

# Metropolitní ozvučná deska – 4. 10. 2014

## Stůl č. 2 Nákladové nádraží Žižkov

### Úvod

Diskuze u druhého stolu Metropolitní ozvučné desky se zaměřila na výjimečnou lokalitu Nákladového nádraží Žižkov, jejíž historický kontext a genius loci je v rámci města zcela unikátní. Ačkoliv tato industriální zóna zahrnuje největší dochovanou funkcionalistickou průmyslovou stavbu v Praze, za kulturní památku byla budova někdejšího nádraží prohlášena teprve v loňském roce a její revitalizaci brání celá řada problémů, od komplikované vlastnické struktury po nejasně definovaný účel tohoto území. Měl by prostor nádraží plnit spíše komerční či neziskovou, kulturní funkci? Lze z nákladového nádraží vytvořit jednolitý urbanistický celek, jež bude smysluplně integrován jak v rámci Žižkova, tak v celoměstském kontextu? Jaká je role budov nádraží ve vztahu k okolnímu území, které má nepochybně značný rezidenční potenciál? A je možné najít fungující kompromis, který by naplnil často zcela odlišné vize jednotlivých vlastníků?

### Shrnutí

- *Řeší se dva paralelní problémy, jeden týkající se lokality, která má svůj potenciál a jeden týkající se budovy, která je kulturní památka a jako taková určuje ráz lokality.*
- *Komplikované vlastnické vztahy – narážíme na zájmy třech různých skupin.*
- *Snaha přesvědčit Discovery Group o odstoupení od záměru vytvoření naddimenzovaného obchodního centra.*
- *Dílčí územní rozhodnutí z minulých let, zahrnující pouze část plochy na severu oblasti, nebylo šťastné.*
- *Výzva, aby se MČ Praha 3 pokusila využít svých možností a znovu otevřela územní řízení.*
- *Co se budovy týče, existují dva směry – cesta institucionální kultury vs. bottom up živé kultury.*
- *Je nutné dořešit dopravní situaci, nejen kudy vést tramvaj, ale jak napojit na zbytek města.*
- *V současnosti se hledá subjekt, který by budovu spravoval – vznik management plánu, který počítá s konverzí NNŽ na kulturně-vzdělávací centrum.*
- *Ačkoliv management plán pokrývá celý objekt, stále chybí jasnější představa, jakým směrem se má lokalita ubírat.*

## 1. Budoucí využití budov

Při diskuzi o revitalizaci Nákladového nádraží Žižkov je nutné brát v potaz, že se řeší nejen budoucnost budovy nádraží, jež byla prohlášena za kulturní památku, ale i okolní území, které by mělo být rozvíjeno. Tyto dva související problémy je možné řešit buď odděleně a rozvíjet budovu, aniž by bylo jasné, co bude s okolním územím, anebo komplexně. Debaty o budoucnosti celého areálu totiž mohou trvat dlouhou dobu a existuje hrozba, že celou revitalizaci zablokují (Rut). Je však otázkou, zda lze vůbec tyto dva problémy od sebe oddělovat. (Szentesiová) **Pokud nebude území řešeno komplexně, nastane řada problémů – je proto třeba oživit celý koncept nádraží** (Sekyra). Může však Nákladové nádraží Žižkov hrát podobnou roli pro Prahu, jakou hraje Hafen City pro Hamburg, Eastern Block pro Amsterdam nebo Matadero pro Madrid?

Co se budov týče, v současné době vznikl management plán, který zahrnuje právní analýzu, stavebně technickou část a provozní část. Zároveň existuje seznam zájemců o využití ploch. Je ovšem otázkou, nakolik je současný **návrh, počítající s přeměnou objektu v kulturně-vzdělávací centrum**, opravdu životaschopný. O to víc v situaci, kdy kulturní instituce nemají dostatečné prostředky. Například jeden z potenciálních zájemců, Národní galerie, trpí nadbytkem budov a podfinancováním. Představa obsazení prostoru výtvarnými institucemi či nové galerie je tedy nepravděpodobná (Nedoma). **Nenabízí se však pouze cesta klasické institucionální kultury**, existují i jiné iniciativy guerillového či nezávislého rázu, které mají potenciál (Merta). Prostor by tak nemusel být vnímán jako klasická galerie, ale mohl by umožnit **synergický efekt, kdy dojde k vytvoření prostoru pro Prahu zcela nového** (Stropnický). Nyní vzniká v rámci Ministerstva kultury pracovní skupina, která bude muset vydefinovat, jak by mohla fungovat koordinace mezi subjekty, stejně tak i jasný finanční model (Sekyra). *Low cost* kultura je tak sice potřeba, ale jde o typ kultury, který vyžaduje nataženou dlaň – potřeba peněz na tento typ institucí je enormní (Nedoma). Z diskuze tak vyplynul fakt, že by **mělo dojít ke kombinovanému využití, veřejnému i privátnímu**.

Dalším tématem diskuze bylo samotné **dopravní napojení Nákladového nádraží Žižkov**. To je totiž klíčové pro integraci prostoru jak v rámci Žižkova, tak v kontextu celého města. Některé plány počítají s prodloužením Olšanské třídy a vedením tramvaje přímo skrz areál nádraží, což by evokovalo bývalou funkci objektu. Zdaleka ne všichni však považují tento krok za nejvhodnější. Jedná se totiž o hlavové nádraží, které má jednu část uzavřenou – **vedení tramvaje skrze něj by značně znehodnotilo tuto památku, jejíž hodnota tkví právě v uzavřenosti prostoru** (Bečková). Samotné vytvoření tramvajové trati by zároveň výrazně zpozdilo obnovu budov. Zda tramvajová trať zde nebo o několik desítek metrů jinde však nebude mít rozhodující vliv na to, zda budova žije nebo nežije. (Stropnický)

## **2. Budoucnost lokality**

Ačkoliv v současné době existují konkrétní představy o dalším využití budov nákladového nádraží, **chybí jasná představa o budoucnosti lokality**, jak ze strany města, tak mezi developery. Jedná se přitom o klíčové území na rozhraní kompaktní zástavby a periférie, pro městskou část potenciálně sjednocující (Sedlák). V rámci diskuze zazněl i názor, zda by si město nemělo znovu položit otázku, jestli je nutné oblast chápat jako klasické rozvojové území k zastavění či zda by nemělo být využito jiným způsobem (Stropnický). Aby však došlo k oživení objektu, musí v okolí bydlet lidé – **kombinace kulturní a rezidenční funkce je tedy optimální** (Sekyra). Jistý problém představuje samotná udržitelnost plánů v situaci, kdy Praha neroste. Lze vůbec tento nový organismus, kde by se mělo pohybovat 10 000 obyvatel, naplnit? Jelikož naši „konkurenti“ – Vídeň a Berlín – rostou, můžeme však současný stav chápat spíše jako nevyužitou příležitost (Hlaváček). S tím souvisí i silný trend lidí vracet se zpátky do města. **Samotný rozvoj území by měl probíhat metodou velmi postupných kroků**, rozplánovaných na příštích patnáct let.

Mezi diskutujícími došlo ke shodě, že **debata o využití Nákladového nádraží Žižkov je z velké míry ovlivněna nejasnou budoucností projektu Discovery Group**. Záměr společnosti vystavět objekt, který je svými rozměry obchodních a kancelářských ploch značně naddimenzovaný, byl vnímán všemi diskutujícími jasně negativně. Možná realizace objektu představuje obrovskou neznámou a značný limit všech budoucích jednání (Rut). Tato problematická situace vzešla z neochota k vedení dialogu ze strany Discovery Group, společně s chybami politické garnitury na magistrátu v roce 2010 (Merta). V současném stavu tak **společnost Discovery Group získala územní rozhodnutí, které je pravomocné**, avšak došlo i k revokaci původního stanoviska Ministerstva kultury, což je důvodem ke znovuotevření řízení. Existuje tedy buď možnost soudu anebo obnovení řízení, čímž by se otevřela cesta ke změně projektu (Sekyra). Nyní probíhá tříměsíční lhůta pro obnovení řízení, není však jasné, kdo by se v této věci měl dále angažovat a zda případ nepřekračuje pravomoc městské části. **Rada MČ Prahy 3 tak byla v rámci diskuze vyzvána k využití svých možností a k vstoupení do procesu revize původních plánů**.