



MHMPXP9THA6P

Materiál k projednání

TISK:R-32717

ke schválení zadání Koncepce Hradební korzo

Obsah materiálu:

1. Návrh usnesení
2. Příloha č.1 k usnesení Rady HMP
3. Příloha č.2 k usnesení Rady HMP
4. Důvodová zpráva
5. Připomínkový list

Projednáno s:

náměstkem primátora Ing. Adamem Scheinherrem, MSc., Ph.D.
náměstkem primátora Ing. Petrem Hlubučkem
radním Mgr. Janem Chabrem
radní MgA. Hanou Třeštíkovou
ředitelem OPP MHMP
MHMP - LEG MHMP
MHMP - ODA MHMP
MHMP - OKM MHMP
MHMP - RFD MHMP
Mgr. Jiřím Skalickým, pověřeným řízením Sekce rozhodování o území

Podpis:

Na vědomí:

starostovi MČ Praha 1
Pražské plynárenské, a. s.
Pražské vodohospodářské společnosti a.s.
Technologii hl.m. Prahy, a.s.
Technické správě komunikací hl.m. Prahy, a.s.
Dopravnímu podniku hl.m. Prahy a.s.

Za věcnou a právní správnost:

ředitel Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy

K připomínkám:

Před projednáním:

--	--

Zpracoval:

Ing. Arch. Jaromír Hainc
Petra Pechová

Souhlas s předáním k připomínkování:

Podpis:

--

I. náměstek primátora doc. Ing. arch. Petr Hlaváček

Podpis:

--

Předkládá:

I. náměstek primátora doc. Ing. arch. Petr Hlaváček

Zpracováno dne:

4.4.2019

Hlavní město Praha
RADA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

U S N E S E N Í

Rady hlavního města Prahy

číslo
ze dne

ke schválení zadání Koncepce Hradební korzo

Rada hlavního města Prahy

I. s o u h l a s í

1. s návrhem zadání Koncepce Hradební korzo, který je přílohou č. 1 tohoto usnesení
2. s návrhem projektového listu Hradební korzo, který je přílohou č. 2 tohoto usnesení

II. u k l á d á

1. řediteli Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy
 1. zpracovat Koncepti Hradební korzo dle zadání a projektového listu, které jsou přílohou tohoto usnesení

Termín: 31.3.2020

2. MHMP - RFD MHMP, MHMP - ODA MHMP, MHMP - OPP MHMP, MHMP - OKM MHMP

1. poskytnout součinnost Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy při zpracování Koncepce Hradební korzo

Termín: průběžně

III. ž á d á

1. starostu MČ Praha 1, Pražskou plynárenskou, a. s., Dopravní podnik hl.m. Prahy a.s., Pražskou vodohospodářskou společností a.s., Technologii hl.m. Prahy, a.s., Technickou správu komunikací hl.m. Prahy, a.s.

1. o poskytnutí součinnosti Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy při zpracování Koncepce Hradební korzo

Termín: průběžně

MUDr. Zdeněk Hřib v. r.
primátor hl.m. Prahy

doc. Ing. arch. Petr Hlaváček v. r.
I. náměstek primátora hl.m. Prahy

Předkladatel: I. náměstek primátora doc. Ing. arch. Petr Hlaváček

Tisk: R-32717

Provede: ředitel Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, MHMP - RFD MHMP, MHMP - ODA MHMP, MHMP - OPP MHMP, MHMP - OKM MHMP

Na vědomí: odborům MHMP

An aerial photograph of Prague, showing the city's dense architecture, the Vltava River, and the surrounding landscape. The image is used as a background for the document.

Koncepce Hradební korzo

PRACOVNÍ PODKLAD
ZADÁNÍ A ANALÝZA ÚZEMÍ

3. 4. 2019

[verze ke schválení RHMP]

AUTOŘI PROJEKTU

Gestor projektu
Ing. arch. Kristina Ullmannová

Manažer projektu
Ing. arch. Šimon Jiráček
jiracek@ipr.praha.eu
+420 236 004 619

Odborný garant IPR-KVP
Ing. arch. Martin Špičák
Ing. arch. Tomáš Čirmaciu

Odborný garant IPR-KDI
Ing. Karel Hák
Ing. Jakub Zajíček
Bc. Jan Zašabák

Odborný garant IPR-PAR
MSc. Milan Brlík
Mgr. Tereza Fasurová

Odborný garant IPR-KPD
Mgr. Bohdan Baron
Mgr. Zuzana Vojtíšková
Ing. Milan Scholz

SPOLUPRÁCE NA ANALÝZÁCH

Analýza vizuálního smogu
MgA. Veronika R. Nováková

Historicko–urbanistický průzkum
PhDr. Michal Patrný
Ing. Markéta Musilová

Dendrologický průzkum
All4trees

Simulace meteorologických jevů prostředí
Ústav informatiky AV ČR

Kvantitativní průzkum
O2 Czech Republic

Monitoring pěší dopravy
Bc. Kryštof Kratochvíl

Tržní analýzy
Cushman & Wakefield

OBSAH

Úvod ----- 6

01 Urbanismus ----- 9

 Širší vztahy ----- 10

 Space Syntax - Choice ----- 12

02 Komentáře ----- 15

 Rozhovory s uživateli ----- 16

 Cítace „o jednotlivých lokalitách“ ----- 18

 Cítace „o tématech v území“ ----- 20

03 Historie ----- 23

 Historicko-urbanistický průzkum ----- 24

 Výkres katastru z roku 1840 ----- 26

 Regulační plán z roku 1924 ----- 28

 Mapové listy z roku 1938 ----- 30

 Letecký snímek z roku 1938 ----- 32

 Letecký snímek z roku 1978 ----- 34

04 Analýzy ----- 37

 4.1 Sociologie ----- 40

 Shlukování turistů ----- 40

 4.2 Ekonomika ----- 42

 Výše nájmu v parteru ----- 42

 Sortiment ve vztahu k ploše ----- 44

 Struktura vlastníků nemovitostí ----- 46

 Typy provozoven ----- 48

 Počet zaměstnanců ----- 50

 Otevírací doba ----- 52

 4.3 Fyzické prostředí ----- 54

 Dynamické ----- 54

 Autobusová doprava, cyklodoprava ----- 56

 Pěší doprava ----- 58

 Cyklistická doprava ----- 59

 Městská hromadná doprava ----- 60

 Individuální automobilová doprava ----- 61

 Třídy komunikací ----- 62

 Jednosměrnost ulic ----- 64

 Doprava v klidu ----- 66

 Pěší prostupnost ----- 68

 Pohyb a počet osob v území ----- 70

 Dostupnost MHD ----- 72

 Analýza hluku ----- 74

 Dendrologický průzkum ----- 76

 Mapa vizuálního smogu ----- 78

 Mapa významných objektů ----- 80

 Památková ochrana ----- 82

 Podlažnost ----- 84

 Technická infrastruktura ----- 86

05 Interpretace ----- 89

06 Zadání ----- 95

ÚVOD

CO JE HRADEBNÍ KORZO?

Veřejné prostranství je ve městě prostorově vymezeno cestní sítí, občasné se rozvolňující v náměstích. Cesty lze hierarchizovat nejen dle svého fyzického uspořádání, hierarchie může plynout i ze společenského předpokladu, skutečné sociální hodnoty a ekonomické výtěžnosti. Území bývalých staroměstských hradeb, tedy urbanistický obtisk ve tvaru oblouku mezi mostem Legií a Štefánikovým mostem je svým umístěním, šířkou i společenským vnímáním předurčen k tomu být z celoměstského pohledu hierarchicky nejvýznamnějším veřejným prostorem hlavního města. Dnes lze za centrum Hradebního korza pokládat úsek mezi Jungmannovým náměstím a náměstím Republiky. Z pohledu uživatelů tak vstup do ulice Revoluční či ulice Národní je přechodem do území odlišného charakteru, byť z urbanistického pohledu se jedná o území shodné.

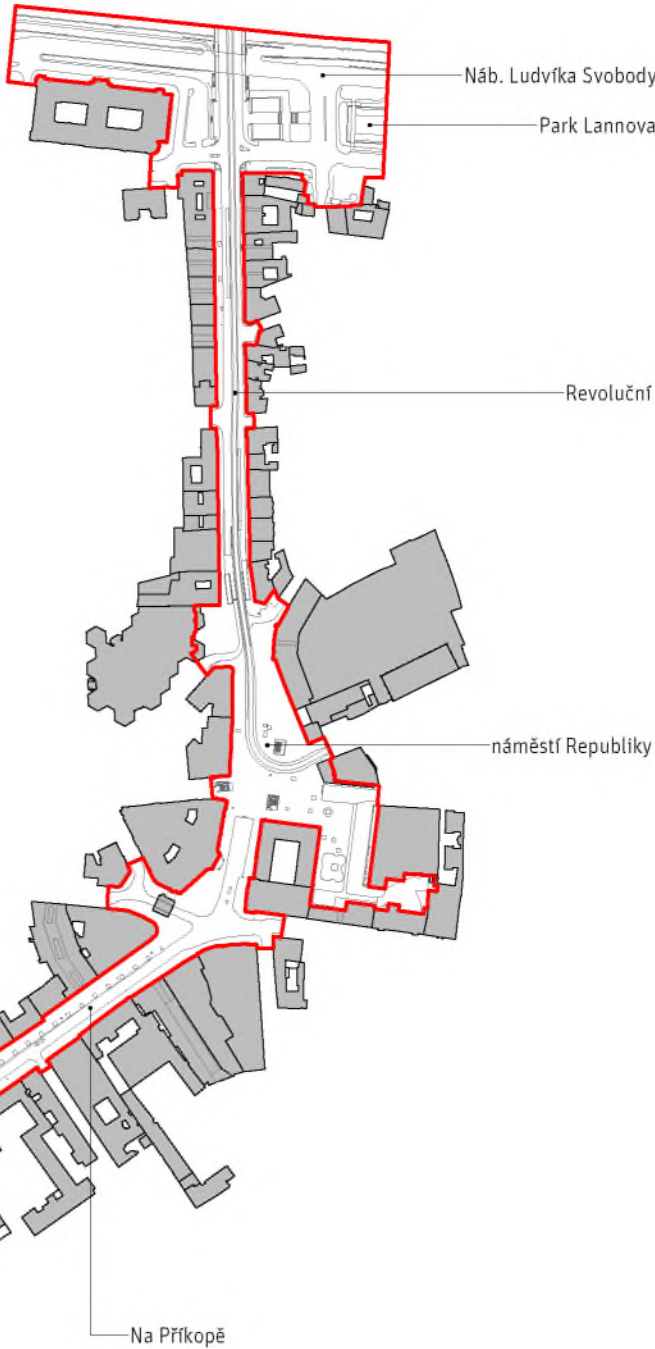
Tato významná ulice metropole na rozhraní Starého a Nového Města pražského je pozůstatkem hradeb (resp. hradebního příkopu), které vymezovali ve 13. století městskou aglomeraci. Hradby na Starém městě přestaly plnit svou fortifikační funkci dnem založení Nového města pražského roku 1348 - sto let po svém dokončení. Již Karel IV. otevřel demokratickou diskusi a navrhnul hradby zbourat. To se navzdory absenci jejich primární funkce nestalo. Území se následně proměnilo ve vnitřní periferii obou pražských měst (Nového i Starého) plnou odpadků, rozpadajících se domů a ročníků se prasat. Omezení fyzické prostupnosti trvalo přes 400 let. Roku 1787 císařským nařízením o sjednocení měst Josef II. rozhodl o zboření zbytku hradeb a zasypání hradebního příkopu. Vznik dlouhé pěší promenády začal přitahovat nejen návštěvníky, ale i stavitele obchodních paláců, bankovních institucí, restaurací, kaváren a luxusních nájemních domů. Od tohoto momentu začalo území nabírat na své atraktivitě a tržní hodnotě. Dnešní ulice Národní byla osazena lípami a nazývána Českým korzem. Ulice Na Příkopě naopak korzem Německým, lemovaným kaštaný. Na konci 19. století obě tato stromořadí ustoupila výstavbě koněspřežných tramvají.

Ty zde v elektrifikované podobě setrvaly až do roku 1985, kdy byly nahrazeny dokončenou výstavbou linky metra A. Úvahy o převratném podzemním pohybu městem však odrážely spíše potřeby cestovat na dlouhé vzdálenosti a lokální obsluha tak byla v místě zcela potlačena. Se zvyšující se intenzitou užívání individuální automobilové dopravy pak byl prostor ke „korzování“ vytlačen z nábyžních částí (Národní a Revoluční ulice). Pobytový prostor Hradebního korza tak zůstal pouze v úseku Jungmannovo náměstí až náměstí Republiky tak, jak ho známe dnes.

Projekt Hradební korzo usiluje o naplnění potenciálu místa. Název hradební odkazuje na počátek geneze a název korzo pak reprezentuje prvorepublikovou promenádu, jež definovala cenné hodnoty komunitního života společnosti.

CÍL PROJEKTU HRADEBNÍ KORZO

Vstupem do projektu je především kultivace ulic, které se nacházejí v území bývalých staroměstských hradeb a mají za cíl podpořit rozšíření pražské „High Street“ – tedy hlavní promenádní obchodní ulice města – z dnes vymezeného úseku Jungmannovo náměstí – náměstí Republiky do celého území od mostu Legií, až po Štefáníkův most. Použití vhodných nástrojů k plánované expanzi kvality, ekonomické výtěžnosti a společenského vnímání je základním předpokladem k pozdvihnutí degradujících míst. Omezená mentální mapa uživatele území je ze strategického pohledu esenciální pro pochopení důsledku dnešního prokazatelně nepříznivého stavu. Regenerace v jeden celek musí vzejít ze změny regresivních způsobů užívání území, které jsou nepřímo úměrné s jevy, které obecně vnímáme jako hodnoty. K dosažení plánovaného výsledku bude sloužit Koncepce Hradební korzo – nadřazený dokument pro navrhování koncepčních studií v místě bývalých staroměstských hradeb.



KONCEPCE HRADEBNÍ KORZO

Koncepce Hradební korzo se bude skládat ze 4 hlavních částí, které jsou výsledkem důsledných průzkumů v území. Více o těchto dokumentech je zpracováno v části 06 - ZADÁNÍ:

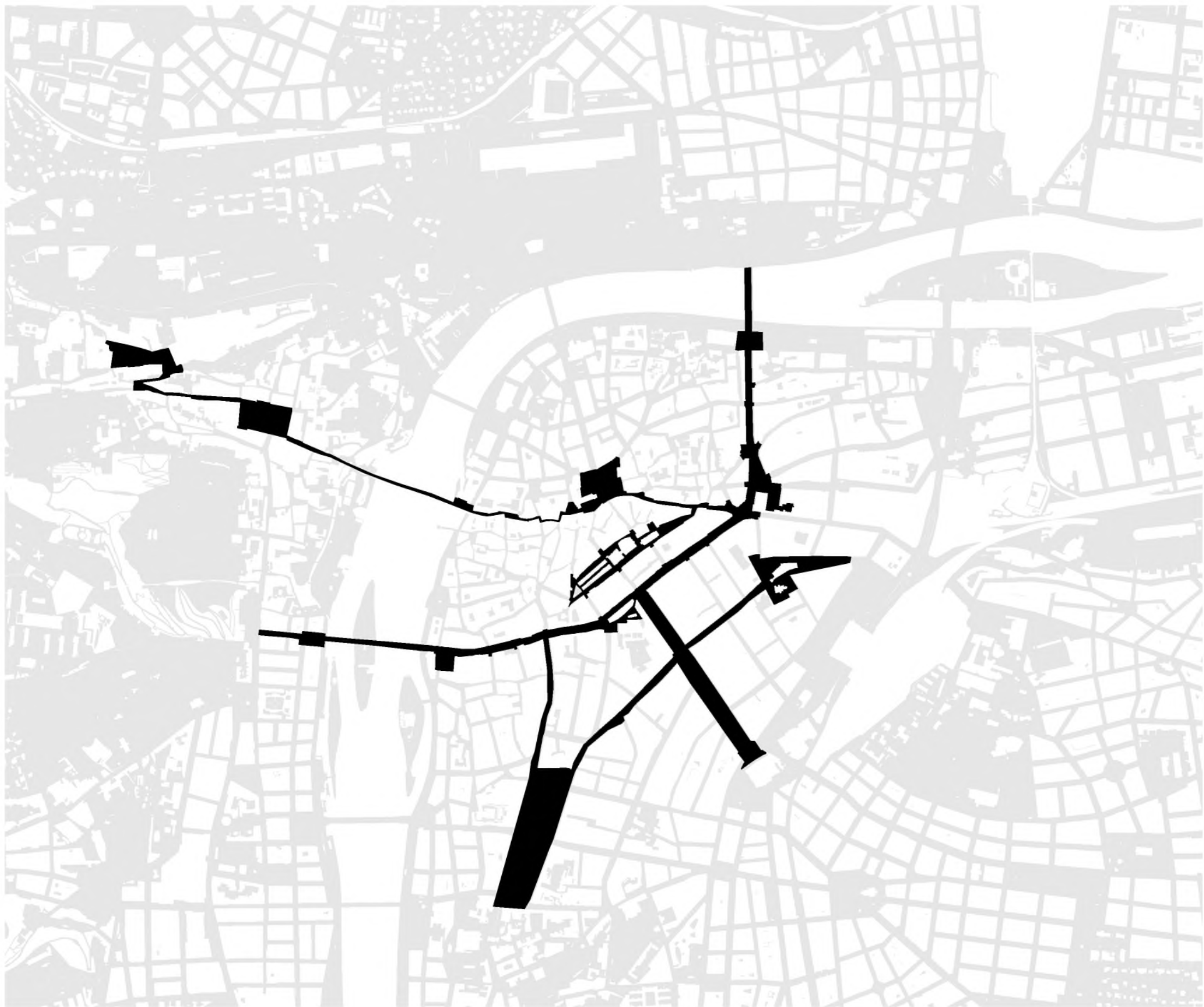
- Fyzické prostředí**
Koncepce zváží a určí zejména pravidla pro charakter povrchů v řešeném území, typ mobiliáře, umístění prvků vegetace včetně rozvahy nad hospodařením s dešťovou vodou, pravidla pro záborny veřejných prostranství, označování provozoven a prvky reklamy
- Aktivity ve veřejném prostranství a správa území**
Koncepce nastíní principy správy aktivit na veřejných prostranstvích řešeného území, zejména systém správy, typologii aktivit, vhodné umístění v prostoru v návaznosti na jeho fyzickou podobu. Součástí rozvahy bude i komunikace s aktéry, kteří mají v území obchodní aktivity.
- Dopravní řešení**
Koncepce popíše zásady řešení všech druhů dopravy v daném území (s přihlédnutím k souvislostem v širším území), tj. individuální automobilové dopravy, dopravy v klidu, zásobování území, veřejné dopravy, bezmotorové dopravy a pěší dopravy ve vzájemné provázanosti. Klíčovým hlediskem je pak zlepšení pěší prostupnosti v celém rozsahu řešeného území. Z hlediska dlouhodobého horizontu je vhodné prověřit trasy vedení tramvajové dopravy a jejich dopad na požadavky na fyzickou podobu řešených veřejných prostranství.
- Akční plán**
Součástí Koncepce bude vypracování akčního plánu, který rozdělí aktivity v čase a prostoru tak, aby směřovaly ke konceptu stanovenému dlouhodobému cíli. Úvaha nad přesným určením vhodného dlouhodobého časového horizontu směřování je na zhotoviteli ve spolupráci s členy projektového výboru.

Úspěšné sestavení dokumentů koncepce předpokládá vhodnou formou interpretace dnešního způsobu užívání území ve vztahu k cíli projektu. Podstatou hledání vzájemných kauzalit dílčích jevů je podložené zjištění, jaké jevy jsou pro aktéry v území (uživatelé/vlastníci/provozovatelé) obecně přínosné a jaké je zatěžují. Koncepční nastavení formy užívání bude podpořeno kultivací fyzického řešení veřejného prostranství, zejména pak estetické a prostorové uspořádání dílčích kompozičních částí v rámci jednoho územního celku.



01

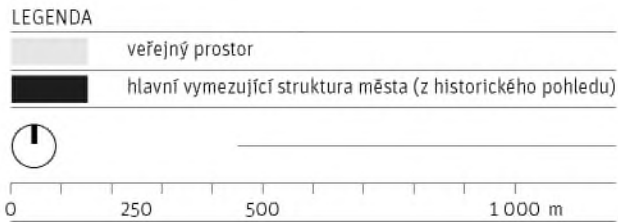
URBANISMUS



1.1 ŠIRŠÍ VZTAHY

Uspořádání hlavního města Prahy tak, jak ho známe dnes, vychází z dobových principů, na kterých bylo Nové město (resp. Staré město) založeno. Původní obchodní cesta do Kutné hory, kterou dnes nazýváme Královskou cestou (podle rituálu korunovace od 15.stol), dala za vznik pomyslnému těžišti pravobřežní části města - Staroměstskému náměstí. Založení Havelského města, výstavba kostelu sv. Havla a vymezení vedení staroměstských hradeb ve 30. letech 13.stol pak přímo reagovali na přemyslovské principy zakládání měst a soudobé potřeby obyvatelstva, které však se zvyšující se prosperitou města začaly vymezení aglomerace převyšovat. Roku 1348 bylo Karlem IV. založeno Nové Město pražské, které mimo jiné dalo za vznik hlavním kompozičním celkům – Václavské náměstí, Karlovo náměstí a Senovážné náměstí.

Všechna tato velmi významná veřejná prostranství jsou v rámci Prahy na nejvyšších příčkách hierarchie města. Potřeba nejen konzervovat vymezení, ale rozvíjet jejich společenský význam ve vztahu k současným potřebám je zcela nezbytný.





1.2 SPACE SYNTAX - CHOICE

PROSTOROVÉ VAZBY

Metodika:

Každý segment uliční sítě je ohodnocen „jednotkou“, která se na křížení cest rozdělí mezi navazující segmenty rovnocenným podílem. K dělení z každého výchozího bodu dochází do té doby, dokud není „jednotka“ rozdělena do všech ostatních segmentů cestní sítě. Segmenty s nejvyšším součtem podílů jednotek jsou hierarchicky vyšší (tedy barevně zvýrazněné), oproti segmentům s nižším součtem.

Situace:

Území Hradebního korza je z pohledu předpokladu uliční integrace celoměstského měřítka na hierarchicky nejvyšší možné hodnotě. Předmětem hodnocení Space syntax (choice measure) je výhradně zapojení uličních segmentů do sítě veřejných prostranství. Situace neuvažuje šířku uličního profilu, ani charakter prostoru, formu jeho užívání či jiné kvalitativní aspekty.

Staré město pražské vychází ze symetrického urbanismu s osou ležící na úsečce Václavského náměstí. Předpolí mostu Legií tak z urbanistického uspořádání města odpovídá předpolí Štefánikova mostu. Předpoklad těchto předpolí a navazujících nábřeží je však rozdílný, stejně jako způsob, kterým jsou řešeny. Vhodné spojení nábřeží s Hradebním korzem recipročně zhodnocuje oba cestní celky. Absence vhodného propojení v místě předpolí Štefánikova mostu snižuje předpoklad Dvořákova nábřeží a Nábřeží Ludvíka Svobody na úroveň prostorové enklávy.

LEGENDA



02

KOMENTÁŘE

2.1 - ROZHOVORY S UŽIVATELI

„Jak vnímáte veřejné prostranství bývalých staroměstských hradeb?“
V širším pojetí jsme rozvedli diskuzi nad tímto tématem s jednotlivými oslovenými. Z diskuze vzešlo několik velice podnětných témat, které mohou pomoci formovat další rozvoj v území a přístup k němu.

Kdo patří mezi uživatele veřejného prostoru Hradebního korza (HK) a jak prostor užívají:

Mezi dotazovanými provozovateli v území panuje jednoznačná shoda, že hlavním uživatelem prostoru – zdrojem obživy provozovatelů – jsou zahraniční turisté. Tento fakt je vnímán jak kladně, tak i záporně. Dochází k přímému vlivu nabídky retailu na turistickou poptávku. Ta svou intenzitou je z obchodního pohledu velmi atraktivní, byť nabízený sortiment je často orientovaný pouze na tuto klientelu. Negativním vlivem převážně turistické skladby uživatel je absence osob se vztahem k místu, který by posiloval identitu lokality. Území je výhradně tranzitní.
V území se stále nachází místa, která mají potenciál turistického využití, avšak jsou stále neobjevená. Obecně lze říci, že od centrální části Hradebního korza směrem k jeho nábrežním částem uživatelů ubývá, některá místa nejsou ještě zcela objevena (Jungmannovo náměstí nebo Františkánskou zahradu). Turisté prochází, netráví zde intenzivně čas. Korzují, nakupují, chodí pouze za cíli z průvodců. Svě zastoupení v území zde mají též pracující, kteří vyhledávají v území jiná místa. Mezi jejich cíle jsou gastronomické provozy na oběd, či místa k odpočinku. Vyhledávaná místa se zpravidla rozcházejí s místy vyhledávanými turisty. Dříve ulice Na Příkopě byla výhradně business ulicí. Časem se proměnila zejména v přízemní části retailu v turisticky orientovaný provoz.
Rezidentů je v území minimum. Ve většině domů jsou zkolaudované kancelářské prostory. Pakliže se zde nachází nějaké rezidenční využití, je využíváno pro krátkodobé pronájmy či airbnb. Mnozí shledávají absenci rezidenčního využití za kauzalitní ve vztahu s běžnou městskou vybaveností, která je zcela zásadní pro možnost bydlení v lokalitě. Dochází tak k úbytku obyvatel bez tendence opětovného obydlování.

Jak se měnila skladba uživatelů v čase?

Prostorově lze pohyb lidí (zahraničních turistů) vnímat více intenzifikovaný v důsledku jednoty cílů cesty na Starém městě. Větší intenzita pohybu má vliv na výtěžnost obchodů a tedy i cenu nájmu, které stále stoupají. Turismus je orientovaný výhradně monumentálně. Ubývá návštěvníků, kteří by přijeli „zažít město“ pro jeho uliční vybavenost a neobjevené krásy. Mezi turisty se začíná zvyšovat počet rodin s dětmi. Přímý vliv na skladbu uživatelů měly výstavby/rekonstrukce Palladia, Quadria a obchodního domu My

(„Máj“). Důsledkem nad rámec počtu pracovních příležitostí bylo zlepšení okolního veřejného prostoru, které přispělo ke snížení množství lidí bez domova, prodavačů drog a drogově závislých.
Václavské náměstí bylo vždy prostorem pro zábavu a stále je to místo, kde dochází ke střetu kultur a kde se spolu setkává velké spektrum lidí. Uživatelé a ani užívání prostoru se zde podle dotazovaných tolik nezměnilo.

Lidé a lokalita dnes

a) Pozitivní aspekty území. Jaké jsou vnímané hodnoty?

- Život v centru Prahy s vysokou historickou hodnotou a kouzlem prostoru.
- Výborná dopravní dostupnost území metrem, tramvají. Lidé žijící zde nepotřebují vlastní automobil.
- Jednoduše dostupná komerční i občanská vybavenost
- Nejlepší kulturní místo v ČR s velkým množstvím divadel, kin a kulturně-společenských akcí ve veřejném prostoru.
- Široké spektrum podniků, velký počet restaurací, barů (jak ty zprofanované, tak i méně známe užívané převážně místními)
- Pocit bezpečí díky revitalizacím uličního prostranství, novým stavbám a dalším změnám, které změnily původní formu užívání. S tím souvisí i pokles pouličního prodeje drog a počet žebrajících lidí a lidí bez domova.
- Prostor vypadá reprezentativněji, domy se postupně opravují, veřejné prostranství je lépe udržováno.
- Františkánská zahrada je místem, které má pro bydlení, pracující v lokalitě i pro jeho návštěvníky velkou cenu. Jedná se o zelenou oázu, kam si chodí lidé posedět, odpočnout a popovídat. Podobných míst tu mnoho není.
- Předzahrádky v prostoru zvyšují pobytový charakter veřejného prostoru. Mění čistě tranzitní charakter na místo umožňující setkávání.
- Vodní prvky, fontánky jsou velkým přínosem každého místa, kde se nacházejí. Není jich však mnoho.

b) Negativní aspekty území. Co zde lidem chybí?

- Nadbytečně vysoké tranzitní dopravní zatížení. Neměl by být zamezen vjezd, avšak jeho charakter by měl být výlučně obslužný. Byla též nadnesená nezbytnost vyřešení nebezpečných křižovatek (např. Národní/Jungmannova/Perlová).
- Parkování by zde mělo být primárně pro místní. Dnes zde parkují lidé i proti předpisům, jelikož výše pokuty a pravděpodobnost jejího obdržení je nedostatečná ve vztahu k alternativní volbě dopravy do území. Volba osobního pohodlí tak přesahuje veřejný zájem. V centru by nemusela být vůbec návštěvnická místa pro parkování nad rámec obslužného využití (max. 15min). Lokalita je dobře dostupná MHD a okolo je dostatek parkovacích domů. Večer se situace uklidňuje a parkovací místa jsou po odjezdu návštěvníků prázdná.
- V lokalitě není dostatek stromů a zelených oáz.

- Je zde málo veřejné vybavenosti pro pracující a obyvatele. Postupně ubývání původní vybavenosti, která sloužila především rezidentům.
- Území je nedostatečně regulováno, nemá sepsaná pravidla pro provozovatele. Provozovatelé často zmiňovali, že v území chybí regulace, podle kterých by se všichni řídili. Prostředí by mělo být pro všechny čitelné a podmínky stejné. Konkrétně se jedná o nadměrnou reklamní zátěž a formu umísťování předzahrádek.
- Některé části území jsou velmi špinavé, nedostatečně uklizené a spravované. Je potřeba vytvořit celistvý koncept údržby a úklidu a ten dodržovat. Dochází ke značné nevyváženosti v rámci údržby (údržba ulice Revoluční zaostává za zbytkem území)
- V území není vhodný mobiliář, který by odpovídal předpokladu místa.
- V území nejsou sjednocené povrchy. Jejich řešení tak odráží spíše historii zásahů do technické infrastruktury, nežli územní konzistentnost.
- Navzdory skutečnosti, že předzahrádky zvyšují pobytový charakter místa, není jejich zřízení snadné a podléhá velkému lobby. MČ nepodporuje jejich zřizování.
- Vandalismus, který není řešen ze strany Městské policie, navzdory vznášeným podnětům, které majitelé nemovitostí v území mají.
- Řešení výkladců provozoven je určováno odborem památkové péče, který nesouhlasí se změnou řešení ve vztahu ke změně užívání místa.

Změny, které lidé potěšily:

- Postupná revitalizace Národní třídy
- Výstavba Quadria, rekonstrukce Máje a veřejného prostoru v okolí
- Výstavba DRNu na Národní třídě (pozvednutí celé ulice)
- Výstavba Palladia a změna dopravy na Náměstí Republiky
- Zavření spodní části Václavského náměstí pro auta.
- Vyřešení dopravy Na Příkopě (Líbí se jim pěší zóna.)
- Rekonstrukce domů (např. Perla)

Budoucnost lokality

Navrhované změny:

- Odvoz odpadků elektromobilem
- Místo stánků na celém Hradebním korzu umístit předzahrádky
- Vyhrazené parkování pro skútry, které by mohlo sloužit jako motivace pro motoristy, kteří odmítají MHD.
- Stojany pro kola a zásuvky na elektro kola: Lidé, kteří by chtěli používat kola a elektro kola, by je měli kam odložit a kde dobýt.
- Stojany na kola a nabídka možností půjčení kol.
- Rozšíření pěší zóny Na Příkopě až po Obecní dům (z Panské by byl jen vjezd do podzemních garáží do Myslbeku)

- Zlepšení komunitního života na Jungmannově náměstí: Udělat z náměstí přátelštější prostředí pro setkávání, hraní dětí, pořádání trhů a společenských akcí.

Otázky ke zodpovězení plynoucí z diskusí:

- Co dělá Praha pro to, aby lidi motivovala se vrátit do centra?
- Staroměstská tržnice je úžasný prostor. Bude se s ní něco dít?
- Vytlačují se místní cenou nájmu nahoru sami?

Historicky významná místa, která neexistují nebo se změnila:

- 1) Palác Koruna – Automat (již neexistuje)
- 2) Palác Koruna – kino (již neexistuje)
- 3) Semafor (přesunuto)
- 4) Dětský dům (již neexistuje)
- 5) Lahůdky u Paukerta (již neexistují)
- 6) Darex (již neexistuje)
- 7) Chlebičky na Jungmannově (již neexistují)
- 8) Dům Módy (existuje)
- 9) U Kafků, U Bindrů (již neexistuje)
- 10) Františkánská zahrada

Způsob dopravy dotazovaných do území:

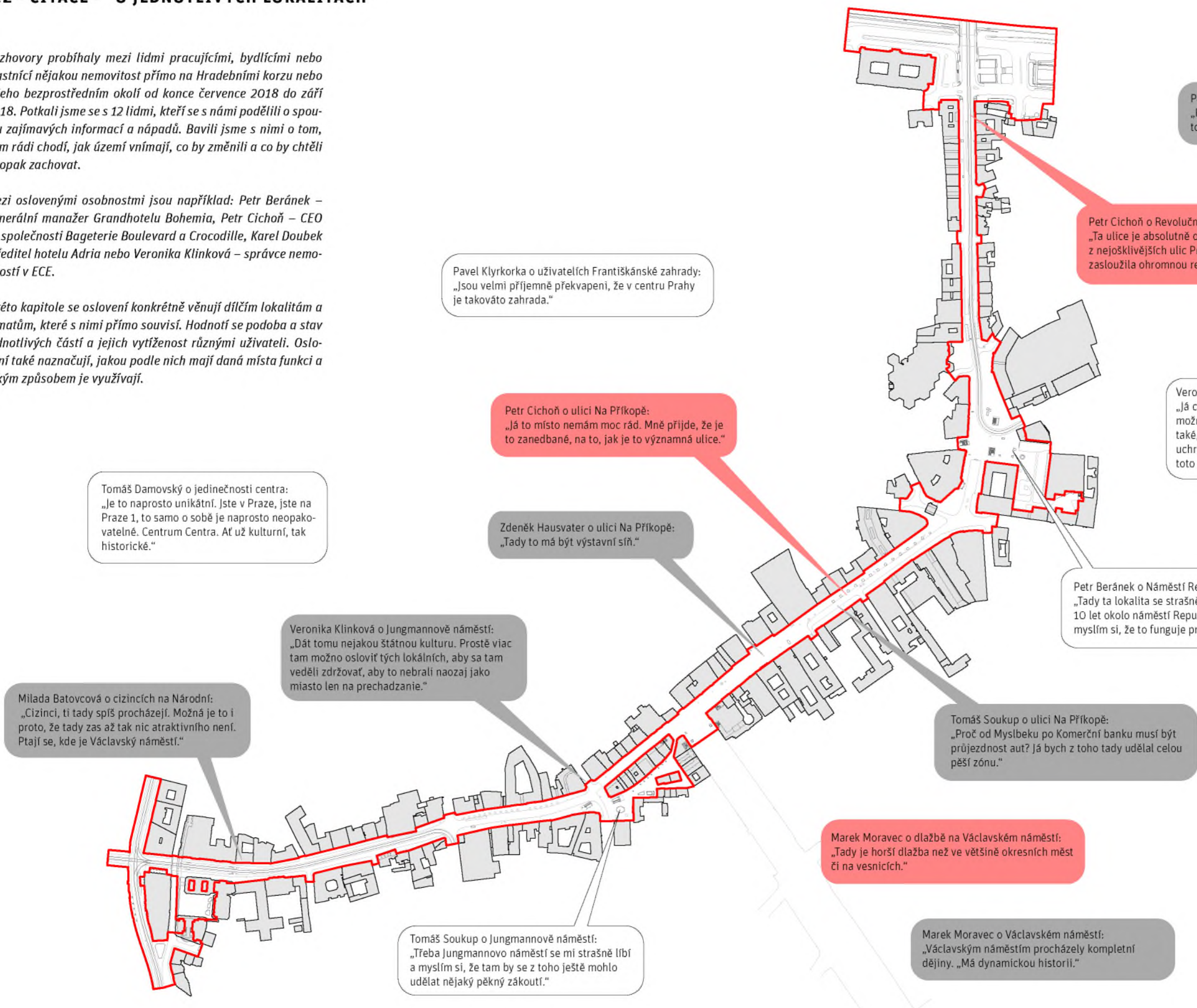
MHD – 6 dotazovaných jezdí pouze MHD
AUTO – 3 dotazovaní jezdí pouze autem
MHD/AUTO – 2 dotazovaní jezdí napůl MHD a napůl autem
Pěšky – 1 dotazovaný(á) chodí pěšky

2.2 - CITACE - “O JEDNOTLIVÝCH LOKALITÁCH”

Rozhovory probíhaly mezi lidmi pracujícími, bydlícími nebo vlastníci nějakou nemovitost přímo na Hradební korzu nebo v jeho bezprostředním okolí od konce července 2018 do září 2018. Potkali jsme se s 12 lidmi, kteří se s námi podělili o spoustu zajímavých informací a nápadů. Bavili jsme s nimi o tom, kam rádi chodí, jak území vnímají, co by změnili a co by chtěli naopak zachovat.

Mezi oslovenými osobnostmi jsou například: Petr Beránek – generální manažer Grandhotelu Bohemia, Petr Cichoň – CEO ve společnosti Bageterie Boulevard a Crocodile, Karel Doubek – ředitel hotelu Adria nebo Veronika Klinková – správce nemovitostí v ECE.

V této kapitole se oslovení konkrétně věnují dílčím lokalitám a tématům, které s nimi přímo souvisí. Hodnotí se podoba a stav jednotlivých částí a jejich vytiženost různými uživateli. Oslovení také naznačují, jakou podle nich mají daná místa funkci a jakým způsobem je využívají.



LEGENDA

řešené území



0 50 100 200 300 400 m

Pozn.: Komentáře jsou barevně ohodnoceny: červená - negativní, šedá - neutrální, bílá - pozitivní

2.3 - CITACE - "O TÉMATECH V ÚZEMÍ"

V druhé části citací jsou znázorněny úryvky rozhovorů nad celkovými tématy, která se týkají nejen samotného území, ale v širším kontextu je můžeme aplikovat na celé území Starého Města a dalších částí Prahy. (a možná nejen Prahy)

Velkým tématem je zde veřejný prostor v souvislosti s uličními zahrádkami a venkovním sezením - náročnost zřízení předzahrádek a přemíra byrokracie. Zatížení některých částí automobilovou dopravou je dle oslovených v kontrastu s dobře řešenými částmi pěších zón - např. Náměstí Republiky - ulice Revoluční.

V průběhu rozhovorů došlo i na problematiku přílišné orientace obchodu na stále narůstající turistický ruch, která zaručuje postupný úbytek služeb a obchodů pro rezidenty. To, ve spojení s vysokou cenou bydlení, vytlačuje lokální uživatele z centra.

Veronika Klinková o lokálních v centru:
„Myslím si, že by malo to centrum viac poskytovať možností aj pre lokálnych a tých, čo tu pracujú.“

Tomáš Soukup o změnách ve městech:
„Samozřejmě to prosazení nějaké myšlenky je neuvěřitelně náročné v českých končinách. Možná je to jinde v Evropě stejné, ale přesvědčit lidi o nějaké koncepční změně, když to tady 50 let takhle fungovalo, tak proč by to teď mělo být jinak. Ale já si myslím, že musíme jít s dobou, všechno se mění.“

Marek Moravec o bydlení v centru:
„Nechtěl bych tu žít z mnoha důvodů. Máte tady poměrně vysokou míru kriminality, máte tady poměrně vysokou míru nepořádku, máte tady poměrně vysoký výskyt turistů, kteří jsou dobří v rámci příjmu, ale na základě chabých regulí spíš to prostředí vytěžují než by mu něco dávali.“

Tomáš Soukup o parkování a o skůtrech:
„Možná, co mi tady trošičku chybí, jsou parkování pro skútry.“

Hanuš Vlček o bydlení v centru:
„Proč by nemohli i mladí lidé bydlet v centru Prahy? Ale většina mladý lidí na to nemá. Ty ceny jsou strašné.“

Petr Cichoň o zahrádkách:
„Když se podíváte na evropské statistiky, kolik celoročních zahrádek máte v mnohem chladnějších oblastech, třeba v severním Německu. A je to z toho důvodu, že ty zahrádky jsou téměř zdarma. Tady jsou zahrádky neuvěřitelně drahé. My v podstatě za některé zahrádky platíme víc, než platíme za ty nebytové prostory.“

Tomáš Jícha o autech v centru:
„Auta můžou žít společně s chodcema. Musí se vzájemně respektovat.“

Petr Cichoň o kultuře v centru:
„Asi není lepší místo z hlediska dosažitelné kultury. Máte divadla ve Vodičkově, máte kina tady na pěší zóně. Máte Národní divadlo, Novou scénu, vše je to vlastně pár kroků. Myslím si, že dosažitelnost těch klíčových kulturních institucí je nejlepší z celé republiky.“

Tomáš Soukup o parkování:
„Auta můžou parkovat v Palladiu, v Kotvě, popřípadě nahoře na Muzeu, na Slovanech a pak to člověk dojde pěšky. Myslím, že těch parkovacích příležitostí je tady spousta.“

Tomáš Soukup o změnách ve městech:
„Lidé budou asi na začátku těch změn z podstaty věci nespokojení, ale když pak uvidí, že se s tím něco děje, tak věřím, že většina lidí to poté ohodnotí kladně.“

Karel Doubek o špinavosti:
„Vyčistit prostor. Umýt ho od samolepek... Vyjdete z metra, v metru je to docela dobré, a přijдете do prostoru, který Vás šokuje. Najednou se Vám nechce udělat ten krok dál. Vestibuly, strašný. Schody z vestibulů a vůbec ta místa, která tak trochu působí že nikomu nepatří.“

Veronika Klinková o stáncích:
„Keď sa to urobí pekne, tak prečo nie. Pekné stánky, ktoré by korešpondovali s mobilárrom, uniformní, nejaký civilizovaný koncept, že by se tam prodávala zmrzlina. Niekedy je to o veľa krajšie a o veľa to zlepší ten pocit z té ulice.“

Petr Beránek o vybavenosti:
„Je tady špatná dostupnost jakýchkoliv obchodů a služeb.“

Petr Cichoň o zahrádkách:
„To, co by mělo rychlý pozitivní dopad a bylo by to v podstatě úplně zadarmo a myslím, že se to dá provést bez nějakých zásadních komplikací, jsou předzahrádky. Udělat koncepci zahrádek, zpřístupnit provozovatelům zahrádku a udělat je celoroční. To si myslím, že vnese život do města.“

Hanuš Vlček o pítkách:
„Líbí se mi, že se zavedly ty fontánky na pití.“

Karel Doubek o turistech:
„Jsem přesvědčenější, že cestovní ruch v centru v této chvíli vlastně vládne tomu, jak se my všichni na ten společný prostor díváme. Že se na něj už nedíváme z pohledu, jakože to je prostor, který je veřejným prostranstvím pro rezidenta, ale primárně ho vnímáme takto: „Aha, sem jde turista, co by tak ten turista potřeboval.“

Tomáš Soukup o turistických obchodech:
„Město by mělo jít příkladem. To znamená, jestli je tam nějaký volný prostor města, tak tam neumísťovat obchod se suvenýry, ale dát tam něco pěkného, co bude fungovat.“



LEGENDA

řešené území



0 50 100 200 300 400 m

03

HISTORIE

03 - HISTORICKO URBANISTICKÝ PRŮZKUM

Za dob vlády Václava I. bylo započata výstavba staroměstského hradebního opevnění z důvodu zvýšených obav z nájezdu Turků hrnoucích se na Moravu. Bylo tak učiněno rozhodnutím roku 1230. Hradby vydělily z dosavadní různorodé zástavby na pravém vltavském břehu opevněný areál Pražského Města. Za osmnáct let bylo opevnění dokončeno. Obrané stěny dosahovaly výše 10 – 12 metrů, silné byly 2 metry. Před hradbou byl 15 – 20 metrů široký parkán s nižší parkánovou zdí, dále 25 metrů široký a 8 metrů hluboký příkop a val. Přes příkop vedly můstky, nejprve dřevěné, později kamenné, jimiž se vstupovalo do 13 bran od sebe vzdálených 30-60 metrů. Brány se zavíraly těžkými dubovými vraty, pobitými ocelovými pláty a hřeby. Hradby byly následně zesilovány za nimi stojícími vyššími domy. Vodní příkop se svažoval mírně od dnešního Jungmannova náměstí na obě strany k Vltavě a býval zaplněn vodou, Staré město se tak stávalo skutečným ostrovem.

Staroměstské hradby byly propustné skrze 13 bran:

V místě dnešního Hradebního korza:

- sv. Františka (u severní části dnešní ulice Revoluční)
- Horská či Odraná (na konci dnešní ulice Dlouhá)
- sv. Benedikta (v místě dnešního domu Kotva)
- Prašná brána
- Svatohavelská (v místě vstupu do stanice metra Můstek)
- Perlová (ústící do ulice Perlová)
- Zderazská (na konci ulice Na Perštýně)
- sv. Štěpána (na konci Bartolomějské ulice)

Uvnitř Starého města v okolí kostela svatého Havla vzniklo přibližně roku 1232 Havelské město, které bylo po dobu 55 let samosprávním jednotkou podnikatelů jihoněmeckého původu, převážně z Řezna. Roku 1287 bylo Havelské město spojeno se Starým Městem. Důvod vzniku nebyl nikdy uspokojivě vysvětlen. V návaznosti na sloučení těchto měst bylo sepsáno staroměstské právo (vycházející z práva norimberského), které vedle rychtáře (obdoba starosty) ustanovilo sbor 12 konšelů (obdoba radního), městského soudu a shromáždění všech měšťanů jako nejvyšší orgán samosprávy (nazýván velkou obcí).

Založením Nového města pražského králem Karlem IV. roku 1348 bylo vytyčeno i umístění nového hradebního opevnění. Původní staroměstské opevnění tak de facto ztratilo svůj význam. Oddělovalo pouze dva samosprávní celky – Staré Město pražské a Nové Město pražské.

Podle ustanovení Karla IV. mělo Nové Město tvořit se Starým Městem jediný organizmus řídicí se stejným městským právem. Starému Městu bylo však výslovně vyhrazeno první mís-

to mezi pražskými městy a pouze ono bylo hlavním městem království. Na Nové Město byla naopak ze Starého Města přemístěna „obtížná“ (hlučná, zapáchající) řemesla. Radní Starého Města získali do svého držení dvě z bran – Nového Města – Poříčskou a Horskou; mělo se tím předejít sporům o přístup do Starého Města „zvenčí“. Rozšířením pražského souměstí dochází tak k více než zdvojnásobení rezidenčního prostředí.

Hradby oddělující města se bez údržby začaly rozpadat, kameny z nich byly staroměstskými i novoměstskými obyvateli postupně rozebírány. Některá výstavba – zejména na Starém městě – byla k hradbám přidružována. I hluboký příkop (místy přes 5m) se začal ze strany Nového města postupně zasypávat. Jako první byla zasypána část v okolí Na Můstku. Příkop sloužil dlouhá léta jako úkryt pro nekalé živly i coby skládka odpadků a navíc se stával místem častých dopravních nehod, protože podél něj vedla úzká komunikace a občas do něj sjel vůz s koňmi.

V prosinci 1367 Karel IV. nařídil spojení obou měst a přikázal zbořit hradby, brány a věže mezi nimi. Toto nařízení se však nepodařilo uvést v život – rozpory mezi oběma městy byly příliš velké. Po deseti letech se pak spory vyhroutily natolik, že sám císař byl nucen v březnu 1377 spojení obou měst opět zrušit. Novoměstští si poté mezi lety 1377 a 1413 zbudovali vlastní výstavnou radnici v čele Dobytého trhu.

Nepohodlí poskytované Pražským hradem přiměla krále Václava IV. k vybudování nové rezidence na hranici obou pražských měst – Starého a Nového – na cestě do královské Kutné Hory. K dokončení stavebních prací a přestěhování královského sídla dochází roku 1383. Pohodlí sídla využívali i panovníci následující – Zikmund Lucemburský, Albrecht Habsburský, Ladislav Pohrobek a Jiří z Poděbrad. Až Vladislav Jagellonský roku 1484 přestěhoval sídlo pražských králů zpět na Pražský hrad. Sídlo Královského dvora bylo následně prodáno do soukromých rukou, ve kterých z důvodu špatného hospodaření začalo chátrat. Po požáru Starého města roku 1689 byl celý areál zrekonstruován a roku 1777 zde byly zřízeny kasárny a následně i vojenská škola. Až koncem 19. století přešlo vlastnictví do rukou Živnobanky, která Královský dvůr nechala roku 1903 zbourat. Na jeho místě vyrostl v letech 1905-11 dnešní Obecní dům.

Vzájemné nepřátelství pražských měst vyústilo 6. května 1434 v dobytí Nového Města vojskem Starého Města a panské jednoty. Staroměstští ho využili ke zničení všech privilegií svého soupeře a konkurenta, nalezených na Novoměstské radnici, a k dočasnému podřízení Novoměstských své nadvládě. Na konci 15. století dochází ke sporům měst se šl-

echtou, která je ohrožovala na zisku a moci. Praha s dalšími 28 městy založila branný spolek k hájení práva svobod. Král od roku 1502 omezoval moc velikých obcí.

Nedůvěry ve snahu posilovat městskou samosprávu využil Jan Pašek z Vratu – původně staroměstský kancléř – a sjednotil v roce 1518 Staré a Nové město pražské pod jedinou (svou) správu a postavil se do jejich čela. Začaly se zavážet hradební příkopy, centrem správy se stala Staroměstská radnice. Jan Pašek se zmocnil vedení a městské právo nazýval “voskovým nosem, který lze ohýbat, kam libo”. Pašek se stavěl i proti volbě Ferdinanda I. Habsburského, odporoval jeho nařízením. Král v roce 1528 zasáhl a jednotu měst rozdělil, vytvořil a potvrdil dvě samostatné rady, což přijali Novoměstští pochopitelně s radostí. Pašek byl vypovězen pro bouření obce, a Pražská Města tak byla opět samostatná.

Král příliš často vymáhal berně a vojenskou pomoc. Vztahy mezi městy se začaly lepšit a roku 1536 byla uzavřena přátelská smlouva mezi třemi pražskými městy. Zlepšující se samosprávní vztahy byly opět roku 1547 podlomeny, když král přinutil Pražany ke kapitulaci a využil situace k potlačení politické, hospodářské, finanční a vojenské moci měst se snahou ukázat, že města nejsou svobodným stavem, ale královskou komorou. Roku 1579 byla posílená městská autonomie změny systému městských rad, které pokračovaly v obsazení dle návrhu odstupujících. Povážlivé bylo počínání šlechty, která ve velkém začala vykupovat městské domy a těch měšťanských pozvolna ubývalo. Po nástupu krále Matyáše ztratila pražská města na významu, protože dvůr přesídlil v roce 1612 do Vídně. V Praze zůstali jen místodržitelé.

Od začátku 18. století mělo obnovování městských rad čím dál větší intervaly a roku 1737 bylo zastaveno úplně. Městské funkce se staly doživotními. Samospráva v tomto období byla již spíše formální, a i to skončilo reformami Marie Terzie. Dvorským dekretem císaře Josefa II. z 12. února 1784 bylo Staré Město spojeno s dalšími třemi pražskými městy v jednotné královské hlavní město Prahu. Královské hlavní město Praha pak tvořilo Nové a Staré Město pražské, Malá Strana a Hradčany. Město Praha mělo nadále společný orgán tj. magistrát, který se skládal z purkmistra, dvou zástupců a 28 magistrátních radů. Magistrát se rozdělil na tři senáty: politickohospodářský, civilně soudní a kriminálně soudní. Sídlem magistrátu se stala Staroměstská radnice. Dne 30. dubna 1784 se zde konala volba prvního magistrátu, který se pak 9. srpna ujal své moci. Prvním purkmistrem se stal dr. B. A. Záhořanský z Orlíku.

Po spojení měst se stala Praha po Vídni druhým největším

městem habsburské monarchie.

Příkop před hradbami následně býval využíván pro zahradnické účely, dokud nedošlo roku 1760 k zasypání jeho první části v místech dnešní ulice Na Příkopě, v roce 1781 pak zbylého úseku (dnes Národní třída). Vznikl tak v Praze dosud nevídaný prvek, vycházející z francouzského urbanismu – první městský bulvár, nazývaný Staré a Nové aleje. Promenádní třída byla osazena řadami lip (ve starší části), resp. kaštanů (v novější části) a stala se těž symbolickým vyjádřením některých demokratických společenských výsad, zejména zájmu o přírodu a její okrašľující a ozdravnou funkci v městském prostředí.

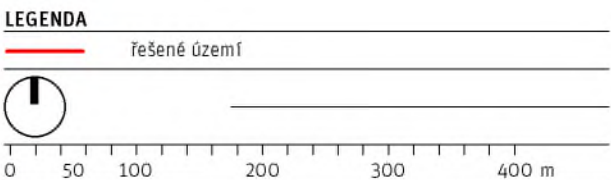


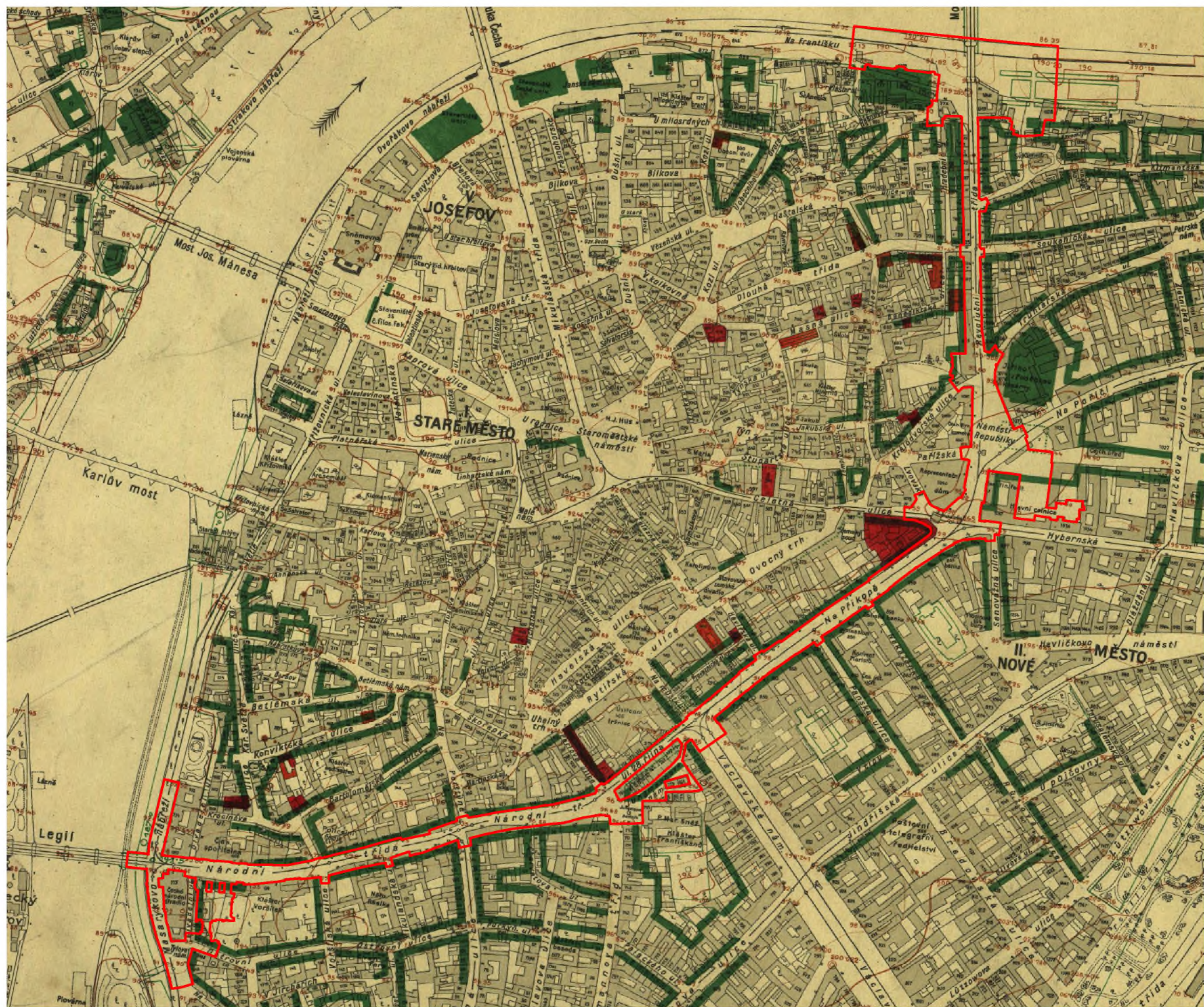
3.6 - VÝKRES KATASTRU Z ROKU 1840

Tento mapový podklad ukazuje podobu území Hradebního korza z roku 1840. Na první pohled jsou viditelné výrazné rozdíly oproti současnému stavu. Na dnešní Národní třídě (dříve "Allee Gasse") ještě nebylo vystavěno Národní divadlo, k jehož dokončení došlo až v 80. letech 19. století. Východněji se nachází klášter Voršilek. Na sever od Národního divadla, v místě dnešní kavárny Slavia, se nachází soubor staveb, který sloužil pro účely Staroměstské cihelny. Zajímavý je pohled i na dnešní Jungmannovo náměstí s klášterem františkánů (dříve karmelitánů) u Panny Marie Sněžné, které má osobitý charakter právě díky zachování historické půdorysné stopy.

V ulici Na Příkopě (dříve "Kolowrats Strasse") můžeme pozorovat pozůstatky původních zahrad, které dříve ukončovaly Staré město po téměř celé délce ulice. U Prašné brány (na místě dnešního Obecního domu) se nachází Králův dvůr s kostelem sv. Vojtěcha – v té době upravený a využívaný pro potřeby kadetní školy. Vedle Králova dvora (dnes OD Kotva), vidíme budovu Norbertina, ovšem bez již zbouraného kostela sv. Benedikta. Na východ od Králova dvora je klášter hybernů a klášter kapucínů s kostelem sv. Josefa.

Původní vymezení pravého břehu Vltavy bylo pozměněno v rámci asanace Starého města v roce 1893. Ta v řešeném území nejvýrazněji ovlivnila dnešní podobu předpolí Štefánikova mostu. Dvořákovo nábreží bylo dokončeno až v roce 1904. Původní uliční profily ulic Národní a Revoluční jsou ve srovnání s dnešní podobou výrazně zúžené, a to hlavně v koncových hrdlech směrem k řece.



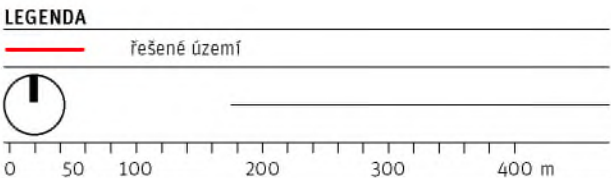


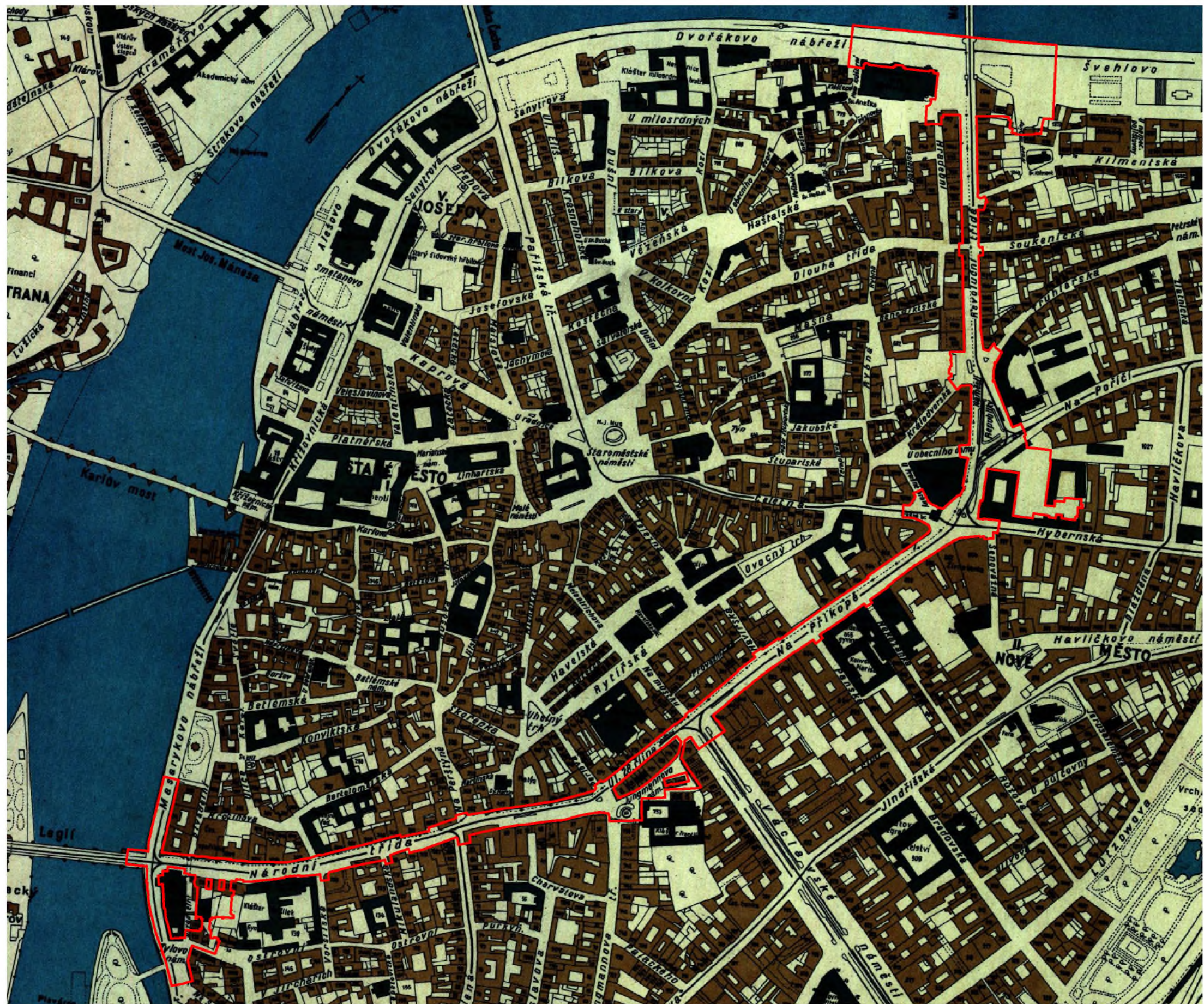
3.7 - REGULAČNÍ PLÁN Z ROKU 1924

Regulační plán z roku 1924, tedy z období první republiky, je velmi podobný dnešnímu stavu území. Oproti výkresu ze Stablního katastru (1840) jsou zde viditelné již dokončené budovy Národního divadla, nárožního domu s kavárnou Slavia, budovy České spořitelny a Obecního domu. Výraznou změnou v systému lokální dopravy bylo umístění tramvajového tělesa. Tramvajová doprava se nacházela v celé délce území Hradebního korza. Na spojnici s Václavským náměstím koleje pokračovaly i směrem k budově Národního muzea.

Zajímavé jsou však zeleně vyznačené plochy – plochy regulace. Například plánované rozšíření uličních profilů na Národní třídě a Revoluční ulici a jejich pevně definovaná přímá uliční čára. V ulici na Příkopě návrh uvažuje rozšíření některých kolmých ulic, nahrazení koncového bloku za budovu dnešní Komerční banky a také vymezení protějšího rohu. Podoba náměstí Republiky měla být dle podkladu více komponovaná a monumentálnější, do dnešní doby se však dochoval původní, spíše rostlý charakter prostoru.

Přetrvával také záměr o umístění významných institucí podél řeky, od budovy dnešní Právnické fakulty po Ministerstvo průmyslu a obchodu. Na konci východní strany ulice Revoluční je viditelná budova dnes již neexistujících Eliščiných lázní.



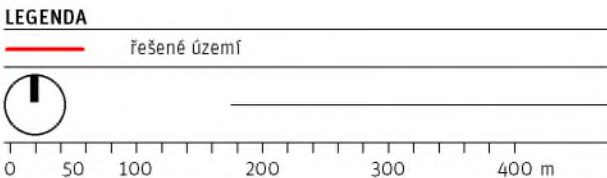


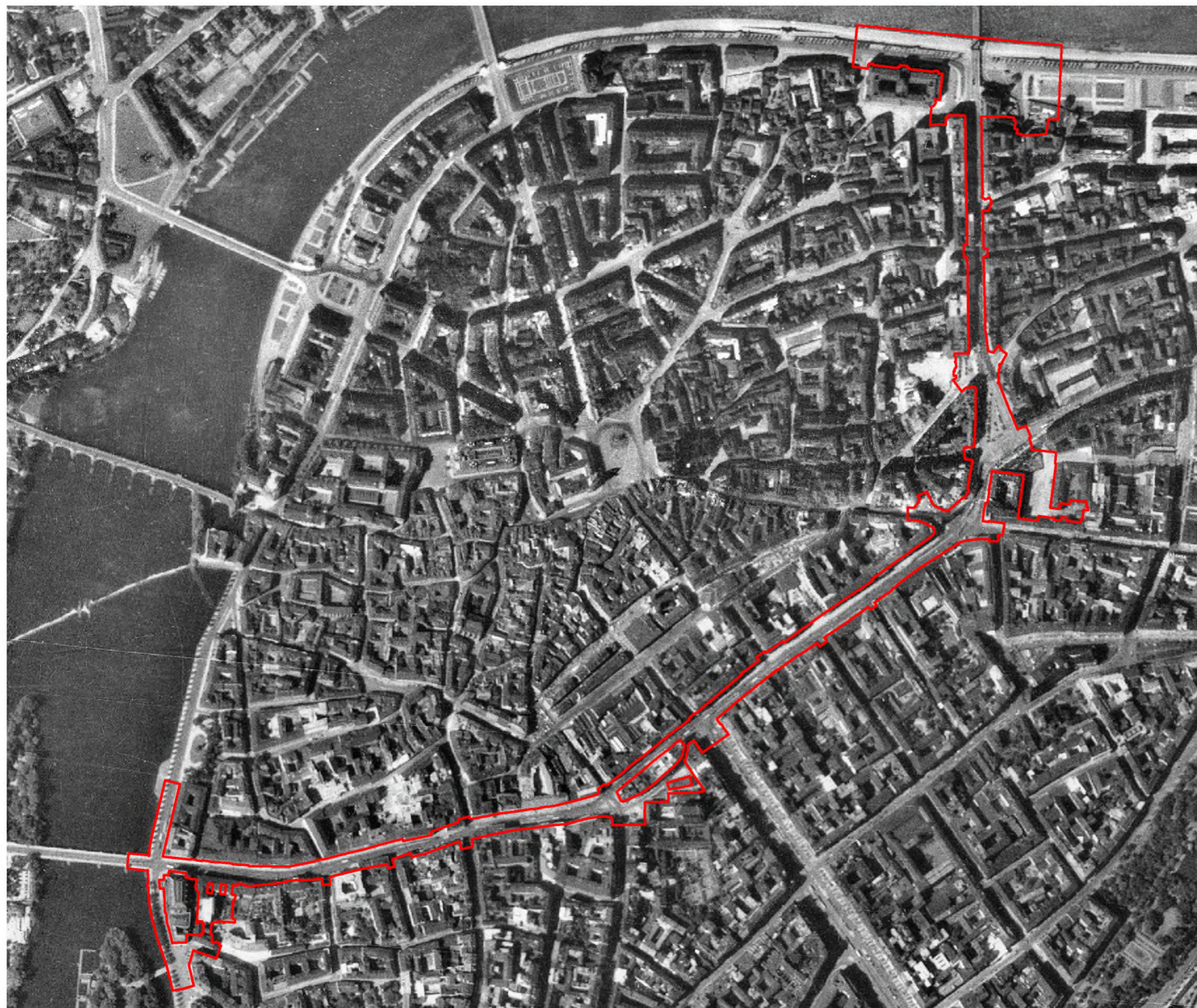
3.7 - MAPOVÉ LISTY Z ROKU 1938

Na mapovém listu z roku 1938 je zřejmý vliv regulací z předešlého období. U Národního divadla je to souvislá řada domů, kterou později nahradila dostavba divadla o Novou scénou. Národní třída je, až na některé výjimky, rozšířená do současného profilu. U ulice Voršílská vidíme palác Dunaj, na křížení s ulicí Na Perštýně stojí původní dům, který bude o desítky let později nahrazen obchodním domem Máj.

Při ulici Na Příkopě u Můstku je původní stavba obchodního domu Löbl (dnes budova ČKD ze 70. let 20. století), u Václavského náměstí už stojí palác Koruna z roku 1914. Budova banky Union (v prvním mapovém podkladu poslední z původních zahrad) naproti Panské ulici byla odstraněna, proluku doplní až v 90. letech 20. století Palác Myslbek. U Prašné brány je zrealizována budova tehdejší Živnobanky – dnes ČNB.

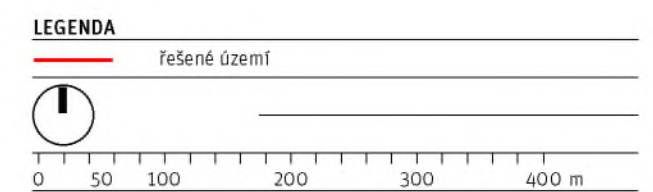
Náměstí Republiky zůstává oproti regulačnímu plánu z předešlých let nezměněno, chybí nárožní dům dnešní banky u Staré Celnice. Vzniklou proluku po budově Norbertina doplní v 70. letech OD Kotva. Revoluční ulice je až na úsek křížení s Dlouhou ulicí rozšířena dle předešlého regulačního plánu.





3.8 - LETECKÝ SNÍMEK Z ROKU 1938





04

ANALÝZY

04 - ANALÝZY

Stanovený cíl projektu Hradební korzo přesahuje hranici pouhé kultivace veřejného prostoru. Zcela na místě je návrh adaptace formy užívání prostoru a provedení úprav, které jí zrealizují. V tomto směru lze předpokládat nezbytné nastavení regulace vizuálního smogu, změny dopravního režimu užívání prostředí, regulování záborů v území či rámcové stanovení podmínek pro neinvestiční aktivity. Dosáhnout optimálního prostředí lze jen za pomoci pojmenování hodnot v prostředí obsažených a forem užívání pro prostředí vhodných. Související absence potřebného není náhodná. Znalost současných i budoucích možností je nezbytným krokem vpřed pro následnou realizaci naplňující očekávání. Přesný popis současného prostoru vhodnými nástroji je základem. Hledání nejen korelací, ale především kauzalit mezi poznatými jevy odpovídá na základní otázky možností zlepšení.

Analytická triáda SOCIOLOGIE – EKONOMIKA – FYZICKÉ PROSTŘEDÍ jsou společnými jmenovateli zkoumaných jevů v prostoru. Komparativní přístup v části interpretace hledá mezi jednotlivými jevy vzájemné vazby. Ze získaných dat lze odvodit potřebu změny k dosažení požadovaných hodnot v místě. Z interpretace bude odvozeno zadání nadřazeného dokumentu Konceptu Hradební korzo.

Pro analytické zkoumání bylo území rozděleno na tři pracovní části podle diverzní formy užívání, plynoucí z rozdílnosti naměřených hodnot.

- Hradební korzo – sever
(ulice Revoluční, předpolí Štefánikova mostu)
- Hradební korzo – střed
(Jungmannovo náměstí, ulice 28. října, ulice Na Příkopě, náměstí Republiky)
- Hradební korzo – západ
(ulice Národní, Smetanovo nábřeží, Masarykovo nábřeží)



Hradební korzo - SEVER

Hradební korzo - ZÁPAD | Hradební korzo - STŘED

SOCIOLOGIE

Cíle průzkumu:

Zjistit informace o společnosti užívající prostor Hradebního korzo, se zaměřením na charakter a příslušnost uživatelů, formu užívání a vnímání prostředí jako takového.

Cílové skupiny pozorování:

Uživatelé prostoru bez ohledu na charakterovou vlastnost, majitelé přiléhajících nemovitostí, provozovatelé a pracující.

Charakter průzkumu: kvalitativní, kvantitativní

EKONOMIKA

Cíle průzkumu:

Nastínit druhy nabízeného sortimentu a služeb ve vztahu jak k celému území, tak i k jednotlivým částem – na ulicích Národní, Na příkopě, Revoluční. Srovnává nejen otevírací doby provozu a počty zaměstnanců, ale také majetkové poměry a výše nájmů.

Cílové skupiny pozorování:

Veškeré provozovny v území, které poskytly potřebnou součinnost při sběru dat.

Charakter průzkumu: kvalitativní, kvantitativní

FYZICKÉ PROSTŘEDÍ

Cíle průzkumu:

Definování celkového území nejen na základě prostředí, které ho obklopuje (vizuální smog, okolní budovy a jiné) ale také dopravní vztahy v území a jejich dopad na ekologii celku.

Cílové skupiny pozorování:

Všechny druhy dopravy v území – od chodců po individuální automobilovou dopravu, doprava v klidu. Výzkum dále mapuje stav zeleně, hluk a ovzduší a také vizuální smog.

Charakter průzkumu: kvalitativní, kvantitativní

LEGENDA

- řešené území
- místa významného křížení
- pracovní rozdělení území



0 50 100 200 300 m



4.1 - SOCIOLOGIE

4.1.1 - SHLUKOVÁNÍ TURISTŮ

Praha je s více než 8 miliony návštěvníků za rok turisticky nejvytíženějším městem ve střední Evropě. Vliv turistů na město není dán pouze jejich celkovým počtem. Důležitou roli hraje také jejich distribuce a vzorce pohybu po městě.

Při méně rovnoměrném rozložení a lineárním pohybu mezi atraktivními lokalitami může ve větší míře docházet ke kongesci veřejného prostoru. Pro informovaný pohled na intenzitu turistického využití veřejného prostoru v centru města byla využita geolokovaná data z více než 35 tisíc fotografií sdílených turisty na stránce Flickr v turistických sezónách mezi roky 2015 až 2017. Využití informací o čase a místě pořízení fotografie umožňuje odhadnout přesný pohyb uživatelů městem.

Výsledná grafika zachycuje relativní intenzitu využití tras průchodu turistů na segmentech uliční sítě. Je patrný značný rozptyl v relativních popularitách jednotlivých úseků. Vzorce pohybu jsou silně orientovány na turisticky nejatraktivnější lokality v centru města. Velká část turistů také vykazuje tendenci k relativně lineárnímu pohybu mezi atraktivními lokalitami a nejintenzivněji využívanou trasou je Královská cesta.

V řešeném území je intenzita pohybu turistů oproti ulicím blíže centra Starého města relativně nižší. Vyšších hodnot dosahuje na trasách, které řešeným územím prochází ortogonálně spíše než v jeho linii. Intenzivněji využívané trasy se kříží v oblastech Náměstí republiky, Můstku a Národního divadla. V linii řešeného území je nejpobláznivější úsek mezi Můstkem a Náměstím republiky. Naopak Revoluční ulice směrem k Vltavě vykazuje relativně nízké intenzity využití.

LEGENDA

— řešené území

Relativní intenzita průchodu turistů

— Nízká

—

—

—

—

—

—

— Vysoká



0 50 100 200 300 400 m

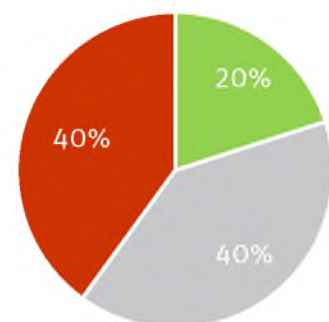
4.2 - EKONOMIKA

„Více jak **70% dotázaných** provozoven v území za poslední rok **neprosperuje**“

STABILITA - Vztah současných tržeb provozoven na celém území (za rok 2018) ve vztahu k tržbám v roce 2017.

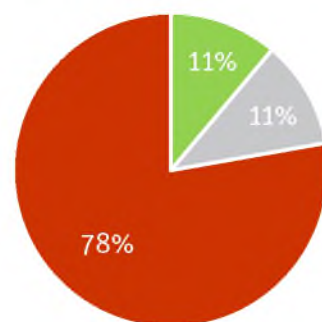
Stabilita provozoven v jednotlivých částech Hradebního korza.

ZÁPAD - NÁRODNÍ

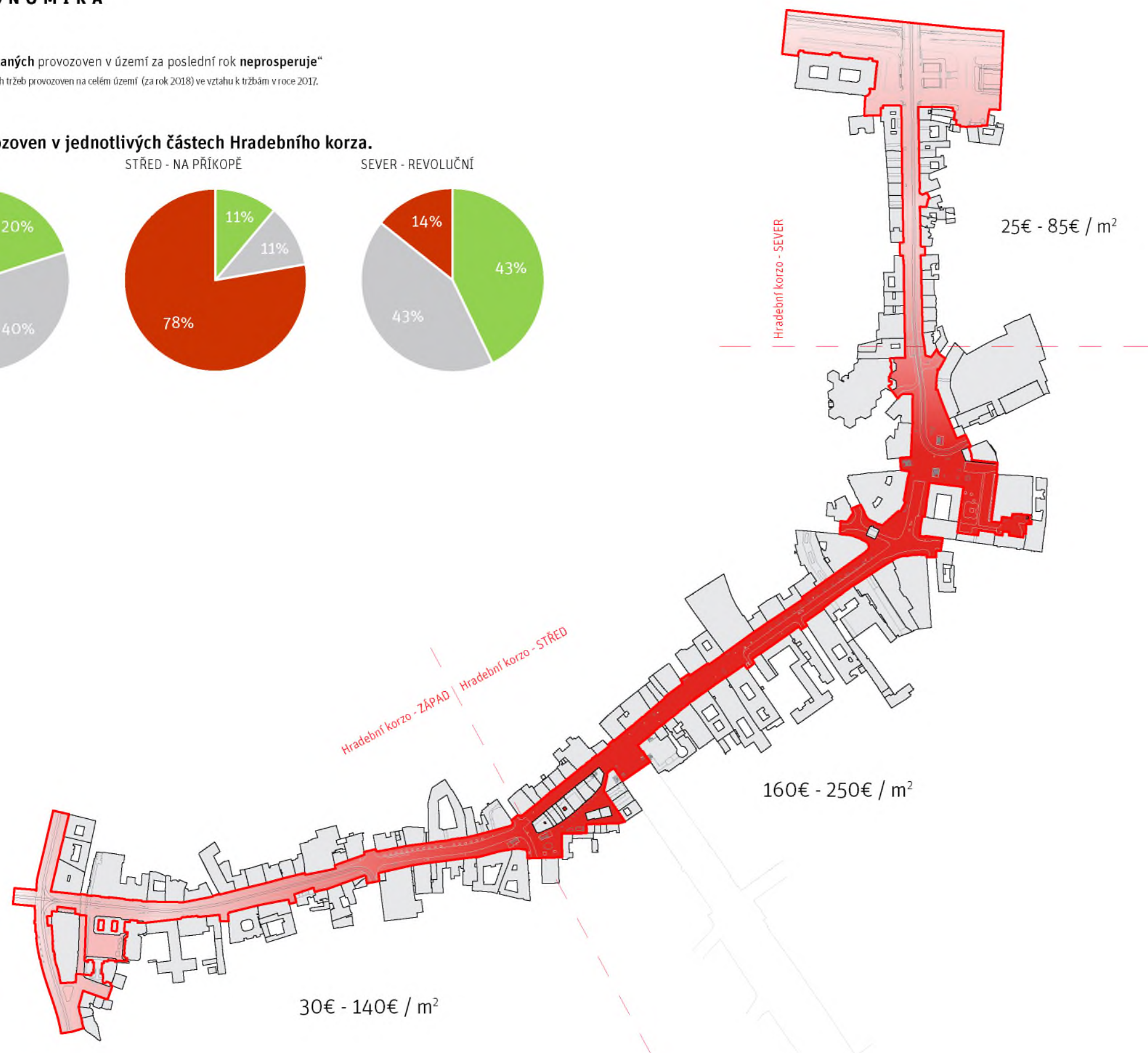
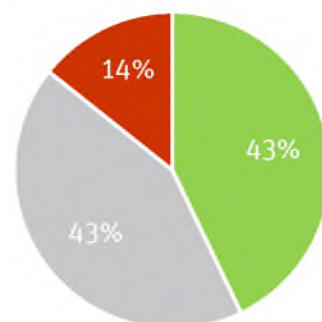


- rostoucí
- stabilní
- klesající

STŘED - NA PŘÍKOPĚ



SEVER - REVOLUČNÍ



4.2.1 - VÝŠE NÁIMU V PARTERU

Graf zobrazuje rozdílné hodnoty výše nájmů u provozoven v parteru na celém území. Veškeré údaje jsou uváděné v eurech za metr čtvereční a jsou získané od konzultantské firmy v oblasti nemovitostí - Cushman & Wakefield. Měřené částky se rámcově pohybují od 25 €/m² až po hodnotu 250 €/m² (25,640 Kč/EUR v době shromažďování dat - pozn. aut.)

Z grafického podkladu je patrná rozdílnost cen nájmu v jednotlivých úsecích Hradebního korza – nejlacinějším úsekem je v tomto ohledu ulice Revoluční, což vychází z celkového chápání ulice jako té nejzaostalejší z hlediska údržby a kvality veřejného prostoru. Z měření pohybu osob však vyplývá, že se zde pohybuje téměř stejný počet lidí, jako na obdobném úseku v ulici Národní, kde jsou hodnoty nájmu prokazatelně vyšší. Obě předpolí mostu jsou cenově podobné a hodnoty se průměrně pohybují v rozmezí od 25 do 30 €/m².

Ulice Na Příkopě patří k těm nejdražším v České Republice a také v Evropě. Ceny nájmu se zde pohybují v rozpětí od 160 do 250 €/m². Pohyb osob je zde několikanásobně vyšší než v jiných částech území. Z dat nasbíraných od jednotlivých provozovatelů ale vyplývá, že nárůst tržeb (oproti minulému roku) zaznamenala pouze třetina z dotázaných.

LEGENDA

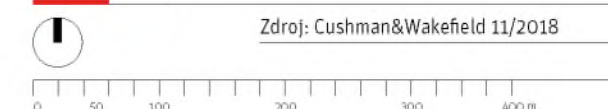
 řešené území

Výše nájmu v parteru / měsíc / m²

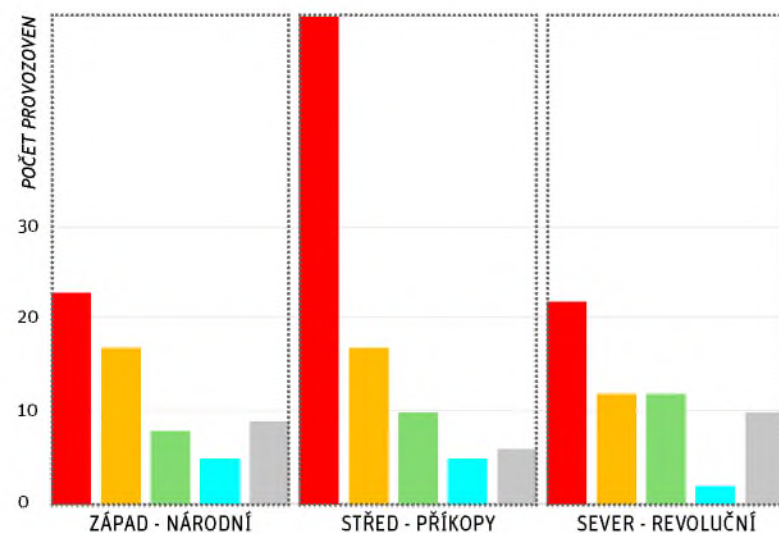
	25€
--	-----

250€

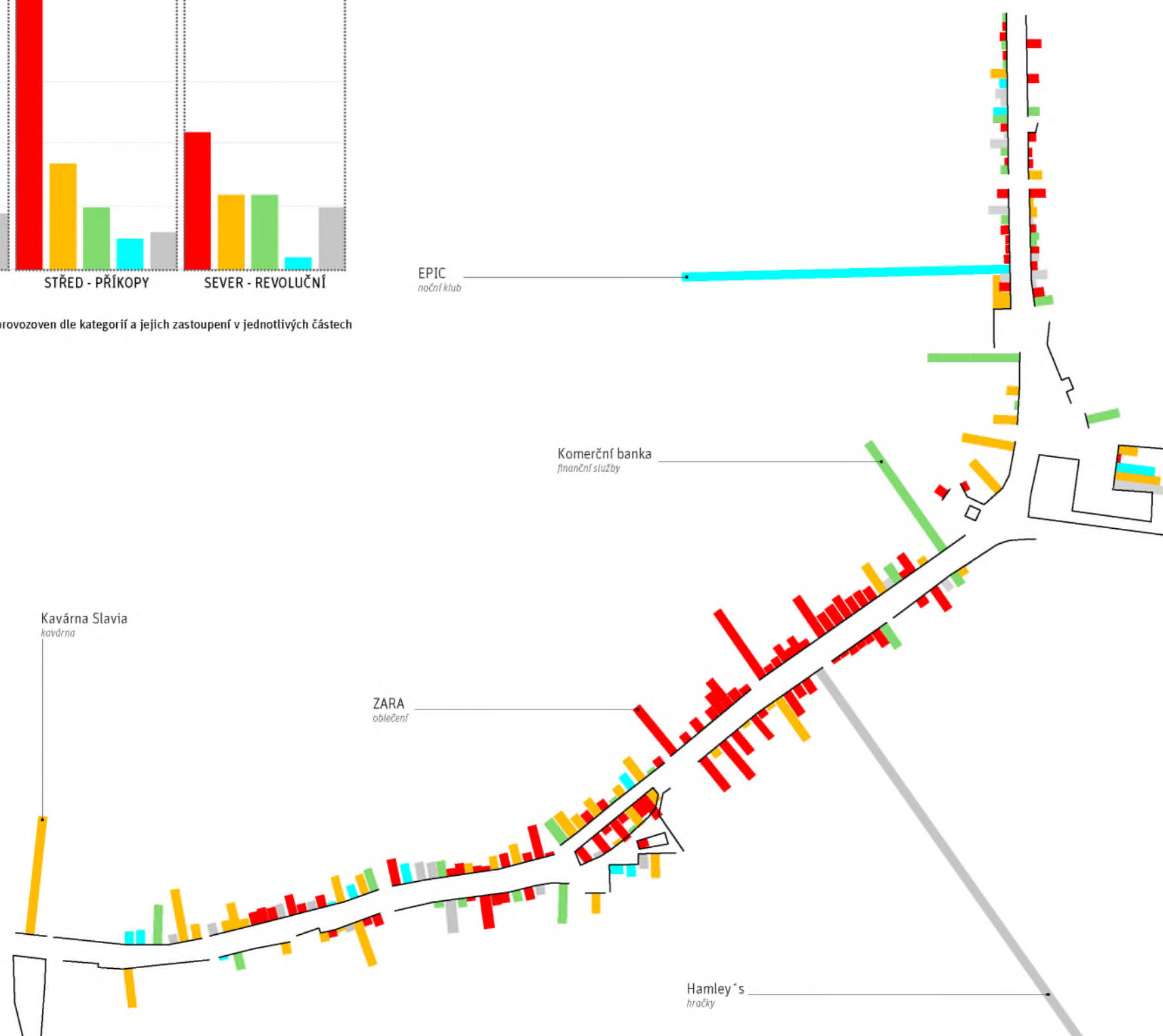
Zdroj: Cushman&Wakefield 11/2018



ZASTOUPENÍ FUNKCÍ V JEDNOTLIVÝCH OBLASTECH



Na grafu je znázorněno množství provozoven dle kategorií a jejich zastoupení v jednotlivých částech Hradebního korza.

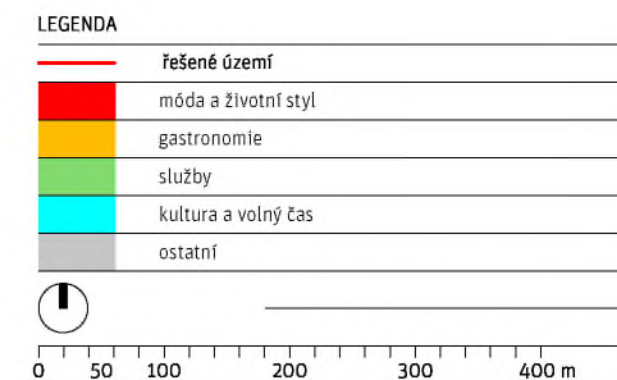


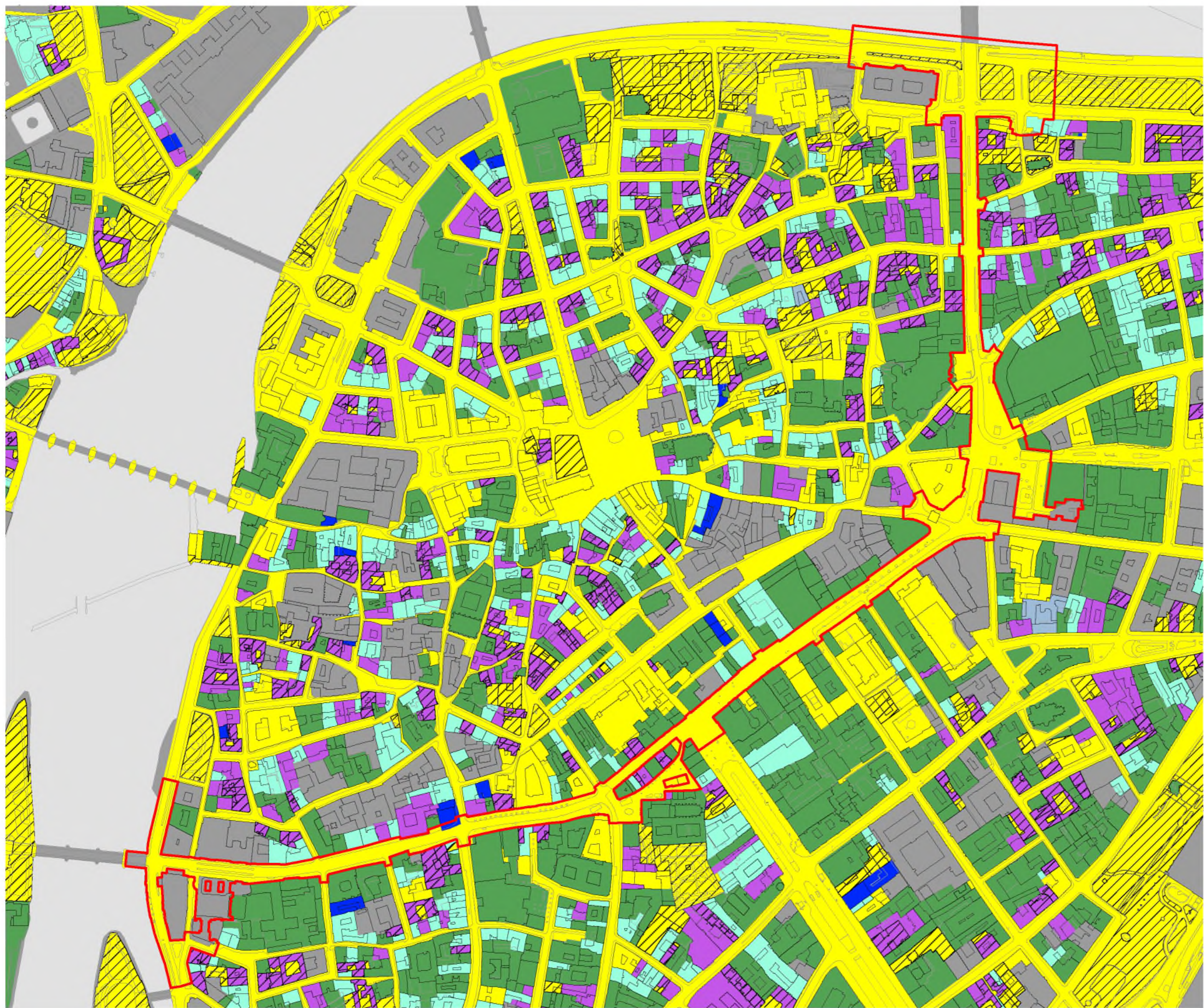
Pozn.: Vertikální hodnota sloupce znázorňuje plochy provozoven ve vztahu k sobě. Barva specifikuje kategorii nabízeného zboží či služeb.

4.2.2 - SORTIMENT VE VZTAHU K PLOŠE

Situace mapuje sortiment provozoven a velikost jejich obchodní plochy. Využívaný prostor je znázorněn výškou sloupce ve směru od zjednodušené uliční čáry. Funkce jednotlivých provozoven jsou pro zjednodušení a názornost rozřazeny do pěti základních kategorií - móda a životní styl; gastronomie; služby; kultura a volný čas; ostatní.

Na první pohled je patrné nejsilnější zastoupení kategorie Móda a životní styl, které se objevuje u 46% provozoven a to zejména na ulici na Příkopě. Další poměrně hojně zastoupená kategorie je Gastronomie s 22% provozoven. Na zbylé kategorie připadá celkem 32%. Vzhledem k výši nájmů na ulici Na příkopě je očividné, že provozovny spojené s prodejem módy a velké potravinářské franšízy jsou neúspěšnějšími podniky, které se v území udržely.





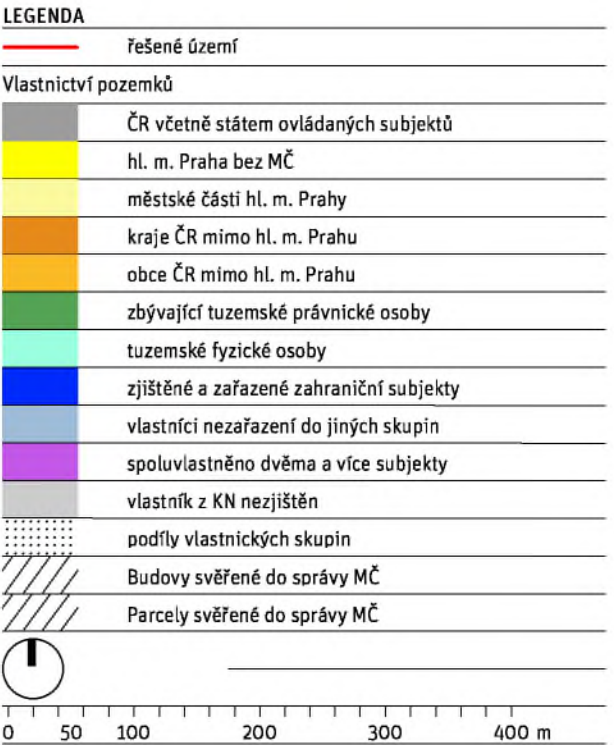
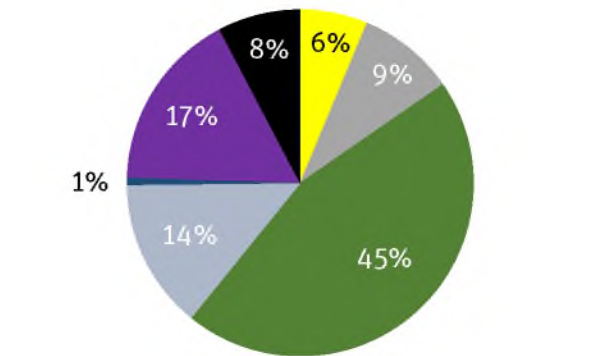
4.2.3 - STRUKTURA VLASTÍKŮ NEMOVITOSTÍ

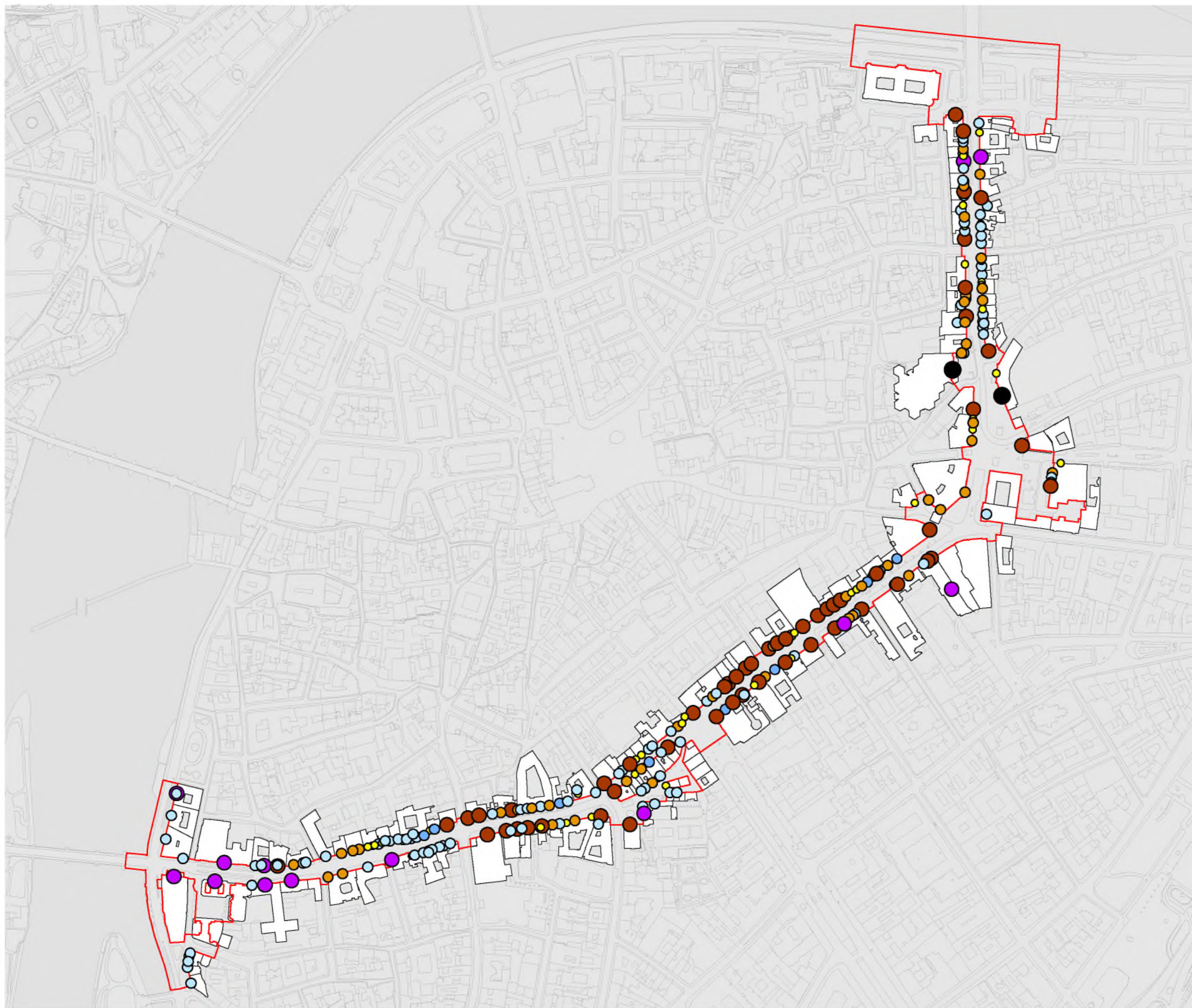
Struktura vlastníků zobrazuje majitele nemovitostí a veřejného prostoru v kombinaci s jejich správci.

Nejčastějším vlastníkem nemovitostí v území jsou tuzemské právnické osoby. Přibližně šestina budov na Hradbní korze je vlastněna více jak jedním subjektem. Pouze jedno procento všech tamních objektů je ve vlastnictví zahraničních subjektů.

U veřejného prostoru je zajímavý úkaz v předpolí Štefánikova mostu. Část pozemků veřejného prostoru je zde svěřena MČ. Současně se jedná o území, které není veřejností příliš využíváno a například z dendrologického průzkumu vzešlo jako nejméně koncepčně řešené a relativně zanedbané.

PODÍL VLASTNÍKŮ V ÚZEMÍ





Pozn.: Velikost jednotlivých bodů na mapě je rozdělena do třech kategorií - ty nejmenší zobrazují malé řetězce, střední ukazují soukromé subjekty, franšízy a řetězce. Největší body definují instituce, obchodní domy a velké řetězce.

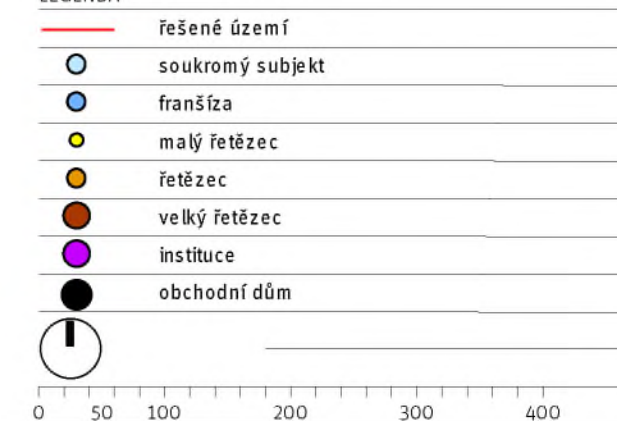
4.2.4 - TYPY PROVOZOVEN

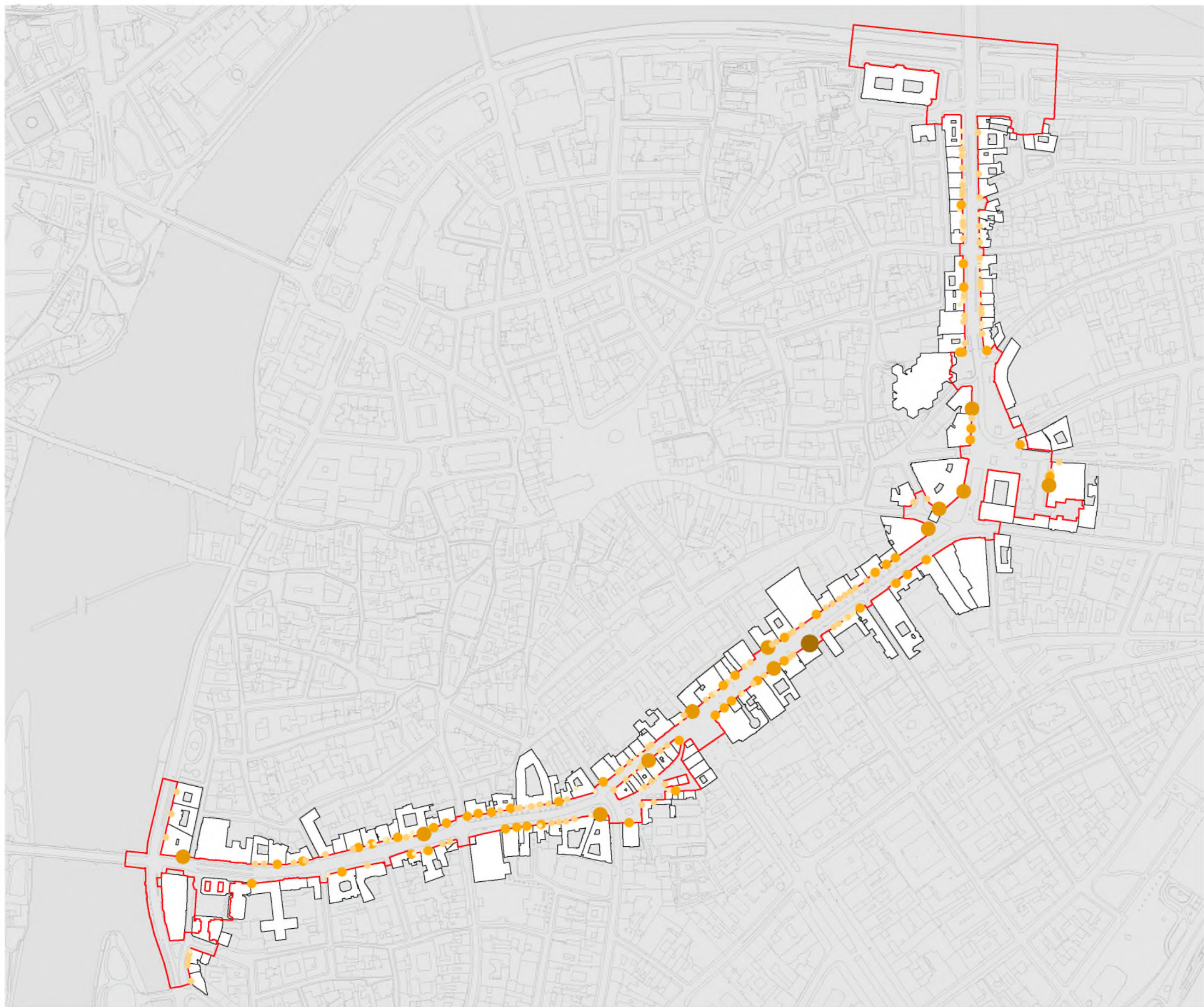
Situace kategorizuje provozovny v území z pohledu naplně a obchodního přístupu.

Nejvyšší zastoupení v území mají soukromé subjekty – více jak jedna třetina provozoven. Ty se nejčastěji vyskytují v ulici Revoluční a dále na Národní třídě. V ulici Na Příkopě naopak dochází k úbytku soukromých subjektů a rapidnímu nárůstu velkých řetězců, které jsou v celém území ve čtvrtině případů. Zajímavé je sledovat situace v přechodech mezi jednotlivými částmi – okolí Jungmannova náměstí, Náměstí Republiky atd. Různorodá je v tomto ohledu také ulice 28. října.

Směrem z ulice Národní k mostu Legií je patrný nárůst institucí (Národní divadlo, Akademie věd či budovy Univerzity Karlovy) což vychází i z historické koncepce umísťování významných budov do tohoto místa. Naopak u ulice Revoluční je zřejmá absence podobných funkcí, což může být motivem k další diskusi.

LEGENDA



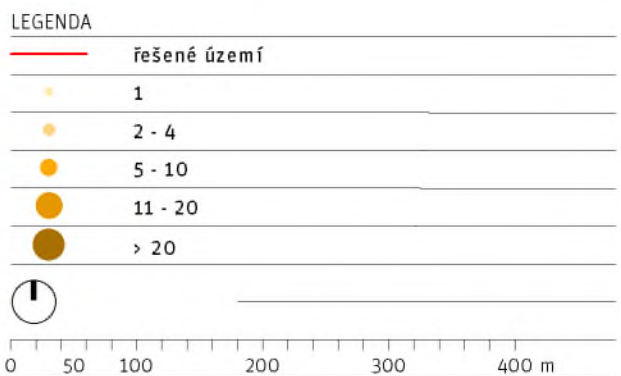


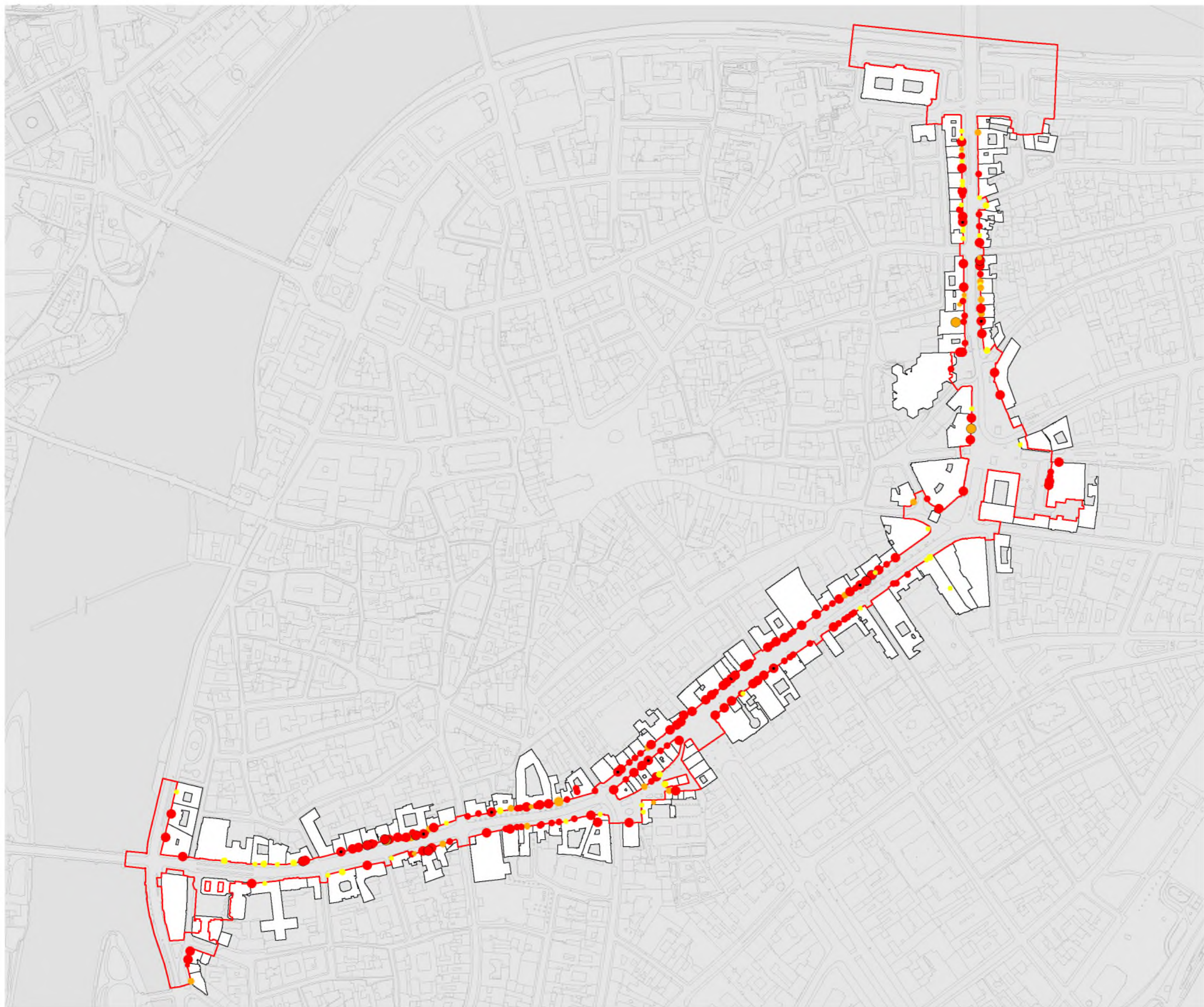
Pozn.: Počet zaměstnanců v provozovně je uvažován pouze jako momentální, ne celkový počet zaměstnanců pro všechny směny.

4.2.5 - POČET ZAMĚSTNANCŮ

Mapa srovnává velikost prodejen na základě počtu zaměstnanců působících při jedné směně. Z monitoringu jsou vyřazeny veřejné instituce jako divadla, školy, kostely apod. Dále jsme do průzkumu počtu zaměstnanců nezahrnuli samostatné obchodní domy jako Palladium a OD Kotva.

Provozovny s nejvyšším počtem zaměstnanců jsou primárně v okolí Náměstí Republiky a v ulici Na Příkopě. Nejvyšší počet zaměstnanců se nachází v prodejně hraček Hamley's, která je také největším pronajímaným prostorem v území.



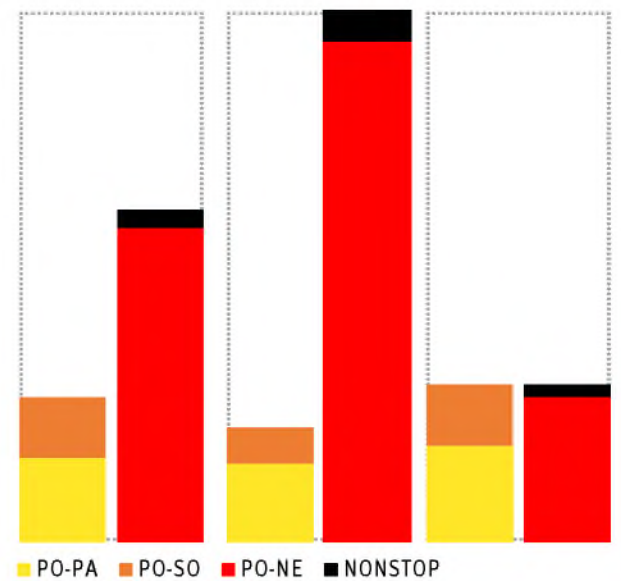


4.2.6 - OTEVÍRACÍ DOBA

Kategorizace otevírací doby zobrazuje přehled všech provozoven na území hradebního korza a pomocí barevného rozdělení do 4 skupin specifikuje časovou dostupnost obchodů a služeb. Základní kategorie jsou děleny v časovém úseku PONDĚLÍ – PÁTEK, PONDĚLÍ – SOBOTA, PONDĚLÍ – NEDĚLE, NONSTOP.

Na základě analýzy otevírací doby můžeme sledovat v ulici Revoluční výrazný pokles obchodů, které mají otevřeno i o víkendu. Zatímco na ulici Národní je od pondělí do neděle či nonstop otevřeno 69% prodejen, na ulici na Příkopě dokonce 82% prodejen, v ulici Revoluční je to pouhých 50% všech provozoven. Celkový průměr provozoven otevřených i o víkendech je 71%.

VÝCHOD - NÁRODNÍ STŘED - PŘÍKOPY SEVER - REVOLUČNÍ



LEGENDA

- řešené území
- I - PO-PÁ; 9-18
- II - PO-PÁ; 9-20
- III - PO-SO; 9-18
- IV - PO-SO; 9-20
- V - PO-SO; 9-00
- VI - PO-SO; 10-06
- VII - PO-NE; 9-18
- VIII - PO-NE; 9-20
- IX - PO-NE; 9-00
- X - PO-NE; 10-06
- XI - nonstop
- XII - individuální



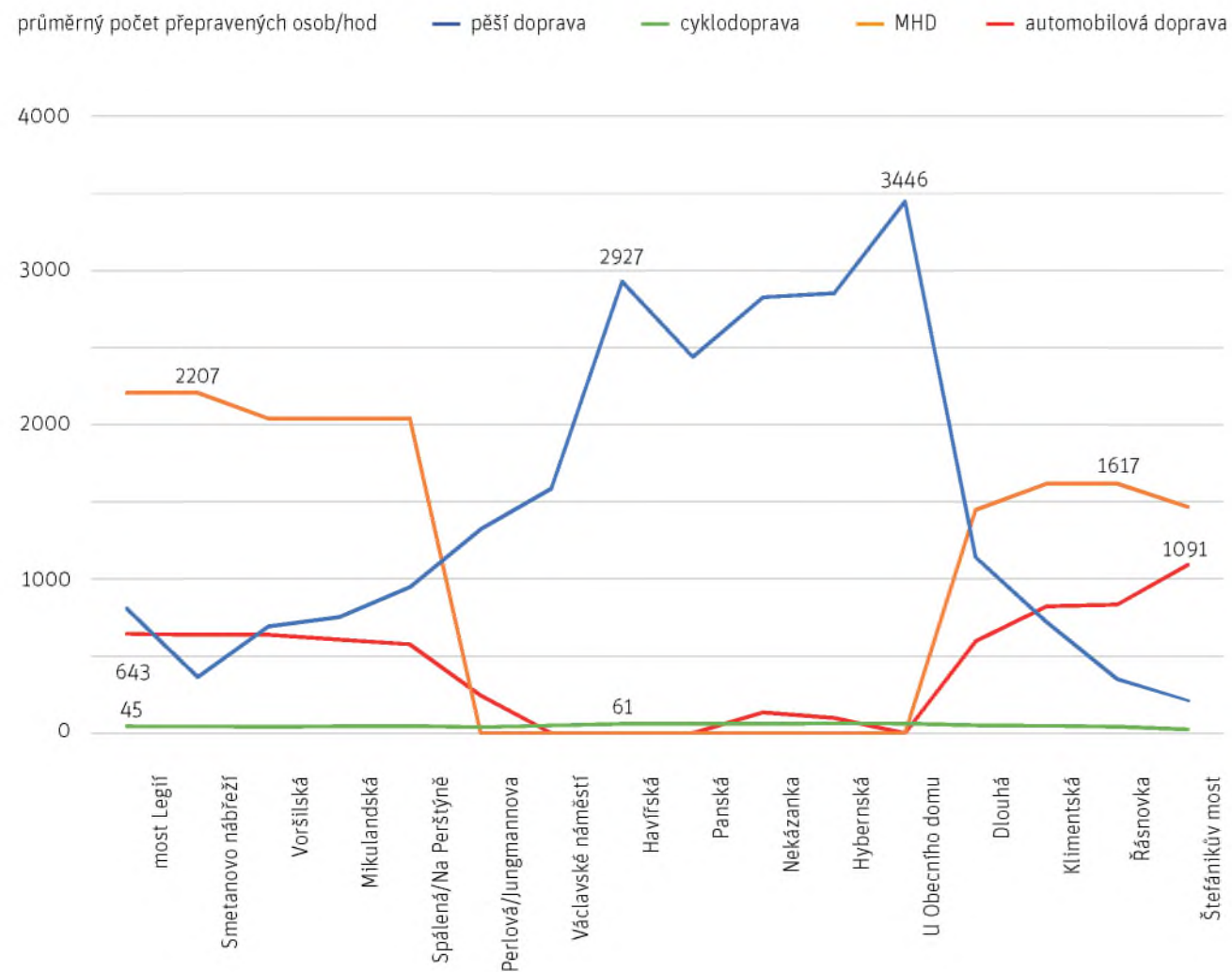
0 50 100 200 300 400 m

4.3 - FYZICKÉ PROSTŘEDÍ

4.3.1 DYNAMICKÉ

V území se vyskytují všechny myslitelné druhy dopravy – pěší, cyklistická, tramvajová, autobusová, metro a automobilová. Ze zjištěných dat lze odvodit, že automobilová doprava je slučitelná s MHD, avšak s dopravou bezmotorovou si zcela odporuje. A to takovým způsobem, že přítomnost automobilové dopravy výrazně snižuje pobytové kvality místa. Bezmotorová doprava se v místech přítomné automobilové dopravy vyskytuje pouze v podobě nezbytného tranzitu. Zastávky MHD jsou největším zdrojem příslunu lidí do území. Ty pokračují zejména po pěší zóně mezi náměstím Republiky a Jungmannovým náměstím a ve směru Královské cesty. Cyklodoprava v celé délce území je podpořena Generelem cyklodopravy navrhuje páteční trasu A24 a hlavní trasy A242 a A251. Užívání prostoru na kole je převážně inkluzivní ve vztahu k okolní dopravě. Zásobování území je zcela nekoordinované. Absence časové

regulace zásobování ústí v celodenní projíždění vozidel nad 3,5t v místě pěší zóny. Nevyhrazené prostory pro zastavení pak mají za důsledek protizákonné parkování na chodníku a v místech, kde je vozidlo překážkou běžnému užívání.



Metodika

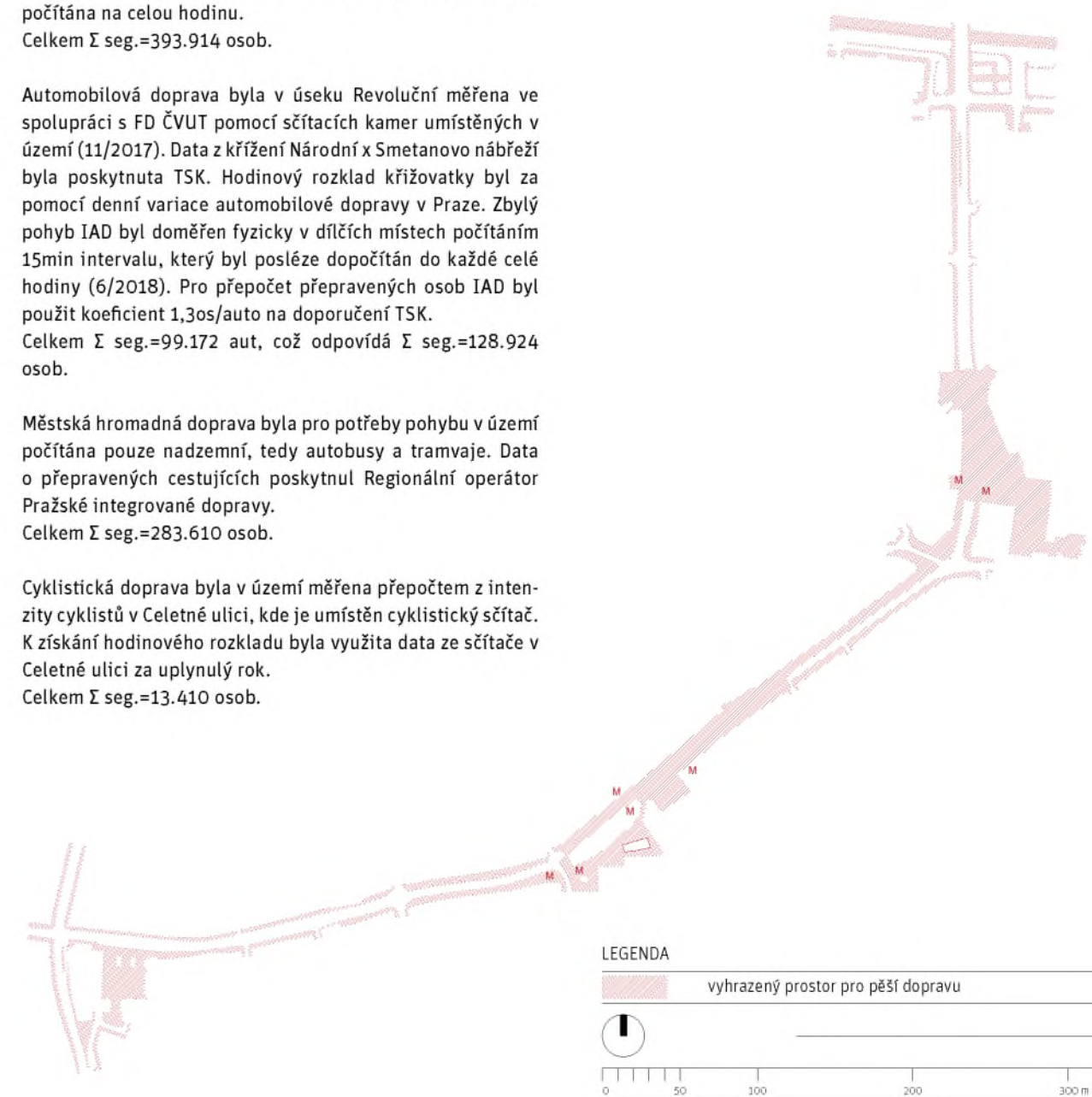
Měření podélného pohybu bylo zpracováno v celém území bývalých hradeb. Měřily se vždy dílčí segmenty, které byly vymezené křížením, kde přepravovaný mohl do území vstoupit, či z něj vystoupit (křížující ulice, pasáž, autobusová zastávka). Celkové cifry monitorující pohyb v území jsou tak pohybem v dílčích segmentech. Součet těchto cifer tak nevypovídá o celkovém počtu uživatelů, ale dává rámcovou komparativní představu při srovnání těchto hodnot. Lze předpokládat, že pohybující se osoba v území překonala vždy více jak jeden segment území a v mnoha případech změnila tato osoba i způsob dopravy.

Pěší doprava byla měřena počítáním osob ve vybraných profilech v čase 7-23hod. Měřený čas z každé hodiny v každém segmentu byl 15min. Naměřená data byla následně dopočítána na celou hodinu. Celkem Σ seg.=393.914 osob.

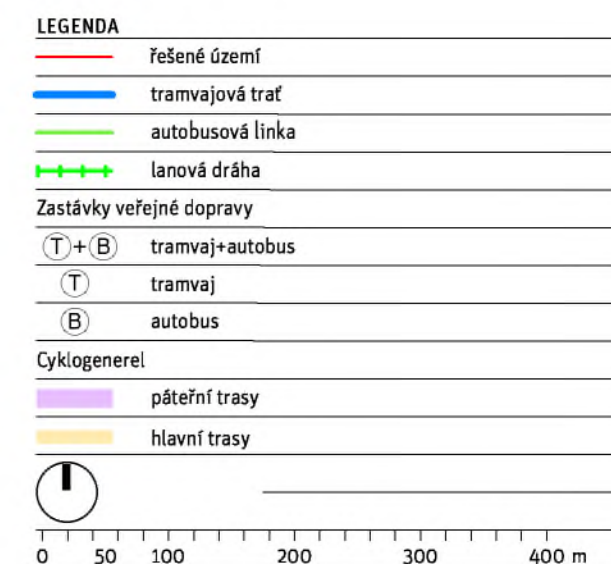
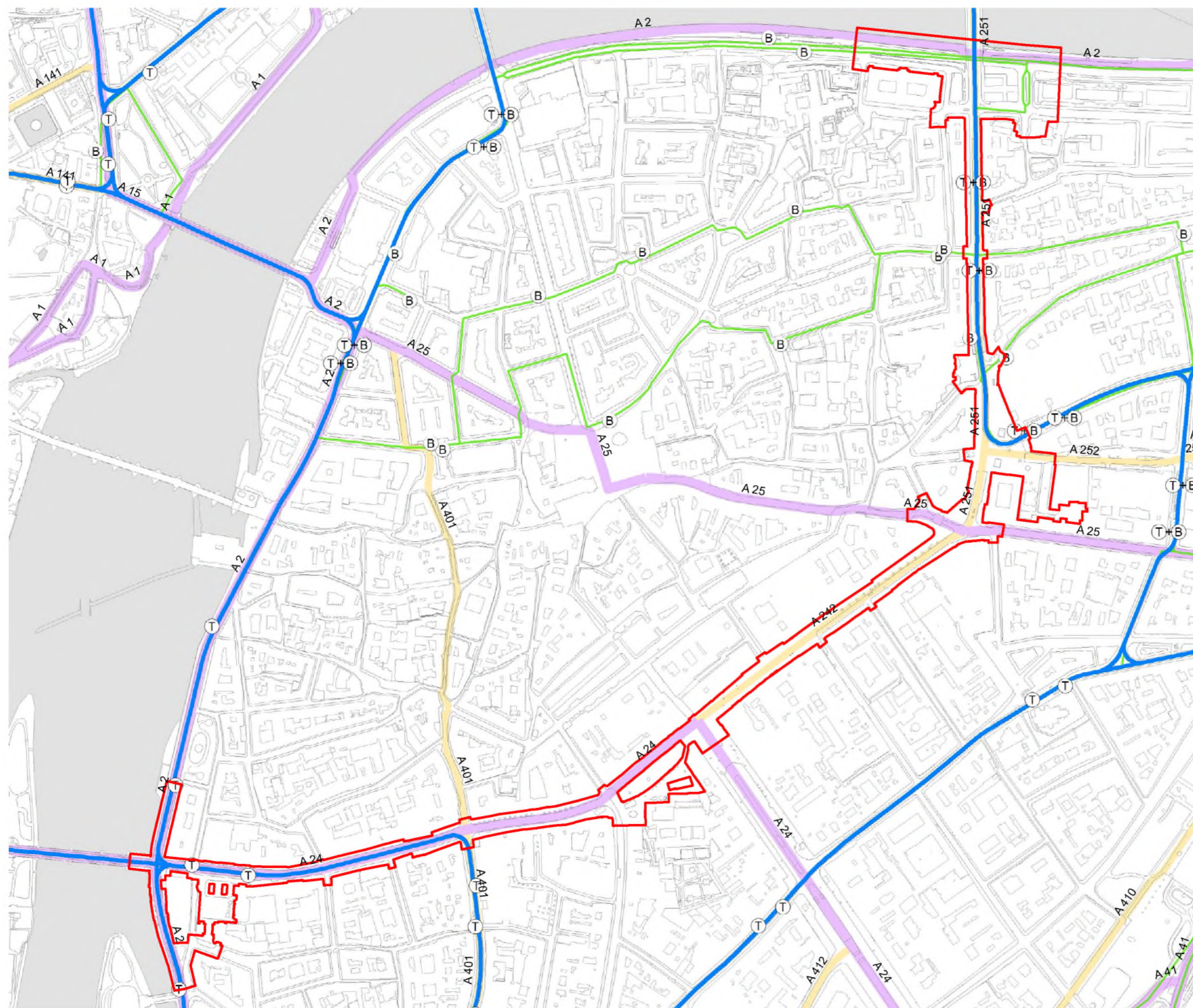
Automobilová doprava byla v úseku Revoluční měřena ve spolupráci s FD ČVUT pomocí sčítacích kamer umístěných v území (11/2017). Data z křížení Národní x Smetanovo nábřeží byla poskytnuta TSK. Hodinový rozklad křižovatky byl za pomoci denní variace automobilové dopravy v Praze. Zbylý pohyb IAD byl doměřen fyzicky v dílčích místech počítáním 15min intervalu, který byl posléze dopočítán do celé hodiny (6/2018). Pro přepočet přepravených osob IAD byl použit koeficient 1,3os/auto na doporučení TSK. Celkem Σ seg.=99.172 aut, což odpovídá Σ seg.=128.924 osob.

Městská hromadná doprava byla pro potřeby pohybu v území počítána pouze nadzemní, tedy autobusy a tramvaje. Data o přepravených cestujících poskytl Regionální operátor Pražské integrované dopravy. Celkem Σ seg.=283.610 osob.

Cyklistická doprava byla v území měřena přepočtem z intenzity cyklistů v Celetné ulici, kde je umístěn cyklistický sčítač. K získání hodinového rozkladu byla využita data ze sčítače v Celetné ulici za uplynulý rok. Celkem Σ seg.=13.410 osob.



4.3.2 - AUTOBUSOVÁ DOPRAVA, CYKLODOPRAVA



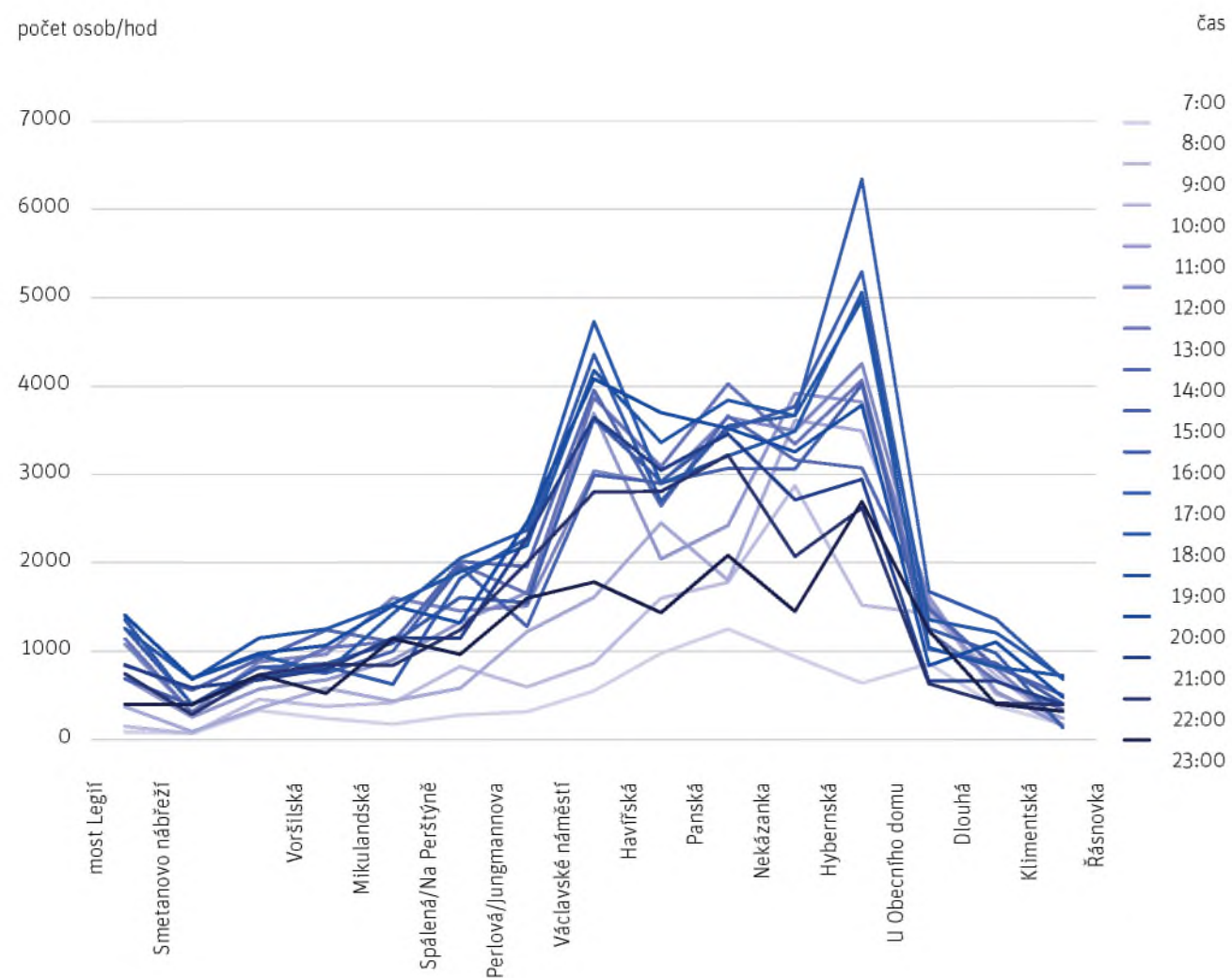
4.3.3 - PĚŠÍ DOPRAVA

Celková dominance pěší dopravy v území je jednoznačná. Navzdory skutečnosti, že pěší pohyb je ze všech měřených ten nejpomalejší, se v území tímto způsobem pohybuje valná většina lidí. Atraktivita dílčích územních částí pro pěší pohyb je deklarovaná na grafu níže. Území je v celé délce sloučeno i s další bezmotorovou dopravou – cyklistickou. V místě ulice Revoluční a ulice Národní je pěší doprava sloučena s podélnou dopravou automobilovou a MHD, ty mají každá samostatnou infrastrukturní síť a v profilu ulice dohromady zabírají téměř 70% (jak v ulici Revoluční, tak v ulici Národní). V těchto místech pěší doprava svou intenzitou lineárně klesá až do zanedbatelných hodnot v místech obou vltavských břehů. Právě náměstí Republiky a Jungmannovo náměstí jsou mezníky ve směru užívání pěší dopravou.

Ulice Na Příkopě je v úseku navazujících ulic Panská až Hybernská využívána společně s IAD a dopravou v klidu. Z přesného pohybu chodců je patrné, že chodník na jižní

straně, na který je v podélném směru nezbytné přejít silnici ústící z ulice Panská, využívá 37% chodců. Většina volí cestu po chodníku bez nutnosti křížovat komunikaci.

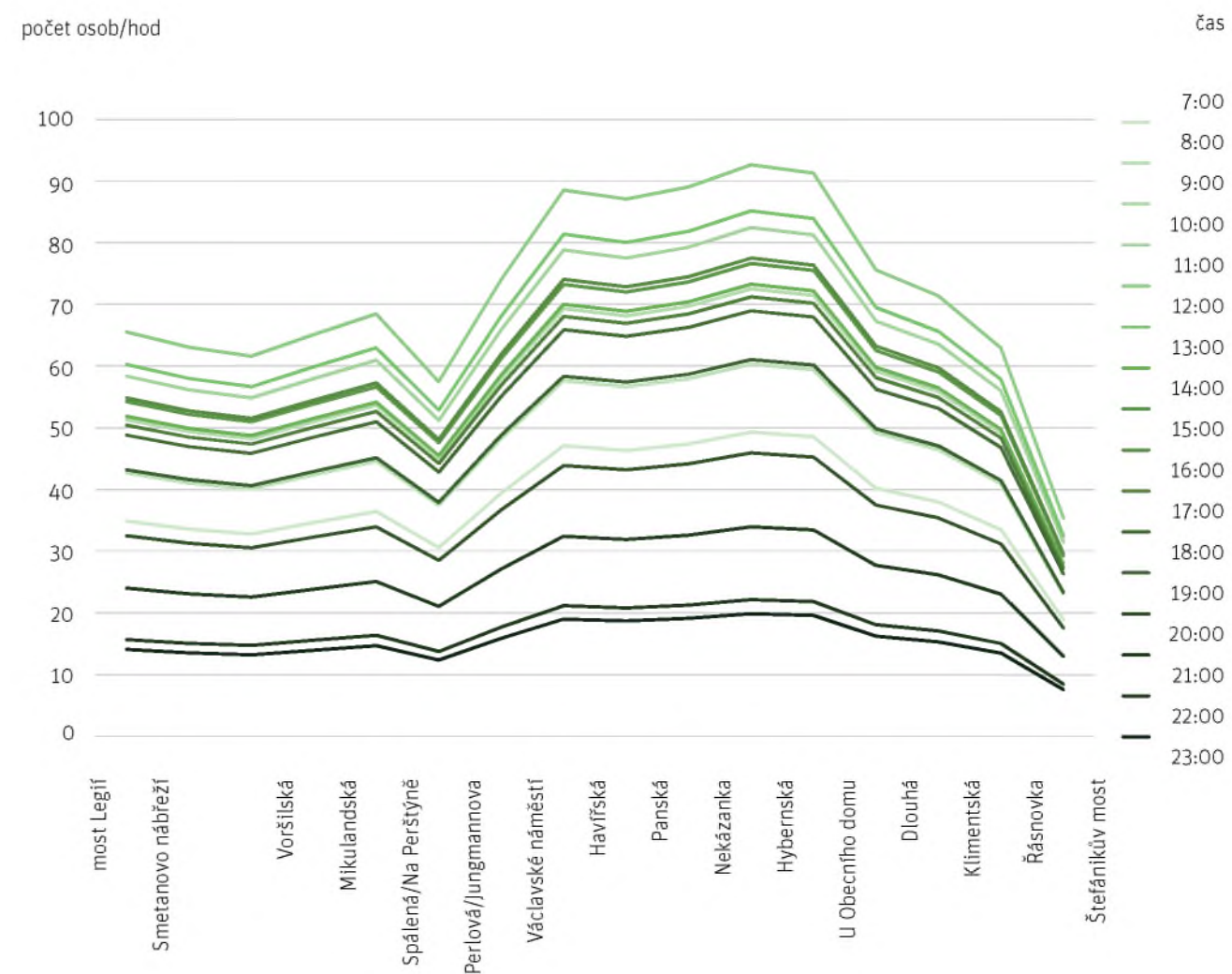
Nejvyšší intenzity pěší dopravy jsou v místě před Obecním domem, kde začíná tzv. Královská cesta skrze Prašnou bránu a v místě křížení Hradebního korza s Václavským náměstím. Z časoprostorových údajů lze vyčíst, že území začíná být exponované po 9. hodině ranní, naopak ke snížení intenzit opět dojde až po 22. hodině. Vrchol pěší dopravy je mezi 15-20hod, kdy je území nejexponovanější.



4.3.4 - CYKLISTICKÁ DOPRAVA

V celé délce území Hradebního korza je koncepčně uvažována průjezdnost cyklistické dopravy. Navržená koncepce cyklo dopravy dle Cyklogenerelu v aktualizovaném provedení z roku 2018 navrhuje cyklistická propojení z mostu Legií v úseku Národní – 28. října formou páteřní cyklotrasy A24, která se následně ztáčí směrem na Václavské náměstí. V úseku od Václavského náměstí přes ulici Na Příkopě, náměstí Republiky, Revoluční a následně na Štefáníkův most, je dle Cyklogenerelu vedena hlavní cyklotrasa A242, respektive A251. Z pohledu cyklistické dopravy jsou hlavní cyklotrasy stěžejními. V porovnání s páteřní cyklotrasou A2 vedenou po nábřeží neprochází úseky s intenzivní motorovou dopravou a kumulací dopravních nehod a současně umožňuje cyklistům přímé napojení do rostlé části města. Trasu využívá přibližně 1/2 množství cyklistů, jako její obchvat vedený ve stopě cyklotrasy A2, která tvoří hlavní severojižní průtah Prahou.

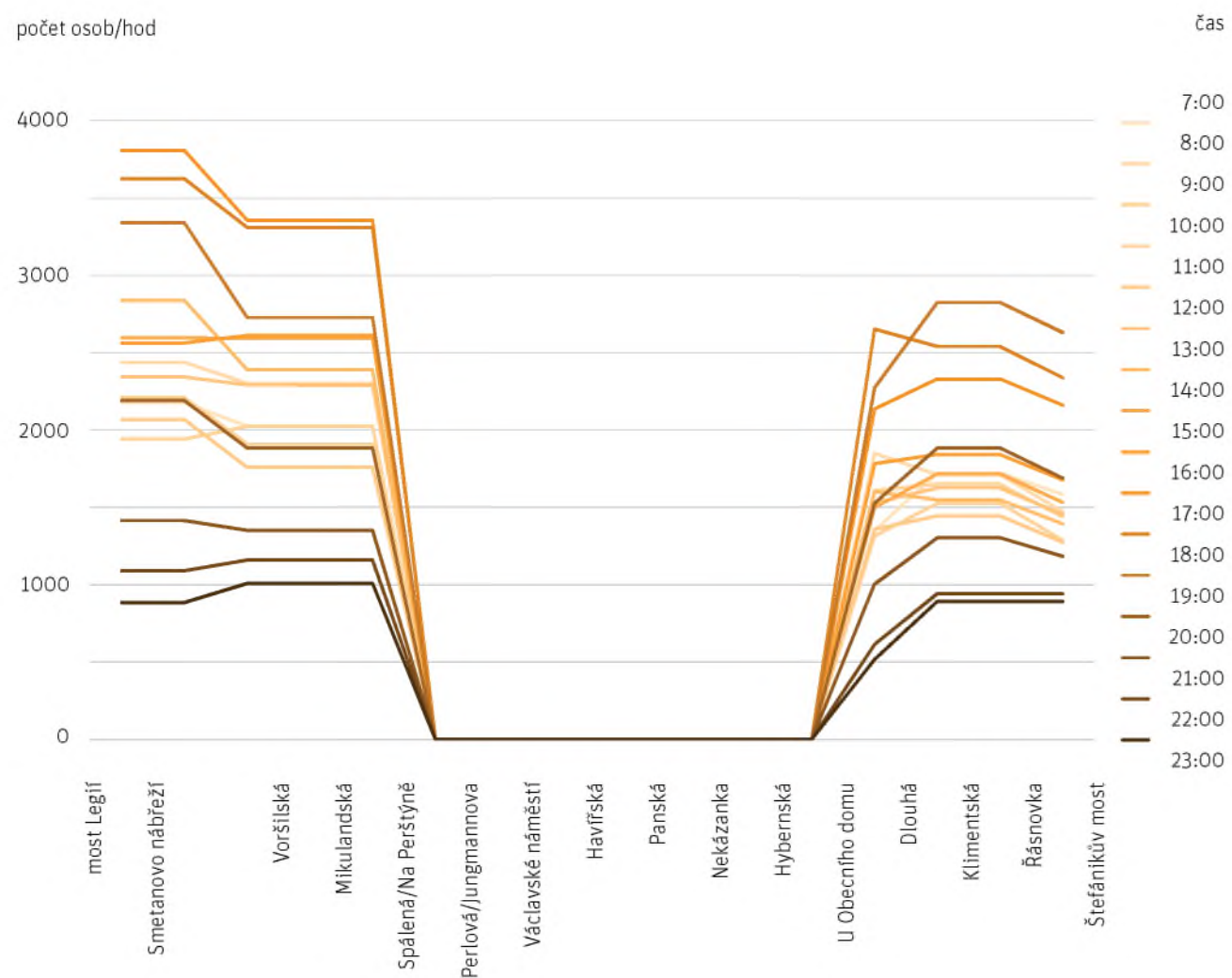
Území je pro cyklisty zcela zásadní pro průjezd historickou částí města. Dnes je převážná část území sdílena s individuální automobilovou dopravou. V úseku Jungmannovo náměstí – výjezd z Panské ulice, pak s dopravou pěší. Dnešní postavení cyklistů je v území vnímáno spíše jako doplňující, než-li rovnocenné ostatním formám dopravy, se kterými území sdílí. Valná většina cyklistů tak pro průjezd historické části města preferuje hlavní cyklotrasu A2, která lemuje pravobřežní nábřeží. Získané celodenní intenzity cyklo dopravy vychází ze sčítací intenzity cyklistů, ze kterých byla data hodinově rozložena.



4.3.5 - MĚSTSKÁ HROMADNÁ DOPRAVA

V území se nachází dvě stanice metra linky B – náměstí Republiky a Národní třída a linka metra C – Můstek. Obsluha území podpovrchovou dopravou je úměrná významu místa. Hradební korzo se tak stává pro mnohé uživatele centra města výchozím obslužným bodem. Povrchová doprava MHD v dnešní době již nereflektuje urbanistické uspořádání a nespojuje území v celé délce, jak tomu dříve bylo. Povrchová doprava přepravuje cestující pouze od řeky po náměstí Republiky, respektive po Národní třídu. Denní pohyb osob přepravovaných v povrchové MHD cca 4x převyšuje počet osob přepravovaných individuální automobilovou dopravou a je tak hlavní volbou lokální obsluhy. Dnešní přeprava mezi náměstím Republiky a Národní třídou povrchovou dopravou trvá 15min za předpokladu, že na obsluhující linku cestující nečeká. Časová investice do přepravy po území na povrchu se tak rovná pěšímu průchodu územím. Alternativní varianta podpovrchové dopravy může být časovou úsporou. Otázka doporučení formy přepravy jedince po území tak není jed-

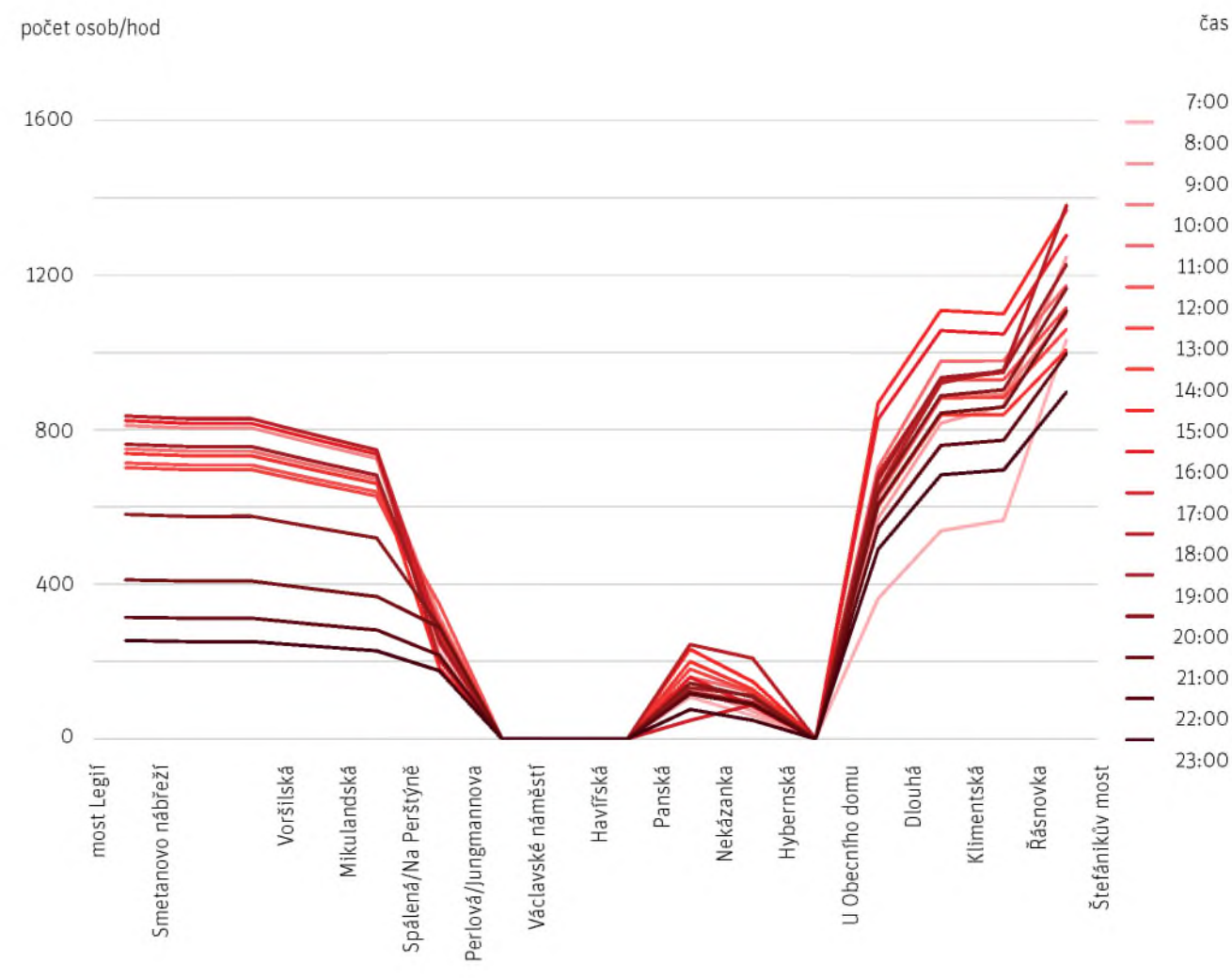
noznačně zodpovězena. Lze spekulovat v mezi behaviorálních disciplín nad možnou optimální volbou pro různé fyzicky zdatné jedince v různých denních dobách. Absence nenaplnění požadavku efektivní obsluhy je však zcela zřejmá.



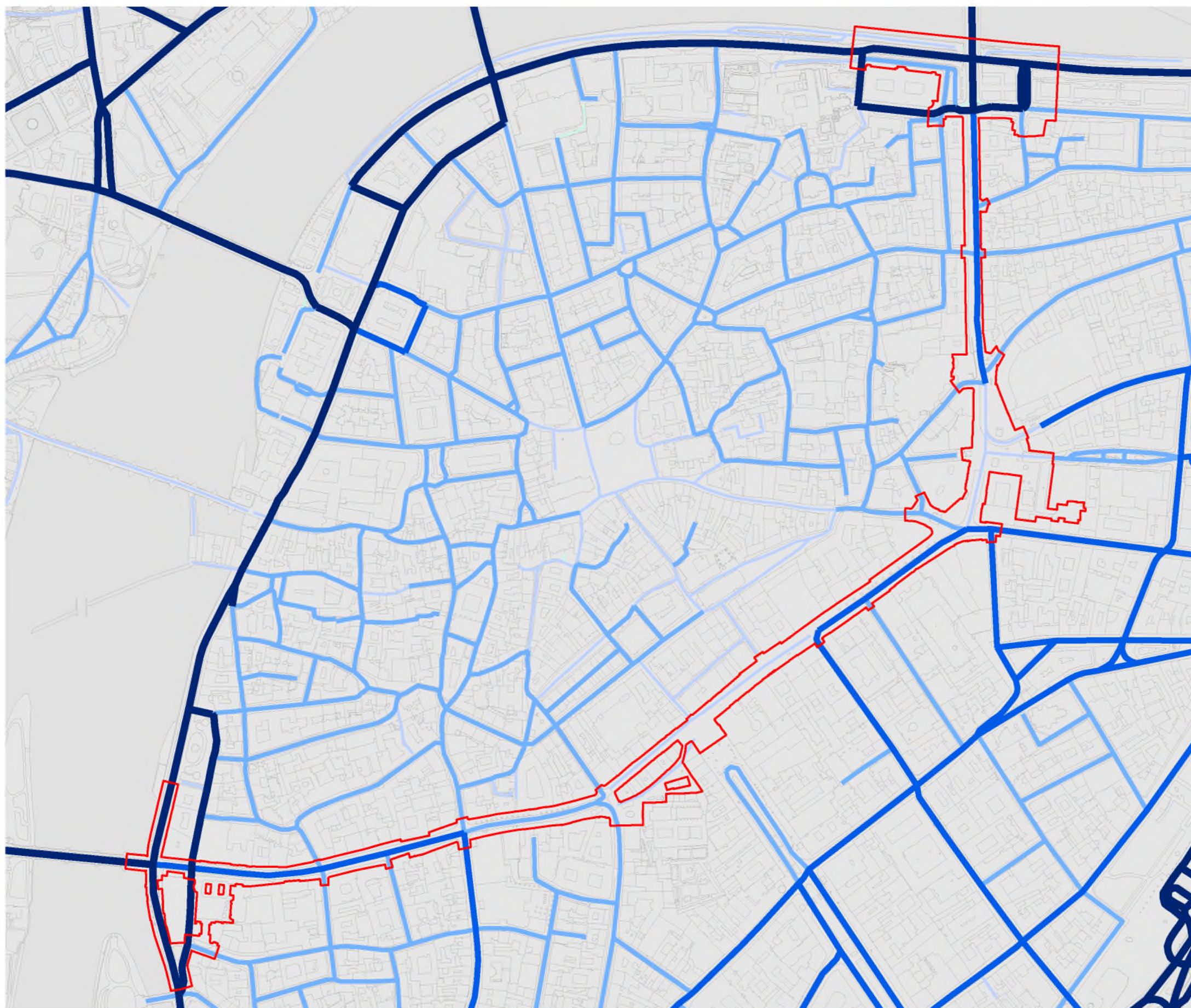
4.3.6 - INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Území Hradebního korza je velmi dobře dostupné individuální automobilovou dopravou. Příležitosti k odstavení vozu na dobu nezbytně nutnou pro navštívení zdejší vybavenosti je bezpočet, a to jak v povrchových návštěvnických stání, tak i v podzemních garážích, zejména v místě náměstí Republiky (Palladium, Kotva). Ulicí Národní projede denně přes 10.000 automobilů a to pouze charakteru cílové dopravy, jelikož území není průjezdné. Právě návštěvnická stání jsou zdrojem tohoto zatížení. Vzhledem k atraktivitě zdejších parkovacích míst však mnohá auta nezaparkují a vrátí se hledat parkovací stání zpět na Smetanovo nábřeží. I ulice Na Příkopě poskytuje náhodným šťastlivcům příležitost k odstavení vozu, po obou stranách komunikace. Na hranici kapacitního vytížení je i průjezd pod Prašnou bránou - nemovitou kulturní památkou z 15. století – projíždějící auta ulicí Revoluční, kterých je denně 25.000, si zde zkracují cestu z Prahy 6 na Muzeum. Úspora je v běžný pracovní den okolo 7min oproti objezdu přes magistrálu. V níže uvedených

datech jsou přepočítané osoby, které se územím přepraví. Průměrný počet osob v automobilu je 1,3.



4.3.7 - TŘÍDY KOMUNIKACÍ



LEGENDA

řešené území

Třídy místní komunikací

místní komunikace I. třídy

místní komunikace II. třídy

místní komunikace III. třídy

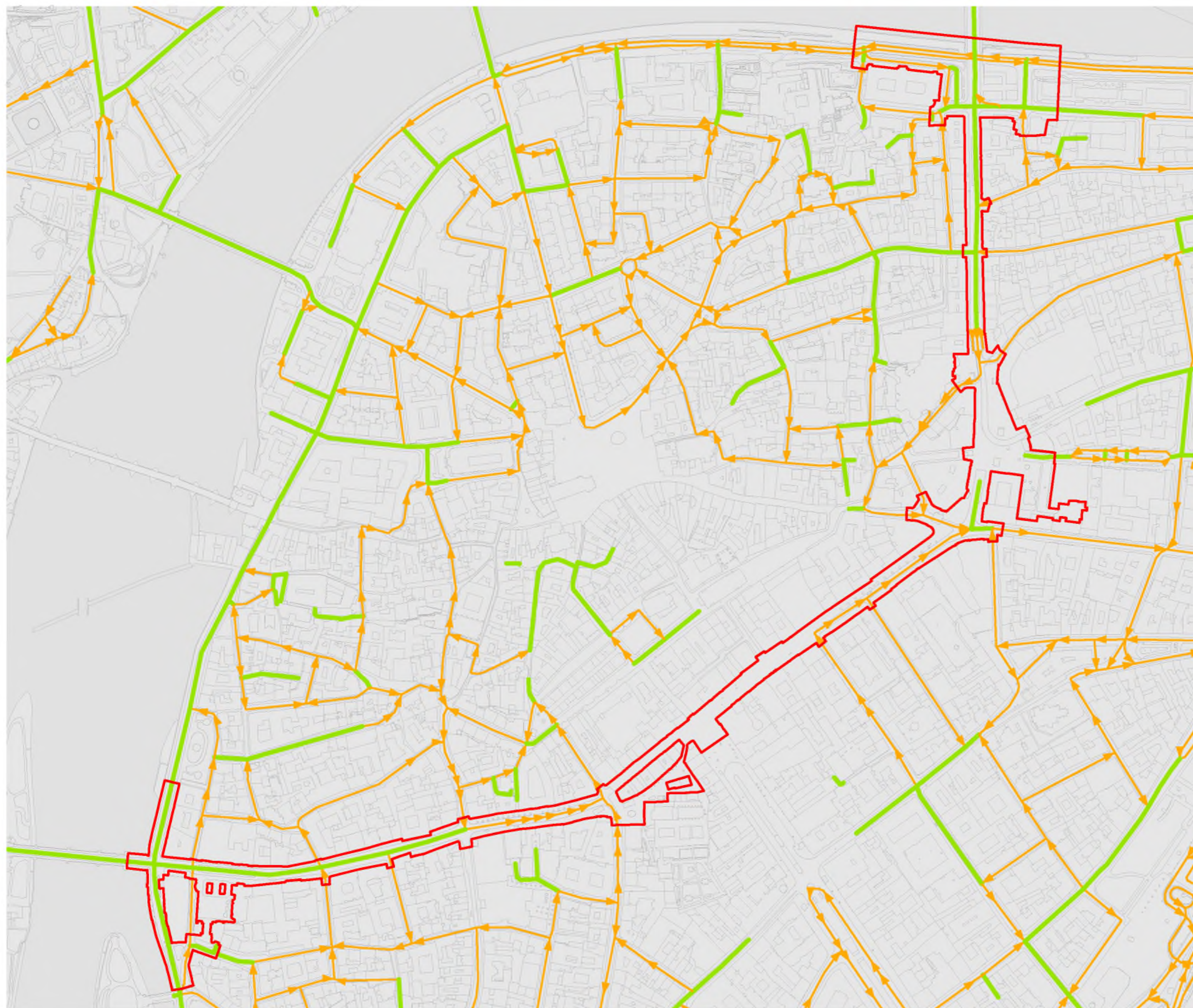
vybrané místní komunikace IV. třídy

vybrané účelové komunikace



0 50 100 200 300 400 m

4.3.8 - JEDNOSMĚRNOST ULIC

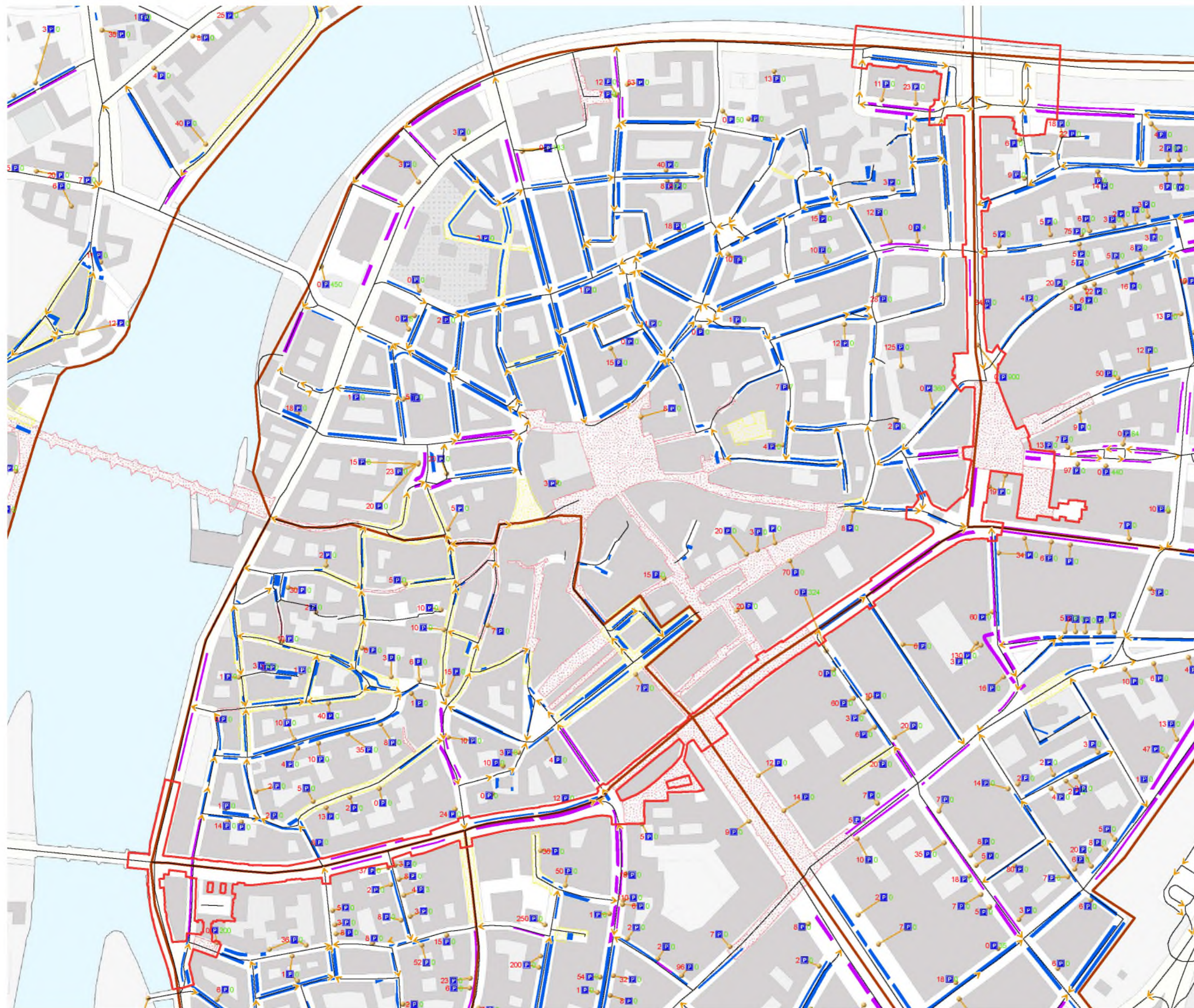


LEGENDA

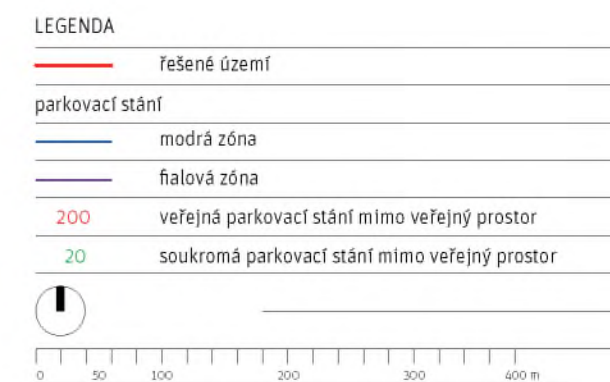
- řešené území
- obousměrné komunikace
- jednosměrné komunikace



0 50 100 200 300 400 m



4.3.9 - DOPRAVA V KLIDU





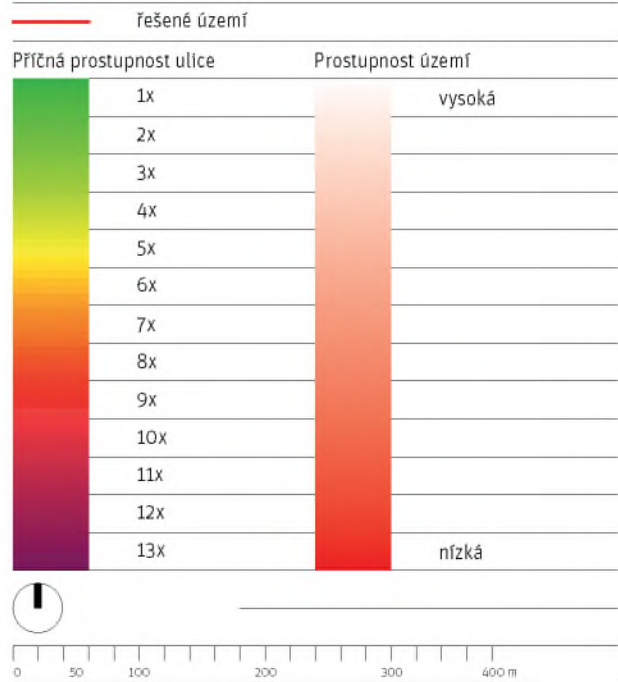
4.3.10 - PĚŠÍ PROSTUPNOST

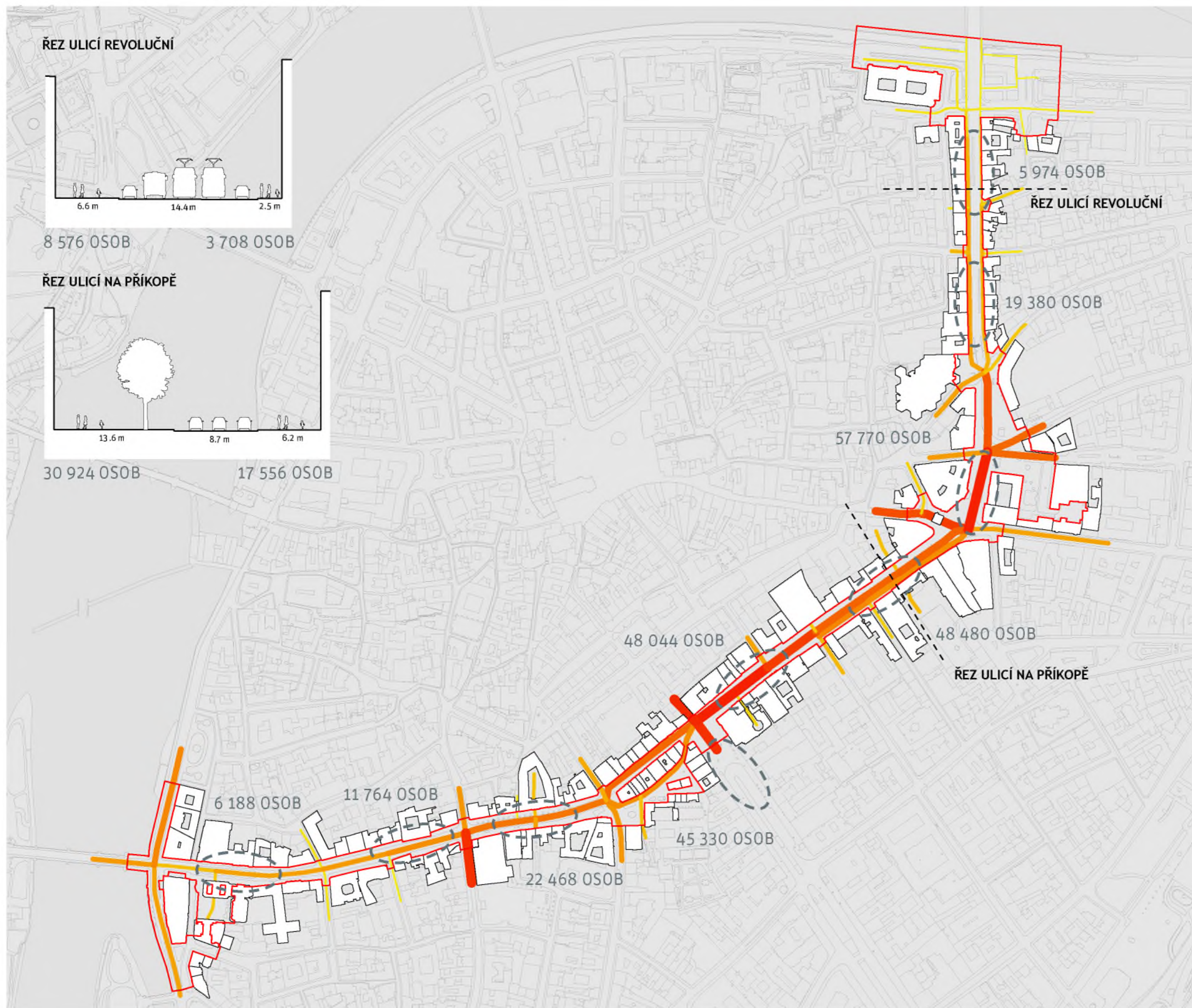
Pěší prostupnost vyjadřuje, jak snadný a efektivní je pěší pohyb územím. Dobrá prostupnost motivuje lidi k chůzi a zároveň je jednou z podmínek pro rozvoj tzv. „města krátkých vzdáleností“. Naopak ve špatně prostupném území je vlivem překážek a nedostatečného pokrytí pěší sítí pohyb velmi obtížný až frustrující. Místo chůze zde lidé často dávají přednost automobilům nebo MHD, a to i při cestách na kratší vzdálenosti. Výstupy z analýzy prostupnosti mohou být podnětem pro realizaci opatření ve veřejném prostoru, která přispívají ke zlepšení kvality pěšího pohybu ve městě.

Prostupnost ve Starém Městě je analyzována ve dvou úrovních detailu. První z nich je úroveň celé zmiňované oblasti a nejbližšího okolí. Výstupem analýzy je označení míst s nejhorší prostupností. Druhá úroveň se vztahuje k území Hradebního korza, kde je počítána tzv. příčná prostupnost vyjadřující obtížnost přecházení ulic, které tvoří osu Hradebního korza.

Na základě výsledků analýzy pěší prostupnosti na území Hradebního korza je nejvíce problematická severní polovina Revoluční ulice a na ni navazující část Štefánikova mostu. Důvodem je především velká vzdálenost mezi přechody a světelná signalizace s dlouhými čekacími časy pro chodce. Naopak nejlépe prostupná je střední část území, a to především díky přítomnosti pěších zón a nízké intenzitě dopravy, která umožňuje poměrně snadné přecházení silnice.

LEGENDA

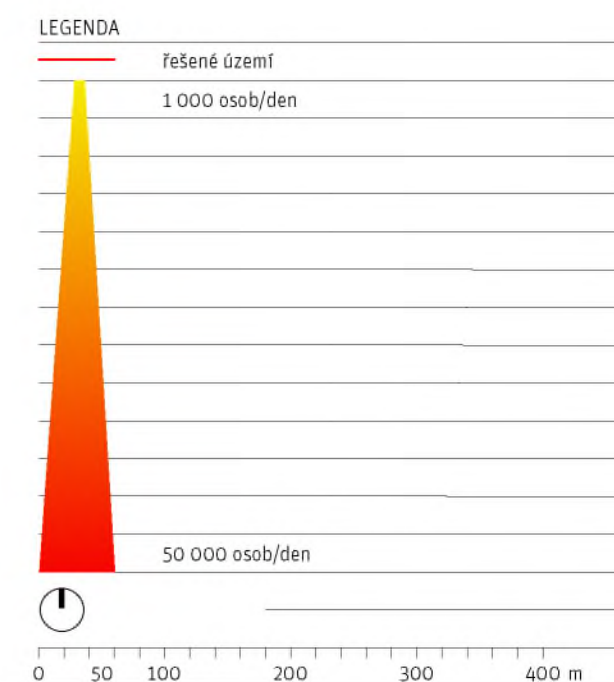


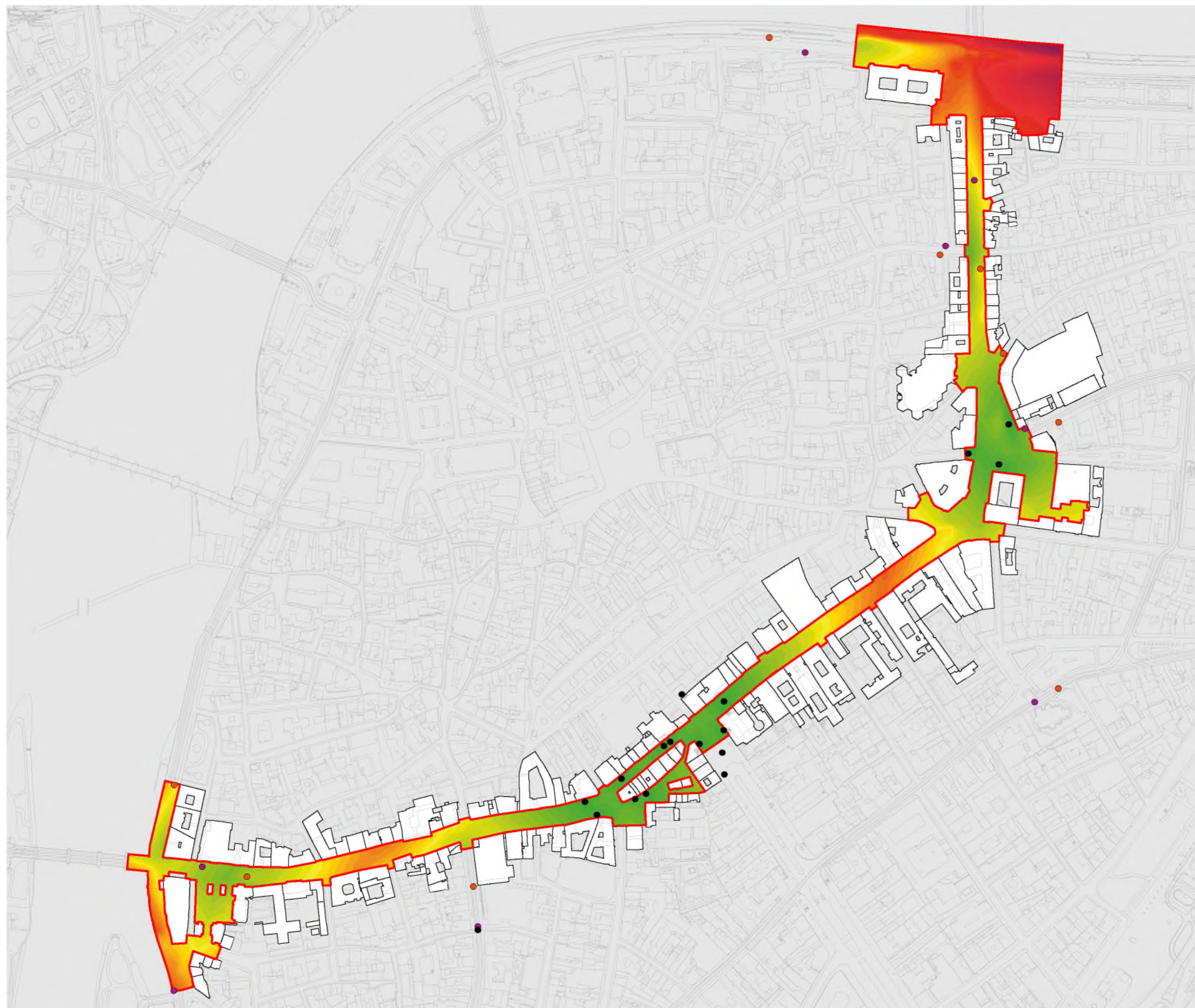


4.3.11 - POHYB A POČET OSOB V ÚZEMÍ

Měření počtu osob probíhá v letních měsících (mimo období prázdnin) v pracovním týdnu od úterý do čtvrtka v denních hodinách. Naměřené hodnoty jsou součty všech chodců pohybujících se v území oběma směry.

Dopravní uzly, které zásadně vyživují území, jsou zastávky metra Národní, Můstek a Náměstí Republiky – v jejich okolí můžeme zaznamenat nárůst počtu osob. Nejfrekventovanější částí je úsek vedoucí okolo Obecního domu, pohybuje se zde téměř šedesát tisíc chodců za den. Lidé tudy proudí do ulic Celetná či Na Příkopě. Významným jevem v ulici Na Příkopě je vliv automobilové dopravy na pravou stranu ulice ve směru k budově České Národní Banky. Pravý chodník je tak méně využíván oproti zbytku ulice. Na ulicích Revoluční a Národní, směrem k oběma mostům, počet chodců klesá až na hodnotu okolo šest tisíc uživatelů. Předpolí Štefánikova mostu je díky špatné pěší prostupnosti nejméně využívanou částí v celém území.





Pozn.: Barevnými tečkami jsou v území označeny povrchové zastávky MHD - autobusy i tramvaje. Černé tečky značí jednotlivé vstupy do vestibulu metra.

4.3.12 - DOSTUPNOST MHD

Dostupnost MHD vyjadřuje dobu, kterou chodci zabere dosažení některé ze zastávek MHD či vstupu do stanice metra. Tato doba není přímo úměrná vzdálenosti (zahrnuje čekací časy na semaforech a u přechodů) a zohledňuje prostupnost území.

Celková dostupnost MHD v území je díky mnoha důležitým zastávkám metra a tramvaje v rámci Prahy nadprůměrná. Chodci trvá dosažení některého z dopravních uzlů v průměru 1-2 minuty, maximálně 2-3 minuty. Výraznou výjimkou je oblast u Štefánikova mostu, kde dostupnost MHD narůstá až na 6-7 minut. To je způsobeno vysokou vzdáleností zastávky v ulici Revoluční směřující ven z centra a nedostatkem obslužnosti MHD směrem k Hlávkově mostu vyplývající z řešení Těšnovského tunelu.

LEGENDA

řešené území

Dostupnost zastávek MHD

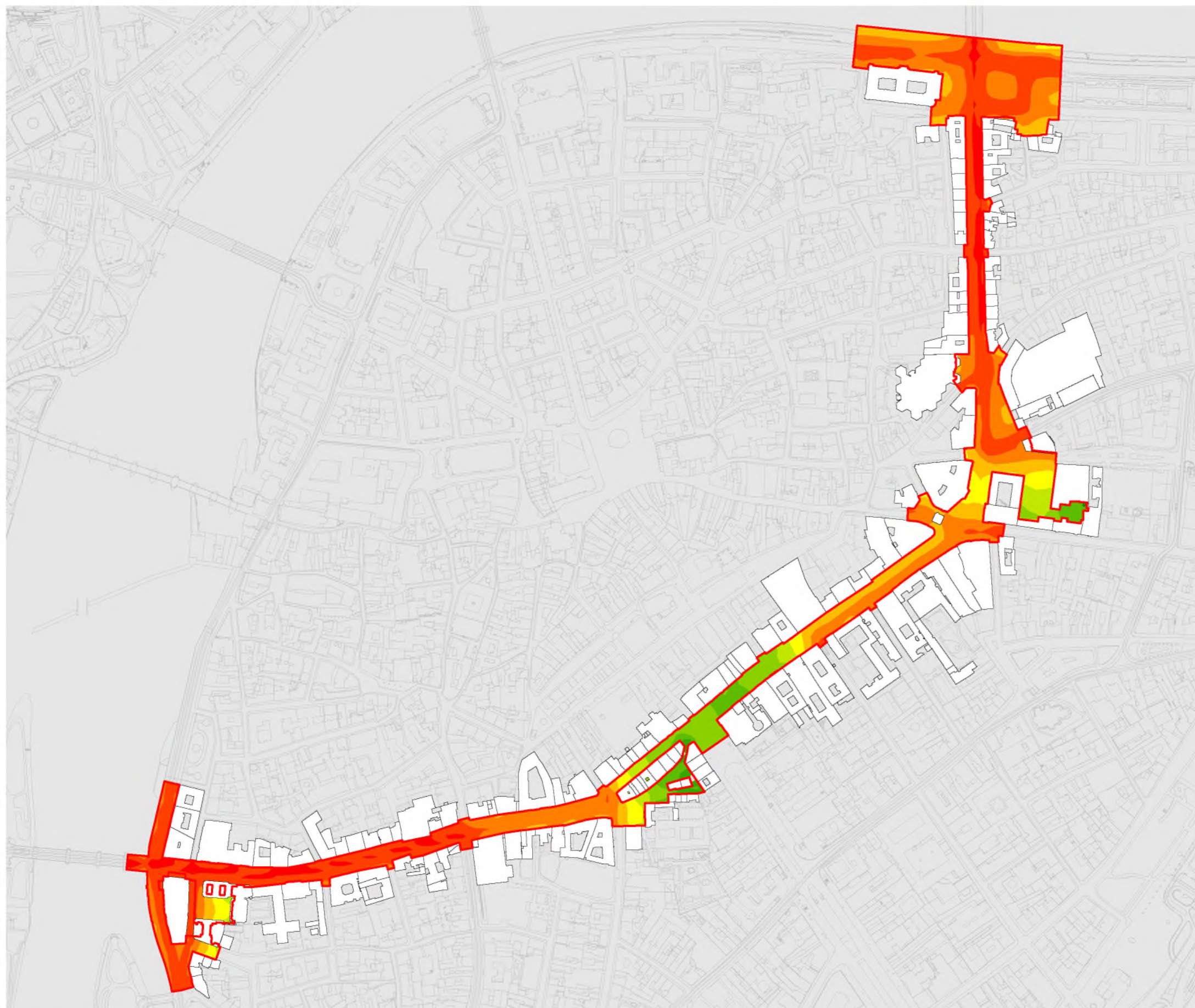
10s

200s

400s



0 50 100 200 300 400 m



4.3.14 - ANALÝZA HLUKU

Tato analýza mapuje zatížení území hlukem v průběhu denních hodin. Hodnoty jsou uváděny v decibelech. Vysoké zatížení má obecně neblahý vliv na pěší uživatele a cyklisty v území a je způsobeno průměrnou hluků z různých druhů dopravy a absencí vegetace či stromů, které pohlcují zvuk odrážející se od fasád okolních domů.

Nejrušnější úseky s nejvyššími naměřenými hodnotami jsou ty, na kterých se kombinuje jak doprava pěší, tak hlavně automobilová a tramvajová doprava. Nejzatíženější jsou v tomto ohledu ulice Národní a Revoluční a jejich vyústění, tedy obě předpolí mostů vymezující prostor Hradebního korza. Měření v těchto částech přesahuje 75 decibelů, což je dvojnásobná hodnota oproti nejnižším měřením.

Mezi nejkřidnější části patří křížení ulice Na Příkopě a 28. října s Václavským náměstím. Velký vliv na to má omezení individuální automobilové dopravy a vytvoření pěší zóny. Těmi nejkřidnějšími místy je prostor Jungmannova náměstí a náměstí před Starou Celnicí. Nejvyšší naměřené hodnoty zde nepřekračují 40 dB. Jungmannovo náměstí díky svému charakteru a oblíbě u místních patří k územím s vysokým potenciálem.

LEGENDA

řešené území

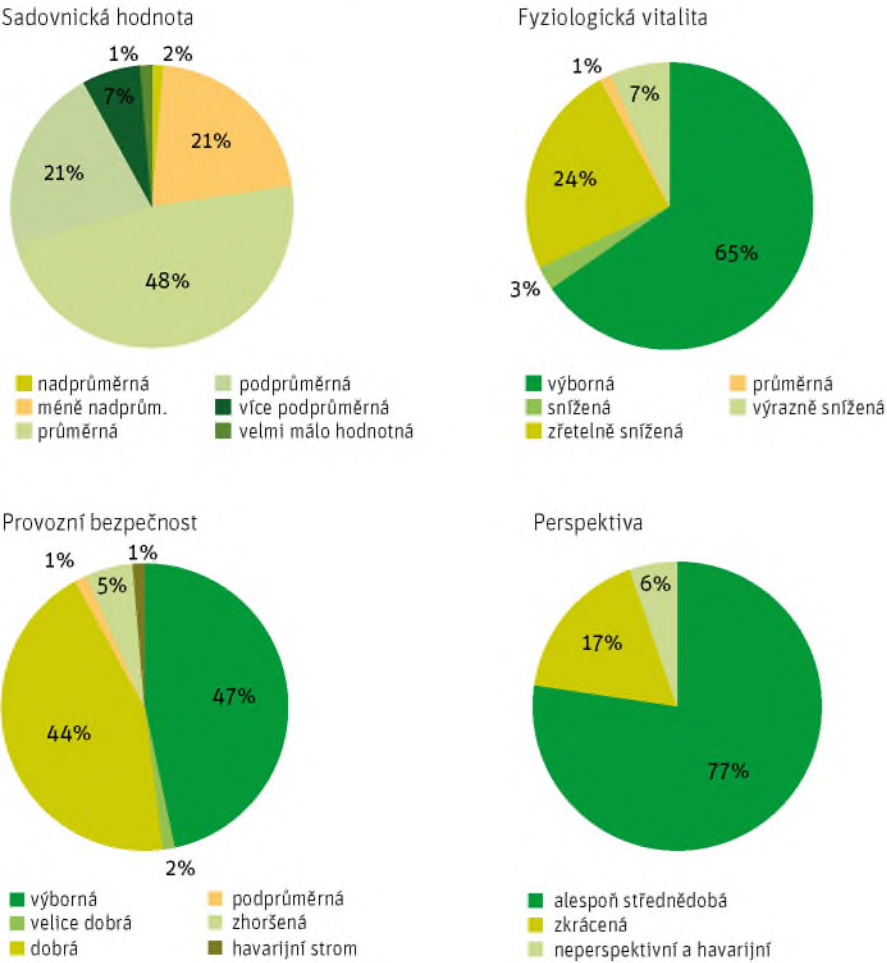
Hladina hluku ve dne

30 - 40 dB
40 - 45 dB
45 - 50 dB
50 - 55 dB
55 - 60 dB
60 - 65 dB
65 - 70 dB
70 - 75 dB
> 75 dB



0 50 100 200 300 400 m

CELKOVÉ HODNOCENÍ STROMŮ NA HRADEBNÍM KORZU



OBLAST NA NÁBŘEŽÍ
Sadovnická hodnota - 3/5
Vitalita - 2/5
Bezpečnost - 1/5

OBLAST NÁRODNÍ II
Sadovnická hodnota - 3,5/5
Vitalita - 2/5
Bezpečnost - 2/5

OBLAST NA PŘÍKOPĚ
Sadovnická hodnota - 3/5
Vitalita - 1,5/5
Bezpečnost - 1,5/5

OBLAST NÁRODNÍ I
Sadovnická hodnota - 3/5
Vitalita - 1/5
Bezpečnost - 1/5

4.3.15 - DENDROLOGICKÝ PRŮZKUM

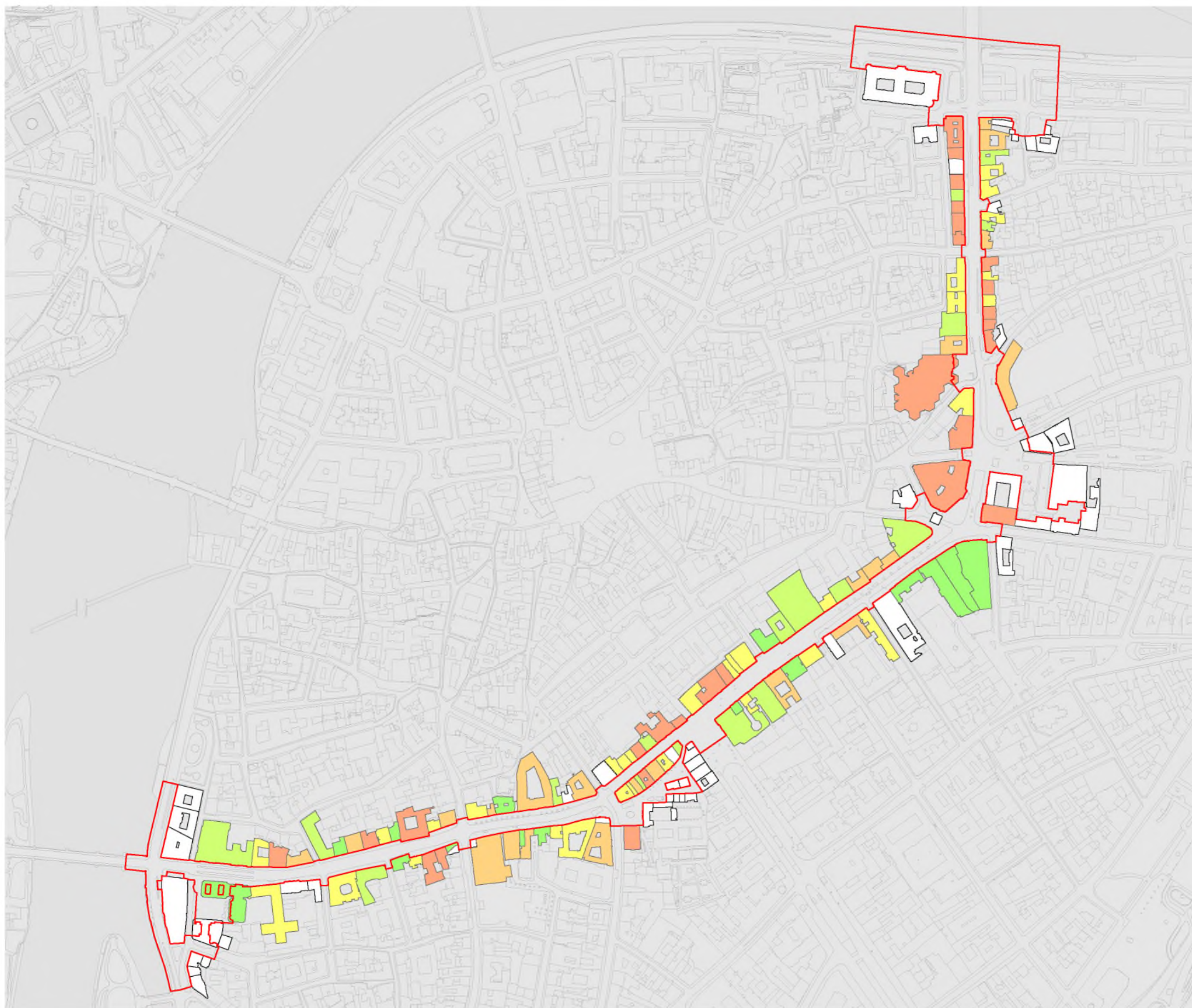
Dřeviny v řešeném území spadají do pěti charakterově odlišných oblastí nazvaných: Nábřeží, Národní I, Národní II, Na Příkopě a Lannova. Hodnocení dřevin je zpracováno za účelem jasného definování současného stavu zeleně v řešeném území a perspektivě dřevin.

V řešeném území se nachází relativně mladé, intenzivně udržované stromy. Vzhledem k tomu, že se jedná o centrum města s extrémními podmínkami, extrémními nároky na estetiku i extrémními nároky na provozní bezpečnost, je zde uplatňován přístup okamžité výměny, jakmile strom nesplňuje některý z požadovaných parametrů. Celkový stav dřevin vzhledem k extrémním klimatickým a provozním podmínkám území je velmi dobrý. Prakticky je tedy předpokládána doba dožití nejčastěji zastoupeného stromu - stříbrných lip - ještě cca 20 let (v závislosti na průběhu stresových faktorů v budoucnosti). Ze všech lokalit vychází v průzkumu nejhůře oblast 5 - Lannova, které chybí větší koncepce a péče. V této oblasti je jeden strom v kritickém stavu.

Z pohledu koncepčního řešení uličního parteru jsou vzrostlé stromy velmi cenné (především díky schopnosti zlepšovat mikroklima v ulici). Případnou obnovu ulice, která by měla zasahovat do kořenového prostoru stromů (ohrozit jejich existenci) je nutné co nejvíce přizpůsobit tak, aby dřeviny zůstaly zachovány po maximální možnou dobu (nejlépe dobu jejich dožití), případně alespoň etapizovat tak, aby bylo možné alespoň část dřevin zachovat po dobu, než jejich funkce převzme nové stromy.



Pozn.: hodnoty uvedené u jednotlivých oblastí jsou ze stupnice od 1 do 5, kdy 1 je nejlepší.



4.3.16 - MAPA VIZUÁLNÍHO SMOGU

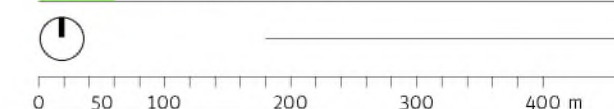
Hlavní problém vizuálního smogu je tříštění domů na drobné, nesmyslné prezentace obchodníků. Tím zaniká dům jako celek a součást města. Zásadní je tedy to, jestli provozovny v domě mají alespoň společné tvarosloví nebo se chovají decentně a ctí tektoniku fasády. Důležité jsou také prostorové objekty (např. výstrče nebo markýzy a restaurační zahrádky). Ty mohou chodci zcela zdeformovat vnímání daného objektu nebo být nebezpečné pro handicapované a slepce.

Mapa vizuálního smogu na základě rozdělení do 5 kategorií definuje vše, co souvisí s prezentací provozoven v kontextu konkrétních domů. Jedině tak je možné posoudit funkčnost firemní prezentace (duplicita, množství nosičů a pod.) a její vizuální integraci nebo segregaci v rámci domu a prostoru.

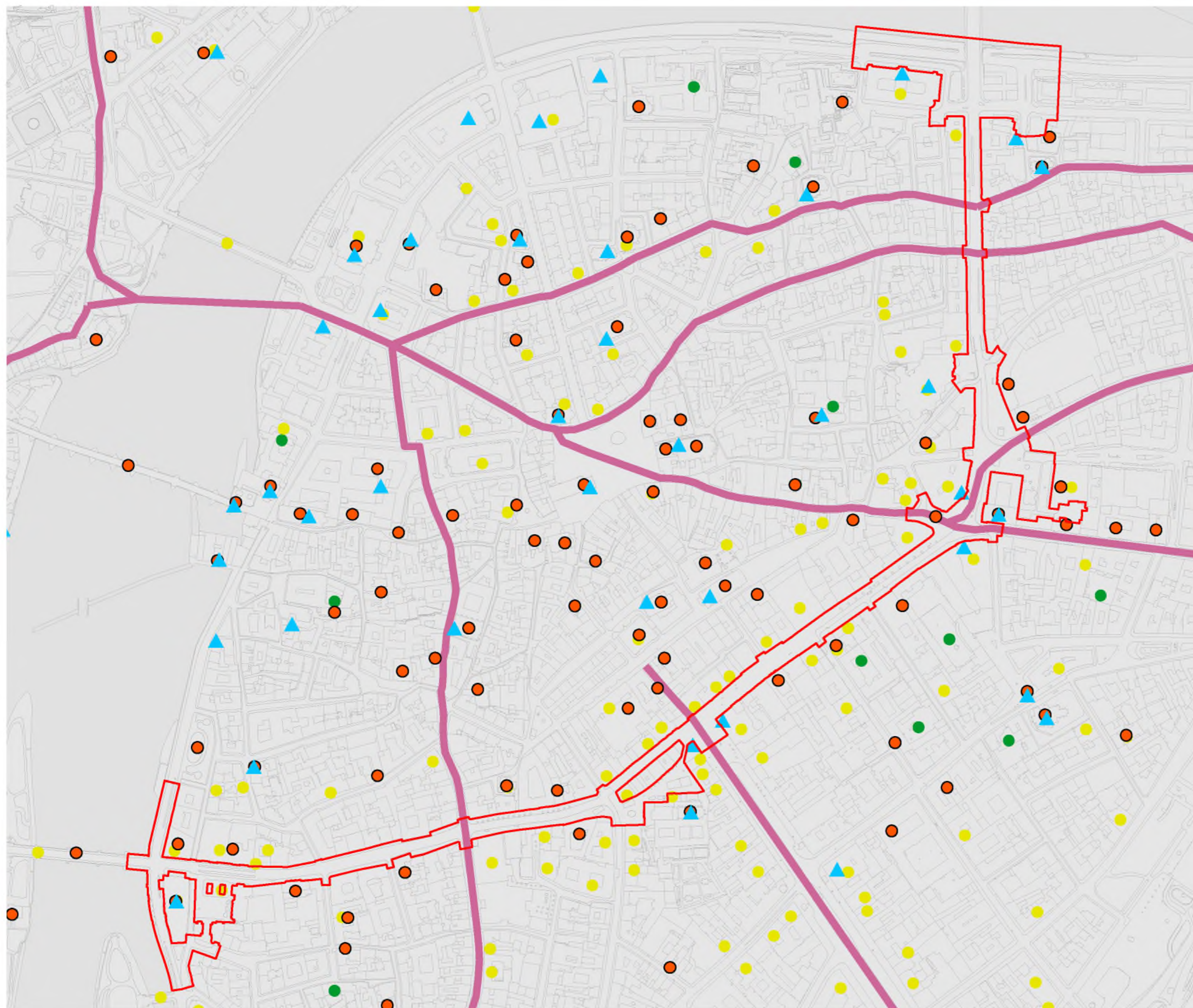
Při klasifikaci do kategorií se v první řadě hodnotí koncepce všech reklam na domě jako celku. V detailu se zohledňuje to, co je hlavním původcem případného problému s reklamou, aby bylo snazší najít nějaké vhodnější řešení. Speciální součástí hodnocení tvoří reklama v patře, která může také deformovat vnímání fasády nebo podávat matoucí informace. V některých případech souvisí s out-door reklamou – tedy reklamou, která se nevztahuje k prodeji nebo službě v místě, kde prodej nebo služba probíhá.

LEGENDA

—	řešené území
 	nehodnoceno
 	I. - špatné řešení
 	II. - přijatelné řešení
 	III. - průměrné řešení
 	IV. - kvalitní řešení
 	V. - vynikající řešení



4.3.17 - MAPA VÝZNAMNÝCH OBJEKTŮ



LEGENDA

— řešené území

— historická osa územím

Významné objekty

▲ dominanty

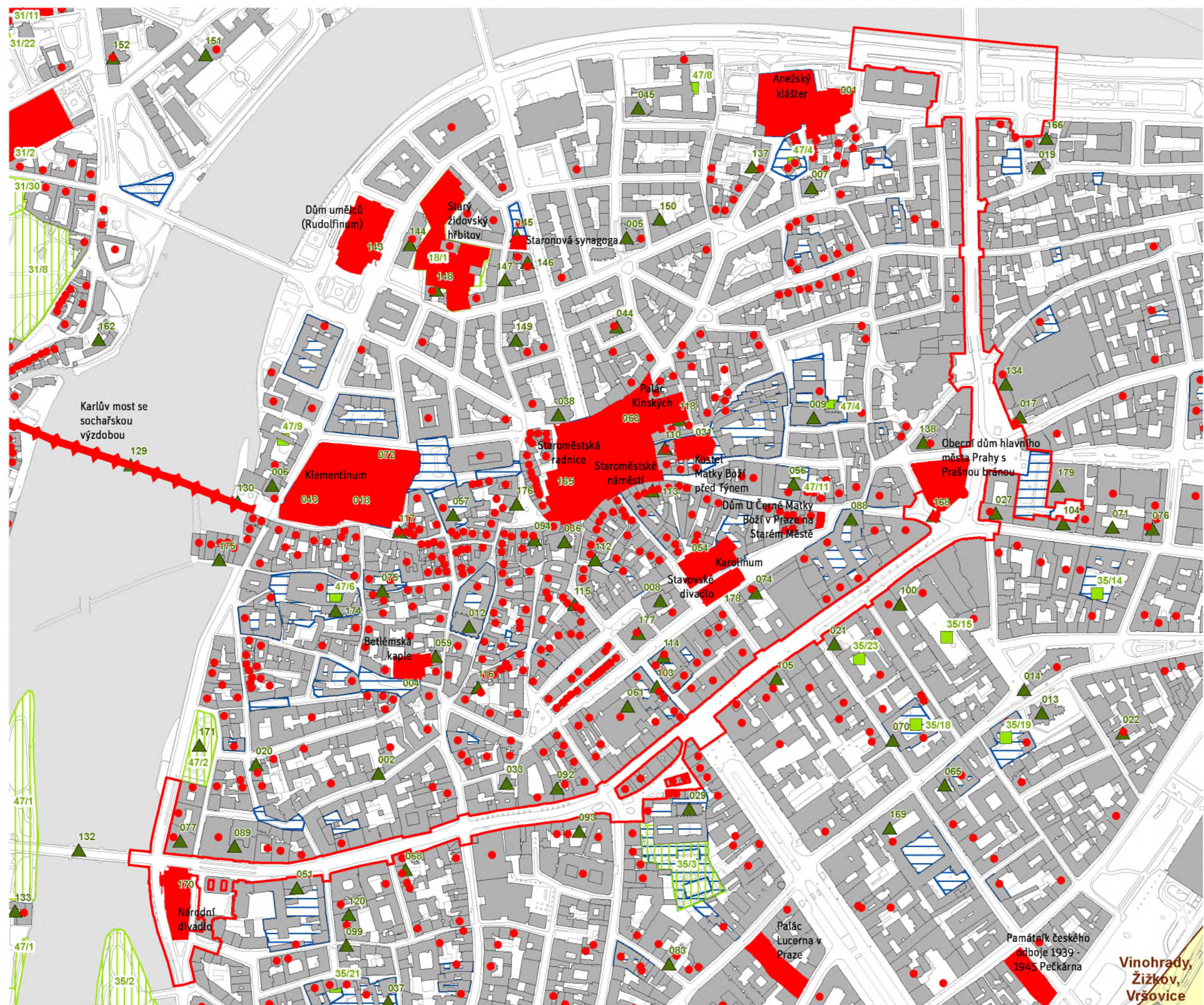
● historicky významné stavby

● architektonicky cenné stavby

● historické zahrady

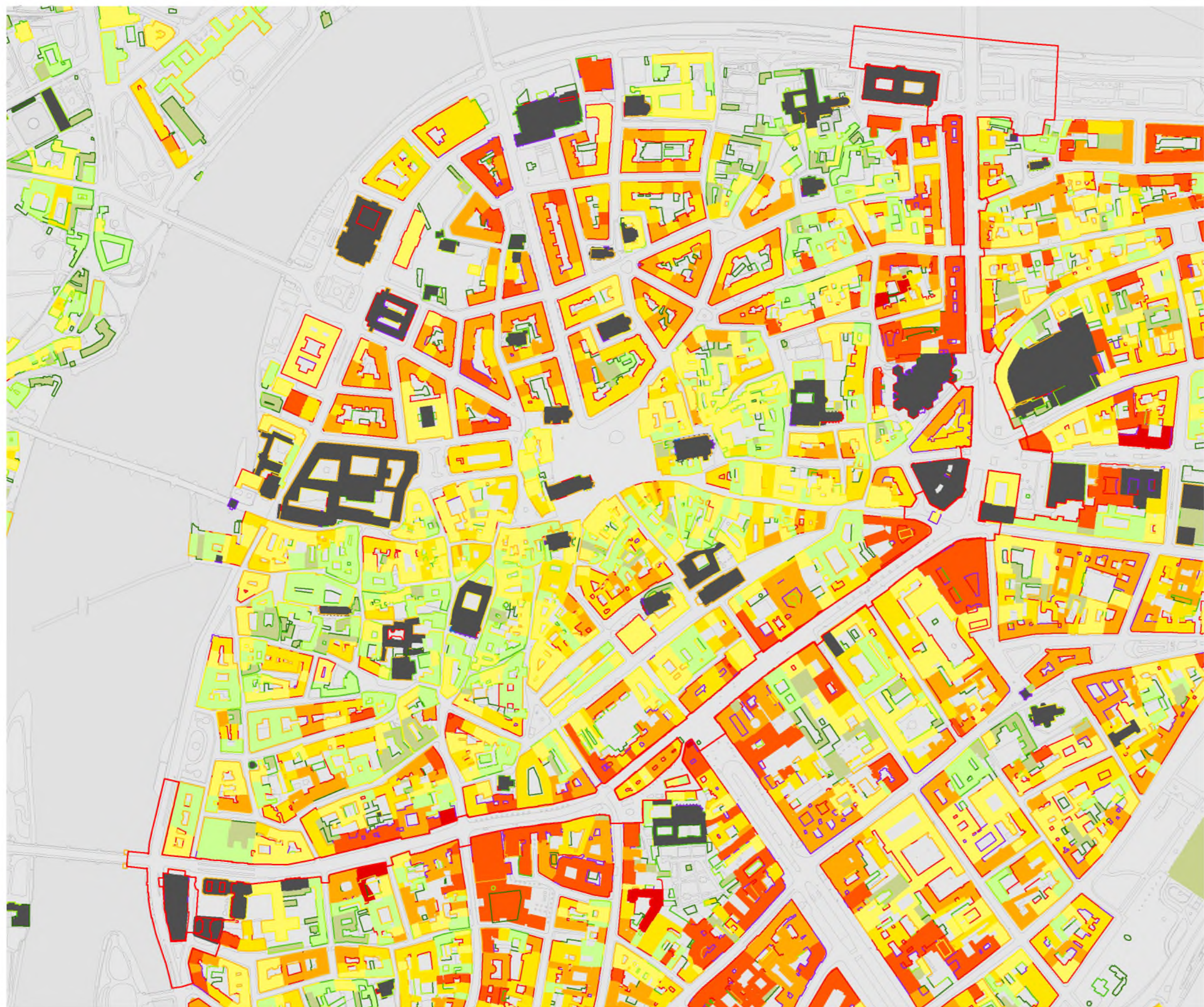


0 50 100 200 300 400 m



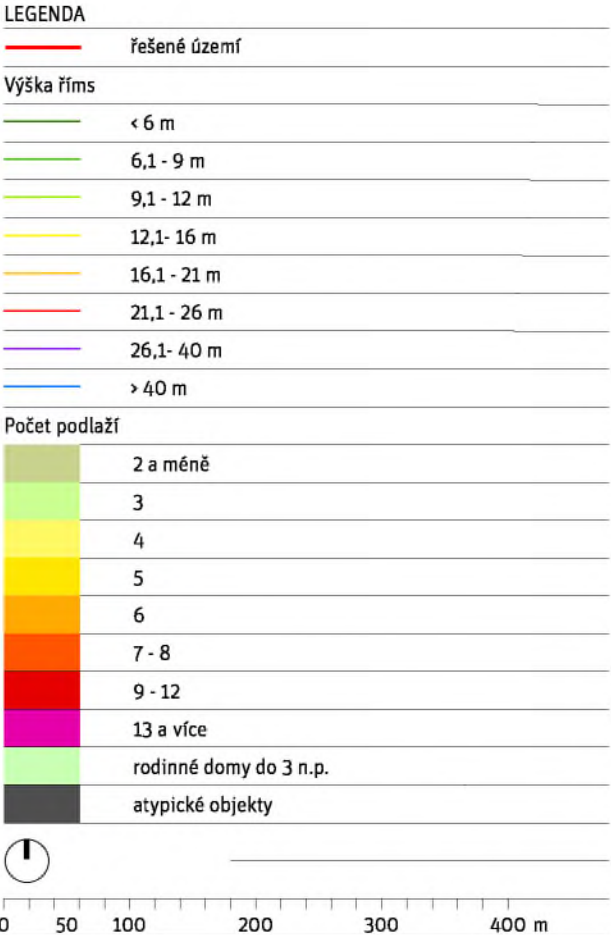
4.3.18 - PAMÁTKOVÁ OCHRANA

V území je 147 domů a z toho je přibližně jedna třetina památkově chráněna. Jedná se o nemovité kulturní památky, nemovité národní kulturní památky či historicky významné stavby. V oblasti zálivu Náměstí Republiky před Starou Celnici je území významné archeologické plochy.

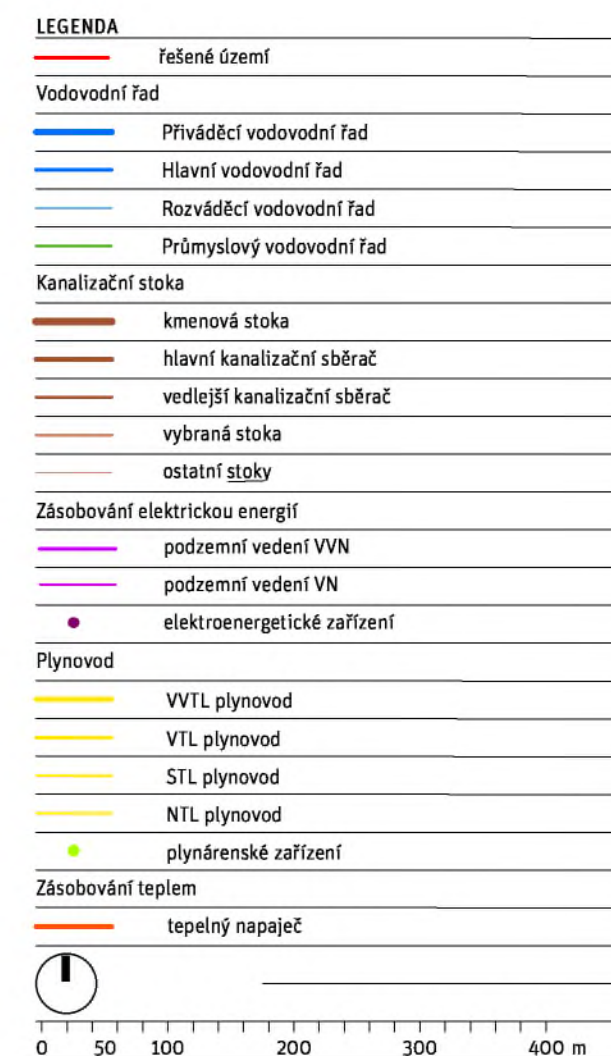
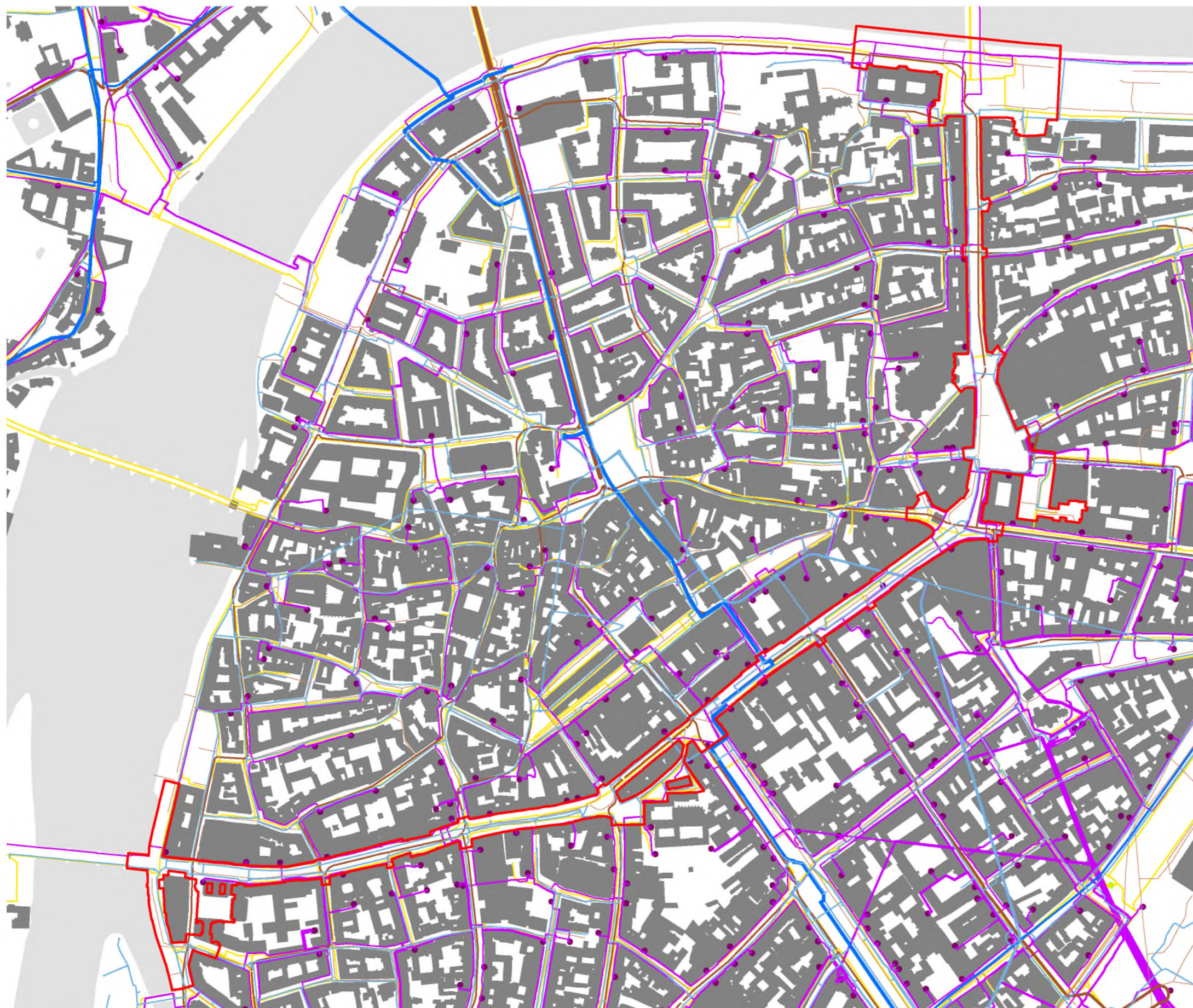


4.3.19 - PODLAŽNOST

Podlažnost budov, které přímo vymezují prostor Hradebního korza, je významný faktor definující fyzické prostředí v území. Výška budov v okolí je průměrně vyšší o 2 až 3 patra oproti většině staveb v historickém centru Prahy.



4.3.20 - TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA



05

INTERPRETACE

Porozumění prostoru Hradebního korza a dějům, které ani- muje, je zmapováno v analytické části tohoto dokumentu. Pojmenování hodnot a jejich srovnání předchází samotnému zadání koncepce. Právě tato část dokumentu – interpreta- ce, se věnuje hledání souvztažností mezi jevy, které jsou v území nekonzistentně rozložené ve vztahu k jeho lineárnímu vymezení se stálým uličním profilem. Kvalita území v jeho krajních částech (Národní třída a ulice Revoluční) brání v ce- listvém naplnění cíle projektu - podpořit rozšíření pražské „High Street“ - tedy hlavní promenádní obchodní ulice měs- ta, který vychází z usnesení RHMP č. 2327 ze dne 30.8.2018. Postupný vznik vnitřní periferie centra města usměrnil dříve převládající lineární pěší pohyb lokalitou do uzlových bodů, které jsou dnes spíše zatěžovány nadměrným shlukováním, než-li by z této skutečnosti těžily. Vyhodnocení příčin a dů- sledků se tak stává zcela zásadním krokem ke správnému zadání Koncepce Hradební korzo.

Význam Hradebního korza

Hradební korzo je v zadání chápáno jako urbanistické těžiště a centrum aktivit celé pravobřežní části historického cent- ra. Mělo by být naplněno energií, která je schopna posilovat také širší okolí. Koncepční principy je nutné formulovat ne- jen pro samotné Hradební korzo, ale pro širší oblast, kterou spolu-definuje. Typicky se to týká tématu veřejné, automobi- lové a bezmotorové dopravy či kvality uspořádání a detailu veřejných prostranství. Bezprostřední návaznosti, ulice a náměstí ústící na hradební korzo, by měly být řešeny jako součást navazujících (koncepčních) studií.

Fyzický prostor

Fyzický prostor není jednoznačně uspořádaný. Svým tva- rem se přímo vybízí k rozdělení na paralelní části obslužné (před obchody), vybavenostní (stromořadí, lampy, značky, předzahrádky, stánky, zásobování, parkovací místa) a tran- zitní (inkluzivní doprava v lineárním směru ve středu úze- mí). Nekonzistentnost přístupu umístění v lineárním směru vytváří z dílčích prvků ve veřejném prostoru de facto prvky bariérní. Jednoduché vymezení pásem, kde lze prostor zabí- rat (dočasně či stále) tak pomůže v jednoznačné čitelnosti při průchodu.

Provozovny

Na typ provozovny v parteru a rozsah otevírací doby lze na- hlížet jako na ukazatel vypovídající o formě užívání částí území. V části ulice Na Příkopě a 28. října je převážná část obchodů spíše charakteru vybízejícího k impulzivnímu na- kupování (móda a životní styl, gastronomie) a její otevírací doba je výrazně delší v průběhu celého týdne. Naopak v části ulice Národní a Revoluční je vybavenost převážně cílového charakteru (služby, kultura) s otevírací dobou bez víkendu a v omezeném čase. Vybavenost parteru je důsledkem dějů v ulici. Není snadné vhodnou vybaveností tyto děje měnit.

Vizuální kultura

Vizuální zpracování parteru dnes vychází z individuálního přístupu společností, které zde sídlí. Nejednotnost a častá nevhodnost z pohledu absence sjednocení s budovou (a její tektonikou), nevhodného umístění a přehnané barevnosti mají dopad na špatné vnímání ulice jako celku. Koncepce ře- šení označení provozoven nemusí být nezbytně regulací, ale spíše plošnou výpomocí (metodikou) při řešení této proble- matiky k dosažení harmonického výsledku, ktetý má pozitiv- ní vliv i na jednotlivé prodejny.

Dendrologie

Sadovnická hodnota stromů v území je ve většině případů průměrná. Jejich dobrý stav je výsledkem pravidelné a in- tenzivní péče, navzdory extrému prostředí. Dílčí problémy s fyziologickou vitalitou dřevin jsou dány především nedo- statkem vláhy a vysokými letními teplotami. Vzhledem k tomu, že se jedná o centrum města s vysokými nároky na provozní bezpečnost, je zde uplatňován přístup okamžité výměny, jakmile strom nesplňuje některý z požadovaných parametrů. Výraznou výjimkou oproti většině řešeného úze- mí je zanedbaný svah v ulici Lannova na předpolí Štefáni- kova mostu. Nachází se zde také vegetace nízké sadovnické hodnoty a náletová zeleň. Koncepce by měla přinést zcela nové řešení vegetace. Měla by vymezit plochy pro skupiny stromů v souvislosti s koncepcí pobytových ploch. Dále by měla vymezit plochy, kde je vhodné pracovat s objekty hos- podaření s dešťovou vodou. Jedním z potvrzuje, na kterém je možné otestovat vhodnost návrhu řešení vegetačních prvků je model proudění vzduchu, teplot a zplodin v území, který je součástí zadávací dokumentace.

Mobiliář

Pobytový mobiliář (lavičky a židle) je počtem v území nedo- statečně zastoupen ve vztahu k množství osob, které by ho mohly využívat. Převážné množství pobytových míst je ko- merční a neveřejné, často ohraničené. Většina předzahrádek tak působí spíše jako prostorové enklávy, než jako součást celku. Jediné přítomné lavičky jsou součástí hrany květiná- čů vzrostlých stromů od konce ulice Národní, až po ulici Na Příkopě. Jejich stav je zcela neuspokojivý. Většina je velmi špinavá, rozbitá a posprejovaná. I tak se zde v průběhu léta najde jen málokde volné místo na sezení, což není způsobe- no atraktivitou sezení, ale spíše to potvrzuje původní tezi, jak zoufalá je situace s nedostatečným veřejným pobytovým mobiliářem. IPR Praha vysoutěžil v roce 2018 nový pražský mobiliář, je- hož umístování by mělo být upřednostňováno ve veřejném prostoru Prahy. Zcela na místě je tak otázka možné kombi- nace typů mobiliáře pražského s alternativním, pro různé kompoziční celky.

Doprava

Území Hradebního korza by mělo tihnout k vytvoření inklu- zivního prostředí pro všechny způsoby motorové i bezmoto- rové dopravy. Smazání dnešní hierarchie přispěje k plnohod- notnému užívání a ke snížení do očí bijících rozdílů intenzity pohybu osob různými způsoby dopravy v různých částech území. Rozsah inkluzivního opatření bude mít relevantní do- pad na rozsah délky úspěšné rehabilitace prostředí.

Cyklodoprava

Územím v celé délce prochází hlavní a páteřní cyklotrasa, která vybízí cyklisty k užívání tohoto prostoru města nejen k průjezdu, ale též k lokální obsluze. Dnes se v území na- chází jen dva stojany na kola, což vzhledem k délce území je zcela nedostatečné pro narůstající potřebu této bezmoto- rové dopravy. Součástí vysoutěženého pražského mobiliáře je i stojan na kola, který tvarově a barevností koresponduje s ostatním mobiliářem – lavičky a koše. Koncepce by měla řešit bezpečnost a symbiózu společného porovozu cyklistů a pěších, eliminovat kolizní místa, režim a hierarchii prсто- ru. Cyklodoprava by měla být přirozenou integrální součástí Hradebního korza tak, aby nebylo nutné ji nadměrně dozna- čovat vodorovným a svislým dopravním značením.

Individuální automobilová doprava

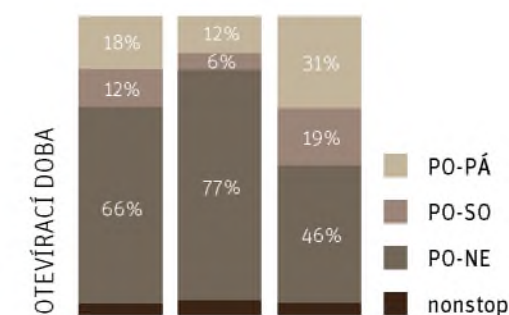
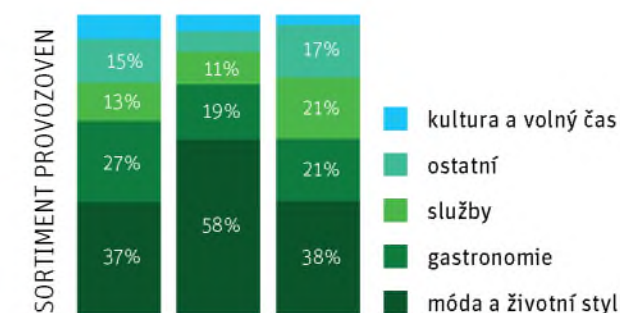
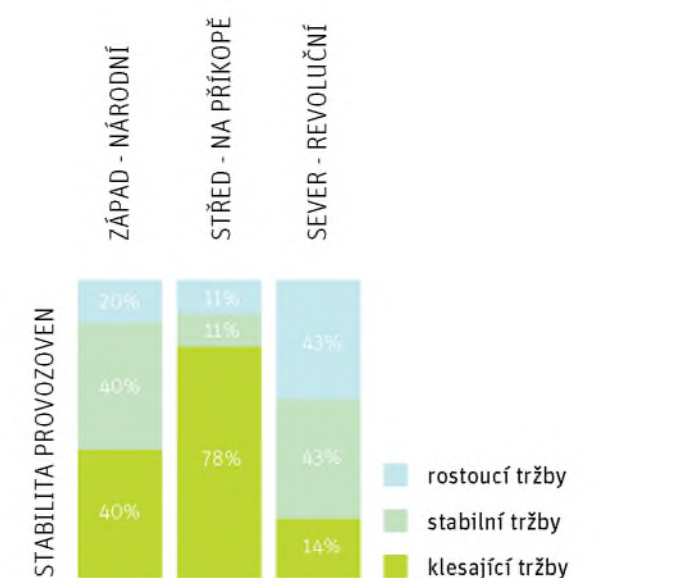
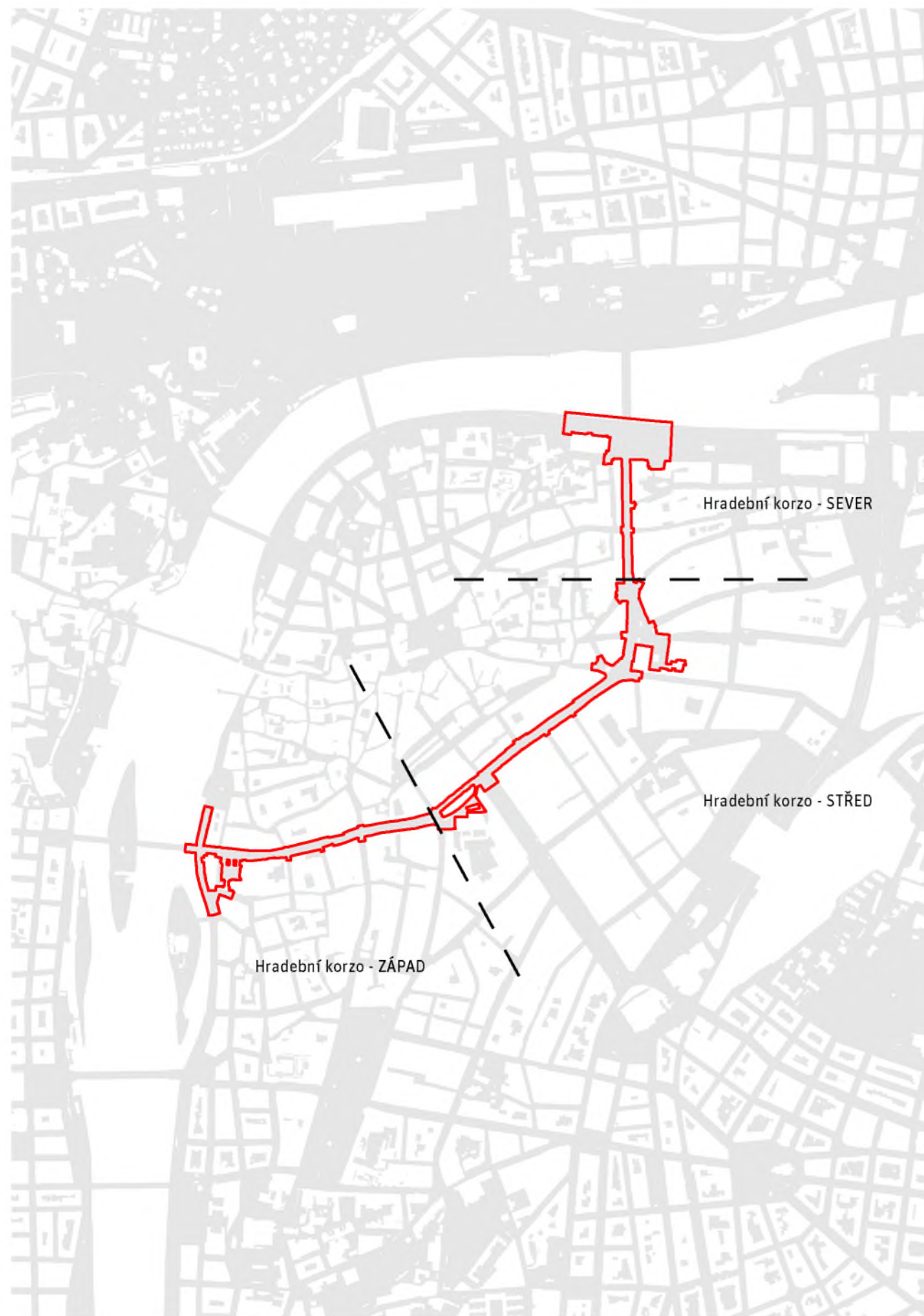
Revizí by měl projít dopravní režim v blízkém i vzdalenej- ším okolí Hradebního korza. Zadání koncepce obsáhne ně- kolik možných variant zklidnění dopravy, či jiných úprav dopravního režimu. Tranzitní doprava pod Prašnou bránou je zátěží, která se podílí na kapacitním vytížení ulice Revo- luční (25.000 aut denně) a měla by být omezena. Restrikce může být ve vztahu k projíždějícím uživatelům kontroverzní a musí být učiněna v rovině politické, ne urbanistické. Ve vztahu k místu je odlehčení zátěže objektivním přínosem pro převážnou část uživatelů místa. Další omezení automobilové dopravy by se mohlo také týkat ulice na Příkopech, Národní třída v části Na Perštýně až Perlová.

Zásobování

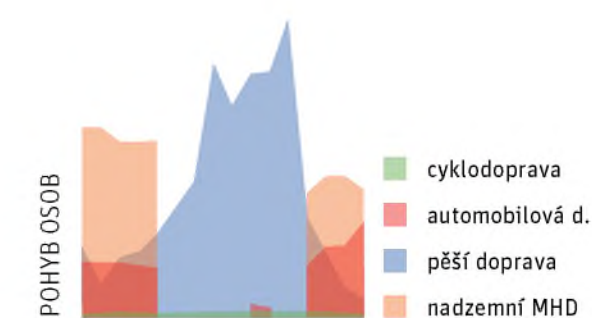
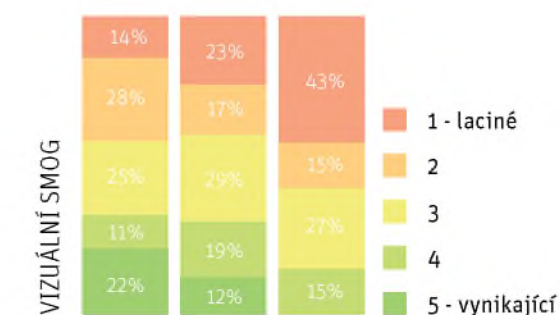
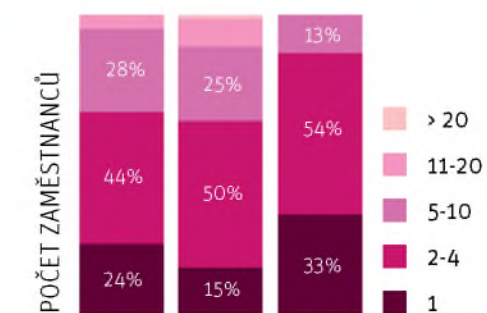
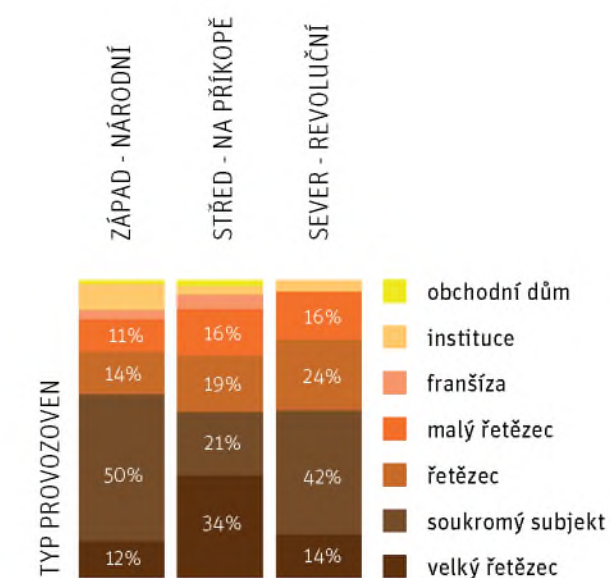
Parkování pro zásobování, které je v území zcela nezbytné, zde není vymezené a postrádá režim. Zásobující vůz tak může přijet kdykoliv a zastavit kdekoliv. Vyskytující se za- parkované dodávky s vozíkem přes celou šířku chodníku na jedné straně nejsou ojedinělým úkazem. Podélné parkování na vymezených místech v určeném čase by pomohlo celkové- mu dojmu z území z pozice všech uživatelů místa.

Doprava v klidu

Návěštěvnická parkování v ulicích Revoluční, Na Příkopě a Národní dnes slouží převážně pro dlouhodobé stání mnoha jednotlivců, navzdory skutečnosti, že pod Národním diva- dlem i pod OD Kotva resp. OD Palladium je bezpočet prázd- ných návštěvnických míst, která by dlouhodobé potřeby stání obsloužila efektivněji ve vztahu k hodnotám v území. Rezidentní parkovací stání na Praze 1 výrazně převyšují počet žadatelů s trvalým bydlištěm v MČ. Tento typ stání v území Hradebního korza je čteně využíván právníckými sub- jekty k propagaci svých provozoven. Ty za pakatel využívají celoročního záboru 10m2 mezi davy lidí, kteří polepená auta musí obcházet. Tyto aspekty mají zcela zásadní dopad na veřejný prostor. Na terénu by měla být výlučně návštěvnická parkovací stání, která využijí jednotlivci pro krátkodobý pobyt v řádu desítek minut. Počet potřebných míst tak může být výrazně omezen.



* pod hranicí 10 % nejsou hodnoty zapisovány



„Ce n'est pas assez d'avoir l'esprit bon, mais le principal est de l'appliquer bien.“

- René Descartes

(„Nestačí mít všechny informace, podstatné je jak se využijí“.)

06

ZADÁNÍ

CÍLE ZPRACOVÁNÍ KONCEPCE HRADEBNÍ KORZO

- 1. Řešit jedno z nejvýznamnějších centrálních prostranství města v souvislostech, detailu kompozičních částí a jako celek
- 2. Popsat a zlepšit kvality celku prostřednictvím navržených opatření
- 3. Popsat cílový stav v dlouhodobém časovém horizontu
- 4. Navrhnout akční plán, který rámcově popíše postup realizace cílového stavu a identifikuje pro tento účel logické celky území a etapy realizace, včetně potřeb koordinace s dalšími připravovanými projekty v širším navazujícím okolí
- 5. Navrhnout nástroj iniciace dějů, péče, kultivace a správy území

Motivací k vypracování koncepce je především potřeba kultivace prostranství ulic, které se nacházejí v území bývalých staroměstských hradeb v prostoru od mostu Legií po Štefánikův most přes Jungmannovo náměstí a náměstí Republiky. Koncepce Hradebního korza bude sloužit jako nadřazený dokument a podklad k vypracování navazujících koncepčních studií v území. V tomto významném území a jeho širším okolí je evidováno několik větších či menších záměrů v různém stádiu rozpracovanosti, které je třeba vzájemně sladit a koordinovat. Tyto probíhající aktivity je zapotřebí vzít v úvahu a pracovat s nimi účelně tak, aby nedocházelo k neodůvodněným škodám. Součástí vypracované koncepce bude formulování dlouhodobé vize rozvoje území a návrh prostorové a časové etapizace.

ZADÁNÍ KONCEPCE HRADEBNÍ KORZO

Koncepce bude zpracována s ohledem na celkové cíle. Podkladem pro její zpracování jsou pražské dokumenty strategického charakteru a předložené výsledky analytického a sociálního průzkumu. Koncepce nabídne ucelený pohled na rozvoj řešeného území, tj. na kvalitu fyzického, sociálního i ekonomického prostředí, a především rozpracuje následující vzájemně provázaná témata:

Dokumentace Koncepce Hradební korzo bude přízpůsobena svým rozsahem a mírou detailu přístupu, který dodavatel zvolí jako vhodný pro potřeby uživatelů dokumentace, tedy městské aktéry, dodavatele koncepčních studií, provozovatele (v případě vizuální kultury) a správce území (v případě iniciace a koordinace aktivit).

Koncepce bude v souladu se strategickými dokumenty města, zejména pak s:

- Manuál tvorby veřejných prostranství hl. m. Prahy.
- Pražské stavební předpisy
- Strategický plán hl. m. Prahy
- Dopravní politika hl. m. Prahy

Samostatným dokumentem bude shrnutí vývoje projektu a prověřované varianty, které byly vyhodnocené jako neideál-

ní. Dokument shrnující vývoj projektu bude sloužit objednateli pro následovné užívání Koncepce při obhajování současného řešení. Koncepce bude zpracována ve 4 hlavních částech, které budou navzájem provázané a souladné.

1. Dopravní řešení
Koncepce popíše zásady řešení všech druhů dopravy v území s přihlédnutím k souvislostem v širším území, tj. individuální automobilové dopravy, dopravy v klidu, formy zásobování území, veřejné dopravy, cyklistické dopravy a pěší dopravy ve vzájemné provázanosti. Klíčovým hlediskem je zlepšení pěší a cyklistické prostupnosti, bezpečnosti a pobytového komfortu v celém rozsahu řešeného území. Zvýšená inkluzivita všech myslitelných forem dopravy je zcela klíčová pro zdárné provedení návrhu. Koncepce zváží zrušení parkovacích stání středně dlouhého a dlouhodobého charakteru v celé délce území, namísto toho zváží návrh dostatečného počtu stání krátkodobého charakteru a stání pro zásobování. Území v předporostoru Obecního domu a Národní ulice v úseku Spálená – Jungmannova, bude prověřeno v režimu pěší zóny či obytné zóny s důrazem na inkluzivní řešení prostoru. Obdobně bude prověřeno zrušení podjezdu pod Prašnou bránou se zachováním možnosti průjezdu pro zásobování území. Cílem je redukovat tranzitní dopravu. Z hlediska dlouhodobého horizontu je vhodné prověřit trasy vedení tramvajové dopravy ve vztahu k sítím technické infrastruktury a uspořádání fyzické podoby veřejných prostranství a celkové urbanisticko architektonické řešení v profilu ulice. Dopravní uspořádání v severní části území bude vycházet z prověřovací studie předpolí Štefánikova mostu.

2. Fyzické prostředí
Koncepce zváží a určí zejména pravidla pro charakter a organizaci povrchů v řešeném území, typ a umístění mobiliáře, umístění prvků vegetace, včetně rozvahy nad hospodařením s dešťovou vodou. V souladu s návrhem uliční profilace v celé délce území budou vymezeny části, které budou sloužit k umístění záborových prvků jak veřejných, tak i komerčních s ohledem na současný stav, požadované užívání ve vztahu k cíli projektu a technickou proveditelnost. U všech prvků v území budou stanovena pravidla, která zajistí jejich vhodnost řešení a vzájemný soulad, aniž by se vymezovaly oproti celku.

Návrh bude akcentovat jak lineární uspořádání celého území, tak i samostatné kompoziční celky. Charakter bude podpořen zachováním či zdůrazněním existujících vedut. Důležitou součástí jsou předprostory významných institucí, které v území nesmí zapadnout, naopak, jejich vyniknutí je zcela na místě.

Nábřežní části řešeného území musí nabídnout nejen cíl cesty v podobě pobytových kvalit, ale též přívětivost v návaznosti na celou délku potřebného úseku. Za podstatné je shledáno umožnění všesměrného pěšího pohybu.

Součástí dokumentu bude samostatně vystupující metodika sloužící k podpoře vizuální kultury v území. Bude se zabývat zejména označováním provozoven a umísťováním prvků reklamy ve vztahu k okolí, veřejnému prostoru a tektonice budovy.

Ve veřejném prostoru bude prověřena rezerva k umístění vstupů do vestibulů metra, které jsou dnes součástí parteru budov. Koncepce prověří možné přemístění vstupů do veřejného prostoru a návrh vstupu do metra do developerského projektu Savarin společnosti Crestyl.

Návrh bude pracovat a opodstatněným způsobem využívat jak s existujícím existující stavem, tak se záměry, které v území jsou ve všech stupních rozpracovanosti či získaných povolení.

Přílehlající prostranství nejsou předmětem projektu, avšak pro potřebu zdárného a funkčního provedení Koncepce, s nimi lze pracovat v mezích schválených pracovní skupinou.

V rámci návrhu řešeného území bude probíhat koordinace s přílehlajícími projekty ve všech stupních projektové dokumentace. Zejména pak:

- Prověřovací studie Štefánikova mostu
- Koncepční studie ulice Revoluční
- Revitalizace Václavského náměstí
- Návrh úpravy ulice Na Můstku, Provaznická a Havířská
- Revitalizace ulice Na Poříčí
- Revitalizace ulice V Celnici
- Revitalizace Václavského náměstí

3. Aktivity ve veřejném prostranství a správa území
Koncepce popíše a vyhodnotí současný systém správy a údržby, tržní řád, systém iniciace městských aktivit, jejich přínosnost a vyhodnotí deficity, které současné uspořádání a provedení má. Dokument zrevizuje postupy městské části, městských organizací a společností, které mají za cíl zajistit vysokou úroveň stavu, údržby a správy v území, případně navrhnou vhodné změny, které zajistí místní zlepšení.

Dokument ozřejmí stávající postup pro pořádání komerčních ziskových i neziskových aktivit, dočasných krátkodobých i dlouhodobých, jejich požadovaný charakter, typologii a ucelený proces schvalování. Návrh dokumentu popíše doporučená opatření stávajícího systému, která zajistí v území děje požadovaného charakteru, typologie, umístění a časového vymezení. Opatření zároveň vymeží v procesu prostor pro koordinátora, který transparentním způsobem bude moci dohlížet na dodržování požadovaných principů u pořádaných dějů. Koordinátorovi bude dokumentem zajištěna možnost iniciace dějů.

Součástí rozvahy bude i komunikace s aktéry, kteří mají v území obchodní aktivity. Dokumentem bude navržený prín-

cip organizace, iniciace a správy dějů v území.

Dokument bude sestaven v duchu, aby návodně sloužil budoucímu koordinátorovi území, který bude dohlížet na údržbu, správu a děje v území. Samotné nastavení bude vymezovat kompetence, kterými bude koordinátor disponovat.

4. Akční plán
Součástí Koncepce bude vypracování akčního plánu, který stanoví harmonogram změny režimu užívání území a rekonstrukce fyzického prostoru včetně navrhované podoby přechodného stavu. Stanovení formy dodržení akčního plánu, proveditelnost a závaznost jeho naplňování je na zhotoviteli ve spolupráci s členy projektového výboru. Plán vymezí pozici koordinátora území a jeho agendu, která může být proměnná dle naplňování akčního plánu.

KOMPOZIČNÍ CELKY

Vymezená území k dílčímu zpracování formálně navazují na usnesení Rady hlavního města Prahy č. 556 ze dne 16. 4. 2013 ke koncepčnímu přístupu hlavního města Prahy k veřejným prostranstvím a koordinací investic na veřejných prostranstvích. Řešené území je tradičně a přirozeně rozčleněno na kompoziční celky. Podrobnější vymezení celků pro účely koncepce je součástí řešení koncepce, může být zpracovatelem na základě rozvahy definováno odlišně. Následující výčet stručně shrnuje současný stav studií a projektů, které byly zpracovány v IPR na daná území.

Předpolí Štefánikova mostu

Zpracování prověřovací studie předpolí Štefánikova mostu (území vymezené ulicí Řásnovka, Klášterská ulice, Dvořákovo nábřeží, Nábřeží Ludvíka Svobody, Holbova ulice, Klimentská ulice a Lannova ulice) je v souladu se Zřizovací listinou IPR Praha a dále navazuje na usnesení Rady hlavního města Prahy č. 556 ze dne 16. 4. 2013 ke koncepčnímu přístupu hlavního města Prahy k veřejným prostranstvím a koordinaci investic. Na základě usnesení RHMP č. 2859/2017 IPR Praha zpracoval, ve spolupráci se zhotovitelem – Ateliér Ondřeje Císlera – Koncepční studii ulice Revoluční, která byla schválena usnesením RHMP č. 2501 ze dne 25. 9. 2018. Rozsah řešeného území ulice Revoluční byl zhotovitelem vyhodnocen jako nedostatečný pro návrh předpolí Štefánikova mostu a stanovení podmínek zastavitelnosti v území. Projektový výbor (MHMP, MČP1, IPR, RFD, DPP) se z tohoto důvodu usnesl ve smyslu vytvořit navazující – samostatně zadanou – prověřovací ideovou studii předpolí Štefánikova mostu, která svým rozsahem v porovnatelných variantách dokáže pojmout problematiku tohoto území komplexně. IPR Praha považuje za důležité porovnat možné varianty řešení území mezi sebou. Výchozí řešení bude komentovat územní (či Metropolitní) plán s možností návrhu podnětu na změnu dokumentu ÚP a následně překlopení do MP. V rámci

posouzení dílčích variant je nezbytné, aby byl brán v potaz význam území, historický vývoj, kontext nábřeží a návaznost tohoto území na hradební okruh končící u Národního divadla. Neopominutelnou částí prověření je též prostupnost území z pohledu chodců (z Revoluční na náplavku), cyklistů (Revoluční na nábřeží), automobilů (ze Štefánikova mostu na nábřeží). Variantní řešení budou též navrhovat podmínky zastavitelnosti územní rezervy (parkový oddělek a park Lannova) a její obslužnost dle možností využití. Řešení prověří vhodnost vzniklého náměstí Vojtěcha Lanny, které bude vymezeno budovou Ministerstva průmyslu a obchodu a případnou stavební čarou nové městské instituce.

Ulice Revoluční

Koncepční studie ulice Revoluční byla zpracována Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy ve spolupráci s externím zhotovitelem – Ateliér Ondřeje Císlara, na základě usnesení Rady hlavního města Prahy č. 2859 ze dne 21. 11. 2017 a schválena usnesením Rady hlavního města Prahy č. 2501 ze dne 25.9.2018. Projekt byl Usnesením postoupen do investičních akcí DPP ve schváleném detailu. Schválení koncepce může ve svých částech obecným i konkrétním přístupem zpřesnit toto řešení. Rada hlavního města Prahy musí Usnesením žádat DPP o úpravy v souladu s koncepcí, pakliže takové budou.

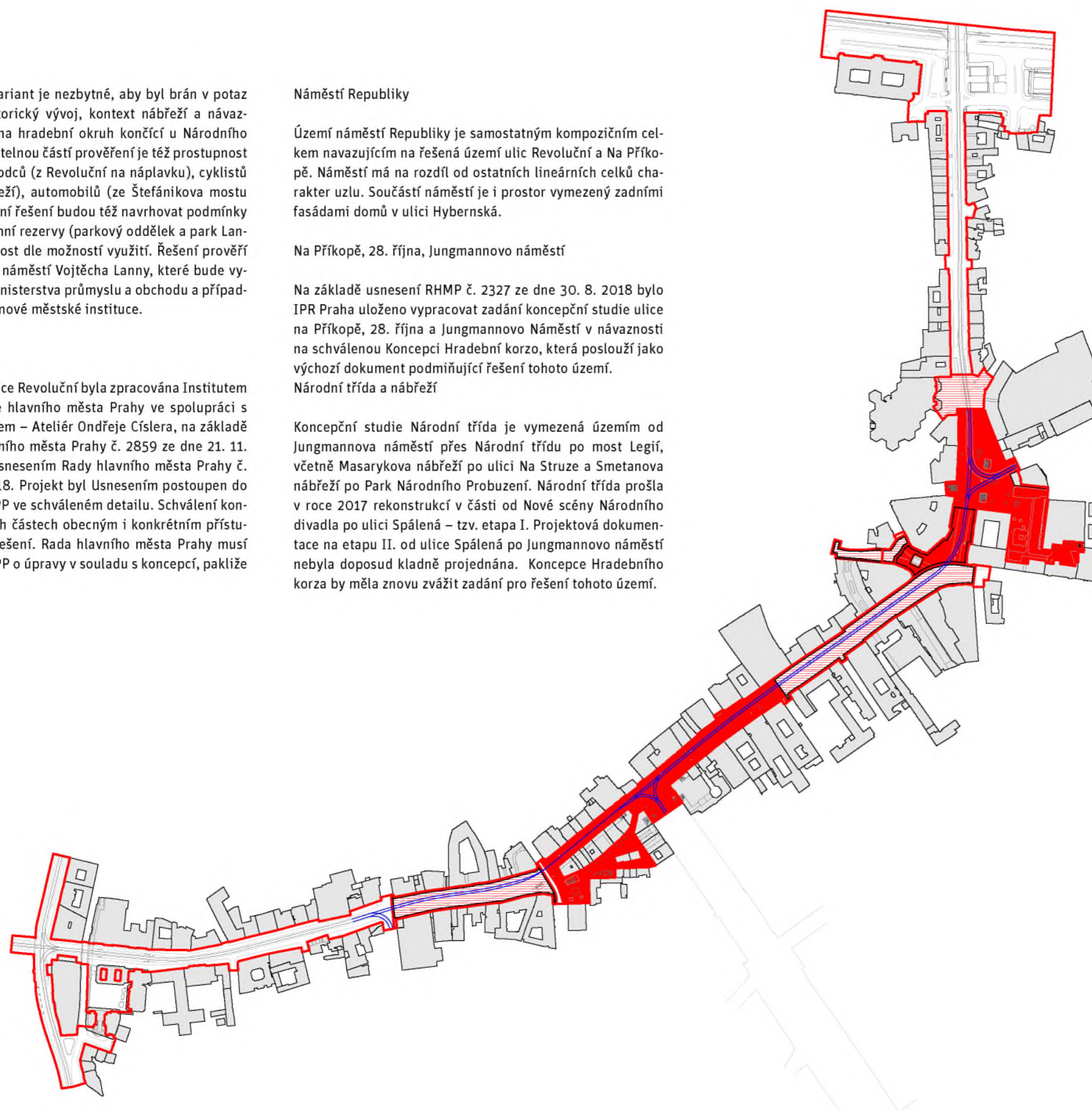
Náměstí Republiky

Území náměstí Republiky je samostatným kompozičním celkem navazujícím na řešená území ulic Revoluční a Na Příkopě. Náměstí má na rozdíl od ostatních lineárních celků charakter uzlu. Součástí náměstí je i prostor vymezený zadními fasádami domů v ulici Hybernská.

Na Příkopě, 28. října, Jungmannovo náměstí

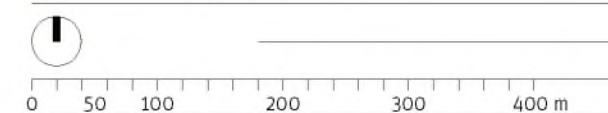
Na základě usnesení RHMP č. 2327 ze dne 30. 8. 2018 bylo IPR Praha uloženo vypracovat zadání koncepční studie ulice na Příkopě, 28. října a Jungmannovo náměstí v návaznosti na schválenou Koncepci Hradební korzo, která poslouží jako výchozí dokument podmiňující řešení tohoto území. Národní třída a nábřeží

Koncepční studie Národní třída je vymezená územím od Jungmannova náměstí přes Národní třídu po most Legií, včetně Masarykova nábřeží po ulici Na Struze a Smetanova nábřeží po Park Národního Probuzení. Národní třída prošla v roce 2017 rekonstrukcí v části od Nové scény Národního divadla po ulici Spálená – tzv. etapa I. Projektová dokumentace na etapu II. od ulice Spálená po Jungmannovo náměstí nebyla doposud kladně projednána. Koncepce Hradebního korza by měla znovu zvážit zadání pro řešení tohoto území.



LEGENDA

	řešené území
	stávající pěší zóna
	stávající obytná zóna
	navrhovaná pěší zóna
	navrhovaná obytná zóna
	navrhované vedení TT





Hradební Korzo - PROJEKTOVÝ LIST

*aktualizace listů projektového plánu bude probíhat v průběhu projektu

datum verze:

19.03.2019

NÁZEV PROJEKTU

Název projektu	Zpracování nadřazeného dokumentu "koncepce území" a zpřesňujících dokumentů "koncepčních studií" veřejné prostoru Hradebního korza v úseku od mostu Legií ke Štefáníkovu mostu.
Zkrácený název projektu	Hradební korzo

ZÁKLADNÍ ORGANIZAČNÍ ZAJIŠTĚNÍ PROJEKTU

Předkladatel projektu	Petr Hlaváček
Gestor projektu	Kristina Ullmannová
Přehled partnerů participujících na projektu	HL. m. Praha
	MČ Praha 1
	IPR Praha
	DPP
	RFD
	ODA
	OPP
	Komise RHMP
	Ekonomické subjekty
	Zájmové organizace
	Uživatelé
	Vlastníci a správci objektů a pozemků

POPIS PROJEKTU

Předmět projektu	Zpracování územní koncepce a studie veřejného prostoru jako nástroj pro celkovou kultivaci a koordinované rozšíření hlavní obchodní ulice města.
Stručná charakteristika projektu	Usnesením č. 2327 ze dne 30.8.2018 k tvorbě zadání koncepce území od mostu Legií ke Štefáníkovu mostu je Ins plánování a rozvoje hl. m. Praha uloženo vypracovat zadání, jak postupovat při tvorbě nadřazeného dokumentu , území“ a zpřesňujících dokumentů - „Koncepčních studií“ - dílčích částí tohoto území.
	Navržený postup bude reflektovat probíhající snahy o kultivaci ulic, které se nacházejí v území bývalých staroměstských hradeb a mají za cíl podpořit rozšíření pražské „hlavní ulice - High Street“ – tedy proménádní obchodní ulice města vymezeného úseku Jungmannovo náměstí – náměstí Republiky do celého území od mostu Legií, až po Štefáníkův most. Použití vhodných nástrojů k plánované expanzi kvality, ekonomické výtěžnosti a společenského vnímání je základem předpokladem k pozdvižení degradujících míst. K dosažení plánovaného výsledku bude sloužit Koncepce území nadřazený dokument pro navrhování konkrétních Koncepčních studií v místě bývalých staroměstských hradeb.
Cíle projektu	1/ Vytvoření zadávací dokumentace projektu Koncepce Hradební korzo 2/ Vytvoření pracovní skupiny na úrovni IPR a na úrovni HMP 3/ Schválení zadávací dokumentace projektu Koncepce Hradební korzo RHMP 4/ Vysoutěžení externího zhotovitele Koncepce Hradební korzo 5/ Zpracování Koncepce Hradební korzo V 1.0 (naplnění zadání; ke komentáři pracovní skupiny) 6/ Zpracování Koncepce Hradební korzo V 2.0 (zpracování připomínek pracovní skupiny) 7/ Participace s veřejností, komunikace ve fázi rozpracovanosti 8/ Zpracování Koncepce Hradební korzo V 3.0 (zpracování připomínek z participace) 9/ Schválení Koncepce Hradební korzo RHMP 10/ Vytvoření zadání dílčích Koncepčních studií v území Hradebního korza 11/ Zpracování dílčích Koncepčních studií v území Hradebního korza s externím zhotovitelem 12/ Schválení dílčích Koncepčních studií v území Hradebního korza
Cílové skupiny projektu	MHMP MČ Praha 1 Ekonomické subjekty Zájmové organizace Uživatelé Vlastníci a správci objektů a pozemků
Přínosy projektu pro cílové skupiny	1/ Zlepšení celkového habitusu a společenského vnímání ulic s ohledem na ekonomické organizace, zájmové org. uživatele a vlastníky objektů. 2/ Rozšíření pražské "hlavní ulice - High Street" – tedy proménádní obchodní ulice města – z dnes vymezeného úseku Jungmannovo náměstí – náměstí Republiky do celého území od mostu Legií, až po Štefáníkův most.
Popis klíčových činností/etap projektu	
Výstupy projektu	1/ Koncepce Hradební korzo -Fyzické prostředí -Aktivity ve veřejném prostoru -Dopravní řešení -Akční plán 2/ Koncepční studie -Předpolí Štefáníkova mostu (v návaznosti na prověřovací studii 01/2019) -Revoluční (potvrzení či zpřesnění koncepční studie 08/2018) -Náměstí Republiky -Na Příkopě, 28. října a Jungmannovo náměstí (zadáno usnesením RHMP 08/2018) -Národní třída II. etapa -Národní třída I. etapa (potvrzení či zpřesnění dokončeného stavu) -Předpolí mostu Legií

Indikátory výstupů projektu	Usnesení RHMP
PERSONÁLNÍ ZAJIŠTĚNÍ PROJEKTU (IPR)	
Potřebná/předpokládaná součinnost	IPR Praha/SPR/KVZ -Příprava a realizace výběrových řízení pro externí zakázky -Příprava a uzavírání smluv s externími zpracovateli IPR Praha/KPI/KPD -Spolupráce při získávání dat IPR Praha/INFR/KDI, KTI -Konzultace řešení dopravní infrastruktury -Konzultace řešení technické infrastruktury IPR Praha/SSP/KSR -Konzultace volby a vyhodnocení strategie postupu IPR Praha/SDM/KVP, KPU, KPS -Příprava zadání externích zakázek -Součinnost při akceptaci výstupů externích zakázek -Konzultace prací na externích zakázkách IPR Praha/SVV/KK -Spolupráce při propagaci projektu -Spolupráce při přípravě info materiálů -Spolupráce při realizaci pracovních setkání stakeholderů IPR Praha/SVV/PAR -Konzultace a zprostředkování externí služby (participace v jednotlivých fázích projektu) -Příprava nastavení režimu správy území
RIZIKA PROJEKTU	
Potenciální rizika projektu	Absence podpory ze strany RHMP Neshoda stakeholderů Nerespektování strategických dokumentů města Prioritizace zájmů protichůdných ve vztahu ke stanovenému cíli projektu Rozpor s úřady státní správy Nesouhlas parkujících a projíždějících návštěvníků Aktivistické rozporování návrhu Nedostatečné finanční zdroje
ZDŮVODNĚNÍ POTŘEBNOSTI REALIZACE PROJEKTU	
Zdůvodnění potřebnosti realizace projektu	Centrum Prahy se užíváním podřizuje možnostem, které mu veřejný prostor umožňuje svou prezentací (fyzickou, mediální). Cestní síť centra města je omezena na spojnice propojující turistické atrakce. Promenádní funkce ulic směřena za automobilový tranzit z urbanistických tendencí 60. let, který ji vytlačil a koncentroval od nábřežních hierarchicky výše postavenou dynamickou i statickou podobou. Území bývalých staroměstských hradeb je páteří města, ve kterém navracení přirozeného habitusu za použití vhodných nástrojů ke koordinované expanzi kvality i společenského vnímání, ozdraví i navazující bezprostřední okolí.
Soulad projektu se strategickými cíli RHMP	-Revitalizovat významné městské třídy s cílem zkvalitnit veřejná prostranství (Strategický plán Prahy; Soudržná a metropole; 1.5 C2) -Zařadit vyšší kvalitu veřejných prostranství mezi důležitá kritéria při posuzování návrhu dopravních řešení (Strat Prahy; Soudržná a zdravá metropole; 1.5 C1) -Vytvořit novou nabídku tras a prostorů pro chůzi a používání jízdních kol, čímž bude i nadále podporován zájem způsoby pohybu (Strategický plán Prahy; Soudržná a zdravá metropole; 1.5 D1) -Dosáhnout nižší míry zatížení území automobilovou dopravou (Strategický plán Prahy; Soudržná a zdravá metro A6) -Zajistit koncepční užívání veřejného prostoru pro kulturní aktivity a umění (Strategický plán Prahy; Prosperující a metropole; 2.3 D1)
Vazba projektu na jiné projekty	-variantně zahrnuje Prověřovací studie předpolí Štefánikova mostu -zpracovává Koncepční studii ulice Revoluční (schválena RHMP 25.9.2018), ta může být upravena dle nadřazeného dokumentu. -podněcuje rozvoj území náměstí Republiky -podněcuje Koncepční studii Na Příkopě, 28. října, Jungmannovo náměstí -navazuje na projekt Revitalizace dolní části Václavského náměstí ve fázi DSP -reviduje návrh II. etapy ulice Národní -reviduje realizované řešení I. etapy ulice Národní -podněcuje Koncepční studii předpolí mostu Legií
PŘÍLOHY PROJEKTOVÉHO LISTU	
Příloha č.1	Pracovní skupina

Hradební Korzo - PRACOVNÍ SKUPINA

*aktualizace listů projektového plánu bude probíhat v průběhu projektu

datum verze:

19.03.2019

PRACOVNÍ SKUPINA

Zodpovědnost pracovní skupiny

- Je zodpovědná za veškeré řízení a management projektu v rámci svých kompetencí a pravomocí
- Schvaluje Nastavení zpracování koncepční studie
- Schvaluje hlavní principy řešení koncepční studie, dokončení a započetí jednotlivých fází pořizování koncepční studie.
- Skládá se z členů zastupující hlavní uživatele a hlavního dodavatele, přičemž prvně zmiňovaný definuje uživatelské požadavky a očekávání.

ROLE	ORGANIZACE	JMÉNO	POZNÁMKA
Předseda pracovní skupiny	RHMP	Petr Hlaváček	
Zastupující předseda	RHMP	Filip Foglar	
Radní pro dopravu	RHMP	Adam Scheinherr	
Zástupce radního pro dopravy	RHMP	Daniel Kajpr, Marek Bělor	
Zástupce MČ	MČP1	Petr Hejma, David Skála	ÚR, DOP
Gestor projektu	IPR - KVP	Kristina Ullmannová	
Manažer projektu	IPR - KVP	Šimon Jiráček	
Odborný garant	IPR - KVP	Martin Špičák	
Odborný garant	IPR - KDI	Karel Háek	
Odborný garant	IPR - KZI	Jan Richtr	
Odborný garant	IPR - PAR	Milan Brlík	
Garant území	IPR - KPU	Luboš Křižan	
Zakázkař projektu	IPR - VEZ	Markéta Raffayová	
Komunikace projektu	IPR - KOM	Jiří Jaroš	
Vedoucí řešitelského týmu	bude soutěžen po schválení Usnesení RHMP		
Závazná	DPP	Filip Jiřík	
Závazná	PČR	Martin Němec	
Závazná	OPP	Ivana Šírtová	
Závazná	TSK	Jiří Zeman	
Podporující (OPP)	NPU	Ondřej Ševců	
Podporující	ROPID	Tomáš Prousek	
Podporující	RFD	Karolína Klímová	
Podporující	ODA	David Nováček	

Důvodová zpráva

Předkládané Zadání Koncepce Hradební korzo je splněním úkolu 1. z Usnesení číslo 2327 ze dne 30. 8. 2018 k zadání koncepce území od mostu Legií ke Štefáníkovu mostu a k zadání koncepční studie ulic Na Příkopě, 28. Října a Jungmannovo náměstí. Splnění úkolu č. 2 tohoto Usnesení bude logicky následovat po splnění úkolu číslo 1., tedy stanovení celkové koncepce a etapizace činností.

Vypracování Koncepce Hradební korzo je výrazem snahy o kultivaci ulic, které se nacházejí v území bývalých staroměstských hradeb. Jejím cílem je podpořit rozšíření významné centrální pražské promenádní obchodní ulice z dnešního úseku Jungmannovo náměstí – náměstí Republiky do celého prostoru oblouku od mostu Legií až po Štefáníkův most. Koncepce území – nadřazený dokument pro navrhování dalších konkrétních kroků a koncepčních studií v celém území - navrhne použití vhodných nástrojů ke zvýšení kvality daného území ve všech směrech, bude koordinovat záměry v území a jeho návaznosti a připraví akční plán k realizaci předložených záměrů.

Koncepce Hradební korzo a navazující Koncepční studie naplňují městské strategické dokumenty. Zejména:

- Revitalizovat významné městské třídy s cílem zkvalitnit veřejná prostranství (Strategický plán Prahy; Soudržná a zdravá metropole; 1.5 C2)
- Zařadit vyšší kvalitu veřejných prostranství mezi důležitá kritéria při posuzování návrhu dopravních řešení (Strategický plán Prahy; Soudržná a zdravá metropole; 1.5 C1)
- Vytvořit novou nabídku tras a prostorů pro chůzi a používání jízdních kol, čímž bude i nadále podporován zájem o uvedené způsoby pohybu (Strategický plán Prahy; Soudržná a zdravá metropole; 1.5 D1)
- Dosáhnout nižší míry zatížení území automobilovou dopravou (Strategický plán Prahy; Soudržná a zdravá metropole; 1.5 A6)
- Zajistit koncepční užívání veřejného prostoru pro kulturní aktivity a umění (Strategický plán Prahy; Prosperující a kreativní metropole; 2.3 D1)
- Optimalizace zásobování města (Dopravní politika hl. m. Prahy, Prioritní osa F)
- Zlepšení kvality veřejných prostranství (Dopravní politika hl. m. Prahy, Prioritní osa H)

Cílem vypracování zamýšlené nadřazené koncepce území je zejména:

- věnovat odpovídající pozornost jednomu z nejvýznamnějších veřejných prostranství hlavního města a poskytnout celostní a koncepční pohled na potenciální rozvoj širšího navazujícího území
- zlepšit podmínky pro pěší, cyklistickou a veřejnou dopravu v území a omezit tranzitní a cílovou dopravu IAD s ohledem na širší souvislosti v území
- prověřit možnost umístění tramvajového provozu v řešeném území
- koordinovat probíhající a plánované investiční akce v území
- vytvořit celkovou koncepci za účelem fyzického i mentálního propojení celého území, sjednocení prvků a přizpůsobení prostoru současným potřebám

Cílem vypracování zamýšlené koncepční studie revitalizace střední části území (na Příkopě, 28. října) je:

- naplánovat koncepci řešení včetně koordinace zájmů subjektů a aktérů v něm působících tak, aby bylo možné navázat zpracováním dalších projektových stupňů a realizací díla, které bude zvyšovat kvalitu daného prostoru na úroveň odpovídající jeho významu a potenciálu

Zadání koncepce a koncepční studie budou vypracovány na základě:

- projektového plánu (který bude obsahovat nastavení rolí a odpovědností formou projektového výboru, harmonogram činností, finanční odhad prací, plán rizik)
- průzkumů a analýz daného území (které obsahují zejména zaměření, dendrologický průzkum, historicko-urbanistický průzkum, dopravní analýzu, průzkum vizuálního smogu, průzkum aktivit a užívání území)

a budou obsahovat zejména:

- formulaci vize, která má být koncepcí a koncepční studií naplněna
- obsahové požadavky
- specifikaci formy očekávaných výstupů
- nástin procesu vypracování
- harmonogram zpracování
- odhad nákladů

Obsah zadání bude respektovat schválený Manuál veřejných prostranství; Pravidla pro umístování reklamních zařízení a informačních prvků, zohlední dokončený Plán mobility a připravovaný Management plán PPR.

Dotčené subjekty

Zadání i projekt bude konzultován zejména s těmito organizacemi a subjekty:

- Městská část Praha 1
- Dopravní podnik hlavního města Prahy a.s.
- Technická správa komunikací hlavního města Prahy
- odbor památkové péče MHMP
- odbor rozvoje a financování dopravy MHMP
- Národní památkový ústav
- Správci sítí
- Komise Rady hl. m. Prahy pro cyklodopravu
- Komise Rady hl. m. Prahy pro pěší a bezbariérovost
- Komise Rady Rada světové památky
- Komise Rady hl. m. Prahy pro design a veřejný prostor
- Komise Rady hl. m. Prahy pro parkování

Celkový okruh aktérů a způsob komunikace bude upřesněn v projektovém plánu. Další aktéři mohou být k projednávání přizváni tak, aby bylo dosahováno co největší shody v území.

PŘIPOMÍNKOVÝ LIST k tisku č.R-32717

PŘIPOMÍNKOVÁ MÍSTA	PŘIPOMÍNKY K MATERIÁLU	DATUM	STANOVISKO ZPRACOVATELE	DATUM
náměstkem primátora Ing. Petrem Hlubučkem				
radním Mgr. Janem Chabrem				
radní MgA. Hanou Třeštíkovou				
ředitelem OPP MHMP				
MHMP - LEG MHMP				
MHMP - ODA MHMP				
MHMP - OKM MHMP				
MHMP - RFD MHMP				
Mgr. Jiřím Skalickým, pověřeným řízením Sekce rozhodování o území				