

Městotvorné aspekty veřejné dopravy

Přednášející: Petra Kolínská

Každá doba má své symboly z kamene, cihel nebo železobetonu. Stavby postavené z "veřejných rozpočtů" - někdy z pokladnice královské, někdy z peněz církevních, dnes z rozpočtu státu, kraje, obce. A je to dopravní infrastruktura, která tvoří v novém tisíciletí nejvýznamnější, nejnákladnější a nejviditelnější stavby z veřejných rozpočtů. Dopravní stavby - metro, mosty, stanice, estakády - jsou symboly toho, co demokracie dnes staví. Nejen v Evropě, nejen v České republice, nejen v Praze.

Barokní chrámy sedmnáctého a osmnáctého století, muzea a národní divadla století devatenáctého, všechny tyto stavby tvořily významnou součást - někdy „hlavu“, jindy „srdce“ - veřejných prostranství. Dnes jimi dobře mohou být nádraží, stanice a terminály, pokud se oprostíme od "inženýrského pojetí" jejich čistě přepravní funkce a posílíme jejich úlohu reprezentativních míst pro setkávání a sdílení.

Pražské metro přepraví každý den více než 1,2 milionu cestujících, jen přes stanici I. P. Pavlova jich projde přes 100 tisíc. Pro srovnání - přes Pražský hrad projde za celý rok 7,4 milionu osob, na věž Staroměstské radnice jich ročně vystoupá 700 tisíc. Vestibuly metra a jejich bezprostředním okolím se tedy pohybuje mnohonásobně více lidí, než většinou náměstí či parků, jejichž podobě věnujeme zpravidla zvýšenou pozornost.

Některé ze stanic metra vybudovaných v sedmdesátých letech, zejména první trasa linky A, představují velmi úspěšná architektonická i umělecká díla. Skleněné tvarovky Františka Víznera ve stanici Jinonice přitáhly loni pozornost odborné veřejnosti, hliníkové profily na "áčku" si fotí turisté z celého světa. Je proto úkolem hlavního města rehabilitovat význam těchto veřejných prostranství a nejlépe i překonat jejich kvality při plánované stavbě nové trasy metra D.

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy proto z pokynu pražské rady připravil souhrnný materiál „Veřejný prostor a jeho potenciál u stanic metra,“ který byl na konci minulého roku schválen jako závazný strategický dokument pro rozvoj stávajících stanic a jejich bezprostředního okolí. Zahájili jsme zároveň přípravu pilotní revitalizace stanice Skalka, který ověří přednosti a pomůže vyladit případné nedostatky nové strategie.

Zároveň město odsouhlasilo úpravu „inženýrských“ návrhů nových stanic metra D formou veřejné výtvarné soutěže a architektonické soutěže na stanici, s nimiž se počítá v druhé etapě výstavby. Chce-li totiž demokracie stavět své symboly, nevystačí si s nejnižší cenou a úzce dopravně-inženýrským přístupem.