

URBANISMUS METROPOLITNÍ OBLASTI PRAHY

Rozhovor s architekty Vlastou Klokočkovou, Milanem Körnerem a Petrem Durdíkem

Prakticky všechna světová velkoměsta se potýkají s mnoha problémy, souvisejícími s jejich růstem a rozšiřováním zájmů za hranice svých správních území. Také v případě Prahy jde o vzájemnou koordinaci mezi hlavním městem a okolními obcemi, ležícími už ve Středočeském kraji. O těchto otázkách, ale i o budoucnosti problematických částí našeho hlavního města, jsme letos v květnu hovořili se zástupci Útvaru rozvoje hlavního města Prahy – vedoucím Odboru urbanistické koncepce Ing. arch. Milanem Körnerem, CSc., vedoucím Odboru fondu informací o území Ing. arch. Petrem Durdíkem a vedoucí Ateliéru urbanistického detailu Ing. arch. Vlastou Klokočkovou.

Náš rozhovor bychom chtěli věnovat problematice vztahů mezi územím hlavního města Prahy a územím Středočeského kraje. Jde přitom nejenom o dopravu, ale také o všechny ostatní problémy, zejména otázky bydlení, průmyslu, obchodu, služeb, rekreace či zeleně.

Körner: Souhlasím s tím, že nejde pouze o dopravu. Za palčivou lze pokládat sub-urbanizaci, která se dotýká jak okrajových území Prahy, tak i zejména příměstských obcí, náležejících do Středočeského kraje. Dalším problémem je rozsáhlá změna funkčního využití ploch, a to jak na území Prahy, tak v širším příměstském pásu. Transformace území má již dnes silný vliv na intenzitu využití zastavitelných ploch. Stávající zastavěné území má dnes poměrně nízkou intenzitu využití.

Jde tedy o dvojí proces – na jedné straně o zábor nových ploch a na straně druhé o zahušťování stávajících zastavěných ploch.

Durdík: Skutečně žhavým tématem je spolupráce orgánů hlavního města Prahy a orgánů Středočeského kraje. Při procesu vymezování území hlavního města kraje se diskutovalo o několika variantách, přičemž se počítalo s tím, že některé části okresů Praha-západ a Praha-východ by byly k městu připojeny. Politickým rozhodnutím byl ale kraj Praha ponechán ve svých původních hranicích. Praha je tedy krajem, obvodem obce s rozšířenou působností a obcí zároveň. Z hlediska veřejné správy a politického řešení jde o uspořádání logické, avšak z hlediska faktického rozvoje území Praha prorůstá se Středočeským krajem téměř všemi směry. To přináší problémy zejména z hlediska územně plánovací přípravy. Územní plán Prahy je schválen, územně plánovací dokumentace Středočeského kraje je jak



Foto © Lubor Fridrich

na úrovni velkých územních celků, tak na úrovni obcí rozpracována. Když se zahajovaly práce na územním plánu Prahy, tehdejší centrální orgány územního plánování dohodly, že zpracování územně plánovací dokumentace okolních obcí bude probíhat souběžně s tím, že případné rozpory a vznikající problémy se budou „za pochodu“ řešit. Zpracování územního plánu Prahy ale časově předběhlo zpracování územně plánovací dokumentace Středočeského kraje. Došlo k situaci, kdy územní plán Prahy byl schválen, ale zpracování územního plánu velkého územního celku Pražského regionu zůstalo na úrovni konceptu a dodnes není dokončeno ani souborné stanovisko k tomuto konceptu. Po vyhlášení krajů přešlo pořizování příslušného územního plánu VÚC z Ministerstva pro místní rozvoj na orgány Středočeského kraje. Podle legislativy ale tento dokument je schopen řešit pouze území Středočeského kraje bez území hlavního města Prahy. Koncept byl projednáván zhruba před dvěma lety, avšak ke schvále-

ní souborného stanoviska dosud nedošlo. Obce v té době zpracovávaly své územní plány relativně nezávisle. Území je z velké části pokryto schválenými územními plány obcí, které ale nejsou nijak zvlášť koordinovány z hlediska možností rozvoje celého kraje.

Existuje v současnosti nějaký orgán, který by zajišťoval vzájemnou kompatibilitu dvou sousedících krajů?

Durdík: V současné legislativní situaci to již ministerstvu nepřísluší. Pořizovateli územních plánů VÚC, v současné době zpravidla územních plánů krajů, jsou výhradně kraje. Většina krajů dnes pořizuje ÚP VÚC pro celé své území. Přitom se důsledně dbá na to, aby krajská územně plánovací dokumentace nezasahovala do kompetence jednotlivých obcí a neřešila využití jejich zastavěného území. Zaměřuje se zejména na hlavní koridory dopravy a technické infrastruktury, územní systémy ekologické stability a další speciální zájmy.

Körner: K tomu bych poznamenal, že možná větším problémem, než je existence či neexistence krajského územního plánu, je změna jeho obsahu. Podle mého názoru se v územních plánech VÚC rezignovalo na urbanistickou koncepci a jejich obsah se zúžil na nadřazené systémy dopravy a technické infrastruktury a na ochranu přírody. Za této situace je vzájemná koordinace využití území prakticky nereálná a řeší se zejména rozpory nadřazených dopravních systémů. Těchto rozporů je relativně málo, protože veškeré silnice první třídy a významné silnice druhé třídy se řeší v širších souvislostech – řešení ostatních silnic a obecních komunikací je v kompetenci obcí. Převedení silnic druhé a třetí třídy na kraje je z hlediska dopravní koncepce zdrojem mnoha problémů. Ministerstvo dopravy se prostřednictvím Ředitelství silnic a dálnic prakticky nevyjadřuje k trasám silnic druhé a třetí třídy. Obce a kraje si často do trasování těchto silnic prosazují své lokální zájmy, což přináší pro celkovou dopravní koncepci kraje i ve vztahu k nadřazeným dopravním sítím značné problémy.

Durdík: Zmínil bych tu ještě jeden problém. Okrajové obce ležící ještě na území Prahy mají v rámci územního plánu Prahy stanoveny celkem rozumné limity dalšího rozvoje. Obce ležící za hranicemi hlavního města již takto limitovány nejsou. Přitom těží z blízkosti Prahy a mají poměrně velké rozvojové ambice. Mohou tak vzniknout plošně rozsáhlé urbanizované celky, které výrazně ovlivní obraz pražské aglomerace.

Jde o obecnou tendenci v rámci celého okraje Prahy?

Durdík: Ano, lze to tak říct. Existují však první případy, kdy dochází k fyzickému srůstání pražských a příměstských obcí, jejichž samosprávy si postupně uvědomují, že bez společného koordinovaného přístupu se situace stává kritickou. Mám na mysli například oblast Klánovic, Šestajovic a Zelenče. Také bude nutno vyřešit otázku pořizovatelské praxe, protože Praha nemůže pořizovat územní a regulační plány za hranicemi svého území.

Klokočková: Zřejmě si každý bude „pořizovat“ na svém území, ale vzájemně se budou muset dohodnout na společném postupu.

Durdík: Osobně jsem v této věci poněkud skeptický – považoval bych za vhodnější

řešení, kdyby byl pro takovátou území určen jeden pořizovatel.

Körner: Víím, že takové případy existují. Ve Středočeském kraji se například zdálo společné projednávání a pořizování územních plánů pro tři obce. Pokud jde o rozvojové ambice, existuje i na území Prahy určitá soutěž. Některé okrajové městské části usilují o podstatně větší rozvoj než stanovil územní plán. Systémem častých změn územního plánu se nenápadně rozšiřují zastavitelné plochy.

Tyto problémy existují i v Brně, i když samozřejmě v menším měřítku, a budou evidentně společné všem rostoucím aglomeracím. Domníváte se, že by měl existovat nějaký nástroj na centrální úrovni, který by tyto tendence usměrňoval, případně i omezoval?

Körner: Myslím si, že to by mělo vyřešit komplexní regionální plánování. Podle mého názoru ale na tento problém v současné době Ministerstvo pro místní rozvoj rezignovalo. Všechny velké evropské aglomerace plánují nejen územní rozvoj, ale i svůj investiční rozvoj ve vzájemných vazbách. Mají například dopravní svazy pro komplexní řešení regionální dopravy. V Praze to do jisté míry doplňuje systém „Pražské integrované dopravy“, který podle mého názoru funguje poměrně dobře.

Durdík: Jedním z účinných nástrojů regulace územního rozvoje by také mohla být daňová politika. Platily-li by se adekvátní daně ze stavebních pozemků, mnohé z rozvojových záměrů, které nejsou podloženy reálnou ekonomikou, by nebyly předkládány. Majitelé by nemohli dlouho držet volně stavební pozemky, pokud by museli platit vysoké daně.

Körner: Záměry jednotlivých územních plánů se nedají jednoduše sčítat. Některé obce přerostly výrazně prognózu svých územních plánů – jako příklad mohu uvést Vestec. Z 369 obyvatel (v roce 1991) jich má dnes cca 1400. Ti se díky blízkosti metra dostanou do středu Prahy rychleji než část obyvatelstva pražských čtvrtí. Některé městské části v rámci Prahy naopak plánovaného růstu vůbec nedosáhly. Atraktivní sídla jak na území Prahy, tak na území Středočeského kraje s dynamickým rozvojem, jsou obvykle vybaveny odpovídající infrastrukturou a jsou vybaveny dostatkem pracovních příležitostí, přičemž některé přírůstky jsou netušené – například v prostoru Prů-

honice/Čestlice vzniklo cca 2500 nových pracovních míst, přičemž tyto obce narostly jen o cca 450 obyvatel na dnešních cca 2450 obyvatel.

Zde se asi projevuje vliv dálnice D1?

Körner: Ano, a jde přitom o velmi zajímavý jev co do migrace obyvatel. Kvalifikované a dobře placené skupiny obyvatel dojíždějí denně do centra Prahy. Vyjíždka ze satelitů typu Průhonice se pohybuje mezi padesáti až osmdesáti procenty bydlících, kdežto nové pracovní příležitosti vznikající podél dálnice jsou často využívány dvěma skupinami obyvatel – jednak z Jižního města, jednak z širšího venkovského zázemí Prahy. V Jižním městě se doposud nepodařilo vytvořit dostatek pracovních příležitostí. Z této „panelové noclehárny“ vyjíždějí dnes obyvatelé dvěma směry: do centra a do nového urbanizovaného pásu obchodů a velkoskladů táhnoucích se dlouhé kilometry jihovýchodním směrem podél dálnice.

Durdík: Rozvojové předpoklady příměstských obcí, a to jak na území hlavního města, tak za jeho hranicemi, jsou velmi diferencované. Přirozeným výběrem rostou ty atraktivní, zatímco mnohé ambiciózní cíle jiných obcí se nenaplní a ani do budoucna naplněny nebudou. Otázkou je, zda rozvoj těch obcí, které předpoklady mají, probíhá správným směrem. Týká se to zejména spontánního a velmi kritizovaného obestavování dálnic nejrůznějšími velkosklady a velkoobchody bez zelených předělů a celkové urbanistické koncepce. Pokud jde o velká panelová sídliště, měli jsme snahu vytvořit předpoklady pro jejich dovybavení adekvátním množstvím pracovních příležitostí. Snaha vytvářet relativně autonomní pražské části, které by byly organizovány tak, aby měly většinu pracovních příležitostí v místě a omezila se tím nadměrná mobilita, zatím ale není zcela úspěšná.

Chcete říct, že tam není dostatek funkčně smíšených ploch?

Klokočková: Ty tam již dnes jsou, ale jsou považovány za plochy stabilizované. Znamená to, že případné přestavby, nástavby a dostavby závisejí na záměrech dnešních majitelů.

Körner: K tomu by bylo vhodné říct, že okrajové části Prahy jsou většinou relativně bohaté. To je dáno především tím, že je do nich transferován podíl na praž-



Foto © Archiv ÚRHM Praha

Panorama Karlína

ském rozpočtu. To jim umožňuje výrazně zlepšit technickou infrastrukturu; existuje i řada dobrých příkladů na regenerace centrálních částí těchto původně venkovských sídel. Za hranicemi hlavního města je sice vidět hodně nových domů, avšak obecní rozpočty nejsou takové, aby byly schopny komplexně řešit středy obcí a ostatní veřejná prostranství.

Durdík: V těchto sídlech lze pozorovat markantní rozdíl mezi novými částmi s novými, i když mnohdy architektonicky problematickými stavbami, a většinou chudým a zchátralým centrem.

Körner: I zde existují výjimky, například Průhonice, ale ve většině venkovských obcí je rozdíl mezi starou a novou částí výrazný.

Klokočková: Tady musím zmínit paradoxně „kladnou“ úlohu povodně. Například obce podél Berounky, které byly povodní zasaženy, si díky tomu vybudovaly nové komunikace i veřejná prostranství.

Vratme se ale k problematice celoměstské a potažmo regionální pražské dopravy.

Körner: Tento problém považuji za klíčový. Přepravní vztahy a přepravní proudy v pražském i středočeském regionu jsou nesilnějšími v rámci celé republiky. Bohužel, příspěvky státu jsou s přihlédnutím k dopravní důležitosti tohoto uzlu stále nízké. Praha se snaží investovat velké částky jak do výstavby metra, tak do městského okruhu a radiálních komunikací. V tomto smyslu se výrazně zadlužila, ale realizace dopravních staveb stále zaostává za aktuálními potřebami.

Durdík: Domnívám se, že to není pouze v penězích, je to také otázka dobré vůle. Zejména realizace vnějšího – silničního okruhu naráží na poměrně agresivní odpor ekologických aktivistů.. Mnohdy jde však i o lobbystické zájmy majitelů pozemků, kteří mají jiné představy o jejich zhodnocení. V poslední době se připravuje územní rozhodnutí pro celou trasu okruhu s výjimkou severovýchodní části. Jeho realizace by městu velmi pomohla. Doprava je dnes natolik koncentrovaná do centra Prahy a na stávající vnitřní okruh, že dochází k zácpám a nelze najít další možnosti zvýšení její kapacity.

Trasa okruhu probíhá pouze na území Prahy, nebo její hranice přetíná?

Durdík: Jak na východě, tak na západě prochází okruh vně hranic hlavního města. Některé městské části, například Suchdol a Chabry, tento okruh na svém území nechtějí. Po celé trase ale existují větší či menší úseky, které doposud nejsou projednány. Tak třeba Zdiby jsou jedinou obcí, která ještě nemá územní plán. Nejdůležitější částí okruhu leží na severozápadě a jihozápadě Prahy.

Körner: Dokončení všech jeho segmentů (kromě severovýchodního) je předpokládáno na rok 2009. Osobně ale tento termín nepovažuji za reálný.

Durdík: Pokud jde o městský okruh, zahajuje se výstavba jeho severozápadní části, která je stavebně nejvíce komplikovaná – zahrnuje nejdelší tunel v délce šesti kilometrů, vedoucí mimo jiné pod Stromovkou.

Předpokládá se po dokončení obou silničních okruhů omezení provozu na problematické pražské magistrále?

Durdík: Ano, ale nelze mluvit o úplném zklidnění. Uvažuje se o omezení jízdních pruhů, avšak přerušení trasy není reálné.

Körner: Na území Prahy nadále budou převažovat cílové jízdy, které zřejmě ještě vzrostou.

Durdík: Součástí řešení pražské magistrály je převedení dopravy za Národní muzeum.

Přejdeme k železničním stavbám v centru Prahy.

Körner: Konečně se realizuje dlouho připravovaný projekt tzv. „Nové spojení“, umožňující propojení Libně s hlavním nádražím. Ten byl několikrát měněn a tak, jak je realizován, vyřeší s dlouhodobým výhledem železniční napojení centra města.

Co lze ještě považovat za klíčový urbanistický problém v území hlavního města?

Körner: Je nutno se zmínit o pražské hromadné dopravě, která jako jediný systém dodržuje plánované tempo výstavby. I přes krátkou pauzu v devadesátých letech se podařilo dokončit trasu B až do Zličína a napojit na metro prodloužením trasy C i severní město.

Durdík: Další rozvoj metra je předmětem intenzivních diskusí. Mění se názory na jeho trasy a způsob technického řešení, například na napojení ruzyňského letiště, kde je alternativou kladenská rychlodráha. Trasa metra by obsloužila mimo jiné i oblast motolské nemocnice, což

považují za nesmírně důležité. Podotýkám ale, že napojení letiště a případné vedení rychlodráhy do Kladna je velice složitým koncepčním problémem.

Körner: Pokud jde o železnici, navracíme se k názoru, že by měl existovat model „městské železnice“, to znamená obnovení tradičních zastávek a větší využívání železniční dopravy v rámci regionálního integrovaného systému. Kvalitou se asi zatím asi nepřiblížíme modelu „S-Bahnu“ v sousedních zemích, ale vlak se tak stane nepřehlédnutelnou součástí celého systému hromadné dopravy v pražském regionu.

Jak probíhá přestavba pražských průmyslových částí – brownfields?

Körner: Například celá oblast od Karlína až po Černý most představuje zhruba patnáct kilometrů velmi dobře dopravně obsluhovaného území – vede tudy železnice, tramvaj a metro. Je nutno podotknout, že v době svého největšího rozmachu mělo ČKD dohromady přes osmdesát tisíc zaměstnanců a jeho dopravní dostupnost byla podstatně horší. Toto území ještě čeká na svou regeneraci.

Durdík: Na druhé straně přestavba Smíchova je prakticky dokončena a lze ji považovat za úspěšnou.

Körner: Dokončení tunelu Mrázovka bylo dobrým signálem pro investory. Na Smíchově je lokalizováno mnoho zařízení celoměstského významu, například banky a obchodní domy, které vyžadují i přístupnost osobními automobily.

Klokočková: Ráda bych zmínila důležité lokality transformačního území. V současné době probíhá investiční příprava v území dlouhodobě devastovaných Manin. Zde by se měl po všech úvahách, například o olympijském areálu, konečně realizovat projekt městského obytného a komerčního celku. Je to zároveň jedinečná příležitost rozšířit a vybudovat nové přírodní a rekreační plochy podél Vltavy. Významnou transformační lokalitou je i území bývalého ČKD Karlín. Zde připravuje developerská společnost další velký program, dnes již částečně realizovaný v administrativních celcích Corso I a II. Postup přípravy je odlišný od postupu dosud realizovaném v další velké transformační oblasti Smíchov. Přestavba v Karlíně probíhá postupně „per partes“, názor na využití území se tak může vyvíjet a lépe reagovat na potřeby a podmínky v lokalitě. Jednotlivým projektům předcházejí i dílčí



Maniny – současný stav



Maniny – návrh krajinného uspořádání

soutěže, hledající nové programové i urbanistické motivy.

Další rozsáhlou transformační oblast představují Vysočany. V části východní bylo významným akceleračním momentem vybudování Sazka arény. Rychlá realizace má však i své záporné stránky. Nebyl umožněn důkladnější průzkum tradičních hodnot v území, které by ovlivnili projekt v lokalitě. Pokud jde o přestavbu průmyslové zóny Vysočany, projevil se zde fakt dílčích prodejů v konkursu a upřednostňované nejvýhodnější nabídky, bez vazeb na

požadavky budoucího urbanistického vývoje. Požadovaný vývoj ve fungující městskou čtvrti definuje pořízená urbanistická studie celého území, která je podkladem pro změnu územního plánu v této oblasti.

Durdík: Pokud jde o Sazka arénu, považuji území za nedokončené. Ve většině světových měst probíhá výstavba takovýchto komplexů koordinovaně s hotely, parkovišti a dalšími komerčními aktivitami tak, aby se tyto aktivity vzájemně byly schopny doplnit a tedy uživit.

Körner: Zmínil bych na závěr vazbu na řeku. Zhruba před dvaceti lety začalo být velkou módou přestavovat říční přístavy. Praha samozřejmě nemá takové „docklands“ jako Londýn – jak libeňský, tak holešovický přístav jsou ale výzvou k dalším urbanistickým záměrům.

Ke všem zmíněným problémům a lokalitám se rádi podrobněji vrátíme v budoucích číslech našeho časopisu. Děkuji vám za rozhovor.

*Text připravili:
Ing. arch. Lubor Fridrich
Ing. arch. Josef Markvart, CSc.
Ústav územního rozvoje*



Vysočany – okolí SAZKA arény

Foto © Archiv ÚRHM Praha