

ÚZEMNÍ PLÁN PRAHY: Lidé chtějí zachovat Masarykovo nádraží.

Debaty o budoucnosti Masarykova nádraží, kterou v úterý 22. února požádal Ústav pro ekopolitiku spolu s Arnikou, se zúčastnilo více než 120 lidí, kteří si vyslechli názory zástupců Českých drah, Správy železniční dopravní cesty a především více než desítky architektů. V panelu byl přítomen i zástupce Masaryk Station Development, a.s. který ale plány této společnosti s pozemky v okolí Masarykova nádraží našel velmi mlhavými. Ani po opakovaných urgencích nedorazili starostové Prahy 8, Prahy 3 a Prahy 1. Zástupce ministerstva dopravy se nedostavil s odkazem na kompetentní zástupce Českých drah a Správy dopravní železniční cesty. Debata se nakonec vedla zejména o podobu železniční dopravy, kterou lidé požadovali zachovat.

Žádá architektů nezávisle na sobě navrhuje, aby se prostor Masarykova nádraží proměnil v nové centrum města s parkem, kavárnami, železničním muzeem, obchody a službami. Návrhy předpokládají zklidnění severojižní magistrály, rozšíření stávajících ulic, píší propojení Masarykova nádraží s Karlínem, Žižkovem a Vítkovem ale např. i znovuzavedení tramvaje do Husitské ulice.

„Prezentace našich plánů dnes by byla předčasná,“ odůvodnil zástupce společnosti Masaryk Station Development Tomáš Kadeřábek, protože se rozhodl na veřejné debatě neukázat urbanistické návrhy vzešlé ze soutěže vypsané v roce 2010 právě touto společností. Představení plánů developera přitom málo být hlavním obsahem veřejné debaty. Uvedl, že nejdříve musí urbanistické studie projednat s těmi, kdo rozhodují, tedy s úředníky a politiky, a počkat si na změnu územního plánu. „Teprve pak bude čas na veřejnou debatu,“ vysvětlil Kadeřábek, jak developer pohlíží na roli občanů v rozhodovacích procesech. Nežekl ani, jakou roli hraje developerská společnost při probíhající celoměstsky významné změně územního plánu. Podle Kadeřábka se lidé dočkají prezentace oficiální představy developera zhruba do půl roku.

„Jaký má smysl zpracovávat drahé urbanistické studie, když platný územní plán neumožňuje na Masarykově nádraží žádnou výstavbu,“ ptala se v diskusní části večera bývalá zastupitelka hlavního města Prahy Petra Kolínská. Jasnou odpověď však nedostala.

Nádraží nerušit, potřebujeme je nyní a trati se mohou hodit i do budoucna

Hlavní část debaty se točila kolem zachování či zrušení dopravní funkce nádraží pro příměstskou dopravu. Zástupce Správy železniční a dopravní cesty i zástupce Českých drah se vyjádřili pro zachování nádraží. Ředitel Stavební správy Praha SŽDC Ing. Pavel Mathé hovořil o dvou možných budoucích podobách lokality, z nichž ten, který vychází z průjezdného modelu železnice a tedy ukončení využívání nádraží, považuje za futuristický. Reálné je podle něj dlouhodobé využití nádraží pro městskou a příměstskou dopravu. Předností tzv. hlavového typu nádraží je možnost bezbariérového a rychlého přístupu z ulice k vlakům i přestupu na tramvaje a metro přímo v centru města.

Ing. Mathé představil také návrh vytvoření východního vestibulu Masarykova nádraží na úrovni Florence (podzemního nebo nadzemního), který by mohl být propojen píší cestou s halou hlavního nádraží. Vznikl by tak společný terminál integrující vlaková nádraží, metro a v budoucnosti i rychlodráhu na letišti. Vzdálenost mezi jednotlivými nádražími je pouze cca 300 metrů, což je méně než mezi terminály mnoha mezinárodních letišť.

Jednoznačně pro zachování nádraží byl i další diskutující, ředitel Krajského centra osobní dopravy ĚD Ing. Alois Kašpar. Nádraží má podle něj klíčový význam pro regionální dopravu ve středních Ěchách, pro niž dnes funguje prakticky výhradně. Upozornil také na to, že Ěské dráhy mají podepsány desetileté smlouvy s krajem pro zajištění dopravy, tudíž uzavření nádraží v nejbližší době pro něj nepřipadá v úvahu.

Nový bulvár, otevřené průhledy a propojení s parky

Poté již patřil sál Justiční akademie vizím nezávislých mladých architektů, kteří se zabývali prostorem Masarykova nádraží v rámci závěrečných školních prací. Jejich pohled není ovlivněn komerčními ani jinými zájmy a zpracované návrhy tak vycházejí čistě z principů kvalitního urbanismu. Zároveň důsledně analyzují historický vývoj této oblasti a slabé a silné stránky současného stavu.

Architekt Ondřej Hozák na úvod zmínil komplikovanost celého území. Ne všechny zelené plochy v okolí podle něj v současnosti naplňují svůj potenciál, zejména magistrálou odříznuté Vrchlického sady. Jeho návrh proto propojuje a rozšiřuje zeď tak, aby vznikl funkční a příjemný veřejný prostor. Vytváří například novou ulici – městský bulvár „Živé spojení“ by propojil ulice Opletalovu a Na Florenci a tím i Žižkov s Florencí. Na místě stávajícího autobusového nádraží by mohl vzniknout dopravní terminál propojený s obchodním centrem. Negrelliho viadukt zase vidí jako muzeum pod širým nebem, umožňující zajímavé využití při provázání s jezdícími výletními vlaky. Nové budovy navrhuje umísťovat vylučně podél magistrály se zachováním historického půdorysu. Jeho koncepce stojí také na analýze průhledových dominant (Prašné brány, Hradčan atd.) a jejich posílení.

Triangl – nový veřejný prostor pro kulturu, obchody, park

Architekt Dominik Aleš ve své studii navrhuje mimo jiné i „polidštín“ severojižní magistrály, která by se mohla stát hrdým městským bulvárem, podobným pařížskému Saint-Germain. Nyní jde o jeden z nejvíce urbanistických problémů centra Prahy, který vnáší další prvek do centra a lidi a další dopravu ze svého území zcela vylučuje. Ve své práci architekt Aleš ukazuje, jak je možné i automobilovou dopravou intenzivně využívané ulice rozšířit a propojit s chodníky, kavárnami, stezkami pro cyklisty i MHD. Také on zachovává nádraží, nad jehož kolejištěm by však postavil nové budovy. Svůj argument, že by neměly být zastaviny zejména železniční koridory, které mohou být v budoucnu využity pro veřejnou dopravu, podpořil příkladem z Paříže, kde železniční tratě překryli betonovou konstrukcí, na níž vznikly nové ulice, obchody i budovy. Cenný stávek místa tak uspokojil poptávku po nových prostorech i při zachování železničních tratí. Za pozornost stojí například také jeho pojetí tzv. trianglu, tedy prostoru mezi Negrelliho a Karlínským viaduktem. V obloucích památkově chráněného viaduktu by mohly vzniknout komerční prostory, kavárny či galerie. I k tomu existují paralely mj. v Paříži.

Zklidnění dopravy a účelné využití stávajících „území nikoho“ navrhli ve své studii mladí studenti architektury Hana Hrudová a Martin Neruda, kteří představili svou vizi jako poslední. Mimo program pak vystoupil ještě Ing. arch. Ivan Lejčar, který na příkladech ze zahraničí přítomným představil koncept příměstské železnice

Fotografie z veřejné debaty si můžete stáhnout z webu Arniky, kde najdete také videozáznamy vystoupení a prezentací Ing. Pavla Mathé (SDZC), Ing. Tomáše Kadeřábka (MSD), Ing. arch. Ondřeje Hozáka a Ing. arch. Dominika Aleše.

Lokalitu Masarykova nádraží a Florence z pohledu územního plánu je vlnována speciální stránka Arniky, kterou naleznete [zde](#).

Více o aktivitách projektu Územní plán Prahy - účast veřejnosti a otevřená debata [zde](#).