



## Městská část Praha 7

# USNESENÍ

4. jednání Rady městské části

konané dne 30.01.2024

číslo usnesení 0055/24-R

### **k vyjádření MČ Praha 7 k aktualizaci studie Vltavské filharmonie ke dni 12. 1. 2024**

Rada městské části Praha 7

#### **I. konstatuje, že**

1. projekt Vltavské filharmonie je navržen na pozemcích mezi Negrelliho viaduktem, ul. Bubenská, Bubenským nábřežím a prodloužením ulice Antonínská navazující na připravovaný podjezd pod železniční tratí do ulice Za Viaduktem
2. tento projekt navazuje na kompletní přeměnu železničního brownfieldu naplánovanou v rámci projednané a schválené Územní studie Holešovice Bubny-Zátory. Ta byla zapsána v prosinci roku 2020 do evidence územně plánovací činnosti jako podklad pro změnu platné územně plánovací dokumentace. Nyní bude následovat doprojednání na základě studie zadané změny územního plánu Z 3822 a poté zpřesnění již nalezené urbanistické koncepce navazující územní studií, která bude sloužit jako podklad pro rozhodování v území.
3. v těsném sousedství budoucí stavby probíhá nyní realizace stavby Modernizace trati Praha Bubny (vč.) - Praha Výstaviště (vč.) a návazné zbudování nových prostupů pod tratí v úrovni ulice Antonínská. K těmto stavbám se MČ Praha naposledy vyjádřila usneseními RMČ č. 0511/21-R ze dne 17. 8. 2021 (ve věci modernizaci trati) RMČ č. 0152/22-R ze dne 08. 03. 2022 (ve věci tramvajového podjezdu) a č. 0738/23-R ze dne 12. 12. 2023 (ve věci prostupu pro pěší a cyklisty).
4. projektant budovy Vltavské filharmonie - dánské studio Bjarke Ingels Group - vzešel z mezinárodní architektonické soutěže vyhlášené v roce 2021 hlavním městem Prahou a IPR Praha. V květnu roku 2022 vyhlásila mezinárodní porota jeho projekt za vítězný.
5. MČ Praha 7 byla studie představena dne 12. 1. 2024 ve fázi rozpracovanosti návrhu. Koncepce dopravy, infrastruktury a veřejného prostoru vzhledem k pozici stavby v kontextu složitého dopravního a infrastrukturního uzlu ještě dle projektanta bude doznávat dalších úprav. Proto MČ Praha 7 na žádost projektantů neformuluje tímto usnesením své požadavky a připomínky k dopravnímu řešení vedení automobilové dopravy, jelikož jí nebyla představena jeho finální verze studie.

6. dle platného ÚP SÚ hl. m. Prahy po schválení změny Z 3811 z března roku 2022 se záměr nachází v ploše s rozdílným způsobem využití ZKC – plochy zvláštních komplexů občanské vybavenosti – kultury a církve
7. záměr byl projednáván v neveřejné části 1. jednání Komise rozvoje urbanismu, architektury a veřejného prostoru RMČ Praha 7 v roce 2024. Zápis včetně usnesení k záměru je přílohou č. 3 tohoto usnesení.

## **II. podporuje**

1. proces výběru budoucí podoby budovy Vltavské filharmonie pomocí mezinárodní architektonické soutěže zaštitěné Českou komorou architektů
2. stavbu Vltavské filharmonie jakožto moderního hudebního centra, které bude určeno nejen pro koncerty vážné hudby, ale nabídne i širokou škálu dalších aktivit pro volnočasové využití veřejnosti (ZUŠ, hudební knihovna, zkušebna atd.) i jako stavbu která podníká a podpoří rozvoj dosud nezastavěného území Holešovice Bubny-Zátory, jednoho z nejvýznamnějších pražských rozvojových území na místě stávajícího železničního brownfieldu
3. zúrovnění ulice Antonínská, které přinese do území přímé městotvorné bezbariérové propojení se stávající zástavbou Letné
4. návrh střešních teras objektu Vltavské filharmonie jako veřejných, přístupných v čase i místě bez omezení
5. vytvoření veřejného prostranství v dialogu mezi dvěma významnými stavbami Elektrických podniků a Vltavské filharmonie. V lokalitě dnes výrazně chybí čtvrtové náměstí s významnými budovami jakožto těžiště městské části.

## **III. požaduje**

1. aby návrh byl nadčasový nejen svými technologiemi a kvalitou architektury stavby, ale i kvalitním a funkčním návrhem přiléhajících veřejných prostranství, které tvoří první dojem z budovy a jsou jejím nástupním prostorem a předprostorem. Vzhledem k vysoké investici a dlouhodobé perspektivě stavby je třeba, aby byl návrh variabilní ohledně toků a kapacit motorové i bezmotorové dopravy a uměl reagovat na měnící se podmínky v místě. Návrh by měl být adaptovatelný na budoucí vizi humanizace magistrály a dostavbou městského okruhu, které by měly zajistit nižší intenzity automobilové dopravy a naopak umožnit posílení pěších a cyklistických vazeb včetně jejich možného vyústění do území z různých směrů (např. po nábřeží od Malé Strany).
2. náměstí mezi Vltavskou filharmonií a Elektrickými podniky navrhnout jako jednotný, všemi směry dobře prostupný městský prostor, který umožní toky návštěvníků a obyvatel dle proměn tras a cílů. MČ Praha 7 považuje za zásadní při návrhu tohoto prostoru respektovat a podpořit vzájemnou pohledovou i komunikační vazbu mezi těmito významnými budovami.
3. v rámci plánu organizace výstavby zajistit obslužnost území v okolí Strossmayerova náměstí a Bubenského nábřeží kapacitní městskou hromadnou dopravou. Při výstavbě, která potrvá několik let, nesmí dojít k přerušení provozu stanice metra Vltavská. Vzhledem k tomu, že si stavba vyžádá uzavření jižního vestibulu stanice metra Vltavská, je nutné, aby byl dobudován a zprovozněn severní vestibul metra a stanice metra tak zůstala po celou dobu stavby funkční. Při omezení tramvajové dopravy propojující obě stávající čtvrti Prahy 7, které by trvalo déle než 3 měsíce, je třeba zajistit náhradní vedení tramvajové trati ať už provizorní tramvajovou tratí v trase po nábřeží Kapitána Jaroše nebo nově plánovanou tratí při severním vestibulu stanice metra Vltavská v ose území Holešovice Bubny-Zátory mezi ul. Dělnická a Veletržní.
4. v rámci vegetačních úprav navrhnout na veřejných prostranstvích přednostně stromy, které umožní přehlednost, dobrou všesměrnou průchodnost a tím i variabilitu celého prostoru.

Zejména na náměstí mezi Vltavskou filharmonií a Elektrickými podniky požadujeme nahradit nízkou bariérovou zeleň vzrostlými stromy. Vyvýšené záhony se v místech s vysokou koncentrací lidí neosvědčily, jelikož vedou k nevhodné trvalé fixaci pěších tras, podporují vznik nepřehledných míst s nižší mírou bezpečnosti a indukují nežádoucí způsoby využívání prostoru, což je v tomto území dlouhodobý problém.

5. zlepšit prostupnost mezi náplavkou a Vltavskou filharmonií. Navržené řešení propojení nábreží z jižního předprostoru budovy předpokládá přístup převážně rampami a dlouhými trasami bez odpovídající atraktivity a cílů. Je nezbytné hledat přímé vazby od budovy po celé šířce nábreží například formou vložených schodišť (zcela chybí propojení na náplavku z pozice při východní straně budovy podél tělesa dráhy). Mělo by dojít k maximalizaci šíře nábreží umožňujících zajištění funkcí tranzitní i pobytové tak, aby ani jedna z funkcí nebyla druhou omezována. Nábreží musí mít vybavení a dimenze odpovídající nábreží celoměstského významu s dostatečným vybavením mobiliářem, s páteří cyklotrasou a s obousměrným komfortním pohybem chodců.
6. zlepšit dostupnost a prostupnost náplavky jako hlavní bezmotorové komunikační spojnice levého vltavského břehu. Navržené řešení navazuje v podmostích na stávající nevhodný stav, kdy je bezmotorová doprava vedena úzkými mimoúrovňovými koridory mimo logické trasy a uhýbá prostorovým požadavkům automobilové dopravy. Zakryté části nábreží v místech křížení s mosty musí být naopak navrženy jako dostatečně široké, přehledné a atraktivní, aby se v nich nehromadily dnes frekventované sociopatologické jevy. Na nábreží u řeky pod Negrelliho viaduktem je potřebné navrhnout komfortní kontinuální průchod pro bezmotorovou dopravu např. i v úrovni řeky v návaznosti na pěší propojení před Pražskou tržnicí.
7. kultivovat a znovu prověřit minimální nezbytný rozsah východního portálu tunelů a jejich návaznost na přilehlá veřejná prostranství a toto místo srozumitelně a jednoznačně prezentovat. Portál nesmí nepřiměřeně degradovat přiléhající prostor mezi zástavbou a Negrelliho viaduktem na rozsáhlý mnohasměrový dopravní uzel, který není důstojnou součástí nově budované části města v blízkosti památkově chráněných území. Tento prostor by měl umožnit přístup z budoucí nové části města k řece a zároveň neomezovat prostupnost celého levobřežního nábreží. Upozorňujeme, že dle koncepčních dokumentů cyklo dopravy je vyústění páteří cyklotrasy A6 od severu předpokládáno právě v těchto místech.
8. navrhnout finální podobu ulice Bubenská v přímé původní stopě bez jejího stávajícího odklonu u Elektrických podniků, jelikož zachováním tohoto řešení, které je pouze nefunkčním torzem dřívějších rozsáhlých dopravních vizí, je v novém návrhu nežádoucím způsobem posílen neměstský dopravní charakter prostoru. Zároveň jsou tím z hlediska využitelnosti degradovány pozemky města a městské části, které mají být využity v rámci budoucí nové čtvrti pro veřejnou vybavenost. S ohledem na zachování kvality bydlení ve stávajících bytových domech je třeba navrhnout taková dopravní a technická opatření, která tento limit vykompenzují (např. snížení rychlosti, výměna oken apod.).
9. kompletně přepracovat návrh v místě mezi Vltavskou filharmonií a stěnou drážního tělesa při východní straně budovy, kde jsou umístěny technologie tepelných čerpadel, stěna drážního tělesa zůstává slepá a chybí zde srozumitelná a přímá vazba směrem k řece. V návrhu je třeba se zaměřit na přehlednost a průchodnost tohoto prostoru a jeho atraktivitu ve všech denních dobách. MČ požaduje doplnit do návrhu přímou vazbu z tohoto prostoru na náplavku u řeky, která je hlavní bezmotorovou komunikační trasou a zároveň místem s velkým pobytovým potenciálem.
10. v rámci nových veřejných prostranství navrhnout prostor pro parkourové a skateboardové aktivity, které jsou nedílnou součástí místního koloritu. V lokalitě doporučujeme též vymezit prostor pro open graffiti mural. Okolí budovy i vlastní stavba by měla být atraktivní pro všechny generace.

11. v severní fasádě filharmonie při zastávkách tramvaje a výstupech z metra důsledně navrhnout v objektu Vltavské filharmonie aktivní parter
12. zajistit bezbariérovost v kompletním programu budovy a na vnějších plochách veřejných prostranství
13. vzhledem k vyhlášenému klimatickému závazku hl. m. Prahy (Usnesení ZHMP č. 842) usilovat, aby budova i přes významný rozsah prosklených ploch byla v souladu s požadavky moderních staveb ekologicky úsporná. Je třeba navrhnout systém hospodaření s dešťovou vodou, která bude využita pro provoz budovy a údržbu přilehlých veřejných prostranství, a posílit roli vegetace (zejména vzrostlých stromů) na rozlehlých veřejných prostranstvích.

#### **IV. žádá**

1. o prezentaci dopravního řešení stavby ihned po jeho zapracování do studie, aby mohla být diskuze vedena komplexně a v souvislostech, jelikož dopravní řešení má zásadní vliv na podobu většiny veřejných prostranství v projektu, jejich prostupnost a přehlednost nejen pro individuální automobilovou dopravu, ale i pro pěší a další bezmotorovou dopravu
2. o vyhodnocení připomínek z tohoto usnesení a jejich zapracování do návrhu projektu
3. o pravidelné informování MČ Praha 7 o vývoji projektu a konzultace nad zásadními body, které jsou v tomto usnesení zahrnuty, aby se stavba stala nejen celoměstsky významnou atrakcí, ale i plnohodnotnou součástí stávající struktury města

#### **V. ukládá**

1. podepsat průvodní dopis k vyjádření MČ Praha 7 k aktualizaci studie Vltavské filharmonie ke dni 12. 1. 2024

*Zodpovídá:* Mgr. Jan Čížinský, starosta

*Řeší:* Mgr. Jan Čížinský, starosta

*Termín plnění:* 02.02.2024

2. odeslat k vyjádření MČ Praha 7 k aktualizaci studie Vltavské filharmonie ke dni 12. 1. 2024 Pražské developerské společnosti, IČO: 09211322

*Zodpovídá:* Ing. arch. Tereza Marková, vedoucí odboru ORVP

*Řeší:* Ing. arch. Martina Čermáková, referent

*Termín plnění:* 07.02.2024

**Starosta MČ Praha 7:** STA Čížinský Jan Mgr.

**Předkladatel:** MISTA PhDr. Ing. arch. Lenka Burgerová, Ph.D.

**Zpracoval odbor:** Odbor rozvoje a péče o veřejný prostor

**Zpracovatel:** VED ORVP Ing. arch. Tereza Marková