

Je urbanistická studie pro nákladové nádraží správným řešením?

10.07.2013



ANO

Nákladové nádraží Žižkov bylo vybudováno v roce 1936 jako součást systému nákladových nádraží ve Velké Praze podle tzv. disposičního plánu železničního z roku 1927. Postupně přestávalo sloužit svému účelu a v 90. letech 20. století prakticky ztratilo svou funkci a začaly diskuse o novém využití více než 30 hektarů území ve vnitřním městě. Za tu dobu vznikla řada různých úvah, studií a záměrů. Provoz nádraží byl ukončen v roce 2002.

Aktuální podkladová studie je za celou dobu úvah první studií území bývalého nákladového nádraží zpracovanou koncepčním pracovištěm města s aktivní účastí městské části. Podkladová studie je součástí přípravy změny územního plánu, ve kterém je stále na většině území nádraží plocha železniční dopravy. Studie by měla stanovit základní regulační principy pro rozvoj území. Je výsledkem dohody všech, kteří mají zájem na rozvoji území jako součásti městské struktury, je výsledkem dohody veřejné správy a většiny vlastníků, je kompromisem s těmi z vlastníků, kteří mají zájem investovat a rozvíjet Prahu ve spolupráci s městem. Studie by měla vytvořit územní podmínky a věřím, že se podaří území nádraží oživit a proměnit na městskou čtvrť, věřím v profesionalitu všech zúčastněných, tj. města, Prahy 3, vlastníků, stavebních úřadů i památkářů. Bez zodpovědného přístupu zůstane studie jen zbožným přáním. Dejme šanci zanedbané části Žižkova, zaslouží si to.

KAMIL KUBIŠ, zástupce ředitele Útvaru rozvoje hl. m. Prahy

NE

Těžko se vyjádřit k něčemu, co zatím nebylo jednoznačně prezentováno. Z útržků dokumentace a informací je zřejmé, že studie řeší především dopravu a jakousi (pro mě umělou) kompozici komunikačních a zastavěných ploch.

To je sice součást architektury, ale ne podstata. Podstatou je vytvoření motivačního prostředí (pro všechny druhy lidského bytí), podstatou je urbanismus generovaný z místa (z vazeb strukturálních, demografických, sociálních,..., ano i dopravních), podstatou je urbanistický celek integrovaný do městské části i do Prahy jako celku. Omlouvám se, ale nic z toho tam nevidím. Vidím jen plochy k zastavění v křečovitém tvarovém vymezení bez kontextu s městem, bez respektu ke kvalitám místa.

Věcné otázky - jak bude nová zástavbová a prostorová struktura začleněna do struktury města (chybí mi tato grafická informace), jak budou novou zástavbou respektovány kvality místa - historická budova (např. vztah nové zástavby k monumentální délce fasády a k její rytimizaci), ochrana živočichů a rostlin (desítky chráněných druhů jsou faktem, který je třeba, jak respektovat, tak ho lze pozitivně využít pro formování města), jak bude zaručeno, že nová zástavba bude mít městský charakter (tedy, že opět nepůjde o bezpohlavní obytné pavilony či bloky periferního sídlištního charakteru, které neudrží formu veřejných prostor, s alibistickým řešením parteru a „kreativními“ fasádami rozbíjejícími celek, rozbíjejícími městské prostředí na segmenty - omlouvám se za předjímání, ale téměř nic jiného se v Praze teď nestaví).

Přes skepsi, kterou chovám k architektonickým soutěžím v Čechách, si myslím, že by ji investoři měli zainvestovat a město by mělo delegovat kvalitního zástupce do poroty (soutěž je především o kvalitě poroty, ne tolik o soutěžících).

Studie URMu, respektive to, co jsem mohl vidět, je pro mne z některých pohledů zbytečně předurčené a naopak z pohledů možných rizik architektonického řešení dává stavebníkům volnost pro cokoliv. Vím, že urbanistická studie nemusí řešit vše, o co mám starost, ale potom není podle mne správným formátem pro řešení tohoto významného území.

IVAN KROUPA, vedoucí Ateliéru architektury II na VŠUP