

Petr Palička, Penta: zatím můžeme stavět jen „vedle“ nádraží



Author: Petr Bým | Published: 24.04.2015

Když se člověk podívá na pražský nádražní development - počínaje Žižkovem, přes Bubny až po Smíchov -, tak nemá zrovna pocit úspěchu a efektivity. Jak to jde vám na Masarykové nádraží?

Podobně. Ale abych nezjednodušoval, má to řadu hledisek. Jedna věc je vývoj vlastního projektu, druhá pak řešení problematiky pozemků a další spolupráce s Českými drahami a městem na rozvoji celého nádražního území. To jsou skutečně tři různé oblasti, tři naprosto odlišné disciplíny.

Tak to vezměme popořádku.

Projektování jde celkem dobře dopředu, protože ho máme pod svou kontrolou. Pro první část našeho projektu už také máme potřebnou změnu územního plánu, víme tedy, co a jak můžeme stavět. A dokud se pohybujeme ve fázi studie, tak žádné problémy nejsou.

Trochu odbočím. Zmínil jste „první“ část projektu - jakou má dnes vlastně podobu?

Má tři části. Ta první se týká území podél ulice Na Florenci, je to asi třicetimetrový pruh souběžný s kolejemi, končící po mírném zakřivení u magistrály, také tuto část označujeme jako oblast 1 a 2. To se nacházíme na území Prahy 1. V tom místě plánujeme standardní uliční zástavbu, čili tam vznikne „normální“, běžná městská ulice. Není důvod, aby v naprostém centru města byla ulice, kde jsou na jedné straně domy a na druhé jakési území nikoho a k ničemu. Výstavba nových budov má také smysl pro ČD a hlavně pro město. Parter těchto nových budov, které nejspíš budou mírně nižší než nová budova Florentina na protější straně, má sloužit také pro dopravu na letiště. Je zcela normální a běžné, aby ve velkoměstě, jakým Praha je, vedla z centra cesta jedním dopravním prostředkem přímo na letiště. Vybudování tohoto spojení přivede na nádraží a tím do celé lokality velmi početnou a atraktivní klientelu pro obchody a

služby, nemluvě o komfortu, který to návštěvníkům Prahy přinese.

Takže kromě toho „letištního“ terminálu počítáte s nějakými obchody - a co dále? Určitě kanceláře - nebo i byty?

My bychom rádi v rámci celého projektu nějaké městské byty postavili. Myslíme si, že by to byly byty atraktivní a že by o ně byl zájem. Výhled na nádraží není nic odpudivého, naopak, má svou poetiku a ani hluchost železničního provozu není nijak katastrofální. Ale narážíme na současný legislativní chaos a některé nesmyslné hygienické předpisy. Takže v té první fázi na byty skoro určitě nepřijde. Snad v té druhé.

A ta bude vypadat jak?

Druhá etapa navazuje na první část směrem od magistrály k autobusovému nádraží Florenc. To už je ovšem Praha 8, tady změna územního plánu ještě není dokončena. Co do typu zástavby nemohu být moc konkrétní, ale jsme v centru města, tak samozřejmě připadají do úvahy hlavně kanceláře a obchody, případně hotel, anebo ty už zmíněné byty.

Zbývá ještě třetí část či etapa.

To je takový trojúhelník na rohu ulic Hybernská a Opletalova, kde je ovšem majetko-právní situace trochu komplikovanější, jako majitel pozemků tady figuruje i Česká pošta. Z hlediska účelu či využití to nyní opravdu neřešíme, na to je dost času. Do úvahy by ale skoro jistě přicházel hotel, ten by v centru - a blízko tří nádraží - nepochybně smysl měl. Jasně je jedno: v rámci této fáze se také bude muset nějak vyřešit příchod k nedalekému Muzeu železniční dopravy. Dnes si ho nejspíš ani nevšimnete, a pokud ano, tak si, popravdě řečeno, kvůli okolí návštěvu možná raději rozmyslíte. Celá ta lokalita potřebuje zásadním způsobem zkultivovat.

Vrat'me se na začátek - řekl jste, že ve fázi zpracovávání studií problémy nemáte. A pak už ano?

Hodně se o tom teď mluví - my vlastně dnes nemáme podle čeho projektovat. Pozastavení účinnosti PSP se všemi legislativními důsledky nejen nás přivádí do neřešitelné situace.

Jak jste na tom s tou druhou disciplínou, majetko-právní přípravou projektu, tedy s pozemky?

To je také poměrně složité. Jsou zde platné smlouvy z roku 2004, uzavřené Českými drahami se společností Masaryk Station Development, kde je Penta - prostřednictvím další společnosti, Masaryk Station Investment - majoritním akcionářem. Leccos se ovšem za těch jedenáct let změnilo, včetně názoru Prahy i ČD na využití celé lokality. Bylo by tedy vhodné ty smlouvy upravit a aktualizovat. Už o tom jednáme dlouho, nyní je snad podpis na dosah. Ale je na místě konstatovat, že stavět můžeme bez větších problémů i na základě těch dosud platných původních smluv. V tomto ohledu ovšem situaci ještě dále komplikují

plánované přesuny majetku, včetně nemovitého, z ČD na SŽDC. To se nás či našeho projektu samozřejmě týká, ale na těchto jednáních se Penta nijak nepodílí.

Trochu nejasností a nejistoty ovšem panuje i nad budoucností dopravy v Praze vůbec - ani hlavní město, ale bohužel ani stát zatím nemá závaznou strategii rozvoje dopravní sítě, ta zatím existuje snad jen v nějakých obrysech či definování obecných záměrů. A víme, že u nás se v závislosti na změnách politických leckdy zásadně mění leccos dalšího. Neznervózňuje vás to?

Ani ne. Já si myslím, že v této chvíli nikdo nezpochybňuje skutečnost, že Masarykovo nádraží bude sloužit dál jako koncové nádraží pro příměstskou dopravu. A velmi pravděpodobně to bude i koncová stanice linky či spoje na letiště a do Kladna. Z toho vycházíme. Ty všechny další záměry a nápady dnes přinejmenším nejsou aktuální, pokud už vůbec nebyly opuštěny. Co zůstává, je problém propojení Masarykova nádraží a Florence s Hlavním nádražím. Zatím není jasné, jakým způsobem se to bude řešit. To by se ale našeho projektu nemělo nijak zásadně dotknout, navíc jsme připraveni se přizpůsobit. Pochopitelně jako všichni ostatní čekáme na zásadní dokumenty pro výstavbu v Praze: strategii rozvoje města, nový územní plán a v neposlední řadě i ty PSP. Ty zatím chybějí, zatím se proto všechno řeší ad hoc. Není to ideální stav ani pro město, ani pro developery a všechny ostatní stavebníky.

Do jako míry jste optimista stran tvorby těch všech zmíněných a nanejvýš potřebných dokumentů?

Mám-li být optimista a to bych chtěl, tak v této chvíli mi připadá, že současná situace se v tomto ohledu přeci jen trošku zlepšuje. IPR má v čele schopného a respektovaného člověka, což je základní předpoklad toho, aby se věci hýbaly kupředu. Jistě, IPR je „jen“ výkonný“ orgán, jeho činnost se odvíjí od zadání ze strany města. To už jsme ale v politice, a to je samozřejmě složitější. Tady si netroufám odhadovat vůbec nic. Ono totiž zatím není tak úplně jasné, jaké vůbec má nové vedení Prahy v oblasti výstavby představy a plány.

Nestálo by za to zajistit pro revitalizaci Masarykova nádraží nějakou těsnější spolupráci na ose město-železnice-developer. Možná by se v zahraničí nějaká inspirace našla?!

To máte pravdu, my sami jsme se rozhlíželi. Člověk ani nemusí chodit moc daleko, podobně to funguje třeba ve Vídni. U nás ale taková koalice se smysluplným obsahem zřejmě zatím není možná. Především je tu velká personální nestabilita v managementu ČD. Každou chvíli se tam mění vedení, to dost znemožňuje jakoukoli dlouhodobou a skutečně koncepční práci. Další problém je v tom, že ve veřejném sektoru - a jeho součástí České dráhy jsou - čas plyne úplně jinak než v soukromém, a to i ve vztahu k financím. Hodnota peněz v čase je ovšem pro development, stejně jako pro každé jiné podnikání, klíčovým faktorem. A nakonec je tady skutečnost, že obec i dráhy si musí vše pořizovat prostřednictvím veřejných soutěží, a to je z našeho pohledu nepřijatelně těžkopádné, zdouhavé a komplikované. To vše dohromady nějakou opravdu efektivně fungující kooperaci vylučuje. V takových podmínkách je pak skoro nemožné

stavět něco opravdu „na“ nádraží. My dnes můžeme realizovat jen projekty „vedle“ nádraží - a pokusit se do nich co nejvíce zahrnout potřeby města i Českých drah.

Problematika developmentu na pražských nádražích včetně projektu společnosti Masaryk Station Development bude jedním z témat konference Křižovatky architektury. Její už sedmý ročník se pod názvem „železnice_město_architektura“ koná 3. června v prostorách Hlavního nádraží Praha. Tématem konference bude jak minulost železniční dopravy v České republice a v souvislosti s tím také problematika památkové ochrany drážních objektů, tak její budoucnost, kterou zmapuje především panel „Nádraží pro XXI. století“. Mottem letošního ročníku konference bude vztah mezi rozvojem železniční dopravy a urbanistickým vývojem obcí a měst.

Jako vždy má konference Křižovatky architektury, jejímž pořadatelem je společnost ABF ve spolupráci se Stavebním fórem, bohatý doprovodný program včetně prohlídky Vládního salonku ČD, výstavy vybraných prací soutěžní přehlídky Young Architects Award a vernisáže výstavy „170 let modré železnice“, pořádané Národním technickým muzeem.

Konferenci už tradičně podpořilo Ministerstvo kultury, mezi další partnery patří například Národní technické muzeum, ČVUT a České dráhy. (Více informací najdete na www.krizovatkyarchitektury.cz.)

Foto: lokalita Masarykova nádraží v projektu společnosti Penta; příklady zahraničních projektů revitalizací nádražních lokalit.

24.04.2015 08:19, Petr Bým