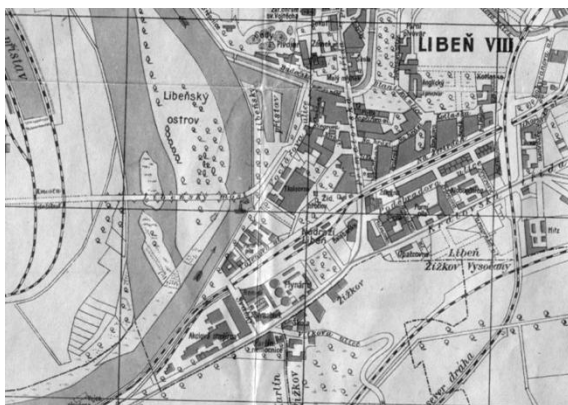




Palmovka jinak

Úvahy: historický a tematický kontext



V rámci programu „Mluvme spolu“
podpořeno z Fondu T-Mobile
prostřednictvím Nadace VIA

Dolní Libeň má bohatou a pestrou historii a kulturní zachovanou v řadě stop a fragmentů, které jsou dnes v ohrožení.

Ta nejzajímavější místa v naší zemi, dávná centra a křižovatky, bývají často zpustlá a zdevastovaná. Jakoby se přetržená historie vydala jinou cestou a nám bylo zatěžko navázat nit. Území Dolní Libně je modelovým příkladem lokálního centra, které navzdory poutavé historii a úspěšnému rozvoji čelí od druhé poloviny dvacátého století devastaci a úpadku. Tato stat' přináší základní informace o pestrém a zajímavém historickém vývoji osídlení území, kulturních stopách vytvářejících genius loci, vlivech formujících podobu čtvrti a vztazích ovlivňujících význam a pozici Palmovky jako lokálního pražského centra.

1 Historický vývoj Dolní Libně

1.1 Počátky Dolní Libně



Dolní Libeň, nebo také Stará Libeň (Alt Lieben), bývala židovskou osadou na periferii historické Prahy. Počátek zdejšího ghetta je doložen v roce 1561, osídlení soutoku Vltavy a Rokytky s přirozenou křižovatkou cest je archeologicky doloženo mnohem dříve. První písemná zpráva o „pražské“ Libni se vztahuje až k roku 1363. První zmínka o libeňské tvrzi se objevuje v roce 1436.

Libeňské ghetto se rychle stalo druhým nejvýznamnějším sídlem na území dnešní Prahy, hned po Židovském Městě pražském. Na konci 16. století byla v centru obce v Kozelužské ulici založena synagoga a za vlády Marie Terezie měla Stará Libeň 766 obyvatel.

Dominantou historického osídlení je Libeňský zámek. Původní tvrz, vystavěná na vyvýšené terase nad ústím Rokytky, měla řadu majitelů. V roce 1662 prodal Jan Hertvík Nostic libeňské panství Starému Městu. Během války o rakouské dědictví a sedmileté války byl zámek několikrát

poničen, po opravě z roku 1770 získal svou současnou rokokovou podobu a sloužil jako letní sídlo staroměstských primátorů nebo panovníků při jejich návštěvách Prahy.

Významným krajinným prvkem byly venkovské usedlosti, jejichž jména se zachovala v místních názvech dodnes: Palmovka, Sluncová, Košínská, Kolčavka, Na Balabence, Na Kotlasce...

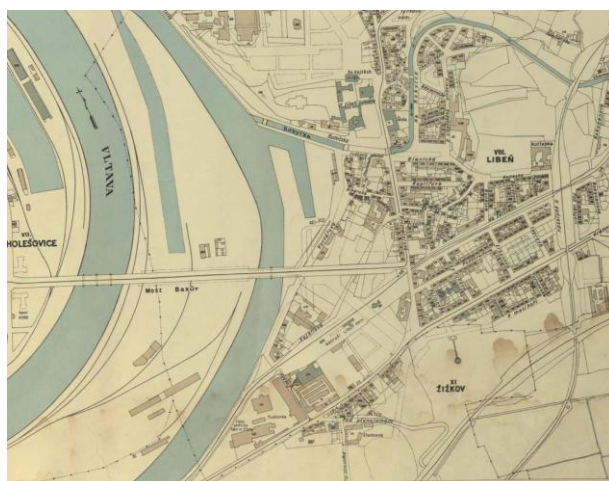
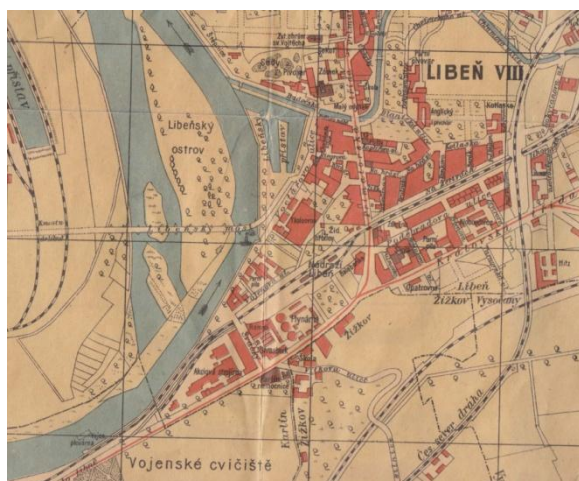
Kromě Libeňského zámku se z historické sídelní struktury dodnes zachovala hlavní uliční síť, zejména Královská cesta – dnešní Sokolovská, její křižovatka ze Zenklovou v místě původní Palmovky, ale též křižovatka Pod Plynojemem, drobná uliční síť a poslední fragmenty původního ghetta podél Rokytky.

1.2 Proměna a rozvoj v 19. a 20. století

Rozvoj Libně v 19. a 20. století je spojen se železnicí. Náspy vytvářejí nové velkorysé měřítka, formující budoucí zástavbu. Zároveň Libeň odděluje od Vysočan a Žižkova a přerušují některé původní cesty.

Podél karlínské trati rostou fabriky, např. nejstarší pražská strojírna Rustonka založená bratry Thomasovými v roce 1832. Vyráběla kovové polotovary pro stavbu mostů, hal, kotle, parní stroje i lodě. Byla zbořena v roce 2007, 28. února 2014 byla stržena i zbývající kotelná s komínem.

V Libni byl vybudován i přístav, který ale nikdy nedosáhl významu přístavů Karlínského a Holešovického a postupně upadal. Po přesunutí hlavního vltavského řečiště blíže k Holešovicům Libeň o původní kontakt s řekou definitivně přišla.



Dolní Libeň se postupně proměňuje v dělnickou čtvrť, podél Sokolovské ulice a železničního náspu Na Žertvách rostou klasické bloky činžovních domů. Významným zásahem byla stavba Libeňského mostu v 30. letech 20. století. Mostní násep přerušil Vojenovu ulici, vedoucí k židovskému hřbitovu, a vnesl novou kompoziční osu severního pražského diametru, která ovšem nebyla nikdy dotvořena. Navrstvení různých měřítek, významných os, fragmentace, bariéry a určitá izolovanost zůstaly pro Dolní Libeň typické dodnes.



Zástavba Libně dostala největší ránu v padesátých a šedesátých letech 20. století, kdy byly bezdůvodně ničeny renesanční a barokní domy a v tzv. akci "Z" byl zasypán starý židovský

hřbitov. Poslední existující domy v Koželužské ulici sousedily s Schönbergovou továrnou na vydělávání kůží, která byla zbourána až v době úplně nedávné.

Ke konci osmdesátých let došlo k rozsáhlé demolici zástavby i podél ulice Na hrázi. Libeňská synagoga, založená v roce 1846 a původně skrytá v husté zástavbě, se stala osamělou dominantou prázdné křižovatky.

Synagoga fungovala po druhé světové válce jako skladiště ovoce, poté v ní byly uloženy kulisy zdejšího (tenkrát se jmenovalo Divadlo S.K. Neumana) Divadla pod Palmovkou. Kulisákem tu býval i Bohumil Hrabal, který v synagoze v šedesátých letech pořádal se svými přáteli básníkem Egonem Bondym a malířem Vladimírem Boudníkem filosofické a literární debaty. Hrabalovská Libeň byla z větší části zbourána při stavbě autobusového terminálu a stanice metra Palmovka. Poslední zbytky původního koloritu lze spatřit v labyrintu mezi ulicemi Světova a Kotlaska.

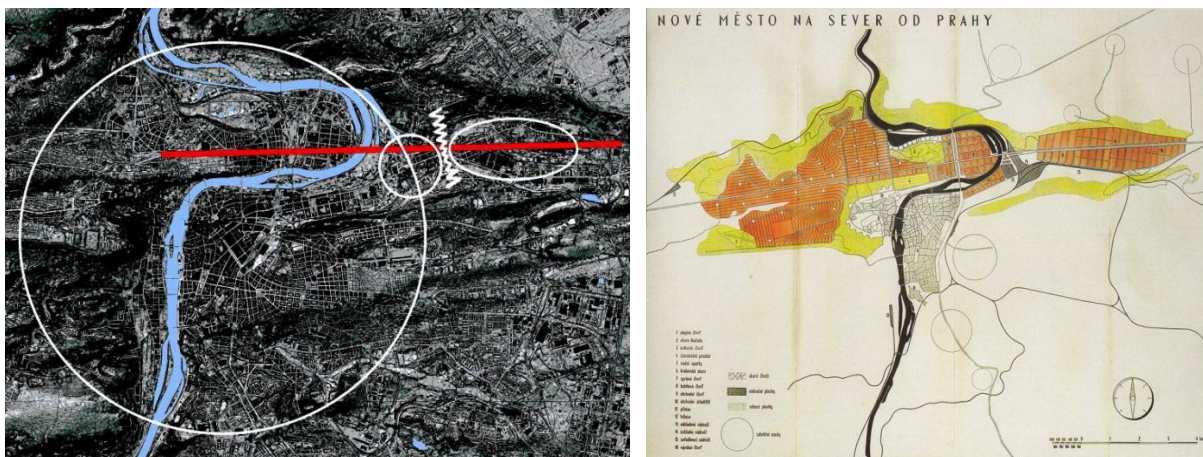


Od devadesátých let trpí oblast Palmovky nezájmem o koncepční budování městského prostoru. Přežívá socialistický status quo dopravně významné, ale uživatelsky nepříjemné křižovatky tramvají a metra. Chybějící městskou strukturu nahrazují provizorní stánky a ad hoc vkládané solitery jednotlivých developementů. Území blokuje nejistá dopravní koncepce městského okruhu. Potenciál významného centra na okraji Velké Prahy zatím čeká na své znovuobjevení.

2 Rozhodující formující vlivy

Urbanismus Staré Libně formovaly původně geomorfologické podmínky. Tvrz nad ústím Rokytky do vltavského meandru, svažující se údolí s křižovatkou zemských cest, osada podél nábreží a samostatné usedlosti v krajině. Devatenácté století přináší rychlý rozkvět čtvrtí za hradbami pražských měst. Dolní Libeň se podobně jako další venkovské usedlosti dostává na okraj Královského hlavního města Prahy, jádra budoucí Velké Prahy. Rozvíjející se pražské čtvrti se vyznačují jednoznačným urbanismem blokové zástavby s přesně definovanou sítí náměstí, bulvárů a klidnějších uliček, fungujícím po celé Evropě. Dolní Libeň se z periferní osady rychle proměňuje v dělnickou a později výstavní pražskou čtvrť. Jejím typickým znakem zůstává různorodost, sahající od drobné struktury renesanční a barokní zástavby, přes nahodilost dělnických pavlačí, k racionální struktuře výstavní blokové čtvrti a velké parcelaci bývalých fabrik.

Významný vliv na dalším formování města přebírá doprava. Na jedné straně zůstává Libeň stále pomyslnou branou do Středních Čech na okraji centrální Prahy. Na druhé straně ji dopravou diktované bariéry zásadně omezují. Význam lodní a železniční dopravy v Libni historicky zanikl. Karlínská trať na Denisovo nádraží byla zrušena, zůstala část náspu a ulice Na Žertvách. Libeňský most sice přináší na Palmovku velkorysou urbanistickou osu Severního pražského diametru, nemá však pokračování. Potenciál paralelního bulváru se Sokolovskou třídou je zmařen rozvolněnou modernistickou výstavbou ve Vysočanech. Na Balabence vznikla postupným zbytněním turnovské dráhy dopravní bariéra, odřezávající pěší propojení Libně a Vysočan. Sokolovská třída je dnes na tolika místech urbanisticky rozdrobená, že nedokáže naplňovat svou městotvornou funkci živého bulváru.



Osa Libeňského mostu je vlastně jediným čistě modernistickým zásahem v území. Cíleně vytvořený prostorový koncept Záříčího města s otevřeným parkovým prostorem mezi soliterními stavbami nemá v Dolní Libni zastoupení. Městský prostor ale prošel postupnou fragmentací a desurbanizací. Jednotlivé části původní čtvrti jsou oddělené vnitřními bariérami vyprázdněného území, který nefunguje ani jako ulice, ani jako park. Od okolních čtvrtí oddělují Libeň dopravní bariéry. Desurbanizace a izolovanost se podepisují na stagnaci a zhoršeném vnímání bezpečnosti v území.

Dopravní řešení Prahy ovlivňuje od osmdesátých let minulého století odmítaná a znovu oprašovaná dopravní koncepce ZÁKOS. Základní Komunikační Systém je založen na představě vnějšího a vnitřního rychlostního okruhu v Praze. Okruhy jsou vzájemně propojeny paprskovitými radiálami. Aby byl provoz plynulý, jsou projektovány „kapacitní komunikace“ s mimoúrovňovými křižovatkami, odpovídajícími projektovanému využití. V Libni má na městský okruh navázat systém s plánovanou kapacitou 150 000 aut denně na spojnici Povltavská - Čuprova - Spojovací (75 000 aut v každém směru, současné vytížení je 20 000 aut v každém směru). Navazující Rohanské nábřeží má plánované zvýšení z 36 000 na 50 000 aut denně, a má si vyžádat rekonstrukci Libeňského mostu s rozšířením mostovky.

Dosud platný územní plán pracuje v Dolní Libni s projektem PÚDIS obsahujícím tunely, odklony, sjezdové rampy, a další neměstské prvky. Ve spojených státech je takový systém nazýván „STROADS“, protože spojuje vysoké náklady rychlostních roads s pomalou dopravou městských streets, přičemž snižuje cenu pozemků a bezpečnost uživatelů.

3 Současnost, hrozby a výzvy



V současnosti je území zastavováno bez aktuální koncepce a strategie. Záměry v území nejsou veřejně komunikovány ani koordinovány. Hlavní město Praha a městská část Praha 8 má jedinečnou šanci ovlivnit budoucí podobu celé městské čtvrti. Příprava dílčích stavebních záměrů ale formulování celkové koncepce předbíhá a podobu čtvrti nevratně předurčuje.

Významně snižuje šanci využít potenciál místa naplno. Častěji vnáší do území nové bariéry, než aby synergicky podporovala jeho kvalitu. Nahodilé zastavování bez silné vize budoucí podoby je pro Dolní Libeň největší současnou hrozbou. Palmovka se může proměnit v lokální pražské centrum - nebo zůstat periferní dopravní křižovatkou s chaotickou strukturou zástavby.

Pro Dolní Libeň už byla zpracována celá řada urbanistických studií, vývoj území jde ale jiným směrem. Poloha Dolní Libně navíc přímo svádí k „tranzitnímu“ využití v kontextu velké Prahy, které s drobným měřítkem kvality prostředí nepracuje.

Předpokladem k úspěšnému naplnění koncepce je její formování v otevřeném dialogu s nejširším zapojením zúčastněných stran. Důraz na formulování a vyladění lokálních zájmů a potřeb je cesta k znovunalezení rovnováhy a potenciálu místa, k obnově jeho rozvoje. V současnosti populární koncept „města krátkých vzdáleností“ vlastně jen znovu navazuje na principy budování našich měst, nakrátko opuštěné v bouřlivém dvacátém století, doplněné o dnešní znalosti a možnosti.