

# Komentář k Duchu Metropolitního plánu

## Ad.1

Útvar rozvoje není schopen udržet město v hranicích intravilánu, protože Prahu jako celou republiku od sametu řídí trh a ten je podle Ludvíka Vaculíka: nenasytný, sobecký a nevzdělaný. Trh je schopen podplatit od úředníků, politiků, architektů nebo médií, kohokoliv, když se mu to bude vyplácet. Proč je například většina supermarketů na periferii města a obyvatelé za zbožím jedou asi 20 km místo toho, aby zboží přijelo za kupujícími například nad kolejště všech pražských nádraží. Protože řetězec od sedláka koupí levně pozemek za městem a má tam svůj parking, trafačku, čističku a s nikým se nemusí dohadovat, tak jako v centru města.

## Ad.2

Trojúhelník Vyšehrad-Hradčany-Vítkov vznikl zcela náhodně bez magie, vlivu kosmu nebo Pythagory. Karel IV. když jako císař inicioval Nové město podle kodu Jerusalema, byl v úplně jiném postavení než Útvar rozvoje, kterému nepomůže ani probuzení mystiky. Genius loci rozhodně není schopen z nesmyslného zásahu do struktury města udělat nic jiného než nesmyslný zásah, jakým je například magistrála včetně pankráckých "zubů" nebo ještě horší neekologický a drahý tunel Blanka, atd.

## Ad.3

Jeden architekt byť by byl sebegeniálnější, není schopen vytvořit město! Proto také všechna pražská sídliště nejsou plnohodnotnými čtvrtěmi, podobně jak to bylo u ortogonálních římských vojenských táborů, ze kterých dalším vrstvením vznikla postupně řada evropských měst jako např. Vídeň nebo Köln. Sídlíště tím, že vznikla pod panelovým diktátem v době malé tvůrčí svobody v krátkém časovém úseku, nemají výrazný autorský rukopis. Jedním z hlavních úkolů představitelů města je postupně přestavět ortogonální, monofunkční, nekompaktní sídliště, ve kterých dnes bydlí 40% obyvatel města Prahy! Pouze tak se mohou v budoucnu stát moderními.

## Ad.4

Stávající parky a lesy by měly prorůst do řídkých ortogonálních schémat sídlišť, které představují velké procento celkové plochy města, ve kterých při jejich stavbě byly nesmyslně pod praporem "šetření" zrušeny projekty sadových úprav.

## Ad.5

Velikost řeky a způsob, jakým protéká městem, vytváří jeho charakter a atmosféru, kterou je nejlépe vnímat v přímém kontaktu s řekou. Nejintenzivněji je tento pocit možné prožít na ostrovech, který řeka obtéká podél obou břehů podobně jako je to na lodi. Proto je důležité umožnit obyvatelům města vnímat jejich město pěšky z úrovně vodní hladiny a ne v nadhledu z auta nebo tramvaje. Je současně velmi důležité pokud možno propojit místa s podobným intenzivním prožitkem na náplavkách a ještě lépe na ostrovech, případně rovnou lodímo.

## Ad.6

Zelený prstenec na rozhraní intra a extravilánu je podobně iluzorní jako imploze.

#### Ad.7

Úvaha o tom, kde mohou být mrakodrapy, musí být logická. V Americe je to ztopoření zpravidla na dně údolí tzv. downtown. Pařížská Defence je podle amerického vzoru v ose Champs Elyseé za kopcem L'arc de Triomphe, dole v Neuilly a není z centra města vůbec vidět. A my zase máme podle vzoru Defence celým městem nesmyslně protaženou smradlavou dálnici místo boulevardu Elysejských polí. Naopak na kopci máme uptown pankrácké zuby mrakodrapů. Praha je ve srovnání s jednoduchou čtyřikrát větší a placatou Paříží, o Americe ani nemluvě, daleko složitější. Na Prahu je nutné se dívat jako na sochu nejdříve na fyzickém modelu a pak ve skutečnosti. V tomto kontextu se modrý rohlík erekce Metropolitního plánu architekta Romana Kouckého jeví jako bezmyšlenkové plácnutí do vody.

#### Ad.8

Nové mosty v Metropolitním plánu jsou zejména mosty silniční nebo železniční. Přitom nejvýznamnější pražský most Karlův je pouze pěší. Vzhledem k tomu, že dominující osobní doprava je schopna město udělat neobyvatelným, je žádoucí jako protiváhu stavět současně mosty levnější pro pěší a cyklisty. Variantou jsou také mosty víceúčelové, včetně obytných, které se do komorní Prahy velmi hodí, například mezi Podolím a Smíchovem. V doprovodném textu se doslova píše: " Je nezbytné vnímat oba břehy řeky a její ostrovy jako jednolitý celek" pak je nelogické, že hlavní autor ducha plánu odmítne projekt, který ostrovy a břehy Vltavy propojuje.

#### Ad.9

Dvě hlavní městské třídy dnes užívá zejména osobní doprava. Tyto třídy se mohou změnit v bulvary jediné v případě, že se město rozhodne pro jednoznačnou podporu veřejné dopravy na úkor automobilové dopravy. Nevíme proč v deseti bodech nemá žádné místo veřejná doprava včetně nejkapacitnějšího metra, možná je to tím, že Pythagoras metrem nejezdil. Letiště by mělo být dosažitelné především metrem, které měl Metrostav postavit za zlomek ceny místo Blanky. Autem se na letiště po bulvaru mohou dopravovat VIP osoby.

#### Ad.10

Vzhledem k tomu, že v jednom z nejhezčích měst na světě Praze bydlí téměř polovina jeho obyvatel na bezduchých, nmoderních sídlištích, je nutné současně s transformací centra tento tristní stav změnit. Všechna pražská sídliště jsou v úžasných lokalitách vybavená infrastrukturou a musíme je vrstvením změnit v plnohodnotné čtvrtě s vlastní identitou. Rozhodně nestačí pouze "naznačit možnosti vkládání nových vrstev", tak jak to naznačuje architekt Roman Koucký, autor Duchu Desatera Metropolitního plánu.

#### Závěr:

Zredukovat problematiku tak složitého vrstevnatého města, jakým je Praha, na vztahy v Pythagorovém trojúhelníku je podobné tomu, kdyby se ten, který ovládá hru člověče nezlob se, přihlásil k účasti v šachovém turnaji vel mistrů a považoval se za jeho jistého vítěze.

srpen 2013

architekt  
Vlado Milunić  
605/769 079