

Zápis č. 1
z jednání Komise pro územní rozvoj
Rady městské části Praha 1

Datum jednání: 9. 1. 2020 (začátek: 17:00 konec: 19:00 hod)

Přítomni:

Ing. arch. T. Vích, Ing. R. Höhne, RNDr. T. Raiter, Mgr. D. Merta, Ing. K. Tabery, IR. P. V. Koch, MRE, Ing. arch. J. Sedlák, Dipl. Arch. K. Hanzlík, Ing. arch. I. Lejčar

Omluveni: Mgr. F. Kračman, Ing. arch. J. Kučera, Ing. arch. L. Burgerová, PhD., PhDr. R. Biegel, PhD.

Neomluveni: -

Částečná neúčast: Ing. arch. J. Sedlák (17-18:00)

Hosté ÚMČ P1: J. Vondroušková, Ing. V. Vaněk, Dr. A. Seelich, J. Kabelová, Mgr. V. Brož

Hosté přizvaní: Prof. K. Maier, Doc. J. Cigler, Ing. V. Vacek, Ehl – Koumar Architekti

Zapsal: Mgr. J. Brabec

Program jednání:

- 1) Schválení programu
- 2) Schválení zápisu z 13. jednání dne 5.12.2019
- 3) Termíny jednání Komise územního rozvoje MČ Praha 1 na 1. pololetí 2020
- 4) Prezentace koncepční studie Komplexní rekonstrukce zastropení nové odbavovací haly ŽST Praha hl.n., Ehl a Koumar architekti, včetně studie širších vztahů, Jakub Cigler architekti, 11.2019
- 5) Finální verze Brány Prahy, Karel Maier 12.2019

Přítomno 8 členů, omluven 1 pozdější příchod, 4 omluveno, komise je usnášeníschopná.

1) Návrh programu jednání

Předseda komise seznámil členy s návrhem programu 1. jednání KÚR.

Návrh Programu 1. jednání KÚR byl schválen.

Hlasování:

Pro: 8 Proti: 0 Zdržel se: 0

2) Schválení zápisu z 13. jednání dne 5.12.2019

Zápis z 13. jednání KÚR dne 5.12.2019 byl schválen.

Hlasování:

Pro: 7 Proti: 0 Zdržel se: 1

3) Návrh termínů jednání v 1. pololetí 2020

Na základě předchozího požadavku některých členů o prověření úterních či středečních termínů, byly navrženy středy od 17.00 v termínech 29.1., 19.2., 25.3., 22.4., 13.5., 10.6.

Mgr. D. Merta vnesl po krátké diskusi za několik členů komise protinávrh na ponechání čtvrtěných termínů – tj. 30.1., 20.2., 26.3., 23.4., 14.5. a 11.6.

Závěr: Komise územního rozvoje RMČ Praha 1 schvaluje následující termíny jednání v 1. pololetí 2020 - 30.1., 20.2., 26.3., 23.4., 14.5. a 11.6., tj. čtvrtky od 17,00 hod.

Hlasování:

Pro: 8 Proti: 0 Zdržel se: 0

4) **Prezentace koncepční studie Komplexní rekonstrukce zastropení nové odbavovací haly ŽST Praha hl.n. včetně Studie širších vztahů Hlavní nádraží Praha**

Objednatel: SŽDC s.o.

Zpracovatel: Jakub Cigler Architekti, Ehl-Koumar Architekti

Jestliže technická studie rekonstrukce zastropení nové odbavovací haly ŽST Praha hl. n. by měla zdokumentovat stávající stav a probíhající nebo připravované záměry v okolí ŽST Praha hl. n. včetně všech dopravních vazeb v různých časových horizontech, doplňující analýza od Jakub Cigler Architekti přináší komplexní pohled na probíhající a plánované investorské záměry v širším území podél severojižní magistrály a nabízí i základní principy budoucího možného řešení urbanisticky nedokončeného území. SŽDC prostřednictvím zadání těchto podkladů vyjadřuje potřebu koncepčního plánování v dotčeném území, ke které by se měla přihlásit samospráva hlavního města a provádět jej v koordinaci s klíčovými investory a se čtyřmi dotčenými městskými částmi.

Cílem studie je připravit podklady a variantní řešení, která by umožnila intenzivnější propojení ŽST Praha hl. n. s okolními veřejnými prostory a ostatními druhy veřejné dopravy a zároveň zlepšila pěší prostupnost Hlavního nádraží mezi Starým Městem, Vinohrady a Žižkovem.

Studie prověřuje možnosti využití střechy nové odbavovací haly a zlepšení jejího propojení jak s Fantovou budovou, tak s nižšími úrovněmi odbavovací haly a parkem. Dimenze veřejných prostor má odpovídat kapacitě centrálního dopravního uzlu a zároveň umožňuje oživení a rehabilitaci Fantovy budovy a předpokládané zklidnění severojižní magistrály do podoby městské třídy s tramvajovou dopravou.

Souběžně se zpracováním koncepční studie probíhá průzkum stavu betonových stropních konstrukcí nové odbavovací haly pod magistrálou (Kloknerův ústav), které v části vykazují poruchy. Na jeho základě bude upřesněna etapizace a rozsah budoucích úprav zastropení nové odbavovací haly (*pozn. v době prezentace se odhaduje dodání posudku Kloknerova ústavu na druhou polovinu ledna*).

Nová odbavovací hala je po částečné rekonstrukci (2016, Grandi Stazioni), kdy došlo k vestavbě nových obchodních ploch na úkor veřejných prostor, ve špičkách na hraně svých prostorových kapacit.

Její střecha, která je v současnosti využívána jako poloprázdné parkoviště pro auta a autobusy, neumožňuje kultivované pěší propojení s okolními plochami Vrchlického sadů a nevytváří atraktivní předpolí Fantovy budovy.

Řada nových různorodých objektů na střeše oslabuje jedinečnost původních prosklených věží. Stávající vertikální komunikace podél Wilsonovy třídy (výtahy, pevné schody) neobslouží množství cestujících se zavazadly z dálkových autobusů a z autobusů MHD. Není také atraktivně využít parter historické Fantovy budovy.

Stávající systém obslužných ramp na úroveň 1. PP haly není mezi řidiči příliš znám a boční vstupy na této úrovni jsou využívány minimálně, hlavně jako doplňující pěší propojení podél nové odbavovací haly do Vrchlického sadů. Krytý prostor pod rampami vytváří zázemí pro bezdomovce z parku.

Centrální volný prostor na úrovni 1. PP před středním podchodem je trvale plný cestujících, kteří čekají na informace o odjezdech vlaků. Na úrovni 2. PP je velkorosý prostor odbavovací haly zneprůhledněn dodatečnou vestavbou obchodu a směrem do exteriéru nepokračuje odpovídající volnou nástupní plochou.

ZÁKLADNÍ PRINCIPY NAVRHOVANÉHO ŘEŠENÍ

Krátkodobý horizont

V krátkodobém horizontu návrh předpokládá vybudování širokého přechodu mezi Fantovou budovou a střechou nové odbavovací haly a dále zlepšení prostupnosti přes stávající parkoviště na její střeše. Přechod se světelnou signalizací by měl být umístěn na osu historické budovy a odpovídajícím způsobem by měly být upraveny sousední zastávky dálkových autobusů a MHD. Došlo by tak k oživení historické budovy a zároveň by se odlehčily výtahy na druhé straně magistrály.

Pokud by bylo nutné přistoupit k opravám střechy odbavovací budovy pod magistrálou, měla by být stropní konstrukce dimenzována na výhledové vedení tramvaje před Fantovou budovou.

Návrh ve výhledu počítá s možností otáčení autobusů a aut za budovou patrových garáží ve směru k Muzeu a na druhé straně na stávajícím propojení mezi rampami klesajícími k ulici U Bulhara. Realizovat otáčení autobusů v prostoru před Hlavním nádražím v kombinaci s přechodem se světelnou signalizací není reálné.

V jednom pruhu na rampách je také možné řešit odstavná stání pro autobusy.

V kombinaci s přechodem by se měla zlepšit prostupnost pro pěší přes stávající parkoviště (odstranění zábradlí, vymezení tras pro pěší). Důstojné napojení Fantovy budovy chodníkem podél kolejí a severojižní magistrály na Vinohradskou třídu je již realizováno a mělo by být dokončeno až k Fantově budově.

Střednědobý horizont

Ve střednědobém horizontu by mělo dojít k nahrazení parkoviště na střeše nové haly přívětivější prostorem pro cestující. Navrhujeme ho proto vymežit dvěma novými objekty - pavilony, které by byly zároveň spojeny eskalátory se spodní úrovní nové odbavovací haly (2. PP). Střešní pavilony by sloužily kavárnám, občerstvení a zázemí cestujících včetně nových výtahů pro zásobování do nižších úrovní.

Prostor mezi nimi by byl zadlážděn a členěn pravidelným rastrem vzrostlých stromů se stolečky a židlemi. Spojení střechy haly s 1. PP je nově zajištěno dvěma otevřenými atrií se zelení na úrovni 1. PP.

V nich by byla nová atraktivní schodiště na střechu haly a současně by zde vznikly klidné a prosvětlené prostory pro čekající cestující.

Spolu se zrušením stávajícího parkoviště navrhujeme v další etapě prověřit možnost zrušení stávajících ramp na bocích nové odbavovací haly. To by umožnilo přímé navázání její střechy na stoupající terén Vrchlického sadů a zároveň by bylo možné využít tyto prostory na úrovni 1. a 2. PP pro přesun obchodních ploch z centra haly.

V souladu s původní koncepcí by se tak uvolnil střed haly na úrovni 2. PP pro přestupy cestujících (vazba na tramvaj ve Vrchlického sadech a metro D a „Systém segregované příměstské a městské dopravy“ v dlouhodobém výhledu) a na úrovni 1. PP pro důstojné čekací plochy před odjezdy vlaků.

Pro toto řešení bude třeba dále prověřit možnost zásobování a příjezdu ze strany od Bulhara, kde je v současnosti pod magistrálou patrové podzemní parkoviště a dvůr TSK.

Zásobování navrhujeme kapacitními nákladními výtahy umístěnými v nových pavilonech na střeše nové odbavovací haly v kombinaci s možností zásobování a příjezdu ze strany od Bulhara, kde je v současnosti pod magistrálou patrové podzemní parkoviště a dvůr TSK. Prostory pod magistrálou (a případně i část prostor pod rušenými SV rampami) je možné využít jako náhradu za rušená stání na střeše nové odbavovací haly.

Kapacitnímu zprůchodnění haly by pomohlo také ověření možnosti dalšího zvýšení kapacity stávajících eskalátorů a travelátorů v podélném směru. Navrhujeme také dále prověřit

možnost umístění eskalátorů přímo ve Fantově budově. Ty by oživily její parter a zároveň výrazně zlepšily přístup k zálivům pro dálkové autobusy a MHD před Fantovou budovou. Součástí navrhovaných úprav by měl být také nový způsob nakládání s dešťovými vodami. Ty by měly být - pokud to bude technicky a majetkoprávně možné - maximálně využity pro retenci a zálivku zeleně se vsakováním do okolního terénu a bezpečnostním přepadem do stávající kanalizace

Dlouhodobý horizont

V dlouhodobém horizontu by se měl stát z Hlavního nádraží integrovaný dopravní uzel s napojením na novou linku metra D a „Systém segregované příměstské a městské dopravy“. Napojení na metro D se podle podkladů předaných IPRem předpokládá přes stávající vestibul linky metra C (úroveň 3. PP nové odbavovací haly). Napojení na systém „Systém segregované příměstské a městské dopravy“ by mělo být podle podkladů předaných IPRem na stávající úrovni 2. PP nové odbavovací haly (výstup do Vrchlického sadů) směrem k Muzeu.

S vazbou na další systémy dopravy a dokončením železničního spojení na letiště počítáme v dlouhodobém horizontu se zrušením stání dálkových autobusů před Fantovou budovou tak, aby před ní mohl vzniknout důstojný předprostor se širokými chodníky a bylo možné lépe vyrovnat výškový rozdíl mezi úrovní 1. NP historické budovy a okolními komunikacemi. V dlouhodobém horizontu je třeba prověřit vedení tramvaje přímo před Fantovou budovou, které by mohlo umožnit rychlé propojení s Masarykovým nádražím a spolu se zklidněním SJ magistrály vrátilo historické budově její původní důstojnost. Stejně by měla být racionálně prověřena možná varianta vedení tramvaje v Opletalově ulici místo přes Vrchlického sady. Uvolnil by se tak předprostor před novou odbavovací halou a plocha sadů by zůstala celistvá. V dlouhodobém horizontu se také předpokládá možná realizace platformy nad kolejištěm Hlavního nádraží. Ta by měla přinést další zlepšení průchodnosti směrem k Vinohradům a Žižkovu, je ale třeba dále prověřit možnosti nástupu na platformu a i její navázání na úroveň budoucí zklidněné severojižní magistrály.

Domníváme se, že budoucnost nové odbavovací haly by měla být řešena současně s hledáním dalšího využití Fantovy budovy. Ta by si díky své výjimečné poloze v pásu kulturních staveb (Národní muzeum, Opera, Muzeum hlavního města Prahy nebo plánovaná filharmonie) i díky svým velkorovým reprezentačním prostorům zasloužila nové kulturní využití, které by do ní přitáhlo cestující i ostatní Pražany. Příklady ze zahraničí dokumentují úspěšné konverze nádražních budov.“ *(konec citace autorské zprávy)*

Diskuse:

Na úvod diskuse Ing. Tabery informoval o kombinaci vlastnictví střechy nové odbavovací haly stropní deska (SŽDC), nad ní hlavní město, informacích z doby rekonstrukce v éře Grandi Stazioni a nutnosti potvrdit vizi budoucí podoby Masarykova nádraží s ohledem na možný přesun jeho kapacity do podpovrchových částí žst. Hlavní nádraží.

Následně se členové shodli, že závažnou chybou města je jednak absence vize rozvoje městských funkcí v dané lokalitě a jednak i absence projektového řízení při rozvoji podobných komplexnějších území. Jestliže město absentuje s rolí nositele ústřední vize rozvoje území, následně jej „zastupují“ dílčí investorské organizace, a logicky ne vždy komplexně nebo dostatečně prospěšně pro město. Za nutné dále členové považují zřízení vhodného řídicího orgánu pro koordinaci záměrů v daném území. Neopominutelnými partnery by měly být i samosprávy dotčených městských částí Praha 1, 2, 3 a 8.

Závěr:

Komise územního rozvoje RMČ Praha 1 vítá předloženou koncepční studii zastropení odbavovací haly Hlavního nádraží včetně studie širších vztahů ze strany SŽDC jako zahájení řešení problematiky rozvoje Hlavního nádraží v územních souvislostech. Komise očekává v první řadě komplexní řešení pod patronací Hlavního města Prahy zahrnující zájmy všech účastníků celého prostoru od Vltavské po Muzeum včetně zájmů dotčených městských částí formou projektového řízení.

Hlasování:

Pro: 8 Proti: 0 Zdržel se: 1

5) Finální verze Brány Prahy

Předkladatel: OÚR MČ Praha 1

Zpracovatel: Prof. Ing. arch. K. Maier, CSc.

Předseda komise ve spolupráci se zpracovatelem okomentoval finální podobu iniciačního materiálu, který představuje pro Komisi jedno z klíčových témat a shromažďuje podklady k dalšímu rozhodování a jednání o podobě dotčeného rozvojového, příp. transformačního území.

Závěr:

Komise územního rozvoje RMČ Praha 1 doporučuje analýzu Brány Prahy od prof. Karla Maiera přijmout jako iniciační koncepční podkladový materiál pro další práci a jednání vztahující se k dotčenému území.

Hlasování:

Pro: 8 Proti: 0 Zdržel se: 0

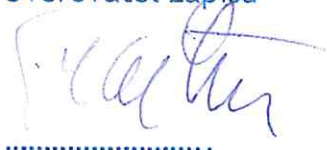
V 19:00 bylo jednání komise ukončeno.

Zápis sepsán dne: 14. 1. 2020

Předáno k ověření dne: 14. 1. 2020

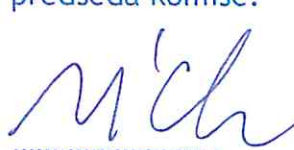
Ověřeno dne:

Ověřovatel zápisu



RNDr. Tomáš Raiter

předseda komise:



Ing. arch. Tomáš Vích