

PRAHA VZROSTLA v posledních letech novou výstavbou na volných plochách a nejnověji i připojením okrajových obcí do svazku Velké Prahy.

Zhuštěním a zvětšením zástavby, ale i rychlým růstem automobilové dopravy individuální vzrostla nesmírně hustota dopravy ve městě. Dopravní problémy dělaly starosti pražskému magistrátu již po první světové válce. Proto také už tehdy byl vypracován návrh na vybudování podzemní dráhy, jeho realizaci však překazila druhá světová válka.

Historické jádro Prahy a podzemní urbanismus

VLADIMÍR PÍŠA

Nutnost vyřešit současnou neudržitelnou situaci v městské hromadné dopravě přivedla naše projektanty k výslednému řešení, k návrhu sítě podzemních tratí procházejících i středem Prahy. Podzemní síť má být v celém městě doplněna překryvnou autobusovou a tramvajovou dopravou. Hlavní směry podzemních linek určil již směrný plán výstavby hlavního města Prahy, schválený vládou v r. 1964.

Podle první studie, schválené v r. 1965, měla hromadnou dopravu obstarávat tramvaj projíždějící v podzemí jen v hustě zastavěném středu města a vyjíždějící na samostatné dráhy v okrajových čtvrtích. Zde se uvažovalo nejen o samostatných tělesech přímo na terénu, ale i o tělesech postavených na pilířích. Tunely na území Starého a v části Nového Města měly vést pod zemí v tak zvané první zóně podzemních staveb, v první vrstvě podzemního urbanismu. Je to část zeminy mezi povrchem a hloubkou přibližně šest až osm metrů. V této vrstvě jsou odedávna ukládány i inženýrské sítě, založeny budovy a skrývá se zde též pražská zvláštnost evropské pověsti, přízemí románských staveb a v asanaci zbořených středověkých domů. Mezi nimi jsou ještě ukryty dosud nepoznané, ale tušené zbytky předrománské sídlištní výstavby, převážně zachované mezi hustou sítí středověkých sklepů. Jsou to prostě památky středověkého vyspělého města — pražské Pompeje.

Proto první návrh projektantů z Projektového ústavu dopravních a inženýrských staveb hl. m. Prahy na průchod tratí historickým jádrem v první zóně podzemního urbanismu vyžadoval na pracovnících památkové péče nový postup práce v ochraně kulturních hodnot, ohrožených záměry dopravních odborníků.

V srpnu 1967 byl změněn usnesením vlády ČSSR původní návrh vybudovat v Praze podpovrchové trati městské hromadné dopravy (PPT—MHD) na příkaz k výstavbě samostatné sítě podzemní rychlé dráhy, tzv. klasického metra. Studie měla být hotova v květnu 1968. Trati metra měly procházet směry tak, aby spojovaly hlavní sídliště a pracovní centra dosavadní i plánovaná směrným plánem výstavby Prahy. Hlavním

rozdílem mezi PPT—MHD a metrem je mimo osamostatnění metra a jeho rychlosti i hloubka uložení tunelů tratí a způsob výstavby. Tunely PPT—MHD se měly stavět otevřeným výkopem ihned pod povrch terénu, metro se má razit převážně hornickými metodami ve větších hloubkách.

Změnou hloubky podzemních tratí a ražením tunelů v dalších zónách podzemního urbanismu (mezi 20—40 m v rostlé skále v historickém jádru města) sice odpadlo nebezpečí přímé likvidace řady sklepů a některých historických domů, hlavně v okolí Staroměstského náměstí, ale stále tu zůstává hrozba posunu základové půdy při stavbě hlubinných tunelů při neopatrném ražení. Na území pobřežní vltavské nivy může nastat i nebezpečná změna úrovně hladiny spodní vody a tím být i ohrožena soudržnost základové půdy.

Proto pracovníci odboru stavební archeologie Pražského střediska státní památkové péče a ochrany přírody nepřerušili své výzkumy objektů kolem podzemních tratí, započaté v r. 1965 po určení sítě tratí PPT—MHD.

Dokonalá znalost stavební a historické podstaty objektů, zvláště pak sklepních a přízemních partií, umožní památkovým pracovníkům účinně spolupracovat se stavebními inženýry při návrzích na eventuální předběžné zajišťování konstrukcí proti porušení při možných posuvech půdy za výstavby tunelů metra.

Stejně tak provedlo Pražské středisko státní památkové péče a ochrany přírody a Archeologický ústav ČSAV spolu s Muzeem hl. m. Prahy výzkumy a dokumentaci památkového bohatství v území stavby malostranského automobilového tunelu mezi mosty Mánesovým a Prvního máje.

Pokusím se zdůvodnit současný názor k podzemním stavbám v Praze, tj. k výstavbě tunelů metra, automobilových tunelů, kolektorů inženýrských sítí, podzemních garáží a skladišť, podchodů pro pěši a dalších zařízení. Naznačím svůj názor na cestu k objektivnímu řešení, které by umožnilo zlepšit hromadnou dopravu bez zbytečných ztrát nebo bez porušení kulturních hodnot nenahraditelné ceny¹. Nebude podle mého názoru ani na škodu, když si v první kapitole zopakujeme ještě hlavní přírodní a dějinné skutečnosti, které podmínily tak časné, nepřetržité a hlavně relativně husté osídlení pražské kotliny, kde se dnes rozkládá hlavní město Praha.

I

Historické jádro Prahy, tj. Staré a Nové Město s Vyšehradem na pravém břehu řeky a Malá Strana s Hradčany na levé straně Vltavy, se postupně osídlovalo od nepaměti. První doklady činnosti člověka známe z nejstarší doby kamenné. V počátcích historického období našich dějin v 9. a 10. stol. bylo území středu dnešní Prahy již poměrně hustě osídleno². Na hlavních příchodech k brodům přes řeku, které byly v podhradí tehdy v místech Mánesova mostu a jižně staroměstské vodárenské věže u Karlova mostu a u ostrova Štvanice mimo vlastní sídliště, vyrostly téměř současně s hlavním osídlením při řece i některé osady v zázemí, předchůdci to dnešních okrajových čtvrtí Velké Prahy a sousedních obcí³.

Příčinou brzkého a živého osídlení území Prahy byly velmi příznivé životní podmínky. Vltava vytvořila mimo horizontálně i vertikálně členitý povrch pobřežního luhu

řadu poměrně rozlehlých teras, které poskytl výborná staveniště pro lidská obydlí a staly se i dobrou základnou pro výrobní činnost. Od těchto vltavských teras — prahů — dostalo i sídliště název — *Praha*⁴. Pro život v sídlišti měl člověk dostatek pitné vody, prýstíci z četných a mocných zdrojů na okraji teras, a pak hlavně velký tok řeky s řadou potoků ústících do ní na obou březích⁵. Tato dnes bychom řekli průmyslová voda umožnila rozvinutou výrobu potřebující vodu, jako mlynářství, zpracování koží, textilních surovin, dřeva, rud a kovů atp. Zdroje surovin byly též na dosah, buď přímo na místě, nebo v lehce dostupném okolí. Dostatek spodní vody s úrodnou sprašovou půdou náhorních rovin nejvyšších teras umožnil i intenzivní chov dobytka a obilní výrobu. Četná údolí vodních toků hustě zalesněná pak byla vhodnou skryší pro lovnou zvěř, která skýtala nejen potravu, ale i cenné suroviny. Takové poměry se zjistily nejen na území dnešní Velké Prahy, ale i v nejbližším okolí. Bohatá naleziště rud užitečných i drahých kovů a množství vhodného stavebního kamene či vápence a mocné zdroje dřeva, krátce řečeno, surovinová základna pro intenzivně se rozvíjející výrobu byla vhodně spojena s Prahou vodní cestou Vltavy a jejích splavných přítoků či přímými cestami známými od pradávna.

Dálkové cesty zpřístupňovaly sídliště při mohutném ohbí řeky ze všech stran. Sestupovaly po výhodném terénu k řece, kde několika mělkými brody mezi ostrovy pobřežního luhu překonaly tok Vltavy⁶. I tato skutečnost velmi přispěla k rozvoji Prahy, hlavně ovlivnila růst směny zboží a později i dálkového mezinárodního obchodu. Geografická poloha totiž umožnila, že brodem procházely od pradávna dálkové spoje.

Proto známý středomořský obchodní zpravodaj a kupec Íbrahím Ibn Jakúb mohl ve svém cestopise z r. 965 vylíčit Prahu jako město nejbohatší na obchod a výrobu v západoslovanském území. Zmiňuje se o Praze jako o městě vybudovaném z kamene a vápna⁷.

Všechny tyto skutečnosti, doložené přírodními zdroji, geologickými, geomorfologickými, geografickými a fyto-logickými podmínkami, hlavně však dosavadními výsledky archeologických výzkumů nás vedou k úvahám o možnostech budoucího provádění podzemních staveb v Praze. Vnucuje se dokonce i otázka, zda vůbec budeme moci v některých oblastech Prahy takové stavby budovat. Nejde zde jen o případné zničení archeologických památek z nejstarších dob osídlení, ale hlavně o ohrožení stavebních památek, které se dodnes zachovaly v celistvosti jinde nevídané — o známou pražskou architekturu, doklad středověkého rozkvětu sídliště. Víme, že Praha ve vrcholném středověku patřila mezi největší evropská města, byla například větší než tehdejší Paříž nebo Londýn⁸.

II

Pokusím se dále uvést, jakými směry by se mělo ubírat budování podzemních staveb, aby nebyly poškozeny nebo dokonce zničeny světoznámé pražské památky, dokumenty tisíciletého vývoje. Naznačím, jak by mohla být prováděna dokonalá dokumentace i případná záchrana archeologických dokladů života ve městě od nejstarších časů osídlení jeho území.

Pro budování podzemních staveb platí jistě řada mezinárodně vyzkoušených norem. Řídí se zřejmě účelem stavby s přihlédnutím k technickým a hydrogeologickým podmínkám staveniště. V Praze by k těmto podmínkám výběru staveniště měly být ještě přičteny zřetele ochrany památek, uzákoněné v roce 1958 (č. 22/58 Sb.), a to tím spíše, že zájmy státní památkové péče uznala výslovně rada Národního výboru hlavního města Prahy svým usnesením č. 51 z r. 1965 jako celospolečenské, které je nutno plně zajistit při budování tratí podzemní hromadné dopravy. Zásady konkrétní ochrany při budování PPT—MHD formulovala podrobná průvodní zpráva k cit. usnesení rady NVP⁹. Jakmile bylo Pražské středisko státní památkové péče a ochrany přírody seznámeno s obsahem studie na výstavbu metra, doplnilo schválené zásady o další všeobecné a konkrétní podmínky ochrany kulturních památek při výstavbě a provozu metra.

Usnesením rady NVP ze dne 2. 3. 1965 č. 51 byly též m. j. schváleny zásady zabezpečování zájmů státní památkové péče, obsažené v závěru důvodové zprávy návrhu usnesení. Citujeme zde doslovně znění závěru, protože obsahuje vlastně stěžejní body zásad, kterými by se měl řídit v zásadě podzemní urbanismus v Praze.

1. Provedení předběžných výzkumů a průzkumů v trasách podzemních tratí i ve vibračním pásmu kolem nich:

- a) archeologický výzkum terénu,
- b) stavebně archeologický výzkum historických objektů,
- c) stavebně technický a statický průzkum historických objektů.

2. Provedení předběžného stavebního zajištění všech historických objektů dotčených trasou a jsoucích ve vibračním pásmu.

3. Soustavné odborné sledování archeologické a stavebně archeologické.

- a) při předběžném zajišťování historických objektů,
- b) při vlastní výstavbě trati podzemní dráhy.

4. Výtvarně architektonická rehabilitace všech historických objektů a prostorů dotčených výstavbou tras a jsoucích ve vibračním pásmu. Provede se v těsném návazání na vlastní výstavbu dráhy.

5. Osobní záruky odpovědných činitelů investora a projekčních složek, stavební výroby a provozovatele drah pod tvrdými sankcemi, aby byla zaručena bezpečnost historických objektů během výstavby tunelů i při provozu hromadné dopravy, kdy musí být zaručeno nerušené užívání historických budov v okolí tras.

6. Získání maximálních zkušeností z výstavby podobných tratí v Rotterdamu, Bruselu, Kolíně nad Rýnem, Miláně, Frankfurtu n. M., Vídni a jinde pro

- a) výzkumy všeho druhu,
- b) zajišťování historických budov,
- c) pro vlastní výstavbu tratí PPT.

7. Zajišťování historických budov a výstavby nejcitlivějších úseků trati PPT zahraničními dodavateli, pokud naše podniky nedají požadované záruky.

8. Odborné vedení archeologických výzkumů zajistí Archeologický ústav ČSAV. Spolupracovat bude s Pražským střediskem státní památkové péče a ochrany přírody, Ústavem pro teorii a dějiny umění ČSAV, Muzeem hl. m. Prahy a popřípadě dalšími institucemi.

9. Odborné vedení stavebně archeologických výzkumů zajistí Pražské středisko státní památkové péče a ochrany přírody. Spolupracovat bude s Ústavem pro teorii a dějiny umění ČSAV a Státním ústavem památkové péče a ochrany přírody.

10. Stavebně statické průzkumy provede Státní ústav pro rekonstrukci památkových měst a objektů v Praze podle zadání generálního projektanta.

Poslední tři odstavce závěru změnilo jednak doplňující usnesení rady NVP č. 207 ze dne 5. září 1967 o financování a zajišťování výzkumů, jednak se pracovníci památkové péče nezúčastnili dosud studijních zájezdů financovaných NVP v rámci prací na metru.

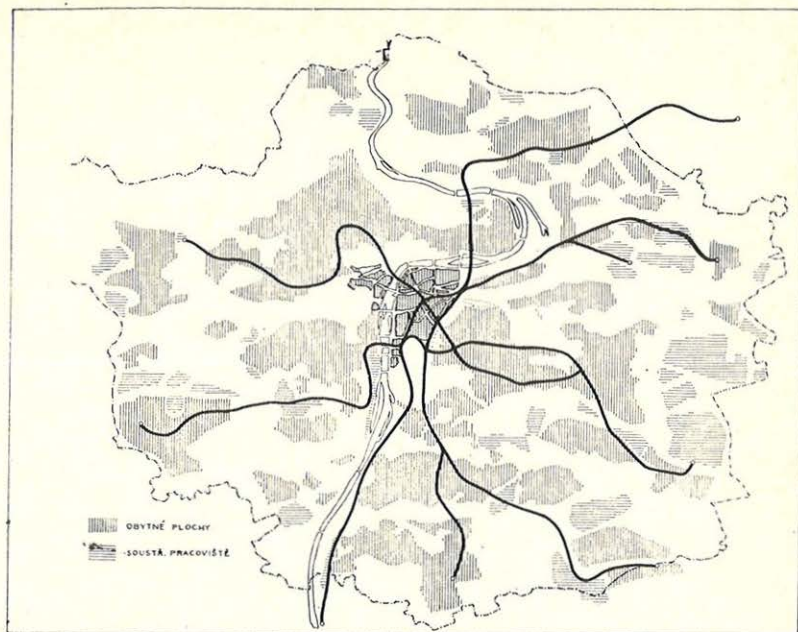
Poznali jsme, jak se zabezpečily zájmy památkové péče při návrhu na výstavbu podpovrchové tramvaje. Projekt výstavby PPT—MHD zkoumala zevrubně komise odborníků, jmenovaných předsedou státní komise pro techniku v polovině r. 1966. Této komisi zaslalo Pražské středisko svoje vyjádření ke koncepci městské hromadné dopravy v Praze (19. 8. 1966, čj. 3965/66). Hlavním požadavkem Střediska se stalo opět přezkoušení možnosti vystavět v Praze samostatnou podzemní rychlodráhu, tzv. klasické metro. Dále se poukázalo na dílčí nedostatky řešení kombinované tramvaje (PPT), které mohly přinést i nepřímé důsledky v ochraně kulturních hodnot na Novém Městě a v oblasti malostranské i Prahy 6. Z nich je nutné se zmínit o našem požadavku prodloužení tunelu z Moráně až do okolí podolské vodárny, aby se ochránila emauzsko-vyšehradská oblast od výstavby samostatného povrchového tělesa rychlodráhy. Stejně tak jsme požadovali souběžnou výstavbu tunelu PPT—MHD na Starém Městě i Malé Straně, aby se zamezilo budování rampy v Kaprově ulici při Mánesově mostě. Jednou z hlavních podmínek závěru zůstal prvotní požadavek předběžného všestranného zajištění a bezpečnosti objektů jak při budování tunelů PPT nebo metra, tak i při provozu tratí.

Spoluprací s dopravními odborníky a projektanty PPT—MHD a pak i metra získali jsme zkušenosti, které se využily k prohloubení studia o vzájemné vazbě podzemního urbanismu s cíli státní ochrany kulturních památek v historickém jádru Prahy. K jejich aktivní ochraně bylo nutno vykonat řadu předběžných heuristických a průzkumných prací.

Bezpodmínečně nutným předpokladem k výběru staveniště pro všechny podzemní stavby je předběžná konzultace s archeology, dále archeologický výzkum terénu a stavebně archeologický výzkum objektů, provedený v případě potřeby v dostatečném časovém předstihu. Hlubkovým výzkumům musí předcházet i řádná heuristika dosa-
vadních poznatků o archeologickém bohatství pod povrchem Prahy, i když jsou — žel — relativně nepatrné proti faktickému stavu, protože valná část památek uniká našemu poznání, skryta dosud pod povrchem země. První fáze heuristiky Středisko již provedlo a byla odevzdána i expertiza k úmyslu postavit určité objekty podzemního urbanismu na celém území Prahy.

Doposud je dokončen povrchový průzkum historické architektury na Starém Městě, Malé Straně a na Hradčanech, tzv. pasportizace památkově chráněných objektů. Pokračuje se v podobném průzkumu novoměstských objektů i předměstských památek. Pasportizaci již po léta provádí na podnět Památkové péče ÚNV hl. města Prahy z poloviny padesátých let a územního plánu ÚNV Státní ústav pro rekonstrukci památko-

Návrh postupu
výstavby sítě metra
(kresba F. Řečínský
podle
D. P. Metroprojekt)



vých měst a objektů v Praze. Odborným vedoucím průzkumu je Dobroslav Líbal z ateliéru Eduarda Stacha.

Archeologický výzkum na území Prahy se dosud plánovitě nebo systematicky neprováděl. Jsou jen známy výsledky dílčích dokumentací a nálezových zpráv ze záchranných výzkumů, podnikaných náhodně při různých stavebních akcích. Pražské středisko státní památkové péče a ochrany přírody zpracovalo první etapu soupisu této dokumentace, která je uložena v ústavech zabývajících se dosud archeologickým bádáním v Praze, nebo byla nějak publikována. Středisko provedlo i grafické zhodnocení dislokace těchto záchranných výzkumů v plánu města v měřítcích 1 : 1000 a 1 : 5000. Zde jsme označili dále i předpokládané lokality archeologických nalezišť a chráněné oblasti.

Na podkladě pasportizace a heuristiky archeologických výzkumů s předpokládanými nalezišti dokladů dávného života lze pak určit, kde a za jakých podmínek bude možno uvažovat o provádění podzemních staveb. Před definitivním schválením staveb ze strany památkové péče bude podle potřeby nutno provést archeologický výzkum terénu a stavebně archeologický výzkum objektů a jejich bezprostředního okolí. Jedině tak je možno předejít nečekaným objevům při výstavbě, které přinejmenším zdržují plynulost stavebních prací, nebo je také dokonce znemožní. Vlastní památky jsou vždy při akcích na neprozkoumaných staveništích vysoce ohroženy, zvláště dnes při běžném používání kapacitních přemísťovačů zemin. Jak jsme poznali v první kapitole, je Praha přímo nasycena doklady života jejích obyvatel za tisíciletí.

Dříve než budou zpracovány základní povrchové průzkumy objektů a stanoven plán systematických výzkumů města za účasti všech příslušných ústavů, lze stanovit zásadní podmínky pro záměry podzemního urbanismu:

Základní dokumentace archeologického fondu a koordinace potřebných výzkumů bude usnadněna prací Archeologické komise pro Velkou Prahu. Byla ustavena v prosinci 1969 jako výsledek mnohaletého úsilí pražské památkové péče o soustředění výzkumu pražského památkového bohatství. Je velkou zásluhou akademika Jana Filipa, předsedy Archeologické komise pro Velkou Prahu, a ředitele Zdislava Buřivala, jejího místopředsedy, že se zasadili o její ustavení. Je to vlastně první krok k zřízení ústavu pro výzkum historické Prahy, o jehož založení již usiloval akademik Zdeněk Wirth a krajský inspektorát státní památkové péče ÚNV hl. m. Prahy v padesátých letech.

Život v sídlišti se odehrával na povrchu šterkopískových teras a na údolních říčních náplavách. Svědčí o tom dosavadní výsledky výzkumů. Velké povodně, z nichž některé zaznamenal i Kosmas, jistě přesunuly horní vrstvy šterkopísků, zvláště v údolní nivě. Starší památky, pokud je voda nerozmetala beze stop v řečišti, se dostaly tak pod hladinu šterkopísků, nově vytvořenou povodní. Jedině tak si můžeme např. vysvětlit existenci mohutné, na sucho kladené zdi z velkých lomových kamenů, zjištěné hluboko pod hladinou šterkopískové maninské terasy na jejím okraji severně od průjezdu domu čp. 459/I na Malém náměstí¹⁰. Stejně tak lze i klasifikovat situaci staršího kamenného domu pod románským objektem čp. 16/I¹¹. Při dosavadních stavebně archeologických výzkumech jsme poznali, že středověká výstavba se stavěla vždy na hladinu únosné šterkopískové základové půdy. Tím máme tedy fixovanu spodní hranici základové spáry objektů vystavených v Praze na vltavských terasách. V údolní nivě a na části maninské terasy můžeme datovat takto postavené domy až po velké povodni v r. 1118. Starší objekty mohou být zachovány pod hladinou šterkopísků, utvořenou povodní v r. 1118, tj. v mocnosti maninské šterkopískové terasy a v pobřežním luhu¹².

Proto stanovíme, že archeologicky cenné vrstvy jsou nejen historické náplavy a navážky, ale i šterkopísková vrstva prakticky až do hladiny spodní vody v období raného feudalismu, pohybující se tehdy v absolutní výšce asi 182–183 m n. m.¹³

Na území pobřežního luhu a v části maninské terasy, tj. vlastně na území celého Starého Města a v jižní partii Nového Města, musíme tedy zkoumat i vrstvy šterkopísku asi jeden až dva metry pod úroveň dnešní spodní vody, pokud mají být zasaženy stavbami. Není ani předem vyloučeno, že v určitých oblastech se najdou stopy lidské činnosti i blízko skalního podkladu, tj. pod absolutní kótou 182 m n. m.

Vertikální i horizontální členitost terénu na Starém a Novém Městě i Malé Straně máme prokázanu právě nestejnou úrovní zakládání budov ve středověku. Růst terénu náplavami a později i navážkami vyčteme opět z vrstvení půdy kolem zdiva objektů a pod uličním povrchem. Dnešní povrch půdy Starého a Nového Města s Malou Stranou je výsledkem tisíciletého vývoje postupného vyrovnávání, ať již činností řeky a povětří nebo lidskou prací při tvorbě sídliště. Velmi instruktivním dokladem je výškový rozdíl povrchu půdy u románských objektů pod novou úřední budovou čp. 16/I v Kaprové ulici. Úroveň základových spár se měnila dále při pozdějším horizontálním narůstání objektů v původně dvorcových parcelách. Vodítkem tu bylo vyrovnávání terénu v okolních komunikacích a na veřejném prostranství, jakož i kapacita hloube-

ných podzemních skladišť zboží a zásob — gotických sklepů. Pěkným příkladem je zde růst objektu čp. 553/I na Staroměstském náměstí, který prozkoumali pracovníci Pražského střediska právě v rámci předběžného výzkumu památek na trase A podzemní tramvaje. Zde můžeme pozorovat nejen značnou vertikální členitost základových spar, ale i horizontální narůstání domů v areálu původního dvorce. Obojí členitost dnešního vnějškově uceleného konglomerátu objektu však je příčinou statické nestejnorodosti, která zvyšuje zranitelnost památky při podzemních stavbách v její blízkosti. Proto je na místě maximální obezřetnost i při běžných výkopech pro kanalizační odbočky. Porušení stability na jednom místě v tak pestrém stavebním konglomerátu, jaký představují pražské historické objekty, může mít za následek doslova řetězovou reakci v celém domovním bloku.

Základním požadavkem pro podzemní stavby jakéhokoliv druhu v ulicích městské rezervace je vysoce kvalitní zabezpečení výkopu nebo tunelu a dokonalé zdušení půdy při zahazování nebo pečlivé těsnění prostoru mezi klenbou tunelu a vyraženým otvorem v zemině. Nutno vyplnit spáry ve skále v okolí tunelové trouby, zvláště pro spodní tekoucí vodu, aby se těleso nestalo jakousi drenáží, převádějící rychleji vodu a tím způsobující pokles spodní vody pod Starým Městem. Po stavbě podzemního objektu, byť nejjednodušší stoky nebo kabelové trasy nesmí dojít k dosedání půdy nebo dokonce většímu pohybu. To má katastrofální následky pro okolní historickou výstavbu¹⁴. Ani provoz v podzemní stavbě nesmí narušit statické poměry okolní zástavby, tím méně rušit její uživatele zvukovými vibracemi.

III

Z naznačené existence kulturních památek, architektonických nebo archeologických, jimiž je pražské území přímo nasyčeno, vyplývají tyto závěry pro podzemní stavby jakéhokoliv druhu:

1. Pro území plánované městské rezervace, tj. Staré a Nové Město s Vyšehradem a Malou Stranu s Hradčany, by se mělo stát samozřejmostí, že větší podzemní prostory, jako tunely podzemní dráhy, garáže, skladiště a hlavní kolektory, se budou stavět v soudržném skalním podkladu nebo alespoň pod kótou 180 m n. m. na Starém Městě. Pokud účel stavby podmiňuje vyšší uložení objektu, tj. v kulturních vrstvách, bude nutno bezpodmínečně provádět archeologický výzkum předběžně v celé kubatuře objektu a jeho výkopu, pokud lokalita sama nedovolí jiné formy, např. místních sond nebo dokumentace během stavby. V případě nálezů nenahraditelné památky bude nutno jednat s investorem výstavby podzemního objektu o změně trasy nebo umístění. Prokáže-li se nemožnost takové změny, bude nutno nenahraditelnou památku přemístit, pokud možno v celku, do muzea nebo na jiné místo¹⁵. Přemísťování podzemních staveb a nakonec i vlastních památek neprospěje ani nové výstavbě, ani památkám. Zde vidíme, jak je oprávněným požadavek výše zmíněného předběžného průzkumu a výzkumu lokalit ještě před definitivním určením staveniště.

2. Každé záměry a studie podzemních staveb je proto nutno stále konzultovat s Pražským střediskem státní památkové péče a ochrany přírody. Jeho pracovníci doporučí z jejich hlediska nejvhodnější staveniště, kde překážky budou relativně nej-

menší. Zařídí též včas předběžné výzkumy, aby jak výběr staveniště, tak hlavně vlastní stavební akce proběhly bez zbytečných nečekaných zdržení a kulturních škod.

3. V harmonogramu každé podzemní stavby bude přesto nutno počítat se ztrátovými časy, nutnými pro dokumentaci nečekaně nalezené památky, zvláště tam, kde nebyl proveden výzkum celého staveniště, resp. kde se kubatura těžené zeminy neodstraňovala archeologickou metodou, ale těžební mechanizací.

4. Tunely podzemní dráhy by se neměly budovat v první zóně podzemního urbanismu, a to nejen z důvodu ochrany památek, ale hlavně pro zachování plynulého života ve městě a životního prostředí při výstavbě podzemní dráhy¹⁶.

Přemístěním tunelů podzemní dráhy do větších hloubek se nenaruší ani dosud vyhovující zařízení inženýrských sítí, zvláště pak kvalitních hlavních kanalizačních sběračů kolem Staroměstského náměstí¹⁷.

5. Tunely jakékoliv dimenze musí být hloubeny tak, aby byl prakticky vyloučen pohyb okolní půdy, který by ohrozil výstavbu v nadloží stavby. Pokud by se nedalo sedání půdy odstranit, bude nutno bezpodmínečně a předběžně zajistit stabilitu historických budov v dosahu účinků pohybu půdy vyvolaného stavbou nebo provozem tunelů.

6. Otevřené výkopy všech rozměrů nutno užívat jen tam, kde technologický postup a zabezpečení výkopu při stavbě i po jejím dokončení vyloučí bezpečně jakékoliv ohrožení okolní výstavby při stavbě i při provozu zařízení tak budovaného. Prakticky bude možno takové stavby aplikovat jen v širokých ulicích, náměstích a na volných prostranstvích. Menší rýhy, zvláště pro kanalizační přípojky, nutno budovat a hlavně zabezpečit po uložení tak, aby se vyloučil nebezpečný pohyb půdy.

7. V budoucnu by bylo vhodné vyloučit průběh hlavních kolektorů a kanalizačních sběračů územím Starého Města a Malé Strany. Pro obsluhu území postačí snad zbudování kolektorů minimálních rozměrů a pokud možno tunelovou metodou s použitím nejmodernější, již osvědčené technologie.

8. V území městské rezervace bude vhodné vybudovat zmíněnou kolektorovou síť v napojení na hlavní linky celoměstské v takové době, aby včas nahradila dožívající starou síť. Tím se úplně odstraní v budoucnu dnešní stálé rozkopávání ulic při opravách, které nejen ohrožuje stabilitu památek, ale znečišťuje cenné fasády a vzácná umělecká díla i zhoršuje životní prostředí rezervace. Nejlépe bude, když se toto velké dílo provede ihned v navázání na výstavbu podzemní dráhy.

Nakonec možno doporučit projektantům výstavby metra, aby využili prostoru mezi stropem stanic a povrchem půdy v ulicích, na náměstích nebo na větších volných plochách k postavení garáží, podchodů či skladů. Využije se tím volný prostor po vytěžené zemině při výstavbě stanic metra otevřeným výkopem a pomůže se tak katastrofální situaci v parkování aut ve vnitřním městě. Někde se může zlepšit i situace v zásobování pohostinství a obchodní sítě a rozmnoží se podchody pro pěší, čímž se opět pomůže plynulosti automobilové dopravy na povrchu.

Všechny jmenované nedostatky v dopravě či zásobování znesnadňují dosud nejen moderní život ve vnitřním městě, ale škodí přímo i životnímu prostředí rezervace a znevažují estetickou rovnováhu a účín uličního interiéru v historické zástavbě.

Jak jsem již uvedl, vyplynuly zásady a podmínky památkové péče pro podzemní

urbanismus z dlouholeté zkušenosti pracovníků památkové péče ve spolupráci s projektanty a teoretiky dopravních staveb i podzemního urbanismu. Je společným zájmem obou stran, aby v Praze byla vybudována skutečně moderní hromadná doprava a inženýrské sítě. Bude to i v zájmu zachování tisíciletých kulturních památek, jejich přístupnosti a bezpečnosti proti následkům povrchové těžké hromadné i stále rostoucí individuální dopravy. Nesmíme však vůbec připustit, aby modernizací města vzal za své nebo byl jen porušen jakýkoli předmět obdivu současného cizineckého ruchu a výraz naší národní kultury, která se zařazuje po bok evropského dění. Naše generace má nesmírnou odpovědnost vůči historické Praze, tak vzácně dodnes zachované, tak obdivované celým světem. Historická Praha je součástí životního prostředí moderního velkoměsta, nikoliv muzeální atrakcí. Tou cestou musí jít i její regenerace.

Poznámky

- ¹ První zpracování otázky bylo načrtnuto pro urbanistickou konferenci, která se měla konat v létě 1967 v Praze. Pro konferenci byl vydán též sborník, kde se zveřejnila zmíněná práce. V. Piša, Historické jádro města a podzemní stavby. Symposium o výstavbě města. Sekce podzemní urbanismus. Vydal PŮDIŠ, Praha 1967. O podobné problematice jedná též článek Vladimír Piša, Ochrana památek stavebních a archeologických, jako součást kapitoly Předpoklady pro tvorbu životního prostředí, uvedené ve Sborníku Metro — nový fenomén města, Architektonická tvorba stanic Metra, který vydal v květnu 1971 podnik Metroprojekt Praha. V letošním roce 1973 bude jednáno se stavební výrobou o možnostech těžení zeminy kulturních vrstev archeologickou metodou v místech, kde předběžné výzkumy nejsou z technických důvodů možné.
- ² Vladimír Piša, O vývoji Prahy v raném feudalismu. Staletá Praha I. Praha 1965. Str. 19—65. Zde i starší literatura jakož i seznam pramenů.
- ³ Vilém Lorenc, Mové Město pražské. Hubert Ječný, Staré cesty v pražské krajině. Ochrana památek. Praha 1959. Str. 9—47. Hubert Ječný, Historický urbanismus v památkové péči. Monumentum tutela — Ochrana pamiatok 1. Bratislava 1966. Zde i starší literatura.
- ⁴ Původní názor, že jméno „Praha“ vzniklo od prahů, skalních zbytků v řece, je podle mého názoru neudržitelný, protože peřeje má více řek, u nichž vznikla sídliště. Pro území Prahy jsou typické štěrkopískové terasy, staré prahey v terénu vytvořené řekou, na nichž sídliště postupně rostlo. Přechody z luhu na terasu a na další stupně, to jsou skutečně typické prahey v sídlišti při původním vzhledu utváření půdy. Mám pocit, že i varšavské předměstí Praga dostalo název právě od vzhledu původního terénu Varšavy ve vztahu k řece. Problém Varšavy byl konzultován s Doc. dr. ing. arch. A. Tomaszewskim z Varšavy. Vladimír Piša, Stará tvář pražské půdy. Ochrana památek 2. Praha 1958. Str. 25—31. V textu starší literatura.
- ⁵ Quido Záruba, Geologický podklad a základové poměry vnitřní Prahy. Praha 1948.
- ⁶ Vltava má jinde ve středních Čechách úzký a v hlubokém údolí ponořený tok, nevhodný jak pro vytvoření kapacitního brodu, tak hlavně pro život a růst sídliště.
- ⁷ Vilém Lorenc, Ibrahima Ibn Jakúba Cesta do zemí slovanských (podle Westberga a Kowalského) čís. inv. 108 241, Státní židovské muzeum v Praze. Týž, Ibrahím Ibn Jakúb, Cesta do Čech (čís. inv. 108 242 — tamtéž).
- ⁸ Vilém Lorenc, Nové Město pražské. Ochrana památek, Praha 1959. Str. 9—34.
- ⁹ Návrh na schválení požadavků státní památkové péče při výstavbě podpovrchových tratí hromadné dopravy v Praze, předložený radě NVP dne 2. března 1965, obsahuje mimo navržená usnesení též důvodovou zprávu o čtrnácti stranách, vyjádření státní památkové péče k investiční studii výstavby PPT v Praze podle situace 1 : 1000, požadavky archeologických výzkumů prováděných současně s výstavbou PPT s nároky na zvláštní způsob výkopů rýh v terénu, pokyny pro archeologický výzkum a zajištění nálezů v úseku PPT Vltava — Příkopy (dané již dne 11. 12. 1964 spisem Pražského střediska státní památkové péče a ochrany přírody, čj. 3757/64) a požadavky na statické zabezpečení ohrožených památek a průzkum vibračních pásem kolem PPT. Návrh usnesení přijala rada NVP kladně v uvedeném zasedání pod číslem 51.

- ¹⁰ Výzkum provedl v r. 1951 Bohuslav Novotný z archeologického oddělení Muzea hl. m. Prahy. Další z možných příkladů jsem uvedl na str. 57—61 studie „Jak rostla Praha — Nová poznání nejstaršího vývoje sídliště“. Kniha o Praze 1961. Orbis 1961.
- ¹¹ Vladimír Piša, Nové poznatky o domě čp. 16 na Starém Městě pražském. Památková péče 1963. Čís. 7. Praha 1963.
- ¹² V maninské terase jsme našli pod severním křídlem objektu čp. 597/I při Štupartské ulici i blíže neurčený kamenný dům, postavený z lomového materiálu jako polozemnice se schody. Viz též Vladimír Piša, O vývoji Prahy v raném feudalismu, o. c. Str. 40. Rekonstrukci staré tváře pražské půdy jsem se pokusil provést na plánu při studii Stará tvář pražské půdy, o. c. Obr. č. 38.
- ¹³ Viz též Vladimír Piša, O staroměstském opevnění Juditina mostu (k osmistému výročí stavby kamenného mostu). Ochrana památek. Praha 1960. Str. 82, 94.
- ¹⁴ Špatně provedená stavba kanalizační větve poničila nárožní pilíř domu čp. 604/I — Týnské školy — na Staroměstském náměstí. Dešťový svod pod nárožím domu čp. 229/I v Husově třídě porušil pilíř, způsobil jeho sesouvání a ohrozil celý objekt.
- ¹⁵ Podobně postupovali i v Miláně při stavbě podpovrchové dráhy. Nalezený římský most přenesli v celku na jiné místo a instalovali. Součásti baziliky Sta Tecla ponechali na místě vedle vestibulu podzemní stanice metra. Část zdiva apsidy baziliky přenesli do lapidaria v Castello Sforzesco. (Podle dokumentace projektového ústavu Metropolitana Milanese a vlastních pozorování v Miláně.)
- ¹⁶ Viděli jsme při povrchovém výkopu trasy v Čelakovského a Vrchlického sadech pro zamýšlenou podpovrchovou tramvaj, jak zde byly zničeny porosty a okolnímu obyvatelstvu krajně znepříjemněno životní prostředí a vcelku zde narušen život města.
- ¹⁷ Přeložky inženýrských sítí, vyvolané výstavbou PPT-MHD, ohrožovaly totiž památkovou podstatu staroměstské architektury daleko více než vlastní průchod tunelu trati. Modernizace inženýrských sítí se musí ve vnitřním městě stát součástí kolektorového systému v celé Praze, nikoliv jen dílčí akcí, narychlo prováděnou bez použití osvědčených progresivních metod.