

BUDOUČNOST

ŽIŽKOVSKÉHO NÁDRAŽÍ



Ilustrační foto

BUDE ŽIVOT NA ŽIŽKOVĚ (NE)SNESITELNÝ?

O kvalitě života na Žižkově se rozhoduje právě teď

Rozsáhlé transformační území u Nákladového nádraží Žižkov se dostalo do fáze, kdy se rozhoduje o jeho budoucnosti. Je to místo, které roky čeká na revitalizaci. Za tímto účelem město zpracovalo studii, která zároveň slouží jako podklad pro změnu územního plánu, jež umožní sejmout stavební uzávěru a lokalitu změnit v novou čtvrť. Ve studii, která na první pohled působí zeleně a přívětivě, se objevuje řada problémů, které zásadně ovlivní budoucí život na Nákladovém nádraží i na celé Praze 3.

Veřejnost dostala pouhých čtrnáct dní v době nejpřísnějšího lockdownu, aby se mohla vyjádřit. A vedení města,

kteří by mělo hájit zájmy občanů, naopak nadbíhá developerům a jejich ziskům.

- Kapacity zástavby jsou příliš vysoké
- Vysoká dopravní zátěž bude mít dopad na zdraví obyvatel
- Plochy parků a veřejné zeleně jsou příliš malé
- Pro školy jsou určeny nejhorší pozemky
- S další vybaveností (zdravotní zařízení, sportoviště, pošta, atd.) se nepočítá
- Městské byty se stavět nebudou (s výjimkou několika málo na malém pozemku ve vlastnictví MČ)

Jak je to možné? Čtěte dále.

EDITORIAL

VÁŽENÍ SPOLUOBČANÉ,

obracíme se na Vás s informacemi o chystané výstavbě na Nákladovém nádraží Žižkov (NNŽ), která ovlivní život nás všech. Stoupne zalidněnost Žižkova, dál se zvýší již tak hustá doprava, tlak na občanskou vybavenost a zeď, promění se struktura obyvatel. Ačkoliv se developer-ské projekty na obrázcích tváří přívětivě a město ubezpečuje, že svému okolí přispějí, není to pravda.

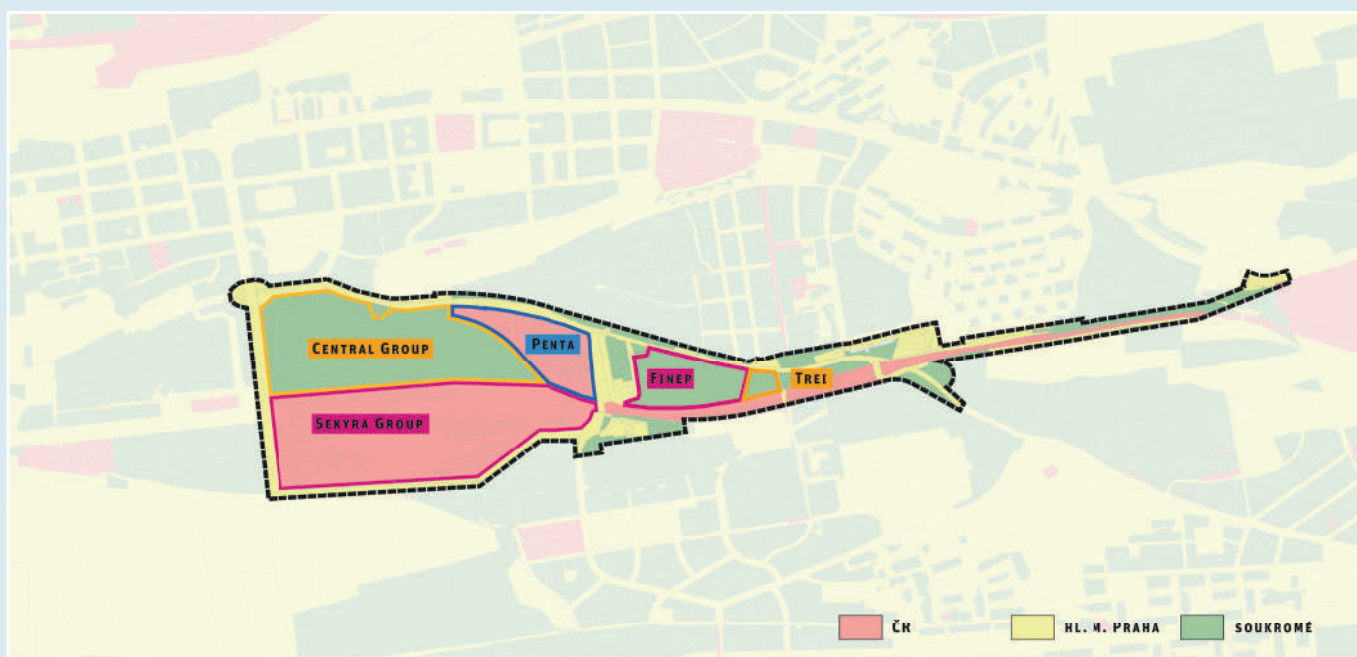
Veřejné instituce v jednání s občany o připravovaných změnách selhávají. Říkají zavádějící informace a také téměř bez povšimnutí veřejnosti letos v únoru – tedy během vrcholící pandemie – postoupil do další fáze proces změny územního plánu. Ten je zásadním dokumentem, který určí, jak oblast bude vypadat. Situace ukazuje, že nás, občany Prahy 3, instituce neberou jako rovnocenné partnery pro diskusi. My ale musíme mít prostor spolupřezkoumat o budoucí podobě města.

Výsledná podoba projektu musí být pro občany Prahy 3 přínosem a nikoli zátěží. Proto Vám přinášíme základní informace o projektu, rozhodovacím procesu a možnostech, jak se do něj zapojit. Právě nyní se rozhoduje o budoucnosti našeho města a tom, jak se nám v něm bude žít.

Kontext: JAK SE MĚNILY ZÁMĚRY S ÚZEMÍM NNŽ

Areál NNŽ vznikl v letech 1931 – 1936. Původně sloužil jako překladiště a dočasné skladiště potravin a dalšího zboží pro Prahu. Plný provoz zde probíhal do roku 1966, od té doby se postupně utlumoval, až byl v roce 2002 definitivně ukončen. Nákladové nádraží však bylo i příležitostným kulturním prostorem. Natáčely se tu například scény filmu *Žižkovská romance*. V posledních letech se pak střídavě stávalo prostorem pro konference a výstavy ale i pro koncerty či letní kino, hostilo akce od Landscape festivalu po technopárty.

To už si ale území o celkové rozloze cca 45 ha parcelovali developeři. Nakonec se jeho jednotlivé části dostaly do majetku (či je na základě smluv o smlouvách budoucích získají) Central Group, Penta, Sekyra Group, Finep a Trei. Stát prostřednictvím Českých drah vlastní přivádějící kolejiště a Hlavní město Praha páteřní komunikace a několik drobných pozemků v severovýchodní části (viz schéma).



KLÍČOVÍ DEVELOPEŘI

V roce 2005 uvalilo město na území stavební uzávěru, aby zde nevznikala nekoncepční výstavba. Od roku 2006 k němu vzniklo několik urbanistických studií. Hned ta první stavěla na industriálním unikátu nádražní budovy a za druhý základní pilíř volila grandiózní veřejný park s výrazně vymezeným centrálním zeleným náměstím. V území měly vzniknout převážně bytové domy pro asi 8 000 obyvatel. Projekt byl urbanisticky citlivý a snesl srovnání s obdobnými projekty v západní Evropě.

Plány na využití území se ale vzápětí změnily. Developeři předložili návrhy na výstavbu řady mrakodrapů s více než 20 patry. Velká centrální plocha zeleně spolu s historickou budovou nádraží z plánů úplně zmizela. Území mělo určenou vysokou míru zastavěnosti a předimenzované nákupní centrum. V roce 2010 pražští radní pod vedením Pavla Béma (ODS) schválili výjimku ze stavební uzávěry pro severozápadní část území, ale díky tlaku občanů a žalobě Městské části Praha 3 se této výstavbě podařilo zabránit. V roce 2016 ale Městská část žalobu stáhla, což umožnilo zahájit výstavbu, jejíž přípravy lze nyní pozorovat.

V současnosti magistrát a Institut plánování a rozvoje jedná s developery o podobě projektu pro zbývající, větší část území. Aktuálně projednávaný projekt počítá s bytovou výstavbou s šesti až dvanáctipodlažními domy celkem pro 15 000 obyvatel, 70 m vysokou dominantou (22 pater) a dvouproudou Jarovskou třídou s tramvajovou tratí. Institut plánování a rozvoje Prahy jej představil v únoru 2021 online formou v rámci chystané změny územního plánu č. Z 2600/00 a podkladové studie k nové čtvrti. V průběhu roku pak projekt čeká několik projednání a na konci roku 2021 by o něm měli pražští radní hlasovat. Pokud jej odhlasují, povede to ke sejmutí stavební uzávěry a otevře se tak prostor pro jeho realizaci.

Ačkoliv principiálně proti výstavbě a proměně území nejsme, máme k projektu řadu zásadních připomínek, které vycházejí z našeho zájmu o dané území, z každodenních zkušeností i z konzultací s odborníky. Představujeme zde ty nejzásadnější z nich.



Hmotový zákres jihozápadní části NNŽ. Žlutá plocha ukazuje důsledky vágního návrhu územního plánu. Podle něj zde developer může postavit jednolitou budovu v délce až 450 m a výšce osm až dvanáct pater.

NEJZÁSADNĚJŠÍ PROBLÉMY SOUČASNÉHO PLÁNU

1. NÁRŮST EMISÍ A HLUKU Z DOPRAVY

Současný projekt sice počítá s novou tramvajovou tratí, zároveň ale navrhuje i zkapacitnění komunikací pro automobilovou dopravu. Na úkor Malešického lesoparku má vzniknout tzv. Jarovská třída, kde dle odhadů zástupců Institutu a plánování rozvoje projede v průměru 18 000 aut denně. V čistě matematickém přepočtu to znamená 12,5

auta za minutu, tedy jedno auto každé čtyři sekundy. Celkově pak vybudování Jarovské třídy přivede na Prahu 3 další auta. Zákonitě naroste tranzitní doprava, protože si tudy budou řidiči zkracovat cestu, a pokud developeri k bytům na Nákladovém nádraží budou počítat víc než jedno parkovací místo, je jisté, že výše zmíněný odhad nárůstu aut představuje spíše spodní hranici. Situace povede

k dalšímu zhoršení již dnes neúnosně husté dopravy a dalšímu nárůstu emisí a hluku, které mají prokázané škodlivé účinky na lidské zdraví.

Již tak úzký zelený pás Malešického lesoparku se ještě zúží a vedle něj budoucí silnice zničí jeho funkci klidové a odpočinkové zóny. V neposlední řadě

pokračování na dvoustraně 4 a 5

CHYSTANÁ VÝSTAVBA NA NÁKLADOVÉM NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV

NEJZÁSADNĚJŠÍ PROBLÉM

pokračování ze strany 3

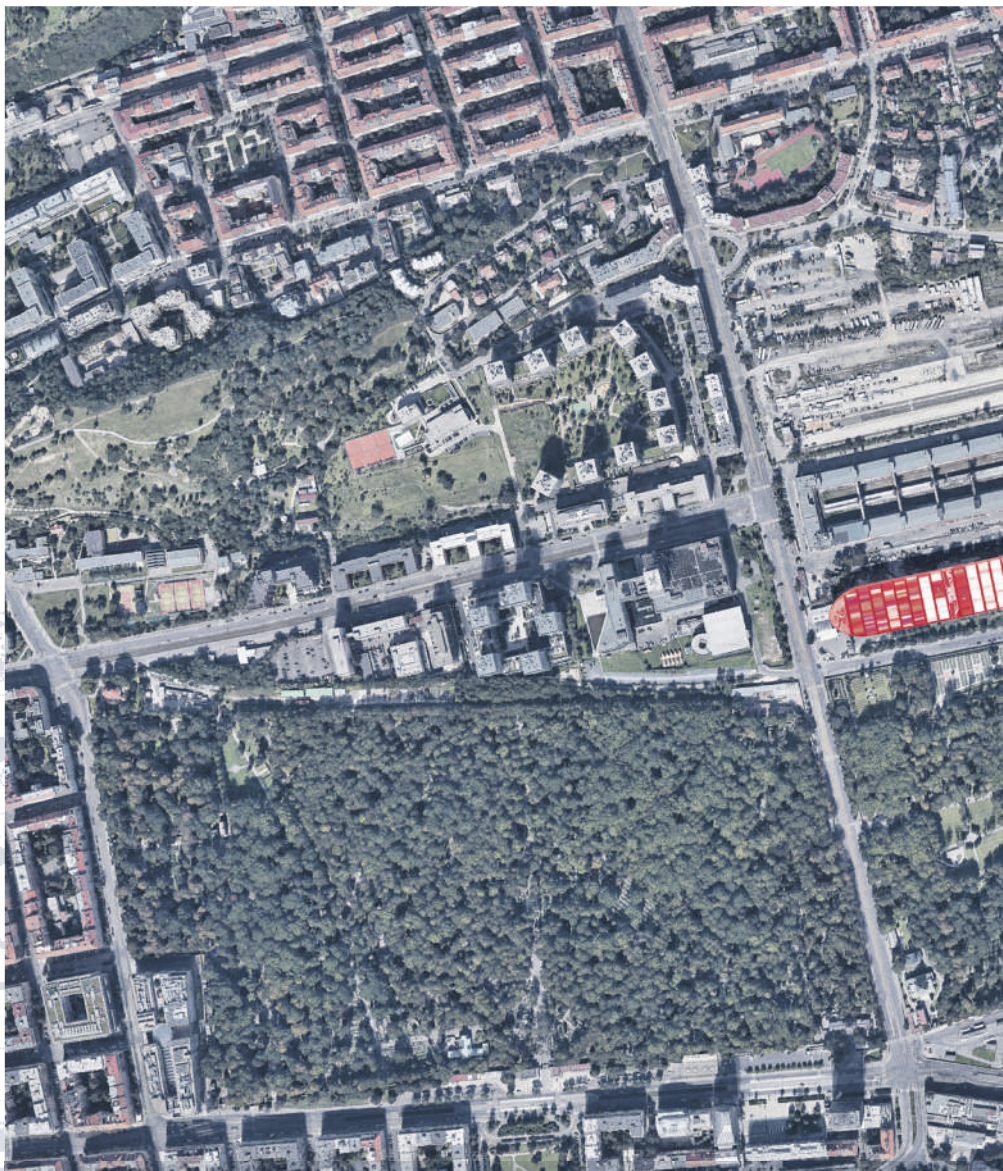
pak jde výstavba další komunikace proti trendům omezovat automobilovou dopravu, chránit klima a zelené plochy ve městech zachovávat nebo rozšiřovat.

V kontextu plánované masivní bytové výstavby v oblasti NNŽ pak vyvstává otázka, proč toto území nemá v plánu už hotový projekt trasy a stanice metra, která by je propojila alespoň s Vysočanskou a s Želivského, případně s Hlavním nádražím. Tato místa nejsou dlouhodobě dostatečně propojena MHD, ani přívětivá k chůzi. Navíc se masivně staví i na Praze 9, což bez odpovídající propojenosti zákonitě povede k dalšímu nárůstu tranzitu aut přes Prahu 3.

2. PŘEDIMENZOVANOST ZÁSTAVBY

Co se týká výšky nové zástavby, předpokládá se výstavba šesti, osmi a dvanácti patrových budov a 22 patrovou dominantou vysokou 70 metrů v blízkosti mostu K Červenému dvoru.

V porovnání s developerským projektem obřího nákupního centra a mrakodrapů je to úspěch. Jenže ve srovnání s původními plány města **přesto došlo k významnému navýšení výškové hladiny i hustoty zástavby.** Plány z roku 2006 počítaly s cca 8 000 obyvateli. Vycházely přitom ze vzoru Vinohrad, které ovšem samy představují jednu z nejhustěji osídlených čtvrtí v Praze. Dle současných plánů struktury a výšky zástavby bude mít území v celkovém souhrnu cca 750 000 m² hrubých podlažních ploch. Kapacita zástavby včetně východní části počítá s přibližně 15 000 obyvatel. Jedná se tedy o dvojnásobek původních plánů. Jinak také přibližně 20 % počtu obyvatel Prahy 3.



Budova tedy může mít stejné rozměry jako nákladní loď, která nedávno zablokovala Suezský průplav.

Kromě celé řady problémů s tak hustým zalidněním také hrozí, že nová výstavba bude v rozporu s pravidly organizace UNESCO, do jejíhož seznamu kulturního dědictví Praha patří.

3. KDO TU BUDE BYDLET?

Vyvstává otázka, kdo tu bude bydlet. Dokonce i náměstek primátora Petr Hlaváček v poslední době uznal, že

neregulovaná masivní výstavba krizi bydlení v Praze nevyřeší. Je všeobecně známo, že Praha se potýká s problémem takzvaných investičních bytů, tedy takových bytů, kde nikdo nebydlí a které fungují jen jako výhodně uložené peníze proti znehodnocování úspor. Často jsou v majetku těžko dohledatelných zahraničních vlastníků, jako je tomu například v nedalekém Garden

MY SOUČASNÉHO PLÁNU



parku. Případně přes jejich nákup velké korporace optimalizují daně. Množství prázdných domů a bytů v Praze, které lze pozorovat pouhým okem, také hovoří za sebe. Fenomén Airbnb, který sužuje obyvatele užšího i širšího centra, také netřeba připomínat. A právě poloha i plánovaný způsob výstavby na NNŽ hrozí, že tyto fenomény narostou. Developer Central Group, který zahájil výstavbu

v severozápadní části, si dokonce na bannery u staveniště rovnou bezostyšně dal reklamu na koupi investičních bytů. Jejich cena se pohybuje od 111 000 do 147 000 Kč/m².

Navzdory proklamacím, že Praha musí řešit otázku dostupnosti bydlení, které představovalo i jedno z centrálních témat posledních voleb, zde **město opět**

nepožaduje žádné záruky. Požadovat například, že poměrnou část bytů developeri za režijní náklady prodají městu, že za své postaví školy a kus trasy metra, se přitom v kontextu desítek miliard čistých zisků, které zde vydělají, jeví jen jako skromný požadavek. Konec konců, náklady na budování nezbytné infrastruktury a zátěž spojenou s výstavbou ponese město – a my, jeho obyvatele.

4. NEVYHOVUJÍCÍ VEŘEJNÁ VYBAVENOST

Pokud se současné plány uskuteční, hrozí, že vysoké procento zastavěnosti zhorší život všem obyvatelům Prahy 3. Pro eventuální nové obyvatele to bude znamenat bydlení ve stresujícím prostředí bez dostatečného zázemí. Chybí vymezení prostoru pro sportoviště, nejsou specifikovány prostory pro poštu, sociální a lékařskou péči, základní obchody, ani hřiště pro děti. Snad každý obyvatel Prahy 3 už určitě stál frontu na poštu dlouhou až před její budovu, procházel přeplněnými parky, tísnil se na sportovištích na Vítkově či v bazénu na Pražačce nebo bojoval o místo ve škole pro své dítě. Projekt NNŽ ale této infrastruktuře nevymezuje dostatečný prostor a s některou vybaveností nepočítá vůbec.

Například pro základní školu je ve studii vymezen pozemek v přímém sousedství plánované Jarovské třídy, který nedosahuje ani poloviny rozlohy škol v okolí. Školní budova s hřištěm se sem jednoduše nevejdou. Děti budou dýchat zplodiny z výfuků a sportovat prý budou na střeše. Podobně projekt nakládá i s další veřejnou vybaveností.

5. NEDOSTATEK PARKŮ

Na sebe nahuštěná výstavba neponechává ani dostatek prostoru pro parky. Město

pokračování na dvoustraně 6 a 7

NEJZÁSADNĚJŠÍ PROBLÉMY

dokončení z předchozích stran



Srovnání ploch škol. Nahoře stávající základní škola Chmelnice. Vedle na straně 7 navrhovaný pozemek pro školu u křižovatky Jarovské třídy, Malešické a tramvajové smyčky. Jeho plocha je pouhých 0,65 ha, přestože podle normových požadavků by 27 třídní škola (650-810 dětí ve věku 6-15 let) měla mít 2,2 ha (jen samotné sportoviště vyžaduje prostor nejlépe 1,25 ha).

musí být místem příjemným pro život s možností každodenně využívat kvalitní zeleň, aniž by bylo nutné se někam zdlouhavě přepravovat. **Zástupci Institutu plánování a rozvoje přitom často argumentují blízkostí Olšanských hřbitovů a Malešického lesoparku. Snad netřeba připomínat, že Olšanské hřbitovy nelze považovat za park, a o problému s Malešickým lesoparkem je psáno výše.** Kromě toho je také nutné mít na paměti, že vedení Prahy povoluje záměry, které zmenšují plochu stávajících parků, jako například masivní výstavbu na úpatí Židovských pecí, která v současnosti probíhá.

Projekt jde tedy přesně proti klimatickým závazkům a trendům, jakými se řídí moderní města v západní a severní Evropě. Je opravdu škoda, že se zapomíná na velkorysý park z plánů z roku 2006.

6. NETRANSPARENTNOST ROZHODOVÁNÍ

Otázky vzbuzuje celý proces schvalování návrhu změny územního plánu i podkladové studie, stejně jako proces participace s občany. Lhůta k připomínkování změny územního plánu byla pouhých čtrnáct dní v době nejpřísnějšího lockdownu v únoru 2021. Zaujmout

kvalifikované stanovisko za pomoci odborníka přitom zabere týdny. **Změna územního plánu je přitom nejmocnější nástroj, který má město a jeho obyvatelé k dispozici pro ovlivňování budoucí podoby městského prostoru.** Právě on určuje základní principy uspořádání konkrétního území a je ze zákona pro developery závazný. Pokud ho město nevyužije, ztratí do budoucna veškerou možnost ovlivnit, co se s územím stane. Detailní a jasné nastavení parametrů v územním plánu proto zaručuje, že nedojde k excesům, které by neblaze dopadly na obyvatele. Proto by jim měla být

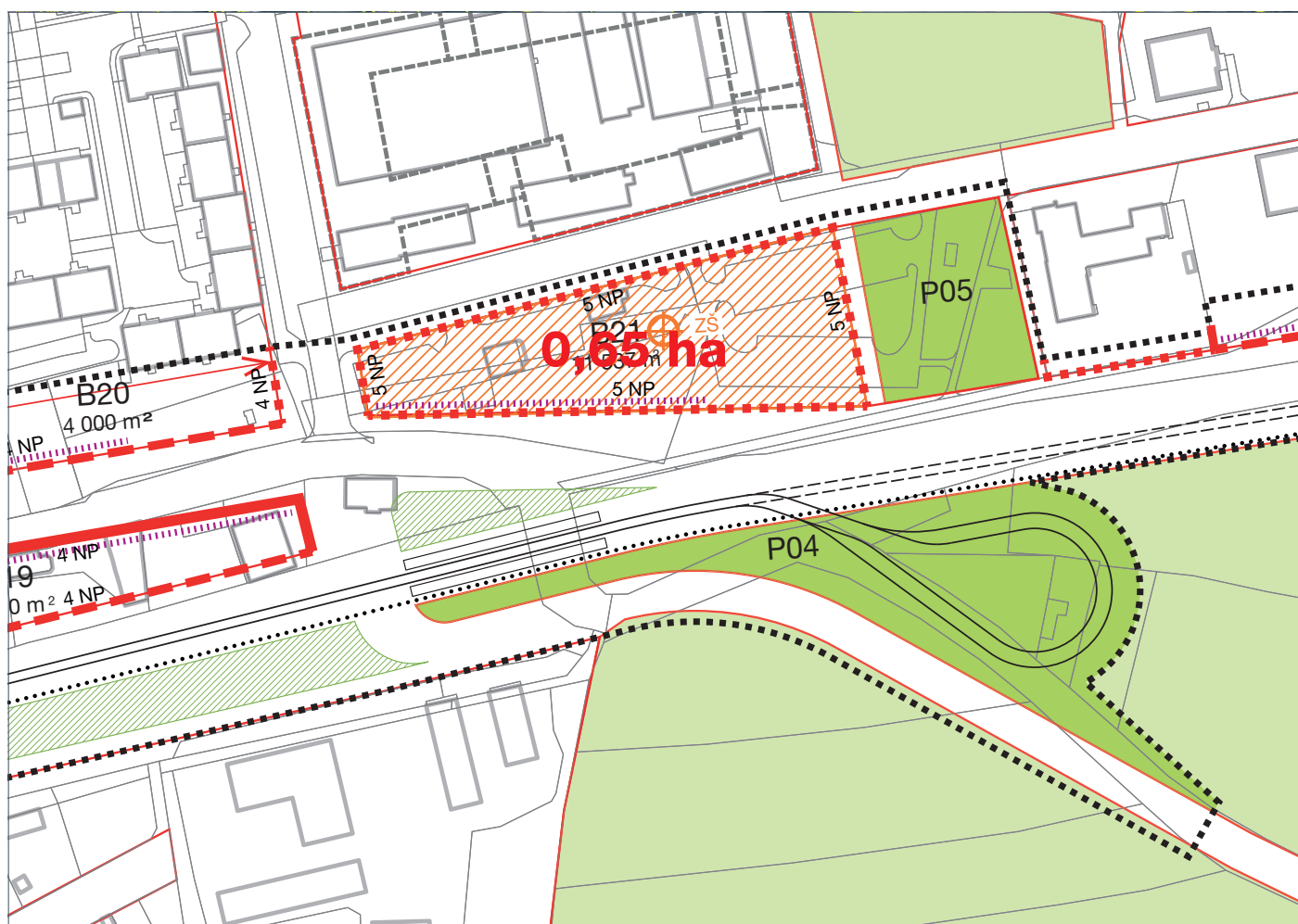
SOUČASNÉHO PLÁNU

věnována obzvláštní pozornost a měly by být podrobeny otevřené veřejné debatě (pár organizovaných procházek a prezentací opravdu nestačí).

Dosavadní vývoj však spíše nasvědčuje tomu, že silnější slovo mají developeři.

Podkladové studie vytvářené veřejnými institucemi nápadně kopírují jejich plány či jim ve své neurčitosti poskytují široký manévrovací prostor pro předimenzování staveb (viz obr. s hmotovým zákresem na straně 3 a 4). Tyto jsou následně čas od času prezentovány jakožto skvělé

výdobytky, zatímco dotazy občanů jsou přezíravě odbývány. Způsob zapojení obyvatel do rozhodovacích procesů tak ukazuje, že zde představují spíše podřadné publikum, které může už jen pasivně přihlížet tomu, co bylo rozhodnuto předem a bez ohledu na ně.



ZÁVĚREM: SOUČASNÝ NÁVRH ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU Z 2600/00

- Nenaplnuje cíle a úkoly územního plánování ani priority rozvoje hl. m. Prahy.
- Oslabuje ochranu přírodních, kulturních a civilizačních hodnot města.
- Je v rozporu s přijatými městskými strategiemi a mezinárodními závazky ČR. Je v rozporu s důvodem proč byla stavební uzávěra na toto území uvalena.
- Rezignuje na svou roli závazného dokumentu řešícího udržitelný rozvoj a zajišťujícího městu přínosy.

CHYSTANÁ VÝSTAVBA NA NÁKLADOVÉM NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV

CO POŽADUJEME

(upřesnění v příložené petici):

1. ZAMÍTNUTÍ ZMĚNY ÚZEMNÍHO PLÁNU, NEBO JEJÍ ÚPLNÉ PŘEPRACOVÁNÍ A OPĚTOVNÉ PROJEDNÁNÍ

Jediným řešením, jak zastavit nekvalitní a netransparentní projekt výstavby na NNŽ je zamítnutí současné podoby změny územního plánu Zastupitelstvem Hlavního města Prahy, případně její úplné přepracování důsledně podle městských strategií.

Požadujeme proto, aby pražští zastupitelé uložili Institutu pro plánování a rozvoje a Odboru rozvoje magistrátu přepracování a zpřesnění změny územního plánu i podkladové studie tak, aby respektovala organismus města, řešila jeho současné problémy a zohledňovala potřeby obyvatel. Změna musí život obyvatel ve městě zlepšit a nikoli zhoršit.

2. ZPRACOVÁNÍ DOPRAVNÍ A HLUKOVÉ STUDIE

Bez zpracování dopravní a hlukové studie nelze provádět odpovědné plánování výstavby a schvalování změny územního plánu. Proto požadujeme zpracování studie posuzující varianty bez/před realizací Jarovské třídy (před i po dokončení Městského okruhu) a variantu s realizací Jarovské třídy včetně kapacitního P+R parkoviště v návaznosti na Městský okruh, jednosměrnou variantu, variantu pouze pro rezidenty apod. A také její řádné zveřejnění.

3. ODPOVĚDNÉ SPOLUROZHODOVÁNÍ OBYVATEL

Požadujeme, aby veřejné instituce zajistily skutečnou participaci s obyvateli a demokratické transparentní spolurozhodování o tomto významném projektu, který ovlivní tvář Prahy 3 i celého města na mnohé desítky let dopředu. Veřejné instituce musí vytvořit kompromis mezi komerčními zájmy developerů a potřebami obyvatel města.

JAK SE MŮŽETE ZAPOJIT

1. PODPOŘIT PETICI

Můžete podepsat příložený petiční arch a doručit jej případně poštou, či osobně do jednoho ze sběrných míst uvedených na petici.

Můžete s peticí obejít své sousedy a známé, a pak ji doručit výše zmíněným způsobem.

2. SLEDOVAT DĚNÍ

Můžete sledovat informace o dění kolem projektu NNŽ v programech zastupitelstev a na úřední desce magistrátu, na webu arnika.org/prah, na webu Institutu plánování a rozvoje (IPR) a na FB stránkách NeSnesitelný život na Žižkově.

Zde uveřejníme také informace o případném petičním stánku.

3. ZAREGISTROVAT SE NA WEBU

Občanského spolku pro zlepšování veřejného prostoru v okolí Jarova, Vackova a NNŽ:

<https://jarovskatrida.wixsite.com/home>, nebo <https://zizkovlidem.cz> či na webu <https://arnika.org/praha>. Slouží k registraci pro informace, ne jako podpis petice (tu lze podepsat pouze fyzicky, aby platila).