

Centrála Správy železnic

P01. Soutěžní zadání

P01. Soutěžní zadání

Správa železnic, státní organizace

Správa železnic, státní organizace, na základě platné právní úpravy plní funkci provozovatele a vlastníka dráhy. Správa železnic řídí, spravuje a inovuje železniční síť na území celé České republiky, která patří mezi nejhustší železniční sítě v celé Evropě.

Dlouhodobým cílem Správy železnic je zajištění bezpečné a plynulé dopravy na všech tratích a zvyšování rychlosti a kapacity železniční infrastruktury. V současnosti spravuje přes 9400 kilometrů tratí, 6800 mostů, 160 tunelů a 2500 stanic a zastávek. Zároveň Správa železnic patří v rámci České republiky mezi významné zaměstnavatele a zaměstnává více než 17.000 osob.

Nová budova Centrály

V současnosti sídlí Generální ředitelství a organizační jednotky Správy železnic na řadě míst v Praze, což je neefektivní z pohledu jejich vzájemné spolupráce a komunikace. Navíc jde často o nevyhovující starší objekty a prostory, které jsou ze stavebně technického pohledu náročné jak na provoz, tak i na údržbu. Tento stav není dlouhodobě udržitelný, a proto je snahou Správy železnic prakticky celou administrativní část vedení společnosti centralizovat na jednom místě.

Cílem stavby nové Centrály Správy železnic na Smíchově je vytvořit centrální pracoviště, které by odpovídalo nejen současným požadavkům na architektonické, technické a provozní řešení stavby, ale také zvýšilo efektivitu a flexibilitu pracovních procesů a celkově reprezentovalo budoucí vizi Správy železnic jako správce komplexního dopravního systému pro 21. století. Její budova by měla být zároveň navržena tak, aby naplnila principy ekologie a trvalé udržitelnosti.

Předpokládá se, že v Centrále bude sídlit Generální ředitelství Správy železnic a pět organizačních jednotek s celkovým počtem cca 1350 zaměstnanců. Zadavatel preferuje umístění Generálního ředitelství (GR) v samostatné budově s možností propojení s dalšími objekty (např. subtilními konstrukcemi). V těch se předpokládá umístění Stavební správy západ (SSZ), Centra telematiky a diagnostiky (CTD), Správy železniční geodézie (SŽG), Centra sdílených služeb (CSS) a Hasičského záchranného sboru (HZS).

- Podrobný stavební program je uveden v příloze **P02** Soutěžních podmínek.

Lokalita Praha Smíchov

Okolí Smíchovského nádraží je významnou rozvojovou a transformační lokalitou Prahy.

Po předešlém rozvoji území kolem stanice metra Anděl, které již naplnilo svoji kapacitu, se centrum stavebních záměrů přesouvá jižním směrem, a to od prostoru současného autobusového nádraží Na Knížecí na pozemky bývalého kolejiště a překladového nádraží Praha Smíchov až po jižní část železničního terminálu Smíchov. V tomto území se aktuálně plánuje několik velkých rozvojových projektů.

Smíchov City - Sever: nová městská čtvrť v severní části území.

<https://sekyragroup.cz/pages/developersky-projekt-praha5-smichov-city-sever>

Smíchov City – Jih / Campus Prague: nový administrativní komplex České spořitelny.

<https://cshq-citycampus.cz/>

Terminál Smíchov: nový dopravní uzel městské, příměstské a mezinárodní dopravy.

<https://www.iprpraha.cz/terminalsmichov>

Výpravní budova ŽST Smíchov: rekonstrukce a dostavba železniční stanice.

- Bližší informace o souvisejících projektech jsou uvedeny v příloze **P10** Soutěžních podmínek.

Terminál Smíchov

Radou hlavního města Prahy schválená studie sjednocuje současné dopravní uzly městské, příměstské a mezinárodní dopravy na Smíchově s možností rychlejšího a snadnějšího přestupu. Investorem autobusového Terminálu vč. nájezdové rampy je hlavní město Praha.

Celý projekt Terminálu je koordinován s plánovanou modernizací železniční stanice i budoucími projekty na železnici, jako jsou vícekolejný železniční most přes Vltavu, nové vysokorychlostní tratě i Metro S a znamená lepší propojení Prahy a jejího okolí. Příměstské a dálkové autobusy v současné době končí jízdu v ulici Na Knížecí a před vlakovým nádražím Smíchov. Návrh počítá s přesunutím této autobusové dopravy do nového terminálu nad nástupiště železniční stanice. Městské autobusy budou naopak končit v nově uspořádaném přednádražním prostoru. Na Knížecí zůstává obsluha autobusů městské dopravy.

Nový Terminál je naplánován tak, aby co nejméně zatěžoval své okolí. Proto budou vjezdy na P+R parkoviště pouze z městského okruhu a nedojde tak ke zvýšení dopravy v ulici Nádražní. P+R parkoviště bude mít až 1000 stání. Přestože samotný Smíchov se v budoucnu promění na širší centrum města, neexistuje dále od centra z tohoto směru místo, kde se potká metro a městský či pražský okruh, proto je nutné P+R realizovat zde. Parkoviště B+R bude mít kapacitu na 1000 kol.

Pro příjezd autobusů na Terminál umístěný nad nástupištěm slouží nájezdová rampa mezi jižním křídlem a prostorem nástupiště a kolejiště. Umístění této rampy je fixní a v soutěžním návrhu je závazné její polohu dodržet, včetně průjezdného profilu. K ní přiléhající administrativní objekt (v návrhu objekt "C") by měl svojí hmotou zároveň plnit funkci protihlukové akustické bariéry pro okolní zástavbu (odstínění hluku z provozu na rampě - tento požadavek se nevztahuje na objekty "A" a "B"). Na rampě se zároveň předpokládá umístění trakčního vedení pro trolejbusy. Administrativní objekt C je v návrhu hmoty koncipován tak, že nájezdová rampa může, ale nemusí být integrována do objektu. Očekává se ale takové stavební a konstrukční řešení, které umožní etapizaci a samostatnou stavební realizaci obou záměrů v libovolném pořadí. Koordinace obou investičních akcí je nezbytná.

U soutěžního návrhu se požaduje:

- **umístění nájezdové rampy terminálu a jejího průjezdného profilu dle Regulace (P06).**

Rekonstrukce ŽST Praha Smíchov / Jižní křídlo

V rámci studie je ponechána historická výpravní budova s halou pro odbavení z 50. let, která je doplněna o novou část s obchody a zázemím pro cestující. Investorem tohoto samostatného investičního záměru je Správa železnic, státní organizace.

Hala propojí oba nádražní podchody a vstupy do metra. Studie předpokládá i návaznost na novou Centrálu Správy železnic.

Prostor, ve kterém se bude předpokládaná úroveň 2NP a 1PP navrhovaných objektů stýkat s úrovní vlakového nástupiště, respektive podchodu Jižního křídla a stávající prodejny koberců, by měl výškově navazovat a žádoucí je návaznost vhodně funkčně a architektonicky zpracovat.

U soutěžního návrhu se požaduje:

- **dodržet bod 19. Regulace (P06) nazvaný „Osa krajní koleje“** - dodržet závaznou nepřekročitelnou linii (stavební čára) definovanou ve vzdálenosti min. 5,0 m od osy krajních kolejí (bod 19. Regulace; viz také níže část Zadání popisující „Regulaci a limity“), tj.
 - o nepřekročitelná linie pro soutěžní návrh je definována ve vzdálenosti min. 5,0 m od osy krajních kolejí č. 5, 7 a 9, zahrnující vzdálenost 3,0 m pro VSMP (volný schůdný a

- manipulační prostor) a 2,0 m pro umístění drážních zařízení, jako podpěr trakčního vedení, vedení kabelových tras – slaboproudých rozvodů, zabezpečovacího a sdělovacího zařízení;
- o od této hranice je dále nutné počítat s bezpečnostním odstupem k fasádě, a to z důvodu její budoucí údržby. Nelze totiž předpokládat, že pro údržbu bude trakce vypínána;
 - o nebude počítáno s tím, že trakce bude zakomponována do konstrukce nových objektů, zejména z důvodu budoucí údržby.

Pro soutěžní návrh se doporučuje respektovat následující požadavky:

- pro odvodnění žel. spodku bude rezervován prostor pro napojení do stávajících kanalizací v ul. Nádražní a to v novém žkm 4,735 – 4,745 (začátek stávajícího nástupiště 1A) a žkm 5,050 – 5,065;
- bude respektován prostor s nově umístěnou retenční nádrží za koncem nástupiště u kol. č. 5 (u výpravní budovy) v novém žkm 4,790 – 4,825 ve vzdálenosti 9,6 m od osy přilehlé koleje. Ve výškové úrovni 201,790 je možné využít limitů definovaných v prvním bodě;
- obdobně bude respektována plocha nástupiště u kol. č. 5 (u výpravní budovy) ve vzdálenosti 9,6 m od osy přilehlé koleje. Jako v předchozím případě lze ve výškové úrovni 201,790 využít limitů definovaných v prvním bodě.

Rekonstrukce ulice Nádražní

Dopravní a šířkové uspořádání ulice je dané projektem rekonstrukce ulice Nádražní a pro soutěžní návrh se doporučuje respektovat šířkové uspořádání v průjezdných profilech. Investorem tohoto investičního záměru je hlavní město Praha a Dopravní podnik hl. města Prahy (DPP).

Nepříliš reprezentativní prostor ulice před nádražím se promění díky novému uspořádání zastávek tramvají a autobusů a umožní tak jednodušší přesun cestujícím na nádraží. Tramvajová trať se narovná a oddálí od obytných domů, což sníží hluk. Návrh počítá i s osazením nových stromů a celkovým zlepšením celého prostoru pro všechny jeho uživatele.

Soutěžní návrh může řešit prostor chodníku od hranice jízdního pruhu mezi silnicí a navrženými objekty (včetně možné úpravy polohy parkovacích míst a stromořadí, ale doporučuje se zachovat počet stání K+R). Zároveň je potřeba na vhodných místech navrhnout vjezdy do podzemních parkingů pod objekty. Tato investiční akce zároveň řeší i prodloužení přestřešení části venkovních parkovacích míst s přesahem před administrativní budovu a v návrhu administrativní budovy je nutno s tímto počítat.

Řešené území

Nové sídlo Správy železnic bude nejen výrazným architektonickým počinem, ale i důležitým urbanistickým momentem. Navrženými budovami se začne odvíjet západní uliční fronta ulice Nádražní, která de facto kontinuálně pokračuje podél své historické stopy až do srdce Malé Strany - na Malostranské náměstí. Zároveň budou tyto budovy zásadně spoludefinovat novou tvář předprostoru budoucí železniční stanice Smíchov, který by se měl stát jedním z klíčových a nejfrekventovanějších veřejných prostorů Prahy.

Celá nová západní fronta bude mít délku 986m (např. Václavské náměstí je dlouhé 700m) a zhruba jednu čtvrtinu bude tvořit délka průčelí samotného Terminálu Smíchov. Východní uliční fronta je v této délce tvořena sedmi bloky. Každý blok je pak členěn jednotlivými parcelami, jejichž šířka se pohybuje kolem 17m. Členění na bloky zrcadlí regulace i do západní uliční fronty. Bloky v západní uliční frontě ale už nejsou členěny na drobnější parcely. Tím vzniká předpoklad různé zrnitosti obrazu západní a východní fronty ulice. Jedním z důležitých aspektů při posuzování urbanistických kvalit návrhu tedy bude, jak se jeho autoři s tímto faktem vypořádají.

Z hlediska nově definovaného předprostoru Terminálu Smíchov bude důležitá jasná identifikace budovy Terminálu. Prostorová regulace předpokládá, že Terminál předstoupí v celé své délce před západní uliční frontu, ale vzhledem ke své formě nebude prostoru dominovat výškově. Je tedy na autorech návrhu budov, jakým způsobem budou svoji roli v přednádražním prostoru prezentovat.

Z hlediska urbanismu je zásadním tématem dominantnost administrativních budov Správy železnic v obraze města při příjezdu do Prahy od jihu vlakem a silniční dopravou po Dobříšské ulici, respektive městském okruhu. Zatímco prostorový vjem administrativních budov bude na východní stranu omezený profilem Nádražní ulice, na západ budou budovy dominovat rozsáhlé volné ploše kolejiště Smíchovského nádraží a budou tak vnímány v daleko širším kontextu, než z východu. Také tento fakt je důležité v návrhu zohlednit.

Pro urbanistickou strukturu Smíchova je typická pravidelná mřížka, která do sebe integrovala starší organicky tvarované komunikace. Území kolem Smíchovského nádraží bylo donedávna z nástrojů, který starou a novou část Smíchova propojuje. I když Nádražní ulice představuje historickou stopu starší než modernější regulace, nabízí se možnost při komponování prodloužení její západní uliční fronty přimknout a záměrně se odkázat na pravidelnou geometrii mřížky a ne pouze vyplnit prostor nadiktovaný dopravní infrastrukturou.

Řešené území vymezuje hranici a předpokládaný rozsah soutěžního návrhu.

- Řešené území je vymezeno v příloze **P04** Soutěžních podmínek.

Regulace a limity

Pro plánovanou zástavbu v části ulice Nádražní na jih a sever od Terminálu Smíchov je zpracován návrh Regulace, která stanovuje maximální možný objem budoucích objektů. V jižní části je trojice hlavních objektů vyznačena písmeny "A,B,C".

Regulace navazuje svým měřítkem, objemem a výškou na stávající a plánovanou blokovou strukturu této části města. Pro soutěžní návrh je závazná nepřekročitelná linie (stavební čára) definována ve vzdálenosti min. 5,0 m od osy krajních kolejí (bod 19. Regulace). Ostatní body Regulace se doporučuje v soutěžním návrhu respektovat. Je na zvážení účastníků Soutěže, zda požadovaný stavební program umístí do dvou nebo více objektů. Soutěžní návrh by měl ale ukázat představu o urbanistickém a funkčním řešení celého řešeného území. Výšková regulace hmot stanovuje nejvýše 6 plus 1 ustupující podlaží (výšková regulace se v části ustupujících pater a případných dominant řídí Pražskými stavebními předpisy). Součástí Regulace jsou i pohledové průhledy, s možností vložení subtilních konstrukcí mezi objekty.

Zadavatel očekává vyšší světlou výšku vstupních, reprezentativních a shromažďovacích prostor (tj. zejména vstupní foyer a zejména konferenční sál); v těchto případech se doporučuje světlá výška alespoň 5,0 m. Vyšší světlou výšku preferuje Zadavatel i v dalších patrech, a to při zohlednění prostorové a provozně-ekonomické přiměřenosti a technického řešení návrhu. Doporučuje se tak, aby soutěžní návrh počítal s vyšší světlou výškou (doporučeno 4,0 m) v patře Úseku GR, v dalších administrativních patrech pak se světlou výškou alespoň 3,3 m.

S ohledem na důraz na veřejnou zeleň a z důvodu limitovaných možností řešeného území umožňuje Správa železnic účastníkovi Soutěže v rámci jeho návrhu OK kompletně využít půdorysnou plochu záměru s možností umístění podzemních konstrukcí (např. nádrže pro zadržování vody v území a jejímu průběžnému využívání) a nadzemních ploch (park k veřejnému nebo privátnímu/firemnímu využití), pokud to podmínky založení a umístění dovolí při splnění výše uvedených požadavků (protihluková bariéra). Zároveň se očekává zpracování velkorysého veřejného předprostoru při fasádách administrativních objektů tak, aby se tento stal živým prostorem a cílem.

- Další podklady k Regulaci jsou v příloze **P06** Soutěžních podmínek.

Objekty metra a ochranný systém metra

Smíchovské nádraží je stanice zařazená do ochranného systému pražského metra. V řešeném území se nachází stanice, tunely a objekty ochranného systému. Provozovatelem a investorem pro tuto investiční akci je Dopravní podnik hl. města. Prahy (dále jen "DPP").

Tyto prostory a jejich konstrukce je v návrhu podzemních i nadzemních částí objektů potřeba respektovat následujícím způsobem

U soutěžního návrhu se požaduje:

- **nezasahovat prostorově do konstrukcí stanice, tunelů metra a ochranného systému metra (OSM), kromě předpokládaných úprav větracích šachet;**
- **nezasahovat prostorově do nosné konstrukce objektu podzemních garáží, které jsou společnou stropní konstrukcí stavebně propojené s OSM;**
- **zachovat komoru dodatečného vstupu (KDV), která musí být umístěna v nezavalitelném prostoru a tomu přizpůsobit polohu a výšku navrženého objektu.**

V další fázi projektu se požaduje:

- navrhnout úpravu větracích šachet a objektů KDV a garáží podle požadavků plynoucích ze směrnice DPP o zásadách požární ochrany pro projektování a výstavbu pražského metra;
- vhodně navrhnout a tím zamezit vzniku bludných proudů a oddělit zemní a energetické sítě;
- zkrátit budoucí stavební činnost v okolí těchto objektů a případné odhalení konstrukcí na nezbytné časové minimum;
- zásahy do OSM posoudit a schválit DPP - 850000 jednotka Technologická zařízení a OSM, projektantem specialistou na OSM, Odborem bezpečnosti OPO MHMP.

Citlivé informace o OSM nejsou veřejně dostupné a DPP je poskytuje pouze subjektům, se kterými má podepsanou smlouvu o mlčenlivost pod sankcí - Non Disclosure Agreement (NDA). V další fázi projektu je tedy nutné takovou smlouvu mezi vybraným dodavatelem a DPP uzavřít.

- Další podklady k objektům metra a OSM jsou v příloze **P05** Soutěžních podmínek.

Dopravní řešení a dopravní obsluha

Vjezd do podzemního parkingu se předpokládá z ulice Nádražní a je možné ho navrhnout přes objekty "A, B nebo C", s ohledem na celkové urbanistické a dopravní řešení, předpokládané intenzity provozu a návrh Regulace.

Objekt výpravní budovy a jižního křídla obsahuje obchodní jednotky s potřebou vytvoření normového počtu parkovacích stání pro dopravní obsluhu (podle PSP 31-116 míst). Kvůli majetkovým vztahům zadavatel předpokládá jejich umístění v podzemí administrativní budovy C (v blízkosti jižního křídla), nikoliv v objektu současné prodejny koberců (kapacita potenciálního parkoviště v tomto objektu se pro soutěžní návrh nezapočítává). Jeho budoucí využití záleží na vlastníkovi (DPP), ale je nutné do něj umožnit příjezd (předpokládá se přes objekt C).

V parkingu v 1.PP se předpokládá vjezd větších zásobovacích vozidel do archivu, skladu materiálově technického zabezpečení a dopravní obsluhy obchodních jednotek. V parkingu 2.PP (případně 3.PP) pak pouze osobních vozidel.

V parkingu 1.PP se dále požaduje bezbariérové pěší propojení na úroveň 1.PP nádražní budovy.

- Další požadavky na dopravní řešení jsou v příloze **P02** Soutěžních podmínek.

Požadavky na udržitelný rozvoj

Architektonické a technické řešení staveb by mělo být navrženo takovým způsobem, aby zohledňovalo současné trendy z hlediska udržitelného rozvoje. Jde především o úspory při stavbě, užívání i likvidaci staveb s environmentálními, sociálními a ekonomickými dopady.

Projekt bude v dalších fázích podroben kvantifikované certifikaci hodnocení kritérií trvale udržitelné stavby (např. BREEAM, Green Globes, LEED, CASBEE, HK-BEAM, NABERS, LEnSe nebo obdobný systém).

Územní plán a Pražské stavební předpisy

Platný územní plán hlavního města Prahy má řešené území uvedeno v ploše velké rozvojové území Praha-jih a platí zde stavební uzávěra.

Zákaz stavební činnosti není absolutní a existuje možnost udělení výjimky ze stavební uzávěry, pokud stavební činnost neohrozí předmět ochrany, pro který byla uzávěra vyhlášena. O povolení výjimky ze stavební uzávěry rozhoduje rada hl. m. Prahy. Žádost o projednání výjimky ze stavební uzávěry přijímá Odbor stavebního řádu magistrátu hl. m. Prahy, který tyto žádosti zpracovává a předkládá ke schválení radou hl. m. Prahy.

Zastavitelné území je mimo ÚSES a záplavové území a je navrženo s tímto funkčním využitím:

Plocha	Funkční využití
DZ/SV	<p>NÁVRHOVÝ HORIZONT / DZ - tratě a zařízení železniční dopravy, nákladní terminály</p> <p>Hlavní využití: Plochy a zařízení pro provoz železniční dopravy a terminály nákladní dopravy ve vazbě na železniční dopravu.</p> <p>Přípustné využití: Plochy, stavby a zařízení sloužící železničnímu provozu včetně provozně-technologického zázemí, zařízení sloužící vlečkovému provozu mimo areály. Stavby, zařízení a plochy pro provoz PID včetně parkovišť P + R. Stavby, plochy a zařízení pro skladování a deponování zboží a materiálu, území sloužící k překládání nákladů mezi různými druhy dopravy ve vazbě na železniční dopravu. Služební byty, klubová zařízení, obchodní zařízení, administrativní zařízení a služby, související s hlavním využitím. Zeleň, pěší komunikace a prostory, komunikace účelové, sloužící stavbám a zařízením uspokojujícím potřeby plochy vymezené daným způsobem využití, technická infrastruktura.</p> <p>Podmíněně přípustné využití: Pro uspokojení potřeb souvisejících s hlavním a přípustným využitím lze umístit: kulturní zařízení. Dále lze umístit: komunikace vozidlové, cyklistické stezky, garáže a parkovací a odstavné plochy, malé sběrné dvory. Pro podmíněně přípustné využití platí, že nebude omezeno hlavní a přípustné využití.</p> <p>Nepřípustné využití: Nepřípustné je využití neslučitelné s hlavním a přípustným využitím, které je v rozporu s podmínkami a limity stanovenými v dané lokalitě nebo je jiným způsobem v rozporu s cíli a úkoly územního plánování.</p> <p>ÚZEMNÍ REZERVA / SV - všeobecně smíšené</p> <p>Hlavní využití: Plochy pro umístění polyfunkčních staveb nebo kombinaci monofunkčních staveb pro bydlení, obchod, administrativu, kulturu, veřejné vybavení, sport a služby, při zachování polyfunkčnosti území.</p> <p>Přípustné využití: Polyfunkční stavby pro bydlení a občanské vybavení v souladu s hlavním využitím, s převažující funkcí od 2. nadzemního podlaží výše (např. bydlení či administrativa v případě vertikálního funkčního členění s obchodním parterem), obchodní zařízení s celkovou hrubou podlažní plochou nepřevyšující 8 000 m², stavby pro administrativu, kulturní a zábavní zařízení, školy, školská a ostatní vzdělávací a vysokoškolská zařízení, mimoškolní zařízení pro děti a mládež, zdravotnická zařízení, zařízení sociálních služeb, zařízení veřejného stravování, ubytovací zařízení, církevní zařízení, stavby pro veřejnou správu, sportovní zařízení, drobná nerušící výroba a služby, hygienické stanice, veterinární zařízení v rámci polyfunkčních staveb a staveb pro bydlení, čerpací stanice pohonných hmot bez servisů a opraven jako nedílná část garáží a polyfunkčních objektů, stavby, zařízení a plochy pro provoz PID, malé sběrné dvory.</p>

	<p>Drobné vodní plochy, zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace vozidlové, plošná zařízení technické infrastruktury v nezbytně nutném rozsahu a liniová vedení technické infrastruktury. Parkovací a odstavné plochy, garáže.</p> <p>Podmíněně přípustné využití: Monofunkční stavby pro bydlení nebo občanské vybavení v souladu s hlavním využitím v odůvodněných případech, s přihlédnutím k charakteru veřejného prostranství a území definovanému v ÚAP. Víceúčelová zařízení pro kulturu, zábavu a sport, obchodní zařízení s celkovou hrubou podlažní plochou nepřevyšující 20 000 m², zařízení záchranného bezpečnostního systému, veterinární zařízení, parkoviště P+R, čerpací stanice pohonných hmot, dvory pro údržbu pozemních komunikací, sběrné dvory, sběrný surovin, zahradnictví, stavby pro drobnou pěstitelskou činnost a chovatelství. Pro podmíněně přípustné využití platí, že nedojde k znehodnocení nebo ohrožení využitelnosti dotčených pozemků.</p> <p>Nepřípustné využití: Nepřípustné je využití neslučitelné s hlavním a přípustným využitím, které je v rozporu s charakterem lokality a podmínkami a limity v ní stanovenými nebo je jiným způsobem v rozporu s cíli a úkoly územního plánování.</p>
DH	<p>NÁVRHOVÝ HORIZONT / DH - plochy a zařízení veřejné dopravy</p> <p>Hlavní využití: Plochy a zařízení pro veřejnou dopravu včetně záchytných parkovišť P+R.</p> <p>Přípustné využití: Stavby, zařízení a plochy pro provoz PID, autobusová nádraží. Administrativní zařízení a služby, související s hlavním využitím. Zeleň, cyklistické stezky, pěší komunikace a prostory, komunikace účelové, technická infrastruktura. Parkovací a odstavné plochy, související s hlavním využitím.</p> <p>Podmíněně přípustné využití: Pro uspokojení potřeb souvisejících s hlavním a přípustným využitím lze umístit: ubytování a služební byty. Dále lze umístit: komunikace vozidlové, obchodní zařízení s celkovou hrubou podlažní plochou nepřevyšující 300 m². Pro podmíněně přípustné využití platí, že nebude omezeno hlavní a přípustné využití.</p> <p>Nepřípustné využití: Nepřípustné je využití neslučitelné s hlavním a přípustným využitím, které je v rozporu s podmínkami a limity stanovenými v dané lokalitě nebo je jiným způsobem v rozporu s cíli a úkoly územního plánování.</p>

- Územní plán (ÚP HMP) je veřejně dostupný na webu.
<https://app.iprpraha.cz/apl/app/vykresyUP/>
- Vybrané odstavce Pražských stavebních předpisů (PSP) jsou v příloze **P06** Soutěžních podmínek.
https://www.iprpraha.cz/uploads/assets/dokumenty/psp/psp_2018_web.pdf

Metropolitní plán

Metropolitní plán má řešené území v lokalitě Smíchovské nádraží, která je vymezena jako lokalita s hybridní strukturou.

Cílem navržených regulativů je určení prostorového uspořádání, dotvoření sítě veřejných prostranství, dokoňování čtvrtkových tříd Nádražní, Radlické, Strakonické a Svornosti, vytvoření sítě veřejné vybavenosti a parků dle navržených parametrů transformačních ploch, začlenění modernizovaných železničních tratí postupujících územím do struktury zástavby, vytvoření integrovaného přestupního uzlu a posílení propustnosti k Vltavě, která je rekreačním zázemím lokality v následujících plochách:

Plocha	Funkční využití
072	Smíchovské nádraží
Zastavitelnost	Zastavitelná stavební
Typ struktury (03)	Hybridní
Využití území	Obytné
Stabilita	Transformační

- návrh Metropolitního plánu (MP HMP) je veřejně dostupný na webu

<http://plan.iprpraha.cz/cs/metropolitni-plan>

Katastr nemovitostí

Širší řešené území pro stavbu administrativního komplexu se dotýká níže uvedených pozemků. Předpokladem realizace je vypořádání majetkových vztahů, ale soutěžní návrh je řešit nemusí.

Parcelní číslo	Vlastník	LV
5093/5	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost	1943
5093/6	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost	1943
5093/7	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost	1943
5093/8	Dopravní podnik hl. m. Prahy, akciová společnost	1943
5006/2	HLAVNÍ MĚSTO PRAHA	2838
5006/3	HLAVNÍ MĚSTO PRAHA	2838
5006/5	ČR/ Správa železnic	8786
5006/6	ČR/ Správa železnic	8786
5006/7	České dráhy, a. s.	549
5006/8	HLAVNÍ MĚSTO PRAHA	2838
5006/9	České dráhy, a.s.	549
4990/1	HLAVNÍ MĚSTO PRAHA	2838
5018/1	České dráhy, a.s.	549

- Katastrální mapa je v příloze **P03** Soutěžních podmínek.

Památková ochrana území

Řešené území se nachází v ochranném pásmu Pražské památkové rezervace a soutěžní návrh by ho měl respektovat.

Ochranné pásmo památkově chráněného území slouží k ochraně vnějšího obrazu památkové rezervace či památkové zóny, pro zajištění urbanistické a architektonické kvality jejich bezprostředního okolí nebo i pro uchování pohledových vztahů chráněného území k širšímu okolí.

Soutěžní návrh bude obsahovat dva panoramatické zákresy záměru do 3D modelu (pohledy z lokality Vyšehrad a Dívčí hrady).

- 3D model s nastavením pohledů je v příloze **P07.3** a **P07.4** Soutěžních podmínek.