

# Městský okruh Praha z pohledu a doteku zahradního architekta

Ing. Tomáš Pilař, krajinářský architekt

Městský okruh v číslech:

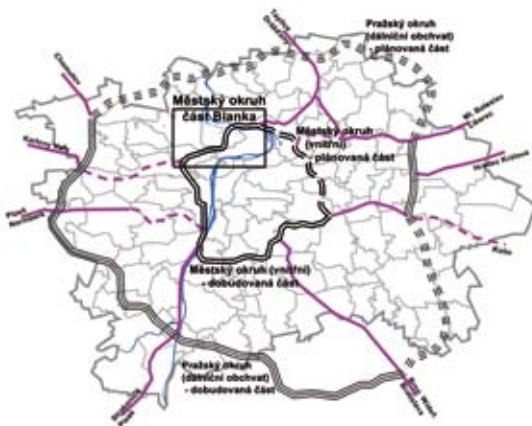
5,5 km tunelu uprostřed žijícího města | 16 ha sadových úprav (zelených ploch) | miliardy investic | milióny přání | statisíce názorů | desetitisíce oprávněných požadavků | tisíce stavebních objektů | stovky změn dokumentace | desítky realizačních fází | jedna stavba

## Trocha historie a pražských souvislostí

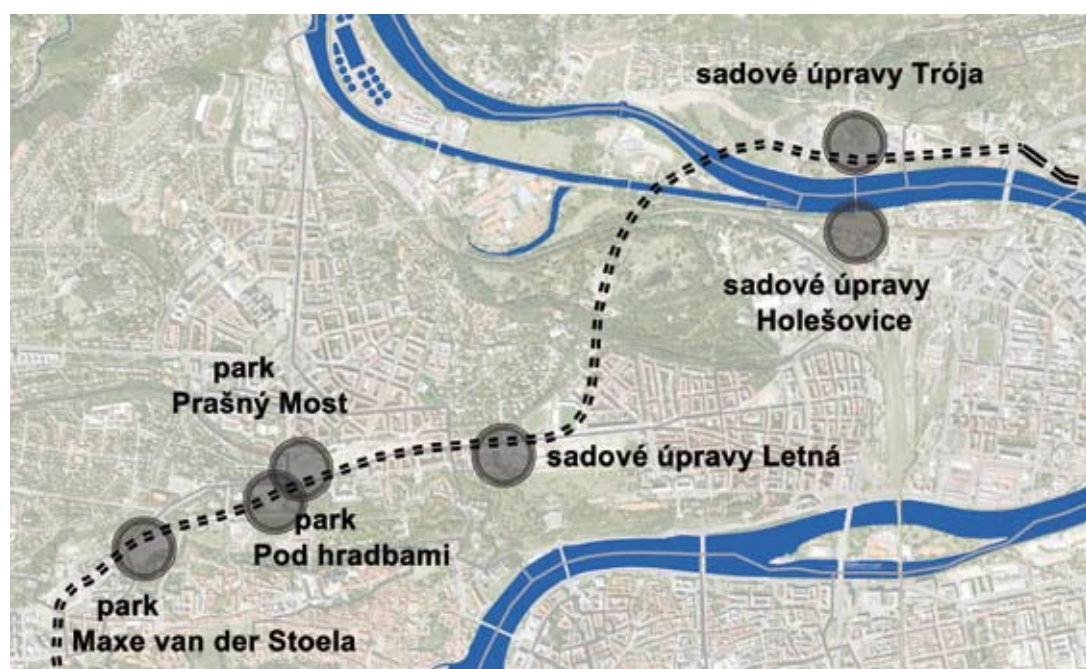
V rámci Prahy jsou budovány dva okruhy, Městský okruh (vnitřní) a Pražský okruh (vnější). Z logiky věci je jasné, že ačkoliv každý má sloužit k jinému účelu, jsou okruhy částečně mezi sebou zastupitelné (v případě nefunkčnosti jednoho se doprava přelije na dru-

hý), a budou zastupitelné tím lépe, čím si budou bližší a zároveň tím užší soubor funkcí budou plnit. Stejně tak logické je, že trasa obou podléhá politickému vyjednávání a lobbistickým tlakům a výsledné řešení představuje kompromis. V neposlední řadě jde o součást dopravní sítě v živém městě, kterou je třeba budovat postupně, přičemž se vždycky po uvolnění jednoho úzkého profilu objeví jiný.

Hledání řešení (kompromisu) je pak, mimo veškerou pochybnost, otázkou „nejméně vadících řešení“, protože řešení dokonalé neexistuje. V řadě konkrétních případů nelze odlišit, jestli oponenti konkrétního stavu jsou víc uskupením patriotů bojujících za své okolí, nebo jde o akční skupinu podporovanou někým, komu vyhovuje odlišné řešení. Překvapuje mě, jak málo má magistrát v konečném důsledku možností, aby přiměl jednotlivé městské části k ústupkům pro blaho celého města (městského rozpočtu). Alternativní řešení, které se posléze realizuje, je v mnoha případech funkčně horší nebo dražší.



Praha – topologie sítě komunikací



Městský okruh Praha – část Blanka, parkové plochy

Městský okruh Praha, část Blanka propojuje vyústění Strahovského tunelu na Břevnově a ulici V Holešovičkách, resp. Libereckou v Libni. Mezi těmito body leží okraj památkové rezervace (respektive areál Pražského hradu), kompletně zastavěné území, 60 výškových metrů převýšení a tok Vltavy. Je jasné, že proti libovolnému řešení bude řada námitek, protože princip „NIMBY“ (Not In My Back Yard = ne na mém dvorku) je všeobecně rozšířený (v občanských společnostech možná až příliš). Z prověřovaných variant (Dana = přes Dejvice, Blanka = přes Bubeneč, Hana = přes Holešovice) byla posléze vybrána Blanka. Oficiální argumenty byly pochopitelně odborné, podle kuloárových informací převažovaly ty politické. Ostatně fakt, že stavba jde po rozhraní městských částí (Dejvice = Praha 6, Holešovice = Praha 7) a s velkým odstupem mívá teoretická rozvojová jádra každé z nich, tomu napovídá.

### Trocha financí

S tunelem Blanka je přes český výraz „tunel“ pevně spojeno sémantické pole odsávání peněz. Téma bylo hojně medializováno, bohužel s malým množstvím dobrých informací. Nelze přehlédnout prostou skutečnost, že projekty v prostředí, kde je mnoho oprávněných zájmů, mají sklon se komplikovat (protahovat a prodražovat) všude po světě a asi není jediný důvod, proč by Praha měla být výjimkou.

Cenový rozdíl mezi 22 mld. Kč nákladů očekávanými a 36 mld. Kč nákladů dosaženými (cena stavební části bez technologií) zní hrozivě a téměř vyvolává touhu po trestním stíhání. Ve skutečnosti jde o část pravdy, 22 mld. Kč byla cena bez DPH a inflace. Pouze s použitím elementárního účetnictvím se tedy dostaneme přes 29 mld. Kč (inflace ve stavebnictví 2005–2014 přes 10 %, DPH 22 %). Mimo to se stavba na povrchu rozšířila na všechny strany, pro řadu prvků bylo změněno konstrukční a materiálové řešení.

Například Trojský most byl původně navržen v šířce 23,5 m, postavený most má šířku 36 m, analogicky rozšířené jsou i navazující komunikace. Podobně docházelo k evolučním změnám technického řešení mnoha dalších prvků, občas kvůli změně norem, většinou

kvůli dodatečným požadavkům, které investor akceptoval. Jenom namátkou, zapracování protipovodňové ochrany znamenalo zvýšení nivelety mostu i přilehlých komunikací v Troji a zachování záborů si vynutilo jiné řešení svahů), povelům TSK byly vyměněny betonové obrubníky za žulové, bylo změněno technické řešení všech křižovatek s ohledem na nové technické normy a tak dál... Nový Trojský most je nepřehlédnutelným a obdivovaným prvkem architektury a pravděpodobně novou ikonou Prahy; akorát že mimořádný půvab mívá i mimořádnou cenovku.

Speciálně budoucí správci objektů objevili kouzelnou mantru „já to takhle nepřevezmu“ a kouzlo mantry zajistilo, že v mnoha případech je realizováno řešení mnohem náročnější než to původně uvažované (platí to i pro správce, kteří jsou podřízeni investorovi – například TSK). Do hry samozřejmě vstoupí princip „když může on, můžu taky“, který zajistí, že požadavky se hromadí a jsou stále odvážnější.

Čekat, že za těchto okolností, kdy je investor ochoten každému splnit téměř vše, o co si požádá, se nezmění cena projektu, může jenom člověk málo předvídavý nebo politik v rámci vymezování se proti svému předchůdci. Pokud připustíme, že politika je občas válka a v té je dovoleno vše, tak není důvod říkat o svých předchůdcích celou pravdu. Navíc u změn vyžádaných v průběhu stavby vždycky platí, že jejich existenci pouští investor z rukou „strategickou iniciativu“, což již vybraný generální dodavatel dobře ví a je schopen to ocenit. Čekal jsem, že v médiích místo výroků o lumpech, kterým je potřeba jít po krku, budou slyšet výroky ve smyslu: dostáváme, co jsme si objednali, a protože to je něco jiného než původně objednané, může to stát i úplně jiné peníze. Ostatně, pokud je doba realizace mnohem delší než životnost pražského primátora, tak je logické, že každý z nich sklízal na poli, které sám nezasel, a za zaseté tak moc nemůže. Místo toho nastoupilo řízení projektu metodou „jasně, všem vyhovíme“ a „nepřipustíme žádné vícepráce“, což způsobilo vážné problémy u všech projektantů, některé tento přístup stál i samostatnou existenci. Nakonec se stavba zastavila, ani ne tak kvůli penězům (kupodivu), ale kvůli absenci



Trojský most – architektonická ikona Prahy



Milady Horákové – alej celtisů 4 roky po výsadbě



Park Maxe van der Stoela – rybníček napájený z drenážních vod z tunelu



Letná – alej v rastru dlažby

strategických rozhodnutí (jedno řešení je zavrženo a nikdo není schopen vybrat/objednat řešení jiné). O těchto detailech PR oddělení investora nemluví.

### Trocha zeleně

Kromě toho, že jsou navrženy (a většinou i zrealizovány) sadové úpravy jako doprovod rekonstruovaných komunikací, jsou na stavbu tunelu jako korálky navlečeny větší městské parky na dotčených plochách. Konkrétně park Maxe van der Stoela, park pod hradbami na Prašném mostě, parkové plochy kolem křižovatky U Vorlíků na východním okraji Letné a plochy v Troji. Protože řada těchto ploch byla původně veřejnosti nepřístupná (zahrádkářská kolonie, kurty Ministerstva obrany, plochy periferie uprostřed města...), stavba Blanka za sebou v konečném důsledku nechává mnohem víc veřejné zeleně, než kolik bylo v původním stavu. V diskusích o stavbě se objevovala srovnání počtu pokácených a vysazených dřevin. Byla vyvíjena snaha postavit proti sobě stavbou odstraňované dřeviny v přehuštěných skupinách bez prostorové perspektivy na straně jedné a na straně druhé stromy vysazované v takových odstupech, aby měly dlouhodobou perspektivu. Toto srovnání krás-

ných hrušek s krpátými padavčaty jsme odmítli a 756 vysazovaných dřevin prezentovali jako 5,6 km oboustranného stromořadí v imaginární ulici (vlastně stromořadí podél celé trasy tunelu). Použité srovnání se ukázalo jako dostatečně názorné i účinné.

V podstatě v rámci stavby vznikají samé logické a obyčejné věci, jako jsou stromořadí podél komunikací; kulisové porosty keřů (netvarované živé ploty) tvořící lem parků nebo kryjící stavební konstrukce jsou druhově pestré a víceúrovňové; plochy trávníků jsou souvislé a udržovatelné; svahy kryté pokryvnými výsadbami a stabilizované proti erozi; vodní prvky jsou napájené čerpanou drenážní vodou...

Vysazované aleje jsou tvořené převážně robustními taxony s dlouhodobým přežíváním ve městě (v zastavěné části hlavně *Celtis occidentalis* – břestovec), jsou v pravidelném rastru a tvoří výrazný architektonický rámec po celé trase stavby od Břevnova na Letnou. S rastrm alejí bylo koordinováno členění chodníků, rastr veřejného osvětlení, pozice dopravního značení i vedení sítí. Je jasné, že před vedením některých sítí stromy musí uhnout, zároveň ale trasy mnoha jiných sítí lze budoucí výsadbě přizpůsobit a „místo pro stromy“ zachovat. Má to jedinou podmínku – účast v projekčním procesu po celou dobu nebo mimořádně vnímavé partnery na straně stavebních projektantů. Poděkování patří členům projekčních týmů z firem Satra, Pudis a Metroprojekt Praha, kteří se postupně během projektu přepnuli ze stavu „zeleň je poslední vrstva nanášená na zbytkové plochy (je to nátěr)“ do stavu „zeleň potřebuje podmínky (i když ploch moc nezbyvá, tak musí mít logiku)“. Navzdory pozici, kterou má zeleň na velké dopravní stavbě, bude jednou z jejích výrazných částí a bude částí investice s mimořádným poměrem cena/výkon.

### Trocha hesel

- Zahradní architektura může být klenák konstrukce i dodatečně nanášený nátěr, nátěry mají však sklon se oloupat.
- Tvoření prostoru pro zeleň je stejně důležité jako zeleň samotná, akorát každé probíhá jindy.



Park Maxe van der Stoela – vodní prvek v kompoziční ose

- Půl práce zahradního architekta je opatrné odsouzení konstrukcí ostatních profesí.

### Trocha závěrů

Sice se zdá, že jsem si dost stěžoval na vedení projektu a investora, ale bez politiků a politických jednání nelze zrealizovat téměř žádný projekt, velký už vůbec ne. Jenom ti nejlepší vyjednavací dokáží diskusi udržet celou dobu ve věcné rovině, ti dobří dokáží dojít k nějakému realizovatelnému řešení. Každé takové je úspěchem.

Obecným poučením je pak fakt, že stejně důležité jako řízení dodavatelů je i řízení těch, kteří mohou do projektu vnášet dodatečné požadavky, a navíc neřízení těch druhých (hlavně pokud mají nezřízené požadavky) výrazně komplikuje řízení dodavatelů. Žádné řízení se neobejde bez dílu osobní odvahy k rozhodnutí a přijímání řešení.

Svým kolegům přeji lépe vedené zakázky a osvěcené investory schopné prosadit rozumná řešení, pěkné zakázky pak přijdou samy od sebe. Budoucím investorům přeji realizační tým, který má takové nasazení a osobní zodpovědnost za dílo, že ho nezastaví ani 2 roky zastavené platby a ne zcela důsledné vedení projektu.



Park Maxe van der Stoela – pohled ze střechy technologického centra tunelu