

**ÚZEMNĚ ANALYTICKÉ PODKLADY HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY**

**TÉMA 11.15**

**KOMPOZIČNÍ OSY A PRŮHLEDY**

Objednatel:  
Útvar rozvoje hl. m. Prahy, příspěvková organizace, Vyšehradská 57/2007, 128 00 Praha 2

Zhotovitel:  
Doc. ing. arch. Michal Hexner, CSc., Branická 219, 140 00 Praha 4

## **ČÁST A - KOMPOZIČNÍ OSY**

# A1. ÚVODNÍ TEXT

## A1.1. ÚKOLY PLYNOUCÍ ZE ZADÁNÍ

Citujeme:

Cílem zadávaného úkolu je zpracování dílčího jevu územně analytických podkladů „Kompoziční osy a průhledy“ (*založené kompoziční osy zástavby, které se propisují do stávajícího založení města, nebo exponované pohledové osy uplatňované na významné stavební a přírodní dominanty a vizuální příležitosti koridorového charakteru*).

(konec citace)

## A1.2. ÚVODNÍ POZNÁMKA

Základem urbanistické formy Prahy jsou přírodní podmínky vytvářející terénní útvar, v rámci kterého postupně vznikaly a posléze byly zakládány jednotlivé části města. Od 30. let 13. století se město rozvíjelo ucelenými plánovanými útvary s pravidelnou osnovou a funkční hierarchií prostoru. O století později se v založení Nového Města Pražského objevují prvky ideových a estetických záměrů, včetně organizace vizuálních vazeb, které pak provázejí celý další urbanistický vývoj města. Osnovou kompozice Prahy však zůstaly až do dnešních dnů přírodní podmínky, na které pak navazují formální prvky kompozice, mezi které oba jevy sledované v této kapitole patří. I tak jsou tyto jevy, především pak kompoziční osy, v pražských podmírkách specifické svojí mírou sepětí s historickým vývojem a geografickou situací.

## A1.3. DEFINICE POJMU

**Kompoziční osa:** významná, historickým vývojem vzniklá nebo záměrně založená linie uvnitř zástavby, nebo urbanizovaného prostoru, soustřeďující funkční aktivity a prostorové senzace. Kompoziční osy mohou propojovat části města, mohou, ale nemusí směřovat k významným cílům (uzlům) městské struktury nebo krajiny (cílem může být i významný přírodní útvar).

**Poznámka:**

V souvislosti s definicí pojmu kompoziční osa (dále také KO) v situaci Prahy, je třeba vymezit či upřesnit tento pojem ve vztahu k některým dalším prvkům osnovy městské struktury. Důležité uliční trasy a koridory – siločáry rozvoje města sestávají jak z úseků s charakterem kompozičních os, tak z částí, kterým náleží definice „kompozičně významná komunikační kostra“ (viz téma 11,14 dle dokumentu „ÚAP hl.m. Prahy - Rozpracování metodiky a obsahu zpracovaného kolektivem ÚRM HMP v květnu 2007). Vztah těchto dvou jevů se vyvíjel a bude dále vyvíjet, a není vždy jednoduché je rozlišit. V rámci této práce zatím nedošlo k jejich koordinaci, a roli zde hraje rovněž možná subjektivita pohledu.

Pokud chápeme, resp. překládáme do češtiny pojem „kompozice“ jako „skladbu“, pak za další z charakteristik kompoziční osy můžeme považovat nejenom výše uvedené soustřeďování funkčních a prostorových aktivit, ale i jejich záměrnou prostorovou organizaci a orientaci. Tím se pak odlišuje od ostatních typů kompozičně významných prvků města (komunikace, přírodní útvary atd.).

#### A1.4. MOŽNÁ KATEGORIZACE

V zásadě lze kompoziční osy kategorizovat ve dvou rovinách:

- na základě jejich vlastností či charakteristik (původ, forma rozvoje, geografické souvislosti atd.)
- měřítkem a významem v rámci městské struktury.

Kategorizace by v tomto případě měla definovat základní typy kompozičních os, které jsou charakteristické jak pro Prahu jako celek, tak pro její části. I tak je pak každý jednotlivý příklad jedinečný svými konkrétními geograficko-historickými souvislostmi a urbanisticko-morfologickými charakteristikami.

Na základě studia problematiky uvádíme možnou kategorizaci či typologii kompozičních os (dále KO), která dle našeho názoru odpovídá pražské situaci.

#### Příklady možné kategorizace

##### 1) dle původu:

- KO v rámci přírodních útvarů – urbanizované koridory dané přírodními podmínkami (koridor Vltavy, část koridoru Botiče atd.)
- KO vytvořené člověkem (uliční a parkové KO)

##### 2) dle způsobu vzniku:

- záměrně založené (Dejvická / Technická, Anglická / Francouzská)
- evoluční (Královská cesta, Bělohorská)
- jejich kombinace (Hustiská / Koněvova, Sokolovská)

##### 3) dle doby vzniku trasy (pokud nelze datovat přesně):

- KO historického jádra předlokační
- KO městské kolonizace (13. – 14. století)
- KO v rámci rozvoje v 19. století
- KO v rámci regulací 20. století

##### 4) dle významu:

- I - KO celoměstského významu (koridor Vltavy, části koridorů Botiče, Rokytky, ulice Sokolovská, Vinohradská)
- II - KO sektorového významu (Zenklova, východní část ul. M. Horákové, Vršovická)
- III - KO čtvrtového významu (Komunardů, Lhotecká, Park Přátelství na Proseku, Radlická – východ)
- IV - KO místního významu (Na Petřinách, pěší osa sídliště Barrandov, Na Hanspaulce)
- KO podružné (pěší ulice na sídlištích Pankrác, Za Hanspaulkou, Spořilov – Jižní nám. – Východní nám.)

##### **5) dle měřítka či rozměru**

- KO velkého měřítka (Bílá Hora – Strahov, parková osa JZM, koridor Vltavy)
- KO větší délky (Václavské náměstí – Vinohradská, Sokolovská, Hustinská – Koněvova)
- KO střední délky (Seifertova, Branická - Starý Braník, Dejvická – Technická)
- KO malé (Kladenská, Zenkova, Kaprova, Lidická)

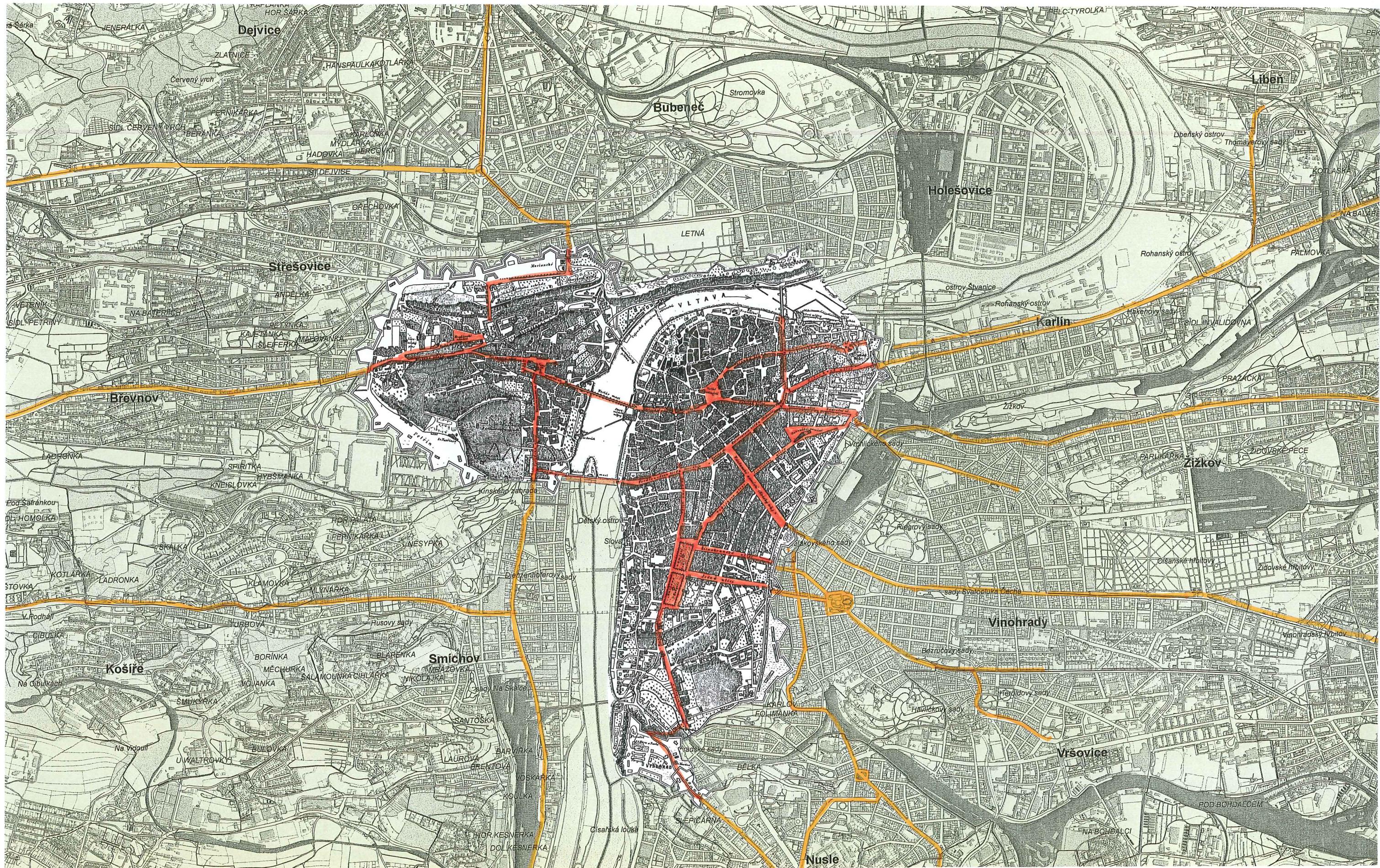
V tabulkách vybraných KO je pak z výše uvedených možností použita kategorizace:

- ad 1) - dle původu (tabulka KO1)  
ad 2) - dle způsobu vzniku (tabulky KO2, KO3)  
ad 4) - dle významu (tabulky KO1, KO2, KO3)

Doba vzniku není kategorizovaná, ale vyjádřená konkrétní časovou etapou.

## A2. STRUČNÉ HISTORICKÉ SOUVISLOSTI

V počátcích města, v předlokačním období (9. – 12. století), směřovaly cesty k jádru kotliny a brodům. Tam vznikaly první uzlové prostory tržišť. Cesty byly obestavovány a vznikaly uliční koridory. Ty nejvýznamnější koncentrovaly na sebe důležité stavby a další prostory a staly se zárodkem kompozičních os. Období pražské městské kolonizace (13. století) přineslo významné kompoziční osy nové (Havelské Město – Rytířská) a také intenzifikaci starých uličních tras do podoby kompozičních páteří středověkého souměstí (tzv. Královská cesta). Vrcholný počin gotické stavby měst – Nové Město Pražské (14. století) bylo založeno na soustavě kompozičních os, které propojily starší zástavbu s hlavními prostory nového založení a směřovaly k důležitým cestám za hradbami města. Část z těchto os si svůj význam zachovala dodnes (Václavské náměstí, Jindřišská – Vodičkova, Na poříčí atd.), některé byly přerušeny (Hybernská) či ztratily na významu (Na Slupi – Vyšehrad). Období renesance potvrdilo významné prostory a koridory dílčími přestavbami a přineslo formální kompoziční útvary severních hradních zahrad a obory Hvězda. Pro vizuální scénu Prahy a její ideový obsah tak důležité období baroka dále potvrdilo a intenzifikovalo kompoziční osou města, v podstatě však nové osové útvary nevznikly. V průběhu 18. století se upřesnily trasy důležitých cest, vycházejících z bran barokního opevnění. Tyto cesty se pak staly v průběhu 19. a 20. století přirozenými kompozičními osami nových městských útvarů, které postupně obklopily historické město (ulice Sokolovská, Vinohradská, Bělohorská atd.). Formální blokové osnovy nových měst 19. a počátku 20. století přinesly klasické pojednání kompoziční osy směřující k záměrně umístěné důležité stavbě (Vinohrady, Žižkov, Letná, Dejvice). Od poloviny 19. století byly také opět intenzifikovány historické prostory novými přestavbami (staroměstský okruh) a dominantami (Václavské náměstí). Zcela nový typ kompoziční osy vznikl výstavbou pravobřežního vltavského nábřeží. Úseky levobřežní dostaly odlišný charakter a nelze je za kompoziční osu považovat, nicméně Vltava jako celek se postupně stala hlavní kompoziční osou Prahy. Expanze města od 30. let 20. století, a především po 2. světové válce, nahradila postupně tradiční blokové osnovy volnými zastavovacími systémy. Sídlištění útvary, stavěné od 50. do konce 80. let, se pojmu kompoziční osy nezříkaly, ale interpretovaly ji v jiné morfologické podobě (Počernická, Červený vrch – Evropská). V řadě případů se kompoziční osou velkého měřítka stal park (Prosek, Ďáblice, JZM). Poslední desetiletí přineslo opět intenzifikaci stávajících kompozičních os. Fragmentální rozvoj, charakteristický pro nedávné období, městskou strukturu o nové kompoziční osy neobohatil.



VAZBY ULIČNÍ SÍTĚ HISTORICKÉHO A SOUČASNÉHO MĚSTA

SITUACE 1 : 25 000

## A3. VYBRANÉ KOMPOZIČNÍ OSY

### A.3.1. POZNÁMKY K VÝBĚRU A KE ZPRACOVÁNÍ TABULEK

Analyzované kompoziční osy jsou kromě předchozí charakteristiky typických příkladů identifikovány v půdorysných situacích (celková 1 : 25 000 a pro historické jádro v menším měřítku) a důležité údaje o každém z nich jsou zpracovány v tabulkové formě. Vybrané KO jsou pak ještě dále podrobněji charakterizovány.

Kompoziční osy jsou rozděleny do tří tabulek:

#### 1) Kompoziční osy 1 – urbanizované koridory Vltavy a jejích přítoků, údolí

V této tabulce jsou uvedeny urbanizované koridory, resp. jejich části s charakterem kompozičních os, jejichž základní prostorová forma je dána přírodním terénním útvarem údolí. KO jsou vyznačeny v mapě 1 : 25 000, která tvoří samostatnou přílohu.

#### 2) Kompoziční osy 2 – historické jádro

Pro lepší přehled jsou kompoziční osy v rámci historického jádra vyznačeny v samostatném mapovém podkladu menšího měřítka a specifikovány v této samostatné tabulce. Charakter KO je posuzován podle současné situace, a souvisí také s návaznostmi mimo historické jádro.

#### 3) Kompoziční osy 3 – území mimo historické jádro

KO uvedené v této tabulce jsou vyznačeny v mapovém podkladu 1 : 25 000, který tvoří samostatnou přílohu. V řadě případů tvoří KO součást jinak (především dopravně) významných koridorů městské struktury.

Poznámky k údajům uvedeným v tabulkách:

**Identifikace** každé kompoziční osy je v tabulce provedena průběžným číslováním (1 – 82) a kódem, který se skládá z čísla městské části (MČ) dle číselníku, lomeno pořadové číslo osy v rámci MČ. Pokud KO prochází více MČ nebo správními obvody (SO), je v rámci identifikace zařazena do prvního z nich ve směru od historického jádra města.

**Lokalizace** uvádí čísla všech SO a MČ, kterými KO prochází.

**Průběh** popisuje počátek a konec úseku, ve kterém má příslušná trasa charakter kompoziční osy (ten přechází např. do důležité komunikace či provozní páteře, bez kompozičních atributů). x znamená počátek osy od křížení s uvedenou (vesměs) ulicí. Uvedená délka se vztahuje k úseku s kompozičním charakterem.

**Doba vzniku** je vztažena k současné podobě kompoziční osy. Časové rozpětí znamená dobu naplňování aktuální formy. U některých založení je odkaz na existenci trasy (bez zástavby) v plánu stabilního katastru po r. 1840, kdy tato trasa byla

pozdější regulací směrově převzata (například části Vinohrad). Uvedené doby vzniku jsou poplatny informačním zdrojům a znalostem zpracovatele.

**Způsob vzniku** je zjednodušen do dvou kategorií, případně jejich kombinace a je poplatný znalostem zpracovatele:

- Z** - osy založené, vyskytující se v záměrně založených částech městské struktury, i když mohou sledovat historickou stopu
- E** - osy evoluční (především v rostlých částech historického jádra), které vznikly obestavováním historických cest.

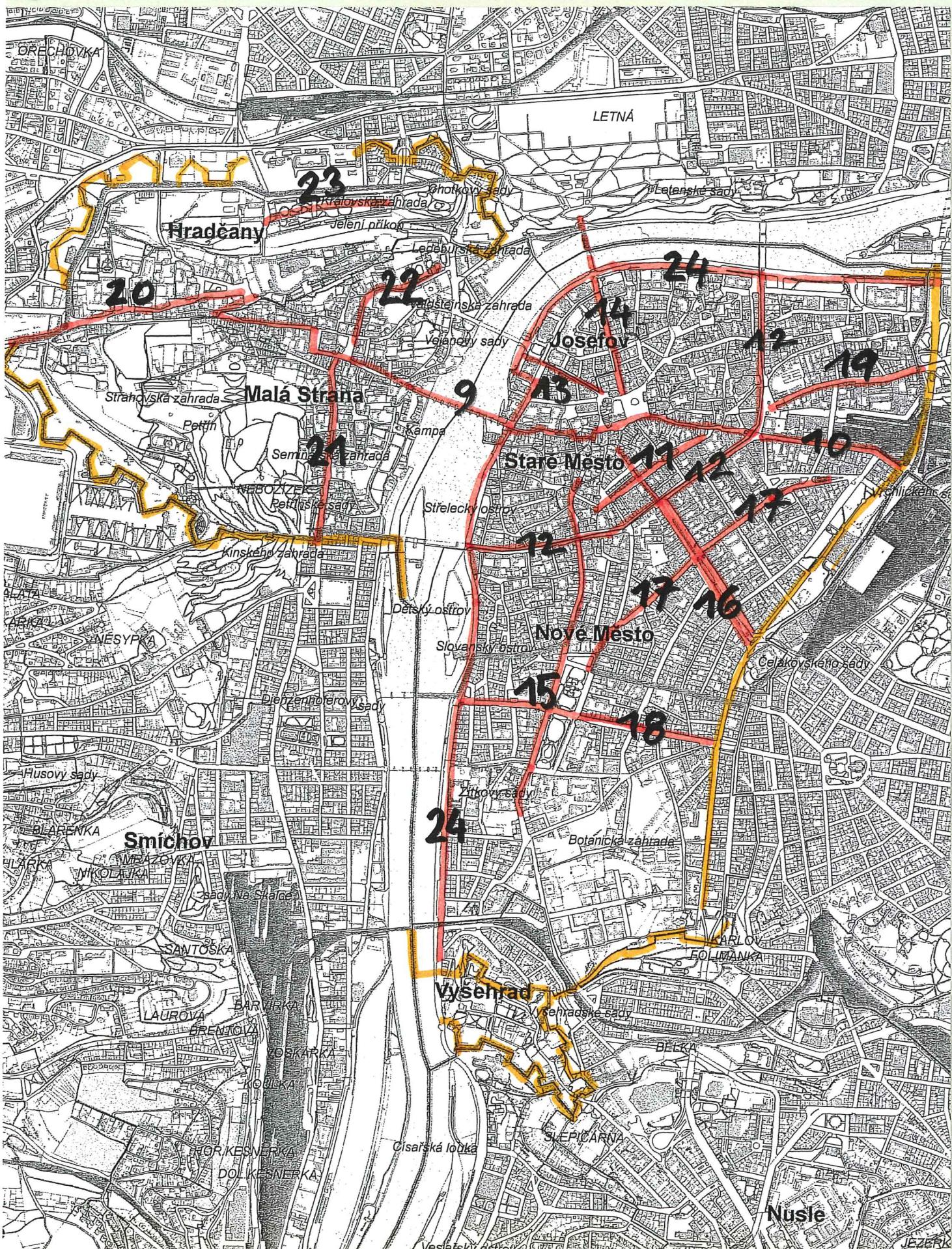
**Význam** kompozičních os je ve všech tabulkách hodnocen čtyřmi stupni I, II, III a IV. Stupeň I je nejvýznamnější a znamená celoměstský význam. Nejnižší stupeň IV má význam lokální. U urbanizovaných přírodních prostor je koridor Vltavy zdůrazněn významem Ia.

**Návaznost**, především na výchozí kompoziční osy v historickém jádru, je uváděna v samostatném sloupci u KO mimo historické jádro. U KO v historickém jádru je jejich návaznost, resp. pokračování uvedeno v rámci poznámek.

**Mapové přílohy** mají KO vyznačeny graficky a jsou popsány pro jednodušší hledání v tabulce pouze pořadovým číslem. V mapě 1 : 25 000 jsou tence vyznačeny další lokální, resp. podružné kompoziční osy, především ty formální. Tyto osy nejsou zařazeny do tabulek, ani blíže specifikovány.

- A 3.2.1. TABULKA KOMPOZIČNÍ OSY 1**  
URBANIZOVANÉ KORIDORY VLTAVY A JEJÍCH PŘÍTOKŮ, ÚDOLÍ
- A 3.2.2. TABULKA KOMPOZIČNÍ OSY 2**  
HISTORICKÉ JÁDRO

#### **SITUACE K TABULCE 3.2.2.**



SITUACE K TABULCE 3.2.2.

### A 3.2.1. KOMPOZIČNÍ OSY 1 - URBANIZOVANÉ KORIDORY VLTAVY A JEJÍCH PŘÍTOKŮ, ÚDOLÍ

Identifikace		Název, popis	Lokalizace		Průběh			Doba urbanizace	Význam	Poznámky
Číslo	Kód		Správ. obvod	Městská část	Počátek	Konec	Délka (km)			
1	1/1	Koridor Vltavy	1, 2, 4, 5, 6, 7, 8, 12, 16	1, 2, 4, 6, 8, 12, 13, 14, 15, 25	Zbraslav – jižní hranice HMP	Nový Suchdol – Zámky, severní hranice HMP	29,5	10. – 20. stol.	Ia	uvezena je celá délka na území HMP
2	15/1	Koridor Rokytky	8, 9	15, 19	Libeň, Elsnicovo nám.	Vysocany, Poděbradská	5	19. - 20. stol.	Ib	vybraná část s charakterem kompoz. osy
3	2/1	Koridor Botiče	2, 4, 10, 15	2, 4, 20, 31	Ostrčilovo nám.	Hostivař, hráz přehrady	11,5	19. - 20. stol.	Ib	vybraná část s charakterem kompoz. osy
4	4/1	Koridor Kunratického potoka	4	4	Braník	Křížení s Vídeňskou	3,5	20. stol.	II	vybraná část s charakterem kompoz. osy
5	36/1	Koridor Radotínského potoka	16	36	Radotín, pod cementárnou	Radotín, Berounka	2,5	18. - 20. stol.	III	vybraná část s charakterem kompoz. osy
6	6/1	Radlické údolí	5	6	Metro Radlická	Křížení s Dobříšskou	1,25	19. - 20. stol.	III	vybraná část s charakterem kompoz. osy
7	6/2	Košířské údolí	5	6	Plzeňská / Pod Kotlářkou	Plzeňská / Strahov. tunel	3	19. - 20. stol.	II	vybraná část s charakterem kompoz. osy
8	8/1	Tichá Šárka	6	8	Jenerálka	Podbabá	4,5	19. - 20. stol.	III	vybraná část s charakterem kompoz. osy

### A 3.2.2. KOMPOZIČNÍ OSY 2 – HISTORICKÉ JÁDRO

Identifikace		Název, popis	Lokalizace		Průběh			Doba urbanizace	Způsob vzniku	Význam	Poznámky
Číslo	Kód		Správ. obvod	Městská část	Počátek (trasy)	(Trasa) konec	Délka (km)				
9	1/2	Královská cesta	1	1	Pražská brána	Pražský hrad	2,7	od 11. – 12. stol.	E	I	
10	1/3	Hybernská	1	1	Nám. Republiky	Hybernská / Wilsonova	0,65	od 14. stol.	E	I	pokračování – č. 31
11	1/4	Rytířská	1	1	Uhelný trh	Celestná	0,7	od 30. let 13. stol.	Z	I	
12	1/5	Staroměstský hradební okruh	1	1	Národní, 28. října	Příkopy, Revoluční	2,5	od 30. let 13. stol.	Z	I	
13	1/6	Kaprova	1	1	Palachovo nám.	Staroměstské nám.	0,37	přelom 19. a 20. stol.*	E/P	I	* současná podoba
14	1/7	Pařížská	1, 7	1, 13	Staroměstské nám.	Letenská stráň	0,65	přelom 19. a 20. stol.	Z/P	I	
15	2/2	Tzv. Vyšehradská cesta	1, 2	1, 2	Staroměstské nám.	Na Slupi	2,75	od 14. stol.	E/Z	I	pokrač. histor. trasy nemá dnes charakter kompoziční osy
16	1/8	Diametr historického jádra	1	1	Staroměstské nám.	Václavské nám., Muzeum	1,37	13. – 14. stol.	Z	I	pokračování – č. 27
17	1/9	Příčná osa Nového Města	1, 2	1, 2	Karlovo nám., Vodičkova	Jindřišská, Senovážné nám.	1,75	14. stol.	Z	I	pokračování – č. 10 a č. 31
18	2/3	Osa Resslova – Ječná	2	2	Rašínovo nábř. / Resslova	I. P. Pavlova	1,37	14. – 20. stol.	Z/P	II	pokračování – č. 28
19	1/10	Na poříčí	1	1	Náměstí Republiky	Těšnov	0,8	14. – 20. stol.	E/Z	I	pokračování – č. 66
20	1/11	Trasa z Hradu k západu	1	1	Hradčanské nám.	Pohořelec	1,0	od 14. stol.	Z	I	pokračování – č. 49
21	1/12	Karmelitská – Újezd	1	1	Malostranské nám.	Újezd	1,0	od 13. stol.	E/P	I	pokračování – č. 44
22	1/13	Valdštejnská	1	1	Malostranské nám.	Klárov	0,75	od 13. stol.	E/Z	I	
23	1/14	Královská zahrada	1	1	Belveder	U Pražného mostu	0,5	16. stol.	Z	I	pokračuje k Letenským sadům
24	1/15	Staroměstské a novoměstské nábřeží	1, 2	1, 2	Výtoň	Těšnov	6,0	19. – 20. stol.	Z	I	

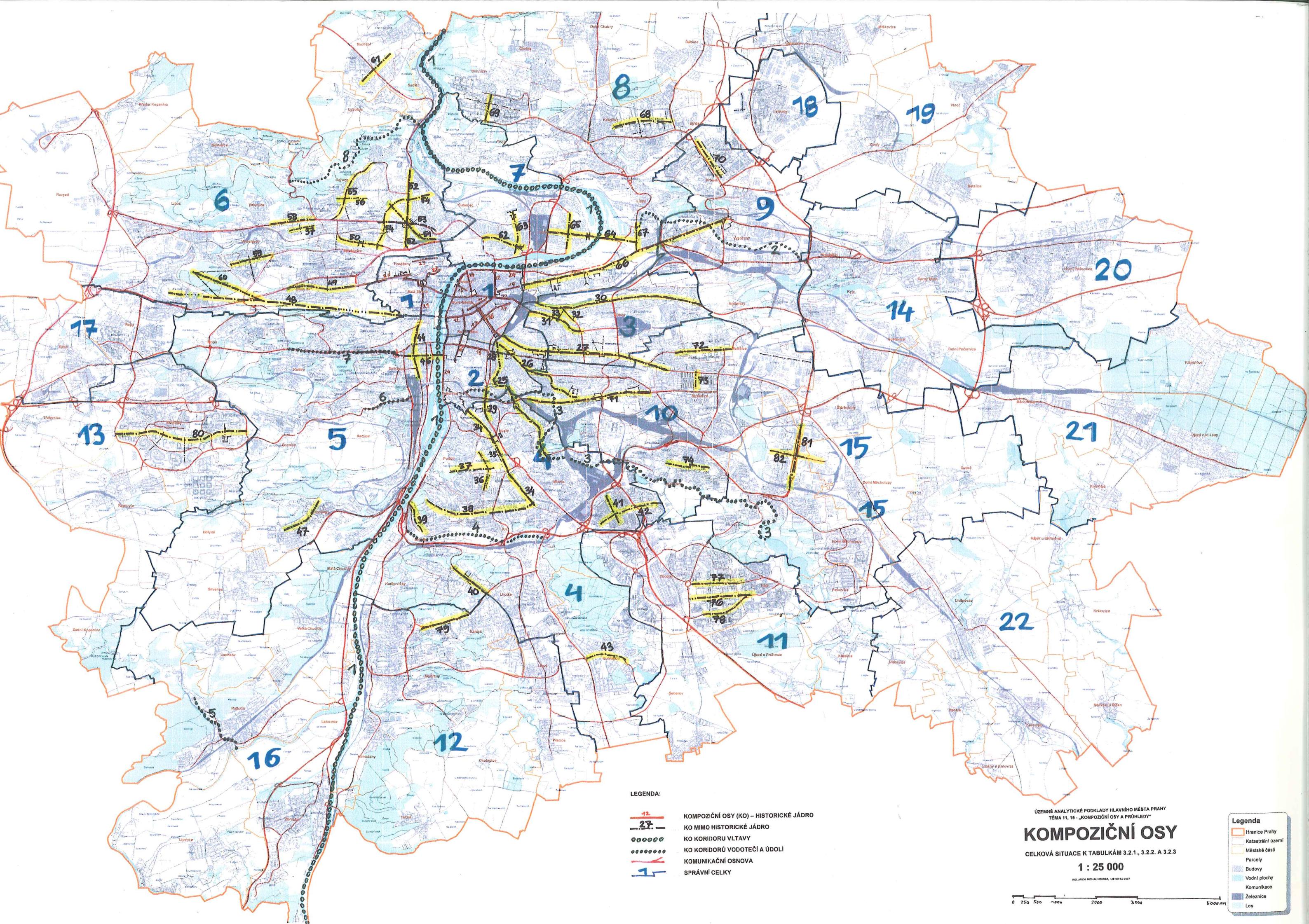
Legenda:

Význam: I (největší), II, III, IV (nejmenší)

Tučně psané KO jsou dále komentovány v kapitole A 3.3.

Způsob vzniku: E evoluční  
Z záměrný  
E/Z kombinovaný

**A 3.2.3.**  
**TABULKA KOMPOZIČNÍ OSY 3**  
**ÚZEMÍ MIMO HISTORICKÉ JÁDRO**  
**SITUACE K TABULCE**



### A 3.2.3. KOMPOZIČNÍ OSY 3 – ÚZEMÍ MIMO HISTORICKÉ JÁDRO

Identifikace Číslo	Název, popis Kód	Navazuje na		Lokalizace		Průběh			Doba vzniku	Způsob vzniku	Význam	Poznámky
		Číslo	Kód	Správ. obvod	Městská část	Počátek (trasy)	(Trasa) konec	Délka (km)				
25	2/4	Bělehradská – Nuselská			2, 4	2, 4	Tylovo nám., Bělehradská	Nuselská x Michelská	3,37	19. – 20. stol.	E/Z	I trasa před 1840
26	2/5	Anglická – Francouzská, Moskevská			2, 10	2, 20	Londýnská x Anglická	Nám.Míru, Francouzská, Moskevská	2	19. - 20. stol.	Z	II trasa do Vršovic před 1840
27	2/6	Vinohradská	16	1/8	2, 3, 10	2, 3, 20	Nár. muzeum, Vinohradská	Vinohradská x Starostrašnická	4,25	19. - 20. stol.	E/Z	I trasa před 1840
28	2/7	Jugoslávská	18	2/3	2	2	I.P. Pavlova, Jugoslávská	Náměstí Miru	0,75	19. – 20. stol.	Z	II
29	2/8	SJ magistrála (část)			2, 4	2, 4	Nuselský most sever	Kongresová x 5. května	0,8	60.-80. léta 20. stol.	Z	I
30	3/1	Husitská – Koněvova			3	3	U památníku x Husitská	Koněvova x Spojovaci	4,25	19. – 20. stol.	E/Z	I trasa před 1840
31	3/2	Seifertova – Táboritská	10	1/3	3	3	Řehořova x Seifertova	Táboritská x Prokopova	1,25	19. – 20. stol.	E/Z	II trasa před 1840
32	3/3	Prokopova	30	3/1	3	3	Husitská x Prokopova	Prokopova x Rokycanova	0,4	19. – 20. stol.	Z	III
33	3/4	Milíčova	33	3/3	3	3	Prokopovo nám. – Milíčova	Milíčova – Sladkov. nám.	0,3	19. stol.	Z	IV formální osa (na kostel sv. Prokopa)
34	4/2	Na Pankráci – Budějovická			4	4	(Vyšehrad) Štětkova x Na Pankráci	Budějovická x A. Staška	2,4 (2,9)	20. stol.	E/Z	II trasa před 1840
35	4/3	Pěší ulice sídliště Pankrác II	34	4/2	4	4	x Děkanská Vinice II	x Hvězdova	0,5	60. léta 20. stol.	Z	IV
36	4/4	Pujmanové			4	4	x Děkanská Vinice I	x V rovinách	1,1	60. léta 20. stol.	Z	IV vývoj neukončen
37	4/5	Pankrác – central park – Nad Pekařkou			4	4	x Budějovická, centr. Pankrác	Centrál.park – Nad Pekařkou	1,35*	od 60. let 20. stol.	Z	IV vývoj neukončen * potenciální délka
38	4/6	Zelený pruh – A. Staška			4	4	Nad Lomem x Zel. pruh	Ant.Staška x Budějovická	2,62	20. stol.	Z	III
39	4/7	Branická (Starý Braník)			4	4	Modřanská x Branická	Branické nám.	1,5	trasa před 1840	E	IV
40	4/8	Novodvorská			4	4	Vavřenova x Novodvorská	Novodvorská x Zálesí	1,0	60. léta 20. stol.	Z	III
41	4/9	Spořilov – parková osa			4	4	Kremnická x Osa	Osa x Jižní náměstí	0,75	20. léta 20. stol.	Z	III v plánu jsou vyznačeny další lokální kompoz. osy
42	4/10	Spořilov – Hlavní			4	4	Severní XI x Hlavní	Hlavní k Choceradské	1,65	20.-60. léta 20. stol.	Z	III
43	4/11	Kunratice			4	5	K Libuši, Prezid. Masaryka	K Šeberáku x Za Bažantnicí	1,55	trasa před 1840 zástavba do 20.stol.	E	IV
44	6/3	Štefánikova – Nádražní	21	1/12	5	6	Nám. Kinských, Štefánikova	Nádražní x Za Žensk.domovy	1,2	trasa před 1840 zástavba 19.-20.stol.	E	I
46	6/4	Lidická – Palackého most	7	6/2	5	6	Anděl, Lidická	Palack.most, Palackého nám.	0,75	19. stol.	Z	II
47	6/5	Kompoz. osa sídliště Barrandov			5	6	Chaplin.nám. – Tilleho nám.	... Trukovo náměstí	1,0	80. léta 20. stol.	Z	IV
48	8/2	Strahov – Bílá Hora			6	8	(Strahov) – Spiritka – Tomanova	Louka – Vypich – mohyla	3,8 (5,5)	20.-70. léta 20. stol.	Z	I osa je na Bílé Hoře přerušena zástavbou
49	8/3	Bělohorská	20	1/11	6	8	Hotel Pyramida – Bělohorská	Bělohorská x Patočkova	1,5	trasa před 1840 zástavba 19.-20.stol.	E	II
50	8/4	Na Ořechovce			6	8	Slunná x Na Ořechovce	Na Ořechovce x V průhledu	1,0	20. léta 20. stol.	Z	III
51	8/5	Dejvická – Technická			6	8	Bubenečská x Dejvická	Vítězné nám. – Technická	1,43	20.-70. léta 20. stol.	Z	II trasa ulice Dejvická před 1840
52	8/6	Svatovítská – Jug. partyzánu			6	8	Svatovítská – Vítězné nám.	Jug.partyzánu k Podbabské	1,7	20.-50. léta 20. stol.	Z	II trasa Jug. partyzánu před 1840
53	8/7	Čs. armády – Evropská			6	8	Bubenečská x Čs. armády	Vítězné nám. – Evropská x Kolejní	1,3	od poč. 20. stol.	Z	II
54	8/8	Zel. pás Stromovka – Střešovice			6	8	A.Čermáka – nám.Interbrigády – N.Tesly – Thákurova	Gymnasiní – Slunná x Cukrovarnická	0,21	od 20. let 20. stol.	Z	II
55	8/9	Na pískách			6	8	Šárecká x Na pískách	Na pískách x Evropská	1,6	20. léta 20. stol.	Z	III
56	8/10	Na Hanspaulce			6	8	Šárecká x Na Hanspaulce	Na Hanspaulce x Vostrovská	0,7	20. léta 20. stol.	Z	IV
57	8/11	Kladenská			6	8	Liberijská x Kladenská	Kladenská x Nad tratí	0,63	50. léta 20. stol.	Z	IV + kolmá osa K lánu
58	8/12	Červený vrch – Evropská			6	8	Horoměřická x Evropská	Evropská x Veleslavínská	1,25	60. léta 20. stol.	Z	III dílčí kompoz. charakter
59	8/13	Na Petřínách			6	8	Ankarská x Na Petřínách	Na Petřínách, Heyrov. nám.	1,0	60. léta 20. stol.	Z	IV
60	8/14	Obora Hvězda	48	8/2	6	8	Vstup do obory z východu	Letohrádek Hvězda	1,18	2.pol. 16. stol.	Z	I
61	12/1	Suchdol, ČZU – Internacionální			6	12	Suchdolská x Internacionální	Internacionální – osa ČZU	0,98	20.-70. léta 20. stol.	Z	III
62	13/1	Milady Horákové			7	13	Strossmayer.nám., M.Horákové	M.Horákové x Korunovační	0,95	20. stol.	Z	II trasa před 1840
63	13/2	Dukelských hrdinů			7	13	Nábř.k.Jaroše, Duk. hrdinů	Dukelských hrdinů – Výstaviště	1,1	19. - 20. stol.	Z	II
64	13/3	Dělnická - Libeňský most			7, 8	13, 15	Argentinská x Dělnická	Libeňský most x Zenklova	2,1	20. stol.	Z	III vývoj neukončen
65	13/4	Komunardů			7	13	Jateční x Komunardů	Komunardů, Ortenovo nám.	0,9	20. stol.	Z	III vývoj neukončen
66	15/2	Sokolovská	19	1/10	8, 9	15, 19	Těšnov, Sokolovská	Sokolovská, náměstí OSN	5,12	19. - 20. stol.	Z	I trasa před 1840, vývoj neukončen
67	15/3	Zenklova	64	13/3	8	15	Palmovka, Zenklova	Zenklova, Horovo nám.	1,0	19. - 20. stol.	E	II trasa před 1840
68	15/4	Park. osa sídliště Ďáblice			8	15	Štibrova, park	Park, Frýdlantská	1,25	70. léta 20. stol.	Z	III
69	15/5	Lodžská			8	15	K Pazderkám x Lodžská	Lodžská x Zhořelecká	0,6	70.-80. léta 20. stol.	Z	IV vývoj neukončen
70	19/1	Prosek – park Přátelství			9	19	Proseká, park	Park x Lovosická	1,12	60.-70. léta 20. stol.	Z	III
71	20/1	Vršovická			10	20	Vršovická za Otakarovou	Vršovická x U hráze	3	20. stol.	Z	II
72	20/2	Sídliště Malešice – Počernická			10	20	Hostýnská x Počernická	Počernická x Dřevčická	1,2	60. léta 20. stol.	Z	IV
73	20/3	Sídliště Solidarita – Turnovského			10	20	Černokostecká x Turnovského	Turnovského x Brigádníků	0,25	40.-50. léta 20. stol.	Z	IV
74	20/4	Zahrádní Město – Jabloňová			10	20	V korytech x Jabloňová	Jabloňová – Malinová	0,9	20.-60. léta 20. stol.	Z	IV
75	20/5	Teplárenská / Tiskařská	81	31/1	10	20	Sazecká / Tiskařská	Teplár./Tiskařská x Průmyslová	1,2	60.-70. léta 20. stol.	Z	IV
76	21/1	Parková osa Jižního Města			11	21	Metro Opatov	x U modré školy	1,2	od 70. let 20. stol.	Z	III vývoj neukončen
77	21/2	JM – Hviezdoslavova			11	21	Litochleb.nám., Hviezdoslavova	Hviezdoslavova / Prašná	1,05	70. léta 20. stol.	Z	IV vývoj neukončen
78	21/3	JM – Opatovská			11	21	Křejpského x Opatovská	Opatovská x Kulhavého	1,85	70. léta 20. stol.	Z	IV vývoj neukončen
79	25/1	Lhoteká			12	25	U Kamýku x Lhoteká	Lhoteká x Čs. exilu	1,37	od 80. let 20. stol.	Z	III vývoj neukončen
80	27/1	Parková a kompoziční osa JZM	</td									

### **A 3.3. KONKRÉTNÍ POZNÁMKY K NĚKOLIKA CHARAKTERISTIC- KÝM KOMPOZIČNÍM OSÁM**

**č. 1, kód 1/1**

#### **KORIDOR VLAVY**

Koridor Vltavy byl vždy přirozenou geografickou osou pražské kotliny. Od poloviny 19. století bylo navíc historické město k řece „přivráceno“ výstavbou nábřeží a přestavbami přilehlých částí. Tato výstavba přinesla do koridoru Vltavy mosty, nové urbanistické prostory a stavební soubory orientované na prostor řeky. Řeka jako taková se stala hlavní kompoziční osou města. Trend rozvoje pak pokračoval v průběhu celého 20. století – různou formou a s různými výsledky, včetně neblahých důsledků umístění velkých dopravních staveb. Kompoziční úloha Vltavy je zdůrazňována dodnes. Nicméně je ku podivu, že tato uznávaná kompoziční osa Prahy nemá a ani nikdy neměla (snad kromě úvah A. Balšánka na počátku 20. století) zpracován žádný přiměřeně závazný dokument, který by se Vltavou jako kompoziční osou Prahy zabýval. To se týká především výhledu. Jednotlivé stavební akce byly a jsou posuzovány partikulárně. Město Praha, resp. jeho orgány a instituce vyřešily jako celek protipovodňovou ochranu, kompoziční úvahy však nejdou za hranici dílčích, vesměs komerčních akcí.

**č. 8, kód 8/1**

#### **TICHÁ ŠÁRKA**

Šárecké údolí, vytvořené Šáreckým potokem v úseku Tiché Šárky, je přírodním, částečně urbanizovaným koridorem. Rozptýlená zástavba (mlýny, dvory, vily, rekreační i novější obytné soubory) reagují na osnovu území danou přírodními podmínkami – nejedná se o pouhou adici podél cesty (viz Lysolaje nebo řada obcí na předměstích Prahy). U obou vstupů jsou pak historické (i když dnes ne příliš původní) uzlové prostory – na západě Jenerálka a na východě prostor u vyústění Lysolajského údolí, osazené tradičními hospodami. Nepochybě se jedná o netypický případ kompoziční osy, snad na hraně pojetí, které bylo definováno v úvodu.

**č. 28, kód 2/7**

#### **JUGOSLÁVSKÁ**

**(a č. 18, kód 2/3 RESSLOVA / JEČNÁ)**

Ulice Jugoslávská je vlastně prodloužením důležité osy Nového Města Pražského – ulice Ječné. Ta směřovala k tzv. Slepé bráně barokního opevnění, ale na rozdíl od dnešních okolních ulic Vinohradské či Anglické nenavazovala přímo na žádnou trasu vně hradeb. Trasa ulice Bělehradské byla součástí plánu západní části Vinohrad z 90. let 19. století. V tomto plánu byl rovněž vytyčen centrální prostor dnešního náměstí Míru, a ulice Jugoslávská je vedena osově na jeho pozdější dominantu, kostel sv. Ludmily. Je to tedy KO Vinohrad, i když ji nelze chápout bez pokračování KO ulice Ječné. Dnešní podoba této KO spojuje především tři uzlové prostory této části města, tj. Karlovo náměstí, náměstí I.P. Pavlova a náměstí Míru. Všechna tři náměstí mají stanice metra. Uliční trasy v celé své délce mají obchodní parter, a uličním koridorem vede tramvaj. Vizuální scéna je posílena orientací na kostel sv. Ludmily, což je jedním z charakteristických znaků pražských kompozic urbanistických struktur 19. století.

### **č. 34, kód 4/2**

### **NA PANKRÁCI - BUDĚJOVICKÁ**

Tato významná kompoziční osa jižní části města vede ve stopě staré cesty, která vycházela z brány Vyšehradu a směřovala do Jílového a jižních Čech. V historickém jádru jí směřovala vstříc tzv. Vyšehradská cesta, vedená ze Starého Města podél západní hrany novoměstského Karlova náměstí. Kompoziční osa dnes stále trasově vychází či směřuje až k Vyšehradu, její charakter je však narušen volnými plochami jižně od Kongresového centra. Centrum samotné lze však chápat jako součást této KO. Tradiční koridorový charakter nabývá ulice Na Pankráci za ulicí Štětkovou a pokračuje dále kolem niky parku s kostelem sv. Pankráce přes uzel náměstí Hrdinů do dalšího, měřítkem většího úseku této ulice. Charakter městského prostředí i kompoziční osy si zde ulice udržela navzdory odvrácené orientaci řady pavilonů vybavenosti podél rovněž odvrácené paralelní pěší ulice sídliště Pankrác II z 60. let 20. století. V prostoru Pankrácké pláně se po letech stagnace koncipuje zástavba tohoto důležitého uzlu po obou stranách probíhajícího uličního koridoru. Ten pak pokračuje ulicí Budějovickou, lemovanou střídavě vybaveností, administrativními a obytnými budovami, které zde vznikaly od 30. let do konce 20. století. KO končí souborem obchodních a administrativních budov Budějovického náměstí. Na tři stanice metra ve výše uvedených uzlech této trasy váží skupiny dominantních a výškových budov a vytvářejí tak na KO zřetelný vizuální akcent, významný i v obrazu celoměstském. Z hlediska tohoto celoměstského pohledu lze k této KO řadit i soubor Kongresového centra a výškového hotelu na jižním předmostí Nuselského mostu s další stanicí metra.

Tato KO je v rámci celého města snad nejvýraznějším příkladem formy kompozičního rozvoje druhé poloviny 20. století – včetně chyb a omylů. Jejímu významu zatím neodpovídá ani forma a kvalita uzlových urbanistických prostor.

### **č. 39, kód 4/7**

### **BRANICKÁ (STARÝ BRANÍK)**

Ulice Branická v oblasti Starého Braníka je příkladem evolučního typu kompoziční osy místního významu. Kolem staré cesty zde vzniklo jádro předměstského vesnického osídlení, na které v průběhu 20. století navázala postupně další výstavba a různé aktivity posilující význam této trasy. Vznikla tak jakási lokální „mall“ s uzlovými prostory u vstupu od Vltavy, uprostřed v oblasti divadla s ukončením na Branickém náměstí. Několik necitlivých dostaveb ze 70. – 80. let 20. století (výškový obytný dům, prodejní pavilon) vstoupilo sice rušivě do místní vizuální scény, ale přispělo a přispívá k živosti provozu. Převážná část zástavby si dodnes zachovala drobné měřítko pražské periferie. Aktivity podél Branické ulice se pak „přelévají“ do bočních příčných ulic.

### **č. 40, kód 4/8**

### **NOVODVORSKÁ**

Ulice Novodvorská je příkladem kompoziční osy obytného útvaru – panelového sídliště z 60. let 20. století. Trasa ulice je převzata z předválečného regulačního plánu, stejně jako na osu navazující prostor náměstí uprostřed dispozice. Po stránce kompoziční představuje celé sídliště, ale hlavně jeho kompoziční osa, v pražských podmínkách vrcholné uplatnění prostředků estetizace a harmonizace urbanistického prostoru (rytmus, kontrast, zámerná asymetrie atd.) v jednoduché a čitelné skladbě

hmot a prostor. Forma zástavby obou částí sídliště v ose Novodvorské ulice vrcholí. Na ni také váží soustředěné soubory původních i nových aktivit („náměstí“ s občanským vybavením, nákupní centrum Novodvorská Plaza). Kompoziční osa má vyvrcholení uprostřed, v prostoru výše uvedených aktivit, zdůrazněné vyšším objektem hotelového domu. Samotná trasa je v obou směrech průběžná, a charakter kompoziční osy je jí vlastní pouze v úseku sídliště.

#### č. 48, kód 8/2

#### STRAHOV – BÍLÁ HORA

Tato KO je jedním z největších a nejvelkorysejších krajinářských kompozičních záměrů 20. století na území Prahy. Její aktuální podoba je však v řadě aspektů torzem, i když fungujícím.

Historicky nejstarší úvahy o této ose z let 1913-1918 náleží A. Balšánkovi. Byla to myšlenka symbolického propojení Petřína a Bílé Hory se sokolským sletovým stadionem na místě mohyly. Tyto úvahy byly dále rozvíjeny soutěží na regulaci Smíchova a okolí z r. 1922 a potvrzeny Regulačním plánem Prahy z roku 1929, kde je tato parková KO zřetelně vyznačena. Danost a vazby k této KO ovlivnily i koncepci areálu strahovských stadionů – viz vítězný soutěžní návrh A. Dryáka z r. 1930 a plány F. Balcárka a J. Koppa z r. 1935.

Hlavní myšlenka této kompoziční osy je dnes, i přes určité problémy, funkční. Je to propojení Petřínských sadů, jako východního předpolí uzlu strahovských stadionů výrazným pěším tahem přes strahovsko-bělohorský hřbet až do prostoru bělohorské mohyly, resp. do obory Hvězda s letohrádkem. Realizovaný komplex stadionů nikdy nedostal západní čelo s vazbou na bělohorský hřbet. Jako součást KO je dnes tento komplex mrtvý. V trase KO jsou další bariéry: areál radiokomunikací, hřiště ČVUT a nová zástavba podél západního okraje stadionů. Východně od bělohorské mohyly byla, ve 30. letech založená, osa Aleje exulantů v 70. letech necitlivě přerušena zástavbou řadových domů. Navzdory témtu bariérám, představuje podstatná část této KO v prostoru Tomanova louka – Vypich – obora Hvězda funkční aktivní rekreační tah, který na sebe postupně váže další aktivity (areál Ladronka, louky v předpolí obory atd.). Otázkou času je vylepšení propojení s oblastí mohyly alternativní trasou podél předpolí obory. KO dnes směruje především k oboře Hvězda a pokračuje v rámci její dispozice k dominantě letohrádku.

Přes stálou nejasněnost funkcí samotného strahovského areálu, svědčí o významu této osy příprava mimoúrovňového řešení v prostoru Vypich.

#### č. 51, kód 8/5

#### DEJVICKÁ - TECHNICKÁ

Tato KO je jedním z nejzajímavějších příkladů kontextu novodobého urbanistického plánování a historie. Ulice Dejvická vede ve stopě historické cesty od barokní Písecké brány. Ta se pak v prostoru dnešního Vítězného náměstí větvila na sever do Podbabu (dnešní ulice Jugoslávských partyzáňů) a na západ (dnešní ulice Evropská). Stopa dnešní Dejvické byla převzata prvním celoměstským regulačním plánem (plán polohy) z roku 1889 a posléze ve východní části realizována. Byla převzata a zapojena do regulačních plánů A. Engla a Státní regulační komise po roce 1920. Prodloužení KO Dejvické ulice za navrhované Vítězné náměstí v rámci těchto regulací (dnešní ulice Technická) ji učinilo nejvýznamnější z KO tohoto území. Definitivní význam jí pak dodalo obestavění budovami ČVUT v průběhu 30. – 70. let 20. století.

Tato KO má dnes počátek v prostoru u metra Hradčanská a končí souborem budov fakult Stavební a Architektury ČVUT se 14podlažní dominantou odsunutou

záměrně z osy průhledu. Očekávaná přestavba v prostoru Hradčanské východní vstupní prostor, resp. ukončení KO ještě více zdůrazní. Úsek ulice Dejvické je dnes živou městskou třídou, úsek ulice Technické je oživen vstupy do budov vysokých škol a v pracovní dny přítomností více než 20 000 osob. Význam této KO je podepřen dvěma stanicemi metra prakticky na obou koncích Dejvické.

Slabým místem této KO je nedostavěný a zřejmě morfologicky předimenzovaný prostor Vítězného náměstí. Městská část Prahy 6 uvažuje o vybudování podzemní pasáže pod náměstím, spojující ulice Dejvickou a Technickou a napojené na stanici metra. Významu a funkčnosti této KO by to nepochyběně přispělo, nepříznivě by se to ale, bez dalších kroků, dotklo významu Vítězného náměstí, jako těžištního urbanistického prostoru Dejvic.

#### č. 58, kód 8/12

#### ČERVENÝ VRCH - EVROPSKÁ

Trasu ulice Evropské nelze považovat v převážné části jejího průběhu za kompoziční osu – je to typický příklad kompozičně významné komunikace. Úsek Evropské v průběhu sídlištěm Červený vrch však charakter KO má. To se týká především urbanistické formy zástavby. Jednoduchá forma a skladba objektů vychází z osové polohy komunikace s použitím formálních prvků estetizace jako rytmu, asymetrie a kontrastu. Na uliční trasu rovněž váží aktivity obchodní a společenské vybavenosti na obou koncích souboru a uprostřed, v těžišti sídliště. Ve směru příjezdu od letiště, resp. Pražského okruhu, je tento úsek Evropské, resp. sídliště Červený vrch, prvním souborem reagujícím svojí kompozicí na uliční trasu. Stejné pojetí pak Evropská získává až těsně před vyústěním do Vítězného náměstí.

#### č. 64, kód 13/3

#### DĚLNICKÁ – LIBEŇSKÝ MOST

Jedná se o kompoziční osu s prozatím neukončeným, více než 100letým vývojem. Zatímco poloha a význam samotné trasy ve struktuře města i samotných Holešovic a Libně je nezpochybnitelný, kompoziční příležitosti na KO vázané na svůj rozvoj stále čekají.

KO schází vstupní západní čelo i pokračování tímto směrem. Léta je plánováno propojení směrem k Letné, přes plochu Bubenského nádraží. Směrově se zde nabízí propojení s ulicí Veletržní.

Trasa Dělnické spolu s na ni kolmou ulicí Komunardů tvoří jakýsi kříž centra Holešovic, které nemá těžištní uzlový prostor. Samotná trasa Dělnické ulice je v části parteru lemována komerčními aktivitami, ve východní části je v ní vedena tramvaj, pokračující Libeňským mostem k Palmovce. Západní předmostí Libeňského mostu akcentuje KO po obou stranách soubory komerčních objektů s výškovými akcenty administrativních budov. Trasa v úseku Libeňského mostu je zcela zvláštním případem nezastavěného úseku KO, s budoucími vazbami do rozvojových ploch Rohanského a Libeňského ostrova. Prostor východního ukončení KO v oblasti Palmovky je územím s očekávaným a velkým rozvojovým potenciálem, podpořeným stanicí metra a blízkostí KO Sokolovské a místní KO v historické trase ulice Zenklovy.

#### č. 66, kód 15/2

#### SOKOLOVSKÁ

Sokolovská je nejdelším uličním koridorem s charakterem kompoziční osy mezi radiálními městskými třídami navazujícími na uliční osnovu historického města. Je pokračováním novoměstské trasy ulice Na poříčí, která směřovala ke Špitálské

(Poříčské) bráně barokního opevnění a pokračovala brandýskou silnicí v trase dnešní Sokolovské. Charakter kompoziční osy si Sokolovská udržuje prakticky v celém svém průběhu. Tam, kde schází městský parter, na ni váží parky a významné stavební soubory (Invalidovna), i když ve východní části Karlína je zástavba zatím pouze jednostranná. Na její trase leží důležité uzly a urbanistické prostory města: Těšnov, Karlínské náměstí, soubory Invalidovny, území Palmovka – Balabenka – prostor Starých Vysočan, náměstí OSN. Trasa má v parteru dlouhé úseky intenzivních městotvorných aktivit, a rozvoj Manin zbývající úseky v dohledné době doplní.

#### **č. 68, kód 15/4**

#### **PARKOVÁ OSA SÍDLIŠTĚ ĎÁBLICE**

Vnigřní parková osa sídlisťe Ďáblice je skutečnou kompoziční osou nejvýraznější jižní části tohoto útvaru. Osa vytváří vnitřní pěší prostor s nástupovými předprostory souborů škol a s vazbami na další zařízení občanského vybavení. Funkce kompoziční osy je dále posílena prostorovým řešením samotného parku s umístěním oddechových aktivit a senzací (vodní plocha). Za pozornost stojí realizační aspekt tohoto řešení, kdy parková osa, vzhledem ke své centrální poloze, musela vzniknout současně se samotnou výstavbou obytných objektů. To bylo v době vzniku sídlisťe (70. léta 20. století) něco zcela výjimečného (srovnej například s parkem Přátelství na Proseku).

#### **č. 80, kód 27/1**

#### **PARKOVÁ A KOMPOZIČNÍ OSA JIHOZÁPADNÍHO MĚSTA**

Podélný útvar Centrálního parku JZM tvoří paralelní osu se stejnosměrnou trasou metra a soustavou obslužných páteřních komunikací. V rámci zástavby JZM je její hlavní část položena asymetricky a tvoří severní okraj centrální zástavby souboru Lužiny. Se čtvrtovými centry kolem stanic metra je tato osa propojena dvěma příčnými (Lužiny, Luka) a dvěma podélnými (Nové Butovice – Luka, Stodůlky) lokálními kompozičními osami, které soustřeďují zařízení občanského vybavení a vytvářejí nástupy do osy centrálního parku. Uvedené podélné úseky jsou pak součástí kompoziční osy hlavní. Celý záměr byl od prvopočátku základní součástí koncepce i kompozice celého útvaru Jihozápadního Města. Samotná realizace se postupně naplňuje po dobu více než 30 let a je v pražských podmírkách jedinečná jak svým měřítkem, tak formou.

#### **č. 81, kód 31/1**

#### **PRŮMYSLOVÁ**

#### **a č. 82, kód 31/2 RABAKOVSKÁ – KE KABLU**

Velkorylé založení dopravní osnovy s plochami zeleně jako základu organizace soustavy výrobně-obslužných areálů. Jedinečný příklad „průmyslových bulvárů“ má v daném prostředí charakter kompozičních os. Široké uliční profily s plochami doprovodné zeleně charakterizují dobu svého vzniku (50. – 60. léta 20. století), kdy velký zábor území nebyl problémem. Vybrané úseky kompozičních os jsou součástí velkého založení průmyslové oblasti Malešice – Hostivař, s řadou dalších kompozičně významných komunikačních tras a koridorů.

## A4. ZÁVĚRY A DOPORUČENÍ

Kompoziční osy jsou jednou z typologických kategorií urbanismu městských prostor. Jejich forma může být velmi různorodá, a v konkrétních případech zrovna tak názor na to, co vůbec je a co není kompoziční osa. Vybrané soubory kompozčních os i komentáře k některým jsou subjektivní. Vycházejí z dostupných teoretických poznatků a z individuální praktické zkušenosti v rámci pražského prostředí.

Objektivním poznatkem je, že kompoziční osa musí být něco více, než důležitý uliční či přírodní koridor. Je to zřejmě skutečnost, že kompoziční osa prostoru města pouze neprotíná, ale jej organzuje, jak po stránce prostorové, tak i po stránce provozní.

Pro praktické plánování by snad šlo doporučit, že regulační zásady uplatňované u dokumentu typu územního plánu plošně, by mohly mít, v případě, že nebude podrobnější regulační dokumentace, pro vybrané kompoziční osy města režim odlišný od jiných typů území. Tento režim by v rámci standardních plánovacích kroků mohl podpořit určitou výjimečnost kompozičních os, jak ve smyslu určité nutné podřízenosti celku, tak ve smyslu připustit pro mimořádné situace mimořádné možnosti.

## A5. POUŽITÁ LITERATURA

- Malá Strana (V. Hlavsa, J. Vančura, SNTL 1983)
- Metodiky a techniky analýz z hledisek urbanistické kompozice (M. Hexner, 2005)
- Nové Město Pražské (V. Lorenc, SNTL 1973)
- Pevnost Praha, vliv opevnění na rozvoj města (katalog výstavy, ÚRHMP 2000)
- Plán Prahy podle indikačních skic stabilního katastru (1840-1842) (B. a M. Laštovkovi, Archiv hl. m. Prahy a SCRIPTORIUM 2005)
- Praha a okolí, plán města (SH CART 2005)
- Praha, atlas ortofotomap (Kartografie Praha 1998)
- Praha 19. a 20. století, Technické proměny (J. Kohout, J. Vančura, SNTL 1986)
- Pražská architektura, významné stavby jedenácti století (J. Staňková, J. Štursa, S. Voděra, J. Staněk, 1991)
- Pražské územní plány 1985-1999 (ÚRM, 2001)
- Regulační plán Praha 8 – Karlín, P+R (H+H 1999)
- Urbanistická studie Strahov, P+R díl A (H+H 2/2003)

## **ČÁST B - PRŮHLEDY**

# B1. ÚVODNÍ TEXT

## B1.1. ÚKOLY PLYNOUCÍ ZE ZADÁNÍ

Citujeme:

Cílem zadávaného úkolu je zpracování dílčího jevu územně analytických podkladů „Kompoziční osy a průhledy“ (*založené kompoziční osy zástavby, které se propisují do stávajícího založení města, nebo exponované pohledové osy uplatňované na významné stavební a přírodní dominanty a vizuální příležitosti koridorového charakteru*).

(konec citace)

## B1.2. ÚVODNÍ POZNÁMKA

Problematika průhledů, ač je v rámci zadání sdružena s tématem kompozičních os, patří do okruhu problematiky vizuální scény města. Spojení s kompozičními osami je jinak celkem logické – osa = průhled osou. V rámci okruhu problematiky vizuální scény tvoří průhledy součást vnitřního obrazu, zatímco panoramatické pohledy postihují obraz celkový či vnější. Jako vždy, a především v Praze, lze vždy najít, jak již bylo uvedeno, příklady specifické a výjimečné.

Již v úvodní definici byl položen důraz na koridorový charakter průhledu jako takového. Tím se, jako vizuální příležitost odlišuje od panoramatického pohledu, který není koridorem vymezen, a je (na rozdíl od průhledu) vázán většinou jedním konkrétním stanovištěm. (Výjimkou je zde opět údolí Vltavy.) V některých situacích se oba jevy (průhled a panoramatický pohled) přibližují. Je to například v případě, když se terénní horizont dostává nad vymezený koridor průhledu u širokých nebo rozšiřujících se koridorů, jednostranně ohrazených prostor apod. Zvláštní kapitolu, nad rámec možností této analýzy, by tvořilo zpracování problematiky v rámci pohybu městem po vybraných trasách, poskytujících proměnný obraz průhledů a pohledů střídajících se v rámci krátkých úseků. Tento případ není v členitém pražském terénu nijak neobvyklý.

Naprosto specifickým okruhem vizuální problematiky, včetně průhledů, je prostor kompoziční osy Prahy – Vltavy. K diskusi je již samotný fakt, zda tento prostor koridorového charakteru lze vůbec takto chápat, protože pojmut ho stejným způsobem jako průhledové koridory ostatní, například ty, které jsou předmětem této práce, a zabývat se definicí jednotlivých průhledů prostě není v rámci vymezeného času a záběru této práce možné. Vizuální obraz zde tvoří kombinace průhledů a širokých pohledů, vnímaná z několika výškových úrovní (řeka, nábřeží, návrší atd.) a proměnných s každou změnou stanoviště. Prostor řeky lze tedy vymezit jako jakýsi permanentní zdroj průhledů, v budoucnu snad s režimem ochrany v rámci celku.

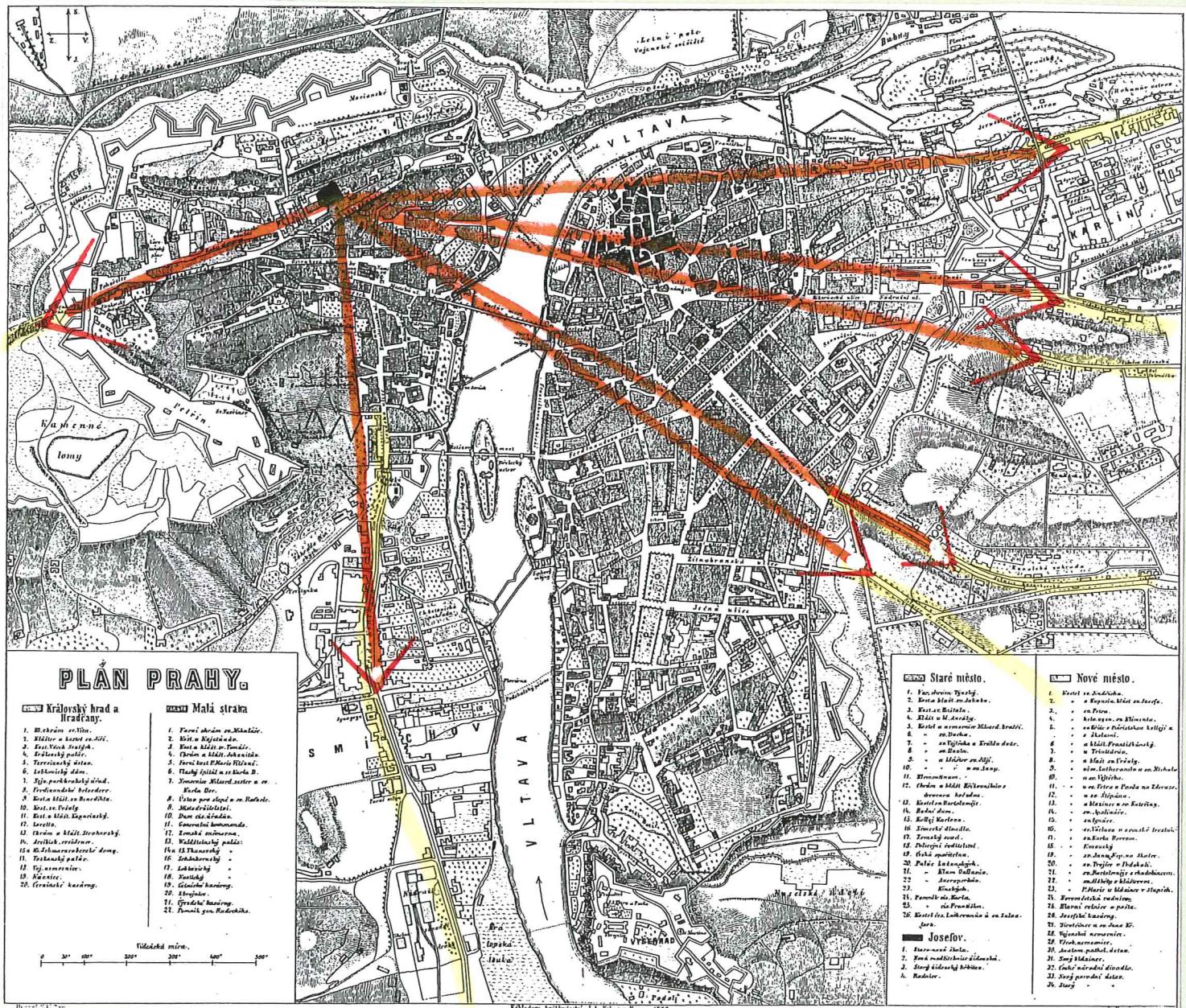
V seznamu vybraných průhledů nicméně uvádíme z koridoru Vltavy jeden, prostorově určitý a charakteristický (č. 1 – průhled z Bubenského nábřeží k Pražskému hradu).

## B1.3. DEFINICE POJMU

**Průhled:** vizuální příležitost koridorového charakteru (na rozdíl od panoramatického pohledu), spojující místo pozorování s významným prvkem městské scény. Tímto prvkem (pohledovou dominantou) může být jak významná stavba, tak významný či výrazný přírodní útvar.

## B2. STRUČNÉ HISTORICKÉ SOUVISLOSTI

V počátcích města, v předlokačním období (9. – 12. století), směřují cesty k jádru kotliny a brodům. Tam vznikají první uzlové prostory, poblíž kterých vznikají dominanty. Cesty jsou obestavovány a vznikají koridory. O záměrnosti ukotvení průhledů lze pouze spekulovat. Z tohoto období jsou zachovány pouze půdorysné stopy. V období pražské městské kolonizace (13. století) jsou do uzlových prostor pravidelných osnov posazovány dominanty (Havelské Město, Malá Strana). Vznikají tak logické vizuální vazby. Výtvarný či kompoziční záměr je autoritami (Hruška, Líbal) popírána. Vrcholný počin gotické stavby měst – Nové Město Pražské (14. století), má v sobě dle V. Lorenze prokazatelně kompoziční záměry, včetně vazeb vizuálních. Následně se realizovaly dominanty v důležitém koridoru Jindřišská – Vodičkova, zřetelné v průhledech z Koňského trhu (zvonice kostela Sv. Jindřicha u ústí Senovážného náměstí a věž Novoměstské radnice na nároží Dobyťšího trhu). V renesanci (16. století) vzniká mimo hradby obora Hvězda s osovou kompozicí a cílenými průhledy na stejnojmenný letohrádek. 17. a 18. století s barokním slohem výrazně poznamenalo vizuální scénu Prahy. Na rozdíl od baroka jižních zemí nevznikaly prakticky nové urbanistické prostory, ale nové, dominantní stavby byly na Starém Městě a na Malé Straně vsazovány do uzlových prostor existující struktury. Některé se tak staly ukotvujícím cílem uličních tras a průhledů (komplex Sv. Mikuláše na Malé Straně). Po barokních proměnách v 17. a 18. století přichází v 19. století prolomení hradeb a, podobně jako v baroku, výstavba nových dominant do existujících prostor (Národní muzeum, Národní divadlo), vytvářejících tak jejich vizuální zavření. Průhled se stává záměrným prvkem kompozice s rozvojem nových městských útvarů v průběhu 19. století. Většinou se jedná o vizuální vazby blokových osnov nových ulic k jedné dominantě, většinou kostelu (Žižkov, Vinohrady). Toto pojetí pokračuje ve 20. století (Letná, Vršovice). Ve složitějším podání pak vrcholí založením Dejvic, které ale nebyly po této stránce dokončeny a časově se překryly s nástupem volných zastavovacích soustav. Klasický průhled koridorem byl i při uplatnění dominant nahrazen širším pohledovým polem. Návrat ke klasicizujícímu pojetí v 50. letech se v urbanistickém měřítku nerealizoval, i když v plánech se osy i průhledy objevily jak u přestaveb vnitřního města, tak u celků rozvojových. Posledním klasickým průhledem ukončeným dominantní stavbou je snad v Praze ulice Na Petřinách z přelomu 50. a 60. let 20. století. Následující výstavba nových obytných útvarů v 60. – 80. letech se nezříká kompozičních os ani dominant, ale klasický koridorový průhled se již neobjevuje. Postupně se zvětšuje měřítko staveb i prostor a vizuální pole je tak širší. V této situaci se do vizuální scény stále více, i když ne vždy záměrně, zapojují přírodní útvary.



# PRŮHLEDY V TRASÁCH HISTORICKÝCH CEST

Trasy historických cest směřujících od pradávna do jádra pražské kotliny, k brodům, se staly po svém obestavění v průběhu 19. a 20. století průhledovými koridory s výhledou Pražského hradu.

V obrázku je použit plán Prahy z roku 1868 z knihy J. Kohouta a J. Vančury „Praha 19. a 20. století. technické proměny města“ (SNTL 1986)

## B3. VYBRANÉ PRŮHLEDY

### B.3.1. POZNÁMKY K VÝBĚRU

V rámci vybraných průhledů byla snaha postihnout ty hlavní a také ty, které jsou svým způsobem charakteristické. Průhledy jsou identifikovány v půdorysných situacích, a důležité údaje o každém z nich jsou zpracovány v tabulkové formě. K některým důležitým a charakteristickým příkladům je fotodokumentace.

Z praktických důvodů jsou vybrané průhledy rozděleny do dvou skupin:

- Vybrané průhledy v rámci historického jádra (tabulka 1)
- Vybrané průhledy v rámci širšího centrálního území (tabulka 2).

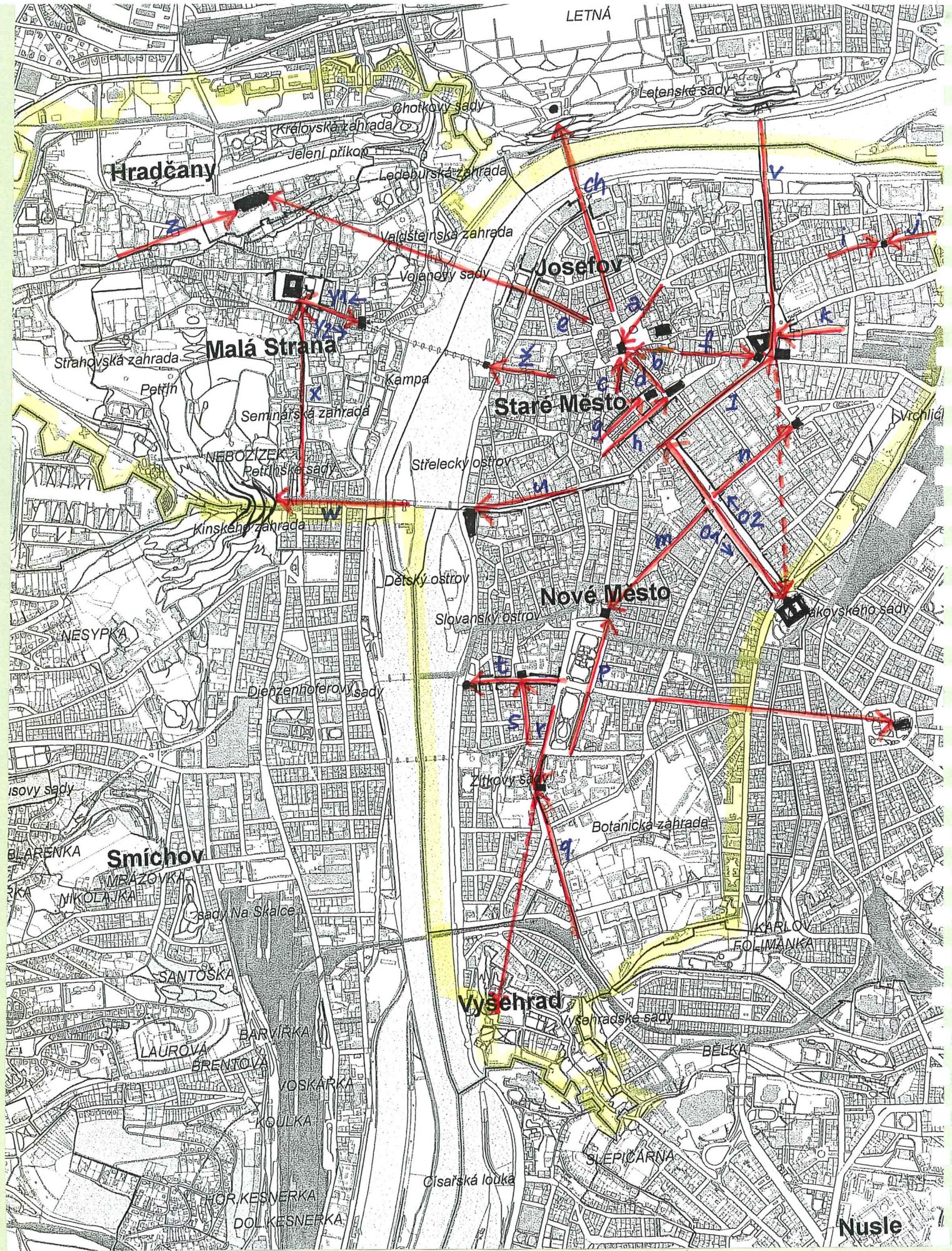
Dále k okrajům města se podmínky mění:

- osnova zástavby ztrácí koridorový charakter, tj, průhledy se mění v pohledy
- pohledové cíle jsou lokálního významu, ztrácejí se vazby na historické dominanty města
- cílem případných průhledů jsou přírodní útvary v množství nad rámec tohoto přehledu.

K údajům uvedeným v obou tabulkách náleží následující poznámky:

- Každý průhled je konkretizován údaji o **průhledovém koridoru a cíli** průhledu.
- Uváděná **vzdálenost** je pro vnímání průhledu maximální. Údaj nepostihuje přesné vymezení úseku vnímání. To by mohlo být předmětem případného podrobného zpracování vybraných situací.
- **Způsob vzniku** je oproti úvahám v úvodní části zjednodušen do tří kategorií, i když se někdy nabízí rozlišení podrobnější:
  - **záměrný (Z)** – viz formálně založené části města, kde koridor i cíl jsou součástí jednoho záměru
  - **evoluční (E)** – viz obestavění historických cest směřujících k významné stavbě (Seifertova, Vinohradská, Francouzská atd. a Pražský hrad), či záměrné umístění stavby do průhledového koridoru (Václavské náměstí a Národní muzeum)
  - **nahodilý (N)** – viz situace, kdy se stavba bez kompozičního záměru promítne do uličního koridoru (TV věž a Kaprova ulice), nebo formálně svázaná uliční trasa směřuje nezáměrně k existující dominantě – v Praze vesměs přírodní (ulice Jugoslávských partyzánů a Baba).
- **Doba vzniku** je vztažena k datu nejmladšího z prvků příslušného průhledu. Pro průhledy v rámci historického jádra jsou doplněny upřesňující časové údaje některých staveb.
- **Význam** průhledů je v obou tabulkách hodnocen třemi stupni A, B, C (A je nejvýznamnější). Hodnocení je subjektivním názorem zpracovatele.
- **Působení** průhledu je v obou tabulkách rozlišeno znaménky: + (kladně) a - (záporně). Hodnocení působení je opět subjektivním názorem zpracovatele.

**SITUACE K TABULCE 1  
VYBRANÉ PRŮHLEDY V RÁMCI HISTORICKÉHO JÁDRA**



SITUACE K TABULCE 1  
VYBRANÉ PRŮHLEDY V RÁMCI HISTORICKÉHO JÁDRA

## B 3.2. TABULKA 1 VYBRANÉ PRŮHLEDY V RÁMCI HISTORICKÉHO JÁDRA

Označení	Průhledový koridor			Cíl průhledu			Vzdálenos t v m	Způsob vzniku	Vznik		Hodnocení		
	Ulice	MČ	Katastr	Objekt	MČ	Katastr			Doba vzniku	Okolnosti vzniku, poznámky	Význam	Působení	
a	Dlouhá	P1	Staré Město	věž Staroměstské radnice	P1	Staré Město	200	E	14. století	počátek stavby věže 1338	A	+	
b	Celetná	P1	Staré Město	věž Staroměstské radnice	P1	Staré Město	150	E	14. století	počátek stavby věže 1338	A	+	
c	Melantrichova	P1	Staré Město	věž Staroměstské radnice	P1	Staré Město	150	E	14. století	počátek stavby věže 1338	A	+	
d	Železná	P1	Staré Město	kostel Sv. Mikuláše	P1	Staré Město	250	N	přelom 19. a 20. století	průhled se otevřel staroměstskou asanací	B	+	
e	Kaprova	P1	Staré Město	Pražský hrad	P1	Hradčany	1250	Z	asi již 10. stol., dnešní forma poč. 20. stol.	obrácený pohled je na mapce širšího území (23)	A	+	
f	Celetná	P1	Staré Město	Pražská brána	P1	Hradčany	200	E	15. století	založení Pražské brány 1475	A	+	
g	Havelská	P1	Staré Město	Sv. Havel	P1	Hradčany	200	Z	13. století	kostel	B	+	
h	Uhelný trh, Rytířská	P1	Staré Město	Stavovské divadlo	P1	Hradčany	320	E	konec 18. století	Rytířská po 1320, divadlo 1781-1783	A	+	
ch	Pařížská	P1	Staré Město	Letenská stráň	P7	Staré Město, Josefov, Holešovice	825	Z	přelom 19. a 20. století	průhled se otevřel staroměstskou asanací	A	-	
i	Petrská (od záp.)	P1	Nové Město	Petrská věž	P1	Nové Město	200	Z	konec 16. stol.	věž zvonice je z r. 1598, uliční trasa předlokační	C	+	
j	Petrská (od vých.)	P1	Nové Město	Petrská věž	P1	Nové Město	180	Z	konec 16. stol.	věž zvonice je z r. 1598, uliční trasa předlokační	B	+	
k	V Celnici	P1	Nové Město	Obecní dům	P1	Staré Město	250	E	Obecní dům ukončen 1911	ulice V Celnici dostavěna koncem 20. stol.	B	+	
l	28. října, Na příkopě	P1	Staré Město, Nové Město	Palác U Hybernů	P1	Nové Město	650	E	počátek 19. století	před tím barokní přestavba gotického kostela	A	+	
m	Vodičkova	P1	Nové Město	Novoměstská radnice	P2	Nové Město	550	Z	konec 14. stol. (původní věž)	uliční trasa je předlokační, zástavba pol. 14. stol.	A	+	
n	Václavské náměstí, Jindřišská	P1	Nové Město	Zvonice Sv. Jindřicha	P1	Nové Město	375	Z	2. polovina 14. století	letopočet se váže ke stavbě, ulič. trasa je předlokační	A	+	
o	o1	Na můstku – Václavské náměstí	P1	Staré Město, Nové Město	Národní muzeum	P1	Nové Město	750	Z	konec 19. století	Nár. muzeum dokončeno 1890	A	+
	o2	Nár. muzeum - Václ.n.	P1	Nové Město	Na Můstku	P1	Staré Město	750	E	konec 20. století (dnešní podoba)	původně 14. století	A	+
p	Karlovo náměstí	P2	Nové Město	Novoměstská radnice	P2	Nové Město	540	Z	konec 14. století (původní věž)	1451-56 dnešní věž, náměstí založ. v pol. 14. stol.	A	+	
q	Na Slupi, Vyšehradská	P2	Nové Město	Sv. Jan Na Skalce	P2	Nové Město	400	E	polovina 18. století	kostel 1730-1749, ulič. síť zachovaná	C	+	
r	Karlovo nám.	P2	Nové Město	Sv. Jan Na Skalce	P2	Nové Město	300/1000	E	polovina 18. století	dtto, v krátkém úseku průhled až k Vyšehradu	B	+	
s	Václavská	P2	Nové Město	Sv. Karel Boromejský	P2	Nové Město	220	N	první polovina 18. století	kostel 1730-1736, ulič. síť zachovaná	C	+	
t	Karlovo n., Resslova	P2	Nové Město	Tančící dům	P2	Nové Město	400	Z	konec 90. let 20. století	Tančící dům vstoupil do průhledu záměrně	B	+	
u	Národní třída	P1	Staré Město/ Nové Město	Národní divadlo	P2	Nové Město	600	E	konec 19. století	průhled od Můstku je ND uzavřen	A	+	
v	Štefán.most, Revoluční	P1	Staré Město	Národní muzeum	P1	Nové Město	1750	N	konec 19. století	Nár. muzeum dokončeno 1890	B	+	
w	most Legií, Vítězná	P1	Staré Město, Malá Strana	Petřín, Hladová zeď	P1	Malá Strana	500-900	N	konec 19. století	po dostavbě ul. Vítězné a zbourání újezdských kasáren	A	+	
x	Újezd, Karmelitská	P1	Malá Strana	Sv. Mikuláš	P1	Malá Strana	750	E/Z	polovina 18. století	dnešní forma průhledu vznikla rozšířením ulice Karmelitské	A	+	
y	y1	Mostecká	P1	Malá Strana	Sv. Mikuláš	P1	Malá Strana	220	E/Z	polovina 18. století	ukonč. výstavby 1756, uliční koridor od 10. stol.	A	+
	y2	Malostranské nám., Mostecká	P1	Malá Strana	Mostecká věž	P1	Malá Strana	220	E	15. století	dtto, Mostecká věž po 1411	A	+
z	Loretánská	P1	Hradčany	Hrad, Sv. Vít	P1	Hradčany	400-600	E	po půlce 18. století	barokizace hradu 1753-1774, dostavba katedrály 1929	A	+	
ž	Mostecká	P1	Staré Město	Mostecká věž	P1	Staré Město	100	E	14. století	věž dokončena 1373	A	+	

LEGENDA: Způsob vzniku:

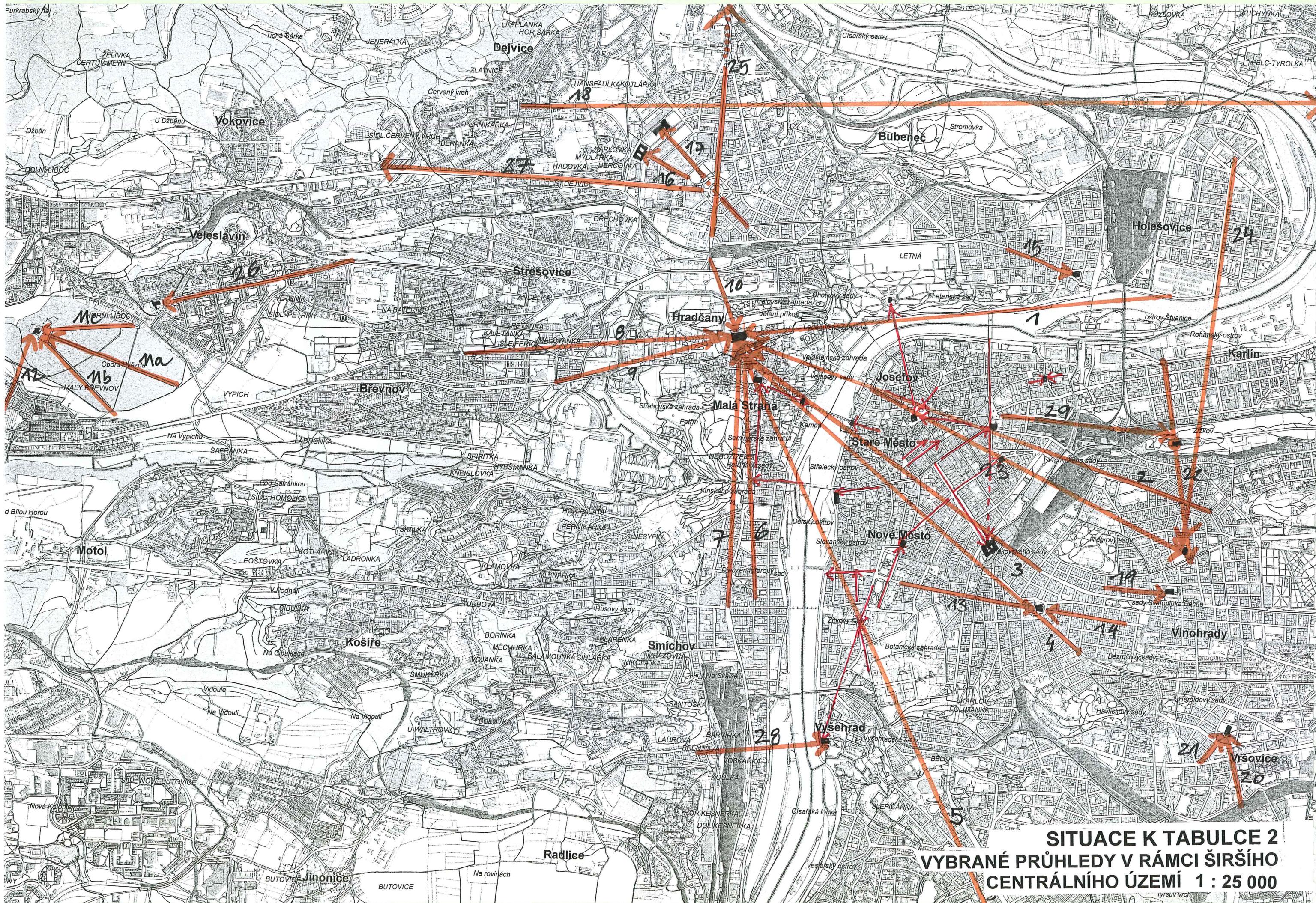
Z	záměrný
E	evoluční
N	nahodilý

\* tyto trasy existovaly od pradávna, ale obestavovány byly postupně

Význam: A (největší), B, C (nejmenší)

Působení: + (kladné), - (záporné)

**SITUACE K TABULCE 2  
VYBRANÉ PRŮHLEDY V RÁMCI  
ŠIRŠÍHO CENTRÁLNÍHO ÚZEMÍ**



### B 3.3. TABULKA 2 VYBRANÉ PRŮHLEDY V RÁMCI ŠIRŠÍHO CENTRÁLNÍHO ÚZEMÍ

Označení	Průhledový koridor			Cíl průhledu			Vzdálenost v m	Způsob vzniku	Doba vzniku	Poznámka	Hodnocení		
	Ulice	MČ	Katastr	Objekt	MČ	Katastr					Význam	Působení	
1	Bubenské nábřeží	P7	Holešovice	Pražský hrad	P1	Hradčany	3350		konec 19. stol.	průhled patří do probl. koridoru Vltavy	A	+	
2	Seifertova	P3	Žižkov	Pražský hrad	P1	Hradčany	3800	E	konec 19. stol.	*	A	+	
3	Vinohradská	P2	Vinohrady	Pražský hrad	P1	Hradčany	3250	E	konec 19. stol.	*	A	+	
4	Francouzská	P2	Vinohrady	Pražský hrad	P1	Hradčany	3650	E	konec 19. stol.	*	A	+	
5	Na Pankráci	P4	Nusle	Pražský hrad	P1	Hradčany	5150	E	60. léta 20. stol.	do průhledu se dostal býv. Palác Kultury	B	-	
6	Preslova, E.Peškové	P5	Smíchov	Pražský hrad	P1	Hradčany	1750	E	konec 19. stol.	*	A	+	
7	Štefánikova	P5	Smíchov	Pražský hrad	P1	Hradčany	1750	E	konec 19. stol.	*	A	+	
8	Patočkova	P6	Břevnov	Pražský hrad	P1	Hradčany	2125	E	30. léta 20. stol.		A	+	
9	Dlabačov	P6	Břevnov/Hradčany	Pražský hrad	P1	Hradčany	1250	E	konec 19. stol.		A	+	
10	Svatovítská	P6	Dejvice	Pražský hrad	P1	Hradčany	625	Z	30. léta 20. stol.	součást regulace Dejvic	B	+	
11	11a	Hvězda-hlavní průhl.	P6	Břevnov	letohr.Hvězda	P6	Břevnov	1150	Z	polovina 16. stol.		A	+
	11b,c	Hvězda-boční průhl.	P6	Břevnov	letohr.Hvězda	P6	Břevnov	850	Z	polovina 16. stol.		B	+
12	Zličinská	P6	Břevnov	letohr.Hvězda	P6	Břevnov	875	Z	70. léta 20. stol.	regulace uliční osnovy z 30. let	C	+	
13	Ječná	P2	Nové Město, Vinohrady	*Sv. Ludmila	P2	Vinohrady	1075	Z	konec 19. stol.	přestav. středověk. ulič. osnova	A	+	
14	Korunní	P2	Vinohrady	*Sv. Ludmila	P2	Vinohrady	750	Z	konec 19. stol.		B	+	
15	M. Horákové	P7	Holešovice	*Sv. Antonín	P7	Holešovice	550	Z	počátek 20. stol.		A	+	
16	Zíkova	P6	Dejvice	Arcibisk.seminář	P6	Dejvice	500	Z	konec 20. let 20.stol.	součást regulace Dejvic	B	+	
17	Technická (Dejvická)	P6	Dejvice	FSt a FA ČVUT	P6	Dejvice	750(1375)	Z	60. a 70. léta 20. stol.		B	+	
18	Na Hanspaulce	P6	Dejvice	Pelc Tyrolka, Prosek	P8,9	Libeň, Prosek	5500-8500	Z	30. léta 20. stol.	součást regulace Dejvic	B	+	
19	Mánesova	P2	Vinohrady	*Nejsv.Srdce Páně	P3	Vinohrady	500	Z	30. léta 20. stol.		B	+	
20	Moskevská	P10	Vršovice	*Sv. Václav	P10	Vršovice	500	Z	30. léta 20. stol.		C	+	
21	Minská	P10	Vršovice	*Sv. Václav	P10	Vršovice	250	Z	30. léta 20. stol.		A	+	
22	U Nádr. lávky, Karlín. nám.	P8	Karlín	Vítkov/TV věž	P3	Žižkov	750/1375	N	30. léta/konec 80. let 20. stol.		B	-	
23	Kaprova	P1	Staré Město	televizní věž	P3	Žižkov	2700	N	konec 80. let 20. stol.	do průhledu se promítá také věž Sv. Mikuláše	A	-	
24	Komunardů	P7	Holešovice	televizní věž	P3	Žižkov	2875	N	konec 80. let 20. stol.		B	-	
25	Jug. partyzánu	P6	Dejvice, Bubeneč	Podbaba, Baba	P6	Dejvice	2000	N	30.-50. léta 20. stol.	příklad s domin. přír. útvaru	B	+	
26	Na Petřinách	P6	Břevnov, Veleslavín	Makromol.ústav	P6	Břevnov	1500	Z	60. léta 20. stol.		C	-	
27	Evropská	P6	Dejvice	Hadovka/Cerv.vrch	P6	Dejvice/Vokovice	1375/2250	N	60. léta 20. stol.		B	-	
28	Pod Barvířkou	P5	Smíchov	Vyšehrad	P4	Vyšehrad	1250	N	konec 19. stol.		C	+	
29	V Celnici	P1	Nové Město	Vítkov	P3	Žižkov	1375	E	od 15. stol.		A	+	

LEGENDA: Způsob vzniku:

- Z záhmerný
- E evoluční
- N nahodilý

+ kostel

\* tyto trasy existovaly od pradávna, ale obestavovány byly postupně

Význam: A (největší), B, C (nejmenší)

Působení: + (kladné), - (záporné)

#### **B 3.4. FOTODOKUMENTACE VYBRANÝCH PŘÍKLADŮ**



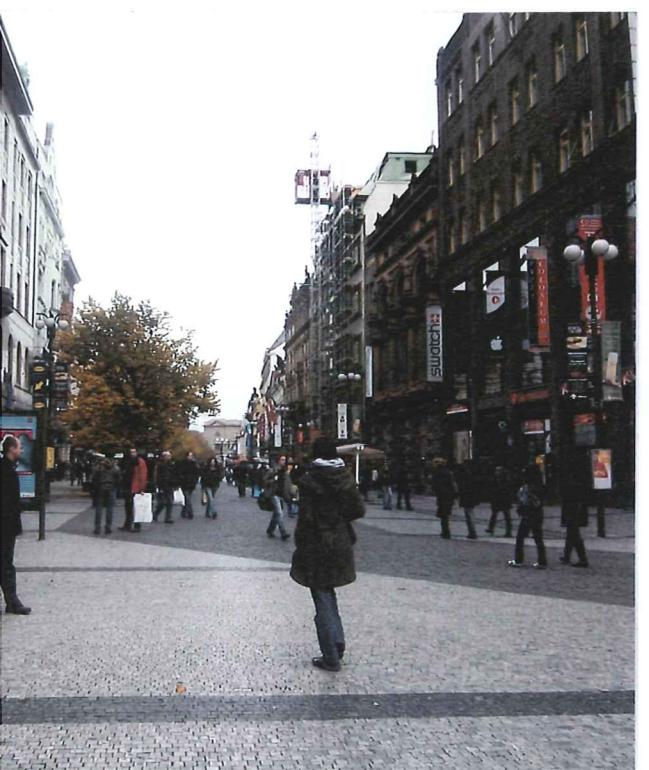
MOSTECKÁ (y1)



KARMELITSKÁ (x)



RYTÍŘSKÁ (h)



NA PŘÍKOPĚ (l)



VÁCLAVSKÉ NÁMĚSTÍ (o1)



ŠTEFÁNIKŮV MOST, REVOLUČNÍ (v)

SEIFERTOVA (2)



FRANCOUZSKÁ (4)



VINOHRADSKÁ (3)



DÁLKOVÉ PRŮHLEDY K PRAŽSKÉMU HRADU  
V TRASÁCH HISTORICKÝCH CEST



NA PANKRÁCI (5)



PATOČKOVA (8)



PRESLOVA (6)



KAPROVA (e)



SVATOVÍTSKÁ (10)



DLABAČOV (9)

KRATŠÍ PRŮHLEDY K PRAŽSKÉMU HRADU  
V HISTORICKÝCH A REGULAČNÍCH TRASÁCH



ZIKOVA (16)



ZLÍČÍNSKÁ (12)



TECHNICKÁ (17)



SVATOVÍTSKÁ, JUG. PARTYZÁNŮ (25)



NA HANSPAUUCE (18)

**PRŮHLEDY V RÁMCI REGULACE DEJVIC  
A BŘEVNOVA – 20. A 30. LÉTA 20. STOL.**



KOMUNARDŮ (24)

KAPROVA (23)



NÁMĚSTÍ JIŘÍHO Z PODĚBRAD, MILEŠOVSKÁ



U NÁDRAŽNÍ LÁVKY (22)

TELEVIZNÍ VĚŽ NA ŽIŽKOVĚ – NAHODILÉ  
ALE VÝRAZNÉ UPLATNĚNÍ V PRŮHLEDECH

## B4. ZÁVĚR A DOPORUČENÍ

U kompaktních částí města se stabilizovanou uliční sítí by v budoucnu nemělo k narušení hodnotných průhledů docházet, respektive toto nebezpečí nehrozí. Především to platí u komponovaných celků města (Vinohrady, Dejvice) a obecně u průhledů kratších.

Reálným problémem, vzhledem k charakteru pražského terénního reliéfu, je vstup nových staveb do průhledů historických. Zde se nový prvek uplatňuje snad výrazněji než v pohledech panoramatických. I když ani v těchto případech nelze a priori označovat vše nové za rušivé a negativní, lze si připomenout dva z vybraných příkladů: průmět býv. Paláce kultury v průhledu historické trasy ulice Na Pankráci k Pražskému hradu (č. 5) a Televizní věž v průhledu ulicí Kaprovou (č. 23).

Spíše než paušální regulativ (viz „území se zákazem výškových staveb“) by měly být zpracovány určité zásady, týkající se celé vizuální scény města. V otázce průhledů by se pak mělo vycházet z historických a společenských či ideových hodnot jak průhledu samotného, tak nového prvku. Pro analýzu problematiky by měla být zpracována metodika, na základě které by se pak jednotlivé případy posuzovaly samostatně. Podobný postup by měl být zvolen v případě koridoru Vltavy.

## B5. POUŽITÁ LITERATURA

- Nové Město Pražské (V. Lorenc, SNTL 1973)
- Plán Prahy podle indikačních skic stabilního katastru (1840-1842) (B. a M. Laštovkovi, Archiv hl. m. Prahy a Scriptorium 2005)
- Praha našeho věku, čtvero knih o Praze (E. Poche a kol., Panorama 1978)
- Praha 19. a 20. století, Technické proměny (J. Kohout, J. Vančura, SNTL 1986)
- Praha v plánech a projektech (katalog výstavy, ÚRM 1999)
- Prahou krok za krokem (E. Poche, Panorama 1985)
- Pražská architektura, významné stavby jedenácti století (J. Staňková, J. Štursa, S. Voděra, J. Staněk, 1991)
- Pražské územní plány 1985-1999 (ÚRM, 2001)
- Urbanistická studie hotelu Diplomat – ulice Generála Píky, P+R díl A (H+H 11/2000)
- Urbanistická studie Strahov, P+R díl A (H+H 2/2003)