ÚZEMNÍ PLÁN PRAHY: Lidé chtìjí zachovat Masarykovo nádraží.

Debaty o budoucnosti Masarykova nádraží, kterou v úterý 22. února poøádal Ústav pro ekopolitiku spolu s Arnikou, se zúèastnilo více než 120 lidí, kteøí si vyslechli názory zástupcù Èeských drah, Správy železniènì dopravní cesty a pøedevším vize nìkolika architektù. V panelu byl pøítomen i zástupce Masaryk Station Development, a.s. který ale plány této spoleènosti s pozemky v okolí Masarykova nádraží naèrtl velmi mlhavì. Ani po opakovaných urgencích nedorazili starostové Prahy 8, Prahy 3 a Prahy 1. Zástupce ministerstva dopravy se nedostavil s odkazem na kompetentní zástupce Èeských drah a Správy dopravní železniènì cesty. Debata se nakonec vedla zejména o podobì železniènì dopravy, kterou lidé požadovali zachovat.

Øada architektù nezávisle na sobì navrhuje, aby se prostor Masarykova nádraží promìnil v nové centrum mìsta s parkem, kavárnami, železniènìm muzeem, obchody a službami. Návrhy pøedpokládají zklidnìní severojižní magistrály, rozšíøení stávajících ulic, pìší propojení Masarykova nádraží s Karlínem, Žižkovem a Vítkovem ale napø. i znovuzavedení tramvaje do Husitské ulice.

„Prezentace našich plánù dnes by byla pøedèasná," odùvodnil zástupce spoleènosti Masaryk Station Development Tomáš Kadeøábek, proè se rozhodl na veøejné debatì neukázat urbanistické návrhy vzešlé ze soutìže vypsané v roce 2010 právì touto spoleèností. Pøedstavení plánù developera pøitom mìlo být hlavním obsahem veøejné debaty. Uvedl, že nejdøíve musí urbanistické studie projednat s tìmi, kdo rozhodují, tedy s úøedníky a politiky, a poèkat si na zmìnu územního plánu. „Teprve pak bude èas na veøejnou debatu," vysvìtlil Kadeøábek, jak developer pohlíží na roli obèanù v rozhodovacích procesech. Neøekl ani, jakou roli hraje developerská spoleènost pøi probíhající celomìstsky významné zmìnì územního plánu. Podle Kadeøábka se lidé doèkají prezentace oficiální pøedstavy developera zhruba do pùl roku.

„Jaký má smysl zpracovávat drahé urbanistické studie, když platný územní plán neumožòuje na Masarykovì nádraží žádnou výstavbu," ptala se v diskusní èásti veèera bývalá zastupitelka hlavního mìsta Prahy Petra Kolínská. Jasnou odpovìï však nedostala.

Nádraží nerušit, potøebujeme je nyní a tratì se mohou hodit i do budoucna

Hlavní èást debaty se toèila kolem zachování èi zrušení dopravní funkce nádraží pro pøímìstskou dopravu. Zástupce Správy železniènì a dopravní cesty i zástupce Èeských drah se vyjádøili pro zachování nádraží. Øeditel Stavební správy Praha SŽDC Ing. Pavel Mathé hovoøil o dvou možných budoucích podobách lokality, z nichž ten, který vychází z prùjezdného modelu železnice a tedy ukonèení využívání nádraží, považuje za futuristický. Reálné je podle nìj dlouhodobé využití nádraží pro mìstskou a pøímìstskou dopravu. Pøedností tzv. hlavového typu nádraží je možnost bezbariérového a rychlého pøístupu z ulice k vlakùm i pøestupu na tramvaje a metro pøímo v centru mìsta.

Ing. Mathé pøedstavil také návrh vytvoøení východního vestibulu Masarykova nádraží na úrovni Florence (podzemního nebo nadzemního), který by mohl být propojen pìší cestou s halou hlavního nádraží. Vznikl by tak spoleèný terminál integrující d vlaková nádraží, metro a v budoucnosti i rychlodráhu na letištì. Vzdálenost mezi jednotlivými nádražími je pouze cca 300 metrù, což je ménì než mezi terminály mnoha mezinárodních letiš•.

Jednoznaènì pro zachování nádraží byl i další diskutující, øeditel Krajského centra osobní dopravy ÈD Ing. Alois Kašpar. Nádraží má podle nìj klíèový význam pro regionální dopravu ve støedních Èechách, pro niž dnes funguje prakticky výhradnì. Upozornil také na to, že Èeské dráhy mají podepsány desetileté smlouvy s krajem pro zajištìní dopravy, tudíž uzavøení nádraží v nejbližší dobì pro nìj nepøipadá v úvahu.

Nový bulvár, otevøené prùhledy a propojení s parky

Poté již patøil sál Justièní akademie vizím nezávislých mladých architektù, kteøí se zabývali prostorem Masarykova nádraží v rámci závìreèných školních prací. Jejich pohled není ovlivnìn komerèními ani jinými zájmy a zpracované návrhy tak vycházejí èistì z principù kvalitního urbanismu. Zároveò dùslednì analyzují historický vývoj této oblasti a slabé a silné stránky souèasného stavu.

Architekt Ondøej Hozák na úvod zmínil komplikovanost celého území. Ne všechny zelené plochy v okolí podle nìj v souèasnosti naplòují svùj potenciál, zejména magistrálou odøíznuté Vrchlického sady. Jeho návrh proto propojuje a rozšiøuje zeleò tak, aby vznikl funkèní a pøíjemný veøejný prostor. Vytváøí napøíklad novou ulici – mìstský bulvár „Živé spojení" by propojil ulice Opletalovu a Na Florenci a tím i Žižkov s Florencí. Na místì stávajícího autobusového nádraží by mohl vzniknout dopravní terminál propojený s obchodním centrem. Negrelliho viadukt zase vidí jako muzeum pod širým nebem, umožòující zajímavé využití pøi provázání s jezdícími výletními vlaky. Nové budovy navrhuje umís•ovat výluènì podél magistrály se zachováním historického pùdorysu. Jeho koncepce stojí také na analýze prùhledových dominant (Prašné brány, Hradèan atd.) a jejich posílení.

Triangl – nový veøejný prostor pro kulturu, obchody, park

Architekt Dominik Aleš ve své studii navrhuje mimo jiné i „polidštìní" severojižní magistrály, která by se mohla stát hrdým mìstským bulvárem, podobným paøížskému Saint-Germain. Nyní jde o jeden z nejvìtších urbanistických problémù centra Prahy, který vnáší dálnièní prvek do centra a lidi a další dopravu ze svého území zcela vyluèuje. Ve své práci architekt Aleš ukazuje, jak je možné i automobilovou dopravou intenzivnì využívané ulice rozšíøit a propojit s chodníky, kavárnami, stezkami pro cyklisty i MHD. Také on zachovává nádraží, nad jehož kolejištìm by však postavil nové budovy. Svùj argument, že by nemìly být zastavìny zejména železniční koridory, které mohou být v budoucnu využity pro veøejnou dopravu, podpoøil pøíkladem z Paøíže, kde železniční tratì pøekryli betonovou konstrukcí, na níž vznikly nové ulice, obchody i budovy. Cenný støe mìsta tak uspokojil poptávku po nových prostorech i pøi zachování železnièních tratí. Za pozornost stojí napøíklad také jeho pojetí tzv. trianglu, tedy prostoru mezi Negrelliho a Karlínským viaduktem. V obloucích památkovì chránìného viaduktu by mohly vzniknout komerèní prostory, kavárny èi galerie. I k tomu existují paralely mj. v Paøíži.

Zklidnìní dopravy a úèelné využití stávajících „území nikoho" navrhli ve své studii mladí studenti architektury Hana Hrudová a Martin Neruda, kteøí pøedstavili svou vizi jako poslední. Mimo program pak vystoupil ještì Ing. arch. Ivan Lejèar, který na pøíkladech ze zahraniècí pøítomným pøedstavil koncept pøímìstské železnice

Fotografie z veøejné debaty si mùžete stáhnout z webu Arniky, kde najdete také videozáznamy vystoupení a prezentací Ing. Pavla Mathé (SDZC), Ing Tomáše Kadeøábka (MSD), Ing. arch. Ondøeje Hozáka a Ing. arch. Dominika Aleše.

Lokalitì Masarykova nádraží a Florence z pohledu územního plánu je vìnována speciální stránka Arniky, kterou naleznete zde.

Více o aktivitách projektu Územní plán Prahy - úèast veøejnosti a otevøená debata zde.