





VÝŠKOVÝ SYSTÉM Bpv SOUŘADNICOVÝ SYSTÉM S-JTSK

Číslo změny:	Obsah změny:	Datum změny:
01	-	-
02	-	-
03	-	-

Investor:		Správa železniční dopravní cesty, s.o. Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
		Stavební správa západ Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9

Účastníci Společnosti „SP + SEU_ŽST Praha Masarykovo nádraží_PD“:	
	

	Vedoucí sdružení: SUDOP PRAHA a.s. Olšanská 1a, 130 80 Praha 3 tel.: +420 267 094 111 e-mail: praha@sudop.cz	Hlavní inženýr projektu: ING. JAN BONEV
		Garant profese: -

Středisko: ARCHITEKTURY A POZEMNÍCH STAVEB			
Vedoucí střediska:	Odpovědný projektant SO, IO, PS:	Vypracoval:	Kontroloval:
ING. ONDŘEJ KAFKA	ING. ARCH. TOMÁŠ PECHMAN	ING. ARCH. TOMÁŠ PECHMAN jakub cigler architekti	-

Název akce: MODERNIZACE A DOSTAVBA ŽST PRAHA MASARYKOVO NÁDRAŽÍ	Číslo smlouvy: 17 379 201	
	Projektový stupeň: DUR (PD)	
Část: SITUAČNÍ VÝKRESY SPECIÁLNÍ VÝKRESY	Datum: 03/2019	
	Číslo částí: C	
Název přílohy: Výkresy architektonického řešení stavby nebo význačných objektů	Měřítko: -	Počet formátů: -
	Číslo přílohy: 4.1	

HISTORIE NÁDRAŽÍ

Masarykovo nádraží je historicky první nádraží parostrojní železnice v Praze. Umístění nádraží a kolejíště navrhl roku 1842 Jan Perner, budovy architekt Antonín Jüngling a postavily je firmy Vojtěch Lanna a bratři Kleinové v letech 1844–1845 jako součást trati Praha–Olomouc. Po zboření Denisova nádraží – Praha–Těšnov, je to jedno z posledních pražských neprůjezdných, terminálových, hlavových nádraží, sloužící k osobní dopravě, zejména regionální z východního a severního směru. Téměř celé nádraží leží na severovýchodě Nového Města. Přibližně pod přemostěním Severojižní magistrálou probíhá hranice městských částí Praha 1 (kde leží celá odbavovací část nádraží) a Praha 8 (zhlaví a část technického zázemí).

Původně bylo nádraží vybaveno dvěma samostatnými budovami. Dvoupatrovou odjezdovou budovou u Hyberské ulice se dvěma čtvercovými věžemi („jižní“; jsou zde umístěny pokladny) a dvoupatrovou příjezdovou budovou u křižovatky ulic Na Florenci a Havlíčkovy. Dřevěné prosklené zastřešení mezilehlé haly a nástupiště, nesené litinovými sloupy, pochází z roku 1862. V roce 1869 týž architekt přistavěl architektonicky obdobnou budovu restaurace na rohu Hyberské a Havlíčkovy („západní“). Budovy a zastřešení jsou postaveny ve stylu doznívajícího empíru a nastupující novorenesance či klasicismu.

Dalším rozšířením prošlo nádraží v letech 1893–1894. V roce 1922 přistavila firma Nekvasil na východní straně odjezdové budovy podél ulice Hyberské poštu. Postupně vznikalo i mnoho dalších přístaveb. Výrazně však bylo přestavěno až v letech 1938–1946. V roce 1938 byly podél ulice Na Florenci na severní straně nádraží vybudovány sklady. A v letech 1945-6 byla přestavěna podle plánů architekta A. Parkmanna část budov podél ulice Hyberská. Další úpravy prodělalo při stavbě metra v 80. letech minulého století.

V 80. a 90. letech 20. století byly odbourány nesystémové přístavby a budovy byly obnoveny a zrestaurovány. V této době proběhla i celková oprava, doprovázená snahou o návrat k co nejpůvodnějšímu vzhledu.

ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

Území Masarykova nádraží je jedinou velkou rozvojovou lokalitou ve skutečném centru Prahy, která je kvalitně zapojena do městské struktury a zároveň je díky železničnímu spojení v přímém dosahu a kontaktu s dalšími pražskými i mimopražskými územími. Návrh studie respektuje a využívá unikátnosti lokality, která spočívá ve stabilizované formě obsluhy a zapojení lokality do systému kolejové dopravy. Tento existující a stabilizovaný prvek přináší možnost aktivace a zatraktivnění nových prostor nejen lidmi pohybujícími se běžně po Praze, ale i lidmi z okolí Prahy, turisty přijíždějícími z letiště atd.

Návrh zdůrazňuje unikátnost historické dopravní spáry ve vztahu k památkové rezervaci a výhodnost jejího zachování pro obsluhu historického centra. Studie klade důraz na odstranění bariérového bloku v prostupnosti územím a k přirozenému propojení dnes vzájemně izolovaných čtvrtí – Josefov, Nové Město, Karlín a Dolní Žižkov.

Překonání bariéry Masarykova nádraží v propojení ulic Opletalova a Na Florenci v úrovni nad kolejíštěm vytváří předpoklad pro vytvoření nového městského prostoru sloužícímu nejen zmíněnému propojení ulic a splnění požadavků přístupů na nástupiště nádraží ve směru od Florence (ČSAD, metro, tramvaj) a od Hlavního nádraží (ČD, tramvaj), ale i k propojení souvisejících pěších tras z Opletalovy, směrem do Havlíčkovy ulice i do ulice Na Florenci k pasáži Florentinum a dále do ulice Na Poříčí. Ve směru SZ-JV umožňuje pěší propojení lávkou do spodního Žižkova (Seifertova ulice) a na Vítkov. Koncept také vytváří podmínky pro aktivní zapojení záměru Železničního muzea NTM a Armádního muzea Žižkov do okolní městské struktury a tím stimuluje realizaci projektu Muzejní míle. Stávající i nově navrhované budovy vymezují plochu kolejíště s nástupišti a tedy i prostor o půdorysných rozměrech přibližně 75 × 220 m, což je plocha srovnatelná s částí Václavského náměstí mezi ulicemi Jindřišská a Opletalova.

Nutnými předpoklady architektonické koncepce je jasné a srozumitelné řešení umožňující dobrou orientaci v prostoru při splnění provozních požadavků nádraží a jednoduché architektonické tvarosloví, které nebude konkurovat stávajícím i nově navrhovaným budovám a při tom vytvoří kompaktní architektonický celek.

Koncepce architektonického řešení je založena na půdorysné kompozici trojúhelníků s rameny určenými směry pěších tras. V dominantním propojení ulic Na Florenci a Opletalovy s šířkovým parametrem ulice jsou logicky umístěny vertikální komunikace na nástupiště. Význam tohoto propojení akcentuje tvarově jednoduché zastřešení zcela transparentního prostoru („pasáže“), které dává příchodům z Opletalovy a z Florence srozumitelný signál o pokračování hlavní pěší trasy. Nebrání v orientaci a umožňuje výhledy do nového náměstí i na Vítkov. Další navazující trasy mají v šířkovém uspořádání charakter chodníků. Takto založený koncept vymezuje pobytové části náměstí protkané cestní sítí drobnějšího měřítka. Ta člení plochu na lichoběžníky nebo trojúhelníky, ve kterých budou realizovány sadové úpravy a prvky městského mobiliáře. Při citlivé modelaci terénu a správně zvolených výsadbách bude možné dosáhnout příjemného členění a uspořádání tohoto prostoru. Retaily a kavárny případně další typy stravovacích zařízení v druhém nadzemním podlaží novostaveb podél ulice Na Florenci přirozeně umožní animaci severní části náměstí (přepony hlavního kompozičního trojúhelníku). V místech hlavních objektů Masarykova nádraží se platforma půdorysně odklání a částečně otevírá prostor kolejíště.

Řešení tohoto prostoru je navrženo pomocí samostatných „vlastovek“ nad jednotlivými nástupišti. Přístřešky jsou umístěny níže než pochozí platforma a výškově se odkazují na současný stav a optimálně se napojují na historické objekty nádraží.

Návrh nového zastřešení se také odkazuje na historickou návaznost na původní zastřešení celého kolejíště pro cestující. To sahalo od dnešní ulice Havlíčkovi až k průjezdu v původních hradbách města (přibližně v navrhovaném propojení ulic Opletalova a Na Florenci).

Zachování funkce Masarykova nádraží jako hlavní dopravní tepny a vytvoření veřejné ozeleněné platformy nad prostorem nástupiště pomůže využít potenciál v obslužnosti městského centra, zároveň eliminovat jeho nepříznivé vlivy spojené s provozem nádraží a vytváří přirozené, atraktivní prostředí.

