

Praha: projekty pro XXI. století



Author: SF / Petr Bým | Published: 10.12.2009

Program semináře „Revitalizace měst: rekonstrukce vs. novostavby“, který Stavební fórum uspořádalo v závěru listopadu, se víceméně soustředil na čtyři pražské megaprojekty: revitalizace území Masarykova, smíchovského a žižkovského nádraží a tzv. Rohanského ostrova, tedy pravý břeh Vltavy mezi Karlínem a Libní (existuje ještě pátý podobný projekt, a to rozvoj lokality nádraží v Bubnech, ten ovšem vzhledem k potížím společnosti Orco jaksí není na programu dne). Z jeho průběhu, potažmo slov zástupců developerských firem Sekyra Group a Tress Real Estate vyplynulo, že i přes aktuální krizi realitního trhu práce na těchto projektech pokračují, a to tempem, které odpovídá jejich významu pro život české metropole v XXI. století.

Konečně došlo na brownfields

Brownfields jsou bolavým místem realitního trhu - jejich využití obvykle brání vysoké náklady na jejich regeneraci a někdy i neexistence smysluplného záměru na jejich využití. Čtyři zmíněné pražské brownfields jsou ale vzhledem k vysoké atraktivitě své lokace hodně jinou písničkou - tady ekonomické parametry nejsou žádnou brzdou, když tou je naopak rozsah revitalizačních projektů, které život Prahy zásadním způsobem ovlivní na desetiletí, ne-li déle. Z hlediska realizace je nejdále revitalizace Masarykova nádraží. Tady už existuje reálná možnost výstavby v ulici Na Florenci, počítá se s redukcí počtu kolejišť ze současných 16 na 9. V dlouhodobé perspektivě by nádražní budova ale přece jen měla sloužit jiným účelům. „Je třeba chránit nádražní budovy, ale koleje samotné, to není historie,“ říká realisticky Filip Dvořák, starosta Prahy 1, s poukazem na nedaleké Hlavní nádraží, které je schopno funkce „Masaryčky“ převzít. Celá lokalita by se tak postupem času měla proměnit v novou rezidenční čtvrť. Na unikátní možnosti lokality v souvislosti s plánovaným muzeem železniční dopravy upozornil na semináři SF Zdeněk Lukeš z odboru památkové péče Pražského hradu: „Mohla by tady procházet jakási kulturní osa Národní muzeum - Opera - Železniční muzeum - Vítkov.“ Jiné perspektivy má žižkovské nákladové nádraží (i tady je podle Z. Lukeše třeba zachovat historicky cennou nádražní budovu). To by se mělo stát novým centrem třetí městské části a spojit pásem rezidenčních a komerčních budov, doplněných zelení, oblast Olšan a Jarova. Mj. tady bude třeba development koordinovat - z celkových 33 hektarů pozemků Sekyra Group disponuje jen polovinou. Jak upozornil Roman Kraiczý ze Sekyra Group, na Rohanském ostrově development řeší jiné problémy - složitě geologické podloží, jde vlastně o bývalé řečiště Vltavy. V lokalitě se už nicméně staví, ovšem i tady bude zapotřebí všechny developerské záměry harmonizovat. Tím spíše, že development na Rohanském ostrově bude navazovat na zástavbu v Karlíně, Libni a přes řeku i na developerské aktivity kolem někdejšího holešovického přístavu. Podobně tomu bude i na Smíchově - development v rozlehlé nádražní lokalitě má jako předobraz i souseda centrum Anděl.

Dvakrát měř ...

Všechny pražské megaprojekty samozřejmě musí mít efektivní odraz v územním plánu, a to hlavně v tom, který Praha připravuje už od roku 2008. „Nesdílím optimismus zpracovatelů stran časových lhůt,“ řekla na semináři SF Jitka Cvetlerová z pražského magistrátu - optimisté počítají se schválením plánu v roce 2011. Názor zkušené úřednice, která je jakýmsi spiritus movens nového územního plánu Prahy, nejspíš vychází z reality. Praha je složitý a komplikovaný městský organismus, střetávají se tady nejrůznější, často protichůdné zájmy - a demokratické procesy jsou zdlouhavé. U nás o to více, že ekologická „fronta“, která je takřka a priori proti každé výstavbě, je ve využívání všech legislativních nástrojů o krok či dva před státem a obcemi. Je ale na místě konstatovat, že vznik nových paralelních center vnitřní Prahy pomalé územně-plánovací procedury nijak zásadně neohrožuje. Samotní jejich autoři jsou dnes ve stadiu tvorby konceptů, doba dnes developmentu vůbec moc nepřeje, odklady a změny záměrů by ke slovu přišly tak jako tak. Už dnes je zřejmé, že oproti původním představám budou projekty jako Rohanský ostrov či revitalizace Smíchovského nádraží realizovány po menších krůčcích a pomaleji. Věci to spíše prospěje. Na jednu podstatnou výhodu zpomalení tempa jejich realizace upozornil Zdeněk Lukeš - dosáhne se tak větší architektonické pestrosti, zatímco výstavba „najednou“ se v tomto ohledu vždy jen těžko vyhýbá určité monotónnosti. Revitalizace velkých pražských nádraží a zástavba karlínského břehu Vltavy pro Prahu představují doslova projekty století, které se v jejím historické zástavbě neobjevily desetiletí. Vzhledem ke svému rozsahu a dopadům také mají silné urbanistické přesahy, život města budou ovlivňovat zásadním způsobem. I z tohoto úhlu pohledu aktuální průtahy a odklady věci prospějí. Do jejich přípravy je totiž třeba více než jinde zapojit i obec, respektive Prahu a městské části. Je mimo možnosti (a koneckonců i mimo smysl jejich činnosti) developerů budovat školy, kulturní, zdravotnická a sportovní zařízení. Bez nich by ovšem relativně ohromná území - jde o desítky hektarů pozemků - byla jen monofunkčními rezidenčními či komerčními zónami. Ty už na území Prahy přes všechna varování vznikly a není v zájmu metropole, aby se objevila další, navíc přímo v jejím historickém středu. Všechny čtyři projekty proto vyžadují trochu jiný způsob součinnosti developera a obce. Možná budou v tomto směru inspirací zkušenosti FINEPu z výstavby Západního města, což je pravděpodobně první developerský projekt, který je zastřešen smlouvou s obecními institucemi. Jde u nás o věc novou, takže i tady bude potřeba více času. „Revitalizace Masarykova nádraží představuje práci na patnáct dvacet, možná třicet let,“ tvrdí Filip Dvořák. Časové relace dalších tří pražských revitalizačních projektů - doslova a do písmene generačních - jsou nepochybně obdobné.

10.12.2009 08:00, SF / Petr Bým