

Nový Hlavák



Zadávací řízení se soutěžním dialogem

Zadávací dokumentace

P01.1 Popis soutěžního zadání
(*pro zpracování Metodiky přístupu*)

Hlavní město Praha
Správa železnic, státní organizace
Dopravní podnik hlavního města Prahy, a. s.

&
Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy, příspěvková organizace



Obsah

Zkratky	4
Preambule	5
Úvodní slova	7
Řešené území	8
Vymezení řešeného území	8
Rámcový popis témat k řešení	9
Vrchlického sady (park)	10
Nová odbavovací hala	11
Tramvajová doprava	12
Uliční prostranství	13
Zpřesnění témat k řešení	14
Vrchlického sady (park)	14
Krajina / Park / HDV	14
Stávající specifické plochy v řešeném území	15
Dětské hřiště	15
Prostupnost	16
Další náplně a aktivity v území	16
Nová odbavovací hala	17
Architektonická a dispoziční úprava Nové odbavovací haly	17
Návrh nového využití střechy Nové odbavovací haly	17
Řešení prostoru jižních a severních ramp	18
Řešení prostoru trafostanice Hlavního nádraží	18
Uliční prostranství	19
Ulice Wilsonova	19
Ulice Opletalova	19
Ulice Washingtonova	20
Ulice Politických vězňů	20
Ulice Bolzanova	21
Ostatní doprava	22
Pěší a cyklistické	22
Doprava v klidu mimo uliční prostranství (parkování aut/zásobování)	22
Parkovací objekty	22
Témata ideového řešení	23
Nápojení na Masarykovo nádraží	23
Hodnotící komise	24
Řádní členové / nezávislá část	24
Řádní členové / závislá část	26
Náhradníci / nezávislá část	28
Náhradníci / závislá část	30

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

Preambule



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 nepřírozně 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 účastníků 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



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 dovolím 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. Petr Hofhanzl



*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.

Ing. Jan Šurovský, Ph.D.



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 tramvajů 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 Hlavního města Prahy, ale i ze strany městských částí Praha 1 a Praha 2.

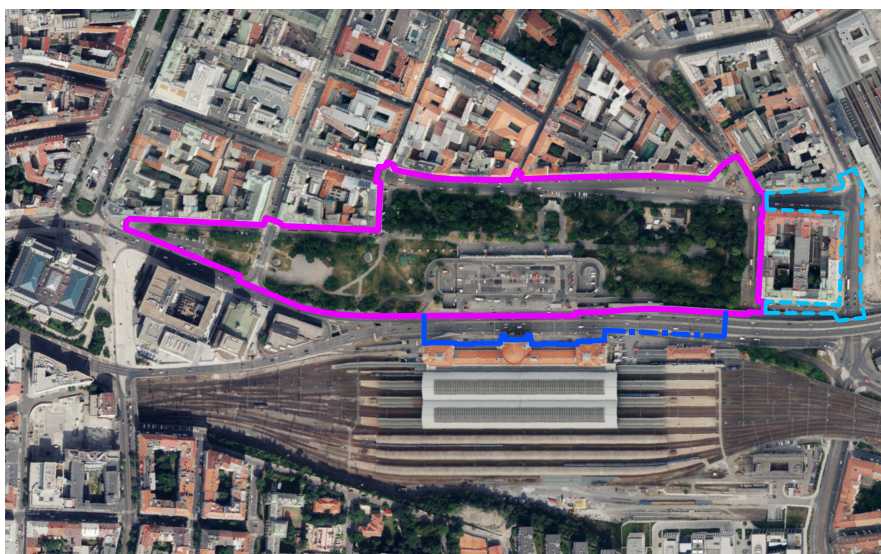
Řešené území

Vymezení řešeného území

viz Zadávací dokumentace / P02_Řešené území

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).



Vymezení řešeného území



Vymezení řešených záměrů

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 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

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

Park Vrchlického sady

Nová odbavovací hala

Tramvajová trať Muzeum – Hlavní nádraží – Bolzanova

Uliční prostranství

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.

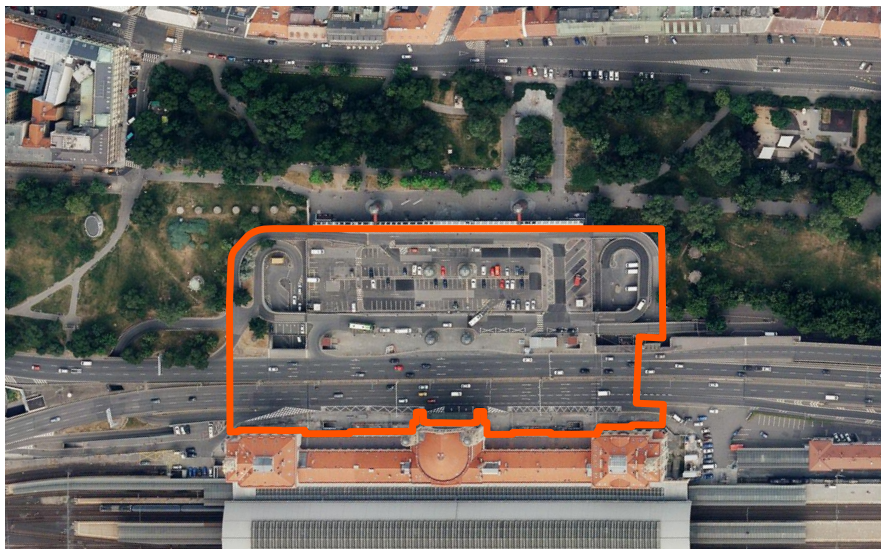
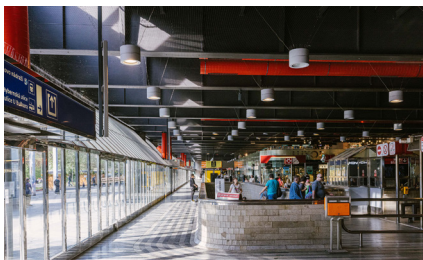
Návrh řešení celého území musí pracovat s množstvím aktérských skupin a uživatelů - např. cestující, procházející, rodiče s dětmi, turisté, ohrožené skupiny (uživatelé nelegálních návykových látek, lidé bez domova, sociálně slabí přijíždějící za prací, apod.), pejskaři, apod. – viz. průzkum Uživatelské praktiky a potřeby v prostředí Vrchlického sadů a okolí Hlavního nádraží v Praze - Anthropic pictures 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.



Nová odbavovací hala



Očekává se, že Hlavní nádraží bude lépe propojeno s okolními veřejnými prostory a s ostatními druhy povrchové veřejné dopravy. 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 návrhů se od účastníků 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 navrhout 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 návrhů účastníků 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.

Tramvajová doprava



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

Dalším cílem 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

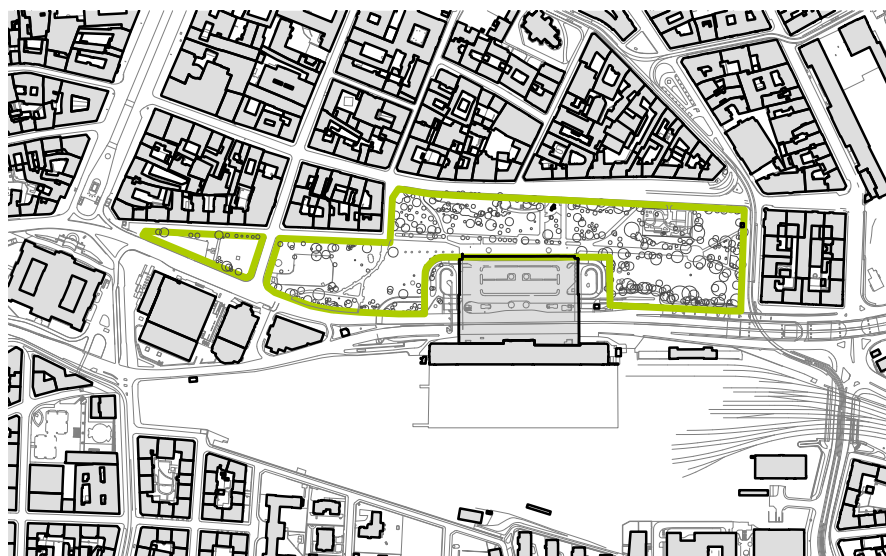


Předpokládá se návrh proměny uličních prostranství v řešeném území, která navazují na park Vrchlického sady. Navrhované úpravy budou reflektovat současné požadavky na prostupnost územím chodci a cyklisty, v dotčených úsecích novou tramvajovou trať a nezbytnou dopravní obslužnost přílehlajících domů.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

Zpřesnění témat k řešení

Vrchlického sady (park)

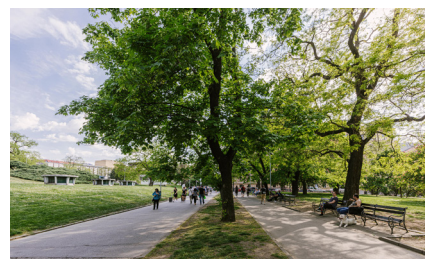
Krajina / Park / HDV



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 aktérskými 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.

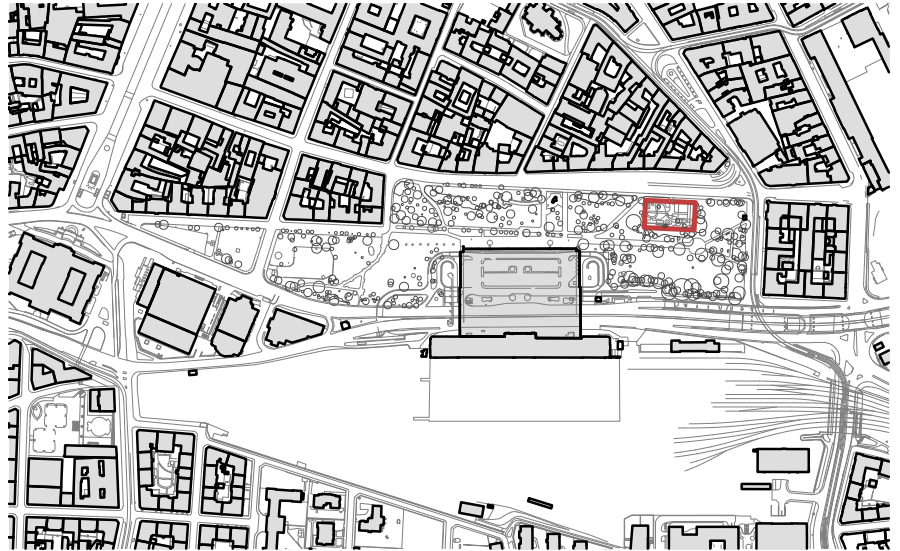


Stávající specifické plochy v řešeném území



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 budoucí 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

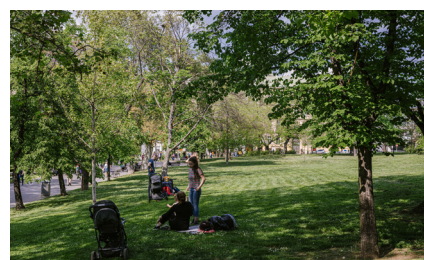
kluziště

skatepark

pobytová louka

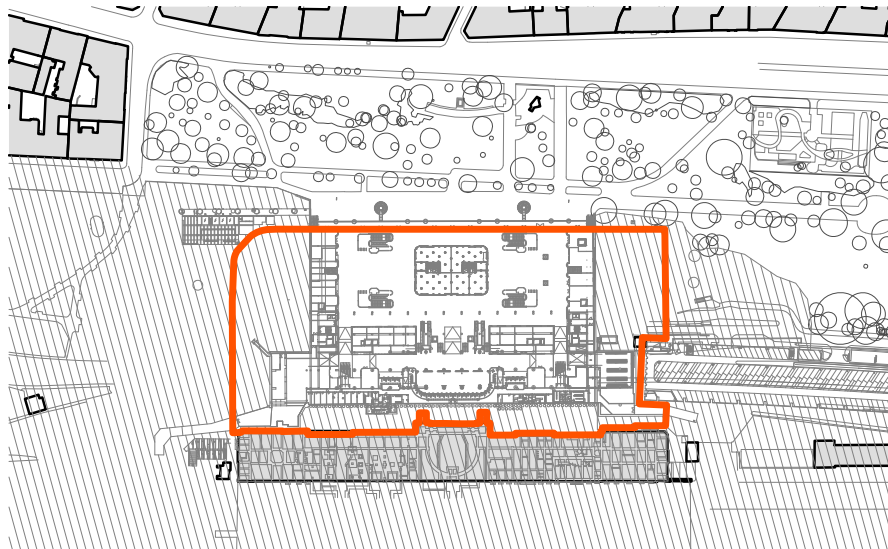
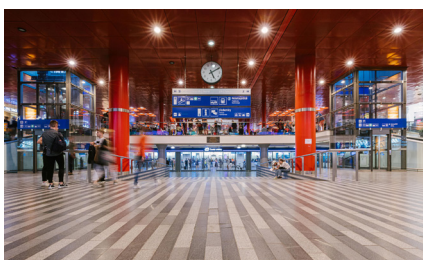
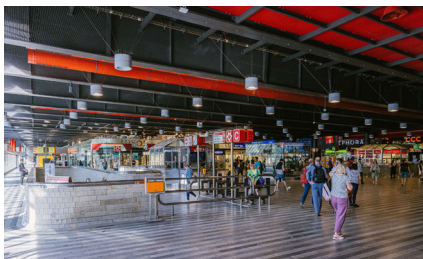
wc

...



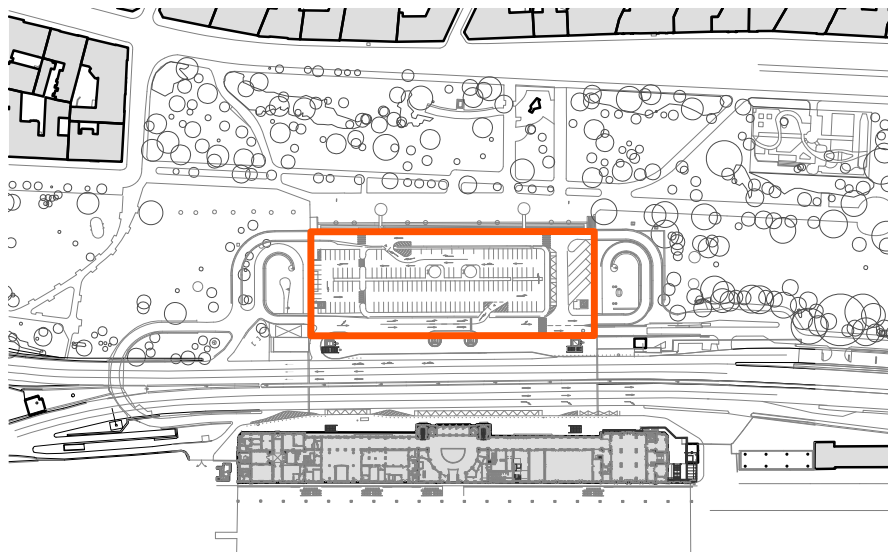
Nová odbavovací hala

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 pronajimatelných 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.

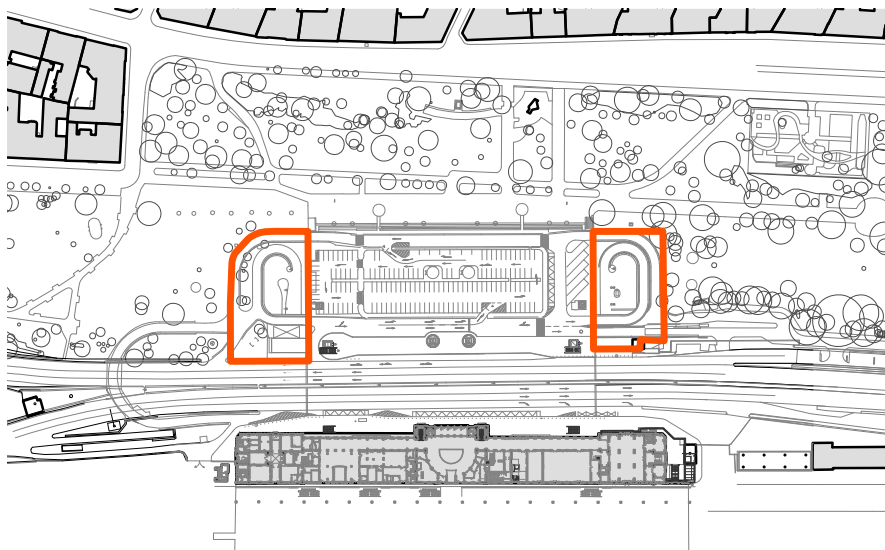
Návrh nového využití střechy Nové odbavovací haly



Očekává se, že návrh přinese jasný názor na nové využití stávajícího parkoviště na střechě 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.

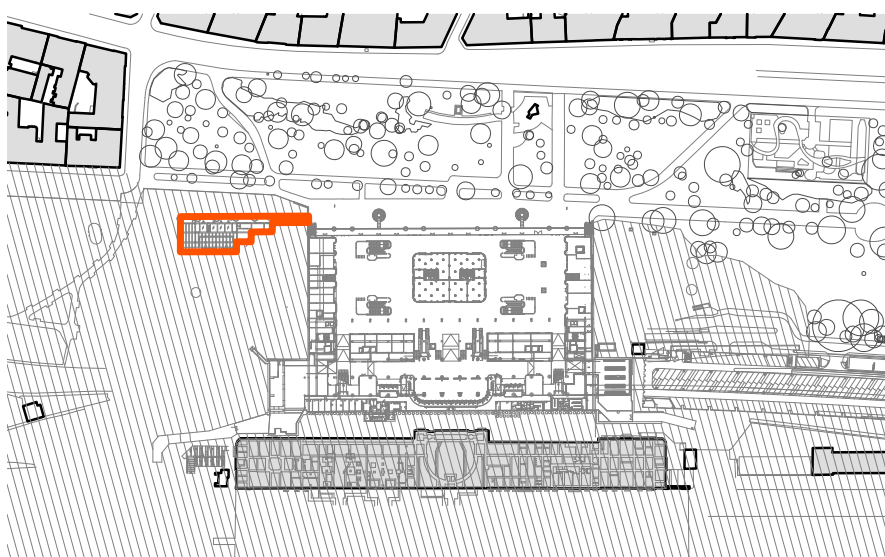
Návrh musí zohledňovat význam místa z hlediska pozice lokality ve městě a z hlediska historického vývoje a významu lokality.

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 přeřešení rampového prostoru. Způsob přeřešení a využití prostorů ramp (a jejich napojení na okolí), dostavba, nová zástavba či úplné odstranění je na rozhodnutí účastníků. 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

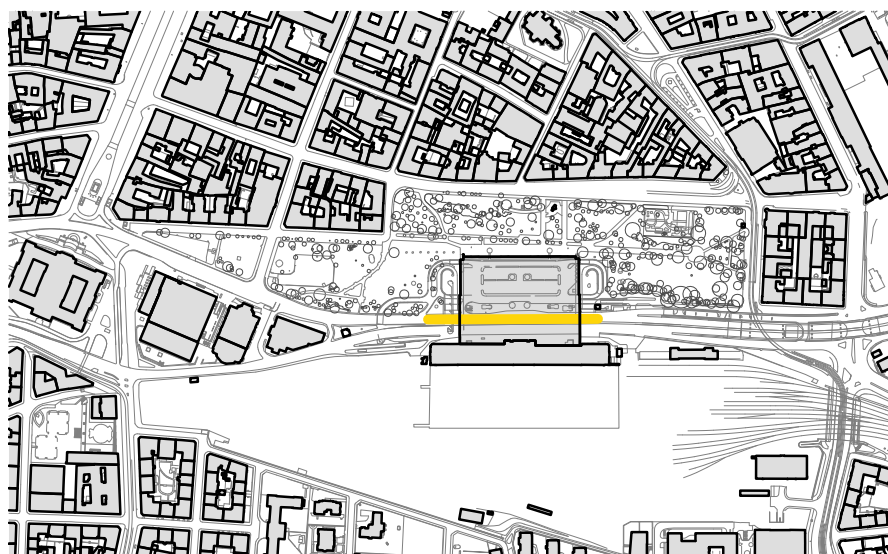


V řešeném území se nachází významný technologický objekt Hlavního nádraží - trafostanice - doplněný o nezbytné prostory distributora elektrické energie. Trafostanice zásobuje elektrickou energií celé území Hlavního nádraží a je jedním z hlavních technologických uzlů lokality.

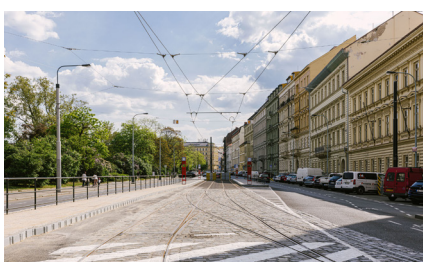
Stávající pozice trafostanice a jejich nezbytných komunikačních prostorů významným způsobem ovlivňuje uspořádání území v těsné blízkosti Nové odbavovací haly. Případné návrhy na stavební úpravy trafostanice musí být v souladu s návrhy a doporučeními technické analýzy stávajícího stavu technologií Nové odbavovací haly.

Uliční prostranství

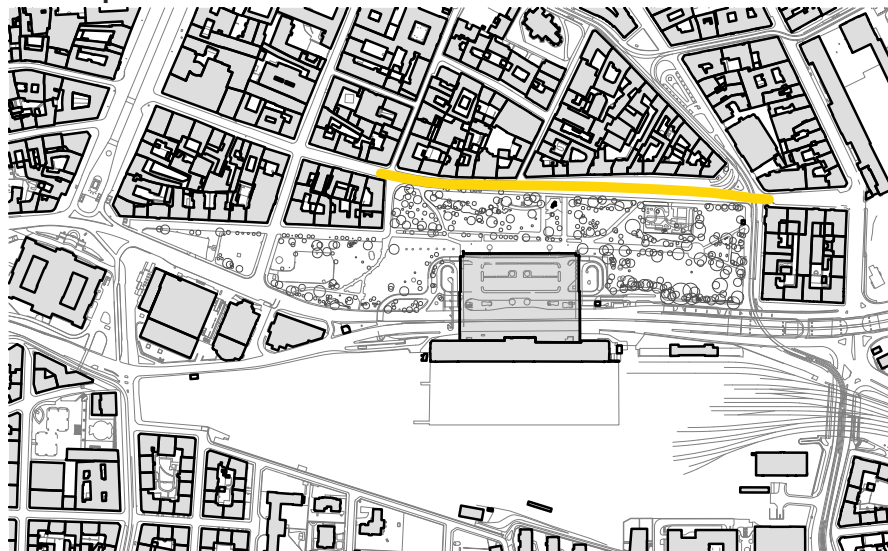
Ulice Wilsonova



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.

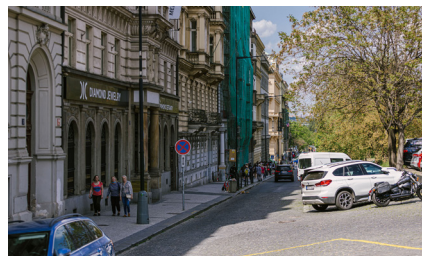
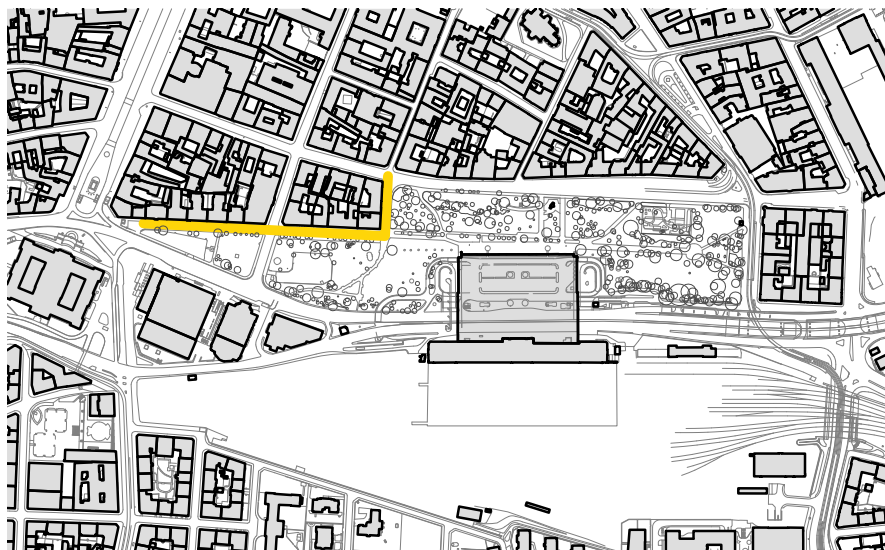


Ulice Opletalova



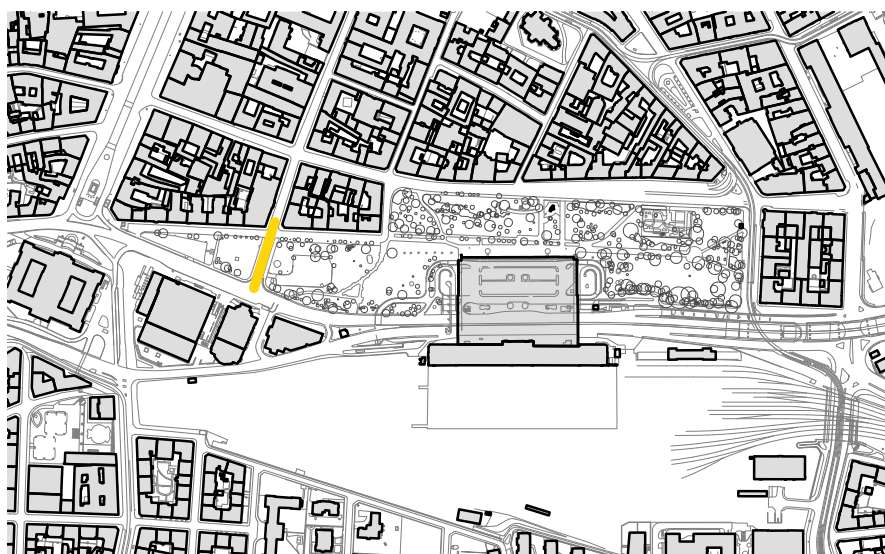
Ulice Opletalova je rozhraním mezi zástavbou města a mezi parkem Vrchlického sady. S tím souvisí i požadovaná prostupnost v rámci této ulice, která se logicky především váže na ulice Jeruzalémská, Růžová, Senovážné náměstí a pokračování Opletalovy ulice na obě strany. Současně je ulice místem s několika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

Ulice Washingtonova



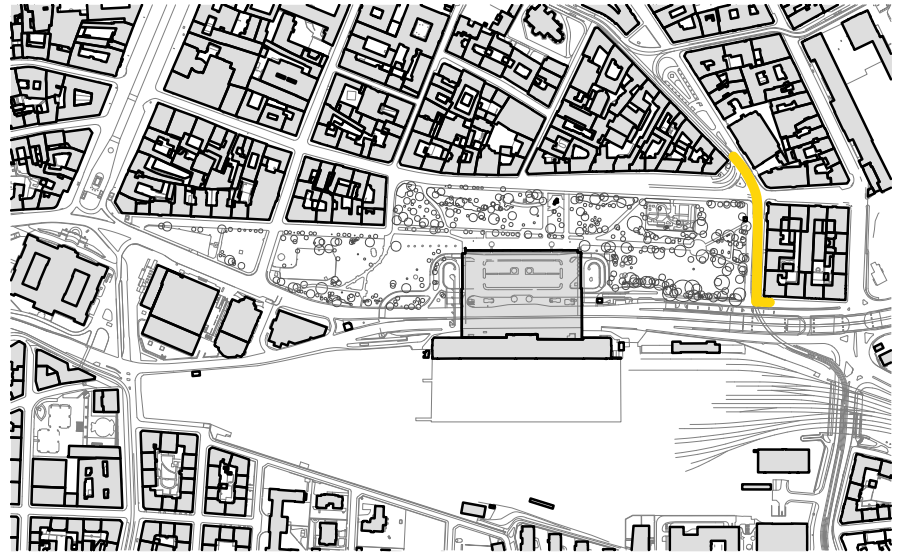
Ulicí Washingtonova bude nově procházet tramvajová trať v úseku Politických vězňů - Vrchlického sady. Předpokládá se částečné zachování parkování, posílení pěší vazby a současně zlepšení charakteru ulice a větší propojení hrany parku s ulicí.

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 přílehlajících domů a zlepšení charakteru a přístupů na zastávky.

Ostatní doprava

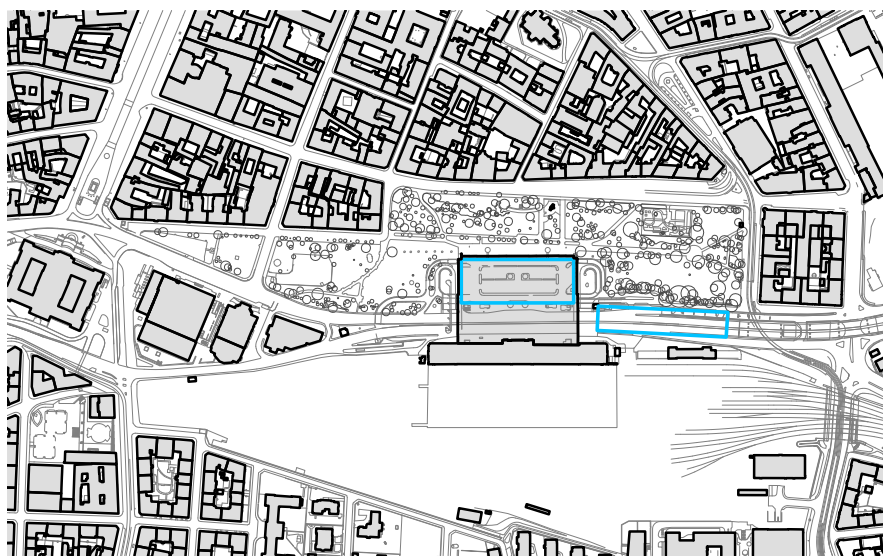
Pěší a cyklistické

Hlavní nádraží je významným cílem pěších a cyklistů. Návrh řešení by tak měl zajistit nejen dobrou propustnost 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).

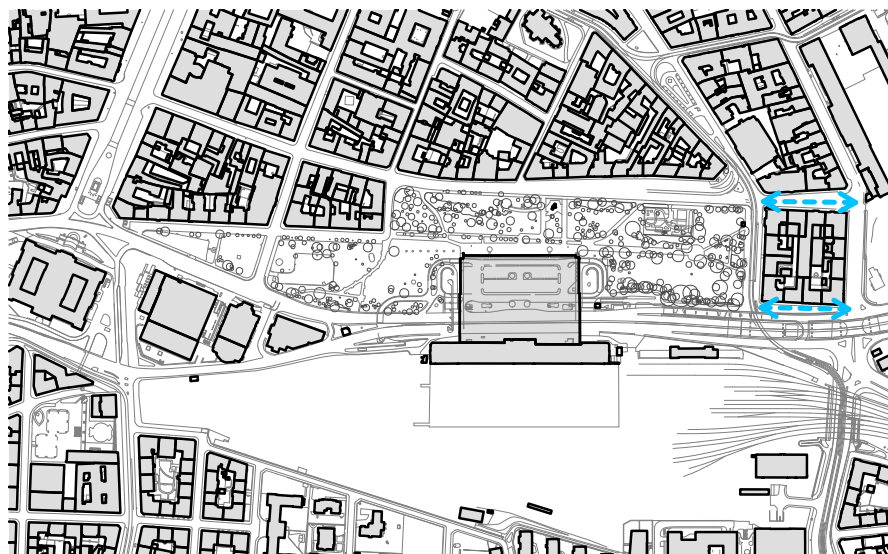
Parkovací objekt Bolzanova, který je umístěn severně od NOH pod vozovkou magistrály má kapacitu 319 aut a 52 motorek. Součástí objektu je dnes i autoservis a myčka aut. Objekt má tři parkovací úrovně, které jsou přístupné rampou, která vede ze střechy NOH. V budoucnu se počítá řádově se zachováním parkovací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

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.

Témata ideového řešení

Napojení na Masarykovo nádraží



V ideové rovině se od účastníků očekává vyjádření názoru na možnosti pěšího propojení Masarykova nádraží a Hlavního nádraží. Předpokládá se, že důležitou součástí rozvahy účastníků 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.

Hodnotící komise

Řádní členové / nezávislá část



Jaroslav Wertig

předseda komise

Absolvoval v roce 1997 na Fakultě architektury ČVUT v ateliéru profesora Ladislava Lábusa. Od roku 2010 vede vlastní ateliér na Architektonickém Institutu v Praze. Dlouholetý člen redakční rady časopisu ARCHITEKT (posléze ad Architektura), editor ročenky Česká architektura 2002–03. Od r. 1997 spolumajitel úspěšného architektonického studia A69 - architekti, jež bylo v roce 2007 zařazeno mezi TOP 101 nejlepších mladých světových architektů podle časopisu Wallpaper. Má za sebou nejen bohatou publikační činnost, ale je i vítězem prestižních architektonických soutěží.



Peter Gero

Absolvoval stavební fakultu, obor inženýrské konstrukce a dopravní stavby; následně absolvoval obor výstavba města – urbanismus. V Hamburku pracoval třicet let pro magistrát, z toho dvanáct let působil jako ředitel plánování a výstavby centrálních čtvrtí Hamburku. Stál u vzniku městské části HafenCity s množstvím zajímavých staveb od světových architektů. V současnosti působí jako konzultant městských správ a pedagog v oblasti urbanismus a rozvoje města.



Štěpánka Šmídová

Vystudovala na ČZU obor Zemědělské inženýrství – zahradnictví. Na brněnské Mendelově univerzitě obor Zahradní a krajinářská architektura. Absolvovala studijní pobyt na vídeňské Universität für Bodenkultur a v současnosti vede vlastní ateliér Šmídová Landscape Architects. Snaží se odborníkům i veřejnosti ukázat, že krajinářská architektura čím dál víc ovlivňuje náš každodenní život a že stojí za to, se zabývat tím, jak vypadá naše okolí. Pravidelně se účastní tematických konferencí a přednášek.



Jana Pyšková

Vystudovala zahradnictví v Lednici na Moravě (dnešní Mendelova univerzita v Brně). Je členkou České komory architektů a autorizovanou krajinářskou architektkou. Ve svých krajinářských projektech se snaží uplatňovat principy udržitelnosti. Věnuje se i přednáškové činnosti nejen v rámci odborných konferencí a výstav, ale i pro širokou veřejnost. Její činnost byla mnohonásobně oceněna v rámci soutěže Zahrada roku.



Igor Marko

Vystudoval architekturu na Vysoké škole výtvarných umění v Bratislavě. Následně získal zkušenosti v zahraničí, zejména v Londýně, kde spoluzaložil mezioborové projekční studio FoRM Associates. Jako jeho ředitel vedl řadu transformačních projektů v Evropě a Severní Americe, včetně parku Northala Fields v Londýně a Irwell River Park, komplexní strategie revitalizace nábřeží v Manchesteru. Jako architekt, urbanista a městský designér již 25 let radí a realizuje úspěšné projekty přesahující oblast architektury. Jeho experimentální přístup k urbanismu vyústil ve vítězné zakázky na vizionářské projekty, jako je například Londýn bez aut, který připravil půdu pro proměnu londýnského prostředí pro pěší a cyklisty.



Zdeněk Lukeš

Vystudoval fakultu architektury ČVUT. Po promoci nastoupil do Národního technického muzea, kde pracoval v archivu architektury. Po revoluci v roce 1990 nastoupil na Pražský hrad, kde se stal členem kulturní sekce, následně památkového odboru. Podílel se na projektu revitalizace Pražského hradu v éře prezidenta Václava Havla. V letech 1995–1997 působil jako odborný asistent na UMPRUM. V letech 2000–2005 vyučoval na Fakultě architektury Technické univerzity v Liberci, během let 2000 až 2003 zastával funkci děkana této fakulty. Je autorem a spoluautorem mnoha článků a knih, přednášek, kritických prací i učebních textů. V rámci své praxe pořádá i přednášky pro širokou veřejnost.

Hodnotící komise

Řádní členové / závislá část



Petr Hlaváček

Vystudoval Fakultu architektury ČVUT, kde od roku 1990 působí jako pedagog. V roce 1991 s architektkou Hanou Seho-Münzovou založil architektonickou kancelář RUA. V roce 1993 působil jako hostující profesor na University of Michigan College of Architecture. V roce 2010 se stal proděkanem pro rozvoj Fakulty architektury ČVUT a založil atelier Headhand Architekti. Mezi lety 2015–2016 působil jako ředitel Institutu plánování a rozvoje Prahy. Od roku 2018 zastává funkci 1. náměstka primátora hlavního města Prahy pro oblast územního rozvoje a územního plánu.



Jan Šurovský

Inženýrské studium ukončil na Fakultě stavební ČVUT (1997), doktorské studium na Fakultě dopravní ČVUT (2003). Celou svou pracovní kariéru je spjat s dopravními podniky, kde působí již od roku 1994, kdy zde začínal jako řidič tramvaje (má oprávnění řídit všechny typy tramvají DPP). Od roku 2005 v manažerských pozicích: vedoucí vozovny Vokovice, vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje, technický ředitel, vedoucí jednotky Historická vozidla, nyní technický ředitel – Povrch. Je členem představenstva Dopravního podniku hl. m. Prahy, a. s., který bude investorem záměru nové tramvajové trati Muzeum–Bolzanova.



Jan Rak

Je ředitelem odboru hospodaření s majetkem Magistrátu hl. m. Prahy, který je správcem parku Vrchlického sady a investorem záměru jeho revitalizace.



Michal Kliský

Je absolventem Fakulty dopravní ČVUT z roku 2014 v oboru Dopravní systémy a technika. Od roku 2014 následně působí na Ministerstvu dopravy České republiky, kde v letech 2014 – 2020 zastával pozici ministerského rady na Odboru strategie se specializací na železniční dopravu. Od roku 2020 zastává pozici ministerského rady v Oddělení infrastruktury železnic a plavby z Odboru infrastruktury a územního plánu. Mezi hlavní řešenou problematiku patří především modernizace výpravních budov na železniční síti v České republice spolu s komplexním posuzováním možností rozvoje železniční sítě.



Petr Hofhanzl *místopředseda komise*

Narozen v roce 1975, vystudoval Střední průmyslovou školu stavební v Praze, poté absolvoval ČVUT, obor konstrukce a doprava se specializací na ocelové mosty. Po škole nastoupil na České dráhy, odbor investiční, v roce 2003 přešel na Správu železnic, kde pracoval jako specialista na mostní a tunelové stavby. V roce 2014 přešel na místo ředitele Odboru přípravy staveb, od roku 2018 působí na pozici ředitele Stavební správy západ.

Hodnotící komise

Náhradníci / nezávislá část



Jiří Jand'ourek

Architekt, urbanista, pedagog, hudebník. Vystudoval obor pozemní stavitelství na Fakultě stavební VUT v Brně a architekturu a urbanismus na Fakultě umění a architektury TUL v Liberci. Zde působí jako odborný asistent na katedře urbanismu a v současné době zpracovává svou doktorandskou práci na téma Architektura a hudba – „Prostorová interpretace soudobé vážné hudby“. V roce 2011 byl vedoucím mezinárodního projektu – „Liberec město s vizí – pro 21. století“ – strukturální plán pro město Liberec. Je častým porotcem architektonických a urbanistických soutěží. Společně s Janou Jand'ourkovou Medlíkovou založil architektonickou kancelář Atakarchitekti, kde spolupracovali na přípravě oceňovaných veřejných i privátních staveb. Mezi společné realizace patří např. Nový magistrát v Liberci, Rekonstrukce náměstí T.G.M. ve Frýdlantu v Čechách, Společenské centrum IGI ve Vratislavicích nad Nisou, Budova G TUL Liberec, či rekonstrukce historického domu U Páva v Liberci. Od roku 2019 je vedoucím Odboru kanceláře architektury města - KAM L na libereckém magistrátě. Ve volném čase se věnuje hudbě a cestování za architekturou. Je autorem hudby k divadelní hře Sialská trojčata.



Markéta Zdebská

Vystudovala na VŠUP v Praze a absolvovala pracovní stáž v ateliéru Josefa Pleskota. Založila ateliér BY architects, jehož realizace jsou otištěny v českých i zahraničních publikacích. Kromě nominací na ČCA a dalších ocenění ve veřejných soutěžích je ateliér součástí autorského týmu vítězného návrhu Revitalizace Karlova náměstí v Praze. Markéta pravidelně porotcuje veřejné i studentské soutěže a v květnu 2022 byla zvolena do představenstva ČKA.



Milota Sidorová

Studovala krajinou architekturu a územní plánování na univerzitách v Evropě, Asii a Americe. V roce 2013 získala Fulbrightovo stipendium a byla zakládající členkou mezinárodního urbanistického festivalu - reSITE. V současnosti působí jako ředitelka Kanceláře participativního plánování Městského institutu Bratislava.



Klára Brůhová

Vystudovala fakultu architektury ČVUT a dějiny umění na FFUK a UMPRUM. Věnuje se dějinám architektury a urbanismu 20. stol. – se zaměřením na problematiku poválečných staveb a otázky jejich památkové ochrany. V současné době působí na Katedře teorie a dějin umění VŠUP v Praze a na Ústavu teorie a dějin architektury na Fakultě architektury ČVUT v Praze.



Kamila Krejčířiková

Je absolventkou brněnské Mendelovy univerzity obor Zahradní a krajinářská architektura a spoluzakladatelkou Ateliéru Krejčířikovi, který se zaměřuje na krajinářskou architekturu. V rámci své praxe se zejména specializuje na obnovu historických objektů, kde vrací život známým i zapomenutým zahradám. Za svou práci získala několik prestižních ocenění, například Grand prix Europa Nostra a German design Award.



Jan Magasanik

Architekt z Ústí nad Labem, dlouhodobě žije v dánské Kodani a působí v atelieru BIG - Bjarke Ingels Group. Vystudoval architekturu na Fakultě umění a architektury Technické univerzity v Liberci.

Hodnotící komise

Náhradníci / závislá část



Adam Scheinherr

Vystudoval inženýrský program se strojařským zaměřením na ZČU v Plzni a následně získal magisterský titul s vědeckou specializací na Université de la Méditerranée v Marseille a titul PhD. na École Centrale v Marseille. V průběhu doktorandského studia pracoval v CNRS v Marseille jako vědecký pracovník. Od roku 2018 je náměstkem hlavního města Prahy pro oblast dopravy.



Filip Jiřík

Vystudoval fakultu dopravní ČVUT v Praze. V letech 2004 až 2016 pracoval jako projektant dopravních staveb a podílel se na mnoha záměrech plánovaných nových tramvajových tratí. Od roku 2016 působí v Dopravním podniku hl. m. Prahy jako projektový manažer odboru Investice – povrch se specializací na přípravu novostaveb na tramvajové síti.



Jakub Hendrych

Vystudoval architekturu a urbanismus na Fakultě umění a architektury Technické univerzity v Liberci. Dlouhodobě se věnuje tvorbě veřejného prostoru ve městě a působí jako architekt na Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Jako hlavní architekt se podílel na úpravách okolí Historické budovy Národního muzea v Praze. Je garantem Soutěžního zadání k záměru hl. m. Prahy a Dopravního podniku hl. m. Prahy.



Marek Zděradička

V roce 1999 ukončil studium na Fakultě dopravní ČVUT v Praze, obor dopravní infrastruktura v území. V současné době je zástupce ředitele Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy pro odbornou činnost a současně řídí sekci infrastruktury a krajiny.



Miroslav Penc

Absolvent Stavební fakulty ČVUT a v doktorském studijním programu Dopravní fakulty ČVUT pracuje dlouhodobě v Dopravním podniku hl. m. Prahy, kde má jako vedoucí jednotky Dopravní cesta Tramvaje na starosti správu, údržbu, opravy a rekonstrukce infrastruktury pro tramvajovou a nově se rozvíjející trolejbusovou dopravu.



Lukáš Tittl

V roce 2015 dokončil Fakultu dopravní ČVUT v oboru dopravní systémy a technika. Od roku 2013 pracuje v Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, kde se věnuje koncepci dopravy a udržitelné mobility. Zaměřuje se především na fungování dopravy jako služby pro cestující. Podílí se na novém terminálu Smíchov, úpravách okolí Historické budovy Národního muzea, nebo sepsání Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice. Od roku 2019 se věnuje i výuce v oboru udržitelná mobilita na Fakultě dopravní ČVUT.



Antonín Krejčí

Vystudoval práva v roce 1986 v Bratislavě a v roce 2018 Provozně ekonomickou fakultu České zemědělské univerzity v Praze. Celou svou odbornou praxi působí ve státní správě. Je uznávaným odborníkem v oblasti veřejných zakázek. V současné době působí jako právník Státního fondu dopravní infrastruktury. Zároveň působí jako pedagog na Provozně ekonomické fakultě České zemědělské univerzity v Praze, katedra práva.



Jakub Cigler

Vystudoval fakultu architektury ČVUT. Je autorem významných staveb nejen v České republice, ale i v zahraničí a držitel několika českých i mezinárodních ocenění. Je garantem Soutěžního zadání k záměru Správy železnic, státní organizace.



Pavel Paidar

Po ukončení vysokoškolského studia na ČVUT v Praze nastoupil k soukromé stavební firmě, kde zastával různé funkce. Od roku 2003 je zaměstnán u Správy železnic, nejdříve na Stavební správě Plzeň a později na Stavební správě západ, kde se věnoval přípravě investičních akcí. Nyní u Správy železnic působí jako ředitel odboru přípravy staveb úseku modernizace dráhy na Generálním ředitelství Správy železnic, státní organizace.



Jakub Bazgier

Ing. Jakub Bazgier vystudoval Vysoké učení technické v Brně, Stavební fakultu se zaměřením obor realizace staveb. Navíc si dodělal certifikát odhadce nemovitostí. Po studiích byl zaměstnán v menší developerské firmě v Brně, která se zabývala výstavbou kancelářských budov. V další jeho kariéře jej provázela necelá roční práce na ministerstvu dopravy. Jelikož chtěl svou profesní činnost spojit zejména s investicemi a výstavbou dopravní infrastruktury, stal se manažerem projektů na Správě železnic. Po několika letech Správu železnic na nějaký čas opustil a dále se věnoval výstavbě pozemních leteckých budov na Řízení letového provozu ČR, jak přípravě, tak realizaci. Po této misi se vrátil zpět na Správu železnic, kde dnes pracuje jako technický náměstek pro oblast Praha.

Nový Hlavák

Zadávací řízení se soutěžním dialogem



IPR
PRaha