Rozvoj bývalého nákladového nádraží dostal zelenou

17.06.2025
Rozlehlý areál, který kdysi sloužil vlakové dopravě, se postupně začne měnit na moderní urbanistické centrum. Umožnila to nedávná změna územního plánu.



Žižkovské nákladové nádraží zahájilo provoz v roce 1936. Vlaky sem dopravovaly zboží, které pak rozvážely nákladní vozy. Takový způsob zásobování ale postupně ztrácel na významu, až sem v roce 2002 přestaly nákladní vagony jezdit úplně. Kvůli tomu, že drážní pozemky následně získali různí soukromí investoři, vznikla složitá situace, která zablokovala rozvoj zanedbaného sedmdesátihektarového území na víc než dalších dvacet let.

Zásadní zlom přinesla změna územního plánu, kterou koncem dubna schválilo zastupitelstvo hlavního města. Ta developerům dovoluje zahájit výstavbu. Budou se při tom řídit plánovacími smlouvami, které přesně určují, jak se mají podílet na veřejné vybavenosti — například tím, že v místě postaví školky, školy, ordinace, založí parky a zajistí další infrastrukturu. Jednání ohledně smluvních podmínek s nimi radnice zahájila zhruba před třemi lety. „Když jsem dostal rozvoj nákladového nádraží na starost, rozhodli jsme se změnit strategii. Začali jsme se na něj dívat jako na celistvé území, jako na novou městskou čtvrť až pro 20 tisíc lidí, v níž musí být dobře rozvržená zařízení pro vzdělávání, zdravotnické a sociální služby, ale taky veřejné plochy i zeleň. A ve které musí být s dostatečnými kapacitami zajištěná veřejná doprava," přibližuje dřívější kroky místostarosta Pavel Dobeš.

Podle dohod uzavřených se společnostmi Central Group, Sekyra Group, Penta, MY Park a Finep dosáhne jejich příspěvek 1,355 miliardy korun. Bude mít finanční i nefinanční podobu, která zahrnuje například to, že developeři na vlastní náklady postaví školku, zasadí zeleň, poskytnou důležité pozemky a podobně. „Následovat budou ještě dílčí smlouvy, které zajistí další potřebné příspěvky. Ty se celkově za oblast kolem nákladového nádraží vyšplhají k téměř dvěma miliardám korun. Díky tomu vznikne pět mateřských škol pro 650 dětí, dvě základní školy pro 1 350 dětí, střední škola pro 240 žáků, důležitá zařízení pro zdravotnické a sociální služby, přibližně 11 hektarů zeleně, ale i několik set obecních bytů," vypočítává Dobeš. „Občas jsem tázán, zda kontribuce nemohly být vyšší, že tam to či ono chybí. Z mého pohledu je odpověď jasná. Vždycky jde o dlouhé a složité dohody plné kompromisů, ale zrovna v případě NNŽ si myslím, že se výše a mix kontribucí opravdu povedly," dodává opoziční zastupitel Michal Papež.

Klíčové pro rozvoj jednoho z největších pražských brownfieldů bylo to, že hlavní město koupilo od Českých drah historickou budovu nákladového nádraží včetně přilehlých pozemků. V ní má totiž vzniknout kulturně-společenské centrum, kde budou kina, divadla, galerie a kavárny, stejně tak střední škola a poliklinika. Budova má zároveň potenciál nástavby, ve které bude možné zřídit obecní bydlení. V jejím okolí navíc

povede nová tramvajová trať. Dopravní podnik už před časem získal stavební povolení na vybudování první etapy trasy. Ta povede od křížení ulic Olšanská a Jana Želivského podél severní části historické budovy až k Habrové. Hotová by měla být už v roce 2027, a výrazně tím posílí dopravní kapacity v okolí. Rozsáhlá část Žižkova, která dlouho ležela ladem, se tak konečně začíná měnit na místo, kde najdou domov, práci, ale taky příležitost k zábavě a relaxaci nejen místní, ale i další obyvatelé metropole.