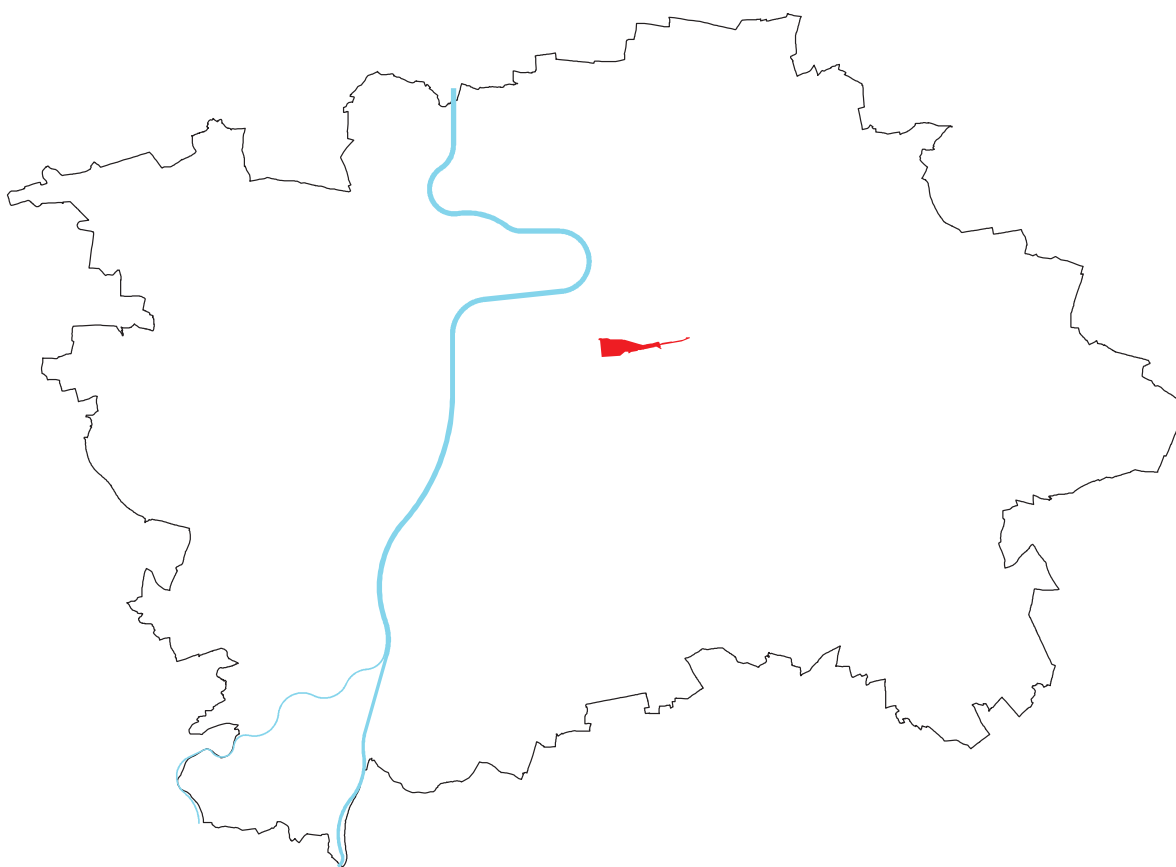


# Nákladové nádraží Žižkov

KONCEPČNÍ ROZVAHA O ÚZEMÍ

---



**NÁZEV**

Nákladové nádraží Žižkov  
Koncepční rozvaha o území

**ZHOTOVITEL**

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy  
Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2

**AUTORSKÝ TÝM 12/2012 – 09/2013**

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

**ZÁVĚREČNÁ REDAKCE 09/2014 – 12/2014**

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

**SPOLUPRÁCE**

Ing. Jaroslava Malinová (dopravní infrastruktura), Bc. Lukáš Tittl  
(dopravní infrastruktura), Ing. Jakub Zajíček (dopravní  
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. Tomáš Cach, Ing. arch. Zdeněk Fikar

**DATUM ODEVZDÁNÍ**

19. prosince 2014

**VERZE / POČET STRAN**

1. verze / 44 stran

**GRAFICKÝ KONCEPT**

Ing. arch. Kateřina Dolejšová

ZÁKLADNÍ ÚDAJE .....	1
úvod .....	5
Kontext města [000] .....	6
Principy řešení .....	8
Struktura .....	10
Krajina [100]	
Město [200]	
Využití území [300]	
Potenciál území [400]	
Infrastruktura .....	14
Krajinná infrastruktura [500]	
Dopravní infrastruktura [600]	
Technická infrastruktura [700]	
Veřejná infrastruktura [800]	
Veřejný zájem [900] .....	18
Změna územního plánu .....	20
Regulace .....	22
Popis regulace vymezených bloků	
Doprava .....	28
Popis regulace dopravní infrastruktury	
Městské inženýrství .....	34
Popis regulace sítí technické infrastruktury	
ZÁVĚR .....	43

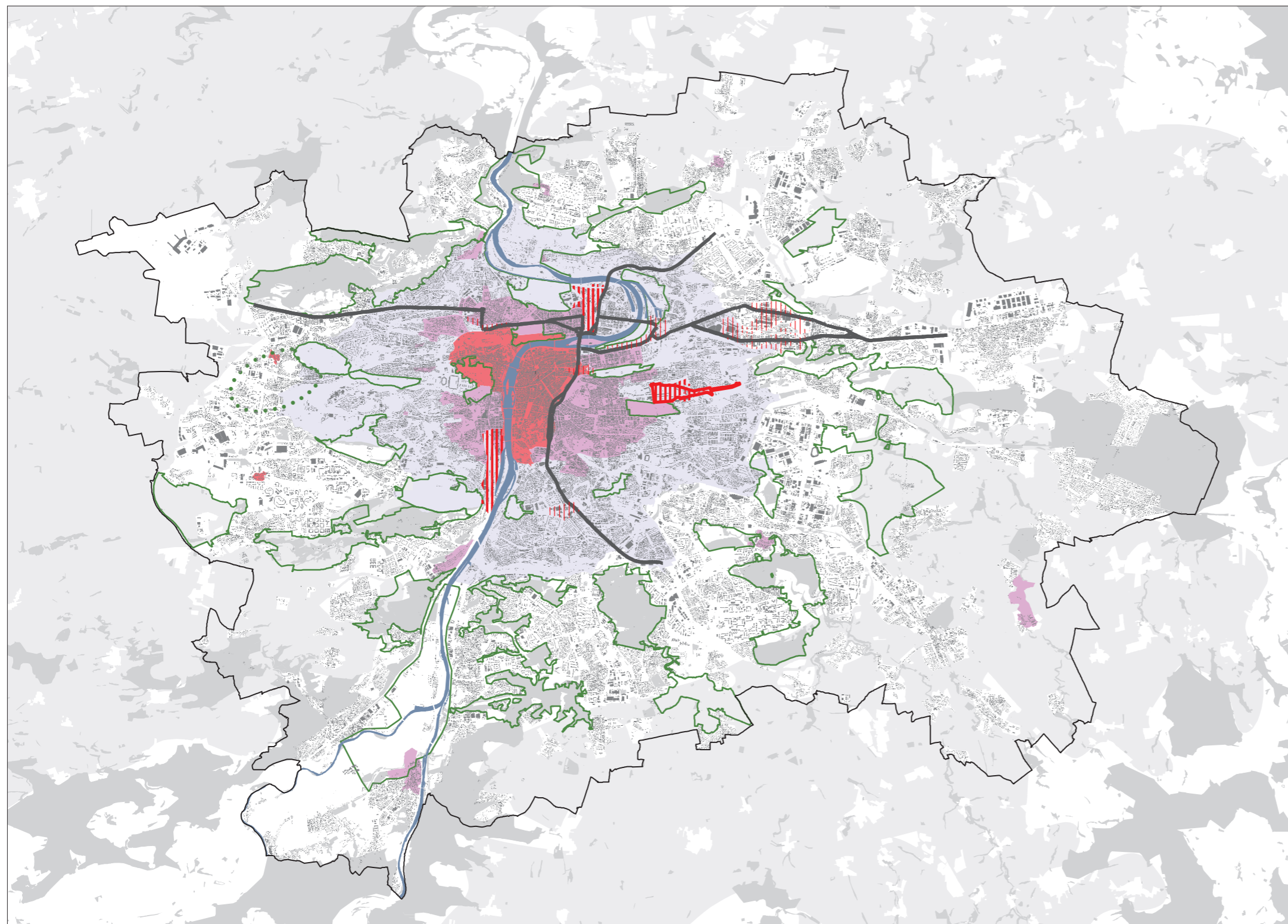
Řešené území tzv. Nákladového nádraží Žižkov je vymezeno ulicí Jana Želivského od západu, ulicí Malešickou od severu, ulicí U Nákladového nádraží a železniční tratí z jihu a ulicí Českobrodskou z východu. Těžištěm území je vlastní prostor bývalého nákladového nádraží, kterého součástí jsou budovy prohlášené za nemovité kulturní památky. Na tuto část území bylo v roce 2005 odborem výstavby Městské části Praha 3 vydáno územní rozhodnutí o stavební uzávěře. Celé řešené území se nachází na katastrálním území městské části Praha 3.

Pro toto území bylo usnesením Zastupitelstva hlavního města Prahy číslo 19/71 ze dne 18. 9. 2009 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 této 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) a hlavní vlastníci pozemků v prostoru nákladového nádraží příj. 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), jehož Zadání bylo schváleno Zastupitelstvem hlavního města Prahy dne 19. 9. 2014, se do řešení území Nákladového nádraží Žižkov v září 2014 zapojila Kancelář metropolitního plánu. Podkladová studie byla převzata a vypracována jako pilotní projekt – ukázka regulační studie zpracované dle nového metodického postupu Metropolitního plánu Prahy. Součástí předložené koncepční rozvahy je koncepční řešení v měřítku 1:10 000 a rozpracovaná studie regulace v měřítku 1:5 000.





Transformační území ve středu města

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

## TEZE METROPOLITNÍHO PLÁNU

Dostředná koncentrace energie města je jednou z hlavních tezí Metropolitního plánu. Znamená to posilování periferie města nikoli od jeho okraje ale od středu. Praha má ve svém středu mnoho volných ploch s výhodnou polohou vůči centru, s vysokým potenciálem pro rozvoj. Slovo rozvoj zde označuje zlepšování kvality života ve městě. Toho je možné dosáhnout vhodnou transformací těchto volných ploch.

## 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.

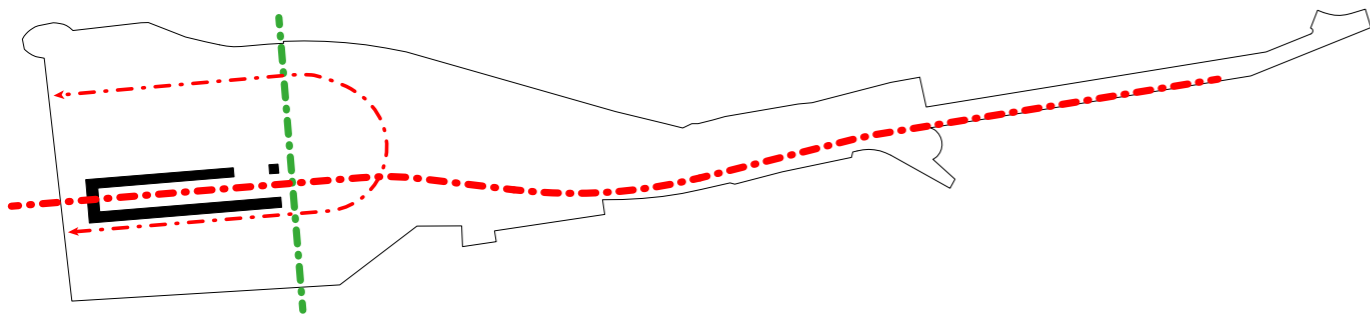
Z hlediska topografie města se Nákladové nádraží Žižkov nachází ve významné, viditelné poloze. Území je součástí prvního terénního horizontu vymezujícího krajinný prostor, v němž bylo založeno historické město. Jeho zhruba 80-ti metrové převýšení oproti řece je významné také pro stanovení výšky zástavby.

Řešené území se nachází mezi třemi metropolitními parky - Olšanské hřbitovy, Vítkov, Údolí Rokytky - které jeho budoucím obyvatelům nabízí dostupnou rekreaci a sportovní aktivity. V rámci řešení Nákladového nádraží Žižkov je navíc možno pracovat s jejich propojením.

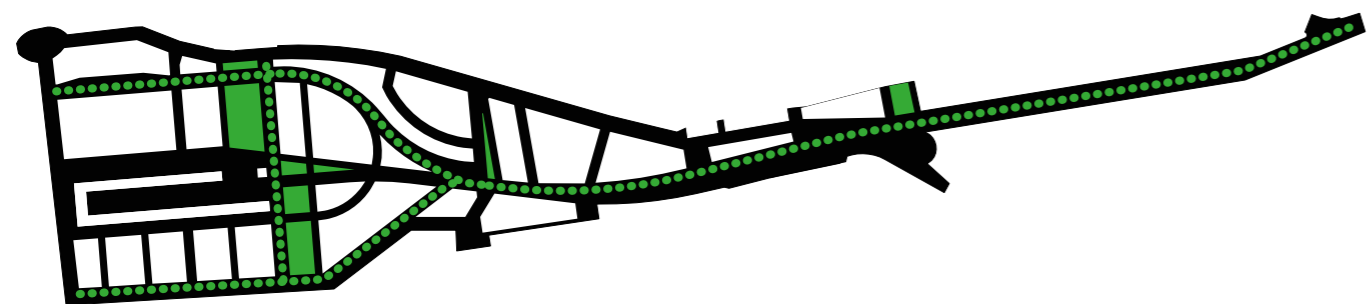
Cílem Metropolitního plánu je vytvořit v řešeném území kvalitní obytné městské prostředí s jasnou strukturou veřejných prostranství, s dobrou dostupností parků a také dobrou dopravní dostupností.

# Principy řešení

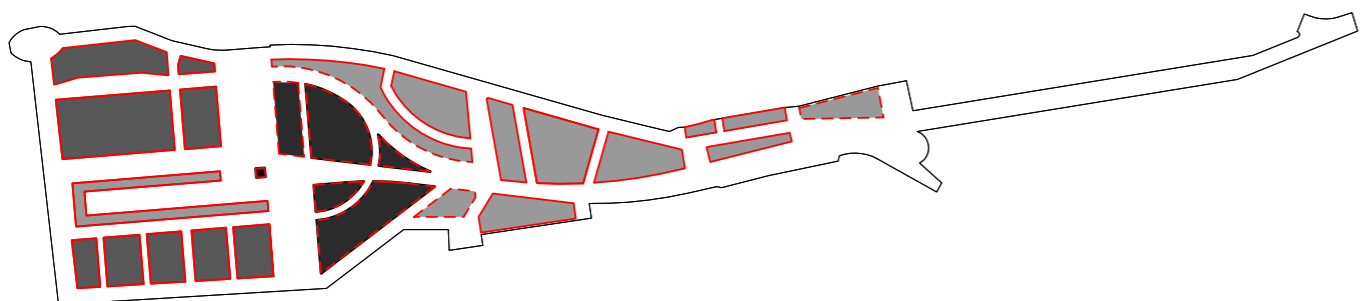
1 / Kompoziční princip území je založen na dvou hlavních osách, tramvajové trati a příčné aleji. Dalšími důležitými kompozičními prvky jsou budova nákladového nádraží a oblouk akcentující ukončení struktury blokového města.



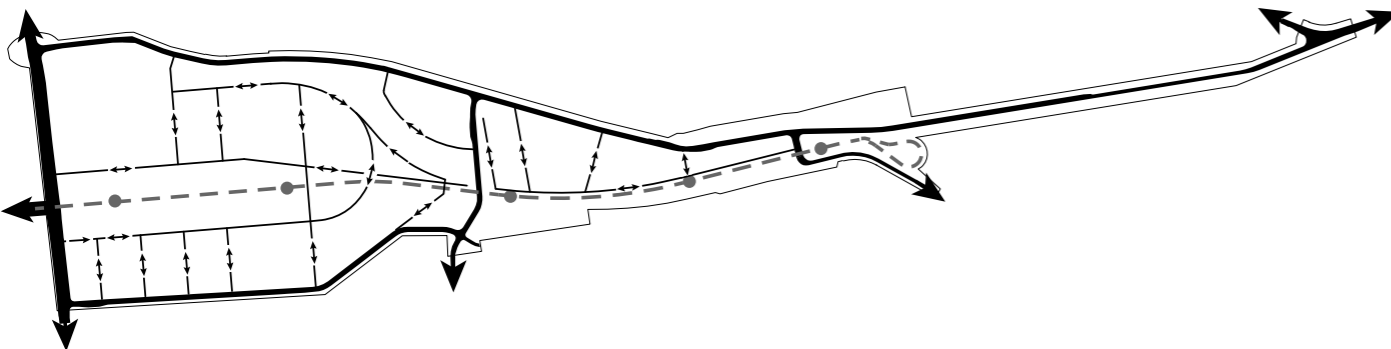
2 / Síť veřejných prostranství rozvíjí základní kompoziční princip a respektuje topografii území. Výraznými prvky zdůrazňujícími kompozici řešeného území jsou navržený příčný park a stromořadí vedoucí z východu na západ, po celé délce území.



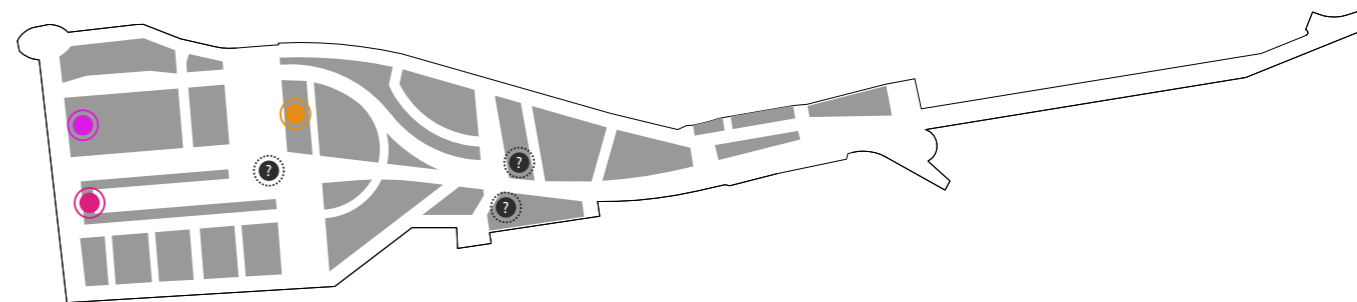
3 / Schéma prostorové regulace zobrazuje rozličné struktury zástavby a koncepci výškových hladin. Nejvyšší zástavba je navržena doprostřed území, do zužujícího se místa „harfy“.



4 / Dopravní princip zobrazuje hierarchii komunikací v území a jeho prostupnost. Hlavní pateřní osou území je tramvaj sledující původní trasu železnice. Automobilová doprava využívá převážně síť obousměrných komunikací bez zbytečných omezení dopravního režimu.



5 / Schéma veřejné infrastruktury ilustruje možné rozmístění veřejných staveb v území dle jejich využití.







## 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 8m. Směrem na východ se toto území prudce zužuje do hrdla definovaného stávajícím silničním mostem. Po průchodu tímto hrdlem území směrem na sever již pozvalna stoupá a směrem na jih je ohraničeno Malešickou strání.

Řešené území se nachází mezi dvěma významnými parky, metropolitním parkem Olšanské hřbitovy a lokálním parkem Židovské Pece, které jsou součástí pražské kompozice parků. Systém těchto stávajících parků doplňuje navržená komponovaná sestava parků, která je zároveň hlavní kompoziční příčnou osou řešeného území. Kompozici nově navržených parků v území doplňuje zelená osa sledující trasu bývalé železniční trati vedoucí z Malešic. Po vstupu do území nákladového nádraží se tato zelená osa rozdvouje a pokračuje po svazích terénního zlomu po okrajích území. Severní trasa pokračuje směrem k parku Parukářka a jižní navazuje na Olšanské hřbitovy.

## 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.

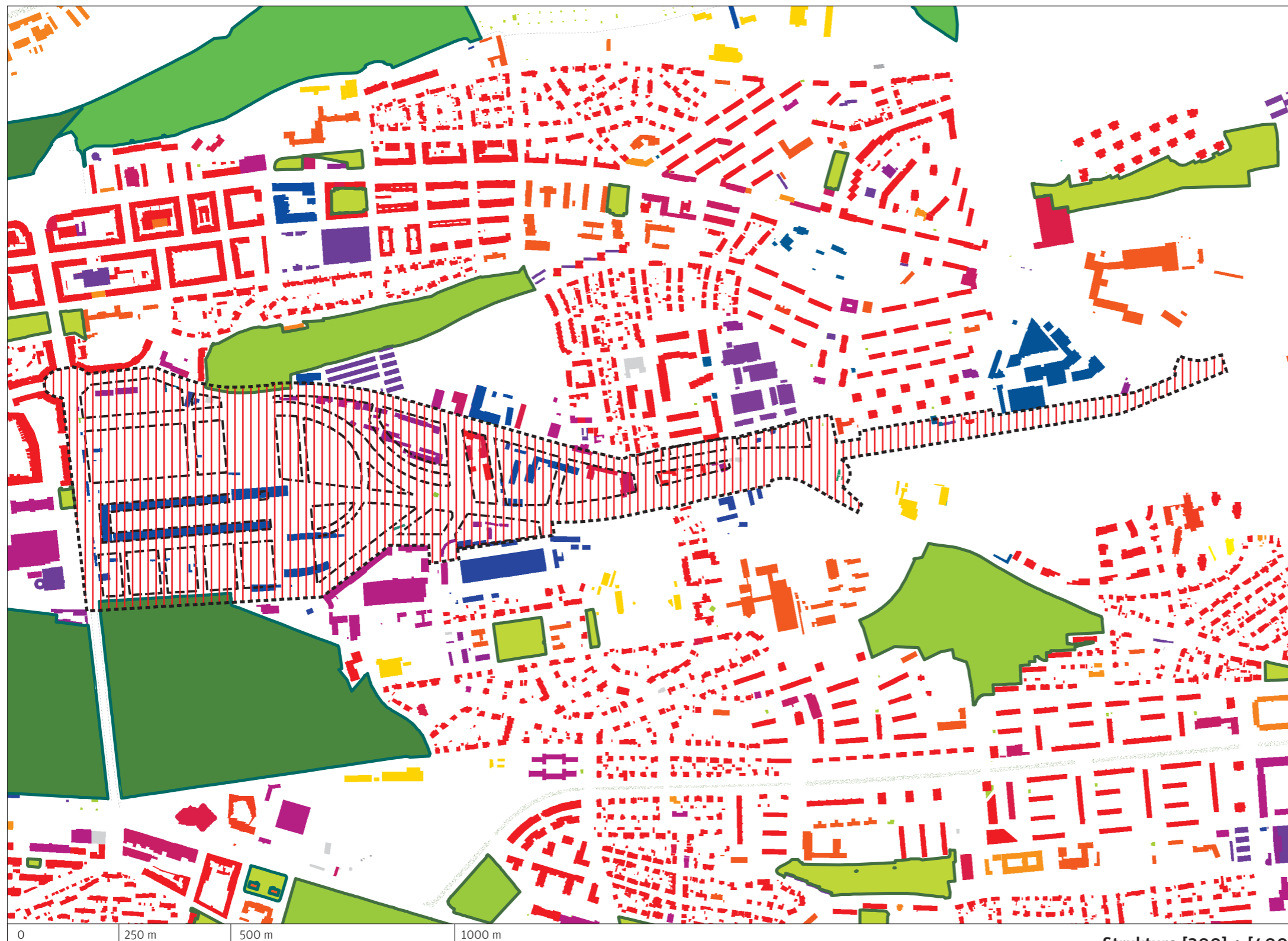
Kompozice veřejných prostranství se odvíjí od hlavního a dominantního prvku území - stávajícího komplexu budov Nákladového nádraží Žižkov. Je založena na velkoryse koncipovaném kompozičním kříží, tvořeném dvěma komplementárními osami veřejných prostorů - podélnou městskou osou sledující stopu železnice navazující na Olšanskou třídu a příčnou zelenou osou propojující okolní parky.

Síť veřejných prostranství respektuje topografií území a navazuje na ortogonální uspořádání veřejných prostranství okolních lokalit. Svou pravidelnou asymetričností reaguje na asymetrickou polohu budovy nákladového nádraží v území. Jednotlivé ulice jsou propojeny na základě své hierarchie.

Hlavní veřejným prostranstvím je jedinečný otevřený „vnitroblok“ Nákladového nádraží. V místě křížení s příčnou osou vzniká prostorové i významové těžiště řešeného území, které je akcentováno vertikálou, dominantně se uplatňující věží v ohnisku území.

### Struktura zástavby

V území jsou vzhledem k odlišnostem jednotlivých částí navrženy rozdílné typy struktury zástavby. Srdcem území je komplex budov nákladového nádraží, jež je zapsán na seznam nemovitých kulturních památek ČR. Podél budovy nádraží je tradiční pravidelná struktura bloků s uzavřenou stavební čarou. V prostoru železniční harfy je navržena volnější struktura bloků s otevřenou stavební čarou s vyššími solitérními domy. Ve východní části za



metropolitní park	STÁVAJÍCÍ ZÁSTAVBA DLE VYUŽITÍ	sociální služby	služby
čtvrtový park	sport	bytové domy, rodinné domy, polyfunkční obytné, vily, viladomy	garáže, veřejná hromadná doprava
lokální park	zdravotní služby	obchodní komplexy	objekty technické infrastruktury
místní park	bezpečnost a ochrana	ubytování	provoz výroby, služeb a podnikání
stavební bloky	státní správa	občanské vybavení polyfunkční, obchod	nevyužívané plochy
transformace	veřejná vybavenost	administrativa	
řešené území	kultura		
	školy		

silničním mostem doplňuje nová zástavba existující strukturu nízkopodlažních bloků a komponovaných modernistických souborů sídlišť s otevřenou stavební čarou.

#### Výšková regulace

Výškové hladiny vyplývají z celkové kompozice města a z výšky stávajících domů v sousedství. Výška městských uzavřených bloků v západní části navazuje na výšku okolní zástavby stejně jako zástavba ve východní části území za mostem. Proměnlivě členitější výšky bude mít zástavba v prostoru harfy. V těžišti území je pak navržena vertikální dominanta, akcentující celkovou centrální kompozici. Věž se uplatňuje v průhledech místními prostorovými osami a je doplněna pozadím vyšších domů v prostoru harfy.<sup>1</sup>

#### 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 a prodloužení Olšanské třídy 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.

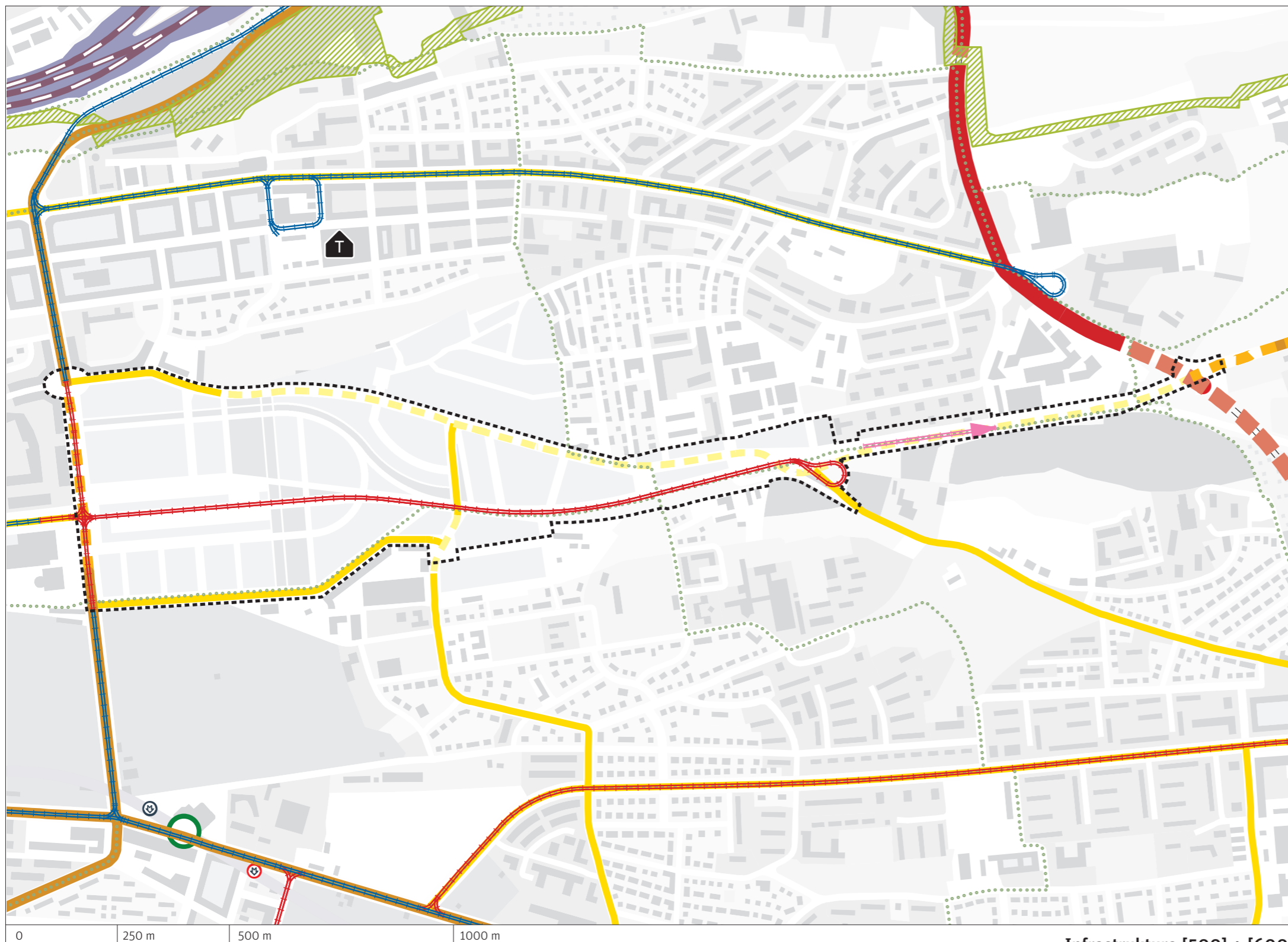
#### POTENCIÁL ÚZEMÍ [400]

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 lze odhadnout, že potenciál řešeného území dává reálnou možnost pro přítomnost cca 10000 obyvatel, tedy cca 15% počtu obyvatel městské části Praha 3. Celkově by tedy mohl potenciál území dosáhnout, včetně zápočtu nebytových ploch, zhruba 600 – 800 000 m<sup>2</sup> užitných ploch.<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Přesná výšková regulace bude navržena po podepsání memoranda.

<sup>2</sup> Uvedené údaje jsou pouze orientační. Výpočty celkových kapacit budou upřesněny po podepsání memoranda.





	lokální biokoridor / biocentrum		koridory cyklistické dopravy		ostatní sběrné komunikace, stav		řešené území
	stranice metra A		Městský okruh, stav		ostatní sběrné komunikace, návrh		dráhy konvenční
	Městský okruh, návrh		významné sběrné komunikace, stav		tramvajová trať, návrh		tramvajová trať, stav
	významné sběrné komunikace, návrh		dráhy konvenční		tramvajová trať, stav		tramvajová trať, rezerva

**KRAJINNÁ INFRASTRUKTURA [500]**  
 V rámci řešeného území se nenacházejí žádné stávající plochy a koridory územního systému ekologické stability (ÚSES). Vzhledem k tomu, že se jedná o čisté městské prostředí, Metropolitní plán tyto plochy a koridory v území nenavrhuje.

**DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA [600]**  
 Páteří řešeného území je nová tramvajová trať, která je prodloužením tratě na Olšanské třídě a je vedena ve stopě původní železnice. Automobilová doprava je rozváděna ulicemi po obvodu území, Malešickou třídou a ulicí U nákladového nádraží, přičemž Malešická třída tvoří zároveň první část spojnice ulice Jana Želivského s ulicí Českobrodská a budoucí křižovatkou městského okruhu na Jarově. Druhá část této spojnice, nově navržená ulice Jarovská, se odpojuje od ulice Malešická v místě, kde překračuje koridor železniční tratě, a vede v tomto koridoru směrem k budoucí křižovatce. V tomto místě je navrhována i točna navrhované tramvajové tratě. Navržené řešení do budoucna umožňuje prodloužení tramvajové tratě směrem k Malešicím. V koridoru této tratě je navrhována cyklistická trasa, vedoucí z východu Prahy do jejího centra.

Dopravní obsluha samotného území je řešena klasickými uličními profily, které zahrnují tramvajovou, automobilovou, cyklistickou dopravu a pěší.

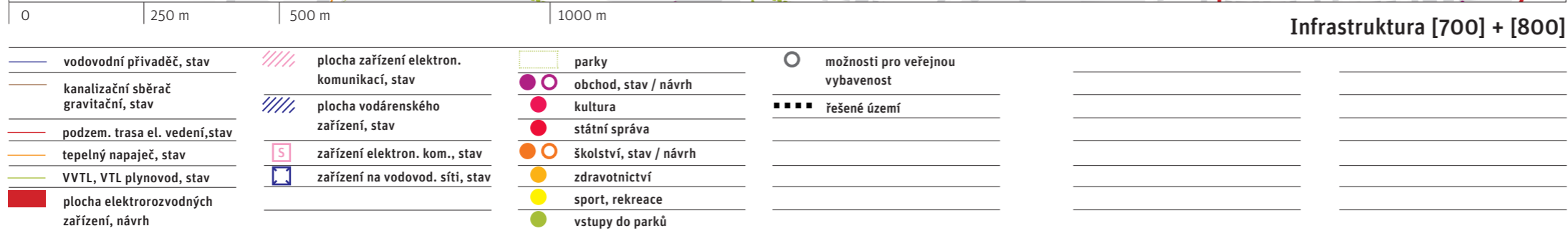
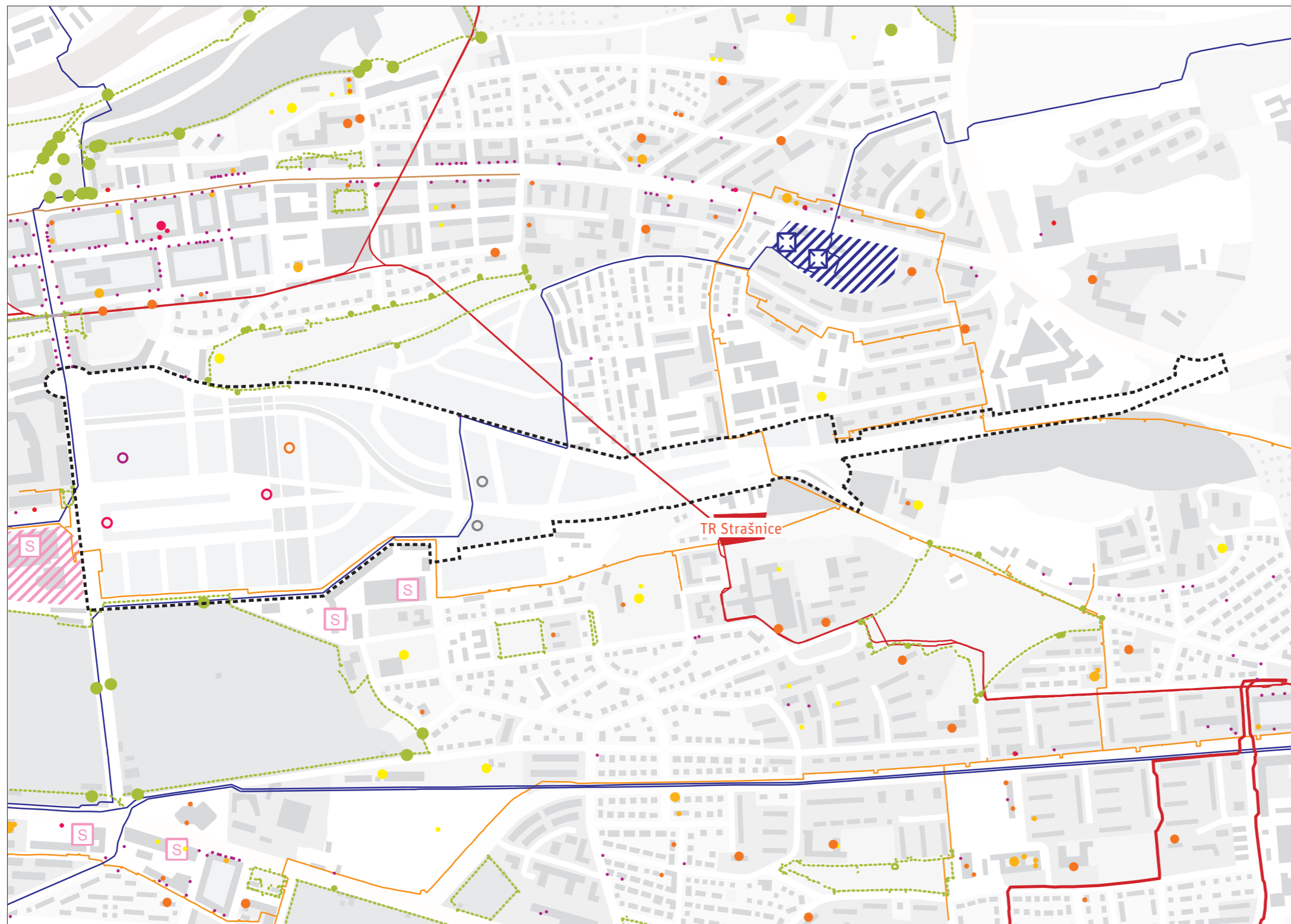
**TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA [700]**  
 Severní, západní a jižní oblast v okolí nákladového nádraží je odkanalizována sběračem Prokopova, který náleží do povodí kmenové stoky B. Východní oblast je odkanalizována sběračem Jarov, který náleží do povodí kmenové stoky F. Obě kmenové stoky jsou vedeny do ÚČOV na Císařském ostrově. Zatímco kapacita kmenové stoky F je dostatečná, kmenová stoka B je již 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 současnosti ve fázi projektových příprav.

Řešené území je zásobováno pitnou vodou z pražské vodárenské sítě z vodojemu Hrdlořezy ze zásobního pásma 1450, prostřednictvím čerpací stanice pro Žižkov a Malešice. Podmínkou dostatečné dodávky vody bude posílení čerpací stanice Hrdlořezy a zvětšení dimenze vybraných vodovodních řadů.

Do řešeného území bude přivedeno teplo ze soustavy CZT horkovodními napájecími v ulici U Nákladového nádraží a ve východní části ulice Malešická se základními zdroji Elektrárna Mělník I a Teplárna Malešice.

Z hlediska množství odebíraného plynu je řešené území zásobováno dostatečně kapacitní STL plynovodní sítí, která je zásobována zemním plynem ze zdvojeného pražského okružního VTL plynovodu prostřednictvím VTL / STL regulačních stanic, zejména z RS 320 Malešice I a RS 303 Libeň - Podivný mlýn.

Zásobování území elektrickou energií je navrhováno



v souladu s připravovanou pokládkou 3 napájecích kabelů 22kV v hlubkovém kabelovém tunelu přivádějících elektrickou energii z TR Malešice a TR Pražačka.

Na okolní trasy elektronických komunikací bude napojena nová síť v řešeném území, řešená ve formě otevřené optické přístupové sítě.

Řešené území zasahuje několik radioreléových tras, z nichž většina vychází z budovy UTB v Olšanské ulici. Výška tras se pohybuje od 40m nad terémem.

#### VEŘEJNÁ INFRASTRUKTURA [800]

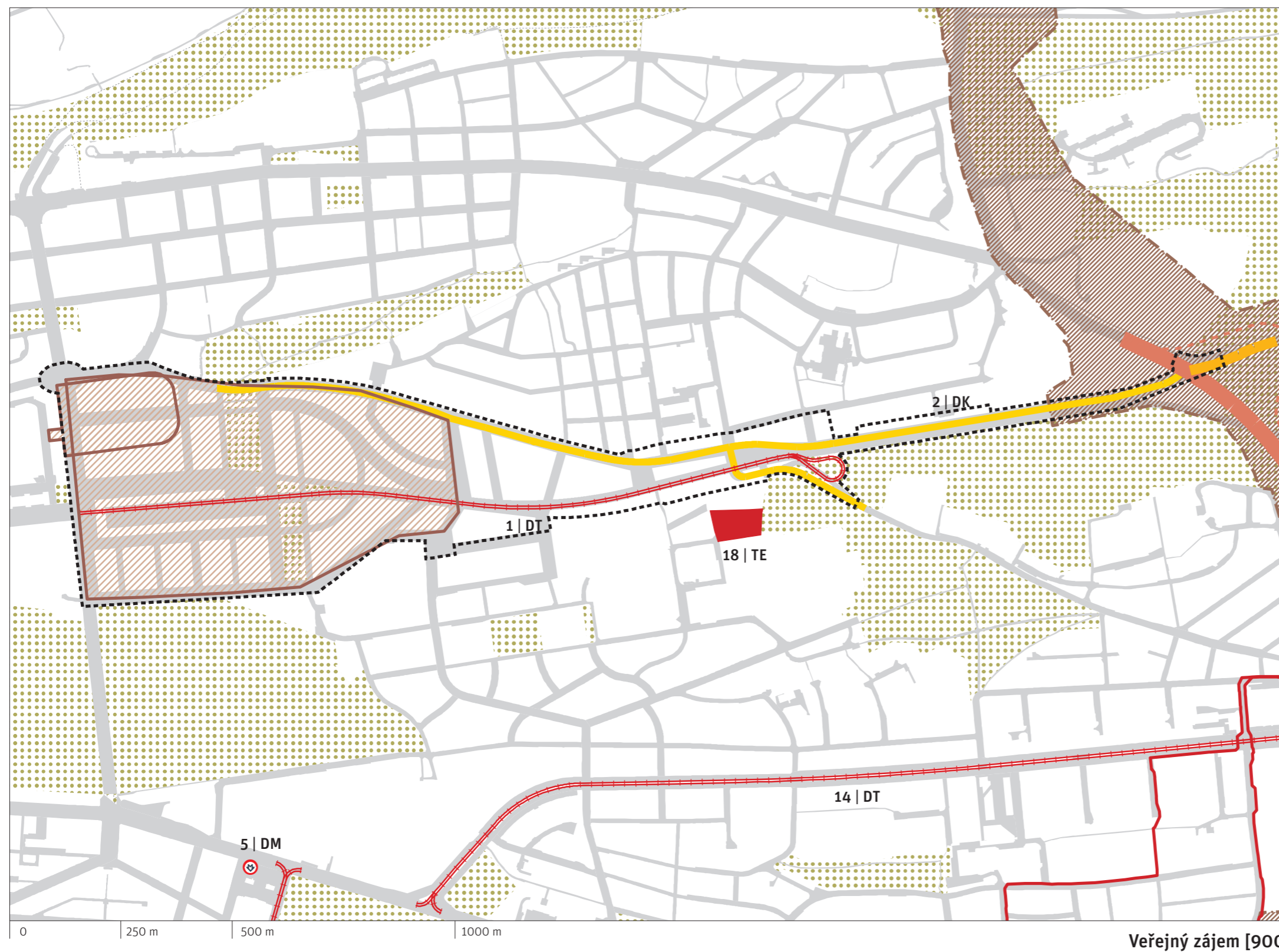
V souvislosti s předpokládaným nárůstem počtu obyvatel v území je potřebné počítat s přiměřeným zvýšením kapacit veřejného vybavení.

Územním rozhodnutím umístěný záměr severně od budovy nákladového nádraží počítá s nárůstem obchodních a administrativních jednotek v řešeném území. Dalším úkolem je konverze památkově chráněného objektu nádraží, který by měl alespoň z části sloužit pro veřejné aktivity vybraných kulturních institucí. Veřejným aktivitám by měla sloužit i navrhovaná věž v těžišti řešeného území.

V území jsou dále vytipovány tři bloky vhodné pro veřejné instituce. Jsou jimi plocha přilehlá k příčnému parku uvažovaná pro základní školu a dva městské pozemky u navrhované tramvajové zastávky, přibližně uprostřed řešeného území.



# Veřejný zájem



## VEŘEJNÝ ZÁJEM [900]

V řešeném území je v současné době stavební uzávěra na území nákladového nádraží. Území je tak blokováno pro jakoukoliv stavební činnost. Snahou Metropolitního plánu bude zrušení této stavební uzávěry.

Na řešeném území se navrhuje dvě veřejně prospěšné stavby dopravního charakteru - prodloužení tramvajové tratě a sběrné komunikace Malešická.

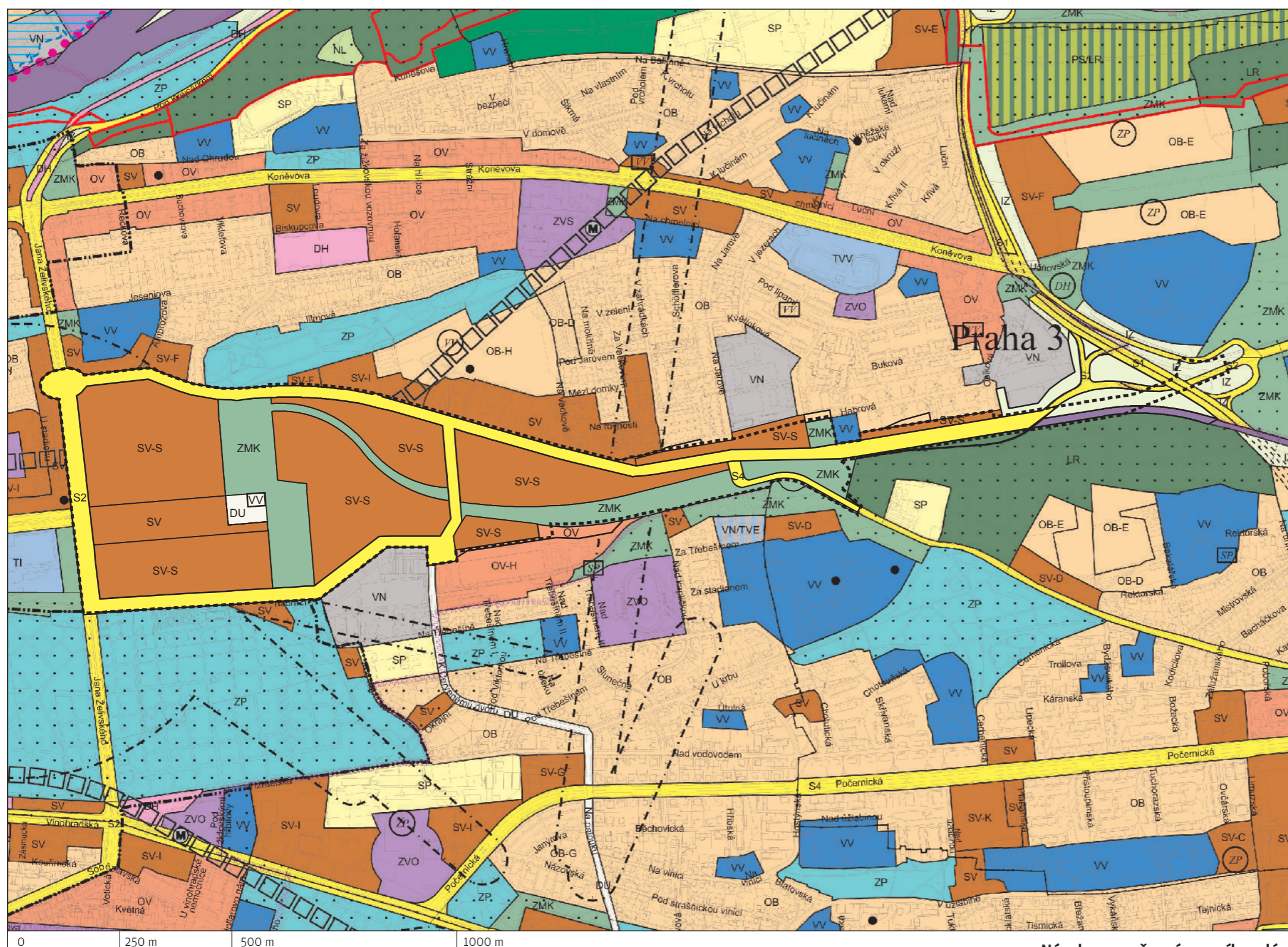
Většina řešeného území je majetkem soukromých subjektů. Hlavní město Praha vlastní pouze stávající veřejná prostranství. Bude tedy nutné navázat úzkou spoluprací mezi veřejnými a neveřejnými subjekty, aby v území došlo k realizaci kvalitních veřejných prostranství.

	platná stavební uzávěra		vestibul stanice metra						
	připravovaná stavební uzávěra		parky						
	plocha elektrorozvodných zař.								
	tramvajová trať								
	komunikace celoměstského významu								
	významné sběrné komunikace								
	podzemní trasa el. vedení VVN								



# Změna územního plánu

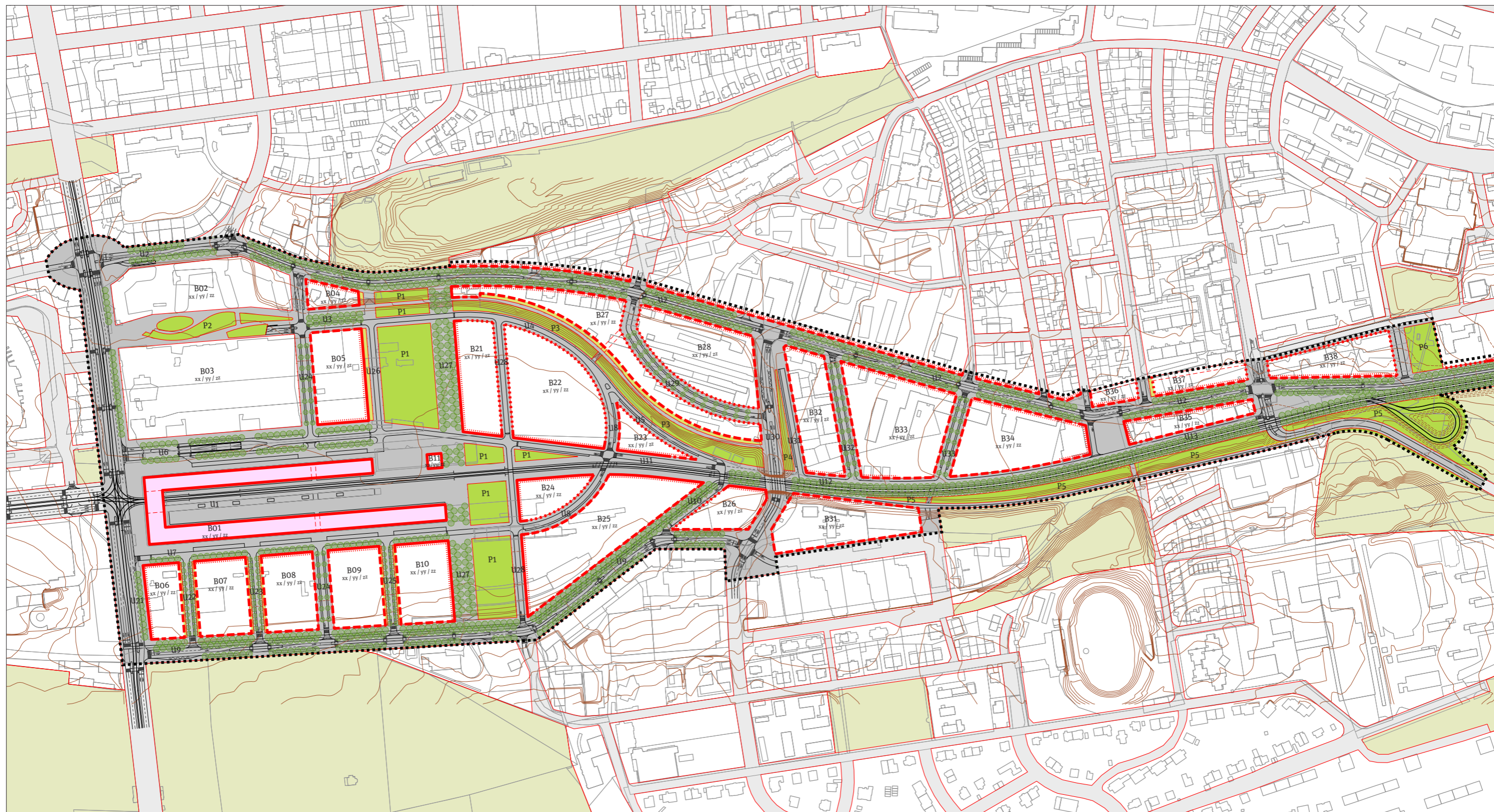
Výkres představuje návrh na změnu Územního plánu sídelního útvaru hl. m. Prahy z roku 1999, tak aby byl v souladu s navrhovaným řešením do doby schválení a vydání Metropolitního plánu Prahy. Tím bude umožněno zahájení revitalizace tohoto cenného území.



Návrh na změnu územního plánu

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



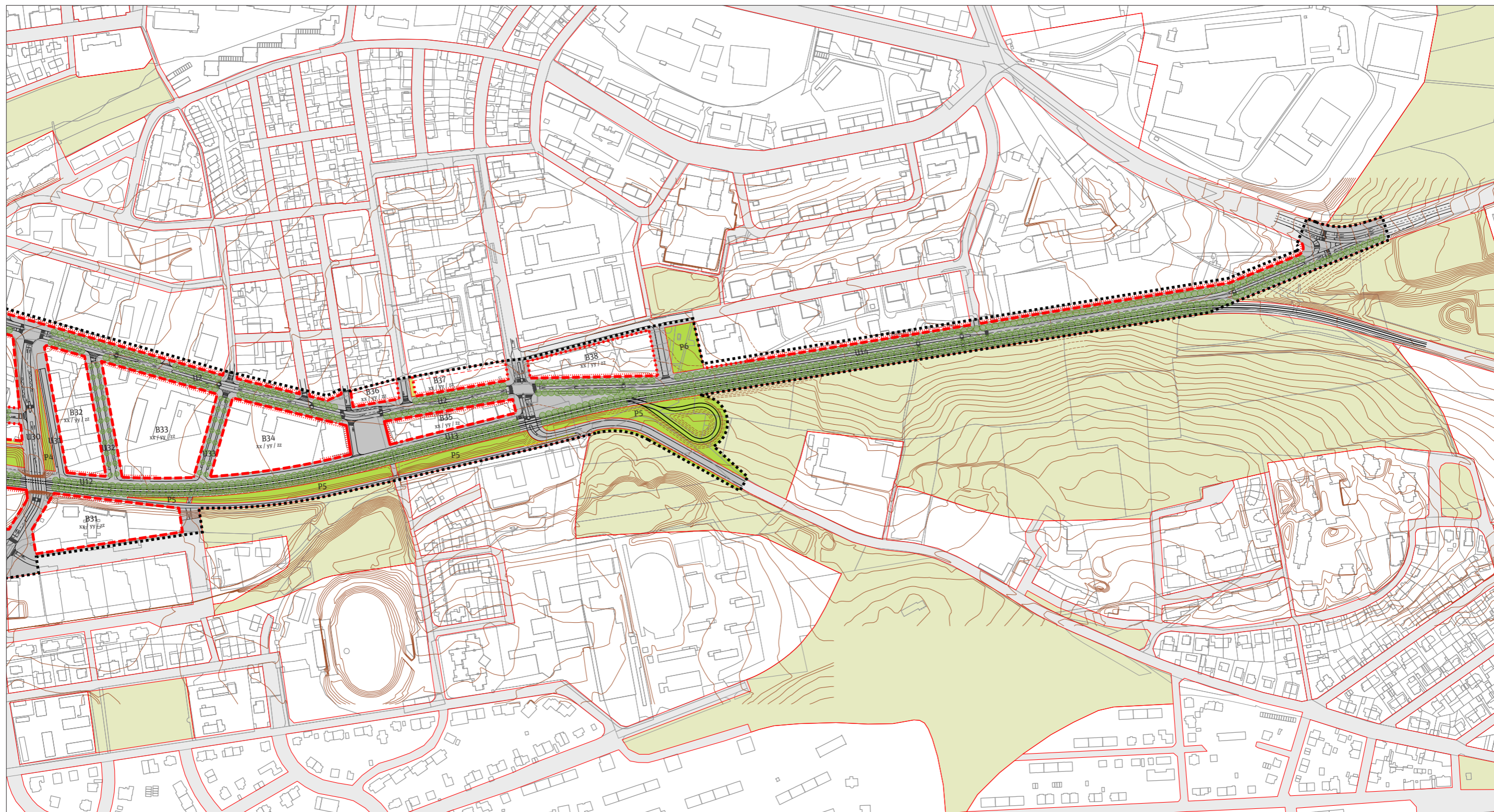


Hlavní výkres - regulace M 1:5.000

■ ■ ■ řešené území	uliční prostranství	B01 identifikace bloku	uliční prostranství mimo řešené území				
— uliční čára	stavební blok	P1 identifikace parku	park mimo řešené území				
— stavební čára - uzavřená	nestavební blok (park)	U1 identifikace uličního profilu	stávající budovy				
— stavební čára - otevřená	nezastavitelná část stavebního bloku (předzahrádka)	x/y/z prostorová regulace	stávající parcely				
— stavební čára - volná	památkově chráněné objekty		vrstevnice po 1m				
— veřejný průchod skrz stavební blok	stromořadí						
— parter							



# Hlavní výkres - regulace



Hlavní výkres - regulace M 1:5.000

■ ■ ■ řešené území	■ uliční prostranství	B01 identifikace bloku	■ uliční prostranství mimo řešené území				
— uliční čára	■ stavební blok	P1 identifikace parku	■ park mimo řešené území				
■ stavební čára - uzavřená	■ nestavební blok (park)	U1 identifikace uličního profilu	— stávající budovy				
■ stavební čára - otevřená	■ nezastavitelná část stavebního bloku (předzahrádka)	x/y/z prostorová regulace	— stávající parcely				
■ stavební čára - volná	■ památkově chráněné objekty		— vrstevnice po 1m				
— veřejný průchod skrz stavební blok	■ stromořadí						
..... parter							



# Popis regulace vymezených bloků

Dominik Aleš (12–2014)

<b>ZASTAVITELNÉ BLOKY</b>
<span></span>
<b>B01</b>
Budova nádraží je nemovitou kulturní památkou a tvoří těžiště západní části řešeného území. Pro zachování charakteru místa je důležité zachovat architekturu nádraží, tj. půdorys ve tvaru písmene „U“ a hmotové řešení budovy včetně stávajících technických zařízení mezi jejími bočními křídly. Výraznější zásah do konstrukce budovy bude nutno provést v její čelní části z důvodu realizace průjezdu tramvaje. V rámci řešení nádražní budovy je žádoucí soustředit veřejné aktivity zde umístěných institucí zejména do parteru budovy.
<span></span>
<b>B02 – B03</b>
Do bloků při Basilejském náměstí je pravomocným územním rozhodnutím umístěn komplex obchodně administrativního centra s hotelem a dvěma bytovými domy. Tato studie umístěný komplex respektuje a zohledňuje ho v širším návrhu uliční sítě.
<span></span>
<b>B04 – B10</b>
Pro bloky umístěné severně a jižně od budovy nádraží platí základní 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 případě bloků B02 a B04 je vzhledem k jejich odlišným proporcím akceptovatelná nižší míra hmotového rozčlenění.
<span></span>
<b>B11</b>
Věž uprostřed areálu nádraží je výškovou dominantou, kompozičním a orientačním prvkem v řešeném území. Vertikální prvek věže akcentuje střed území, vytváří protiváhu k horizontální hmotě nádraží. V části budovy je třeba umístit veřejné vybavení.
<span></span>
<b>B21</b>
Blok navazující na veřejná prostranství v centru území je vhodné využít pro stavbu školy. Její potřeba je dána odhadovaným nárůstem počtu obyvatel v řešeném území a jeho bezprostředním okolí o 10 - 15 tisíc.
<span></span>
<b>B22 – B25</b>
Pro bloky v prostoru harfy bývalé tratě je navržena volnější regulace, která umožňuje výstavbu vyšších solitérních domů zdůrazňujících hranu blokového města. Nejvyšší domy je vhodné koncipovat podél hlavní osy řešeného území, ulice s tramvajovou tratí.

**B27 – B28**

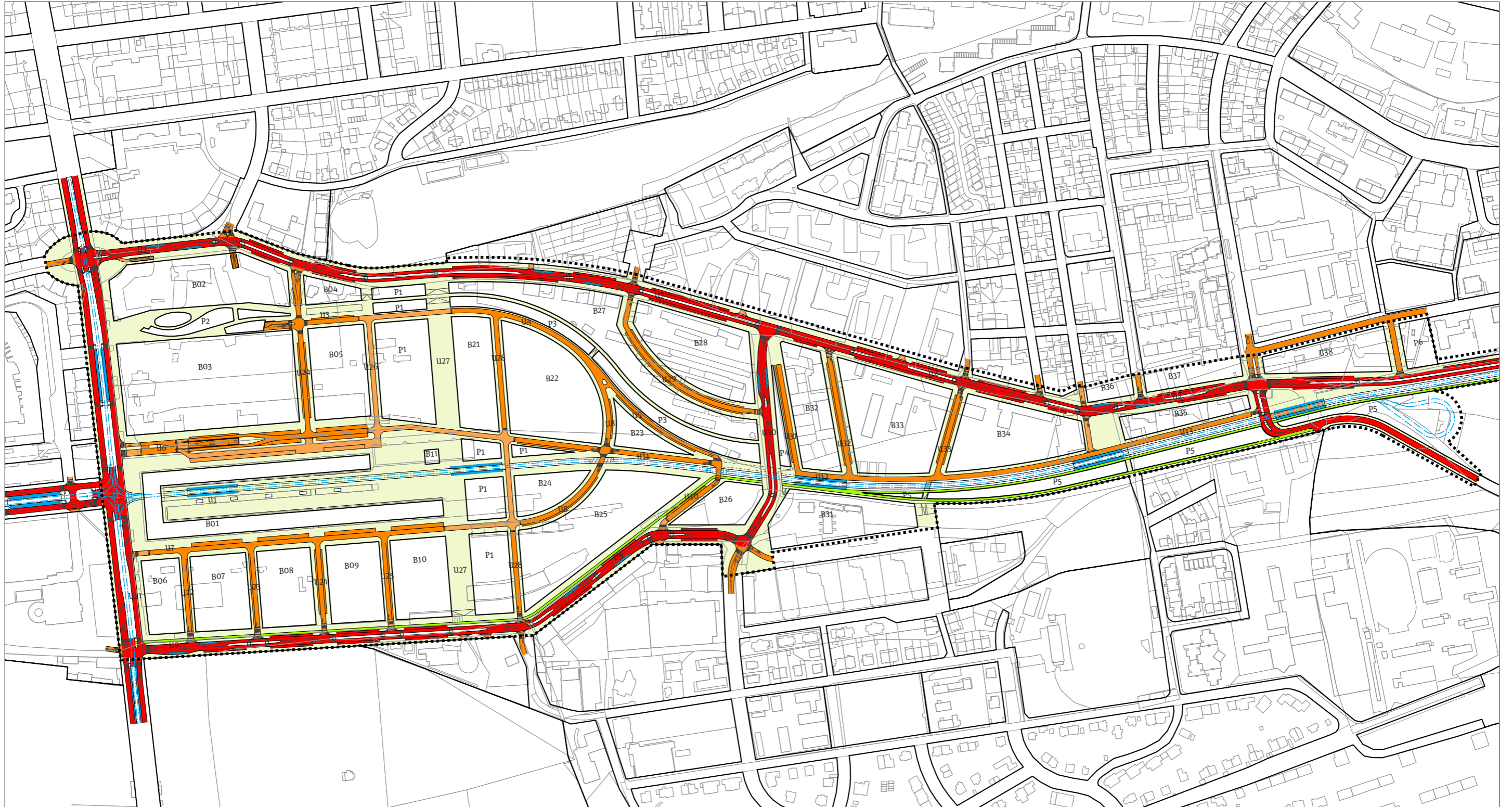
Pro bloky umístěné na terénní terase nad harfou bývalé železniční tratě je navržena volnější regulace. Z hlediska vazeb na okolí je v rámci bloku B27 navržena pěší cesta spojující jádro řešeného území s ulicí Olgy Havlové, potažmo ulicí Pod lipami severně od něj. Podél ulice Malešické a ulice K Červenému dvoru je počítáno se založením čitelné uliční fronty. Stavební čára podél terénního zlomu směřuje k zástavbě samostatných nižších domů orientovaných souběžně s hranou svahu.

<b>B26, B31</b>
Bloky u Červeného dvora jsou navrhovány 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 dodefnování prostoru upravené křižovatky.
<span></span>
<b>B32</b>
Návrh počítá s doplněním dnes nedokončeného bloku u ulice Na Viktorce tak, aby jeho zástavba dotvářela ulici podél trati. Návrh zde uvažuje s vybaveností v parteru ve vazbě na budoucí zastávku tramvaje.
<span></span>
<b>B33 – B34</b>
Bloky na Vackově jsou určeny k transformaci na plnohodnotnou součást okolní městské struktury. Vzhledem k jejich navrhované velikosti je v místě umožněno setrvání nerušících výrobních provozů, které mohou fungovat ve vnitroblocích obdobně jako v Karlině nebo Holešovicích. 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 trati.
<span></span>
<b>B35</b>
Stavební čáry bloku mezi tratí a ulicí Malešickou jsou navrženy s cílem sledovat plynulost průběhu nové ulice podél tramvajové tratě a nově regulované Malešické ulice. Východní část tohoto bloku je zkrácena z důvodu klíčového zaústění několika cest do úrovnového křížení.
<span></span>
<b>B36</b>
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 1m z důvodu stísněných poměrů mezi Malešickou a stávajícím kanalizačním sběračem 1400/700, jehož přeložka není sledována.

<b>B37</b>
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 dostupnosti ve stopě historické cesty směrem do ulice Habrová. Obdobně jako u bloku B36 je pro podzemní část stavby přípustné překročení uliční čáry Malešické ulice o cca 1m z důvodu stísněných poměrů mezi Malešickou a stávajícím kanalizačním sběračem 1400/700, procházejícím skrz blok sídliště.
<span></span>
<b>B38</b>
Blok u ulice Habrová je navržen k zástavbě, přičemž jeho jižní hranice je určena nově založenou ulicí tzv. Jarovská, která propojuje Malešickou ulici s ulicí Českobrodskou a potažmo s Městským okruhem.
<span></span>

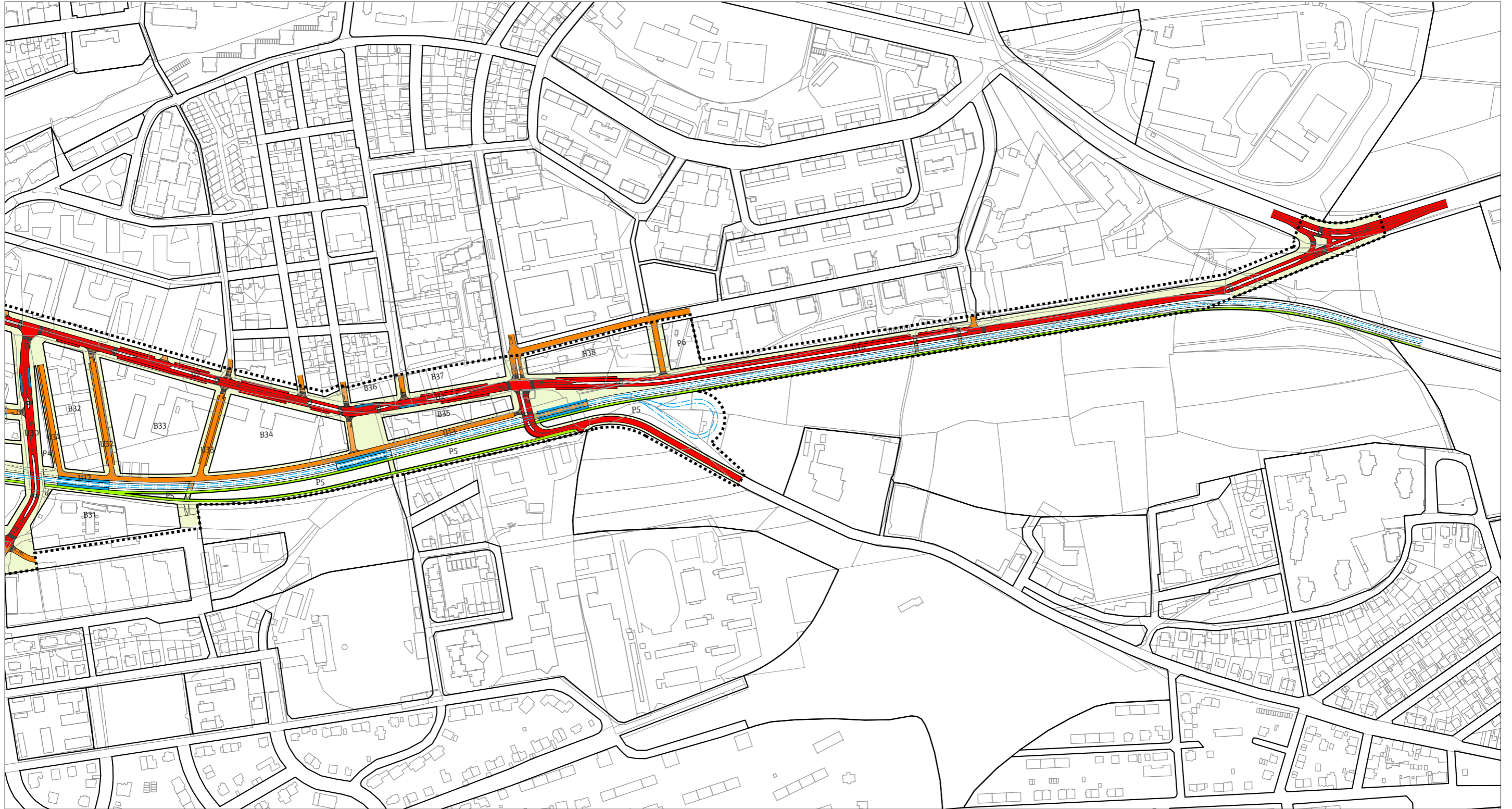
<b>NEZASTAVITELNÉ BLOKY</b>
<span></span>
<b>P1</b>
Příčný park je lokálním parkem, který je součástí základní prostorové kompozice řešeného území. Jednotlivé součásti parku jsou v severojižním směru propojeny čtyřřadou alejí. Střední část parku navazující na prostor nádražní budovy je vhodné ponechat jako volnou plochu bez stromů.
<span></span>
<b>P2</b>
Místní park je součástí komplexu obchodně administrativního centra s hotelem a prostorově navazuje na kompozici zelených okrajů harfy bývalé železniční tratě.
<span></span>
<b>P3</b>
Místní park na svahu okraje harfy bývalé železniční tratě je důležitým kompozičním prvkem zachovávajícím původní charakter místa. Je součástí propojení parků na východě Prahy s parky ve městě.
<span></span>
<b>P4</b>
Místní park u viaduktu je reliktem z doby výstavby nádraží. Park ve svahu propojuje dvě souběžně jdoucí ulice s různou výškovou úrovní.
<span></span>
<b>P5</b>
Lesopark s extenzivní vegetací podél tramvajové tratě propojuje parky na východě Prahy s parky ve městě. Součástí lesoparku je cyklostezka umístěna v trase dnes nefunkční železniční vlečky.
<span></span>
<b>P6</b>
Stávající park na Jarově propojuje řešené území se sídlištěm Jarov.



Doprava M 1:5.000

■ ■ ■ řešené území	— — — trasa tramvaje	— — — stávající budovy
■ sběrné komunikace	— — — trasa tramvaje, rezerva	— — — stávající parcely
■ obslužné komunikace	■ zastávka MHD	
■ zklidněné komunikace	□ stavební / nestavební blok	
■ plochy volného pohybu chodců	B01 identifikace bloku	
■ cyklistické stezky	P1 identifikace parku	
	U1 identifikace uličního profilu	





Doprava M 1:5.000

■ ■ ■ řešené území	— — — trasa tramvaje	— — — stávající budovy							
■ sběrné komunikace	— — — trasa tramvaje, rezerva	— — — stávající parcely							
■ obslužné komunikace	■ zastávka MHD								
■ zklidněné komunikace	■ stavební / nestavební blok								
■ plochy volného pohybu chodců	B01 identifikace bloku								
■ cyklistické stezky	P1 identifikace parku								
	U1 identifikace uličního profilu								

# Podrobný popis dopravní infrastruktury

Jaroslava Malinová, Dominik Aleš (12–2014)

**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 Krejčárkem). 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 ul. Jarovská), 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, návrh rovněž respektuje současný objekt přemostění železniční trati. V návrhu křižovatky U Nákladového nádraží – K Červenému dvoru je uplatněno řešení vstřicné 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.

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 v současnosti možné vinou stísněných prostorových poměrů pod stávajícím podjezdem. V oblasti příčného parku jsou obslužné komunikace navrženy v režimu obytné zóny.

Navržené řešení bylo v průběhu práce posouzeno v dopravním modelu včetně kapacitního posouzení devíti rozhodujících křižovatek. Zatížení komunikační sítě z výstavby v řešeném území bylo stanoveno orientačně. Zohledněny byly i připravované záměry v bezprostředním okolí (obytné soubory Červený dvůr, Vackov, Central Plaza). Podle výsledků pracovního posouzení bylo dopravní řešení v dílčích částech korigováno. Výsledné posouzení

návrhu bude možné provést až na základě stanovení intenzity využití řešeného území.

**VEŘEJNÁ HROMADNÁ DOPRAVA**

Obsluhu území veřejnou dopravou v současné době zajišťuje prioritně tramvajová trať v ulici Jana Želivského s nejbliže 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. Z ulice Jana Želivského se tato trať odpojuje v prodloužení Olšanské ulice, prochází čelním křídlem objektu nákladového nádraží a pokračuje vnitřním prostranstvím nádraží mezi bočními křídly. Areál nádraží trať opouští stávajícím podjezdem v křížení s ulicí K Červenému dvoru. Ve východní části využívá trasa tramvaje koridoru stávající jednokolejně 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 je v těžišti území v kontaktu s parkem, školou a 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 zamýšleného lokálního náměstí u dnešního Penny marketu. Koncová zastávka před smyčkou je v dostupnosti sídliště Jarov.

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 nového obytného souboru Vackov s předpokládanou pěší vazbou k jádrovému území nákladového nádraží pod terénním zlomem.

**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 odklání po hraně areálu nádraží a ve formě samostatné obousměrné cyklostezky zvýrazněné dvouřadým stromořadím pokračuje ulicí U Nákladového nádraží. Za křižovatkou s ulicí Jana Želivského je výhledově uvažováno s jejím prodloužením ve stopě historické cesty podél Olšanských hřbitovů.

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).

**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.

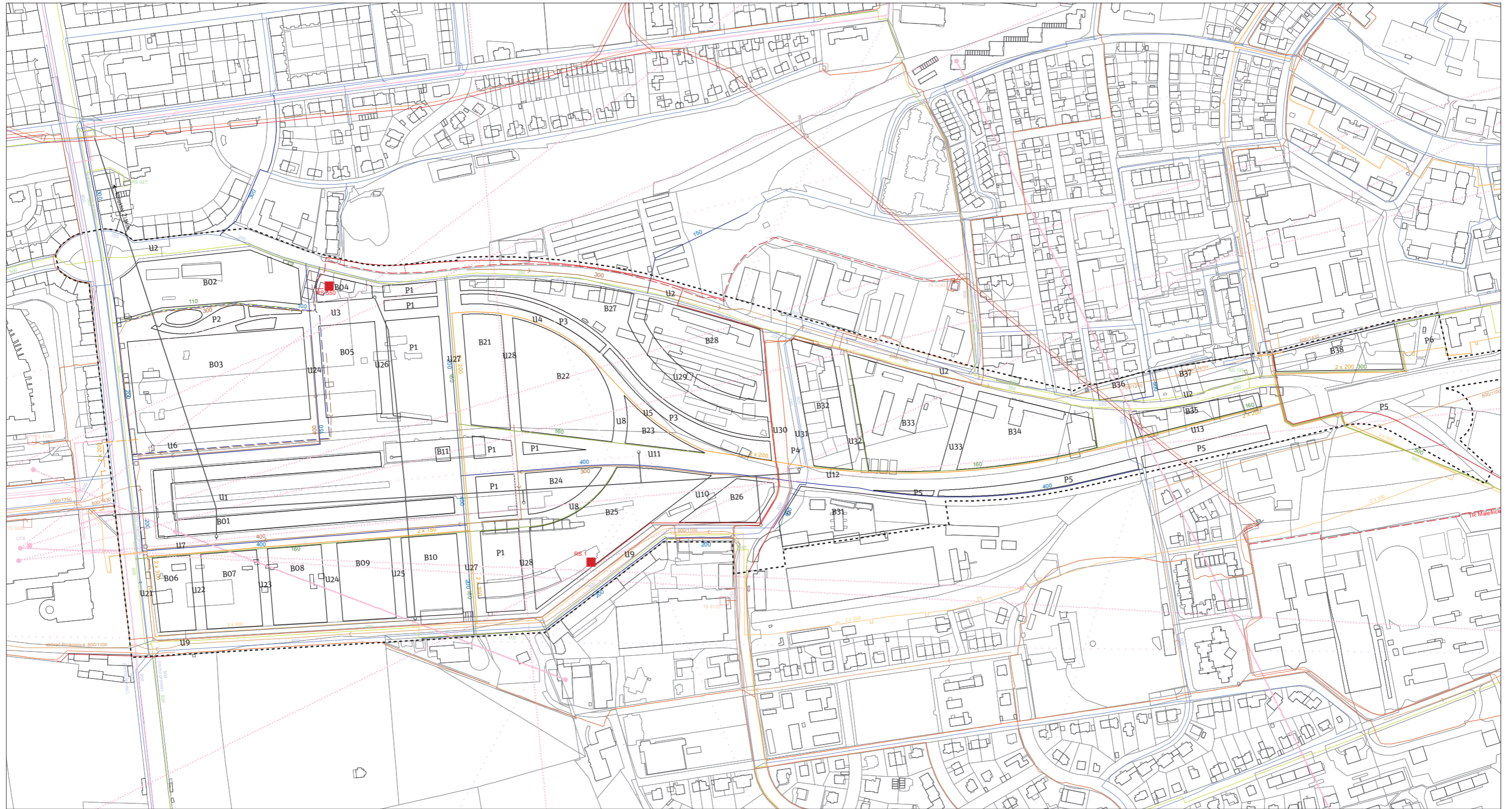
**DOPRAVA V KLIDU**

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 dojíždky 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 ulicích procházejících příčným parkem a v ulici s tramvajovou tratí v oblasti Vackova (z důvodu zajištění vizuální otevřenosti a plošné prostupnosti), a dále v některých úzkých ulicích západně od příčného parku (z prostorového důvodu).

Specifickým způsobem bylo přistoupeno ke koncepci parkování ve vazbě na objekt nákladového nádraží, u kterého budou návštěvnická stání tvořit hlavní podíl parkovacích kapacit. V ulicích podél bočních křídel je proto navržena zvýšená kapacita stání. Zejména v severní ulici, jejíž značná šířka je daná územním rozhodnutím komplexu Discovery, jsou nadbytečné plochy využity právě k parkování (jejich uzpůsobení pro pobytové aktivity by oslabovalo společenský život v ústředním prostranství mezi křídly nádraží). Estetika automobilů stojících kolmo k nákladové

rampě navíc koresponduje s původním využitím objektu. Nabídka těchto stání umožňuje redukovat, případně zcela upustit od problematické výstavby podzemních garáží pro objekt nádraží.

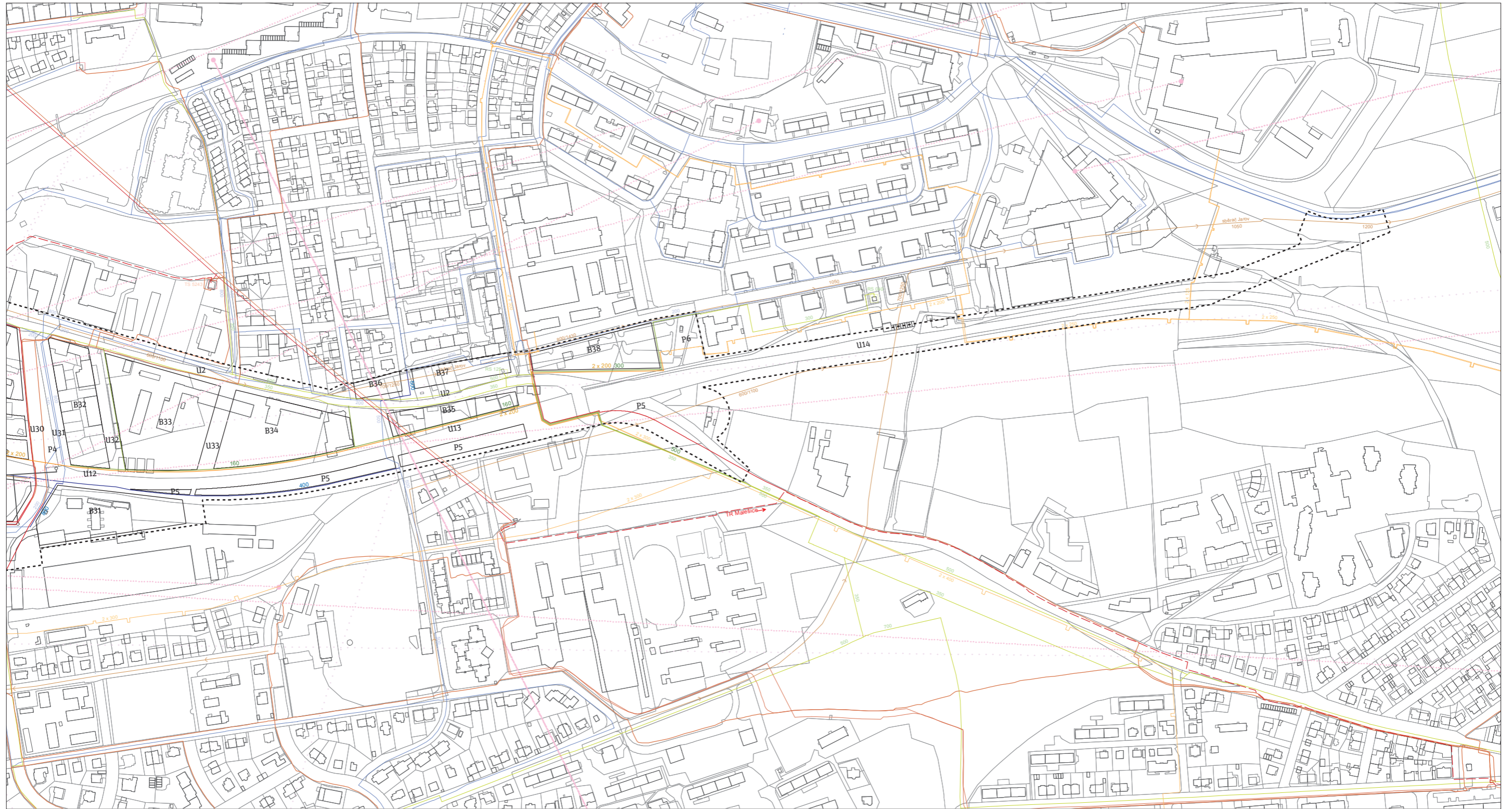




Městské inženýrství M 1:5.000

vodovodní řad rozváděcí - návrh	kanalizační stoka splašková - návrh	tepelný napaječ - návrh	transformační stanice 22/0,4 kV - návrh	kabelový tunel- stav	radioreléový spoj - koncový bod - stav	jáma kolektoru 2. kat. - možnost	hranice řešeného území
vodovodní řad rozváděcí - dle ÚR	kanalizační stoka splašková - dle ÚR	tepelný napaječ - dle ÚR	napájecí kabely 22kV v zemi - návrh	napájecí kabely 22kV v zemi - stav	ÚTB - stav	kolektor 2. kat. - možnost	stávající budovy
vodovodní řad - stav	kanalizační stoka - stav	plynovod STL - návrh	napájecí kabely 22kV v zemi - návrh dle ÚR	kabelové vedení v zemi - stav	radioreléový spoj - páteřní - stav	kolektor 3. kat. - možnost	stávající parcely
		plynovod STL - dle ÚR	transformační stanice 22/0,4 kV - stav		radioreléový spoj - ostatní - stav		stavební / nestavební blok
		regulační stanice STL- stav			kabelovod - stav		B01 identifikace bloku
		plynovod STL - stav					P1 identifikace parku
							U1 identifikace uličního profilu





Městské inženýrství M 1:5.000

vodovodní řad rozváděcí - návrh	kanalizační stoka splašková - návrh	tepelný napaječ - návrh	transformační stanice 22/0,4 kV - návrh	kabelový tunel - stav	radioreléový spoj - koncový bod - stav	jáma kolektoru 2. kat. - možnost	hranice řešeného území
vodovodní řad rozváděcí - dle ÚR	kanalizační stoka splašková - dle ÚR	tepelný napaječ - dle ÚR	napájecí kabely 22kV v zemi - návrh	napájecí kabely 22kV v zemi - stav	ÚTB - stav	kolektor 2. kat. - možnost	stávající budovy
vodovodní řad - stav	kanalizační stoka - stav	tepelný napaječ - stav	napájecí kabely 22kV v zemi - návrh dle ÚR	kabelové vedení v zemi - stav	radioreléový spoj - páteřní - stav	kolektor 3. kat. - možnost	stávající parcely
		plynovod STL - návrh	transformační stanice 22/0,4 kV - stav		radioreléový spoj - ostatní - stav		stavební / nestavební blok
		plynovod STL - dle ÚR			kabelovod - stav		B01 identifikace bloku
		regulační stanice STL - stav					P1 identifikace parku
		plynovod STL - stav					U1 identifikace uličního profilu



# Podrobný popis sítí technické infrastruktury

**Michal Novák, Jan Bayerle**  
(12–2014)

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.

Řešení technické infrastruktury vychází z navržené struktury uličních prostranství a v detailu bude ovlivněno rozvržením uličních profilů včetně vysazovaných stromořadí. Pro zajištění prostorové koordinace navrhovaných sítí ve společných trasách je nutné v dalších stupních a návrzích konkrétních řešení postupovat podle ČSN 73 6005 (Prostorové uspořádání sítí technického vybavení).

Pokrytí potřeb nové zástavby je z hledska kapacit v této rozvaze určeno orientačním propočtem. Přesnější bilanční nároky bude nutné definovat až na základě stanovení intenzity využití území.

## 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 jejich dimenzí.

Nové objekty budou většinou zásobovány přípojkami z nově navržených zokruhovaných vodovodních řadů. 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 B31. Její účelnost však bude nutné posoudit až s ohledem na konkrétní stavební záměr. Je také navrženo mírně odlišné trasování rozváděcího řadu DN 150 východně od komplexu Discovery oproti jeho umístění dle pravomocného územního rozhodnutí z důvodu kolize s navrženým blokem B04.

### 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. Nové objekty pak budou přípojkami napojeny na novou síť splaškových stok v řešeném území.

Východně od komplexu Discovery je navrženo mírně odlišné trasování splaškové stoky DN 400 oproti pravomocnému územnímu rozhodnutí z důvodu kolize s blokem B04. Další kolize se týká bloků B36 a B37, které protíná kanalizační sběrač Jarov. Tomu se však musí zástavba bloků vyhnout, neboť přeložka sběrače Jarov 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 části 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 je odhadován na 27,2 MW a dodavatel tepelné energie deklaruje, že je schopen uvedený tepelný příkon v současné době zajistit. V řešeném území bude teplo ze soustavy CZT rozvedeno novou zokruhovanou tepelnou sítí. Rozvody budou provedeny v bezkanálovém provedení a objekty budou napojeny přes výměňikové stanice umístěné v jednotlivých objektech.

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 B38.

### 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. V území je navržena kostra STL plynovodů v předpokládané dimenzi DN 160, ze kterých budou vyvedeny další uliční rozvody. Objekty budou zásobovány přípojkami prostřednictvím domovních regulátorů. 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 křížuje 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 Třebešina 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 navrhováno 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 stanicí RS 550 umístěné v bloku B04.

U ulice K Červenému dvoru je nově navrhováno rozpojení napájecího kabelu z TR Pražačka do RS 550 a jeho zasmyčkování do rozpínací stanice RS 1 umístěné v oblasti bloku B25. Distribuční sítě (trafostanice 22/0,4 kV propojené kabely) budou v severní části území napájeny z RS 550, v jižní a částečně i ve východní části z RS 1. Předpokládá se možnost napojení některých ploch ve východní části území ze stávající distribuční sítě 22 kV. Přesné umístění rozpínací stanice RS 1, transformačních stanic a návrh distribuční sítě 22 kV bude možno řešit až dle konkrétního návrhu zástavby a skutečných energetických potřeb jednotlivých objektů.

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.

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.

### 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. Z důvodu vyřešení základní topologie navrhové sítě a zajištění prostor pro umístění technologie bude nezbytné zpracovat projektovou dokumentaci již v rámci projektu záměru zástavby. Předpokládá se, že síť elektronických komunikací bude 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 rámci konkrétní stavby (dopravní a technické infrastruktury) je možno vybudovat v předstihu trasy, tj. ochranné prvky (např. HDPE trubky, trubičky, mikrotrubičkové svazky, multidukty, mutlikanály), a až následně instalovat technologie.

#### KOLEKTORY

Na základě požadavku Městské části Praha 3 byla do studie zapracována potenciální možnost výstavby kolektorů 2. a 3. kategorie dle „Aktualizace generelu kolektorizace inženýrských sítí“ z 05/2014, jehož pořizovatelem byla společnost Kolektory Praha, a.s. Aktualizace generelu 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 se předpokládá (v rámci rekonstrukce této ulice) vybudování kolektoru 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

Pražčka stávajícím hloubkovým kabelovým tunelem a ulicí

Malešickou k budoucí rozpínací stanici

■ výškové omezení výstavby v ochranných pásmech ÚTB

a radioreléových tras

Předložená koncepční rozvaha o území Nákladového nádraží Žižkov je materiálem prezentujícím rozpracovanost podkladové urbanistické studie pro vyhotovení návrhu změny Územního plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy, která je navíc zpracována dle metodiky připravovaného Metropolitního plánu Prahy. Práce na řešení území dospěla do momentu, kdy bez aktivní diskuze všech zainteresovaných stran v území není možno pokračovat.

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, Kancelář metropolitního plánu, proto považuje za nezbytné podepsání memoranda přijatého všemi, kteří mají v území legitimní zájem, a nastaví jasná pravidla pro vzájemnou spolupráci.



