

Zápis ze 148. jednání Sboru expertů

9. 6. 2016



**Magistrát hlavního města Prahy
odbor památkové péče**

Přítomni:

PhDr. Zdeněk Dragoun
Ing. arch. Otto Dvořák
Ing. arch. Eva Dvořáková
doc. Ing. arch. Michal Hexner
JUDr. Tomáš Homola
Prof. akad. arch. Mikuláš Hulec
doc. Ing. arch. Radek Kolařík
Mgr. Jiřina Knížková
Mgr. Petr Měchura
PhDr. Ivan Muchka
Ing. arch. Jan Sedlák
Ing. arch. Ondřej Šefců
Prof. Ing. arch. Vladimír Šlapeta, DrSc.

Omluveni:

Ing. arch. Libor Sommer
PhDr. Jan Vojta

Zapsala:

Ing. Ivana Síbrtová

Ověřil:

Prof. akad. arch. Mikuláš Hulec

Program

pro 148. zasedání Sboru expertů dne 9. 6. 2016

1. Revitalizace spodní části Václavského náměstí – vybudování vjezdové a výjezdové rampy do podzemních garáží, parc.č. 2306/1, k.ú. Nové Město, Praha 1

Pražská památková rezervace

Dokumentace: pro územní řízení

Přizváni: doc. Ing. arch. Jakub Cígler, Mgr. Karel Štochl

2. Různé

1.

Předmět jednání: Revitalizace spodní části Václavského náměstí – vybudování vjezdové a výjezdové rampy do podzemních garáží

Identifikace objektu: parc.č. 2306/1, k.ú. Nové Město, Praha 1

Památková ochrana objektu a území: Pražská památková rezervace

Číslo jednací / vyřizující referent: Ing. arch. Zdeňka Baštová

Přizváni: doc. Ing. arch. Jakub Cígler, Mgr. Karel Štochl

Dokumentace: pro územní řízení

Popis záměru:

- vybudování podzemní konstrukce vjezdu z čp. 837 (Darex) a vjezdové a výjezdové rampy do podzemních garáží jako stavební připravenosti v ploše chodníku (nájezdová a výjezdová úroveň = úroveň chodníku), vodorovně s hranou zástavby (ve vzdálenosti cca 15 m) podzemního vjezdu do Darexu cca 5 m
- hloubka založení formou mikropilot cca 6 m
- zasypání a pokrytí konstrukce vrstvou souvrství shodnou s okolním povrchem
- výškové řešení plochy náměstí ve dvou úrovních – plocha chodníků o 3 cm výš než plocha ulice (v předchozí PD k ÚR o 12 cm)
- oddělení křižovatky s Vodičkovou a Jindřišskou ulicí zvýšením za pomoci 4 stupňů ze žulových obrubníků s odvodňovacím žlabem

Vyjádření NPÚ:

Realizace ramp pro vjezd a výjezd do podzemních garáží v ikonickém prostoru významného městského bulváru Václavského náměstí je z památkového hlediska, které se v tomto případě kryje s hlediskem využívání historicky vzniklého veřejného prostoru s vysoce hodnotným detailem, principiálně zcela nevhodným prvkem. Prozatímní předpoklad jejich zasypání a překrytí dlažbou na této skutečnosti nic nemění.

Svou délkou by rampy znamenaly faktickou i optickou bariéru v délce cca pětiny přilehlé fronty domů mezi ulicemi Na Příkopě a Jindřišskou. Jejich realizací by tak došlo k nežádoucímu funkčnímu i optickému ponížení dolní části Václavského náměstí na pouhý dopravní koridor. Navíc se jedná o zábor veřejného prostoru (s negativním dopadem na tento prostor) pro vjezdy do garáží soukromého investora, byť částečně plánovaných k využití městem.

Dosavadní realizace garážových ramp v uličním prostoru PPR (Panská, Revoluční ul., Palachovo náměstí) prokazují, že takovéto ryze účelové technické prvky historický veřejný prostor ničí. Jsou v kolizi s prioritním využíváním města pedššími obyvateli města, neboť ti jsou zásadními oživoteli veřejného prostoru, který bez nich postrádá smysl a který je individuální dopravou umrtvován. Proto je pro život náměstí důležitý přímý kontakt s parterem přilehlých budov a kompozice celku by neměla obsahovat bariéry, které brání zejména přirozenému pedššímu pohybu. Navíc prostor náměstí je více než dostatečně obslužen MHD a zatahování automobilové dopravy do historického centra města je, s ohledem na jeho hodnotu, potvrzenou zařazením do Seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO, jednoznačně nežádoucí.

S problémem parkování v památkově chráněných územích se potýkají všechna velká evropská města a jejich fungujícími systémy se lze inspirovat, ne všechna jsou však s Prahou srovnatelná historickým založením, rozvžením uliční sítě i měřítkem. Pro současné i budoucí fungování veřejných prostor obecně, v tomto případě prostor historických, významných, je nutné nenadřazovat potřeby automobilové dopravy a komerčních aktivit nad ostatní složky složitého organizmu města. Toto nadřazování způsobuje ve svém důsledku v oblasti historických jader města i v historické kulturní krajině nenávratné zásahy ohrožující památkově chráněné plochy, objekty a areály a omezuje možnosti bezproblémového fungování tradičních městotvorných funkcí.

Historické jádro Prahy je zatíženo tlakem na budování dalších obchodních a administrativních kapacit. Tento obecný trend je jedním z rizikových faktorů pro uchování mimořádné univerzální hodnoty Pražské památkové rezervace jako součásti světového dědictví UNESCO.

Širší kontext případu se týká velkého záměru, který opakovaně projednávala Vědecká rada generální ředitelky NPÚ, na 13. zasedání této Vědecké rady ze dne 21. 5. 2014 je v zápise k danému bodu mj. uvedeno, cit: „Navrhované dopravní řešení není přijatelné, protože řeší potřebu investora na úkor veřejného prostoru Václavského náměstí. Zábor veřejného prostoru pro dopravní obsluhu je nepřijatelný. Jakákoliv soukromá investice je podmíněna komplexním řešením dopravní situace Václavského náměstí a přístupnosti bloků. Parkování je třeba řešit na vlastním pozemku investora nebo celkovou koncepcí a investicí města. Město se nemůže vzdát odpovědnosti za nalezení koncepčního řešení, které by otázku dopravní obsluhy a parkování řešilo z hlediska potřeb města a

ochrany veřejného prostoru pro celé Václavské náměstí, a od tohoto celkového řešení pak odvíjelo podmínky pro jednotlivé investory ...“

Jednání komise Rady hl.m. Prahy – Rady světové památky dne 11.2. 2016 (RSP)

RSP se zabývala otázkou využívání nejdůležitějších veřejných prostor v části 001 pro účely dopravy v klidu, a to se zvláštním zřetelem k budování vjezdů do podzemních parkovišť. RSP konstatovala, že *„veřejný zájem na respektování významu těchto prostor z hlediska kulturního historického a společenského, a to často významu z hlediska národního či dokonce evropského velí, aby řešení podzemních parkovišť bylo voleno tak, aby charakter těchto prostor byl co nejméně narušován dopravou v klidu, ale naopak aby tyto prostory rehabilitovány a neměnily se ve vnitřní periferii města, např. vjezdovými rampami do podzemních parkovišť apod.“*

V rámci představení dokumentace „Revitalizace spodní části Václavského náměstí – vybudování vjezdové a výjezdové rampy do podzemních garáží“ byla prezentována dopravní studie místa.

Diskuze: Sbor diskutoval nad předloženou dokumentací.

Jako host se zasedání zúčastnil ředitel IPR Ing. arch. Petr Hlaváček, který uvedl: *„IPR sleduje jako prioritu podporu bydlení v centru, s tím souvisí řešení přiměřeného zklidnění dopravy a řešení dopravy v klidu. Zároveň považuje za prioritu města rehabilitaci vlastního Václavského náměstí. Řešení vjezdů rampami z veřejného prostoru není obecně vhodným řešením. Ale v konkrétním případě Václavského náměstí a s ohledem na kvalitní architektonický návrh považujeme řešení za přípustné. IPR dlouhou dobu hledal s projektantem jiné řešení, například větším množstvím chodníkových příjezdů. Toto řešení však nebylo nalezeno.“*

Sbor diskutoval příklady umístění ramp v jiných evropských metropolích. V souvislosti s tím bylo zmíněno, že příklady prezentované v rámci posuzovaného projektu nejsou úplně srovnatelné s Prahou, neboť se nejedná o místa zapsaná na seznam světového dědictví UNESCO, nesrovnatelná s Prahou dobou vzniku, historickým založením, měřítkem, rozvržením uliční sítě.

Byl zmíněn stávající výtah před objektem Darexu do podzemních garáží pod Darexem. *(Projekt navrhuje výtah zrušit, dnes nefunkční.)*

V rámci diskuze zazněly názory, že: Václavské náměstí je dnes jedním z nejhůře řešených prostorů v centru Prahy a jeho stávající stav kazí dojem a prostředí v Pražské památkové rezervaci; rozumně regulovaný automobilový provoz neodmyslitelně patří k dnešnímu životu a revitalizace prostoru náměstí i s rampami bude znamenat zlepšení stavu. Otázka, zda nehrozí v případě schválení projektu to, že vzniknou pouze rampy a vlastní Václavské náměstí nebude revitalizováno, nebyla zodpovězena. Na druhé straně byl vyzdvížen zcela výjimečný statut Václavského náměstí v rámci hlavního města Prahy, jeho význam z hlediska historického, kulturního i společenského, hodnoty tohoto historicky vniklého veřejného prostoru obklopeného frontou domů s historickými fasádami.

Ředitel OPP upozornil na nekonceptnost řešení situace v tom smyslu, že se jedná o zřízení ramp pro zařízení/stavbu soukromého investora z veřejného prostranství, což může sloužit také jako precedent.

Usnesení:

Sbor expertů souhlasí s předloženou dokumentací: (pro: 7, proti: 6, zdržel se: 0)

Odůvodnění:

Každý se členů Sboru vyslovil svůj názor a zdůvodnění před hlasováním. Osobní stanoviska členů Sboru jsou součástí odůvodnění.

PhDr. Zdeněk Dragoun

Z nájezdových ramp jsem měl vždy obavu. I když je Václavské náměstí součástí Pražské památkové rezervace, má ale dnes takový charakter, že si zde v navrhované úpravě jejich realizaci (na rozdíl od dalších historických náměstí PPR) dovedu představit. 1450 průjezdů za den se mi jeví jako nereálně nízký počet pro toto místo.

Ing. arch. Otto Dvořák

Rampy, výtahy v chodnících, pěší rampy do Metra, vnější schodiště v historických centrech se vždy zdají být nehistorickým elementem a příliš současným zásahem do městského parteru z hlediska ochrany tradičního prostředí a to i tam, kde anglické dvorky, vnější schodiště a vjezdy do suterénu byly vždy jeho nevyhnutelnou historickou součástí. Vývoj dopravní situace a přístup aut do středu města se stal, tak jako v historii koňská i tramvajová doprava zcela nezbytným a uznaným (trpěným) provozním řešením. Proto jsou dnes uliční rampy do garáží častou a nezbytnou součástí parterů

všech evropských měst, a to i ve zřetelně starších historických prostředích (Mnichov, Paříž, Vídeň, Salcburg, Klagenfurt a ostatní).

Zásadní odmítání vjezdů do, ze značné části, veřejných podzemních garáží v prostředí Václavského náměstí, v kontextu značného vizuálního architektonického, urbanistického, společenského a dopravního chaosu celého prostoru a parteru zvlášť se zdá být nesrozumitelným předsudkem.

V kontextu pak širšího dopravního a městského neřešeného, či špatně řešeného veřejného prostoru a kritické problematice vizuální a funkční ochrany celých budov a městských celků, se rampy v dolní části náměstí zdají být jen miniaturní zásah do živelného parteru města a jeho vývoje.

Samotná garáž a rampy v rámci schváleného urbanistického řešení jsou nejen nedílným, nezbytným řešením povrchového parkování, ale v žádném případě neničí parter náměstí, tím méně jeho celkový prostor dnešního stavu.

Ing. arch. Eva Dvořáková

Plocha Václavského náměstí je centrálním veřejným prostorem PPR a památky UNESCO. Je městským prostorem nejvyšší důležitosti, nejen historicky sloužícím jako shromažďovací prostor tradičně využívaný při dějinných událostech, ale i živým, velkoryse dimenzovaným městským bulvárem. Prezentované příklady obdobných realizací z jiných evropských měst jsou v lokalitách, které nejsou zapsány v UNESCO. Rampy pro vjezd a výjezd do podzemních garáží ve významném veřejném prostoru představují principiálně nevhodný prvek, jejich realizace znamená, že se dolní část degraduje částečně na dopravní koridor. Je třeba konstatovat, že tento zásah je nejeví v nějaké reálné době jako vratný už s přihlédnutím k obtížnosti odstranění průtahu magistrály v horní části náměstí. Praha 1 by měla řešit problém s parkováním jiným způsobem.

doc. Ing. arch. Michal Hexner

Parkování v centru města nemá žádný přínos. Např. v Londýně se povolují nové stavby v historickém centru, ale bez parkovišť. Městská část Praha 1 si řeší pouze svůj problém za cenu dlouhodobě nevratného stavebního zásahu. Vysvětlení autorů o nemožnosti jiného řešení mne neuspokojilo. Ztotožňuji se s argumenty z vyjádření NPÚ a jsem rád, že stejný postoj zaujali v rámci Sboru i další dva urbanisté.

JUDr. Tomáš Homola

Václavské náměstí má problém v podobě historických nevhodných zásahů - např. v podobě výstupů z metra, které zde byly brutálně umístěny v době socialismu, ale např. i novodobého výstupu z metra - budky výtahu ve spodní části náměstí. Na Václavské náměstí by se určitě měla vrátit tramvajová doprava a je škoda, že projekt, i když její umístění umožňuje, s ní prozatím nepočítá. Auta jsou zlo, které doba přináší. Doprava se newřeší zákazy vjezdu. Celý projekt nabízí kultivaci prostoru Václavského náměstí a cokoli pozitivního z představeného projektu se zde stane, bude pro tento prostor pozitivní. Určitou chybou je, že se projekt Václavského náměstí neřeší jako celek. Rampy pro mne představují menší a akceptovatelné zlo související s řešením automobilové dopravy v tomto prostoru.

Prof. akad. arch. Mikuláš Hulec

Základní problém je, že Praha nemá jasnou koncepci řešení dopravy a parteru v centru. Současně ale nelze odkládat řešení dílčích problémů. Památkové hodnoty parteru Václavského náměstí spatřuji v urbanistickém prostoru a jeho emocionálním náboji. Je třeba zlepšit dnešní neúnosný stav. V tomto směru vnímám celý projekt revitalizace pozitivně, přestože rampy jsou jeho nejproblematictější částí.

doc. Ing. arch. Radek Kolařík

Dovolím si na úvod citovat samotného autora (protože si asi dokážu představit tíživost jeho situace): "Nejsem přesvědčen o tomto řešení". Největším argumentem je, že auta musí z povrchu do podzemí, ale lépe by bylo odvést auta jinam. Praha 1 se tak přetěžuje dopravou. Směšuje se kvalitní projekt obnovy Václavského náměstí s realizací ramp. Proč se spojuje a diskutuje otázka vybudování ramp v kontextu toho, v jakém stavu Václavské náměstí dnes je? (Problémy s rampou v ulici v Panské.) Představuje to i otázku precedentu. Dnes se rozhoduje o konceptu řešení celé této části města.

Mgr. Jiřina Knížková

Situaci v Paříži na Avenue des Champs-Élysées znám osobně, rampy jsou zde elegantní se skleněným zábradlím. A stejné by mohly být i v Praze. Dnes různé rampy v Praze nevynikají na krásu, ale předložené řešení je stravitelné z hlediska toho, jak celý projekt revitalizace změní Václavské náměstí k lepšímu.

Mgr. Petr Měchura

Návrh nájezdových ramp, předložený Sboru k posouzení, vychází ze zadání, které je v rozporu s principy revitalizace Václavského náměstí jako celku (dle vítězného návrhu projekčního týmu Doc. Ing. arch. Cíglera). Stejný projektant je ovšem zároveň autorem nově předloženého záměru realizace nájezdových ramp pro soukromého investora a Prahu 1. Realizace podzemních parkovišť s nájezdovými rampami by znamenala krok k posílení automobilového provozu ve spodní části náměstí - místo jeho snižování. V rámci revitalizace Václavského náměstí by naopak měla být zcela zásadně podpořena veřejná doprava (obnovením staroměstského tramvajového okruhu). Soukromý investor může řešit přístup ke svým parkovacím místům i jiným způsobem (ač možná méně pohodlným) a městská část Praha 1, svým požadavkem podporující soukromého investora, má bezesporu také využitelné parkovací kapacity na svém území. Kromě navýšení automobilového provozu by rampy ve spodní části náměstí vytvořily nežádoucí bariéry (ať již bude architektonické řešení sebelepší), které rozhodně k zlepšení současného neutěšeného stavu parteru nepřispějí. Václavské náměstí je nejen významným městským prostorem, ale jako součást lokality zapsané na seznamu světového dědictví UNESCO vyžaduje odpovídající přístup ke všem úpravám (na rozdíl od příkladů obdobných řešení v zahraničí, které byly součástí prezentace záměru). Návrh nájezdových ramp vzbuzuje oprávněnou obavu ze vzniku nepřijatelného precedentu pro další podobné zásahy jak v dalších partiích náměstí, tak i v ostatních hodnotných lokalitách města.

PhDr. Ivan Muchka

Pokud příslušné odbory města převezmou svou část zodpovědnosti za navrhované řešení, pak se domnívám, že památková péče by neměla tomuto problému bránit. Doporučuji eventuálně minimalizovat rozměry stavby.

Ing. arch. Jan Sedlák

Jedná se o širší problém úprav střežních prostorů centra, resp. okolí Václavského náměstí, který vznikl již v 70. letech minulého století a nebyl nikdy zcela dořešen. Snahou by dnes mělo být jej řešit komplexně. Rozhodnutí o budování ramp je spíše jenom konec problému, ale je také třeba si uvědomit, že dílčí rozhodnutí může ovlivnit, resp. zabránit řešení komplexnímu. A také to, že se stává precedents pro jiné veřejné prostory. Je pravdou, že na Václavské náměstí je třeba přivést městský život. Spíše však v podobě tramvají přivádějících do tohoto prostoru obyvatele z okolního města. Budování parkovacích kapacit a s tím související rampy tento cíl neposílí. Určitým precedents bylo řešení okolí „Myslbeku“, kde byla po odborné polemice rampa původně umístěná přímo Na Příkopech přemístěna do ulice Panské. V diskusi konstatovaná „neexistence“ jiného řešení na Václavském náměstí je tedy otázkou.

Ing. arch. Ondřej Šefců

Dosavadní realizace garážových ramp v uličním prostoru PPR (Panská, Revoluční ul., Palachovo náměstí) prokazují, že takovéto účelové technické prvky historický veřejný prostor porušují. Jsou v kolizi s prioritním využíváním města pěšími obyvateli města, neboť ti jsou zásadními oživovateli veřejného prostoru, který bez nich postrádá smysl a který je individuální dopravou narušen. Pro život náměstí je důležitý přímý kontakt s parterem přilehlých budov a kompozice celku by neměla obsahovat bariéry, které brání zejména přirozenému pěšímu pohybu. Prostor náměstí je do značné míry obslužen MHD, v případě Václavského náměstí by měl kladen hlavní důraz na kompletní obnovu tramvajové tratě a přiměřenou regulaci automobilové dopavy. Avizované „vyčištění“ náměstí od parkujících automobilů (což je uváděno jako podpůrný argument pro rampy) je zcela nereálné a také zbytečné – plocha náměstí zcela jistě unese přiměřený počet parkujících automobilů, kteří zde budou mít povolené stání či zastavení v souvislosti s provozem hotelů či bydlením. Nepovolení ramp v ploše Václavského náměstí nelze zaměňovat za zákaz vjezdu aut, ani jejich parkování v garážích. Dopravní studie ukázaly, že příjezd do garáží ve vnitrobloku je možný i jinou trasou. Instalace vjezdových ramp do prostoru Václavského náměstí je chybně spojována s revitalizací prostoru náměstí. To je krajně zavádějící. Je naopak nutno zdůraznit, že instalaci ramp do plochy náměstí je nutno chápat jako nevratný degradační krok, jehož závažnost ještě zvyšuje historický i společenský význam Václavského náměstí.

Prof. Ing. arch. Vladimír Šlapeta, DrSc.

Václavské náměstí dnes vypadá zoufale. Předložený projekt prostor sjednocuje, dotváří esteticky. V jeho rámci rampy představují menší zlo.

K zápisu ze 147. jednání nebyla uplatněna žádná námitka.