

# Výstavbu na Žižkově doplní nová ulice

Jarovská třída v budoucnu propojí novou čtvrť na Nákladovém nádraží Žižkov s okruhem. Odlehčí okolním ulicím.



**Martin Bajtler**  
redaktor MF DNES



**ŽIŽKOV** V Praze 3 žije aktuálně zhruba 75 tisíc obyvatel. Všechny chystané developerské projekty v okolí Olšanské, Jana Želivského a Malešické však v budoucnu navýší počet obyvatel městské části o dvacet tisíc lidí. A největší přírůstek přinese zástavba žižkovského nákladového nádraží, kam se má stěhovat celkem asi patnáct tisíc obyvatel.

Takový počet nutně znamená i vyšší dopravní zátěž v oblasti. Praha 3 proto podmínila souhlas se změnou územního plánu, kterou projekty na brownfieldu potřebují, vznikem nové ulice, jež odlehčí stávajícím už tak dopravně zatíženým komunikacím. Vedení hlavního města tento týden zadalo Institutu

plánování a rozvoje (IPR) vypracování urbanistické studie nové ulice s pracovním označením „Jarovská třída“. Ta má odvést dopravu z budoucí čtvrti na nákladovém nádraží rovnou na Českbobrodskou, potažmo na část městského okruhu, jejíž dostavba se stále plánuje. Studie má být hotová v polovině příštího roku.

„Při plánování nových částí města je nutné přemýšlet strategicky. Proto již nyní řešíme dopravní posílení v podobě nového propojení na Žižkově, které zajistí, že po vzniku nové čtvrti nebude zatížena ulice Jana Želivského,“ vysvětluje náměstek primátora pro oblast dopravy Adam Scheinherr (Praha sobě).

Nová ulice bude vycházet z Malešické, která zůstane v původní trase, ale dočká se velké rekonstrukce. V místech, kde se Malešická kříží s ulicí Na Jarově, bude nová „Jarovská třída“ pokračovat dále asi ki-

lometr směrem na východ podél železniční trati a napojí se na Českbobrodskou.

Radnice třetí městské části s plánem magistrátu souhlasí. „Není to žádná dálniční stavba, bude to sice fungovat jako radiála, která odtáhne auta z budoucí čtvrti směrem na okruh, aby nám nejezdila přes Jana Želivského nebo Koněvovu, ale zároveň bude vypadat jako normální městská ulice,“ shrnuje koaliční zastupitel a předseda výboru pro územní rozvoj Prahy 3 Matěj Michal Žaloudek (Zelení).

„Pro budoucí nárůst individuální automobilové dopravy tuto výpadočku potřebujeme. Nesmí se stát, že by byl hotový okruh i nová čtvrť, ale tato spojka by neexistovala. To by pak veškerá doprava zahltila Koněvovu,“ dodává.

Podle něj je shoda na tom, že rekonstruovaná Malešická a její prodloužení na východ bude mít jeden

pruh v každém směru a počítá se s tramvajovou tratí a také cyklopruhy. V oblasti má být totiž posílena také tramvajová doprava. „Jarovská třída“ zajistí možnost budoucího prodloužení tramvajové trati ze smyčky na Spojovací dále do Malešic nebo alespoň další propojení nákladového nádraží s tratí na Koněvově ulici.

## První vznikne Parková čtvrť

Co se týče chystané výstavby na území žižkovského nákladového nádraží, je nejbližší zahájení projekt developera Central Group označovaný jako Parková čtvrť. První etapa projektu by měla vzniknout v severní části nádraží.

„Pokud vše půjde podle plánu, výstavbu první etapy u Basilejského náměstí bychom zahájili příští rok. S Jarovskou třídou náš projekt počítá. Je připraven tak, aby místem v budoucnu mohla vést, včetně

tramvajové trati,“ uvádí mluvčí Central Group Ondřej Štátný.

Město by mělo do konce letošního roku schválit změnu územního plánu, která umožní developerům vlastním pozemkům v areálu žádat o stavební povolení. „Změna územního plánu je ve fázi úpravy návrhu na základě připomínek ze společného jednání. Po schválení změny by došlo k sejmutí stavební uzávěry. Nejdále se tak nachází projekt Central Group v severozápadní části území, který disponuje výjimkou ze stavební uzávěry a je ve fázi územního řízení,“ shrnuje aktuální stav mluvčí IPR Marek Vácha.

Podle Žaloudka je ze strany radnice souhlas se změnou územního plánu podmíněn také sérií smluv mezi městem a developery. „Ti se zavážou, že budou respektovat celkový masterplán, který má být vypracován do konce roku, a že zároveň přispějí na veřejnou vybavenost. Zejména školy,“ dodává.

Část pozemků vlastní i developeri Penta a Sekyra Group. Druhá jmenovaná firma, která hodlá stavět byty v jižní části nádraží, je zároveň součástí konglomerátu Žižkov Station Development, ve kterém drží 51 procent České dráhy. Těm patří památkově chráněná nádražní budova, v jejichž útroběch má být v budoucnu sídlo Národního filmového archivu, muzeum, administrativní prostory nebo škola.

V současné době se čeká na definitivní rozhodnutí, zda plánovaná tramvajová trať, která propojí stávající koleje v Olšanské a Jana Želivského s Malešicemi, povede kolem historické budovy, nikoliv jejím středem. „Je připraveno zadání dopravnímu podniku, aby začal projektovat trať severně podél nádražní budovy,“ říká Žaloudek.