



Aleš Marek, Jiří Straka,
Jakub Gígler, Václav Malina,
Jitka Thomasová
Foto: Ondřej Petřík a archiv

Územní studie okolí ulice Radlická

Již v roce 1922, kdy byla vyspána velká veřejná ideová soutěž na úpravu a zástavbu Smíchova, Košíř, Radlic a Motola, se uvažovalo o přeměně této části Prahy na novou moderní čtvrť, která by nebyla jen pouhou průmyslovou částí města.

Záměr pro okolí Radlické ulice však nebyl dokončen a oblast navíc zasáhlo bombardování Američany v únoru 1945. Obrát k lepšímu nenastal ani v období socialismu, po roce 1989 jen sporadicky.

Letos městská část, vědoma si důležitosti tohoto území pro rozvoj Prahy 5, vypsalá soutěž na celkové řešení

projektu, ale především snaha vytvořit dokumentaci, která bude obsahovat komplexní řešení dané oblasti.

Při zpracování zadání byli k účasti a uplatnění svých názorů přizváni nejenom vlastníci velkých pozemků v této oblasti, ale i veřejnost. To představuje současný trend k přístupu tvorby velkých území, kdy municipalita má iniciační a řídicí roli a spolupracuje při řešení území se soukromými subjekty a veřejností.

Zadání

Městská část Prahy 5 zadala zpracování Územní studie okolí Radlické ulice. Účelem je pořízení dokumentu za-



Ortofotomapa Butovic, Jinonic,
Radlic – hranice oblastí řešené
územní studií

ní. Mezi oslovenými byla i firma AED Project. Na základě zkušeností s projekty v Praze 5, zejména při řešení revitalizace Smíchovského nádraží, jsme byli vybráni k vytvoření územní studie.

Ke spolupráci jsme přizvali zkušené architektonické a projekční kanceláře Jakub Gígler Architekti, DUA a PPU. Důvodem byly nejenom vzájemné dlouholeté úspěšné pracovní zkušenosti ze spolupráce na různých

měřeného na ochranu stávajících hodnot a identifikaci možností dalšího rozvoje jejího okolí, který bude využit pro zajištění systémového rozvoje řešeného území.

Zadání Územní studie bylo dne 29. 9. 2015 představeno zástupcům veřejnosti, občanských iniciativ, dotčených úřadů, vlastníků nemovitostí a investorům, kteří se k němu mohli vyjádřit. AED Project veškeré předané podklady vyhodnotí a zohlední v návrhu. Po dokončení bude

studie projednávána a diskutována opět nejenom s dotčenými orgány státní správy, ale také s veřejností a soukromými subjekty. Následně se stane registrovaným podkladem pro územní plán této oblasti.

Koncepce studie

Cílem urbanistické studie je napravit chyby nedávné minulosti, přetvořit zdejší sídelní kaši v živou městskou strukturu a nalézt nové využití pro skomírající průmyslové areály, tzv. brownfields. Mnohdy rozlehlá území s chátrajícími budovami mají totiž negativní dopad na své okolí.

Základem návrhu je přeměna Radlické ulice v městskou třídu s tramvajemi, jejichž dráha by byla protažena ze smyčky u stanice metra Radlická ke stanici metra Nové Butovice. Kromě povrchové alternativy k metru by tramvaj plnila městotvorný účel a stala se iniciátorem nové výstavby na dnes nevyužívaných pozemcích mezi Radlicemi a Jinonicemi. Podmínkou je odklonění převážné části tranzitní dopravy mimo obytné území.

Nová zástavba je navrhována jako polyfunkční, městského typu, s důrazem na živý obchodní parter a kvalitní veřejná prostranství. V rámci studie bylo uskutečněno několik místních šetření a setkání jak se zástupci investorů, tak místních občanských sdružení. Cílem je nalézt společná řešení, a zajistit tak plynulý a smysluplný rozvoj lokality při zachování všech jejích specifíků, přírodních a kulturních hodnot. Ty jsou prezentovány památkově cennými celky starých Jinonic a Butovic, stejně jako nezastavěnou plošinou Dívčích Hradů.

Územní plán

Platný Územní plán byl schválen v roce 1999 s účinností od 1. 1. 2000 a je průběžně aktualizován prostřednictvím úprav a změn závazné části. Projednávání jeho úprav a změn probíhá i v současné době, kdy již na Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy vzniká nový tzv. Metropolitní plán. Územní plán však může pouze v omezené míře reagovat na rychlý společenský vývoj a s ním související proměny vlastnických vztahů a nových požadavků na využívání území.

V okolí Radlické ulice (viz zakres území řešeného Územní studií) plán některé změny již obsahuje (např. Radlická radiála, areál Walter, rozvojové území Butovice), některé ponechává k dalšímu prověření (např. Velké rozvojové území Jinonice a severní oblast Dívčích Hradů). Jiné s ohledem na probíhající změnu vlastníka ani předjímat nemůže (např. areál Ministerstva vnitra při Radlické ulici, který nyní prodává Úřad pro zastupování státu).

Umístění některých funkcí jako (např. VN – nerušíci výroba a služby) již není v území potřebné v původně předpokládaném rozsahu a intenzitě, naopak doplnění jiných (např. prodloužení tramvajové trati) je obyvateli vyžadováno, stejně jako úpravy projektu Radlické radiály.



Transformace areálu Walter

Připravovaný Metropolitní plán (dle dosud zveřejněného Konceptu odůvodnění) předpokládá transformaci původních průmyslových areálů a přiměřený rozvoj navazujících území. Oblast Dívčích Hradů je navrhována pro rekreační a krajinné využití (viz výřez ilustračního výkresu Základní členění města a lokality). Územní studie se stane iniciačním podkladem pro případné změny platného Územního plánu a upřesnění Metropolitního plánu. Bude (stejně jako její zadání) veřejně projednána s dotčenými orgány, vlastníky a občanskými iniciativami.

Dopravní infrastruktura

Momentálně je základní páteřní komunikací v širším zájmovém území čtyřpruhová sběrná místní komunikace s převážně dopravním charakterem – Radlická ulice –, která je navíc směrem k centru redukována na dva jízdní pruhy, a s tramvajovým tělesem. Tím dochází v úseku od okolí stanice metra B Radlická až po její vyústění na Dobříšskou ulici k častým dopravním kongescím.

Tomuto stavu bohužel napomáhá jednak nešťastné etapové protažení a provizorní ukončení dálnice D5 v oblasti Butovic, jednak absence kapacitních zachytých parkovišť typu P+R na okraji města.

Klíčovým momentem pro možnou změnu dopravní situace (a bohužel asi jediným) se proto stává příprava Radlické radiály, od jejíž výstavby se očekává zásadní snížení intenzity tranzitní dopravy přes Jinonice a Radlice, včetně umožnění příznivé změny charakteru Radlické ulice na místní komunikaci s převažujícím významem živé, obchodně společenské městské třídy.



Současná Radlická ulice nutně potřebuje změnu



Radlice netvoří jen neutěšená Radlická ulice

Zároveň se tím otevírá potenciální možnost prodloužení tramvajové trati v její ose až do oblasti Butovic. Hlavním cílem územní studie z hlediska dopravy bude proto snaha prověřit nové uspořádání Radlické a stabilizování uličního skeletu pro jeho optimální dopravní obsluhu.

*** Když sem ČSOB před 12 lety přišla, rozhodla se pečovat také o zeleň v okolí. Zejména se začala starat o svah na severní straně údolí, o výrazné zelené úbočí směrem k Malvazinkám. Část tohoto území vlastní, část ne. Bez ohledu na to však pečuje o celý svah, který je de facto městským lesoparkem.**

architekt Ivo Koukol

Zeleň na střechách i v okolí

Budova ČSOB je citlivě zakomponovaná do zdejší zelené krajiny a zeleň vytvořila i příjemná místa na střeše budovy. Nová budova, jejíž výstavba se na protější straně Radlické chystá, chce v tomto ohledu jít ještě dále.

„Myslím, že projekt druhé budovy banky, která by měla vzniknout do několika let naproti té současné, je dobrým

příkladem toho, že výstavba nemusí být realizovaná na úkor zeleně. Zelené střechy, na kterých nebudou chybět ani stromy, zajistí větší množství zeleně, než zde bylo před výstavbou. Samozřejmě je nutné stavět tak, aby se s tím od začátku počítalo. Už stávající budova je důkazem, že se ČSOB snaží udělat pro posílení

zeleně maximum. Stejně směřujeme i s novým domem, který bude dokonce nižší než stávající a jehož horizontální, pavilonové struktury se do místní zeleně hodí,“ míní architekt Ivo Koukol, který řídí projekt výstavby nové budovy banky v radlickém údolí.



Relaxační zóna na střeše sídla ČSOB

Studie se bude rovněž zabývat možným zprovozněním jedné až dvou železničních zastávek na souběžně procházející stávající železniční trati Zličín – Smíchov, s provozem příměstské taktové železniční dopravy (typu S-Bahn) jako náhrady za uvažované zrušení železniční stanice Jinonice. Ta se vlivem vybudování mimoúrovňové křižovatky s Radlickou radiálou dostane do prostorové izolace s okolním územím.

Technická infrastruktura

Okolí Radlické ulice nelze z hlediska vybavení technickou infrastrukturou v současném stavu charakterizovat jako vysoce městskou vybavenost. Technické vybavení je poplatné době vzniku a rozsahu nesouvislé zástavby.

Inženýrské sítě byly vybudovány v rozdílných časových horizontech. Stávající obytná zástavba Jinonic má síť z 20. let minulého století. Vybavení západní části území kapacitně vyhovuje sídlištní zástavbě, nízká kvalita materiálů však odpovídá době vzniku v 70. letech minulého století. Ve východní části území je kvalitní technické vybavení vybudované v rámci realizace objektu ČSOB.

Na konci 80. let byly jako celoměstské investice realizovány nové páteřní inženýrské sítě, například přívodní řad DN 1200 z Divčích hradů z čerpací stanice Děvín do vodojemu Vidoule. Systém byl posílen díky přívodu nového zdroje ze Želivky do Prahy. Celoměstským řadem je také vedení vysokotlakého plynovodu do Regulační stanice VTL/STL Radlice. Další celoměstskou investicí, která prochází prakticky celým řešeným územím, je vedení 110 kV s kabely položenými v 90. letech minulého století.

Pokud se jedná o zásobní řady, nelze zde hovořit o technické infrastruktuře městského typu. Tu samozřejmě dosud nevyžadovala ani současná nesouvislá urbanizace území. A tomu odpovídá i příslušná technická infrastruktura, jejíž řešení vytváří zcela samostatně ostrovy, čímž mnohdy chybí celková koncepčnost.

Zcela samostatně jsou řešeny revitalizace dvou území při Radlické ulici. Jedním z nich je areál stavebníka Red Group, bývalá součást areálu Walter (dříve Motorlet Jinonice). Poněkud masivněji se řeší v bývalém areálu technická infrastruktura, který se přebudovává na administrativní a rezidenční zástavbu.

Dalším ostrůvkem je nové Nákupní centrum a administrativní budovy v oblasti Nové Butovice. Zde již bylo možno navázat na infrastrukturu budovanou v rámci panelové výstavby. V současné době stojí před městskými inženýry velký úkol. Cílem je vybudovat technické vybavení území s takovou vizí do budoucnosti, jakou nám v oblasti odvodnění Prahy předvedl na začátku 20. století anglický expert Ing. Lindley, jehož systém je dodnes plně funkční.

*