

## SAR: Nebezpečím urbanistické koncepce Bubnů a Vltavské je příliš kompromisní řešení

*Praha 24. 6. 2019* – Studie Bubnů Zátor je konečně hotová. Jistě ještě vyvolá mnoho diskusí, názory se budou tříbit a bude zveřejněna řada pohledů na to, jak by měla vypadat proměna tohoto více než sto hektarového brownfieldu, který ovlivní nejen podobu a fungování Prahy 7, ale i celého města. Ne všechny názory budou veskrze oslavné a je to tak dobře. Tak významné území si diskusi zaslouží. Sdružení pro architekturu a rozvoj (SAR) přináší pohled svého člena Josefa Pleskota, architekta a člena Spolku pro výstavbu nové koncertní budovy v Praze, pro něhož je Vltavská a možnost postavit v této lokalitě koncertní halu pro více než 1800 posluchačů téměř srdeční záležitostí.



Studie IPR Bubny, prostor stanice metra Vltavská s umístěním koncertního sálu

V čem tkví největší nebezpečí budoucnosti okolí Vltavské a umístění nového moderního koncertního sálu, který by se mohl stát novodobou ikonou Prahy?

„Že zvítězí urbanistický koncept, který bude příliš kompromisní,“ říká Josef Pleskot. Myšlenky uznávaného architekta o tom, jak neztratit příležitost a využít naplno toto zanedbané a velmi složité místo, kde by na

nábřeží mohla vyrůst v podobě moderní filharmonie obdoba Národního divadla, se dočtete v jeho následující úvaze.

### **Co je špatně na Vltavské?**

Urbanistický kvas místa započal někdy ve druhé polovině 19. století spolu s výstavbou železnice a Negrelliho viaduktem a dosud neskončil. Tehdy, jak jinak, zde bylo založeno tradiční ulicové (blokové) město, na které již jen velmi těžko v první polovině 20. století dokázaly urbanisticky navazovat slavný Palác Elektrických podniků i řešení předmostí nového Hlávkova mostu.

Ve druhé polovině 20. století zde byla velmi prozřetelně umístěna stanice metra. Její řešení si vyžádalo radikální bourání a úpravy dopravního systému a také korekce všech prostorových vztahů v duchu ideálu vertikálně uspořádaného města. Nebylo však dosaženo toho, aby vznikl příjemný veřejný prostor. Vznikla obrovská nedokonalá mimoúrovňová křižovatka se sítí opravdu nesmyslných a nepříjemných podchodů, do kterých lidé vstupují jen zřídkakdy. Podchody, které byly vyprojektovány s vizí bezpečnosti chodců, dostaly punc nebezpečnosti. Vltavská se stala synonymem neúspěchu urbanistického ideálu modernismu druhé poloviny 20. století navíc podpořeného ideologickou příchutí socialistické éry.

### **Je něco dobře?**

Rozhodně je možné selektovat! Výborně je založen vztah městské hromadné dopravy metra a tramvají. To je velmi cenné! Tramvajové trasy nejsou atakovány automobilovou dopravou. Nekonfliktního vztahu tramvají a aut bylo dosaženo vzdušným vztahem tzv. severojižní magistrály, které však velmi znehodnotilo předprostor před Palácem elektrických podniků. To vzbudilo a stále budí velkou nelibost, jde ale o věc harmonizovatelnou. Skvěle je založena prostorová vazba se železnicí. Se všemi výhodami těchto odkazů by mělo být s vážností počítáno! Negativa mohou být eliminována. Zdá se, že započaté dílo je možné úspěšně rozvíjet, nikoliv z gruntu předělávat!

### **V čem je největší překážka?**

Není jedna jediná. Jde o množství palčivých otázek. Jak vyřešit auta a jak vyřešit plynulé a nenucené pohyby pěších ve vztahu k horní a dolní části Holešovic, k nábřeží Vltavy a severně k části Bubny? Automobilová doprava na Vltavské je velkým problémem a nedokonalost jejího řešení zůstává velkou překážkou. Jak se zbavit mentálních předsudků, že doprava vedená po viaduktech je zlo, které ničí město a činí jej nepříjemným? Jak vrátit budově bývalých Elektrických podniků opět majestát? V kontextu toho všeho bude velmi těžké zvolit důstojnou polohu pro filharmonickou budovu. I přesto, že panuje dost většinová shoda o jejím vhodném umístění na Vltavské.

Další překážkou je nalezení konsenzu mezi Prahou 7 a pražským magistrátem. Praha 7 diktuje velmi omezující podmínky, zejména v oblasti řešení dopravy, které jsou podporovány mnoha odborníky. Chtějí Vltavskou přetvořit do podoby takzvaného „normálního města“, do podoby, která zde již byla před existencí metra, hlavní pražské tepny (severojižní magistrály) a před expanzí masové výstavby v severní části Prahy. To nejde dobře udělat.

Překážka také vězí ve vizi filharmonické budovy. Má být výrazným architektonickým dílem umístěným přímo na nábřeží podobně jako Národní divadlo? Nebo spíše umírněnou statickou stavbou umístěnou naproti bývalému Paláci Elektrických podniků?

### **.... a v čem je největší nebezpečí?**

Že zvítězí urbanistický koncept, který bude příliš kompromisní. Přinese do území zdánlivě větší pořádek, ale neprobudí jeho naprosto výjimečný potenciál. Ten tkví v možnosti vytvoření originálního pulzujícího veřejného prostoru, který vytěží vše z kontaktu s Vltavou, stane se spojovníkem horních a dolních Holešovic, celé Praze a světu poskytne místo pro jedinečnou budovu filharmonie a zároveň využije veškerých systémů dopravy, které se zde nebývale hojně nabízejí.

Toto vše není postřehnutelné v aktuální urbanistické studii, kterou má IPR k dispozici. Její koncept spočívá na stávajícím dopravním schématu, jehož podstatou je mohutná křižovatka rozložená přímo na nábřeží.

Zcela rezignovaně se tím vyhovuje požadavku Prahy 7, aby celopražská doprava vedená po severojižní tepně nepokračovala ve stopě Bubenské třídy. To má za následek kompromisní řešení celého prostoru Vltavské. Za těchto předpokladů se z Vltavské nikdy nemůže stát silné místo Prahy.

#### .... co dělat?

Jednat, jednat, jednat! Sbírat argumenty! Argumentovat!

Odborná veřejnost potřebuje na toto téma vážnou možná i vášnivou diskusi. Věrohodnou diskusi, jejímž závěrům nakonec uvěří i politici a většinově celá společnost.



**Josef Pleskot** – Od poloviny 90. let 20. století patří mezi nejnámější a nejrespektovanější české tvůrce, za své realizace získal řadu ocenění a jeho stavby pravidelně reprezentují českou architekturu v mezinárodních přehlídkách. Od roku 1991 vede v pražských Holešovicích vlastní architektonickou kancelář AP ATELIER. V roce 2009 byl v odborné anketě organizované časopisem Reflex zvolen nejvýznamnější osobností české architektury dvacetiletí 1990–

2009. V roce 2014 získal titul „Architekt roku“, a to především za unikátní revitalizaci postindustriální čtvrti Dolní oblasti Vítkovic.