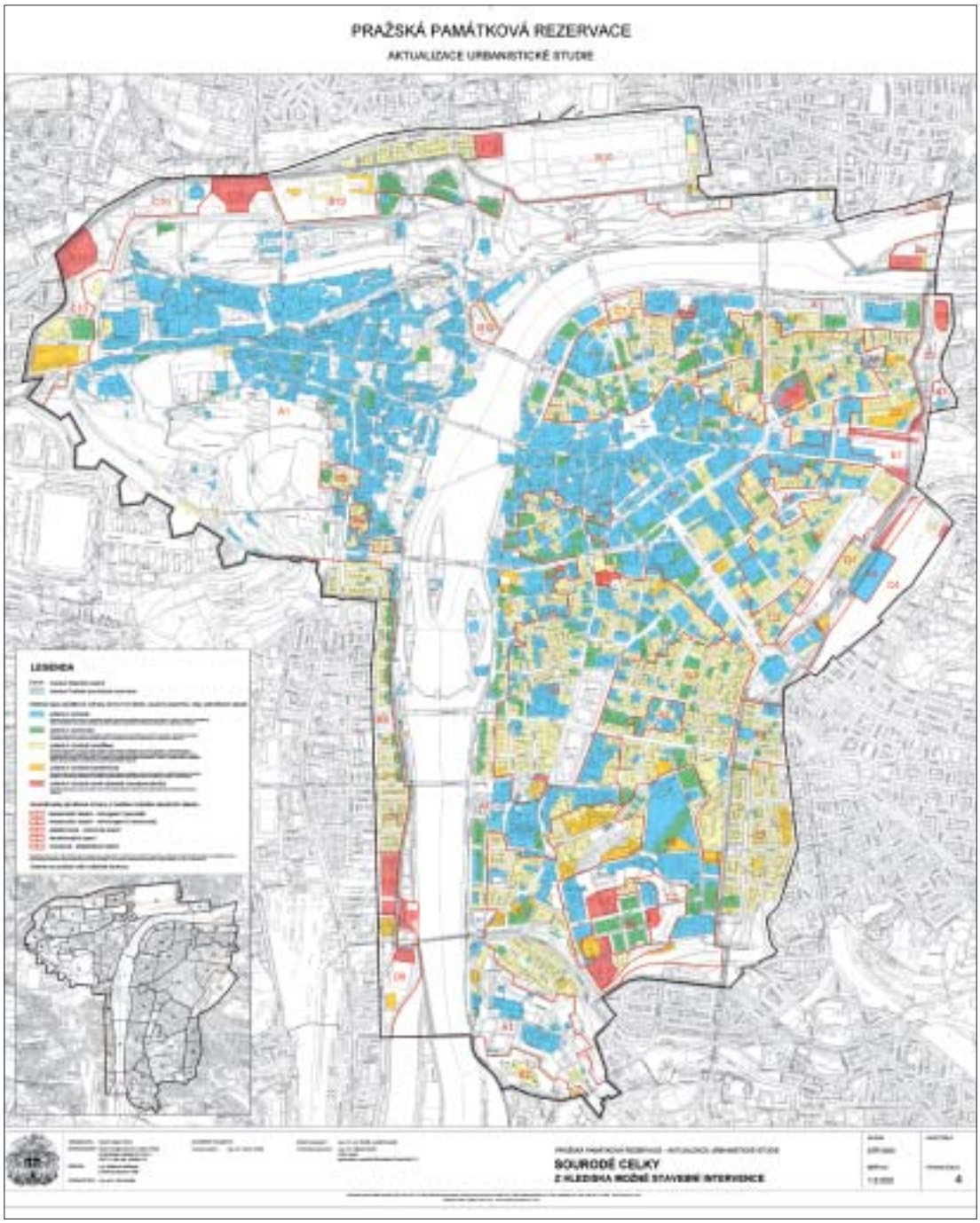
Návrh rozvoje technického vybavení vytváří podmínky pro spolehlivou činnost jednotlivých systémů odpovídající významu rezervace a požadavkům na zlepšení životního prostředí. Dodávka potřebného množství vody je podmíněna systémovou obnovou vodovodní sítě plošného charakteru a současnou rekonstrukcí některých nadřazených vodovodních řadů vzhledem k tomu, že téměř 30 % sítě je starší 100 let a dochází tak k častým poruchám s vysokými ztrátami vody. Pro fungování kanalizačního systému v souladu s požadavky na čistotu vodních toků je třeba realizovat soubor opatření směřujících ke zlepšení stavebního stavu stávajících stok, k zabránění možnému vniknutí vltavské vody do kanalizačního systému při povodňových stavech, připojení odpadních vod z lokálních systémů na kanalizační systém a k retenci ředěných odpadních vod. Stoková síť, která byla z 90 % realizována do roku 1930, byla založena s velkorysou rezervou a ve značném rozsahu své délky dodnes kapacitně vyhovuje. Z hlediska fyzického stavu se však ocitá na hranici životnosti. Zásobování teplem je orientováno na postupnou náhradu nekvalitních tuhých paliv zemním plynem, elektřinou a na využívání centrálních zdrojů tepla, především v území, do kterého zasahují tepelné rozvody výtopny Holešovice. Pro zajištění potřebného množství elektrické energie je třeba realizovat další transformační stanici 110/22 kV, zásobování plynem je podmíněno rekonstrukcí stávajících regulačních stanic na vyšší výkon, který umožní další odběry a provozní stabilitu. Prudký rozvoj přenosu informací vyžaduje vytvoření podmínek pro zajištění 200 – 300 % telefonizace a realizaci záměrů významných informačních systémů a to jak nově ukládanými a rekonstruovanými sítěmi s vyso-

kou přenosovou kapacitu, tak přenosem informací radioreleovou cestou. Navržená výstavba hlubinného kolektoru Centrum II navazuje na již realizované části a vytváří podmínky pro zaokruhování sítí ukládaných do kolektorů v nejexponovanější části města. Ve výhledu jsou navrženy hlubinné kolektory Staré město, Malá Strana, Smíchov I a příčné větve kolektoru Centrum II. Rozvoj je navržen i v distribuční části systému, která přivádí jednotlivá media ke spotřebiteli.

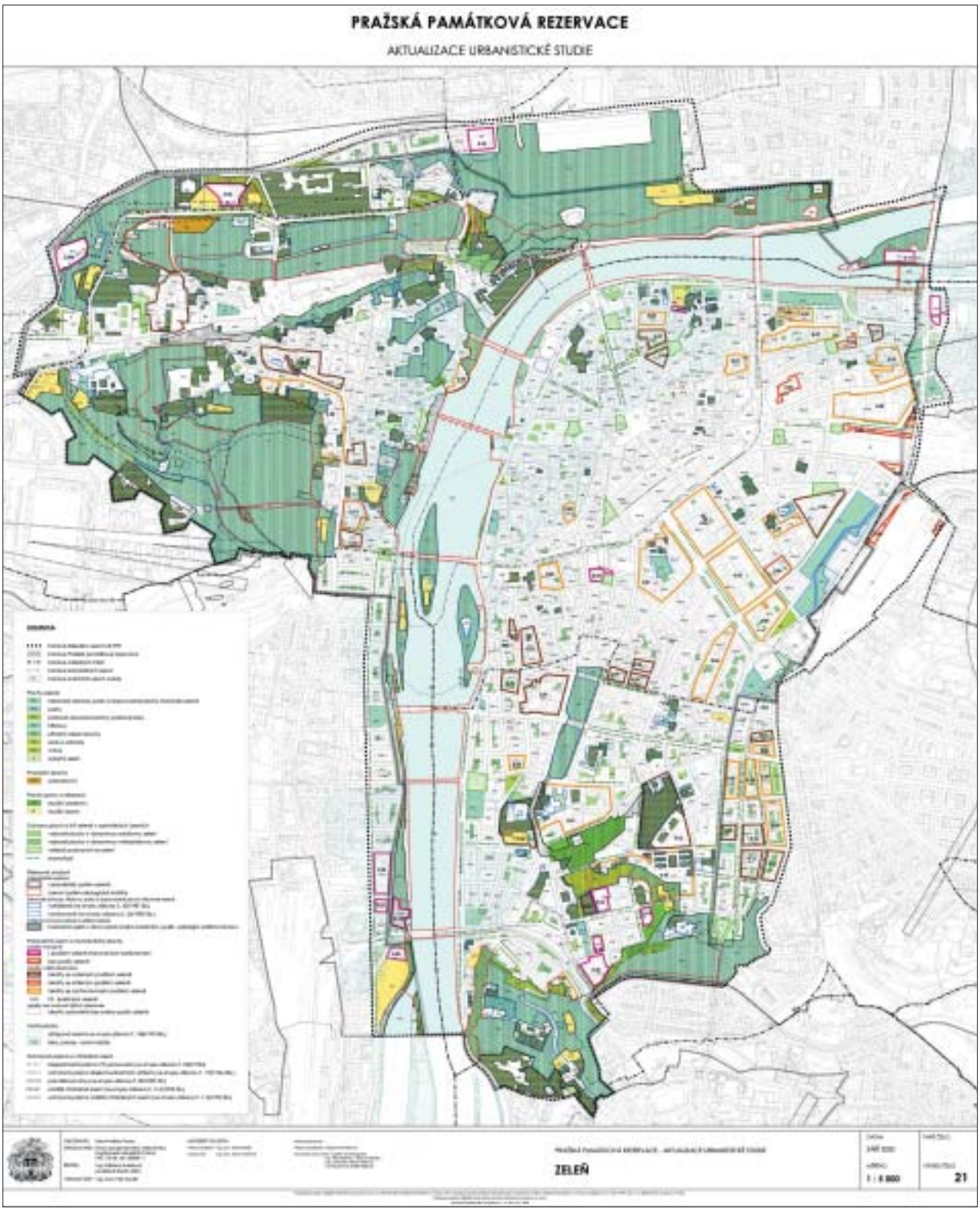
Vltava, nejdůležitější vodoteč na území rezervace, představuje pro město povodňové ohrožení. Ve studii je vyznačena zátopová čára velké vody ve Vltavě vycházející z průtoku katastrofální povodně v roce 1890, jednotlivé kategorie zátopových území a návrh protipovodňových opatření, které zajistí ochranu převážné části území proti dynamickým účinkům povodňových průtoků.

Životní prostředí

Hlavní město Praha a především jeho centrum patří ve stavu životního prostředí mezi nejpostiženější oblasti České republiky. Tato situace je výsledkem překryvu řady negativních faktorů. Špatná kvalita ovzduší je způsobena především vysokou dopravní zátěží a dosud přetrvávající nevhodnou strukturou palivo-energetické základny, kombinovanými s nepříznivými geomorfologickými a klimatickými podmínkami, umocněnými hustou zástavbou. Z hlediska vlivu na životní prostředí jsou v tomto území určujícími faktory čistota ovzduší a hluk. V návrhovém horizontu k roku 2010 bylo provedeno modelové posouzení předpokládané kvality ovzduší v území pro základní znečišťující látky, speciální pozornost byla věnována vlivu automobilové dopravy. Vypočtené průměrné roční koncentrace oxidů dusíku dokládají překročení imisního limitu 80 miligramů/m^3 podél severojižní magistrály,



Pražská památková rezervace – sourodé celky z hlediska možné stavební intervence



Pražská památková rezervace – zeleň

v místech dopravně zatížených křižovatek a při výjezdech z tunelů městského okruhu. Na celém ostatním území rezervace však nejsou imisní limity překročeny. Z akustického hlediska byly vyhodnoceny všechny uvažované varianty dopravního řešení v denní i noční době a navržena opatření k minimalizaci jevů negativně ovlivňujících životní prostředí. Nejhůře zasaženy hlukem jsou ulice dopravně zatížené a ty, ve kterých jezdí tramvaj.

Cílem zpracované studie bylo přispět k odstranění nebo zmírnění současných ekologických problémů, k ochraně stávajících krajinných a přírodních hodnot a k vyřešení hlavních střetů zájmů mezi ekonomickým rozvojem centra hlavního města a ochranou životního prostředí. Založit tak řešení vedoucí k budoucímu fungování území bez zásadních ekologických závad.

Ing. arch. Alena Hořejší
vedoucí projektu
Útvar rozvoje hl. m. Prahy