

## **Nádraží Veleslavín – požadavky MČ P6 do architektonické soutěže**

### ***Motivační úvod***

Centrum Veleslavína leží v těžišti MČ P6, na Evropské třídě tvořící spojnici mezinárodního Letiště Václava Havla s centrem Prahy a zároveň tvoří významný dopravní uzel příměstské železnice – metro – tram + bus. A tímto i první přestupní bod pro cestující z letiště. Tato významná poloha byla potvrzena městem již trasováním prodloužení metra A, včetně požadavků na přestupní vazby na bus či kapacity parkovacího domu. Tato aktivita nijak nesouvisí se skutečností, že v hranicích Veleslavína bývalo (vedle opida v Šárce) i jedno z nejstarších slovanských hradišť.

Tisíciletá tradice současné zástavby obce byla významně narušena v 2. pol. 20. století průmyslovou zástavbou v centru Veleslavína. Železniční stanice výše popsané bonity, vazby na metro a další prvky MHD – ale i jako nástupní prostor do Šárceckého údolí, k nádrži Džbán a k celému povodí potoka Šárcecko – Litoveckého – znamenají pro Veleslavín šanci k „nastartování“ nové životní etapy. A právě hlavním krokem k tomuto startu je i volba vhodné koncepce řešení vlastního předprostoru železničního nádraží vč. vyřešení všech požadovaných provozních i dopravních vazeb. Architektonické řešení bude plnit funkci subcentra Prahy 6 a celkovým pojetím zároveň navazovat na tradiční zástavbu Veleslavína, která navzdory narušením předchozími nevhodnými zásahy dosud vykazuje specifického genia loci.

### ***Současný stav***

- předprostor je využit jako terminál příměstských i městských autobusů s více jak 1000 pohyby denně
- nedostatečné plochy pro odstav autobusů zatěžují okolí i vlastní provozované linky
- není realizován plánovaný parkovací dům v podzemí s dočasnou funkcí P + R (kapacita 630 míst)
- není plánovaný patrový autobusový terminál o potřebné kapacitě
- není dořešena bezkolizní vazba metro – železnice
- a z hlediska širších vztahů dopravního řešení chybí druhé napojení Vokovic a propojení Evropské – Petřiny

Dlouho očekávanou změnu v tomto nedořešeném území má přinést realizace modernizované železnice, alespoň I. etapa Veleslavín – Letiště VH s dopravním uzlem Dlouhá míle – P + R (cca 5 tisíc aut) + ukončení příměstských autobusů a realizace většiny přestupních vazeb. Toto dlouhodobě schválené využití území Dlouhé Míle se 4 VPS sebou ponese i důkladné prověření a zajištění dopravního napojení na stávající dopravní síť a hlavní dopravní přivaděče.

## Požadavky na navrhované řešení

Požadavky MČ P6 vycházející ze stavu:

- souběžné realizace dopravně integrovaného uzlu na Dlouhé míli, který je rovněž součástí nově rekonstruované trasy železnice
- kdy řeší předprostor stávajícího i nově navrhovaného Nádraží Veleslavín jako plochu a) na nádraží bezprostředně navazující
- b) jako Centrum Veleslavína na něhož z této pozice jsou kladeny nároky vyplývající z funkcí místních, čtvrtových i celoměstských – s ohledem na trasy celoměstsky významných dopravních systémů

Sumarizace konkrétních požadavků:

- architektonické řešení bude plnit funkci subcentra Prahy 6 a zároveň bude svoji hmotou vnímat genia loci Veleslavína,
- Evropská ulice bude řešena jako městská třída, zahrnující tramvajovou dopravu a bezkolizní, bezpečné pěší propojení mezi severním a jižním obytným územím
- obchodní vybavenost bude navržena formou jak drobnějšího charakteru, pokrývající potřeby přestupního dopravního uzlu i funkce subcentra Veleslavína
- veřejný prostor – náměstíčko / předprostor vlastního nádraží – shromažďovací prostor, a bude doplněn drobnou architekturou, uměleckým dílem či vodní plochou, vybavený kvalitním městským mobiliářem a konkrétním návrhem vysoké zeleně
- komunitní zařízení – vnitřní prostor sloužící potřebám místní komunity (může být v rámci gastro zařízení)
- vybavení gastro službami – menšího charakteru doplňující absenci tohoto zařízení na všech přestupních vazbách + centrální zařízení při veřejném prostoru náměstíčka
- hmotové řešení bude doplněno návrhem možných administrativních ploch či dalších služeb souvisejících se subcentrem Veleslavína

Z hlediska dopravního požadujeme:

- parkovací dům, s preferencí podzemního umístění, pokrývající potřeby subcentra, novostaveb v místě i vlastního provozu nádraží, předpokládaná kapacita do 300 míst. Parkovací dům bude dopravně napojen na uliční síť nezávisle od návrhu organizace MHD, předpokládáme řešení v podzemí.
- přímé přestupní vazby MHD – autobusy zde budou mít přestupní stanici bez konečné a odstavu vozidel (předpoklad 2 – 3 městské linky).
- zřízení nezbytných minimálních ploch k parkování či spíše předjezdu ke stanici, K+R/ B+R, vše v přímé vazbě na železniční stanici jako její součást. Pro odstav vozidel bude využíván parkovací dům.
- doplnění všech pěších vazeb navazujících na stávající systémy pěší a nemotorové dopravy. Jde zejména o propojení pěší a cyklo magistrály využívající koridor vymístěné železnice v úseku Dejvice Veleslavín jako páteřního prvku systému bezmotorové dopravy na MČ Praha 6. V místě subcentra Veleslavína dochází k provázání s pěšími trasami Veleslavína a Vokovic.

- všechny zpevněné plochy budou mít tvrdý povrch (kámen, asfalt, beton). Veřejné prostory budou doplněny kvalitní vysokou zelení – navazující na stávající řešení zeleně souvisejících ploch

Tento výčet není konečný, bude podkladem pro doplnění soutěžních podmínek na nádraží Veleslavín a pouze upřesňuje Stanovisko a požadavky MČ P6.

Zároveň přikládáme zadání územní studie Veleslavín, jejíž součástí byl i předmětný prostor. Toto zadání bylo zpracováno MHMP Odborem územního rozvoje v 12/2017 ve spolupráci s Městskou částí Praha 6. Součástí zadání je i definice hlavních problémů řešeného území vč. celkové koncepce budoucího řešeného území. Toto zadání je přílohou.

Tyto požadavky MČ Praha 6 byly korespondenčně projednány k komisi územního rozvoje a komisi strategického rozvoje jako poradních orgánů RMČ Praha 6. Tímto Vám zasíláme doplněné znění, u kterého předpokládáme, že dojde ještě ke schválení v kolektivním orgánu vedení radnice MČ Praha 6.