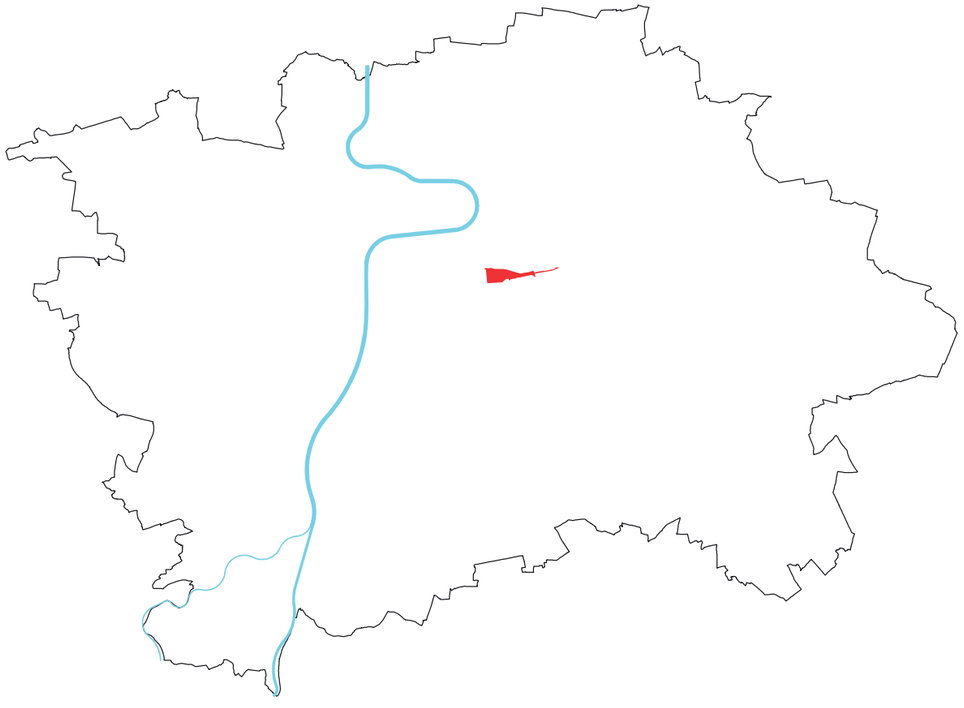
Nákladové nádraží Žižkov

URBANISTICKÁ STUDIE
S PRVKY REGULAČNÍHO PLÁNU



PRAHA PRAGUE PRAGA PRAG

IPR PRAHA

NÁZEV

Urbanistická studie s prvky regulačního plánu
Nákladové nádraží Žižkov

ZHOTOVITEL

Kancelář podpory území / Sekce detailu města
Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

ve spolupráci se sekretariátem náměstka primátora hl. m. Prahy
doc. Ing. arch. Petra Hlaváčka
pro oblast územního rozvoje a územního plánu

PODKLADOVÁ STUDIE ZPRACOVÁNA NA ZÁKLADĚ:

PODKLADOVÉ STUDIE NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV (2017)

AUTORSKÝ TÝM

Ing. arch. Dominik Aleš
Ing. Jitka Jeřábková
Ing. arch. Zuzana Kosková
Ing. arch. Michaela Kloudová

KONCEPČNÍ ROZVAHY O ÚZEMÍ NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV (2014)

AUTORSKÝ TÝM

Ing. arch. Rudolf Mach, Ing. arch. Jan Sedlák,
Ing. arch. Dominik Aleš, DPLG Jan Flégl

ZÁVĚREČNÁ REDAKCE

doc. Ing. arch. Roman Koucký, Ing. arch. Dominik Aleš,
Ing. arch. Natália Dvorská , Ing. arch. Alice Horňáková

SPOLUPRÁCE:

NA PODKLADOVÉ STUDII NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV (2017 A 2021)
A KONCEPČNÍ ROZVAZE O ÚZEMÍ NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV (2014)

Bc. Vojtěch Bodlák (axonometrie, řezy, schémata), Ing. Martin Fejfar, Ing. Štěpán Špoula, Wouter Verleure, MSc. (koncepce krajiny), Ing. Jan Zalabák, Ing. Jakub Zajíček, Ing. Lukáš Tittl, Ing. Jaroslava Malinová (dopravní infrastruktura), Ing. arch. Tomáš Cach (cyklistická infrastruktura), Ing. Michal Novák (technická infrastruktura), Ing. Jan Bayerle (zásobování elektrickou energií, kolektory), Ing. Ivan Auerbach (zásobování plynem), Daniel Korejs (GIS), Ing. Hana Losová (centrální zásobování teplem), Ing. Jitka Majerová (zásobování vodou), Ing. Jaroslav Rychtecký (odkanalizování města), Ing. Anna Tollarová (elektronické komunikace), Ing. arch. Zdeněk Fikar (vedoucí OÚR MČ Prahy 3),

DATUM ODEVZDÁNÍ

10. února 2021

VERZE / POČET STRAN

1. verze / 36 stran

GRAFICKÝ KONCEPT

Ing. arch. Kateřina Dolejšová

ZÁKLADNÍ ÚDAJE 1
ÚVOD 4
Kontext města [000] 6
Principy řešení 8
Hlavní výkres 10
Majetkoprávní vztahy 14
Návrh na změnu územního plánu 18
Výkres potenciálu území 20
Uliční profily 24
Řezopohledy územím 28
Krajina [100] 30
Město [200] 30
Využití území [300] 30
Potenciál území [400] 31
Krajinná infrastruktura [500] 31
Dopravní infrastruktura [600] 31
Technická infrastrktura [700] 32
Veřejná infrastrktura [800] 34
Veřejný zájem [900] 35
Popis regulace vymezených bloků 35

Řešené území tzv. Nákladového nádraží Žižkov je vymezeno ulicí Jana Želivského od západu, ulicí Malešickou od severu, ulicí U Nákladového nádraží a železniční tratí z jihu a ulicí Českobrodskou z východu. V roce 2005 vydal odbor výstavby Městské části Praha 3 územní rozhodnutí o stavební uzávěře pro tuto část území.

Usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy číslo 19/71 ze dne 18. 9. 2009 bylo schváleno pořízení změny územního plánu, jejímž žadatelem byla Městská část Praha 3. Zadáním této změny, které bylo schváleno usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy číslo 38/52 ze dne 3. 6. 2010, byla redefinována hranice řešeného území a změna územního plánu byla podmíněna podkladovou urbanistickou studií. Jejím vypracováním byl pověřen Ing. arch. Jan Sedlák. Na základě podkladové studie byl následně vypracován návrh na změnu územního plánu, který byl projednán v rámci společného jednání a veřejného projednání. V důsledku neukončeného řízení o prohlášení kulturní památky Nákladového nádraží Žižkov bylo řízení o vydání změny pozastaveno. Z jejího případného prohlášení plynula nutnost zpracovat a schválit pokyny k přepracování návrhu změny.

Na podzim roku 2012 byla zahájena jednání o novém zadání podkladové studie, jejichž účastníky byli Městská část Praha 3, Útvar rozvoje hl. m. Prahy (dnes Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy - IPR Praha) a hlavní vlastníci pozemků v prostoru nákladového nádraží příp. subjekty s předkupním právem pozemků – Sekyra Group, a.s., CCZ a.s. a RailReal,a.s.. Na Útvaru rozvoje hl. m. Prahy bylo následně připravováno „Memorandum o transformaci Nákladového nádraží Žižkov na novou součást městské čtvrti“. K jeho podepsání ale nedošlo. Dne 20. 9. 2012 bylo v území vydáno územní rozhodnutí o umístění stavby pro záměr s názvem „Revitalizace nádraží Žižkov – sever, Praha 3“. Proti tomuto rozhodnutí bylo podáno odvolání, které bylo Magistrátem hlavního města Prahy dne 15. 11. 2013 zamítnuto a napadené rozhodnutí bylo potvrzeno. V prosinci 2012 bylo připraveno nové zadání podkladové studie „Nákladové nádraží Žižkov“, jejímž zpracováním byl pověřen Útvar rozvoje hl. m. Prahy ve spolupráci s Ing. arch. Janem Sedlákem. Práce na studii probíhaly průběžně s různou intenzitou do roku 2014, kdy byly přerušeny.

Vzhledem k připravovanému Metropolitnímu plánu Prahy (Územnímu plánu hl. m. Prahy), se do řešení území Nákladového nádraží Žižkov v září 2014 zapojila Kancelář metropolitního plánu. Podkladová studie byla převzata a vypracována jako pilotní projekt „Koncepční rozvaha o území Nákladové nádraží Žižkov“, ukázka regulační studie zpracované dle nového metodického postupu Metropolitního plánu Prahy. Výsledná varianta studie nebyla odsouhlasena Městskou části Praha 3 a další pokračování na jejím projednání bylo zastaveno.

V roce 2016 započala jednání aktérů v území o dalším společném postupu, účastníky byli Městská část Praha 3, zástupci Rady hl. m. Prahy, IPR Praha a hlavní vlastníci pozemků příp. subjekty s předkupním právem pozemků. Cílem bylo přinést novou koncepci celého území prostřednictvím urbanistické soutěže. V červnu 2016 došlo ke změně vlastníka severní části území. Společnost Central Group, a. s. vypracovala novou studii pro území s vydaným územním rozhodnutím a uzavřela smlouvu o spolupráci s Městskou částí Praha 3. V další podkladové studii tak bylo třeba brát v potaz tuto novou koncepci severní části a jednání o soutěži byla ukončena.

Na základě usnesení Rady hl. m. Prahy ze dne 21. 2. 2017 IPR Praha zpracoval návrh zadání podkladové studie, která měla vzejít z Koncepční rozvahy o území Nákladové nádraží Žižkov (IPR Praha, 2014) se zapracováním připomínek zaslaných vlastníky v území a Městkou části Praha 3.

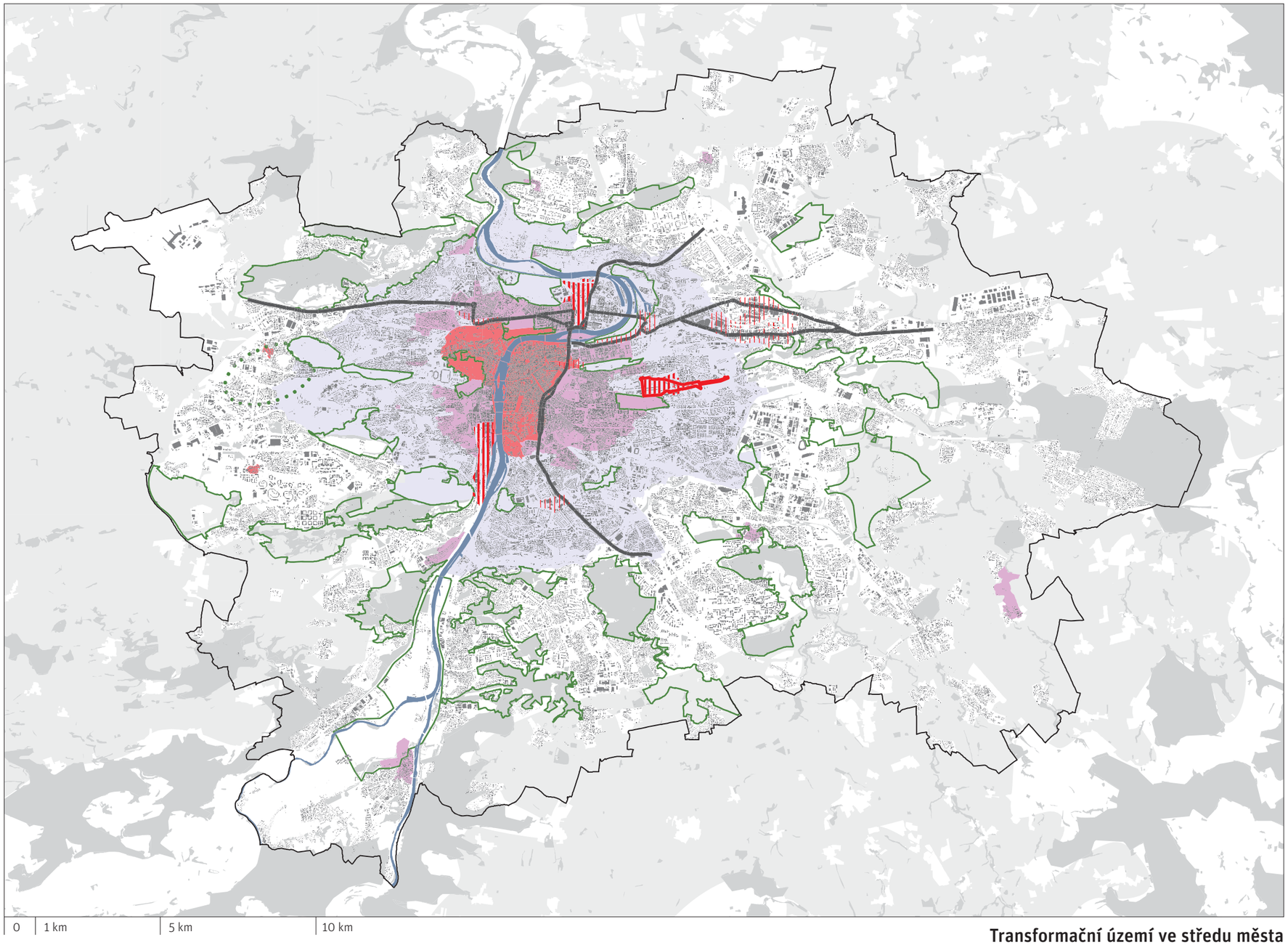
Dne 13. 12. 2016 zaslala Městská část Praha 3 Radě hl. m. Prahy žádost o stažení podnětu na pořízení Z 2600/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy a zastavení projednání návrhu uvedené změny. Zastupitelstvo hl. m. Prahy svým usnesením č. 28/26 ze dne 15. 6. 2017 převzalo pořizování změny a schválilo její pokračování.

IPR Praha dostal za úkol od Rady hl. m. Prahy zpracování návrhu studie, která bude sloužit jako podklad pro změnu územního plánu. Jelikož vlastníci pozemků, městská část Praha 3 a hl. m. Praha nenalezli shodu na zadání urbanistické soutěže, přistoupilo vedení města k tomuto kroku.

Návrh změny společně se zpracovaným vyhodnocením vlivů na udržitelný rozvoj území (VVURÚ) byl vystaven při společném jednání v termínu 7. 7. 2019 – 22. 8. 2019. Podkladová studie pro návrh změny Z 2600/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy ke společnému jednání, vycházela z Koncepční rozvahy o území Nákladového nádraží Žižkov (IPR Praha, 2014), brala v potaz aktuální stav projektové přípravy severní části území s vydaným územním rozhodnutím a připomínky vlastníků v území a městské části Praha 3.

V rámci VVURÚ nebyly identifikovány významné negativní vlivy na životní prostředí (odpovídající ochranu obyvatel a životního prostředí při využívání konkrétních ploch ÚP bude nezbytné zajistit především v územním a stavebním řízení dle stavebního zákona č. 183/2006 Sb., ve znění pozdějších předpisů, případně v procesu EIA dle zákona č. 100/2001 Sb., ve znění pozdějších předpisů, a to jak během realizace konkrétních staveb, tak během jejich provozu, jako jsou: prověření výskytu zvláště chráněných druhů a vytvoření náhradních biotopů, maximální zachování stávající vzrostlé zeleně apod.).

Podkladová studie pro návrh změny Z 2600/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy k veřejnému projednání byla upravena na základě připomínek dotčených orgánů, vlastníků v území a městské části Prahy 3, uplatněných ve společném jednání. Podkladová studie byla za účelem uzavření závazné dohody v území s mezi hl. m. Prahou, městskou částí a vlastíky v území rozpracována do podoby urbanistické studie s prvky regulačního plánu.



Transformační území ve středu města

- historické jádro Prahy
- Památkové zóny
- Ochranné pásmo Historického jádra Prahy
- transformační území
- transformační území, původní nákladová nádraží
- hlavní třídy
- koncepce metropolitních parků
- hranice řešeného území

NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV

Nákladové nádraží Žižkov je jedním ze tří nákladových nádraží (dalšími jsou nádraží v Bubnech a na Smíchově), která v minulosti zásobovala centrum Prahy a jeho průmyslové areály. Tato nádraží ztratila změnou orientace trhu ve 20. století v organismu města svoje opodstatnění. V současnosti mají všechna tato území díky své blízkosti k centru vysoký potenciál, který ale dodnes nebyl využit. Do značné míry k tomu přispěly stavební uzávěry vymezené Územním plánem sídelního útvaru hl. m. Prahy z roku 1999, které se ve zmiňovaných územích nachází ve svém původním rozsahu dodnes.

Všechna zvýrazněná území bývalých nádraží jsou v přímém kontaktu s hustým, intenzivně využívaným blokovým městem a tvoří tak jeho pomyslný začátek příp. konec. Tato území jsou dnes spárami v blokové struktuře, které město rozdělují a oslabují. Z hlediska kompozice města a jeho kvality je důležité chybějící strukturu doplnit a definovat tak jasnou hranu blokového města.

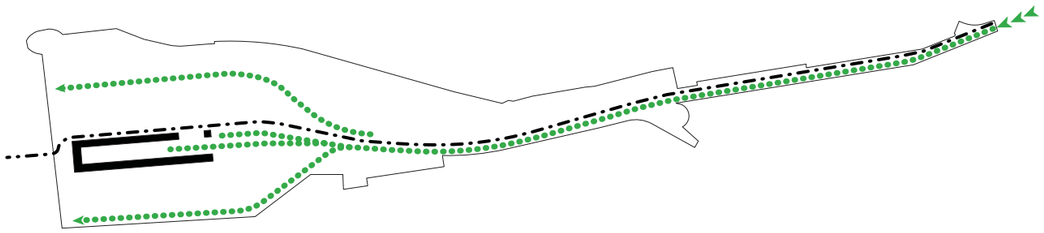
Z hlediska topografie města se Nákladové nádraží Žižkov nachází ve významné, viditelné poloze. Území je součástí prvního terénního horizontu vymezujícího krajinný prostor, v němž bylo založeno historické město. Jeho zhruba 80-ti metrové převýšení oproti řece je významné také pro stanovení výšky zástavby.

Řešené území se nachází mezi třemi metropolitními parky - Olšanské hřbitovy, Vítkov, Údolí Rokytky - které jeho budoucím obyvatelům nabízí dostupnou rekreaci a sportovní aktivity.

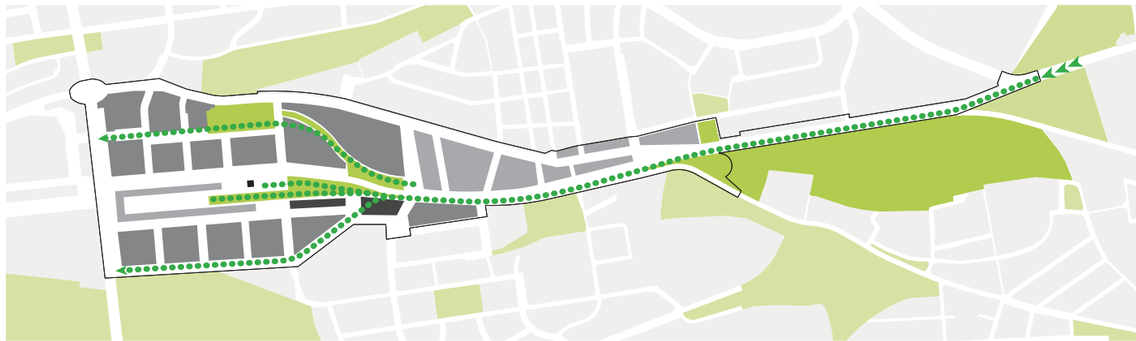
Těžištěm území je vlastní prostor bývalého nákladového nádraží, kterého součástí jsou budovy prohlášené za nemovité kulturní památky.

Principy řešení

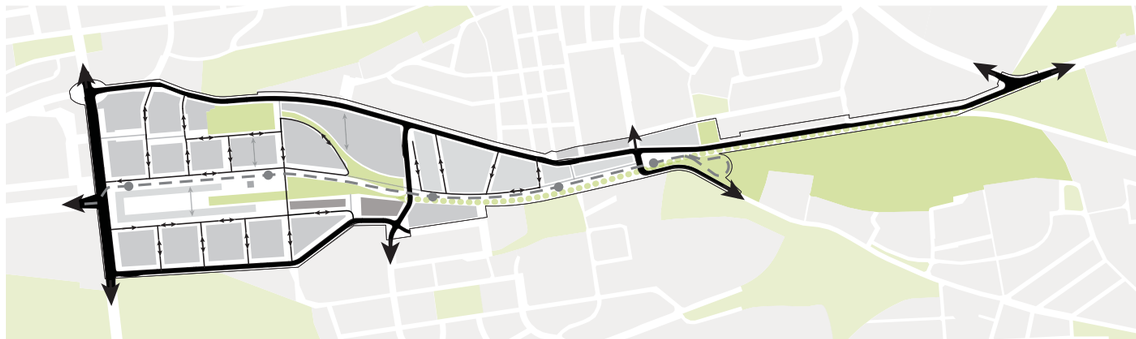
1 / Kompoziční princip území je založen na budově nákladového nádraží, podélné ose procházející z města do krajiny, gradující v těžišti území a rozbíhající se po hranách území.



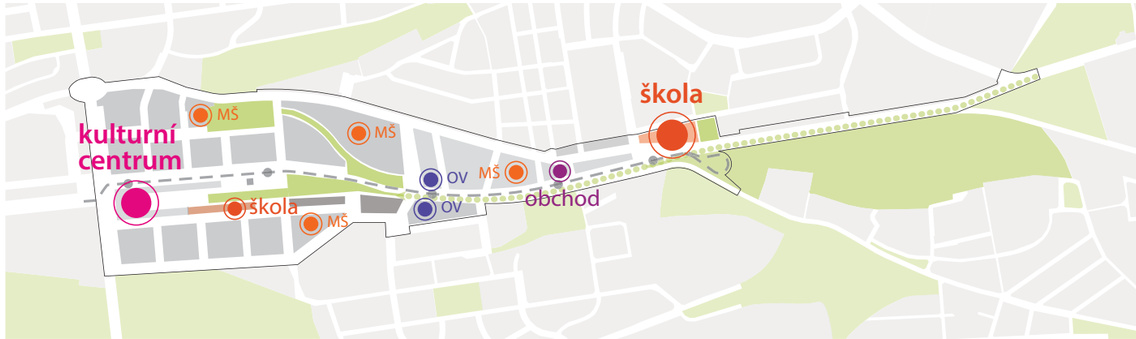
2 / Schéma prostorové regulace zobrazuje rozličné struktury zástavby s koncepcí výškových hladin a strukturu veřejných prostranství - vzájemně propojených zelených ploch. Nejvyšší zástavba je navržena do středu území, do zužujícího se místa „harfy“.



3 / Dopravní princip zobrazuje hierarchii komunikací v území a jeho prostupnost. Hlavní páteřní osou území je tramvaj sledující původní trasu železnice spolu s promenádou pro pěší a cyklisty. Pro obsluhu území jsou významné stávající komunikace spolu s novým propojením na východ.

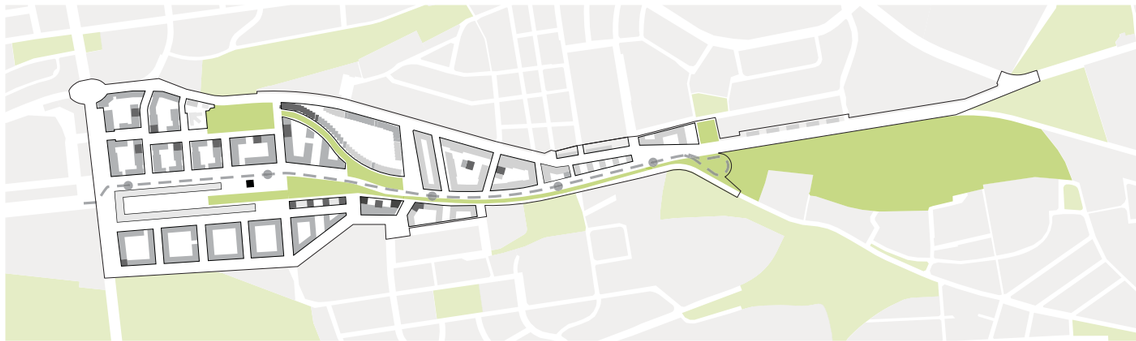


4 / Schéma veřejné vybavenosti zobrazuje koncepci umístění jednotlivých složek vybavenosti v rámci řešeného území - 2 ZŠ, 4 MŠ, významného kulturního centra, obchodního zařízení a případně jiné např. sociální vybavenosti (OV).



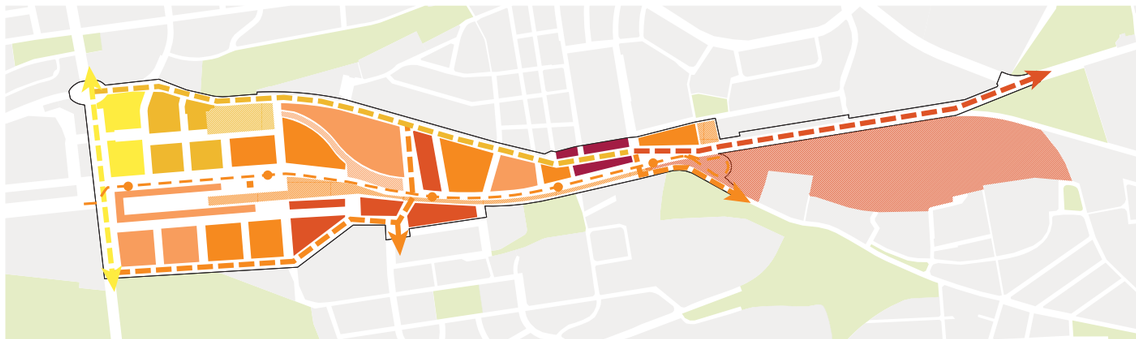
5 / Schéma potenciálu území zobrazuje možné naplnění navržených regulativů a kapacit území různou kombinací hustoty zástavby a podlažnosti.

< 5 | 6-8 | 9-12 | 13-14 | 15+

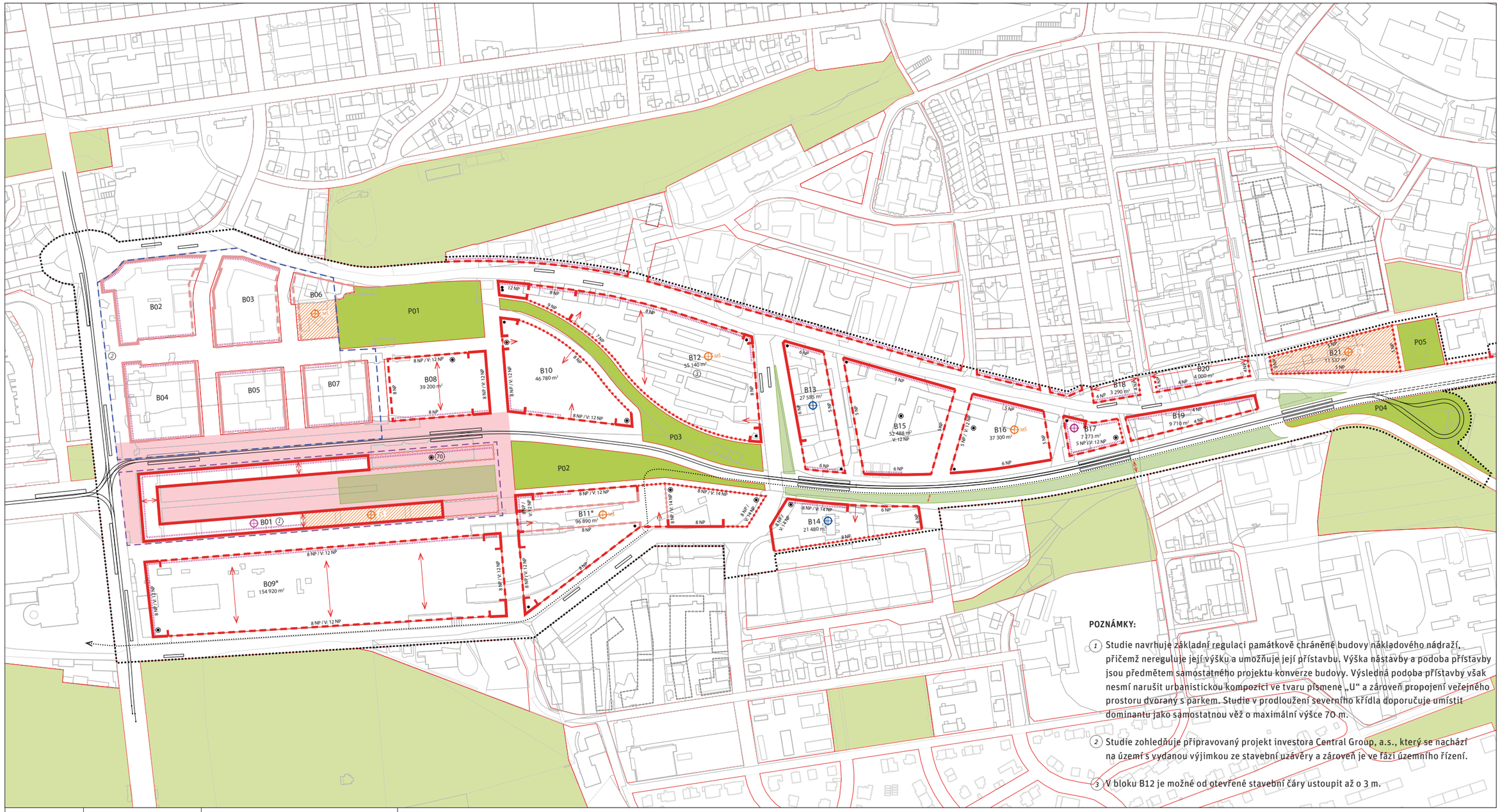


6 / Schéma etapizace rozděluje území s ohledem na předpokládaný termín zahájení realizace samostatně řešitelných celků (nebo jejich částí), které jsou stavebně, právně i finančně snadněji uchopitelné.

2022 — 2035



Hlavní výkres - regulace



POZNÁMKY:

1. Studie navrhuje základní regulaci památkově chráněné budovy nákladového nádraží, přičemž nereguluje její výšku a umožňuje její přístavbu. Výška nástavby a podoba přístavby jsou předmětem samostatného projektu konverze budovy. Výsledná podoba přístavby však nesmí narušit urbanistickou kompozici ve tvaru písmene „U“ a zároveň propojení veřejného prostoru dvorany s parkem. Studie v prodloužení severního křídla doporučuje umístit dominantu jako samostatnou věž o maximální výšce 70 m.
2. Studie zohledňuje připravovaný projekt investora Central Group, a.s., který se nachází na území s vydanou výjimkou ze stavební uzávěry a zároveň je ve fázi územního řízení.
3. V bloku B12 je možné od otevřené stavební čáry ustoupit až o 3 m.

Hlavní výkres - regulace 1:5000

PODKLADNÍ VRSTVY
- hranice řešeného území
- parcelní kresba
- zástavba stávající a s vydaným ÚR
- zástavba plánovaná

200/ MĚSTO (KOMPOZICE)
- uliční čára
- plocha stavebního bloku
- plocha nestavebního bloku
- B01 identifikace bloku
- P01 identifikace parku
- x NP maximální podlažnost
- V: x NP maximální podlažnost lokální dominanty

(stavební čára závazná / doporučená)
- stavební čára - uzavřená
  hranice zastavitelné části bloku, jejíž zástavba nesmí nikde ustupovat a která musí být v celé své délce souvisle a úplně zastavěná
- stavební čára - otevřená
  hranice zastavitelné části bloku, jejíž zástavba nesmí nikde ustupovat a která musí být zastavěná mezi každými lomovými body alespoň v polovině své délky
- stavební čára - volná
  hranice zastavitelné části bloku, jejíž zástavba může libovolně ustupovat a která může a nemusí být v celé své délce souvisle a úplně zastavěná
- rozhraní hodnot podlažnosti / změna typu stavební čáry

- doporučená lokální dominanta
- (XX) dominanta s určením maximální výšky v metrech
- ●/●● specifické nároží
  umožňuje do vzdálenosti 6 m: ustoupit od rohu bloku či jiné architektonické ztvárnění nároží / přesáhnout stavební čáru či vykonzolovat část stavby
- doporučená prostupnost bloku

400/ POTENCIÁL
- x m² maximální výměra hrubých podlažních ploch bloku
- * možnost výměny HPP v rámci stavebních bloků
  za podmínky podrobnějšího urbanistického řešení prověřeného architektonickou soutěží

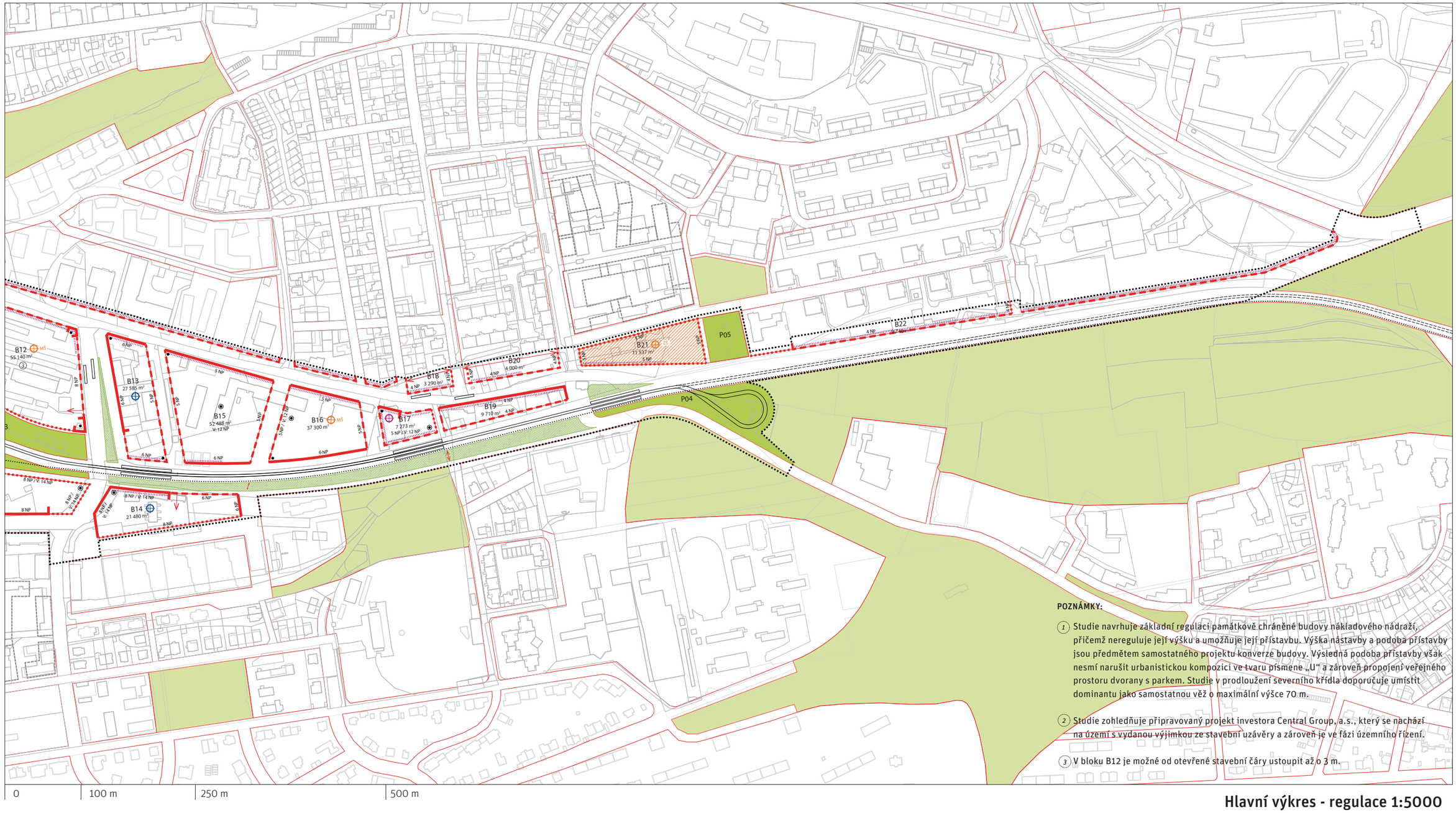
500/ KRAJINNÁ INFRASTRUKTURA
- kompozičně významná plocha s parkovými úpravami v uličním prostranství

600/ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA
- tramvajová trať
- tramvajová trať výhled
- zastávka MHD
- významná cyklistická trasa

800/ VEŘEJNÁ VYBAVENOST
- hrana zástavby s veřejnou vybaveností v parteru
- významné veřejné prostranství
- veřejná vybavenost v bloku: školská (MŠ/ZŠ) / kulturní / obchodní / ostatní
- konkrétní plocha určená pro školskou vybavenost

OSTATNÍ
- hranice území s výjimkou ze stavební uzávěry
- projekt konverze hlavní budovy nákladového nádraží a hranice území s památkovou ochranou

Hlavní výkres - regulace



POZNÁMKY:

1. Studie navrhuje základní regulaci památkově chráněné budovy nákladového nádraží, přičemž nereguluje její výšku a umožňuje její přístavbu. Výška nástavby a podoba přístavby jsou předmětem samostatného projektu konverze budovy. Výsledná podoba přístavby však nesmí narušit urbanistickou kompozici ve tvaru písmene „U" a zároveň propojení veřejného prostoru dvorany s parkem. Studie v prodloužení severního křídla doporučuje umístit dominantu jako samostatnou věž o maximální výšce 70 m.
2. Studie zohledňuje připravovaný projekt investora Central Group, a.s., který se nachází na území s vydanou výjimkou ze stavební uzávěry a zároveň je ve fázi územního řízení.
3. V bloku B12 je možné od otevřené stavební čáry ustoupit až o 3 m.

Hlavní výkres - regulace 1:5000

PODKLADNÍ VRSTVY

- hranice řešeného území
- parcelní kresba
- zástavba stávající a s vydaným ÚR
- zástavba plánovaná

200/ MĚSTO (KOMPOZICE)

- uliční čára
- plocha stavebního bloku
- plocha nestavebního bloku
- B01 identifikace bloku
- P01 identifikace parku
- x NP maximální podlažnost
- V: x NP maximální podlažnost lokální dominanty

(stavební čára závazná / doporučená)

- stavební čára - uzavřená
  hranice zastavitelné části bloku, jejíž zástavba nesmí nikde ustupovat a která musí být v celé své délce souvisle a úplně zastavěná
- stavební čára - otevřená
  hranice zastavitelné části bloku, jejíž zástavba nesmí nikde ustupovat a která musí být zastavěná mezi každými lomovými body alespoň v polovině své délky
- stavební čára - volná
  hranice zastavitelné části bloku, jejíž zástavba může libovolně ustupovat a která může a nemusí být v celé své délce souvisle a úplně zastavěná
- rozhraní hodnot podlažnosti / změna typu stavební čáry

- doporučená lokální dominanta
- XX dominanta s určením maximální výšky v metrech
- ●/●● specifické nároží
  umožňuje do vzdálenosti 6 m: ustoupit od rohu bloku či jiné architektonické ztvárnění nároží / přesáhnout stavební čáru či vykonzolovat část stavby
- doporučená prostupnost bloku

400/ POTENCIÁL

- x m² maximální výměra hrubých podlažních ploch bloku
- * možnost výměny HPP v rámci stavebních bloků
  za podmínky podrobnějšího urbanistického řešení prověřeného architektonickou soutěží

500/ KRAJINNÁ INFRASTRUKTURA

- kompozičně významná plocha s parkovými úpravami v uličním prostranství

600/ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

- tramvajová trať
- tramvajová trať výhled
- zastávka MHD
- významná cyklistická trasa

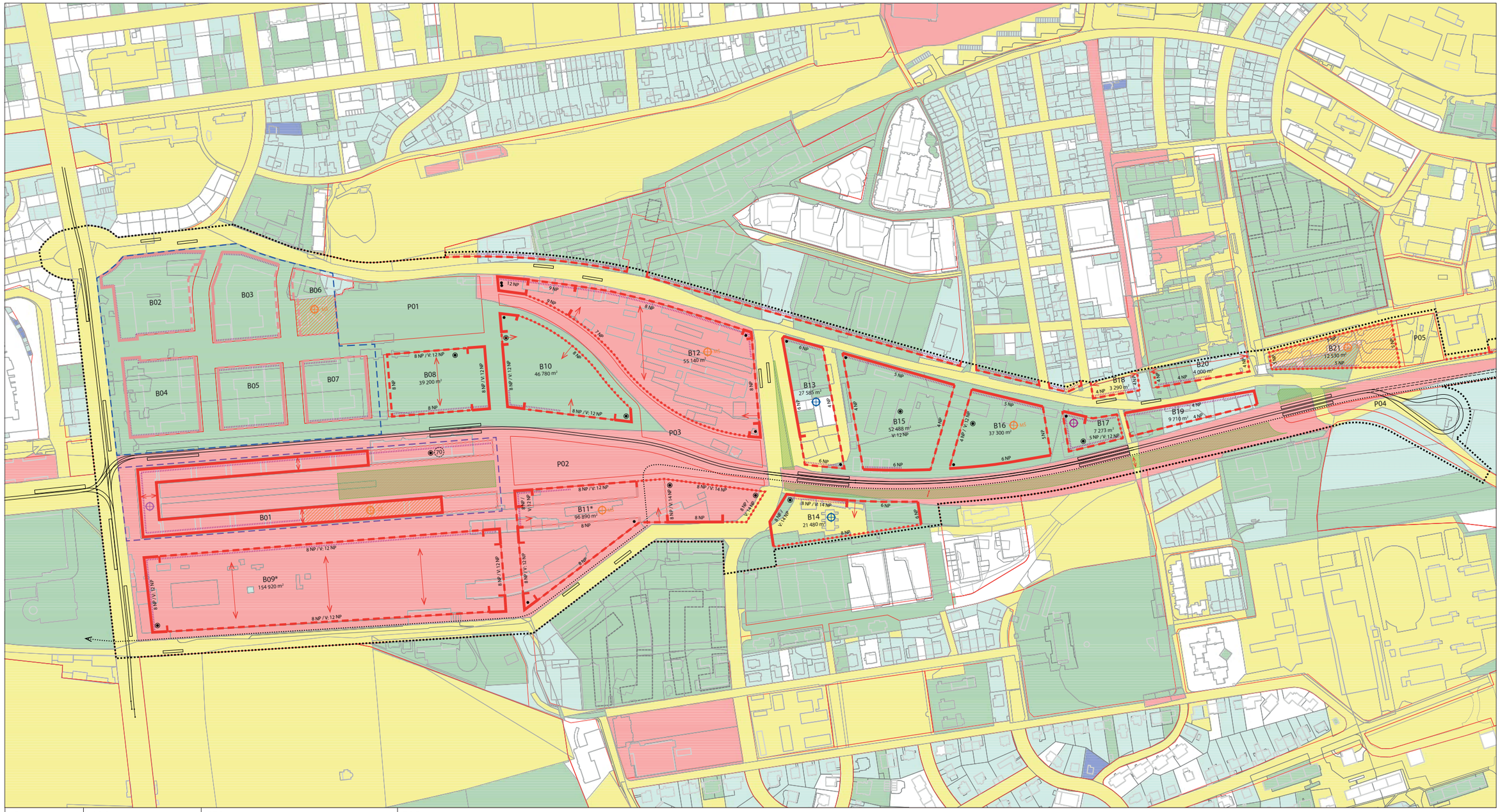
800/ VEŘEJNÁ VYBAVENOST

- hrana zástavby s veřejnou vybaveností v parteru
- významné veřejné prostranství
- veřejná vybavenost v bloku: školská (MŠ/ZŠ) / kulturní / obchodní / ostatní
- konkrétní plocha určená pro školskou vybavenost

OSTATNÍ

- hranice území s výjimkou ze stavební uzávěry
- projekt konverze hlavní budovy nákladového nádraží a hranice území s památkovou ochranou

Majetkoprávní vztahy



Zákres návrhu do situace majetkoprávních vztahů 1:5000

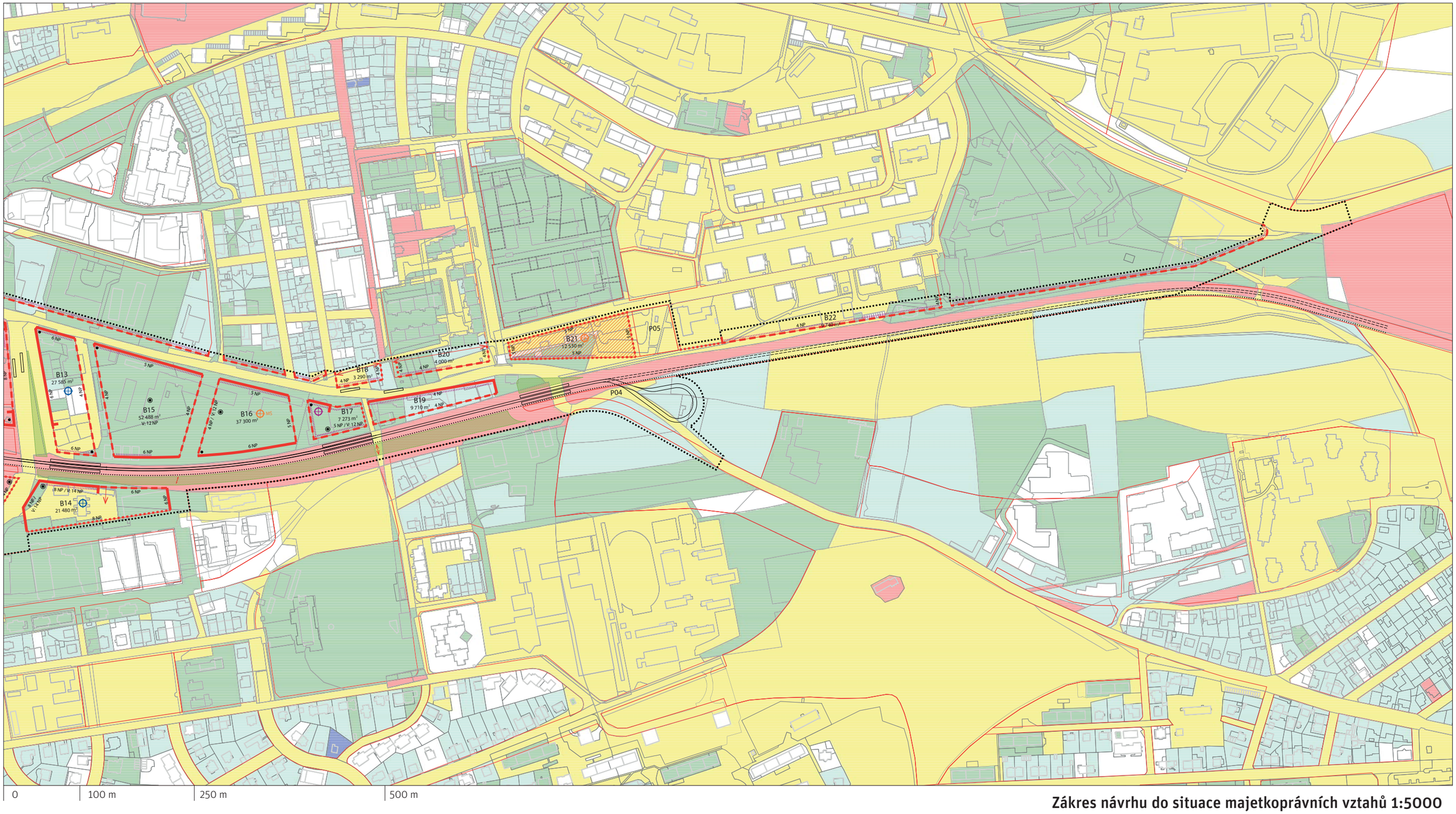
PODKLADNÍ VRSTVY

- hranice řešeného území
- parcelní kresba

MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

- ČR včetně státem ovládaných subjektů
- Hl.m. Praha včetně jím ovládaných subjektů
- Zbývající tuzemské právnické osoby
- Tuzemské fyzické osoby
- Zjištěné a zařazené zahraniční subjekty
- Nezjištěný subjekt

Majetkoprávní vztahy



Zákres návrhu do situace majetkoprávních vztahů 1:5000

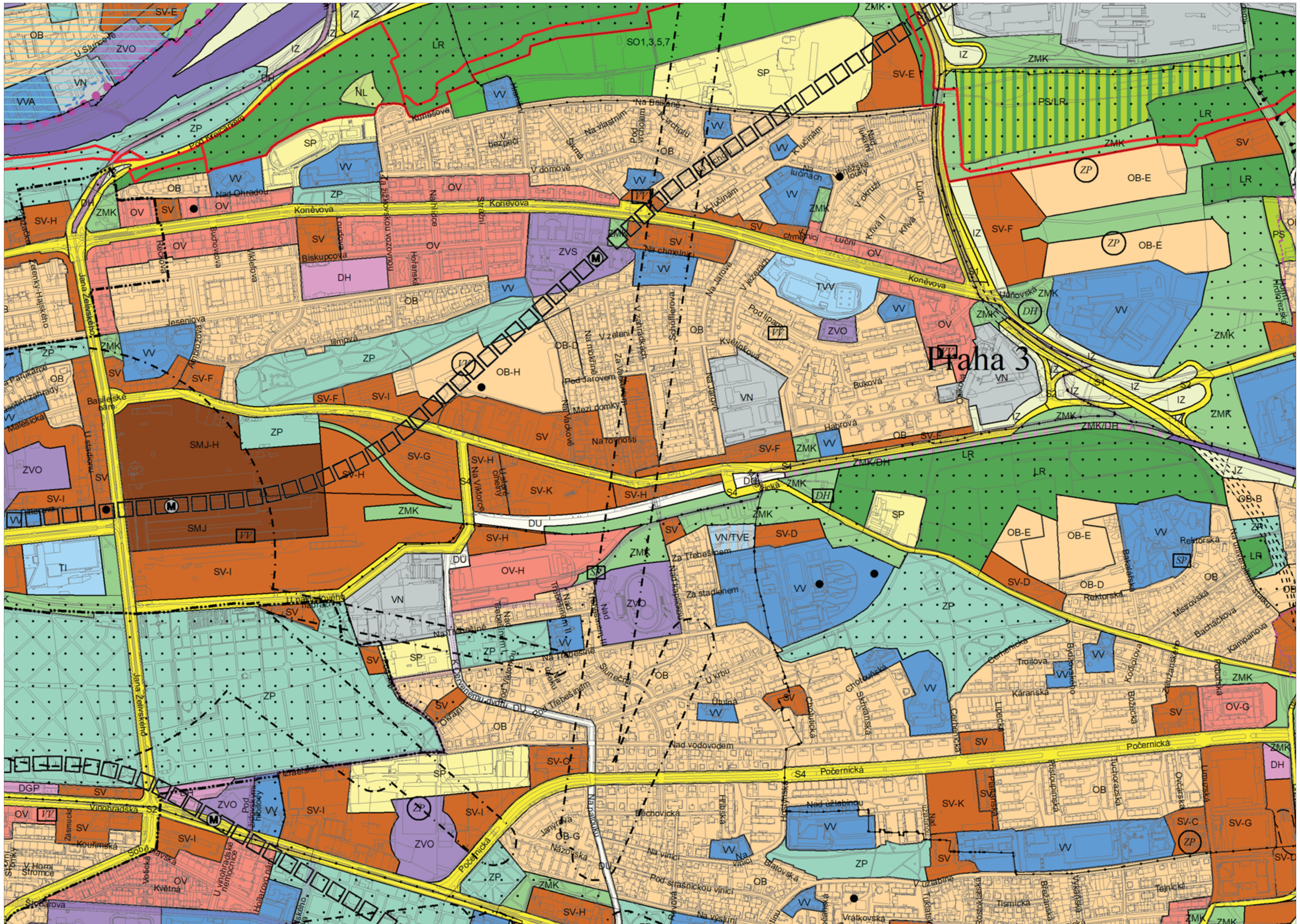
PODKLADNÍ VRSTVY

- hranice řešeného území
- parcelní kresba

MAJETKOPRÁVNÍ VZTAHY

- ČR včetně státem ovládaných subjektů
- Hl.m. Praha včetně jím ovládaných subjektů
- Zbývající tuzemské právnické osoby
- Tuzemské fyzické osoby
- Zjištěné a zařazené zahraniční subjekty
- Nezjištěný subjekt

Návrh na změnu územního plánu



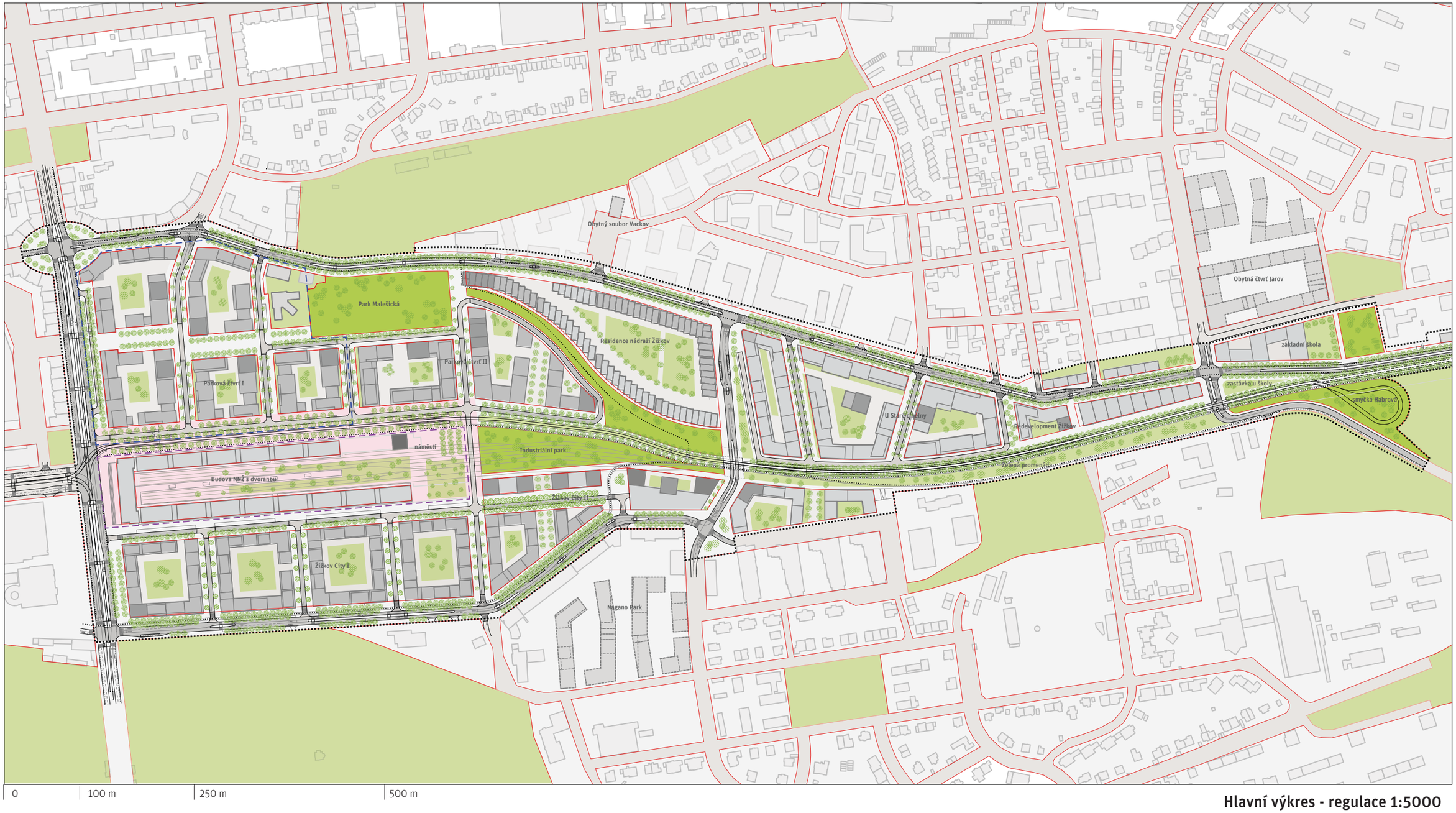
Návrh na změnu územního plánu

OB	čistě obytné
OV	všeobecně obytné
SV	všeobecně smíšené
SMJ	smíšené městského jádra
VN	nerušící výroby a služeb
SP	sportu
SO	oddechu
ZOB	zvláštní komplexy obchodní
ZVS	zvláštní komplexy vysokoškolské
ZKC	zvláštní komplexy kultury a církve
ZVO	zvláštní komplexy ostatní
VV	veřejné vybavení
VVA	armáda a bezpečnost
S1-4	vybraná komunikační síť
DZ	tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály
DGP	garáže a parkoviště
DH	plochy a zařízení hromadné dopravy osob, parkoviště P+R
DU	urbanisticky významné plochy a dopravní spojení
TVV	technické vybavení- vodní hospodářství
ZP	parky, historické zahrady a hřbitovy
ZMK	zeleň městská a krajinná
NL	louky a pastviny
IZ	izolační zeleň
LR	lesní porosty
PS	sady, zahrady a vinice
PZO	zahrady a zahrádkové osady

Výkres představuje návrh na změnu Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy tak, aby byl v souladu s navrhovaným řešením ve studii a zároveň pořizovatelem akceptovanými připomínkami dotčených orgánů, městské části a vlastníků v území ze společného jednání.

Změnou dojde k transformaci vymezení zastavitelného i nezastavitelného území a k transformaci vymezení stávajících ploch. Změna mění koncepci dopravní infrastruktury novým uspořádáním vybrané komunikační sítě, zrušením nákladového nádraží Žižkov včetně přilehlé části železniční tratě do nákladového nádraží Žižkov a vymezením nové tramvajové tratě pro kvalitní obsluhu zástavby v řešeném území veřejnou dopravou. Dále změna upravuje vymezení územní rezervy pro trasu metra včetně přemístění stanice.

Výkres potenciálu území



Hlavní výkres - regulace 1:5000

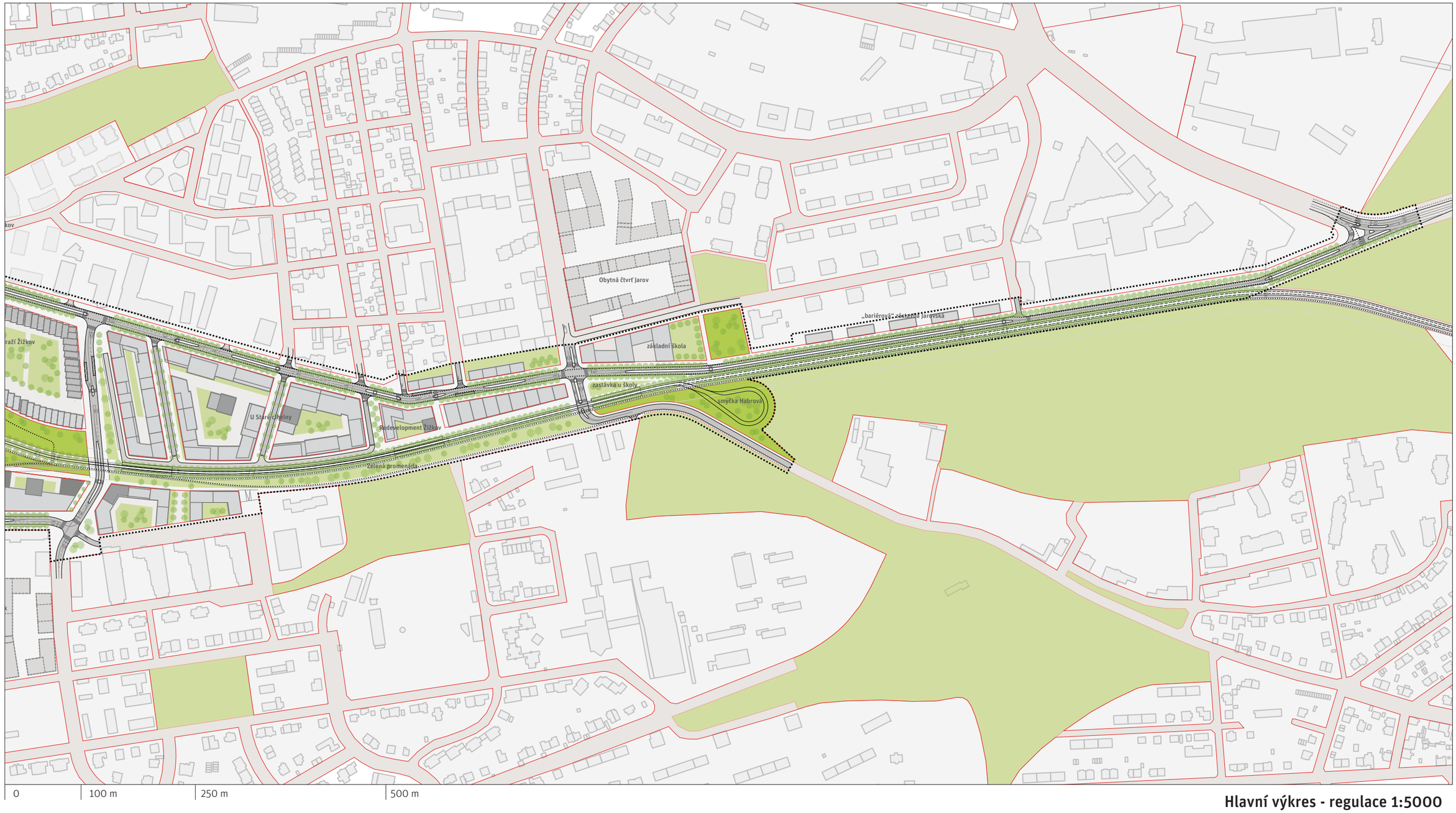
PODKLADNÍ VRSTVY

- hranice řešeného území
- parcelní kresba
- zástavba stávající a s vydaným ÚR
- zástavba plánovaná

PRVKY POTENCIÁLU ÚZEMÍ (NAPLNĚNÍ REGULATIVŮ)

- uliční čára
- plocha stavebního bloku
- plocha parku
- Park (pracovní) název stavebního záměru a veřejného prostranství
- ilustrace možné zástavby (od nejnižší po nejvyšší)
- plocha uličího prostranství
- plocha vozovky /zvýšeného přejezdu
- ilustrativní znázornění ploch s parkovými úpravami v uličním prostranství a ve vnitrobloku
- významné veřejné prostranství
- tramvajová trať
- tramvajová trať výhled
- zastávka MHD
- cyklistická trasa (cykloopatření v uličním prostranství)
- stromořadí
- ilustrativní znázornění skupin stromů (vzrostlé zeleně) v uličním prostranství a ve vnitrobloku
- 4 označení uličního profilu
- hranice území s výjimkou ze stavební uzávěry
- projekt konverze hlavní budovy nákladového nádraží a hranice území s památkovou ochranou

Výkres potenciálu území



Hlavní výkres - regulace 1:5000

PODKLADNÍ VRSTVY

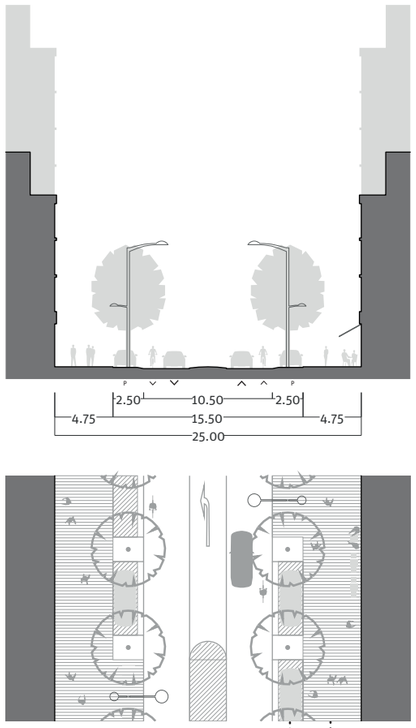
- hranice řešeného území
- parcelní kresba
- zástavba stávající a s vydaným ÚR
- zástavba plánovaná

PRVKY POTENCIÁLU ÚZEMÍ (NAPLNĚNÍ REGULATIVŮ)

- uliční čára
- plocha stavebního bloku
- plocha parku
- Park (pracovní) název stavebního záměru a veřejného prostranství
- ilustrace možné zástavby (od nejnižší po nejvyšší)
- plocha uličího prostranství
- plocha vozovky /zvýšeného přejezdu
- ilustrativní znázornění ploch s parkovými úpravami v uličním prostranství a ve vnitrobloku
- významné veřejné prostranství
- tramvajová trať
- tramvajová trať výhled
- zastávka MHD
- cyklistická trasa (cykloopatření v uličním prostranství)
- stromořadí
- ilustrativní znázornění skupin stromů (vzrostlé zeleně) v uličním prostranství a ve vnitrobloku
- hranice území s výjimkou ze stavební uzávěry
- projekt konverze hlavní budovy nákladového nádraží a hranice území s památkovou ochranou

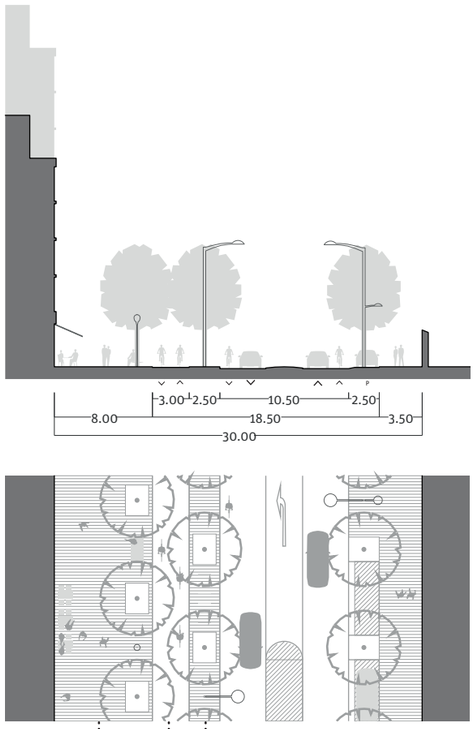
Uliční profily a detaily v M 1:500

1 / **Malešická**



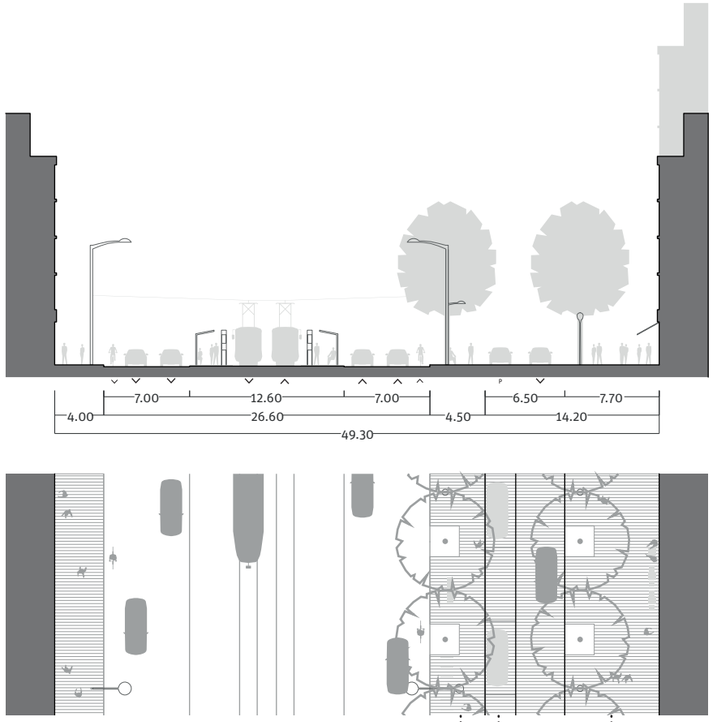
pás stromořadí
s parkovacími zálivy
průběžný pás chodníku
s předzahrádkami

2 / **U Nákladového nádraží**



pás stromořadí
významná cyklostezka
průběžný pás chodníku
s předzahrádkami
a stromořadím

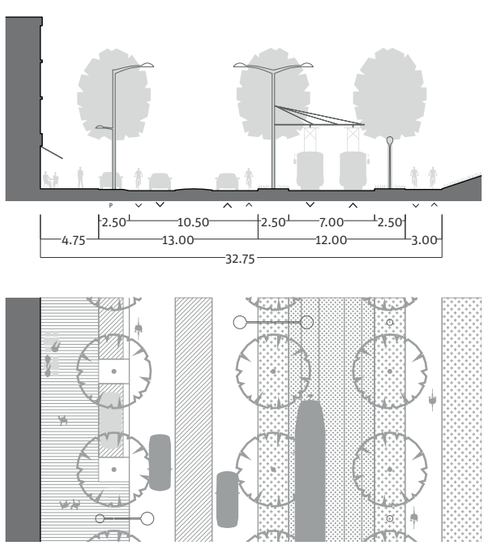
3 / **Jana Želivského** (úsek mezi ul. Olšanská a Malešická)



úrovňové prostranství
s jednosměrnou komunikací
průběžný pás chodníku
se stromořadím
parkovací záliv
průběžný pás chodníku
s předzahrádkami a stromořadím

Uliční profily a detaily v M 1:500

4 / Jarovská



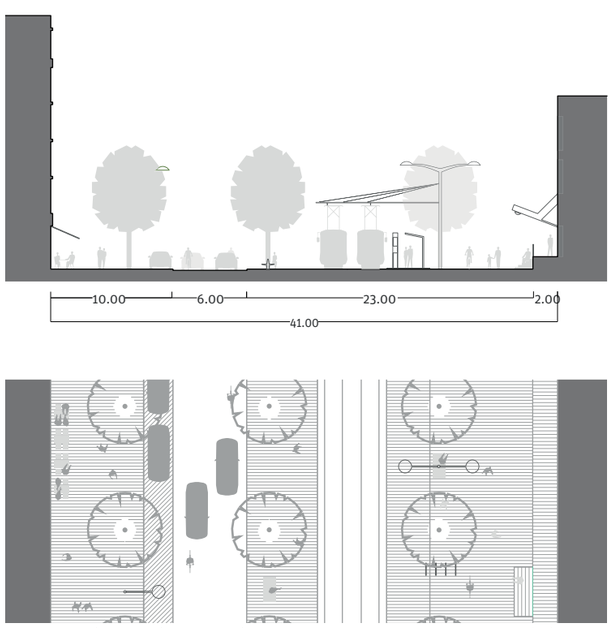
pás stromořadí
s parkovacími zálivy

průběžný pás chodníku
s předzahrádkami

zatravněný tramvajový pás
se stromořadím
po obou stranách

smíšená stezka
pro chodce a cyklisty

5 / Severní nákladová



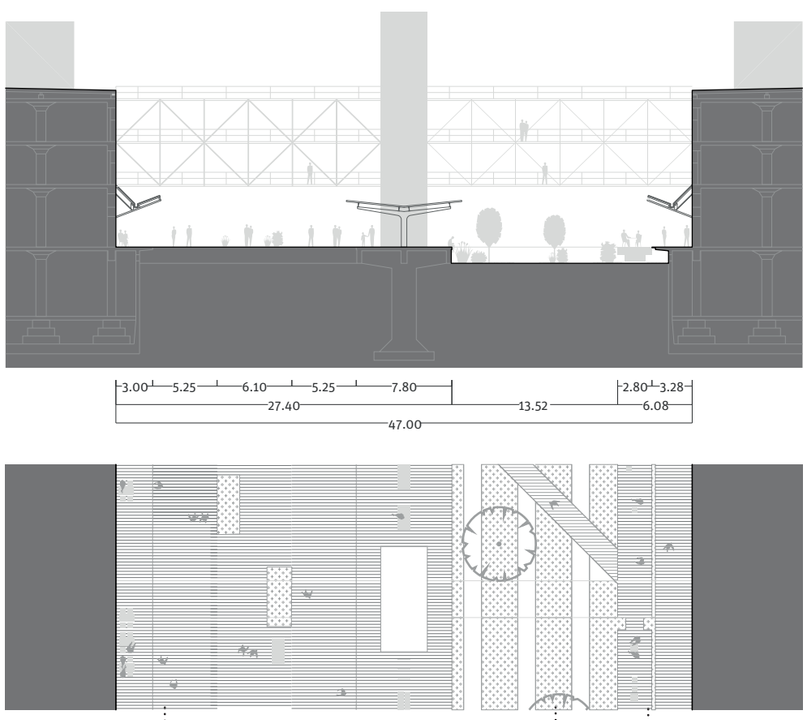
parkovací zálivy

prostranství s tramvají
a stromořadím
po obou stranách

průběžný pás chodníku
s předzahrádkami
a stromořadím

původní rampa
s novými schodišti

6 / Nákladové nádraží

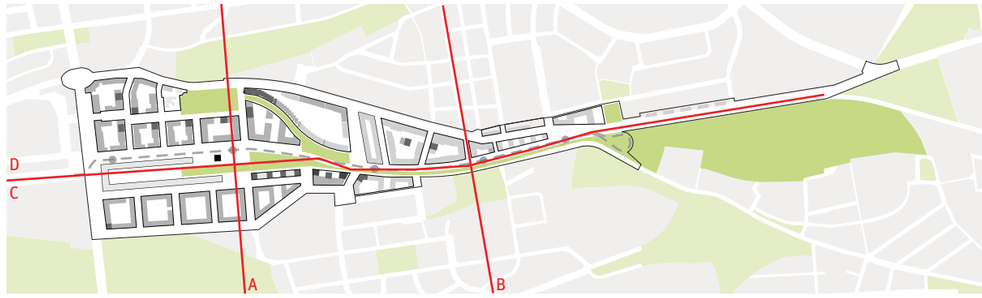


pobytové prostranství s krajinářskou úpravou
odkazující na původní industriální využití

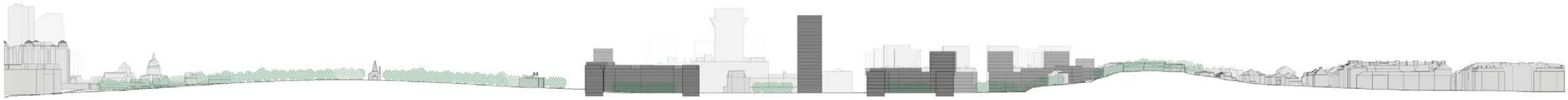
prostor původního kolejiště
s extenzivní zelení , stromy
a spojujícími lávkami

průběžný pás chodníku
s předzahrádkami

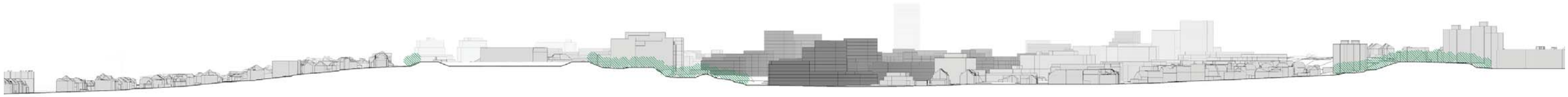
Ilustrační řezy územím



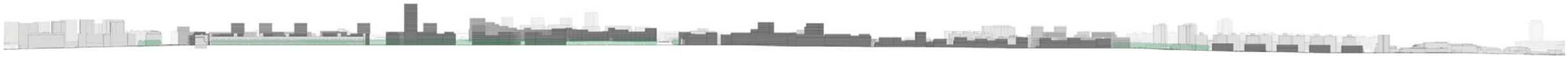
A / Příčný řez středem území a areálu nákladového nádraží s pohledem do centra



B / Příčný řez východní částí území na pomezí Jarova a Vackova s pohledem do centra



C / Podélný řez středem - osou území ve stopě železniční trati s pohledem na sever



D / Podélný řez středem - osou území ve stopě železniční trati s pohledem na jih

KRAJINA [100]

Řešené území je specifické svou topografií a výraznými výškovými rozdíly. Území bývalého nákladového nádraží je definováno ostrými terénními zlomy po jeho severní a jižní hranici, kde je výškový rozdíl až 8 m. Směrem na východ se toto území prudce zužuje do hrdla definovaného stávajícím silničním mostem. Po průchodu tímto hrdlem území směrem na sever již pozvolna stoupá a směrem na jih je ohraničeno Malešickou strání.

Řešené území se nachází mezi dvěma významnými parky (Olšanské hřbitovy a Židovské pece) a dále je napojeno sérií neurbanizovaných zalesněných ploch kolem Malešického lesa táhnoucích se podél železniční trati na přírodní parky Smetanka a Klánovice-Čihadla s vazbami až do otevřené krajiny za hranicí metropole. V návrhu je tato zelená osa sledující stopu železnice dovedena do území nákladového nádraží, kde se v jeho hrdle rozšiřuje a pokračuje jednak jako centrální osa formou lineárního parku do dvorany hlavní budovy a jednak jako severní a jižní osa po svazích terénního zlomu po okrajích území – severní zelená osa pokračuje po hraně svahu k parku u Malešické ulice s vazbou na Židovské pece a dále směrem k parku Parukářka; jižní zelená osa pokračuje formou aleje směrem k Olšanským hřbitovům.

MĚSTO [200]

Veřejná prostranství

Nově navržená veřejná prostranství doplňují stabilní síť veřejných prostranství okolních lokalit, dotváří kompozici a posilují charakter území. Tvoří čitelnou, hierarchicky členěnou síť s jasnou orientací a zapamatovatelností.

Kompozice veřejných prostranství se odvíjí od hlavního a dominantního prvku území - stávajícího komplexu budov Nákladového nádraží Žižkov. Jeho jedinečný otevřený „vnitroblok“ představuje hlavní veřejné prostranství v území, jehož význam přesahuje hranice čtvrti. Dvorana nádraží ústí v prostor „náměstí“, kde se potkává s velkorysým lineárním parkem, hlavní severojižní uliční osou a zároveň tramvajovou osou, která vede od křižovatky Olšanská – Jana Želivského podél severního křídla budovy se zastávkami na úrovni čelní budovy a náměstí. Prostranství vlévající se do hrdla nechávají z odstupu vyniknout nádražní budovu a spolu s výškovou gradací zástavby vytvářejí ohnisko zakončující velkou městskou osu Olšanské třídy. Tato podélná osa pak ještě pokračuje i dále za svým vyvrcholením již v podobě ulice příměstského charakteru a uchovává tak pokračování cesty z nádraží ven z města.

Struktura veřejných prostranství v západní části území navazuje na ortogonální uspořádání ulic okolních lokalit. Mezi bloky v severozápadní části území je navrženo velkorysé uliční propojení parku při Malešické ulici směrem do ulice Jana Želivského potažmo na Parukářku. V prostoru železniční harfy se struktura přizpůsobuje topografii území, která prostranství svádí do hrdla na východním konci areálu nádraží. Ve východní části území systém prostranství vychází z charakteru okolní stávající uliční sítě a ústí v prostor s tramvajovou zastávkou u školy a smyčky tramvajové trati, které dále pokračuje jako nové uliční propojení podél Malešického lesa až k Českobrodské ulici (tzv. Jarovská třída).

Struktura zástavby

V území jsou vzhledem k odlišnostem jednotlivých částí navrženy rozdílné typy struktury zástavby. Srdcem území je komplex budov nákladového nádraží, jenž je zapsán na seznam nemovitých kulturních památek ČR. Podél budovy nádraží je tradiční pravidelná struktura bloků s uzavřenou respektive otevřenou stavební čarou. V prostoru železniční harfy je navržena volnější struktura bloků s otevřenou stavební čarou, umožňující vyšší solitérní domy. Ve východní části za silničním mostem doplňuje nová zástavba existující strukturu bloků s nižší výškovou hladinou a komponovaných modernistických souborů sídlišť s otevřenou stavební čarou.

Výšková regulace

Výškové hladiny vyplývají z celkové kompozice města, z výšky stávajících domů v sousedství a okolních připravovaných záměrů. Výška městských uzavřených bloků v západní části navazuje na výšku okolní zástavby stejně jako zástavba ve východní části území za mostem. Proměnlivé členitější výšky bude mít zástavba v prostoru harfy. V těžišti areálu nádraží je pak navržena vertikální dominanta signalizující střed území, která současně tvoří protiváhu masivní horizontalitě nádražní budovy. Věž s pozadím vyšších domů v prostoru harfy spoluutváří ohnisko zakončující městskou osu Olšanské třídy. Návrh zároveň umožňuje umístění několika výškových akcentů v místech důležitých urbanistických os a významných nároží – promenády mezi bloky v severozápadní části území ústící do parku; na jihozápadním nároží při ulici Jana Želivského za hranicí hřbitovů; na severním konci hlavní severojižní osy; v rámci pomyslného pokračování osy Olšanské třídy za mostem, zakončeného v místě tramvajové a autobusové zastávky a propojení na jih s Třebešínem potažmo sídlištěm Malešice.

VYUŽITÍ ÚZEMÍ [300]

V současném stavu převažují v řešeném území objekty s produkční zátěží, po kterých již v současnosti v tomto místě není poptávka. Zpracovaný návrh si klade za cíl dotvoření okolí budovy nákladového nádraží do nové intenzivněji formované podoby města. Z hlediska struktury navrhovaných veřejných prostranství a využití plánované zástavby bude mít území převažující obytnou zátěž. Severovýchodní část řešeného území by měla doplnit stabilizované území sídliště Jarov taktéž s obytnou zátěží. V rámci čtvrti je počítáno s umístěním občanské vybavenosti dle kap. Veřejná infrastruktura.

POTENCIÁL ÚZEMÍ [400]

Řešené území je označeno jako transformační a v budoucnu by mělo navázat na stabilní strukturu města a doplnit jeho kompozici.

Dle navržené struktury a její výšky byly odvozeny kapacity nové zástavby v celkovém souhrnu cca 750 000 m² hrubých podlažních ploch, z nichž lze odhadnout, že potenciál řešeného území (včetně jeho východní části) dává reálnou možnost pro přítomnost cca 15 000 obyvatel, tedy cca 20% počtu obyvatel městské části Praha 3. Kapacity zástavby navržené pro změnu územního plánu byly odvozeny z hypotetické zástavby navržených bloků umožněnou jejich regulací. Masterplan zobrazuje příklad možného půdorysného rozsahu zástavby při definované maximální podlažnosti.

KRAJINNÁ INFRASTRUKTURA [500]

V rámci řešeného území se nenacházejí žádné stávající plochy a koridory územního systému ekologické stability (ÚSES). Vzhledem k tomu, že oproti stávajícímu stavu bude území dále urbanizováno, studie tyto plochy a koridory v území nenavrhuje.

DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA [600]

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Převažující podíl automobilové dopravy z řešeného území spáduje na ulici Jana Želivského, do které se z pohledu širšího území soustřeďují jak radiální dopravní vztahy ve směru k centru města (Olšanská, Vinohradská, Koněvova), tak tangenciální severojižní vztahy ve směru Vršovice – Libeň v trase tzv. bývalé III. severojižní magistrály (Soběslavská, Votická a Pod Krejcárkem). Jako součást uvedené tangenciální trasy je ulice Jana Želivského silně zatíženou sběrnou komunikací. V komunikační síti města je součástí dopravní trasy, jejíž význam výrazně neklesá ani po realizaci východní části Městského okruhu.

Návrh potvrzuje stávající komunikace Jana Želivského, Malešická, U Nákladového Nádraží a K Červenému dvoru jako základní síť sběrných komunikací zajišťující širší dopravní vazby i hlavní kostru pro dopravní obsluhu rozvojového území. Nově je navrženo dopravní spojení Malešické ulice s ulicí Českobrodskou (nová Jarovská třída), které umožní posílení dopravních vztahů směrem k východu a přispěje tedy i k rozvedení dopravy mimo koridor kapacitně přetížené komunikace Jana Želivského a křižovatku Ohrada. Jarovská ulice je navržena v parametrech dvoupruhové sběrné komunikace. Trasovaná je v koridoru stávající železniční trati a na Českobrodskou ulici se napojuje pod Jarovem, v poloze předpokládané budoucí křižovatky s Městským okruhem (etapové řešení). Komunikace K Červenému dvoru je ponechána v současné poloze. V návrhu křižovatky U Nákladového nádraží – K Červenému dvoru je uplatněno řešení vstřícné čtyřramenné křižovatky namísto kruhové, resp. oválné, prezentované jako součást záměru obytného souboru Červený dvůr – DUR. Toto řešení je prostorově úspornější a nabízí vhodnější podmínky pro pěší. Návrh předpokládá rekonstrukci mostního objektu K Červenému dvoru (Za Viktorkou) respektive rozšíření prostoru podjezdu za účelem zajištění plnohodnotného rekreačního propojení podél budoucí tramvajové trati. Skelet sběrných komunikací je doplněn sítí obslužných ulic. Tyto jsou až na výjimky obousměrné a vzájemně co nejvíce propojené. Spojení oblasti nákladového nádraží s Vackovem v trase dnešní železnice není předpokládáno s ohledem na zajištění propojení lineárního parku (vyjma správy parku, příp. IZS).

VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA

Obsluhu území veřejnou dopravou v současné době zajišťuje prioritně tramvajová trať v ulici Jana Želivského s nejblíže dostupnými zastávkami Nákladové nádraží Žižkov a Mezi hřbitovy. Plošnou obsluhu území doplňují 3 autobusové linky.

Obsluhu řešeného území by měla zajistit především nová tramvajová trať tvořící západovýchodní osu území. Ttrať se z křižovatky ulic Jana Želivského - Olšanská odpojuje před objektem nákladového nádraží, vede uličním prostranstvím nádraží mezi severním křídlem památkově chráněného objektu a obytnými bloky na severu a dále jako součást lineárního parku. Areál nádraží trať opouští stávajícím podjezdem v křížení s ulicí K Červenému dvoru. Ve východní části využívá trasa tramvaje koridoru stávající jednokolejné železniční trati. Tramvajová trať je ukončena smyčkou v místě rozpojení Malešické a Jarovské ulice. Na základě předpokladů budoucího rozvoje tramvajových tratí zajišťuje navržené dopravní řešení možnost dalšího prodloužení tramvajové trati dále do Malešic s vazbou na tzv. Východní tramvajovou tangentu.

Pět tramvajových zastávek pokrývá území v jednotlivých urbanisticky atraktivních bodech. Zastávka v čele nádraží přispívá k oživení a atraktivitě ústředního prostranství i samotného objektu nádraží. Druhá zastávka obsluhuje těžiště území s kapacitní zástavbou. Zastávka pod Červeným dvorem pomáhá aktivovat území za podjezdem a obsluhuje mimo řešené území také obytné soubory Červený dvůr a Vackov. Čtvrtá zastávka je situovaná u supermarketu v místě přestupu na autobus a zároveň propojení na jih s Třebešínem. Koncová zastávka před smyčkou je umístěná u navrhované školy, záměru Obytná čtvrť Jarov a v dostupnosti sídliště Jarov.

V souvislosti s novou tratí je navržena úprava zastávek v ulici Jana Želivského a Olšanská. Na čtyřramenné křižovatce těchto tratí je navržena vždy jedna zastávka na výjezdu z křižovatky.

Způsob obsluhy území autobusovou dopravou se v zásadě nemění. Pokud tramvajová trať nebude realizována v úvodních etapách rozvoje území, posílení autobusové dopravy v předmětném území bude nezbytné. S návrhem dopravního řešení je upravena poloha stávajících zastávek. Nová zastávka je situována na Malešické ulici u obytného

souboru Vackov s předpokládanou pěší vazbou k jádrovému území nákladového nádraží pod terénním zlomem.
Případné budoucí vedení metra (resp. územní rezerva) územím NNŽ je předpokládáno v prostoru mezi budovou nákladového nádraží a obytnými bloky.

CYKLISTICKÁ DOPRAVA

V koridoru stávající železniční trati je navržena páteřní cyklotrasa propojující východ Prahy (Počernice, Černý Most, Kyje, Hrdlořezy) s centrem města přes Olšany a Žižkov. Trasa je uvažována v souběhu s budoucí tramvajovou tratí na hraně přilehlého lesoparku. Před vstupem do území nákladového nádraží se spojuje s další trasou z Malešic klesající ve stopě stávající nefunkční železniční vlečky. Za podjezdem se trasa jednak rozdvojuje podél terénních hran prostoru harfy a jednak pokračuje podél tramvajové trati a jako součást uličního prostoru podél severního křídla budovy nákladového nádraží do ulice Jana Želivského (v rámci její rekonstrukce) a výhledově také do Olšanské. Hlavní trasa směřuje po jižní hraně areálu nádraží, ulicí U Nákladového nádraží, ve formě samostatné obousměrné cyklostezky zvýrazněné dvouřadým stromořadím. Za křižovatkou s ulicí Jana Želivského je výhledově uvažováno s jejím prodloužením ve stopě historické cesty podél Olšanských hřbitovů. Severní trasa vede svahem terénního zlomu a napojuje se do ulice Malešická, kde pokračuje na Basilejské náměstí a dále k parku Parukářka.
Plošná prostupnost na jízdním kole je zajištěna integrováním cyklistické dopravy do všech uličních profilů. U obslužných ulic je cyklodoprava vedena ve společném jízdním pruhu s automobily šířky 3,0m. Na sběrných komunikacích je pravý jízdní pruh navržen v šířce 3,75m, čímž je zajištěno bezpečné míjení cyklistů a vozidel (značení V20 - tzv. cyklopiktokoridor, případně ochranný cyklopruh).

PĚŠÍ DOPRAVA

Navržená struktura uličních prostranství zajišťuje dobrou prostupnost území. Nově založená síť ulic navazuje na ulice v okolí a respektuje logické trasy pohybu. V detailním řešení křižovatek je pak kladen důraz na komfort chodců – vedlejší komunikace jsou napojovány formou chodníkového přejezdu, přechody pro chodce jsou situovány pokud možno v přímé trase průběžného chodníku. V rámci realizace lineárního parku je počítáno se vznikem významného rekreačního propojení pro pěší mezi nákladovým nádražím a Malešickým lesoparkem.

DOPRAVA V KLIDU

V území se kromě budovy nádraží nachází jen velmi málo domů, jejichž zachování lze předpokládat. Území tedy bude zastavěno v celém rozsahu novostavbami, které budou disponovat vlastními parkovacími kapacitami. Vázaná stání pro obyvatele i dojížďky do zaměstnání tak budou zajištěna mimo uliční prostranství. Současně jsou ovšem navržena i běžná uliční podélná stání jako standardní součást většiny ulic. Důvodem je vytvoření možnosti pro operativní odstavení vozidla jakožto podpora živého městského prostředí. Parkování není uvažováno pouze v ulici Jana Želivského (z důvodu preference dopravy v pohybu), v prostoru centrálního veřejného prostranství a v ulici s tramvajovou tratí v oblasti Vackova (z důvodu zajištění vizuální otevřenosti a plošné prostupnosti).

TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA [700]

Výhodou řešené oblasti je fakt, že jde o pozemky dlouhodobě využívané pro drážní provoz a územím proto neprocházejí žádné významné sítě technické infrastruktury. Hlavní a zásobovací trasy technické infrastruktury řešené území obcházejí po jeho hranicích ulicemi Malešická, Jana Želivského a U Nákladového nádraží a do vlastního území prakticky nezasahují.

ZÁSOBOVÁNÍ VODOU

Řešené území je zásobováno pitnou vodou z pražské vodárenské sítě z vodojemu Hrdlořezy ze zásobního pásma 1450, prostřednictvím čerpací stanice pro Žižkov a Malešice. Ulicí Jana Želivského prochází nadřazený vodovodní řad DN 800 (propojující vodojemy Flora a Mazanka) a dva v současnosti neprovozované řady DN 500 (propojující vodojemy Hrdlořezy a Flora). Ulicí U Nákladového nádraží prochází vodovodní řad DN 800 (propojující vodojemy Hrdlořezy a Flora). Technický stav sítě v širším území lze hodnotit jako vyhovující.
Řešené území nebude pravděpodobně možné zásobovat vodou pouze ze stávající sítě. Podmínkou pro dodávku vody bude posílení čerpací stanice Hrdlořezy, a to i s přihlédnutím k plánovanému rozvoji spadajícímu do zásobního pásma vodojemu. Dále bude nutno provést obnovu vybraných vodovodních řadů zvětšením jejích dimenzí. Pokud navržená zástavba zásobovaná ze zásobního pásma 1450 ČS Hrdlořezy překročí výškovou hladinu 310 m n. m., bude nutno vybavit objekty automatickou posilovací čerpací stanicí pro dodávku vody do vyšších podlaží.
V území je navržena jedna lokální přeložka nadřazeného vodovodního řadu DN 800 při okraji bloku B17. Její účelnost však bude nutné posoudit až s ohledem na konkrétní stavební záměr.

ODKANALIZOVÁNÍ

Předmětné území je v současné době odkanalizováno sběračem Prokopova (povodí kmenové stoky B) a sběračem Jarov (povodí kmenové stoky F). Oba sběrače jsou zděné vejčitého profilu. Stáří sběrače Prokopova je 70 až 80 let a sběrače Jarov cca 60 let. Kmenové stoky B a F jsou vedeny do ÚČOV na Císařském ostrově. Zatímco kapacita kmenové stoky F je dostatečná, kmenová stoka B je již nyní kapacitně přetížena a zejména v její dolní části v oblasti Holešovic dochází vlivem nedostatečného spádu k jejímu zanášení. Řešení tohoto problému přinese až výstavba druhé větve kmenové stoky B v Holešovicích, která je v současné době ve fázi projektových příprav.
V řešeném území se počítá s návrhem oddílné kanalizace. Splaškové odpadní vody bude vzhledem k jejich množství nutné rozdělit do několika odtokových zón. Severní, západní a jižní část území budou gravitačně napojeny na sběrač Prokopova, východní část na sběrač Jarov.
U navržených stavebních bloků B18 a B20 existuje kolize se stávající infrastrukturou. Bloky protíná kanalizační sběrač Jarov, kterému se nicméně zástavba musí vyhnout, neboť přeložka sběrače není z důvodu komplikovaného technického řešení a finanční náročnosti sledována.
Z hlediska likvidace srážkových vod řešené území nemá přirozený recipient a je povětšinou tvořeno deluviálními sedimenty a navážkami nepříznivými pro vsakování. Navíc odtok srážkových vod vypouštěných do kanalizace nesmí dle stanovení správce pražské kanalizace překročit hodnotu 200 l/s. V řešeném území bude proto nutné volit opatření jako retenční a vsakovací nádrže, vsakovací průlehy a zatravněné vsakovací plochy v místech souvislé zeleně, která zajistí ve vhodné kombinaci požadovanou retenci a retardaci srážkových vod.

VODNÍ TOKY

Východní částí řešeného území protéká zaklenutý Vackovský potok, levostranný přítok Rokytky. Vzhledem k jeho vzdálenosti od centra výhledové výstavby a nejasnému průběhu, nelze s jeho využitím jako recipientu srážkových vod uvažovat. Správcem Vackovského potoka je organizace Lesy hl. m. Prahy.

ZÁSOBOVÁNÍ TEPLEM

V ulici U Nákladového nádraží a v jižní části ulice Jana Želivského je veden tepelný napáječ Pražské teplárenské soustavy centrálního zásobování teplem (CZT) se základními zdroji Elektrárna Mělník I a Teplárna Malešice. Tento horkovodní napáječ o dimenzi 2 x DN 300 je podél předmětné lokality zrekonstruován do bezkanálového uložení a jeho přenosová schopnost je přibližně 38,5 MW. Z tohoto napáječe je v současnosti vedena přípojka 2 x DN 80 pro stávající objekt nákladového nádraží. Přes východní část řešeného území je veden další tepelný napáječ o dimenzi 2 x DN 300.
Návrh zásobování teplem je orientován zejména na využití CZT ve smyslu zákona č. 201/2012 Sb. o ochraně ovzduší, ze kterého vyplývá povinnost využít při technické možnosti a ekonomické přijatelnosti tepelné energie ze soustavy CZT. Potřebný tepelný příkon pro řešené území bude pravděpodobně možné zajistit ze stávajících zdrojů. V případě, že v budoucnu potřeba tepelného příkonu směrem k Teplárně Malešice výrazně vzroste a kapacitní rezerva bude překročena, byla by provedena technická opatření na síti jako přečerpávací stanice na zvýšení tlaku horké vody, případně rekonstrukce stávajících tepelných napáječů na vyšší dimenzi.
V území je uvažováno s jednou lokální přeložkou stávajícího tepelného rozvodu 2 x DN 200 z důvodu umožnění výstavby v bloku B21.

ZÁSOBOVÁNÍ PLYNEM

Podél okraje řešeného území jsou vedeny středotlaké (STL) plynovody městské plynovodní sítě – páteřní STL plynovody DN 350 a DN 500 v ulicích Jana Želivského a Malešická a STL plynovod DN 200/110 v ulici U Nákladového nádraží. STL plynovodní síť je zásobována zemním plynem ze zdvojeného pražského okružního vysokotlakého (VTL) plynovodu prostřednictvím VTL/STL regulačních stanic, zejména z RS 320 Malešice I a RS 303 Libeň - Podvinný mlýn (obě o výkonu 40 000 m3/hod).
Pro řešené území je kapacita stávající distribuční sítě dostatečná.
Využití zemního plynu se předpokládá zejména pro vaření a doplňkově pro vytápění a ohřev teplé užitkové vody. V souvislosti s koncepcí zásobování teplem by mohl být zemní plyn využíván u objektů, jejichž připojení na CZT nebo elektrickou energii bude technicky problematické nebo ekonomicky neefektivní.

ZÁSOBOVÁNÍ ELEKTRICKOU ENERGIÍ

Severně od řešeného území prochází podél Jeseniovy ulice hloubkový kabelový tunel, který dále pokračuje severovýchodním směrem do TR 110/22 kV Pražačka a odbočkou jihovýchodním směrem do koncové šachty K 25 v ulici Za Stadionem, přičemž tato odbočka křižuje řešené území v hloubce cca 40 – 50 m pod ulicí Za Vackovem. V tunelech jsou uloženy kabely 110 kV a 22 kV. Převážná část řešeného území leží v oblasti napájené z transformovny TR 110/22 kV Pražačka, území Třebešína pak v oblasti TR 110/22 kV Malešice. Systémy 22 kV jsou řešeny dvoustupňově (napájecí a distribuční sítě 22 kV). Stávající sítě 22 kV (napájecí včetně rozpínacích stanic a distribuční včetně transformačních stanic) zabezpečují současnou potřebu řešeného území, avšak nedisponují podstatnou výkonovou rezervou.
Zásobování elektrickou energií je možné zajistit v souladu s koncepčním řešením společnosti PREdistribuce, a.s., která plánuje jako předinvestici zajištění příkonu pro řešené území do výše cca 20 MW na úrovni napájecí sítě 22 kV. Je připravována pokládka 3 napájecích kabelů 22 kV v hloubkovém kabelovém tunelu (dva kabely z TR Malešice a jeden kabel z TR Pražačka), které budou vyvedeny v šachtě K 24 v ulici Na Vackově do ulice Malešická a ukončeny v budoucí rozpínací stanici RS 550 umístěné v bloku B06.
Z důvodu rovnoměrnější distribuce energie v řešeném území bude vhodné rozpojení napájecího kabelu z TR Pražačka do RS 550 v místech u křižovatky s ulicí K Červenému dvoru a jeho zasmyčkování do druhé rozpínací stanice RS 1 umístěné v jihovýchodní části areálu nákladového

nádraží (v oblasti bloku B11). Distribuční sítě (trafostanice 22/0,4 kV propojené kabely) pak budou v severní části území napájeny z RS 550, v jižní a částečně i ve východní části z RS 1. Ve východní části území se předpokládá možnost napojení některých ploch ze stávající distribuční sítě 22 kV. Kategorie odběru v řešeném území se předpokládá na stupni B1, vzhledem k zajištění potřeb tepla pro vytápění a ohřev vody přednostně prostřednictvím CZT nebo zemním plynem. Elektrické vytápění se předpokládá pouze jako doplňkové.
V souvislosti s navrhovanou revitalizací a rozšířením ulice Malešická zahrnující též výsadbu stromořadí je navržena mírná úprava trasy napájecího kabelu 22 kV do RS 550 oproti pravomocnému územnímu rozhodnutí.

ELEKTRONICKÉ KOMUNIKACE
V blízkosti řešeného území jsou umístěna významná zařízení elektronických komunikací jako televizní vysílač TV Praha město, Ústřední telekomunikační budova (ÚTB) v ulici Olšanská a datová centra v ulicích U Nákladového nádraží a Vinohradská. S tím souvisí hustá a rozvětvená síť kabelovodů, úložných kabelových tras a radioreléových tras různých provozovatelů. V budově ÚTB je umístěna mezinárodní a meziměstská ústředna. Přímo na budově ÚTB jsou rovněž umístěny radiokomunikační systémy, ze kterých vycházejí RR trasy představující většinu RR tras zasahujících řešené území. Výška těchto tras se pohybuje od 40 m nad terénem. Návrh výškových dominant bude nutno v konkrétních případech projednat s příslušnými provozovateli tras.
V ulici Jana Želivského a Olšanská jsou vedeny hloubkové kabelovody propojené s kolektorem v ulici Jeseniova. V ulicích Jana Želivského a U Nákladového nádraží vede po obou stranách ulice množství optických a metalických kabelů různých provozovatelů.
Na stávající síť je v rámci společnosti O2 Czech Republic, a.s. území napojeno prostřednictvím telefonní ústředny (TÚ) Žižkov, umístěné v ÚTB. Oblast Jarova a Vackova je napojena přes TÚ Libeň, a oblast Třebešína přes TÚ Strašnice. Při ulici Jana Želivského je umístěn stávající traťový rozvaděč TR 242, který je však kapacitně a technicky nevyhovující pro napojení nové zástavby. Rovněž síť nemá dostatečnou kapacitní rezervu.
Pro potřeby navrhované zástavby bude nutné vybudovat nové sítě elektronických komunikací. Síť elektronických komunikací by měla být navržena ve formě otevřené optické přístupové sítě tak, aby každý objekt bylo možné připojit optickými vlákny a zároveň aby tuto síť mohlo využívat více operátorů. V řešeném území by v předstihu měly být vybudovány multikanály, do kterých mohou být technologie instalovány i následně. Multikanály bude vhodné řešit jako sdružené trasy telekomunikačních i silových kabelů.

KOLEKTORY
„Aktualizace generelu kolektorizace inženýrských sítí“ z 05/2014, jehož pořizovatelem byla společnost Kolektory Praha, a.s., předpokládá vést do řešeného území kolektor 2. kategorie Žižkov III, trasovaný z koncové jámy J 15 kolektoru Žižkov v Jeseniově ulici. Pokud výstavba kolektoru Žižkov III nebude časově zkoordinována s navrhovanou zástavbou, bude nutno respektovat místa kolektorových šachet pro možnost jeho případné pozdější realizace.
V ulici U Nákladového nádraží bude vhodné v rámci její rekonstrukce vybudovat kolektor 3. kategorie, do kterého by byly přeloženy sítě stávající a umístěny i sítě navrhované, což umožní velkorysejší řešení veřejného prostoru včetně založení dvojitého stromořadí.

Limity území a podmiňující investice:
- posílení čerpací stanice Hrdlořezy v areálu vodojemu Hrdlořezy, obnova a případné přeložení do větších profilů některých vodovodních řadů ve spádovém území
- výstavba druhé větve kmenové stoky B, vedené přes rozvojové území Holešovice-Bubny
- přivedení napájecích kabelů 22 kV z TR Malešice a TR Pražačka stávajícím hloubkovým kabelovým tunelem a ulicí Malešickou k budoucí rozpínací stanici
- výškové omezení výstavby v ochranných pásmech ÚTB a radioreléových tras

VEŘEJNÁ INFRASTRUKTURA [800]
V souvislosti s předpokládaným nárůstem počtu obyvatel v území je potřebné počítat s přiměřeným zvýšením kapacit veřejného vybavení. Hlavním centrem služeb, občanské vybavenosti a kulturních aktivit by měla být ikona území - památkově chráněný objekt nádraží určený ke konverzi, kde je výhledově předpokládáno s umístěním např. Národního filmového archivu. Veřejným aktivitám by měla sloužit i uvažovaná dostavba severního křídla případně věž v těžišti území.
Přistěhování nových obyvatel s přihlédnutím k očekávanému demografickému vývoji v okolí v souvislosti s dalšími okolními záměry vyvolá potřebu nové školské vybavenosti. S ohledem na dopravní dostupnost a také veřejnou povahu instituce studie navrhuje jednu školu do budovy nákladového nádraží a druhou školu ve východní části území u tramvajové smyčky a stávajícího Domova pro seniory. Dále je předpokládáno s umístěním několika mateřských škol. Za účelem zajištění pružnější reakce na aktuální poptávku v čase je vhodné objekty pro školskou vybavenost navrhovat jako integrované (MŠ + ZŠ, příp. speciální školy). Komerční jednotky jsou předpokládány zejména v parteru budov v okolí hlavní budovy a podél významných urbanistických os. Ve východní části území na úrovni křižovatky ulic Malešická – Za Vackovem se počítá se zachováním stávajícího supermarketu a jeho integrací do budoucího bloku. Další veřejné instituce drobnějšího měřítka (např. zařízení sociálních služeb) je v území možné umístit na městské pozemky, které se nachází v blízkosti navrhované tramvajové zastávky v blocích B13 a B14.

VEŘEJNÝ ZÁJEM [900]
V řešeném území je v současné době stavební uzávěra na území nákladového nádraží. Území je tak blokováno pro jakoukoliv stavební činnost. Schválení změny územního plánu podle jednotné koncepce bude impulzem ke zrušení této stavební uzávěry.
Na řešeném území se navrhují tři veřejně prospěšné stavby dopravního charakteru - prodloužení tramvajové tratě, prodloužení sběrné komunikace Malešická a rekonstrukce jejího stávajícího profilu.
Většina řešeného území je majetkem soukromých subjektů. Hlavní město Praha vlastní pouze stávající veřejná prostranství a část pozemků v blocích B13, B14 a B21. Bude tedy nutné navázat úzkou spolupráci mezi veřejnými a neveřejnými subjekty, aby v území došlo k realizaci kvalitních veřejných prostranství a potřebné veřejné vybavenosti.

POPIS REGULACE VYMEZENÝCH BLOKŮ
B01
Budova nádraží je nemovitou kulturní památkou a tvoří těžiště západní části řešeného území. Revitalizace budovy je z hlediska navrhované regulace studie považována za samostatný projekt, pro který je zpracovávána vlastní metodika konverze a stavební program. Pro zachování charakteru místa je však důležité zachovat architekturu nádraží, tj. půdorys ve tvaru písmene „U“ a hmotové řešení budovy včetně stávajících technických zařízení mezi jejími bočními křídly, s případnou možností nástavby či dostavby v pokračování stávajícího půdorysu křídel. Přičemž regulace umožňuje umístění výškové dominanty - jako samostatné věže, kompozičního a orientačního prvku v řešeném území v pokračování osy Olšanské. Vertikální prvek věže by akcentoval střed území a vytvářel protiváhu k horizontální hmotě nádraží. V rámci řešení nádražní budovy je žádoucí soustředit veřejné aktivity zde umístěných institucí zejména do parteru budovy. Zároveň je podstatné zajistit prostupnost napříč budovou a provázání s okolními veřejnými prostranstvími včetně propojení skrz čelo budovy. Dvorana by měla představovat významné prostranství, využívající potenciál genia loci místa a indikující navazující propojení do krajiny. Pro budovu platí doporučení získat návrh její konverze prostřednictvím architektonické soutěže o návrh.

B02 – B07
Bloky v severní části území respektují aktuální stav projektové přípravy s vydaným územním rozhodnutím zvané Rezidence Parková čtvrť (Revitalizace nákladového nádraží - sever, Jakub Cigler Architekti, a.s., Central Group, a.s., 2020) a zohledňují jej v širším návrhu uliční sítě a zároveň urbanistickém konceptu navazujících částí území. Bloky zahrnují převážně bytové domy se základní podlažností 6 NP a výškovými akcenty 12 NP podél promenády k parku u Malešické ulice. V bloku B06 bude umístěna mateřská škola. Aktivní parter bude zajištěn podél Basilejského náměstí, ulice Jana Želivského, promenády k parku a zároveň nové ulice s tramvají podél budovy NNŽ.

B08
Stavební čáry bloku jsou navrženy s cílem navázat na záměr Rezidence parková čtvrť a požadovaným prostupem napříč blokem, který zajistí prostupnost mezi parkem u Malešické a náměstím resp. dvoranou. Větší šířka bloku oproti blokům B02 – B07 zase umožní kvalitnější využití vnitrobloku a zároveň čitelné vymezení hlavního severojižního uličního propojení napříč územím. V návaznosti na záměr Rezidence Parková čtvrť je směrem k promenádě resp. parku navržen doporučený výškový akcent. Platí zde doporučení vystavět boky z více samostatných domů či sekcí s vlastními vstupy, které rozčlení navrhované uliční fronty.

B09
Blok B09 by měl být dále rozčleněn do více (4) bloků. V regulaci jsou vymezeny doporučené průchody ulic napříč stavebním blokem.
Pro jižní část území platí rovněž doporučení vystavět bloky z více samostatných domů či sekcí s vlastními vstupy, které rozčlení navrhované uliční fronty. Cílem je dosažení příjemného měřítka ulice, živého a bezpečného prostředí díky četnosti vstupů, a ve vazbě na budovu nádraží vytvoření protiváhy k její horizontalitě a jednotvárnosti. V jihozápadním nároží směrem do ulice Jana Želivského je pak doporučený výškový akcent.

B10, B11
Pro bloky v prostoru harfy areálu je navržena volnější regulace, která umožňuje výstavbu vyšších solitérních domů zdůrazňujících hranu blokového města. Nejvyšší domy je vhodné koncipovat podél hlavní osy řešeného území, v prostoru zužujícího se místa harfy. Zároveň v bloku B10 je doporučeno umístit výškový akcent v místě zakončení osy promenády do parku při Malešické a jihovýchodním nároží, kde kromě zakončení osy indikuje propojení mezi severní částí území nad terénní hranou a jižní částí území potažmo lokalitou Červený dvůr. V regulaci jsou vymezeny doporučené vstupy ulic do stavebních bloků. Volná stavební čára bloku B11 umožňuje zachování průhledu na budovu nádraží, zároveň rozšíření prostoru pro park a přizpůsobení zástavby terénu.

B12
Pro blok umístěný na terénní terase nad harfou bývalé železniční trati je navržena regulace, která vymezuje čitelnou uliční frontu stávajících ulic Malešická a K Červenému dvoru a zároveň umožňuje volnější regulaci podél hrany svahu. Přičemž podél ulic Malešická a K Červenému dvoru je umožněno od stavební čáry odstoupit až o 3 metry z důvodu umožnění specifického architektonického ztvárnění, za předpokladu nenarušení kontinuity uliční fronty. Z hlediska vazeb na okolí je v rámci bloku navrženo propojení spojující jádro řešeného území (až ulici Na Třebešíně v rámci připravovaného záměru Nagano Park) s ulicí Olgy Havlové, potažmo ulicí Pod lipami severně od něj. Dále jsou zde navrženy další dva vstupy do bloku resp. vnitrobloku – z ulice K Červenému dvoru a směrem od bloku B10 v rámci zajištění další prostupnosti svahu a napříč územím.

B13
Návrh počítá s doplněním dnes nedokončeného bloku u ulice Na Viktorce tak, aby jeho zástavba dotvářela ulici podél bývalé trati. Návrh zde uvažuje s vybaveností v parteru ve vazbě na budoucí zastávku tramvaje.

B14
Blok u Červeného dvora je navržen na terénní terase i přímo ve svahu bývalého železničního koridoru. Návrh uvažuje se založením uliční fronty nové ulice podél tramvajové tratě s vybaveností v parteru ve vazbě na budoucí zastávku tramvaje. V místě křižovatky U Červeného dvora je důležité jasné dodefinování prostoru upravené křižovatky. Blok umožňuje integraci nízkopodlažního objektu pro supermarket, který vznikl v rámci výstavby záměru Tulipa Třebešín.

B15, B16
Bloky na Vackově jsou určeny k transformaci na plnohodnotnou součást okolní městské struktury. Ulice mezi těmito bloky zajišťuje potřebné propojení Vackova s Třebešínem. Ve vazbě na okolí je sledováno založení živého parteru v ulici Malešická i v nové ulici podél bývalé trati v místě zastávky. V rámci každého bloku je doporučeno umístit výškový akcent, jako pomyslného pokračování osy Olšanské.

B17
Blok je vymezen prodloužením ulic Na Mokřině a Za Kapličkou, která již dnes prostřednictvím lávky přes bývalou železniční trať zajišťuje propojení Vackova s oblastí Třebešína. Toto propojení má být v návrhu studie zachováno a řešeno jako úrovňové v rámci uličního prostoru s tramvajovou tratí. V rámci bloku by měl být integrován stávající supermarket a dále podpořen živý parter podél tramvajové zástavky a Malešické ulice. V návaznosti na koncepci bloků B15 a B16 je v prostoru bloku možné umístit lokální výškový akcent.

B18
Návrh umožňuje doplnění dnes nedokončeného bloku v ulici V Zahrádkách městskou zástavbou menšího měřítka. Cílem je zpevnění prostorového vymezení ulice Malešické s novou nabídkou služeb v parteru. Mezi dostavbou a stávající hranicí bloku je požadován pěší průchod ve stopě historické cesty dle existující parcelace. Pro podzemní část novostavby se v tomto případě připouští překročení uliční čáry Malešické ulice o cca 1 m z důvodu stísněných poměrů mezi Malešickou a stávajícím kanalizačním sběračem 1400/700, jehož přeložka není sledována.

B19
Stavební čáry bloku mezi tratí a ulicí Malešickou jsou navrženy s cílem sledovat plynulost průběhu nového uličního propojení s tramvajovou tratí a nově regulované Malešické ulice. Východní část tohoto bloku je zkrácena z důvodu klíčového zaústění několika cest do úrovňového křížení.

B20
Návrh umožňuje doplnění stávajícího sídliště Pod Jarovem novým domem, který bude svým architektonickým řešením navazovat na urbanistický koncept modernistického souboru. Cílem je zpevnění prostorového vymezení ulice Malešické s novou nabídkou služeb v parteru. V rámci veřejných prostranství sídliště je počítáno se zachováním pěší prostupnosti ve stopě historické cesty směrem do ulice Habrová. Obdobně jako u bloku B18 je pro podzemní část stavby přípustné překročení uliční čáry Malešické ulice o cca 1 m z důvodu stísněných poměrů mezi Malešickou a stávajícím kanalizačním sběračem 1400/700, procházejícím skrz blok sídliště.

B21
Blok u ulice Habrová je navržen pro výstavbu základní školy (příp. integrovanou s MŠ), přičemž jeho jižní hranice je určena nově založenou ulicí tzv. Jarovskou, která propojuje Malešickou ulici s ulicí Českobrodskou a potažmo s Městským okruhem. Volnější regulace umožňuje nalezení vhodného umístění objektu školy s ohledem na nedořešenou majetkoprávní situaci.

B22
Návrh umožňuje doplnění stávajícího sídliště Pod Jarovem novými domy, které budou svým architektonickým řešením navazovat na urbanistický koncept modernistického souboru. Cílem je zpevnění prostorového vymezení ulice Malešické s novou nabídkou služeb v parteru a vytvoření hlukové izolace stávajícího sídliště vůči Jarovské.