

Proč je projekt Smíchov City špatný

Předem je nutno konstatovat, že stavět na nevyužívaném kolejišti je správné, určitě lepší než na louce např. na Dívčích hradech. Otázka je jak a co.

Doprava:

- parazitní projekt, který dále významně zatíží dopravu v přetíženém Smíchově a k propustnosti vůbec nepřispěje. Území je navrženo jako neprůjezdné, což je pochopitelná snaha investora, to by chtěl každý. To ale není možné, protože by se nikdo nikam nedostal. Takto je dopravní zátěž přenesena na ostatní části města.
- 3300 obyvatel + 9000 pracovních míst, to znamená, že nejméně 2x 10 000 cest bude denně směřovat z a do místa. Vzhledem k velkému počtu kanceláří s parkovacími místy to bude nejméně 5000 aut převážně ve špičce, kdy je tato oblast už tak zahlcená.
- Doprava od Anděla po Barrandovský most včetně tunelu Mrázovka a příjezdních komunikací Radlická, Ostrovského, Peroutkova a Strakonická je každý den ráno a odpoledne na několik hodin zahlcená, stupeň 4-5. Kolony stojí několik kilometrů. Situace se ještě zhorší dokončením Waltrovky a zejména Radlické radiály, protože úzké hrdlo je Barrandovský most, kam RR přivede další auta. Radlický tunel se bude ve špičkách zavírat, tak jako se zavírá Mrázovka. Situovat P+R parkoviště za tuto bariéru je naprostý omyl. Také kapacitně se nejedná o P+R ale spíše o parkoviště pro návštěvníky a zaměstnance office ve Smíchov City. Opravdové P+R ve směru od Strakonice by mělo být někde u Radotína nebo maximálně Chuchle u vlaku.
- Velmi zdařilé a funkční lokální centrum Anděl – Knížecí má jednu velkou vadu: tzv. „Malý Smíchovský okruh“. Zejména ve směru do centra vytváří překážku pro pěší i cyklo dopravu a neúměrně zatěžuje okolní domy, kde prakticky znemožňuje život v parteru. Navíc hradbou popojíždějících aut ve 3 řadách odděluje oblast Anděla od zbytku Smíchova včetně budoucího komplexu Smíchov City. Tato závada by se dala snadno vyřešit propojením výjezdu z tunelu Mrázovka přes Nádražní do Strakonické.
- přemístění autobusového nádraží z Knížecí tak jak je navrženo, bude znamenat pro příjezd mimopražských zdržení min 15 minut, protože budou muset jít na návaznou dopravu cca 500 m a překonávat několik úrovní. Ti, kteří nepokračují metrem budou mít o přestup více. To sníží atraktivitu veřejné dopravy a zvýší tlak na soukromou dopravu. Navíc tak, jak je to na současném plánu znázorněno, není možný vjezd a hlavně výjezd autobusů zpět na Strakonice.
- Pokud se vybuduje v ČR vysokorychlostní železnice, jedna z prvních bude ve směru na Mnichov. Ta bude přirozeně mít konečnou na Smíchově. Bude to možné po uskutečnění SC?

Životní prostředí:

- vysokou hustotou zástavby dále sníží ventilační schopnosti údolí s jedním z nejhorším ovzduším v Praze. Koncept zástavby je převzat z Vinohrad nebo původního starého Smíchova. Přitom je upraven tak, že domy mají o 50% větší hmotu než uvedené vzory. Je uvedeno, že hustota obyvatel na hektar je o něco nižší než ve zmíněných lokalitách, ovšem nejsou započtena pracovní místa (v SC na jednoho obyvatele včetně dětí jsou to tři pracovní místa), takže ve skutečnosti je hustota nejméně dvojnásobná. Navíc je velká otázka, zda tento koncept z doby, kdy nebyly auta, neřešilo se životní prostředí a žilo se dost odlišným způsobem, odpovídá požadavkům a poznatkům současné doby. Ve vyspělých městech se tento koncept uplatňuje minimálně, spíše se volí otevřené varianty. Měly by se stavět města 21. století a ne konce 19. století.
- nízký podíl zeleně 10%. To je hluboko pod průměrem Prahy.

Z hlediska potřeb obyvatel Prahy:

- Opět parazitující projekt, je to 12 tis město s jednou malou školou bez hřiště, chybí sportoviště, kulturní zařízení, bez většího parku atd.... To vše na 22 hektarech.
- Jedna škola o pouhých 300 žácích bez vlastního hřiště v těsné blízkosti železniční trati. Prostě na tom nejhorším místě. U školy je tzv „školní park“, který je zároveň uváděn jako veřejný prostor. Znamená to, že tam budou žáci mít i tělocvik? Zajímavé budou disciplíny jako třeba „slalom mezi matkami s kočárky“ nebo „závod od feťáka k bezdomovci“
- Je velmi nepravděpodobné, že si tam nějaký současný občan Prahy koupí byt, je to s převahou pro přistěhovalce. V Praze žádná nouze o byty není, na trhu jich je dostatek a dle údajů developerů je cca 30 000 bytů volných. Není také žádné zdůvodnění, že by nové kanceláře snížily nezaměstnanost, která je v Praze velmi nízká, spíše je problém zaměstnance získat. Čili i kanceláře budou z velké části pro mimopražské.
- Kdo stavby veřejné infrastruktury (školu, parkoviště, autobusové nádraží) zaplatí? A kdo všechny veřejné prostory (ulice, náměstí, parky) bude provozovat? Pokud město, je s tím počítáno v rozpočtu? Pokud investor, tak se můžeme kdykoliv dočkat, že to přestane být veřejné.

Jak to zlepšit:

- 1) Využít příležitosti převést dopravu z jižní větve malého smíchovského okruhu do spojky tunel Mrázovka – Strakonická. Neměla by to být žádná kapacitní silnice, ale normální ulice s úrovnovými křižovatkami, tak jako je dnes Ostrovského a Vltavská. V žádném případě by neměla znamenat zvýšení kapacity, ale pouze převedení té, která je tam dnes. Z Radlické a Ostrovského udělat Bulváry se stromy a životem v parteru. Tím se zvětší živé centrum Anděl – Knížecí.
- 2) Praha a MČ Praha 5 v diskuzi s veřejností by měla definovat potřeby, které tato část Prahy má. Anděl je centrum nejenom Prahy 5, ale celé JZ části hl. města a části Středočeského kraje, tzn nejméně 300 tis obyvatel. Přitom je zde jediné větší divadlo, žádný větší koncertní/konferenční sál, žádný kapacitní stadion na fotbal nebo atletiku.. a našlo by se toho více. Aspoň něco z toho by se mohlo zde umístit.
- 3) Velice pečlivě prověřit a propočítat důsledky přemístění autobusového nádraží z Knížecí tak, aby se atraktivita veřejné dopravy zvýšila.
- 4) Na zbývajícím území by měla být převaha bytů nad kanceláři, počet pracovníků by měl tvořit cca 60 % počtu obyvatel. Tím se sníží tlak na každodenní automobilovou dopravu. Kancelářské budovy by měly mít zakázáno nebo omezeno vlastní garáže nebo stání.

Že to nejde?

Ale proč ne? Ještě na místě není ani kopnuto... Že byly vynaloženy nějaké milióny na studie a architektonické studie? Že se to připravuje 10 let? Co je to proti projektu, který bude stát několik miliard a který na staletí tento prostor definuje. Pozemky patří Českým drahám, a.s., jehož jediným akcionářem je Česká republika. Jedná se tedy o státní majetek. Proč by tedy hlavní město České republiky nemohlo mít vliv na to, jak se státním majetkem na jeho území naloží tak, aby bylo ve prospěch občanů města a celé republiky? Stačí uplatnit svá akcionářská práva...