

Nákladové nádraží: Trojka chce živou a prostupnou čtvrť

29.03.2021

Zdánlivě opuštěný brownfield kolem bývalého nákladového nádraží je zatím z větší části pod zámekem stavební uzávěry. Živá diskuze svědčí ale o tom, že doba, kdy místo ožije jako nová čtvrť pro téměř 25 tisíc obyvatel, se blíží.



Zastupitelstvo Prahy 3 schválilo na únorovém zasedání připomínky ke změně územního plánu Z2600, která má umožnit zásadní proměny tohoto rozsáhlého areálu. Pro městskou část je důležité, aby vznikající čtvrť byla místem vhodným pro rezidenční bydlení, zároveň ale klade důraz na to, aby celá oblast byla volně průchozí a přínosná i pro obyvatele okolí. Požadavky radnice se proto týkají především záruk dostatečné veřejné vybavenosti, přístupných parků a přijatelného dopravního řešení. Mezi priority Prahy 3 patří etapizace rozvoje lokality. Ta souvisí s výstavbou Jarovské třídy, která má zajistit dopravní obslužnost území. Výstavba obytné čtvrti by měla být regulována tak, aby neohrožovala plynulost dopravy na přilehlých komunikacích ještě před dokončením Jarovské třídy. „V současné době probíhá jednání o změně územního plánu a za Prahu 3 si klademe podmínku, aby se před schválením takto významné změny developer zavázal, že se bude podílet na financování výstavby mateřských a základních škol,“ říká místostarosta Tomáš Mikeska. Cílem je podle něj připravit smlouvy, které umožní získat obecní infrastrukturu v hodnotě zhruba dvě miliardy korun. Konkrétně se to týká výstavby dvou základních a devíti mateřských škol, veřejných parků a hřišť. Další podmínkou je právě vybudování Jarovské třídy a tramvajové trati Olšanská—Habrová—Spojovací.

Nádražní budova se stane kulturním a společenským centrem

Dominantou budoucí obytné čtvrti je památkově chráněná funkcionalistická budova bývalého nákladového nádraží, která vznikla v letech 1934 až 1935 podle projektu Vladimíra Weisse a Karla Caivase. Dnes je oblast kolejíště opuštěná a část budov slouží jako skladiště. Praha 3 spolu s hlavním městem navrhla vytvořit z objektu kulturně-vzdělávací centrum, v jehož čelní budově bude sídlit Národní filmový archiv se dvěma kinosály. Historická budova nádraží má zároveň poskytnout zázemí nové základní škole, muzeu moderní architektury nebo pracovišti Akademie věd. Mezi rameny budovy vznikne obrovské náměstí, v jejím okolí pak vyrostou na základě podkladové studie velké rezidenční komplexy i parky.

Plánované pásy zeleně procházejí podélně celým územím

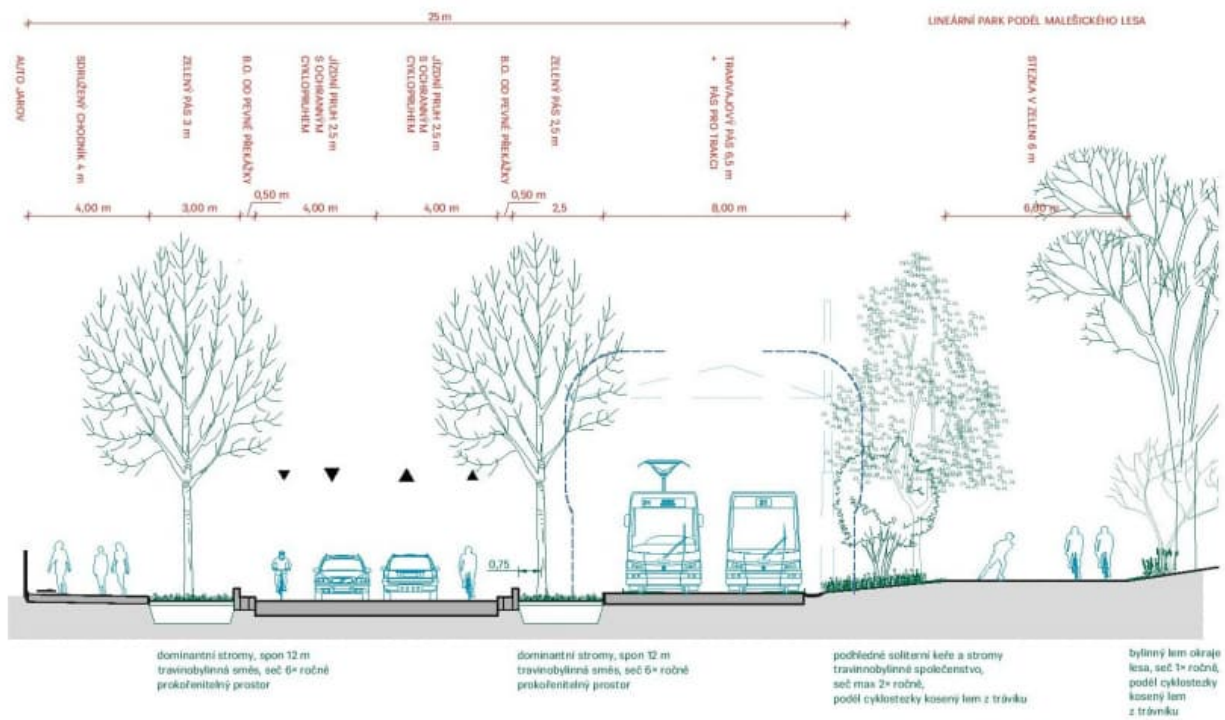
Už letos by mohla společnost Central Group začít stavět na severní straně areálu u Basilejského náměstí, kde plánuje vybudovat tzv. Parkovou čtvrť. Bytová zástavba má mít

kolem 2 500 bytových jednotek doplněných mateřskou školkou, obchody a službami. Návrh počítá i s parkem speciálně upraveným pro výskyt chráněných druhů a napojeným na nedaleké Židovské pece. Na jih od nákladového nádraží, kde jsou pozemky společnosti Sekyra Group, by mělo vzniknout tzv. Žižkov City s třemi tisíci bytů. V severovýchodní části areálu pak vyrostou Rezidence Nádraží Žižkov, komplex modulárních bytových domů, který pro Penta Real Estate navrhlo nizozemské studio Benthem Crouwel Architects ve spolupráci s pražským ateliérem RA15. (Více o tomto projektu najdete v našem [rozhovoru](#) s architektem Pascalem Cornipsem.)

V koridoru původní železnice se budou sbíhat plánované pásy zeleně, které procházejí podélně celým územím až k Malešickému lesu. Kolmo k němu vznikne mezi ulicemi U Nákladového nádraží a Malešickou alejí, která bude tvořit severojižní osu území. Dopravní obslužnost areálu má zajistit prodloužená tramvajová trať, v budoucnu snad i metro se stanicí u nákladového nádraží a především zmíněná Jarovská třída, která propojí novou zástavbu s Českobrodskou ulicí a budoucím městským okruhem. S třídou vedoucí podél Malešického lesa počítá územní plán již od roku 1964. Během uplynulých let se nicméně proměnilo její původní pojetí coby silničního přivaděče na městský okruh („Jarovská spojka“) na přívětivou komunikaci. „O Jarovské třídě nyní uvažujeme jako o městské ulici s jedním jízdním pruhem v každém směru, se stromy a s dobrými podmínkami pro chodce i samostatnou rekreační promenádou,“ říká místostarosta Ondřej Rut a připomíná, že ulice bude pro místní obyvatele v mnoha ohledech i velkým přínosem — především díky kvalitnímu dopravnímu spojení do centra a propojení s Malešickým lesem. Vznik této ulice přesto zneklidňuje některé obyvatele Habrové ulice a okolí. Mají totiž strach ze ztráty klidného prostředí. Jejich obavy zahrnuje do svých požadavků organizace Arnika, která jako zmocněný zástupce veřejnosti podala připomínky ke změně územního plánu. V jedné ze svých námitek požaduje po hlavním městě detailní prověření různých možností dopravní obsluhy nové zástavby, aby finální varianta byla pro místní obyvatele co možná nejpříjemnější. Institut plánování a rozvoje se bude připomínkami zabývat a komunikaci s obyvateli Prahy 3 i Prahy 10 chce během roku podpořit informačním kontejnerem i dalšími akcemi, které pandemická situace dovolí.

Výsledná tvář nové ulice bude předmětem dalších jednání

Podle Mikesky by bez Jarovské třídy nebyla proměna jedné z nejvýznamnějších rozvojových ploch v Praze možná. Výsledná tvář nové ulice bude ale ještě předmětem dalších jednání s veřejností a hlavním městem. Na příští měsíce připravuje Institut plánování a rozvoje nejen pro Jarovskou třídu, ale i pro celé území další participativní akce, aby se do plánování co nejvíce zapojili místní obyvatelé. Vzhledem k tomu, že nyní teprve vzniká koncepční studie a projektová příprava ještě nebyla zahájena, je zřejmé, že nás čeká ještě několik let, než se okolí opuštěné železniční trati skutečně promění.



Obr. Jedna z možných variant profilu Jarovské třídy. Záměrem zpracovatele je co možná nejužší vozovka a široké vycházkové trasy.