

Česká zemědělská univerzita v Praze

Fakulta životního prostředí

**Katedra aplikované geoinformatiky a územního
plánování**



**Rozbor plánovací historie rozvojových projektů:
Případová studie Nákladové nádraží Praha – Žižkov**

BAKALÁŘSKÁ PRÁCE

Vedoucí práce: Ing. arch. Milan Macoun

Bakalant: Matěj Sedláček

ČESKÁ ZEMĚDĚLSKÁ UNIVERZITA V PRAZE

Fakulta životního prostředí

ZADÁNÍ BAKALÁŘSKÉ PRÁCE

Matěj Sedláček

Územní plánování

Název práce

Rozbor plánovací historie rozvojových projektů: Případová studie Nákladové nádraží Praha – Žižkov

Název anglicky

Analysis of Development Projects' Planning History: Case Study Freight Station Prague – Žižkov

Cíle práce

Cílem práce je popsat v chronologickém sledu vývoj plánovací historie rozvojových projektů, které ve svém důsledku povedou k realizaci výstavby v Praze na Nakladovém nádraží Žižkov. Úkolem je identifikovat jednotlivé projekty, aktéry v území a jejich důležité plánovací kroky. V závěru práce bude formulováno, jakým způsobem strategie těchto aktérů ovlivňují výsledný plánovací proces.

Metodika

Literární rešerší student zdokumentuje, jak se postupuje při revitalizacích železničních brownfields v České republice i v zahraničí a jakou úlohu hrají v rámci udržitelného rozvoje měst. Soustředí se v ní také na jednotlivé aktéry územního rozvoje.

Rešerší plánovacích dokumentů student získá základní informace o dění v lokalitě Nákladové nádraží Žižkov a o hlavních aktérech v území. Tato rešerše bude doplněna analýzou majetkových vztahů.

Informace získané studiem souvisejících plánovacích dokumentů budou doplněny o rozhovory se zástupci klíčových aktérů, tak, aby bylo možno podrobně popsat dosavadní postup plánování v dané lokalitě. Výsledkem bude chronologie jednotlivých projektů, popis jejich vzniku včetně plánovacích kroků, které vedly k současnému stavu, a interpretace jednotlivých zjištění včetně formulace ponaučení z daného plánovacího procesu.

Doporučený rozsah práce

35 stran + přílohy

Klíčová slova

strategie developerů a veřejné správy; územní studie; územní plán

Doporučené zdroje informací

FERBER, U. a kolektiv. *Brownfields příručka – Interdisciplinární nástroj zaměřený na problematiku regeneraci brownfields*. [Pilotní projekt programu Leonardo da Vinci] Ostrava: VŠB-Technická univerzita Ostrava, Fakulta stavební, 2006. CZ /04/B/F/PP-168014.

KADERÁBKOVÁ, B. – PIECHAL, M. *Brownfields : jak vznikají a co s nimi*. Praha: C.H. Beck, 2009. ISBN 978-80-7400-123-9.

MAIER, K. a ŘEZÁČ, V. *Ekonomika v území*. Praha: České vysoké učení technické, 2006. 80-01-03447-X.

MAIER, K. *Udržitelný rozvoj území*. Praha: Grada, 2012. ISBN 978-80-247-4198-7.

VOJVODÍKOVÁ, B. a kolektiv. *Brownfieldy – specifika, okolí a ideje*. Praha : Professional Publishing, 2012. 978-80-7431-100-0.

Předběžný termín obhajoby

2015/16 LS – FŽP

Vedoucí práce

Ing. arch. Milan Macoun

Garantující pracoviště

Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování

Elektronicky schváleno dne 24. 3. 2016

doc. Ing. Petra Šímová, Ph.D.

Vedoucí katedry

Elektronicky schváleno dne 29. 3. 2016

prof. RNDr. Vladimír Bejček, CSc.

Děkan

V Praze dne 02. 04. 2016

Prohlášení

Prohlašuji, že jsem bakalářskou práci na téma „Rozbor plánovací historie rozvojových projektů: Případová studie Nákladové nádraží Praha - Žižkov“ vypracoval samostatně, pod vedením Ing. arch. Milana Macouna. V seznamu jsem uvedl veškeré použité zdroje.

V Praze 7. 4. 2016

.....

Poděkování

Chtěl bych poděkovat především vedoucímu své bakalářské práce panu Ing. arch. Milanu Macounovi za ochotu, rady a odborné vedení práce. V neposlední řadě děkuji své rodině a blízkým za podporu a trpělivost při studiu.

Abstrakt

Bakalářská práce je zaměřena na plánovací historii případové studie Nákladového nádraží Praha - Žižkov. Řešené území je vymezeno v rámci bývalého areálu nádraží, který dříve vlastnily pouze České dráhy. Dostupné plánovací dokumenty byly doplněny o informace získané z rozhovorů. Hlavní částí práce byla analýza dokumentů a v čem spočívá jejich přínos pro plánování. Cíle práce jsou dosaženy shrnutím výsledků analytické části a jejím vyhodnocením. Přínos práce spočívá zejména v popsání příčin plánování dlouhodobého procesu na Nákladovém nádraží Žižkov a ponaučením, jak by se zdlouhavému plánování dalo předejít i v jiných podobných rozvojových územích.

Klíčová slova

strategie developerů a veřejné správy, územní studie, územní plán, brownfields

Abstract

This bachelor thesis focuses on planning history of case study Cargo railway station Prague - Žižkov. Subject of this work and its territory is demarcated in the former grounds of the station, which was earlier owned only by České dráhy. Freely accessible documents were supplemented by informations from the interviews. Fundamental part of the work is analysis of the documents and their benefits for the planning. Purposes of the thesis are achieved by summary of the results of the analytical part and its evaluation. Main contribution of this work is description of causes why planning process on the Cargo railway station Žižkov runs so long and suggestion, how to prevent too lengthy planning in the similar development areas.

Key words

Strategy of the developers and public administration, territorial studies, territorial plan, brownfields

Obsah

1. Úvod.....	9
2. Cíle práce	10
3. Metodika	11
4. Literární rešerše.....	12
4.1 Udržitelný rozvoj území	12
4.2 Ekonomika a území	12
4.3 Aktéři územního rozvoje	13
4.4 Veřejný zájem.....	14
4.5 Brownfields	15
4.5.1 Pojem brownfields	15
4.5.2 Terminologie	16
4.5.3 Brownfields jako problém rozvoje území.....	16
4.5.4 Regenerace	17
4.5.5 Přístup k regeneraci v zahraničí.....	20
4.5.6 Financování.....	22
5. Analytická část	24
5.1 Historický vývoj území	24
5.2 Majetkoprávní vztahy	24
5.3 Aktéři v území	25
5.4 Kauza prohlášení za kulturní památku	27
5.5 Proces utlumování původní funkce nádraží	28
5.6 Analýza dostupných plánovacích dokumentů.....	29

5.6.1	Zásady územního rozvoje	29
5.6.2	Územní plán	29
5.6.3	Stavební uzávěra	30
5.6.4	Studie.....	31
5.6.5	Vydaná územní rozhodnutí	44
5.6.6	Master management plán a memorandum	45
5.7	Rozhovory	46
6.	Chronologický popis novodobé plánovací historie NNŽ.....	46
7.	Diskuse	49
8.	Závěr.....	50
9.	Bibliografie	52
10.	Seznam tabulek	55
11.	Seznam obrázků	55
12.	Seznam příloh.....	56

1. Úvod

Pro udržitelný rozvoj měst je důležité, aby se k rozvoji využívala volná nevyužitá místa zejména uvnitř urbanizovaných území. Dosavadní trend byl spíše opačný a naopak docházelo k rozvoji měst v jejich periferiích, označováno jako suburbanizace, kdy byl často tento růst nekontrolovatelný.

Plochy, které by se měly prvotně využívat pro rozvoj měst i obcí, jsou označovány jako brownfields a představují urbanizovaná území, která už ztratila svou původní funkci, nejsou využívány nebo jejich dnešní využívání není vhodné vzhledem třeba k poloze města (Maier, a další, 2012). Nákladové nádraží Žižkov se řadí právě mezi území brownfields, protože už přestalo být využíváno pro svůj původní účel a v dnešní době není ani jinou funkcí efektivně nahrazeno.

Rozvoj na periferiích není často v praxi dostatečně limitován, a proto investoři dávají většinou přednost před revitalizací brownfields právě výstavbě na „zelené louce“. Z mnoha statistik plyne, že výstavba na těchto místech je méně finančně náročná. Tato výstavba nese řadu i negativních následků, kdy dochází k plýtvání často kvalitních bonitních půd, vynaloženy vysoké finanční prostředky na zajištění infrastruktury, často bývá nízká hustota zástavby a území je funkčně rozděleno na bydlení, práci a služby. Proto v moderní společnosti čím dál častěji nabývá na významu opětovné využívání urbanizovaného území, jako jsou brownfields. Zvýší se tím jednak hustota zástavby a z toho plynoucí větší počet obyvatel uvnitř měst,lepší se samotné využití území a stoupne obraz města (Kadeřábková, a další, 2009).

Tím jak v posledních několika letech brownfields poutají na sebe větší pozornost z řad soukromého sektoru nebo široké veřejnosti začíná docházet pomalu k jejich revitalizaci. Proto jsem si vybral právě téma na brownfield Nákladového nádraží Žižkov, jelikož bydlím nedaleko a denně se pohybuji v jeho blízkosti. Cílem práce bude zjistit, proč plánování revitalizace Nákladového nádraží Žižkov trvá tak dlouho a jaké faktory takový rozvoj mohou ovlivnit.

2. Cíle práce

Cílem této práce je posouzení současné plánovací situace v území. Popsat v chronologickém sledu novodobou plánovací historii Nákladového nádraží Žižkov. Jaké strategie developerů a veřejné správy se při plánované přestavbě Nákladového nádraží Žižkov uplatňují a jaká ponaučení z tohoto dlouholetého procesu plánování plynou.

3. Metodika

Nejdříve jsem zpracoval literární rešerši, která má za cíl přiblížit dané téma. Zaměřuje se na rozvoj území z hlediska udržitelnosti, územní ekonomiky, aktérů územního rozvoje a veřejného zájmu. Popsány také podrobně brownfields a jejich možné revitalizace i se zahraničními zkušenostmi. Dále jsem shromáždil plánovací dokumenty a informace, které mají vazbu na Nákladové nádraží Žižkov. Plánovací dokumenty jsou poskytnuté převážně od městské části Prahy 3 a z dalších veřejně dostupných zdrojů, jako například internetového portálu odboru územního rozvoje hlavního města Prahy. Mezi dokumenty jsou hlavně Územně plánovací podklady a Územně plánovací dokumentace.

Další část je analytická, ve které popisují historický vývoj území, analyzují majetkoprávní vztahy vymezeného území, pro zjištění vlastníků, kteří patří také mezi skupinu aktérů v území. Další aktéři území jsou zjištěny po nastudování studií. Popisují též postup prohlášení budovy nádraží za kulturní památku a postupné ukončování nákladového nádraží jako původní funkce tohoto území, protože obě věci hrají roli v procesu plánování. V této části analyzují různé existující plánovací dokumenty, které byly nastudovány v literární rešerši a nyní je popisován jejich přínos pro plánování. Podrobně popisují hlavně studie, které vizualizují představy aktérů v území a jsou časově seřazeny, tak jak v průběhu vznikaly. Plánovací dokumenty neposkytují všechny potřebné poznatky, nebo aby mohlo dojít k jejich upřesnění, jsou doplněny o informace získané z živých rozhovorů s aktéry.

V závěrečné části práce se nachází chronologický popis novodobé plánovací historie Nákladového nádraží Žižkov, který vychází ze shrnutí analytické části. Posuzují současnou plánovací situaci v území, a jaké příčiny mohou za tento dosavadní stav. Na základě vyhodnocení analytické části popisují strategii aktérů.

4. Literární rešerše

4.1 Udržitelný rozvoj území

Udržitelný rozvoj je znám již řadu let a za tu dobu prošel jeho pojem jistými změnami. Do širšího povědomí veřejnosti vstoupil zprávou Naše společná budoucnost (známé také jako zpráva Brundtlandové) Světové komise pro životní prostředí a rozvoj v roce 1987. Ve zprávě je definován jako: „*Trvale udržitelný rozvoj je takový rozvoj, který naplňuje potřeby přítomných generací, aniž by ohrozil schopnost budoucích generací naplňovat potřeby své*” (The World Commission on Environment and Development, 1987). V České republice podle § 18 odstavec 1 zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon) udržitelný rozvoj území spočívá ve: „*vyváženém vztahu podmínek pro příznivé životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a pro soudržnost společenství obyvatel území a který uspokojuje potřeby současné generace, aniž by ohrožoval podmínky života generací budoucích*”. Z výkladu Stavebního zákona plyne, že zachoval myšlenku zprávy Světové komise pro životní prostředí a rozvoj. Tato definice ze Stavebního zákona je provázána s třemi tzv. pilíři udržitelného rozvoje.

Pilíře udržitelného rozvoje

Udržitelný rozvoj bývá vysvětlován jako rovnováha mezi tzv. pilíři udržitelného rozvoje: ekologickým, sociálním a ekonomickým, někdy se uvádějí další dva. Hodnotu pilířů můžeme popsat ve smyslu potenciálu pro vytváření bohatství a blahobytu. Ekonomický pilíř tvoří zejména ekonomická činnost. Sociální pilíř tvoří soudržnost společnosti, kultura a další. Přírodní pilíř tvoří zdroje energie a surovin, ekosystémy atd. (Maier, a další, 2012). Tyto pilíře nám poukazují na stav území, tudíž v různých územích (obec, region) mohou jednotlivé pilíře vykazovat odlišné hodnoty a poukázat na problémové oblasti (např. velká nezaměstnanost). Proto by budoucí navrhovaná opatření měla dbát důraz na vyváženost všech pilířů.

4.2 Ekonomika a území

V územní (urbanistické) ekonomice se určité subjekty snaží co nejvíce zvýšit svůj zisk prostřednictvím pozemků, na kterých si sami určují jejich využití a tím se obce, města i regiony stávají prostorovými ekonomickými systémy. Ekonomika a urbanistika jako celek vysvětluje jednotlivé složky, které jsou vzájemně spolu spjaté.

Ukazuje, jak města fungují a budou se s jistou pravděpodobností rozvíjet dál. Přímé i nepřímé efekty, které záměry plánů vyvolají, mohou být i negativní (Maier, a další, 2006).

Územní rozvoj je vysvětlován jako veškerá investovaná hodnota v území, která zhodnotí pozemek, nemovitost nebo celý komplex nemovitostí. Finální podobou územního rozvoje může být třeba výstavba nebo rekonstrukce nemovitosti. Územní rozvoj je dán poptávkou po prostorech k bydlení, výrobě, službách či dopravě. Pokud v konkrétním území není dostatečná poptávka a přesto je tam investiční činnost, tak nemusí být vždy dosaženo zhodnocení investovaných finančních prostředků (Maier, a další, 2006).

Dva předešlé pojmy spolu velmi úzce souvisí, protože pokud má být investovaná činnost efektivní, šetrná a dlouhodobá, musí se nejdřív promyslet. Jinak plánovanou výstavbou mohou vzniknout negativní vedlejší efekty nebo při slabé poptávce nemovitost nemusí být zcela využita.

4.3 Aktéři územního rozvoje

Do procesu územního rozvoje vstupuje řada aktérů. Pod pojmem proces si můžeme představovat přípravnou fázi, takže i demolici stávajících objektů, výstavbu a okolní úpravy a například konečný prodej nemovitosti. Tyto aktéři mohou mít svůj osobní zájem za účelem zisku nebo veřejný zájem. Na výstavbě a nakládání s ní po dokončení se podílejí hlavně stavebníci, investoři a developeři (Maier, a další, 2006):

Stavebníci – rozvojovou činnost financují většinou půjčeným kapitálem, realizují výstavbu a často jsou i jejími uživateli.

Investoři – mohou jimi být individuální (osoby, firmy) nebo institucionální (banky, pojišťovny, spořitelny atd.). Stavebníci - investoři dostavěnou stavbu přímo užívají nebo mají v plánu ji dlouhodobě užívat. Samotní investoři, investují finanční prostředky do územního rozvoje, aniž by se přímo sami bezprostředně angažovali. Tyto finanční prostředky půjčují hlavně developerům, kteří realizují svůj projekt. Investorům, za půjčení plyne úrok, který se odvíjí zpravidla podle rizikovosti projektu.

Developeři – jsou podnikatelé, kteří investují prostředky půjčené od investorů především do koupi pozemků a výstavby budov za účelem budoucího zisku. Takto postavené budovy rovnou prodají (spekulativní developeři) či pronajmou nájemci.

Developer tedy není většinou koncový uživatel. Jejich zisky bývají velmi vysoké, ale s tím jsou spojena také rizika, které tyto projekty nesou.

Další subjekty územního rozvoje jsou blíže uvedeny (Maier, 2000) jako:

Vlastníci nemovitostí (pozemků) – chtějí zhodnotit co nejvíc svůj majetek, mohou toho dosáhnout v některých případech dvěma způsoby. Prvním je, že se budou sami starat o majetek a investovat do něho. Druhým ne vlastním přičiněním například, když se nově budou moci napojit na infrastrukturu, která byla vybudována z veřejných zdrojů a tím se může zvýšit hodnota nemovitosti nebo pokud byl pozemek doposud veden jako nezastavitelný a novým územním plánem se změnil na zastavitelný.

Projektanti – mohou působit jako individuální osoby nebo pracovat přímo ve stavební firmě. Pokud má projektant ustát konkurenci na trhu, měl by uspokojit v projektu vždy požadavky zákazníka. Požadavky musí být splněny v rámci předpisů, norem a nemá být opomenut veřejný zájem.

Realitní kanceláře, makléři – jsou zprostředkovateli obchodu prodeje nebo pronájmu budov, bytových a nebytových prostor a pozemků. Finanční procentuální odměna plyne z obchodu ceny, proto se snaží o co nejvyšší prodejní nebo nájemní cenu.

Činnosti jednotlivých subjektů územního rozvoje mohou být často spojené. Například vlastník bytového domu se rozhodne pro rekonstrukci, financuje ji z vlastních prostředků a stane se jejím investorem, opravu si provede sám, tím bude stavebníkem a nakonec se nastěhuje a bude konečným uživatelem.

4.4 Veřejný zájem

Veřejný zájem není definován v žádném zákoně, přesto je často poukazováno v zákonech právě na veřejný zájem.

V Ústavě je zmíněn v článku 23 odstavec 3 zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, kde ústavní činitelé slibují, že svou funkci budou vykonávat v zájmu všeho lidu a v článku 30 odstavec 1 zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, kdy Poslanecká sněmovna může zřídit vyšetřovací komisy pro vyšetření věci veřejného zájmu. V Listině základních práv a svobod je zmíněn na více místech. Mezi nejdůležitější bude patřit spojení s vlastnickým právem dle článku 11 odstavec 4 zákon č. 2/1993 Sb., Listina základních práv a svobod, kde omezení vlastnického práva musí

být na základě zákona a současně i ve veřejném zájmu. Poslední bude uveden § 2 odstavec 4 zákon č. 500/2004 Sb., Správní řád, kde je psáno, že: „*Správní orgán dbá, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem (...)*“.

Podle Encyklopedie o právu je charakterizován: „*Veřejný zájem je celoskupinový zájem, tj. takový zájem, který přesahuje zájem jednotlivce či pouhé frakce*“ (Juridictum, 2005).

Maier uvádí, že veřejné subjekty zastupují orgány obce, kraje a státu, jako politické (zastupitelstvo, rada) nebo odborné (stavební úřad, památková péče atd.). Mohou být veřejnými investory, stavebníky a orgány veřejné správy, ale vždy musí hájit na prvním místě veřejný zájem (Maier, a další, 2006).

Veřejný zájem definoval, jestli se to takto dá říct i Walter Lippmann, který ho vysvětluje takto: „*Dospělí lidé, musíme věřit, sdílejí stejné veřejné zájmy. Pro ně se veřejný zájem směřuje, a je často v rozporu s jejich soukromými a speciálními zájmy. Je-li tomu tak, můžeme říci, že veřejný zájem je zřejmý tím, co by si lidé vybrali, kdyby viděli jasně, racionálně a jednali nezaujatě a benevolentně*“ (Lippmann, 1955).

4.5 Brownfields

4.5.1 Pojem brownfields

V České republice je nejvíce zažitý právě pojem brownfields, který je převzat z anglického jazyka, protože doslovný překlad „hnědá pole“ se neuchytil. Lze si pod tímto pojmem představit území (budova, pozemek) různých rozměrů, již dnes ne plně funkční svému původnímu účelu, velmi často to jsou rozpadající se budovy a areály zarostlé vegetací. Představují především negativní stránku pro své okolí. Mohou být nositeli ekologické zátěže z minulosti, místem nepovolených skládek odpadů, obývány lidmi bez domova, zvyšují kriminalitu a okolí bývá často neobydleno.

Podíváme se na výklad pojmu brownfields. Brownfields představuje staré nevyužívané nebo nedostatečně efektivně využívané průmyslové a logistické zóny, komerční nebo obytné objekty (Kadeřábková, a další, 2009). Názvem brownfields jsou označována zastavěná území a další plochy, které už nemají svou původní funkci. Mohou být už zcela nevyužívány nebo způsob dnešního využívání vzhledem k lokalitě je nevhodný, pokud se jedná například o atraktivní polohu v centru města (Maier, a další, 2012). Podle CzechInvestu se rozumí pod pojmem brownfields

nemovitosti, které jsou pozůstatkem průmyslové, zemědělské, rezidenční, vojenské a podobné aktivity. Nemovitosti jsou zanedbané a málo využívané, až po její regeneraci mohou být teprve správně a funkčně využívány (CzechInvest, 2008a).

4.5.2 Terminologie

V souvislosti s brownfields se uvádí především tyto pojmy (Zamarský, a další, 2011):

Blackfields – patří tam území, která mají vysoce kontaminované půdy, podzemní a povrchové vody i mnoho dalších složek životního prostředí. Tímto způsobem znehodnocené území se stává překážkou pro nové využití.

Greenfields – volné plochy či pozemky mimo kompaktně zastavěná území sídel, kam se stěhují nové výrobní, skladovací a další činnosti.

Sanace – opatření, která slouží k nápravě nepříznivých poměrů.

Asanace – dílčím prvkem sanace. Odstranění a náprava částí, kdy dojde ke zlepšení životních podmínek v sídle či krajině.

Rekultivace – pozemky se uvádějí do původního stavu, ale ne vždy je to návrat k původní funkci pozemku.

Regenerace – obnova do původního stavu s předpokladem, že dojde k lepšímu novému využití.

Rehabilitace – návrat do původního stavu, kdy dojde k povznesení a znovunabytí původních vlastností.

Rekonverze – opětná přeměna, přestavba pro jiné funkční využití.

Konverze – dojde obecně ke změně, proměně či obrácení.

4.5.3 Brownfields jako problém rozvoje území

Brownfield má řadu negativních dopadů nejen na své blízké okolí, ale i na celé město či region. Nejedná se jen o estetickou stránku, kterou si veřejnost vybaví jako jednu z prvních věcí, když se hovoří o tomto problému.

Disparity využívání území mohou poškodit udržitelný rozvoj území. Dochází k ním zejména, když některé území je využíváno nadměrně, vůbec, nebo jen částečně než je jeho kapacita. Mezi tyto disparity patří i úpadek využívání zastavěného území, kam spadá i specifický případ Brownfields (Maier, a další, 2012). Když pro dané

území chybí často regulativní nástroje nebo nejsou dostatečně uplatňovány v praxi, investoři dávají většinou přednost před revitalizací brownfields nezastavěným územím a jejich zástavbě. Dochází potom k velkému plýtvání často kvalitních bonitních půd zapříčiněno výstavbou na „zelené louce“. Protože z mnoha statistik plyne, že výstavba na „zelené louce“ je ve většině případech méně finančně náročná než na již urbanizovaném území. Poté dochází k růstu obcí a měst v jejich periferiích označováno jako suburbanizace což nese řadu negativních následků. Často bývá nízká hustota zástavby a území je funkčně rozděleno na bydlení, práci a služby. To znamená velký zábor zemědělské půdy a vysoké finanční prostředky na infrastrukturu. Tudiž v moderní společnosti nabývá na významu opětovné využívání urbanizovaného území, jako jsou brownfields. Zvýší se tím hustota zástavby a počet obyvatel uvnitř měst,lepší se samotné využití území a stoupne obraz města (Kadeřábková, a další, 2009).

Vzhledem k některým lukrativním pozemkům v centru měst, kde se nacházejí brownfields mohou být i přes vyšší náklady pro investory tyto pozemky zajímavé. Když budou k tomu pro území dostačující regulativní nástroje, které omezí výstavbu na „zelené louce“ jak uvádí Kadeřábková a spol. mohou se tyto problémy s brownfields do budoucna vyřešit.

4.5.4 Regenerace

Regenerace brownfields je procesem multidisciplinárním, protože na rozdíl od standartních projektů do tohoto procesu vstupuje mnoho různých specifických faktorů. Hlavně u větších rozloh areálů brownfields, protože nejspíš negativně zasáhly i své okolí, tak není možné řešit pouze jen problémy uvnitř těchto prostor. Musí se dbát na věci pod zemí, jako je kontaminace, stavební konstrukce nebo technická infrastruktura. Na povrchu by se mělo přiklonit buď k variantě demolice objektů či využití s novou funkcí. Vše souvisí s okolním územím a jeho celkovému rozvojovému potenciálu. Nesmí se opomenout obyvatelé a financování, ze kterého bude provedena realizace (Vojvodíková, a další, 2012).

V Národní strategii regenerace brownfieldů je vizí celkové ozdravení území, rozšířit možnosti podnikatelům, zlepšit stav životního prostředí a nově využít nepoužívané území s přihlédnutím k vytvoření kvalitního osídlení a krajiny, za předpokladu, že budou respektována kulturně-historická, ekonomická, ekologická a sociální hlediska. Brownfieldy brzdí rozvoj převážně urbanizovaného území,

omezují ekonomický rozvoj, špatně působí na environmentální složku, mají sociální dopady a působí neesteticky na své okolí. Vhodná regenerace může tyto nedostatky odstranit a vytvořit například i nová pracovní místa. Brownfieldy blokují rozvojové rezervy a nemohou být efektivně využita pro novou zástavbu. Pokud by se tyto plochy více využívaly, mohou se snížit podstatně výstavby na „zelené louce“ což přispěje k rovnoměrnému a trvale udržitelnému rozvoji. Regenerace brownfields je v mnoha případech tvořena rekonstrukcí objektů pro jejich nové využití. Pokud technický stav objektů nebo kontaminace území neumožní rekonstrukci, přijde na řadu rekultivace a následná obnova. Rekultivace spočívá v uvedení pozemků do původního stavu a obnova přinese nové efektivní a funkční využití. U větších lokalit brownfields dochází k rozdělení do segmentů podle jejich stavu a tomu odpovídá i samotná regenerace, jelikož je někde použita rekonstrukce nebo rekultivace a obnova objektů (CzechInvest, 2008b).

Úspěšná regenerace brownfields je dána několika faktory (Kadeřábková, a další, 2009):

- Poloha
- Environmentální složka
- Potenciál budoucího využití území
- Majetkoprávní vztahy
- Infrastruktura
- Výsledná návratnost investice
- Zdroje financování
- Pokrytí nákladů
- Správná regulace
- Zvládnout řízení rizik
- Vztah obce a občanů

Proces regenerace od výchozího stavu až po výstavbu jak uvádí Ferber a další.

Tabulka 1: Proces regenerace brownfields

Stav	Co to znamená v praxi	Dopady na veřejný sektor
Rekultivace	Obnovení podmínek na staveništi tak, že odpovídají 'greenfield'.	Náklady mohou být vysoké, a jestliže nebyly uhrazeny developerem, pak je úhrada z veřejných zdrojů rozhodující.

		Bez působení veřejného sektoru (a financování) v tomto stadiu je nepravděpodobné, že se podaří rekultivace.
Definování cílů projektu a příprava	Riziková analýza a ohodnocení staveniště. Příprava programu prací (Náklady a harmonogram). Zajištění financování a potřebných povolení. Výběr a schválení dodavatelů.	Tyto úkoly musí být provedeny a odsouhlaseny příslušnými orgány předtím než budou zahájeny jakékoliv práce na staveništi. Budou vyhlášena výběrová řízení pro určení dodavatelů, zvláště když budou užity fondy EU. Je potřebné příslušná opatření, aby se zabránilo problémům. Je také třeba v tomto stadiu seřadit předpisy z oblasti životního prostředí.
Demolice a asanace	Demolice a odstranění budov a jiných konstrukcí. Odstranění (pokud je to vhodné) podzemních staveb. Likvidace nebezpečných odpadů (azbest atd.)	Toto může být nákladná položka, zvláště když je nutno odstraňovat podzemní stavby. Je potřeba komplexně splnit požadavky z oblasti ochrany životního prostředí (azbest, ropné látky).
Dekontaminace	Vyčištění (nebo odstranění a uložení) kontaminované zeminy. Vyčištění kontaminovaných podzemních vod. Odstranění nebo vyčištění odpadů z předcházejícího užívání.	Pro významně kontaminovaná staveniště bude tato operace tvořit hlavní položku nákladů. Toto období může být poměrně dlouhé (několik let) a může být použito rozfázování. Je nutné užít nejlepší dostupné technologie a postupy (best practice).
Obnova a terénní úpravy	Stabilizace terénu (je-li to nutné). Terénní úpravy staveniště (zatravnění, výsadba stromů atd.)	Závisí jak na stavu staveniště, tak na plánovaném novém užití. Jsou to klíčové aktivity pro atraktivnost a prodejnost.
Nová výstavba	Dokončení transformace nevyužitého brownfield na staveniště, které může být plně využíváno.	Nová výstavba může být prováděna veřejným sektorem (pro jeho vlastní užití), soukromým sektorem a prostřednictvím přístupu PPP. Některé veřejné investice (např. infrastruktura) mohou být použity dokonce pro projekty soukromého sektoru.
Infrastruktura a služby	Přístupové komunikace, komunikace na staveništi, parkoviště, veřejné osvětlení atd.	Některé položky mohou být zajišťovány ve fázi obnovy. Některé náklady mohou být uhrazeny obcemi nebo veřejnými službami.

	Zásobování vodou, kanalizace, elektřina, plyn, horkovody. Jiné služby (telekomunikace, IT atd.)	
Výstavba objektů	Běžné projekty výstavby.	Přichází v úvahu v případech, kdy veřejný sektor má zájem užívat budovy nebo při výstavbě objektů pro prodej nebo pronájem nebo když není nalezen vhodný investor.
Provoz a údržba	Obzvláště, když budou budovy pronajímány.	Rozhodující jsou místní zastupitelské orgány. Pokud příjmy z pronájmu jsou nízké v důsledku selhání trhu, může být také potřebná veřejná podpora.

Zdroj: (Ferber, a další, 2006)

4.5.5 Přístup k regeneraci v zahraničí

Rozdílný rozvoj průmyslu má za následek, že v některých zemích došlo nebo dochází k úpadku průmyslu a někde je naopak teprve rozvíjen, hlavně v Indii a Číně. U vyspělých průmyslových států se úpadek týká některých průmyslových odvětví, jako je kovovýroba, těžební a textilní průmysl (Vojvodíková, a další, 2012). V posledních dvaceti letech si právě tyto vyspělé země začaly více uvědomovat regeneraci území, které byly dříve využívány k průmyslu nebo i jiné zástavbě. Tím jak se téma regenerace dostávalo do popředí zájmů politik, začínaly se vytvářet podmínky, nástroje a jiné iniciativy snažící se vyřešit tento problém. Z evropských zemí jde zejména o Velkou Británii, jež představila vlastní národní strategii státní podpory regenerace brownfields a dalšími zeměmi jsou Francie, Dánsko a z mimo evropských zemí Spojené státy a Kanada. Tyto země zajišťují regeneraci pomocí centrální agentury, využívají mnoho programů a nástrojů. Mezi nástroje spadají například brownfields fondy, daňové nástroje, pozemkové banky a další (CzechInvest, 2008b).

Anglie

Právě odtud nejčastěji dnes přicházejí příklady a návrhy regenerací pro Českou republiku. Značná historická industrializace Anglie řadí zem z hlediska největšího počtu brownfields. K silným stránkám regenerace v Anglii patří zejména podrobná databáze s pravidelnou aktualizací sloužící jako podklad pro zpracování politik a strategií. Dále státní agentura English Partnership, dlouhodobé partnerství mezi místní samosprávou a developery a zvyšující se zájem občanských iniciativ na procesu

regenerací. Důležité je podotknout na některé hlavní rozdíly mezi anglickými a českými podmínkami regenerací. Odlišné postavení a pravomoci místních samospráv, kdy anglický rozvoj je spravován centrálně. Městské regenerace patří společně s politikou bydlení, územního plánování a boji proti kriminalitě ve městě do agendy premiéra vlády. Posledním rozdílem je legislativa územního plánování, kdy anglické plány slouží pouze jako podklad pro rozhodování úřadů. Za uvážení stojí pro Českou republiku propojení politik regenerací s politikou bydlení (Doleželová, 2005).

Francie

Administrativní uspořádání Francie respektující malé obce je v Evropě jediné srovnatelné s Českou republikou. Obce mají i podobné kompetence v územním plánování a rozvoji. To, že francouzské obce a jejich sdružení jsou příjemci podnikatelské daně je jedním z důvodů pro jejich podnět k regeneraci, druhým je tradiční role starostů v územním rozvoji i odbornosti, kterou v tomto směru mají. Státní rozvojové agentury se zaměřují hlavně na obnovu problematických městských částí s centralizovaným řízením. Pozemkové banky jsou spíše regionálními nástroji a pro obce zajišťují zjednodušeně řečeno před přípravu pozemků. Před příprava spočívá v nákupu, uvedení pozemků do základního stavu (demolice, sanace půdy a ozelenění) a správa dokud nejsou předány obci s vytvořeným projektem nového využití a zajištěnými investory. Rozdíly ve francouzském přístupu představuje hlavně podpora státu u velkých investičních akcí a systémem územního plánování, jelikož je dost propojen s rozvojem ekonomickým a se státním strategickým plánováním. Dalším rozdílem oproti českým podmínkám jsou francouzské soudy řešící rychle a transparentně spory velkých projektů (Doleželová, 2005).

Příklad: Manchester, Anglie – Konverze průmyslových areálů

Manchester bylo tradiční průmyslové město, ale od padesátých let město postihl úpadek hlavně ve velkém poklesu textilní výroby. Střed města opustila polovina obyvatel, čtvrtě se vyprázdnily a opuštěné průmyslové areály se staly brownfieldy. Přesto je město dnes důkazem, že opuštěné výrobní objekty s novou funkcí mohou být úspěšné. Počátek obnovy města nebyl vůbec jednoduchý, impuls, který nastartoval proměnu, vzešel z přesunutí Muzea vědy a techniky. Byla to veřejná investice, která muzeum přesídlila do opuštěného železničního terminálu. Jeden objekt muzea se brzy rozrostl na komplex několika dalších objektů, to mělo za následek

spuštění i soukromých projektů. Neatraktivnější prostory jsou nedaleko muzea, vznikly kanceláře, byty, služby. Dominantní stavbou, která určuje jistě centrální část je Eastgate, jde o konverzi bývalé textilní továrny. Povedený příklad konverze je i komerčně úspěšný a architektky kladně hodnocený třeba zrekonstruovaný komplex chátrajících Britannia Mills z poloviny 19. století na 125 loftových bytů nebo Chorlton New Mill nově využíván pro bydlení, obchody a kancelářské prostory. Konverze Chorlton New Mill měla pozitivní vliv na okolí a nastartovala rozvoj městského území (Fragner, 2005).

Obrázek 1: Chorlton New Mill



Zdroj: (Fragner, 2005)

4.5.6 Financování

Hlavní překážkou u regenerace brownfields je vyšší finanční náročnost než u výstavby na „zelené louce“. Tyto zvýšené náklady jsou spojené s kontaminací areálu a špatného technického stavu objektu. Proto je důležité mít možnost používat různé finanční nástroje.

Někteří investoři vstupují i do rizikových investic, kde mají projekty nízkou záruku nebo i žádnou s vidinou získat vysokou návratnost. Přísloví „čas jsou peníze“ vystihuje právě tyto riskantní kroky investic. Čím déle se rozhoduje co s pozemkem či objektem bude, tím musí být větší míra návratnosti (Ferber, a další, 2006).

Pro regeneraci brownfields se používají tyto finanční nástroje (Vojvodíková, a další, 2012):

- Grantová schémata (veřejné, soukromé)
- Přímé investice (veřejné, soukromé)
- Fondy (strukturální fondy, národní rozvojové fondy)
- Pojištění a prostředky kumulativní
- Daňové a dotační systémy
- Úvěry a půjčky
- Ostatní finanční nástroje

Finanční náklady spojené s regenerací mohou být pokryty ze tří různých skupin. První skupinou je soukromý sektor, který se podílí na atraktivních projektech, kde je vysoká míra návratnosti investice. Druhou skupinou je veřejný sektor tedy prostředky státu směřující do projektů, u nichž není většinou ekonomická návratnost způsobená velkou kontaminací půd atd. Třetí poslední skupinou je kombinace soukromé a státní investice v projektech Public Private Partnership (Kadeřábková, a další, 2009).

Public Private Partnership a často používaná zkratka PPP je převzato z anglického jazyka a znamená Partnerství veřejného a soukromého sektoru. Kde bylo základem využít zdroje a schopnosti soukromého sektoru pro veřejnou infrastrukturu a služby. Dochází ke zvýšení kvality a efektivnosti veřejných služeb. Jde o smlouvu mezi veřejným a soukromým sektorem, přičemž si stát zachová vlastnictví a jistý vliv (Vojvodíková, a další, 2012).

Finanční prostředky z veřejných rozpočtů jsou důležité i pro projekty spolufinancované z fondů Evropské unie. Programové období 2014 – 2020 umožňuje financovat i projekty brownfields. V rámci Operačního programu Podnikání a inovace pro konkurenceschopnost bude podporována demolice a likvidace stavebního materiálu. U Operačního programu Životní prostředí bude podpora sanace vážně kontaminovaných lokalit, kde jsou prokázána rizika pro lidské zdraví a ekosystémy. V Programu rozvoje venkova půjde o doplnění, protože výběr některých projektů bude posuzován z hlediska možné revitalizace brownfields (Ministerstvo pro místní rozvoj, 2015).

5. Analytická část

5.1 Historický vývoj území

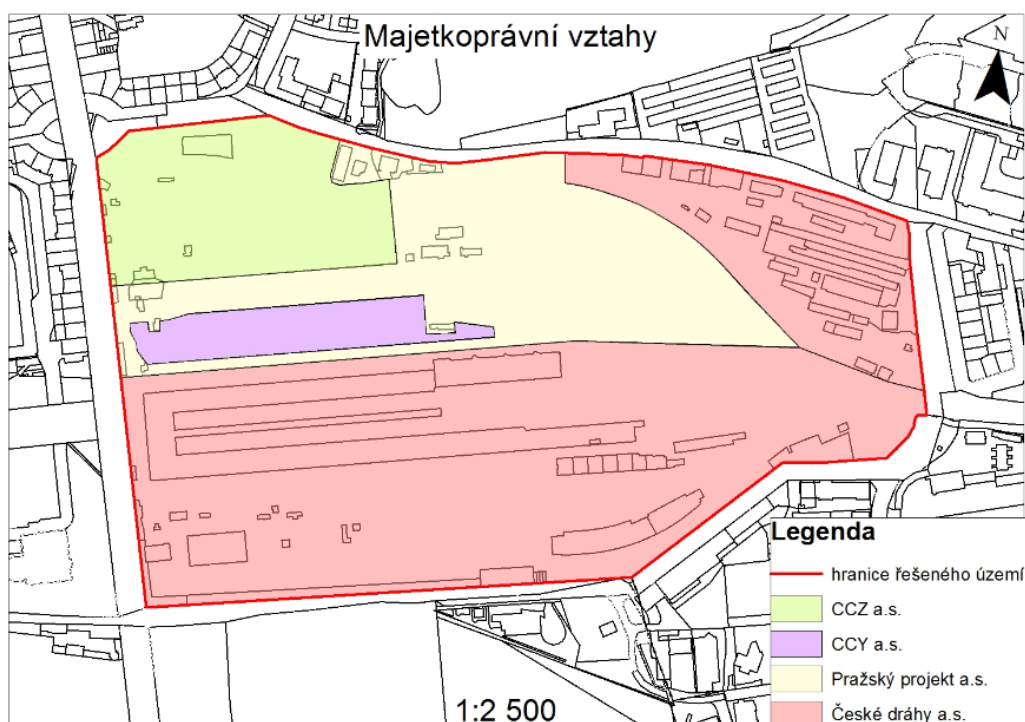
Projekt výstavby Nákladového nádraží Žižkov byl zahrnut v Dispozičním plánu budoucích železničních úprav v Praze. Plán předpokládal okolní rozvoj kolem nádraží v novou městskou čtvrť, a proto bylo nádraží navrženo tehdy v celkem odlehle poloze. Stavba nádraží začala v roce 1928 a o tři roky později začala výstavba skladišť a ramp, tedy dvou křídel a v roce 1934 se začala stavět na křídla kolmá hlavní budova. Pravidelný provoz nádraží byl zahájen 1. 3. 1936, kdy nádraží začalo sloužit k rychlému překlada zboží z vagonů do nákladních automobilů nebo k jeho skladování přímo na místě. Skladiště tvoří dvě křídla se dvěma patry a dvěma suterény. Křídla jsou doplněna vnitřními vagónovými a vnějšími automobilovými rampami. Severní křídlo má délku přes 260 metrů a jižní přes 350 metrů. Rozdíl křídel je dán převládajícím směrem přepravy, kdy delší křídlo sloužilo k výdeji z dráhy a kratší k prodeji na dráhu. Státní dráha používala vnitřní rampy a přesunovala zboží přes přízemní skladiště na vnější rampy. Soukromí dopravci používali vnitřní krytou rampu uprostřed kolejiště a zboží přesouvali pomocí výtahových věží a lávkami mezi křídly. Hlavní budova sloužila jako administrativní a nacházely se zde i služební byty. „Nákladové nádraží je významnou pražskou funkcionalistickou stavbou a provozní organizací do jednoho architektonicko-technického celku představuje patrně světový unikát” (NNŽ, 2014b).

5.2 Majetkoprávní vztahy

Vlastníci všech pozemků byli vyhledáni přes webový portál Českého úřadu zeměměřického a katastrálního, přes aplikaci Nahlížení do katastru nemovitostí. Vlastnické právo bylo zjištěno ke dni 13. 1. 2016 a tito vlastníci jsou uvedeni v příložené tabulce Příloha 1. V řešeném území se nachází čtyři vlastníci pozemků, kterými jsou: CCZ a.s., CCY a.s., Pražský projekt a.s. a České dráhy a.s. Dále byly vyhledávány v rejstříku justice.cz statutární osoby ke dni 13. 1. 2016 tak, aby došlo k odhalení vztahů mezi jednotlivými právníckými osobami. Vlastníky pozemků CCZ a.s., CCY a.s., Pražský projekt a.s. spojují dvě stejné osoby jménem Jonathan Wilkinson (vždy jako předseda představenstva) a Paulína Sjöstrandová (vždy jako předseda dozorčí rady), které jsou přítomny i v developerské společnosti Discovery Group a.s., kde Jonathan Wilkinson je (člen představenstva) a Paulína Sjöstrandová je

(členka dozorčí rady), (Ministerstvo spravedlnosti, 2015). České dráhy a.s. založily za účelem developmentu v oblasti Nákladového nádraží Žižkov dvě společnosti: Žižkov Station Development a.s. a RailReal a.s. Žižkov Station Development a.s. je společným podnikem s developerem Sekyra Group a.s. s majetkoprávním podílem 51:49 ve prospěch Českých drah. RailReal a.s. je společným podnikem s developerem SUDOP GROUP a.s. s majetkoprávním podílem 66:34 ve prospěch Českých drah (České dráhy, 2008).

Obrázek 2: Majetkoprávní vztahy



5.3 Aktéři v území

Mezi aktéry rozvoje Nákladového nádraží Žižkov patří veřejná správa, developeři, vlastníci a místní spolky.

Veřejná správa - zastupována převážně městskou částí Praha 3 pod, kterou spadá nádraží v rámci katastrálního území. Městskou část zastupuje především odbor územního rozvoje, zastupitelstvo a rada. Městská část Praha 3 si nechala zpracovat urbanistické studie, které mají ukázat možný rozvoj území a slouží i jako podklad pro změnu územního plánu. Veřejnou správu zastupuje i Magistrát hlavního města Prahy, respektive odbor územního rozvoje - Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (dříve Útvar rozvoje hlavního města Prahy), který také zpracoval studii

a zastupitelstvo, které schvaluje změny územního plánu. Veřejná správa by měla hájit veřejný zájem společnosti a zajistit takový rozvoj, který bude udržitelný a současně využije potenciál prostoru Nákladového nádraží Žižkov.

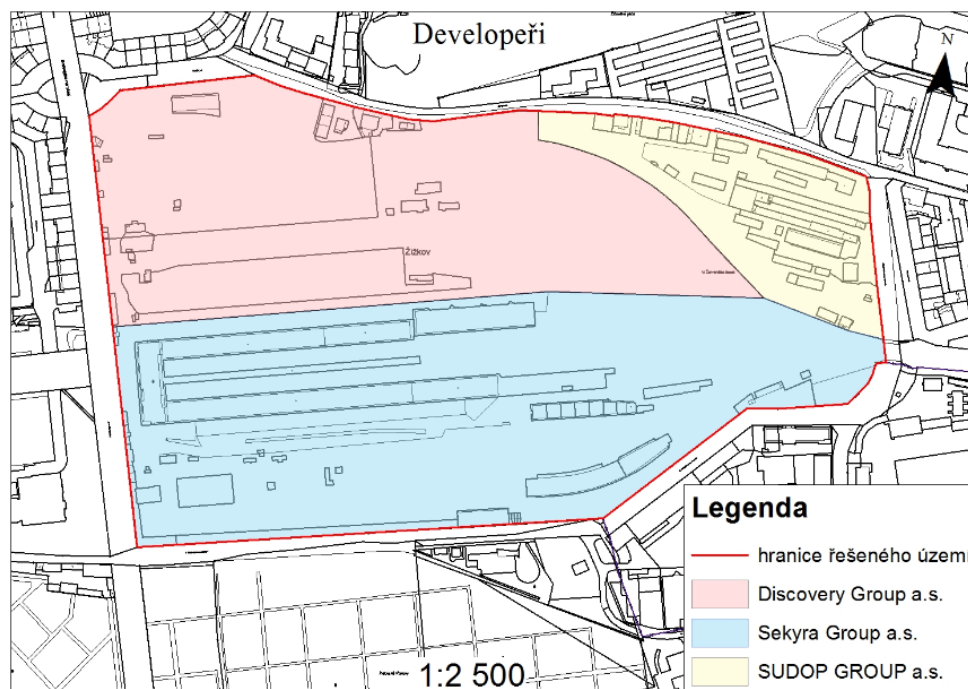
Developeři – v rozvojovém území Nákladového nádraží Žižkov se nachází tři developerské společnosti: Discovery Group a.s., Sekyra Group a.s. a SUDOP GROUP a.s. Vypracovali si také své urbanistické studie, na kterých společně spolupracují, aby byla zachována určitá kontinuita v územním rozvoji. Studie ukazují jejich představy o rozvoji území. Nákladové nádraží vzhledem ke své poloze je považováno za širší centrum Prahy a společně s velkou rozlohou areálu tvoří velmi atraktivní pozemky. Developeři budou mít snahu je maximálně využít, aby dosáhli finančních zisků.

České dráhy a.s. založily s developerem Sekyra Group a.s. společnost Žižkov Station Development a.s. k datu 14. 12. 2007. České dráhy a.s. založily s developerem SUDOP GROUP a.s. společnost RailReal a.s. k datu 6. 12. 2000 (Ministerstvo spravedlnosti, 2015). Žižkov Station Development a.s. spravují pozemky o rozloze 16,2 hektarech, RailReal a.s. spravují pozemky o rozloze 3,9 hektarech a Discovery Group a.s., která je spojená s CCZ a.s., CCY a.s. a Pražský projekt a.s. (viz. podrobně kapitola Majetkoprávní vztahy) spravují pozemky o rozloze 12,9 hektarů.

Vlastníci – vlastníkem pozemků jsou v severní části areálu CCZ a.s., CCY a.s. a Pražský projekt a.s. Tyto společnosti postupně odkoupily pozemky od Českých drah. Zbylou nadpoloviční část pozemků vlastní České dráhy a.s, které jsou původním vlastníkem celého areálu nádraží.

Místní spolky – mezi tuto skupiny se dá zařadit Tady není developerovo z.s. založeno roku 2011. Jejich snahou je zachování přírodních a kulturních hodnot na území Prahy 3. Nejdříve se zaměřili na záchranu Nákladového nádraží Žižkov hlavně její budovy, která byla v roce 2013 prohlášena kulturní památkou. Nyní se snaží v prostorách budovy zajistit vybudování kulturně-vzdělávacího centra. Přínos spolku bude zejména v medializaci Nákladového nádraží Žižkov, což přispělo k většímu zájmu veřejnosti a tlaku na veřejné instituce, které se tímto zabývají. Spolek založil také petici za záchranu nádraží, kterou podepsali tisíce lidí a byla předána ministři kultury (Tady není developerovo, 2011).

Obrázek 3: Developeři



5.4 Kauza prohlášení za kulturní památku

Prohlášení nádraží za kulturní památku trvalo 10 let a bylo tomu učiněno až na třetí pokus. Tím prvním, kdo podal návrh na zapsání nádraží za památkovou ochranu, byl Národní památkový ústav. Návrh byl podán v roce 2003 a žádost zůstala nevyřízena (NNŽ, 2014a). Klub Za starou Prahu podal nový návrh v květnu 2010. Důvodem podání bylo zjištění skutečnosti, že po návrhu Národního památkového ústavu nebylo dosud zahájeno řízení za prohlášení kulturní památky. Návrh byl doplněn o nové skutečnosti oproti předchozímu nevyřízenému návrhu. Zdůvodnění návrhu uvádí Nákladové nádraží Žižkov jako jedinečné v provozním řešení a představuje největší a nejlépe dochovanou funkcionalistickou průmyslovou stavbu v Praze. V rámci stavebního řešení lze předpokládat nové využití i bez větší hmotové úpravy. Zachování stavby pomůže čtvrti Žižkov zachovat její původní industriální podobu a současný rozvoj nádraží v moderním pojetí urbanismu může vytvořit nové přirozené centrum (Klub Za starou Prahu, 2010).

V lednu v roce 2011 Ministerstvo kultury tomuto návrhu vyhovělo a prohlásilo budovu za kulturní památku. Vlastník zastoupený společností Žižkov Station Development podal proti tomuto rozhodnutí rozklad, který tak řešila rozkladová

komise ministerstva kultury. Ministr kultury Jiří Besser odmítl v květnu 2011 potvrdit budovu za kulturní památku a předal věc odboru památkové péče, aby jí znova projednala.

V únoru 2012 Ministerstvo kultury prohlásilo podruhé budovu za kulturní památku. Vlastník se opět odvolal a rozkladová komise ministerstva kultury vrátila věc v srpnu téhož roku odboru památkové péče.

V listopadu 2012 Ministerstvo kultury prohlásilo potřetí budovu za kulturní památku a rozkladová komise ministerstva kultury prohlášení doporučila. Ministryně kultury Alena Hanáková podepsala 8. 3. 2013 definitivní prohlášení budovy za kulturní památku (NNŽ, 2014a).

K tomuto prohlášení došlo, jelikož Ministerstvo kultury shromáždilo všechny potřebné podklady a na jejich základě se rozhodlo, že objekt má dostatečné památkové hodnoty. Hodnoty spočívají především v unikátní funkcionalistické stavbě s vysokým technickým řešením a architekturou, která nemá svou koncepci na území České republiky obdoby. Dalším důvodem je možnost ekonomicky životaschopně konvertovat objekt pro jiné využití, prokázané během řízení opatřenými posudky. V neposlední řadě bralo Ministerstvo kultury v potaz, že veřejnému zájmu na ochranu kulturního dědictví budovy nebrání žádný jiný veřejný zájem (např. dopravní stavba). Tento závěr potvrdila i Městská část Praha 3, která v roce 2012 vydala usnesení, v němž uvádí, že neprosazuje takzvanou Jarovskou spojku a má záměr konvertovat budovu nádraží pro nové využití (Ministerstvo kultury, 2013).

5.5 Proces utlumování původní funkce nádraží

Úpadek provozu na Nákladovém nádraží Žižkov byl zaznamenán na konci 20. století. Souviselo to s útlumem výroby a tím pádem došlo ke snížení nároků i na nákladní dopravu. V té době také přicházel trend přechodu ze železniční nákladní dopravy na automobilovou nákladní dopravu. A nádraží nacházející se v širším centru Prahy bylo špatně dostupné pro nákladní automobily.

Plný vlakový provoz byl ukončen již v roce 2002, přičemž příjezdová kolej sloužila až do konce roku 2015 společnosti Rail Cargo Operator – CSKD. Tato společnost využívala severní část území, jako kontejnerové překladiště. Kontejnery mířily převážně z německých přístavů Hamburk a Bremerhaven a zpět.

Nyní se překladiště přesunulo z Nákladového nádraží Žižkov do přístavu v Mělníku. Ministerstvo dopravy svým rozhodnutím zrušilo původní funkci nádraží pro vlakovou přepravu zboží. Poslední soupravy vagonů byly odvezeny na konci roku 2015 a počínaje lednem roku 2016 oficiálně zanikla kolej spojující nádraží s železniční sítí. Nádraží ukončilo svoji funkci po 80 letech provozu, pravidelný provoz byl zahájen roku 1936 a ukončen na konci roku 2015 (Kráal, 2016).

5.6 Analýza dostupných plánovacích dokumentů

5.6.1 Zásady územního rozvoje

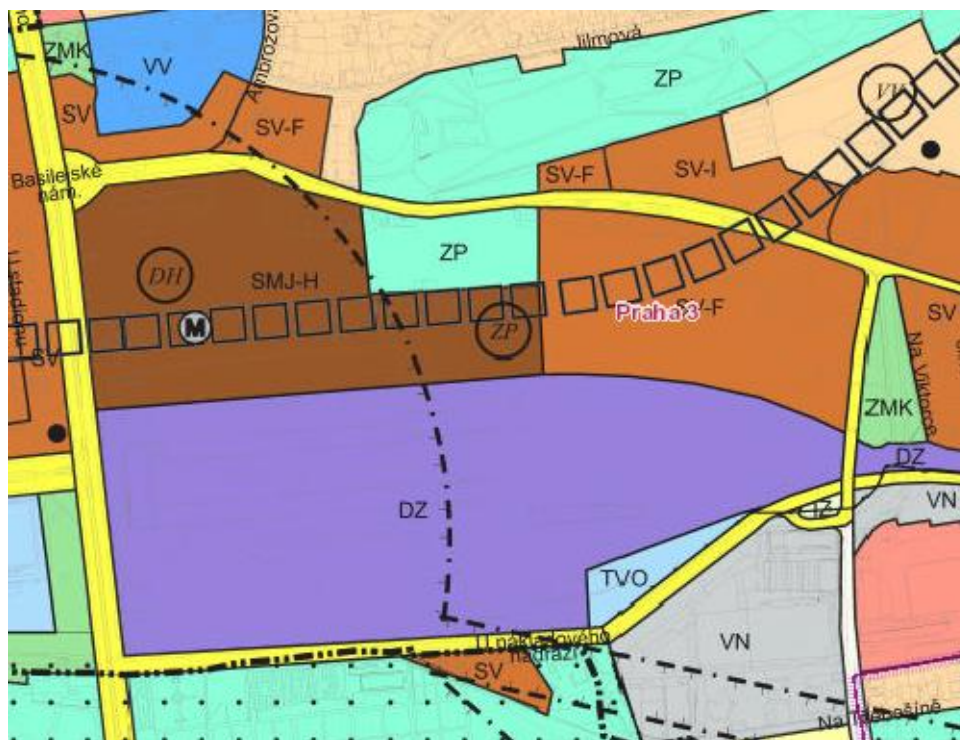
Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy jsou po aktualizaci číslo 1. účinné od října roku 2014. V textové části uvádí jako jednu z priorit udržitelného rozvoje území: „*Upřednostnit využití transformačních území oproti rozvoji v dosud nezastavěném území*“. Do této priority spadá Nákladové nádraží Žižkov, které by po transformaci sloužilo jako atraktivní polyfunkční centrum Žižkova. Textová část dále uvádí podmínky pro následné rozhodování v území. Mezi podmínky je například: vytvoření nového centra místního i nadmístního významu včetně občanské vybavenosti a pracovních příležitostí; soulad charakteru, hustoty a struktury zástavby s polohou v území a s možnostmi dopravní obsluhy a technické infrastruktury; propojení systému zeleně v území; ověření prodloužení trasy metra. V grafické části je území vyznačeno jako nadmístní transformační oblast (Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014b).

5.6.2 Územní plán

Platný je Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy z roku 1999, který prošel již mnoha změnami. V prostoru Nákladového nádraží Žižkov ve výkresu číslo 4. - Plán využití ploch (stav k 30. 6. 2015) jsou vyznačeny plochy: SMJ – smíšené městského jádra, SV – všeobecně smíšené, DZ – tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály, TVO – odpadové hospodářství, ZP – parky, historické zahrady a hřbitovy. Dvě funkční plochy bez specifikace rozlohy a přesného umístění v rámci jiné funkční plochy (značené v kroužku), a to DH – plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P + R; ZP - parky, historické zahrady a hřbitovy; poslední je uvedena trasa a stanice metra (Odbor územního rozvoje hlavního města Prahy, 2015).

Pro toto území bylo zpracováno několik podkladových studií popsány níže, které měly sloužit pro změnu platného územního plánu, ale k žádné konečné změně zatím však nikdy nedošlo. Kvůli prohlášení budovy nádraží za památku se proces pořízení změny vrátil nazpět.

Obrázek 4: Výkres Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy



Zdroj: (Odbor územního rozvoje hlavního města Prahy, 2015)

5.6.3 Stavební uzávěra

Městská část Praha 3 vydala územní rozhodnutí o stavební uzávěře, které nabylo právní moci dne 1. 6. 2006. Stavební uzávěra je uvalena na celé území Nákladového nádraží Žižkov, vymezena je ulicemi Jana Želivského, Malešická a U Nákladového nádraží. Zákaz stavební činnosti na území má být dočasný a má zajistit budoucí mimodrážní rozvoj celé této oblasti. Městská část odůvodňuje stavební uzávěru tím, že území představuje potenciální rozvojovou plochu a hlavním cílem je zamezení nekoncepční výstavby, která by znemožnila vybudování jednotně komponované městské čtvrti. Proto stavební uzávěru vydala pro celé území a ne jen pro jižní část, kde je v současné době podle platného územního plánu funkční využití: tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály a odpadové hospodářství (Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2016).

5.6.4 Studie

Zde jsou uvedeny dostupné studie v posloupnosti, tak, jak v průběhu času vznikaly. Následuje jejich podrobnější popis.

1. **Urbanistická studie s regulačními prvky Nákladové nádraží Žižkov**, objednatel: Městská část Praha 3, zhotovitel: Jan Sedlák – projekční ateliér, datum: 12/2006
2. **Urbanistická studie Nákladové nádraží Žižkov I. urbanismus a architektura**, objednatel: Žižkov Station Development a.s., Sekyra Group a.s., České dráhy a.s., Discovery Group a.s. a RailReal a.s., zhotovitel: A. D. N. S. Production s.r.o., Hamiltons Architects Masterplanners, CDI s.r.o., PETR FRANTA ARCHITEKTI & ASOC s.r.o., ETC European Transportation Consultancy s.r.o., datum: 28. 8. 2008
+ **Urbanistická studie Nákladové nádraží Žižkov II. dopravní řešení, infrastruktura, studie zatížení hlukem a vyhodnocení kvality ovzduší**, objednatel: Sekyra Group a.s., Discovery Group a.s. a RailReal a.s., zhotovitel: ETC European Transportation Consultancy s.r.o., ONEGAST s.r.o., DINPROJEKT, ATEM – Ateliér ekologických modelů s.r.o., datum: 28. 8. 2008
3. **Urbanistická studie Nákladové nádraží Žižkov I. urbanismus a architektura**, objednatel: Sekyra Group a.s., Discovery Group a.s. a RailReal a.s., zhotovitel: A. D. N. S. Production s.r.o., datum: 27. 11. 2009
+ **Doplnění urbanistické studie (jižní část území), určeno jako podklad pro změnu Územního plánu hlavního města Prahy č. 2600/00**, objednatel: Sekyra Group a.s., zhotovitel: A. D. N. S. Production s.r.o., datum: 29. 1. 2010
+ **Urbanistická studie Nákladové nádraží Žižkov II. demografická studie**, objednatel: Sekyra Group a.s., Discovery Group a.s. a RailReal a.s., zhotovitel: Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Katedra demografie a geodemografie, datum: 25. 5. 2010
4. **Urbanistická studie Nákladové nádraží Žižkov, podklad změny č. Z 2600/00**, objednatel: Městská část Praha 3, zhotovitel: Jan Sedlák – projekční ateliér, datum: 8/2010
+ **Příloha - dopravního posouzení**, objednatel: Městská část Praha 3, zhotovitel: European Transportation Consultancy, s.r.o., datum: 6. 12. 2010

5. **Urbanistická studie nádražní budovy**, objednatel: Sekyra Group a.s., zhotovitel: A. D. N. S. Production s.r.o., datum: 6/2012
6. **Koncepční rozvaha o území Nákladové nádraží Žižkov**, zhotovitel: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, datum: 12/2014

Studie 1.

Studie byla zpracována jako podklad návrhu změny územního plánu hlavního města Prahy. Změna územního plánu je navržena na plochy čistě obytné, všeobecně obytné, všeobecně smíšené, smíšené městské jádro a zeleň parková. Mezi hlavní rysy studie patří ponechání nádražní budovy, která je navržena jako památkově chráněný objekt. Přičemž hlavní budova by měla být ponechána v původním stavu a na ně kolmá dvě křídla mohou být transformována. To by umožnilo v určité míře zachování křídel jako památky a současně by mohla dostat novou funkci a využití.

Z půdorysu je patrné, že polovina navrhovaných budov má charakter městské blokové zástavby s vnitrobloky. Pro okolí nádražního areálu jako čtvrť Žižkov jsou tyto typy staveb typické a nově navrhovaná zástavba by mohla více zapadat do okolního prostředí. Navrhovaný objekt stavby u Basilejského náměstí dotváří náměstí, jelikož na straně areálu nádraží chybí stavba (výškový objem), která jinak obklopuje ze všech stran celé náměstí. Dalším významným prvkem je propojení parku Židovské pece s Olšanskými hřbitovy zeleným pásem vedeným skrz území ze severu na jih.

V území je navrženo několik výškových dominant, mezi hlavní patří dominanta městského významu s maximální výškou 65m a dvě menší dominanty čtvrti. Pro porovnání nejbližší výšková budova O2 Czech Republic má výšku střechy 85m.

Z funkčního využití budov se jedná o čistě obytné využití převládající v severovýchodní části, všeobecně obytné využití většinou umístěné v blokové zástavbě. Smíšené využití v severozápadní části a při ulici Malešická a U Nákladového nádraží. Nebytové využití – vybavenost u ulice Jana Želivského a v jihovýchodní části. Nebytové využití – veřejná vybavenost v severovýchodní části. Hlavním centrem území bude zejména nádražní budova a její okolí ze severu či východu, kde bude park.

Z hlediska dopravy územím neprochází žádná významnější komunikace, navrhovány jsou pouze komunikace s funkcí propojovací a obslužnou, komunikace se smíšeným provozem (obytné ulice a pěší zóny). Parkovací stání jsou většinou umístěna

v podzemních garážích, pouze z části na povrchu. Studie počítá s vedením trasy metra a zastávkou u severního křídla nádražní budovy. Oproti stavu v územním plánu je trasa metra posunuta jižně k nádražní budově. Území je dobře prostupné pro pěší a jsou zde vedeny i cyklistické trasy. Zeleň má zastoupení v plochách veřejné zeleně (parky), vyhrazené zeleně ve vnitroblocích nebo u čistě obytných budov a uliční prostor je doplněn stromořadím.

Studie se věnuje podrobně i regulačním prvkům, určuje tím závazný a maximální možný charakter budov a uliční prostor. Mezi hlavní prvky patří: závazná stavební čára, stavební čára s určenou tolerancí, regulační čára, maximální výška objektu a podlaží s tím související zmíněné výškové dominanty, koeficient zastavěných ploch a koeficient podlažních ploch. Studie zpracovala i technickou infrastrukturu, kde řeší: kanalizaci, zásobování vodou, tepelné rozvody, elektrickou energii a telekomunikace (Jan Sedlák - projekční ateliér, 2006).

Obrázek 5: Studie 1



Zdroj: (Jan Sedlák - projekční ateliér, 2006)

Studie 2.

I druhá studie byla zpracována jako podklad pro změnu územního plánu. Ukazuje společnou vizi tří investorů. V rámci změny územního plánu je navrženo pro celou plochu využití smíšené městské jádro a ze západu na východ prochází komunikační síť.

V této studii nebyla zachována nádražní budova. Na místě původní budovy je navržen městský bulvár, který bude tvořit základní osu území takzvané Jarovské spojky. Studie je doplněna o dopravní řešení, kde se počítá i s variantou bez Jarovské spojky a s Jarovskou spojkou na povrchu. Městský bulvár je kromě automobilové dopravy doplněn o prostor pro pěší, tramvajovou trať a metro (stanice). Z půdorysu studie plyne, že jižní část tvoří jeden větší blok a vnitroblok tvoří rozlehlá plocha zeleně a vodní prvek. Severní část má rozvolněnou zástavbu s plochami zeleně a půdorys připomíná vlajku Spojeného království. Východní část není nijak výrazná.

Další věcí je propojení parku Židovské pece s Olšanskými hřbitovy zeleným pásem, podobně, jak tomu bylo u předchozí studie. U Basilejského náměstí není ze strany nádraží souvislá zástavba a nedotváří tak prostor tohoto náměstí.

Výškové uspořádání je rozděleno do tří variant řešení. Varianta gradace je uváděna jako výchozí varianta studie, kde je základní myšlenkou většinová výšková zástavba na území. Gradace je stupňována od okraje území k náměstí jako centru. Varianta silueta má základní výškovou hladinu 15 nadzemních podlaží s přibližnou výškou 50 metrů a několika výškových dominant vyskytujících se zejména u náměstí. Tyto dvě varianty vykazují výškové dominanty v panoramatu. Nejvyšší budovy podle navrhované studie mohou mít 25 -35 nadzemních podlaží a maximální výšku 110 – 120 metrů. Varianta hladina má pro celé území stanovenou maximální výškovou hladinu 17 nadzemních podlaží s přibližnou výškou 57 metrů. V panoramatu se výška zástavby projevuje jen minimálně.

Jak už bylo zmíněno, funkční využití je dáno jako smíšené městské jádro, umožňující velkou řadu funkcí. Studie uvádí, že bydlení převládá zhruba z 80% a ostatní připadá na komerční funkce typu administrativa, obchody, služby, atd., přičemž procento bydlení se může snížit důsledkem změn na trhu. Komerční plochy jsou situovány především v západní části bulváru s náměstím a podél ulice Jana

Želivského jsou navrhovány administrativní budovy. Uzlovým bodem náměstí bude spojnice zeleného pásu Židovských pecí a Olšanského hřbitova s podélnou osou bulváru. Komerční plochy u náměstí budou převážně výškového charakteru.

Studie uvádí, že takto rozsáhlá výstavba bude trvat řadu let a jistě dojde ke změnám na trhu nemovitostí. Proto, aby koncept mohl reagovat na tyto změny, musí být zástavba co nejméně svazována fragmentací územního plánu a regulativy. Mezi regulativy se dá zařadit především maximální podlažnost a výška, jinak poloha budov není nijak závazně stanovena například určitým typem stavební čáry.

Vzhledem k velikosti rozvojové plochy studie počítá s několika etapami. Severní část je rozdělena do tří etap, východní část do jedné etapy a jižní část do čtyř etap. Poslední etapou bude dokončení bulváru – Jarovské spojky, přičemž během etap jsou ponechány dostatečné územní rezervy, které umožní povrchové i tunelové vedení Jarovské spojky (A. D. N. S. Production, Hamiltons Architects Masterplanners, CDI, PETR FRANTA ARCHITEKTI & ASOC, ETC European Transportation Consultancy, 2008).

Studie je doplněna o dopravní infrastrukturu, která je mnohokrát zmiňována, technická infrastruktura řeší kanalizaci, zásobování vodou, zásobování teplem a plynem, elektrickou energii a telekomunikace. Provedena je studie vlivu zástavby na zatížení obyvatel hlukem. Ze závěru plyne, že velká část zástavby bude zasažena nadlimitním hlukem, zejména u fasád orientovaných k silněji zatíženým komunikacím. Pro zachování hygienických limitů má být dbáno na možnosti urbanistické a stavební akustiky včetně návrhu dimenzování akustických oken.

Jako poslední bylo zpracováno vyhodnocení kvality ovzduší. V závěru je uváděno, že v rámci Prahy jde z hlediska kvality ovzduší za imisně středně zatíženou oblast. V místě výstavby a jejího okolí dojde k zvýšení imisní zátěže u všech sledovaných znečišťujících látek. Oproti současné situaci dojde k zlepšení u imisních prachových částic frakce PM10, protože dojde ke zpevnění ploch a navýšení zeleně, čímž se sníží prašnost z volných ploch (ETC European Transportation Consultancy, ONEGAST, DINPROJEKT, ATEM – Ateliér ekologických modelů, 2008).

Obrázek 6: Studie 2



Zdroj: (A. D. N. S. Production, Hamiltons Architects Masterplanners, CDI, PETR FRANTA ARCHITEKTI & ASOC, ETC European Transportation Consultancy, 2008)

Studie 3.

Tato druhá studie developerů slouží také jako podklad pro změnu územního plánu. Byla zpracována jako společná vize tří investorů, přičemž východní část území, spravovaná investorem RailReal a.s. se shoduje s předchozí studií. Studie byla později doplněna investorem Žižkov Station Development a.s., který z části změnil své zájmové území tak, aby to mohlo sloužit jako podklad pro změnu územního plánu. Změna územního plánu je navržena na plochy smíšeného městského jádra, všeobecně obytné, zeleň parkovou, komunikační síť a veřejné vybavení (plovoucí značka). Prostory budov škol a vnější plochy škol jsou navrženy v severovýchodní části území jako plovoucí značka.

Studie stále nepočítá se zachováním nádražní budovy a přes území vede takzvaná Jarovská spojka. Jarovská spojka by měla tvořit městský bulvár s automobilovou dopravou, prostorem pro pěší a tramvajovou trať. Východní část Jarovské spojky má být v tunelu, jelikož ve východní části bude především residenční čtvrť. Výška východní části území, kde bude začínat tunel, se postupně zvýší o 7 metrů, oproti západní části území. Tunel má zajistit lepší životní podmínky pro obyvatele residenční čtvrtě a navýšený terén pojme zeminu ze stavebních prací.

Pozvolný přechod převýšení má zajistit zelený pás o šířce 70 metrů, který bude propojovat Židovské pece s Olšanskými hřbitovy. Vzhledem k zavedení této části Jarovské spojky do tunelu, bude zelený pás ucelený bez protnutí dopravní komunikace. Studie uvádí, že budování tunelu Jarovské spojky by bylo celoměstskou investicí.

Dále jsou navrženy dvě hlavní kolmé komunikace na bulvár. Jedna ve východní a druhá v západní části, které protínají celé území a propojí ulici Malešickou s ulicí U Nákladového nádraží. Z půdorysu plyne, že jižní zástavbu tvoří především bloky, které nejsou uzavřeny a jsou průchozí. Uprostřed severní části je objekt ve tvaru obdélníku, z něhož po krajích vystupují do výšky další stavby. Nacházet se zde bude multifunkční objekt (obchodní centrum). Nad multifunkčním objektem bude z části střechy upravený terén zelené plochy a vystupující budovy budou spíše administrativního charakteru. Na severu u Malešické ulice bude zejména bytová zástavba a Basilejské náměstí dotváří navržená hmota budovy.

Jižní část bude tvořena residenční čtvrtí u bulváru a podél ulice Jana Želivského vzniknou multifunkční objekty. Pod multifunkčním objektem jsou navrhované plochy pro obchod, služby a restaurace. Centrální prostor by měl být tvořen parkem, který by tak tvořil plochu příčného náměstí. Výškové dominanty jsou situovány na začátku bulváru, na křížení bulváru s parkem a ve východní části u vyústění tunelu. Nejvyšší navrhovaná budova má maximální výšku 90 metrů a 25 nadzemních podlaží.

Plochy zeleně jsou zastoupeny především hlavním veřejným parkem protínajícím území ze severu na jih, dále se nacházejí především u bytových prostor, aleje v severní a stromořadí v jižní části podél bulváru. Alej by měla poskytnout bezpečný prostor pro cyklistickou stezku. Mezi regulativy se dá zařadit výšková hladina a uliční čára, která určuje vzdálenost mezi uličními čarami. 80 metrů ve směru kolmém na pruh hlavního parku (70m pruh parku + 2x5m na strany parku), 35 metrů ve východní části bulváru (osově symetricky), 50 metrů v západní části bulváru (30m šířka bulváru + 5m na jihu + 15m na severu). Studie měla být realizována v několika etapách. Severní část je rozdělena do tří, východní část do jedné a jižní část do čtyř etap (A. D. N. S. Production, 2009).

Byla zpracována i studie demografického vývoje, důležitým ukazatelem bude především celkový vývoj počtu obyvatel. Předpokládá se, že předávání bytů nebude plynulé a růst počtu obyvatel by měl probíhat v určitých etapách nebo vlnách.

Výsledky odpovídající střední variantě ukazují navýšení počtu obyvatel ze současných přibližně 71 tisíc na skoro 86 tisíc a to nejpozději v horizontu roku 2023 (Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Katedra demografie a geodemografie, 2010).

Ze strany Žižkov Station Development a.s. došlo z důvodu konzultování studie s Městskou částí Praha 3 a Útvarem rozvoje hlavního města Prahy (dnes Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy) k doplnění studie. Nejdříve na základě vyhodnocení výsledků jednání proběhla úprava vstupního zadání. Bylo potřeba změnit výškovou hladinu zástavby, která měla vliv na změnu půdorysné stopy objektů. Druhým důvodem doplnění bylo, že developer Discovery Group a. s. na začátku roku 2009 pro I. etapu svého projektu vypracoval projektovou dokumentaci pro územní rozhodnutí, které nebylo v souladu se závěry této společné urbanistické studie. Tím došlo ke zbrzdění studie i ke změně trasy metra ze severní části do osy bulváru. Doplněná studie měla sloužit jako podklad změny územního plánu č. 2600/00 (A. D. N. S. Production, 2010).

Obrázek 7: Studie 3



Zdroj: (A. D. N. S. Production, 2009)

Studie 4.

Druhá studie za městskou část měla taky sloužit jako podklad pro změnu územního plánu č. Z 2600/00. Jsou navrhovány plochy pro smíšené městské jádro, všeobecně smíšené, všeobecně obytné, čistě obytné, veřejné vybavení, zeleň parková

a pro komunikační síť. Studie se zabývá i územím podél železniční tratě, která vede do tohoto areálu, jelikož Bakalářská práce řeší pouze území areálu Nákladového nádraží Žižkov, bude tato nadstavba území popsána pouze v širší souvislosti s nádražím.

Studie stále nepočítá se zachováním nádražní budovy a na jejím místě je vedena takzvaná Jarovská spojka, která kopíruje železniční trať i mimo řešené území. Je vedena na povrchu o šířce 45 metrů s charakterem bulváru, kde se bude odehrávat souběžně automobilová doprava, pěší doprava a hromadná doprava (tramvajová trať a metro - zastávka). Park Židovské pece bude propojen s Olšanskými hřbitovy zeleným pásem jako park, přičemž bude ve středu přetnut Jarovskou spojkou.

V půdoryse severní části území je vidět objekt ve tvaru obdélníku, který bude sloužit komerčnímu využití (obchodní centrum). Basilejské náměstí je dotvořeno hmotou objektu, určenému k nebytovému využití. V severní a východní části se nachází obytné plochy a podél ulice Malešická plochy všeobecně obytné. V severovýchodní části je navržena plocha veřejné vybavenosti. Jižní část zahrnuje čistě a všeobecně obytné využití a směrem k Jarovské spojkě přechází ve smíšené a nebytové využití. Počet navrhovaných obyvatel v řešeném území je lehce přes 8 000 tisíc.

V území se nachází několik blokových hmot, charakter ostatních objektů má tvar jednoduchého obdélníku nebo čtverce. Hlavním centrem bude osa bulváru, kde se budou soustřeďovat komerční aktivity a velký kolmý veřejný park na osu bulváru. Dopravní řešení kromě zmiňované Jarovské spojky označované jako sběrná komunikace městského významu do území zanáší pouze obslužné komunikace. Navrženy jsou cyklistické trasy a pracuje se i s docházkovou vzdáleností metra, tramvaje a autobusu. Parkovací stání jsou umisťována do podzemních garáží.

Výškové určení budov, které se dá považovat za hlavní regulativ studie, je dáno možným počtem nadzemních podlaží a maximální povolenou výškou budov. Území má tři hlavní dominanty, jedna vedena typem městského významu s výškou 85 metrů a dvě dominanty čtvrti s výškou 65 metrů. Dominanty jsou situovány podél osy takzvané Jarovské spojky. Plochy zeleně jsou zastoupeny především veřejným parkem, uvnitř bloků jde o vyhrazenou zeleň a velký význam mají stromořadí v uličním prostoru (Jan Sedlák - projekční ateliér, 2010).

Studie byla doplněna o přílohu dopravní posouzení, zpracovanou jiným subjektem, ale vycházející právě z této studie. Cílem bylo prověření současné i budoucí předpokládané dopravní situace. Byl proveden návrh dopravního řešení plánovaného areálu a stanoveny potřebné úpravy stávající komunikační sítě. Počítalo se i s ne/realizací metra linky D. Současně bylo odvozeno maximální množství dopravy vyvolané provozem areálu na celkem 34 400 cest po dokončení celého areálu (bez metra). V případě výstavby metra klesl počet dopravy na 28 700 cest.

Z kapacitního posouzení zejména vyplynulo, že první etapa zástavby je možná napojením na stávající komunikační síť, aniž by došlo k zablokování situace v okolí. Zprovoznění dalších etap by mělo být vázáno na dokončení východní části Městského okruhu a Jarovské spojky. Ve výsledném stavu 2025 je prokázána kapacitní dostatečnost celé komunikační sítě po provedení drobných úprav, vyjma křižovatky Želivského – Vinohradská, způsobené hlavně nárůstem obecné dopravy, přičemž tato nová výstavba se podílí pouze nepatrně (European Transportation Consultancy, 2010).

Obrázek 8: Studie 4



Zdroj: (Jan Sedlák - projekční ateliér, 2010)

Studie 5.

Studie (spíše jen nástin vizualizace) vypracována za investora Sekyra Group a.s. pouze pro nádražní budovu a ne celou jižní část spravovanou tímto subjektem. Jedná se o první studii ze strany investora, která počítá se zachováním nádražní budovy. Nad platformou na střeše stávající nádražní budovy, mohou být umístěny

obytné nástavby, kanceláře, restaurace a další funkce. Přičemž se zde uvádí zpracování nové odborné studie a diskuze, určující množství a velikost těchto nových objektů nad platformou.

Na místě původního kolejiště uvnitř objektů (hlavní budova a na ně dvě kolmá křídla) v severní části by měl být zahlouben tunel pro automobilovou dopravu. Nad tunelem bude vedena tramvajová trať. Pod jižní částí kolejiště jsou navrženy podzemní garáže v celé délce nádražní budovy. V jižní části bude z části ponecháno stávající kolejiště a výtahové věže s lávkami, které budou sloužit pro přístup na platformu. Z návrhu plyne, že vnitřní prostor mezi křídly bude sloužit kromě tramvají hlavně pěším, budou zde odpočinková místa, předzahrádky restaurací, kaváren a vše doplněné o zeleň (A. D. N. S. Production, 2012).

Obrázek 9: Studie 5



Zdroj: (A. D. N. S. Production, 2012)

Studie 6.

Koncepční rozvaha o území byla vypracována jako pilotní projekt podle nového metodického postupu Metropolitního plánu Prahy. Koncepční rozvaha ukazuje rozpracovanost podkladové urbanistické studie sloužící pro návrh změny územního plánu (Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014a).

Studii zpracoval Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy (původně na ni pracoval ještě Útvar rozvoje hlavního města Prahy), ze začátku v koordinaci s městskou částí Prahy 3 i vlastníky pozemků. Po nějaké době byly práce přerušeny a Institut plánování a rozvoje po určitém čase dopracoval studii. V průběhu

zpracovávání studie, jak je uvedeno v rozhovoru 1., se vypracoval pracovní návrh 5. variant a bylo zapotřebí rozhodnout, jaká varianta se dále bude dopracovávat.

Městská část se shodla na výběru varianty č. 5 posun parku a nechala to dopracovat Institutem plánování a rozvoje. K výsledné podobě Koncepční rozvahy má městská část výhrady, protože se podle ní část parametrů zadání mění nebo ignoruje. Za nepřijatelné uvádí například vynechání požadavků pro veřejné vybavení (škola) nebo nevycházení ze studií od Ing. arch. Sedláka, jako je neprojednání a vložení půloblouku ve východní části území (Městská část Praha 3, 2015).

Studie v závěru uvádí, že práce na řešení území dospěla do momentu, kdy není možno dále pokračovat bez aktivní diskuze všech zainteresovaných stran, a proto Institut plánování a rozvoje považuje za důležité podepsání memoranda, kdy se nastaví pravidla pro vzájemnou spolupráci. Studie se zabývá i územím podél železniční tratě podobně jako studie 4, proto tato nadstavbová část bude řešena jen v širší souvislosti.

Návrh změny územního plánu by umožňoval revitalizaci území do doby, než bude vydán Metropolitní plán Prahy. Navržené využití je všeobecně smíšené, zeleň městská a krajinná, veřejné vybavení, urbanisticky významné plochy a dopravní spojení. Budova nádraží je nemovitou kulturní památkou, mezi křídly budovy se bude nacházet náměstí a do budov by se měly soustředit veřejné aktivity. Pro zachování charakteru místa je důležité ponechání půdorysu ve tvaru písmene U a hmotového řešení budovy včetně výtahových věží s lávkami. Větším zásahem bude vytvoření průjezdu v čele budovy pro prodloužení tramvajové tratě ze západu z ulice Olšanská na východ území.

Severní část území má pravomocné územní rozhodnutí o umístění komplexu obchodně administrativního centra, dvou bytových domů a hotelu při Basilejském náměstí. Studie toto respektuje a umožňuje to v širším návrhu uliční sítě. Studie dělí území do bloků, u nichž je popisována regulace. Kromě už zmíněné nádražní budovy a severní části s územním rozhodnutím se přesné využití určuje pouze u věže (nacházející se ve středu území na náměstí), kde má být z části umístěno veřejné vybavení (blíže nespecifikované) a dalším veřejným vybavením má být stavba školy situovaná v severovýchodní části u hlavního parku. V území by měla převažovat obytná zátěž a vzhledem k navržené struktuře se odhaduje přibližně 10 000 obyvatel.

Regulace je zastoupena uliční čarou a stavební čarou (uzavřenou, otevřenou a volnou). Výšková regulace popisuje západní a východní část rozvojového území, kde navazuje na výšku okolní stávající zástavby. Střed území bude mít výšku členitější, jako dominanta bude věž v centrální části doplněná pozadím vyšších domů, přesná výšková regulace bude navržena až po podepsání zmiňovaného memoranda.

Dopravní situace počítá s již nastíněnou tramvajovou tratí a metro zde není navrhované. Místo Jarovské spojky procházející středem území je navrhováno spojení Malešické ulice s ulicí Českobrodskou (nová ulice Jarovská), umožňující posílení dopravních vztahů směrem k východu. Nová Jarovská ulice, točna tramvaje a další na to navazující zástavba jsou navrhovány mimo řešené území této práce. Územím nádraží prochází jen obslužné komunikace a zklidněné komunikace. Parkovací stání budou řešena hlavně v podzemních garážích, na povrchu se jedná především o okolí nádražní budovy vzhledem k problematické výstavbě pod tímto objektem. Cyklistická stezka povede pouze v jižní části území.

Zeleň je zastoupena příčným zeleným pásem v podobě parku doplněném dvouřadou alejí, který bude propojovat park Židovské pece s Olšanskými hřbitovy. Hlavní park doplňují dva pásy zeleně, které vstupem do areálu se rozbíhají z osy zeleně vedené podél bývalé železniční tratě. Severní pás pokračuje směrem k parku Parukářka a druhý pás v jižní části navazuje na Olšanské hřbitovy (Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014a).

Obrázek 10: Studie 6



Zdroj: (Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2014a)

5.6.5 Vydaná územní rozhodnutí

Úřad městské části Praha 3, Odbor výstavby, jako stavební úřad vydal dne 20. 9. 2012 rozhodnutí o umístění stavby „Revitalizace nádraží Žižkov – Sever, Praha 3” na žádost společnosti CCZ a.s., která je spojená s developerskou společností Discovery Group a. s. Podkladem pro vydání tohoto rozhodnutí byla rovněž závazná stanoviska Magistrátu hlavního města Praha, Odboru kultury, památkové péče a cestovního ruchu jako orgánu státní památkové péče, která se vyjádřila kladně k realizaci záměru. Rozhodnutí umožňuje umístit soubor staveb obsahující dva stavebně a provozně propojené stavební celky, jejichž součástí je technická i dopravní infrastruktura. První stavební celek zahrnuje hotel, obchodní centrum včetně volnočasových aktivit a administrativní objekty. Druhý stavební celek zahrnuje stavbu pro bydlení, jako dva nadzemní celky, které budou umístěné na společné podnoži.

Proti rozhodnutí podali odvolání čtyři účastníci řízení, kterými jsou: hl. m. Praha, zastoupené Útvarem rozvoje hl. m. Prahy; Městská část Praha 3; České dráhy a.s., zastoupené Žižkov Station Development a.s. a Správa železniční a dopravní cesty. Odvolatelé zejména namítají rozpor záměru s úkoly a cíli územního plánování a s územně plánovací dokumentací, městské části se navíc nelíbí předimenzované obchodní centru a s tím související doprava. Městská část se v odvolání rovněž domáhala, aby Ministerstvo kultury změnilo závazné stanovisko Magistrátu hlavního města Prahy, Odboru kultury, památkové péče a cestovního ruchu.

O odvolání rozhodl Magistrát hlavního města Prahy, Odbor stavebního a územního plánu, který rozhodnutí o umístění stavby potvrdil dne 15. 11. 2013. V rámci řízení bylo rovněž potvrzeno stanovisko Ministerstvem kultury (Městská část Praha 3, 2014).

Proti rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy podala Městská část Praha 3 žalobu ke správnímu soudu. Městská část je zastupována právní kanceláří, která se domnívá, že Praha 3 má reálnou šanci na úspěch, protože rozhodnutí vykazuje řadu chyb. Závažným pochybením uvádí, že se magistrát nevypořádal s doloženými negativními stanovisky Útvaru rozvoje hl. m. Prahy a městské části k navrhovanému záměru, protože, když dojde ke shodě mezi stanovisky těchto dvou veřejných správ, vydá stavební úřad rozhodnutí podle shodných stanovisek (Městská část Praha 3, 2013b).

Ministerstvo kultury zrušilo dne 21. 8. 2014 své dřívější závazné stanovisko, které bylo podkladem pro rozhodnutí Magistrátu hlavního města Prahy, a proto se městská část rozhodla podat žádost o obnovu řízení o umístění stavby.

V současnosti se vede řízení o obnově a soudní řízení, jelikož lze vést tyto dvě věci najednou (Městská část Praha 3, 2014).

5.6.6 Master management plán a memorandum

Master management plán

Na podzim roku 2013 byla podepsána smlouva master management plánu projektu konverze Nákladového nádraží Žižkov v kulturně - vzdělávací centrum. Smlouva je mezi městskou částí Praha 3 společně s Žižkov Station Development a. s. (jako zadavatelé) a Becker a Poliakoff s. r. o. (advokátní kancelář), která plán vypracuje. Zadavatelé jsou si vědomi, že konverze budovy nádraží bude potřebovat obsáhlé komplexní řešení, a proto se rozhodli ještě před samotnou konverzí nechat si vypracovat takzvaný master management plán.

Konverze nádražní budovy v kulturně – vzdělávací centrum by měla být v měřítku celopražského někdy i uváděno jako celostátního významu. Záměr konverze by měl umožnit a vytvořit prostory pro různé významné kulturní instituce, například Národní filmový archiv, Galerie hlavního města Prahy, Muzeum hlavního města Prahy a případně další vzdělávací, kulturní i paměťové instituce nebo jejich součásti jako je Filozofická fakulta Univerzity Karlovy, Národní muzeum atd.

Master management plán by měl zjistit a prověřit různé odborné činnosti vyplývající z konverze budovy, které bude nezbytné provést. Dále identifikovat možné rizika a problémy konverze, stanovení harmonogramu jednotlivých kroků konverze, aby se dosáhlo co největšího efektu jednotlivých činností a ekonomické úspory pro investory konverze projektu. Plán bude zejména obsahovat tyto čtyři oblasti: právní analýzu, stavebně-technickou analýzu, provozně-ekonomickou analýzu a koncept komunikační strategie konverzního projektu nádraží. Právní analýza zahrnuje právní rozbor současného stavu a existující omezení konverze projektu, návrh budoucího nejvhodnějšího právního užití nebo výčet variant. Stavebně-technická analýza zahrnuje návrh stavebně-technických postupů a opatření k realizaci konverze budovy s ohledem na památkovou ochranu objektu. Provozně-ekonomická analýza obsahuje určení ekonomické náročnosti konverze a provozu jedné jednotky budovy, srovnání

těchto nákladů s alternativním řešením. Poslední částí je koncept komunikační strategie konverzního projektu nádraží jak mezi širokou veřejností, tak i mezi potencionální uživatele jednotek budovy (Městská část Praha 3, 2013a).

Master management plán byl vyhotoven v průběhu roku 2014 a slouží jako komplexní analyticko-návrhový dokument pro další postup konverze objektu. S tímto master management plánem do určité míry souvisí podepsané memorandum.

Memorandum

V roce 2014 bylo podepsáno memorandum o vzájemné spolupráci s cílem konverze Nákladového nádraží Praha – Žižkov na kulturně-vzdělávací centrum. Memorandum bylo uzavřeno mezi Ministerstvem kultury, Hlavním městem Prahou, Městskou částí Praha 3, Českými drahami a. s. a Žižkov Station Development a. s.

Signatáři memoranda potvrzují společný zájem na spolupráci a přípravě konverze nádraží na kulturně-vzdělávací centrum. Jelikož si jsou vědomi kulturního, historického a architektonicko-urbanistického významu nádraží a velkého potenciálu pro společenské využití (Ministerstvo kultury, Hlavní město Praha, Městská část Praha 3, České dráhy a. s., Žižkov Station Development a. s., 2014).

5.7 Rozhovory

Analýzy plánovacích dokumentů byly doplněny pomocí strukturovaných rozhovorů, které jsou uvedeny v Příloze 2.

Rozhovor	Datum	Dotazován zástupce
1.	29. 2. 2016	Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
2.	8. 3. 2016	Projekční ateliér
3.	22. 3. 2016	Městská část Praha 3

6. Chronologický popis novodobé plánovací historie NNŽ

Až do roku 2002 bylo Nákladové nádraží Žižkov plně využíváno pro své účely. Poté fungovalo nádraží pouze v severní části území jako kontejnerové překladiště, které definitivně skončilo ke konci roku 2015.

Po částečném ukončení provozu se o území začínaly zajímat developerské společnosti, které buď přímo odkoupily část pozemků, nebo založily společně

s Českými drahami společnosti, protože České dráhy byly původním vlastníkem celého areálu. Bylo to za účelem developerské výstavby na atraktivním místě v Praze. Na částečné ukončování provozu na nádraží reagoval Národní památkový ústav a podal v roce 2003 návrh na památkovou ochranu objektu nádraží, městská část Praha 3 vydala na celé území nádraží stavební uzávěru, která nabyla své moci roku 2006.

Jako první zpracovaná studie na území nádraží byla městské části vydaná v roce 2006. Přičemž osud nádražní budovy byl ponechán zcela na zpracovateli, který se rozhodl pro zachování budovy, jak je uvedeno v rozhovoru 2. V roce 2008 přišli developeři se svou první společnou studií a oproti první studii se v této nepočítalo se zachováním nádražní budovy a na jejím místě měla procházet Jarovská spojka. Na konci roku 2009 přišli developeři s novou studií, která byla v roce 2010 doplněna tak, aby mohla být podkladem pro změnu územního plánu. Protože na podmět městské části schválilo hlavní město pořízení změny územního plánu. V základních rysech se v podstatě studie nezměnila od předešlého návrhu developerů. Pořád nepočítala se zachováním budovy, územím byla vedena Jarovská spojka, přičemž oproti předchozímu návrhu měla být vedena ve východní části tunelem.

Ve stejném roce 2010 podal Klub za starou Prahu nový návrh na památkovou ochranu objektu, jelikož předchozí návrh zůstal dosud nevyřízen.

Studie doplněná developerem nesplňovala požadavky zadání, a proto si městská část v témže roce nechala zpracovat svou novou studii. Na jejím základě byl posléze zpracován návrh na změnu územního plánu, ale řízení o prohlášení památkové ochrany stále probíhalo a tím se proces o vydání změny územního plánu pozastavil. Druhá studie za městskou část byla označována často za kompromisní, protože po vyjednávání zainteresovaných stran došlo k jisté shodě na navrhovaných kapacitách, například koeficientu podlažních ploch, jak je uvedeno v rozhovoru 2. V území byla pořád navržena Jarovská spojka procházející místem nádražní budovy.

Na začátku roku 2011 Ministerstvo vyhovělo návrhu Klubu za starou Prahu a prohlásilo památkovou ochranu budovy. Proti tomu se odvolal vlastník zastoupený společností Žižkov Station Development a věc řešila komise ministerstva kultury. Ministr poté odmítl potvrdit budovu za památkově chráněnou a věc předal odboru památkové péče. Mezitím v roce 2011 vznikl, spolek Tady není developerovo a aktivně se vložil do záchranu budovy nádraží. Spolek kauzu kolem nádraží značně

medializoval, přitáhl tím pozornost veřejnosti a vytvářel tlak na veřejnou správu. V roce 2012 Ministerstvo kultury podruhé prohlásilo budovu nádraží za kulturní památku, kdy se vlastník opět odvolal.

V roce 2012 přišel developer Sekyra Group s novou studií zaměřenou pouze na nádražní budovu, která byla zachována, došlo by k její transformaci.

V polovině roku 2012 vydal stavební úřad městské části rozhodnutí o umístění stavby s názvem „Revitalizace nádraží Žižkov - sever“, proti tomu bylo vedením městské části podáno odvolání. Hlavní město rozhodnutí o umístění stavby potvrdilo a městská část reagovala podáním žaloby ke správnímu soudu, která stále trvá.

Koncem roku 2012 byla budova nádraží prohlášena potřetí za památku ministerstvem. Tentokrát komise ministerstva prohlášení doporučila a ministryně kultury podepsala 8. 3. 2013 definitivní prohlášení budovy za kulturní památku.

Na podzim roku 2013 bylo schváleno vypracování master management plánu ke konverzi Nákladového nádraží Žižkov v kulturně - vzdělávací centrum. Tento dokument byl vyhotoven v roce 2014. S tím souviselo do jisté míry i podepsané memorandum o vzájemné spolupráci s cílem konverze Nákladového nádraží Žižkov na kulturně - vzdělávací centrum v roce 2014. Druhým úsilím spolku Tady není developerovo bylo právě prosazení vybudování kulturně - vzdělávacího centra.

V roce 2014 dokončil Institut plánování a rozvoje studii nazvanou Koncepční rozvaha o území, kterou začal vypracovávat koncem roku 2012 tehdy ještě Útvar rozvoje hlavního města Prahy. Ze začátku to bylo v koordinaci s městskou částí a vlastníky. Studie byla vypracována podle nového metodického postupu Metropolitního plánu Prahy a je pilotním projektem. Studie ponechává památkovou budovu nádraží a místo Jarovské spojky vede v trase pouze tramvajovou trať. S výslednou podobou studie, ale není městská část spokojena, jak bylo uvedeno z jednání výboru a to samé plyne i z rozhovoru 3.

Ani Koncepční rozvaha neposunula proces plánování dál, a proto městská část požaduje novou urbanistickou soutěž. Soutěž má uspořádat Institut plánování a rozvoje, který městské části předložil možné varianty uspořádání a zastupitelstvo rozhodlo pro jednu z nich v únoru 2016. Z rozhovoru 1. a 3. vychází, že zadání vyjde z workshopu, kde budou zastoupeny všechny zainteresované strany a výsledný návrh soutěže má mít tedy oporu u všech stran, jelikož vzešel ze společného zadání.

7. Diskuse

V posledních letech se téma brownfields dostává do popředí i v České republice a je to jediné pozitivní, protože nesou sebou řadu negativ a zároveň mají plochy pro rozvoj. Pokud bychom porovnávali tento brownfield s procesem regenerace, jak uvádí Ferber, vidíme, že v tomto případě odpadá řada stěžejních kroků. Hlavními jsou demolice a asanace, v území se nachází pouze pár objektů, takže demolice nebude obtížná a u hlavní budovy dojde ke konverzi. Žádné skládky se zde nenachází, takže asanace není zapotřebí. Odpadá i dekontaminace, protože žádná zásadní kontaminace zeminy ani podzemních vod zde není. Ve srovnání s například průmyslovými brownfields, které jsou často zatíženy dopady z výroby nebo těžby, má tento železniční brownfield méně negativní výchozí stav. Přesto proces plánování budoucího rozvoje trvá řadu let a dosud nebyl ukončen, proto se podíváme na zahraniční regenerace.

Czechinvest uvádí, že vyspělé západní země se tomuto problému věnují minimálně dvacet let a za tu dobu své přístupy k regeneraci dovedly na vysokou úroveň. Mají řadu nástrojů jak se s tím vypořádat. Česká republika je podle mého názoru na počátku této nové výzvy, jak se vypořádat s již nevyužívaným územím a měla by se inspirovat právě od těchto zemí. Podle Doleželové stojí za uvážení propojení politik bydlení a regenerací. V Anglii tyto dvě politiky spadají pod agendu premiéra vlády, regenerace jsou tak důležitou složkou městských politik.

Pokud bychom měli porovnat dosavadní návrhy plánování, vycházíme hlavně ze studií představujících možný budoucí směr rozvoje s udržitelným rozvojem, který je definován ve stavebním zákoně. Tak se nabízí otázka, jestli by byla zachována udržitelnost z budoucího hlediska a nedocházelo k negativním jevům. Nákladové nádraží Žižkov zaujímá svou rozlohou přes 30 hektarů, to není zrovna nejmenší plocha uvnitř města a výstavba bude mít jistě vliv i na své okolí. Proto podle mého názoru můžeme porovnávat území z hlediska udržitelného rozvoje a jeho pilířů.

Studie ze stran developerů představují velké hmoty objektů, dojde k značnému nárůstu počtu obyvatel a tím se zvýší i dopravní zatíženost okolí. Zdá se, že je snaha z ekonomického pilíře vytěžit maximum. Tolik už se nepřihlíží k sociálnímu pilíři, obnovou území dojde k jistému zlepšení, ale naopak by nepovedená výstavba mohla být vnímána stávajícími obyvateli negativně. Takže by mohlo dojít k „rozdělení“ obyvatel na starousedlíky a nově přistěhované. Environmentální pilíř se zdá být

vyvážený. Maier popisuje udržitelný rozvoj jako rovnováhu mezi třemi pilíři udržitelného rozvoje: ekologickým, sociálním a ekonomickým. V tomto případě se zdá, že ekonomický pilíř má jednoznačně největší váhu.

8. Závěr

Proces plánování rozvoje tohoto území trvá již mnoho let a je zapříčiněn mnoha základními vstupy a faktory, které spolu souvisí a z části nejsou dosud vyřešeny. To vystihuje fakt, že se v území ještě nezačalo stavět a je pouhý železniční brownfield.

Do základních vstupů můžeme zařadit původní objekt nádraží, dopravní řešení (metro, Jarovská spojka) a současné využití plochy.

Objekt budovy nádraží je již památkově chráněn, ale proces prohlášení trval řadu let. Tento stav než byl objekt až na potřetí prohlášen za památku, měl negativní vliv na plánování v území, třeba na vydání změny územního plánu. V současnosti se jedná o konverzi objektu na kulturně-vzdělávací centrum.

Jarovská spojka byla v jednom volebním období prosazována a v dalším naopak nebyla. Tento záměr měl také zásadní vliv na rozvoj území, nakonec se od tohoto upustilo a nově má být vedena místem původní navrhované Jarovské spojky pouze tramvajová trať. Vedení metra zatím stále nevyřešené a návrhy polohy trasy se mění.

Současné využití plochy vystihuje nejlépe platný územní plán, kdy v jižní části jsou vedeny plochy pro železniční dopravu. Podkladových studií bylo pro změnu územního plánu zpracováno několik, ale ani v jednom případě nedošlo ke konečné změně. Mohlo za to několik skutečností a jednou z nich je dlouhotrvající prohlášení objektu za památku, kdy po jejím prohlášení se proces změny územního plánu vrátil nazpět.

Mezi faktory se řadí zainteresované strany a veřejná správa.

Kdyby byla od začátku stanovena jasná společná strategie všech zainteresovaných stran (vlastníci, developéři, veřejná správa), mohlo se úsilí, které do toho daly všechny strany proměnit dávno v reálnou výstavbu. Stanovily by se základní body a principy rozvoje území a společným postupem se naplňovaly i za cenu kompromisních řešení.

Státní správa ani samospráva zastupována městem a městskou částí neměla od začátku společnou vizi o území, a proto docházelo k nekonceptnímu jednání. České

dráhy jako akciová společnost prodaly část pozemků nebo uzavřely s developery vzájemné akciové společnosti, dříve než byla konkrétní představa o území. V situaci, ve které se dnes objekt nádraží nachází, lze do jisté míry předpokládat, že bude zpět plně převeden do vlastnictví státu například pod Ministerstvo kultury.

U samosprávy má na nejasnou vizi vliv hlavně politické vedení městské části, které se po volebním období měnilo. U takovýchto větších rozvojových projektů můžeme předpokládat delší časový postup plánování i výstavby než dva a více roků. Proto by se takovéto záměry měly řešit v širším okruhu, aby panovala shoda napříč politickým spektrem i s opozicí, která může být za pár let u vedení.

Strategie developerů a veřejné správy (městské části pod, kterou spadá území nádraží).

U developerů je zřejmé, že chtěli co největší plošnou a výškovou zastavěnost v území, i když své nároky postupně zmírňovali, jak ukazují studie. Ze strany jednoho developera byla snaha o demolici nádražní budovy a druhého zas o velké obchodní centrum. Pozitivem je park na jejich pozemcích a jeden developer po těžkých vyjednáváních připustil i veřejné vybavení (škola). Přesto strategií developerů je hlavně co největší možná výstavba za účelem dosažení finančních zisků.

Městská část v jednom volebním období prosazovala demolici nádražní budovy a na jejím místě vedení Jarovské spojky, kdy se mohlo zdát, že jde o střet dvou veřejných zájmů. Snaha městské části byla o rozumnou výstavbu zapadající do okolní zástavby s menší hmotou budov a navrhovanými obyvateli, veřejné vybavení, kvalitní veřejný prostor a zajištění veřejné dopravy. Až na zmíněné jedno volební období, kdy nebyla podpora významné historické nádražní budovy, bylo strategií městské části hájit veřejný zájem, postoj obyvatel a s tím souvisí vydaná stavební uzávěra.

Ze dlouhého procesu více než 10 - ti let plánování, které pořád není u konce a možná se nově konanou soutěží vrátí na samotný začátek, by mělo plynout jisté ponaučení i pro další podobná rozvojová území. Nejdříve by se měla veřejná správa rozhodnout, co v daném území požaduje, než začne s prodejem pozemků. Následuje stanovení společné koncepce všech aktérů územního rozvoje v území, která bude naplňována po celou dobu. Ještě před jejím schválením musí být akceptována veřejnou správou, hlavně u samosprávy napříč celým politickým spektrem. Tímto postupem může dojít k rychlejšímu koncepčnímu plánování a spokojenosti všem z nové výstavby.

9. Bibliografie

A. D. N. S. Production. 2010. Doplnění urbanistické studie, určeno jako podklad pro změnu Územního plánu hlavního města Prahy č. 2600/00. *studie 3*. 2010.

A. D. N. S. Production. 2012. Urbanistická studie. *studie 5*. 2012.

A. D. N. S. Production. 2009. Urbanistická studie Nákladové nádraží Žižkov I. urbanismus a architektura. *studie 3*. 2009.

A. D. N. S. Production, Hamiltons Architects Masterplanners, CDI, PETR FRANTA ARCHITEKTI & ASOC, ETC European Transportation Consultancy. 2008. Urbanistická studie Nákladové nádraží Žižkov I. urbanismus a architektura. *studie 2*. 2008.

CzechInvest. 2008a. Agentura pro podporu podnikání a investic. [Online] 2008a. [Citace: 15. 10. 2015.] <http://www.czechinvest.org/brownfieldy>.

CzechInvest. 2008b. Agentura pro podporu podnikání a investic. [Online] 2008b. [Citace: 10. 12. 2015.] <http://www.czechinvest.org/data/files/strategie-regenerace-vlada-1079.pdf>.

České dráhy. 2008. Dceřiné společnosti. ČD. [Online] 2008. [Citace: 13. 1. 2016.] <http://www.ceskedrahy.cz/skupina-cd/dcerine-spolecnosti/-9604/>.

Český úřad zeměměřický a katastrální. 2016. Nahlížení do katastru nemovitostí. [Online] 2016. [Citace: 13. 1. 2016.] <http://nahlizenidokn.cuzk.cz/>.

Doleželová, Lucie. 2005. EnviWeb. [Online] 2005. [Citace: 19. 3. 2016.] <http://www.enviweb.cz/clanek/geologie/55031/regenerace-brownfields-a-zahranicni-zkusenosti>.

ETC European Transportation Consultancy, ONEGAST, DINPROJEKT, ATEM – Ateliér ekologických modelů. 2008. Urbanistická studie Nákladové nádraží Žižkov II. dopravní řešení, infrastruktura, studie zatížení hlukem a vyhodnocení kvality ovzduší. *studie 2*. 2008.

European Transportation Consultancy. 2010. Příloha - dopravního posouzení. *studie 4*. 2010.

Ferber, Uwe a kolektiv. 2006. *Brownfields příručka - Interdisciplinární nástroj zaměřený na problematiku regeneraci brownfields*. [Pilotní projekt programu

Leonardo da Vinci] Ostrava : VŠB-Technická univerzita Ostrava, Fakulta stavební, 2006. CZ /04/B/F/PP-168014.

Fragner, Benjamin. 2005. Časopis vesmír. [Online] 2005. [Citace: 19. 3. 2016.] <http://casopis.vesmir.cz/clanek/rozklad-impulzem-rozvoje>.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. 2014a. Koncepční rozvaha o území Nákladové nádraží Žižkov. *Studie 6.* 2014a.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. 2016. Stavební uzávěry. [Online] 2016. [Citace: 1. 2. 2016.] <http://www.iprpraha.cz/clanek/81/prehled-stavebnich-uzaver>.

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy. 2014b. Zásady územního rozvoje hlavního města Prahy. [Online] 2014b. [Citace: 1. 2. 2016.] http://servis.prahamesto.cz/uzplan/Uzemni_plan_HMP/ZUR/1_AZUR/pravni_stav/Textova_cast.pdf.

Iuridictum. 2005. Encyklopedie o právu. [Online] 2005. [Citace: 24. 11. 2015.] http://iuridictum.pecina.cz/w/Ve%C5%99ejn%C3%BD_z%C3%A1jem.

Jan Sedlák - projekční ateliér. 2010. Urbanistická studie Nákladové nádraží Žižkov, podklad změny č. Z 2600/00. *Studie 4.* 2010.

Jan Sedlák - projekční ateliér. 2006. Urbanistická studie s regulačními prvky Nákladové nádraží Žižkov. *Studie 1.* 2006.

Kadeřábková, Božena a Piecha, Marian (eds.). 2009. *Brownfields. Jak vznikají a co s nimi.* Praha : C. H. Beck, 2009. ISBN 978-80-7400-123-9.

Klub Za starou Prahu. 2010. Nákladové nádraží Žižkov. [Online] 2010. [Citace: 2. 2. 2016.] <http://stary-web.zastarouprahu.cz/ruzne/zizkov-nadr.htm>.

Král, Lukáš. 2016. Nezávislý časopis o Praze 3. *Kauza 3.* [Online] 2016. [Citace: 3. 2. 2016.] <http://www.kauza3.cz/kauzy/kauza-nakladove-nadrazi/nakladove-nadrazi-zizkov-prestalo-po-80-letech-slouzit-svemu-puvodnimu-ucelu.html>.

Lippmann, Walter. 1955. *Essays in the Public Philosophy.* Boston : Little, Brown and Company, 1955.

Maier, Karel a kolektiv. 2012. *Udržitelný rozvoj území.* Praha : Grada Publishing, a.s., 2012. ISBN 978-80-247-4198-7.

Maier, Karel a Řezáč, Vít. 2006. *Ekonomika v území*. Praha : České vysoké učení technické, 2006. 80-01-03447-X.

Maier, Karel. 2000. *Územní plánování*. Praha : České vysoké učení technické, 2000. 80-01-02240-4.

Městská část Praha 3. 2015. *Jednání výboru pro územní rozvoj*. [Dokument - jednání č. 10] 2015.

Městská část Praha 3. 2013a. *Smlouva Master management plán*. [Dokument - usnesení č. 666] 2013a.

Městská část Praha 3. 2013b. *Zpracování správní žaloby*. [Dokument - usnesení č. 791] 2013b.

Městská část Praha 3. 2014. *Žádost o obnovu řízení - umístění stavby Revitalizace nádraží Žižkov - sever, Praha 3*. [Dokument - usnesení č. 806] 2014.

Ministerstvo kultury. 2013. Zpravodajství. [Online] 2013. [Citace: 2. 2. 2016.] <http://www.mkcr.cz/cz/zpravodajstvi/zpravy/ministryne-kultury-potvrdila-prohlaseni-nakladoveho-nadrazi-zizkov-za-kulturni-pamatku-169695/tmplid-228>.

Ministerstvo kultury, Hlavní město Praha, Městská část Praha 3, České dráhy a s., Žižkov Station Development a. s. 2014. Memorandum. 2014.

Ministerstvo pro místní rozvoj. 2015. Evropské strukturální a investiční fondy. [Online] 2015. [Citace: 11. 12. 2015.] <http://www.strukturalni-fondy.cz/cs/Fondy-EU/2014-2020/Operacni-programy>.

Ministerstvo spravedlnosti. 2015. Veřejný rejstřík a Sběrka listin. [Online] 2015. [Citace: 13. 1. 2016.] <https://or.justice.cz/ias/ui/rejstrik>.

NNŽ. 2014a. Nákladové nádraží Žižkov. [Online] 2014a. [Citace: 21. 1. 2016.] <http://nakladovenadrazizizkov.cz/historie-boje-za-zachranu-budovy-nnz>.

NNŽ. 2014b. Nákladové nádraží Žižkov. [Online] 2014b. [Citace: 2. 2. 2016.] <http://nakladovenadrazizizkov.cz/historie-budovy-nnz>.

Odbor územního rozvoje hlavního města Prahy. 2015. Územní plán sídelního útvaru hlavního města Prahy. [Online] 2015. [Citace: 1. 2. 2016.] <http://mpp.praha.eu/app/map/VykresyUP/>.

Tady není developerovo. 2011. [Online] 2011. [Citace: 14. 1. 2016.]
<http://tadynenideveloperovo.cz>.

The World Commission on Environment and Development. 1987. *Our common future*. New York : Oxford University Press, 1987. 0-19-282080-X.

Univerzita Karlova v Praze, Přírodovědecká fakulta, Katedra demografie a geodemografie. 2010. Urbanistická studie Nákladové nádraží Žižkov II. demografická studie. *studie 3*. 2010.

Vojvodíková, Barbara a kolektiv. 2012. *Brownfieldy - specifika, okolí a ideje*. Praha : Professional Publishing, 2012. 978-80-7431-100-0.

Zákon č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky.

Zákon č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon).

Zákon č. 2/1993 Sb., Listina základních práv a svobod.

Zákon č. 500/2004 Sb., Správní řád.

Zamarský, Vítězslav, a další. 2011. *Regenerace průmyslových ploch II. díl*. Ostrava : VŠB - Technická univerzita Ostrava, 2011.

10. Seznam tabulek

Tabulka 1: Proces regenerace brownfields 18

11. Seznam obrázků

Obrázek 1: Chorlton New Mill 22

Obrázek 2: Majetkové vztahy 25

Obrázek 3: Developeři 27

Obrázek 4: Výkres Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy 30

Obrázek 5: Studie 1 33

Obrázek 6: Studie 2 36

Obrázek 7: Studie 3 38

Obrázek 8: Studie 4 40

Obrázek 9: Studie 5	41
Obrázek 10: Studie 6.....	43

12. Seznam příloh

Příloha 1: Majetkoprávní vztahy

p. č.	vlastník	p. č.	vlastník	p. č.	vlastník
4450/77	CCZ a.s.	4476	České dráhy a.s.	4454	České dráhy a.s.
4464	CCZ a.s.	4477	České dráhy a.s.	4456	České dráhy a.s.
4465	CCZ a.s.	4478	České dráhy a.s.	4457	České dráhy a.s.
4466	CCZ a.s.	4480	České dráhy a.s.	4450/10	České dráhy a.s.
4467	CCZ a.s.	4450/1	České dráhy a.s.	4450/11	České dráhy a.s.
4468	CCZ a.s.	4450/12	České dráhy a.s.	4450/16	České dráhy a.s.
4469	CCZ a.s.	4450/13	České dráhy a.s.	4450/17	České dráhy a.s.
4470	CCZ a.s.	4450/3	České dráhy a.s.	4450/19	České dráhy a.s.
4450/37	CCZ a.s.	4450/4	České dráhy a.s.	4450/20	České dráhy a.s.
4450/54	CCZ a.s.	4450/5	České dráhy a.s.	4450/21	České dráhy a.s.
4450/60	CCZ a.s.	4450/53	České dráhy a.s.	4450/22	České dráhy a.s.
4450/64	CCZ a.s.	4450/6	České dráhy a.s.	4450/30	České dráhy a.s.
4463	Pražský projekt a.s.	4450/66	České dráhy a.s.	4450/31	České dráhy a.s.
4471	Pražský projekt a.s.	4450/73	České dráhy a.s.	4450/32	České dráhy a.s.
4472	Pražský projekt a.s.	4450/75	České dráhy a.s.	4450/33	České dráhy a.s.
4473	Pražský projekt a.s.	4450/81	České dráhy a.s.	4450/34	České dráhy a.s.
4474	Pražský projekt a.s.	4450/86	České dráhy a.s.	4450/35	České dráhy a.s.
4450/14	Pražský projekt a.s.	4450/87	České dráhy a.s.	4450/56	České dráhy a.s.
4450/45	Pražský projekt a.s.	4450/88	České dráhy a.s.	4450/57	České dráhy a.s.
4450/46	Pražský projekt a.s.	4450/89	České dráhy a.s.	4450/58	České dráhy a.s.
4450/47	Pražský projekt a.s.	4450/90	České dráhy a.s.	4450/59	České dráhy a.s.
4450/48	Pražský projekt a.s.	4452/1	České dráhy a.s.	4450/7	České dráhy a.s.
4450/61	Pražský projekt a.s.	4452/2	České dráhy a.s.	4450/79	České dráhy a.s.
4450/62	Pražský projekt a.s.	4452/3	České dráhy a.s.	4450/83	České dráhy a.s.
4450/63	Pražský projekt a.s.	4452/4	České dráhy a.s.	4450/9	České dráhy a.s.
4450/74	Pražský projekt a.s.	4452/5	České dráhy a.s.	4458/1	České dráhy a.s.
4450/78	Pražský projekt a.s.	4452/6	České dráhy a.s.	4458/2	České dráhy a.s.
4450/82	Pražský projekt a.s.	4452/7	České dráhy a.s.	4458/3	České dráhy a.s.
4460/1	Pražský projekt a.s.	4452/8	České dráhy a.s.	4458/4	České dráhy a.s.
4460/2	Pražský projekt a.s.	4481/1	České dráhy a.s.	4459/1	České dráhy a.s.
4450/2	CCY a.s.	4481/2	České dráhy a.s.	4459/2	České dráhy a.s.
4475	České dráhy a.s.	4481/3	České dráhy a.s.		
4451	České dráhy a.s.	4453	České dráhy a.s.		

Příloha 2: Rozhovory

Rozhovor 1.

Dotazovaný požadoval, aby bylo uvedeno, že Koncepční rozvaha o území (studie) byla poskytnuta Městskou částí Prahy 3 a ne jím, na kterou je v části rozhovoru dotazováno.

1. Jaký byl důvod zpracování Koncepční rozvahy o území Nákladového nádraží Žižkov?

Koncepční rozvaha vlastně byla zpracovaná v rámci toho, že se zpracovávala podkladová studie pro změnu územního plánu, a ta Koncepční rozvaha byla jen takový mezivýstup. Kdy byla snaha nejdřív navrhnout strukturu toho území, dohodnout jí s těmi aktéry a pak teprve to třeba dopracovat do fáze, že se tam stanoví přesně i kapacity zástavby a podobně. Takže kdyby Koncepční rozvaha prošla nějakou dohodou, tak by to následně bylo dopracováno do té úrovně podkladové studie pro změnu územního plánu.

2. Ve studii se uvádí, že byla vypracována jako pilotní projekt - ukázka regulační studie zpracované dle nového metodického postupu Metropolitního plánu Prahy. Proč bylo právě vybráno území Nákladového nádraží Žižkov a ne jiné?

To nebylo, že by bylo vybráno. Prostě v daný moment se řešilo Nákladové nádraží Žižkov jako jediné v téhle úrovni.

3. Má studie zavazující charakter například pro územní plán Prahy a v čem bude spočívat její přínos? Protože podkladových studií pro toto území už bylo několik a nepřineslo to zatím žádné změny územního plánu.

Obecně podkladové studie nejsou závazné, podle nich se vlastně pouze nakreslí změna územního plánu. Bavíme-li se teďka o platném územním plánu, tak ten je daleko méně podrobný než ta studie jako taková. Studie to ověří, ale teoreticky je potom možné tam umístit stavby i jinak, než je to navrženo v té podkladové studii, pokud to bude pořád v souladu s tím územním plánem. Takže závaznost v tomto smyslu není, ale nicméně, když se udělá studie v území s menším počtem aktérů, což Nákladové nádraží Žižkov je, tak se oni mohou dohodnout, že se podle studie postupovat bude, protože v jejich zájmu je mít nějakou koordinaci území. Takže to může fungovat jako v rovině dohody. A pokud by byl ještě zájem, tak se to může posunout dál, aby tam nějaká závaznost existovala. Může se to nechat zapsat jako územní studie, čímž se to vlastně stává územně plánovacím podkladem. Není to stoprocentně závazné, ale

stavební úřad, když tam umístí budovu, která není v souladu s tou územní studií, tak to musí odůvodnit. A potom jako nejvyšší stupeň závaznosti by byl popřípadě regulační plán a pokud by se všichni aktéři dohodli, že ho chtějí, tak si taky jakoby o něj mohou zažádat.

4. Vycházela tato studie ze studií, které si nechala vypracovat městská část Praha 3? Například z návrhu 5 variant podkladové studie nebo popřípadě z jiné?

Částečně to s tím souvisí. Je to tak vlastně, že o tu změnu územního plánu si zažádala městská část. Ta si na to někdy nechala zpracovat podkladovou studii už v minulosti. Jestli se nepletu, tak to byla studie, kterou řešil pan architekt Sedlák, někdy v roce 2006. Ta se zpracovala a počítala se zachováním budovy nádraží. Potom se změnilo zadání v tom smyslu, že se počítalo s prodloužením Olšanské ulice a se zbouráním budovy nádraží, takže ta studie se předělala, někdy v roce 2010. Součástí tady této nové studie tak bylo prodloužení Olšanské ulice a v tom i prodloužení tramvaje, které tam původně v tom roce 2006 nebylo. A s touhle podkladovou studií z roku 2010 se normálně pořizovala změna územního plánu. Potom se ale změnila situace v tom, že se budova stala památkově chráněnou, takže nebylo možné uvažovat se studií, která by ji bourala. Takže bylo potřeba změnit znovu tu studii, ale zároveň to nebylo už, že bychom se vrátili k studii z roku 2006, protože ta tam zase neměla tramvaj a zájem mít tam tu tramvaj přetrval. Takže byla dohoda mezi aktéry, investory, městskou částí, hlavním městem a námi (Institut plánování a rozvoje), že se nebude řešit úplně nová studie a naváže se na tu studii z roku 2006 a 2010. A pouze se to aktualizuje tak, aby to fungovalo s tou budovou i tramvají.

Těch 5 variant, které jste zmiňoval – to byl pouze proces v průběhu zpracování té aktuální studie, kdy se to pravidelně konzultovalo jak s městskou částí, tak s investory a v nějaký moment těch konzultací se dospělo k tomu, že tam bylo více variant uspořádání ústředního veřejného prostranství. Takže tam bylo uděláno 5 variant, o kterých si městská část rozhodovala, kterou variantu preferuje. To nebyl žádný definitivní krok, to bylo v průběhu zpracování té studie, kdy se dospělo k okamžiku, že bylo potřeba rozhodnout nějakou dílčí věc.

5. Jaká je spolupráce v procesu plánování Nákladového nádraží Žižkov mezi Magistrátem hlavního města Prahy - MHMP (Institut plánování a rozvoje hlavního

města Prahy - IPR) a městskou částí Prahy 3 – MČ P3 (Odbor územního rozvoje)?
Byla tato studie konzultována s městskou částí Prahy 3?

Dotazovaný uvádí, že to již říkal.

6. Byla studie konzultována i s dalšími aktéry územního rozvoje (developer, vlastník, atd.)?

Partneři, s kterými byla studie konzultována: Hl. m. Praha (primátor); MČ Praha 3 (starostka, radní, OÚR); MHMP OUP; Ministerstvo dopravy ČR; SŽDC; České dráhy, a.s.; Sekyra Group, a.s.; CCZ, a.s.; Rail Real, a.s.; Národní filmový archiv.

7. Máte v současnosti přehled o vývoji na Nákladovém nádraží Žižkov? V jaké fázi procesu z pohledu územního rozvoje se Nákladové nádraží Žižkov nachází?

Konkrétně tam k rozvoji zatím docházet nemůže, protože je tam stavební uzávěra a na velké části území je v územním plánu vymezena plocha DZ (tratě a zařízení železniční dopravy), která tam neumožňuje normální zástavbu. Takže rozvoj v tuto chvíli není možný, takže se bavíme jen nad způsobem nějaké studie a dokud neproběhne změna územního plánu, tak to nejde. Takže se vlastně můžeme asi bavit o tom, v jaké fázi změny územního plánu jsme. Takže proces pořizování změn: zastupitelstvo rozhodne o tom, že se změna pořídít má, potom schválí zadání, následuje společné jednání s dotčenými orgány, veřejné projednání a potom zastupitelstvo tu změnu schválí nebo neschválí. Tak tady jsme už několik let ve fázi, že máme schváleno pořízení, schváleno zadání a dál jsme se zatím nedostali. Nebo respektive dříve jsme se dostali přes společné a veřejné projednání, ale následně tím, že se ta budova prohlásila za památku, tak se to zase jakoby vrátilo zpátky. Takže teďka jsme ve fázi mezi schválením zadání a společným jednáním.

8. Jak probíhala v historii spolupráce mezi IPR, potažmo MHMP, MČ P3, developery a místními občany (spolky)?

Koncepční rozvaha byla pod taktovkou Institutu plánování a rozvoje a v průběhu zpracování byla konzultována zejména s městskou částí, vlastníky a developery. Ty předchozí studie byly zase pod taktovkou městské části, takže tam jsme byli naopak tím konzultantem my.

9. Zastupitelstvo Prahy 3 dne 16. 2. 2016 schválilo vyhlášení nové urbanistické soutěže na podobu Nákladového nádraží Žižkov. Uspořádat by ji měl Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, jaké máte očekávání od této soutěže?

Tam je potřeba říct, že ta soutěž nastavuje nový proces a nerozvíjí tu Koncepční rozvahu, ale začíná to na novo. Důvod je ten, že jednání nepokračují dál nebo se to nepodařilo projednat v té rovině Koncepční rozvahy a městská část přišla s tím, že by jim přišlo nejlepší na to upořádat soutěž. My (Institut plánování a rozvoje) a vlastníci s tím souhlasili, tak jsme připravili koncepty možných procesů té soutěže. Zastupitelstvo městské části neschválilo vyhlášení soutěže, ale předložili jsme tři varianty, jak ta soutěž lze udělat, a oni se vyjádřili k tomu, jakou z těch variant preferují. Ta idea s tou soutěží je taková (nevím to přesně, řeší to kolegové), že tam má být nejdřív workshop. Protože tam je důležité u té soutěže dobře vydefinovat zadání. Když to potom někdo navrhne podle toho zadání soutěže a porota vybere vítěze, tak aby ten vítězný návrh byl všemi stranami akceptován, tak musí být právě nejdříve akceptováno všemi stranami to zadání. Nejdříve by měl být tedy workshop, kterého by se účastnili všichni aktéři a různí odborníci. Z toho by mělo vykrystalizovat zodpovězení určitých otázek, které by se pak promítly do toho zadání, například jaký má být vztah vedení tramvaje vůči budově nádraží.

Takže očekávání od workshopu, co by to mohlo přinést je, že se tyhle věci podaří dohodnout předem ještě v nějaké obecné rovině, dokud to nebude zakresleno konkrétně ve studii. Takže aktéři se dohodnou na těch základech s pomocí toho workshopu. Očekávání od navazující soutěže je pak to, že vítězný návrh vzešlý ze soutěže bude mít určitou oporu, že byl vybrán z mnoha návrhů a bylo to vybráno zodpovědně. Bude to mít potom menší zpochybnitelnost ten vítězný návrh.

10. Proč podle Vás proces plánování na Nákladovém nádraží Žižkov trvá již několik let a nebyl dosud ukončen a nezačala samotná výstavba?

Je to podobné asi jako na jiných územích, kde je více aktérů. Dokud se spolu nedohodnou, tak to nefunguje, problém je najít dohodu, aby byli všichni spokojení. To je asi problém obecný i v jiných tématech. Možná jsme na to nebyli v minulosti zvyklí hledat ty dohody, tak se to všichni učíme.

Rozhovor 2.

1. Jak si městská část Praha 3 stanovovala podmínky (zadání) k studii? Zpracoval jste pro městskou část Prahy 3 dvě studie, 1. z roku 2006 Urbanistická studie s regulačními prvky a 2. z roku 2010 Urbanistická studie – podklad změny č. Z 2600/00.

Variant studií bylo více. Zadání první studie z roku 2006 vyšlo z pracovní skupiny vytvořené pro tyto účely, složené z vlastníků (České dráhy a Discovery Group), městské části Prahy 3 a dříve ještě Útvaru rozvoje hlavního města Prahy (dnes Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy). Zadání bylo v této skupině ze široka diskutováno a nakonec vydáno jako závazné. Osud nádražní budovy byl přitom zcela ponechán na zpracovateli studie. Rozhodnutí bylo tedy jednoznačně pro zachování budovy.

Zadání druhé studie z roku 2010 vycházelo bilančně a funkčně z původního. Důležitou změnou v zadání oproti předešlé studii byla objednatelům požadovaná prodloužená linie Olšanské třídy, kudy byla mimo jiné vedena doprava bývalé trasy tzv. Jarovské spojky. Jednalo se o variantu studie bez zachování nádražní budovy. Součástí pracovní skupiny byli v této fázi již také zástupci Sekyra Group. Návrh byl podobně jako první bilancován a projednáván.

Následně byla zpracována další varianta odrážející fakt zápisu nádražní budovy mezi nemovitě kulturní památky, vracející se z větší části k variantě původní. Tato studie byla převzata Institutem plánování a zpočátku ve společné spolupráci dále upravována. Zatím poslední podoba studie (Koncepční rozvaha o území) nese základní znaky, principy té původní, je však značně zjednodušená oproti původní.

2. Probíhala v průběhu zpracování studie nějaká forma konzultace s městskou částí Prahy 3 a případné upřesnění zadání?

Konzultace probíhaly permanentně snad každý měsíc. Konzultovalo se ve skupině zainteresovaných stran s tím, že ze začátku byl formát skupiny větší, jak se probíraly spíše obecné věci a tím jak se s postupem času začaly řešit více věci dopodrobna, formát skupiny se zužoval a byl zastoupen převážně odborníky.

3. Byly studie konzultovány i s dalšími aktéry územního rozvoje (developer, vlastníci, místní spolky, atd.)?

Ano studie byla konzultována s vlastníky, developery a byla opakovaně představena veřejnosti formou veřejných prezentací i ve veřejných médiích.

4. Studie z roku 2006 byla také vypracována prioritně jako podklad pro změnu územního plánu nebo byl pro její vypracování jiný hlavní důvod?

Ano, byla vypracována jako podkladová studie za účelem pořízení změny územního plánu. To je smyslem všech zpracovaných studií.

5. Jaké nejhlavnější prvky studie (z roku 2006 a 2010) obsahovaly? A Proč?

Součástí všech variant studie bylo jakési desatero zásad (základních principů) ilustrovaných grafickými schémata. Mezi desatero se řadila například, základní prostorová kompozice členící území na kvadranty. Ty vytvářel velký kompoziční kříž tvořený veřejnými prostory a veřejnou zelení v podobě centrálního parku propojujícího Židovské pece s Olšanskými hřbitovy. Kříž vymezoval do jisté míry svébytné územní kvadranty a tvořil tak skelet území. Segmenty měly mít každý svoje centrum, specifické funkční využití a vlastní občanskou vybavenost. Výšková kompozice založená na dominantách třech úrovní (lokálního, čtvrt'ového a celoměstského významu) atd.

6. Proč myslíte, že podle Vámi navrhovaných studií ke změně územního plánu nakonec nedošlo? Komplikovala některá ze zainteresovaných stran možné nalezení konsensu?

Z mého osobního pohledu na to mohla mít vliv třeba ekonomická krize, která zasáhla a nejspíše se projevila i u developerů, kteří možná v tu dobu zmírnili svůj tlak na rychlost realizace svých záměrů. Další věcí mohla být situace v severozápadní území spadající pod Discovery Group. Zde bylo vydáno územní rozhodnutí o umístění stavby a poté došlo k rozporu s městskou částí, která se postavila proti některým jeho aspektům.

7. Pro kolik obyvatel byly navrhnuté studie z roku 2006 a 2010? A plynulo z toho celkového počtu obyvatel něco pro studie?

Přesně si to již nepamatuji, v jednotlivých variantách se počet mírně lišil, ale mohlo to být někde kolem 10 -12 tisíc obyvatel.

Z toho plynula také potřeba základní vybavenosti daná docházkovou vzdáleností. Území nádraží je do jisté míry problematické právě dostupností z okolní zástavby, jelikož je z jedné strany oddělené hřbitovy a z druhé Židovskými peci a docházková

vzdálenost do okolních částí města je poměrně značná. Předpokládaný počet nových obyvatel vyžadoval navržení ploch pro novou základní školu. Po delší době a vyjednávání s developery došlo ke kompromisu ve velikosti plochy školy a k jejímu umístění v rámci jejich území. Umístění bylo studií určeno v severovýchodní části území, vzhledem blízkosti navrhovaného parku a přilehlým plochám zeleně Židovských pecí je vyhovující z hlediska její dostupnosti.

Součástí prací na jednotlivých variantách řešení bylo, také umístění stanice metra linky D. Celkem byla studována tři s dopadem na vedení trasy. Pro celé území může mít existence linky velmi příznivé dopady, tím spíše, že v okolí nádraží v souvislosti s již dnes se vznikající bytovou výstavbou poptávka po dopravě stoupá (Central Park a další).

8. Proč byla studie z roku 2010 označována za kompromisní?

Za kompromisní se označovala z důvodu, že po vyjednávání zainteresovaných stran se došlo k jisté shodě na navrhovaných kapacitách, které byly akceptovány všemi stranami. Kompromis spočíval v dojednaných kvantifikacích, například koeficientu podlažních ploch, celkové plochy veřejného prostoru atd.

9. Proč podle Vás proces plánování na Nákladovém nádraží Žižkov trvá již několik let a nebyl dosud ukončen a nezačala samotná výstavba?

Bylo to dáno patrně několika skutečnostmi. Jednak hledáním optimálního řešení (jak kapacitního, tak funkčního), proměnlivou situací kolem památkové ochrany vlastní budovy nádraží nebo již zmíněnou ekonomickou krizí. Je to dáno také složitostí procesu pořízení změny územního plánu. Nicméně v urbanismu jde obecně vše pomalu. Pokud je zachována myšlenková kontinuita tvůrčího procesu a není urgentní potřeba stavět tak to tolik nevádí. Podstatné je neměnit, ale případně spíše jen rozvíjet základní koncepci. Kdyby se na začátku stanovila jasná kritéria, která by se už poté neměnila a pouze by se upřesňovala, nemuselo by mnoho věcí být znova od začátku projednáváno. Projednávání, která během let proběhla tak byla velmi složitá a časově zdlouhavá. V jejich výsledku je však obsažena dohoda, která má svoji významnou hodnotu.

Rozhovor 3.

1. Jak si městská část Praha 3 stanovovala podmínky (zadání) studií? Městská část Praha 3 pořizovala dvě studie, 1. z roku 2006 Urbanistická studie s regulačními prvky a 2. z roku 2010 Urbanistická studie – podklad změny č. Z 2600/00.

Zadání pro studii z roku 2006 bylo vytvořeno pracovníky Prahy 3 a opíralo se o analýzy a doporučení programu rozvoje (strategického plánu) městské části, zpracovatelem byl vybrán přední český urbanista. Zadání tehdy vzniklo bez vstupů dalších subjektů. Zadání další verze studie z roku 2010 ale již bylo reakcí na předchozí studii, kterou zastupitelé, orgány města i developeři připomínkovali a v některých bodech požadovali změnit. Hlavní požadavek byl oproti první studii na prodloužení ulice Olšanská a demolici nádražní budovy.

2. Probíhala v průběhu zpracování studií nějaká forma konzultace se zpracovatelem studií a případné upřesnění zadání?

Konzultace se zpracovatelem studie byly v tomto směru intenzivní. Probíhaly na dvou úrovních, jedna na úrovni objednatele a druhá na úrovni orgánů městské části.

3. Byly studie konzultovány i s dalšími aktéry územního rozvoje (developer, vlastníci, místní spolky, atd.)?

Ano, v případě druhé verze byly rozhodně konzultovány i s dalšími aktéry. Šlo spíše o to, jaké požadavky byly přijaty a naopak nebyly. Protože některé požadavky nebylo možno akceptovat, jelikož byly nereálné (předimenzované).

4. Proč myslíte, že podle Vámi pořizovaných studií ke změně územního plánu nakonec nedošlo? Komplikovala některá ze zainteresovaných stran možné nalezení konsensu?

U těch prvních studií městské části nastal konflikt s představami developerů. Konflikt se týkal hlavně hustoty zástavby, rozlohy veřejné zeleně a nastavení kódu využití míry území (týká se hustoty zástavby). Konsensus se hledal velice složitě. Souvisely s tím nové požadavky na dopravní obslužnost území, které při vyšších hustotách zástavby vycházejí jako neúnosné. Dokonce i při nižších hustotách zástavby nastávají problémy s dopravní zátěží. Pokud nebude dokončen Městský okruh na východní hranici Prahy 3 ve Spojovací ulici, či nedojde k jinému odlehčení v tangentě kolem širšího centra, do té doby musí tuto funkci plnit ulice Jana Želivského.

5. Na konci roku 2012 bylo zadání nové podkladové studie, kterou zpracovával tehdy ještě Útvar rozvoje hlavního města Prahy ve spolupráci s Prahou 3. Tuto rozpracovanou studii po určité době převzal Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy a dopracoval jí do podoby Konceptní rozvahy o území. Jaký máte pohled na výslednou studii?

Výsledná studie nesplnila požadavky Prahy 3, a proto nebyla využita. Nesplněn byl požadavek na plochu pro občanské vybavení a z urbanistického pohledu nebyl projednán ani zdůvodněn novotvar oblouku v kompozici.

6. Zastupitelstvo Prahy 3 dne 16. 2. 2016 vybralo jednu variantu ze tří možností provedení nové urbanistické soutěže na přestavbu Nákladového nádraží Žižkov. Soutěž má uspořádat Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, jaké máte očekávání od této soutěže?

Ze soutěže by měl vzejít všeobecně akceptovaný podklad pro regulaci budoucí zástavby. Jeho vznik (zpracování zadání formou workshopu zainteresovaných subjektů, včetně developerů) bude veden snahou dojít ke konsensu požadavků a následného hledání obecně přijatelného tvaru.

7. Proč podle Vás proces plánování na Nákladovém nádraží Žižkov trvá již několik let a nebyl dosud ukončen a nezačala samotná výstavba?

Z pohledu majetkoprávního je celý proces městem, ale i státem veden chybně, protože proces privatizace státního majetku nelogicky předešel procesu územního plánování.