

Revitalizace parku Vrchlického sady, rekonstrukce Nové odbavovací haly Praha hlavní nádraží a nová tramvajová trať Muzeum–Bolzanova

Zadávací řízení se soutěžním dialogem

Hlavní město Praha
Správa železnic, státní organizace

Rámcové zadání

verze 2.0 / 24. 3. 2022

verze pro vyhlášení zadávacího řízení (pro zpracování metodického přístupu)

verze pro schválení hodnotící komisí
v revizích zpracovány komentáře/úpravy

grafické přílohy pracovní
neprošlo jazykovou korekturou

zpracoval:

IPR Praha:

Ing. arch. Jakub Hendrych

Ing. Lukáš Tittl

jakub cigler architekti:

doc. Ing. arch. Jakub Cigler

Ing. arch. Jan Šimek

Ing. arch. Zdeňka Gabrielová

Preamble	4
Úvodní slova	5
Řešené území	6
Vymezení řešeného území	6
Rámcový popis témat k řešení	7
Nová odbavovací hala	8
Vrchlického sady (park)	10
Tramvajová doprava	11
Uliční prostranství	12
Zpřesnění témat k řešení	13
Nová odbavovací hala	13
Architektonická a dispoziční úprava Nové odbavovací haly	13
Návrh nového využití střechy Nové odbavovací haly	14
Řešení prostoru jižních a severních ramp	15
Řešení prostoru trafostanice Hlavního nádraží	16
Vrchlického sady (park)	17
Krajina / Park / HDV	17
Stávající specifické plochy v řešeném území	18
Dětské hřiště	19
Prostupnost	19
Další náplně a aktivity v území	19
Uliční prostranství	20
Ulice Wilsonova	20
Ulice Opletalova	21
Ulice Washingtonova	21
Ulice Politických vězňů (část mezi ulicemi Washingtonova-Wilsonova)	22
Ulice Bolzanova	22
Ostatní doprava	23
Pěší a cyklistické	23
Doprava v klidu mimo uliční prostranství (parkování aut/zásobování)	23
Parkovací objekty	23
Témata ideového řešení	25
Napojení na Masarykovo nádraží	25
Návrh využití Fantovy budovy	26

zkratky:

NOH / Nová odbavovací hala Praha hlavní nádraží

FB / Fantova budova železniční stanice Praha hlavní nádraží (historická výpravní budova)

DPP / Dopravní podnik hlavního města Prahy, a. s.

PID / Pražská integrovaná doprava

TT / tramvajová trať

TV / trakční vedení

P+R / parkoviště automobilů typu "park and ride"

B+R / parkoviště jízdních kol typu "bike and ride"

K+R / krátkodobé parkoviště automobilů typu "kiss and ride"

Metro C / stávající linka pražského metra

Metro D / plánovaná linka pražského metra

Metro S / Nové spojení II. / systém podzemní příměstské železnice

Etapa I. / Komplexní rekonstrukce zastropení nové odbavovací haly ŽST Praha hl.n. - I. etapa

Etapa II. / Komplexní rekonstrukce zastropení nové odbavovací haly ŽST Praha hl.n. - II. etapa - součást Soutěžního dialogu a navazujících fází

HDV / hospodaření s dešťovou vodou

Preamble

Hlavní město Praha společně s Dopravním podnikem hl. m. Prahy a Správou železnic vyhláší zadávací řízení se soutěžním dialogem na revitalizaci Vrchlického sadů včetně zapojení tramvajové trati do území a rekonstrukci Nové odbavovací haly Praha hlavního nádraží (NOH). Vrchlického sady a Nová odbavovací hala Hlavního nádraží tvoří z geografického a významového hlediska jasnou součást centra hlavního města. Avšak s ohledem na aktuální potřeby fungování městského organismu v lokalitě a v širším okolí plní dnes řešené území svojí městotvornou úlohu velmi problematicky.

Cílem zadávacího řízení se soutěžním dialogem je proto nalezení architektonicko-urbanistického, krajinářského a dopravního řešení, které bude orientováno zejména na funkčnost a městotvornou úlohu tohoto mimořádně důležitého území. Současně cílem soutěžního dialogu je nalezení takového komplexního řešení, které změní tuto část města v místo navštěvované nejenom projíždějícími a přestupujícími cestujícími, ale především obyvateli přilehlých městských čtvrtí, které jsou dnes železniční a silniční infrastrukturou nepřírozeně rozdělené. Předpokládá se, že kvalitní řešení lokality přinese místu přirozenou atraktivitu a bezpečnost. Současně navrhované řešení přinese, i s ohledem na budoucí správu území, dlouhodobou environmentální udržitelnost v rámci města.

Zadavatelé od soutěžících očekávají návrh koncepčního řešení, které bude vycházet z potřeb v území a z analýzy problémů současného stavu. Výsledkem soutěžního dialogu bude výběr multiprofesního týmu, který představí odpovídající návrh úprav území. Předpokladem pro účast v soutěžním dialogu budou zkušenosti s kvalitním řešením aktivního funkčního veřejného prostoru, veřejných budov (zejména pak s dopravní funkcí) a parkových úprav v centrálních částech města. Vítězný tým bude následně pokračovat ve smluvní spolupráci se zadavateli během navazujících fází dle uzavřených smluv, až do výkonu autorského dozoru.

Úvodní slova

doc. Ing. arch. Petr Hlaváček / I. náměstek primátora hl. m. Prahy

Je to již velmi dlouho, co se zabýváme tím, jak oživit předprostor hlavního nádraží v Praze a ještě déle, co se město snaží vybudovat další tramvajovou propojku Vinohrad a Nového města. Spolupráce se Správou železnic však dodala našemu snažení novou dynamiku. Přestože projekt rekonstrukce a dostavby nádražní haly a revitalizace parku jsou dvě zcela odlišné architektonické úkoly, jsem rád, že na nich budou soutěžní týmy pracovat dohromady a vznikne tak jedno dílo.

Vrchlického sady byly v 19. století navrženy jako vstupní brána do města. 20. století však svými necitlivými zásahy z místa udělalo periferii. I přesto, že v místě vznikla ikonická architektura nové odbavovací haly. Věřím, že v souvislosti s rozvojem nových rychlých železničních spojení se místu opět vrátí výsostné místo brány do města, a proto bychom k soutěži měli přistoupit s plnou vážností a navrátit místu jeho důstojnost.

V souvislosti s minulostí si dovoluji připomenout i jedinečný rukopis, který tomuto přestupnímu uzlu vtiskla nedávno zesnulá Alena Šrámková. Těším se na debatu nad hodnotami, které nám zanechala, a nad tím, jak na její práci navázat.

Za Prahu mohu říct, že jsme velice rádi za spolupráci se spolehlivým partnerem, jakým je Správa železnic, a těšíme se na skvělý výsledek.

Ing. Jan Šurovský, Ph.D. / Dopravní podnik hl. m. Prahy, a.s.; technický ředitel - povrch

V roce 1972 přestaly jezdit tramvaje před Fantovou budovou Hlavního nádraží. Nové tramvajové propojení přes Vrchlického sady převezme úlohu dlouhodobě chybějícího dopravního spojení se zastávkou tramvají snadno dostupnou z Hlavního nádraží. Bude tak napraven vážný nedostatek, kdy nejvýznamnější nádraží v naší zemi je napojeno pouze na jednu trasu metra a pro cesty jinými směry musí cestující i v kratších relacích opakovaně přestupovat nebo absolvovat delší pěší docházku na tramvaj. Jsme přesvědčeni, že zvolený proces soutěžního dialogu je správný i vzhledem ke složitosti území a vazbám jednotlivých záměrů a přinese odpovídající řešení. Současně vnímáme i velkou podporu tomuto záměru ze strany Hlavní města Prahy, ale i ze strany městských částí Praha 1 a Praha 2.

Ing. Petr Hofhanzl / Správa železnic, státní organizace; ředitel Stavební správy západ

Stojíme v NOH,

Mezi železnicí a velkoměstem, s dotekem přírody,

Mezi spěchajícími a čekajícími,

Mezi mnoha druhy dopravy.

Stojíme mezi historií a budoucností. V sousedství secesní Fantovy budovy, kterou nyní s péčí a láskou rekonstruujeme, s respektem k originálnímu návrhu NOH a pohledem vpřed, iniciujeme tak spolu s Prahou a IPR soutěžní dialog, který slůvko „mezi“ nahradí kvalitním projektem.

Projektem desetiletí. Pro 100 tisíc cestujících denně, pro Prahu, pro Čechy.

Řešené území

Vymezení řešeného území

Situace - hranice řešeného území a vymezení jednotlivých záměrů - viz *PDF příloha*

Řešené území zahrnuje celou plochu Vrchlického sadů včetně navazujících veřejných prostranství. Z východní strany je území ohraničeno západní hranou ulice Wilsonova a novou odbavovací halou hlavního nádraží. Na jižní straně řešené území zahrnuje cíp původní plochy parku a končí na nároží Václavského náměstí. Na západní straně je řešené území ohraničené fasádami domů v ulicích Washingtonova a Opletalova. Na severní straně je území definováno rovněž fasádami v ulici Bolzanova včetně křižovatky Bolzanova/Opletalova.

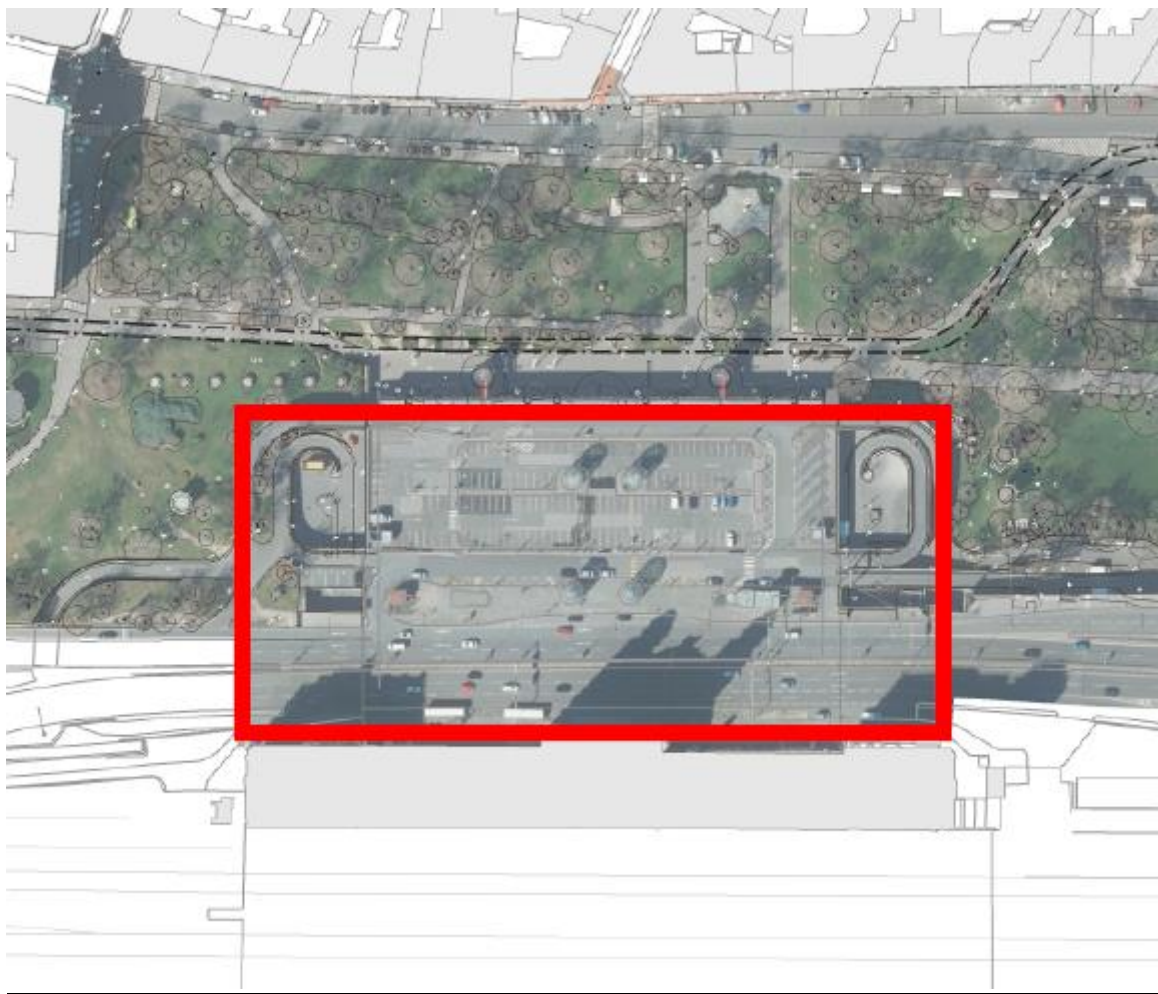
Nová odbavovací hala bude řešena včetně podzemních podlaží až na úroveň 2.PP (tj. mimo úroveň nástupiště metra C).

Rámcový popis témat k řešení

Cílem vyhlášení zadávacího řízení se soutěžním dialogem je nalezení nejvhodnějšího řešení zásadní revitalizace nejen samotné budovy nové odbavovací haly a přilehlých Vrchlického sadů, ale současně v ideové rovině nalezení a doporučení vhodného využití historické Fantovy budovy a nalezení optimálního způsobu propojení Hlavního nádraží s Masarykovým nádražím.

Jednotlivá témata k řešení budou hodnocena napříč všemi dílčími subkritérii, tj.: “Kvalita navrženého urbanistického a architektonického řešení”, “Kvalita navrženého krajinářského řešení” a “Kvalita navrženého dopravního řešení” - viz zadávací dokumentace 8.3.2; 9.7.2; 10.6.2

Soutěžní návrhy by měly řešit, s ohledem na územní a historický význam lokality, především tato témata:



Nová odbavovací hala

Očekává se, že Hlavní nádraží bude lépe propojeno s okolními veřejnými prostory a s ostatními druhy povrchové veřejné dopravy. Soutěžní návrhy by měly zlepšit prostupnost území Hlavního nádraží a propojit Staré město s Vinohrady a Žižkovem.

Bude navrženo nové využití střechy nové odbavovací haly a zlepšení jejího propojení s historickou Fantovou budovou. (V rámci připravovaných úprav severojižní magistrály před Fantovou budovou bude umístěn přechod pro chodce. Příprava a realizace není předmětem tohoto soutěžního dialogu).

Předpokládá se, že dojde k lepšímu propojení střechy nové odbavovací haly s přilehlými Vrchlického sady.

V rámci soutěžních návrhů se od soutěžních týmů očekává nové řešení prostorů dopravních ramp na jihu a na severu odbavovací haly. Předpokládá se úvaha nad možností rozšíření haly o nové prostory v mezích platného územního plánu.

Cílem je navrhnout úpravy vnitřních prostorů nové odbavovací haly tak, aby odpovídaly současným standardům a trendům ve veřejné hromadné dopravě, včetně návazných obchodních a pronajímatelných ploch, a s tím souvisejícímu zázemí pro cestující a obsluhu nádraží.

Předpokládá se, že pronajímatelné plochy nové odbavovací haly budou rozšířené a budou sloužit jak uživatelům - cestujícím, tak uživatelům - obyvatelům hlavního města. S rozšířením pronajímatelných ploch bude souviset návrh skladby jejich náplně.

Nutné bude vyřešení principu zásobování zejména ve vazbě na předpokládané rozšíření pronajímatelných ploch. Zásobování je nutné vést ze severojižní magistrály.

Řešení dopravy v klidu pro Hlavní nádraží se předpokládá v rámci garáží "Bolzanova", u kterých se očekává větší zapojení do dopravního schématu.

Předpokládá se obecné zlepšení přehlednosti prostorů NOH především v rámci jednotlivých přestupních vazeb.

Návrh úprav bude dále zohledňovat možnost budoucího zapojení trasy metra D a Nového spojení II (převedení většiny příměstské dopravy na nově budované podzemní tratě). Současně bude zohledněno předpokládané zvýšení počtu cestujících v souvislosti se zvýšením kvality železniční dopravy mimo Prahu (zvýšení rychlosti, realizace VRT).

V rámci soutěžních návrhů bude řešeno zajištění spolehlivého provozu haly, zajištění požadavků interoperability, zajištění bezbariérového přístupu, zajištění podmínek a kvalitního zázemí pro zaměstnance provozovatele dráhy, zajištění podmínek pro udržení přirozené bezpečnosti v hale a přilehlých Vrchlického sadech, odstranění nevyhovujícího stavu budovy a zajištění požadavků platné legislativy.

Předpokládá se, že návrhy na úpravu Nové odbavovací haly budou v souladu s principy citlivého přístupu k rekonstrukcím budov na území Pražské památkové rezervace.

Celkové řešení Nové odbavovací haly má přinést dlouhodobou environmentální udržitelnost budovy.



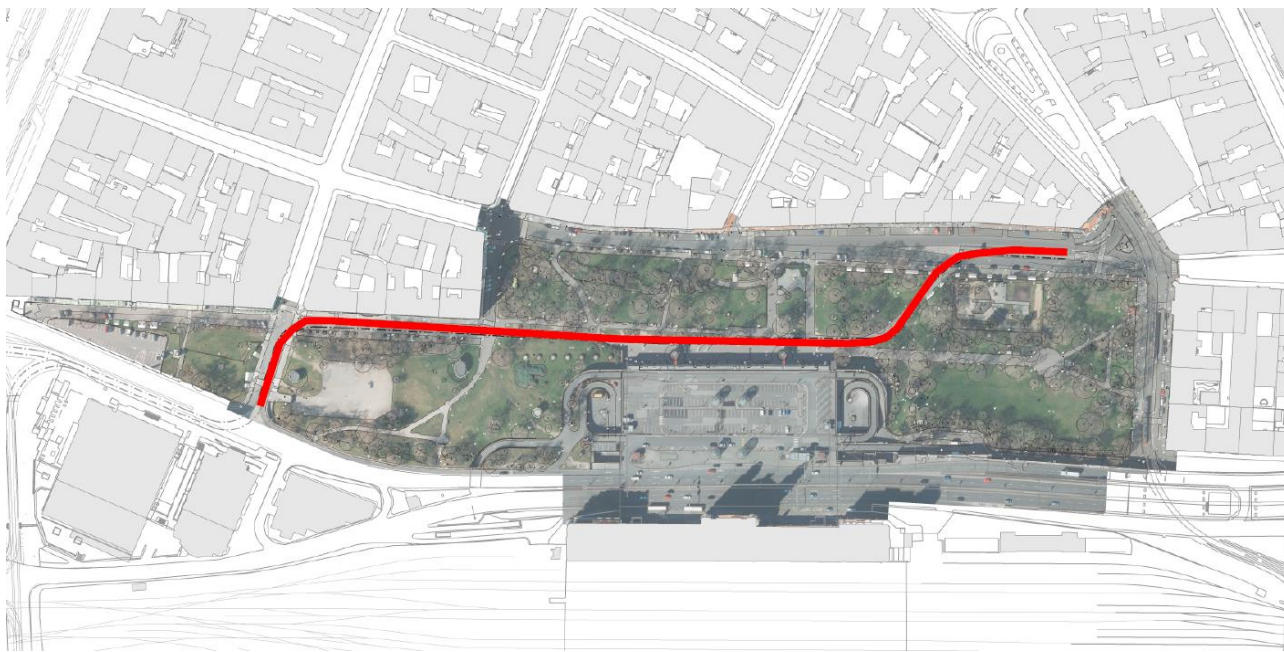
Vrchlického sady (park)

Cílem je navrhnout úpravy parku a navazujících veřejných prostranství ve vzájemném propojení s interiérem i exteriérem (střechou) Nové odbavovací haly, která budou podporovat uvažované možnosti využití v návaznosti na celostátně i celoměstsky významný dopravní uzel, přístup do města, využití obyvateli města ať už z hlediska rekreace a odpočinku nebo cest do práce, za kulturou a aktivitami v území, apod. S tím souvisí nejen zakomponování nové tramvajové tratě do území, ale i zlepšení pěší a cyklistické prostupnosti, pobytovosti a nalezení možností jeho dalšího využití. Návrh řešení by měl pracovat s respektem k historické hodnotě parku.

Návrh řešení celého území musí pracovat s množstvím aktérských skupin a uživatelů - např. cestujících, procházejících, rodiče s dětmi, turisté, ohrožené skupiny (uživatelé nelegálních návykových látek, lidé bez domova, sociálně slabí přijíždějící za prací, apod.), pejskaři, apod. – viz. průzkum *Uživatelské praktiky a potřeby v prostředí Vrchlického sadů a okolí Hlavního nádraží v Praze - Anthropictures 2020*, příloha Zadávací dokumentace P06.1), které se v území vyskytují a více či méně vyskytovat budou i v budoucnosti.

Obecně se předpokládá zlepšení bezpečnosti a možností přirozené sociální kontroly území. S tím souvisí i přehlednost a průhlednost navržených krajinářských řešení. Důležitým hlediskem bude bezbariérovost a přirozená prostupnost území v návaznosti na jednotlivé zastávky hromadné dopravy a hlavní cíle v širším okolí.

Součástí úvahy bude vhodné navržení dalších doplňkových/sezonních/dočasných aktivit v území.



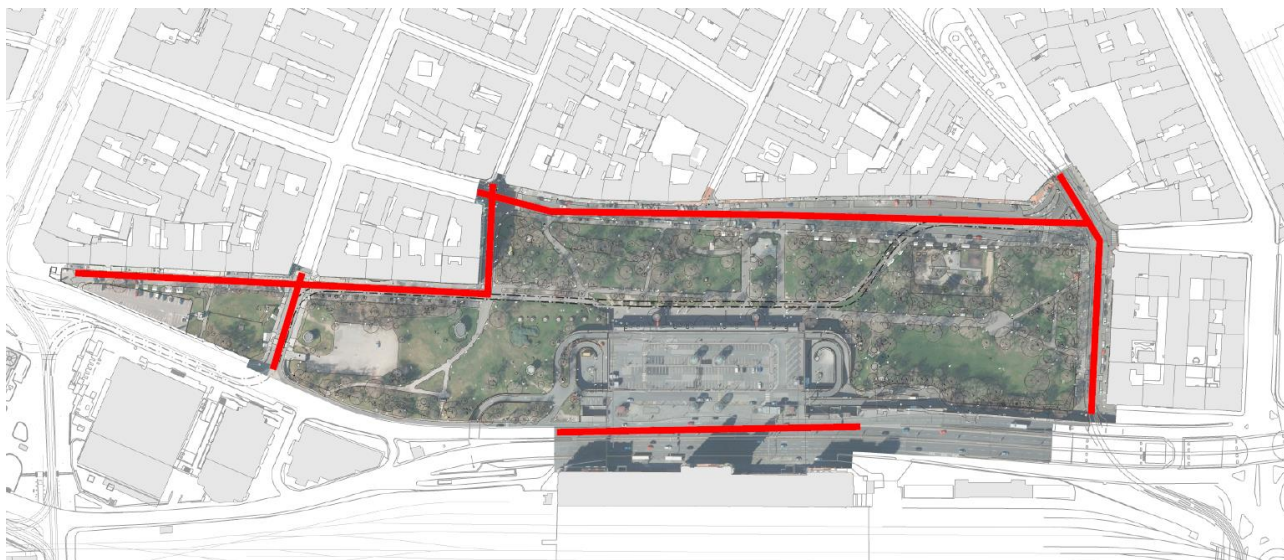
Tramvajová doprava

Řešeným územím prochází tramvajová trať v ulici Bolzanova, jejíž poloha včetně stávající tramvajové zastávky Hlavní nádraží bude zachována.

Dalším cílem soutěžního návrhu je navrhnout novou tramvajovou trať doplňující tramvajovou síť v centru města. Tato tramvajová trať by neměla být novou bariérou v území, ale naopak svým návrhem přinést do území nové kvality. Předpokládá se, že návrh tramvajové tratě a jeho výškové provedení bude řešeno v těsné spolupráci s návrhem revitalizace parku a návrhem rekonstrukce NOH. Samotné vedení tramvajové tratě vychází z platného ÚP hl. m. Prahy. Cílem soutěžního dialogu není hledání další varianty vedení tramvajové tratě, ale zpřesnění sledované trasy a její maximální integrace do návrhu veřejného prostoru a parku i s ohledem na rekonstrukci NOH.

Nová tramvajová trať povede z Vinohradské ulice ulicemi Wilsonova, Politických vězňů, Washingtonova a dále podél Nové odbavovací haly hlavního nádraží do ulice Opletalova a Bolzanova (v limitu principu regulativů Územního plánu). Na novém úseku tramvajové tratě bude realizována jedna tramvajová zastávka v předprostoru NOH. Tramvajová trať bude navržena jako klasická s trolejovým vedením.

Zřízení TT významně přispěje ke zlepšení dostupnosti Hlavního nádraží z lokalit v užším i širším centru města, které dnes nejsou obslouženy linkami metra.

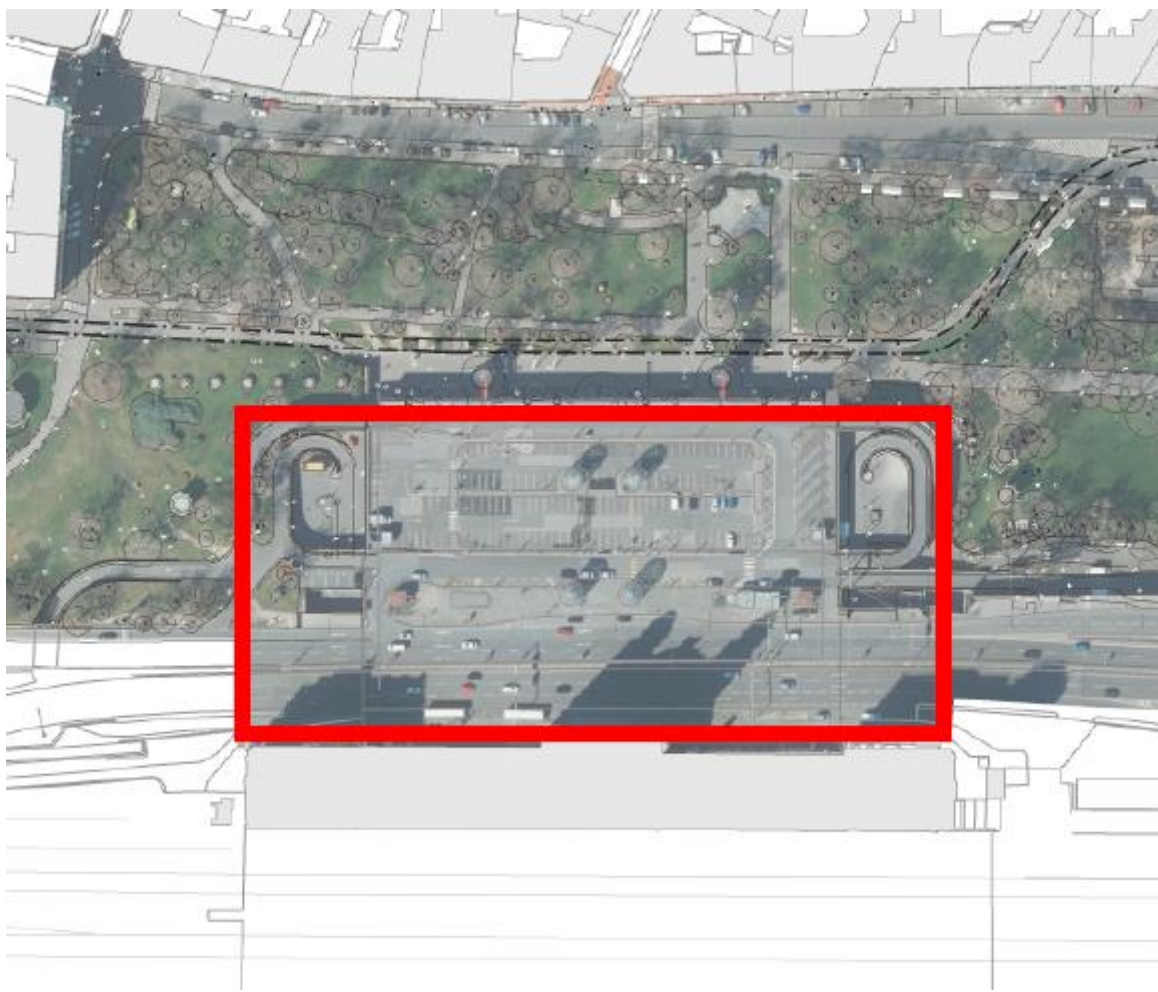


Uliční prostranství

Předpokládá se návrh proměny uličních prostranství v řešeném území, která navazují na park Vrchlického sady. Navrhované úpravy budou reflektovat současné požadavky na prostupnost územím chodci a cyklisty, v dotčených úsecích novou tramvajovou trať a nezbytnou dopravní obslužnost přiléhajících domů. Současně předpokládá komplexní řešení ulic včetně např. doplnění stromořadí.

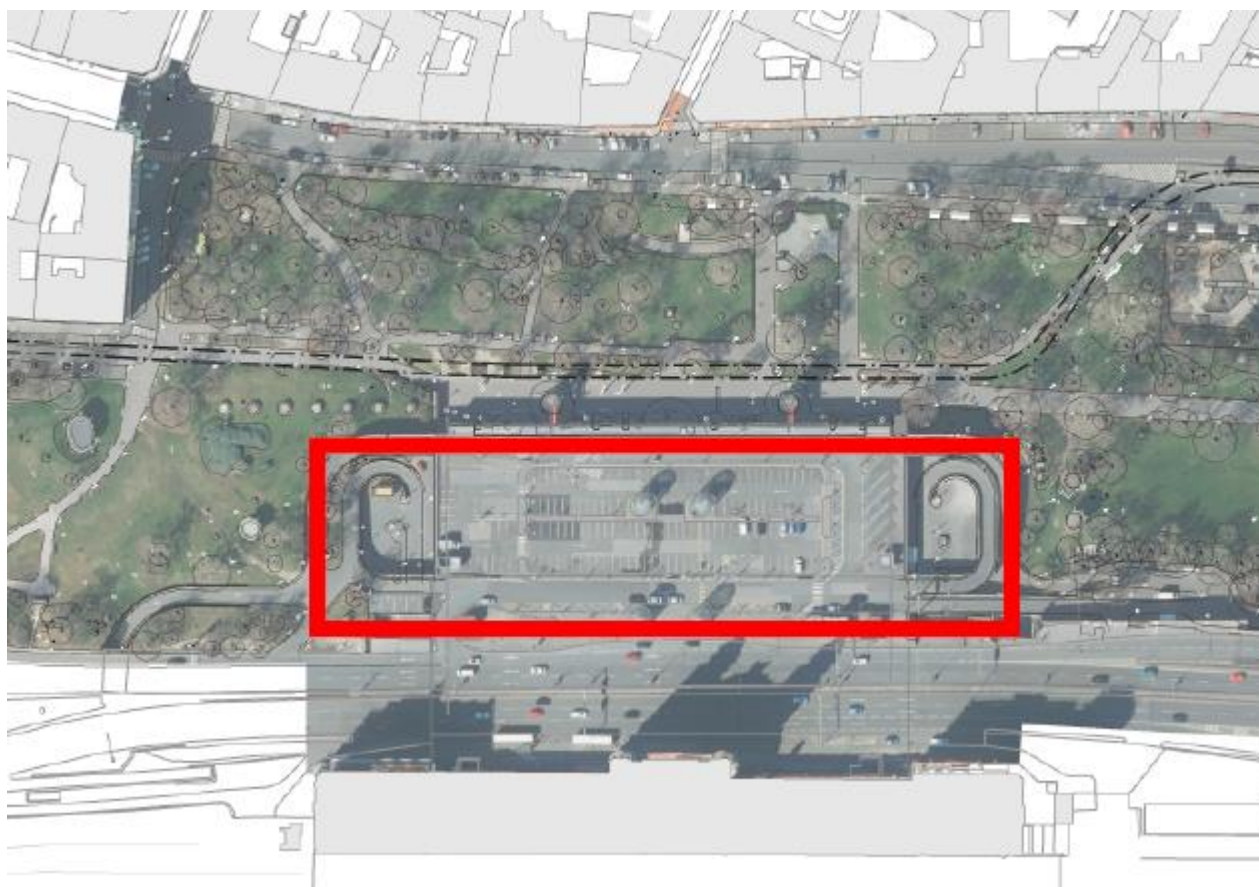
Zpřesnění témat k řešení

Nová odbavovací hala



Architektonická a dispoziční úprava Nové odbavovací haly

Na účastnících soutěžního dialogu bude nově vyřešit vnitřní uspořádání Nové odbavovací haly v souvislosti s očekávanými změnami využití střechy v úrovni 1. NP. Předpokládá se, že návrh úprav Nové odbavovací haly bude korespondovat s aktuálními standardy a trendy vývoje v oboru veřejné hromadné dopravy. V rámci limitů platného územního plánu je možné navýšení pronajímatelných ploch a vyřešení jejich zásobování. Předpokládá se, že návrhy na úpravu Nové odbavovací haly budou v souladu s principy citlivého přístupu k rekonstrukcím budov na území Pražské památkové rezervace.



Návrh nového využití střechy Nové odbavovací haly

Očekává se, že návrh přinese jasný názor na nové využití stávajícího parkoviště na střeše Nové odbavovací haly včetně veškerých nezbytných vazeb pro kvalitní fungování lokality ať už směrem k Fantově budově a kolejišti Hlavního nádraží, tak i směrem k Vrchlického sadům.

Návrh musí zohledňovat význam místa z hlediska pozice lokality ve městě a z hlediska historického vývoje a významu lokality.



Řešení prostoru jižních a severních ramp

Prostor jižních a severních ramp je úzce spjat s fungováním střechy Nové odbavovací haly. V rámci změny funkce střechy se očekává, že dojde ke kompletnímu přehrazení rampového prostoru. Způsob přehrazení a využití prostorů ramp (a jejich napojení na okolí), dostavba, nová zástavba či úplné odstranění je na rozhodnutí soutěžních týmů. Očekává se návrh kvalitního funkčního řešení, které napomůže k oživení a zlepšení fungování nejen Nové odbavovací haly, ale i bezprostředně navazujícího okolí.



Řešení prostoru trafostanice Hlavního nádraží

V řešeném území se nachází významný technologický objekt Hlavního nádraží - trafostanice - doplněný o nezbytné prostory distributora elektrické energie. Trafostanice zásobuje elektrickou energií celé území Hlavního nádraží a je jedním z hlavních technologických uzlů lokality. Stávající pozice trafostanice a jejích nezbytných komunikačních prostorů významným způsobem ovlivňuje uspořádání území v těsné blízkosti Nové odbavovací haly. Případné návrhy na stavební úpravy trafostanice musí být v souladu s návrhy a doporučeními technické analýzy stávajícího stavu technologií Nové odbavovací haly.

Vrchlického sady (park)

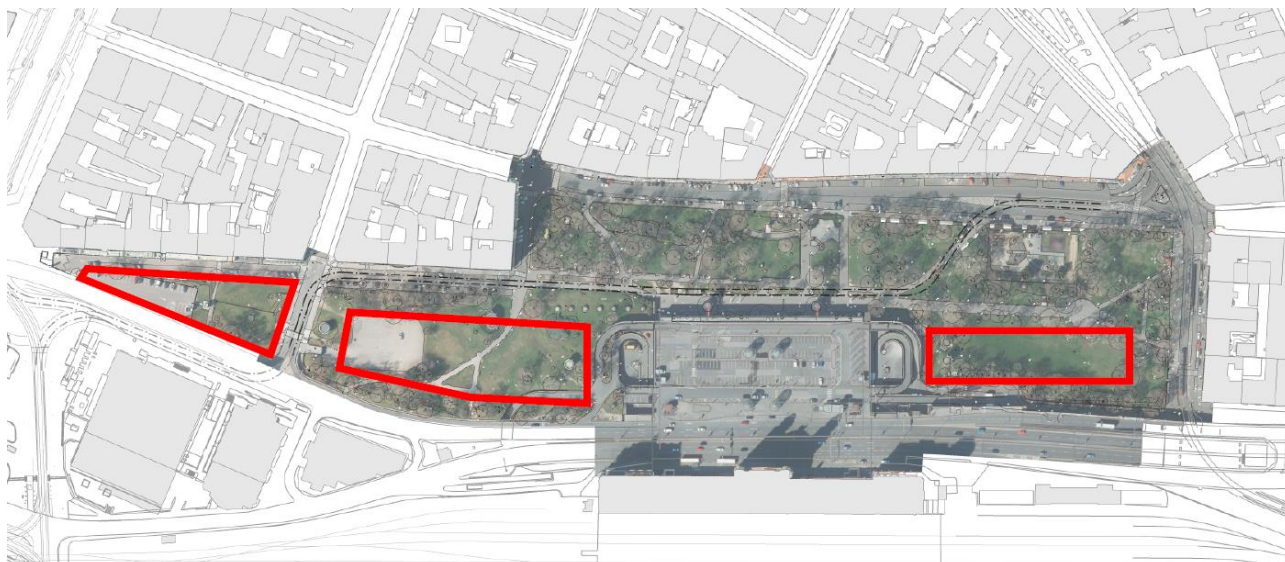


Krajina / Park / HDV

Návrh přinese jasný názor na cílový charakter parku a pojmenuje hodnoty parku a jeho veřejného prostoru, které chce zachovat a rozvíjet. Současně se předpokládá takové řešení, které přinese dlouhodobou environmentální udržitelnost celého prostoru, jak z pohledu krajinářského, tak sociálního, dopravního, možnosti aktivit, apod.

Návrh musí počítat s významnou provozní zátěží, jak z hlediska pohybu chodců a cyklistů, ale i z pohledu sociálně bezpečnostního a s tím spojeným využíváním parku různými aktéřskými skupinami, které mají velmi rozličné a často protichůdné potřeby (viz *Antropologický průzkum uživatelských potřeb a praktik: Vrchlického sady a okolí Hlavního nádraží - Anthropictures 2020*, příloha Zadávací dokumentace P06.2). Návrh řešení krajinářských úprav, musí s touto zátěží počítat a musí být dlouhodobě udržitelný a funkční. Součástí celkového řešení musí být návrh koncepce hospodaření s dešťovou vodou v rámci celého území (tedy včetně NOH).

Součástí návrhu by měla být i rozvaha nad řešením celého prostoru parku jak z hlediska údržby, tak i dlouhodobého rozvoje území. Součástí bude i rozvaha nad provozním režimem parku nebo jeho částí (např. možnost uzavření části parku v nočních hodinách). Toto bude dále rozpracováno i jako Management plán správy a údržby území v navazujících fázích.



Stávající specifické plochy v řešeném území

Jižní cíp řešeného území směrem k Václavskému náměstí dnes slouží především jako parkoviště a z velké části je nad stropní deskou stanice metra Muzeum C. To svým způsobem do jisté míry ovlivňuje potenciál proměny. Nicméně je cílem, aby se toto území stalo plnohodnotným propojením parku a Václavského náměstí a rovněž předprostorem Nové budovy Národního muzea. Plochu parkoviště není nutné zachovávat. Hranice řešeného území probíhá po vnitřní straně chodníku, ten bude upraven v rámci investiční akce TT Václavské náměstí, v případě úpravy počtu jízdních pruhů v ulici Wilsonova je obruba tohoto chodníku fixní (ke zúžení vozovky by došlo ze strany Nové budovy Národního muzea). V tomto úseku je nutné zachovat bezbariérové spojení se stanicí metra Muzeum C pomocí výtahu.



Dětské hřiště

Stávající polohu, rozsah a řešení dětského hřiště je možné v rámci řešení celého území revidovat a navrhnout jinak. Hřiště by mělo mít obdobnou rozlohu jako stávající tak, aby umožňovalo hry dětí různých věkových kategorií.

Prostupnost

Na účastnících soutěžního dialogu bude pracovat se stávající cestní sítí a doplnit/upravit ji tak, aby lépe reagovala na požadované vazby nádraží(a zastávky veřejné dopravy obecně)-město, ať už se jedná o jeho spodní úroveň odbavovací haly nebo o horní úroveň střechy/ulice Wilsonovy (viz část Ostatní doprava/pěší a cyklisté).

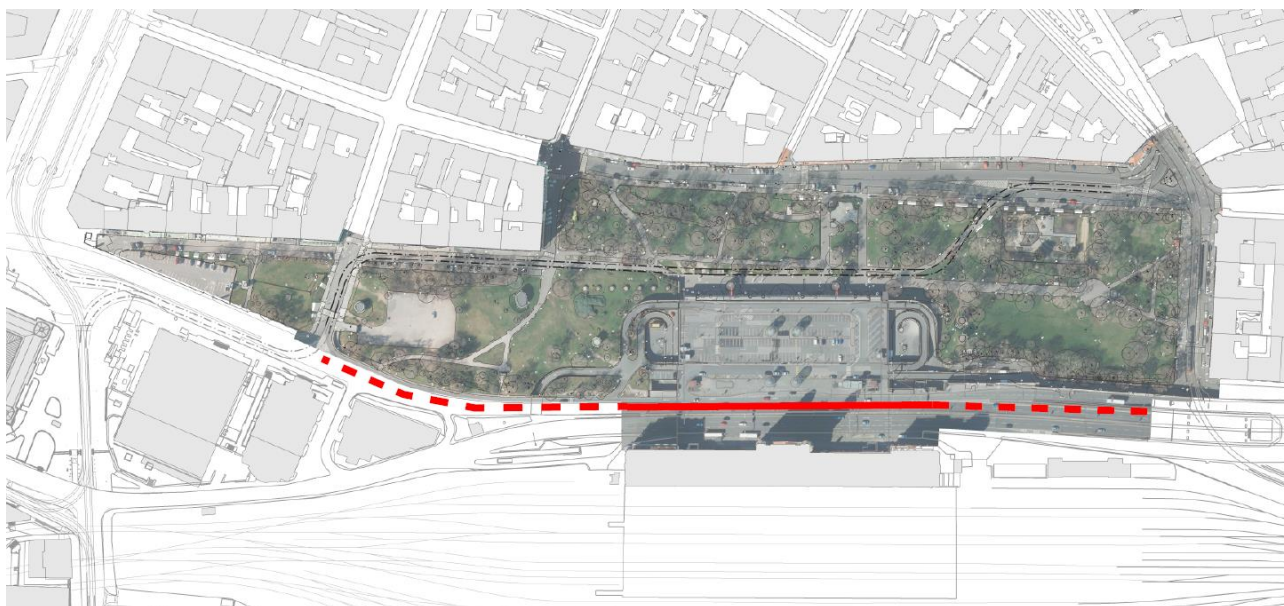
Další náplně a aktivity v území

Předpokládá se širší úvaha a návrh řešení nad zakomponováním dalších (alternativních) aktivit v území, které budou sloužit i jako cíl docházky. Tyto aktivity/akce mohou mít i dočasný/sezónní/občasný/pravidelný charakter konání. S tím souvisí i jejich umístění, požadavky na napojení na technickou infrastrukturu, ale v rámci úvah nad využitím je nutné, zvláště v případě občasných/sezónních akcí, navrhnout funkci/využití i mimo tyto aktivity. Dlouhodobá koncepce těchto aktivit v území by měla být součástí návrhu.

V rámci řešeného území lze hledat využití například pro tyto aktivity (není závazným ani uceleným seznamem):

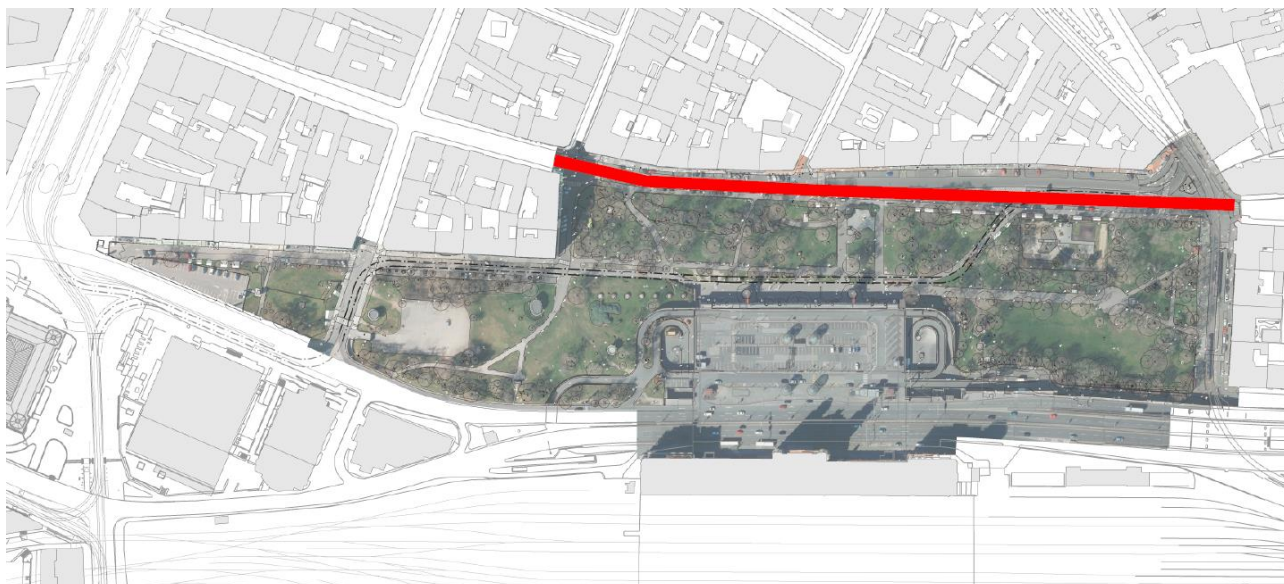
- letní kino
- trhy (např. Vánoční/Velikonoční)
- food court
- psí hřiště
- kluziště
- skatepark
- pobytová louka
- wc
- ...

Uliční prostranství



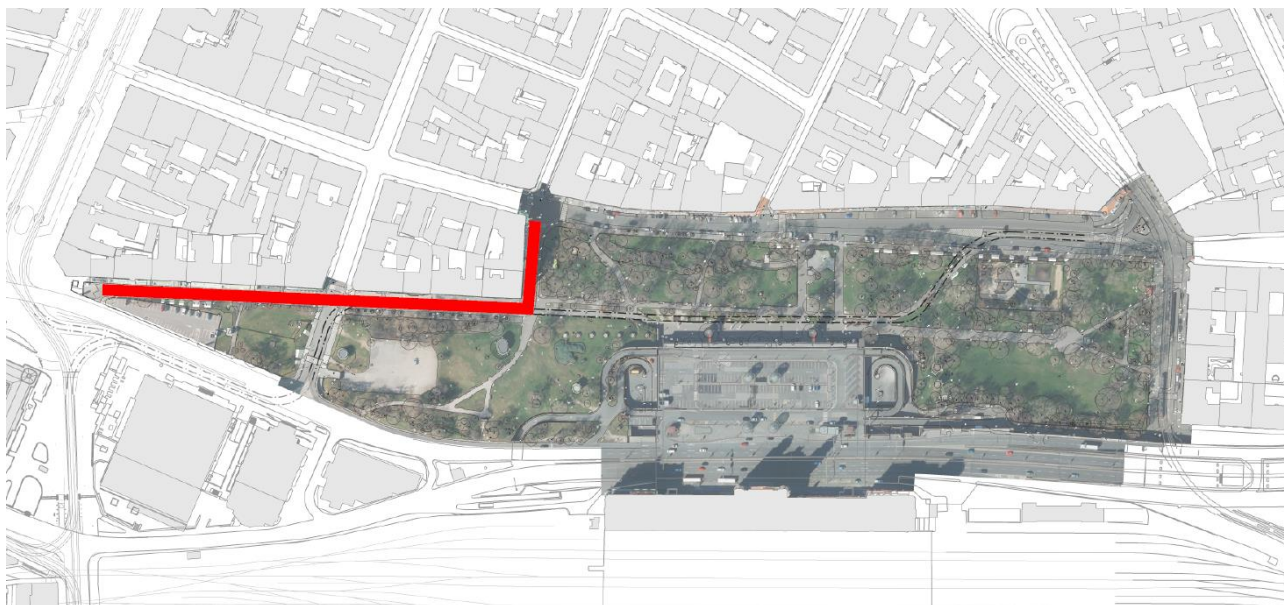
Ulice Wilsonova

Ulice Wilsonova (severojižní magistrála) není součástí řešeného území. Nicméně s ohledem na nezbytné návaznosti na plochu parku se předpokládá drobné úpravy rozhraní parku a vozovky samotné ulice, především v úseku mezi NOH a ulicí Politických vězňů. Důležité je napojení veřejného prostoru na stropní desce odbavovací haly pro chodce a cyklisty podél ulice Wilsonova směrem k Václavskému náměstí.



Ulice Opletalova

Ulice Opletalova je rozhraním mezi zástavbou města a mezi parkem Vrchlického sady. S tím souvisí i požadovaná prostupnost v rámci této ulice, která se logicky především váže na ulice Jeruzalémská, Růžová, Senovážné náměstí a pokračování Opletalovy ulice na obě strany. Současně je ulice místem s několika významnými institucemi a s tím související potenciál na zlepšení především pěších vazeb mezi parkem/nádražím a západní stranou ulice Opletalova.



Ulice Washingtonova

Ulicí Washingtonova bude nově procházet tramvajová trať v úseku Politických vězňů - Vrchlického sady. Předpokládá se částečné zachování parkování, posílení pěší vazby a současně zlepšení charakteru ulice a větší propojení hrany parku s ulicí.



Ulice Politických vězňů (část mezi ulicemi Washingtonova-Wilsonova)

Řešený úsek ulice Politických vězňů by především neměl tvořit výraznou bariéru ve vztahu Hlavní nádraží - Václavské náměstí. Rovněž je důležité vzít v rámci řešení pohledovou osou na budovu Státní opery.



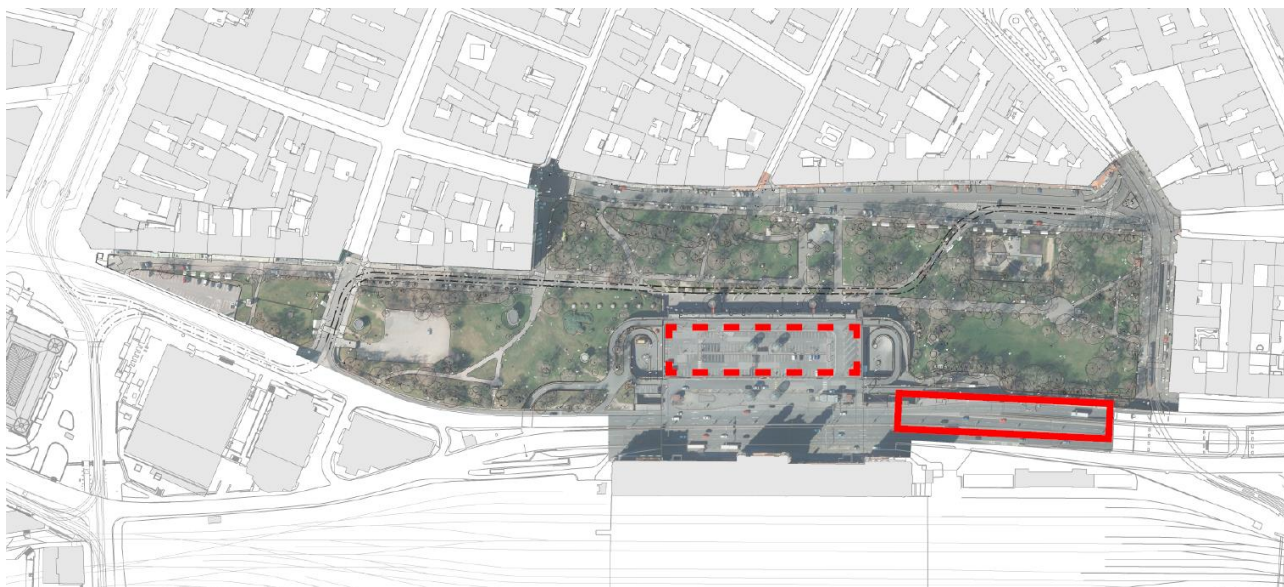
Ulice Bolzanova

Předpokládá se zklidněný charakter ulice se zajištěním nezbytné dopravní obsluhy přiléhajících domů a zlepšení charakteru a přístupů na zastávky.

Ostatní doprava

Pěší a cyklististé

Hlavní nádraží je významným cílem pěších a cyklistů. Návrh řešení by tak měl zajistit nejen dobrou prostupnost parku a návaznost na okolní cestní síť, ale zároveň i dobrou dostupnost hlavního nádraží z hlavních směrů a to nejen v úrovni nové odbavovací haly, ale také v úrovni historické Fantovy budovy s napojením střechy odbavovací haly. Řešení příčná pěší vazba v ose Fantovy budovy přes ulici Wilsonova je součástí komplexní rekonstrukce stropní desky Nové odbavovací haly Etapa I. V rámci návrhu řešení celého prostoru se počítá s odstavky kol, ať krátkodobými (např. sdílená kola) nebo dlouhodobými.



Doprava v klidu mimo uliční prostranství (parkování aut/zásobování)

Parkovací objekty

Součástí širšího území jsou dnes dva respektive tři parkovací objekty - střecha NOH, parkovací dům Slovan a parkovací objekt Bolzanova (pod úrovní magistrály). Střecha NOH je dnes vyparkována a slouží pro dočasné alternativní využití (*plánuje se dočasné provozování kulturně-gastronomického využití střešní platformy nové odbavovací haly. Bude sloužit i k prověření možného fungování tohoto prostoru i pro jinou než dopravní funkci v souvislosti s plánovanou rekonstrukcí a dostavbou Nové odbavovací haly. Předpokládáme, že provoz takového zařízení na platformě nové odbavovací haly by měl být zahájen v druhém čtvrtletí letošního roku, zkušenosti budou k dispozici v rámci soutěžního dialogu*).

Parkovací dům Slovan se nachází mezi ulicemi Wilsonova a Legerova vedle Státní opery a je mimo řešené území. Jeho kapacita je 468 aut, a v budoucnu se předpokládá zlepšení jeho pěší napojení k Hlavnímu nádraží a počítá se jeho využití pro obsluhu hlavního nádraží.

V rámci návrhu se nepočítá s navýšením parkovací kapacity v okolí Hlavního nádraží oproti stávajícímu stavu. Není nutné striktně zachovávat dnešní stav počtu parkovacích míst v řešeném území.

Parkovací objekt Bolzanova, který je umístěn severně od NOH pod vozovkou magistrály má kapacitu 319 aut a 52 motorek. Součástí objektu je dnes i autoservis a myčka aut. Objekt má tři parkovací úrovně, které jsou přístupné rampu, která vede ze střechy NOH.

V budoucnu se počítá řádově se zachováním parkovací kapacity, se zrušením provozů autoservisu a myčky. Nově by měl být součástí objektu cyklodepo pro citylogistiku. Účastníci by měli přijít s koncepcí uspořádání prostoru objektu parkingu Bolzanova tak, aby se stal více přirozenou součástí řešeného území, především rozhraní parku a objektu garáží Bolzanova a NOH. Účastníci mohou v rámci konceptu přijít i s dalším možným využitím objektu (například pro sociální služby a zázemí správy parku). Tento objekt bude sloužit primárně pro obsluhu hlavního nádraží. Předpokládá se umožnění přímé pěší návaznosti na NOH.

Témata ideového řešení



Napojení na Masarykovo nádraží

V ideové rovině se od soutěžních týmů očekává vyjádření názoru na možnosti pěšího propojení Masarykova nádraží a Hlavního nádraží. Předpokládá se, že důležitou součástí rozvahy soutěžících bude plánovaná platforma zastřešení Masarykova nádraží, jejíž příprava je aktuálně ve fázi dokumentace pro stavební povolení.

Pěší propojení by mělo řešit jednoduchý a rychlý přestup z vlakových spojů Masarykova nádraží na spoje obsluhované Hlavním nádražím. Předpokládá se, že rozvaha nad propojením obou nádraží plynule přejde z ideové části soutěžního dialogu do konkrétního řešení v rámci Vrchlického sadů a celého řešeného území.

