

Nekonečný příběh nákladového nádraží

11.10.2017

Městská část Praha 3 dlouhodobě usiluje, aby Institut plánování a rozvoje (IPR) zpracoval kompletní ucelené urbanistické řešení nejen areálu Nákladového nádraží Žižkov (NNŽ), ale i přímo navazujících rozvojových území.



O co jde

Jedná se o lokalitu, která má téměř 50 hektarů, a Praha 3 a její obyvatelé mají právo vědět, kde budou v budoucnosti ulice, náměstí, parky, školy, tramvajová trať, i když reálná zástavba celého území bude možná až po vybudování městského dopravního okruhu.

Vedení hl. m. Prahy nevyslyšelo požadavky Prahy 3 na zpracování urbanistického řešení širší lokality NNŽ a v únoru 2017 uložila Rada hl. m. Prahy IPR Praha zpracovat návrh zadání podkladové studie pro změnu platného územního plánu pouze NNŽ a části pozemků při ulici Malešická. V červnu 2017 schválilo Zastupitelstvo hl. m. Prahy převzetí změny územního plánu č. 2600/00 a IPR Praha tak v současné době pracuje na podkladové studii pro návrh této změny.

Nekoncepční rozhodování

Podle mínění Rady městské části Praha 3 hl. m. Praha nekoncepčně rozhoduje o rozvoji Nákladového nádraží Žižkov. Rada městské části Praha 3 vzala 12. 6. 2017 na vědomí usnesení Rady hlavního města Prahy číslo 1194 ze dne 30. 5. 2017 k pořízení nového návrhu celoměstsky významné změny I ÚP SÚ hl. m. Prahy - Z 2600/00 (Praha 3, Praha 10; lokalita „Nákladové nádraží Žižkov“ a areál Vackov a. s. vymístění železniční dopravy a začlenění území do městské struktury). V usnesení č. 358 však RMČ P3 vyjádřila zásadní nesouhlas s usnesením Rady hlavního města Prahy a doporučila Zastupitelstvu městské části Praha 3 potvrdit usnesení RMČ P3 číslo 126 ze dne 13. 3. 2017 „Požadavky MČ P3 na urbanistické řešení širší lokality Nákladového nádraží Žižkov a současně podání podnětu MČ P3 na pořízení změny ÚPn SÚ HMP pro hlavní budovu Nákladového nádraží Žižkov“.

IPR je městskou odbornou institucí a z hlediska urbanismu a architektury by měl garantovat odborný systémový přístup k řešení takto velkých území v centru města. Namísto toho snad poprvé v historii magistrát ignoruje zájmy a stanoviska vydaná městskou částí.

Jak je to s vlastníky

Když přestalo nádraží sloužit svému původnímu účelu, České dráhy postupně rozprodaly některé pozemky několika firmám.

Severní část

Severní část území o rozloze cca 13 hektarů nejprve koupily společnosti CCZ, CCY a Pražský projekt a.s. (Discovery Group), které jej ovšem s platným územním rozhodnutím na výstavbu velkého obchodního centra, kanceláří, hotelu a bytových domů v létě 2016 prodaly společnosti Central Group. Ta projekt

zásadně přepracovala a má aktuálně připraven projekt Parkové čtvrti na severní části NNŽ, kde by mohlo vzniknout 2100 až 2600 bytů, 3000 m² komerčních ploch pro obchody a služby v přízemí bytových domů, mateřská škola se zahradou a velký veřejný park. Autorem urbanistické koncepce je architekt Jakub Cigler, vnější podobu bytovým domům připravuje celá řada renomovaných českých architektonických ateliérů – to je výsledek architektonického workshopu, který Central Group pro nalezení atraktivní podoby nové městské čtvrti pořádal. Investice by měla dosáhnout devíti miliard korun, stavba by mohla začít v ideálním případě již v roce 2019.

Severovýchodní část území o 6 hektarech vlastní firma RailReal, společný podnik SUDOP GROUP a Českých drah. Celá severní část nákladového nádraží Žižkov o výměře 19 ha nevyžaduje změnu územního plánu a je zde možno stavět smíšenou zástavbu městského typu dle platného územního plánu z roku 1999. Zástavba této severní části nádraží však vyčerpá ze dvou třetin stávající dopravní kapacitu této lokality.

Jižní část

Jižní část území spolu s památkově chráněnou budovou, dohromady o ploše 16 hektarů, vlastní stále společnost České dráhy, která se společností Sekyra Group založila Žižkov Station Development a. s. Území je vedeno stále jako drážní pozemky a vyžaduje změnu územního plánu, ale také zrušení uzávěry. Přeměna samotné budovy Nákladového nádraží na kulturně společenské centrum má proběhnout na základě mezinárodní architektonické soutěže. Městská část Praha 3, pokud o to vlastní požádá, je připravena poskytnout maximální součinnost při změně územního plánu na třech hektarech pozemků, na kterých stojí budova nákladového nádraží, aby zde mohlo vzniknout kulturně vzdělávací centrum nezávisle na změně okolních pozemků.

Co zbývá

Stavební uzávěra na celé území NNŽ byla uvalena v minulosti na popud městské části Praha 3 proto, aby se cenná lokalita nezastavěla nahodile či bez celkové koncepce a respektu k okolí. Stavební uzávěru chce vedení hl. města Prahy stáhnout, i když kapacita dopravy nedovolí zástavbu celého území NNŽ. Urbanistickou studii právě dopracovává Institut plánování a rozvoje. To je pro město záruka uměřené výstavby připomínající město s dostatkem zeleně, prostupnosti území, existence živého mixu funkcí a dopravní dostupnosti.

Záměry do budoucna

V červenci 2017 souhlasila Rada hl. m. Prahy se záměrem odkoupit památkově chráněnou budovu Nákladového nádraží Žižkov. IPR zároveň s podkladovou studií připravuje základní parametry pro architektonickou soutěž na změnu hlavní budovy, která by po dohodě s vlastníky mohla být vypsána v příštím roce. Hlavní město má ze zákona možnost požádat o nákup budovy od státu bez výběrového řízení za předpokladu, že budoucí využití bude obecně prospěšné. Podle plánu, který si před dvěma lety nechala zpracovat radnice Praha 3, by nákup a přeměna na společenské a kulturní centrum vyšla minimálně na dvě miliardy korun.

Se svou rozlohou 35 hektarů skýtá celý areál NNŽ velký potenciál pro vytvoření nové městské čtvrti, která by scelila dnes oddělené části města a nabídla prostory pro bydlení i pracovní příležitosti.

K přeměně bývalých nádraží na nové čtvrti dochází v posledním desetiletí i v jiných evropských městech. Zmínit lze třeba londýnské nádraží King's Cross, Europaallee v Curychu či Wiener Hauptbahnhof. V Praze se pak proměna nákladového nádraží v novou městskou čtvrť chystá v území Smíchovského nádraží.

Nové využití hledá i funkcionalistická budova žižkovského nádraží, v roce 2013 vyhlášená za kulturní památku. Uvažuje se o možnosti vybudovat v areálu nádraží společné expozice kamenosochařství Národního muzea a hlavního města Prahy.

Závěrem je dlužno dodat, že plnohodnotný rozvoj tohoto území je nepředstavitelný bez dobudování městského dopravního okruhu a zavedení metra D, které Praha 3 dlouhodobě požaduje.

Jan Dvořák