

# Novinky konceptu nového územního plánu hl. m. Prahy

## **Městská část: Praha 3**

Území MČ, zejména jeho zastavitelná část, je dlouhodobě stabilizováno a není zde uvažováno s žádnými radikálními změnami oproti původní koncepci. Pro ochranu hodnot území navrhuje koncept nového územního plánu důslednou regulaci struktury a výšky zástavby, která by měla ochránit stávající hodnotnou výstavbu, ale současně i plochy zeleně.

### **Nové rozvojové a transformační plochy:**

**NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV (T/7 – Významné přestavbové území)**

Nejdůležitějším přestavbovým územím městské části je plocha žižkovského nákladového nádraží. Je zhruba vymezeno ze severu ulicí Malešickou, z východu a jihu ulicí U nákladového nádraží a ze západu ulicí Jana Želivského. Celková rozloha představuje cca 50 ha.

Dosavadní charakter a způsob využití převážné většiny území je nevyhovující a vzhledem ke své citlivé poloze nadále neúnosný. Cílem návrhu řešení je odstranit existující bariéry v propustnosti lokality, její zapojení do existující urbánní struktury a doplnění území o velkoměstskou zástavbu s ambicemi nového centra nadmístního významu. Navrženo je vytvořit plnohodnotné smíšené městské čtvrti včetně bydlení, potřebné vybavenosti a pracovních příležitostí.

Přestavbové území leží uvnitř poměrně kompaktní žižkovské zástavby. Navržená koncepce zástavby navazuje na tradiční urbanizační a kompoziční osu v území - ulici Jana Želivského. Principiálně je území rozčleněno dvěma řídicími osami na čtyři kvadranty. Velká dopravní osa protíná území ve směru západovýchodním, zelená osa je tvořena městským parkem ve směru severojižním. Celková kompozice je založena na pravoúhlém uspořádání, umožňujícím členit konkrétní zástavbu na autonomní části. Předpokládána je soudobá podoba zástavby, vztahující se k tradiční formě kompaktního města, s kombinací bloků a solitérů uvnitř vymezeného uličního rastru, s jasným stanovením veřejných a privátních prostor. Je vymezena plocha pro základní školskou vybavenost, další potřebné veřejné vybavení bude agregováno v rámci obytných nebo smíšených ploch a bude upřesněno v rámci požadované územní studie podle konkrétního návrhu. Výška objektů je strukturována podle hierarchie území, předpokládá se umístění dominant.

Výrazné plochy zeleně jsou navrženy do centrální polohy navrhovaného sídelního útvaru. Jedná se o plochy parků, spojující zeleň Olšanských hřbitovů s parkem Židovských pecí a doplňující tak celoměstský systém zeleně.

### **Doprava:**

Dopravní vztahy vůči okolnímu území města se budou realizovat především ulicí Jana Želivského, Malešickou a novou západovýchodní komunikací propojující předmětné území s oblastí Jarova, kde bude tato nová komunikace napojena na východní část Městského okruhu. Z hlediska veřejné dopravy bude důležitou roli ve vazbě na území města plnit tramvajová doprava, přičemž v ulici Jana Želivského by tramvajová trať měla v budoucnu být součástí východní tramvajové tangenty z Jižního Města do Kobylis a Bohnic přes Vršovice, Žižkov a Libeň s tunelovým úsekem mezi Žižkovem a Vršovicemi. V úseku Žižkov – Eden je tato tramvajová tangenta vymezena variantně (v přímější tunelové trase a ve variantě přes Vinohradskou nemocnici).

Základní komunikační systém řešeného území bude vůči současnému stavu doplněn o novou komunikaci v prodloužení ulice Olšanské navazující na koridor železniční trati do nákladového nádraží Žižkov, která bude napojena na východní část Městského okruhu jižně od Jarova.

Obsluhu území veřejnou dopravou zajistí v budoucnu tramvajové linky vedené ulicemi Želivského, Olšanskou a novou západovýchodní komunikací území v prodloužení Olšanské.

**Variantsní řešení:**

Variantsnost řešení spočívá v umístění územní rezervy pro prodlouženou trasu metra D včetně stanice.