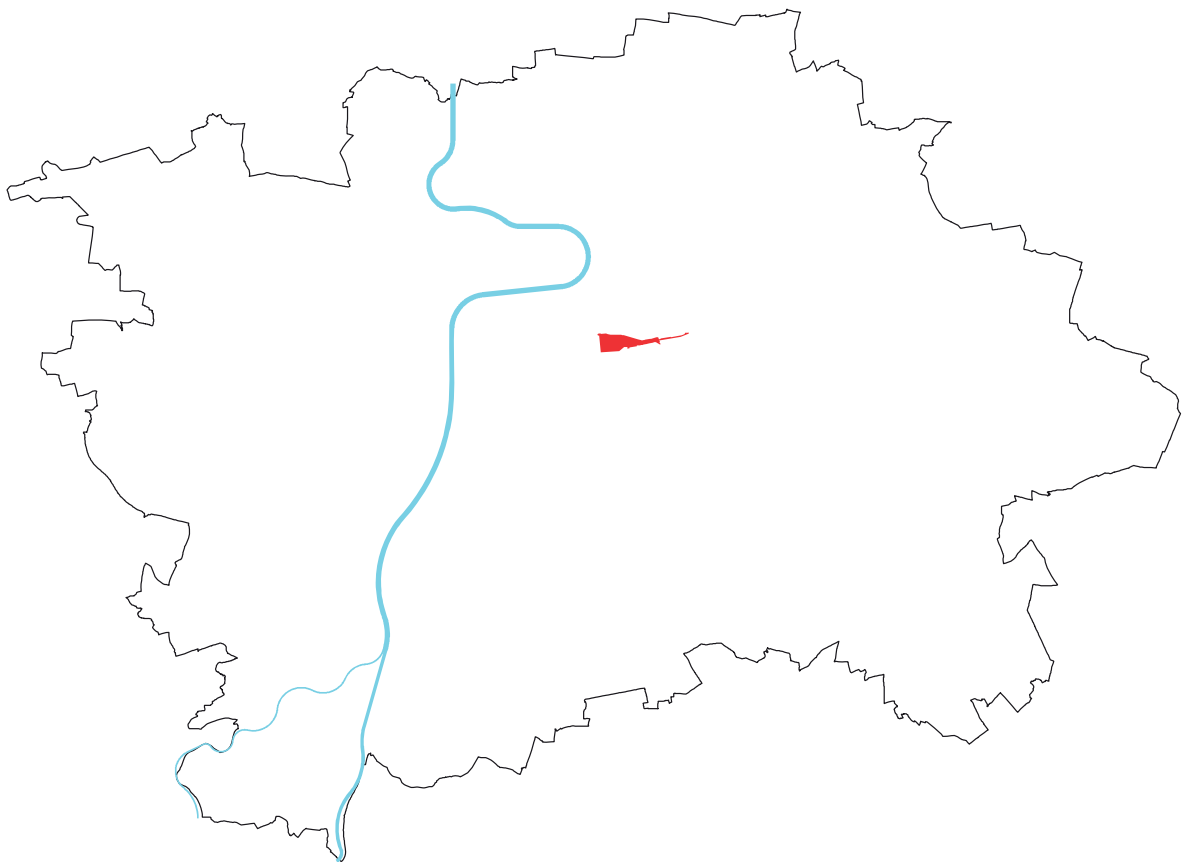


Nákladové nádraží Žižkov

PODKLADOVÁ STUDIE



NÁZEV

Nákladové nádraží Žižkov
Podkladová studie pro změnu Z 2600/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy

ZHOTOVITEL

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

AUTORSKÝ TÝM

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

Podkladová studie zpracována na základě

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 KONCEPČNÍ ROZVAZE O ÚZEMÍ NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV (2014)

Ing. Jaroslava Malinová (dopravní infrastruktura), Ing. Lukáš Tittl
(dopravní infrastruktura), Ing. Jakub Zajíček (dopravní
infrastruktura), Ing. arch. Tomáš Cach (cyklistická infrastruktura),
Bc. Jan Zalabák (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

DATUM ODEVZDÁNÍ

25. října 2017

VERZE / POČET STRAN

2. verze / 20 stran

GRAFICKÝ KONCEPT

Ing. arch. Kateřina Dolejšová

ZÁKLADNÍ ÚDAJE	1
úvod	4
Kontext města [000]	6
Principy řešení	8
Hlavní výkres	10
Krajina [100]	14
Město [200]	14
Využití území [300]	14
Potenciál území [400]	14
Krajinná infrastruktura [500]	15
Dopravní infrastruktura [600]	15
Technická infrastruktura [700]	16
Veřejná infrastruktura [800]	19
Veřejný zájem [900]	19
Popis regulace vymezených bloků	20

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 částí Praha 3 a další pokračování na jejím projednání bylo zastaveno.

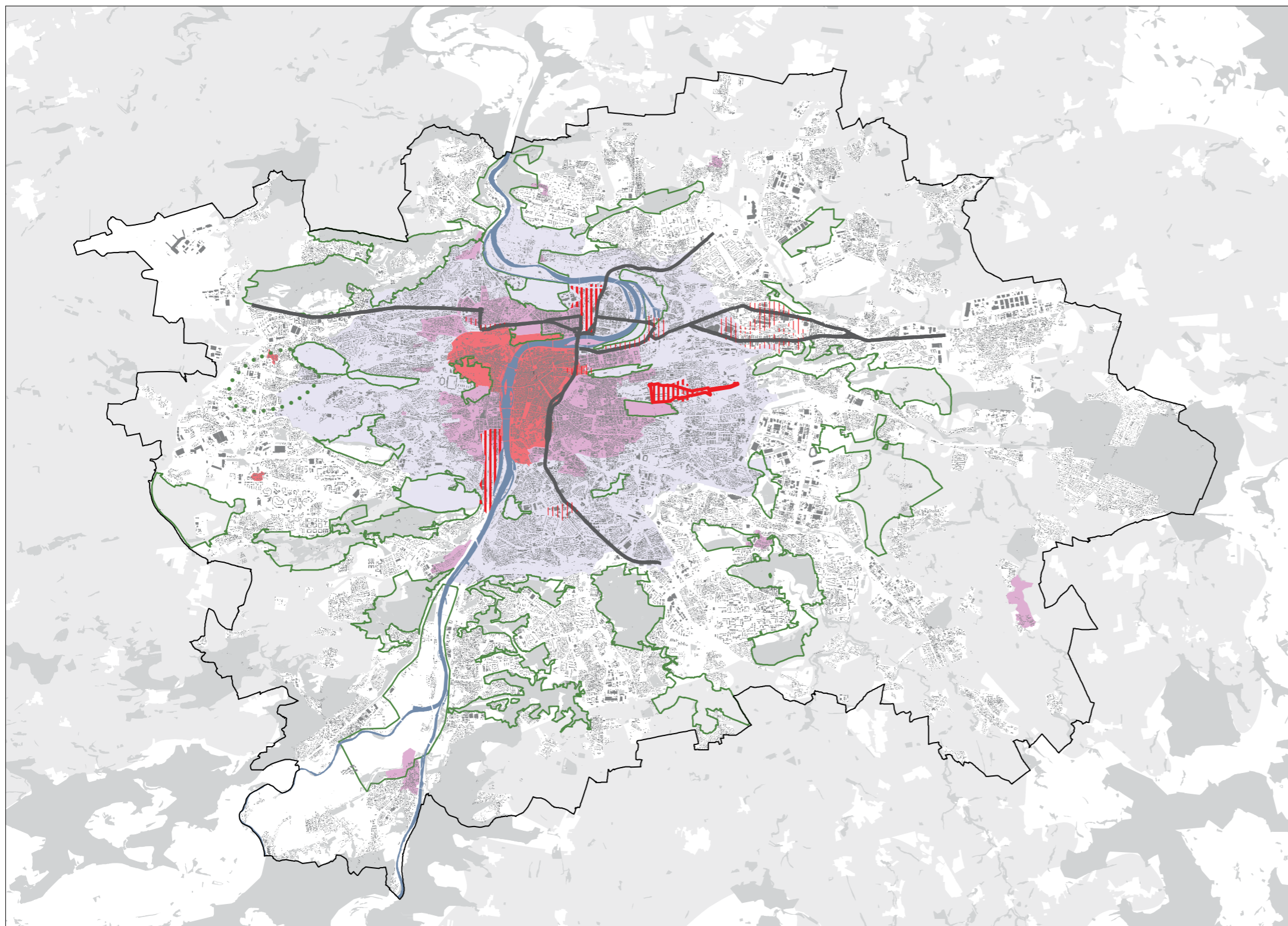
V roce 2016 započala jednání aktérů v území o dalším společném postupu, účastníky byli Městská část Praha 3, zástupci Rady hl. m. Prahy, IPR Praha

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 Městskou částí 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.

Předložená podkladová studie pro změnu Z 2600/00 ÚP SÚ hl. m. Prahy vychází z Koncepční rozvahy o území Nákladové nádraží Žižkov (IPR Praha, 2014), bere v potaz aktuální stav projektové přípravy severní části území s vydaným územním rozhodnutím (Rezidence Parková čtvrt, Jakub Cigler architekti, Central Group, 2017) a připomínky vlastníků v území a Městské části Praha 3.



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						

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 zvláště 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.

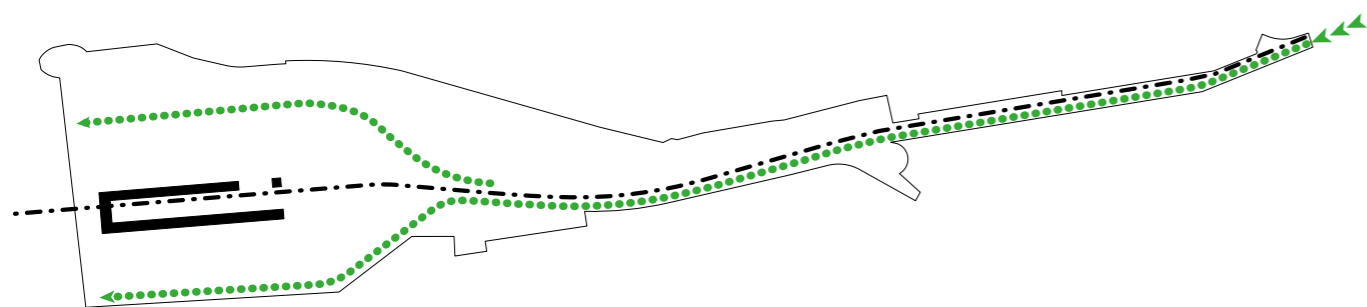
Z hlediska topografie města se Nákladové nádraží Žižkov nachází ve významné, viditelné poloze. Území je součástí prvního terénního horizontu vymežujícího krajinný prostor, v němž bylo založeno historické město. Jeho zhruba 80-ti metrové převýšení oproti řece je významné také pro stanovení výšky zástavby.

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

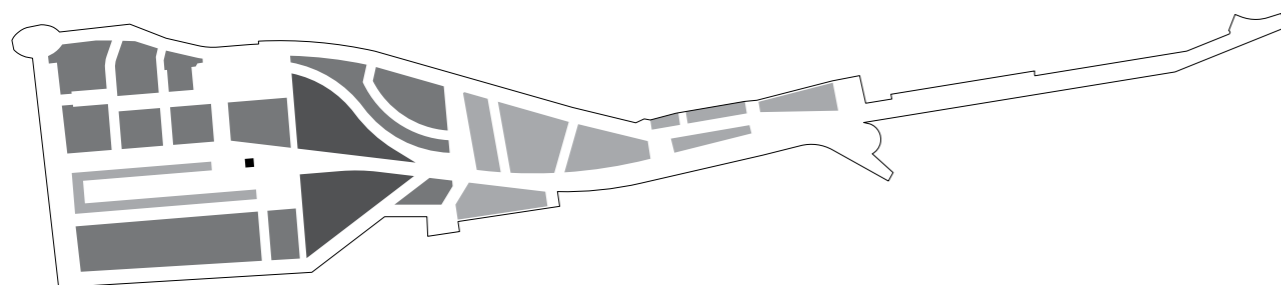
Těžištěm území je vlastní prostor bývalého nákladového nádraží, kterého součástí jsou budovy prohlášené za nemovité kulturní památky.

Principy řešení

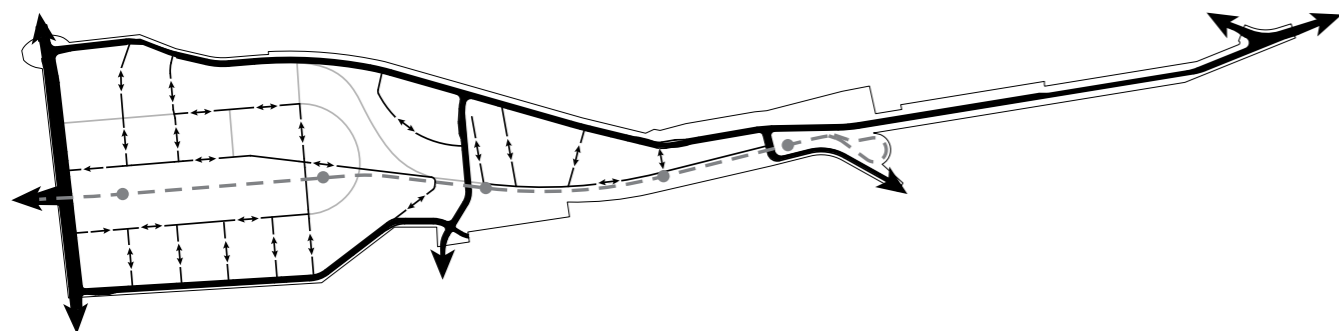
- 1 / Kompoziční princip území je založen na budově nákladového nádraží, podélné ose procházející z města do krajiny, gradující v těžišti území, a krajinných prvcích navazujících na podélnou osu a rozbíhajících se po hranách území.

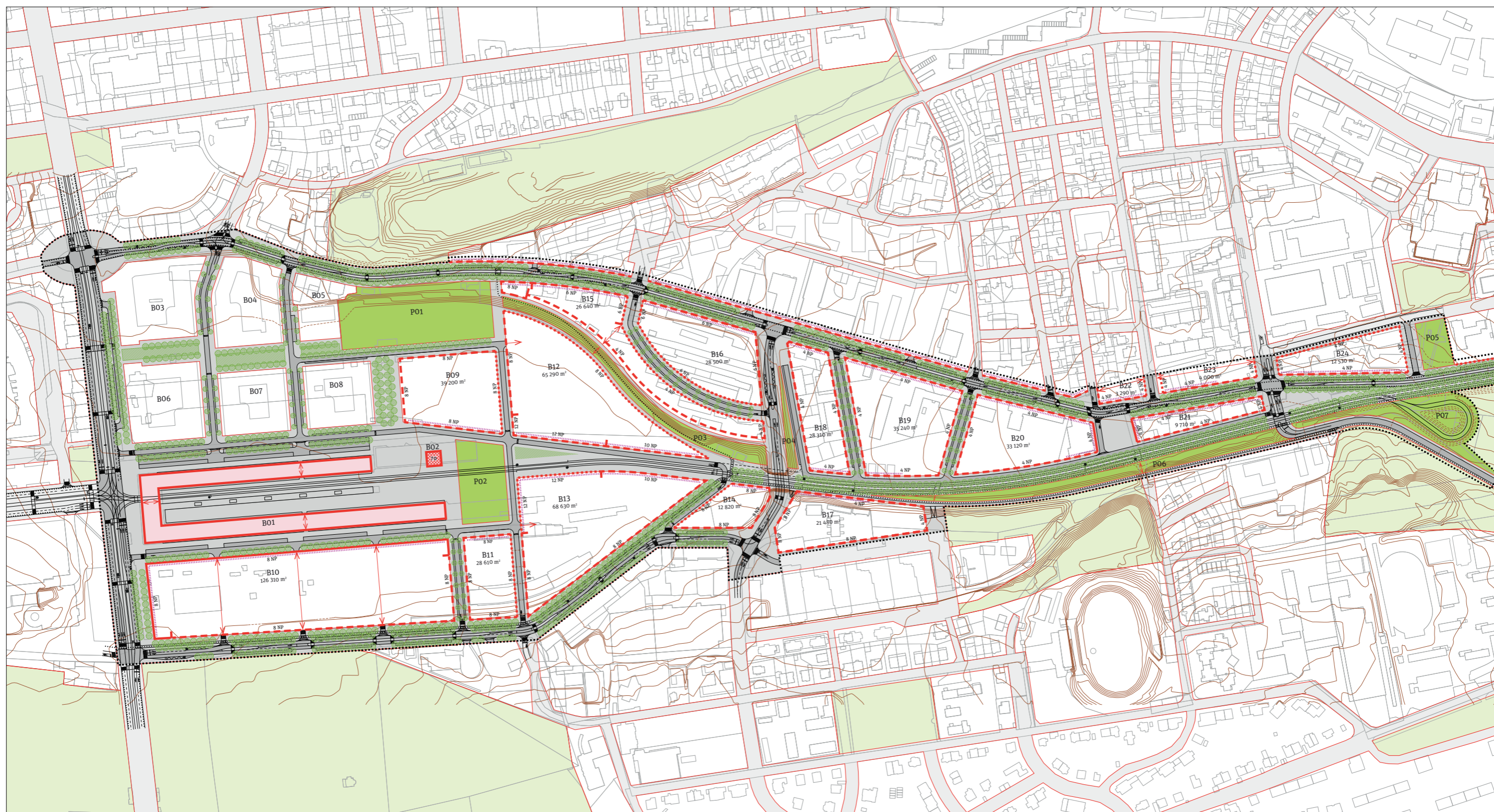


- 2 / Schéma prostorové regulace zobrazuje rozličné struktury zástavby a koncepci výškových hladin. Nejvyšší zástavba je navržena doprostřed území, do zužujícího se místa „harfy“.



- 3 / Dopravní princip zobrazuje hierarchii komunikací v území a jeho prostupnost. Hlavní páteřní osou území je tramvaj sledující původní trasu železnice.





Hlavní výkres - regulace 1:5000

PODKLADNÍ VRSTVY

- ■ ■ hranice řešeného území
 - ▭ parcelní kresba
 - ▭ zástavba stávající a s vydaným ÚR
- ## 100/ KRAJINA
- vrstevnice po 1 m stávající
 - - - vrstevnice po 1 m upravené

200/ MĚSTO (KOMPOZICE)

- uliční čára
- ▭ plocha uličního prostranství
- ▭ plocha stavebního bloku
- ▭ plocha nestavebního bloku
- BO1 identifikace bloku
- PO1 identifikace parku

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
- x NP maximální podlažnost
- ↔ doporučená prostupnost bloku

rozhrazení hodnot podlažnosti / změna typu stavební čáry

- ▭ dominanta / kompozičně významná budova
- ▭ část dominanty s určením maximální výšky v metrech

400/ POTENCIÁL

- x m² maximální výměra hrubých podlažních ploch bloku

500/ KRAJINNÁ INFRASTRUKTURA

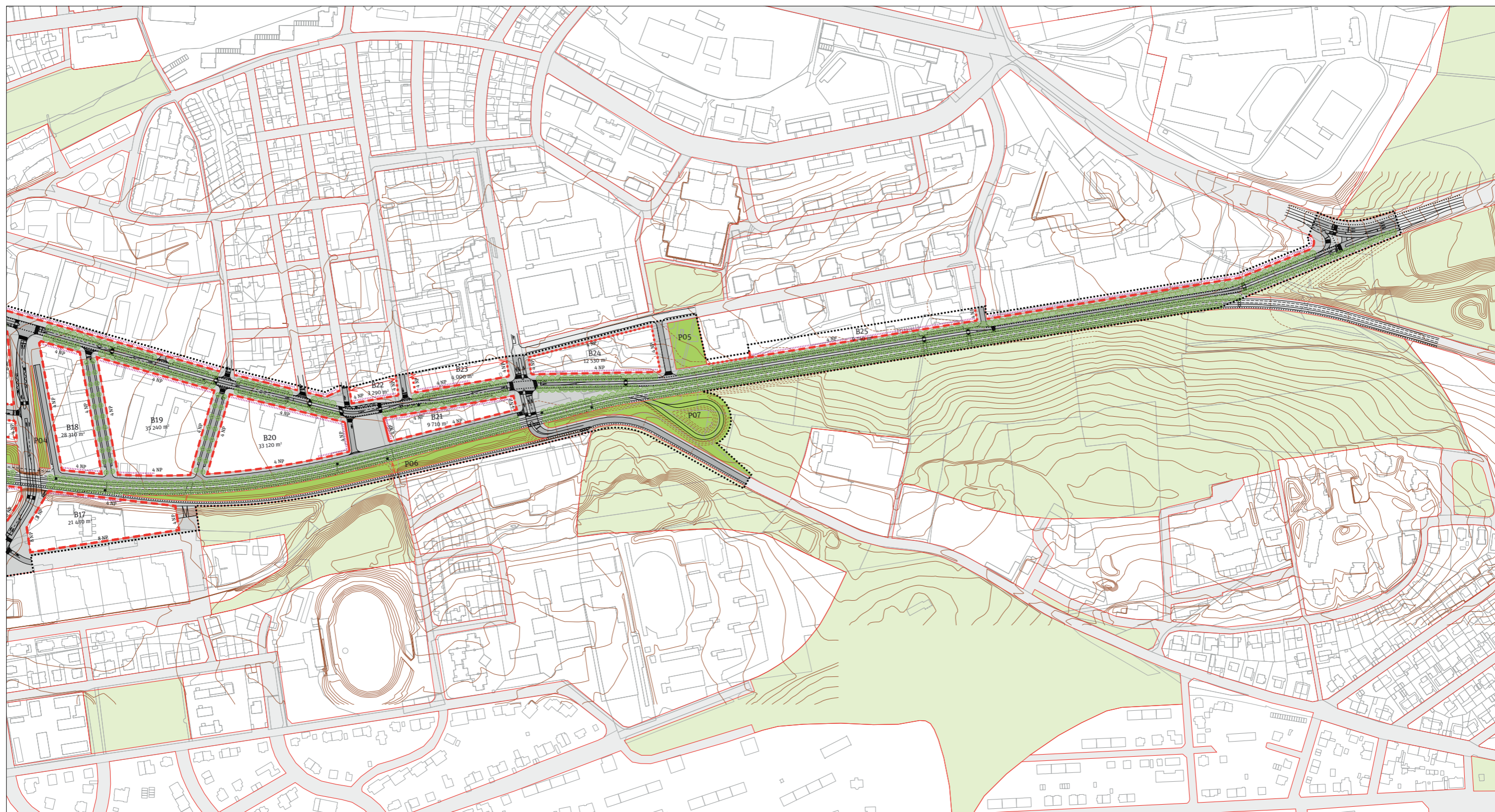
- ▭ kompozičně významné stromořadí v uličním prostranství či nestavebním bloku
- ▭ kompozičně významná plocha s parkovými úpravami v uličním prostranství

600/ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

- obruba
- ▭ plocha vozovky v uličním prostranství
- · · · · cyklistická trasa
- - - schéma vodorovného dopravního značení ve vozovce
- tramvajová trať

800/ VEŘEJNÁ VYBAVENOST

- = = tramvajová trať výhled
- zastávka MHD
- · · · · hrana zástavby s veřejnou vybaveností v parteru



0 100 m 250 m 500 m

Hlavní výkres - regulace 1:5000

PODKLADNÍ VRSTVY

- ■ ■ hranice řešeného území
- ▭ parcelní kresba
- ▭ zástavba stávající a s vydaným ÚR
- 100/ KRAJINA**
- vrstevnice po 1 m stávající
- - - vrstevnice po 1 m upravené

200/ MĚSTO (KOMPOZICE)

- uliční čára
- ▭ plocha uličního prostranství
- ▭ plocha stavebního bloku
- ▭ plocha nestavebního bloku
- B01** identifikace bloku
- PO1** identifikace parku

stavební čára - uzavřená

- hranice zastavitelné části bloku, jejíž zástavba nesmí nikde ustupovat a která musí být v celé své délce souvislá a úplně zastavěná
- - - stavební čára - otevřená
- hranice zastavitelné části bloku, jejíž zástavba nesmí nikde ustupovat a která musí být zastavěna 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 souvislá a úplně zastavěná
- x NP maximální podlažnost
- ↔ doporučená prostupnost bloku

rozhraní hodnot podlažnosti / změna typu stavební čáry

- ▭ dominanta / kompozičně významná budova
- ▭ část dominanty s určením maximální výšky v metrech

400/ POTENCIÁL

- x m² maximální výměra hrubých podlažních ploch bloku

500/ KRAJINNÁ INFRASTRUKTURA

- ▭ kompozičně významné stromořadí v uličním prostranství či nestavebním bloku
- ▭ kompozičně významná plocha s parkovými úpravami v uličním prostranství

600/ DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURA

- obruba
- ▭ plocha vozovky v uličním prostranství
- · · · · cyklistická trasa
- - - schéma vodorovného dopravního značení ve vozovce
- tramvajová trať

tramvajová trať v'ýhled

- zastávka MHD
- 800/ VEŘEJNÁ VYBAVENOST**
- hrana zástavby s veřejnou vybaveností v parteru

Textová část

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 stráňí.

Řešené území se nachází mezi dvěma významnými parky (Olšanské hřbitovy a Židovské Pece) a dále je napojeno sérií neurbanizovaných zalesněných ploch 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 rozdvouje a pokračuje po svazích terénního zlomu po okrajích území. Severní trasa pokračuje směrem k parku Parukářka a jižní navazuje na Olšanské hřbitovy. V území nákladového nádraží je dále navržen park navazující na Židovské Pece v souladu s jeho vymezením v platném územním plánu.

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. Na dvoranu nádraží navazuje série dalších velkorysých prostranství, které 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. V prostoru železniční harfy se struktura přizpůsobuje topografií území, která ulice svádí do hrdla na východním konci areálu nádraží. Asymetričnost vnitřní uliční sítě vůči podélné ose je dána asymetrickou polohou nádražní budovy.

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 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. 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.

VYUŽITÍ ÚZEMÍ [300]

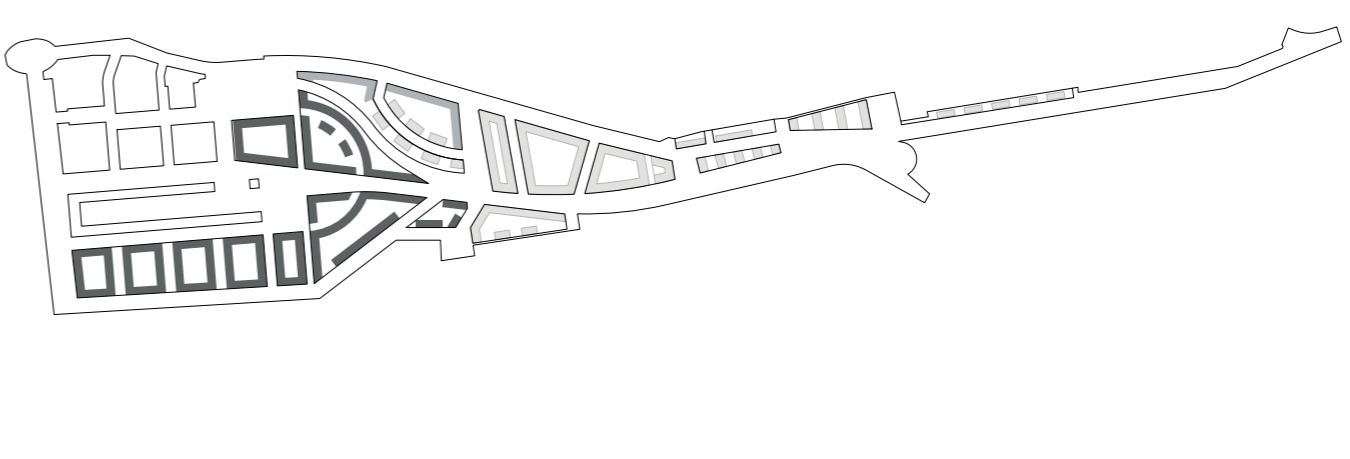
V současném stavu převažují v řešeném území objekty s produkční zátěží, po kterých již v současnosti v tomto místě není poptávka. Zpracovaný návrh si klade za cíl dotvoření okolí budovy nákladového nádraží do nové intenzivněji formované podoby města. Z hlediska struktury navrhovaných veřejných prostranství 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.

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 15000 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. Pro potřeby výpočtu je uvažováno s co nejkompaktnější zástavbou s podlažností stanovenou jednotně pro ucelelené části území dle uvedeného schématu.

Potenciál území

Navržené kapacity území je možné naplnit různou kombinací hustoty zástavby a podlažnosti. Schéma zobrazuje jeden z příkladů hustoty zástavby odpovídající standardní podlažnosti.
 4 NP
 5 NP
 6 NP



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, Vínohradská, 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 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. 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.

Veřejná hromadná doprava

Obsluhu území veřejnou dopravou v současné době zajišťuje prioritně tramvajová trať v ulici Jana Želivského s nejbližše 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 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 zamýšleného lokálního náměstí u dnešního Penny marketu. Koncová zastávka před smyčkou je 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 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 rozdvouje podél terénních hran prostoru harfy. 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. Druhá trasa stoupá po severním svahu 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 cyklooprava 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 osobních vozidel (značení V14 – tzv. ochranný pruh pro cyklisty).

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 dojížděky do zaměstnnání 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).

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 schváleným projektem Central Group, 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.

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 jejich 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 Holešovických, 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 B22 a B23 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 B24.

Zásobování plynem

Podél okraje řešeného území jsou vedeny středotlaké (STL) plynovody městské plynovodní sítě – páteřní STL plynovody DN 500 a DN 350 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 doplňkové 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 Třebešína pak v oblasti TR 110/22 kV Malešice. Systémy 22 kV jsou řešeny dvoustupňově (napájecí a distribuční síť 22 kV). Stávající síť 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 B05.

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 B13). Distribuční síť (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. 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 Česká telekomunikační infrastruktura, a.s. (CETIN) 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 síť 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. Zástavbu území bude žádoucí časově i územně vzájemně koordinovat s výstavbou tohoto kolektoru.

V ulici U Nákladového nádraží bude vhodné v rámci její rekonstrukce vybudovat kolektor 3. kategorie, do kterého by byly přeloženy síť stávající a umístěny i síť 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. Veřejným aktivitám by měla sloužit i navrhovaná věž v těžišti území.

Přistěhování nových obyvatel s přihlédnutím k očekávanému demografickému vývoji v okolí vyvolá potřebu nové základní školy. S ohledem na dopravní dostupnost a také veřejnou povahu instituce doporučuje studie prověřit možnost umístění školy do budovy nákladového nádraží. V případě negativního průkazu se jako nejvhodnější alternativní pozice pro školu jeví blok B11. Další veřejné instituce drobnějšího měřítka je v území možné umístit na městské pozemky, které se nachází v blízkosti navrhované tramvajové zastávky v blocích B17 a B18.

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. Bude tedy nutné navázat úzkou spoluprací mezi veřejnými a neveřejnými subjekty, aby v území došlo k realizaci kvalitních veřejných prostranství.

POPIS REGULACE VYMEZENÝCH BLOKŮ

B01

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. Bude prověřena možnost umístit do budovy základní školu pokrývající potřebu v území. Pro budovu platí doporučení získat návrh její konverze prostřednictvím architektonické soutěže o návrh.

B02

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 vhodné umístit veřejné vybavení.

B03 – B08

Bloky v severní části území respektují aktuální stav projektové přípravy severní části území z vydaným územním rozhodnutím (Rezidence Parková čtvrť, Jakub Cígler architekti, Central Group, 2017) a zohledňují jej v širším návrhu uliční sítě. Bloky zahrnují převážně bytové domy, v bloku B05 bude umístěna mateřská škola.

B09

Stavební čáry bloku jsou navrženy s cílem navázat na záměr Rezidence parková čtvrť, svým zalomením vycházejí z tvaru harfy bývalé tratě a z konfigurace terénu. Platí zde doporučení vystavět boky z více samostatných domů či sekcí s vlastními vstupy, které rozčlení navrhované uliční fronty.

B10, B11

Blok B10 by měl být dále rozčleněn do více bloků. V regulaci jsou vymezeny doporučené průchody ulic napříč stavebním blokem. Pro jižní část území (B10, B11) 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 jednotvárnost Blok B11 navazující na veřejná prostranství v centru území je

vhodné využít pro stavbu základní školy, v případě že nebude možná její realizace v rámci B01.

B12, B13

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.

V regulaci jsou vymezeny doporučené vstupy ulic do stavebních bloků. Volná stavební čára bloku B13 umožňuje zachování průhledu na budovu nádraží.

B14, B17

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 dodefinování prostoru upravené křižovatky.

B15, B16

Pro bloky umístěné na terénní terase nad harfou bývalé železniční tratě je navržena volnější regulace. Z hlediska vazeb na okolí je v rámci bloku B15 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.

B18

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.

B19, B20

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.

B21

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 úrovňového křížení.

B22

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.

B23

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 B36 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.

B24

Blok u ulice Habrová je navržen k zástavbě, přičemž jeho jižní hranice je určena nově založenou ulicí tzv. Jarovská, která propojuje Malešickou ulicí s ulicí Českobrodskou a potažmo s Městským okruhem.

B25

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 ulici.

