
NOVODOBÁ HISTORIE PRAŽSKÉHO URBANISMU

Jeroným Tändzin Janč

Ročníková práce

Vedoucí: Filip Vosáhlo

2023/2024

WALDORFSKÉ LYCEUM PRAHA

Křejpského 1501, 149 00 Praha 11 - Chodov

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem tuto práci vypracoval samostatně a že jsem uvedl všechny použité zdroje.

Datum

Podpis

Poděkování

Za skvělé vedení celé práce chci moc poděkovat Filipu Vosáhlovi. Speciální díky patří Ondřeji Ševčíkovi za poskytnutí kontaktů, Matěji Michalk Žaloudkovi za to, že byl hostem mého rozhovoru, Robertu Jančovi za jazykovou korekturu a Emmě Vorlové za průběžné konzultace a podporu při práci, Kateřině Tětivové za poskytnutí výtvarného ateliéru a Vojtovi Mužíkovi za focení na prezentacích praktického cíle a uměleckého cíle.

Obsah

ÚVOD	4
1. TEORETICKÝ CÍL	5
1.1 DEFINICE POJMŮ	5
1.1.1 <i>Brownfieldy, blackfieldy a greenfieldy</i>	5
1.1.2 <i>Sprawl a Satelity/ Sídelní kaše</i>	5
1.1.3 <i>Zónování</i>	6
1.1.4 <i>Mobilita</i>	6
1.1.5 <i>Urbanizace</i>	6
1.1.6 <i>Městské strategické dokumenty</i>	6
1.1.7 <i>Infrastruktura</i>	7
1.1.8 <i>Veřejný prostor</i>	8
1.1.9 <i>Urbánní morfologie</i>	8
1.1.10 <i>Patnáctiminutové město</i>	8
1.1.11 <i>Vizuální, Světelný a Audio smog</i>	9
1.1.12 <i>Administrativní rozdělení Prahy</i>	9
1.2 VÝZNAMNÉ URBÁNNÍ MORFOLOGIE EVROPY	12
1.2.1 <i>Hausmannova renovace Paříže</i>	12
1.2.2 <i>Ildefons Cerdà a renovace Barcelony</i>	13
1.3. NOVODOBÁ URBANISTICKÁ HISTORIE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY	14
1.3.1 <i>Josefov</i>	14
1.3.2 <i>Velká Praha</i>	15
1.3.3 <i>Funkcionalismus</i>	17
1.3.4 <i>Doprava</i>	17
1.3.5 <i>Druhá Pražská expanze</i>	24
1.3.6 <i>Sídlště</i>	27
1.3.7 <i>Brutalismus</i>	29
1.3.8 <i>Památkový pohled na město</i>	30
1.4.1 <i>Pražská bytová krize</i>	31
2. PRAKTICKÝ CÍL	35
3. UMĚLECKÝ CÍL	39
4. ZÁVĚR	43
ZDROJE	44
ZDROJE OBRÁZKŮ	53
5. PŘÍLOHY	54
5.1 MATĚJ MICHALK ŽALOUDEK (AUDIO ZÁZNAM ROZHOVORU)	54
5.2 HUDEBNÍ MIX Z UMĚLECKÉHO CÍLE	54
5.3 PDF VERZE PRÁCE KE STAŽENÍ:	55

Úvod

Tato práce se zabývá novodobou historií pražského urbanismu. Na začátku práce se zabývám Haussmannovou renovací Paříže a Ildefons Cerdàovou organickou renovací Barcelony. Oba tyto plány jsou, podle mě, naprosto klíčové v oblasti evropském urbanismu a chci na ně více upozornit. Následně se přesouvám k hlavnímu tématu, kterým je novodobá urbanistická historie Prahy. Začínám v roce 1850, kdy dochází

k připojení Josefova, jako páté čtvrti, k tehdejší Praze. Následně se zabývám jeho asanací a výstavbou nové čtvrti.

V další kapitole se zabývám spojením okolních obcí do tzv. Velké Prahy. Popisuji, jaké důvody spojení mělo, proč předchozí pokusy selhaly a jak vznik republiky tento proces urychlil.

V práci se též zabývám tím, jak funkcionalismus a brutalismus, změnily tvář Prahy a které stavby v Praze nesou jejich poselství. Dále jsem psal o historii městské hromadné dopravy v Praze. Od první tramvaje tažené koňmi až k metru D. Píšu též o druhé pražské expanzi z 60 a 70 let, při které se z Prahy stalo milionové město.

Dále popsuji téma pražských sídlišť, jak v Česku vznikl první panelák, kdy docházelo k jejich masivní výstavbě, a proč nás hned tak neopustí a nejsou tak špatné, jak si mnoho lidí myslí. Na závěr přidávám kapitolu o tom, jak se rozvíjel památkový pohled na město.

Na konec jsem přidal kapitolu o krizi bydlení v Praze a případných řešení. Kapitola je jako jediná ze současnosti a využil jsem v ní zkušenosti, které jsem získal během psaní práce.

V práci jsem nakonec nezmínil budoucí dopravní projekty v Praze, ačkoliv jsem to měl v návrhu práce. Rozhodl jsem se převážně kvůli dlouhodobému stavebnímu procesu.

O dalších důvodech podrobněji píšu na konci kapitoly 1.3.4.

Součástí práce je též audio rozhovor se zastupitelem MČ Prahy 3 Matějem Michalkem Žaloudkem. Rozebíral jsem s ním, jaké to je být zastupitelem, jak se může veřejnost více zapojit do chodu města a proč městu trvá dlouho, než něco zrealizuje.

Téma jsem si zvolil, protože během pandemie covidu 19 jsem se mnohem více začal zajímat o místo, kde bydlím. Začal jsem vnímat jeho nedostatky a přemýšlel jsem, jak je vylepšit. Mnohem více jsem začal vnímat komunální politiku, o kterou bohužel většina veřejnosti nejeví zájem. Tehdy se pro mě téma urbanismu a městského rozvoje stalo velkou prioritou. Vždycky jsem měl velký zájem o veřejnou dopravu a její rozvoj –

a doprava jde přirozeně ruku v ruce s urbanismem. Téma jsem též zvolil, protože cítím nutnost poukázat na tento aspekt historie města, kde žijeme. Při psaní jsem totiž narazil na informace, které mi doposud byly tajemstvím, ale jsou podle mě tak klíčovou součástí naší nové historie, že by se o nich mělo učit na školách. S důsledky urbanistické historie se totiž setkáváme každý den, i když ji většina z nás vůbec nezná, a kvůli tomu je pro nás mnoho věcí nepochopitelných.

1. Teoretický cíl

1.1 Definice pojmů

1.1.1 Brownfieldy, blackfieldy a greenfieldy

Všechny tyto pojmy se vztahují k pozemkům a jejich novému využití, převážně k zástavbě. Greenfield se dá přeložit jako stavba na zelené louce. Jedná se o pozemek, který dosud neměl žádné využití. Brownfield je, na rozdíl od greenfieldu, plocha, která už nějaké využití měla, ale dnes je opuštěná a zanedbaná. Typickými příklady jsou zchátralé průmyslové zóny, stará nádraží, nevyužívaná pole, již neobývané rezidenční zóny atd. (OKAMURA, 2020) V Praze jsou v roce 2023 v centru pozornosti dva brownfieldy. První se nachází na Smíchově, kde vzniká nová čtvrť Smíchov City, na bývalém vlakovém nádraží. Druhý v Holešovicích, kde má vzniknout nová čtvrť Bubny – Zátory, též na území starého nádraží Praha – Bubny. Blackfield je plocha, na které došlo k nějaké kontaminaci. Nejčastěji se jedná o otravu podzemních a povrchových vod a dalších složek života. Než se na území blackfieldu začne stavět je třeba ho vyčistit. (ARNIKA, 2023)

1.1.2 Sprawl a Satelity/ Sídelní kaše

Sprawl, satelitní městečka, sídelní kaše, suburbanizace a předměstí. Tyto termíny popisují stejnou skutečnost. Jedná se o fenomén rozpínání měst, převážně prostřednictvím rodinných domků, které jsou často naprosto identické. Sprawl (rozlézání) je pro tento fenomén výstižný název, protože město se doslova rozlézá do stran. (RAFFERTY, 2014)

1.1.3 Zónování

Zónování je forma regulace výstavby. Město je rozdělené na mnoho úseků a každý úsek má vyhraněno, co v něm může být postaveno. Rezidenční, komerční a industriální zóny tak nevznikají náhodně, ale cíleně a jsou regulovány. Limituje se jejich velikost, výška a charakter podle lokality. (KENTON, 2022)

1.1.4 Mobilita

Mobilita je schopnost pohybovat se po městě. Nezahrnuje pouze pohyb osob, ale i energie, vody, zboží a informací. Nejčastějším aspektem mobility je pohyb osob, zahrnujeme do ní veškerý pohyb od pěší po leteckou dopravu. (OKAMURA, 2020)

1.1.5 Urbanizace

Urbanizace je proces stahování populace do měst. Tento trend je v poslední době na vzestupu, ale nejedná se o novodobou záležitost. Základy urbanizace položila průmyslová revoluce, kdy se většina práce přesunula z venkova do měst. Dalšími důvody jsou globalizace a modernizace, které města zasahují více než vesnice. Nejedná se pouze o přestěhování do měst, ale i dojíždění do města za prací či zábavou. Důsledkem urbanizace je již zmiňovaná suburbanizace (1.1.2) (THE INVESTOPEDIA TEAM, 2021)

1.1.6 Městské strategické dokumenty

Každé větší sídlo má své strategické dokumenty. Jedná se o plány a návody pro dané město. V Čechách je nejdůležitější plán rozvoje, v Praze nazýván Územní¹, který ze zákona musí mít každá česká obec. Definuje zónování, nastavuje maximální

¹ Pražské zastupitelstvo pravděpodobně brzy schválí nový Metropolitní plán, protože momentálně platný Územní plán z roku 1999 je považován za příliš zastaralý. V době psaní této kapitoly, ale ke schválení zatím nedošlo.

povolenou výšku staveb, stará se o veřejná prostranství a dohlíží na to, aby si město udrželo svůj charakter. Za plán v Praze zodpovídá magistrátní Odbor územního rozvoje, jeho projektantem je Institut plánování rozvoje (IPR).

IPR vytváří mnoho strategických dokumentů a strategií rozvoje. Jedná se o oblasti tramvajových tratí, metropolitní železnice, humanizace magistrály, podpory alternativních pohonů, vzdělávání, budování sportovišť, snižování znečištění, snižování hluku, péče o zeleň, rozvoj parkování a mnoho dalšího.

IPR se na rozvoji nepodílí sám. Častým spolupracovníkem, převážně v dopravě, je Regionální organizátor pražské integrované dopravy (ROPID). Na tvorbě určitých dokumentů a strategií se též podílí Lesy Hl. města, ministerstvo životního prostředí a mnoho architektů, kteří vypracovávají pouze dílčí strategie. Například humanizaci magistrály.

Některé dokumenty, například Územní plán, jsou závazné, ale dají se poupravit. Jiné závazné nejsou a jedná se pouze o vizi do budoucna, která se možná uskuteční v určeném časovém horizontu. (IPR, 2021)

1.1.7 Infrastruktura

Význam slova infrastruktura může být opravdu široký. Chápeme jím silnice, mosty, koleje, MHD, letiště, ale i elektrárny, čističky odpadních vod, kanalizaci, svoz odpadu a mnoho dalšího.

V českém zákoně je infrastruktura definovaná takto:

1. dopravní infrastruktura, například stavby pozemních komunikací, drah, vodních cest, letišť a s nimi souvisejících zařízení;
2. technická infrastruktura, kterou jsou vedení a stavby a s nimi provozně související zařízení technického vybavení, například vodovody, vodojemy, kanalizace, čistírny odpadních vod, stavby ke snižování ohrožení území živelními nebo jinými pohromami, stavby a zařízení pro nakládání s odpady, trafostanice, energetické vedení výroby elektřiny z obnovitelných zdrojů, komunikační vedení veřejné komunikační sítě a elektronické komunikační zařízení veřejné komunikační sítě, produktovody a zásobníky plynu;
3. občanské vybavení, kterým jsou stavby, zařízení a pozemky sloužící například pro vzdělávání a výchovu, sociální služby a péči o rodiny, zdravotní služby, kulturu, veřejnou správu, ochranu obyvatelstva;

4. veřejné prostranství zřizované nebo užívané ve veřejném zájmu, (ČESKO, 2006)

1.1.8 Veřejný prostor

Veřejný prostor je zákonem definován jako:

všechna náměstí, ulice, tržiště, chodníky, veřejná zeleň, parky a další prostory přístupné každému bez omezení, tedy sloužící obecnému užívání, a to bez ohledu na vlastnictví k tomuto prostoru. (ČESKO, 2000)

1.1.9 Urbánní morfologie

Urbánní morfologie je teorie o tom, jak stavět město. Těchto teorií existuje mnoho, některé jsou uvedeny i praxe. Jedná se o vizi toho, jak by se mělo město rozvíjet, jak by měly vypadat budovy, jak se má rozvíjet doprava a jak nakládat s veřejným prostorem. (OLIVEIRA, 2020)

Mezi nejznámější realizované patří Haussmannův plán, který byl použit v Paříži, a Organický urbanismus, jehož nejznámější podobu vytvořil Ildefons Cerdà v Barceloně. Mnoho dalších návrhů zůstalo pouze na papíře.

1.1.10 Patnáctiminutové město

Patnáctiminutové město či město krátkých vzdáleností je město založené převážně na pěší dopravě. Základní myšlenka je, že všechna důležitá místa, která člověk každý den potřebuje, jsou v dosahu patnácti minut chůze nebo 5 minut jízdy na kole. Jedná se o města založená na dobré pěší infrastruktuře a dobré síti MHD pro delší vzdálenosti. Města krátkých vzdáleností z velké části odstraňují potřebu vlastnit auto, protože pro pohyb ve městě není třeba. (POSTARIA, 2021)

1.1.11 Vizuální, Světelný a Audio smog

Kromě vzdušného smogu, který v určité míře trápí většinu měst, zahlcují většinu měst a obcí ještě další typy smogů. V Praze řešíme hlavně vizuální, světelný a audio smog.

Vizuální smog je způsoben hlavně reklamou a přehnaným dopravním značením. Oboje degraduje veřejný prostor, blokuje rozhled, odvádí pozornost řidičů a ve spoustě případů zabírá místo. S vizuálním smogem se pojí i ten světelný, reklamní obrazovky mají větší negativní dopad než papírové plakáty a narušují kvalitu spánku. Problém se spánkem ještě zhoršují ledkové lampy, jejichž vlnová délka nutí mozek, aby zůstal vzhůru a zhoršuje tak kvalitu spánku. (FULLEROVÁ, 2023)

Audiosmog je naopak způsoben hlukem. Jedná se o hluk staveb, vlaků, přejezdů, sirén, ale zejména aut. Podle průzkumu WHO je po kvalitě ovzduší hluk druhou největší environmentální příčinou zdravotních problémů. Hranice nadměrného hluku je stanovena na 55 decibelů. Více jak 55 decibelům je každý den vystaveno více než 125 milionů Evropanů. Dlouhodobé vystavení hluku způsobuje ztrátu sluchu, vyšší krevní tlak a stres. (VOJTĚŠOVSKÝ, 2022)

1.1.12 Administrativní rozdělení Prahy

Rozdělení Prahy není jednoduché. Praha je rozdělená na městské obvody, správní obvody (respektive městské části s přenesenou působností), městské části a katastrální území.

Městské obvody. Městských obvodů je v Praze 10. Jsou pojmenovány Praha 1 až Praha 10, ale nejedná se o to samé jako MČ Praha 10 a správní obvod Praha 10. Městské obvody nemají volenou moc, jsou na stejné úrovni jako okresy a dnes jsou využívány hlavně pro soudnictví (od toho název obvodní soud) a pro určování jarních prázdnin.

Správní obvody. Správních obvodů je v Praze 22. Jsou pojmenovány Praha 1 až Praha 22. Jedná se o městské části s přenesenou působností. Kromě správy stejnojmenné městské části mají na starost ještě přenesenou působnost státní správy na území ostatních částí v jejich obvodu. Zařizují tak hlavně administrativní práci jako vydávání občanských průkazů, rodných listů, cestovních pasů atd.

Městská část. Městských částí je v Praze 57. Počítá se mezi ně 22 již zmiňovaných městských částí s přenesenou působností, která jsou pojmenovány Praha 1 až Praha 22.

Dále je to 35 "malých" městských částí, ty jsou většinou pojmenované podle katastrálních území. Například: Praha – Kolovraty, Praha – Řeporyje, Praha – Velká Chuchle, Praha – Běchovice a další.

Městská část zastává funkci obce, každá má vlastní zastupitelstvo a stará se o přidělené území.

Katastrální území. Katastrálních území je v Praze 112. Jsou pojmenováni různě, například: Holešovice, Smíchov, Modřany, Strašnice, Pitkovice a mnoho dalších.

Slouží většinou pro orientaci po městě, pojmenovávání zastávek a jako evidenční části pro čísla popisná. (PRAHA, 2000)

Příklad: Budova Waldorfského lycea se nachází na katastrálním území Chodov, toto území společně s katastrálním územím Háje, tvoří MČ Praha 11.

Praha 11 je částí s přenesenou působností, takže zařizuje také administrativu městských částí Praha – Šeberov, Praha – Újezd a Praha – Křeslice.

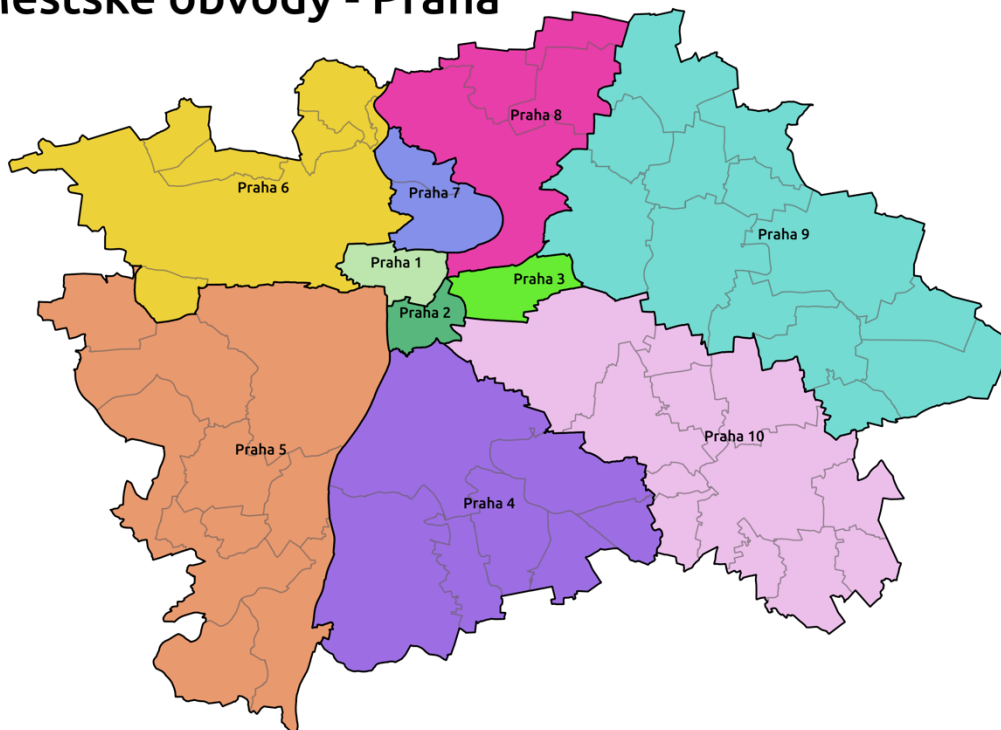
MČ Praha 11 spadá, společně s městskými částmi Praha 4, Praha 12, Praha – Kunratice, Praha – Šeberov, Praha – Újezd a Praha – Libuš, pod městský obvod Praha 4.

Dělení Prahy tímto nekončí. Různé spolky a organizace si Prahu dělí na různé další způsoby podle sebe. Například policie si dělí Prahu na 4 části, Technická správa komunikací na 5 částí, motolská nemocnice na 12 částí a podobně.



Obr.1 Mapa městských částí a Správních obvodů v Praze (Mapy Prahy, 2024)

Městské obvody - Praha



Obr. 2 Mapa Městských obvodů v Praze (Gardoňová, 2016)

1.2 Významné urbánní morfologie Evropy

1.2.1 Haussmannova renovace Paříže

"Paříž je obrovská hnilobná dílna, kde bída, mor a nemoci pracují ve vzájemné symfonii, kam sluneční světlo a vzduch pronikají jen zřídka. Paříž je strašné místo, kde rostliny usychají a hynou a kde ze sedmi malých dětí čtyři během roku zemřou."

- Victor Considérant 1845. (přeloženo autorem práce)

Tento dobový citát ilustruje, jak se na Paříž v roce 1845 nahlíželo. Nejednalo se o město světel, jak ho známe dnes, ale o temné přeplněné město plné nemocí a úzkých uliček. O renovaci města začal přemýšlet už Napoleon Bonaparte, ale uskutečnil ji až jeho vnuk Napoleon III. Ten za hlavního architekta ustanovil Goergese Eugène Haussmanna. Haussmann dal dohromady tým architektů a urbanistů a v roce 1853 začala první fáze jeho plánu. (HARRIS a ZUCKER, 2015)

Typickým znakem plánu se staly široké rovné ulice neboli bulváry. Haussmann tento design zvolil z několika důvodů. Bulváry byly postaveny tak aby končily a začínaly u majestátních staveb. Stavby tak bylo možné již z dálky vidět, což jim přidalo na důležitosti, jelikož v úzkých ulicích jsou památky spíše schované. (HOOG, 2022)

Zvýraznění památek ale nebyl jediný důvod, proč byly bulváry vytvořeny. Aby se ulice vůbec mohly postavit, bylo zbouráno mnoho domů a kulturních památek. Některé bulváry byly cíleně stavěny tak, aby rozdělili části města, kde žili radikálové, kteří se často bouřili. A ani šířka ulic nebyla zvolena náhodou. Kromě jednoduššího průjezdu koní, a později aut, se širší ulice hůře dá zabarikádovat, a naopak armáda se v nich pochybuje jednodušeji. (HOOG, 2022)

Podél bulvárů začaly vznikat standardizované šestipatrové domy. Přízemí bylo vyhrazeno obchodům, první a druhé patro kancelářím a zbylé tři pro bydlení, ovšem rozdělené podle šlechtického stavu. Střechy byly konstruovány ze směsi zinku, mědi a dalších kovů, což je udělalo velice bytelné a též dodalo Paříži typickou tvář. (HOOG, 2022)

Haussmannův tým přinesl do Paříže mnoho zeleně. Kromě stromů na náměstích a v širokých bulvárech, které mají i 4 stromořadí, vybudoval 4 městské parky, každý na jedné světové straně. Jejich důmyslný design a práce s vodními prvky byla inspirací pro mnohé další parky po celém světě. Haussmannův tým šel až do takových detailů jako byl výběr jemného písku, aby neponičil kůži hrajících dětí. (HOOG, 2022)

Dalším počinem bylo přivedení vody do města pomocí akvaduktů, které byly vybudovány kvůli jejich podobnosti s římským impériem. Paříž tak získala čistý zdroj pitné vody. Haussmann též vybudoval nový kanalizační systém, který neústil do řeky, a navíc do Paříže zavedl plyn. Plocha města se zdvojnásobila a počet obyvatel vzrostl dokonce čtyřikrát. (HOOG, 2022)

Nebýt absolutistické vlády císaře, Haussmann by svůj nápad nikdy neuskutečnil. Mnoho Pařížanů s jeho metodami nesouhlasilo, a i proto po zajetí Napoleona III byl Haussmann sesazen. Část jeho plánu pokračovala i po jeho sesazení, například konstrukce pařížské opery, a ačkoliv byl za svůj počín hojně kritizován, nikomu se nepodařilo Paříž změnit tak moc jako jemu. (WILLSHER, 2016)

1.2.2 Ildefons Cerdà a renovace Barcelony

Okolo roku 1850 byla Barcelona na pokraji kolapsu. Životní úroveň klesala a věk dožití byl u bohatých 36 a u pracující třídy pouze 23.

Důvodem byla rychle rostoucí populace a velká zahuštěnost města, konkrétně 856 lidí na hektar (například Paříž v té době měla a pouze okolo 400 obyvatel na hektar). V městě se často šířily epidemie a lidé byli de facto uvězněni městskými hradbami. Proto začala v roce 1854 demolice hradeb a město začalo hledat architekty nového plánu rozvoje. Jedním z uchazečů byl Ildefons Cerdà. (BAUSELL, 2016)

Cerdà byl autorem první urbanistické knihy *Teoria general de la urbanització* (1867), ve které provedl rozsáhlou analýzu týkající se bydlení a na základě jeho objevů vznikl plán *Eixample* (Rozšíření). Hlavní myšlenkou mělo být zdravé město pro všechny. Nejvýraznější částí plánu byly nové domy ve tvaru bloků se seříznutými rohy. Cerdà jich vytvořil více a každému určil přesnou pozici. Nastavil výškové limity, aby do města proudilo dost světla, a šířkové limity tak, aby každý měl svůj vnitroblok. Vnitrobloky byly průchozí a rostl v nich dostatek zeleně. Rohy budov seřízl, aby vytvořil prostorné křižovatky, na kterých bylo jasné vidět do všech směrů. Různé typy bloků, které nikdy neměly všechny strany vyplněné, postavil tak, aby se mezi nimi dalo jednoduše procházet a mohl mezi nimi foukat vítr. (HOOG, 2022)

Barcelona Cerdeho plán nakonec uskutečnila ne zcela tak, jak zamýšlel. Kvůli tlaku na využití místa a vyšší kapacity budov byly bloky vyplněny, na dvorky se instalovaly parkovací garáže, budovy rostly jak do výšky, tak do šířky a zeleně značně ubylo. (HOOG, 2022)

Dnes se Barcelona ke Cerdeho vizi vrací. Tvoří takzvané „superbloky.“ Ty vznikají spojením více bloků do jednoho a uzavřením ulic pro auta. V barcelonských ulicích vzrostl počet pěších, snížil se audio smog a výrazně klesl podíl oxidu dusného a pevných částic v ovzduší.

Město, ve své strategii počítá s rozšířením „superbloků“ na většinu svého území. S tímto nápadem přišel Salvador Rueda, a to už v roce 1980. O 13 let později byl uveden do praxe a od té doby jich v Barceloně přibývá víc a víc. V roce 2012 se radnice zavázala k Ruedovu plánu na tvorbu 500 super bloků a převedení 70 % ulic do mixovaného stylu používání. Jedná se o ulice, ve kterých se kombinuje více funkcí jako: bydlení, obchod, kultura, instituce nebo zábava. Hlavním specifickým je krátká vzdálenost, kterou lze urazit pěšky. (ROBERTS, 2019)

1.3. Novodobá urbanistická historie hlavního města

Prahy

1.3.1 Josefov

Po předchozích kapitolách o mocných přestavbách se dostáváme do Prahy. Naše hlavní město za sebou nemá monstrózní přestavbu jako Paříž, ale přesto zde podobný příběh najdeme. Jedná se o katastrální území na Praze 1, které známe jako Josefov.

Původní čtvrť byla k Praze připojena v roce 1850 a tehdy se jednalo o židovské ghetto. Jednalo se o uskupení úzkých uliček a malých domů a většinu populace tvořila chudina. Hygienické podmínky zde byly na velmi špatné úrovni a kvůli umístění čtvrti docházelo k častým záplavám. Většina sklepů a domů byla navlhlá a oproti zbytku města se zde nadprůměrně šířily nemoci. (ČT, 2013)

Zlom nastal v roce 1893, kdy vešly v platnost asanační zákony, které nejvíce postihly Staré Město. Jednalo se řešení situace na Josefově tím nejradikálnějším způsobem, který ale tehdy nebyl neobvyklý. Za pražské asanace bylo zbouráno až 600 domů, okolo 470 na Josefově. Asanace měla trvat pouze 10 let, ale platnost zákonů se neustále prodlužovala a trvala až do roku 1943, tedy 50 let. (BIEGEL, 2023)

S asanací samozřejmě nesouhlasili všichni. Hlasitým kritikem byl Vilém Mrštík, který k asanaci publikoval manifest *Bestia triumphans* (1897). V něm kritizoval postup vedení města takto:

„Pánové na prstech si mohou vypočítati, jak svět jednou bude o nás soudit, až zví, na jak ubohém stupni kulturního vývoje jsme stáli v těchto dnech, když ve jménu komunikace (_myšleno silnice pozn: autora_) dovedli jsme zbořiti nejen jednu památnou budovu, nejen jednu bránu, ale zbořiti na sta těch budov a zkaziti jsme dovedli celé, ve své charakteristické podobě, na celém světě jediné město!? Necítí tu nikdo ještě zodpovědnost své osoby za děsné to dílo?

Starosta dr. Polipný veřejně přiznal, že jen v jednom z posledních sezení obecní rady zakoupeno bylo za 100.000 zl. starých domů, aby zbořeny byly přes to, že jejich zničení není prázdnou zvláštní nutností! - Hle, jak se nakládá i s domy i s jměním dle charakterního a záslužného prohlášení p. starosty."

K asanaci nicméně došlo. Tehdejší Josefov zanikl, byly zbourány 3 z 9 synagog a na místě začaly vznikat nové stavby v neobarokním stylu, které zde najdeme i dnes. Dominantou byla dnešní Pařížská ulice (tehdy Mikulášská), která propojila Staré Město s letenskou plání. Právě o této komunikaci se v manifestu Mrštík zmiňuje. (LUKEŠ, 2021)

Po demolici začala Praha intenzivně stavět, a právě na začátku Pařížské vznikla první novostavba, Širův dům. Na Josefově a zejména v Pařížské má své stavby mnoho významných českých architektů jako Matěj Blecha, Jan Vejrych či Jan Koula, kteří zde použili mnoho uměleckých ozdob a stavebních stylů. (LUKEŠ, 2021)

1.3.2 Velká Praha

Dnešní Praha je rozlohou, na svou populaci, poměrně velké město. Její aktuální rozloha je 496,2 km², ovšem nebylo tomu tak vždy. Dnešní podoba Prahy je naopak poměrně mladá. Za svou existenci si město několikrát prošlo velkou expanzí a jednou z nich je tzv. Velká Praha. V roce 1850 Prahu tvořilo pouze Staré a Nové Město, Malá Strana, Hradčany a Josefov. Mezi lety 1883-1901 se postupně připojily Vyšehrad, Holešovice a Libeň. (AHMP, 2022)

Praha se ale chtěla šířit dále, a tak se začalo vyjednávat s okolními obcemi o sloučení. Některé obce ale protestovaly Mezi hlavní důvody patřila obava ze ztráty vlastní suverenity a případné zvýšení daní. (AHMP, 2022)

Názory se ale začaly postupně měnit, a tak v roce 1911 Praha měla smlouvy na sloučení s 15 okolními obcemi. Ze strachu, že zůstanou osamělé, se k nim posléze připojili i 2 velcí odpůrci, a to Žižkov a Smíchov. Změnu názoru podpořil i fakt, že některé obce potřebovaly zavést vodu a plyn, což by spojení s Prahou urychlilo. Ale ani tehdy k sjednocení nedošlo, kvůli nefunkčnosti zemského sněmu, který musel smlouvy schválit. (NOVÁ, 2008)

Nutnost spojení přišla až po 1. světové válce, protože zásobování Prahy bylo na katastrofální úrovni. Nový stát navíc potřeboval reprezentativní hlavní město.

Tento zákon začal platit 1.1.1922 a k Praze připojil 37 obcí, bez kterých bychom si dnes město těžko představili.

Legenda:

- 1784 spojená Praha
- 1850 připojen Josefov
- 1883–1884 připojeny Vyšehrad, Holešovice-Bubny
- 1901 připojena Libeň
- 1920 Velká Praha

Zákon též zřídil pozici Primátora Hlavního města Prahy a rozdělil Prahu a 19 městských částí. Také vznikla městská rada, která měla 28 členů (24 radních, primátor a tři jeho náměstci). Pro kontext, dnes má Pražská rada pouze 11 členů. (AHMP 2022)

1.3.3 Funkcionalismus

Funkcionalismus je architektonický styl, jehož hlavním zaměřením je praktičnost. Při plánování se tedy pracuje s funkcí, kterou bude budova plnit. Klade důraz na použití praktických materiálů, které mají přednost před estetickým dojmem. Ačkoliv některé principy funkcionalismu najdeme i ve starověkých civilizacích, jeho hlavní rozmach začal okolo roku 1900. Největší rozvoj začal po první světové válce, kdy funkcionalistické budovy symbolizovaly vstup do nového světa a měly představovat vyhlídku lepší budoucnosti. (KARNIK, 2022)

Jeho prvky najdeme i v České republice, a poměrně výrazně i v Praze. Jedním z průkopníků byl významný český architekt Josef Gočár. Ačkoliv se nejvíce angažoval v Hradci Králové, stojí za konstrukcí Baťova paláce na Václavském náměstí, a hlavně za kostelem sv. Václava ve Vršovicích, který je považován za jedno z nejlepších spojení funkcionalismu a církevní stavby. (PRAHA, 2021)

Velkou stopu na městě zanechal i Max Urban – architekt, který stojí za stavbou Barrandovských filmových studií a Barrandovských teras. Kromě architektury byl Urban i režisérem a scénáristou. Tato část jeho života je známější a je dokonce držitelem i ceny průkopníka českého filmu. (ARCHIWEB, 2020)

Nejznámější funkcionalistickou stavbou Prahy je ale jednoznačně Veletržní palác v Holešovicích. Navrhli ho architekti Josef Fuchs a Ondřej Týl a byl postaven mezi lety 1925–1928. Kromě přízemí má 5 pater a podlahovou plochu cca 13 500 m², ve své době se jednalo o největší budovu tohoto typu na světě. (PRAHA, 2021)

Funkcionalistické stavby najdeme po celé Praze. Od různých paláců až po vilové čtvrti (Mezi nejznámější můžeme zařadit Babu v Dejvicích) Pokud bychom posuzovali velký důraz na praktičnost, mohli bychom mezi ně s trochu ironie, mezi ně můžeme zasadit i sídliště.

1.3.4. Doprava

Veřejná doprava v Praze je jedním z hlavních politických témat každých magistrátních voleb. Není se čemu divit, protože na rozvoj každého města má mobilita velký vliv. Mobilita nezahrnuje pouze pohyb osob, ale i energie, vody, zboží a informací. Jedná se o jeden z nejdůležitějších aspektů funkčnosti města. Je to prostředek k rozšiřování města, propojení mezi lidmi a ovlivňuje kvalitu života.

První dopravní projekt v Praze najdeme už v roce 1829. Tento rok byl zahájen provoz dvou omnibusových linek. Omnibus je středně velký dvoupatrový kočár tažený koňmi. Tyto linky nezajistilo město, ale provozník Jakub Chodecký. Pro provoz bylo potřeba získat povolení, ale nejednalo se o ojedinělý případ. (DPP, 2020) Většina první dopravní infrastruktury byla provozovaná soukromými společnostmi, jejichž činnost schvalovalo město. V čele společností často stály významné osobnosti, které Prahu a celé Česko značně posunuly. Jednoznačně mezi ně patří František Křižík a Emil Kolben. (ZUNA, 2022)

V roce 1875 začíná provoz první koňky, tedy tramvaje tažené koňmi. O pár let později v roce 1891 vyjíždí Křižíkova elektrická tramvaj, a i přes délku pouze 800 metrů a maximální rychlost 10 km/h se jedná o neuvěřitelný průlom. Trať vedla z Letné na Výstaviště, a kromě elektřiny přinesla i první integrovaný systém jízdenek, které se kromě tramvaje daly použít i na letenskou lanovou dráhu, ačkoliv se provozovatel lišil. Linka byla v roce 1902 zrušena, ale podařilo se díky ní položit základy myšlenky využití elektřiny v hromadné dopravě, která od té doby zůstala. (DPP, 2020)

Následně přišel rozvoj tratí, které vlastnily obce. Je nutné si připomenout, že většina obcí ještě nebyla pod Prahou, ale působily samostatně. Vznikají tak tratě Praha – Žižkov – Královské Vinohrady, Košíře – Smíchov a Praha – Libeň – Vysočany. (DPP, 2020)

Mezi lety 1897–1920 došlo k několika klíčovým změnám. V roce 1897 vznikly Elektrické podniky královského hlavního města Prahy (EPKHMP). Tento podnik měl za svůj hlavní cíl sjednotit veškerou MHD pod jeden podnik. Nejednalo se o nováčka, některé tramvajové tratě již dříve provozoval, či se na jejich provozu podílel, pod názvem Elektrické podniky. (DPP, 2020)

Krátce po vzniku začaly EPKHMP provozovat tramvajovou okružní linku Praha – Žižkov – Královské Vinohrady společně s dopravním podnikem Královských Vinohrad (DPKV). DPKV byl ale do konce roku odkoupen právě EPKHMP. A během následujících let přešly všechny tratě pod správu města skrz EPKHMP. (DPP, 2020)

Od roku 1907 bylo zavedeno číslování tramvajových linek. První zavedená linka byla číslo 5. Poslední klíčová změna přišla v roce 1920, kdy byl zaveden jednotný integrovaný systém a na všechny tramvaje začaly platit stejné jízdenky. (DPP, 2020)

V následujících letech zažívala Praha svůj dosud největší dopravní rozmach. Mezi lety 1918–1939 vzrostl počet kilometrů tramvajových kolejí z 80 na 240. (ČESKOSLOVENSKÝ FILMOVÝ TÝDENÍK, 1968)

Roku 1925 přišlo zavedení autobusových a v roce 1936 trolejbusových linek, oba typy linek byly značeny písmeny. Už v roce 1911 začal noční provoz a v roce 1930 přišla první nízkopodlažní vozidla. Velkou změnu přinesl 26. březen 1939, kdy se v Praze ze dne na den začalo jezdit na pravé straně silnice.

Další velký zlom přišel v květnu 1948 a následujících třech letech. Přišla rozsáhlá unifikace vozového parku a zařazení nových vozů. V celé MHD byl zaveden jednotný tarif a bylo zavedeno nové značení autobusů (101 a výše). V následující letech začaly vyjíždět první nové soupravy legendární tramvajové série Tatra. (DPP, 2020)

Následující roky přinesly různé modifikace. Kvůli postupnému nárůstu automobilismu docházelo k zavádění tramvajových pásů. Součástí rozvoje bylo i rušení některých tramvajových tratí. Například té na horní části Václavského náměstí, která kvůli výstavbě metra a severojižní magistrály ztratila svůj význam a překážela automobilovému provozu. Nebo té na Staroměstském náměstí, kde se provoz ukončil z důvodu poničené statiky domů v Celetné ulici. (HINČICA, 2023)

Velkou změnou bylo zrušení veškerých trolejbusových linek v roce 1972. Ačkoliv v roce 1963 zažily trolejbusy své maximum, od poloviny šedesátých let se začalo od trolejbusové dopravy postupně upouštět a začal rozsáhlý přechod na autobusovou dopravu. Důvodem byla větší flexibilita a cena elektřiny oproti levné sovětské ropě. Rušení trolejbusů se neodehrálo jenom v Praze, ale i v Děčíně či Českých Budějovicích. Do Českých Budějovic se však trolejbusy téměř po dvaceti letech vrátili. (EXNER, 2012). V Praze v roce 2022 začal návrat trolejbusů v testovacím provozu a plány PID počítají s rozvojem cca 20 linek do roku 2032. (PID, 2022)

Za největší dopravní průlom musíme v Praze jednoznačně prohlásit stavbu metra. Nápad na podzemní dráhu přišel už v roce 1898 od obchodníka Ladislava Rotta. Tehdy byl odmítnut, protože podle města nebyl potřeba. Další návrh přišel v roce 1926, od Bohumila Belady a Vladimíra Lista. Tehdy se na metru začalo intenzivně pracovat. Vznikaly studie a návrhy, které se svou podobou blížily dnešní situaci.

„A tak věřím, že bude-li zachován mír a nezhorší-li se naše hospodářské poměry, za tři až za čtyři roky budou jezdit Pražané z Dejvic na Vinohrady a ze Smíchova do Karlína pod zemí.“

– předseda správní rady Elektrických podniků Praha Eustach Mölzer
(ČESKOSLOVENSKÝ
FILMOVÝ TÝDENÍK, 1968)



Obr. 4 Plán tratí metra v roce 1926 autoři Ing. Belada a Ing. List. (HATINA, 2021)

Vypadalo to, že metro nic nezastaví, jenže přišla okupace a začátek druhé světové války projekt definitivně smetl ze stolu.

O pár let později se ale, během protektorátní vlády, návrh metra opět vrátil na stůl. Nacisté měli s Prahou velké plány a hodlali ji z velké části přestavět.

Nacistické plány se z části uskutečnily, avšak až o mnoho let později. Mezi tyto plány patřilo vybudování severojižní magistrály, metro, jehož přestupní stanice měly být Florenc, Můstek a Muzeum, výstavba masivního sídliště, pro německé občany, na severu města a také stavba pražského okruhu, jehož upraveným návrhem se Praha řídí dodnes. Veškeré plány ale zastavil nedostatek financí a následný pád režimu. Po válce se finanční situace nezlepšila, a tak se metro na pár let opět odložilo. (ŠVEC, 2023)

Další plán metra znovu začal vznikat až v roce 1966. Praha tehdy zažívala dopravní kolaps, na Václavském náměstí tehdy jezdilo 384 tramvají za hodinu a rozvíjející se automobilismus brzdil veřejnou dopravu. A tak přišel nápad na podzemní tramvaj, která by ulehčila dopravě na povrchu a nebyla by zdržovaná automobilovou dopravou. Projekt byl ale během stavby změněn na metro a přetrasován. (ČESKOSLOVENSKÝ FILMOVÝ TÝDENÍK, 1968)

První postavenou stanicí bylo Hlavní nádraží, jenže při stavbě této stanice se stále počítalo s tramvají, a nikoliv s metrem, proto má tato stanice boční nástupiště, a nikoliv ostrovní jako většina stanic.

První linka C se slavnostně otevřela 9. května 1974 mezi stanicemi Sokolovská (Florenc) a Kačerov. Kvůli přetrasování muselo dojít k mnoha technickým změnám. Mezi nejznámější patří rekonstrukce již rozestavěného Nuselského mostu tak, aby dokázal unést váhu sovětských souprav. (KOTULA, 2021)

Druhá linka byla otevřena v roce 1978. Jednalo se o linku A, která vedla mezi stanicemi Leninova (Dejvická) a Náměstí Míru. I zde bylo nutné se vypořádat s technickým problémem sovětských souprav, které byly moc těžké, aby dokázaly překonat stoupání v úseku mezi stanicemi Hradčanská a Malostranská. Na lince proto jezdily nové soupravy 81–71, které zde v upravené podobě najdeme i dnes. (ARCHIV ČT, 2019)

Poslední třetí linka B se otevřela v roce 1985 mezi stanicemi Smíchovské nádraží a Sokolovská (Florenc). Linka B dotvořila ikonický dopravní trojúhelník, který byl téměř ve všech historických plánech. (ARCHIV ČT, 2019)

Na této kostře vzniklo pražské metro a postupně se rozšiřovalo. První prodloužení přišlo v roce 1980 na lince C o 4 stanice ve směru na Kosmonautů (Háje). Ve stejném roce se otevřel nový úsek na lince A mezi Náměstím Míru a Želivského. V roce 1984 došlo k prodloužení linky C o dvě stanice na sever a metro nově končilo ve stanici Fučíkova (Nádraží Holešovice). Tři roky po jejím otevření došlo k prvnímu prodloužení na lince B do stanice Dukelská (Nové Butovice). Toto prodloužení bylo poslední za minulého režimu. Po sametové revoluci v roce 1990 došlo v metru k velkým změnám. (ARCHIV ČT, 2019)

Kromě nového úseku linky B z Florence na Českomoravskou se změnilo 12 z 33 názvů stanic, které měly často ideologický podtext.

Na lince C se změnilý názvy stanic: Kosmonautů => Háje, Družby => Opatov, Budovatelů => Chodov, Primátora Vacka => Roztyly, Mládežnická => Pankrác, Gottwaldova => Vyšehrad, Sokolovská => Florenc a Fučíkova => Nádraží Holešovice.

Na lince A došlo pouze k jediné změně, a to na konečné stanici: Leninova => Dejvická.

Na lince B se změnilý názvy stanic: Dukelská => Nové Butovice, Švermova => Jinonice, Moskevská => Anděl, přestupní Sokolovská => Florenc a došlo k změnám i v plánovaném úseku B II. kde se pracovní názvy změnilý z: Antonína Zápotockého => Českomoravská, Hakenova => Invalidovna, Libeňská => Palmovka a Karlín => Křižíkova.

Po revoluci prodlužování metra pokračovalo. V roce 1994 byl otevřen úsek z Nových Butovic na Zličín. A v roce 1998 došlo k prodloužení z Českomoravské na Černý Most. Ovšem bez stanic Hloubětín a Kolbenova, které byly dokončeny až v roce 2001. O rok později pražské metro zastihly povodně. Voda zaplavila 18 z 51 stanic a do tunelů metra nateklo přes 1 000 000 metrů krychlových vody. Povodně způsobily škodu přes 6 miliard a návrat všech stanic do provozu byl postupný a trval několik měsíců. (ARCHIV ČT, 2019)

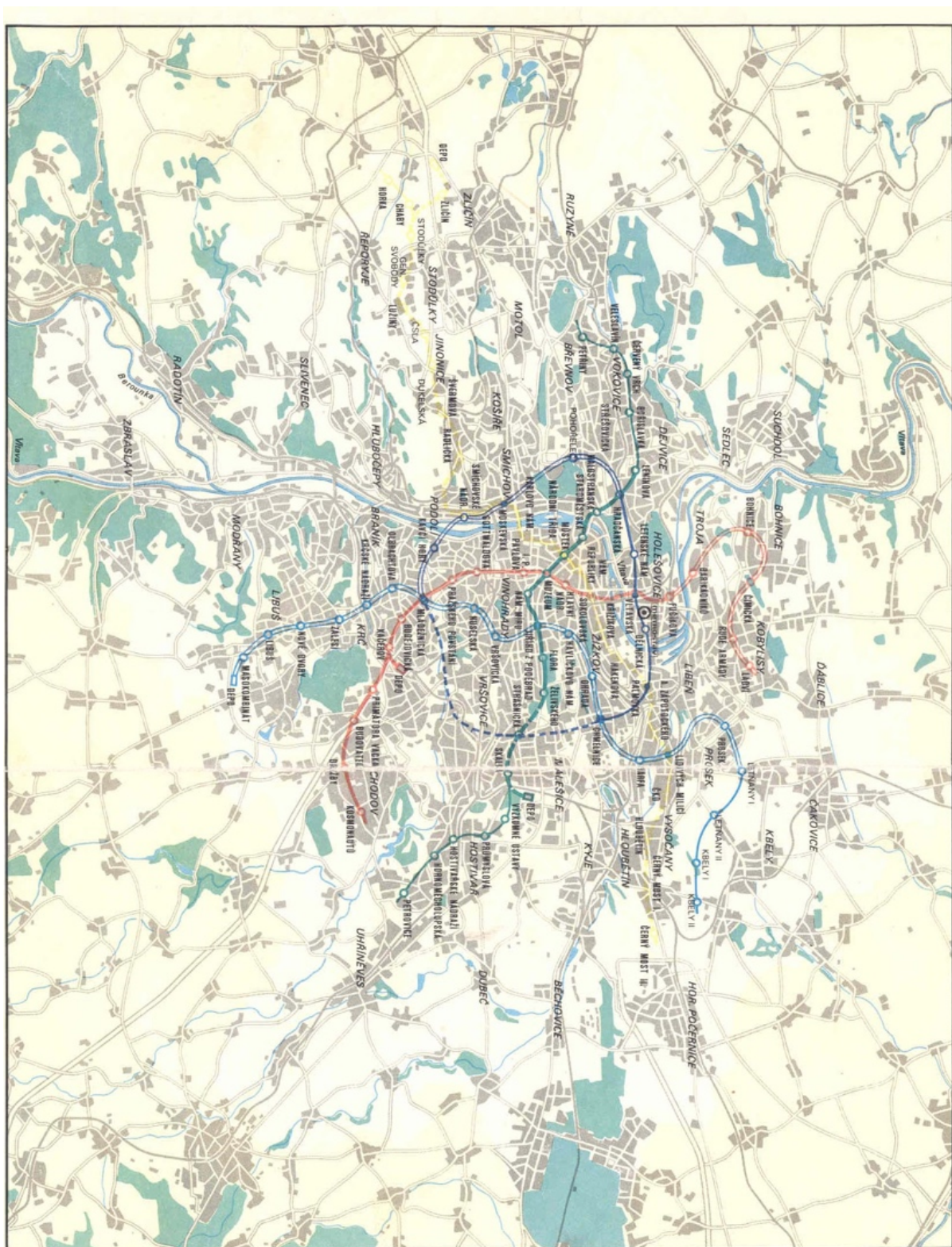
I přes komplikace s povodněmi se metro prodlužovalo dál. V roce 2004 se linka C prodloužila na Ládví a o dva roky později linka A na Depo Hostivař. Za další dva roky v roce 2008 byl otevřen dosavadní poslední úsek na lince C z Ládví do Letňan. Momentálně poslední úsek metra byl otevřen v roce 2015 na lince A z Dejvické do Nemocnice Motol.

V roce 2022 začala stavba metra D, jeho první etapa má být otevřena v roce 2029, v úseku Depo Písnice – Pankrác, a druhá v roce 2034 Pankrác – Náměstí míru. Celkově se má jednat o 10,6kilometrový úsek, který má jezdit plně bez řidiče. V budoucnosti by mohlo vést přes Žižkov až do Kbels. (Kohout & Kropáček, 2022)

Historie plánů rozvoje metra D je stejně stará, jako nápad na metro samo. Jak jsem již zmínil, v původním plánu Lista a Belady se od začátku počítalo se čtyřmi linkami. Jenže kvůli nedostatku financí se nezačalo stavět. (Kučera & Váchal, 2023). Plány na čtvrtou linku se znovu začaly objevovat v roce 1987 a byli součástí plán rozsáhlého plánu na rozvoj sítě metra. Plán počítal s oboustranným prodloužením metra B na Zličín s rozdělením na Horku, a na druhé straně až na Černý Most.

Součástí též bylo obousměrné prodloužení metra A z Leninovy (Dejvické) do Petřin na jednom konci, a na druhém z Želivského nejen na Depo Hostivař, kde metro končí dnes, ale i s rozdělkou na sídliště Petrovice.

Metro C se mělo rozšířit z Fučíkovy (Nádraží Holešovice) přes Troju a Bohnice na Ládví. Tento plán završovala stavba dvou kompletně nových linek: D z Masokombinátu (přibližně území dnešní plánované zastávky Depo Písnice) přes Nusle, Žižkov, Libeň, Prosek, Letňany až do Kbels. A také okružní linka E, která se postupně měla otevírat mezi úseky Mládežnická (Kačerov) - Hradčanská - Chmelnická. A někdy v budoucnosti se uzavřít. Realizace plánu začala už dva roky dříve na lince B a celá měla být hotová do roku 2010. (Barta, 2023). Obr. 5: Program výstavby metra z roku 1987. BARTA (2023)



Z dnešního pohledu se tento plán jeví jako poměrně nereálný, ale jak podle mě pravdivě poznamenal Miloš Čermák (2024): „Je důležité zdůraznit, že Praha má jednu z nejlepších MHD na světě. Není to přitom tak úplně zásluha polistopadové éry. Hustá síť linek tramvají, autobusů, a zejména metra jsou jedním z mála dobrých dědictví potěmkinovského normalizačního režimu.“

Plán bohužel po revoluci kompletně zapadl a idea metra D na několik let přestala být prioritou. Začala se postupně vracet ve studiích proveditelnosti okolo roku 2000. (IPR 2016) Studie trvaly okolo 10 let a v roce 2012 vyšla vizualizace, která předpokládala začátek výstavby v roce 2014 a dokončením prvního úseku v roce 2019. Tato vizualizace už nemá původní rozsáhlou trasu Masokombinát – Kbely, ale tu aktuální: Náměstí Míru – Depo Písnice. (Metrovlak, 2012) Od tohoto záměru bylo rychle upuštěno, ale už v roce 2014 vyšla další vizualizace, která počítala se stejnou trasou a začátkem provozu v roce 2020. (Moviso, 2014)

Důvod, proč na tento příklad poukazuji, je ten, že i dnes velmi často dochází k podobným situacím. Proto v práci nechci porovnávat jednotlivé dopravní projekty. Často se jedná o oprášení návrhů z minulosti, které nemusí být nutně špatné, ale dokud se stavba neotevře, není jisté, zda půjde pouze o myšlenku, co zapadne, anebo o něco, co Prahu skutečně promění. Nezbyvá tedy nic jiného, než držet politikům a projektantům palce, že jejich nápadu nezůstanou pouze na papíře.

1.3.5 Druhá Pražská expanze

V kapitole 3.2 jsem popsal fenomén Velké Prahy. V historii města se ale nejednalo o jedinou velkou expanzi. Ta druhá probíhala postupně mezi lety 1960–1974. Během ní se k Praze postupně připojilo přes 60 obcí.

K prvnímu připojení došlo 1. července 1960 na základě zákona č. 36/1960 Sb. o územním členění státu. Pod Prahu byly zahrnuty celé Čimice, Ruzyně a části Dolních Chaběr, Ďáblic, Hájů, Holyně, Kunratic, Lysolaj, Nebušic (Jenerálka), Petrovic, Přední Kopaniny a Řeporyj. (ČTK, 2020)

Praha tak rozlohou vzrostla na 188 km² a o rok později, při sčítání lidu, bylo zjištěno, že překonala hranici 1 milionu obyvatel.

Další expanze nastala 1. ledna 1968, kdy se na základě zákona č. 111/1967 Sb. o Hlavním městě Praze připojilo 21 obcí. Jednalo se o Čakovice, Dolní Chabry, Dolní Měcholupy, Ďáblice, Háje, Horní Měcholupy, Chodov, Kbely, Kunratic, Kyje, Lahovice, Letňany, Libuš, Lysolaje, Modřany, Nebušice, Petrovice, Řepy, Suchdol, Štěrboholy a Velkou Chuchli.

Praha se tak zvětšila o více než polovinu a nová rozloha byla 293 km². (ČTK, 2020)

Poslední a největší expanze nastala 1. července 1974, zákonem ČNR č. 31/1974 Sb. bylo připojeno 30 obcí. Konkrétně Benice, Běchovice, Březiněves, Dolní Počernice, Dubeč, Horní Počernice, Cholutice, Klánovice, Koloděje, Kolovraty, Královice,

Křeslice, Lipence, Lochkov, Nedvězí, Písnice, Přední Kopanina (část), Radotín, Řeporyje, Satalice, Slivenec, Stodůlky, Šeberov, Třebonice, Uhřetěves, Újezd nad Lesy, Újezd u Průhonic, Vinoř, Zbraslav a Zličín. (ČTK, 2020)

Toto rozšíření je největší v pražské historii, připojeno bylo téměř 200km², rozloha města nově byla 496 km² a počet obyvatel vzrostl zhruba o 60 tisíc.

Během celého procesu bylo též změněno administrativní rozdělení. Zřízeno bylo 10 městských obvodů, pod které byly připojované obce postupně začleňovány.

Takto masivní expanze dala prostor městu, které získalo mnoho nových pozemků. Ty byly často určeny k výstavbě sídlišť, ale i menších rodinných domků. Výhodou je, že se tyto rodinné domy nachází ve městě a netvoří satelitní městečka a předměstí, jak tomu bývá běžně.

K rozšíření hranic města patřila i dopravní expanze. Největšími projekty bylo rozšíření ruzyňského letiště a spuštění první linky metra.

Mnoho připojených obcí si od připojení slibovalo rychlejší zavádění plynu a kanalizace. K tomu ale nedošlo a velké práce začaly až po roce 1990. Obcím se každopádně zlepšila dopravní obslužnost, zvýšila se frekvence spojů ČSAD a regiony začala obsluhovat pražská MHD. (ČTK, 2020)

Expanze se občas označuje za nešťastnou z důvodu fragmentace města. Jedním z problémů, podle zastupitele Adama Sheinherra, je vysoký počet městských částí, na které se nahlíží stejnou měrou bez ohledu na počet obyvatel. Fragmentace zároveň způsobila nízký počet obyvatel na hektar, který v roce 2014 byl 25 lidí na hektar. (Rychlíková a Zabloudilová, 2023)

Podle Anny Vinklárkové je ale tato metrika zavádějící. V zastavěných čtvrtích se počet obyvatel na hektar výrazně neliší od jiných měst. Naopak u sídlišť je hustota vyšší než průměr v jiných městech. (Arnika, 2023)

Celkově je v Praze hustota obyvatel nízká, ale za tuto statistiku mohou převážně části na kraji města, a také hustota zeleného pokryvu (téměř 57 % celkové plochy Prahy tvoří zelené plochy). Tento fenomén je běžný ve většině větších měst, ale v Praze jsou okolní obce mimo město, tvoří předměstí a satelitní města, a proto statistiku neovlivňují. (Arnika, 2023)

Tato expanze je momentálně poslední, ale je možné, že v budoucnu nastane další připojování obcí pod Prahu. Každopádně se spíše nebude jednat o takto velký projekt.

1.3.6 Sídliště

Sídliště k Praze neodmyslitelně patří. Momentálně se jich ve městě nachází 56. První sídliště v Praze začala vznikat už v roce 1947, ale jejich největší rozmach začal v 60. letech.

Jejich typickým rysem jsou panelové domy neboli „paneláky“. Ten první v Praze vznikl v roce 1955 a stojí dodnes v Ďáblicích. Jedná se o malou třípatrovou stavbu. A dá se na něm krásně ilustrovat, že panelové domy mohou mít mnoho podob.

Panelový dům definuje metoda stavby, nikoliv vzhled. Ta spočívá v montování betonových bloků do sebe, čímž dojde k vytváření základní kostry stěnového systému. Jedním z českých specifik bylo stanovení délky stropního panelu na 3,6 metru. V bytech tak chybí větší otevřený prostor. (Gebrian, 2023) Prezident Havel sídliště nazval králíkárnami, což mnoho jejich obyvatel našťvalo. Naopak se ukazuje, že lidé jsou se životem na sídlišti spokojeni a sídliště vadí převážně lidem, kteří v nich nebydlí. (Smatana, 2014)

„Lidé neberou sídliště jako noclehárny. Rádi tam žijí, protože na řadě míst se už za ty roky upravilo prostředí.“

- architekt Josef Panna (Smatana, 2014)

„Musíme si přiznat, že jsme od revoluce nic lepšího nevymysleli,“

- architekt Michal Kohout z fakulty ČVUT (Medková, 2019)

Jsou i sídliště, na kterých paneláky nenajdeme. Úplně první pražské sídliště je ve Strašnicích a nese název Solidarita. Tento projekt je, podle mě, dobrým případem toho, jak by měl rozvoj města fungovat, protože kromě domů zde došlo ke stavbě školy, školky, prvního obchodního střediska, divadla a také společných prádelen. Velkou roli hraje na sídlišti i zeleň. Dominantou je park ve středu sídliště. Sídliště tvoří z poloviny pouze čtyřpatrové domy a dále rodinné domky. Na sídliště tedy proniká více světla, a i když ve svém dizajnu nemá soukromé dvorky, je zde dostatek zeleně a místní komunita je propojená a semknutá

Důkazem může být i místní spolek Sídliště Solidarita, který se stará o prostředí sídliště, pořádá kulturní akce, zařizuje dětské kroužky a stará se o další aktivity pro rozvoj občanské společnosti. Autory sídliště jsou František Jech, Hanuš Majer a Karel Storch se svými týmy, a projektu se věnovali podrobně. Bohužel o projektech stavby většiny sídlišť v Praze toto říct nejde. (Sídliště Solidarita, 2017)

„Z nenápadného začátku se v 60. 70. a 80. let stal masovej systém výstavby bydlení pro spoustu lidí a musíme si uvědomit, že v krátkém čase bylo za úkol postavit obrovský množství. A kdykoliv v krátkém čase vyprodukujete obrovský množství, tak se nemůžete moc věnovat nějakým detailům a kvalitě. V podstatě to nejde. Neznám příklad z celého světa, kde by někdo v krátkém časem dokázal vyprodukovat obrovský množství věcí, který by byli skvělý, alespoň z hlediska architektury.“

- architekt Adam Gebrian (2023)

Mezi nejznámější sídliště dnes můžeme rozhodně zařadit 4 mega sídliště: Jižní Město, Jihozápadní Město, Zahradní Město a Severní Město. Je důležité si uvědomit, že na sídlištích v Praze žije přes 40 % obyvatel, ale tvoří pouze 3 % území města. Jižní Město je největší české sídliště. Žije zde přes 80 tisíc lidí. Stavět se začalo v září roku 1971 na poli u vesnice Háje. Za dva roky začala stavba prvních paneláků a v roce 1976 se na „Jižák“ začali stěhovat první lidé. O dva roky později začala stavba druhé části, známá jako Jižní město II. a v roce 1980 došlo k zavedení metra C. Na Jižním Městě najdeme i nejvyšší panelák v Česku. Jedná se o ubytovnu Kupa, která má 23 pater a 81 metrů. Dnes patří Ministerstvu vnitra. (Veselá, 2021)

Většině lidí se v souvislosti se sídlišti automaticky vybaví spojení s minulým režimem. Ačkoliv je pravda, že absolutní většina paneláků u nás vznikla právě v této éře, země východního bloku nejsou jediné, kde paneláky najdeme. Jsou i v mnoha západních zemích jako například Francie, Německo, Nizozemsko, Švédsko a další.

Sídliště byla celosvětová odpověď na poválečnou bytovou krizi. A díky jednoduchosti výroby a konstrukce panelových domů se staly jejím účinným řešením.

Pro mnoho lidí, kteří byli zvyklí na zničená města nebo venkov, byl šok mít byt s více místnostmi a tekoucí vodou. Design sídlišť obsahoval dětská hřiště, obchody, školy atd. Na rozdíl od centra netrpí sídliště na nedostatek zeleně a stromů. Původně měly panelové domy vydržet 30 až 50 let, ale dobrá údržba ukázala, že vydrží mnohem déle. (Adam Something, 2021)

Většina pražských sídlišť má rozhodně výhodu v dopravní dostupnosti. Ty největší obsluhuje metro společně s tramvajemi, ty menší mají snadný přístup k autobusům.

Paneláky a sídliště nás jen tak neopustí, a domnívám se, že mohou být velkou příležitostí pro město, jak rychle vyřešit bytovou krizi a zároveň implementovat koncepci města krátkých vzdáleností. Město ale musí více přemýšlet nad celkovým kontextem a nemůže pouze bezmyšlenkovitě stavět.

1.3.7 Brutalismus

Kromě funkcionalismu se na Praze silně podepsal ještě jeden styl, a to brutalismus. Jeho hlavní charakteristikou je masivnost, beton a kvádrovité tvary. Začal vystupovat do popředí v 50. letech. Ačkoliv občas vypadá, že se jedná o čistě východoevropský fenomén, není to pravda. Brutalistické stavby najdeme po celém světě. (McLagihn, 2023) Je ale pravda, že v západním brutalismu je často silně akcentovaný beton, zatímco českoslovenští architekti stavby navrhovali tak, aby více zapadaly do historického centra měst, a nebáli se experimentovat. (Hlavnička, 2023)

Do pražského brutalismu rozhodně patří nejvyšší stavba Prahy, Žižkovská věž, respektive Žižkovský televizní vysílač. Stavba začala v roce 1985 podle návrhu Václava Aulického. Věž byla hodně kontroverzní stavbou a část veřejnosti proti ní výrazně protestovala, ale i přes to byla v roce 1991 otevřena. Měří 216 m, a díky tomu se jedná o nejvyšší budovu Prahy; zároveň se zde nachází i nejvyšší rozhledna v České republice a nejvýše položený hotelový pokoj v České republice. Kromě výšky exceluje budova i vahou. Věž je tak těžká, že bez základů by se nepřevrátila. (Kotula, 2022)

Další významnou stavbou je nová budova Hlavního nádraží, navržená Janem Bočanem, Janem Šrámekem a Alenou Šrámkovou jako nová odbavovací hala. Stavba probíhala mezi lety 1967 a 1979, jednalo se o velký zásah do podoby tehdejšího nádraží. Cílem bylo zkoncentrovat železniční dopravu do jednoho místa a zrušit tak přebytečná nádraží. (Beran 2023) Měla být zrušena nádraží Praha – Těšnov (dříve Denisovo nádraží) a Praha – Střed (dnešní Masarykovo); u prvního k zrušení došlo, u druhého nikoliv. Dalším důvodem byla stavba Severojižní magistrály a stavba podzemní tramvaje, která se později stala metrem C. (Česká televize, 1970)

Při zmiňování ikonických brutalistických staveb nesmíme zapomenout na Novou scénu Národního divadla. Stavěla se při rekonstrukci Národního divadla mezi lety 1977 a 1983. Jednalo se o kontroverzní stavbu, která svou podobu často měnila. Dříve zde stály tzv. Kaurovy domy, ty ale byly na konci 50. let zbourány a byla vypsaná architektonická soutěž. Tu vyhrál architekt Bohuslav Fuchs, který svůj plán předložil v roce 1966; jenže v roce 1972 zemřel, a plán tak přešel na Státní památkový ústav. V roce 1976 byl plán schválen a měl být součástí rekonstrukce. (Národní divadlo, 2010)

V roce 1980 ale došlo k zvratu, kdy scénograf Josef Svoboda požádal o zpracování nového návrhu, který by obsahoval vlastní budovu pro soubor Laterny magiky. Bylo

mu vyhověno, a tak nový návrh měl vytvořit Svoboda ve spolupráci s Zdeňkem Kunou. Stejný úkol dostal i Karel Prager, známá kapacita stojící například za budovou federálního shromáždění (dnešní nové budovy Národního muzea) nebo za budovou Komerční banky ve Štefánikově ulici. (Národní divadlo, 2010)

Prager, kvůli opoždění Svobody, který návrh nepodal včas, soutěž vyhrál a jeho návrh byl realizován. Jedná se o brutalistickou postmodernu, která pracuje s vyfoukanými skleněnými tvarovkami. Toto spojení je unikátní a krásně ilustruje, jak se český brutalismus liší od zahraničního, čistě betonového. Samozřejmě se stavba neobešla bez kontroverze, a ačkoliv je interiér vizuálně povedený, co se divadelního prostředí týče, bylo to, podle webu národního divadla, složitější: „Velké problémy způsobovala také špatná akustika sálu, projevilo se poddimenzování provozních komunikací včetně výtahů i nepřiměřené tepelné a vzduchově hygienické podmínky.“ (Národní divadlo, 2010)

Je důležité přiznat, že pražský brutalismus je součástí městské identity a zanechal nesmazatelnou stopu ve vývoji města. Bez ohledu na to, zda nás tyto stavby pohlcují svou monumentálností nebo vyvolávají smíšené pocity, jsou důkazem doby, kdy se město rozvíjelo a hledalo nové formy vyjádření. Přestože čelí kritice za nedostatek lidského měřítko a někdy i za ponurý vzhled, jeho historický význam spočívá v reprezentaci doby a technologického pokroku. Tyto stavby zároveň reflektují tehdejší společenské a politické změny, které ovlivnily tvorbu a výstavbu.

1.3.8 Památkový pohled na město

Památková zóna, či přiznání důležitosti historickým stavbám, jsou pro nás dnes samozřejmostí. Zásadní změnu v pohledu na město přinesla druhá světová válka. Památky přestaly být samozřejmostí a začalo se o ně více pečovat. Klíčovým zlomem v Česku je založení Státního ústavu pro rekonstrukci památkových měst a objektů (SÚRPMO) v roce 1954. SÚRPMO vzešel z R-ateliéru, který vznikl v roce 1949, za účelem rekonstrukce památek a památkových celků.

„Vstup SÚRPMO do procesu záchrany historického patrimonie měl svoje nezvratné opodstatnění i zázemí, ale, což je morálně velmi důležité, nebyl shora nikým a ničím nadekretován. Pouze bylo uznáno spontánní úsilí jeho zakladatelů zdola. Tento náznak selfmademanství zůstal ústavu jako akcelerační vlastnost po celou dobu jeho existence.“

Josef Němec (jeden ze zakladatelů)

SÚRPMO fungoval až do sametové revoluce. Po roce 1989 jeho význam začal upadat, protože měl na opravu památek a na projekční činnost architektonických ateliérů monopol. (Biegel, 2023)

Dnes část společnosti nahlíží na památkáře spíše jako na problém, protože pozdržují stavební projekty města. Současný 1. náměstek pro dopravu Zdeněk Hřib je označil za hydry, která dusí rozvoj města. (CAMP, 2023) Tomuto tvrzení odporuje Michal Zezula, ředitel Národního památkového ústavu, který tvrdí, že památkáři nejsou těmi, kteří stojí za prodlužováním přípravy staveb, ale problémem spočívá v přílišné komplikovanosti veřejných zakázek. (Cieslar, 2020)

1.4.1 Pražská bytová krize

2. ledna 2024 vyšla studie Ministerstva pro digitalizaci a místní rozvoj (MMR, 2024) o neobydlených bytech v České republice. Tato studie využívá data z roku 2021. Hlavním výstupem je, že v ČR je přes 200 000 prázdných bytů, což je o 40 % více než v roce 2011.

Studie MMR (2024) ukazuje, že v ČR je momentálně 860.000 neobydlených bytů. Odhad MMR je, že skutečně dlouhodobě neobydlených bytů je asi 577 000, z toho 200 000 v bytových domech a 377 000 v domech rodinných. Zbývajících 273 000 bytů je pak takzvaně přechodně neobydlených a pravděpodobně slouží k občasnému ubytování či k rekreaci.

S další, pro tuto práci důležitou statistikou přišel server Politico, z jehož průzkumu vyšla Praha jako nejvíce nedostupné město v Evropě v oblasti koupi nemovitosti. Průzkum pracoval s metrikou, kolik let potřebuje člověk pracovat za průměrnou mzdou, aniž by utrácel, aby dokázal koupit byt o velikosti 75 metrů čtverečních. V Praze je potřeba k pořízení takového bytu pracovat 25.3 roku. (COI, 2023)

Na základě těchto dat můžeme říct, že v ČR a Praze zvlášť je nedostatek dostupných bytů. Tato krize se nijak nezlepšuje naopak se zhoršuje víc a víc.

„Počet dlouhodobě neobydlených bytů v bytových domech se v podstatě vyrovnal nové výstavbě za posledních deset let. Výrazně to prohlubuje krizi bydlení, protože těch 200.000 bytových jednotek pak na trhu prostě chybí. Pro mě je to další důkaz, že jen výstavba samotná dostupnost bydlení nezvyšší.“

– vicepremiér a ministr pro místní rozvoj Ivan Bartoš (TOMÁŠEK, 2023)

Podstatnou informací pro tuto práci je, že v Praze je, podle této studie, 93 627 prázdných bytů. Data ČSU o obsazenosti bytů z roku 2021 udávají, že průměrně

obsazení bytu je 2,3 osob. (ČSU, 2021). Při této obsazenosti můžeme prohlásit, že tyto byty by dokázaly ubytovat cca 215 342 osob. Tento objem lidí by sám o sobě vytvořil 4 největší město v republice. (MMR, 2024)

Jak tedy na tuto krizi reagovat? Krize bydlení se nevyřeší sama o sobě. Aby se krize dál nerozšiřovala a situace se začala zlepšovat, je třeba, podle vicepremiéra a ministra pro místní rozvoj Ivana Bartoše, zásah státu. Níže popisují návrhy, které vzešly od neziskových organizací, poslanců a zastupitelů.

1) Úprava stavebního zákona.

V roce 2018 se Česká republika v průzkumu World Bank umístila na 156. místě ze 190. ve složitosti získání stavebního povolení. Novela stavebního zákona už je na schválení a má platit od 1.7. 2024. Jedním z jeho základních kamenů je, že podaný projekt bude vyřizovat už pouze jeden úřad, který bude vyřizovat komunikaci se všemi orgány, které se ke stavbě musí vyjádřit. Další velkou změnou bude přesunutí vyhrazených staveb pod Dopravní a energetický stavební úřad (DESÚ) a zavedení jednotného environmentálního stanoviska (JES). Pod DESÚ spadají, od ledna 2024, dopravní stavby a energetické stavby. Společně se stavebním zákonem byla schválena i novela liniového zákona, který nově bude zabraňovat odvolat se tzv. blanketním podáním.

„Blanketní podání je takové, že v něm neuvedete nic. Uvedete jenom Odvolávám se, podpis, a to je vše. Počkáte, až vás vyzvou k doplnění podání a ve své podstatě je to opravdu jen obstrukční mechanismus, není to nic, kde člověk má nějaké argumenty,“
– poslankyně Zuzana Ožanová (TOMÁŠEK, 2023)

2) Výstavba

Samotná neregulovaná výstavba nás, podle mě, nezachrání. Abychom cenu bytů a nájmu snížily, je potřeba vytvořit alternativu k dnešnímu způsobu stavby. Jako dobrý příklad může sloužit Vídeň. Hlavní myšlenkou regulace ve Vídni je omezení zisku. Mnoho bytů ve Vídni staví takzvané Limited-Profit Housing Asociacions. Tyto asociace fungují podle jasných pravidel nastavených zákonem. Asociace postaví bydlení, ale mohou na něm získat pouze omezený výdělek. Výdělky navíc musí být investovány do místa odkud pochází. Tedy z výdělkových peněz se platí renovace, nákup nových pozemků a nová stavba v daném místě. Nájem v takové budově se pak odvíjí pouze podle nákladů na její výstavbu a jsou nižší. (ARNIKA, 2023)

„Volný trh to bohužel nevyřeší, tato představa selhala. Pomoci může například regulace AirBnB. Rádi bychom také měli pravomoci, které mají západní metropole. Tedy stanovovat jasná pravidla nad rámec starých zákonů, které nepočítaly s digitalizací.“

– 1. náměstek primátora hl. města pro dopravu Zdeněk Hřib (tehdejší primátor) (NEJEDLÝ, 2022)

3) Nedostatek obecních bytů

Obecní a městské byty jsou byty, které vlastní město. Jsou určeny pro sociálně slabší, nízkopříjmové osoby či státní zaměstnance. Město či obec jim nastavují podmínky, za kterých se do nich dá dostat. Díky regulaci nájmu v těchto bytech umožňuje lidem mít kde bydlet a zajišťuje jim tak sociální stabilitu. Praha, podle analýzy ČTK pro E15 (2022), Arniky pro Ministerstvo vnitra (2018) a platformy Praha město pro lidi (2019), trpí chronickým nedostatkem těchto bytů. Momentálně jich Praha má okolo 30 000. Z toho kolem 7000 bytů má ve správě Magistrát a asi 23 tisíc mají ve správě městské části. Podle studie Pražské developerské společnosti, která je příspěvkovou organizací hlavního města, by Praha potřebovala přes 100 000, aby dokázala naplnit kapacity, můžeme tedy říct, že momentální stav je o více jak 3 menší, než by měl být. (ČTK pro E15, 2022). Do této situace se Praha dostat nemusela. Podle analýzy společnosti KPMG z roku (2018) přešlo do vlastnictví Prahy po roce 1991 194 tisíc bytů, většina z nich ale byla privatizována. Skrze městské byty se dá regulovat nájem ve městě, ale městu chybí dostatek bytů k tomu, aby této změny mohlo dosáhnout. I zde se můžeme odvolat na historický vývoj ve Vídni. V roce 1919 zde tehdy vládnoucí sociální demokracie započala program zvaný jako Rudá Vídeň. Během následujících 15 let postavilo město přes 60 000 městských bytů, které využívá dodnes a ukázalo se to jako efektivní řešení bytové krize. Při nové výstavbě je navíc běžné, že část bytů se prodá městu za účelem zřízení městských bytů. (ARNIKA, 2023)

4) Komunikace napříč státními složkami

Jedním z dalších problémů je nedostatečná komunikace napříč sektory. Praha velkou část svého rozvoje do budoucna staví na svých brownfieldech. Tyto brownfieldy jsou velice často stavěny na bývalých nádražích (nákladová nádraží Žižkov, Smíchovské nádraží, nádraží Bubny, nákladové nádraží Strašnice atd.). Pozemky na těchto místech vlastnily České dráhy a Správa železnic. Tyto pozemky nebyly převedeny na město, ale byly prodány soukromým společnostem. Dobrým příkladem mám může sloužit Vídeňská čtvrť Sonnenwendviertel. Tato čtvrť vznikla na bývalém nákladovém nádraží a pozemky zde vlastní rakouské dráhy ÖBB. Místo toho, aby je prodaly do soukromého vlastnictví se dráhy dohodly s vedením města a čtvrť zde začaly budovat samy. (ARNIKA, 2023)

5) Regulace AirBnB a prázdných bytů

Praha nemá žádnou regulaci a na provoz dočasně nájemních bytů. Mnoho bytů, převážně pak v centru, jsou tak dlouhodobě prázdné a vylidňují centrum města. Je pravdou, že pandemie covidu - 19 počet Airbnb v Praze snížila z více jak 14 000 na méně než 7 000. Tato regulace je ovšem pouze krátkodobá. Příklad si můžeme vzít například z Amsterdamu, kde můžete svůj byt pronajímat pouze na 30 nocí, a pakliže tento limit chcete navýšit, musíte si zažádat o povolení město. Podobné regulace na počet nocí má i San Francisco (90 dní v roce) a Paříž (120 dní v roce).

„Nejvíce postižené je centrum, tedy Praha 1, 2, 6 a 7. Komunikoval jsem se zástupci iniciativy Snesitelné bydlení, kteří potvrdili nespokojenost Pražanů žijících v centru se současnou situací. Důležité je zdůraznit, že nechceme omezovat sdílenou ekonomiku. Bohužel to, co se děje v Praze, nespadá do škatulky sdílená ekonomika, ale podnikání na hranici šedé ekonomiky. Jde o neférové tržní prostředí, kde hotely musí hrát podle pravidel, která pro byty nabízené přes AirBnB neplatí. Naším cílem je narovnat tržní prostředí, aby všichni podnikatelé měli stejné podmínky.“

– ministr zahraničních věcí Jan Lipavský (v čase citace opoziční poslanec)
(LIPA VSKÝ, 2020)

K vyřešení krize je potřeba soustředit se na všechny výše zmíněné faktory. Komunikace mezi státem a hlavním městem pokulhává, i když složení rady a vlády je, z hlediska politických stran, stejné. Praha sice může, stejně jako ostatní kraje, navrhovat zákony, ale to samo o sobě nestačí. Úprava stavebního zákona už je navržena a situaci by měla aspoň částečně zlepšit. Co podle mě krizi začne zpomalovat je vyšší počet městských bytů. Praha jich má opravdu chronický nedostatek (Praha město pro lidi, 2019) a jedná se o efektivní způsob, jak regulovat ceny nájmu. Posledním krokem, který pomůže je i výstavba. Jak mi v rozhovoru řekl Matěj Michalk Žaloudek (2023) „Základ je, že se město naučí stavět samo.“ Město nemůže výstavbu nechat pouze na developerech, ale musí stavět samo. Osobně se mi též velice zamlouvá myšlenka developerských společností s omezeným výdělkem, jenže ty u nás zatím nejsou zákonem definovány.

2. Praktický cíl

Praktickým cílem byla komentovaná procházka pro Praze. Její začátek byl na Staroměstském náměstí, pokračovalo se skrz Pařížskou na Letenskou pláň a následně okolo Veletržního paláce k bývalému nádraží Praha – Bubny.

Na první zastávce jsem krátce představil úvod a téma celé akce a představil vybrané plány na renovaci Staroměstské radnice.

Na druhém zastavení v Pařížské ulici, jsem prezentoval novodobou historii čtvrti Josefov. Poukázal jsem na dřívější existenci židovského ghetta, jak společnost reagovala na asanační plány, a jak se v nové čtvrti realizovali přední čeští architekti.

Při třetím zastavení jsem mluvil o postupném rozšiřování hranic Prahy. Zmínil jsem se o problémech, které slučování provázely a o protestu části obcí, které spojení odmítaly a jak se je Praha snažila přesvědčit.

U čtvrtého zastavení jsem představil ambiciózní plány, které měli být realizovány na místě letenského metronomu. Mezi tyto plány patřily dopravní stavby, nová česká univerzity, Národní galerie, muzea 20 stol., či budova nového Parlamentu.

Páté zastavení jsem věnoval Letenské pláni. Zmínil jsem na něm prvorepublikové plány na vytvoření vládní čtvrti. Jak plán sloužila sokolským sletům a jak zde František Křížík položil základ veřejné dopravy. Popsal jsem, jak plán svou rozlehlostí posloužila jako nové "náměstí" a nepřímou tak zachránila historický střed města před demolicí. A také plány na výstavbu nové budovy národní knihovny z roku 2008.

Předposlední šesté zastavení bylo u Veletržního paláce. Mluvil jsem o architektonické soutěži, kterou vyhrála dvojice mladých architektů stojící za touto největší funkcionalistickou budovou v Praze. Zmínil jsem rozsáhlý požár, který budovy téměř zničil a jeho následnou rekonstrukci a transformaci do podoby národní galerie.

Poslední zastavení bylo u památníku ticha, kde jsem mluvil o budoucí podobě čtvrti Bubny – Zátory a stavbě trati na letiště. O tom, jak Praha využívá své brownfieldy a jak do plánů výstavby zapadá budova Vltavské filharmonie.

K prezentaci došlo 26. února ve večerních hodinách a účastnilo se jí přibližně 25 osob.







Obr. 7,8, 9, 10 a 11. Autorské fotografie z Praktického cíle (Mužík, 2024)

3. Umělecký cíl

Uměleckým cílem této práce je instalace nazvaná "STŘÍPKY SVOBODY". Instalace kombinuje 5 map. Dominantní mapou je mapa Vltavy a jejích přítoků, pocházející z Centra Architektury a Městského Plánování. Další dvě mapy jsem získal na festivalu Zažít město jinak, který probíhal na podzim roku 2023. Poslední dvojici map vydal dopravní podnik hlavního města Prahy. Jedná se o 2 druhy dopravních map (schematický plán a reálné rozložení

Z těchto map jsem zvýraznil převážně okrajové části Prahy, na které se často zapomíná nebo jsou kompletně ignorovány. Zbylé městské části jsou zdůrazněny pomocí fragmentů dlaždic a kamenů, které své okolí převyšují a nedají se tak jednoduše přehlédnout. Tyto dlaždice, kameny, sklo a plastové předměty pochází z pískovny ve městě Libčice nad Vltavou.

Celou "mapu" města rozdělují plastové okruhy překrývající jednotlivé části, které jsou tak dušeny a ukryty pod plastem. Celá instalace je doplněna citáty z knihy "Mým Pražanům" jejíž autorem je Bohuslav Svoboda.

Instalace vznikla v bývalém keramickém ateliéru v Libčicích nad Vltavou. Použil jsem na ni materiály, které svému původnímu účelu už dosloužily a zároveň je najdeme téměř v každé domácnosti. Na základní desku jsem prvně nalepil Vltavu a následně jsem začal lepit jednotlivé útržky map. Následně jsem tavnou pistolí začal přilepovat kusy kachlíček, skel a plastů. Lepení kachlíček bylo jednoznačně nejtěžší částí procesu, některé se odlepovaly a bylo nutné je přilepit opětovně. Poslední částí bylo lepení plastových okruhů. Materiál pochází z PET lahví, které jsem nastříhal na proužky. K spojení proužků jsem opět použil tavnou pistolí. Plast se ale při kontaktu taval a kouřil.

Hudební mix, který instalaci doprovázel jsem vytvářel později. Použité zvuky jsem z části nahrával sám a doplnil jsem je zvuky ze zvukové databáze. V hudební části se hodně odráží můj osobní vztah k Praze. Mým cílem bylo použít každodenní zvuky, které často vytěsňujeme.

Myšlenek, které instalace nese, je více.

Za prvé: Má za cíl poukázat na části města, které často naši pozornost nemají. Jako člověk, který de facto celý svůj život žije v okrajové části Prahy, často slyším: "Ale tak to už Praha vlastně není." Dle mého názoru se musíme o okrajové části více starat a dát jim více pozornosti. Různorodost města je třeba využít a obdivovat jí. Jinak okrajové části budou ještě větší noclehárny a tranzitní tepny a spolu Pražané z centra se na ně budou koukat pouze jako na skanzen, který s "opravdovou Prahou" nemá nic společného.

Za druhé: Vymezuje se proti dominanci aut ve veřejném prostoru. Tato část se nejvíce reflektuje v plastových (o)kruzích, které symbolicky některé části města zakrývají. Tento automobilistický pohled na město pro mě symbolizuje současný primátor Bohuslav Svoboda. V tandemu s ním toto megalomanství podporuje i současný ministr dopravy Martin Kupka, který jezdí po okrajích částech města vysvětlovat, že je potřeba, aby zde vedla šestiproudá dálnice.

Svobodova kniha *Mým Pražanům*, která se ke mně dostala během komunálních voleb, mi hodně připomněla knihu Andreje Babiše: *O čem sním, když náhodou spím*. Obě tyto publikace jsou plné planých slibů, které nemají žádný reálný rámec. Svobodova hesla ve stylu: "Bude se stavět jako za Karla IV.", "Mazlíčci jsou taky Pražáci" či "Mladí a Staří se budou navzájem setkávat a inspirovat" jsou pouze populistické výkřiky do prázdna, ze kterých reálně nic nebude. Absurditu těchto hesel za mě podtrhávají Svobodova mediální tvrzení typu: "Sluneční erupce jsou škodlivější než zplodiny z aut.", "Cyklostezka je pojem co do města nepatří." a "Okruhy sice nepostavíme, ale nebyla chyba to slíbit voličům." Osobně mě toto vede k jednomu závěru. Praze se bude dařit lépe ne, až bude okruh, ale až nebude Svoboda.

Za třetí: Mozaika, fragmentace, spojení. Fragmentace a vzájemné nespojení jednotlivých částí, je úmyslné. Má za cíl poukázat na fragmentaci, městských částí, ale i samotných občanů. Praha je rozdělená na všech možných úrovních. A naším cílem by mělo tyto kousky pospojovat dohromady. Nesmíme zapomínat na určité skupiny lidí. Město má být pro všechny. Mozaiku města totiž tvoříme všichni, a ta nebude úplná, dokud některé střepy budeme zametat pod koberec.

Instalace byla vystavena v úterý 12. 3. 2024 v kavárně Zasekávák. Reakce na výstavu instalace byly pozitivní. Pro mnoho posluchačů byl audio mix nostalgickým návratem a oceňovali propojení jednotlivých zvuků mezi sebou, jejich pestrost a vyváženost. Mnoho lidí též ocenilo politicko – satirickou myšlenku, kterou instalace nese. Osobně mě potěšil i fakt, že nikdo z přítomných skutečně neznal všechna zobrazená místa.





Obr. 12 a 13 Proces výroby instalace (osobní fotky). Obr. 14 Výstava 12.3. 2024
Zasekávák (Vojtěch MUŽÍK, 2024)

4. Závěr

V práci jsem se zabýval novodobou historií pražského urbanismu. Popsal jsem významné urbánní morfologie Evropy. Zabýval jsem se historií rozvoje Josefova. Dotkl jsem se tématu Velké Prahy a druhé pražské expanze. Popsal jsem jak funkcionalismus a brutalismus změnili tvář Prahy a jak se rozvíjela pražská hromadná doprava. Psal jsem též o Pražských sídlištích a o tom, jak se měnil památkový pohled na město. Je důležité znát urbanistickou minulost Prahy, protože nám slouží jako vysvětlení k dnešnímu stavu věcí.

Znalost historie umožňuje lépe porozumět, jak se město vyvíjelo, jaké události a rozhodnutí ovlivnily jeho podobu a strukturu, což poskytuje cenný vhled do problémů a výzev, kterým město čelí dnes.

Téma urbanismu v Praze je velmi rozsáhlé a volbou tohoto tématu jsem si osobně nasadil laťku až příliš vysoko. Čím více jsem o tématu zjišťoval, tím mi bylo jasnější, že se bude jednat o práci velmi obsáhlou. Mým původním záměrem bylo k historii ještě přiložit vize a plány, které s Prahou byly zamýšleny v minulosti a následně přidat, jak by mohla vypadat Praha budoucnosti. Od tohoto závěru jsem v teoretickém cíli upustil a spíše jsem se mu věnoval ve svém praktickém cíli, kde jsem hovořil o plánech s letenskou plání a též jsem představil podobu vznikající čtvrti Bubny – Zátory. V teoretickém cíli jsem tedy hlavní pozornost věnoval historii, jelikož toto téma pro mě v mnoha ohledech bylo nové, ale velice důležité. Považuji za důležité, aby bylo více lidí seznámeno s touto částí historie města, jelikož nám odpovídá na otázky, proč Praha vypadá, tak jak vypadá. Umělecký cíl mi dal prostor pro vyjádření vlastního poselství. Práce na samotné instalaci nebyla jednoduchá, strávil jsem dva dny ve sklepním ateliéru, téměř bez slunečního světla a práce postupovala mnohem pomaleji, než jsem čekal. Ačkoliv má prvotní vize byla jiná, jsem s výsledkem práce spokojen. Domnívám se, že práce tvoří smysluplný celek.

Na toto téma by se dalo napsat několik knih a je tedy možné je dále rozvíjet. Každopádně jsem rád, že jsem v rámci práce mohl věnovat tématu, které mě zajímá, rozšířil jsem si znalosti a mohl mluvit s lidmi z politiky či CAMPu.

Ze svých zkušeností, které jsem během práce nasbíral, vám mohou předat následující doporučení.

Pokud chcete výrazněji ovlivnit chod vaší městské části, otevřete si její webové stránky a navštivte jednání komise či výboru. Je též možné sejít se svými zastupiteli a promluvit si s nimi o tom, co vás zrovna zajímá. Z osobní zkušenosti toto mohu jedině doporučit.

Zdroje

ADAM [@adamsometning] SOMETHING. *Commie Blocks Are Pretty Good, Actually*. 15. 11. 2021. Online. Dostupné: Youtube <https://youtu.be/1eIxUuuJX7Y>(<https://youtu.be/1eIxUuuJX7Y>)

[cit. 2024-01-21]

ARNIKA. *Město pro život S02 E01: Jak fungují brownfieldy*. Online. Praha. Dostupné z: <https://arnika.org/praha/podcast/mesto-pro-zivot-s02-e01-jak-funguji-brownfieldy>

[cit. 2024-01-14]

ARNIKA, ORCÍGL, Václav a kol. *Analýza bytové situace v Praze: Co stojí za krizí bydlení a jaká jsou řešení?*. 2018. Online. Dostupné: <https://arnika.org/praha/nase-temata/bydleni/jak-resit-krizi-bydleni>

[cit. 2024-01-22]

ARNIKA. *Město pro život S02 E03: Politika bydlení. 2023*. Online. Dostupné: <https://arnika.org/praha/podcast/mesto-pro-zivot-s02-e03-politika-bydleni>

[cit. 2024-01-22]

AHMP (Archiv hlavního města Prahy). *Velká Praha*. 2022. Online. Dostupné: <http://www.ahmp.cz/velkapraha/>

[cit. 2024-01-14]

ARCHIV ČT. *Co zažilo pražské metro*. 2019. Online. Dostupné: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/10116288585-archiv-ct24/219411058210018/>

[cit. 21.1.2024]

ARCHIWEB. *Max Urban*. 2020. Online. Dostupné: <https://www.archiweb.cz/max-urban>

[cit. 2024-01-21]

BARTA, D. *Metro a jeho vliv na demografický vývoj města: příklad Prahy*. 2023. Online. Dostupné: <https://www.geograficke-rozhledy.cz/archiv/166>

[cit. 2024-03-4]

BAUSELL, Marta. *Story of cities #13: Barcelona's unloved planner invents science of 'urbanisation'*. 2016. Online. The Guardian. Dostupné: <https://www.theguardian.com/cities/2016/apr/01/story-cities-13-example-barcelona-ildefons-cerda-planner-urbanisation>

[cit. 2024-01-21]

BERAN, Lukáš. *Vstupní hala a odbavovací budova Hlavního nádraží v Praze*. 2023. Online. Dostupné: <https://www.archiweb.cz/b/vstupni-hala-a-odbavovaci-budova-hlavniho-nadrazi-v-praze>

[cit. 2024-01-21]

BIEGEL, Richard. *Město v bouři*. 2023. Praha: Karolinum. ISBN: 978-80-246-5289-4

CAMP. *Velké změny Prahy: Dopravní terminály*. 26. 10. 2023. Online. Dostupné z <https://youtu.be/ovtnAKCa16Y>

[cit. 2024-01-14]

CIESLAR, Stanislav. „Památkáři nejsou těmi, kteří stojí za prodlužováním přípravy staveb. Problémem jsou spíše komplikované veřejné zakázky.“. 2020. Online. Dostupné: <https://konstrukce.cz/rekonstrukce-a-sanace/pamatkari-nejsou-temi-kteri-stoji-za-prodluzovanim-pripravy-staveb-problemem-jsou-spise-komplikovane-verejne-zakazky-669>

[cit. 2024-03-14]

COI, Giovanna. *Gimme shelter: Cost-of-living crisis squeezes Europe's housing*. 2023. Online. Dostupné: <https://www.politico.eu/article/gimme-shelter-cost-of-living-crisis-squeeze-europe-housing/>

[cit. 2024-01-22]

ČERMÁK Miloš. *Glosa: Místo „socky“ luxuska? Pražská MHD může klidně zdrazit*. 2024. Online. Dostupné: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/audio-podcast-dve-minuty-glosa-misto-socky-luxuska-prazska-mhd-muze-klidne-zdrazit-245377>

[cit. 2024-03-4]

ČESKÁ TELEVIZE. *Prahu změnila asanace: Pařížská třída místo Židovského města*. 2013. Online. Dostupné: <https://ct24.ceskatelevize.cz/clanek/kultura/prahu-zmenila-asanace-parizska-trida-misto-zidovskeho-mesta-298640>

[cit. 2024-01-21]

ČESKÁ TELEVIZE. *Hala hlavního nádraží*. 1970. Online. Dostupné: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/1064007404-hala-hlavniho-nadrazi/>

[cit. 2024-01-21]

ČESKO, 2000. *Zákon č. 128/2000 Sb. Zákon o obcích § 34*. Online. Dostupné: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2000-128>

[cit. 2024-01-14]

ČESKO, 2006. *Zákon č. 183/2006 Sb. Zákon o územním plánování a stavebním řádu § 2 písmeno m*. Online. Dostupné: <https://www.zakonyprolidi.cz/cs/2006-183>

[cit. 2024-01-14]

ČESKOSLOVENSÝ FILMOVÝ TÝDENÍK. *1202/2379 Československý filmový týdeník 1968. Pražské metro před 30 lety*. 1968. Online. Dostupné: <https://www.ceskatelevize.cz/porady/1130615451-ceskoslovensky-filmovy-tydenik/218562262700018/cast/624269/>

[cit. 2024-01-21]

ČSU. *Sčítání 2021, Počet osob v bytě*. 2021. Online. Dostupné: <https://scitani.gov.cz/pocet-osob-v-byte>

[cit. 2024-01-22]

ČTK pro E15. *Praze chybí přes 70 tisíc městských bytů. Právo na ně má přes sto tisíc zaměstnanců*. 2022. Online. Dostupné: <https://www.e15.cz/byznys/reality-a-stavebnictvi/praze-chybi-pres-70-tisic-mestskych-bytu-pravo-na-ne-ma-pres-sto-tisic-zamestnancu-1395303>

[cit. 2024-01-22]

ČTK. *Výročí: Před šedesáti lety se Praha rozrostla o několik sousedních obcí*. 2020. Online. Dostupné: <https://www.prazskypatriot.cz/vyroci-pred-sedesati-lety-se-praha-rozrostla-o-nekolik-sousednich-obci/>

[cit. 2024-01-21]

DPP. *Historie městské hromadné dopravy v Praze*. 2020. Online. Dostupné: <https://www.dpp.cz/zabava-a-zazitky/historie-dpp/historie-mestske-hromadne-dopravy-v-praze>

[cit. 2024-01-21]

EXNER, Oskar. *Praha je 40 let bez trolejbusů*. 2012. Online. Dostupné: <https://www.praha.eu/jnp/cz/doprava/mhd/praha-je-40-let-bez-trolejbusu.html>

[cit. 2024-01-21]

FULLEROVÁ, Veronika Rút a kol.. *Kuchařka kultivace českých měst*. 2023. Online. ISBN 978-80-907434-4-1. Dostupné: https://veronikarut.com/wp-content/uploads/2023/04/Veronika_Rut_Fullerova_a_kolektiv_Kucharka_kultivace_ceskych_mest_04_04_2023.pdf

[cit. 2024-01-21]

GEBRIAN [@adamgebrian] Adam. *Problémy sídliště (1/6): První paneláky u nás*. 5. 9. 2023. Online. Dostupné: Youtube <https://youtu.be/cClwLaA1rK0>

[cit. 2024-01-21]

HARRIS, Beth a ZUCKER, Steven. *Haussmann the Demolisher and the creation of modern Paris*. 2015. Online. Smarthistory. Dostupné: <https://smarthistory.org/haussmann-the-demolisher-and-the-creation-of-modern-paris/>

[cit. 2024-01-21]

HINČICA, Libor. *Historie tramvají na Václavském náměstí v Praze a jejich návrat – I. část*. 2023. Online. Dostupné: <https://www.cs-dopravak.cz/historie-a-navrat-tramvaji-na-vaclavskem-namesti-v-praze-i-cast/>

[cit. 2024-01-22]

HLAVNIČKA, Šimon. *Betonová monstra, aneb brutalismus v Praze*. 2023. Online. Dostupné: <https://casopis.wlyceum.cz/betonova-monstra-aneb-brutalismus-v-praze/>

[cit. 2024-01-21]

HOOG [@romulushoog] Romulus. *Why Paris Looks Weird*. Online, video: 26. 5. 2022. Dostupné z: YouTube, https://www.youtube.com/watch?v=3WMF_L0V5SQ

[cit. 2024-01-21]

HOOG [@romulushoog] Romulus. *Why Barcelona Looks Weird*. Online, video: 27. 3. 2022. Dostupné z: YouTube, <https://www.youtube.com/watch?v=vjb4xRywiO8>

[cit. 2024-01-21]

CHRAPEK, Alexandr. *Tramvají kolem orloje nebo na nový svět. Kde v minulosti křižovaly Prahu tramvajové tratě?*. 2023. Online. Dostupné: <https://praha.camp/magazin/detail/tramvaji-kolem-orloje-nebo-na-novy-svet-kde-v-minulosti-krizovaly-prahu-tramvajove-trate>

[cit. 2024-01-21]

IPR, Institut plánování rozvoje. *Plánování města*. Online. 2021. Dostupné: <https://iprpraha.cz/stranka/6>

[cit. 2024-01-14]

IPR. *Metro D: Historie projektu a přípravy*. 2016. Online. Dostupné: <https://iprpraha.cz/stranka/2822/metro-d-historie-projektu-a-pripravy>

[cit. 2024-03-7]

KARNIK, Pranjali. *Theory in Architecture: Functionalism*. 2022. Online. Dostupné: <https://www.re-thinkingthefuture.com/rtf-architectural-reviews/a3348-theory-in-architecture-functionalism/>

[cit. 2024-01-21]

KENTON, Will. *Zoning: What It Is, How It Works, Classification Examples*. Online. Investopedia. 2022. Dostupné: <https://www.investopedia.com/terms/z/zoning.asp>

[cit. 2024-01-14]

KOHOUT David, KROPÁČEK Jiří. *Začala stavba nové linky D. Grafika ukazuje, kam by mohly tunely metra zamířit potom*. 2022. Online. Dostupné: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/doprava/grafika-metro-d-mapa-plan/r~627301965f4911e899570cc47ab5f122/>

[cit. 2024-03-4]

KOTULA, [@žítprahu] Daniel. *7 perliček o pražském metru, kterými oslníte u piva*. 11. 11. 2021. Online. Dostupné: Youtube <https://youtu.be/iU-cXxcXVku>

[cit. 2024-01-21]

KOTULA [@žítprahu] Daniel. *Žižkovská věž: Pět pikantností, kterými zabodujete na rande s výhledem*. 21. 4. 2022. Dostupné: Youtube https://youtu.be/XG7zDeF_DGw

[cit. 2024-01-21]

KPMG. *Města většinu obecních bytů prodala. Nyní s privatizací pomalu končí*. 2018. Online. Dostupné: <https://ekonom.cz/c1-66248960-radnice-vetsinu-bytu-prodaly-nyni-s-privatizaci-pomalu-konci>

[cit. 2024-01-22]

KUČERA Petr & VÁCHAL Adam. *První přestupní stanice a poprvé pod Vltavou. Metro na trase A vyjelo před 45 lety*. 2023. Online. Dostupné: <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/doprava/foto-svezte-se-do-historie-prazskeho-metra-stavba-zacala-pre/r~8699e4fa089b11e781eb0025900fea04/>

[cit. 2024-03-4]

LIPAŤSKÝ, Jan. *Byty mají sloužit k bydlení a ne podnikání*. 2020. Online. Dostupné: <https://blog.aktualne.cz/blogy/jan-lipavsky.php?itemid=37193>

[cit. 2024-01-22]

LUKEŠ, Zdeněk. *Z chudého ghetta symbolem luxusu. Pařížská ulice měla být ještě impozantnější*. 2021. Online. Dostupné: <https://magazin.aktualne.cz/bydleni/architektura/parizska-ulice/r~e4f63c1c679a11eb8b230cc47ab5f122/>

[cit. 2024-01-21]

MCLAUGHLIN, Katherine. *Brutalist Architecture: Everything You Need to Know*. 2023. Online. Dostupné: <https://www.architecturaldigest.com/story/brutalist-architecture-101>

[cit. 2024-01-21]

MEDKOVÁ, Magdaléna. *Sídlíště už nejsou králíkárný, paneláky budou lukrativní bydlení. Má to ale háček*. 2019. Online. Dostupné: <https://magazin.aktualne.cz/bydleni/architektura/bydlet-tak-na-sidlisti-panelaky-se-mohou-stat-lukrativnim-by/r~af1445f8a7ca11e9ab10ac1f6b220ee8/>

[cit. 2024-01-21]

METROVLAK [@metrovlak.] *Trasa D Pražského metra vizualizace*. 29. 4. 2012. Online. Dostupné: Youtube: <https://youtu.be/hK3IrtNtXV4?si=BnQOjsNwBMfrE5BQ>

[cit. 2024-03-4]

MMR. *Struktura neobydlených bytů v Česku a nástroje pro jejich aktivaci využívané v zemích OECD*. 2024. Online. Dostupné: <https://mmr.gov.cz/getattachment/b515c571-1a07-460e-8aeb-f540825ea638/Studie-neobydlene-byty.pdf.aspx?lang=cs-CZ&ext=.pdf>

[cit. 2024-01-22]

MOVISO s.r.o. [@MOVISOsro.] *Trasa metra D*. 12. 5. 2014. Online. Dostupné: Youtube: <https://youtu.be/wbegBXzZTmQ>

[cit. 2024-03-4]

MRŠTÍK, Vilém. *Bestia triumphans*. 1897. Online. Dostupné: https://www.zastarouprahu.cz/webdata/C50B08A1-10E2-44A2-A9B6-7F103062B85D_02.pdf

[cit. 2024-01-21]

NÁRODNÍ DIVADLO. *Nová scéna – historie. 2010 Online. Dostupné:*
<https://www.narodni-divadlo.cz/cs/sceny/nova-scena/historie>

[cit. 2024-01-21]

NEJEDLÍ, Matěj. Hřib: *V dopravě se nám dařilo, volný trh dostupnost bydlení nevyřešil.* 2022. Online. Dostupné:
https://www.impuls.cz/regiony/praha/zdenek-hrib-rozhovor-dosluhujici-primator.A221222_154606_imp-praha_kov/tisk

[cit. 2024-01-22]

NOVÁ, Linda. *Před 88 lety vznikla Velká Praha.* 2008. Online. Dostupné:
https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/zivot_v_praze/bydleni/novinky_z_aloha/pred_88_lety_vznikla_velka_praha

[cit. 2024-01-21]

OKAMURA, Osamu. *Město pro každého: Manuál urbanisty začátečníka.* Praha: Labyrint 2020. ISBN: 978-80-86803-67-8.

OLIVEIRA, Vítor. *Urban Morphology.* 2020. Online. Dostupné z:
<https://www.oxfordbibliographies.com/display/document/obo-9780190922481/obo-9780190922481-0004.xml>

[cit. 2024-01-21]

Osobní rozhovor s Matějem Michalk Žaloudkem ze dne 6. 12. 2023

PID. *Rozvoj linek PID v Praze 2022-2032.* 2022. Online. Dostupné:
<https://pid.cz/rozvoj-linek-2022-2032/>

[cit. 2024-01-21]

PRAHA. *Praha funkcionalistická.* 2021. Online. Dostupné:
<https://www.prague.eu/cs/blog/praha-funkcionalisticka-17692>

[cit. 2024-01-21]

PRAHA. *Obecně závazná vyhláška č. 55/2000 Sb. hl. m. Prahy, kterou se vydává Statut hlavního města Prahy.* 2000. Online. Dostupné:
https://www.praha.eu/file/1282873/Uplne_zneni_Statutu_hl._m._Prahy_k_1._4._2020.rtf

[cit. 2024-01-14]

POSTARIA, Ronika. *"15-minute city" – how do we get there?.* 2021. Online. Dostupné: <https://www.citiesforum.org/news/15-minute-city/>

[cit. 2024-01-21]

PRAHA MĚSTO PRO LIDI. *Bytová krize v Praze.* 2020. Online. Dostupné:
<https://www.praha-mestoprolidi.cz/bydleni/bytova-krize/>

[cit. 2024-01-22]

RAFFERTY, John. *The Problem of Urban Sprawl*. Online. Encyclopædia Britannica, Inc. 2014. Dostupné: <https://www.britannica.com/explore/savingearth/urban-sprawl>

[cit. 2024-01-14]

ROBERTS, David. *Barcelona wants to build 500 superblocs. Here's what it learned from the first ones*. 2019. Online. Dostupné: <https://www.vox.com/energy-and-environment/2019/4/9/18273894/barcelona-urban-planning-superblocks-poblenou>

[cit. 2024-01-21]

RYCHLÍKOVÁ, Apolena a ZABLOUDILOVÁ, Táňa. *Třicítka, cyklostezky a parkovací reforma. Co bude v Praze s dopravou? Na to hledá odpověď nový díl podcastu Bulvár*. Online. Dostupné: <https://a2larm.cz/2023/05/tricity-cyklostezky-a-parkovaci-reforma-co-bude-v-praze-s-dopravou-na-to-hleda-odpoved-novy-dil-podcastu-bulvar/>

[cit. 2024-01-22]

SÍDLIŠTĚ SOLIDARITA. *Sídliště Solidarita*. 2017. Online. Dostupné: <https://www.sidlistesolidarita.cz/historie>

[cit. 2024-01-21]

SMATANA Lubomír. *Paneláky ztrácejí pověst králíkáren, na sídlištích žije až třetina obyvatel Česka*. 2014. Online. Dostupné: https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/panelaky-ztraceji-povest-kralikaren-na-sidlistich-zije-az-tretina-obyvatel-ceska_201411130626_akottova2

[cit. 2024-01-21]

STUDIO ČT24. *Historie pražského metra*. 2014. Online. Dostupné: <https://edu.ceskatelevize.cz/video/14832-historie-prazskeho-metra>

[cit. 2024-01-21]

ŠVEC, Pavel. *Vzorové germánské město Prag. Nacisté chtěli po vzoru třetí říše přestavět Prahu*. 2023. Online. Dostupné: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/vzorove-germanske-mesto-prag-naciste-meli-plany-jak-radikaln/r~83f38f5accd511eb878fac1f6b220ee8/>

[cit. 2024-01-21]

TOMÁŠEK, Vojtěch. *Zjednodušení a zrychlení. Příští rok přinese novelu stavebního zákona, povolení bude vydané do měsíce*. 2023. Online. Dostupné: https://www.irozhlas.cz/zpravy-domov/stavebni-zakon-novela-zmeny-od-noveho-roku-2024_2312261039_vtk

[cit. 2024-01-22]

THE INVESTOPEDIA TEAM, *How Does Industrialization Lead to Urbanization?*. Online. Dostupné:

<https://www.investopedia.com/ask/answers/041515/how-does-industrialization-lead-urbanization.asp>

[cit. 2024-01-14]

VESELÁ, Marie. *„Lidské králíkárný“ jsou v Praze už 50 let. Sídliště Jižní Město zanechalo odkaz i v kultuře.* 2021. Online. Dostupné:

https://www.irozhlas.cz/veda-technologie/historie/praha-sidliste-jizni-mesto-jizak-jiznak-lidske-kralikarny-panelstory-50-let_2109011546_aur

[cit. 2024-01-21]

VOJTĚŠOVSKÝ, Miloš. *Praha adaptovaná dobrými změnami k žitelnému městu.* 2022. Praha: Architekti bez hranic. ISBN: 978-80-907623-1-2/ ISBN: 978-80-88508-01-4

WILLSHER Kim. *Story of cities #12: Haussmann rips up Paris – and divides France to this day.* 2016. Online. The Guardian. Dostupné:

<https://www.theguardian.com/cities/2016/mar/31/story-cities-12-paris-baron-haussmann-france-urban-planner-napoleon>

[cit. 2024-01-21]

ZUNA [@ZivotySlavnych] Pavel. *Osud Františka Křížíka, vynálezce světového formátu.* 21. 11. 2022. Online. Dostupné: Youtube,

<https://youtu.be/zl8v7yj6ykY>

[cit. 2024-01-21]

Zdroje obrázků

Obr.1: MAPA PRAHY. *Městské části Prahy*. 2024. Online. Dostupné: <https://www.mapa-prahy.com/mestske-casti-prahy>

[cit. 2024-03-11]

Obr. 2: GARDONŇOVÁ, Alžběta. *Gis Mentors*. 2016. Online. Dostupné:

<https://gismentors.cz/blog/vazby-mezi-vrstvami-v-qgisu/>

[cit. 2024-03-11]

Obr. 3 AHMP, *Velká Praha*. 2022. Online. Dostupné: <http://www.ahmp.cz/velkapraha/>

[cit. 2024-03-11]

Obr. 4: HATINA, Bohuslav. *První návrh na stavbu pražského metra padl už v 19. století*. 2021. Online. Dostupné: <https://www.novinky.cz/clanek/historie-prvni-navrh-na-stavbu-prazskeho-metra-padl-uz-v-19-stoleti-40369667>

[cit. 2024-03-11]

Obr. 5: BARTA D. *Historické plány a vize rozvoje pražského metra*. 2023. Online. Dostupné: <https://www.geograficke-rozhledy.cz/archiv/prilohy/historicke-plany-a-vize-rozvoje-prazskeho-metra-404>

[cit. 2024-03-11]

Obr. 6 AHMP, *Velká Praha*. 2022. Online. Dostupné: <http://www.ahmp.cz/velkapraha/>

[cit. 2024-03-11]

Obr. 7, 8, 9, 10 a 11. Autorské fotky Vojtěcha Mužíka pořízené na prezentaci Praktického cíle.

Obr. 12 a 13. Autorské fotky z keramického ateliéru v Libčicích nad Vltavou

Obr. 14. Autorské fotky Vojtěcha Mužíka pořízené na prezentaci Uměleckého cíle.

5. Přílohy

5.1 Matěj Michalk Žaloudek (Audio záznam rozhovoru)



5.2 Hudební mix z uměleckého cíle



5.3 PDF verze práce ke stažení: