

Stránka spolků a občanských iniciativ Prahy 6

publikuje názory jejich členů činných v Praze 6. Příspěvky zasílejte na spolky-redakce@praha6.org. Archiv a plné verze článků na praha6.org. **Texty nevyjadřují postoje MČ, odpovídají za ně podepsané spolky a iniciativy.**

Projekt Zelená Malovanka stále žije!

Ač se občanům bydlicím v okolí kráteru tunelu Malovanka zdá, že vize zklidnění, ztišení a celkové kultivace místa výjezdů tisícovek aut denně pod jejich okny je ztracena, není tomu tak! Díky neustálému monitoringu a interpelování členy Spolku Malovanka přinášíme odpověď na interpelaci náměstka primátora Adama Scheinherra a vyjádření Vladimíra Matějovského z investičního odboru magistrátu. Podle nich můžeme počítat v roce 2020 s realizací stavby Zelená Malovanka, Etapa 0002 Pěší propojení, která, doufáme, významně zlepší prostupnost MÚK Malovanka včetně jejího bezprostředního okolí pro pěší a cyklisty. Především bude zajištěno

bezbariérové propojení lávky pro pěší přes MÚK s ulicí Na Malovance a bude rozšířen chodník pro bezpečnější a komfortnější přístup k autobusové zastávce.

A jak to vypadá s výraznějším zásahem, ke kterému se obyvatelé okolí Malovanky upnuli v naději již před několika lety? V současné době je pro projekt Zelená Malovanka, Etapa 0001 Zelené stěny požádáno o opětovné prodloužení stavebního povolení. Vlastní stavba zelených stěn, což jsou v projektu navrhované vysoké stěny založené na velkopřůměrových pilotách, bude při realizaci znamenat dlouhodobá velká dopravní omezení. Jde o stažení automobilů ze dvou

jízdních pruhů do jednoho, což výrazně sníží kapacitu křižovatky a omezí průjezdnost celé dokončené části Městského okruhu. Tato stavba by měla během realizace dlouhodobý negativní vliv na dopravu v celé Praze, a proto je vhodné ji časově spojit se stavbou s podobnými důsledky, jako je rekonstrukce Strahovského tunelu, kterou připravuje TSK. Termín této rekonstrukce a její přesný harmonogram zatím dle našich informací nebyly stanoveny, nicméně je očekávána v řádu jednotek let. Případné spojení realizace Zelených stěn s výše uvedenou rekonstrukcí Strahovského tunelu bude tedy v kompetenci vedení hl. m. Prahy.

Barbora Čalkovská, Spolek Malovanka

Otazníky okolo budoucnosti nádraží Veleslavín



váním vestibulu stanice metra Veleslavín, zcela bez návaznosti na situaci na povrchu.

Jiří John ze spolku Veleslavín-Vokovice k životu míní, že zveřejněné obrázky ze soutěže vyvolávají více otázek, než dávají odpovědi. Na většině jsou převážně nezávazné „kulisy“ v pozadí, např. 5 výškových budov a trávníky s rozptylovými plochami pro chodce. Z obrázků není příliš jasné, odkud je uvažována dopravní obslužnost těchto budov. Není vidět vjezd do podzemního parkování ani pro zásobování obchodů, není vidět, zda se počítá s podzemním parkovištěm, které bylo v zadání územní studie objednané magistrátem. V každém případě by budovy odrážely hluk na druhou stranu Evropské a tím ho zesílily. Tím by se Evropská, kudy každodenně projede více než 40 000 vozidel, změnila na uliční kaňon, odkud se budou hůře rozptylovat hluk i imise.

Samotný vítězný návrh nádraží hodnotí architekt Hušek jako efektní, monumentalitou však působí spíše jako nádraží než požadovaná stanice. Kladem je přesun zastávky tramvaje, obnovení přechodů a zachování historické budovy nádraží. Náměstí se vylévá přímo do rušné křižovatky, nejsou kolem něho vytvořeny podmínky k delšímu pobytu. V rozporu s ekologickými principy je většina povrchů zpevněných, zelená střecha nenahradí zeleň na rostlém terénu. Pohled z okraje střechy bude dobrou

příležitostnou vyhlídkou, ale kvůli nutnosti překonávání výškového rozdílu se asi nestane vyhledávanou pěší trasou. Chybí vodní i umělecký prvek. Přestože podmínky soutěže definovaly jako primární cíl návrh železniční stanice Veleslavín, zároveň bylo v zadání ideové řešení „Okolního řešeného území“. Návrh však rezignuje na začlenění do stávající zástavby nebo odstínění veřejných prostranství od intenzivní dopravy.

Podle Veroniky Zapletalové by pozastavená územní studie měla být znovu zadána jako obytná oblast, do níž byl dodatečně umístěn dopravní uzel. Je k zvážení, jestli jeho komplikovanost nevyžaduje i dokument Strategické vize. Územní studie by měla vznikat ve spolupráci s ateliérem participativního urbanismu, který řídí interakci s místními obyvateli, zastupiteli, magistrátem, IPRem, architekty a dopravními inženýry a měla by vyřešit Veleslavín jako celek, jako spojovací pěší centrum obytné oblasti Veleslavína a Vokovic v současnosti zcela brutálně rozdělené Evropskou třídou. Jiří Hušek míní, že by bylo dobré využít všechny oceněné návrhy jako podklad k diskusi, jak řešit neduhy Veleslavína a dodává: „Pro přetíženou lokalitu dopravního uzlu by bylo vhodné požadovat po státu kompenzaci např. v podobě zpřístupnění zanedbaného parku památkově chráněného zámku Veleslavín, nebo rovnou převod celého areálu na město a vytvořit klidové lokální kulturní centrum tam, dále od křižovatky.“

Z příspěvků spolků redakčně upravila Jarka Koňářiková.

V prosinci byly představeny dlouho očekávané výsledky soutěže na Nádraží Veleslavín. „Je dobře, že historicky první soutěž SŽDC vznikla, ale chybí návaznost postupu, soutěž z hlediska širších vztahů neřeší problém Veleslavína. Ze segmentů nemůže vzniknout smysluplný celek,“ uvádí Veronika Zapletalová ze spolku Hradní potok. Územní studii, která měla řešit širší okolí stanice Nádraží Veleslavín, totiž magistrát pozastavil. I podle Jiřího Huška ze spolku Spolu na Petřinách je vhodnější znovu zadat a dokončit územní studii, poté vytvořit regulační plán zástavby a až nakonec řešit jednotlivé stavby, než se jim pak přizpůsobovat. Neblahým příkladem mohou být právě zkušenosti s vybudou-