

Perspektivy rozvoje hlavního města Prahy

BLAHOMÍR BOROVÍČKA
JIRÍ HRŮZA
Útvar hlavního architekta města Prahy

Podrobná analýza pražského sídelního prostoru, provedená při zpracovávání územního plánu pražské — středočeské aglomerace v letech 1969—71, ukázala, že nelze jen řešit určité, byť sebenaléhavější problémy, ale že je zcela nezbytné zabývat se rozvojem hlavního města komplexně, a to na pevné bázi politické a ekonomické koncepce. Proto se také již koncem roku 1972 předsednictvo ústředního výboru naší strany usneslo, že budou vypracovány výchozí dokumenty jako základ pro další naléhavý rozvoj Prahy.

Předsednictvo ÚV KSČ proto uložilo vypracovat a předložit *Generální plán rozvoje hlavního města Prahy, Návrh postupného formování ekonomické struktury a Urbanistickou koncepci hlavního města Prahy*. Tyto dokumenty byly připraveny v široké spolupráci Národního výboru hlavního města Prahy, České plánovací komise a Ministerstva výstavby a techniky ČSR za vedení stranických orgánů. Všechny tyto dokumenty byly nejvyššími stranickými a státními orgány přijaty; vznikla tak stabilizovaná základna pro postupné přetváření Prahy ve vzorné socialistické město.

Všimněme si nejprve východisek řešení ve třech hlavních oblastech — v oblasti přírodních podmínek, vztahu člověka a města a lidské práce.

Základním prvkem *přírodního prostředí* města Prahy je terénní útvar s řekou Vltavou a jejími přítoky. Vltava a jí vytvořená kotlina je prostorovou a kompoziční osou celého vnitřního útvaru města. Spolu s řadou příčných údolí a jimi formovaných tras významně ovlivňuje rozmístění zástavby, předurčovala i předurčuje směry rozvoje města i vznik přirozených a k samostatnosti tíhnoucích celků.

Geologicky je území Prahy velmi pestré. Většina jeho plochy náleží k barrandienu,

na jihozápadě sem zasahují silurské a devonské vápence, ale i břidlice. Střední část Prahy tvoří kromě nich i křemence staršího prvohorního období. Tyto zdánlivě odtažené charakteristiky mají i značné důsledky, z nichž stačí uvést vliv na terénní konfiguraci i složitost budování podzemní dopravy a všech technických zařízení.

Klimatické vlastnosti pražského území jsou ovlivňovány jak zástavbou, tak i základním reliéfem. V jeho centrální části jsou střední rychlosti větru o polovinu až dvě třetiny menší než na náhorních rovinách pláních na okraji města. Značný útlum rychlosti proudění má velmi nepříznivý vliv na provětrávání důležitých částí města a na rozptyl škodlivin v přízemní vrstvě. Tato zjištění jsou důležitá pro urychlené řešení vytápění města a pro osud automobilové dopravy v jeho centrální části.

Významným přírodním prvkem uplatňujícím se v souvislosti s terénem je zeleň. Pokrývá hlavně nezastavitelná území a její dnešní pojetí jako výplně jinak nepoužitelných ploch se musí právě v pražských podmínkách zásadně změnit: musí mít funkci daleko významnější a město-tvornější, jako je tomu již dnes v případě Petřína, Letenské terasy a vůbec všech svahů nad řekou. Dnešní stav veřejné zeleně na území města činí 49,4 m² na obyvatele, přičemž tento ukazatel je třeba zvýšit asi na 65 m².

Základním úkolem vyplývajícím z uvědomění si dané přírodní situace je tedy především zachování systému přírodních radiálních tahů, stávajících parků v centrální zóně, hodnotných krajinných celků a chráněných území a vytváření předpokladů pro další rozvíjení přírodních hodnot v koncepci nové výstavby.

Člověk vešel do pražské přírody již před velmi dávnými časy. Hrál od prvních počátků velmi významnou úlohu a je tře-

ba říci, že dějinná bilance je zásadně pozitivní. Jeho činností vytvořené město přírodu nezničilo, ale naopak doplnilo a stalo se velkým střediskem, ovládajícím svým významem a vahou své přirozené autority celou zemi. V současné době je tento v celém systému nejdůležitější *lidský faktor* charakterizován čtyřmi základními okruhy problémů, které jsou dány nepřiznivou věkovou strukturou (více než čtvrtina obyvatel je v postproduktivním věku), nízkou plodností (přes výrazné zlepšení způsobené propopulační politikou posledních let — důsledek věkové struktury), nedostatkem pracovních sil a s tím související vysokou zaměstnaností.

Úbytek — nebo v posledních letech nedostačující přírůstek — obyvatelstva přirozenou měnou vede k nutnosti trvalé imigrace, která však nemůže být zabezpečována administrativními postupy. Do roku 1990 by se mělo do Prahy přestěhovat asi 100 tisíc pracovníků. To by pomohlo řešit problém nedostatku pracovních sil a vysoké zaměstnanosti s průvodními jevy, jako jsou nedokonalá funkce služeb, přesun kapacit z jiných krajů, vysoké využívání pracovní kapacity žen a důchodců apod.

K úplnému pochopení současného stavu je třeba si připomenout populační vývoj v několika uplynulých desetiletích. Již ke konci třicátých let se Praha přibližovala k hranici miliónového města, válka a okupace však její růst zastavily. Nedostačující přistěhovalectví do Prahy po válce bylo důsledkem politicko-ekonomických procesů této doby. Budování pohraničí po odsunu Němců, industrializace méně rozvinutých oblastí, výstavba těžkého průmyslu a socializace zemědělství — to vše působilo neobyčejně pozitivně na demografický profil celé země, avšak negativně na Prahu, kde byl utlumen imigrační proces. Nezbytnost jeho přirozeného obnovení je očividná, přičemž základním strategickým cílem je zvýšit sociální atraktivitu hlavního města. Praha musí — alespoň ve stejné míře jako ostatní části země — poskytovat svým obyvatelům nejen dostatek pracovních příležitostí (což činí již dnes), ale i kvalitní bydlení se všemi potřebnými atributy, včetně služeb a vybavení, dopravy a možností rekreace.

Při budování harmonické struktury obyvatelstva je důležité zachovat a rozvíjet *rozhodující roli dělnické třídy* . Praha není jen městem administrativy či vědy, nýbrž stále si zachovává významnou výrobní a tím i společensky progresivní funkci. Vývoj bude směřovat k udržení a zvýšení pozice dělnické třídy v podmínkách vědeckotechnické revoluce. To znamená, že ve výrobě je nutno přejít k automatizovaným procesům. Dnes pracuje v Praze 332 tisíc dělníků a předpokládá se, že i při maximální míře automatizace bude jejich počet kolem roku 2000 nejméně 340 tisíc. Dosažení tohoto počtu dělníků a uspokojení nároků nevýrobní sféry — zejména obslužného sektoru — klade zvýšené nároky na zdroje pracovních sil.

Funkce Prahy jako hlavního města vyspělého socialistického státu nelze zajistit pouze z vlastních zdrojů populace. Přirozenou měnou by dnešní počet obyvatel, tj. 1170 tisíc, klesl již v roce 1990 na pouhých 1080 tisíc. Je nutno počítat s tím, že podíl ekonomicky aktivního obyvatelstva, který dnes činí 53,3 %, klesne na cca 50 % v roce 1990 v důsledku delší přípravy na povolání a také menší očekávané ekonomické aktivity žen vzhledem k propopulačním opatřením. Základní charakteristika demografické situace tedy jasně směřuje k takové *ekonomické struktuře* , která bude představovat maximální úsporu živé práce, omezení těžké manipulace s materiálem, omezení produkce škodlivin ve výrobním procesu a stupňování intelektuální náročnosti práce. Znamená to, že celá řada výrob u podniků musí být v Praze postupně měněna ve výroby a podniky progresivnější, technicky dokonalejší. Totéž se týká zavádění progresivních metod do práce terciárního sektoru.

Již od roku 1969 je veškerý růst průmyslové výroby zajišťován vyšší produktivitou práce. Nosné odvětví průmyslu — strojírenství — zaznamenalo v letech 1960—1970 dokonce celkový pokles pracovníků o 12 %, přičemž vykazuje ve srovnání s ČSSR vysokou míru efektivnosti. Také stavebnictví má v ekonomické struktuře města velmi specifické postavení. Musí zajišťovat uspokojování potřeb města na velmi široké frontě, a v důsledku nedostatečného růstu kapacity

a produktivity práce je zároveň i limitujícím faktorem rozvoje. Zdá se, že právě zde je jeden z uzlových bodů při řešení dalších vývojových tendencí pražské ekonomiky.

Základní formou dalšího prostorového rozvoje Prahy bude utváření *územně ekonomických komplexů*, k nimž patří především:

- průmyslové komplexy s vazbou na vědeckovýzkumnou základnu;
- stavebně montážní komplexy s vysokým stupněm integrace a kooperace;
- administrativní komplexy s centry pro přípravu a hodnocení informací a racionalizaci rozhodovacího procesu;
- obchodně finanční komplexy s možnostmi zvýšení kultury a produktivity obsluhy obyvatelstva;
- komplexy vědy, výchovy a vzdělání;
- oblužné komplexy navazující na jednotlivá společenská centra.

Tato opatření a tyto směry společenské i investiční výstavby mají jeden společný cíl: obnovit atraktivitu Prahy, obnovit imigrační proces a zabezpečit všestranné funkce hlavního města socialistického státu, jež na přelomu 20. a 21. století bude mít 1,3—1,4 miliónu obyvatel.

Jedním ze základních požadavků cílevědomé tvorby prostředí je uvědomování si a zabezpečování *širších vnějších vztahů*. Právě u velkého města je tato potřeba obzvláště výrazná; u Prahy k tomu přistupuje i síla historického vývoje. Aglomerace je, možno říci, osudem a červenou nití dějin tohoto města. Praha se nikdy nevyvíjela jako jednoduché město, ale jako soustava „pražských měst“. Velikost této aglomerace, která měla tendenci k stálému růstu, se samozřejmě měnila. Navíc Praha byla a je přirozeným střediskem území, které z části splývá se Středočeským krajem, v některých směrech je však menší, v jiných větší. Území aglomerace, které nemusí respektovat administrativní hranice, je svázáno s hlavním městem celým předivem vztahů a vazeb v obou směrech. Rozsah tohoto území, které dnes musí být posuzováno jako jeden celek, představuje asi 3500 km² a zahrnuje Mělník, řetězec polabských měst až k Čelákoviciům, Lysou n. Labem, Český Brod,

Kostelec n. Černými lesy, Stříbrnou Skalici, Jilové, Štěchovice, Mníšek p. Brdy, Líteň, Beroun, Mšecké Žehrovice, Kladno a Kralupy. Na území této aglomerace je celá řada výrobních vazeb, na jejichž základě se vyměňují pracovní síly, energie i polotovary. Praha tvoří spolu s touto aglomerací jeden prostorový a sídelní celek.

Právě proto je nutno ocenit, že paralelně a ve vzájemné kooperaci a koordinaci byl Terplánem zpracován územní plán rajónu pražské — středočeské aglomerace, zahrnující celé uvedené území a mající již dnes — včetně hlavního města — 1,6 miliónu obyvatel. Předpokládá se, že na tomto území bude žít v roce 1990 zhruba 1,8 miliónu a ve výhledu až 2,0 milióny obyvatel. Díky spolupráci obou národních výborů — NVP a SKNV — a podpoře a pochopení ústředních orgánů se podařilo urbanistické plány společně projednat a byly také ve vzájemné souvislosti schváleny vládou ČSR.

Četnost a druh vztahů mezi Prahou jako jádrovým městem aglomerace a územím aglomerace jako celku jsou do značné míry závislé na dopravním systému, který zajišťuje požadavky zásobování města, odvozu produktů, rostoucí hybnosti obyvatelstva pokud jde o cesty za prací, vybaveností a rekreací. V technickém vybavení se předpokládá, že například v zásobování vodou bude hlavní město a centrální část aglomerace tvořit jeden integrovaný systém. Další vazba se vztahuje k odkanalizování města: nová velkokapacitní čistící stanice odpadních vod v prostoru Hostína (okres Mělník) bude sloužit nejen Praze, ale i celé střední části aglomerace, zejména Polabí.

Území aglomeračního pásma slouží i ke krátkodobé rekreaci obyvatel hlavního města. Je zde zatím výrazná převaha rekreace individuální, představující 88 % z celkového počtu lůžek. Pro víkendovou rekreaci je charakteristická bezprostřední návaznost na zóny půldenní a jednodenní rekreace. Kapacita vhodných ploch pro krátkodobou rekreaci na území aglomerace je asi 230 tisíc, zatímco nároky Prahy činí asi 250 tisíc. Jakkoliv je tedy aglomerace velká například z hlediska vztahů mezi bydlištěm a pracovištěm, nestačí pokrýt

tyto potřeby a budou zřejmě i nadále využívány vzdálenější oblasti Čech.

Nejexponovanějším prostorem z hlediska širších vztahů je *bezprostřední zázemí města*. Cílem integrovaného územního řešení hlavního města a jeho aglomerace je vytvořit vzájemně navazující zóny s možností rozvoje. Celková urbanistická koncepce předpokládá tzv. radiální rozvoj města. Znamená to, že se město bude šířit v určitých paprscích, které musí mít logiku i z hlediska vnějších vztahů. Pohyb pracovních sil, energií a polotovarů probíhal převážně ve směru radiálních tras. Tak vznikly vazby, které se projeví i v osídlení a které není možno nerespektovat. Proto jsou plošné rezervy nezbytného šíření města soustředěny především podél komunikačních tahů. Jde zejména o směr Běchovice—Újezd nad Lesy s vazbou na Úvaly, směr Uhřetěves—Kolovraty s vazbou na Říčany a konečně směr Zbraslav—Lipence, související s celým Poberouním. Analogický rozvoj na severním a severovýchodním okraji města limituje specifická situace, ovlivněná současným i předpokládaným provozem ruzyňského letiště i vysokou kvalitou zemědělské půdy v celém severním a severovýchodním předpolí Prahy.

Koncepce prostorového rozvoje Prahy může být vyjádřena rozdělením města do *tří koncentrických zón*, i když toto členění je do určité míry schematické.

Jádrem města je *pražská historická rezervace*, zahrnující území Hradčan, Malé Strany, Starého a Nového Města. Jde o čtyři historická pražská města, jejichž útvar byl kdysi jedním z největších v Evropě a potom zkameněl na více než pět set let. Urbanistický přístup musí odpovídat specifice vzniku, vývoje a funkcí jednotlivých součástí historické Prahy a musí tedy být integrativně diferencovaný. Protiutluh tohoto spojení se vysvětluje tím, že jde dnes o jednu z největších urbanistických kompozic, jejíž součásti vznikly v relativně krátkém historickém období a přitom prodělaly různý osud. Území Hradu a Hradčan bylo vždy poměrně intaktní a musí i v budoucnosti plnit především funkce celospolečenské a monumentální. Malá Strana se vepsala do dějin jako obytná část, přičemž její kvality jsou takové, že

mohou plnit i reprezentační úlohu, zejména ve smyslu kulturním. Zároveň je zde na místě zlepšovat obytnou funkci pro ty, kteří dovedou a chtějí ocenit bydlení v tomto prostředí i za cenu například nedostatečného proslunění bytů nebo nedokonalé veřejné dopravy, která se této zóně bude muset spíše vyhýbat.

Staroměstská část má příbřežní a vnitřní pás, které jsou značně odlišné. Příbřeží — kromě ploch pro veřejné funkce — je vhodné k bydlení a bude tak také cílevědomě rozvíjeno. Okolí Staroměstského náměstí má zcela přirozeně poslání obdobné okolí Hradu, svým charakterem však dovede současně uspokojovat další potřeby. Je zde nezbytné nové, vhodnější využití celků jako je Ungelt, havelko-michalský blok, blok paláce Kinských apod. Jejich náplň bude mít vztah k turistickému ruchu, ale také k poslání celého tohoto území v národním a společenském životě našeho lidu. Staroměstské náměstí zůstane svým způsobem posvátným prostorem a bude svými okraji — jak tomu dnes je třebas v Železné ulici — přecházet k celoměstskému centru charakterizovanému obchodem, administrativou, kulturou a zábavou.

Jestliže v uvedených územích je téměř každý dům historickou památkou, pak v oblasti Nového Města již v minulosti došlo k poněkud jinému vývoji. Tento vývoj ponechal v podstatě netknoutou jen uliční síť, která ovšem představuje nejen mimořádnou hodnotu Prahy, ale i unikátní jev v celosvětovém vývoji urbanismu a stavby měst. Právě zde vykrystalizovalo plnohodnotné velkoměstské jádro Prahy, které musí být zachováno. Tato část města bude muset být postupně přestavována, zachován však musí zůstat její půdorys, síť ulic a zejména výšková hladina zástavby. Vývoj půjde patrně cestou vytváření krystalických celků kolem významných historických objektů, tj. Národního muzea, Národního divadla apod., ale také kolem nových souborů, které vytváří socialistická epocha.

Nové velké komunikační stavby umožňují centru města, aby se rozrůstalo i za historické hranice. Připomeňme si jen úlohu a význam mostu Klementa Gottwalda, který překlenul Nuselské údolí a roz-

šířil centrum města i na výhodné plochy Pankráce. Zde vznikne zcela nový soubor, tvořený zejména Sjezdovým palácem, jehož stavba — spolu s dalšími veřejnými budovami — bude zřejmě vyvrcholením socialistického budování Prahy osmdesátých let. Podobně se rozepne i prostor Starého Města na východ, do prostoru bývalého nádraží Praha-Těšnov. I zde vznikne soubor veřejných budov se správním, obchodním, ale i kulturním posláním v návaznosti na plochy ústředního autobusového nádraží a střediska příměstské dopravy na místě dnes přemostovaného nádraží Praha-střed. Navazující soubory vzniknou i ve smíchovském prostoru, na uvolněné ploše dnešního nádraží Holešovice-Bubny a jinde.

Druhou koncentrickou zónou jsou *čtvrti z devatenáctého a z počátku dvacátého století*. Je to pás městských sídel zahrnující území Dejvic, Bubenče, Letné, Holešovic, Libně, Karlína, Žižkova, Vinohrad, starých Vršovic, Podolí, Smíchova, Košíř, Břevnova. Přes svou příbuznost jsou to lokality s rozdílnými charakteristikami a hodnotou. Znamená to povinnost zabezpečit takovou adaptaci, přestavbu a modernizaci těchto území, které zachovají jejich polohu, pojetí i význam styčné spáry mezi historickými městy pražskými a okolním osídlením, jež se historicky k těmto městům připojovalo v podvědomé touze vytvořit národní metropoli. Znamená to podrobný rozbor každého jednotlivého území (mimoходом, většinou přírodou pečlivě vymezeného) a stanovení urbanistické terapie. Nejbližším osudem Vinohrad, které jsou v relativně dobrém stavebním stavu, bude především modernizace kvalitních objektů s cílem vybavit je všemi atributy soudobého bydlení, tj. výtahy, ústředním topením a ostatními inženýrskými sítěmi. Jsou však městské části (jako holešovické Zátory nebo některé oblasti Žižkova), které musí být sneseny a nahrazeny zcela novou výstavbou. Jde o velmi závažný a citlivý úkol, který musí respektovat požadavky jak budoucího využití a progresivního způsobu výstavby, tak logického zapojení těchto nově vznikajících městských částí do historicky vyrostlého organismu města.

V chráněném historickém jádru půjde

tedy převážně o rekonstrukci objektů. V pásu čtvrtí z devatenáctého a z počátku dvacátého století bude základní stavební formou modernizace a nová výstavba ve starém městském organismu. Celé naše stavebnictví se v uplynulých pětadvaceti letech orientovalo na zprůmyslnění, které je vhodné pro výstavbu „na zelené louce“. Je zřejmé, že pro přestavbu tradičních městských čtvrtí se tento způsob nehodí a že musí být vyvinuty nové, dostatečně progresivní a současně tvarově a funkčně vysoce variabilní technologie a stavební druhy. V přestavovaných částech města bude třeba z důvodů architektonických, ekonomických a technických převážně zachovávat uliční osnovu a vytvářet moderní, soudobou reminiscenci na blokovou zástavbu, ovšem s plným respektováním všech hygienických a uživatelských požadavků. V těchto čtvrtích půjde také o odstavení velkého procenta osobních automobilů do suterénu jednotlivých objektů a o využití uličního parteru domů pro obchody. Dosavadní „sídlíšní“ praxe nás poučuje, že není pocitu města tam, kde není ulice, a není pocitu ulice tam, kde nejsou výkladní skříně. V tomto směru je sice koncepce jasná, ale celá práce je teprve na samém počátku. První kroky budou učiněny v 6. pětiletce: půjde o skromný počet asi tisíce bytů v asanační části Žižkova. Zde bude na praktickém případě možno sbírat zkušenosti a promítat je zpět do teorie, koncepce i praxe výstavby.

Třetí koncentrickou zónou Prahy jsou *nové sídelní prostory*, „sídlíště“, průmysl i ostatní funkční složky ve volných prostorech a obvodových pásech. Výstavba zde probíhala převážně až po roce 1950 a přinesla městu do roku 1975 přes 150 tisíc nových bytů. Po zaplnění volných prostor Petřin, Červeného Vrchu, Strašnic, ale zejména Pankráce a části Krče se počalo stavět Severní Město, které se v této době dokončuje obytným celkem Bohnic a ve svém souhrnu přinese asi 40 tisíc bytů.

V současné době je rozestavěn další velký městský soubor, Jižní Město s téměř 30 tisíci byty. Po dostavbě Modřan, Barandova a několika menších lokalit bude posledním bezprostředně k městu přimknutým sídelním útvarům Jihozápadní Město s 40—50 tisíci byty.

Tím se uzavírá „tradiční“ pražské území, rámcově naznačené i nově projektovaným vnějším komunikačním okruhem. Další výstavba pak bude probíhat ve zmíněných radiálních koridorech. Vývoj Prahy a jím daná jedinečná urbanistická hodnota vedou k základnímu závěru, že nová výstavba je prostředkem k uskutečnění velkorysého přebudování kompaktní části města. Toto přebudování bude zahrnovat nejen výstavbu objektů, ale i dopravní systém, technické vybavení a zeleň s rekreačními příležitostmi. Nebude příliš narůstat ani počet obyvatelstva, ani plocha Prahy. Jejím osudem je tedy funkce jádra aglomerace a s tím spojená představa.

Cílem budování dobrého městského prostředí je především jeho společlivé fungování. Ke zvládnutí tohoto úkolu je proto celé město řešeno jako *soustava funkčních subsystémů*.

Na prvním místě sem patří *výroba*, o níž se již hovořilo. Všimněme si navíc jejího územního průřezu. Tradiční výrobní pás, směřující od Čakovic a Letňan přes Vysočany do malešické oblasti a vybíhající do koridoru Uhřetěvesi, zůstane i nadále zachován. Budou zde převažovat velká výrobní zařízení a objeví se dosud velmi postrádaná a nevybudovaná oblast manipulace s materiálem. Bude také řešena problematika skladů zabírajících dosud značnou část historického středu města, které jsou na nízké a nejnižší technologické úrovni, vykazují minimální produktivitu práce a mají maximální nároky na komunikační síť, jež je zde k tomu zcela nevhodná. Vzniknou proto nové skladové obvody, a to nejen ve východní části města, ale i na levém břehu Vltavy, kde spolu s vhodnými druhy výroby v blízkosti Jihozápadního Města vytvoří určitou urbanistickou rovnováhu tohoto funkčního subsystému. Nové vhodné druhy výroby budou pronikat i na dosud segregované sídelní plochy, vytvářejíce tak možnost zaměstnání zejména pro ženy. V roce 1970 zabíraly výrobní plochy v Praze asi 1500 hektarů a počítá se, že na přelomu století tato plocha vzroste asi na 1800 ha, přičemž průmyslové obvody z nich budou zabírat asi 54 %, průmyslové okrsky 15 % a ostatní plochy 31 %.

Důležitou součástí výrobního subsysté-

mu je i *zemědělství*, které zejména nyní, po zvětšení pražského území na cca pět set km², hraje v organizaci celého prostoru velmi závažnou úlohu. Cíle řešení v této oblasti jsou dány požadavkem maximálně přispět ke zlepšení zásobování a tím i pohody obyvatel hlavního města. Předpokládá se prohloubení specializace ve výrobě zeleniny a rozšíření produkce bobulovin, jahod a měkkého ovoce. Zemědělství v okrajových pásmech města bude rovněž těžit z blízkosti velkých tepelných zdrojů, a to zejména na jihu, kde vzniknou desítky hektarů skleníků pro trvalé a nepřerušované zásobování čerstvou zeleninou. Zároveň je však třeba kultivovat příměstskou zemědělskou krajinu tak, aby mohla přispívat k žádoucím rekreačním funkcím, pro něž je již dnes využívána.

Funkční subsystém *bydlení* byl — na rozdíl od výroby — popsán spíše v územních souvislostech: tyto úvahy je třeba doplnit základními čísly. Mezi důvody pro výstavbu nových bytů patří především nedostatek bytů, o němž svědčí asi 50 tisíc žádostí a 14 % nuceného soužití domácností. Dále je to trvalá tendence k zvyšování úrovně bydlení jak z hlediska umístění bytu, tak z hledisek hygienických. Také přirozené stárnutí a odpad bytového fondu, který činí (resp. má činit) asi 1 % ročně, a ztráty bytů plynoucí z přestavby města, z výstavby komunikačních staveb apod. zde hrají roli. Na neposledním místě je nezbytné zajistit bydlení pro nové přistěhovalé občany. Tak vzniká nutnost postavit v letech 1970—1990 asi 200 tisíc bytů. Po roce 1990 bude proces výstavby *bytů* pokračovat, avšak jeho těžiště se bude ještě výrazněji přesouvat do oblasti přestavby. Koridorové šíření města představuje rezervu pro asi 70 tisíc bytů, určenou především k rozšíření nabídky druhů bydlení. Ke konci tohoto století bude nezbytná větší možnost volby mezi různými druhy bydlení podle měnícího se profilu rodiny a jejích potřeb. Pro subsystém bydlení jsou vypracovány kvantitativní, kvalitativní i plošné bilance a lze říci, že současný územní plán celou potřebu i s dostatečnými rezervami plně zabezpečuje. Důležitým činitelem v této souvislosti je zásada obydleného centra, které — na rozdíl od kapi-

talistických měst — bude vždy plnohodnotnou částí města (byť se specifickými rysy,) jejíž funkce nebude výlučně správní nebo turistická. Lze říci, že právě tato zásada je jednou z nejdůležitějších při vytváření dobrého obytného prostředí ve městě.

Dalším, neobyčejně důležitým funkčním článkem je *doprava*, která vyžaduje především vytvoření integrovaného systému. Příroda s malebným vlnitým terénem, řekou a údolími, historický růst jednotlivých částí Prahy jako autonomních měst — to vše dlouho a mocně působilo proti dopravní integraci města. Ovládnutí této problematiky předpokládá základní koncepci, která je v našem případě dána využitím možností socialistické společnosti a respektováním přírodního a historického prostředí. Půjde o postupnou výstavbu systému dopravy, který bude druhově mnohotvárný a jehož složky se budou vzájemně doplňovat. Základem je dokonalá veřejná hromadná doprava především metrem, pouliční dráhou a autobusem (nebo formou, která jej nahradí). Jedině metro je schopno diagonálně propojit město pod jeho historickým jádrem, dopravně je obsloužit a současně osvobodit od automobilů. Veřejná hromadná doprava musí umět využít i vybudovaných železničních zařízení, zejména pro přepravu obyvatel z rozvojových koridorů ležících právě na kapacitních tratiích. Automobil, ať již nákladní nebo osobní, je fenomén, který si v té či oné formě nelze od města odmyslit. Proto je nutno souběžně s výstavbou kolejových systémů budovat i základní komunikační síť. Tato síť je založena na dvou okruzích — vnějším a městském, které jsou navzájem i s územím aglomerace propojeny radiálními, vedoucími pouze k městskému okruhu. Vše, co se odehraje uvnitř této plochy, jejíž obvod činí asi 36 km, bude již na úrovni městské ulice, kde pánem je především člověk a doprava je jen nezbytným obslužným zařízením. Vnější okruh bude mít délku asi 75 km a jeho úkolem bude zejména ochrana města před tranzitní dopravou.

Metro se buduje již nyní. Do roku 1978 přibude velmi důležitý provozní úsek linky A, spojující Dejvice s Vinohrady. Zhruba do konce roku 1980 lze očekávat jednak jeho prodloužení až ke konci Olšanských

hřbitovů, jednak prodloužení již dnes fungující linky C do Jižního Města, což je jednou z podstatných náležitostí začlenění tohoto sídelního útvaru do pražského organismu. Dalším úkolem bude výstavba linky B, spojující východ města s jihozápadem, kde bude v sedmé a osmé pětiletce největší soustředění bytové výstavby. Otázky dopravy, která lidem umožňuje dobré spojení mezi bydlíštěm a pracovištěm i cesty za kulturou a rekreací, jsou pro fungování města téměř existenční záležitosti. Proto jim také nejen územní, ale i realizační plán věnuje — alespoň v nejdůležitějších vazbách — co největší pozornost.

Změny způsobu života, provázené na jedné straně růstem volného času, kladou vyšší nároky na krátkodobou i dlouhodobější *rekreaci* ve stálých bydlíštích i v příměstské zóně. Tělovýchova, sport a rekreace jsou základní složky, které napomáhají regeneraci duševních i fyzických sil obyvatel města. Všechny dokumenty věnují proto co největší pozornost zařízením jako jsou hřiště, tělovýchovná zařízení a plochy u škol, areály zdraví a střediska volného času, zařízení organizované tělovýchovy místního významu, ale také celoměstská a ústřední tělovýchovná zařízení a velké zelené areály. Je to zcela nezbytné, neboť i přes zdánlivě značný rozsah zeleně je Praha v přepočtu na tisíc obyvatel dnes jedním z nejhůře vybavených měst v naší zemi. Vzpomeňme jen na zcela nedostatečný počet umělých ledových ploch nebo krytých plaveckých bazénů.

Technická vybavenost, která zajišťuje komfort užívání, je — podobně jako doprava — jednou ze složek existenčního významu ve vztahu k cílevědomé tvorbě životního prostředí. Ekonomické, společenské i estetické aspekty mohou být v této souvislosti zcela znehodnoceny špatnou funkcí jednotlivých součástí technické infrastruktury. Jde tu především o zásobování vodou, odstraňování splaškových a dešťových vod a zásobování města tepelnou energií. Dnešní spotřeba vody na jednoho obyvatele činí 450 litrů/den, do roku 1980 bude zcela reálné ji zvýšit na 490 litrů/den, a do konce století budou předpoklady ve zdrojích i rozvodech pro spo-

třebu 700 l/den. To jsou celkem uspokojivá čísla i v jakémkoliv mezinárodním srovnání. Poněkud méně uspokojivá je situace v odvodu splaškových a dešťových vod. Dnešní stav je takový, že kanalizační síť a ústřední čistírna obsluhují asi 90 % obyvatelstva. 2,5 % obyvatelstva je obsluhováno místními sítěmi a čistírnami a 7,5 % obyvatelstva v okrajových částech města je v tomto směru odkázáno na žumpy. Ústřední čistírna odpadních vod musí být v první fázi zesílena a v druhé fázi přemístěna do prostoru Mělníka. Je to nezbytné nejen z hlediska životního prostředí v Trojské kotlině, ale také a zejména proto, že veškerá nová výstavba (Jižní Město, Jihozápadní Město, východní koridory) bude na toto zařízení napojena. Podobně je tomu s okraji města. Snaha vytvořit co nejširší druhovou paletu bydlení vede mimo jiné k výstavbě rodinných domů v okrajových částech města a k dostavbě vesnických sídel. Připojení těchto útvarů na kanalizační síť je ekonomicky velmi náročné a proto bude nutno ve vhodných územích využít i dílčích čistíren s nejmodernější technologií. Je třeba vzít na vědomí, že možnost odkanalizovat území je faktor omezující možnosti jeho soustředěnější zástavby.

Jedním z nejvážnějších problémů tvorby životního prostředí v Praze a vůbec zajišťování výstavby tohoto města je zásobování teplem. Přírodní podmínky, větratelnost centra a dnešní odkázanost této části města na tuhá nevhodná paliva — to vše vytváří čas od času kritické podmínky pro život člověka. Svědčí o tom mimo jiné i čísla emisí z roku 1970, kdy tuhé a plynné škodliviny činily na pražském území v průměru 482 t/km²/rok, a z toho tuhé emise 240/km²/rok, tj. více než dvojnásobek průměru Severočeského kraje. Cílem dalšího rozvoje města musí proto být nejen plné zabezpečení potřeb tepla pro výstavbu města, ale zejména důrazná kvalitativní změna ve způsobu vytápění. Historická a centrální část města, kde by bylo obtížné klást a udržovat tepelné sítě z velkých zdrojů, bude zásobována i vytápěna plynem a elektrickou energií. V ostatních částech města bude teplo vyráběno na bázi méně ušlechtilých paliv, s perspektivou přechodu na zásobování ze

dvou až tří jaderných zdrojů. I pro tyto objekty je v územním plánu již dnes rezervováno místo.

Jak patrné, i velmi zběžný výčet problémů dalšího rozvoje Prahy, spolu s náznaky jednotlivých řešení ukazuje rozsáhlou celého úkolu a zároveň nezbytnost komplexního přístupu. Výstavba Prahy, hlavního města ČSSR, je plným právem na pořadu dne.

* * *

Na závěr je tedy možno shrnout, že současné i výhledové urbanistické uspořádání města, vyjádřené ve směrném územním plánu, je výsledkem působení celé soustavy vzájemně složitě propojených skutečností, podmínek a potřeb, k nimž především patří:

— *přírodní podmínky*, ovlivňující celý vývoj města jak přímo, tak i nepřímo svými důsledky. V Praze je to především konfigurace terénu s dochovanou zelení, která působí na způsob zástavby i využití ploch a ovlivňuje řešení dopravy, kanalizace, zásobování vodou a podobně. Dalším výrazným činitelem je kvalita zemědělské půdy, vyřazující některá území z možnosti urbanizace;

— *existující dispozice a zástavba města*, její druh a kvalita, které musí být brány v úvahu ve všech koncepcích budoucího utváření města. Mezi tyto člověkem utvořené skutečnosti patří nejen historické jádro města a tradiční uliční síť, ale také například letiště, dlouhodobě působící jako nepřekročitelná překážka rozvoje města a tím snad nejvýrazněji ovlivňující jeho konfiguraci;

— *možnosti rozvoje, výstavby a přestavby města*, projevující se zejména v demografickém výhledu a v možném objemu a členění investiční činnosti, ovlivněné mobilizovatelnými zdroji a kapacitami. Proto záleží tak mnoho na určení a dodržení správných proporcí, pořadí naléhavosti potřeb i nezbytné komplexnosti;

— *cíle a potřeby socialistické společnosti*, vyjádřené záměrem vybudovat Prahu jako vzorné socialistické město. Náplň tohoto hlavního cíle zasahuje všechny sféry; vyžaduje odstranění dnešní nerovnosti podmínek života jednotlivých částí města i jeho obyvatel, všestranné zlepšení úrovně

bydlišť, pracovišť, vybavení, rekreace, dopravy i všech ostatních zařízení města, cílevědomé formování životního prostředí, do něž by se promítaly nové aspekty socialistického způsobu života jak v materiální, tak i v ideové sféře.

Je tedy hlavním cílem výstavby a přestavby Prahy, aby při využití všech kladných vlastností přínosů a hodnot přírodního prostředí i dnes existujícího města byla Praha hmotným výrazem socialistického společenského uspořádání vztahů, cílů a hodnot. Z těchto hledisek je možno hlavní zásady směrného územního plánu Prahy, které jsou rozvedeny ve směrnicích pro jeho realizaci, formulovat takto:

— Město Praha tvoří se svým širším zázemím nedílný urbanistický celek, což musí být vyjádřeno jednotou prostorového a funkčního organismu celé aglomerace.

— Vlastní město Prahu je třeba formovat v souladu s jejím osobitým charakterem a podmínkami prostředí jako celistvý městský útvar, harmonicky slučující urbanizované prostory, osídlení, pracoviště, vybavení, technické stavby a zařízení, a také přírodní krajinné prvky.

— Mimořádné dochované hodnoty pražské architektury i utváření terénu vyžadují, aby tyto vlastnosti města byly nejen zachovány, ale dále dotvářeny v civilizované a kulturní prostředí, a aby zároveň byly zvýrazněny specifické vlastnosti, specifické prostředí a obraz celého města, jeho půdorys i silueta.

— Ve funkční struktuře města je třeba odstranit nežádoucí prolínání nesourodých složek, optimálně rozmístit jednotlivé funkce a především zlepšit vztah mezi bydlištěm, centry vybavení a místy rekreace.

— Územní nároky stále se rozvíjejícího bydlení a vybavení všeho druhu, výroby i dopravy by měly být uspokojovány soustředěnou výstavbou na volných a přestavovaných plochách jen do té míry, aby nedošlo k redukci zelených a volných ploch a k nadměrnému zahušťování zástavby.

— Zejména při výstavbě za vnějším silničním okruhem nelze připustit souvislé a kompaktní obestavování města; zde je třeba

ba soustředit novou výstavbu, navazující na existující osídlení, do rozvojových prostor v optimálních polohách podél radiálních paprsků dopravních tepen, a to s ohledem na přírodní areály a rekreační příležitosti.

— Je třeba zabezpečit vyrovnávání civilizačního a technického standardu i úrovně životního prostředí mezi jednotlivými částmi města a zejména mezi starými čtvrtěmi, novými obytnými komplexy a postupně i nově připojenými obcemi.

— V řešení dopravy se musí dávat přednost veřejné hromadné dopravě, jejímž základem bude stále více metro. Je ovšem třeba vytvářet přiměřené podmínky i pro individuální automobilismus, avšak v zásadě drasticky nepříspělovat město dopravě: naopak, doprava musí být přizpůsobena specifickým podmínkám a potřebám města.

— Je třeba včasné vybudovat technické vybavení a sítě ve městě a dbát přitom nejen na jejich účelnost a efektivnost, ale také na jejich důsledky pro životní prostředí a efektivnost, ale také na jejich důsledky pro životní prostředí obyvatel města.

— Současně s řešením naléhavých aktuálních úkolů výstavby a přestavby Prahy musí být pamatováno i na budoucí potřeby rozvoje; musí být vytvořeny dostatečné rezervy pro nové nároky, které vyplynou z budoucího socialistického způsobu života a stále výraznějšího uplatňování výsledků vědeckotechnické revoluce v praxi.

Nejde o hesla: jde o zájem celého státu, který musí mít důstojné a plně výkonné centrum. Praha nemůže být budována jen silami svého obyvatelstva, je to úkol celospolečenský. Nejde také jen o úkol stavebnictví — i když tento obor zde má a bude mít snad největší úkoly, nemůže je nikdy splnit bez nejužší a neúčinnější spolupráce všech průmyslových odvětví i řady vědeckých oborů. Teprve plné uvědomění si těchto vztahů, jejich nutnosti, a zejména hluboké proniknutí do každodenní realizační praxe budou mít výsledky, které si nejen přejeme a které očekáváme, ale které také všichni velmi potřebujeme.

Literatura

- Generální plán rozvoje hlavního města Prahy.* NVP 1975.
Průvodní zpráva k návrhu směrného územního plánu hlavního města Prahy. Praha, ÚHAMP 1976.
Směrný územní plán hlavního města Prahy. Praha, ÚHAMP 1976.
Územní plán rájónu pražské — středočeské aglomerace. Praha, Terplan 1976.
Volební program Národní fronty 1976 až 1981. Večerní Praha, září 1976.

Резюме

Боровичка Б., Груза И.: Перспективы развития столицы Праги

Статья резюмирует результаты прогнозов и подготовительных материалов к плану развития Праги («Генеральный план развития столицы Праги», «Основные направления развития экономической структуры Праги» и «Урбанистическая концепция столицы Праги»), возникших в связи с постановлениями высших партийных и государственных органов и определяющих динамику города, примерно до 2000 г., а в некоторых направлениях и на более длительный срок.

Статья анализирует природные, экономические, демографические, социальные и политические предпосылки развития Праги, сосредотачиваясь, прежде всего, на вопросах развития производства, жилищного фонда, транспортной сети, коммунальных услуг и жизненной среды в Праге. Прежние анализы убедительно свидетельствуют о том, что необходимо заниматься развитием столицы комплексно, на базе единой политической и экономической концепции.

Неотложные задачи, поставленные после второй мировой войны в других районах республики, несколько замедлили развитие Праги. В настоящее время город быстро развивается, причем необходимо начать не только с обновления исторических частей города, транспортной сети и размещения коммунальных услуг, но и приступить к строительству новых жилых комплексов на территориях, присоединенных к Праге после 1968 г.

В ближайшие годы Прага будет перестраиваться, причем основной стратегической целью является акцентирование социальной притягательности Праги, которая, будучи городом сильно зависящим от иммиграции, должна предоставлять своим жителям не только достаточное количество рабочих мест, но и доброкачественные жилища, обслуживание, оснащение, транспорт и возможности для проведения досуга. Желательно, чтобы все эти условия достигли бы такого же уровня, как в прочих районах республики.

Целью развития Праги является преобразование столицы в образцовый социалистический город, который сохранит функцию значительного производственного центра и подчеркнет ведущую роль рабочего класса в условиях научно-технической революции.

Summary

Borovička B. — Hruza J.: Development Perspectives of the Capital City of Prague

The present paper summarizes the results of studies concerning the problems of Prague (*General Plan of the Development of the Capital City of Prague, Proposal of a Gradual Formation of the Economic Structure of Prague and Urbanistic Conception of the Capital City of Prague*) that have been worked out in narrow connection with the decisions of the highest Party and State organs and are to regulate the city dynamics approximately until the year 2000 — in some aspects, however, for a still longer time.

The paper analyses natural, economic, demographic, social and political preconditions of Prague's development and concentrates primarily on issues of the development of production, housing, transport, services, and the living environment in Prague. The analyses carried through hitherto have convincingly proved the necessity of a complex approach to the development of the capital, based on a general political and economic conception.

The development of Prague has somewhat slowed down after World War II in consequence of urgent tasks in other parts of the Republic. In our time, the town is undergoing rapid development. In the nearest future, it will be necessary to start not only with the regeneration of the historical parts of the city, of the transportation network and the location of services but also with the construction of new production units on the territory annexed to Prague after 1968.

The lot of Prague in the nearest future is reconstruction. The fundamental strategic goal is the enhancement of Prague's social attractiveness. As a city strongly dependent on immigration, Prague must provide its inhabitants not only with sufficient working opportunities but also with high-quality housing inclusive of services, equipment, transport and recreation possibilities — at least on a level similar to that of the other parts of the Republic.

The goal of Prague's development is its transformation into a model socialist city which, while retaining its significant production function, will unfold the positive role of the working class under the conditions of the scientific and technological revolution.