

Hlavní město Praha a Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy vyhlašuje

v souladu se zákonem č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění („ZZVZ“), zákonem č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), v platném znění („Stavební zákon“), zákonem č. 360/1992 Sb., o výkonu povolání autorizovaných architektů a o výkonu povolání autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, v platném znění („Zákon o výkonu povolání“), Soutěžním řádem České komory architektů ze dne 24. dubna 1993, v platném znění („Soutěžní řád“) a s přihlédnutím k ustanovením § 1772 až 1779 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, v platném znění

Mezinárodní architektonickou soutěž o návrh: **Vltavská filharmonie**

Soutěžní zadání

V Praze dne **20. 8. 2021**

Vyhotoveno v české a anglické jazykové verzi, rozhodná je česká verze.

Soutěžní zadání obsahuje extrakt soutěžních podmínek a soutěžní podklady, v případě rozporu jsou závazné soutěžní podmínky.

INSTITUT PLÁNOVÁNÍ A ROZVOJE HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY, příspěvková organizace
Vyšehradská 57/2077, 128 00 Praha 2
www.iprpraha.cz

OBSAH

1 O soutěži	4
1.1 Úvodní slovo	6
1.2 Současnost a vize	8
1.3 Porota soutěže	10
1.4 Extrakt soutěžních podmínek	14
2 Území	22
2.1 Širší kontext	24
2.2 Historický vývoj	32
2.3 Dnešní stav území	42
ORTOFOTO + NADHLEDY	
FOTODOKUMENTACE	
SITUACE A ŘEZY	
2.4 Navrhovaný rozvoj území	52
Územní studie	
Řezy	
Doprava	
Stavební záměry	
2.5 Řešené území	66
Vymezení řešeného území	
2.6 Limity využití území	68
Regulace	
2.7 Technické a doplňující podklady	80
MORFOLOGIE	
KLIMATICKÉ PODMÍNKY	
OCHRANA PŘED HLUKEM A VIBRACEMI	
PROTIPOVODŇOVÁ OCHRANA	
PAMÁTKOVÁ OCHRANA	
OCHRANA KRAJINY	
TECHNICKÁ INFRASTRUKTURA	
VLASTNICKÉ POMĚRY	
Územní a metropolitní plán	
3 Stavební program	96
3.1 Uživatelé	98
3.2 Stavební program	99
3.3 Technické požadavky	122
4 Seznam poskytovaných podkladů	128

0 soutěží

1.1 | ÚVODNÍ SLOVO

Zadavatel očekává, že Soutěž přinese Praze jedinečný návrh budovy Vltavské filharmonie s koncertní síní, která bude schopna dostát prvotřídním světovým standardům. Návrh, který maximálně odhalí skrytý urbanistický potenciál místa Vltavská a co nejvíce vytěží z jeho složitostí. Sladí veškeré protiklady a učiní z nich harmonický celek – pulzující veřejný prostor, který nastartuje pozitivní rozvoj celé lokality.

Doporučení Zadavatele a poroty k Soutěžnímu zadání:
Zadavatel a porota očekávají, že primární snahou všech účastníků bude Soutěžní zadání při zpracování soutěžních návrhů v co největší míře naplnit. Tvoří totiž ucelenou představu o budoucí podobě Vltavské filharmonie, která je podložena několika lety odborné práce a diskuzí s potenciálními uživateli, hlavními nájemníky a ostatními stakeholdery. Zadavatel je rovněž přesvědčen, že veškeré požadavky jsou zvoleny vhodně, s respektem ke komplexnosti zvoleného staveniště, realizovatelnosti a udržitelnosti celého projektu. Zadavatel současně účastníky Soutěže upozorňuje, že míra naplnění zadání bude jedním z kritérií hodnocení soutěžních návrhů. S úctou a respektem k práci účastníků Soutěže se však Zadavatel a porota rozhodli, že veškeré informace, požadavky a pokyny obsažené v Soutěžním zadání jsou doporučené a jejich případné nedodržení nebude důvodem jejich vyloučení ze Soutěže.

„Praha by neměla být jen skanzen, který pouze čerpá ze své bohaté historie. Nové projekty, jako je špičkový koncertní sál Vltavské filharmonie v pražských Holešovicích, jsou pro udržitelný rozvoj města nezbytné. Aktuálně se připravuje fáze projektu, jejímž hlavním cílem je pořízení projektové dokumentace nové budovy. Prvním krokem je otevřená mezinárodní architektonická soutěž, která přiláká do Prahy hvězdné architektonické týmy. Její zadání na základě Analýzy využitelnosti a výsledků participace s občany společně vypracoval tým Vltavské filharmonie (Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy a Magistrát hlavního města Prahy) se zainteresovanými stranami. Naše město potřebuje i moderní architekturu, pomocí které naše generace s velkou pokorou doplní dílo našich předků. Teď jsme opět o krok blíž k vybudování nového koncertního sálu Vltavské filharmonie a já se těším na jeho výslednou podobu!“

Zdeněk Hřib, primátor hl. m. Prahy

„Nové koncertní sály se ve 20. a 21. století staly symboly měst, čímž doplnily nebo nahradily ty již existující – katedrály, radnice, hrady, rozhledny a mrakodrapy. Význam koncertních sálů přesahuje hudební rozměr. Setkávají se zde dimenze hudby, umění, architektury, města i posluchačů. Pokud je vše v souladu, vzniká nezaměnitelná kombinace, která umožní prožít a zažít něco výjimečného. Mezinárodní architektonická soutěž je velkým krokem k tomu, aby i Praha měla moderní koncertní síň, která jí citelně chybí. Výstavbou koncertního sálu se upevní pozice Prahy jako hudebního centra a kulturní metropole. Stane se novým magnetem pro Pražany i návštěvníky hlavního města.“

Michal Sedláček, předseda poroty

„Výstavba nového koncertního sálu, o které se hovoří dlouhé roky, je důležitá nejméně ze dvou důvodů. Má potenciál posílit postavení Prahy coby jednoho z kulturních center Evropy a současně podnítit rozvoj doposud opomíjené části města. Podaří-li se vytvořit multifunkční prostor, který bude využíván jak ke kulturnímu vyžití obyvatel a návštěvníků Prahy, tak i k setkávání, získá Praha nejen moderní koncertní síň, jež odpovídá požadavkům jedenadvacátého století, ale také živý, otevřený veřejný prostor a novou architektonickou dominantu.“

Lubomír Zaorálek, ministr kultury

1.2 | SOUČASNOST A VIZE

I. DOKONALÝ NÁSTROJ

Koncertní sál pro symfonickou hudbu byl v Praze naposledy postaven před více než 100 lety. Nejmladší, Smetanova síň Obecního domu, byla otevřena koncem roku 1912. Dvořákova síň Rudolfiny vznikla dokonce již v roce 1885. I když byly oba sály rekonstruovány, stále se jedná o sály historické, které nejen že neodpovídají soudobým požadavkům na symfonickou hudbu, ale postrádají potřebný prostorový i technický standard staveb 21. století.

Přejeme si získat návrh na jedinečnou filharmonickou budovu s názvem Vltavská filharmonie, dosáhnout špičkové úrovně akustiky v hlavním koncertním sále a dokonalých prostorových a vizuálních parametrů. Nová filharmonie by měla přinést něco zásadně nového a odlišného od toho, co nabízejí stávající české koncertní sály.

II. ŽIVÉ MÍSTO

Vltavská je dnes místem neuspořádaným a velmi rušným. Je v něm ale přítomný silný potenciál městského centra, který čeká na své zformování pomocí veřejné městské stavby zásadní společenské důležitosti. Sloužit by měla jak Pražanům, tak i návštěvníkům z blízka i z daleka.

Přejeme si získat mimořádnou kulturní stavbu, a vytvořit tak centrum kulturního a společenského života, které bude místem setkávání 24 hodin denně, 7 dní v týdnu a 365 dní v roce.

III. OHNISKO

Na Vltavské se prolínají dvě části Prahy 7 – horní a dolní Holešovice. Obě se zde potkávají s řekou. V širším pojetí jde o transformační území Holešovice Bubny – Zátory, což je jeden z největších a nejdůležitějších pražských brownfieldů. Jde o místo, ve kterém se již 150 let shromažďují zásadní urbanistické impulzy, které by se mohly přeměnit do nového klíčového veřejného prostoru.

Přejeme si budovu, která svojí samotnou architektonickou kvalitou, ale i řešením okolního veřejného prostoru, završí po generace trvající úsilí o vytvoření silného místního ohniska, které spojí horní a dolní Holešovice.

IV. VERTIKÁLNÍ MĚSTO

V prostoru Vltavské je přítomno mnoho výškových úrovní, které dohromady a mezi sebou fungují nedostatečně a neefektivně. V současné podobě jsou spíše bariérami než plynulými spojnici.

Přejeme si získat mnohoúrovňový harmonický veřejný prostor, který propojí stanici metra, jeho vestibul, nábreží i všechny ostatní městské úrovně, nabídne i lákavé vyhlídky na město a integruje všechny dopravní tepny.

V. CENTRUM PRAHY

Vltavská je již po několik generací chápána jako potenciální součást širšího centra Prahy. Po dlouhá desetiletí je hledán typ veřejné stavby, která by svým významem tento potenciál naplnila a stala se zároveň jednou z celoměstských dominant.

Přejeme si, aby se Vltavská filharmonie stala významnou součástí širšího centra Prahy, byla ve spojení s historickými dominantami a odpovídala jedinečné pražské topografii.

VI. EKONOMIKA

Z mnoha zkušeností je známo, že veřejná kulturní stavba typu nového koncertního domu se může stát účinným hybatelem rozvoje lokality.

Přejeme si získat návrh, který zajistí dlouhodobou ekonomickou udržitelnost a bude stimulem pro komerční rozvoj v současné době spícího území.

VII. SPOJENÍ S VLTAVOU

Řeka Vltava je odpradáвна určujícím prvkem urbanistického uspořádání Prahy. Podél ní město vzniklo, rostlo a rozvíjelo se. Význam Vltavy je i pro další rozvoj Prahy zásadně důležitý.

Přejeme si, aby Vltavská filharmonie byla neoddělitelně a jedinečně spojena s řekou.

1.3 | POROTA SOUTĚŽE

ŘÁDNÍ ČLENOVÉ ZÁVISLÍ



HŘÍB ZDENĚK

V letech 1999–2006 vystudoval obor všeobecné lékařství na 3. lékařské fakultě Univerzity Karlovy v Praze. Během studií absolvoval v roce 2005 stáž na Tchaj-wanu. Ve společnosti MS Access vedl v roce 2007 projekt elektronického podpisu a platebního nástroje, ve Státním ústavu pro kontrolu léčiv byl v roce 2008 vedoucím sekce informatiky. Od roku 2012 je ředitelem Institutu pro aplikovaný výzkum, edukaci a řízení ve zdravotnictví. V letech 2018–2019 byl členem správní rady Všeobecné zdravotní pojišťovny. V listopadu 2018 byl zvolen primátorem Prahy.



ZAORÁLEK LUBOMÍR

V roce 1982 dokončil studia na Filosofické fakultě Univerzity Jana Evangelisty Purkyně v Brně, obor filozofie a ekonomie. Po ukončení studií pracoval v Československé televizi v Ostravě, kde působil jako dramaturg. V letech 2002–2006 byl předsedou Poslanecké sněmovny, v období 2010–2013 působil jako 1. místopředseda sněmovny. V lednu 2014 se stal ministrem zahraničních věcí a v srpnu 2019 byl uveden do funkce ministra kultury ČR. Je předsedou představenstva odborného think-tanku Masarykovy demokratické akademie.



HLAVÁČEK PETR

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 ateliér 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. Je členem České komory architektů.



ČÍŽINSKÝ JAN

Vystudoval historii a latinu na Filozofické fakultě a politologii a mezinárodní vztahy na Fakultě sociálních věd Univerzity Karlovy v Praze. Jako pedagog vyučoval historii, latinu a občanskou výchovu na Malostranském gymnáziu a přednášel hospodářské dějiny na Filozofické fakultě UK. Je zakladatelem a lídrem iniciativ Praha sobě a Praha 7 sobě. Od října 2014 je zastupitelem hlavního města Prahy a od listopadu 2014 starostou městské části Praha 7. V říjnu 2017 byl zvolen poslancem Parlamentu České republiky. Deset let vedl skautský oddíl.



KRUPAUER MARTIN

Vystudoval fakultu stavební na ČVUT a architekturu na AVU v Praze. Od roku 1989 vedl spolu s Jiřím Stříteckým ATELIER 8000 se čtyřiceti zaměstnanci, hlavním sídlem v Českých Budějovicích a pobočkou v Praze. Od roku 2012 jej vede sám. Mezi nejvýznamnější realizace ateliéru patří spolupráce s Jeanem Nouvelem na projektu Zlatý Anděl, administrativní centrum Celnice a interiér Fóra Karlín. Je členem ČKA a hostujícím architektem SKA. Je předsedou komise rady hl. m. Prahy pro vznik koncertního sálu hl. m. Prahy a vedoucím projektového týmu pro přípravu architektonické soutěže.

ŘÁDNÍ ČLENOVÉ NEZÁVISLÍ



GERO PETER

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



CUKROWICZ ANDREAS

Vystudoval fakultu architektury na Technische Universität Wien a na Akademie der Bildenden Künste Wien. V roce 1996 založil kancelář Cukrowicz Nachbaur, která sídlí ve Bregenzu. Mezi nejvýznamnější realizace patří Voralberg Museum Bregenz, Congress center Innsbruck, plavecký stadion v Dornbirnu a hasičská stanice v Götzisu. V letech 2005-2018 byl prezidentem regionálního sdružení architektů ve Voralbersku a v současnosti je členem poradních sborů pro design a architekturu ve Voralbersku a Tyrolsku. Je vítězem mezinárodní architektonické soutěže na koncertní sál v Mnichově, kde uspěl v konkurenci dalších 30 návrhů.



SEDLÁČEK MICHAL

Vystudoval fakultu architektury na VUT v Brně a školu architektury na AVU v Praze. Po studiích odešel do zahraničí, působil v New Yorku, Moskvě a Los Angeles. V ateliéru Franka Gehryho spolupracoval na projektu Walta Disney Concert Hall. V roce 2007 založil v Los Angeles pobočku architektonické firmy Aedas, která navrhla Los Angeles NFL stadium nebo Doha Sports Center v Bahrajnu. V roce 2016 zvítězil ve výběrovém řízení na ředitele Kanceláře architekta města Brna, což je hlavní koncepční pracoviště v oblasti architektury, urbanismu a tvorby města v Brně.



PLESKOT JOSEF

Vystudoval fakultu architektury ČVUT v Praze, kde také působil jako asistent na Katedře dějin a teorie architektury. Od poloviny 90. let 20. století patří mezi nejznámější české architekty a za své realizace získal řadu českých i mezinárodních ocenění. Od roku 1991 vede v pražských Holešovicích vlastní architektonickou kancelář AP ATELIER. Mezi nejvýznamnější realizace patří nově ústředí ČSOB Group, vlnařství Sonberk nebo průchod valem Prašného mostu na Pražském hradě. V roce 2014 získal titul „Architekt roku“, a to především za unikátní revitalizaci postindustriální čtvrti Dolní oblasti Vítkovic.



SAABY TINA

Vystudovala Aarhus School of Architecture a Royal Danish Academy of Fine Arts. Působila jako architektka a partnerka ve studiu Witraz Architects v Kodani, byla místopředsedkyní Dánské asociace architektů. Přednášela na Sheffield University, University of Copenhagen a také na Royal Danish Academy of Fine Arts Schools of Architecture, Design and Conservation. Od roku 2010 do roku 2019 byla městskou architektkou v Kodani. V roce 2019 působila jako urbane expert u kanceláře Gehl a založila společnost Tina Saaby Copenhagen. Je čestnou členkou v Association of German Architects, BDA a The Academy of Urbanism, UK.



STEINBACHOVÁ MARCELA

Architekturu vystudovala na Vysoké škole uměleckoprůmyslové v Praze a na Akademii výtvarných umění v Praze, absolvovala také bakalářské studium na Institutu základů vzdělanosti Univerzity Karlovy (dnes Fakulta humanitních studií). Od roku 2001 vede spolek Kruh, se kterým pořádá přednášky architektů, akci Den architektury a festival Film a architektura. Založila také architektonickou kancelář Skupina, která stojí například za interiéry kina Světozor, klubu Roxy nebo domem ve švýcarském Mohren. V roce 2016 získala ocenění „Architekt roku“.

NÁHRADNÍCI, ZÁVISLÁ ČÁST

BROŽ LUBOMÍR

Vystudoval Vysokou školu ekonomickou v Praze. V roce 2018 byl zvolen do zastupitelstva hlavního města Prahy a současně do zastupitelstva městské části Praha 5. Od roku 2020 zastává funkci místostarosty s gescí veřejné prostranství a životní prostředí. Na Praze 5 je také členem Komise kulturní a obnovy památek, místopředsedou Komise legislativní a právní a členem Komise podpory podnikání a zahraničních vztahů.

GROSS MARTIN

Absolvoval Vysokou školu ekonomickou v Praze. Je zástupcem vedoucího projektového týmu Vltavská filharmonie a zakládajícím členem Spolku pro výstavbu nového koncertního sálu v Praze, jehož je aktuálně místopředsedou. Jako konzultant se v minulosti podílel např. na výstavbě a přípravě provozu pražské O2 arény nebo na přípravě a výstavbě multifunkčního sálu Fórum Karlín.

MAREČEK DAVID

Je český hudební pedagog a manažer, od února 2011 generální ředitel České filharmonie. Vystudoval brněnskou konzervatoř v oborech klavír a dirigování, magisterské studium na Janáčkově akademii múzických umění v oboru klavír a doktorandské studium v oboru interpretace a teorie interpretace.

SOBOTKA DANIEL

Vystudoval Vysokou školu ekonomickou v Praze, Fakultu mezinárodních vztahů. Působil mj. jako poradce intendanta festivalu Schleswig – Holstein Musik Festival v Lübecku. Předsedal Poradnímu sboru primátora hl. města Prahy pro kulturní politiku. Roku 2013 se stal ředitelem Symfonického orchestru hlavního města Prahy FOK.

BURGEROVÁ LENKA

Je architektka a historička. V současnosti zastává funkci místostarostky městské části Praha 7, zároveň vyučuje vývoj urbanismu a další urbanistická témata na FF UJEP v Ústí nad Labem a na FA ČVUT a FF UK v Praze. Podílí se na několika neziskových projektech, které se věnují propagaci a záchraně architektonického a uměleckého dědictví.

HAINC JAROMÍR

Autorizovaný architekt, urbanista a vědecko-výzkumný pracovník na ČVUT. Od roku 2012 pracuje na Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy, kde se podílel na vzniku Metropolitního plánu Prahy, nyní působí na pozici ředitele Sekce detailu města.

NĚMEČEK MILAN

Vystudoval Pedagogickou fakultu J. E. Purkyně v Ústí nad Labem a Vysokou školu uměleckoprůmyslovou v Praze, obor architektura a design. Osm let řídil na Ministerstvu kultury odbor umění, literatury a knihoven. V současné době zastává pozici náměstka ministra kultury pro řízení Sekce živého umění a je pověřen řízením Státního fondu kultury.

SVOBODA BOHUSLAV

Je český lékař a politik. V letech 2010–2013 zastával funkci primátora hl. m. Prahy. Od roku 2013 vykonává funkci poslance Parlamentu České republiky. V Poslanecké sněmovně je mj. také členem výboru pro vědu, vzdělání, kulturu, mládež a tělovýchovu.

CHABR JAN

Vystudoval politologii a mezinárodní vztahy na Fakultě sociálních věd UK. Od roku 2018 je zastupitelem hlavního města Prahy a radním pro správu majetku. Dále působí jako předseda Komise Rady hl. m. Prahy pro městský mobiliář a Inventarizační komise.

MAHRIK VIKTOR

Je zastupitelem hlavního města Prahy a uvolněný předseda výboru pro majetek, majetkové podíly a podporu podnikání zastupitelstva hlavního města Prahy. Zároveň jako člen působí v dopravním výboru zastupitelstva hlavního města Prahy a je členem Komise Rady hlavního města Prahy pro majetek a pro městský mobiliář.

SCHEINHERR ADAM

Vystudoval strojní inženýrství a fyziku v Česku a ve Francii. Od roku 2018 je zastupitelem hlavního města Prahy a v současné době zastává pozici náměstka primátora hlavního města Prahy pro oblast dopravy. V Ústavu jaderného výzkumu v Řeži působí na projektu OSN za celosvětové snížení hrozby použití jaderných zbraní.

TŘEŠTÍKOVÁ HANA

Vystudovala obor produkce na Filmové a televizní fakultě Akademie múzických umění v Praze. Od roku 2018 vykonává funkci radní hlavního města Praha pro oblast kultury, památkové péče, výstavnictví a cestovního ruchu a zároveň v současné době zastává post místostarostky městské části Praha 7.

VESELÝ JAKUB

Vystudoval management firem na Vysoké škole ekonomické a managementu v Praze. Od roku 2019 zastává pozici člena dozorčí rady společnosti Obecní dům, a.s. V současnosti působí jako člen Komise Rady hl. m. Prahy pro vznik koncertního sálu hl. m. Prahy.

VYHNÁNEK PAVEL

Je český politik a ekonom. Ekonomii vystudoval na univerzitě v Boloni a v Norimberku a následně pracoval v bankovníctví. V roce 2014 byl zvolen do zastupitelstva městské části Prahy 7, kde se stal místostarostou pro oblast financí, veřejných zakázek a investic. Od roku 2018 zastává funkci náměstka primátora hlavního města Prahy pro oblast financí a rozpočtu. Do jeho gesce patří také Pražská tržnice, Výstaviště Praha a Kongresové centrum Praha.

WOLF JAN

Vystudoval obor strojní technolog na Střední průmyslové škole na Praze 10. Od roku 2014 je zastupitelem hlavního města Prahy a v současné době předsedá Výboru pro kulturu, výstavnictví, cestovní ruch a zahraniční vztahy ZHMP.

NÁHRADNÍCI, NEZÁVISLÁ ČÁST**BĚLOR ROMAN**

Vystudoval Fakultu elektrotechnickou ČVUT. V letech 1990-2001 byl manažerem a následně ředitelem Symfonického orchestru hlavního města Prahy FOK. Od roku 2001 je ředitelem festivalu Pražské jaro. Za podíl na kulturní spolupráci s Francií byl jmenován Rytířem (1995) a Důstojníkem (2011) Řádu umění a literatury Francouzské republiky. V roce 2012 se stal členem rady Mezinárodního fondu na podporu kultury UNESCO. Od roku 2012 je předsedou Spolku pro výstavbu nového koncertního sálu v Praze.

LÁBUS LADISLAV

Absolvent stavební fakulty ČVUT, oboru architektura. Od roku 1990 vyučuje na Fakultě architektury v Praze, kde byl jmenován docentem a profesorem a od roku 2014 zde působí jako děkan. V roce 1991 založil svůj vlastní architektonický atelier Lábus.

ELLIS ADRIAN

Od roku 1991 ředitel společnosti AEA Consulting a od roku 2013 ředitel Global Cultural Districts Network, sítě pro spolupráci lidí a organizací zodpovědných za plánování, vedení a provoz kulturních čtvrtí po celém světě. Pracoval ve vrcholovém managementu a jako člen představenstva v muzeích a v oblasti divadelního umění a jako strategický konzultant pro přední klienty v kulturním, veřejném a obchodním sektoru po celém světě.

LUND NIELS ERIK

Specialista konzultací projektů v oblasti hudebních představení a jejich zařízení, jako jsou koncertní sály, nahrávací studia a zkušebny. Dlouhodobě pracuje pro Danmarks Radio. V letech 2015-2018 řídil projekt obnovy koncertního sálu Sydney Opera House.

FIŠER MICHAL

Vystudoval ČVUT, Fakultu architektury a Akademii výtvarných umění – Školu architektury prof. Emila Přikryla. Praxi absolvoval v Amsterdamu (One architecture), v Berlíně (Müller-Reimann Architekten). V Praze pracoval v AP atelieru, Atelieru M1 a Alt atelieru. V roce 2002 založil vlastní atelier, platforma
t ř i a r c h i t e k t i.

SALZMANN KLÁRA

Je krajinářská architektka a pedagožka Fakulty architektury ČVUT. Dlouhodobě se zabývá plánováním krajiny a hledáním společných řešení pro přírodu, kulturní krajinu a všechny živé tvory na zemi včetně lidstva.

1.4 EXTRAKT SOUTĚŽNÍCH PODMÍNEK

(ROZHODNÁ VERZE JE V SOUTĚŽNÍCH PODMÍNKÁCH)

ZADAVATEL

Hlavní město Praha se sídlem Mariánské náměstí 2/2, 110 01 Praha 1, Česká republika, IČO: 000 64 581, zastoupené odborem hospodaření s majetkem hlavního města Prahy a Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, se sídlem Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2, Česká republika, IČO: 708 83 858 uzavřely dne 10.12.2020 smlouvu o společném zadávání veřejných zakázek v rámci projektu Vltavská filharmonie, na jejímž základě zastupuje výše uvedené Zadavatele v této Soutěži:

Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace

Sídlo: Vyšehradská 57, 128 00 Praha 2, Česká republika
IČO: 708 83 858
DIČ: CZ70883858
Zastoupený: Ondřejem Boháčem, ředitelem

IDENTIFIKAČNÍ ÚDAJE ZPRACOVATELE SOUTĚŽNÍCH PODMÍNEK A SOUTĚŽNÍHO ZADÁNÍ**Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace**

a

HAVEL & PARTNERS s.r.o., advokátní kancelář

Sídlo: Na Florenci 2116/15, 110 00 Praha 1
IČO: 264 54 807
DIČ: CZ26454807
Zastoupená: Josefem Hlavičkou, jednatelem

SEKRETÁŘ SOUTĚŽE**Kulhánková Kamila**

[REDAKCE] / kamila.kulhankova@havelpartners.cz
Hlavní kontaktní osoba pro porotce Soutěže a pro přizvané odborníky poroty Soutěže.

Do konce lhůty pro podání soutěžních návrhů je i hlavní kontaktní osobou pro účastníky Soutěže.

Po podání soutěžních návrhů nebudou dále účastníci Soutěže se Sekretářem Soutěže komunikovat; po podání soutěžních návrhů mohou své dotazy účastníci vznášet vůči Zadavateli a Zadavatel vůči účastníkům pouze prostřednictvím Profilu Zadavatele. Profil Zadavatele obsluhuje Důvěryhodná osoba.

DŮVĚRYHODNÁ OSOBA**Selingerová Anežka**

[REDAKCE] / anezka.selingerova@havelpartners.cz
Po vyhlášení Soutěže není v jakékoliv komunikaci s porotou, přizvanými odborníky poroty Soutěže a neúčastní se žádného zasedání poroty. Je vázána mlčenlivostí ohledně jakékoliv identifikace účastníků Soutěže až do rozhodnutí poroty o výběru nejvhodnějších návrhů.

PŘEZKUSOVATELÉ SOUTĚŽNÍCH NÁVRHŮ**Vodák Miroslav****Zdvihal Tomáš****PROJEKTOVÝ TÝM SOUTĚŽE VLTAVSKÁ FILHARMONIE**

Krupauer Martin / vedoucí projektového týmu a hlavní manažer
Gross Martin / projektový manažer
Habrová Monika / projektový manažer, koordinátor projektu za IPR Praha
Hrubešová Petra / projektový manažer, člen projektového týmu, IPR Praha

ODBORNÍ ASISTENTI SOUTĚŽNÍ POROTY VE VZTAHU K SOUTĚŽNÍMU ZADÁNÍ**Gabaš Michal****Beránek Tomáš****Havlová Magdalena****WEB SOUTĚŽE**

www.vltavskafilharmonie.cz/

PŘEDMĚT SOUTĚŽE

Předmětem Soutěže je zpracování architektonického návrhu pro účely budoucí výstavby koncertního sálu v rámci soudobého hudebního centra, které by splňovalo světové standardy (akustické, kapacitní, dispoziční, technické, architektonické a urbanistické) a zároveň potvrzovalo pověst Prahy, která je kulturní metropolí a symbol české hudební tradice. Budova Vltavské filharmonie v Praze by měla mimo jiné mít celkem tři sály: hlavní – koncertní pro cca 1 800 diváků, malý sál pro komorní hudbu s kapacitou cca 700 míst a multifunkční pro ostatní žánry a typy akcí s kapacitou až 500 míst.

NÁSLEDNÁ ZAKÁZKA

Zadavatel má v úmyslu v návaznosti na Soutěž zadat v JŘBU Následnou zakázku, jejímž předmětem bude zpracování

následujících výkonových fází služeb při zpracování projektové dokumentace v souladu se Standardy služeb architekta:

- FS 1 – Příprava projektu
- FS 2 – Dopracování soutěžního návrhu (zhotovení architektonické studie) ve vztahu k celému řešenému území (nejen k řešené parcele) a v podrobnosti DÚR – řešené území viz **PO1** Soutěžních podmínek
- FS 3 – Projekt pro umístění stavby
- FS 4 – Projekt pro povolení stavby
- FS 5 – Projekt pro provádění stavby
- FS 6 – Soupis prací a dodávek
- FS 7 – Autorský dozor
- FS 8 – Projekt interiéru

PŘEDPOKLÁDANÁ HODNOTA NÁSLEDNÉ ZAKÁZKY

Předpokládaná hodnota Následné zakázky činí 490.000.000,- Kč bez DPH (cca EUR 19.230.769 při kurzu EUR 1 = CZK 25,480/ USD 22.859.809 při kurzu USD 1 = CZK 21,435).

PŘEDPOKLÁDANÁ VÝŠE INVESTIČNÍCH NÁKLADŮ

Předpokládané investiční náklady na stavební realizaci jsou 4,9 mld Kč bez DPH (cca EUR 192.307.692 při kurzu EUR 1 = CZK 25,480/ USD 228.598.087 při kurzu USD 1 = CZK 21,435).

Zadavatel očekává, že účastník připraví soutěžní návrh tak, aby předpokládané stavební náklady budoucí stavby nepřesáhly 4,9 mld. Kč bez DPH. Výše předpokládaných investičních nákladů na stavební realizaci odpovídá cenové úrovni k lednu 2021 a stavebnímu programu cca 49 800 m² (36 300 m² hlavní stavební program budovy + 13 500 m² podzemní parking) + 4 500 m² veřejný prostor. Tedy stavební náklady zahrnují náklady na kompletní stavbu budovy filharmonie včetně bezprostředně přiléhajícího veřejného prostoru (na parcele) a jejího dopravního a infrastrukturního napojení na její okolí. Předpokládaná výše investičních nákladů na stavební realizaci Vltavské filharmonie naopak nezahrnuje náklady na úpravu nábřeží, vestibulu metra a na další úpravy mimo předmětnou parcelu a zároveň nezahrnuje ani převedení základní automobilové dopravy přes řešené území (vč. převedení dopravy na nábřeží).

Předpokládaná výše investičních nákladů na stavební realizaci bude znovu prověřena na základě zhotovené architektonické studie (FS2).

PODMÍNKY ÚČASTI V SOUTĚŽI

Kdo se může zúčastnit soutěže je podrobně uvedeno v odstavci 4 soutěžních podmínek.

Zadavatel upozorňuje, že:

Účastníci, kteří budou vyzváni k podání soutěžního návrhu, budou povinni v rámci soutěžního návrhu předložit rozšířený seznam členů realizačního týmu (nad rámec odst. 4.1.4 Soutěžních podmínek) a v tomto seznamu členů realizačního týmu prokázat, že se na zpracování soutěžního návrhu podílela osoba, která bude zastávat pozici „akustik“.

Další podrobnosti a požadavky jsou uvedeny v Soutěžních podmínkách.

PODMÍNKY ÚČASTI V JŘBU

Jaké jsou podmínky pro účast v JŘBU je uvedeno v odst. 4.5 Soutěžních podmínek.

Zadavatel upozorňuje, že bude požadovat, aby se realizační tým účastníka v JŘBU rozšířil, a to v souladu s výše uvedeným odstavcem.

VYZVÁNÍ ÚČASTNÍCI

Zadavatel vyzve k přímé účasti v Soutěži (k předložení soutěžního návrhu) následující účastníky:

1. **DILLER SCOFIDIO + RENFRO**, 601 W. 26th Street, Suite 1815 New York, NY 10001, USA
2. **Snøhetta**, Akershusstranda 21, Skur 39, N-0150 Oslo, Norsko
3. **Ateliers Jean Nouvel**, 10 City of Angoulême 75011 Paris, Francie
4. **David Chipperfield Architects Gesellschaft von Architekten GmbH**, Joachimstrasse 11, 10119 Berlin, Německo
5. **SANAA**, 7-A Shinagawa-Soko 2-2-35 Higashi-Shinagawa-Ku, 140 Tokio, Japonsko

Vyzvaní účastníci potvrdí Zadavateli svůj zájem o účast v Soutěži prostřednictvím potvrzení účasti.

Potvrzení účasti podávají vyzvaní účastníci prostřednictvím Profilu Zadavatele.

Lhůta pro podání potvrzení účasti je stanovena do: 30. 9. 2021 do 15:00 hodin CET.

ŽÁDOST O ÚČAST A PORTFOLIO

Účastníci, kteří mají zájem o účast v Soutěži, předloží Zadavateli žádost o účast a portfolio.

Podrobné požadavky jsou uvedeny v odstavci 5 soutěžních podmínek.

Žádost o účast podávají účastníci formou vyplněného vzoru žádosti o účast, který tvoří přílohu **P19** Soutěžních podmínek.

Portfolio podávají účastníci formou vyplněného vzoru portfolio, který tvoří přílohu **P21** Soutěžních podmínek.

Žádost o účast i portfolio podávají účastníci prostřednictvím Profilu Zadavatele.

Lhůta pro podání žádosti o účast a portfolio je stanovena do: **30. 9. 2021 do 15:00 hodin CET.**

Zadavatel upozorňuje účastníky, že pro účely podání potvrzení účasti / žádosti o účast a portfolio v elektronické podobě musí být účastníci na Profilu Zadavatele registrováni. Zadavatel upozorňuje, že proces registrace (zejména zahraničním účastníkům) může trvat několik pracovních dní. Zadavatel důrazně doporučuje proces registrace na Profilu Zadavatele účastníkům učinit co nejdříve. Zároveň Zadavatel doporučuje účastníkům neodkládat podání potvrzení účasti/ žádosti o účast a portfolio na úplný konec lhůty pro podání potvrzení účasti/ žádosti o účast a portfolio (z důvodu možných technických komplikací).

Zadavatel doporučuje při podání potvrzení účasti/ žádosti o účast a portfolio v elektronické podobě postupovat v souladu s přílohou **P18** Soutěžních podmínek.

CENY

1. cena 3.057.600,- Kč (~ EUR 120.000/ USD 142.645)
2. cena 2.038.400,- Kč (~ EUR 80.000/ USD 95.097)
3. cena 1.274.000,- Kč (~ EUR 50.000/ USD 59.436)
4. cena 1.019.200,- Kč (~ EUR 40.000/ USD 47.548)
5. cena 891.800,- Kč (~ EUR 35.000/ USD 41.605)

NÁHRADY VÝLOH SPOJENÝCH S ÚČASTÍ V SOUTĚŽI

Zadavatel vyplátí každému účastníkovi, který v Soutěži podal soutěžní návrh, jenž byl porotou posouzen a hodnocen a zároveň **nebyl oceněn soutěžní cenou** náhradu výloh ve výši 649.740,- Kč (~ EUR 25.500/ USD 30.312).

SOUTĚŽNÍ NÁVRH

Podrobné požadavky a doporučení k odevzdání soutěžních návrhů jsou popsány v odstavci 7 Soutěžních podmínek.

Soutěžní návrh bude obsahovat:

1. grafickou část soutěžního návrhu (odst. 7.2. Soutěžních podmínek);
2. fyzický model (odst. 7.3 Soutěžních podmínek);

3. textovou část soutěžního návrhu (odst. 7.4. Soutěžních podmínek);
4. přílohy textové části soutěžního návrhu v následujícím rozsahu:
 - zmenšené náhledy panelů (grafická část soutěžního návrhu; odst. 7.4. Soutěžních podmínek);
 - vyplněnou tabulku bilancí (odst. 7.4. Soutěžních podmínek);
 - vyplněnou tabulku odhadu stavebních nákladů (odst. 7.4. Soutěžních podmínek);
 - dokument „nezávazná nabídková cena za plnění Následné zakázky“ (odst. 7.4. Soutěžních podmínek).

Soutěžní návrh bude dále obsahovat:

1. dokument „autor“ (odst. 7.5. Soutěžních podmínek);
2. dokument „kontakt“ (odst. 7.5. Soutěžních podmínek);
3. dokument „seznam členů realizačního týmu“ (odst. 7.5. Soutěžních podmínek);
4. dokument „Prohlášení o daňovém domicilu“ (odst. 7.5. Soutěžních podmínek).

Účastník předloží veškeré části soutěžního návrhu v českém a anglickém jazyce. Zároveň účastník vždy zvolí, kterou z uvedených jazykových verzí považuje za primární s tím, že v případě rozporů mezi jednotlivými jazykovými verzemi soutěžního návrhu bude rozhodná ta jazyková verze soutěžního návrhu, která byla účastníkem označena za primární.

NÁLEŽITOSTI OBSAHU A USPOŘÁDÁNÍ GRAFICKÉ ČÁSTI SOUTĚŽNÍHO NÁVRHU

Podrobné požadavky a doporučení k odevzdání soutěžních návrhů jsou popsány v odstavci 7.2. soutěžních podmínek.

Zadavatel upozorňuje, že grafickou část je třeba podat fyzicky i elektronicky.

Zadavatel požaduje, aby účastník předložil grafickou část soutěžních návrhů na 7 panelech (+ případně 1 rezervní panel), přičemž doporučuje respektovat jejich rozvržení a obsah tak, jak je stanoveno níže:

Panel 1: Formát A0

- Anotace návrhu, popř. doplňující text
- Situace širších vztahů, 1:5000
- Situace řešeného území, 1:2000
- Axonometrie (doporučený pohled dle přílohy **P14** Soutěžních podmínek)
- Vizualizace 1 – předepsaná, pohled z Hlávka mostu dle přílohy **P14** Soutěžních podmínek

- Schéma: Koncept návrhu
- Schéma: Koncepce hlavního sálu
- Schéma: Strukturální koncept, založení stavby a sálů
- Schéma: Dopravní řešení a napojení stavby

Panel 2-4: Formát AO

Hlavní půdorysy tj.:

- | | |
|---|-------|
| • Půdorys parteru (vstupního podlaží) | 1:350 |
| • Půdorys podlaží se vstupem do hlavního sálu | 1:350 |
| • Půdorys podzemního podlaží | 1:350 |
| • Půdorys s vyhlídkovou terasou/střechou | 1:350 |
| • Vedlejší půdorysy | 1:500 |

Panel 5: Formát AO

- | | |
|-----------|-------|
| • Pohledy | 1:350 |
|-----------|-------|

Panel 6: Formát AO

- Řezopohledy (min. 2, příčný a podélný budovou a celou parcelou) 1:350
- Detail fasády 1:50
- Schéma provozu (specifikace dle přílohy **P15** Soutěžních podmínek) - V rámci schématu budou jednotlivé funkční plochy v budově barevně odlišeny dle přílohy **P15** Soutěžních podmínek
- Popř. další schémata dle uvážení účastníků

Panel 7: Formát AO

- Vizualizace 2 – předepsaná, dálkový pohled dle přílohy **P14** Soutěžních podmínek
- Vizualizace 3 – exteriér, dle uvážení účastníků
- Vizualizace 4 – interiér, hlavní sál
- Vizualizace 5 – interiér, foyer
- Vizualizace 6 – dle uvážení účastníků

Panel 8: (Rezervní) Formát AO

- Nepovinný panel, obsah dle uvážení účastníků
- **Tento panel nebude obsahovat vizualizace nad rámec doporučeného počtu vizualizací!**

Zadavatel doporučuje grafickou část soutěžního návrhu odevzdat na panelech z lehkého materiálu pro výstavní účely (např. Kapa deska nebo Forex) nebo pro účely zaslání poštou na formátech AO stočených do tubusu. Zadavatel pak zajistí nalepení grafické části na lehkou podložku vlastními silami. Zadavatel doporučuje zvolit velikost panelů – AO, orientace nastojato.

Zadavatel doporučuje uspořádat jednotlivé soutěžní panely dle přílohy **P13** Soutěžních podmínek.

INFORMACE KE ZHOTOVENÍ VKLÁDACÍHO FYZICKÉHO MODELU

Zadavatel upozorňuje, že fyzický model je třeba podat fyzicky.

Zadavatel požaduje, aby účastník zhotovil vkládací fyzický model libovolnou technikou v bílé barvě, neprůhledný v měřítku 1:500 a upevnil jej na pevnou desku. Měřítko je důležité dodržet zejména kvůli měřítku vkládací platformy modelu. Účastník na spodní stranu pevné desky, na které bude model umístěn, nalepí zmenšený panel 1 (grafická část soutěžního návrhu) vytisknutý na běžný kancelářský papír.

Podklad pro zhotovení fyzického modelu tvoří přílohu **P16** Soutěžních podmínek.

NÁLEŽITOSTI OBSAHU A USPOŘÁDÁNÍ TEXTOVÉ ČÁSTI

Podrobné požadavky a doporučení k odevzdání soutěžních návrhů jsou popsány v odst 7.4 Soutěžních podmínek.

Zadavatel požaduje, aby účastník předložil textovou část soutěžních návrhů na maximálně 10 stranách (pro vyloučení pochybností Zadavatel uvádí, že do počtu 10 stran se nezapočítávají přílohy textové části), přičemž doporučuje respektovat níže uvedený obsah textové části:

V textové části bude kladen důraz zejména na:

Architektonické a konstrukční řešení, řešení prostorové a stavební akustiky, řešení opatření proti šíření vibrací a na dopravní řešení.

Textová část:

- Anotace návrhu (500 znaků včetně mezer)
- Vysvětlení návrhu ve vztahu k požadavkům a cílům Soutěže
- Popis urbanistického řešení (včetně koncepce dopravy a napojení objektu na okolní infrastrukturu)
- Popis řešení veřejného prostranství a nábřeží
- Popis architektonického a materiálového řešení, koncepce návrhu
- Popis koncepce a řešení akustiky, včetně popisu technického řešení budovy a aplikovaných opatření pro zamezení šíření vibrací a hluku
- Popis konstrukční řešení vč. statického schéma a řešení obvodového pláště
- Popis provozu a funkčních vazeb, scénář prohlídkové trasy budovy
- Energetické a technologické řešení, větrání a vnitřní klima, větrání a vnitřní klima, TZB/ MEP, včetně popisu udržitelnosti a ekologičnosti navrženého řešení
- Součástí zprávy mohou být schémata vysvětlující návrh – sloužící k lepšímu pochopení a vysvětlení řešení

- Součástí textové zprávy nemají být jakékoliv vizualizace

Přílohy textové části

- Zmenšené náhledy panelů (grafické části soutěžních návrhů)
- Vyplněná tabulka bilancí (vzor dle přílohy P23 Soutěžních podmínek)
- Vyplněná tabulka odhadu stavebních nákladů (vzor dle přílohy P29 Soutěžních podmínek)
- Vyplněný dokument „Nezávazná nabídková cena za plnění Následné zakázky“ dle přílohy P27 Soutěžních podmínek

Zadavatel doporučuje textovou část soutěžního návrhu odevzdat ve formátu A4, velikost písma 11, písmo Arial. Maximální rozsah textové části je 10 stran.

DALŠÍ SOUČÁSTI SOUTĚŽNÍHO NÁVRHU

Podrobné požadavky a doporučení k odevzdání soutěžních návrhů jsou popsány v odstavci 7.5 Soutěžních podmínek.

- Dokument „kontakt“: dle vzoru P25 Soutěžních podmínek
- Dokument „autor“: dle vzoru P26 Soutěžních podmínek
- Dokument „Seznam členů realizačního týmu – viz odst. 4.4.1 Soutěžních podmínek“: dle vzoru P24 Soutěžních podmínek
- Dokument „Prohlášení o daňovém domicilu“: dle vzoru P28 Soutěžních podmínek

NÁLEŽITOSTI OZNAČENÍ SOUTĚŽNÍHO NÁVRHU

Podrobné požadavky a doporučení k odevzdání soutěžních návrhů jsou popsány v odstavci 7.6 Soutěžních podmínek.

Grafická a textová část soutěžního návrhu budou označeny následovně:

- a) v pravém dolním rohu opatřeny rámečkem 3 x 3 cm, do kterého Sekretář soutěže vyznačí identifikační číslo návrhu;
- b) v dolní části uprostřed označeny textem „**VLTAVSKÁ FILHARMONIE/ VLTAVA PHILHARMONIC HALL**“;
- c) platí pouze pro grafickou část: v levém dolním rohu rámečkem 3 x 3 cm, do kterého účastník umístí pořadové číslo části návrhu dle vzoru – viz P13 Soutěžních podmínek.

PODMÍNKY ANONYMITY SOUTĚŽNÍHO NÁVRHU

Soutěžní návrhy budou prezentovány anonymně. Žádná část soutěžního návrhu (s výjimkami výslovně uvedenými v Soutěžních podmínkách) nesmí obsahovat jméno a podpis

účastníka či heslo ani jinou grafickou značku, která by mohla vést k identifikaci účastníka a/nebo autora soutěžního návrhu (není-li s účastníkem totožný) a tím k porušení anonymity soutěžních návrhů.

ZPŮSOB PODÁNÍ SOUTĚŽNÍHO NÁVRHU

Podrobné požadavky a doporučení k odevzdání soutěžních návrhů jsou popsány v odstavci 8 Soutěžních podmínek.

PODÁNÍ SOUTĚŽNÍHO NÁVRHU VE FYZICKÉ PODOBĚ

Účastník podává ve fyzické podobě pouze **grafickou část soutěžního návrhu** (viz odst. 7.2. Soutěžních podmínek) a **fyzický model** (viz odst. 7.3. Soutěžních podmínek).

Soutěžní návrh podávaný ve fyzické podobě by měl účastník ve vlastním zájmu vložit do pevného a zalepeného obalu chránícího návrh proti poškození a zabezpečeného proti otevření s nápisem „**NEOTEVÍRAT – SOUTĚŽNÍ NÁVRH – VLTAVSKÁ FILHARMONIE/ VLTAVA PHILHARMONIC HALL**“.

PODÁNÍ SOUTĚŽNÍHO NÁVRHU V ELEKTRONICKÉ PODOBĚ

Soutěžní návrh v elektronické podobě odevzdává účastník prostřednictvím Profilu Zadavatele, a to v níže uvedeném rozsahu:

Grafickou část soutěžního návrhu (viz odstavec 7.2 Soutěžních podmínek)

- grafická část soutěžního návrhu ve formátu .pdf (upřednostňujeme vektorový formát .pdf)
- všechny výkresy z grafické části soutěžního návrhu zvlášť ve formátu .pdf
- vizualizace a schémata z grafické části soutěžního návrhu zvlášť ve formátu .pdf

Textovou část soutěžního návrhu (viz odst. 7.4 Soutěžních podmínek)

- ve formátu .pdf a zároveň ve formátu .doc/.docx
- přílohy textové části ve formátu .pdf a zároveň ve formátu .doc/.docx
- příslušné přílohy textové části (tabulky) ve formátu .xls/.xlsx

Další součásti soutěžního návrhu (viz odstavec 7.5 Soutěžních podmínek)

- ve formátu .pdf a zároveň ve formátu .doc/.docx

ZÁKLADNÍ TERMÍNY SOUTĚŽE

- Podání potvrzení o účasti/ žádosti o účast a portfolia do 30. 9. 2021 do 15:00 hodin CET
- Předpokládaný termín rozeslání výzvy k podání návrhů v soutěži cca 25. 10. 2021
- Prohlídka soutěžního místa 2. 11. 2021 ve 14:00 hodin CET
- Vysvětlení věcné části Soutěžních podmínek pro účely podání soutěžního návrhu pro účely kolokvia: žádost o vysvětlení může být podána nejpozději do 6. 12. 2021
- KOLOKVIUM – předpokládaný termín zodpovězení hlavních technických dotazů k soutěži 20. 12. 2021
- Odevzdání soutěžních návrhů do 15. 3. 2022 do 15:00 hodin CET
- Hodnotící zasedání poroty předpokládáme v dubnu 2022
- Vyhlášení výsledků předpokládáme v květnu 2022
- Veřejná výstava soutěžních návrhů bude následovat

SEZNAM SOUTĚŽNÍCH PODKLADŮ

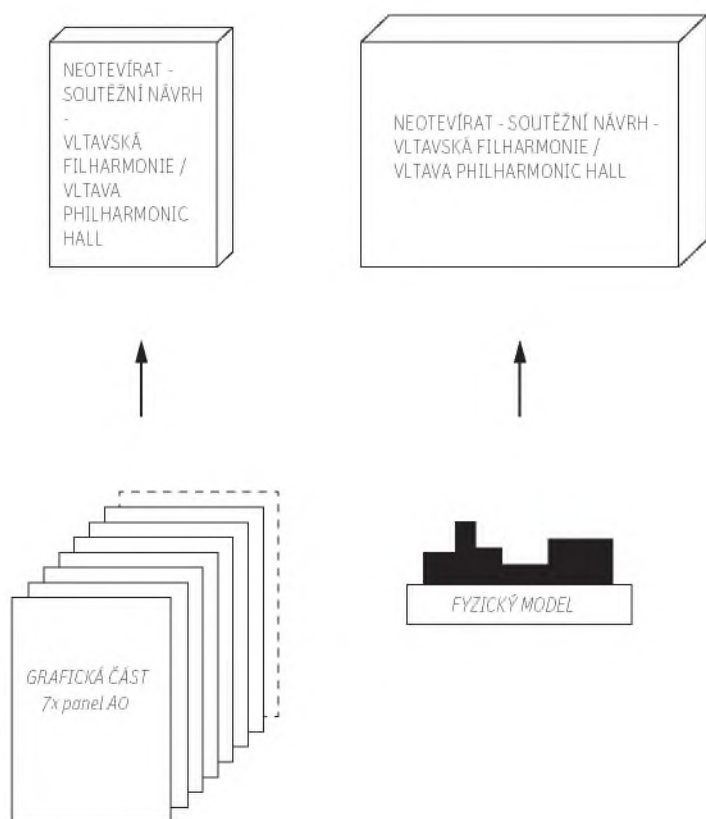
Zadavatel pro účely podání žádosti o účast/ potvrzení účasti poskytuje účastníkům následující podklady, které tvoří nedílnou součást Soutěžních podmínek, v digitální podobě:

P00	Soutěžní zadání
P18	Pokyny pro podání účastníků v elektronické podobě
P19	Vzor: žádost o účast
P19.1	Klasifikace pro zařazení stavebních a inženýrských objektů
P19.2	Vybraná část dokumentu „Standard služeb architekta a jeho dokumentace pro navrhování staveb“ zpracovaný ČKA
P20	Vzor: potvrzení účasti
P21	Vzor: portfolio
P25	Vzor: dokument „kontakt“

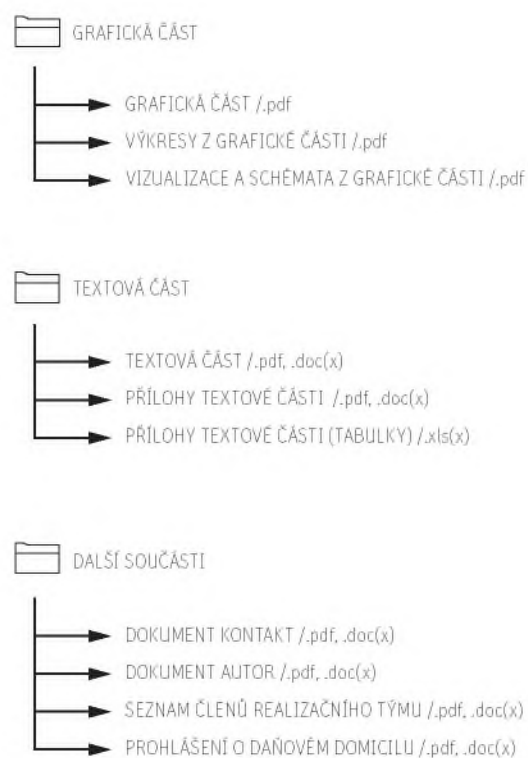
P00	Soutěžní zadání
P01	Řešené území
P02	Mapové podklady
P03	3D model
P04	Fotodokumentace současného stavu
P05	Analýza využitelnosti
P06	Technické studie parcely
P07	Historické rešerše a analýzy
P08	Územně plánovací podklady a dokumentace
P09	Dokumentace souvisejících projektů a záměrů
P10	Související manuály a koncepce
P11	Ostatní platné dokumenty
P12	Výstupy z participace
P13	Rozvržení soutěžních panelů
P14	Podklady pro vizualizace a axonometrii
P15	Podklady pro schéma provozu
P16	Podklady pro fyzický model
P17	Smlouva na plnění Následné zakázky
P18	Pokyny pro podání účastníků v elektronické podobě
P19	Vzor: žádost o účast
P19.1	Klasifikace pro zařazení stavebních a inženýrských objektů
P19.2	Vybraná část dokumentu „Standard služeb architekta a jeho dokumentace pro navrhování staveb“ zpracovaný ČKA
P20	Vzor: potvrzení účasti
P21	Vzor: portfolio
P22	Vzor: textová zpráva
P23	Vzor: tabulky bilancí
P24	Vzor: seznam členů realizačního týmu
P25	Vzor: dokument „kontakt“
P26	Vzor: dokument „autor“
P27	Vzor: nezávazná nabídková cena za plnění Následné zakázky
P28	Vzor: prohlášení o daňovém domicilu
P29	Vzor: tabulka odhadu stavebních nákladů

Účastníkům, kterým bude zaslána výzva k podání soutěžních návrhů, Zadavatel poskytne další podklady. Seznam všech podkladů, které budou těmto účastníkům v průběhu Soutěže poskytnuty je následující (v podrobnostech dále uvedeno v P00):

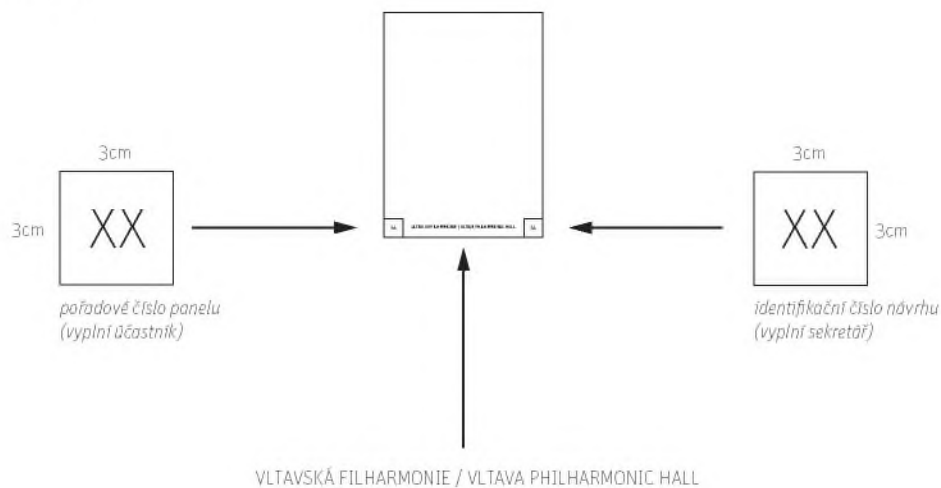
FYZICKY



ELEKTRONICKY



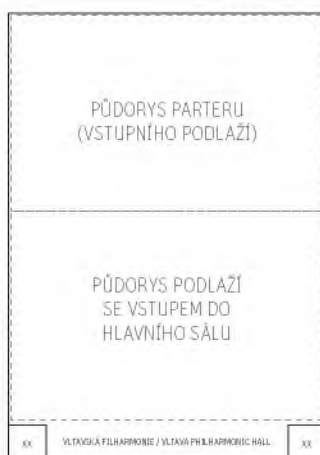
NÁLEŽITOSTI OZNAČENÍ GRAFICKÉ ČÁSTI



SCHEMA GRAFICKÉ ČÁSTI



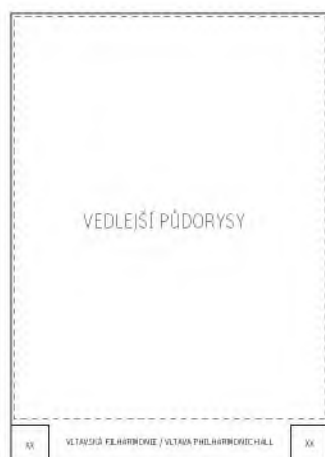
1 (A0)



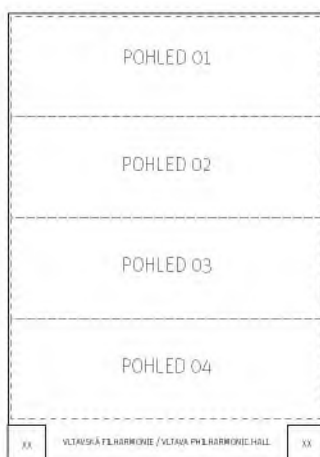
2 (A0)



3 (A0)



4 (A0)



5 (A0)



6 (A0)



7 (A0)



8 (A0)

Území

2.1 | ŠIRŠÍ KONTEXT

Území pro Vltavskou filharmonii se nachází na katastrálním území č. 730122 – Holešovice v severní části hlavního města Prahy. Jedná se o část velkého rozvojového území Holešovice Bubny – Zátory, ležícího v centru vltavského holešovického meandru, v jedinečné geografické a sídelní poloze města, v těsné blízkosti historického centra.

Toto území bylo vybráno pro svou jedinečnou polohu na průsečíku mezi nábřežím řeky a pražskou kulturní milí a pro svůj potenciál stát se katalyzátorem rozvoje jednoho z největších pražských brownfieldů – rozvojového území Holešovice Bubny – Zátory.

Vltavská filharmonie tak bude spojovat tradiční kulturní scénu Starého Města s moderní uměleckou scénou Holešovic a je ideální pro vznik centra nejen Prahy 7, ale i celé Prahy.

-  Hranice řešené parcely
-  Hranice řešeného území



Viz podklady:

PO1.1 Řešené území

PO2.2 Výchozí situace

PO5 Analýza využitelnosti



ŠIRŠÍ KONTEXT

KULTURNÍ STAVBY STARÉHO MĚSTA

Staré Město Pražské nabízí rozmanitost tradičních kulturních institucí. Umístění nové Vltavské Filharmonie posiluje vazbu k dalším významným pražským hudebním institucím – Rudolfinu a Obecnímu domu.



Rudolfinum



03.01



03.02



Obecní Dům



03.03



03.04

KULTURNÍ STAVBY PODÉL VLTAVY

Podél řeky Vltavy se nachází několik kulturních a vzdělávacích institucí. Nový koncertní sál má jedinečnou příležitost stát se součástí kulturního příběhu odehrávajícího se podél řeky. Mezi nejvýznamnější bezesporu patří Národní divadlo a galerie Sovovy mlýny.



Národní divadlo



03.21



03.22



Sovovy mlýny



03.19



03.20

KULTURNÍ STAVBY PODÉL MAGISTRÁLY

Magistrála, která byla postavena v 70. letech minulého století, leží ve stopě historických hradeb, je dlouhá 6,9 km a rozděluje město na dvě části.

V posledních letech vzniká ambice vytvořit podél části magistrály „pražskou kulturní míli“, jejímž cílem je stát se archetypálním městským bulvárem, který bude spojit několik kulturních institucí s Vltavskou filharmonií na jejím nejsevernějším okraji. Mezi největší a nejdůležitější patří Národní muzeum a Kongresové centrum, které projde rozsáhlou rekonstrukcí.



Národní muzeum



03.31



03.32



Kongresové centrum



03.33



03.34

UMĚLECKÁ SCÉNA V HOLEŠOVICÍCH

V posledních letech se v Holešovicích rozvinula nová moderní umělecká scéna. Vybraná parcela svým umístěním na její jižní okraji této oblasti vytváří ideální vstupní bod do Holešovic a ještě více posiluje zajímavý charakter oblasti.

Za zmínku určitě stojí centrum současného umění DOX a Národní galerie. Obě instituce jsou v docházkové vzdálenosti od nové Vltavské filharmonie.

Fenoménem místa je také streetová scéna v oblasti metra Vltavská (graffiti, skateboarding, parkur, pouliční kumšt). Tyto aktivity by bylo vhodné v území zachovat a rozvíjet.



Dox



03.43



03.44



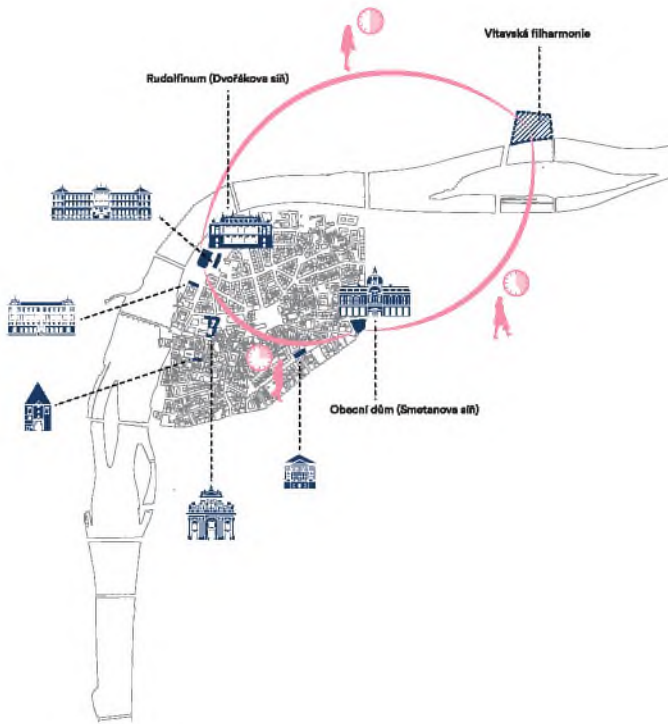
Národní galerie



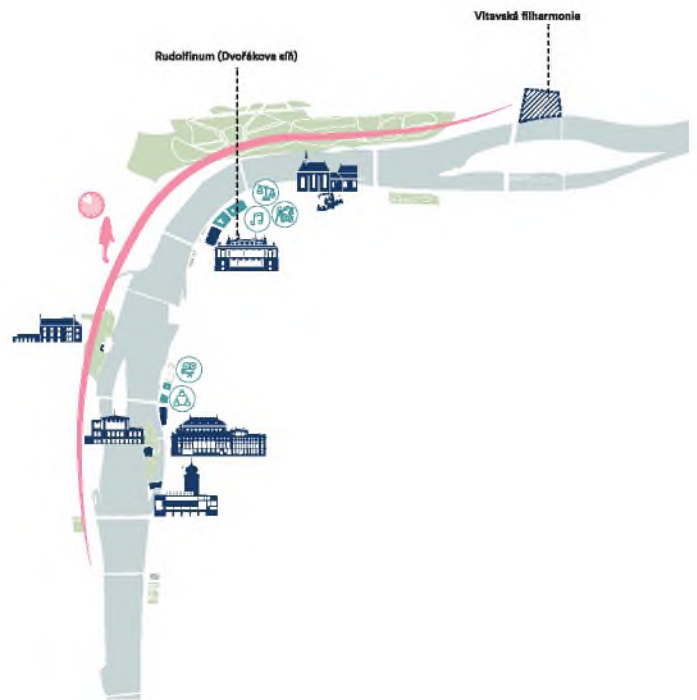
03.47



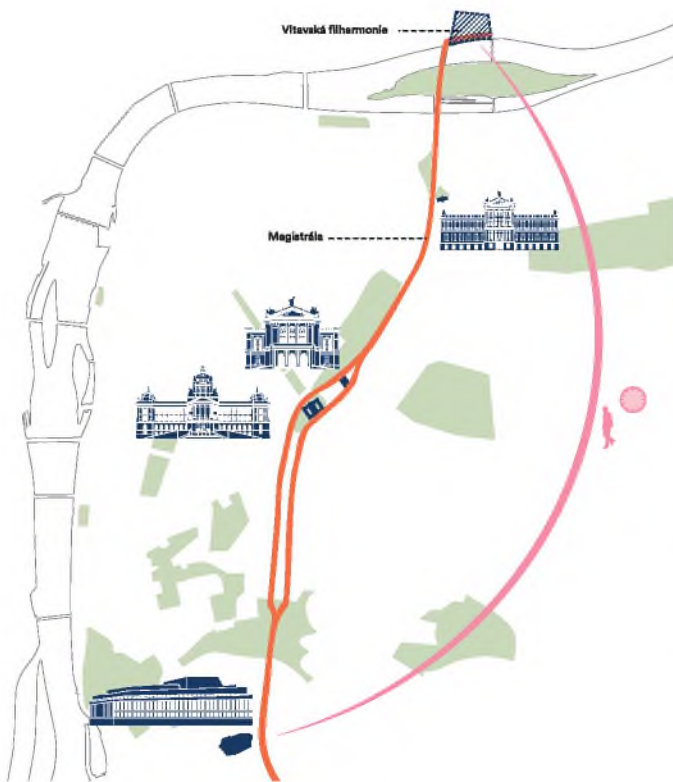
03.48



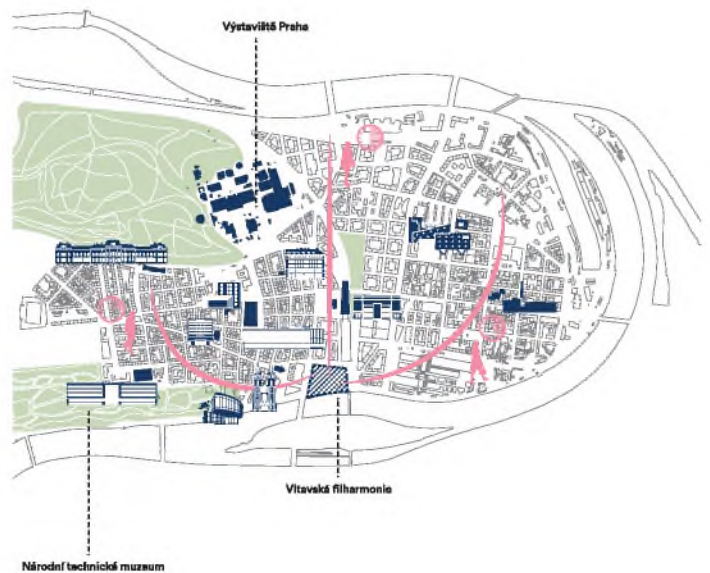
Kulturní stavby Starého města



Kulturní stavby podél Vltavy



Kulturní stavby podél magistrály



Kulturní stavby v Holešovicích

JEDINEČNÁ PRAŽSKÁ LOKALITA

Vltavská filharmonie, nacházející se na průsečíku mezi nábřežím řeky Vltavy a pražskou kulturní mílí, bude spojovat tradičnější kulturní scénu starého města s moderní uměleckou scénou v Holešovicích.

Je zřejmé, že zvolená lokalita představuje jedinečnou příležitost k propojení Holešovic s centrem Prahy, a to z hlediska městotvorného i programového.

01



Národní Galerie

05



Národní divadlo

02



Základní umělecká škola

06



Centrum současného umění DOX

03



Obecní dům

07



Rudolfinum

04



Vysoká škola umělecko-průmyslová

08



Státní opera

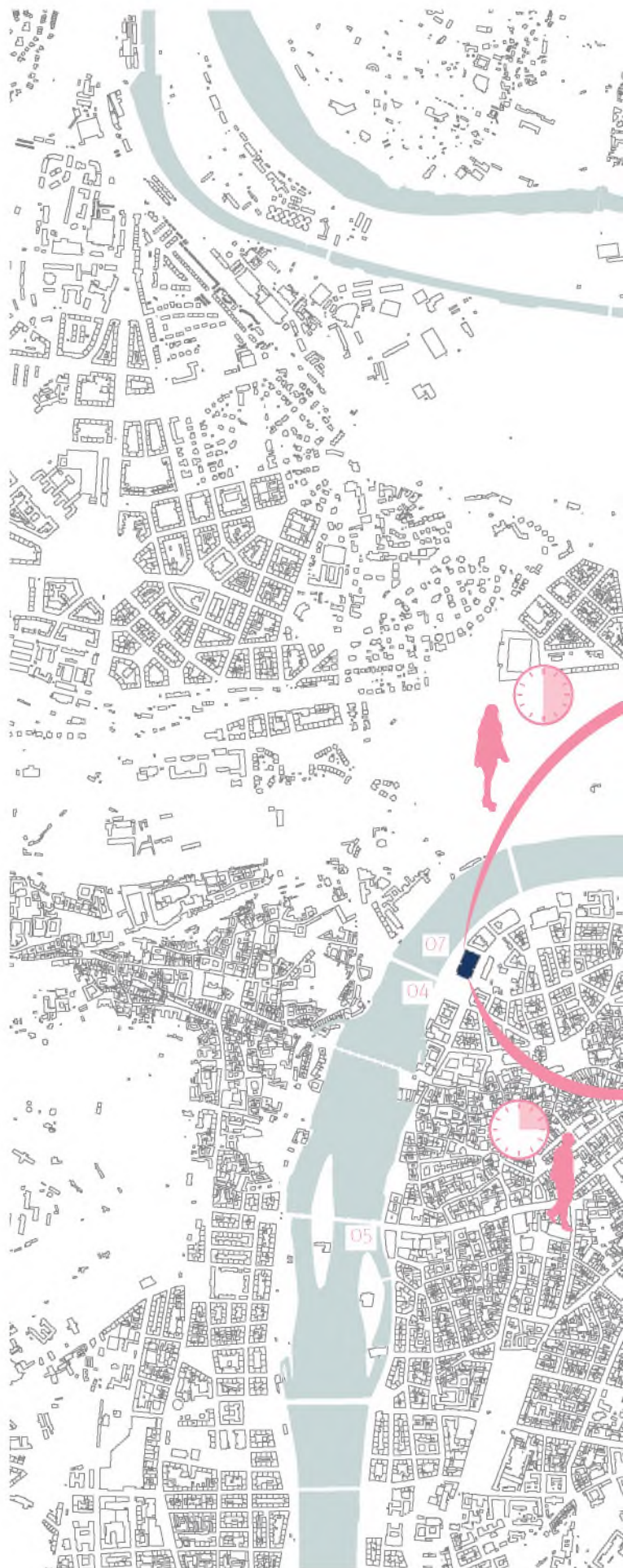
NÁŠ CÍL:

III. OHNISKO

PŘEJEME SI BUDOVU, KTERÁ SVOJÍ SAMOTNOU ARCHITEKTONICKOU KVALITOU ALE I ŘEŠENÍM OKOLNÍHO VEŘEJNÉHO PROSTORU ZAVRŠÍ PO GENERACE TRVAJÍCÍ ÚSILÍ O VYTVOŘENÍ SILNÉHO MÍSTNÍHO OHNISKA, KTERÉ SPOJÍ HORNÍ A DOLNÍ HOLEŠOVICE.

Viz Podklad: PO5 – Analýza využitelnosti

Významné kulturní instituce



NÁŠ CÍL:

V. CENTRUM PRAHY

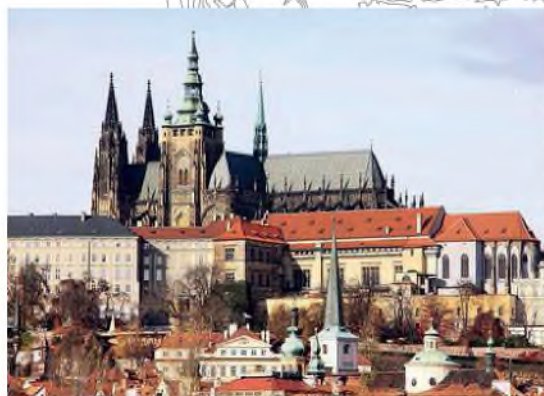
PŘEJEME SI, ABY SE VLTAVSKÁ FILHARMONIE STALA VÝZNAMNOU SOUČÁSTÍ ŠIRŠÍHO CENTRA PRAHY, BYLA VE SPOJENÍ S HISTORICKÝMI DOMINANTAMI A ODPOVÍDALA JEDINEČNÉ PRAŽSKÉ TOPOGRAFII.



VÝHLEDY NA PRAHU

Jaké zajímavé výhledy se nabízejí při pohledu z vybrané lokality? Jak tyto výhledy ovlivní nový koncertní sál a veřejné prostranství před ním? Mohl by se výhled na Pražský hrad stát součástí koncertního sálu?

Řešená parcela, umístěná v srdci metropole naskýtá příležitost vytvořit výhledy na hlavní město a vyprávět příběh o tom, co je ve městě starého i nového, o jeho historii i budoucnosti.



Pražský hrad

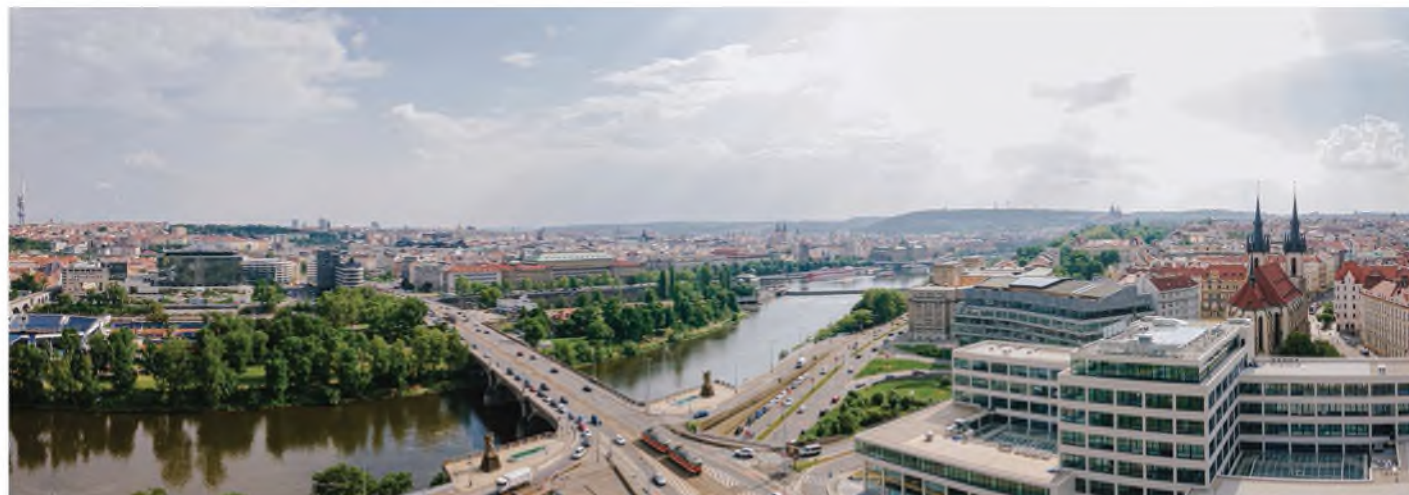


Petřín s rozhlednou

Viz Podklady:

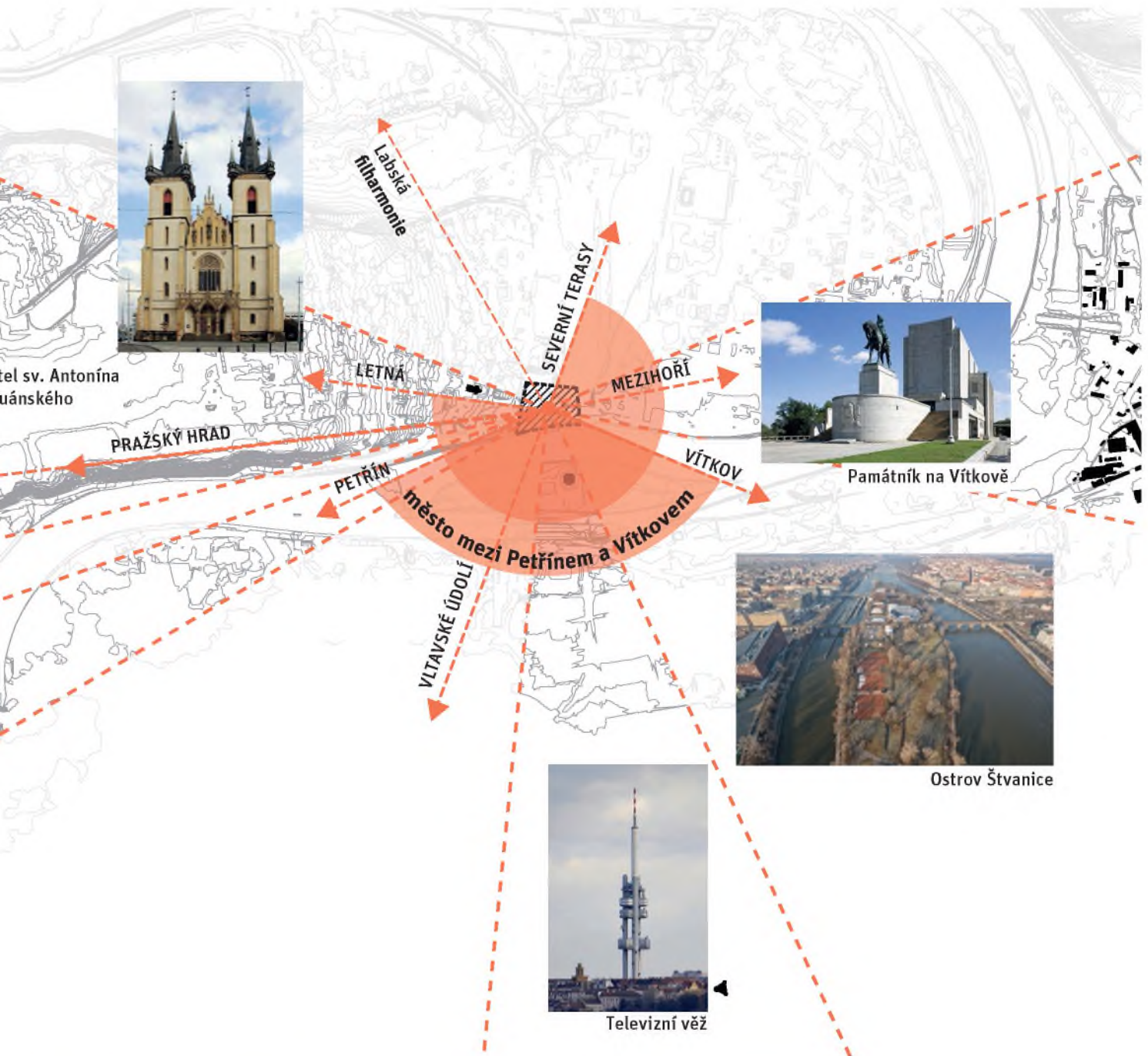
PO5 – Analýza využitelnosti

PO4.2 – Nadhledové fotografie pořízené z dronu



Panoramatický záběr z dronu na centrum Prahy a Vítkov, výška 20 m, pohled jižním směrem.

Výhledy na panorama Prahy



Panoramatický záběr z dronu na centrum Prahy, výška 60 m, pohled jihozápadním směrem.

2.2 | HISTORICKÝ VÝVOJ

Na území dnešních Holešovic se až do poloviny 19. století nacházely pouze dvě malé venkovské obce obklopené lány polí: Holešovice na severu a Bubny na jihu. V důsledku industrializace se postupně rozvinuly do významného pražského předměstí, které bylo s královským hlavním městem spojeno roku 1884. Tehdy se otevřely dveře závratnému urbanistickému rozvoji. Navzdory administrativnímu spojení obou obcí pod názvem Holešovice-Bubny se ovšem vývoj ubíral i nadále dvojím směrem. Bariérou se stal rozlehlý areál nádraží a železničních dílen nacházející se uprostřed holešovického meandru, který je dnes stavebně nejstarší částí Holešovic. Zřízení koncového nádraží Buštěhradské dráhy a nákladního nádraží s dílnami Společnosti státní dráhy kolem roku 1870 podstatně přispělo k následnému stavebnímu růstu města. Dnes stojíme před otázkou, jak naložit s tímto územím, které tvoří značnou část rozlohy městské čtvrti a které po 130 letech nepřetržitého provozu prakticky ztratilo svou funkci. Pokud k nádražnímu areálu přidáme ještě okolní oblasti, kde průmyslové a dopravní stavby v průběhu druhé poloviny 20. století převážily nad bytovou zástavbou, máme před sebou území zaujímající svou rozlohou přibližně čtvrtinu katastru Holešovic.

Celá oblast vltavského ohybu patřila králi, i když již počátkem 13. století se zeměpanská držba drobila. Ves Bubny byla starší než Holešovice, neboť její kořeny sahají až k počátkům osídlení pražské kotliny. V blízkosti vltavského brodu stával velký hospodářský dvůr, v jehož areálu se v 19. a 20. století nacházel pivovar, ovšem první zmínky o vaření piva pocházejí již ze 17. století. Pivovar byl zbořen roku 1959. Až do demolice jej zdobila kamenná pozdně renesanční brána z počátku 17. století. Při dvorci se původně rozkládala rozlehlá zahrada s barokní grottou postavenou po třicetileté válce. Až do poloviny 19. století se veškerá zástavba Bubnů soustřeďovala v bezprostředním okolí tohoto dvora. Holešovice oproti tomu bývaly protáhlou ulicovou vsí se dvěma návsemi. Nepravidelný půdorys středověkého původu si ponechaly až do svého zániku koncem sedmdesátých let 20. století. Byly rovněž o něco větší než Bubny, snad i proto, že chudá rybářská osada netrpěla tolik válečnými operacemi. Počet obyvatel zde začal růst zvláště po roce 1823, kdy byla při západním okraji obce zbudována kartounka Maxe Dormitzera. Roku 1837 měly Bubny 36 stavení a 291 obyvatel, kdežto Holešovice 96 stavení a 830 obyvatel.

První železniční trať protнула vltavský poloostrov roku 1850, kdy byl zprovozněn další úsek Severní státní dráhy, spojující po dokončení Vídeň s Prahou a Drážďany. Zastávka byla ale až v Bubenči. Rozhodující význam pro následný vývoj Holešovic a Bubnů mělo teprve zbudování nádraží Buštěhradské dráhy. Ta byla roku 1868 prodloužena z Dejvic, aby se na pomezí Bubnů a Holešovic napojila na stávající dráhu a dostala se tak až do Prahy. V téže době se Rakouská společnost státní dráhy, která roku 1854

od státu Severní dráhu odkoupila, rozhodla zřídit na východní straně kolejíště rozsáhlé nákladové nádraží s výtopnami a dílnami, pro které už bylo u pražského nádraží (Masarykova) málo místa. Zbudování obou nádraží mělo pro Holešovice-Bubny zcela zásadní význam. Otevřely se tak dveře průmyslovému a následně i stavebnímu rozvoji. Zatímco Buštěhradská dráha v první řadě přepravovala uhlí, nejprve z kladenské oblasti a od r. 1870 také z dolů v podkrušnohorské pánvi, představovala Státní dráha obchodní spojení s hlavním městem monarchie a se zahraničím. První velké průmyslové podniky vyrůstaly nejprve v Bubnech v blízkosti Buštěhradského nádraží (železářny 1869, vagonka a továrna na klobouky 1. pol. 70. let). V Holešovicích patřily k nejstarším podnikům papírna (1881), pergamenka (1887) a Mahlerova přádelna (1889), pomineme-li kartounku založenou již roku 1823. Mocný rozmach zdejšího průmyslu nastal až po roce 1894, kdy byl otevřen nově vybudovaný holešovický přístav. Kromě železnice byla pro rozvoj obce neméně důležitá také vazba k Praze. Dopravní spojení obrovsky usnadnilo zbudování visutého mostu císaře Františka Josefa v letech 1865–68. Administrativně byly Holešovice-Bubny přičleněny ke královskému hlavnímu městu jako VII. pražská čtvrť roku 1884.

LOKALITA VLTAVSKÉ

Koncové nádraží Buštěhradské dráhy (BEB) bylo v letech 1866–68 zbudováno podél stávající trati drážďanské dráhy a vytvořilo tak východní okraj Bubnů. Výpravní budova se díky vhodnému umístění při silnici z Letné do Holešovic začlenila do stávající komunikační sítě. V sedmdesátých letech 19. století se v okolí výpravní budovy rozkládal park. Silnice směřující od nádraží směrem na Letnou byla od osmdesátých let lemována alejí a na počest korunního prince byla pojmenována „Rudolfova třída“ (dnes Veletržní).

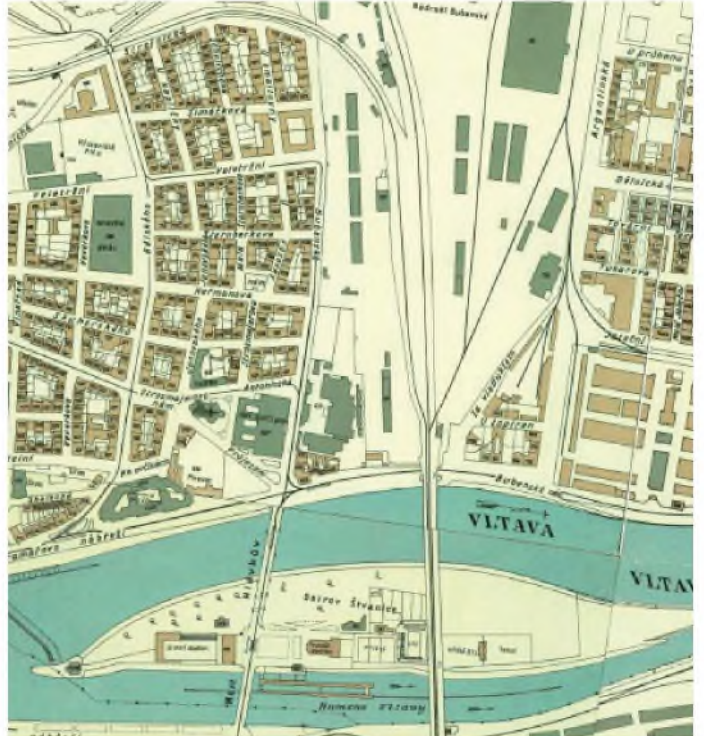
Před polovinou 80. let 19. století u nádraží vyrostly čtyři podlouhlé přízemní skladištní budovy (dodnes stojí už jen čp. 943), které určily budoucí vývoj oblasti. Ještě před druhou světovou válkou nebylo skladů mnoho a podél Bubenské ulice se rozkládal park. Jeden ze čtyř nejstarších velkých skladů stojící přímo před výpravní budovou byl zbořen. Během války však v areálu nádraží vyrostla řada dalších podobných objektů. Po válce byl sice prostor před nádražím parkově upraven, ale s rostoucím počtem nových drážních objektů bylo nakrátko zušlechťené prostranství opět zastavěno. Užitelné stavby postupně zaplnily celý prostor mezi železnicí a Bubenskou třídou. Její druhá strana oproti tomu postupně získala kompaktní blokovou zástavbu sestávající z honosných činžovních domů. Zatímco v okolí výpravní budovy stojí shluk drážních objektů dodnes, v jižní části někdejšího buštěhradského nádraží bylo vše zbořeno v 80. letech s výstavbou stanice metra Vltavská. Zůstala zde pouze budova celnice čp. 1542 se zajímavým zvlněným štítem.

*Text byl převzat ze stavebně-historického průzkumu, autor:
Věra Vostřelová, leden 2017*

1840
Císařské otisky
(archiv ÚP)



1920
Polohopisný plán státní
regulační komise
(Archiv ÚP)



1909
Polohopisný plán státní
regulační komise
(Archiv ÚP)

1938
Polohopisný plán státní
regulační komise
(Archiv ÚP)

Viz Podklady:

PO7.1 Návrhy koncertních sálů v Praze

PO7.2 Katalog historických plánů a fotografií



Ortofoto 1938, Praha Vltavská (archiv IPR)



Ortofoto 1953, Praha Vltavská (archiv IPR)



Ortofoto 1996, Praha Vltavská (archiv IPR)



Ortofoto 2021, Praha Vltavská (archiv IPR)



Pohled z výšky na severní předmostí Hlávkova mostu, 1982 (archiv HMP)



Nadhledová fotografie, dokončení stanice metra Vltavská, 80. léta 20. stol. (archiv DPP)



Projekt úprav předpolí Hlávkova mostu, 1950, arch. B. Kozák (archiv IPR)



Projekt úprav předpolí Hlávkova mostu, 1974, PŮDIS Ing. arch. S. Hubička (archiv IPR)



Holešovické nábreží v místech dnešního nábreží kpt. Jaroše, 1906



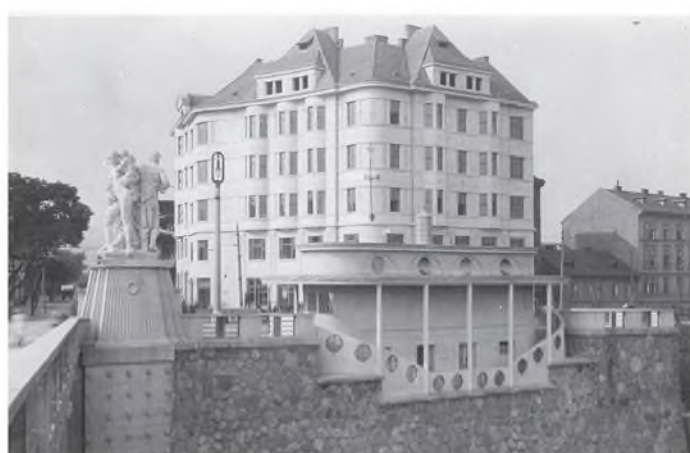
Bubenské nábreží, 1909



Hlávkův most po dokončení, arch. P Janák



Hlávkův most po dokončení, předpolí mostu, arch. P Janák



Stavba čekárny po dokončení mostu, 1912



Betonová část Hlávkova mostu, 1912, arch. P Janák
Fotografie z archivu IPR, HMP a DPP



Pohled na nábreží Kpt. Jaroše, 1927



Letecký pohled na ústřední budovu Elektrických podniků, cca 1935, arch. Benš



Ústřední budova Elektrických podniků, 1927–35, arch. Benš



Dům bratří Böhmovů, 1937, arch. Josef Gočár



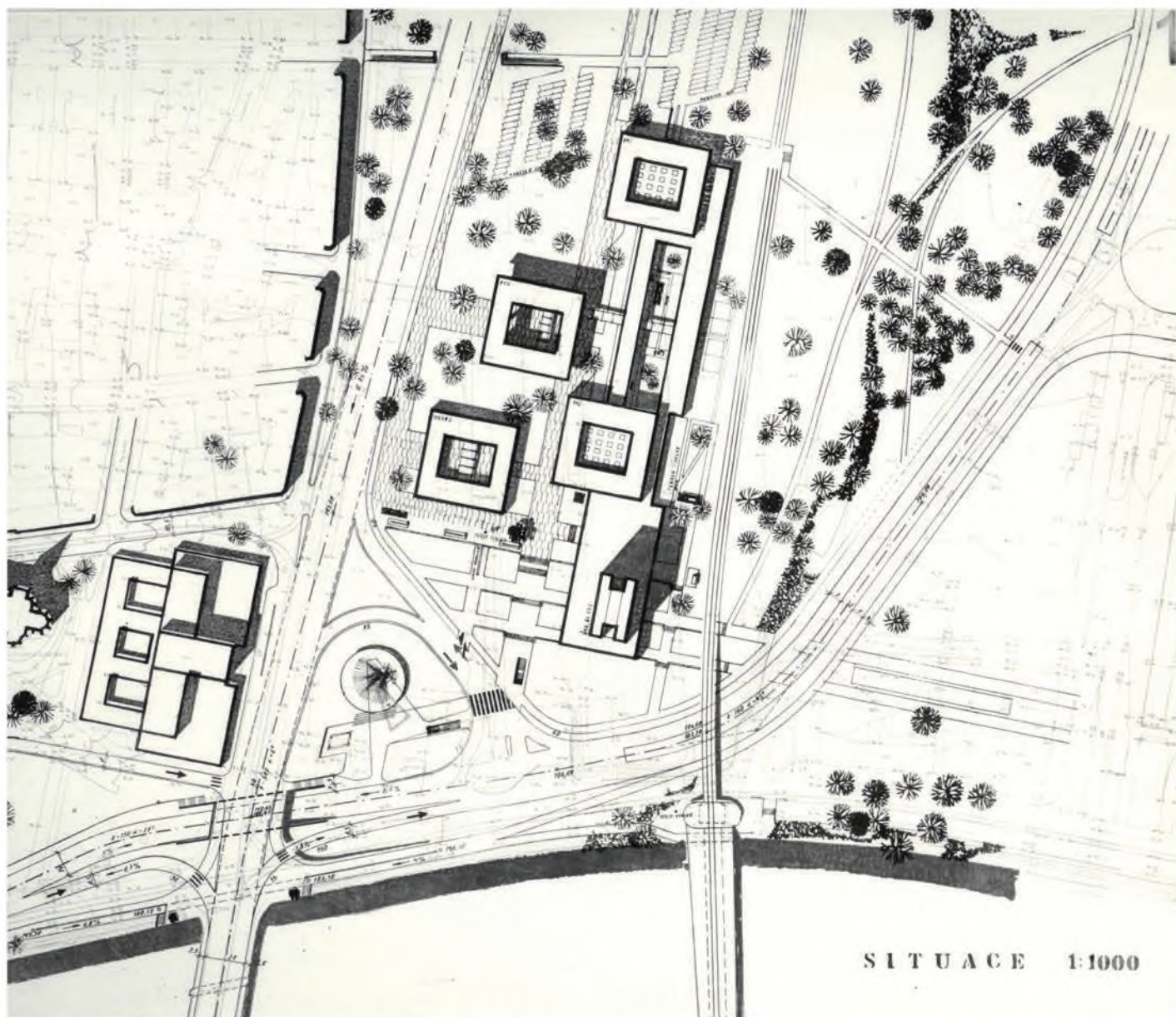
Panoramatický pohled od Hlávkov mostu, 1965



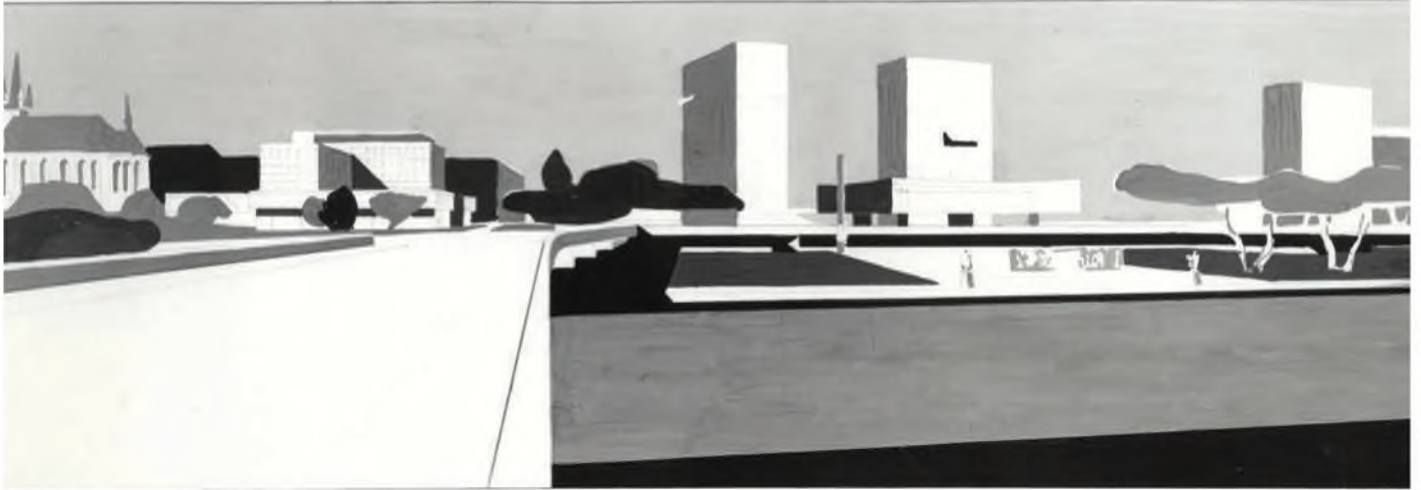
Novostavba domu č. p. 1000, 1930



Soutěž na předpolí Hlávkova mostu, 1. cena, 1965, J. Kadeřábek, K. Prager (archiv IPR)



Soutěž na předpolí Hlávkova mostu, 1. cena, 1965, J. Kadeřábek, K. Prager (archiv IPR)



Soutěž na předpolí Hlávkova mostu, 2. cena, 1965, K. Filsak, K. Bubeníček (archív IPR)



Soutěž na předpolí Hlávkova mostu, 2. cena, 1965, K. Filsak, K. Bubeníček (archív IPR)

2.3 | DNEŠNÍ STAV ÚZEMÍ

V současnosti tvoří řešené území především dopravní uzel, a to jak pro automobilovou dopravu, tak pro pražskou MHD, zároveň se jedná o klíčový uzel z hlediska bezmotorového (pěšího a cyklistického) provozu v rámci celoměstských vazeb. Na jižní straně lemuje území koryto řeky, na západě těleso ústící severojižní magistrály a pokračující ulice Bubenská. Na východě tvoří hranici Negrelliho viadukt, na který navazuje kolejiště nádraží Praha-Bubny. V severní části území je situována zastávka metra C Vltavská (nadzemní i podzemní část vestibulu) a stejnojmenná zastávka tramvaje. Přes území prochází příčně tramvajová trať a sjezd ze severojižní magistrály. Tramvajová trať dále pokračuje východním směrem nábřežím Kapitána Jaroše. Tato ulice také tvoří hlavní bariéru mezi územím a řekou. Dále jsou zde umístěny zastávky denních i nočních autobusových linek MHD.

Velkou část území tvoří zbytkové plochy zeleně podél komunikací. Z pohledu chodce je území poměrně nepřehledné a neprostupné, nachází se zde mnoho podchodů, přechodů a zanedbaných míst.

Viz Podklady:

PO1 Řešené území

PO2 Mapové podklady

PO3 3D model





FOTODOKUMENTACE SOUČASNÉHO STAVU

Viz Podklad: PO4 Fotodokumentace současného stavu





01

R.2021

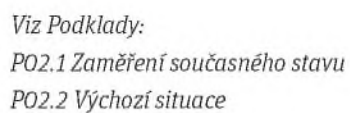


02

R.2021



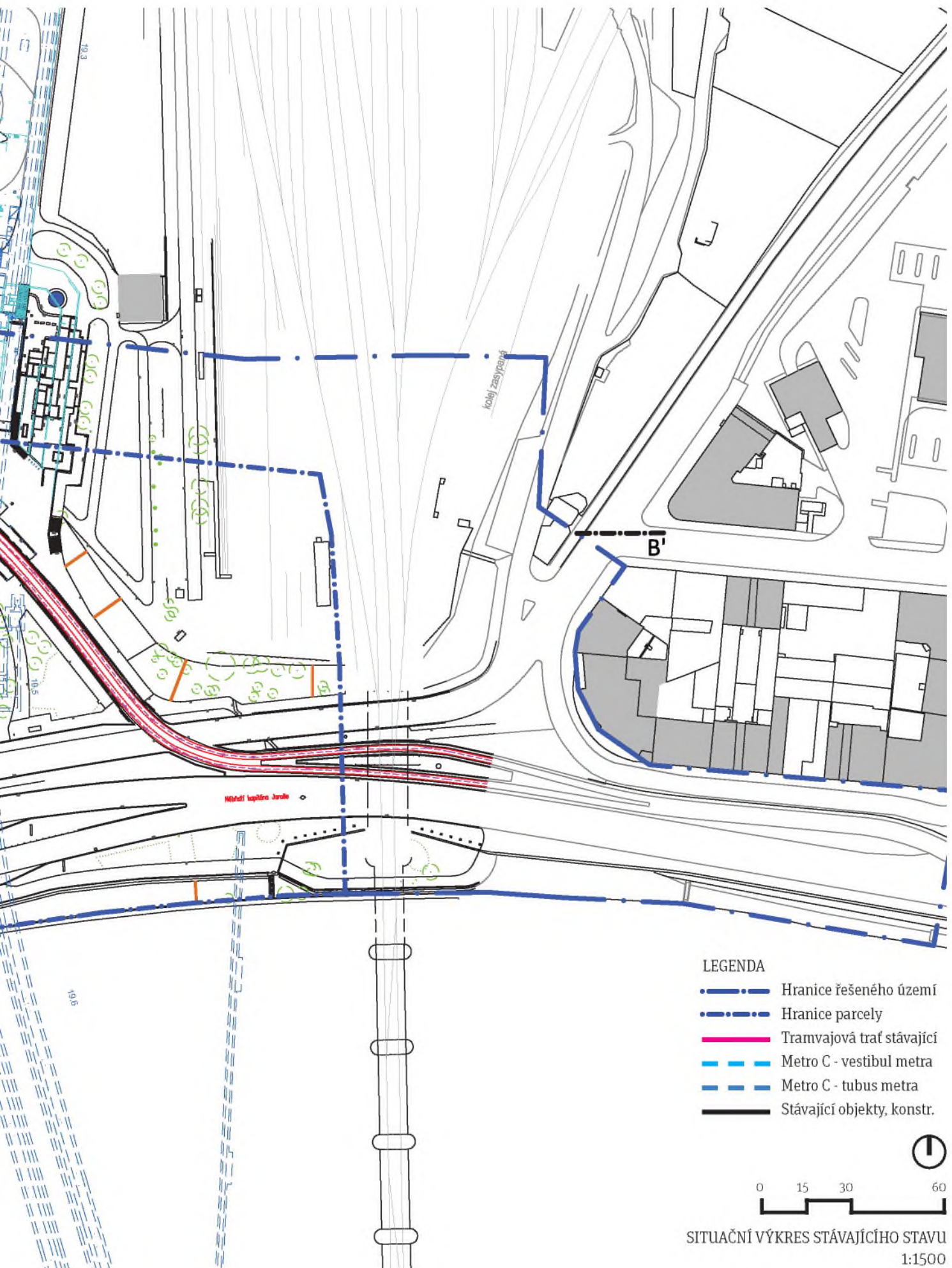




Viz Podklady:

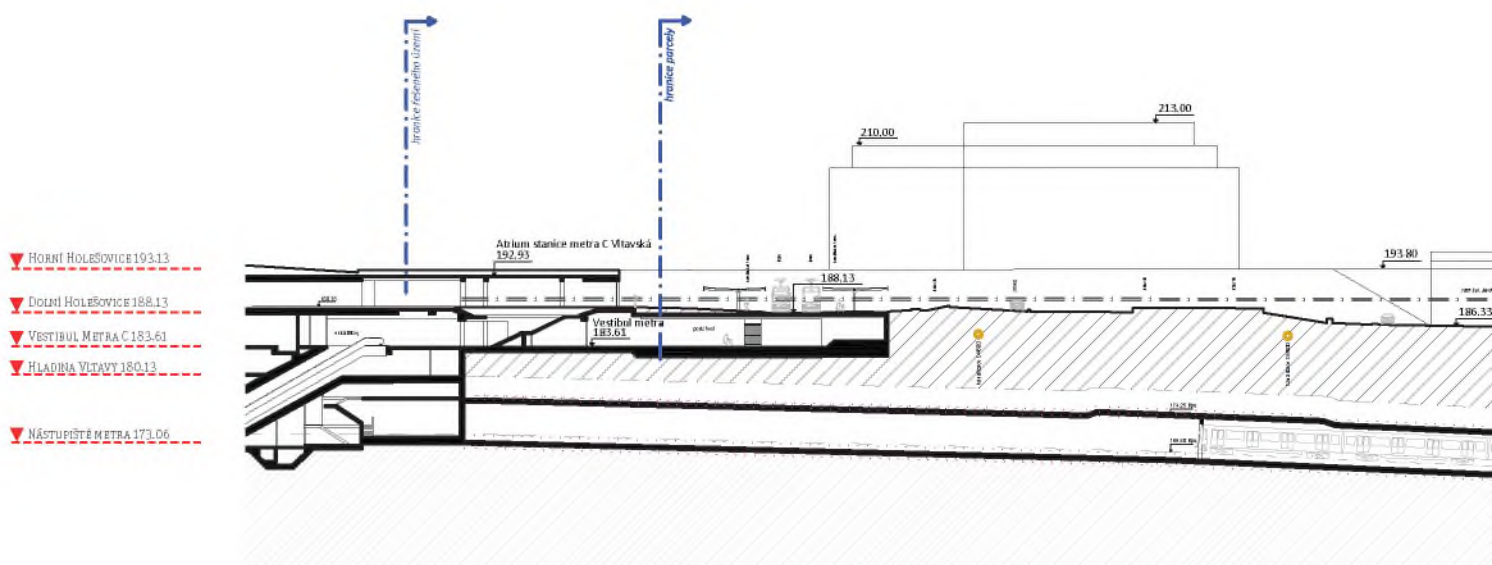
PO2.1 Zaměření současného stavu

PO2.2 Výchozí situace



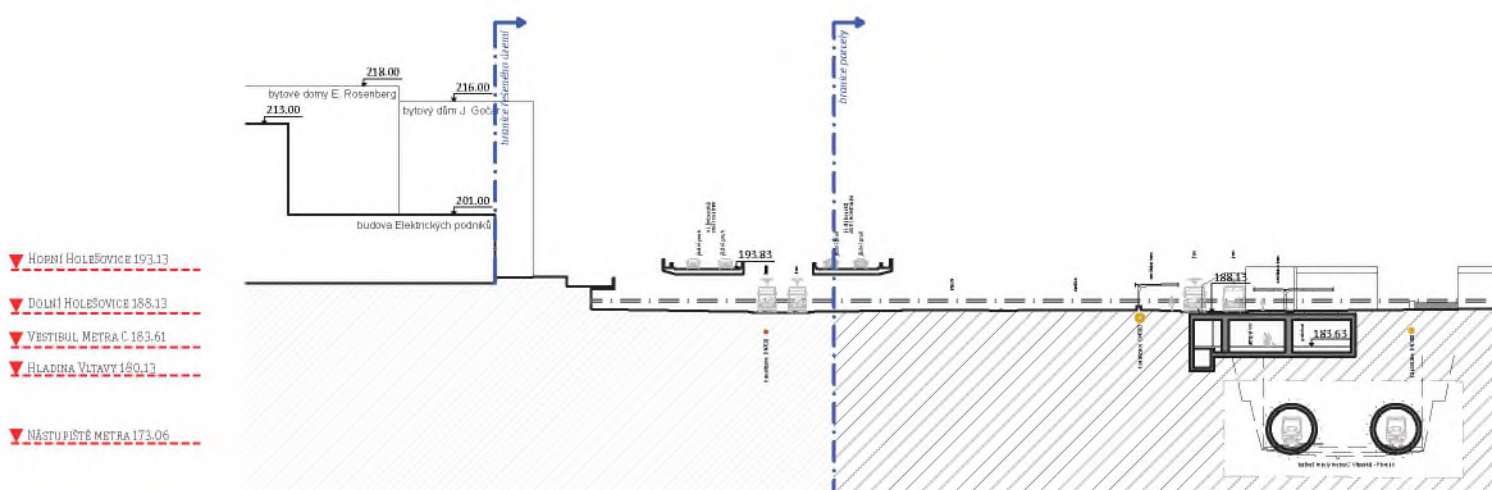
ŘEZ AA' – STÁVAJÍCÍ STAV

1:1000

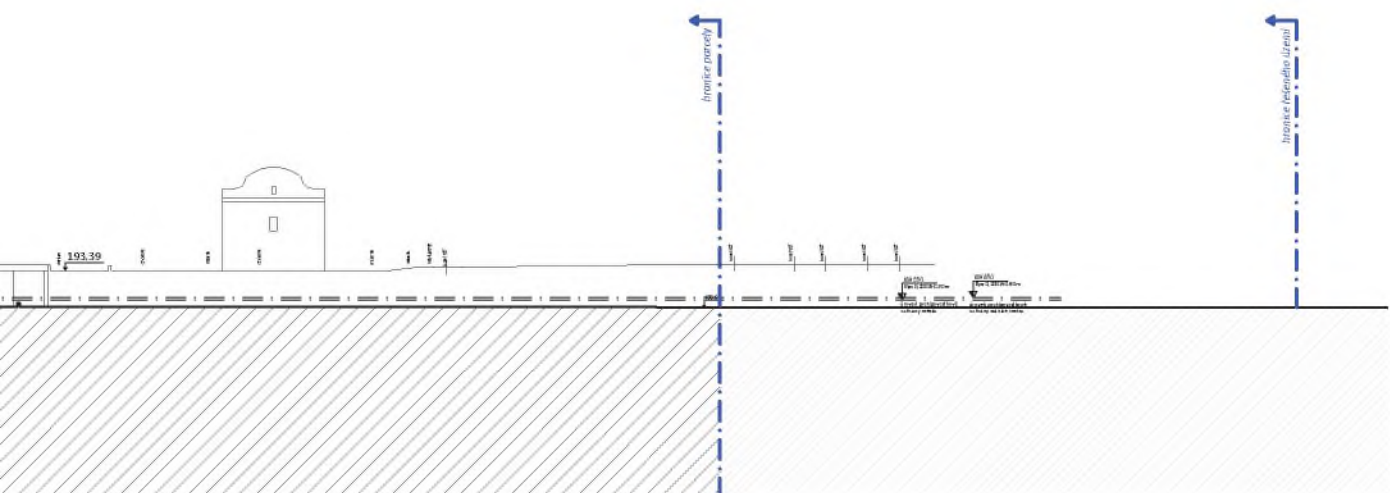
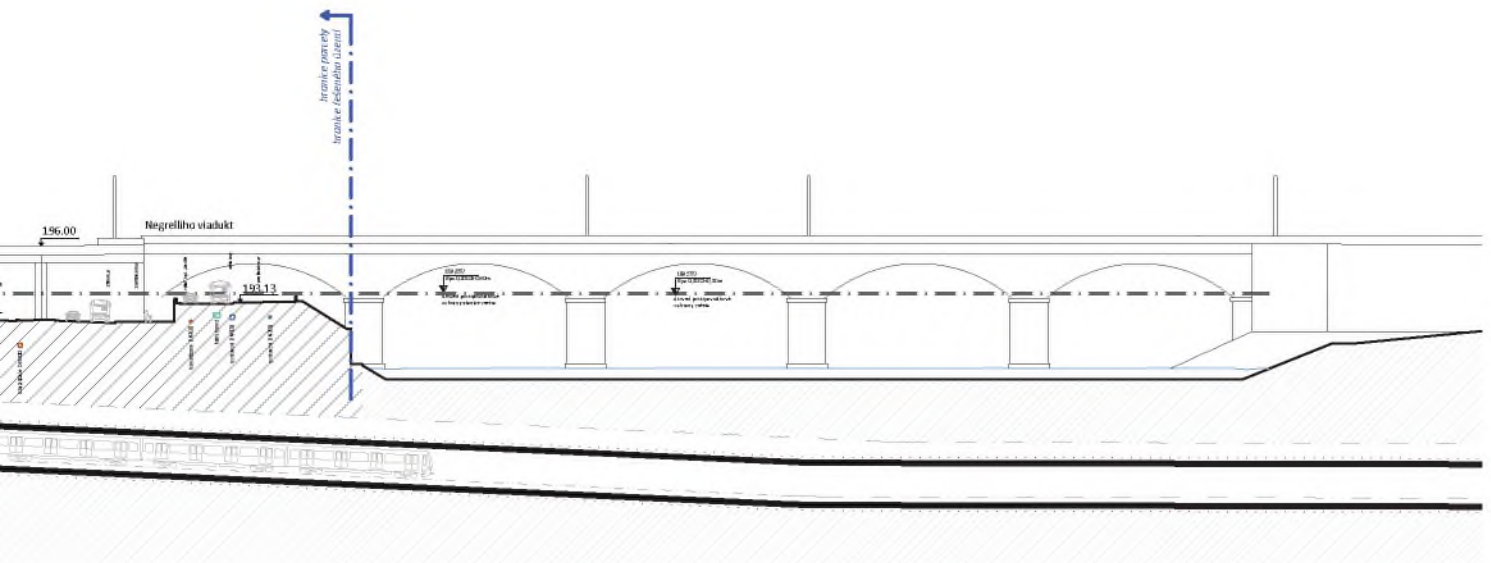


ŘEZ BB' – STÁVAJÍCÍ STAV

1:1000



Viz Podklad: PO2.3 Výchozí řezy územím



2.4 | NAVRHOVANÝ ROZVOJ ÚZEMÍ

Parcela pro výstavbu koncertního sálu je součástí jednoho z největších a nejdůležitějších pražských brownfieldů, transformačního území Holešovice Bubny – Zátory (ca. 110 ha).

Ve výhledovém stavu se počítá s kompletní přeměnou celého území. Možnou podobu tohoto území představuje územní studie zpracovaná kanceláři Thomas Müller – Ivan Reimann Architekten a Pelčák a partner architekti z března 2020.

Při srovnání současného a původního stavu důležitých ulic a městských prostorů je zřejmé, že vykazují velké deficity a že neuspokojivý, z části dezolátní stav mnoha oblastí celého území je výsledkem pokusů o řešení dílčích, zejména dopravních problémů. Územní studie se snaží na jednotlivé problémy najít odpovědi.

Městské části Letná a Bubny, stejně jako Holešovice, se odklánějí od železniční stanice Praha-Bubny, která se nachází na jejich okraji. Svá hlavní centra mají jinde.

Je důležité, aby se obě městské části Letná a Holešovice orientovaly k sobě navzájem, místo toho, aby se od sebe odvracely. Proto je nutné dovést blokové struktury čtvrtí Letná a Bubny až k dráze.

Vedení tranzitní dopravy v rámci čtvrti musí být co nejvíce omezeno, aby nebyly vytvořeny žádné dopravní bariéry mezi stávajícími a novými bloky.

Přístup autorů územní studie reflektuje snahu o doplnění kompaktní struktury okolních městských čtvrtí, zacelení prostoru po nákladovém nádraží Praha Bubny a vytvoření kvalitního městského prostředí.

Navržená kompaktní struktura navazuje na sousední čtvrti a umožňuje jejich provázání kvalitním městským prostorem, který je charakteristický blokovou zástavbou s vnitřními dvory.

Severojižním směrem celé území propojuje centrální park, nový veřejný zelený prostor propojující jižní břeh Vltavy se zástavbou na severní polovině Holešovického poloostrova.

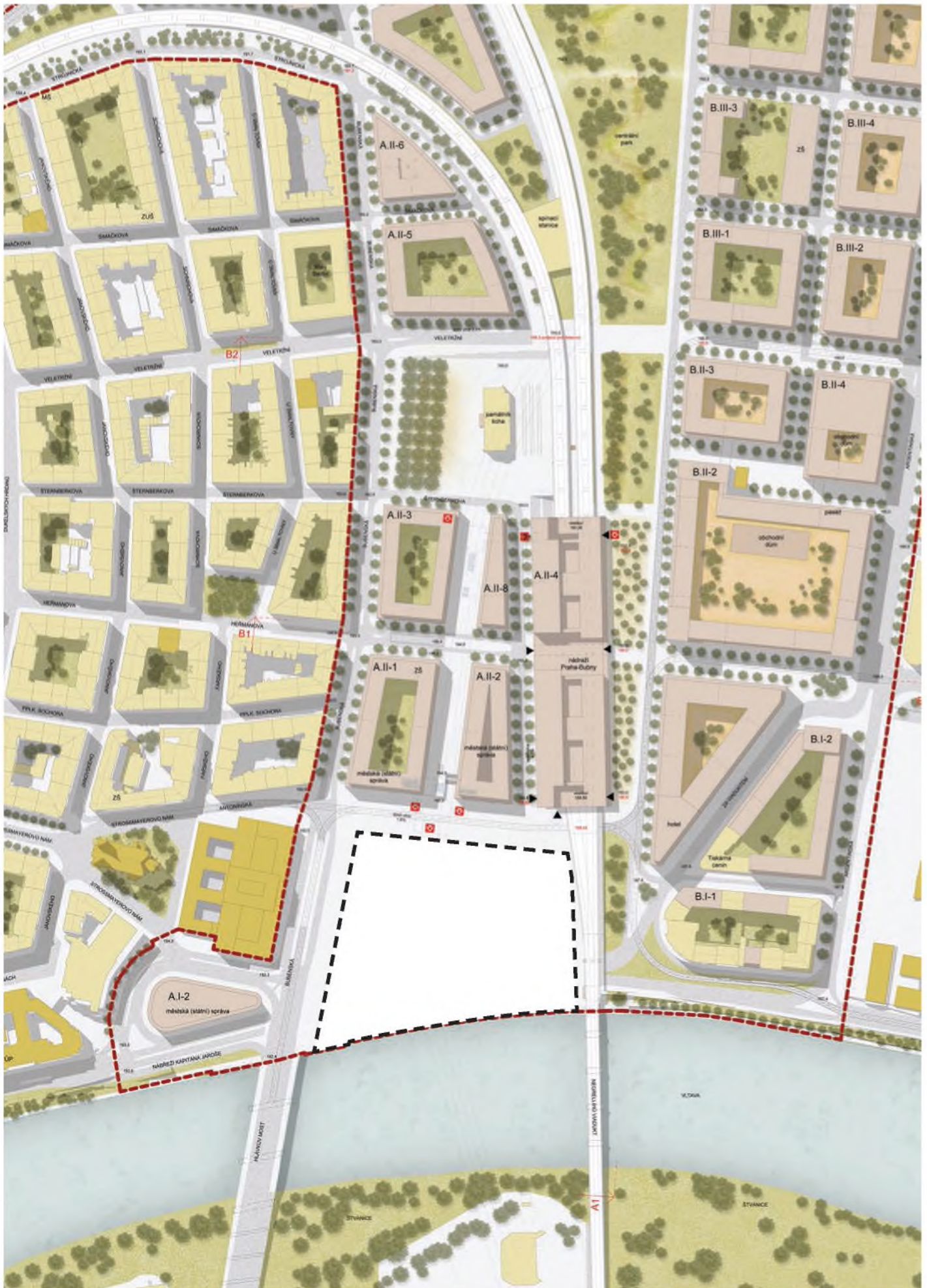
Viz Podklad: PO9.1 – Územní studie Holešovice Bubny – Zátory

NÁŠ CÍL:

VI. EKONOMIKA

PŘEJEME SI ZÍSKAT NÁVRH, KTERÝ ZAJISTÍ DLOUHODOBOU EKONOMICKOU UDRŽITELNOST A BUDE STIMULEM PRO KOMERČNÍ ROZVOJ V SOUČASNÉ DOBĚ SPÍČÍHO ÚZEMÍ.



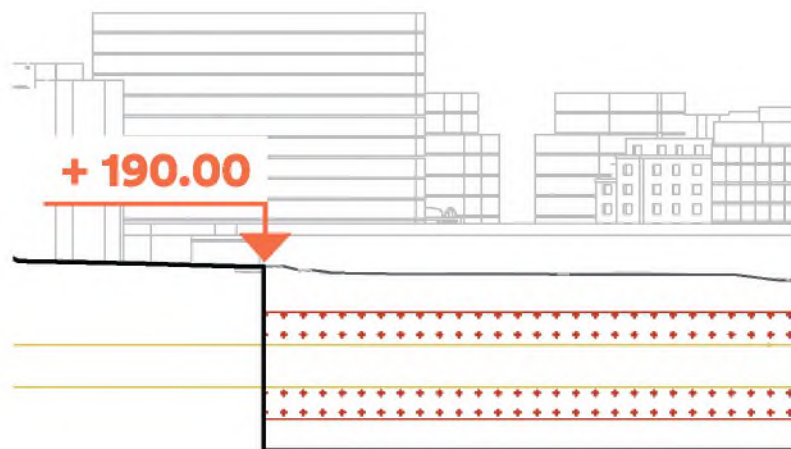


NAVRHOVANÝ ROZVOJ ÚZEMÍ, ŘEZY

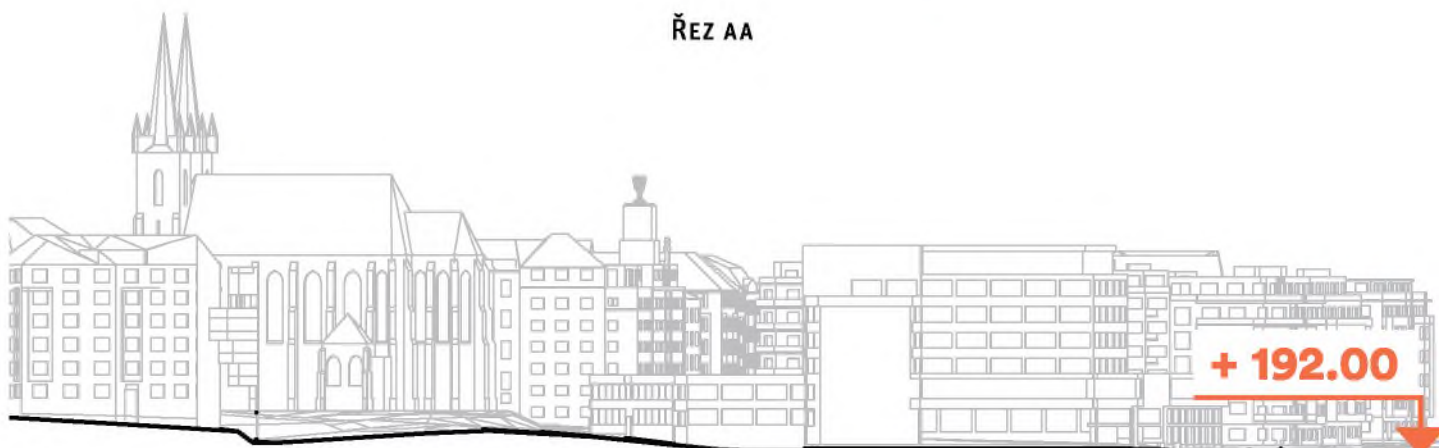
NÁŠ CÍL:

IV. VERTIKÁLNÍ MĚSTO

PŘEJEME SI ZÍSKAT MNOHOÚROVŇOVÝ HARMONICKÝ VEŘEJNÝ PROSTOR, KTERÝ PROPOJÍ STANICI METRA, JEHO VESTIBUL, NÁBŘEŽÍ I VŠECHNY OSTATNÍ MĚSTSKÉ ÚROVNĚ, NABÍDNE I LÁKAVÉ VYHLÍDKY NA MĚSTO A INTEGRUJE VŠECHNY DOPRAVNÍ TEPNY.



ŘEZ AA



ŘEZ BB

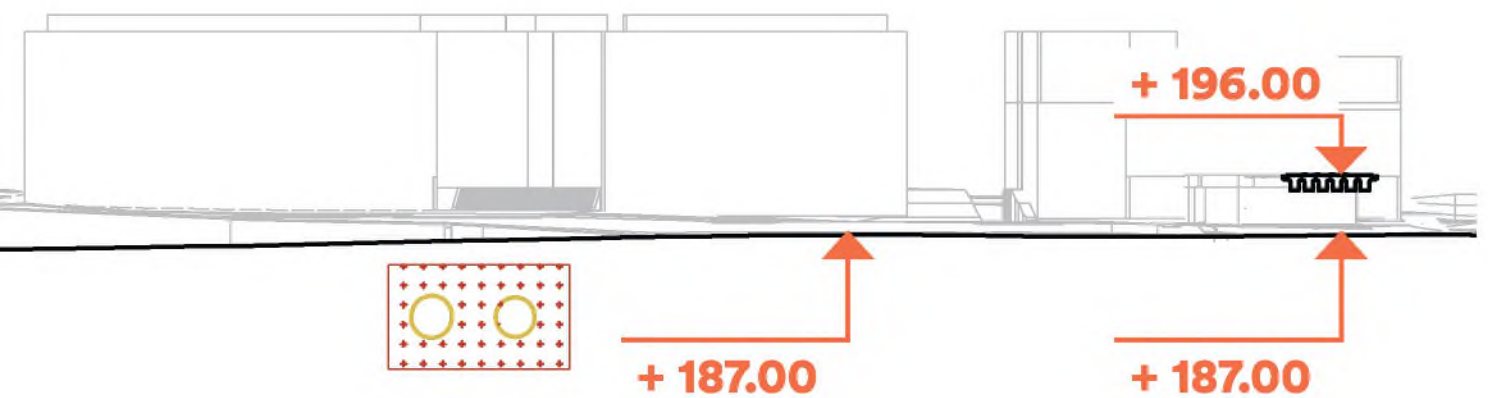
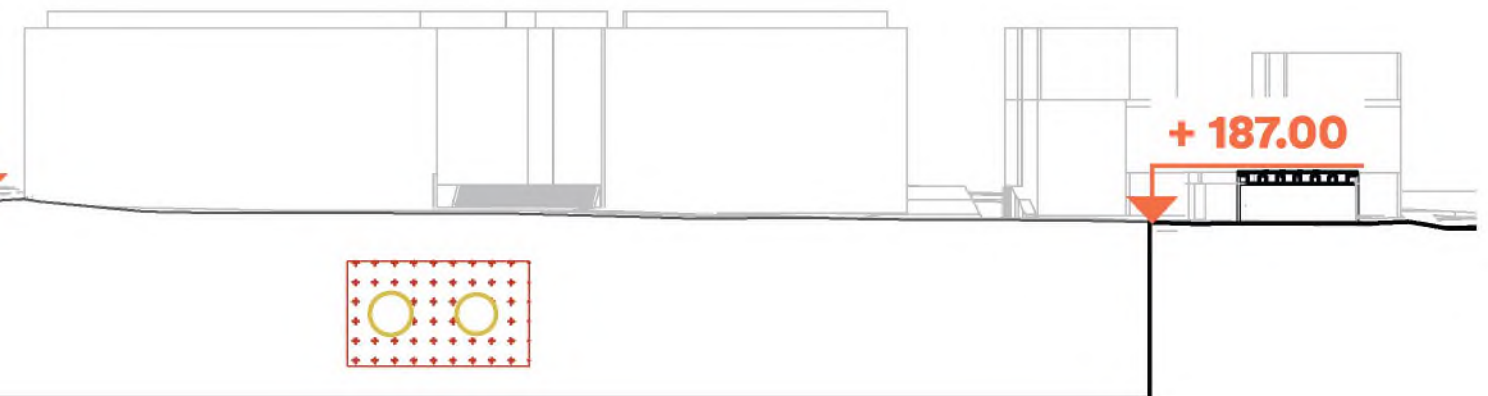
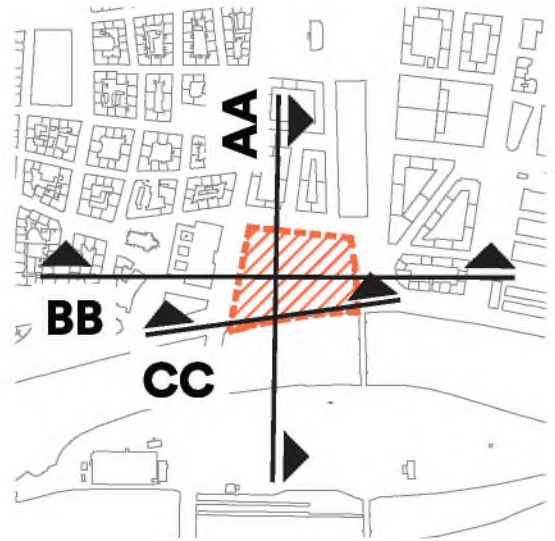
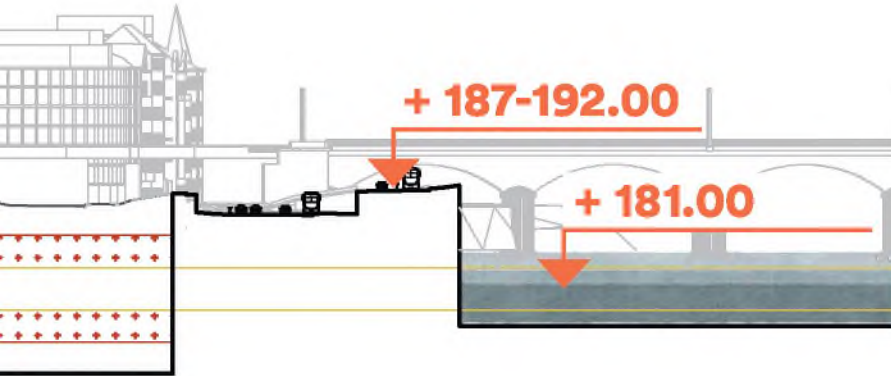


ŘEZ CC

+ 192.00

+ 185.00

Viz Podklad: P05 – Analýza využitelnosti



DOPRAVA

ŠIRŠÍ VAZBY

V řešeném území se nacházejí všechny druhy dopravy vyjma letecké. Při východní hranici řešeného území je severojižním směrem vedena železniční trať č. 120 s nádražím Praha-Bubny. Středem území prochází také v severojižním směru linka metra C se stanicí Vltavská. Území lemuje část Severojižní magistrály, která je vedena z Hlávkova mostu sjezdem na nábreží Kapitána Jaroše, přes Bubenské nábreží a dále do ulice Argentinská, která tvoří hlavní městskou třídu budoucího rozvojového území. Ulicí Antonínská do území ústí tramvajová trať se zastávkou u metra Vltavská a přes území pokračuje dál na Bubenské nábreží.

-  Řešená parcela
-  Širší řešené území
-  Významné parky
-  Stanice metra
-  Metro
-  Tramvaj
-  Železniční zastávka
-  Železnice
-  Silniční tunel Blanka
-  Komunikace celoměstského významu
-  River Bus





DOPRAVA – NAVRHOVANÝ STAV V DETAILU

Území Vltavské bylo v rámci zpracovaných studií dopravně kompletně nově řešeno. Koncepce řešení dopravy v území vychází z územní studie Holešovice Bubny – Zátory (viz podklad PO9.1 Územní studie Holešovice Bubny – Zátory). Na předpolí Hlávkova mostu byla následně vypracována ještě podrobnější dopravně-inženýrská studie (viz podklad PO9.2 Dopravně-inženýrská studie předpolí Hlávkova mostu). **Obě tyto studie jsou klíčové pro představu o budoucím fungování území a o intenzitě a směrovosti dopravních proudů, které je třeba přes řešené území převést. Dopravní řešení představené v dopravně-inženýrské studii lze použít jako podklad pro návrh, zároveň lze toto řešení dílčím způsobem modifikovat při dodržení limitů stanovených v kapitole 2.6 Limity využití území.** Je navrženo nové automobilové napojení na Severojižní magistrálu i samotná ulice Bubenská včetně výškových úprav. Tramvajové tratě jsou přeloženy k nové zástavbě při severní hranici řešené parcely, kde se také nachází tramvajová zastávka a nové napojení na vestibul metra. Železniční trať bude začleněna do nové budovy nádraží Praha-Bubny.



Vyznačená část řešená v rámci dopravně-inženýrské studie předpolí Hlávkova mostu

VEŘEJNÁ DOPRAVA

Veřejná doprava hraje hlavní roli dopravní obsluhy v řešeném území. Metro a jeho trasa C je v rámci širšího území kapacitní radiálou. K zásadní změně dochází vlivem nové zástavby na stanici Vltavská, ke které se přimyká nové železniční nádraží Praha-Bubny, které bude centrálním přestupním uzlem pro železniční dopravu ve směru do Kralup a Kladna s odbočkou na letiště. Realizací ŽST Praha-Bubny tedy vznikne významný přestupní terminál příměstské železniční dopravy s napojením na letiště Václava Havla. Jižní vestibul nádražní haly bude přímo propojen s jižním výstupem ze stanice metra v těsné docházkové vzdálenosti k tramvajové zastávce Vltavská. Taktéž severní vestibul nádraží bude propojen se severním výstupem ze stanice metra Vltavská. V lokalitě Vltavská tak vznikne dopravní HUB, ve kterém bude k dispozici metro a dále pak tramvajová, kolejová i lodní doprava. Úprava tramvajové trati je navržena v okolí zastávky Vltavská.

Urbanistický návrh ruší mimoúrovňové křížení tramvajové trati v ulici Antonínská s ulicí Bubenská a umisťuje trať do úrovně terénu. Trať z ulice Antonínská pokračuje v úrovni ulice k zastávce Vltavská, za níž podjíždí železniční trať u stanice Praha-Bubny a je vedena do prostoru Holešovic. Za podjezdem železniční trati se tramvajová trať rozděluje na jižní a severní větev. Jižní větev se napojuje na stávající trať na Bubenském nábřeží a pokračuje do ulice Komunardů. Severní větev je vedena v uličním prostoru přiléhajícím k nové zástavbě a východnímu předpolí nádraží Praha-Bubny.

METRO

Důležitou roli hraje v řešeném území objekt metra – podzemní tubus, vestibul stanice metra linky C Vltavská a přidružené technologické objekty včetně ochranných pásem. Stanice Vltavská, včetně přilehlých úseků tunelů, je zároveň součástí ochranného systému metra. Nedílnou součástí tohoto ochranného systému metra jsou především nasávací místa filtroventilace a komora dodatečného vstupu, které mají zvláštní požadavky na umístění (resp. přemístění), dostupnost, velikost a tlakově-plynotěsnou odolnost. Pasportizace a zakreslení těchto objektů, včetně studie návrhového stavu (tj. přesunutí nasávacího místa filtroventilace mimo řešené území Vltavské filharmonie, zajištění vstupu do komory dodatečného vstupu nezavalitelným prostorem, zásobování stanice atd.) je představeno ve Studii základových podmínek (autor Metroprojekt a.s., 01/2021), která je součástí soutěžních podkladů – viz. PO6.5 Studie základových podmínek.

Při návrhu je třeba zohlednit plánované úpravy stanice metra Vltavská, které jsou zaměřeny na budoucí výstavbu koncertního sálu v této lokalitě a koordinovány s výhledovou podobou podle územní studie Holešovice Bubny – Zátory.

ŽELEZNICE

Zásadním vstupem do území je Modernizace trati Praha-Bubny – Praha-Výstaviště, realizace podjezdu pod železniční trati a realizace nové železniční zastávky Praha – Bubny (Viz PO9.5 DUR Modernizace trati Praha-Bubny), která bude mít přímou vazbu na letiště Václava Havla. Zprovoznění trati a železniční stanice se přepokládá do roku 2028. Modernizace trati č. 091 spočívá především v navýšení nivelity trati v severní části rozvojového území Bubny – Zátory. Projekt Modernizace trati Praha-Bubny počítá s nahrazením stávající zastávky Praha-Holešovice a opuštěné historické výpravní budovy stanice Praha-Bubny novostavbou železniční stanice Praha-Bubny v nové poloze v blízkosti přestupních vazeb na městskou hromadnou dopravu. Jižní vestibul nové železniční stanice Praha-Bubny bude ve stavu uvedení do provozu v bezprostřední blízkosti stávajícího jižního vestibulu Metra C Vltavská. Zároveň je návrh železniční stanice připraven tak, aby v rámci urbanizace území bylo možné propojit severní vestibul železniční stanice s plánovaným novým severním vestibulem metra C Vltavská. Na předpolí Hlávkova mostu, před

objektem Elektrických podniků, vznikne dočasná tramvajová zastávka. Hlavní tramvajová stanice bude situována do prostoru k výstupu z vestibulu metra Vltavská – v ose prodloužení ulice Antonínská.

AUTOMOBILOVÁ DOPRAVA

Ulice Bubenská navazuje na Hlávkův most a mimoúrovňově kříží nábreží Kapitána Jaroše. Samotné mimoúrovňové křížení je navrženo se zrušením severovýchodní vratné rampy a doplněním levých pohybů ve směru na nábreží po severozápadní rampě.

Východní (pravý) sjezd z Hlávkova mostu směrem na Bubenské nábreží je zachován a nelze ho přidružit ke sjezdu severozápadnímu. Z Hlávkova mostu je ulicí Bubenskou vedena tramvajová trať ke křižovatce s ulicí Antonínskou. Na této křižovatce je trať vedena na ulici Antonínskou a do předprostoru koncertního sálu a jižního vestibulu nádraží Praha-Bubny. Křižovatka je navržena úroňová se zařízením světelné signalizace s preferencí hromadné dopravy. Východní větev křižovatky je navržena pro pojiždění pouze hromadnou dopravou. Ulice Bubenská je dál v severním směru navržena v dvoupruhovém uspořádání s přídatným pruhem pro cyklisty a přídatným pruhem pro podélné parkování.

PĚŠÍ A CYKLODOPRAVA

Na významných automobilových tazích s vysokou intenzitou dopravy jsou navrženy samostatné jízdní pruhy pro cyklisty (ul. Bubenská). Tyto trasy navazují na již zrealizované nebo připravované trasy na nábreží Kapitána Jaroše a Bubenském nábreží a zajišťují tak průjezdnost území. Východně podél železniční trati je vedena chráněná rekreačně-dopravní trasa (optimálně ve standardu promenádních vozových cest ve Stromovce) od severu předprostorem nového nádraží Praha-Bubny až k Bubenskému nábreží, po kterém v celé délce prochází souvislá chráněná trasa A1 v prostoru mezi řekou a nábrežní komunikací (komunikací s cyklopruhem ve vozovce a chodníky). Integrovaná opatření pro cyklisty by měla zohledňovat budoucí intenzivní pohyb chodců v řešeném území.

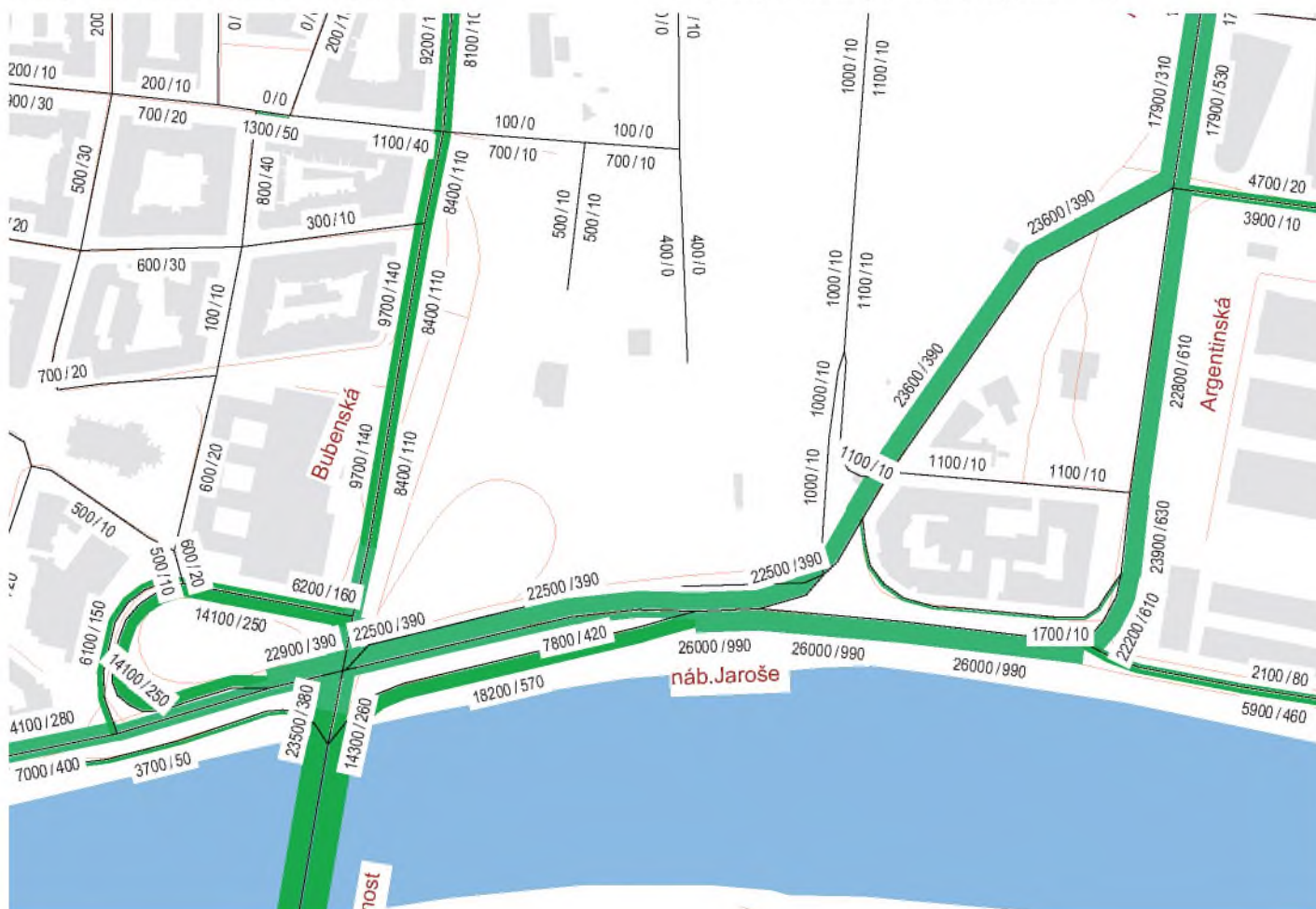
V rámci územní studie je pěší doprava řešena návrhem dostatečně širokých chodníků v nových uličních profilech. V místech s předpokládanou vyšší intenzitou automobilové dopravy a chodců jsou navrženy v křižovatkách přechody pro chodce (nábreží Kapitána Jaroše). Okolí prostoru objektu Vltavské filharmonie, stanice metra Vltavská a jižního vestibulu nádraží Praha-Bubny má fungovat jako sdílený prostor bez individuální automobilové dopravy (tj. provoz pěší, cyklistický a veřejné dopravy).

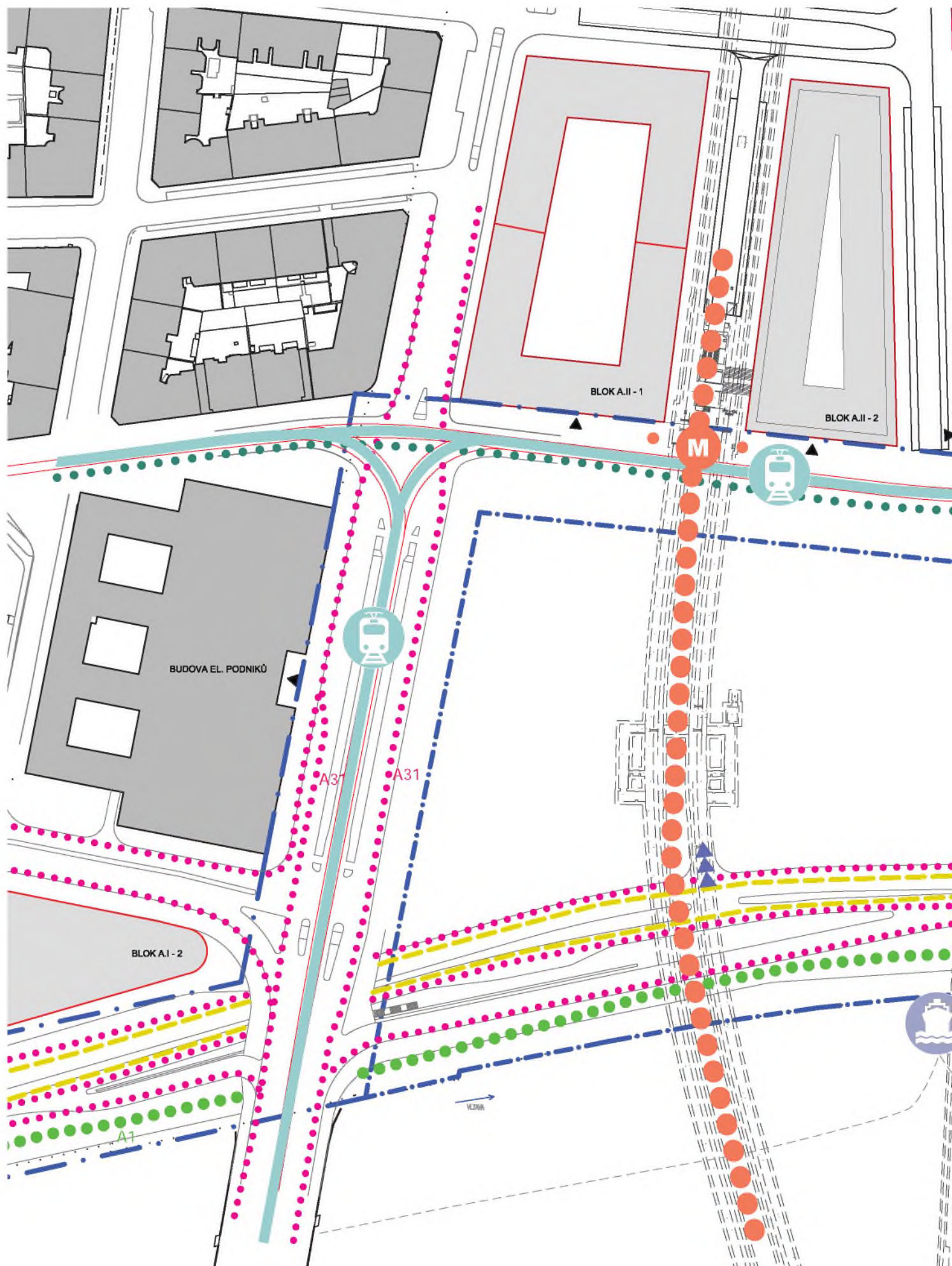
Viz Podklady:

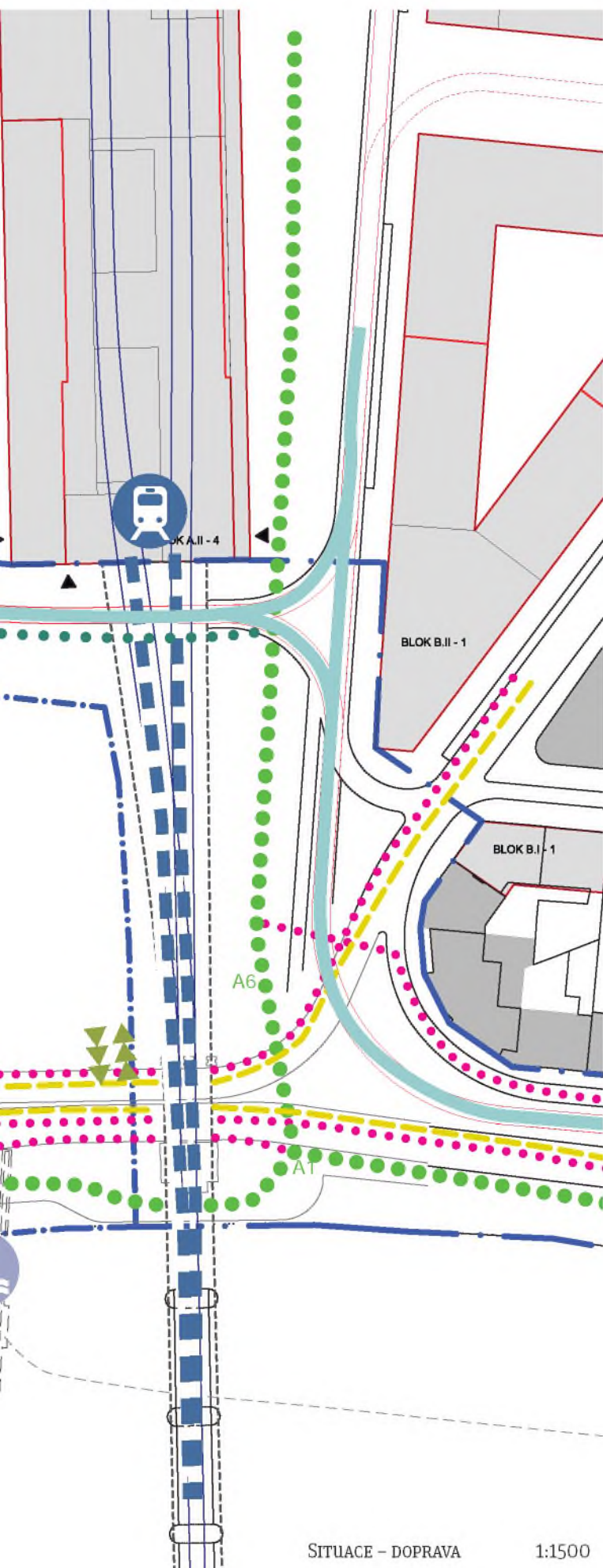
P06.6 Kartogram dopravních intenzit

P09.2 Dopravně-inženýrská studie předpolí Hlávková

Kartogram intenzit automobilové dopravy







LEGENDA



Vlaková stanice



Tramvajová zastávka



Stanice metra Vltavská



Výstup z vestibulu metra



River bus



Hranice řešeného území



Hranice parcely



Vlak



Tramvaj



Metro



Autobus



A31
Cyklotrasa



Trasa zklidněného propojení (cyklo)



A6
Celoměstská chráněná trasa
(Kladenská drážní cesta A6,
levobřežní povltavská cesta A1)



Možný vjezd podz. parkování



Možný vjezd zásobování

Viz Podklady:

P08.3 Limity využití území

P09.1 Územní studie Holešovice Bubny – Zátory

P09.2 Dopravně-inženýrská studie předpolí Hlávkova mostu

SITUACE - DOPRAVA

1:1500

STAVEBNÍ ZÁMĚRY V ÚZEMÍ

1. BLOK A.II-1 (MHMP)

Stavební parcela ve vlastnictví hl. m. Prahy. Záměrem hlavního města je vybudovat polyfunkční blok s převládajícími veřejnými funkcemi s administrativní částí a částí věnovanou umělecké, popř. mateřské a základní škole.

2. BLOK A.I-2 (MHMP)

Stavební parcela ve vlastnictví hl. m. Prahy. Záměrem hlavního města je vybudovat polyfunkční blok s veřejnými funkcemi a bydlením.

3. BLOK A.II-2 (SŽ)

Stavební parcela v převážném vlastnictví Správy železnic. Záměrem správy železnic je výstavba administrativního objektu s komerčním partnerem. Na podobu bloku bude vypsána architektonická soutěž, viz P09.3 Dokumentace k okolní zástavbě.

4. BUDOVA ELEKTRICKÝCH PODNIKŮ BUBENSKÁ 1



Funkcionalistická budova v soukromém vlastnictví, která byla sídlem pražských Elektrických podniků a která je evidována jako kulturní památka. V roce 2010 byla dokončena celková revitalizace objektu. V současné době jde o administrativní budovu, kde sídlí WPP, největší komunikační skupina na světě. Součástí budovy jsou pronajímatelné prostory a víceúčelový sál.

Více na <https://www.bubenska.cz/>.

5. REVITALIZACE PRAŽSKÉ (HOLEŠOVICKÉ) TRŽNICE



Projekt kompletní revitalizace areálu, který je ve vlastnictví a správě hl. města Prahy. Pražská tržnice bude místem celopražského a celorepublikového významu s mixem aktivit: obchod, služby, gastronomie, kultura a kreativní průmysl, nabídka pro volný čas a kanceláře.

V současné době je zpracována urbanisticko-architektonická studie a ověřovací ekonomická studie.

Více na <https://www.prazska-trznice.cz/budouci-rozvoj>.

6. PAMÁTNÍK TÍCHA



Projekt revitalizace původního nádraží budovy. Z nádraží Bubny byly během druhé světové války vypravovány transporty s desetitisíci židovskými obyvateli z Prahy do ghatt, koncentračních a vyhlazovacích táborů. Místo se stane památníkem, jehož součástí bude expozice připomínající složité dějiny dvacátého století.

Více informací na <https://www.bubny.org/cz/pamatnik-ticha>.

7. REVITALIZACE VÝSTAVIŠTĚ PRAHA



Výstaviště Praha je významným a ojedinělým prostorem ve struktuře širšího centra Prahy ve vlastnictví a správě hl. města Prahy. Areál vznikl vyčleněním z původní rozlohy městského parku Stromovka u příležitosti Jubilejní zemské výstavy pořádané v roce 1891 a je významným představitelem způsobu výstavnictví 19. století. Záměrem hlavního města je postupná obnova celého areálu Výstaviště Praha, který má potenciál stát se jedinečnou multifunkční zónou celodenní rekreace v širším centru Prahy ve vazbě na Trojskou kotlinu a Stromovku.

Více informací na <https://www.vystavistepraha.eu/>.

8. ÚPRAVA OCHRANNÉHO SYSTÉMU METRA A PŘESUN OBJEKTŮ FILTROVENTILACE

V souvislosti s přeměnou a novou výstavbou v lokalitě dojde k přesunu filtroventilační centrály metra. Stávající objekt se 150m ochranným pásmem bude zrušen a rozdělen do dvou nasávacích míst se dvěma pásmy o poloměru 50 m. Tyto dva nové objekty budou umístěny v prostoru parku za železniční trať.

9. SEVERNÍ VESTIBUL VLTAVSKÁ

Součástí přestavby území je záměr vybudovat druhý výstup ze stanice metra Vltavská. Vestibul by měl být napojen na nádraží Praha-Bubny.

10. NOVÁ ŽELEZNIČNÍ STANICE BUBNY



Součástí modernizace trati Praha-Bubny – Praha-Výstaviště je i výstavba nového nádraží Praha-Bubny. Vlaková stanice bude přímo napojená na letiště Václava Havla. Součástí nádraží budou i komerční prostory a administrativní část. Projekt výstavby nádraží připravuje Správa železnic, aktuálně se nachází ve fázi přípravy dokumentace pro stavební povolení. Otevření stanice se předpokládá v roce 2024.

11. REVITALIZACE OSTROVA ŠTVANICE

Projekt obnovy pražského ostrova Štvanice připravovaný hl. m. Prahou, který počítá s významným zkvalitněním zeleně s cílem navrátit lokalitu jejím původním účelům, tedy zábavě a volnočasovým aktivitám. Architektonická soutěž proběhla v roce 2013.

12. ROHANSKÝ OSTROV



V území o rozloze 56 hektarů od Karlína po Libeň vznikne metropolitní přírodní park.

V meandru řeky Vltavy plánuje Praha zachovat tamní městskou divočinu a většinu oblasti revitalizovat pro volnočasové aktivity. Území také musí plnit funkci protipovodňové ochrany Prahy. V současné době probíhá příprava zadání Konceptu Rohanského ostrova a Libeňských kos (zkráceně Rohanský ostrov), která bude výchozím podkladem pro rozvoj území. Tato Koncepte bude výsledkem mezinárodního výběrového řízení se soutěžním dialogem, do kterého budou zapojeni místní aktéři i odborníci z celé Evropy.

Více informací na: <https://www.iprpraha.cz/rohanský-ostrov>.

13. REKONSTRUKCE HLÁVKOVA MOSTU

Projekt rekonstrukce mostu připravovaný hl. m. Prahou. Hlávkův most byl postaven v letech 1908–1912, v letech 1958–1962 byl pak rekonstruován a rozšířen do dnešní podoby. Železná část byla nahrazena železobetonovou, v roce 1980 došlo k přemostění nábřeží Kapitána Jaroše. Most je kulturní památkou a je památkově chráněn. Aktuálně se připravuje dokumentace pro územní rozhodnutí.

14. ROHANSKÝ MOST

Záměr hl. m. Prahy vybudovat nový silniční most mezi Holešovicemi a Karlínem. Projekt je aktuálně v přípravě.

15. LÁVKA HOL-KA

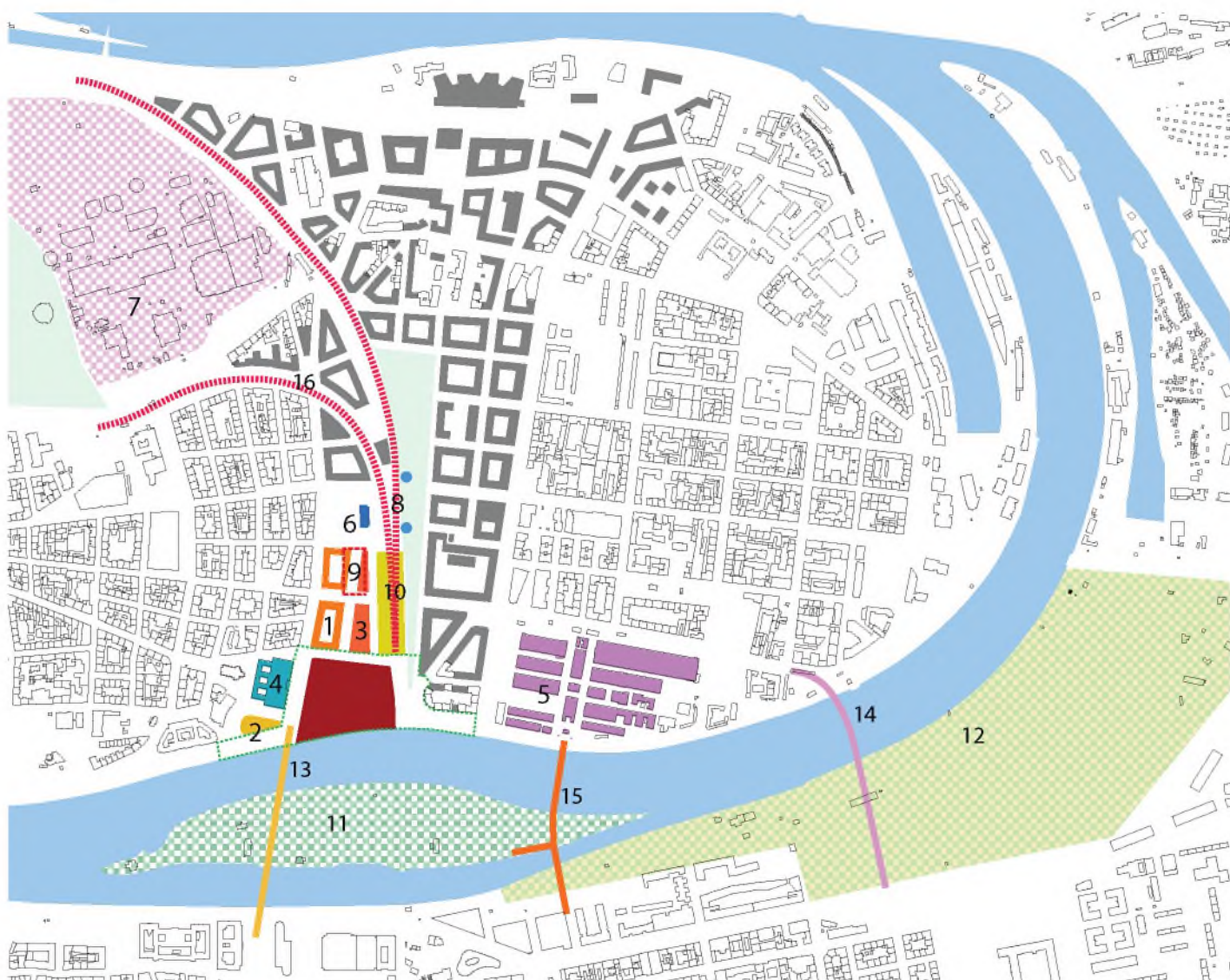


Projekt hl. m. Prahy, jehož cílem je výstavba nové lávky propojující Holešovice a Karlín přes ostrov Štvanice. Podoba lávky vzešla z mezinárodní architektonicko-konstrukční soutěže, kterou organizoval IPR Praha. Projekt je ve stavu výběru dodavatele stavby. Dokončení výstavby lávky se odhaduje na konec roku 2022. Více informací na <https://www.iprpraha.cz/lavkaholka>.

16. MODERNIZACE TRATI PRAHA-BUBNY – PRAHA-VÝSTAVIŠTĚ, PODJEZD POD ŽELEZNIČNÍ TRATÍ

Projekt modernizace stávající železniční trati u stanice Praha-Bubny, zřízení nové zastávky Praha-Výstaviště a nahrazení železničních přejezdů mimoúrovňovými křižováními. Projekt je ve fázi přípravy dokumentace pro stavební povolení, dokončení realizace se předpokládá v roce 2024.

STAVEBNÍ ZÁMĚRY V ÚZEMÍ – SITUAČNÍ VÝKRES



- | | | | |
|--|---|--|--|
| | Řešená parcela | | 8/ Úprava ochranného systému metra a přesun objektů filtroventilace |
| | Širší řešené území | | 9/ Severní vestibul Vltavská |
| | 1/ Bloky A.II-1 a A.II-3 (veřejná funkce) | | 10/ Nová železniční stanice Bubny |
| | 2/ Blok A.I-2 (MHMP) | | 11/ Revitalizace ostrova Štvanice |
| | 3/ Bloky A.II-2 a A.II-8 (administrativní funkce) | | 12/ Rohanský ostrov |
| | 4/ Rekonstrukce budovy Elektrických podniků | | 13/ Rekonstrukce Hlávkova mostu |
| | 5/ Revitalizace Pražské Holešovické tržnice | | 14/ Rohanský most |
| | 6/ Památník ticha | | 15/ Lávka mezi Holešovicemi a Karlínem přes ostrov Štvanice |
| | 7/ Revitalizace Výstaviště Praha | | 16/ Modernizace trati Praha-Bubny - Praha-Výstaviště, podjezd po železniční trati, úprava valu |

Viz Podklady:

PO9.1 Územní studie Holešovice Bubny – Zátory

PO9.2 Dopravně-inženýrská studie předpolí Hlávkova mostu

PO9.3 Dokumentace k okolní zástavbě

PO9.4 Pražská tržnice

PO9.5 DÚR Modernizace trati Praha-Bubny

2.5 | ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

VYMEZENÍ ŘEŠENÉHO ÚZEMÍ

Řešené území je rozděleno na dvě hlavní části:

1) PARCELA

Parcela pro umístění objektu Vltavské filharmonie je vymezena z jihu prostorem koryta řeky Vltavy, z východu Negrelliho viaduktem, ze severu hranicí prodloužené ulice Antonínská a ze západu hranou Hlávkova mostu. Parcela pro umístění Vltavské filharmonie je součástí řešeného území (viz bod 2) níže a grafické schéma na této dvojstraně).

2) ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

Řešené území je definováno jako prostor zahrnující související uliční prostranství (nábřeží Kapitána Jaroše, Bubenská, Bubenské nábřeží, Antonínská a Za Viaduktem) a nábřeží řeky Vltavy.

Území bude řešeno jako jeden souvislý prostor od Bubenské až po Argentinskou ulici včetně prostupů drážním tělesem Negrelliho viaduktu. Stěžejním úkolem bude návrh nábřeží a vytvoření přímého vztahu budovy Vltavské filharmonie s řekou.

INFORMACE K ŘEŠENÉMU ÚZEMÍ

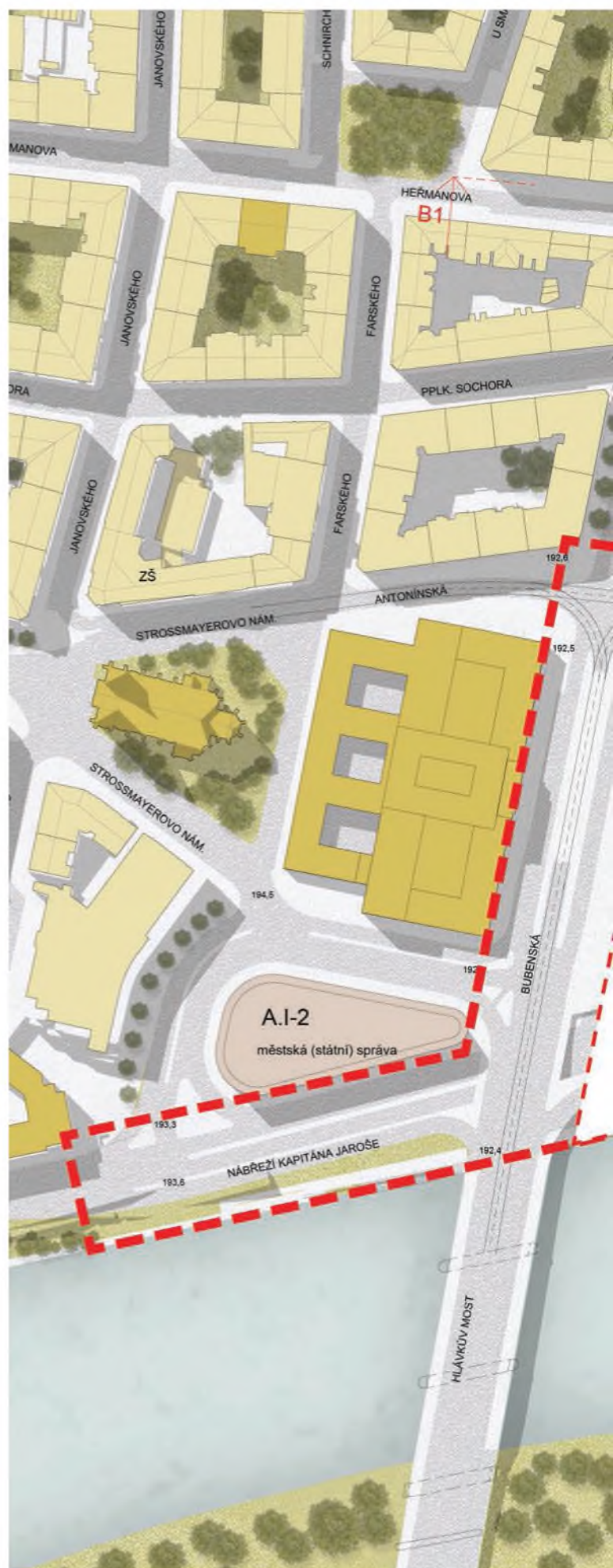
Oblast kolem nové stanice Bubny s přilehlou novou zástavbou na konci Hlávkova mostu má v kontextu Prahy prominentní polohu na nábřeží Vltavy s výbornou dopravní obslužností. Může být využívána jako lokální centrum pro čtvrť Letná – Bubny. K tomu je bezpodmínečně nutné nově koncipovat předmostí s jeho dopravními systémy.

Řešeným územím je nutné převést automobilovou dopravu přijíždějící z Hlávkova mostu a nábřeží Edvarda Beneše, která se za Negrelliho viaduktem napojuje do ulic Za Viaduktem a Argentinská. Konkrétní řešení je předmětem návrhu. Tramvaj bude mezi Hlávkovým mostem a Antonínskou vedena v jedné úrovni, na rozdíl od současných ramp. Směrem k nábřeží bude trať odkloněna tak, aby bylo na parcele vzniklo volné horizontální plato pro budovu Vltavské filharmonie.

V důsledku odstranění dopravních ramp a tunelů může být na předmostí vytvořen kvalitní městský prostor. Vznikne tak situace, která je srovnatelná s předmostími jiných důležitých pražských mostů: náměstí s důležitými veřejnými budovami, které zapadají do okolí a které definují městský prostor a zároveň zůstávají rozpoznatelné jako solitéry s mimořádným významem. Studie, která vzejde ze soutěže, bude řídicím podkladem pro zpracování všech investičních akcí v rámci řešeného území.

Viz Podklady:

PO1.1 Řešené území, PO9.1 Územní studie Holešovice-Bubny-Zátory



NÁŠ CÍL:

VII. SPOJENÍ S VLTAVOU

PŘEJEME SI, ABY
VLTAVSKÁ FILHARMONIE
BYLA NEODDĚLITELNĚ
A JEDINEČNĚ SPOJENA
S ŘEKOU.



2.6 | LIMITY VYUŽITÍ ÚZEMÍ

REGULACE

ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

R01 – Hranice parcely

Hranice parcely vymezují plochu určenou pro umístění budovy Vltavské filharmonie. Stavba může být umístěna kdekoli v této ploše, jejíž součástí budou i veřejná prostranství.

Stavební čáru objektu Vltavské Filharmonie je třeba navrhnout zodpovědně ve vztahu k uličnímu profilu s tramvajovou tratí a s tramvajovými zastávkami.

R02 – Hranice řešeného území

Území zahrnující související uliční prostranství (nábřeží Kapitána Jaroše, Bubenská, Bubenské nábřeží, Antonínská a Za Viaduktem) a nábřeží. Území bude řešeno jako jeden souvislý prostor od Bubenské až po Argentinskou ulici včetně příčně prostupného drážního tělesa (např. viadukt s průchody či retailovými jednotkami).

Důraz bude kladen zejména na příčnou pěší prostupnost řešeným územím (severojižní, západovýchodní) a na propojení veřejných prostranství v okolí stavby a stavby samotné Vltavské filharmonie s nábřežím a řekou.

Návrh bude pracovat s potenciálem místa a zohlední budoucí toky (lidí, dopravy atd.) a ruch místa. Cílem návrhu je vytvořit živý městský prostor.

Stěžejním bude návrh nábřeží a přístupu k řece, kdy přímý vztah budovy Vltavské filharmonie s řekou je z pohledu zadavatele žádoucí a zásadní. Návrh bude dále zahrnovat rozpracování podoby veřejných prostranství v návaznosti na stavbu filharmonie a návrh úpravy železničního valu.

A REGULATIVY PARCELY

R03 – Zastavitelné území

Zastavitelné území je vymezeno hranicí parcely, stavba Vltavské filharmonie nebude zasahovat do souvisejícího území. Jedinou výjimkou je dílčí umístění objektů nad hladinou řeky (viz R08).

R04 – Maximální výška objektu

S ohledem na význam a specifičnost projektu není doporučena výška budovy Vltavské filharmonie stanovena.

V blízkosti řešeného území však prochází hranice zákazu výškových staveb, která je změnou územního plánu (předcházející soutěži) posunuta jižně tak, aby zákaz výškových staveb soutěž nelimitoval. Přesto je třeba počítat s citlivou polohou řešeného území vůči nejbližšímu okolí i dálkovým pohledům.

Návrh by tak měl pracovat se stávající i budoucí výškovou hladinou, strukturou a charakterem zástavby v řešené lokalitě a pražskou topografií, návrh rovněž zvaží rezervovaný postoj části pražské veřejnosti k výškovým stavbám.

R05 – Maximální podzemní část objektu

Návrh bude respektovat stávající vedení podzemního tubusu metra a zařízení související s provozem metra.

V souvislosti s metrem jsou vymezeny dva regulativy: Ochranné pásmo metra (viz R20), v němž platí zvláštní podmínky pro umísťování staveb a Odstup od tubusu metra (viz R21) v němž je důrazně doporučeno neumísťovat žádné konstrukce ani objekty.

V území se dále nachází množství inženýrských sítí. Návrh může uvažovat o přeložení veškerých inženýrských sítí vyjma těch, které jsou označeny jako „nepřeložitelné“ viz kapitola „2.7 – technické a doplňující podklady“ tohoto zadání. Tyto sítě je nezbytné v území zachovat a v návrhu dále respektovat jejich ochranná pásma.

R06 – Přesah konstrukcí či objektů nad hladinu řeky

Je možné uvažovat o lokálním přesahu konstrukcí, či drobných objektů do prostoru nad korytem řeky Vltavy (koryto řeky viz R09).

Je však nezbytné dodržet následující podmínky:

- Navržené objekty musí být v souladu s funkčním využitím dle platného územního plánu:
 - Hlavní využití: Vodní toky, plochy a přístaviště.
 - Přípustné využití: Drobná zařízení sloužící pro obsluhu sportovní funkce vodních ploch, zeleň. Stavby a zařízení, související s hlavním využitím.
 - Podmíněně přípustné využití: Dopravní a technická infrastruktura. Zařízení sloužící pro provozování vodních sportů, plovoucí restaurace, za podmínky, že nebude omezeno hlavní a přípustné využití.
- Navržené objekty musí být v souladu s minimální podjezdovou výškou pro lodě (viz R09).
- Do koryta řeky nelze umísťovat žádné konstrukce ani plovoucí (vyjma plovoucích zařízení na podélné kotvení přistávání lodí).

B REGULATIVY SOUVISEJÍCÍHO ÚZEMÍ**B1 VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ A NÁBŘEŽÍ****R07 – Uliční prostranství**

Návrh bude respektovat urbanistickou koncepci a uspořádání uličního prostoru dle Územní studie Holešovice – Bubny (PO9.1). Návrh bude pracovat s vhodnou volbou povrchů, materiálů, mobiliáře a osvětlení odpovídající významu místa a způsobu jeho užívání.

Veškerá veřejná prostranství by měla být navržena s důrazem na propustnost, dobrou orientaci a komfort pro všechny uživatelské skupiny (bezbariérovost).

R08 – Nábřeží

Cílem návrhu bude oživení a zpřístupnění stávajícího nábřežního prostoru a jeho propojení s veřejnými prostranstvími a samotnou budovou Vltavské filharmonie a vestibulem metra Vltavská.

Nábřeží bude pohodlně přístupné a reprezentativní. Důraz bude kladen na kontinuální pěši a cyklistickou propustnost podél nábřeží a na posílení pobytové funkce nábřeží.

V prostoru nábřeží je možno uvažovat o přistávání a kotvení lodí osobních, lodí spojených s koncerty či akcemi konanými ve filharmonii (pouze dočasné stání) a o umístění zastávky říční tramvaje (plavidlo do délky 20 m) jako součásti pražského systému MHD a místního dopravního uzlu (metro, tram, bus, vlak, cyklo, linková plavba osobních lodí atd.). Návrh by měl nabídnout co nejpoohodlnější, bezkolizní a přehlednou pěší cestu z MHD a vlaku do přístaviště.

V případě plavidel souvisejících s programem v budově filharmonie je nutné dobré propojení na samotnou budovu, s možností uzavření přístupu z exteriéru pro osoby neúčastnící se akce (vymezení bezpečnostních zón, aby pro nástup na plavidlo nebyla nutná opětovná kontrola jako při vstupu na akci). Lze uvažovat o délce lodí do 60 m s ohledem na možnost otočení. Většinou se bude jednat o lodě dlouhé 30–45 m. Provozně je třeba oddělit nástupní prostor přístaviště od koridoru pohybu podél nábřeží, aby nedocházelo ke kolizím čekajících a nastupujících osob na lodě s průběžným korzem nebo cyklostezkou.

Zařízení na podélné kotvení/přistávání lodí by zároveň nemělo být pohledově exponováno, aby nedocházelo k narušení pohledu na kulturní památky v bezprostředním okolí řešeného území.

V prostoru nábřeží je možno uvažovat o drobných objektech občerstvení, tyto objekty mohou být integrovány do nábřežní zdi. Prostory integrované do nábřežní zdi musí být uzavíratelné

z důvodu jejich ochrany při vyšších stavech vody. Objekty nesmí vystupovat do profilu vodního toku.

R09 – Řeka Vltava

Návrh nebude počítat s žádnými konstrukcemi v korytu řeky. Návrh nebude počítat s žádnými plovoucími objekty v korytu řeky. Návrh bude respektovat minimální podjezdnou výšku při maximální plavební hladině (181,00 m n. m.); tj. 188,00 m n. m. (Bpv).

B2 DOPRAVA**R10 – Dopravní systém**

Návrh bude respektovat celkovou dopravní koncepci a principy navržené v Územní studii Holešovice – Bubny (PO9.1), která představuje budoucí podobu a cílový stav celého transformačního území.

Dopravní řešení představené v dopravně-inženýrské studii Hlávkova mostu (PO9.2) je pak zpřesňujícím dopravním podkladem pro oblast předpolí Hlávkova mostu a pro soutěžící podkladem doporučeným, který lze dílčím způsobem v úseku Hlávkův most – Negrelliho viadukt (viz SITUACE REGULACE 1:1000) modifikovat.

Vždy je však třeba dodržet celkovou kapacitu a směrovost dopravy, která musí řešeným územím projít a napojit se za Negrelliho viaduktem do navrženého dopravního skeletu v Územní studii. Klíčové je dodržet počet jízdních pruhů a jejich směrovost, včetně kapacit a fungování křižovatek. **Zrušení východního sjezdu z Hlávkova mostu na Bubenské nábřeží, či jeho přidružení k sjezdu západnímu není možné.** Zároveň je třeba respektovat další limity stanovené v tomto zadání (např. odstup od tubusu metra, regulativ R21.)

Řešení, polohu a nivelitu veškerých komunikací mimo úsek Hlávkův most – Negrelliho viadukt (viz SITUACE REGULACE 1:1000) je důrazně doporučeno ponechat.

R11 – Řešení křižovatky Antonínská x Bubenská

Návrh bude pracovat s řešením křižovatky dle inženýrsko-dopravní studie Hlávkův most. S ohledem na aktuální projednávání změny územního plánu, přípravu navazující dokumentace a platnou hlukovou legislativu je možné, že výsledná nivelita křižovatky bude odlišná od uvedené územní studie. Z tohoto důvodu je v rámci parcely pro výstavbu Vltavské filharmonie vymezena územní rezerva pro budoucí možné rozšíření profilu této křižovatky (viz SITUACE REGULACE 1:1000).

V tomto prostoru je soutěžícím důrazně doporučeno neumisťovat žádné objekty. Případná změna řešení křižovatky bude do projektu

stavby Vltavské filharmonie zapracována v dopracování vítězného soutěžního návrhu do podrobné architektonické studie.

Koncept budovy Vltavské filharmonie je tedy vhodné zvolit tak, aby případná změna nivelity (tj. například mimoúrovňově řešení této křižovatky) nemělo zásadní dopad na zvolenou koncepci budovy.

R12 – Řešení tramvajové trati

Návrh bude respektovat vedení a umístění tramvajových zastávek, jejichž poloha vychází z Územní studie Holešovice – Bubny (PO9.1).

Podoba zastávek bude respektovat standard zastávek PID (ROPID), viz <http://standardzastavek.pid.cz/>. V ulici Antonínská je požadováno zajištění krytého čekání pro cestující čekající na tramvaje co nejbližší oběma nástupním hranám zastávek tramvají.

R13 – Železnice

Stavba Vltavské filharmonie se nachází v ochranném pásmu dráhy a je nutné respektovat hranice obvodu dráhy stanovené v územním rozhodnutí 12/2018, viz SITUACE REGULACE 1:1000.

Stavbou Vltavské filharmonie nesmí být ohrožena provozuschopnost dráhy (stavba v bezprostřední blízkosti elektrizované trati), nesmí dojít k ohrožení provozu železniční stanice Praha-Bubny a nesmí být znemožněna ochrana železniční stanice v případě povodně.

Dále je nezbytné dodržet sklon a odvodnění navazujících komunikací směrem od jižního vestibulu ŽST Praha-Bubny, tak aby v případě přívalového deště nedošlo k jeho vyplavení. Do doby finální přestavby území bude příjezd IZS a nástupní plochy IZS pro ŽST Praha-Bubny zajištěn z prostranství mezi stávajícím jižním vestibulem metra C Vltavská a jižním vestibulem ŽST Praha-Bubny.

R14 – Doprava v klidu

Preferovaný způsob dopravy návštěvníků a zaměstnanců je využití MHD. Parkování pro návštěvníky a zaměstnance bude nicméně součástí stavby Vltavská filharmonie – konkrétní požadavky na parkování v budově jsou stanoveny v kapitole 3.2, stavební program.

Vjezd a výjezd z objektu Vltavské filharmonie je doporučeno realizovat z komunikace na nábřeží Kapitána Jaroše dle vymezeného regulativu (viz R15). Parkování v přilehlých uličních prostranstvích bude vycházet z Územní studie Holešovice – Bubny (PO9.1).

Pro standardní rozměr parkovacích stání je v ČR využíváno jako referenční vozidlo Audi Q7 nebo Volvo XC 90, kde na základě jejich rozměrů a pravidel dle ČSN 73 6058 vychází rozměr parkovacích stání pro jedno najetí při parkování.

Jsou definovány následující parametry:

- Šířka komunikace mezi stáními min. 6 m.
- Předpoklad konstrukčního modulu parkování max. 8,1 m.
- Rozměr parkovacího stání pro osobní vozidlo (bez bočních stěn) š. 2,7 m / dl. 5,35 m.
- Rozměr parkovacího stání pro osobní vozidlo (s boční stěnou) š. 3,1 m / dl. 5,35 m.
- Tomu odpovídá půdorysný rozměr referenčního osobního vozidla š. 1,95 m / dl. 5,1 m.
- Rozměr parkovacího stání pro handicapované osoby š. 3,5 m / dl. 5,35 m.
- Min. světlá výška parkování pod světla či rozvody TZB musí být 2,4 m.
- Sklon zastřešené rampy max. 15 %.
- Sklon nezastřešené rampy max. 10 %.

Do parkování bude umožněn vjezd autonomních vozidel a elektromobilům, v návrhu je třeba počítat s umístěním odpovídající dobíjecí infrastruktury.

Návrh bude zahrnovat místa pro zastavení taxi pro vystoupení a nastoupení návštěvníků. Stejně tak bude návrh zahrnovat místo pro zastavení vozidel dopravujících VIP návštěvníky a umělce.

Návrh bude zahrnovat místo pro stání přenosových vozů, zajišťujících přenos signálu z budovy.

R15 – Zásobování

Vjezd pro zásobování objektu je doporučen v prostoru za Negrelliho viaduktem, viz SITUACE REGULACE 1:1000. Navržené řešení je doporučené.

Vjezd by měl být umožněn nákladním automobilům typu:

- Nákladní automobil dvounápravový, celková hmotnost do 12 tun, délka cca 10 m, šířka 2,50 m, výška 2,8 m až 3,9 m (v případě nástavby chladicích boxů).
- Nákladní automobil pro svoz odpadu, který je dán společností zajišťující odvoz odpadu. V Praze působí společnost Komwag, která používá nákladní automobil typu Mercedes s nástavbou kontejnerů pro komunální odpad s celkovou hmotností 26 tun a orientačními rozměry: délka cca 10 m, šířka 2,50 m, výška 3,6 m.
- Návěsový nákladní automobil (kamion) o nosnosti cca 36 tun, s rozměry: délka 16,4 m, šířka 2,55 m, výška 4 m.
- Šířky všech vozidel jsou udány bez zrcátek.

B3 PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA**R16 – Pěší doprava**

V řešeném území by měly být vytvořeny podmínky pro snadný pohyb, s důrazem na prostupnost, dobrou orientaci a komfort pro všechny uživatelské skupiny (bezbariérovost).

Návrh zohlední významné pěší vazby a propojení v území:

- příčná prostupnost (severojižní, západovýchodní) řešeným územím,
- propojení řeky (nábřeží) s veřejným prostorem před budovou a budovou samotnou,
- vazba vstupů do budovy na zastávky MHD (tramvaj, metro, autobus atd.) a vlakovou stanici,
- vazba vestibulu metra Vltavská a budovy,
- vazba stanice metra Vltavská a nové železniční zastávky,
- vazba vestibulu metra Vltavská a nábřeží,
- příčná prostupnost podél nábřeží.

R17 – Cyklistická doprava

V řešeném území by měly být vytvořeny podmínky pro plynulý a bezpečný průjezd cyklistů s integračními opatřeními (cyklistickými pruhy) na významných komunikacích a volnou prostupnost sdílených prostranství a klidných ulic. Součástí návrhu bude rovněž vytvoření míst s dostatečnou kapacitou pro parkování kol.

V návrhu je třeba počítat se dvěma významnými cyklistickými trasami v chráněném standardu:

- A1 levobřežní povltavská,
- A6 kladenská drážní cesta.

B4 METRO**R18 – Napojení na vestibul metra Vltavská**

Je možno uvažovat o napojení stavby Vltavské filharmonie na nový vestibul metra Vltavská ve vymezeném rozsahu, viz „Hranice napojení na vestibul“, viz SITUACE REGULACE 1:1000. V takovém případě je však třeba nově vzniklou vazbu na vestibul metra komplexně vyřešit a zohlednit provoz metra a stavby Vltavské filharmonie tak, aby obě stavby fungovaly nezávisle na sobě a byly uzavíratelné.

V navazujících fázích projektu pak bude třeba určit rozhraní mezi stavbou Vltavské filharmonie a vestibulem metra a vzájemný vztah ošetřit majetkovou smlouvou s Dopravním podnikem hl. m. Prahy, který vestibul spravuje. Rovněž je třeba zvážit reálnou reprezentativnost vstupu do budovy Vltavské filharmonie z vestibulu stanice metra Vltavská.

R19 – Výstupy z vestibulu Vltavská

Součástí návrhu řešení nové (v prodloužení stávající) ulice Antonínská bude návrh výstupů z nového vestibulu metra Vltavská, které je možné umístit vně budov ve veřejném prostoru, nebo uvažovat o jejich integraci do přiléhajících bloků, v závislosti na splnění požadavků uvedených níže.

Z vestibulu budou vedeny minimálně dva výstupy. Jeden z výstupů bude sloužit pro přímou přestupní vazbu metro – nádraží Bubny. Tento výstup bude mít dva eskalátory, schodiště a výtah. U druhého výstupu postačuje jeden eskalátor a schodiště. Nově vybudované výstupy z metra by měly být zastřešené.

Primárním cílem je zajistit komfortní rozptyl cestujících do okolní zástavby, tedy přímý a orientačně návodný přístup ke vstupům do metra a komfortní pěší vazbu od vestibulu metra k železniční stanici a zajištění komfortního přestupu mezi metrem a tramvajemi minimálně srovnatelného s dnešním stavem či lepšího, tedy přímého, bez závek a zacházek či bez vzájemného křížení proudů lidí jdoucích v opačných směrech.

Důležité je rovněž zajištění dostatečné šířky pochozích a pobytových ploch v okolí vstupů do vestibulu metra, včetně zajištění bezbariérovosti prostoru a též zohlednění cyklistického provozu mezi podjezdem železnice a Antonínskou a zajištění krytého čekání cestujících na zastávce v důležitém přestupním bodě v případě nepříznivé počasí. Dnes jsou tramvajová nástupiště kompletně zastřešena u nástupní hrany a cestující mohou z metra do tramvaje dojít suchou nohou.

R20 – Ochranné pásmo metra

V ochranném pásmu metra platí obecně Zásady pro práce v Ochranném pásmu metra vydané Dopravním podnikem hl. Prahy; dále lze uvést další omezující podmínky:

- Stanici, vestibuly ani traťové tunely není možno přetížit přímo osazením nosných konstrukcí objektů na nosné konstrukce metra či v jejich bezprostřední vzdálenosti.
- Nepřímé „přetížení“ je možné pouze do hodnoty a charakteru zatížení stávajícího – platí pro zatížení vertikální i horizontální, pro objekty navrhované půdorysně nad konstrukcemi metra je proto doporučeno jejich založení obkročením konstrukcí metra.
- Uvažované stavební postupy musí respektovat požadavek na vyloučení deformačních vlivů těchto postupů na konstrukce metra – jedná se především o jednostranné odtěžení zeminy podél konstrukce metra, jednostranné přetížení deponiemi atd. Toto se týká stavby celkové i jednotlivých dílčích etap výstavby.
- Veškeré objekty metra ovlivněné výstavbou budou muset být po celou dobu výstavby sledovány dle projektu měření.

Navrhované objekty musí být ochráněny před vlivem bludných proudů, vibrací a přenosu hluku z provozované trati metra daných výsledky měření in situ, dodatečné úpravy na konstrukcích metra pro snížení těchto vlivů nejsou možné.

R21 – Odstup od tubusu metra

S ohledem na chybějící informace o přesném zaměření a umístění konstrukcí metra je stanovena vzdálenost 5m od vodorovných konstrukcí a 2,5m od svislých konstrukcí tubusu metra, ve které je důrazně doporučeno neumisťovat žádné konstrukce ani objekty. Skutečné zaměření konstrukcí metra bude provedeno v dalších projektových fázích.

B5 OSTATNÍ

R22 – Železniční val

V současné době se jedná o neprostupný násep pod železničním tělesem. Ve výhledovém stavu lze v návrhu uvažovat o vytvoření průchodů skrz, popř. o integraci komerčních prostorů.

Upozorňujeme, že podél zemního tělesa, – náspu, – mezi přemostěním nábreží kpt. Jaroše a přemostěním podjezdu TT Antonínská se nenacházejí žádné podzemní konstrukce umožňující zajištění a odtěžení náspu.

Jakékoli úpravy drážních staveb mezi Negrelliho viaduktem a ŽST Praha-Bubny musí být navrženy tak, aby nedošlo k omezení provozuschopnosti dráhy.

R23 – Protipovodňová ochrana

V řešeném území se nachází funkční systém protipovodňové ochrany (PPO) hl. m. Prahy. Stávající systém protipovodňové ochrany je možno v souvislosti s novým architektonickým návrhem přepracovat, ale stávající úroveň protipovodňové ochrany v řešeném území bude zachována.

Protipovodňová ochrana musí splňovat následující:

- Linie PPO musí splňovat ochranu před povodní na projektované údaje Q 2002 + 30 cm.
- Pro vestibul metra Vltavská platí úroveň ochrany Q2002 + 60 cm.
- Linie PPO musí splňovat svůj účel rovněž během realizace stavby, včetně zachování její nivelity.
- Po celé linii PPO nesmí být vysazeny popínavé rostliny, které by v případě vydání výstrahy povodňového nebezpečí bránily neprodleně umožnit výstavbu mobilních prvků PPO a mohly by narušit protipovodňová opatření.
- Případná výsadba nové zeleně u paty linie PPO musí být provedena v minimální vzdálenosti 5 m od paty linie PPO, a to takovými druhy dřevin, které nevytváří dlouhé kořeny, které by mohly narušit podzemní části linie PPO.

Dále je nezbytné zajistit realizaci příjezdových komunikací v bezprostřední blízkosti linie PPO (detaily budou upřesněny v dopracování architektonické studie) jako trvale průjezdných pro návoz mobilních prvků a techniky k zajištění výstavby PPO a obsluhu mobilních čerpacích stanic Negrelliho viadukt a Hlávkův most.

Přesunutí protipovodňové ochrany je možné pouze směrem na sever, dále od řeky Vltavy. Posun jižním směrem možný není, jelikož by došlo ke zmenšení aktivní záplavové zóny.

Návrh řešení budovy Vltavské filharmonie bude posuzován z hlediska dodržení zákona č. 254/2001 Sb., zákon o vodách a o změně některých zákonů (vodní zákon), ve znění pozdějších předpisů a v rámci dopracování architektonické studie stavby konzultován projektantem linie PPO HMP.

R24 – Sochy na Hlávkově mostě

V návrhu je nezbytné počítat se zachováním sousoší od Jana Štursy na pylonech Hlávkova mostu na levém břehu Vltavy pojmenovaných Práce a Humanita, viz SITUACE REGULACE 1:1000.

SHRNUTÍ – PŘEHLED REGULATIVŮ

ŘEŠENÉ ÚZEMÍ

R01 – Hranice parcely

R02 – Hranice řešeného území

A REGULATIVY PARCELY

R03 – Zastavitelné území

R04 – Maximální výška objektu

R05 – Maximální podzemní část objektu

R06 – Přesah konstrukcí či objektů nad hladinu řeky

B REGULATIVY SOUVISEJÍCÍHO ÚZEMÍ

B1 VEŘEJNÁ PROSTRANSTVÍ A NÁBŘEŽÍ

R07 – Uliční prostranství

R08 – Nábřeží

R09 – Řeka Vltava

B2 DOPRAVA

R10 – Dopravní systém

R11 – Řešení křižovatky Antonínská x Bubenská

R12 – Řešení tramvajové trati

R13 – Železnice

R14 – Doprava v klidu

R15 – Zásobování

B3 PĚŠÍ A CYKLISTICKÁ DOPRAVA

R16 – Pěší doprava

R17 – Cyklistická doprava

B4 METRO

R18 – Napojení na vestibul metra Vltavská

R19 – Výstupy z vestibulu Vltavská

R20 – Ochranné pásmo metra

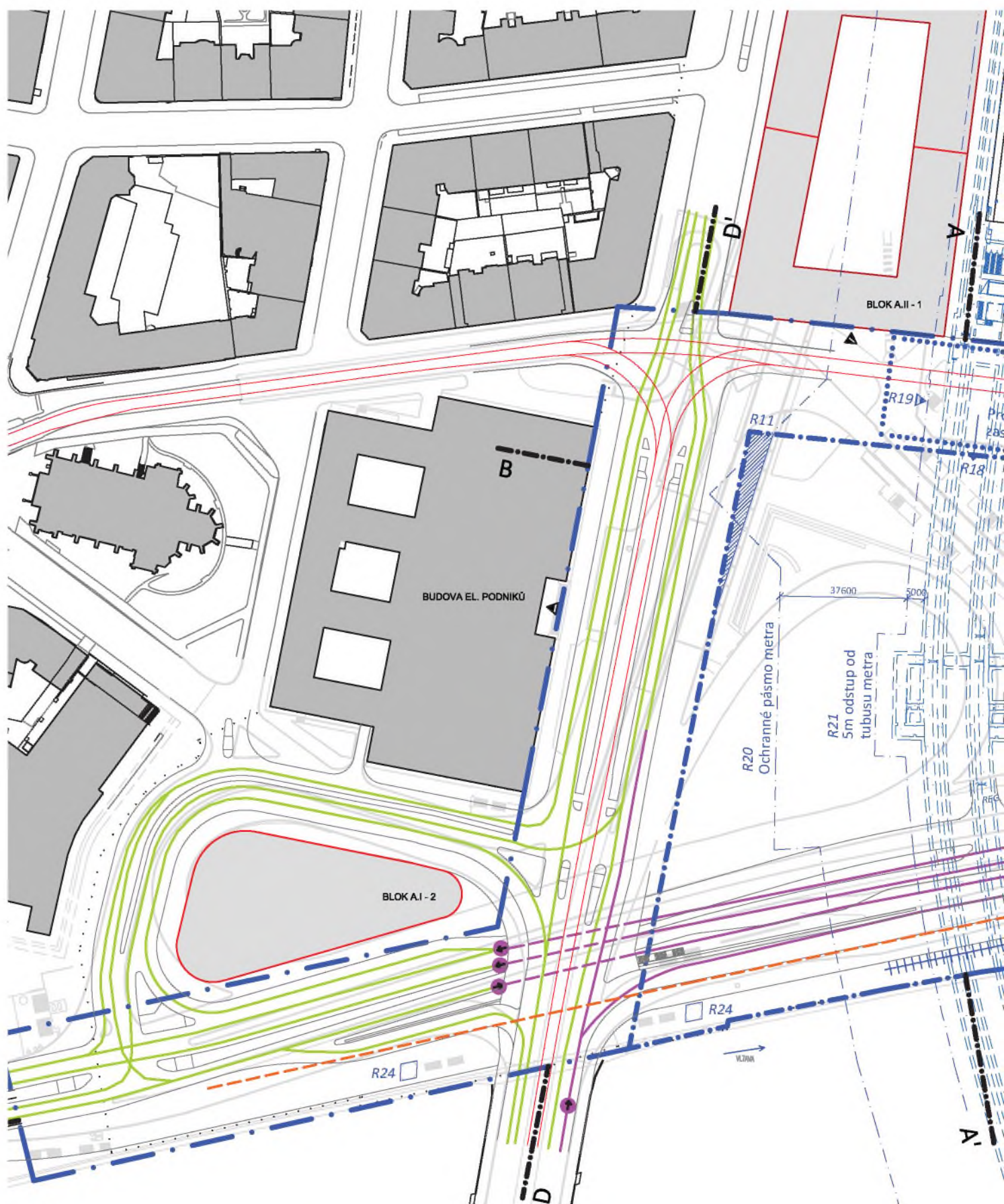
R21 – Odstup od tubusu metra

B5 OSTATNÍ

R22 – Železniční val

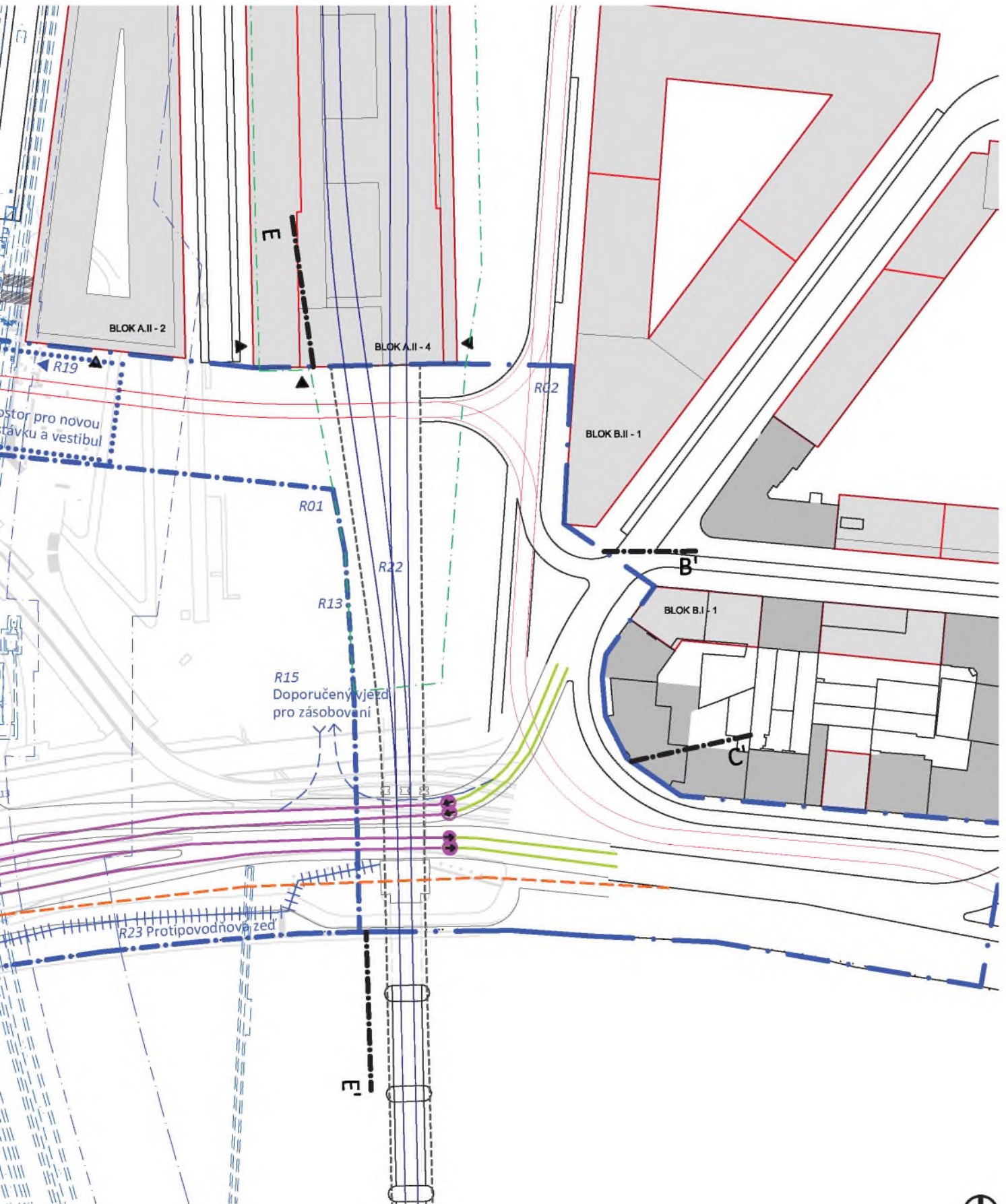
R23 – Protipovodňová ochrana

R24 – Sochy na Hlávkově mostě



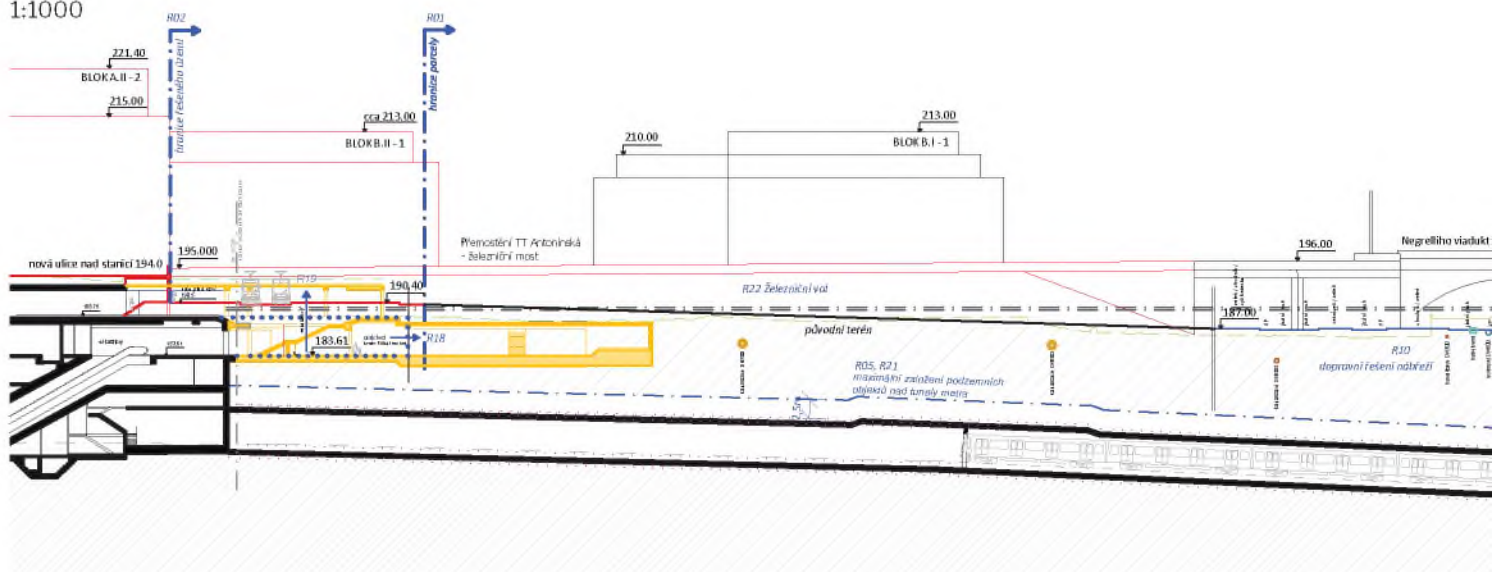
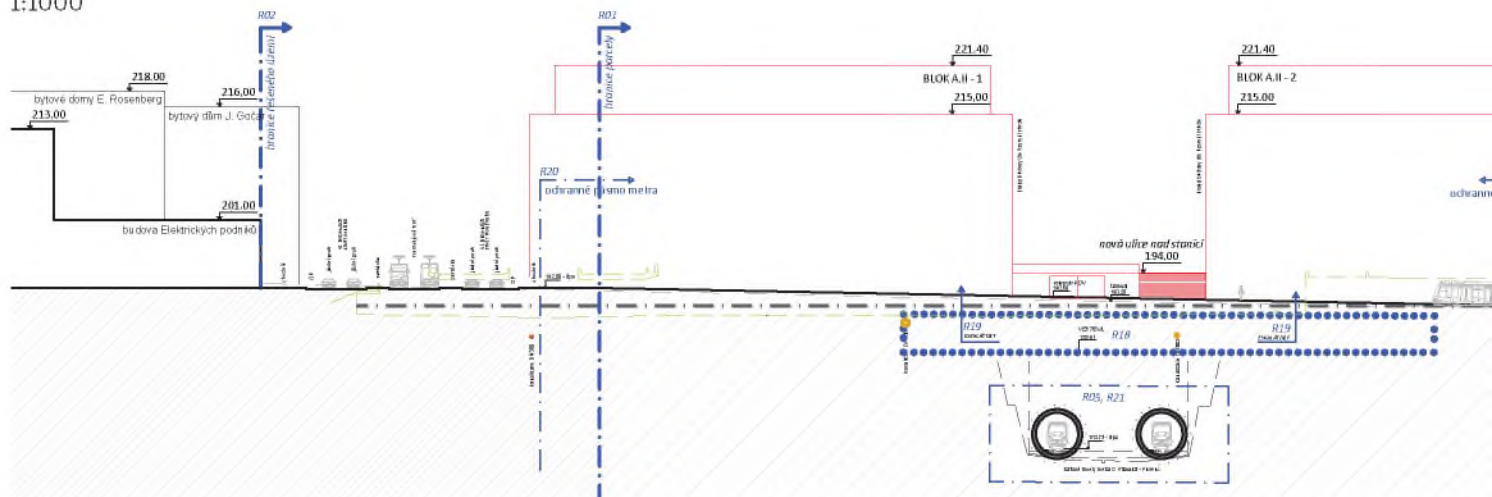
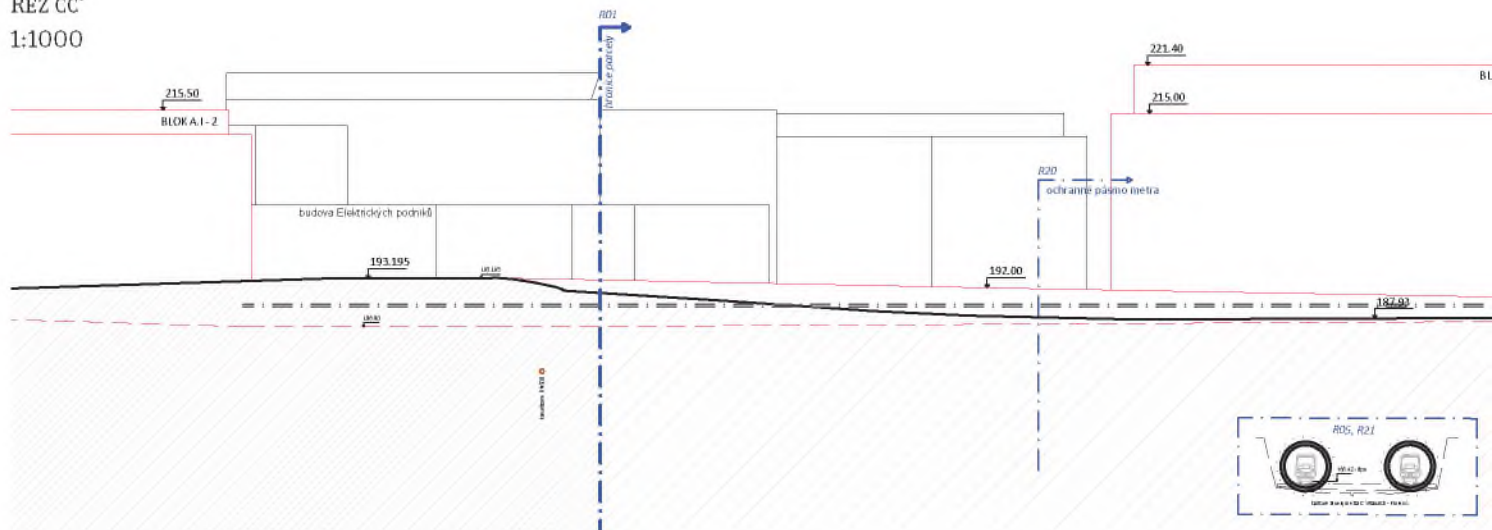
LEGENDA

- | | | |
|--|---|---|
|  Regulativy |  Důrazně doporučené dopravní řešení |  Doporučené dopravní řešení |
|  Původní situace |  Limitní umístění komunikací ve vztahu k nábřeží |  Navrhovaný stav dle ÚS Bubny, nová tramvajová trať |



Viz podklad:
PO2.2 Výchozí situace

0 15 30 60
SITUACE REGULACE
1:1500

ŘEZ AA'
1:1000ŘEZ BB'
1:1000ŘEZ CC'
1:1000

LEGENDA

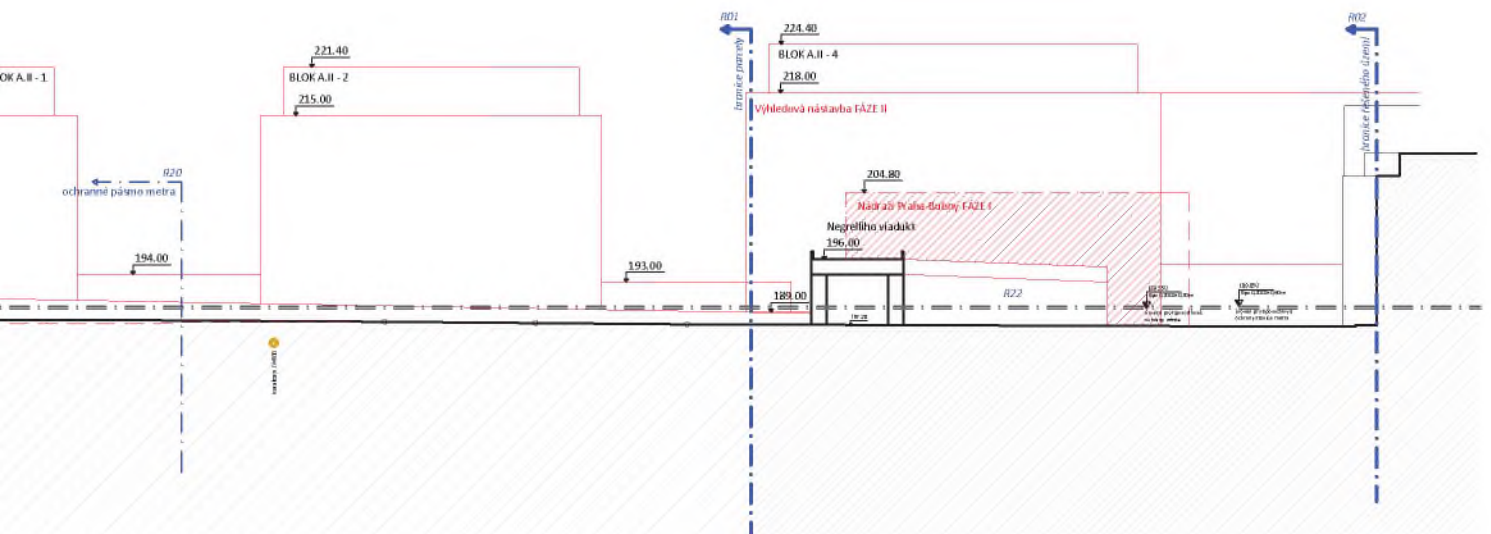
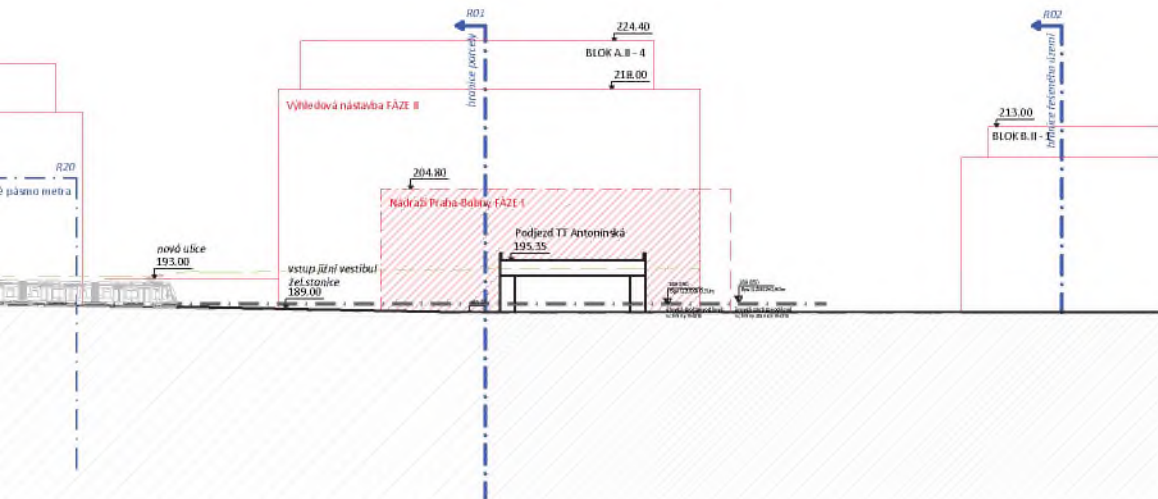
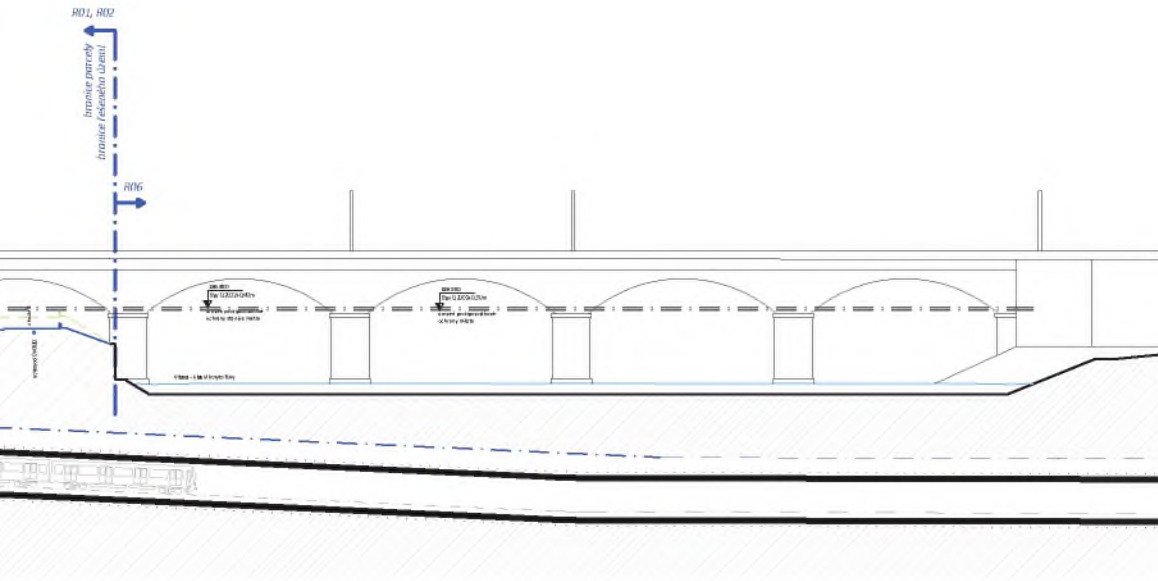
Regulativy

Stávající terén

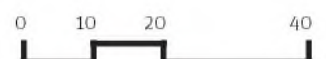
Stávající stav

Navrhovaný stav dle ÚS Bubny

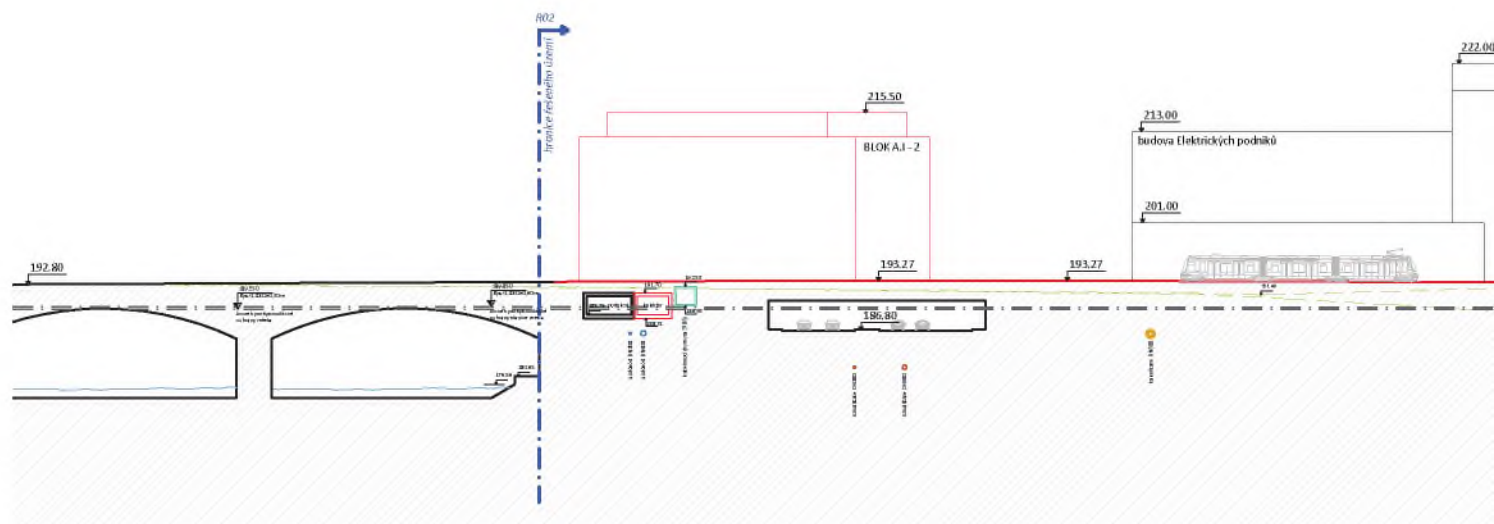
Odstraňované, bourané konstrukce



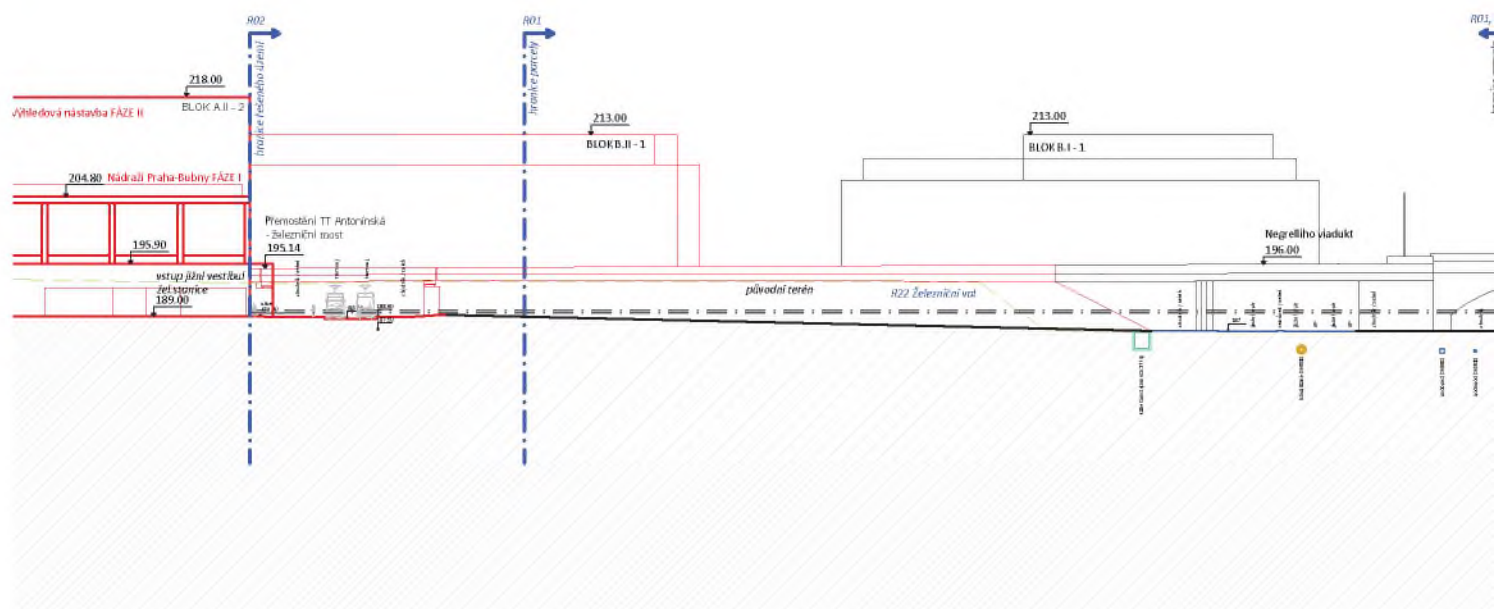
Viz podklad:
PO2.3 Výchozí řezy územím



ŘEZ DD'
1:1000

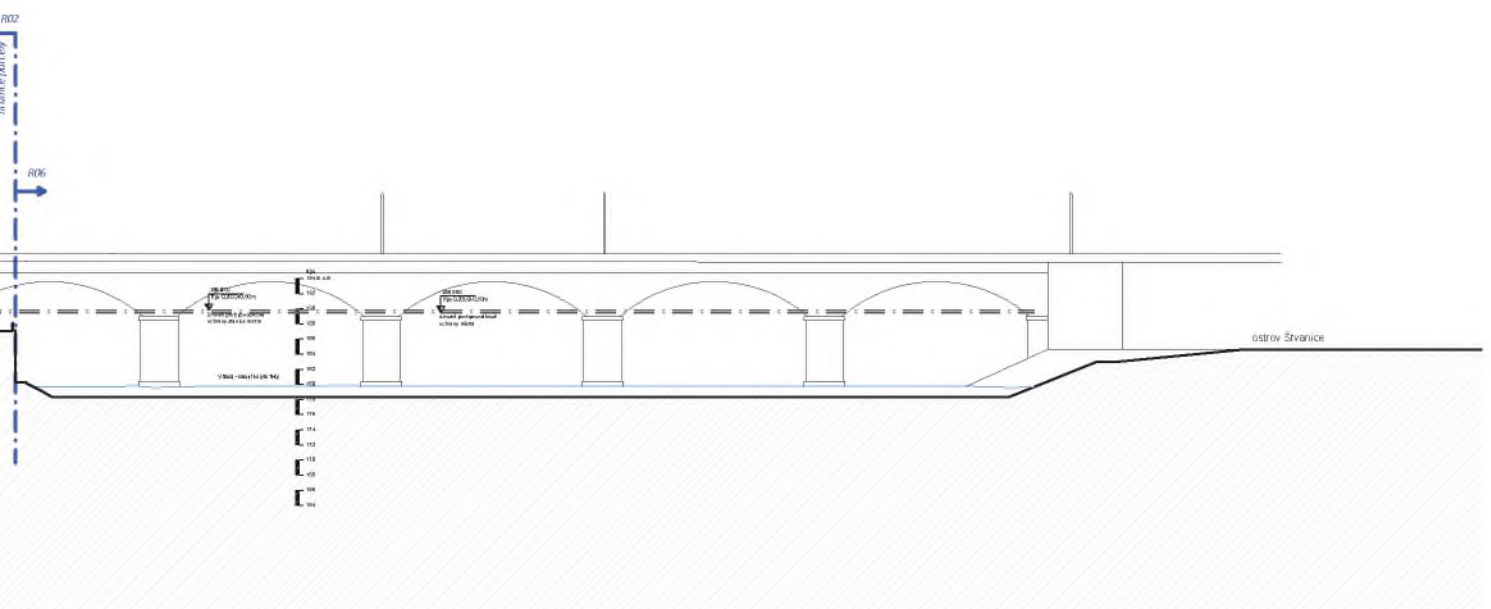
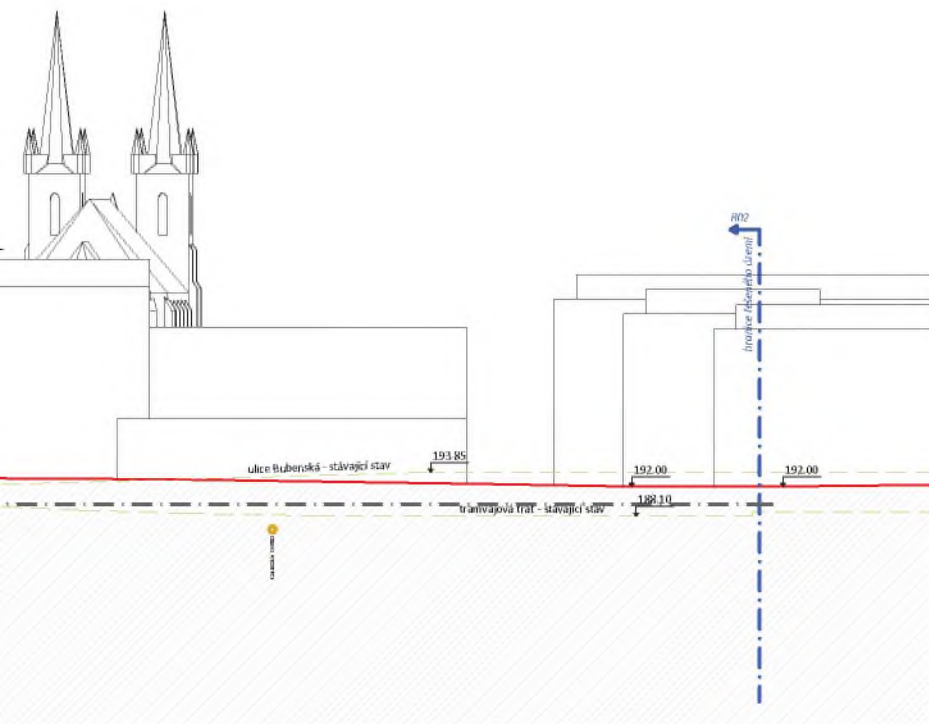


ŘEZ EE'
1:1000



LEGENDA

- | | | |
|---|--|---|
| — Regulativy | — Stávající terén | — Stávající stav |
| — Navrhovaný stav dle ÚS Bubny | — Odstraňované, bourané konstrukce | |



Viz podklad:
PO2.3 Výchozí řezy územím



2.7 | TECHNICKÉ A DOPLŇUJÍCÍ PODKLADY

MORFOLOGIE ÚZEMÍ

Řešené území v současnosti propojuje Dolní Holešovice (převažující výška je na kótě cca 189,0) s územím Horních Holešovic (převažující výška je na kótě cca 193,0). Výškový rozdíl obou městských částí je zřejmý ve viditelném výškovém rozdílu ve střední části území. Do této stávající terénní konfigurace zasáhne přízvednutí železničních tratí a umožnění jejich podjezdu, jehož výšková kóta je přibližně na výškové kótě Dolních Holešovic.

INŽENÝRSKO-GEOLOGICKÉ ZHODNOCENÍ

Na základě zjištěných informací o geologických a hydrogeologických poměrech zájmového území lze základové podmínky ve smyslu platných norem předběžně charakterizovat jako složité. Důvodem je zejména přítomnost heterogenních navážek variabilní mocnosti, dále pak i rozdílná intenzita zvětrání a proměnlivá mocnost jednotlivých zvětralinových zón hornin skalního podkladu. Dalšími negativními vlivy jsou jednak úroveň hladiny podzemní vody cca na 50% plochy v hloubce do 4 m pod terénem, dále pak i výskyt křemenců, které vzhledem ke své pevnosti představují zvýšení technických, časových i finančních nároků na rozpojování.

Při uvažované výstavbě nových objektů v předmětné lokalitě bude hloubka založení závislá na počtu podzemních podlaží. U objektů s

nenáročnou konstrukcí lze předběžně počítat s možností plošného způsobu založení. U objektů s náročnou konstrukcí, kdy lze předpokládat požadavek statika na vyšší únosnost základové půdy, je spíše pravděpodobný hlubinný způsob založení na vrtaných širokoprofilových pilotách. V obou případech je v případě založení pod hladinou podzemních vod nutné počítat s realizací ochrany základových prvků.

Z hlediska možnosti vsakování srážkových vod je území hodnoceno jako podmíněčně vhodné, zejména kvůli přítomnosti svrchu uložených a poměrně mocných navážek geotypu GT1. Dalším limitujícím faktorem z hlediska vsakování je úroveň hladiny spodní vody.

Z předběžného zhodnocení radonového indexu vyplývá, že se zájmové území nachází v oblasti předpokládaného středního radonového indexu případně na rozhraní nízkého a středního stupně.

Viz Podklady:

PO6.4 – Inženýrsko-geologická rešerše

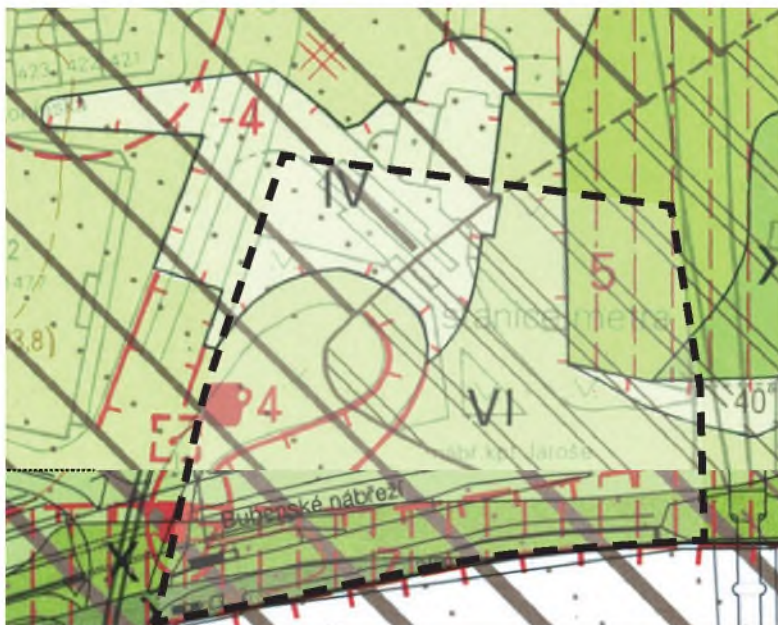
PO6.5 – Studie základových podmínek



Mapa vrstevnic

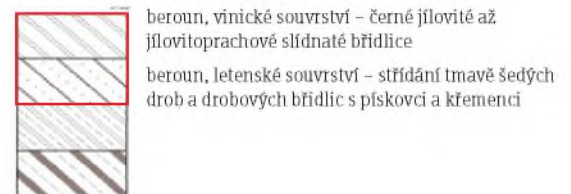


Morfologie území

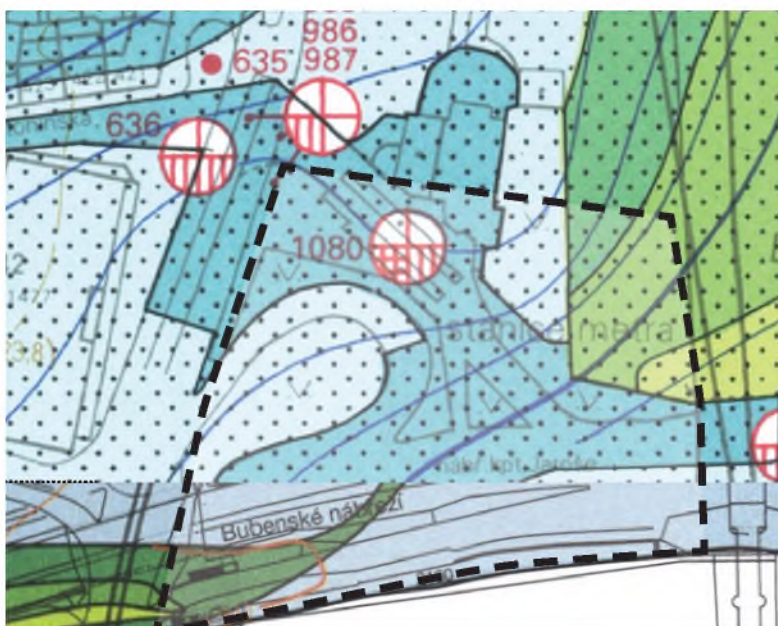
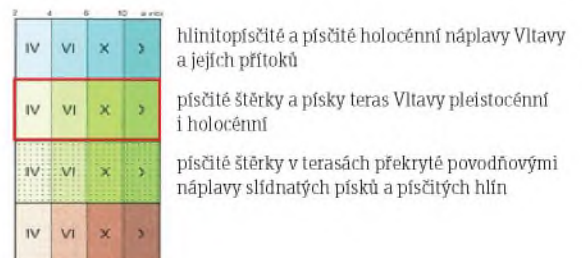


Mapa geologických poměrů 1:1000

Horniny předkvartérního (skalního) podkladu

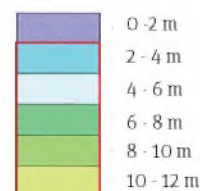


Zeminy pokryvných útvarů

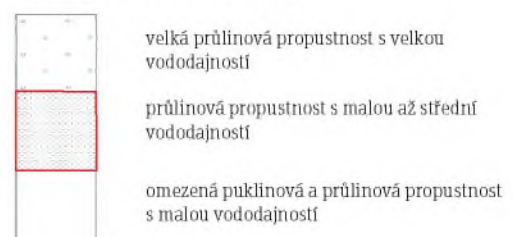


Mapa hydrogeologických poměrů 1:1000

Hloubka podzemní vody pod povrchem



Horninové prostředí výskytu podzemní vody (podle propustnosti hornin)



KLIMATICKÉ PODMÍNKY

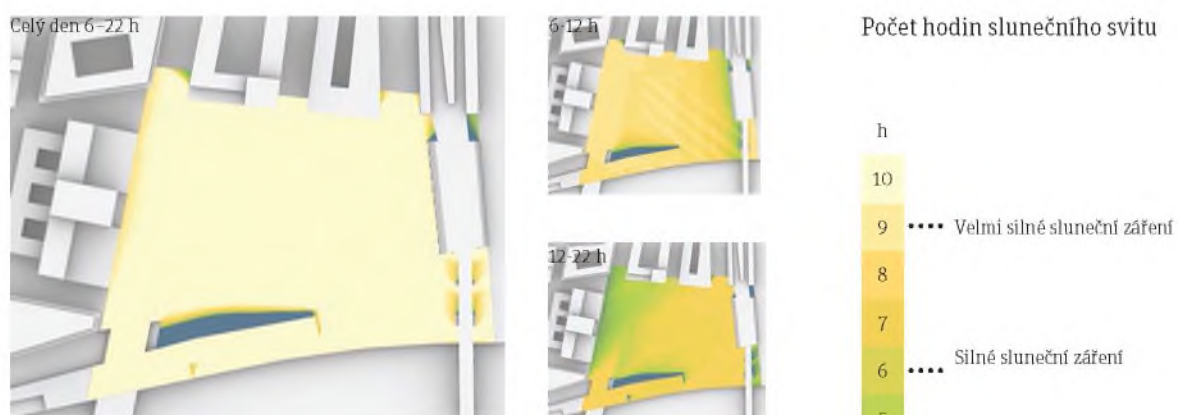
Řešené území leží v průměrné nadmořské výšce 190 m n. m. v těsné blízkosti koryta řeky. Podobně jako v jiných městech je zde typickým jevem tzv. tepelný ostrov, který je způsoben hustou zástavbou, zpevněnými plochami a materiály fasád. V návrhu bude tedy důležité pečlivě navrhout budovu a veřejný prostor tak, aby svými materiály vytvářely co nejpříjemnější prostředí v průběhu celého roku.

SLUNCE

Z analýzy osluněnosti bylo zjištěno, že se parcela nachází na místě osluněném v průběhu celého dne i roku. Navrhovaná budova koncertního sálu by tedy měla využít prosluněnost lokality vytvářející příjemné prostředí, které bude přitahovat návštěvníky po celý rok.

Zima

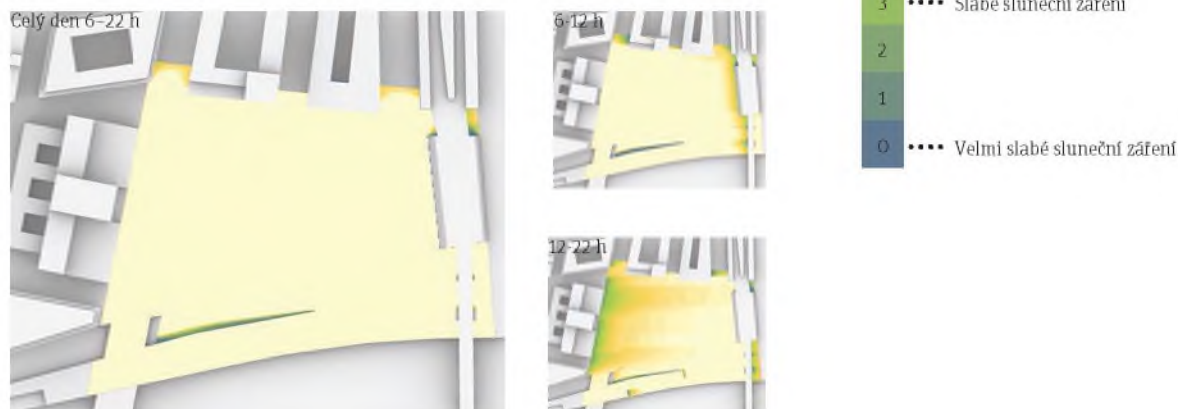
21. prosince



Rovnodennost

21. března

21. září



Léto

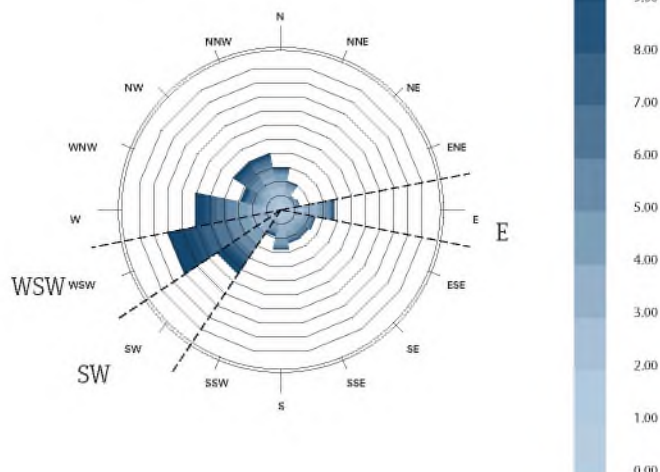
21. června



VÍTR

Vzhledem k charakteru řešeného území je parcela poměrně nechráněná před větrem. Převládající směr větru je západní až jihozápadní, jihozápadní až východní a průměrná rychlost se pohybuje okolo 6 m/s. V rámci návrhu budovy koncertního sálu by tedy měla být věnována pozornost ochraně před západním až jihozápadním větrem a měla by být přijata vhodná opatření s cílem vytvořit příjemné pobytové prostředí.

Směr větru:
Roční průměr

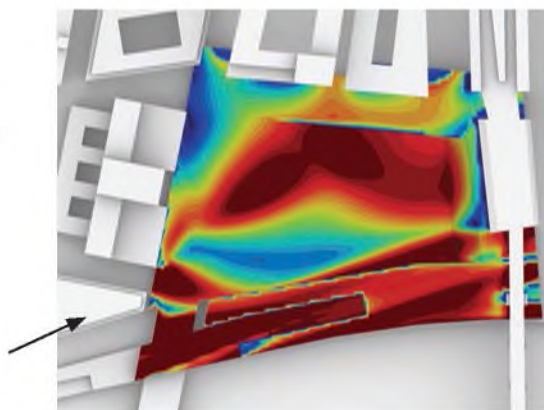


Západní až Jihozápadní

Směr větru 01

14 % hodin v roce

6,06 m/s (průměrná rychlost v roce)



m/s Průměrná rychlost větru

10.00

9.00

8.00

7.00

6.00

5.00

4.00

3.00

2.00

1.00

0.00

Mírný víchř,
listy a celé větve stromů
se pohybují

Mírný vánek,
listy jsou zvednuty, malé větve
se začínají pohybovat

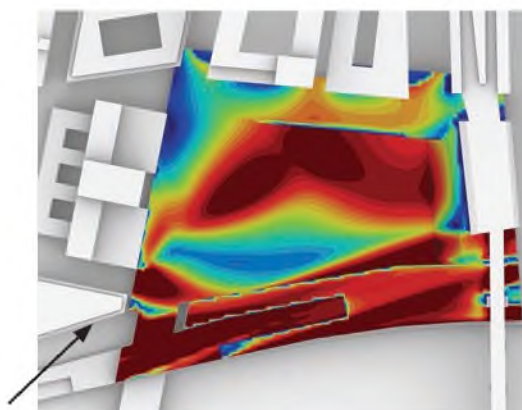
Bezvětří,
kouř stoupá kolmo vzhůru

Jihozápadní

Směr větru 02

10 % hodin v roce

4,97 m/s (průměrná rychlost v roce)

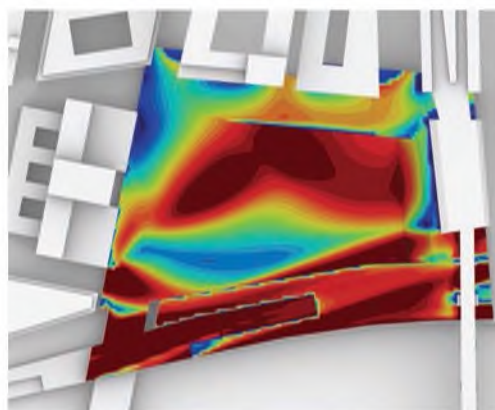


Východní

Směr větru 03

7 % hodin v roce

3,09 m/s (průměrná rychlost v roce)



Viz Podklad: PO5 – Analýza využitelnosti

OCHRANA PŘED HLUKEM A VIBRACEMI

Řešené území zahrnuje na místě samém i v jeho okolí mnoho zdrojů hluku a vibrací. Jedním z podkladů je vypracovaná studie od Nagata Acoustics předkládající odborné stanovisko k ochraně budoucího koncertního sálu i celé budovy před těmito možnými rušivými vlivy. Hlavním cílem je zachovat požadované ticho, resp. nízkou hladinu hluku pozadí v koncertním sále a v ostatních akusticky citlivých prostorech.

Zpráva předkládá kontextuální informace o hluku a vibracích, analýzu specifických omezení ve zvolené lokalitě Vltavská a uvádí zásady a doporučení pro výstavbu budovy koncertního sálu v daném místě.

Podrobné podklady viz podklad: *PO6.1 Akustický posudek – doporučení pro lokalitu Vltavská*

Zvolená lokalita se nachází na místě, kde se protínají různé zdroje vibrací a hluku, především pak následující:

- infrastruktura podzemní hromadné dopravy,
- infrastruktura železniční a lehké kolejové dopravy,
- infrastruktura silniční dopravy.

Zdroje hluku a vibrací (budoucí stav dle plánů):



Typy zvukového smogu způsobeného různými zdroji:



V bezprostřední blízkosti budovy se bude nacházet mnoho zdrojů hluku a vibrací. Některé z těchto infrastruktur již existují, některé se budou teprve stavět nebo upravovat v souladu s rozvojem lokality a výstavbou budovy koncertního sálu.

Snahou hl. města Prahy bude do nově budovaných okolních komunikací integrovat protihluková opatření:



Hluk a vibrace, které se mohou přenášet na budovu, se v první řadě tlumí zvýšením vzdálenosti. Sevrženost lokality a rozložení kritické infrastruktury a zdrojů hluku a vibrací v místě a v jeho okolí (viz obrázek) však omezuje možnost výrazně zvýšit vzdálenost zdrojů od budoucí stavby a koncertního sálu v budově.



Pozn.: Tunel metra je zhruba 15–20 metrů pod zemí.



U zdroje:

- Nový zdroj hluku od vlaku/tramvaje/ metra/aut
- Delší tratě
- Protivibrační opěrný systém
- Povrch komunikací snižující hluk

Podél cesty přenosu:

- Prodloužit přenosovou vzdálenost
- Protihlukové stěny
- Protivibrační stěny
- Příkopy



Uvnitř budovy:

- Masivní obálka budovy
- Vícevrstvé obálky budovy
- Plovoucí konstrukce
- Pružně pohltivý interiér

VÝZVY/ÚKOLY

- Hlavně pro nově vybudovanou infrastrukturu a renovace
- Nad rámec stavby

VÝZVY/ÚKOLY

- Omezené rozměry pozemku
- Situační návrh
- Částečně nad rámec stavby

VÝZVY/ÚKOLY

- Zvýšení prostorové kapacity
- Zvýšení složitosti stavby

Viz Podklad: PO6.1 Akustický posudek – doporučení pro lokalitu Vltavská



Hladiny akustického hluku – stávající stav

HLUKOVÁ STUDIE

Posouzením lokality z hlediska hluku z provozu pozemní dopravy (silniční, tramvajové a železniční dopravy) se zabývá Hluková studie lokality Vltavská.

Vyhodnocení vlivu hluku z provozu pozemní dopravy bylo provedeno pro:

- stávající stav – stávající stav území a stávající dopravní zatížení území,
- výhledový stav – výhledový stav území a výhledové dopravní zatížení území.

Výsledky výpočtu jsou prezentovány pomocí:

- hlukových map – hluková mapa zobrazuje v území hluková pásma po 5 dB v definované výšce,
- hlukových rastrů (mřížka) – hlukový rastr zobrazuje vypočtené hodnoty $L_{Aeq,T}$ v dB v průsečících mřížky pro rastr 25×25 m v definované výšce,
- hlukových rastrů (mřížka) v elektronické podobě – hlukový rastr zobrazuje vypočtené hodnoty $L_{Aeq,T}$ v dB v průsečících mřížky pro rastr 10×10 m v definovaných výškách, výstup je ve formátu .shp, kdy výška vypočtené hodnoty je definována atributem HA.

Každý výstup je prezentován pro výšku 5, 10, 20, 30 a 40 m nad terénem.

Akustická situace je prezentována v denní době (6–22 h), protože území je zasaženo vyššími ekvivalentními hladinami akustického tlaku $L_{Aeq,T}$ než v době noční (22–6 h).

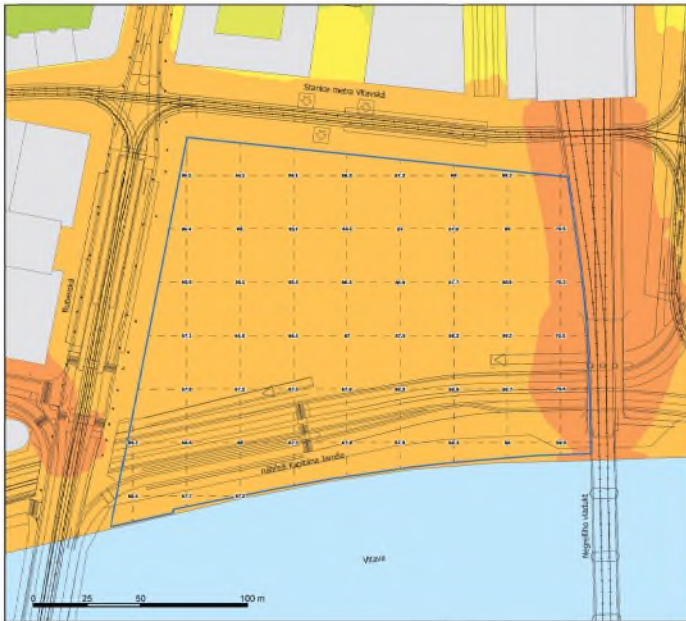
Návrh a umístění objektu v posuzovaném území bude nutné ve vztahu ke stávající chráněné zástavbě řešit v souladu se zákonem č. 258/2000 Sb., o ochraně veřejného zdraví a o změně některých souvisejících předpisů, ve znění pozdějších předpisů a nařízením vlády č. 272/2011 Sb., o ochraně zdraví před nepříznivými účinky hluku a vibrací, ve znění pozdějších předpisů.

Návrh neprůzvučnosti obvodového pláště objektu filharmonie Vltavská musí respektovat požadavky na vnitřní akustické klima budovy a požadavky pro jednotlivé prostory, které se budou uvnitř budovy nacházet.

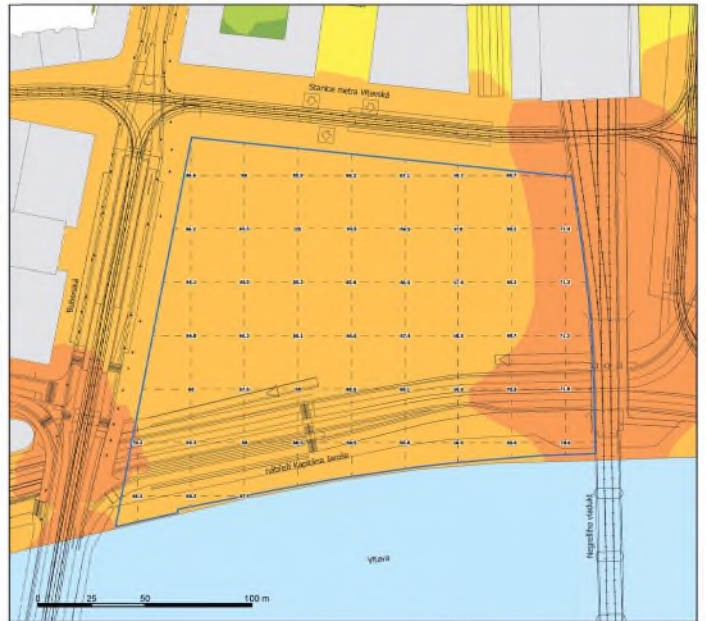
Požadavky na zvukovou izolaci obvodových plášťů budov se navrhuji dle normy ČSN 73 0532. V souladu s touto normou se požadavky navrhuji na základě ekvivalentní hladiny akustického tlaku A ve vzdálenosti 2,0 m před obvodovým a střešním pláštěm včetně vlivu odrazu zvuku od fasády nebo střechy objektu.

Návrh zvukové izolace obvodového pláště objektu filharmonie Vltavská musí respektovat požadavky na vnitřní akustické klima budovy a požadavky pro jednotlivé prostory, které se budou uvnitř budovy nacházet. V případě, že v normě není přímo stanoven požadavek pro posuzovaný prostor, použijí se požadavky pro funkčně obdobné chráněné vnitřní prostory, popř. požadavky definované zadavatelem. Norma ČSN 73 0532 nespecifikuje požadavky pro koncertní sály.

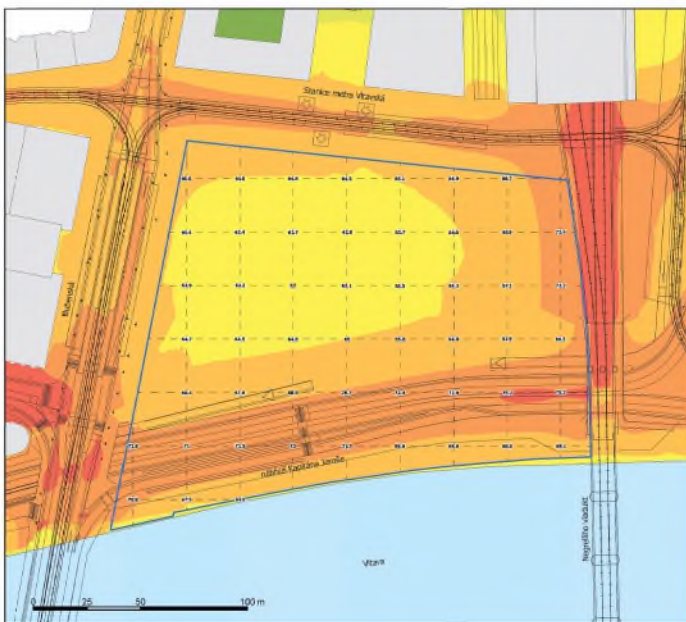
Příklady grafických výstupů jsou uvedeny na následujících obrázcích.



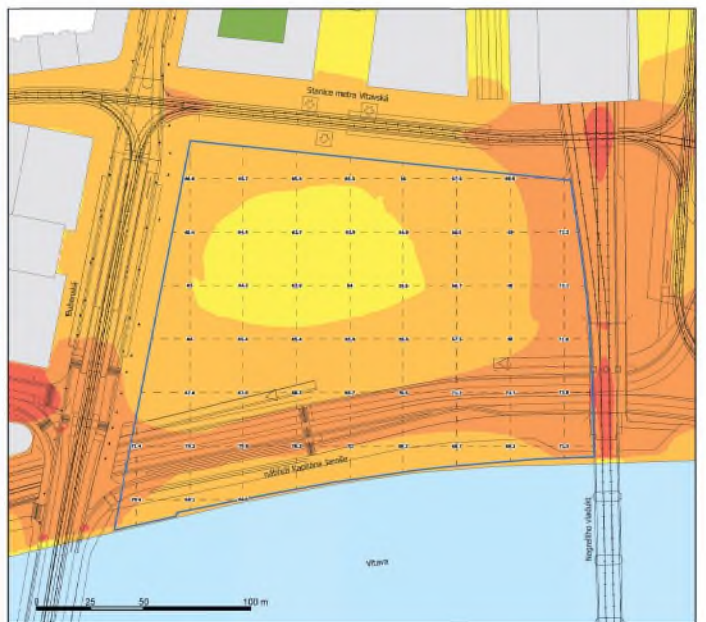
20 m nad terénem



30 m nad terénem

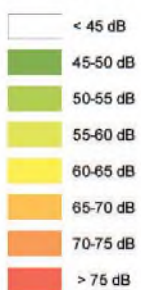


5 m nad terénem



10 m nad terénem

Hluková pásma - legenda

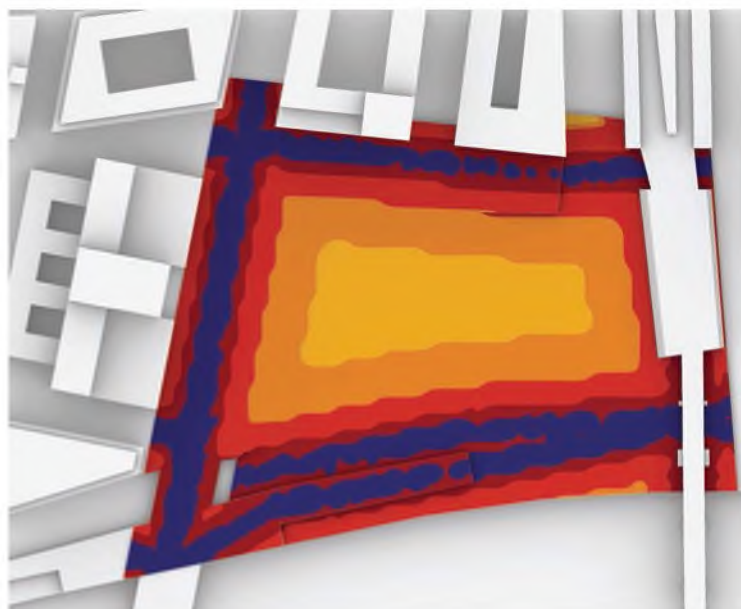


Výhledové akustické situace ve výškách 5m, 10m, 20m a 30m nad terénem
Hluk z provozu pozemní dopravy

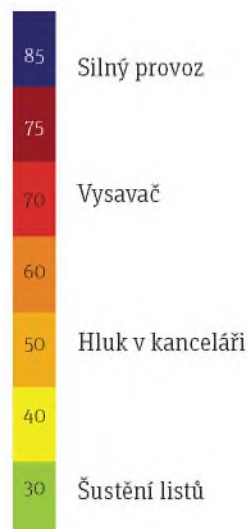
VLIV INTENZITY INDIVIDUÁLNÍ AUTOMOBILOVÉ DOPRAVY

Navzdory budoucímu odklonu tranzitní dopravy z magistrály na nový městský okruh se i nadále očekává, že po komunikaci projede denně okolo 50 000 osobních a 1 400 nákladních vozidel. Zvýšená úroveň okolního hluku tak zasáhne celou parcelu. Tento okolní hluk rovněž ovlivní i protihlukové řešení budovy. S ohledem na cíl projektu, tedy vytvořit z Vltavské filharmonie destinaci využívanou po celý den i noc (24/7), představuje právě hluk opravdovou výzvu. Projektování a návrh celého objektu tedy musí umožnit ochranu před hlukem způsobeným okolní dopravou.

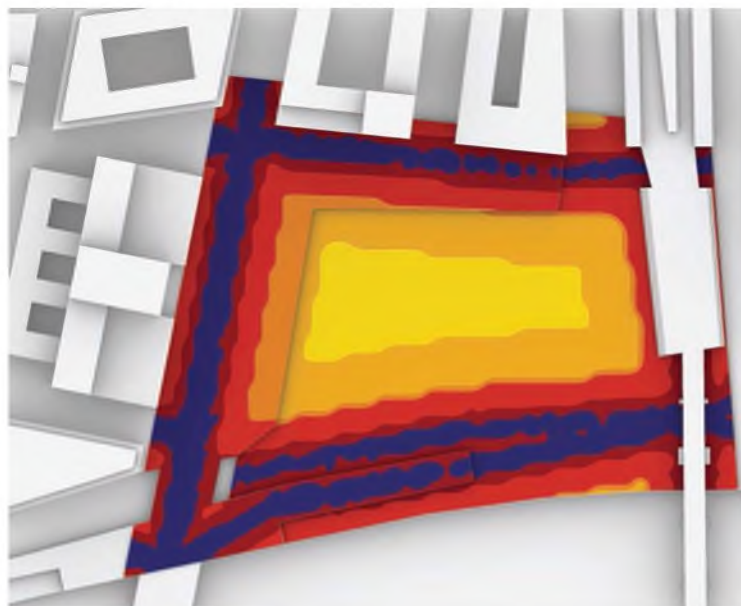
Úroveň náměstí



dB Úroveň hluku (dB)



Úroveň podzemí

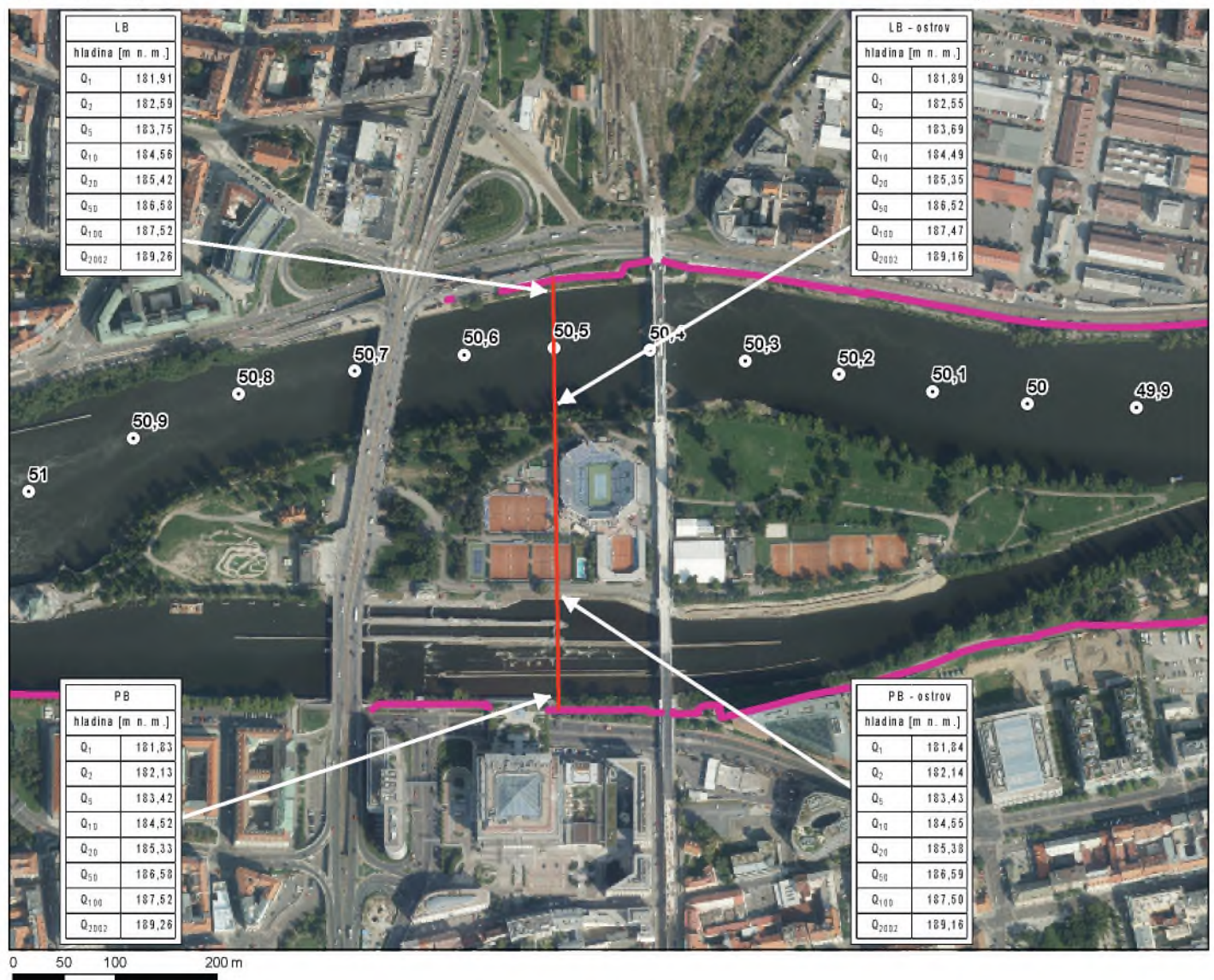


PROTIPOVODŇOVÁ OCHRANA

PPO v místě je tvořena podzemní stavbou a nadzemní částí tvořenou mobilním hrazením a zároveň využitím mostních konstrukcí Hlávkova mostu a Negrelliho viaduktu. Pod Hlávkovým mostem a Negrelliho viaduktem se pak nacházejí dvě přečerpávací komory.

Profil ř. km 50,500

linie Protipovodňové ochrany Q2002



Viz podklad: PO8.5 – Protipovodňová ochrana

PAMÁTKOVÁ OCHRANA

Řešené území se nachází v ochranném pásmu Pražské památkové rezervace (PPR) a v prostředí několika kulturních památek.

Předmětem ochrany na území ochranného pásma PPR je eliminovat takovou stavební a jinou činnost, která by porušila urbanistickou kompozici, měřítko a siluetu Pražské památkové rezervace. Řešené území je částečně pohledově exponované i z území Pražské památkové rezervace.

V území je zároveň třeba dbát na to, aby nedošlo k poškození hodnot či „zažitého obrazu“ Pražské památkové rezervace, tj. pohledů a obecně vizuálních vazeb území Pražské památkové rezervace s okolím.

Do řešeného území zasahuje Hlávkův most postavený podle projektu Františka Mencla a Pavla Janáka v letech 1909–1912. Jedná se o kulturní památku vedenou v Ústředním seznamu nemovitých kulturních památek pod r. č. 1000152666. Ochranu ve stávající poloze vyžaduje sousoší Jana Štursy Práce a Humanita na východní straně předmostí.

Při rozšiřování mostu kolem roku 1960 byly sochy odstraněny, ale nakonec se v roce 1983 na bubenské předmostí vrátily, o což léta bojoval sochař Vlastimil Večeřa.

Autorem nově vybudovaných pylonů s kubizující profilací, vzdálených od sebe přes 80 m, je arch. Stanislav Hubička.

Další kulturní památkou je Negrelliho viadukt, vedený v Ústředním seznamu nemovitých kulturních památek pod r. č. 47337/1-1554. Byl postaven v letech 1846–1849 podle projektu Aloise Negrelliho a Jana Pernera.

Na západ od řešeného území se nachází budova Elektrických podniků, kulturní památka zapsaná v Ústředním seznamu nemovitých kulturních památek pod r. č. 40593/1-1559. Pochází z let 1927–1935 od architektů Pavla Benše a Josefa Kříže. Kvalitní funkcionalistická architektura má i nesporné urbanistické hodnoty, které musí být zachovány.

V jižní části území (na prodloužení ulice Jateční) se pak nachází hranice území se zákazem výškových staveb vymezená v Územním plánu hl. m. Prahy, která po změně územního plánu neprochází řešeným územím.

Ve vestibulu stanice metra Vltavská jsou umístěna umělecká díla: keramické obklady a kruhová vitráž (autoři: V. Zajíc, J. Fišer a V. Uhlíř), nad vestibulem metra (mimo řešené území soutěže) pak socha Vltava a Faun (autoři manželé Hudečkoví). Tato umělecká díla je žádoucí zachovat či je zakomponovat do veřejného prostoru v rámci lokality Vltavská a souvisejícího okolí.



	Nemovitě kulturní památky viz číselník	01	Hlávkův most	08	Domy Dukelských hrdinů 37 a 39
	Památková rezervace hl. města Prahy	02	Budova Elektrických podniků	09	Veletřní palác
	Památkové zóny vyhlášené	03	Státní plánovací komise	10	Blok domů v ul. Tusarova a Tovární
	Ochranné pásmo památkové rezervace hl. města Prahy	04	Holešovické lázně	11	Pražská tržnice – Holešovická jatka
	Hranice území se zákazem výškových staveb dle změny ÚP	05	Kostel sv. Antonína Paduánského	12	Nárožní dům Argentinská 1
		06	Domy Farského 4 a 6	13	Negrelliho viadukt
		07	Dům Heřmanova 9		

Situační výkres památkové ochrany

OCHRANA KRAJINY

V současné době prochází v blízkosti řešeného území nadregionální biokoridor NRBK K 59 (Údolí Vltavy – Štěchovice). Je reprezentován třemi osami – podél Vltavy je to osa vodní a nivní, přes Holešovice – Bubny pak osa teplomilná doubravní. Větev teplomilné bioty mezi NRBC 22 Karlštejn – Koda a NRBC 2 Šebín je významně narušena antropogenními migračními bariérami (tedy městskou zástavbou). V souladu s územním plánem navrhuje územní studie v mezích, které umožňuje charakter území zachování nadregionálního biokoridoru. Bude však procházet prostorem městského centrálního parku a liniovými vegetačními koridory s rekreačním a sportovním využitím. S ohledem na městský charakter Bubenského nábřeží je navrženo vedení nivní osy biokoridoru především podél pravého břehu Vltavy.

Viz podklady:

PO8.2 – Krajina

PO9.1 – Územní studie Holešovice Bubny – Zátory

Situační výkres ochrany krajiny

