

Smíchovské nádraží: výkop za tři roky?



Author: Petr Bým | Published: 15.11.2013

„Jde o celkem 40 hektarů území, kde bychom rádi výstavbu kancelářskou, obchodní a rezidenční namixovali v poměru 40: 20: 40,“ popsal L. Anderle záměry developera na včerejším diskusním setkání Stavebního fóra, jehož obsah byl věnován - právě proto, že na rozdíl od jiných „VRÚ“ tady věci dostávají přece jen už trochu praktičtější podobu - zejména projektu zástavby v lokalitě smíchovského nádraží. Jinde - typicky třeba na Strahově - se totiž kromě ojedinělých studií a rozborů neděje víceméně nic. Snad s výjimkou nádraží Bubny, kde už Praha rozhodla zpracovat změnu územního plánu tak aby se v areálu někdejšího nádraží mohlo stavět. „Teď už se snad podaří s touto jízvou na tváři Holešovic něco udělat. A právě proto je nezbytná změna územního plánu, kterou bychom mohli přijmout snad v horizontu dvou let,“ řekl počátkem roku Tomáš Hudeček, tehdy ještě jako první náměstek primátora. Dnes už jako primátor předpokládá, že tzv. metropolitní plán by mohl být hotov v první polovině roku 2016. I z těchto časových údajů je patrné, jak se VRÚ pomalu a s obtížemi hýbají vpřed. A je na místě zmínit, že počátek smíchovského projektu se datuje k roku 2004.

Nová čtvrť ...

Nová výstavba projektu Smíchovské nádraží představuje de facto novou čtvrť. Jde o rozsáhlý pozemek výrazně protáhlého tvaru mezi budovou nádraží a ulicí Na Knížecí. Celá tato část Smíchova má hlavní komunikace souběžné s tokem Vltavy, když pohyb příčným směrem značně komplikují rovněž rovnoběžné dopravní toky. Ty například ze zástavby mezi ulicemi Nádražní a Strakonickou dělají podobně málo atraktivní „ostrov“, jakým je třeba Národní muzeum a Státní opera na horním konci Václavského náměstí. Architekti - projekt je prací ateliéru A69 - tomu čelí jednak lávkami, jednak svedením některých dopravních toků pod zem. Skutečností ovšem je, že problém dopravní přehluštění Smíchova se musí řešit ve větším měřítku. V tomto smyslu je nepochybně dobrým nápadem svést na úrovni nádraží provoz ze Strakonické do Nádražní ulice a tím otevřít cestu tamní, většinou rezidenční zástavbě k Vltavě. Jinde se zase doprava bude koncentrovat - podle některých projektů či záměrů by se nádražní budova měla stát dopravním uzlem pro MHD, autobusy i vlaky. Tyto záměry se ale musí řešit na celopražské úrovni, a proto jejich případná realizace nepochybně potrvá léta.

... s prolukami

„Pozitivní je, že projekt celkem nemá žádnou výraznější občanskou oponenturu. Tady i jinde v Praze 5 se občanské iniciativy se zaměřují spíše na ochranu zatím nezastavěného území. Což lze hodnotit jenom

pozitivně, protože současným trendem je města už teritoriálně nerozšiřovat, ale naopak zahušťovat,“ konstatuje Tomáš Homola, zastupitel a hlava komise pro výstavbu v městské části Praha 5. Z jeho slov vyplývá, že smíchovská radnice k developerskému projektu přistupuje nezaujatě a hledá v něm hlavně prospěch pro celou lokalitu. Na poměrně logickou otázku: „A co tam bude kromě kanceláří, obchodů a bytů?“ však zjevně ani Praha 5, ani „velká“ Praha odpověď nemá. Vznese ji na zmíněné akci SF Radomíra Sedláková, naše přední historička architektury, s tím, že městotvorné prvky, jako je kulturní infrastruktura, ale také zdravotní, školská či administrativní síť, jsou nezbytným předpokladem kvalitního života každé větší lokality.

„V zásadě existují dva modely územního rozvoje. V tom prvním je aktivní město či obec, třeba jako tomu bylo v Hamburku v jeho proslulé čtvrti HafenCity. Druhou je přenechat aktivitu soukromému sektoru,“ konstatuje L. Anderle. Tak tomu je i v Praze, ovšem lze jen stěží předpokládat, že developer učiní součástí svých projektů koncertní sál či prostorově velkorysou galerii. „Už jenom základní infrastruktura bude představovat částku 800 milionů korun,“ poukazuje šéf Sekyra Group na „nekomerční“ náklady větších projektů.

Vyplnění této „mezery“ mezi soukromým podnikáním a zájmem komunity je na obci. Zatím se ale zdá, že Praha nejenže na plnění takové role nemá potřebné prostředky (a nepomůže ani Unie, česká metropole je na to příliš bohatá), ale - a to je pozoruhodnější - nemá ani představy či vizi, jak by ji měla sehrát.

„Architekt Miroslav Šik předpověděl, že města jako Praha se budou rozvíjet zejména v návaznosti na vodní toky a železnici,“ říká architekt Jaroslav Wertig z ateliéru A69. Podle územně-plánovacích pražských dokumentů lze tuto prognózu hodnotit jako nanejvýš prozřetelnou a trefnou. Bohužel pro Prahu ale právě jen podle projektů, záměrů, zásad, studií a plánů.

15.11.2013 08:09, Petr Bým