

ČESKÉ VYSOKÉ
UČENÍ TECHNICKÉ
V PRAZE

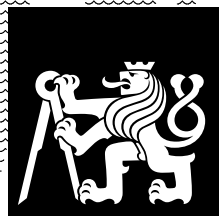
FAKULTA
ARCHITEKTURY

TRANSFERIUM
PRAHA
HLAVNÍ
NÁDRAŽÍ

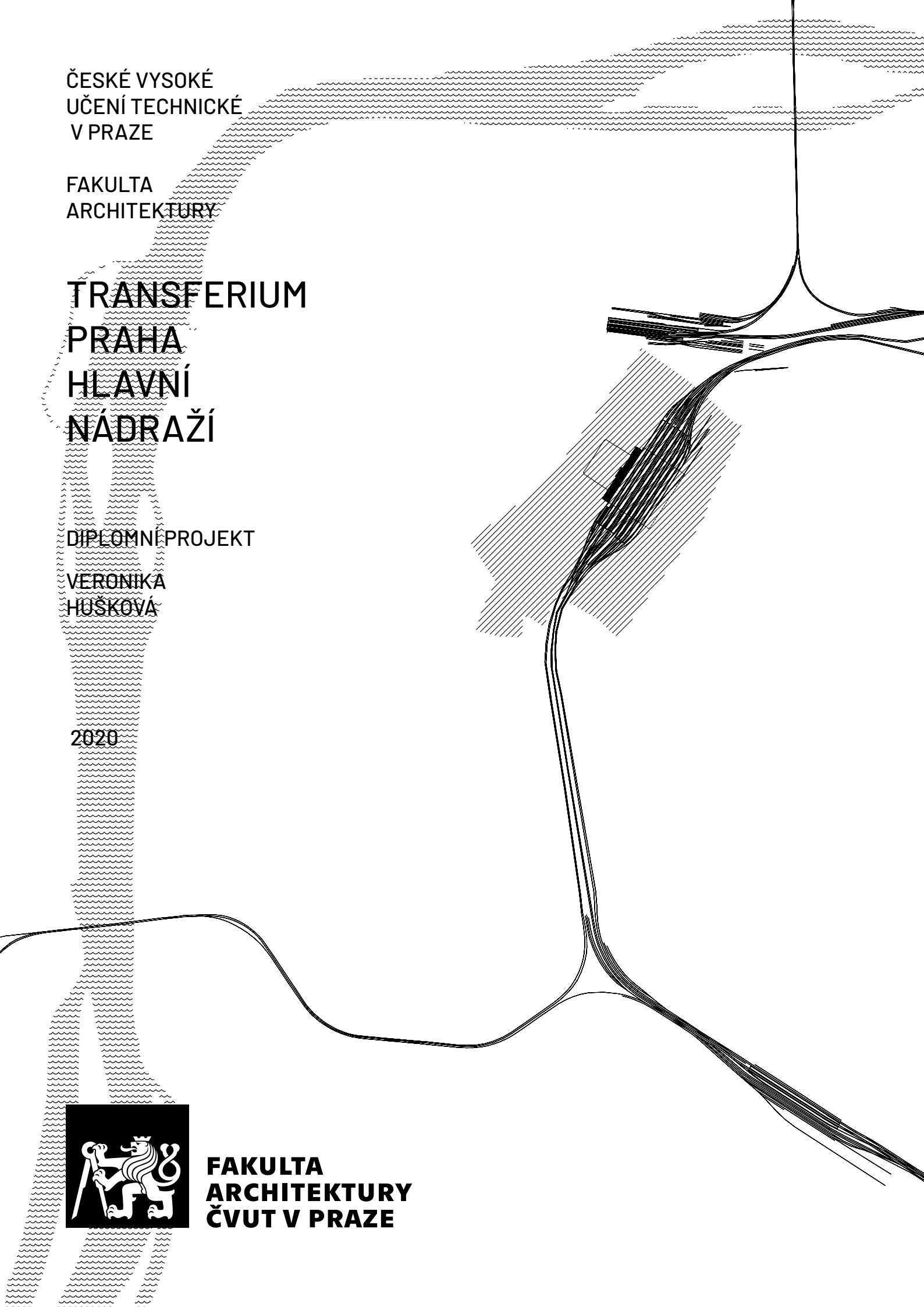
DIPLOMNÍ PROJEKT

VERONIKA
HUŠKOVÁ

2020



FAKULTA
ARCHITEKTURY
ČVUT V PRAZE



ČESKÉ VYSOKÉ
UČENÍ TECHNICKÉ
V PRAZE

FAKULTA
ARCHITEKTURY

TRANSFERIUM
PRAHA
HLAVNÍ
NÁDRAŽÍ

DIPLOMNÍ PROJEKT

AUTOR:
VERONIKA HUŠKOVÁ

VEDOUCÍ ATELIÉRU:
Doc. Ing. arch. ZDEŇEK ROTHBAUER

ASISTENTI:
Ing. arch. VOJTĚCH SOSNA
Ing. arch. KAREL FILSAK

OBOR:
ARCHITEKTURA A URBANISMUS

AKADEMICKÝ ROK:
LS 2019/2020

Praha, 2020

Konzultanti

vedoucí atelieru:

doc. Ing. arch. Zdeněk Rothbauer
Ing. arch. Vojtěch Sosna
Ing. arch. Karel Filsak

externí konzultanti:

doc. Ing. arch. Jiří Klokočka

statika:

Ing. Seifert
Ing. Zeman

dopravní toky:

doc. Ing. Josef Kocourek, Ph.D.

městská hromadná doprava:

Ing. Vladimír Pušman, Ph.D.

železniční doprava:

Ing. Tomáš Javořík, Ph.D.

imobilní:

Ing. Jana Košťálová Ph.D.

Obsah	
TRANSFERIUM	11
ANALYTICKÁ ČÁST	
VÝVOJ PRAŽSKÉHO ŽELEZNIČNÍHO UZLU	14
EVROPSKÁ VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE	24
STRATEGIE METROPOLITNÍ ŽELEZNICE	26
„HLAVÁK, MASARYČKA, FLORENC“	39
AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ FLORENC	47
ANALÝZA VYUŽITÍ KAPACITY	49
MASARYKOVO NÁDRAŽÍ	55
ANALÝZA ÚZEMÍ PRAHA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ	57
HISTORICKÝ VÝVOJ BUDOVY	75
KOLEJIŠTĚ, NÁSTUPIŠTĚ & PODCHODY	107
PŘEDPROSTORY NÁDRAŽÍ	111
NÁVRH	
TRANSFERIUM V CENTRU POZORNOSTI	127
DOSTAVBA HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ	129
URBANISMUS	130
KONCEPCE, VEŘEJNÉHO PROSTORU	149
PRAHA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ	165
OBRAZOVÉ ZDROJE	202
BIBLIOGRAFIE	203

TRANSFERIUM

Místo kde se potkává dopravní infrastruktura a město.
Místo jako multimodální dopravní uzel, který na sebe váže mnoho druhů dopravy.
Dopravu dálkovou železniční, autobusovou a dopravu příměstskou, dopravu osobní automobilovou a dopravu pomalou (cyklistickou a pěší).
Díky těmto vazbám vytvořeným na jednom místě umožňuje udržitelný způsob rozvoje města, redukuje vzdálenosti, zkracuje čas strávený přepravou, usnadňuje přestupy, umožňuje efektivní způsob využití přepravy a tím vytváří hodnotnější prostředí.

Tento model přitahuje různorodé funkce jako je bydlení (jak krátkodobé, tak dlouhodobé), práci (nejenom kancelářské prostory, ale i coworkingové prostory, kavárny) nebo také místa pro rekreaci (náměstí, parky, galerie, muzea, kavárny, knihovny)

Model cestování se mění. Změnil se už s příchodem mobilních aplikací. Člověk už nechodí na nádraží koupit si lístek na vlak, místo si rezervuje na internetu. Vyráží z domu na čas. Vyhledá si odjezd tramvaje nebo autobusu v aplikaci, která hledá nejefektivnější dopravní spojení do cílového bodu. Klasické jízdní řády vymizely. Doba přepravy se zkracuje nejen rychlostí dopravních prostředků, ale i množstvím vytvořených efektivních vazeb v dopravní síti a schopností jejich využití díky moderním technologiím a to jak při jejich vytváření za pomoci moderních dopravních systémů tak i při jejich vyhledávání s pomocí mobilního telefonu.

Transferium znamená tedy dům dopravy a města v jejich nejtěsnějším spojení. Je bodem, který kumuluje velké množství lidí, kteří nejen procházejí, ale i přicházejí. Jako celek spojených funkcí obohacuje prostředí, ve kterém se nachází.

Transferia v dnešní době fungují například jako letiště

Letiště se vyskytují ve dvou velikostech: příliš velká a příliš malá. Velikost nicméně nemá vliv na jejich fungování. Z toho plyne, že nejzajímavější aspekt veškeré infrastruktury je její naprostá pružnost.

REM KOOLHAAS (GENERICKÉ MĚSTO, s. 55)

VÝVOJ PRAŽSKÉHO ŽELEZNIČNÍHO UZLU

Tato kapitola se snaží se stručně popsat postupný vývoj dopravního železničního uzlu Praha je základním shrnutím postupného vzniku železničních tratí. Jak už je pro parní železnici v počátcích přirozené jednotlivé dráhy byly vytvářeny soukromými investory a ve chvíli, kdy stát zjistil, že jsou pro ně tyto tratě výhodné byly zestátněny. Tak se stalo převážně v 90. letech 19. století, kdy byla většina drah převzata státem. Tento pohled do historie pražské železnice umožňuje vnímat historickou hodnotu těchto tratí, zařízení a staveb, která s nimi souvisí. Začínáme u první koněspřežné dráhy takzvané Pražsko-lánské, další tratí byla Severní dráha větev Olomoucko-pražská, následovala větev Drážďansko-pražská přes Ústí nad Labem. Dalším důležitým tahem byla trať západní ze Smíchova na Plzeň, rozvoj a přestavbu zaznamenala opětovně i lánská koněspřežka tentokrát pod jménem Buštěhradská dráha nově zaústěná známým pražským Semmeringem do pražského uzlu na Nádraží Smíchov. Následovala Pražsko Duchcovská trať. Další významným napojením byla trať Praha-Vídeň neboli dráha císaře Františka Josefa, respektive napojení Vídeň-Sasko. Podstatnou součástí koncepce už od počátku vzniku komplexního železničního uzlu po postupném spojení drah, bylo již od počátku zajištění průjezdnosti Hlavního nádraží a následně odklon nákladní dopravy z centra města.

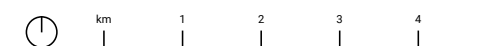
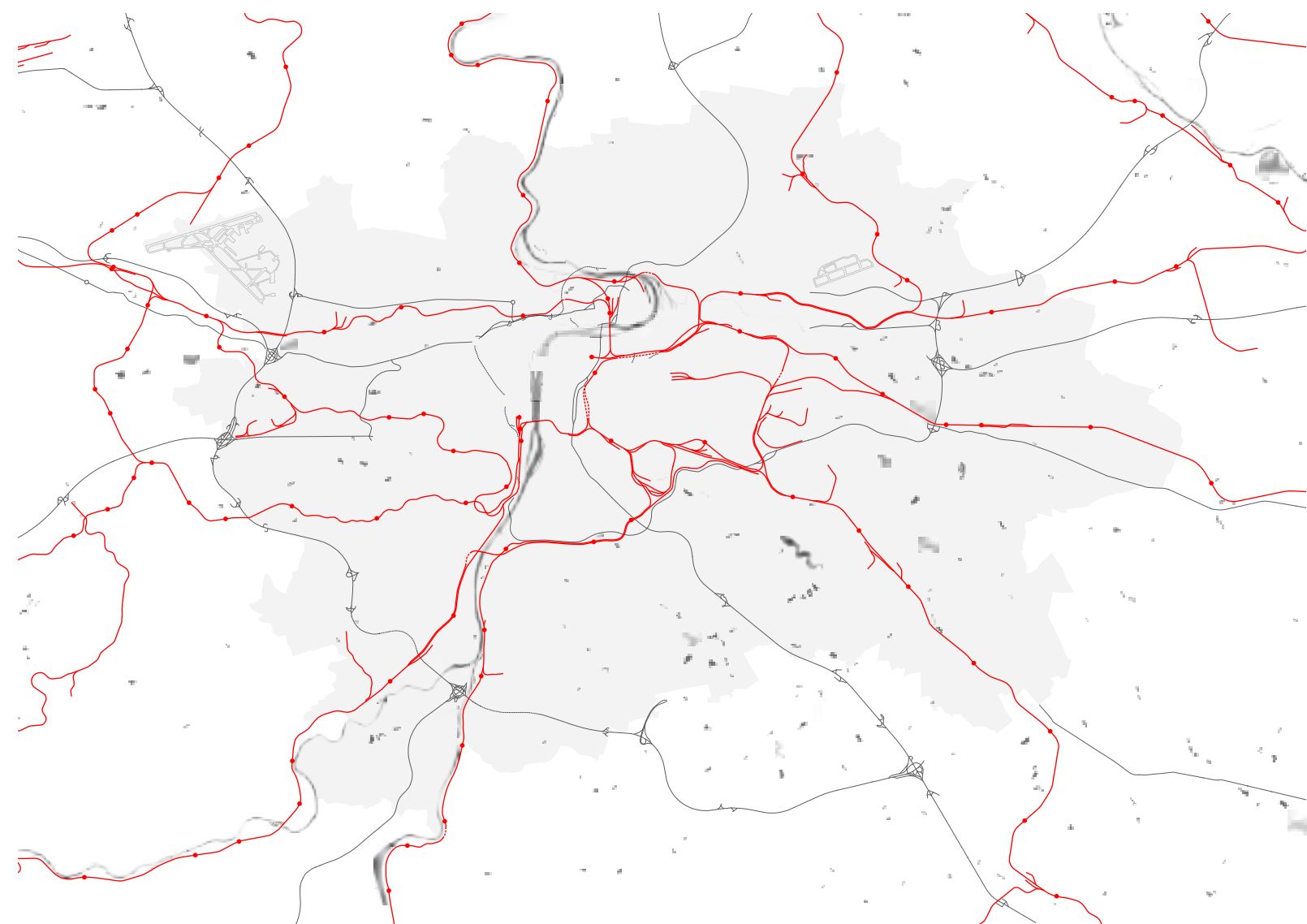
Koncepci dopravního uzlu v historickém kontextu komentuje Kateřina Bečková ve své knize Nádraží a železniční tratě: Zaniklé, proměněné a ohrožené stavby.

Hlavní cíle tehdy přijaté koncepce byly následující:

- 1. Průjezdnosti Hlavního nádraží (nazývaného centrální i ústřední), kam měly zaústit všechny osobní, zejména dálkové a rychlíkové spoje, měla napomoci odstavná nádraží v Michli pro jižní a v Libni pro severní část Prahy. Realizováno bylo jen první z nich.*
- 2. Nákladní vlaky přijíždějící od jihu a západu měla od centra odklonit Jižní traťová spojka a od severu Severní traťová spojka, nazývaná častěji Holešovickou přeložkou. Obě byly vybudovány a dobře slouží.*
- 3. Jak bylo zvažováno, již od doby první republiky, mělo zaniknout nádraží Praha-Těšnov i s celou tratí do Vysočan, což se skutečně stalo.*
- 4. Dale měla být zrušena část kladenské tratě mezi nádražími Praha-Dejvice a Praha-střed a část kralupské tratě mezi zastávkou Praha-Holesovice a rovněž nadražím Praha-střed. Tak by ztratilo opodstatnění i nádraží Praha-Bubny, kudy obě zmíněné tratě vedou, jeho rozsáhlé drážní pozemky by mohly být věnovány socialistické výstavbě a Negrelliho viadukt, či nový most v jeho stopě automobilové dopravě. Tato vize prozatím (naštěstí) realizována nebyla.*
- 5. Naplnění předchozího bodu by bývalo umožnilo reálné uvažovat o zrušení nádraží Praha-střed (Masarykova). I když zatím realizován nebyl, nezastírám, že zprovoznění Holešovické přeložky a nyní i Nového spojení, jako dalšího kroku k naplnění*

koncepce průjezdného ústředního nádraží, které kapacitně a plynule propojilo Hlavní nádraží s nádražími v Libni pro kolínskou a v Holešovicích pro kralupskou trať, znamená ve schématu pražského železničního uzlu pro Masarykovo nádraží podstatnou ztrátu významu. Zbyla totiž jen jediná trať, Kladno-Praha, která prozatím do jiného nádraží na pravém břehu řeky zaústit nedokáže. Avšak i tento technický problém je již řešen. Projekt se říká Nové spojení II, i když v dopravní složce nového územního plánu Prahy, dokončovaného v návrhu právě nyní v roce 2009, je nazýván trochu nápaditěji Pražským železničním diaemetrem. (...)

(Bečková, s. 7, 2009)





HISTORIE PRAŽSKÉ ŽELEZNICE

První pražskou železnicí byla tzv. Pražsko - Lánská koněspřežná dráha. Byla druhou železnicí, která byla v centrální Evropě postavena. Výhody byly jasné, oproti dosavadní samostatné dopravě dokázala koněspřežná železnice uspořít tažnou sílu a zmenšit tak náklady na přepravu. Navržená trasa této dráhy měla vést, kolem břehů Berounky a Vltavy, nakonec byl realizován odklon dráhy do Lán a následně přes Jeneč, Ruzyni, Liboc ukončena byla u Písecké brány (dnešní nádraží Dejvice). První datum příjezdu je mezi 21. březnem až 21. červencem 1830.

SEVERNÍ DRÁHA NEBOLI SEVERNÍ DRÁHA CÍSAŘE FERDINANDA (SEVERNÍ STÁTNI DRÁHA VĚTEV OLOMOUCKO-PRAŽSKÁ)

V roce 1840 začal převažovat návrh vedení tratě z Olomouce do Prahy přes Pardubice a Kolín. 3. srpna 1842 byly císařem schváleny návrhy trati z Olomouce do Prahy. Při projektu na pražské nádraží, byla pečlivě vybírána poloha, současná pozice Masarykova nádraží byla nakonec zvolena díky blízkosti celnice, expedice poštovních vozů a skladiště tabáku. Zároveň ale hrálo roli, že na Florenci už nebyla železnice ohrožena záplavami. Při výstavbě byla zbořena část hradební zdi a nahrazena novou s uzavíratelnými vraty. První vlak z Olomouce do Prahy přijel 20. srpna 1845.

SEVERNÍ DRÁHA (VĚTEV PRAŽSKO-DRÁŽDANSKÁ)

Plánování této trasy začalo již v roce 1842, ale jasněji se projekt zformoval v březnu 1845, kdy došlo v Praze velkým povodním a inženýři tak chtěli využít situace. Chtěli zahájit výstavbu dráhy dříve než jí budou stát v cestě nově obnovené stavby. Součástí této dráhy byl i Negrelliho viadukt, který byl dokončen 1849. V roce 1871 byla doplněna propojka mezi nádraží Bubny a nádražím Libeň. Zahájení provozu na úseku z Prahy do Lovosic bylo 1. června 1850 a následně byl uveden do provozu 1. října 1850 i úsek z Lovosic do Ústí nad Labem. V současné době je dokončovaná rekonstrukce Negrelliho viaduktu.

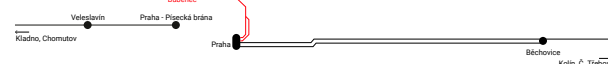
ZÁPADNÍ DRÁHA

14. července 1862 vyjel první slavnostní vlak z Prahy ze Smíchovského nádraží směr Plzeň. Zprvu bylo uvažováno o úpravě trati Lánské koněspřežné dráhy, nakonec bylo rozhodnuto, že trať povede ze Smíchova. Výstavba této dráhy byla také iniciována soukromými společnostmi. Byla jimi provozována až do 1. ledna 1895, kdy byla zcela zestátněna.

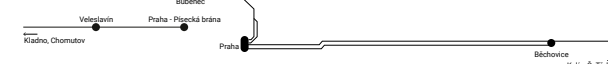
1845



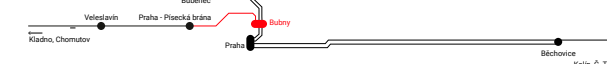
1850



1862



1868



POLÁK, Milan a Dagmar BRONCOVÁ. Praha a železnice: nádraží, nádražička a zastávky. Praha: Milpo media, 2005. s. 30. ISBN 80-903481-3-0. Dostupné také z: <https://kramerius-vs.nkp.cz/uuid/uuid:d5faae10-5118-11e7-9277-005056825209>

POLÁK, Milan a Dagmar BRONCOVÁ. Praha a železnice: nádraží, nádražička a zastávky. Praha: Milpo media, 2005. s. 34. ISBN 80-903481-3-0. Dostupné také z: <https://kramerius-vs.nkp.cz/uuid/uuid:d646d240-5118-11e7-9277-005056825209>

(Bez autora) Pohled z výšky na nádraží Praha - Smíchov (dům čp. 279 na Smíchově). V pozadí panorama Starého a Nového Města. (archiválie) Archiv hlavního města Prahy. Dostupné také z: <http://katalog.ahmp.cz/pragapublica/permalink?xid=A0C517FDB67611DF820F00166F1163D4&scan=1#scan1>

POLÁK, Milan a Dagmar BRONCOVÁ. Praha a železnice: nádraží, nádražička a zastávky. Praha: Milpo media, 2005. s. 40. ISBN 80-903481-3-0. Dostupné také z: <https://kramerius-vs.nkp.cz/uuid/uuid:d6cc2ee0-5118-11e7-9277-005056825209>



DRÁHA CÍSAŘE FRANTIŠKA JOSEFA

O výstavbu této trati měl, jako u většiny ostatních, zájem též soukromý investor, zde to byla zejména šlechta (Schwarzenberg, Colloredo-Mansfeld, Furstenberg, Paar) a další podnikatelé, kteří vlastnili rozsáhlé pozemky na jih od Prahy. 3. září 1871 byl zahájen provoz na dráze z Vídně do Čerčan a čekalo se na dokončení proražení vinohradského tunelu. 19. září 1871 byl i úsek tunelu uveden do provozu. Kapacita ale se stoupajícím provozem přestala stačit a tak se začal razit druhý paralelní tunel (1944) a třetí (jeho stavba byla pozastavena 1949, pokračovalo se až 1983). K rekonstrukci původního tunelu došlo až v roce 1948. Kompletní provoz byl zahájen 14. prosince 1871. Za vinohradským tunelem byla vystavěna dvě nádraží, první - Nádraží dráhy Františka Josefa a druhé - neratovicko-pražské dráhy. Jako větší trati byla i tato dráha následně zestátněna dne 1. července 1884.

SPOJOVACÍ TRÁŤ Z MASARYKOVA NÁDRAŽÍ NA SMÍCHOV

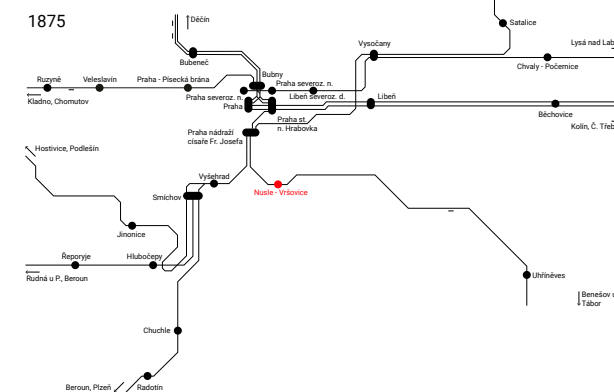
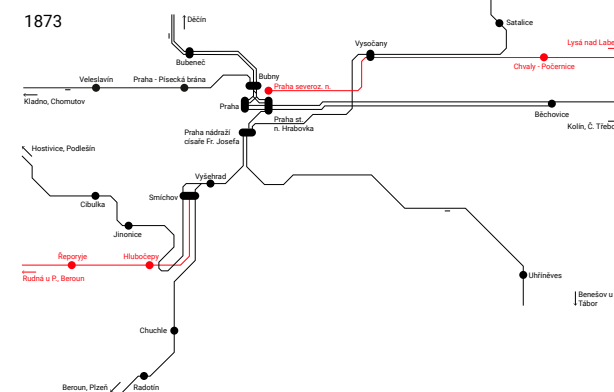
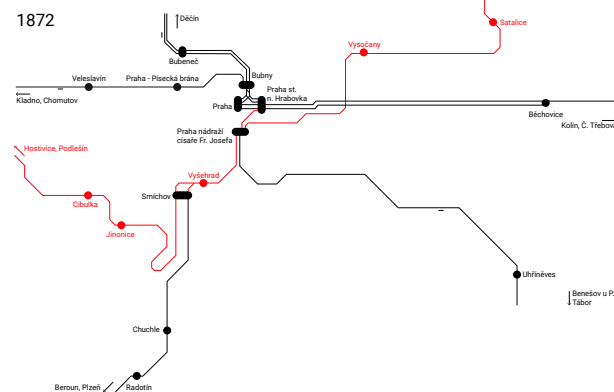
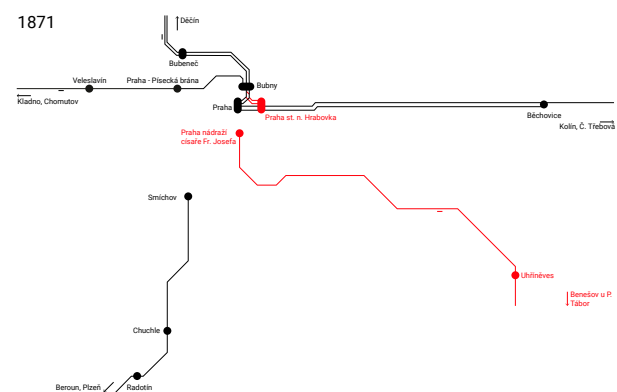
Roku 1872 byla připojena spojovací trať dráze Františka Josefa. Provoz na ní byl zahájen 15. srpna 1872. Součástí této trati byl i vyšehradský železniční most. Jeho původní pilíře byli dimenzováni na trať dvoukolejnou, realizována, ale byla pouze trať jednokolejná. Zajímavým faktem je, že dnes významná trať byla původně stavbou, která měla napomoci řešit nezaměstnanost související s prusko-rakouskou válkou. Současná podoba dvoukolejné mostovky tvořené třemi ocelovými oblouky pochází z roku 1901, ta nahradila původní most tvořený pěti lichoběžníkovými poli z roku 1872. V době výměny se proti novému mostu zvedla vlna protestů veřejnosti. Po čase Pražané obloukový most přijali a zprvu neoblíbená konstrukce byla později prohlášena za památku. Současný stav tohoto mostu je kritický díky dlouholeté zanedbané údržbě. 18. února 2019 byla představen "koncepční" rozvaha architektonické podoby nového Vyšehradského mostu a přilehlého viaduktu na kterém by se měla nacházet nové zastávky Výtoň. V novém návrhu je potřeba počítat s rozšířením na tři kolejně přemostění.

BUŠTĚHRADSKÁ DRÁHA

v roce 1847 žádal majitel Lánské dráhy o přestavbu na parní pohon. Tento návrh předložil zároveň s plánem napojení této dráhy na Severní pražsko-dráždanskou dráhu. Povolení od císaře získal 17. prosince 1850. Toto povolení obsahovalo i podmínku o napojení všech uhelných dolů v buštěhradském revíru. Zahájen provoz po kompletní přestavbě byl 4. listopadu 1863. V stejném roce byl vydán císařský příkaz o propojení Buštěhradské dráhy (nádraží Bruska) s státní Pražsko-dráždanskou tratí, skrz královkou oboru Stromovka. Došlo tak k prvnímu propojení drah různých vlastníků. Následovala propojka Smíchov Hostovice (Pražský Semmering) 16. září 1872.

PRAŽSKO-DUCHCOVSKÁ DRÁHA

12. května 1873 byl zahájen provoz na Duchcovské dráze. Trať vede Prokopským údolím a končí též na Smíchově. Vystavěna a provozována byla soukromými investory, ale v roce 1892 zestátněna.



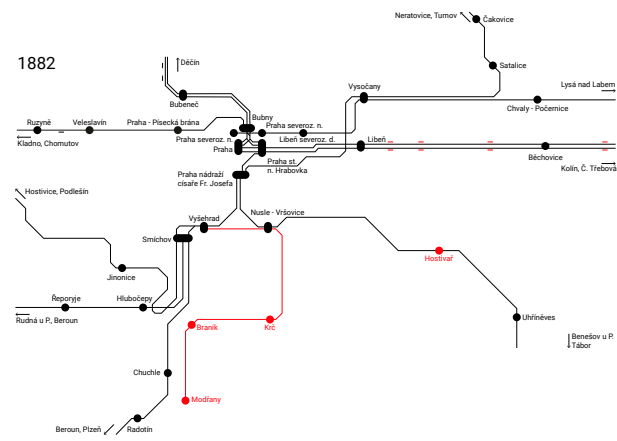
POLÁK, Milan a Dagmar BRONCOVÁ. Praha a železnice: nádraží, nádražička a zastávky. Praha: Milpo media, 2005. s. 48. ISBN 80-903481-3-0. Dostupné také z: <https://kramerius-vs.nkp.cz/uuid/uuid:d780fff0-5118-11e7-9277-005056825209>

POLÁK, Milan a Dagmar BRONCOVÁ. Praha a železnice: nádraží, nádražička a zastávky. Praha: Milpo media, 2005. s. 48. ISBN 80-903481-3-0. Dostupné také z: <https://kramerius-vs.nkp.cz/uuid/uuid:d780fff0-5118-11e7-9277-005056825209>

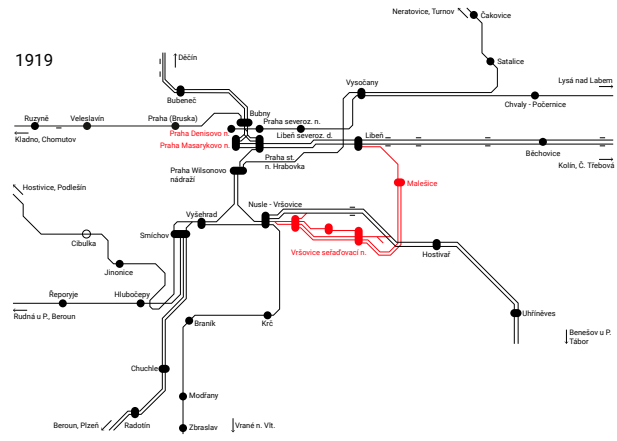
FINK, František. Pohled na hlavní průčelí nádraží Praha - Těšnov. Nové Město (Praha) kol. 1905. Archiv hlavního města Prahy. Dostupné také z: <http://katalog.ahmp.cz/pragapublica/permalink?xid=A0C4FCA7B67611DF820F00166F1163D4&scan=1#scan1>

FINK, František. Pohled na hlavní průčelí nádraží Praha - Těšnov. Nové Město (Praha) kol. 1905. Archiv hlavního města Prahy. Dostupné také z: <http://katalog.ahmp.cz/pragapublica/permalink?xid=A0C4FCA7B67611DF820F00166F1163D4&scan=1#scan1>

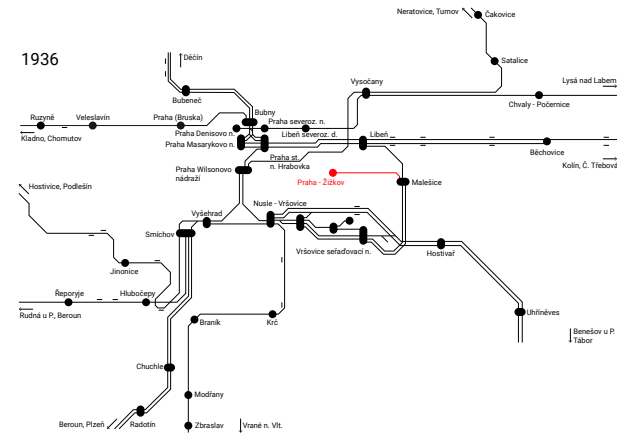
1882



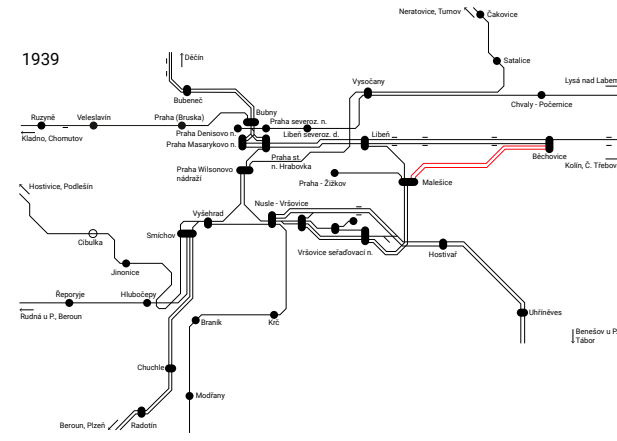
1919



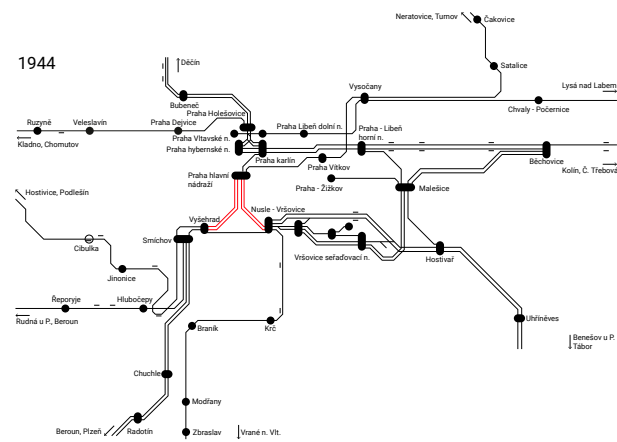
1936



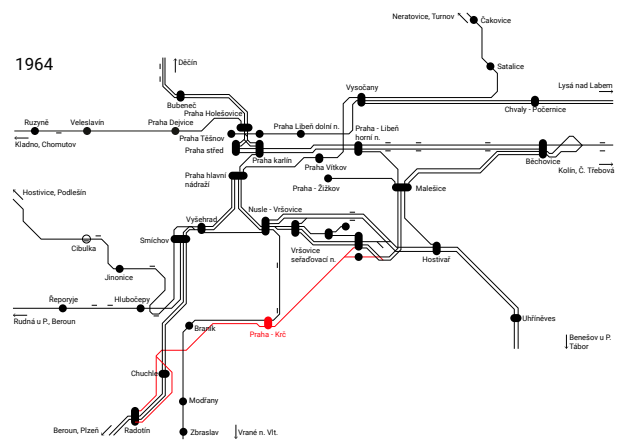
1939



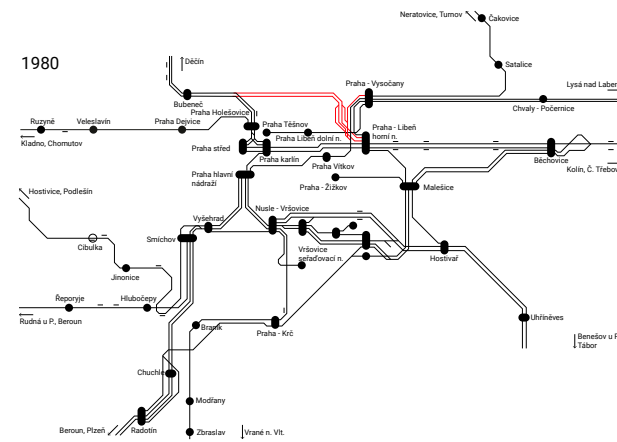
1944



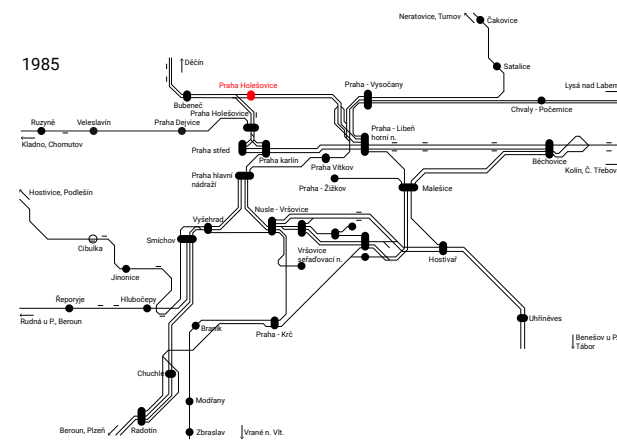
1964



1980



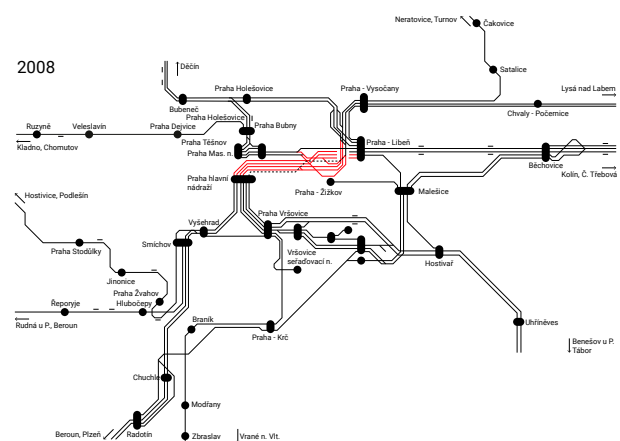
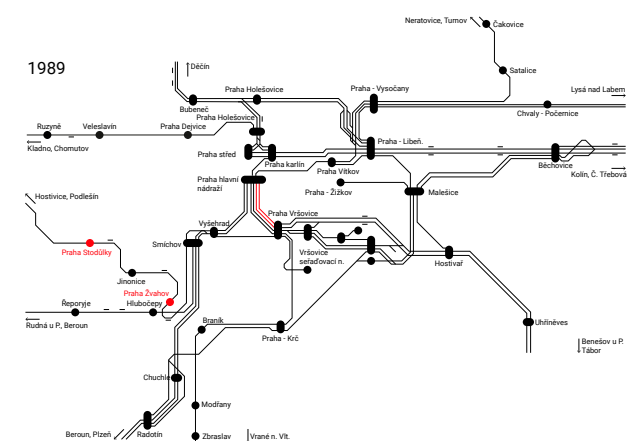
1985





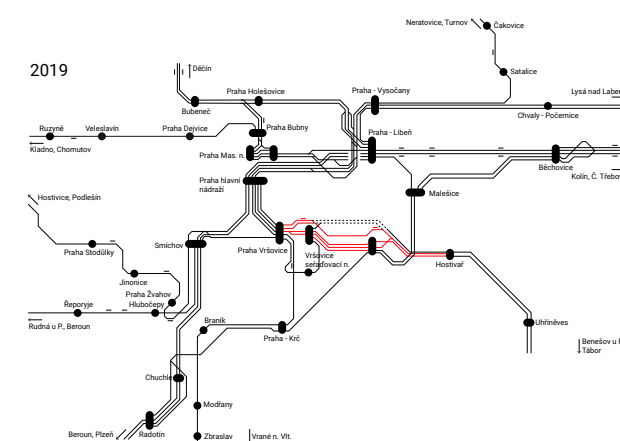
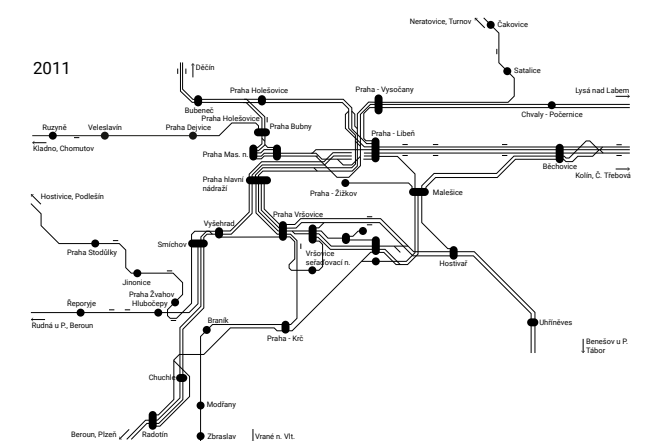
NOVÁ SPOJENÍ

Projekt který umožnil úplnou průjezdnost Hlavního nádraží a provázání většiny z pražských tratí. Jednalo se o lepší napojení tratí zaústěných do vinohradských tunelů z jihu (od Smíchova a Vršovic) a jejich propojení s Libní (kolínskou tratí) a Holšovicemi (kralupskou tratí). Pod Vítkovem byli vytvořeny nové železniční tunely. Tento projekt byl zlomovým projektem v rámci pražského železničního uzlu. Trať, která původně vedla přes Žižkov, tak byla zrušena a v současnosti tudy vede cyklostezka.



REKONSTRUKCE ÚSEKU HOSTIVAŘ - NÁDRAŽÍ VRŠOVICE

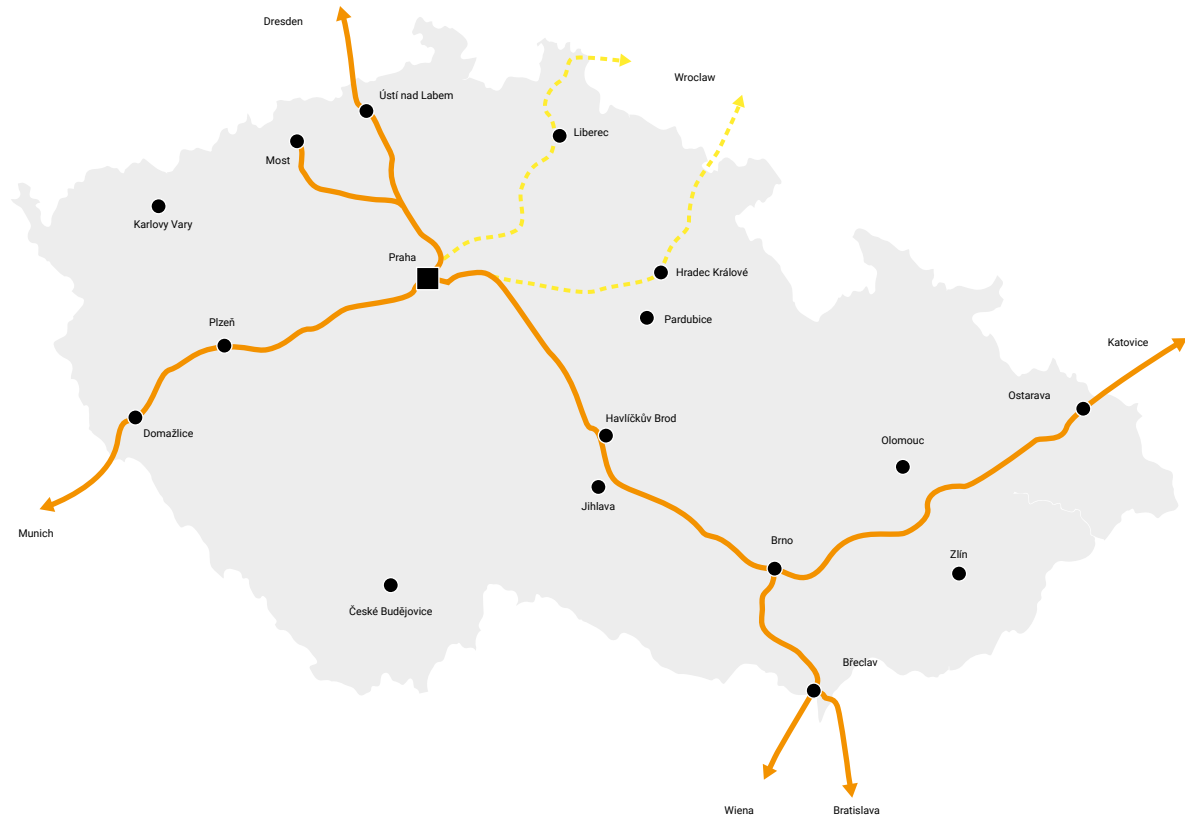
V současné době je realizovaná rekonstrukce železničního úseku. Jedná se o stavbu nového koridoru spolu s dvěma novými železničními stanicemi Praha - Zahradní město a Praha - Eden, je zde plánované i případné rozšíření o kolej rychlovlaku. Zrušena je kolej odbočující na zastávku Praha Strašnice, která podle plánů městské části Prahy 10 by měla být přebudována na lineární park s cyklostezkou. Součástí tohoto projektu je i rekonstrukce Nádraží Vršovice s prodloužením podchodu, který by měl propojit Nusle s Vršovicemi.



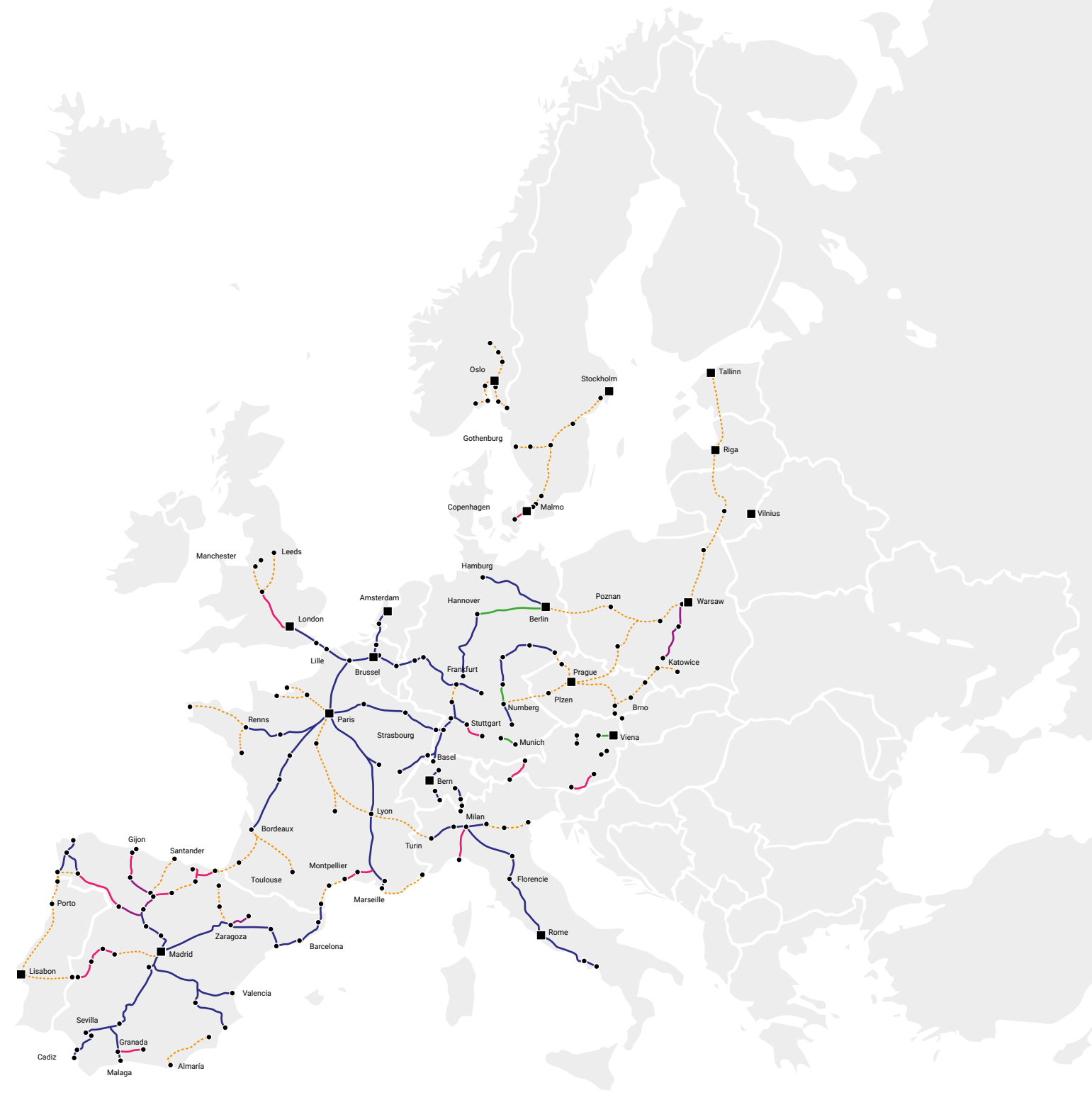
EVROPSKÁ VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE

Význam železnice, ať pro osobní tak i nákladní dopravu, v posledních letech stále stoupá. Vlaková doprava se řadí mezi udržitelný způsob dopravy.

V poslední době se můžeme setkat se snahou o napojení České republiky na Evropské vysokorychlostní železnice.



— plánované směry železničních koridorů
- - - - - možné budoucí spojení



— železniční koridor nad 250 km/h
— železniční koridor 220 - 249 km/h
— železniční koridor pod 220 km/h
— železniční koridor ve výstavbě
- - - - - železniční koridor plánovaný

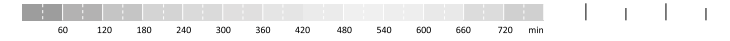
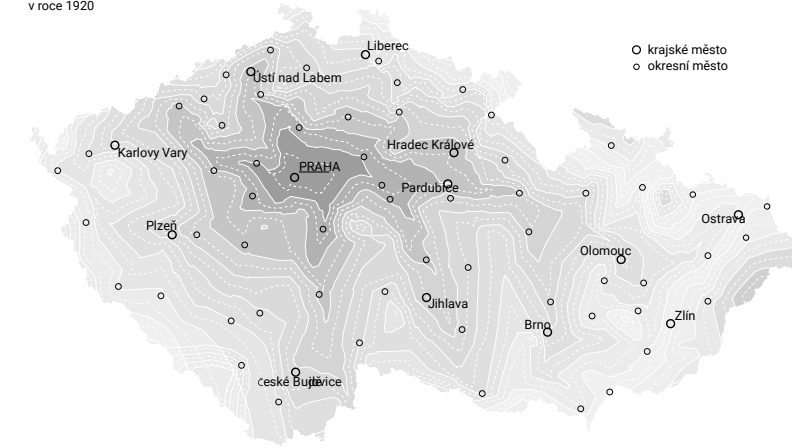


STRATEGIE METROPOLITNÍ ZELEZNICE

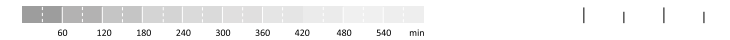
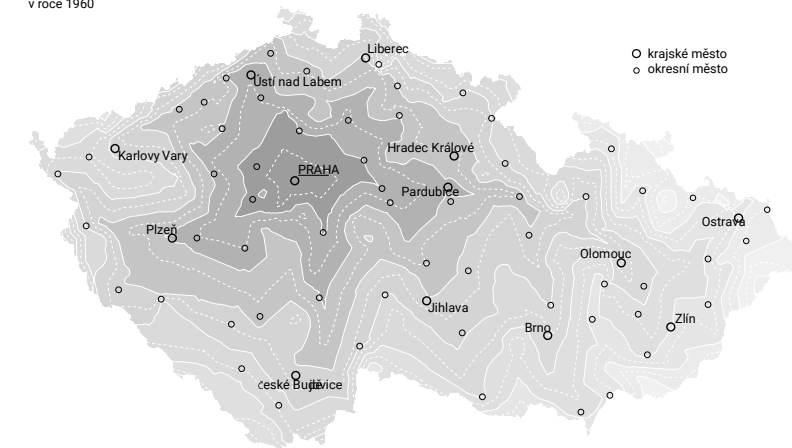
Praha v posledních letech pocítila opětovný nároust popularity železničního spojení. Spolu s tím si po několikaletém útlumu začaly i odborníci uvědomovat význam železničního spojení a tak byl v letech 2018 vydána strategie Metropolitní železnice, která představuje koncept nového spojení II.

Dle analýz můžeme vidět jaký vliv na zrychlení a tedy kratší časovou dostupnost železnice na prahu má. Vzdálenosti se zkracují města se přibližují a nádraží získávají na významu.

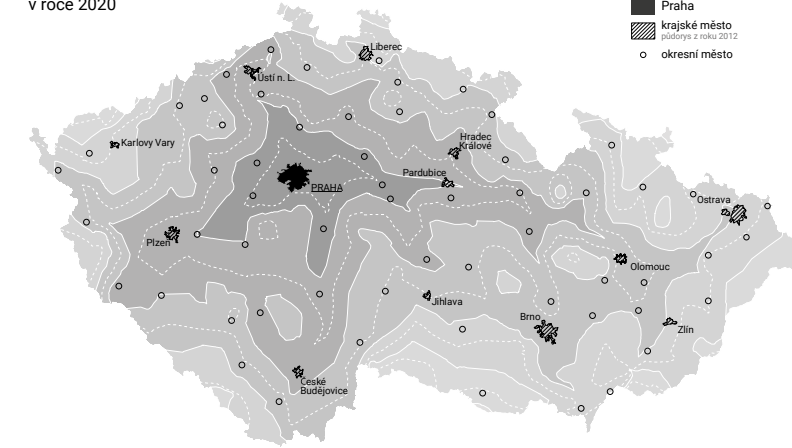
DOPRAVNÍ DOSTUPNOST PRAHY V ŽELEZNIČNÍ SÍTI
v roce 1920

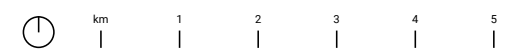


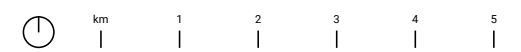
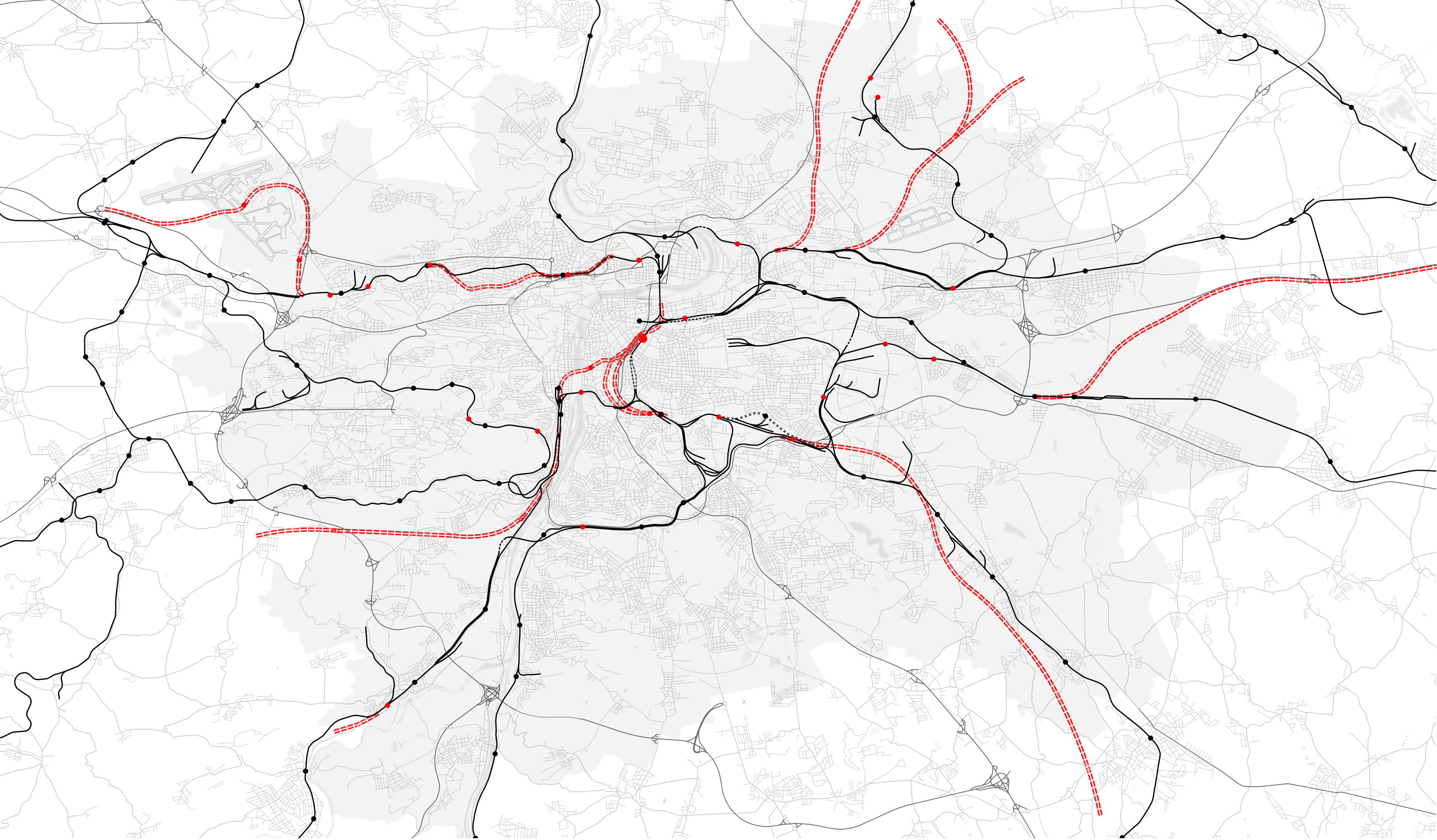
DOPRAVNÍ DOSTUPNOST PRAHY V ŽELEZNIČNÍ SÍTI
v roce 1960

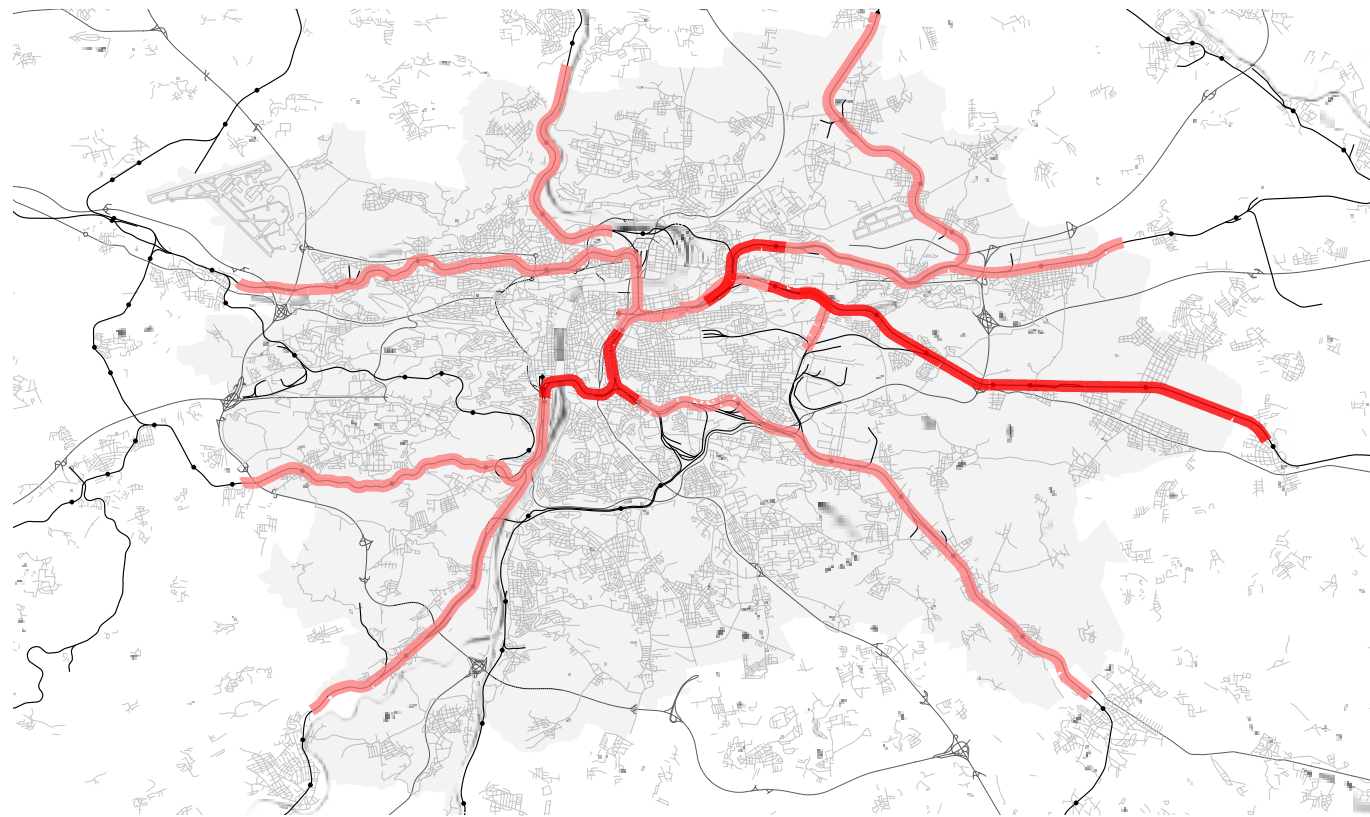


DOPRAVNÍ DOSTUPNOST PRAHY V ŽELEZNIČNÍ SÍTI
v roce 2020





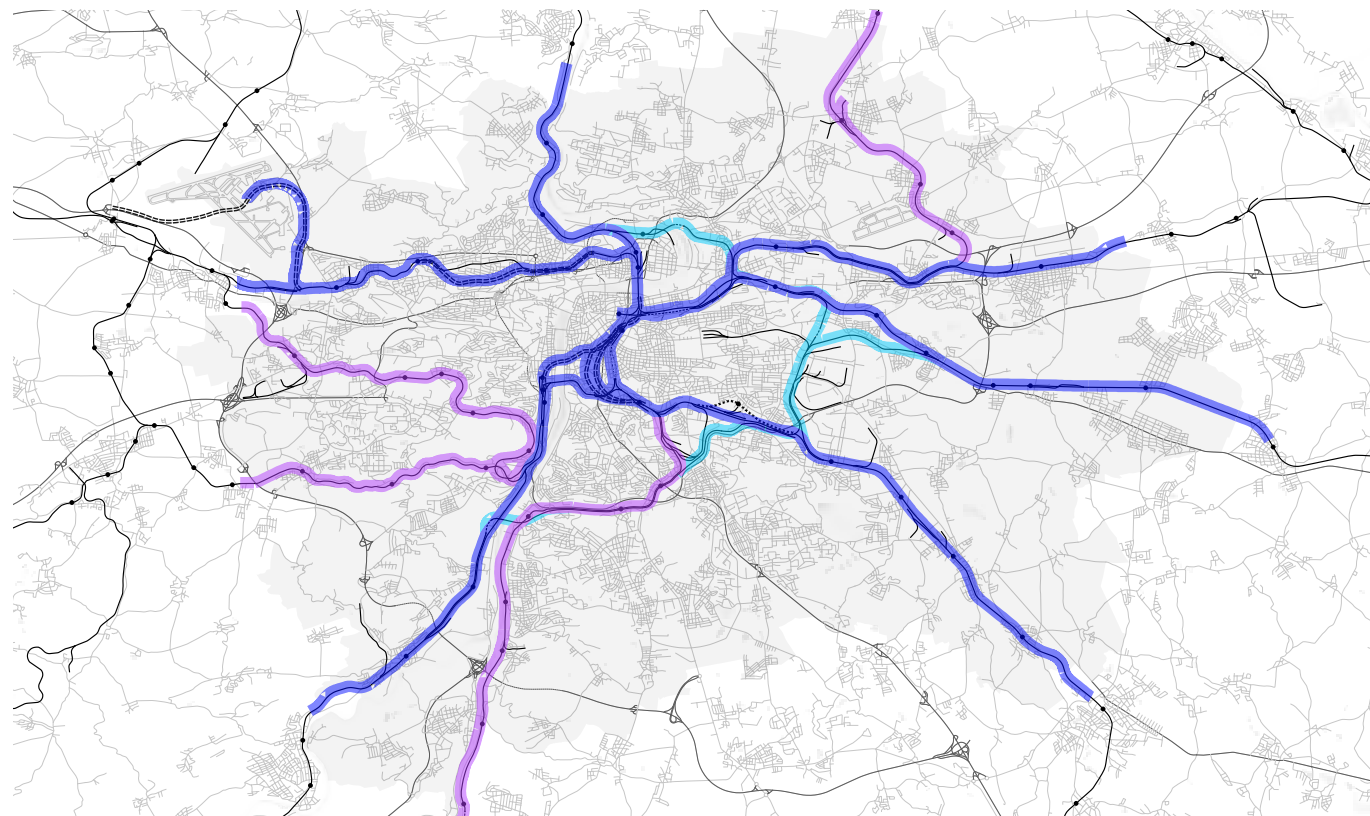




VYTÍŽENOST DOPRAVNÍ ÚSEKŮ

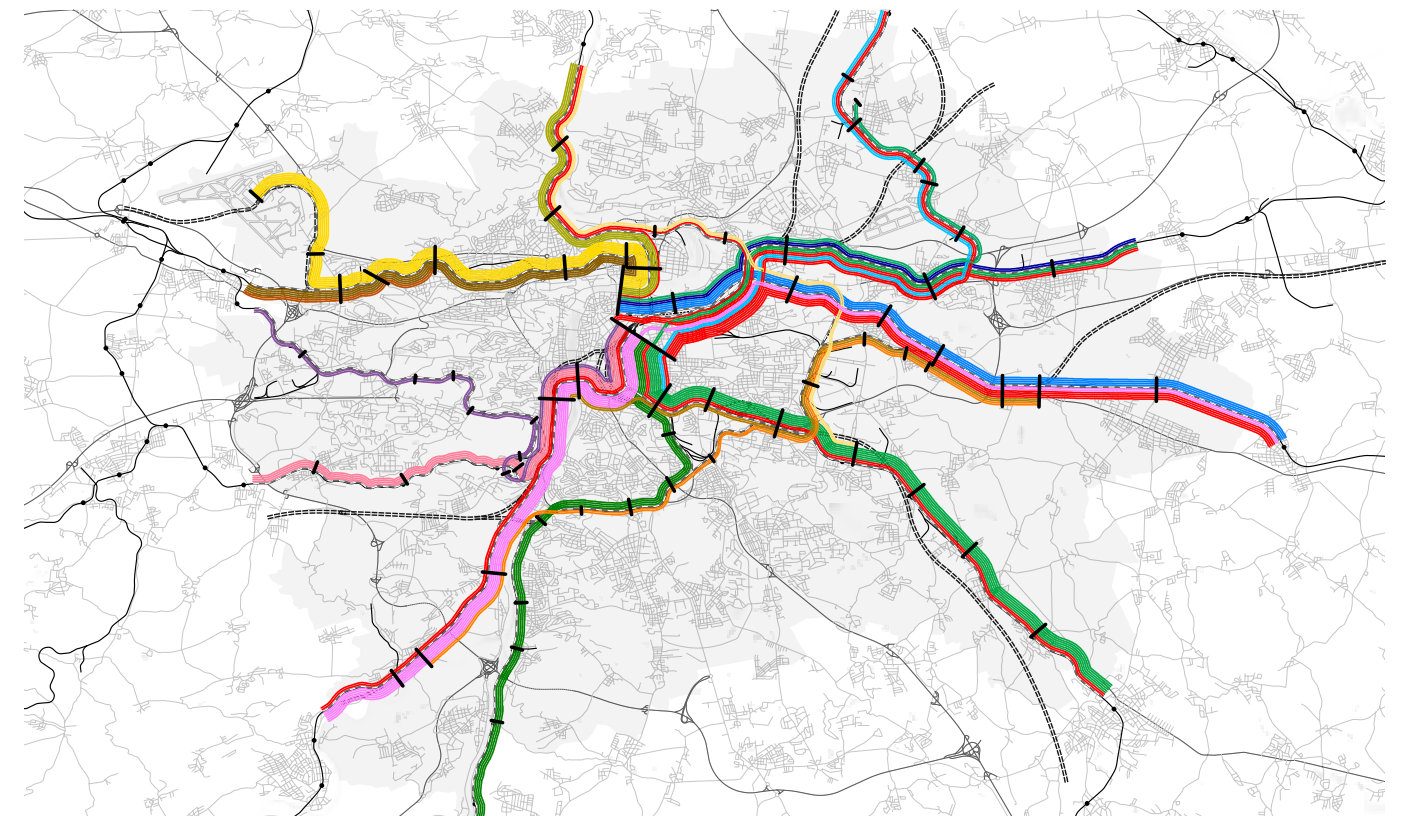
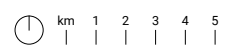


SCHÉMA NÁKLADNÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY

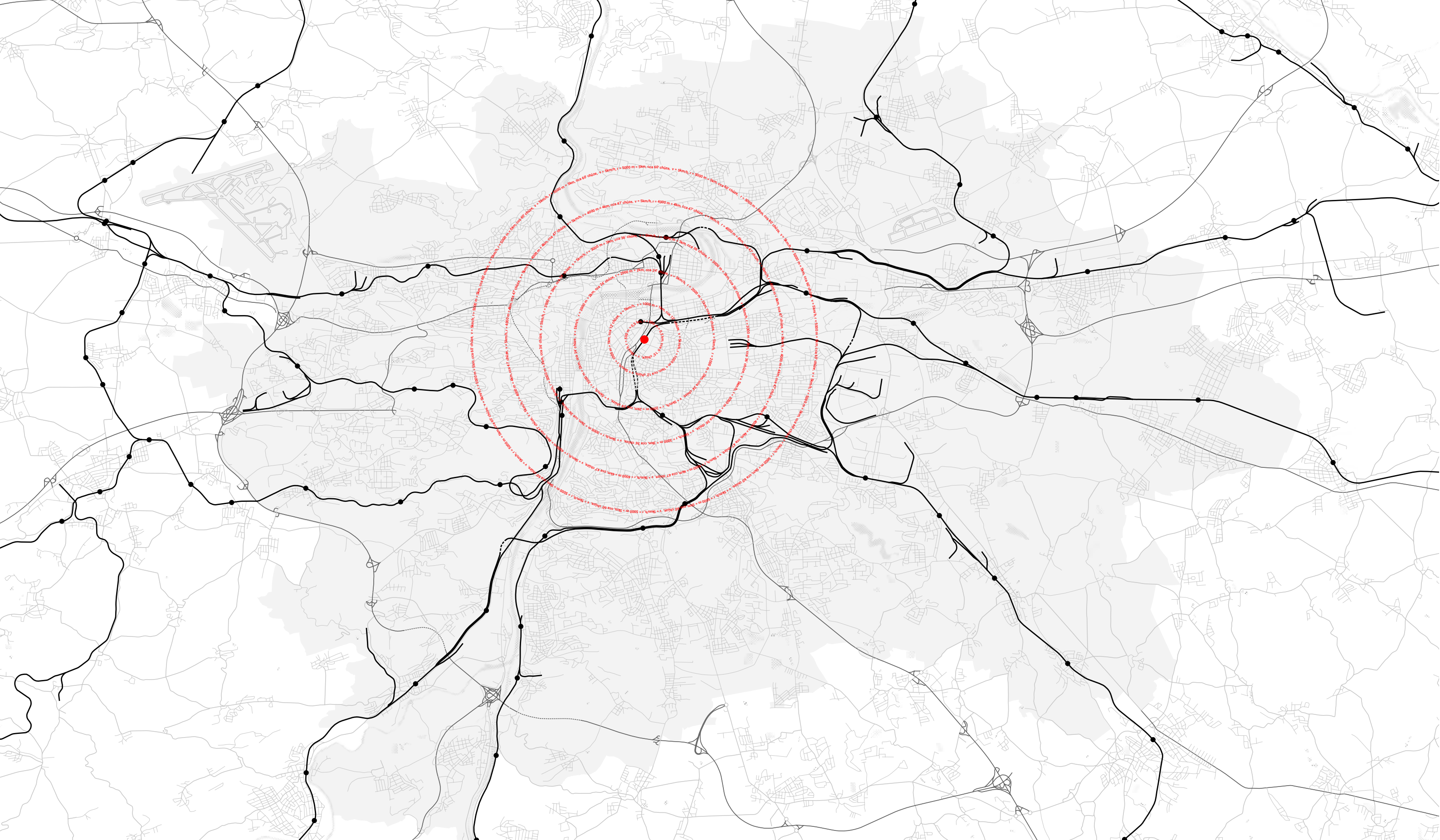


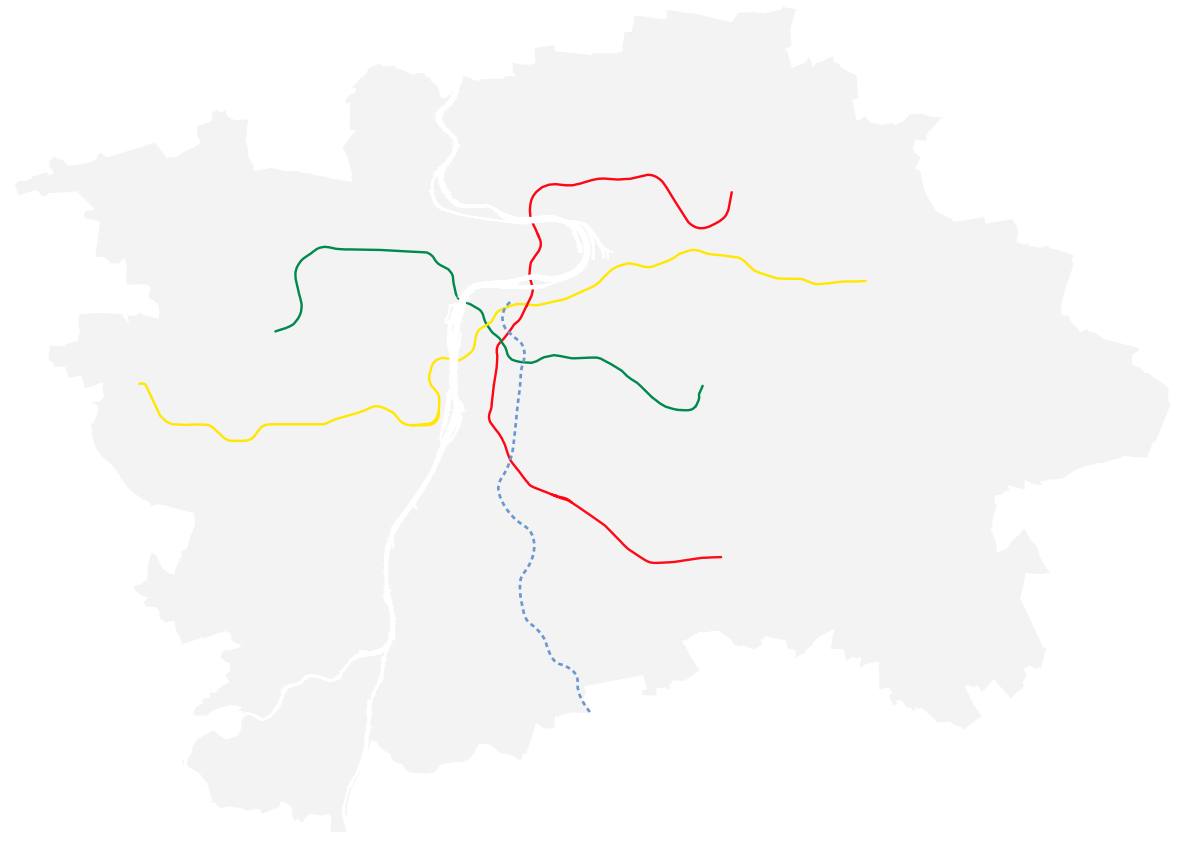
HLAVNÍ, REGIONÁLNÍ A TANGENCIÁLNÍ SPOJE

- přetíženost železničních koridorů
- limitní přetíženost železničních koridorů

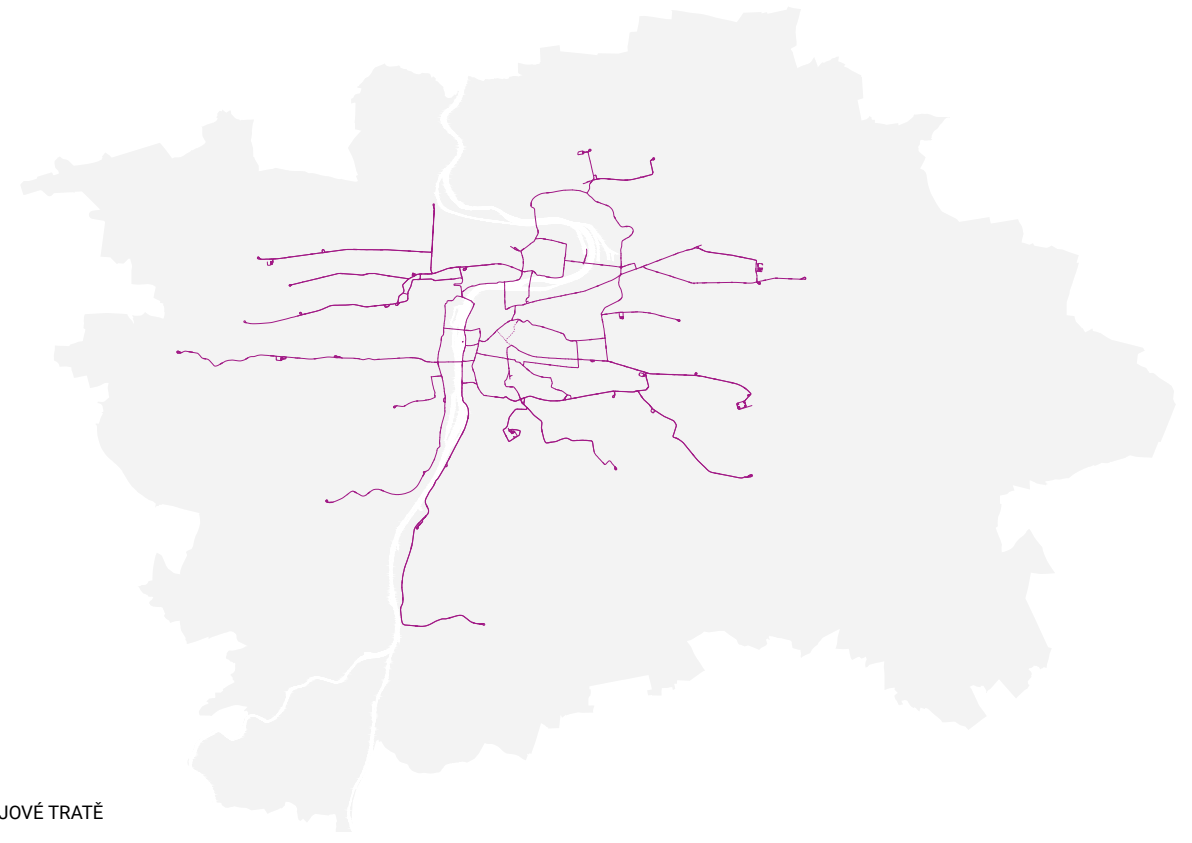


SPOJE STÁVAJÍCÍ PŘÍMĚSTSKÉ DOPRAVY

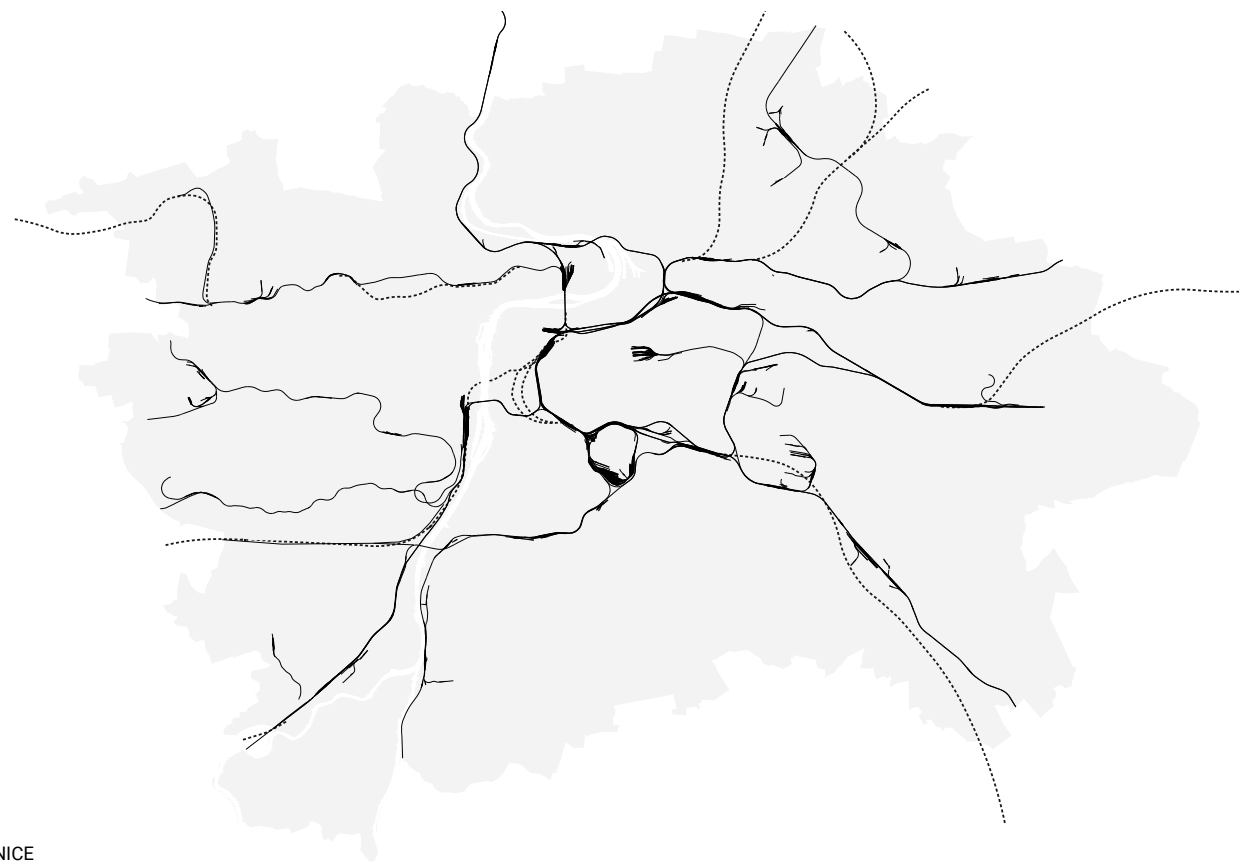




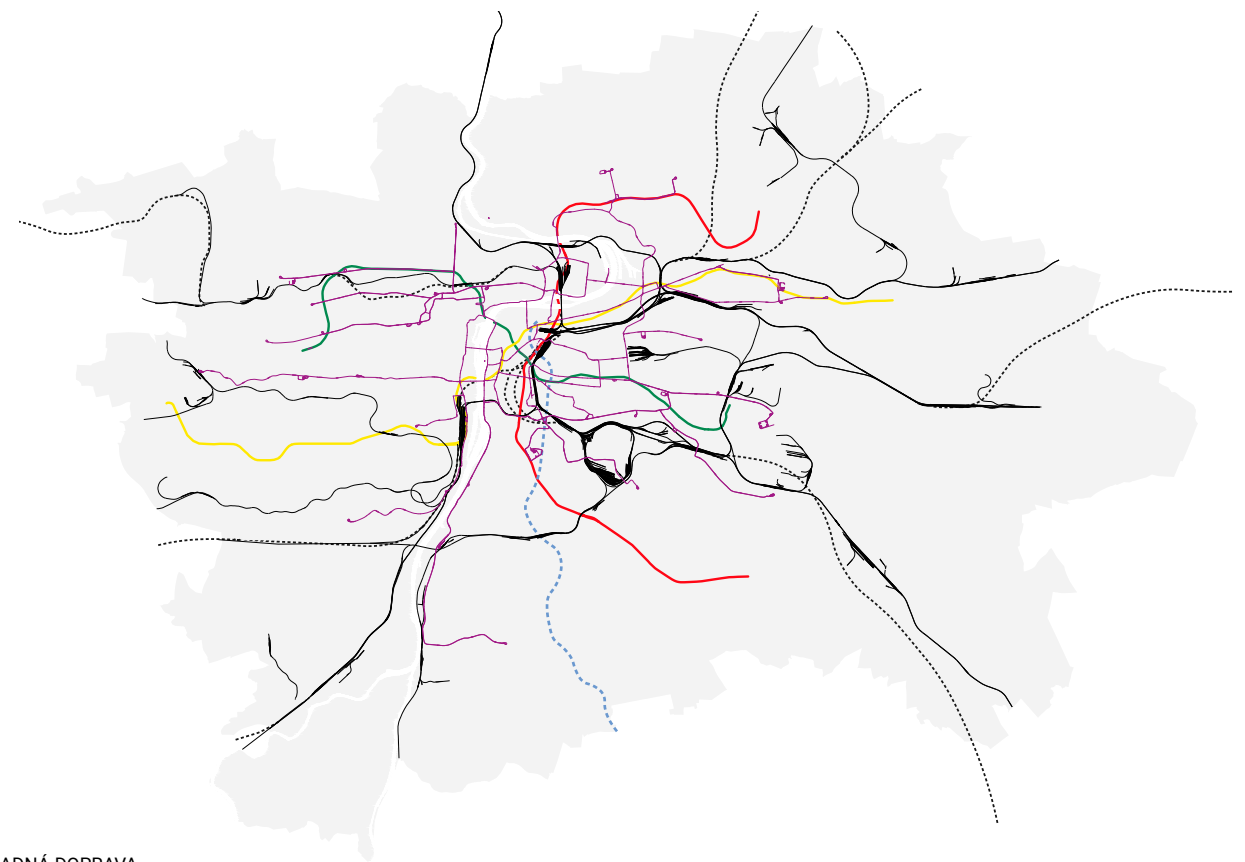
METRO



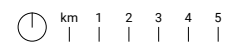
TRAMVAJOVÉ TRATĚ



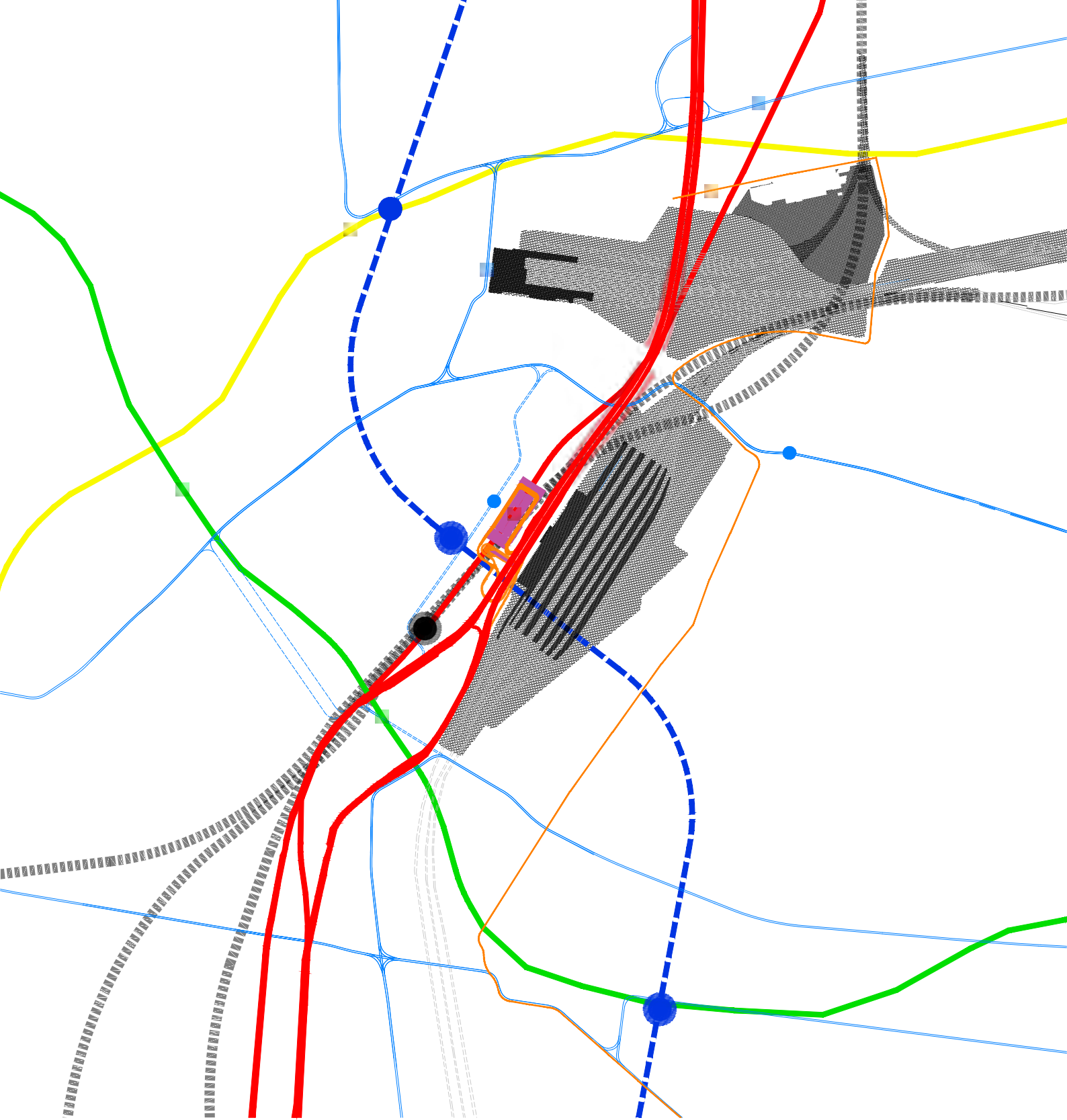
ŽELEZNICE



HROMADNÁ DOPRAVA



- železnice
- nové koridory železnice
- metro A
- metro B
- metro C
- nová linka - metro D
- tramvajové trasy
- nové tramvajové trasy
- Praha



„HLAVÁK,
,MASARYČKA
,FLORENC“

VŠE SMĚŘUJE
KE SLOUČENÍ
DO JEDNOHO UZLU

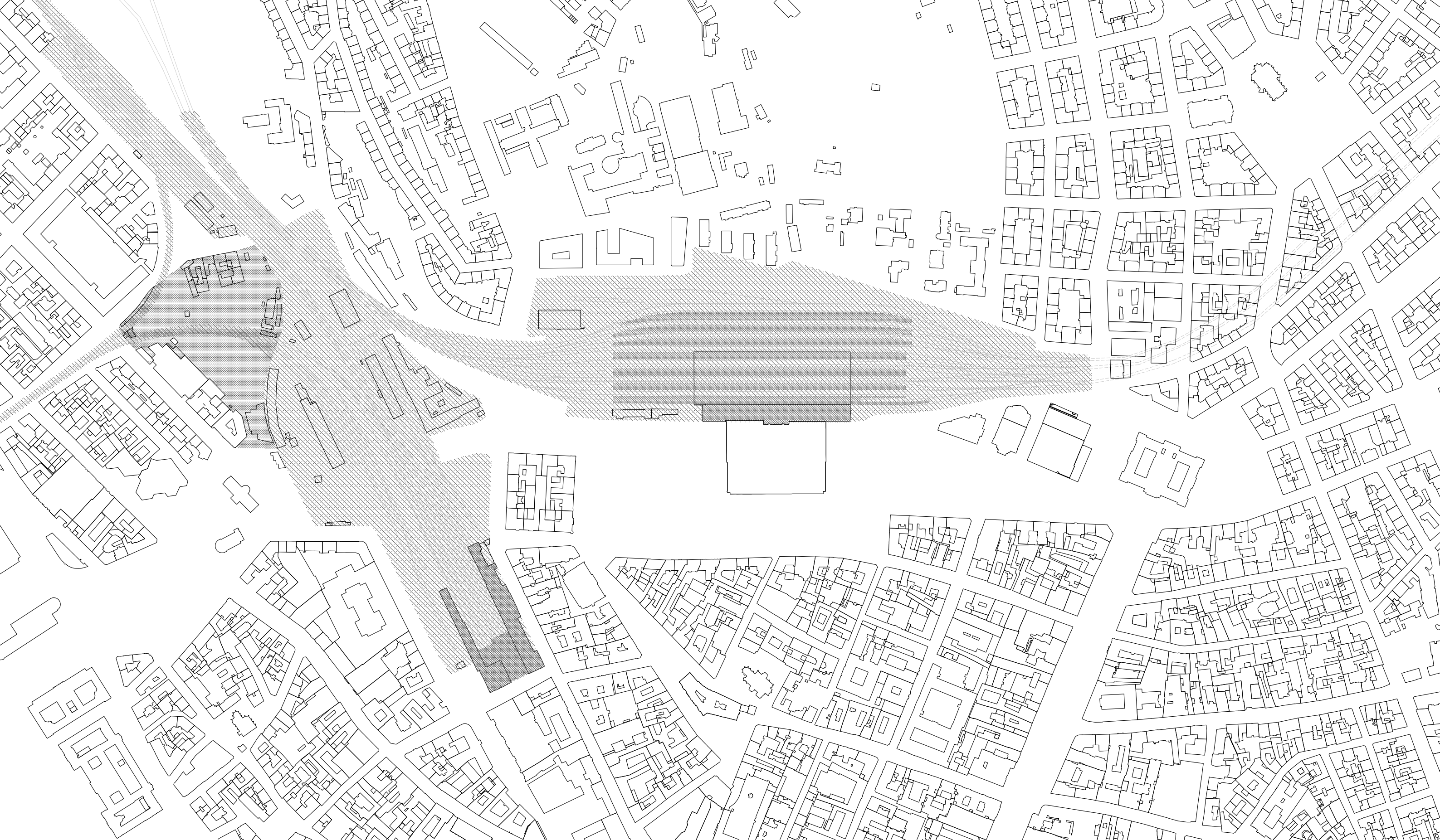
Po historickém úvodu a objasnění vzniku komplikovaného, železničního uzlu v Praze je znatelné, v čem je problém. transferia Hlavní Nádraží, Masaryčka, Florenc. Tyto tři centrální nádraží jsou tak velkým centrálním dopravním transfriem, že už ani nepůsobí jako jeden celek, natož aby tak fungovala. Jejich propojení je pouze skrze hromadnou dopravu, o pěší dostupnosti zde nemůžeme dnes vůbec uvažovat.

Současná tendence železniční dopravy je tedy propojení těchto dvou systémů železniční dopravy, povrchové (současné) a podzemní (plánované) v centru, kde má vzniknout nová železniční zastávka Praha Opera. Ta by měla vzniknout v Vrchlického sadech jižně od budovy „odstavovací“ haly. Tento krok vede k dalšímu sloučení a vytvoření dopravního přestupního prostoru v oblasti Hlavního nádraží. Ve španělštině se tento prostor nazývá *intercampiador*, v anglickém jazyce najde takovýto typ prostoru pod označením *hub* a v latině pro něj existuje označení *transferium*.

Proto by mohlo být výhodným místem pro přesunutí centrální dálkové autobusové dopravy právě Hlavní nádraží, které by se tak mohlo stát jedním sdruženým centrálním přestupním bodem.

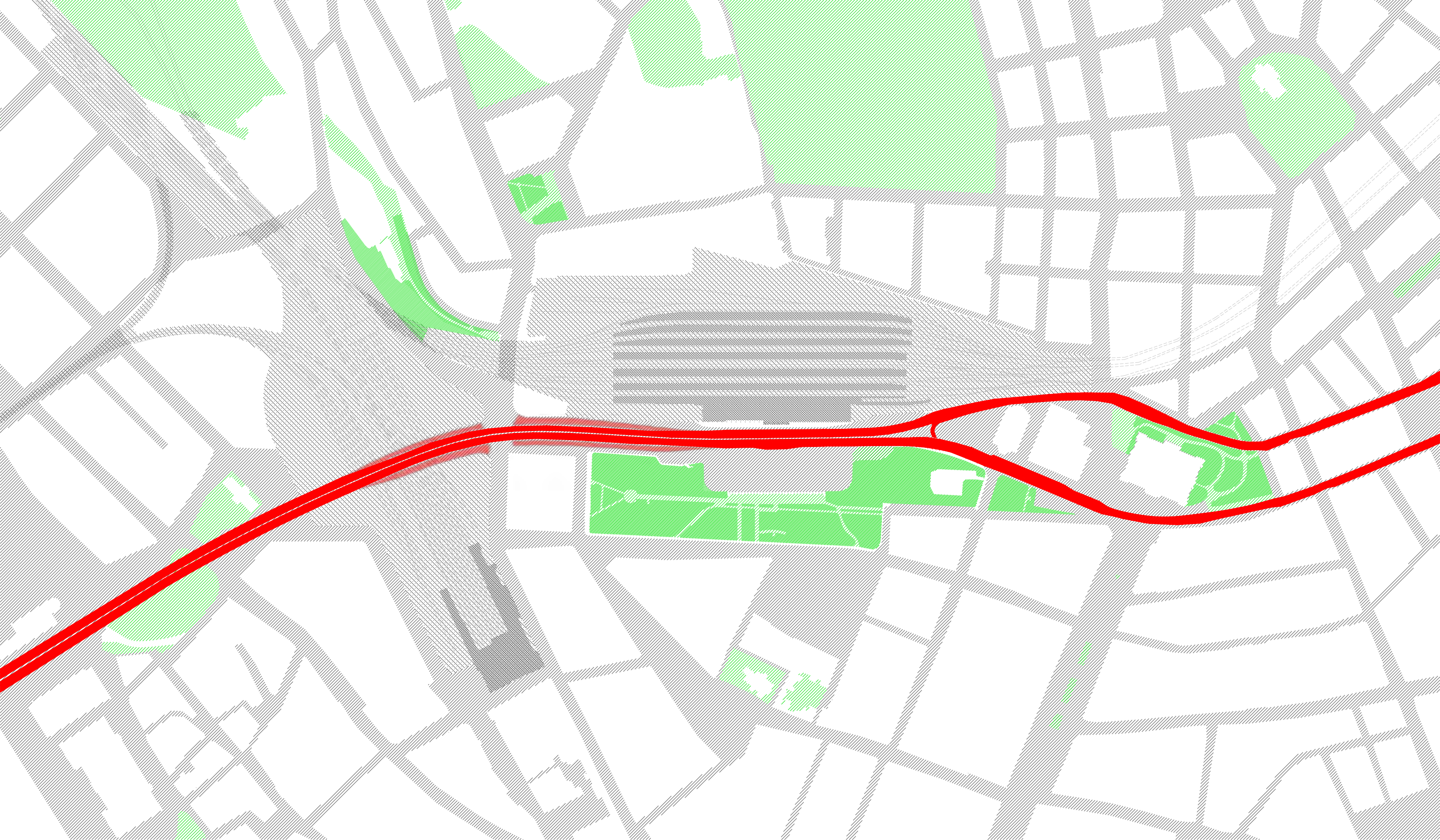
„Vstupní branou do města“

Slučování a kombinování dopravních prostředků je současnou tendencí a vytváření logických, čitelných a přehledných přestupních uzlů by k tomu mělo patřit.

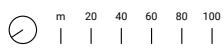


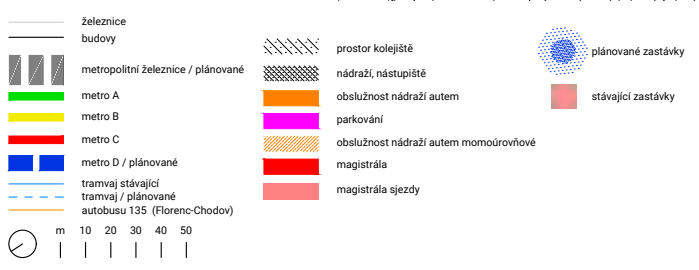
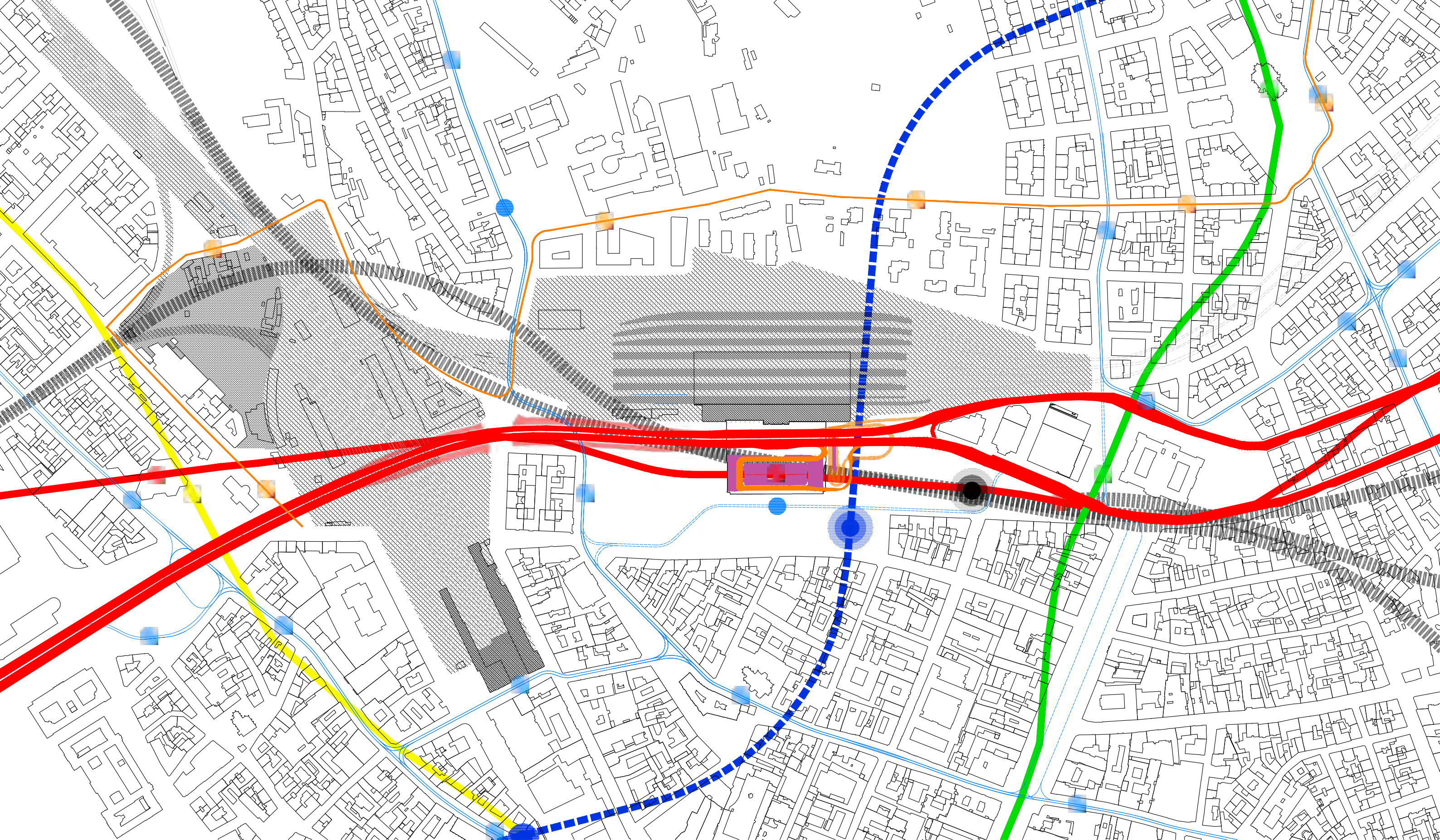
- budovy
- železnice
- ▨ prostor autobusového nádraží Florenc
- ▨ prostor Masarykova a Hlavního nádraží
- ▨ prostor železnice





-  železnice
-  prostor železnice
-  nádraží, nástupiště
-  uliční prostor
-  park
-  feka
-  magistrála
-  magistrála sjezdy







AUTOBUSOVÉ NÁDRAŽÍ FLORENC

HISTORIE

SOUČASNÝ STAV

DISKUSE O ZRUŠENÍ

PARAMETRY AUTOBUSOVÉHO NÁDRAŽÍ FLORENC
BEZBARIÉROVÝ PŘÍSTUP

NÁVŠTĚVNOST 10 mil. lidí za rok.

27 000 - 28 000 za den

25 ODJEZDOVÝCH NÁSTUPIŠŤ

(11 REÁLNĚ VYUŽÍVANÝCH, 1 POSILA PRO DALŠÍ
SPOJE, 13 NEVYUŽITÝCH)

CENTRÁLNÍ PŘÍJEZDOVÉ NÁSTUPIŠŤE

NONSTOP DISPEČERSKÁ SLUŽBA

ON-LINE MONITORING SPOJŮ

INFO

ODBAVOVACÍ HALA 1101,5 m²

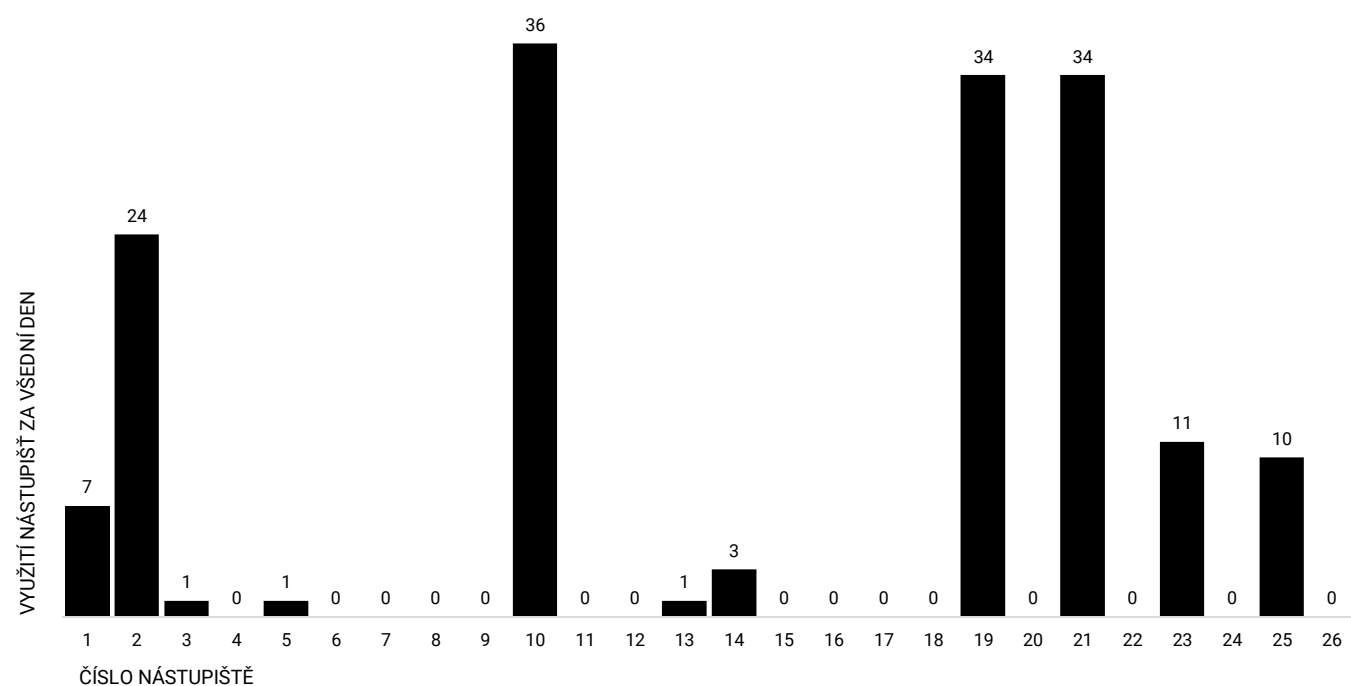
20 POKLADEN HALA 1 + POKLADNY V 2. ODBAVOVACÍ HALE

PARKOVIŠTĚ K+R (15 min. zdarma)

STANOVIŠTĚ TAXI

ODSTAVNÁ STÁNÍ

ANALÝZA VYUŽITÍ KAPACITY



Analýza dat odjezdů podle dat z Mapy.cz vychází, že v současné době je využíváno pouze 11 nástupišť, podle chronologického řazení (s 20 min intervalem stání u nástupiště) vyšlo, že v jeden čas (okolo 10 dopoledne ve všední den) se na nádraží nachází maximálně 10 autobusů v rámci časového překryvu, což je možné vyčíst z příložených tabulek analýzy na následujících stránkách.

Můžeme tedy počítat s kapacitou 11 nástupišť pro dálkovou autobusovou dopravu $\times 1,1$ (koeficient růstu) + 1 centrální výstupní + 2 nástupiště pro komerční využití např. zájezdy + 2 pro možnost využití MHD. (Může se totiž ukázat jako výhodné přivést do terminálu městské autobusy od náměstí Winstona Churchilla. Jednak by tak vznikla nová přestupní vazba na lince 135, která dnes neexistuje, jednak by se tím daly ušetřit některé spoje, které jsou dnes vedeny až na Florenc a jednak by to umožnilo zavést novou linku z terminálu směr Mahlerovy sady a Jiřího z Poděbrad.)

Jako kapacitní rezervy pro případ výluk můžeme počítat jednak s možností většího vytížení těch čtyř nástupišť, u nichž dnes zastavuje od 1 do 3 spojů za den, jednak nástupiště pro komerční využití a jednak i dvě nástupiště před Fantovou budovou, která jsou využívána MHD zejména v nočním provozu.

$$11 \times 1,1 \text{ (koeficient růstu)} + 1 \text{ centrální výstupní} + 2 \text{ nástupiště pro komerční (+ 2 stání pro MHD)} = X$$

$$\begin{aligned}
 &= 11 \times 1,1 + 1 + 2 (+ 2) = \\
 &= 12,1 + 3 (+ 2) = \\
 &= 15,1 (+2) = \\
 &= 17,1 \\
 &= 17
 \end{aligned}$$

VYUŽITÍ NÁSTUPIŠT FLORENC PODLE NÁSTUPIŠT										POČET SPOJŮ Z NÁSTUPIŠT VE VŠEDNÍ DEN	POZNÁMKY
Č.	Č. NÁST.	OZNAČENÍ SPOJU	SMĚR	Z	PŘES	PRACOVNÍ DNY	SOBOTA	NEDĚLE	ODBAVĚNÉ SPOJE V TÝDNU		
1		000294	KOLOČAVA	PRAHA			20:00	20:00	20:00	7	1
2		000316	CHARKOV	ČESKÉ BUDĚJOVICE			10:00	10:00	10:00	7	1
3		000473	KIEV	PLZEN	BRNO, OLOMOUC		10:00	10:00	10:00	7	1
4		000473	KIEV	PLZEN	BRNO, OLOMOUC		16:30	16:30	16:30	7	1
5		000444	RAKHIV	PRAHA	BRATISLAVA		16:00			5	1
6		000372	ČERKASY	PRAHA	WROCLAW, KIEV		11:00	11:00		6	1
7		000279	JONKÖPING	BRNO	BERLÍN, COPENHAGEN		18:45			5	1
10			VIDEŇ	PRAHA			10:10	10:10		7	1
11			VIDEŇ	PRAHA			10:50	10:50		7	1
12			VIDEŇ	PRAHA			12:10	12:10		7	1
13			VIDEŇ	PRAHA			12:50	12:50		7	1
14			VIDEŇ	PRAHA			14:10	14:10		7	1
15			VIDEŇ	PRAHA			14:50	14:50		7	1
16			VIDEŇ	PRAHA			14:10	14:10		7	1
17			VIDEŇ	PRAHA			16:50	16:50		7	1
18			VIDEŇ	PRAHA			18:10	18:10		7	1
19			VIDEŇ	PRAHA			18:50	18:50		7	1
20			CHOMUTOV	PRAHA			8:00	8:00		6	1
21			CHOMUTOV	PRAHA			9:00	9:00		7	1
22			CHOMUTOV	PRAHA			11:00	11:00		6	1
23			CHOMUTOV	PRAHA			11:30		11:30	6	1
24			CHOMUTOV	PRAHA			13:00	13:00	13:00	7	1
25			CHOMUTOV	PRAHA			14:00	14:00	14:00	7	1
26			CHOMUTOV	PRAHA			15:00	15:00	15:00	7	1
27			CHOMUTOV	PRAHA			16:30	16:30	16:30	7	1
28			CHOMUTOV	PRAHA			17:00	17:00	17:00	7	1
29			CHOMUTOV	PRAHA			18:00	18:00	18:00	7	1
30			CHOMUTOV	PRAHA			19:00	19:00	19:00	7	1
31			CHOMUTOV	PRAHA			21:00	21:00	21:00	7	1
8			VIDEŇ	PRAHA			5:45	5:45	5:45	7	1
9			VIDEŇ	PRAHA			9:50	9:50		6	1
32		000252	UŽHOROD	PRAHA			19:30	19:30	19:30	7	1
X										0	0
X		5 000252	UŽHOROD	PRAHA			19:30	19:30	19:30	7	1
X										0	0
X										0	0
X										0	0
X										0	0
34			ZAGREB	PRAHA	BRNO, WIEN, GRAZ, MARIBOR		22:15		22:15	6	1
35			BANSKÁ BYSTRICA	PRAHA	BRATISLAVA		12:30	12:30		7	1
36			BANSKÁ BYSTRICA	PRAHA	BRATISLAVA		14:00	14:00		7	1
37			BANSKÁ BYSTRICA	PRAHA	BRATISLAVA		19:20		19:20	6	1
38			BANSKÁ BYSTRICA	PRAHA	BRATISLAVA		21:00		21:00	6	1
39			SALZBURG	WROCLAW			13:40	13:40	13:40	7	1
40			SALZBURG	WROCLAW			14:00	14:00	14:00	7	1
41			BUDAPEST	PRAHA, BRNO, BRATISLAVA	BERLÍN		5:00	5:00	5:00	7	1
42			BERLÍN	PRAHA, BRNO, BRATISLAVA	BUDAPEST		6:10	6:10	6:10	7	1
43			BUDAPEST	PRAHA, BRNO, BRATISLAVA	BERLÍN		7:05	7:05	7:05	7	1
44			BERLÍN	PRAHA, BRNO, BRATISLAVA	BUDAPEST		7:10	7:10	7:10	7	1
45			BERLÍN	PRAHA, BRNO, BRATISLAVA	BUDAPEST		9:10	9:10	9:10	7	1
46			BUDAPEST	PRAHA, BRNO, BRATISLAVA	BERLÍN		9:50	9:50	9:50	7	1
47			BUDAPEST	PRAHA, BRNO, BRATISLAVA	BERLÍN		11:35	11:35	11:35	7	1
48			BUDAPEST	PRAHA, BRNO, BRATISLAVA	BERLÍN		13:35	13:35	13:35	7	1
49			BUDAPEST	PRAHA, BRNO, BRATISLAVA	BERLÍN		13:40	13:40	13:40	7	1
50			BUDAPEST	PRAHA, BRNO, BRATISLAVA	BERLÍN		15:35	15:35	15:35	7	1
51			BERLÍN	PRAHA, BRNO, BRATISLAVA	BUDAPEST		15:40	15:40	15:40	7	1
52			BERLÍN	PRAHA, BRNO, BRATISLAVA	BUDAPEST		17:40	17:40	17:40	7	1
53			BERLÍN	PRAHA, LINZ, LJUBLJANA	TRIESTE		8:10	8:10	8:10	7	1
54			BERLÍN	PRAHA, LINZ, LJUBLJANA	TRIESTE		20:55	20:55	20:55	7	1
55			BERLÍN	PRAHA, LINZ, LJUBLJANA	TRIESTE		21:00	21:00	21:00	7	1
56			BRNO	PRAHA	PRAHA, LINZ, LJUBLJANA		7:30	7:30	7:30	7	1
57			PLZEN	PRAHA	PRAHA		7:50	7:50	7:50	7	1
58			BRNO	PRAHA	PRAHA		9:40	9:50	9:10	7	1
59			PLZEN	BRNO	PRAHA		10:50		10:50	6	1
60			PLZEN	BRNO	PRAHA		12:50	12:20	12:20	7	1
61			PLZEN	BRNO	PRAHA		14:50	14:50	14:10	7	1
62			PLZEN	BRNO	PRAHA		15:25	15:25	15:25	7	1
63			PLZEN	BRNO	PRAHA		17:10	17:10		7	1
64			PLZEN	BRNO	PRAHA		17:50		17:50	6	1
65			PLZEN	BRNO	PRAHA				19:20	1	0
66			TRENČÍN	PRAHA	BRNO		14:35	14:35	14:35	7	1
67			BERLÍN	RIJEKA	PRAHA		8:40	8:40	8:40	7	1
68			RIJEKA	BERLÍN	PRAHA		20:20	20:20	20:20	7	1
69			PRAHA	SARAJEVO			9:50	9:50		3	1
70			SARAJEVO	PRAHA			14:15	14:15	14:15	3	1
X										0	0
X										0	0
X										0	0
71		13 000243	KIEV	PRAHA	WARSAWA, LVOV		7:00	7:00	7:00	7	1
72		14 000452	KIEV	PRAHA	UŽHOROD, LVOV		12:00			3	1
73		14 000163	BASEL	PRAHA	BREGENZ, CURYCH		21:00	21:00	21:00	7	1
74		14 000225	CHERSON	PRAHA	KARLOVY VARY		10:30			5	1
X										0	0
X										0	0
X										0	0
X										0	0
100			KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		14:30	14:30	14:30	7	1
101			KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		15:30	15:30	15:30	7	1
102			KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		16:30	16:30	16:30	7	1
103			KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		17:00	17:00	17:00	7	1
104			KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		17:30	17:30	17:30	7	1
105			KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		18:30	18:30	18:30	7	1
106			KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		19:30	19:30	19:30	7	1
107			KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		20:30	20:30	20:30	7	1
108			KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		21:30	21:30	21:30	6	1
75			BOLOGNA	PRAHA	LINZ, VILLACH, SALZBURG, BENÁTKY		22:30		22:30	6	1
76			KRAKOV	PRAHA	BRNO, OLOMOUC, KATOWICE		22:30		22:30	6	1
77			BUDAPEST	PRAHA	BRNO, BRATISLAVA		5:30	5:30	5:30	7	1
78			BUDAPEST	PRAHA	BRNO, BRATISLAVA		9:00	9:00	9:00	7	1
79			BUDAPEST	PRAHA	BRNO, BRATISLAVA		13:00	13:00	13:00	7	1
80			BUDAPEST	PRAHA	BRNO, BRATISLAVA		23:00	23:00	23:00	7	1

81		19 FLIXBUS	BERLÍN	WIENA	PRAHA		2:40	2:40	2:40	7	1
82		19 FLIXBUS	WIENA	BERLÍN	PRAHA		3:55	3:55	3:55	7	1
83		19 217	PLZEN	SNINA	PŘEŠOV, BRNO, PRAHA		4:50	4:50	4:50	7	1
84		19 217	SNINA	PLZEN	PRAHA, BRNO, PŘEŠOV		19:15	19:15	19:15	7	1
85		19 FLIXBUS	KOŠICE	PRAHA	BRNO, BANSKÁ BYSTRICA		5:10	5:10	5:10	7	1
86		19 FLIXBUS	WROCLAW	PRAHA	HARACHOV		6:05	6:05	6:05	7	1
87		19 117	KOŠICE	PRAHA	BRNO, BANSKÁ BYSTRICA		6:10	6:10	6:10	7	1
88		19 117	KOŠICE	PRAHA	BRNO, BANSKÁ BYSTRICA		17:30	17:30	17:30	7	1
89		19 FLIXBUS	DÜSSELDORF	PRAHA	FRANFURT NAD MOHANEM		6:10			5	1
90		19 FLIXBUS	DÜSSELDORF	PRAHA	FRANFURT NAD MOHANEM		6:25			5	1
91		19 REGIOJET	KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		6:30	6:30	6:30	7	1
92		19 REGIOJET	KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		7:30	7:30	7:30	7	1
93		19 REGIOJET	KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		8:30	8:30	8:30	7	1
94		19 REGIOJET	KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		9:30	9:30	9:30	7	1
95		19 REGIOJET	KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		10:00	10:00		6	1
96		19 REGIOJET	KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		10:30	10:30	10:30	7	1
97		19 REGIOJET	KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		11:30	11:30	11:30	7	1
98		19 REGIOJET	KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		12:30	12:30	12:30	7	1
99		19 REGIOJET	KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		13:30	13:30	13:30	7	1
X											0
X		20									0
109		21 REGIOJET	BRNO	PRAHA	(JIHLAVA)		5:30	5:30	5:30	7	1
110		21 REGIOJET	BRNO	PRAHA	(JIHLAVA)		6:00	6:00	6:00	7	1
111		21 REGIOJET	BRNO	PRAHA	(JIHLAVA)		7:00	7:00	7:00	7	1
112		21 REGIOJET	BRNO	PRAHA	(JIHLAVA)		9:00	9:00	9:00	7	1
113		21 REGIOJET	BRNO	PRAHA	(JIHLAVA)		10:00	10:00	10:00	7	1
114		21 REGIOJET	BRNO	PRAHA	(JIHLAVA)		11:00	11:00	11:00	7	1
115		21 REGIOJET	BRNO	PRAHA	(JIHLAVA)		12:00	12:00	12:00	7	1
116		21 REGIOJET	BRNO	PRAHA	(JIHLAVA)		13:00	13:00	13:00	7	1
117		21 REGIOJET	BRNO	PRAHA	(JIHLAVA)		13:30		13:30	6	1
118		21 REGIOJET	BRNO	PRAHA	(JIHLAVA)		14:00	14:00	14:00	7	1
119		21 REGIOJET	BRNO	PRAHA	(JIHLAVA)		15:00	15:00	15:00	7	1
120		21 REGIOJET	BRNO	PRAHA	(JIHLAVA)		16:00	16:00	16:00	7	1
121		21 REGIOJET	BRNO	PRAHA	(JIHLAVA)		17:00	17:00	17:00	7	1
122											

VYUŽITÍ NÁSTUPÍŠŤ FLORENC PODLE PŘÍJEZDOVÝCH ČASŮ										VYTIŽENOST NÁSTUPÍŠŤ V ČASOVÝCH INTERVALECH		POZNÁMKY
Č.	Č. NÁST.	OZNAČENÍ SPOJE	SMĚR	Z	PŘES	PRACOVNÍ DNY	SOBOTA	NEDĚLE	ODBANÉ SPOJE V TÝDNU	ODBAVENÝ SPOJ VE VŠEDNÍ DEN		
81.	19	FLIXBUS	BERLÍN	WIENA	PRAHA		2:40	2:40	2:40	7	1	
155.	25	REGIOJET	BERLÍN	PRAHA	DRAŽDANY		3:30	3:30	3:30	7	1	2
82.	19	FLIXBUS	WIENA	BERLÍN	PRAHA		3:55	3:55	3:55	7	1	
144.	23	REGIOJET	WIENA	PRAHA	BRNO		4:00	4:00	4:00	7	1	
150.	23	REGIOJET	BERLÍN	VIDEŇ	PRAHA, DRAŽDANY		4:00			5	1	
163.	25	REGIOJET	BERLÍN	VIDEŇ	DRAŽDANY, PRAHA, BRNO		4:00	4:00	4:00	7	1	4
83.	19	217	PLZEN	SNINA	PRESOV, BRNO, PRAHA		4:50	4:50	4:50	7	1	
41.	10	FLIXBUS	BUDAPEST	BERLÍN	PRAHA, BRNO, BRATISLAVA		5:00	5:00	5:00	7	1	
151.	23	REGIOJET	VIDEŇ	BERLÍN	PRAHA, DRAŽDANY		5:00			5	1	
164.	25	REGIOJET	VIDEŇ	BERLÍN	DRAŽDANY, PRAHA, BRNO		5:00	5:00	5:00	7	1	
85.	19	FLIXBUS	KOŠICE	PRAHA	BRNO, BANSKÁ BYSTRICA		5:10	5:10	5:10	7	1	5
77.	19	FLIXBUS	BUDAPEST	PRAHA	BRNO, BRATISLAVA,		5:30	5:30	5:30	7	1	
109.	21	REGIOJET	BRNO	PRAHA	(JIHLAVA)		5:30	5:30	5:30	7	1	
8.	2	FLIXBUS	VIDEŇ	PRAHA			5:45	5:45	5:45	7	1	3
110.	21	REGIOJET	BRNO	PRAHA	(JIHLAVA)		6:00	6:00	6:00	7	1	
86.	19	FLIXBUS	WROCLAW	PRAHA	HARACHOV		6:05	6:05	6:05	7	1	
42.	10	FLIXBUS	BERLÍN	BUDAPEST	PRAHA, BRNO, BRATISLAVA		6:10	6:10	6:10	7	1	
87.	19	117	KOŠICE	PRAHA	BRNO, BANSKÁ BYSTRICA		6:10	6:10	6:10	7	1	
89.	19	FLIXBUS	DUSSELDORF	PRAHA	FRANFURT NAD MOHANEM		6:10			5	1	5
90.	19	FLIXBUS	DUSSELDORF	PRAHA	FRANFURT NAD MOHANEM		6:25			5	1	
91.	19	REGIOJET	KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		6:30	6:30	6:30	7	1	
156.	25	REGIOJET	BERLÍN	PRAHA	DRAŽDANY		6:30	6:30	6:30	7	1	3
71.	13	000243	KIEV	PRAHA	WARSAWA, LVOV		7:00	7:00	7:00	7	1	
111.	21	REGIOJET	BRNO	PRAHA	(JIHLAVA)		7:00	7:00	7:00	7	1	
145.	23	REGIOJET	WIENA	PRAHA	BRNO		7:00	7:00	7:00	7	1	
43.	10	FLIXBUS	BUDAPEST	BERLÍN	PRAHA, BRNO, BRATISLAVA		7:05	7:05	7:05	7	1	
44.	10	FLIXBUS	BERLÍN	BUDAPEST	PRAHA, BRNO, BRATISLAVA		7:10	7:10	7:10	7	1	5
56.	10	FLIXBUS	PLZEN	BRNO	PRAHA		7:30	7:30	7:30	7	1	
92.	19	REGIOJET	KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		7:30	7:30	7:30	7	1	2
57.	10	FLIXBUS	BRNO	PLZEN	PRAHA		7:50	7:50	7:50	7	1	
20.	2	FLIXBUS	CHOMUTOV	PRAHA			8:00	8:00		6	1	
127.	21	REGIOJET	CHOMUTOV	PRAHA	HRADČANSKÁ, MOST		8:00	8:00		6	1	
53.	10	FLIXBUS	BERLÍN	TRIESTE	PRAHA, LINZ, LJUBLJANA		8:10	8:10	8:10	7	1	4
92.	19	REGIOJET	KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		8:30	8:30	8:30	7	1	
157.	25	REGIOJET	BERLÍN	PRAHA	DRAŽDANY		8:30	8:30	8:30	7	1	
67.	10	FLIXBUS	BERLÍN	RLJEKA	PRAHA		8:40	8:40	8:40	7	1	3
21.	2	FLIXBUS	CHOMUTOV	PRAHA			9:00	9:00	9:00	7	1	
78.	19	FLIXBUS	BUDAPEST	PRAHA	BRNO, BRATISLAVA,		9:00	9:00	9:00	7	1	
112.	21	REGIOJET	BRNO	PRAHA	(JIHLAVA)		9:00	9:00	9:00	7	1	
128.	21	REGIOJET	CHOMUTOV	PRAHA	HRADČANSKÁ, MOST		9:00	9:00	9:00	7	1	
45.	10	FLIXBUS	BERLÍN	BUDAPEST	PRAHA, BRNO, BRATISLAVA		9:10	9:10	9:10	7	1	5
94.	19	REGIOJET	KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		9:30	9:30	9:30	7	1	
158.	25	REGIOJET	BERLÍN	PRAHA	DRAŽDANY		9:30	9:30	9:30	7	1	
58.	10	FLIXBUS	PLZEN	BRNO	PRAHA		9:40	9:50	9:10	7	1	3
9.	2	FLIXBUS	VIDEŇ	PRAHA			9:50	9:50		6	1	
46.	10	FLIXBUS	BUDAPEST	BERLÍN	PRAHA, BRNO, BRATISLAVA		9:50	9:50	9:50	7	1	
69.	10	FLIXBUS	PRAHA	SARAJEVO			9:50	9:50		3	1	
2.	1	000316	CHARKOV	ČESKÉ BUDEJOVICE			10:00	10:00	10:00	7	1	(UT+PA)
3.	1	000473	KIEV	PLZEN	BRNO, OLOMOUC		10:00	10:00	10:00	7	1	
95.	19	REGIOJET	KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		10:00	10:00		6	1	
113.	21	REGIOJET	BRNO	PRAHA	(JIHLAVA)		10:00	10:00	10:00	7	1	
139.	21	REGIOJET	ZNOJMO	PRAHA	(JIHLAVA)		10:00	10:00	10:00	7	1	
10.	2	FLIXBUS	VIDEŇ	PRAHA			10:10	10:10	10:10	7	1	10
74.	14	000225	CHERSON	KARLOVY VARY			10:30			5	1	
96.	19	REGIOJET	KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		10:30	10:30	10:30	7	1	
159.	25	REGIOJET	BERLÍN	PRAHA	DRAŽDANY		10:30	10:30	10:30	7	1	3
11.	2	FLIXBUS	VIDEŇ	PRAHA			10:50	10:50	10:50	7	1	
59.	10	FLIXBUS	PLZEN	BRNO	PRAHA		10:50	10:50	10:50	6	1	
6.	1	000372	ČERKASY	PRAHA	WROCLAW, KIEV		11:00	11:00		6	1	
22.	2	FLIXBUS	CHOMUTOV	PRAHA			11:00	11:00		6	1	
114.	21	REGIOJET	BRNO	PRAHA	(JIHLAVA)		11:00	11:00	11:00	7	1	
129.	21	REGIOJET	CHOMUTOV	PRAHA	HRADČANSKÁ, MOST		11:00	11:00		6	1	
146.	23	REGIOJET	WIENA	PRAHA	BRNO		11:00	11:00		7	1	7
23.	2	FLIXBUS	CHOMUTOV	PRAHA			11:30	11:30		6	1	
97.	19	REGIOJET	KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		11:30	11:30	11:30	7	1	
130.	21	REGIOJET	CHOMUTOV	PRAHA	HRADČANSKÁ, MOST		11:30	11:30		6	1	
47.	10	FLIXBUS	BUDAPEST	BERLÍN	PRAHA, BRNO, BRATISLAVA		11:35	11:35	11:35	7	1	4
72.	14	000452	KIEV	PRAHA	UŽHOROD, LVOV		12:00			3	1	
115.	21	REGIOJET	BRNO	PRAHA	(JIHLAVA)		12:00	12:00	12:00	7	1	(UT, ST, PA)
12.	2	FLIXBUS	VIDEŇ	PRAHA			12:10	12:10	12:10	7	1	3
35.	10	FLIXBUS	BANSKÁ BYSTRICA	PRAHA	BRATISLAVA		12:30	12:30	12:30	7	1	
98.	19	REGIOJET	KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		12:30	12:30	12:30	7	1	
160.	25	REGIOJET	BERLÍN	PRAHA	DRAŽDANY		12:30	12:30	12:30	7	1	3
13.	2	FLIXBUS	VIDEŇ	PRAHA			12:50	12:50	12:50	7	1	
60.	10	FLIXBUS	PLZEN	BRNO	PRAHA		12:50	12:20	12:20	7	1	
24.	2	FLIXBUS	CHOMUTOV	PRAHA			13:00	13:00	13:00	7	1	
79.	19	FLIXBUS	BUDAPEST	PRAHA	BRNO, BRATISLAVA,		13:00	13:00	13:00	7	1	
116.	21	REGIOJET	BRNO	PRAHA	(JIHLAVA)		13:00	13:00	13:00	7	1	
131.	21	REGIOJET	CHOMUTOV	PRAHA	HRADČANSKÁ, MOST		13:00	13:00	13:00	7	1	6
99.	19	REGIOJET	KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		13:30	13:30	13:30	7	1	
117.	21	REGIOJET	BRNO	PRAHA	(JIHLAVA)		13:30		13:30	6	1	
48.	10	FLIXBUS	BUDAPEST	BERLÍN	PRAHA, BRNO, BRATISLAVA		13:35	13:35	13:35	7	1	
39.	10	FLIXBUS	SALZBURG	WROCLAW			13:40	13:40	13:40	7	1	
49.	10	FLIXBUS	BERLÍN	BUDAPEST	PRAHA, BRNO, BRATISLAVA		13:40	13:40	13:40	7	1	5
25.	2	FLIXBUS	CHOMUTOV	PRAHA			14:00	14:00	14:00	7	1	
36.	10	FLIXBUS	BANSKÁ BYSTRICA	PRAHA	BRATISLAVA		14:00	14:00	14:00	7	1	
40.	10	FLIXBUS	SALZBURG	WROCLAW			14:00	14:00	14:00	7	1	
118.	21	REGIOJET	BRNO	PRAHA	(JIHLAVA)		14:00	14:00	14:00	7	1	
132.	21	REGIOJET	CHOMUTOV	PRAHA	HRADČANSKÁ, MOST		14:00	14:00	14:00	7	1	
14.	2	FLIXBUS	VIDEŇ	PRAHA			14:10	14:10	14:10	7	1	
16.	2	FLIXBUS	VIDEŇ	PRAHA			14:10	14:10	14:10	7	1	
70.	10	FLIXBUS	SARAJEVO	PRAHA			14:15	14:15	14:15	3	1	8
100.	19	REGIOJET	KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		14:30	14:30	14:30	7	1	(ST)
66.	10	FLIXBUS	TRENCÍN	PRAHA	BRNO		14:35	14:35	14:35	7	1	2
15.	2	FLIXBUS	VIDEŇ	PRAHA			14:50	14:50	14:50	7	1	
61.	10	FLIXBUS	PLZEN	BRNO	PRAHA		14:50	14:50	14:10	7	1	
26.	2	FLIXBUS	CHOMUTOV	PRAHA			15:00	15:00	15:00	7	1	
119.	21	REGIOJET	BRNO	PRAHA	(JIHLAVA)		15:00	15:00	15:00	7	1	
133.	21	REGIOJET	CHOMUTOV	PRAHA	HRADČANSKÁ, MOST		15:00	15:00	15:00	7	1	
147.	23	REGIOJET	WIENA	PRAHA	BRNO		15:00	15:00	15:00	7	1	6

62.	10	FLIXBUS	PLZEN	BRNO	PRAHA		15:25	15:25	15:25	7	1	
101.	19	REGIOJET	KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		15:30	15:30	15:30	7	1	
161.	25	REGIOJET	BERLÍN	PRAHA	DRAŽDANY		15:30	15:30	15:30	7	1	
50.	10	FLIXBUS	BUDAPEST	BERLÍN	PRAHA, BRNO, BRATISLAVA		15:35	15:35	15:35	7	1	
51.	10	FLIXBUS	BERLÍN	BUDAPEST	PRAHA, BRNO, BRATISLAVA		15:40	15:40	15:40	7	1	5
5.	1	000444	RAKHIV	PRAHA	BRATISLAVA		16:00			5	1	
120.	21	REGIOJET	BRNO	PRAHA	(JIHLAVA)		16:00	16:00	16:00	7	1	2
4.	1	000473	KIEV	PLZEN	BRNO, OLOMOUC		16:30	16:30	16:30	7	1	
27.	2	FLIXBUS	CHOMUTOV	PRAHA			16:30	16:30	16:30	7	1	
102.	19	REGIOJET	KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		16:30	16:30	16:30	7	1	
134.	21	REGIOJET	CHOMUTOV	PRAHA	HRADČANSKÁ, MOST		16:30	16:30	16:30	7	1	4
17.	2	FLIXBUS	VIDEŇ	PRAHA			16:50	16:50	16:50	7	1	
28.	2	FLIXBUS	CHOMUTOV	PRAHA			17:00	17:00	17:00	7	1	
103.	19	REGIOJET	KARLOVY VARY	PRAHA	HRADČANSKÁ, LETIŠTĚ VH, NA CHEB		17:00	17:00	17:00	7	1	
121.	21	REGIOJET	BRNO	PRAHA	(JIHLAVA)		17:00	17:00	17:00	7	1	
135.	21	REGIOJET	CHOMUTOV	PRAHA	HRADČANSKÁ, MOST		17:00	17:00	17:00	7	1	
140.	21	REGIOJET	ZNOJMO	BRNO	JIHLAVA		17:00			5	1	
63.	10	FLIXBUS	PLZEN	PRAHA			17:10	17:10		7	1	7
88.	19	117	KOŠICE	PRAHA	BRNO							



MASARYKOVO NÁDRAŽÍ

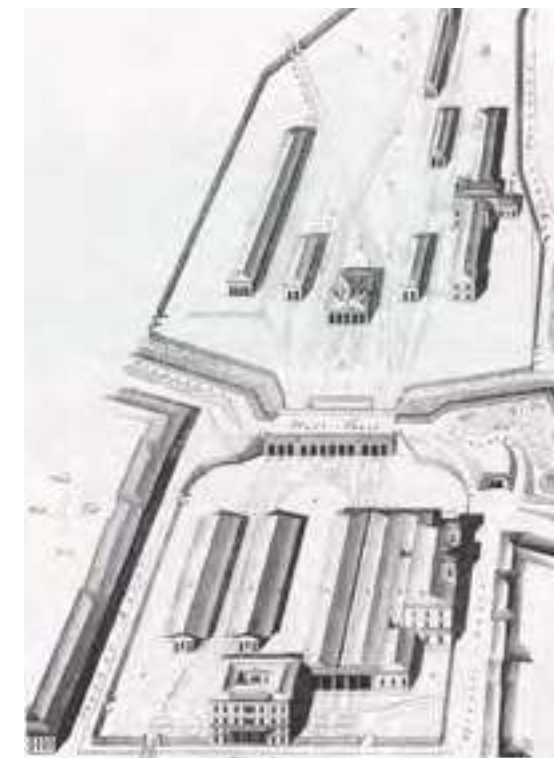
Masarykovo nádraží je historicky součástí Prahy a je bezprostředně spojeno s centrem města od chvíle, kdy se kvůli němu stavěly brány do městských hradeb.

Kolejová doprava v Praze obecně zaznamenává velký rozvoj v posledních letech a její kapacita se dostala na horní hranici, i proto je v současnosti důležitost Masarykova nádraží nezpochybnitelná a má zcela jistě svůj potenciál i přestože se o jeho významu za poslední desetiletí hodně spekulovalo.

Jeho výhodami jsou dobrá orientace díky koncovému uspořádání, blízká poloha k centru města a možné plánované vlakové spojení na letiště.

V současné době slouží příměstské hromadné dopravě ze směru ze západu (směr Kolín) a ze severu (směr Kralupy) a ze severozápadu (směr Kladno). Přestože se jeho význam díky vybudování Nového spojení I zmenšil a hrozí že se stavbou Nového spojení II by ztratil svůj dopravní význam úplně. Vzhledem k nedostačujícím kapacitám kolejové dopravy v Praze svou hodnotu stále má.

Navazující projekt vychází z předpokladu zachování Masarykova nádraží. Předpokládá budoucí rehabilitaci brownfieldu s novou urbanistickou zástavbou území, která by do uliční struktury integrovala i nové přemostění přes kolejiště (v přibližné trase současné severojižní magistrály) a zároveň by umožňovala nové pěší návaznosti mezi Hlavním nádražím a Masarykovým.



POLÁK, Milan a Dagmar BRONCOVÁ, Praha a železnice: nádraží, nádražička a zastávky. Praha: Milpo media, 2005. s. 30. ISBN 80-903481-3-0. Dostupné také z: <https://kramerius-vs.nkp.cz/uuid/uuid:d5faae10-5118-11e7-9277-005056825209>



ANALÝZA ÚZEMÍ
PRAHA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ



1816



1869



1909



1938



1842



1889



1920



1945



1853



1975



1996



2011



1966



1988



2003



2019

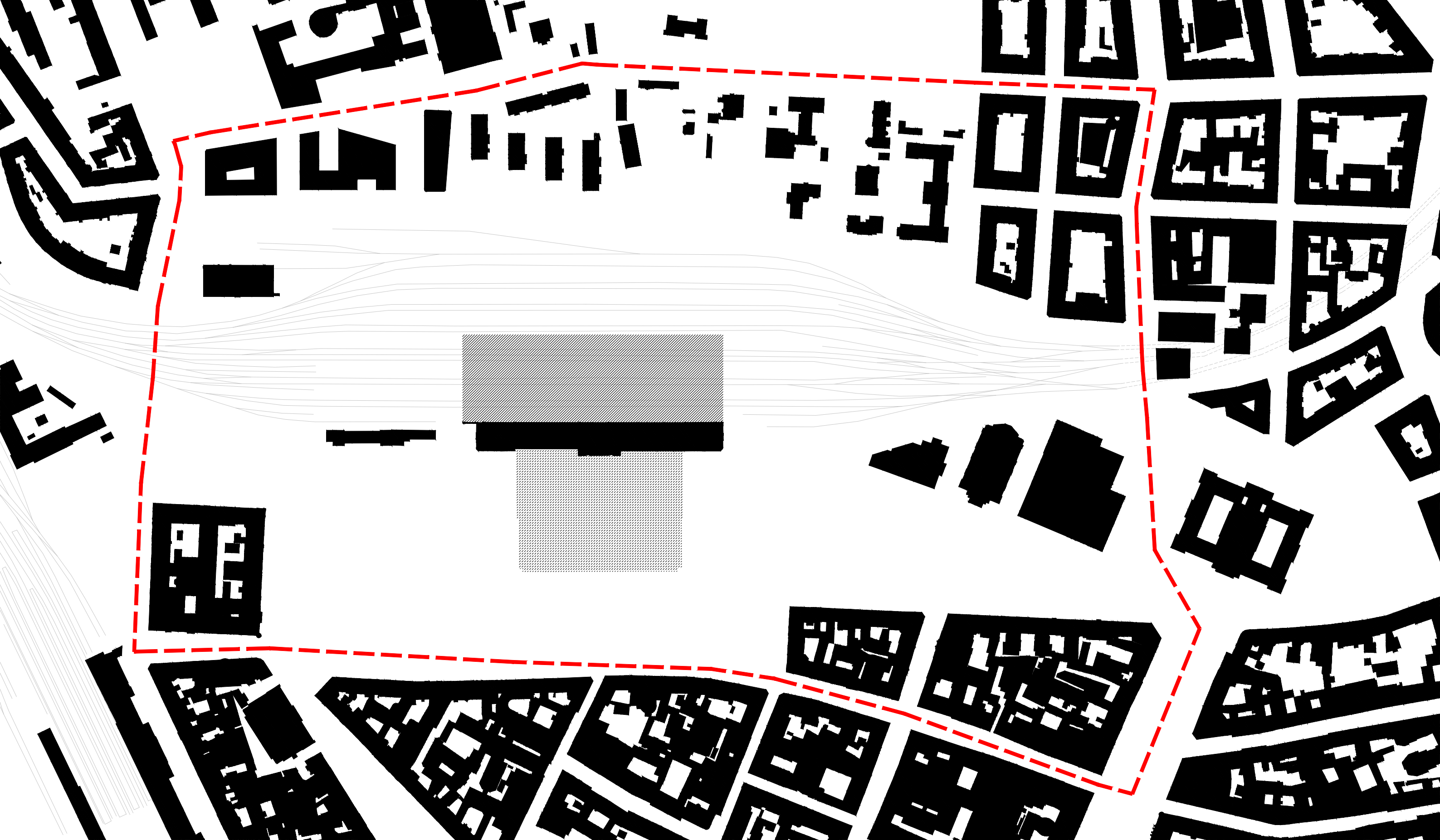


územní plán



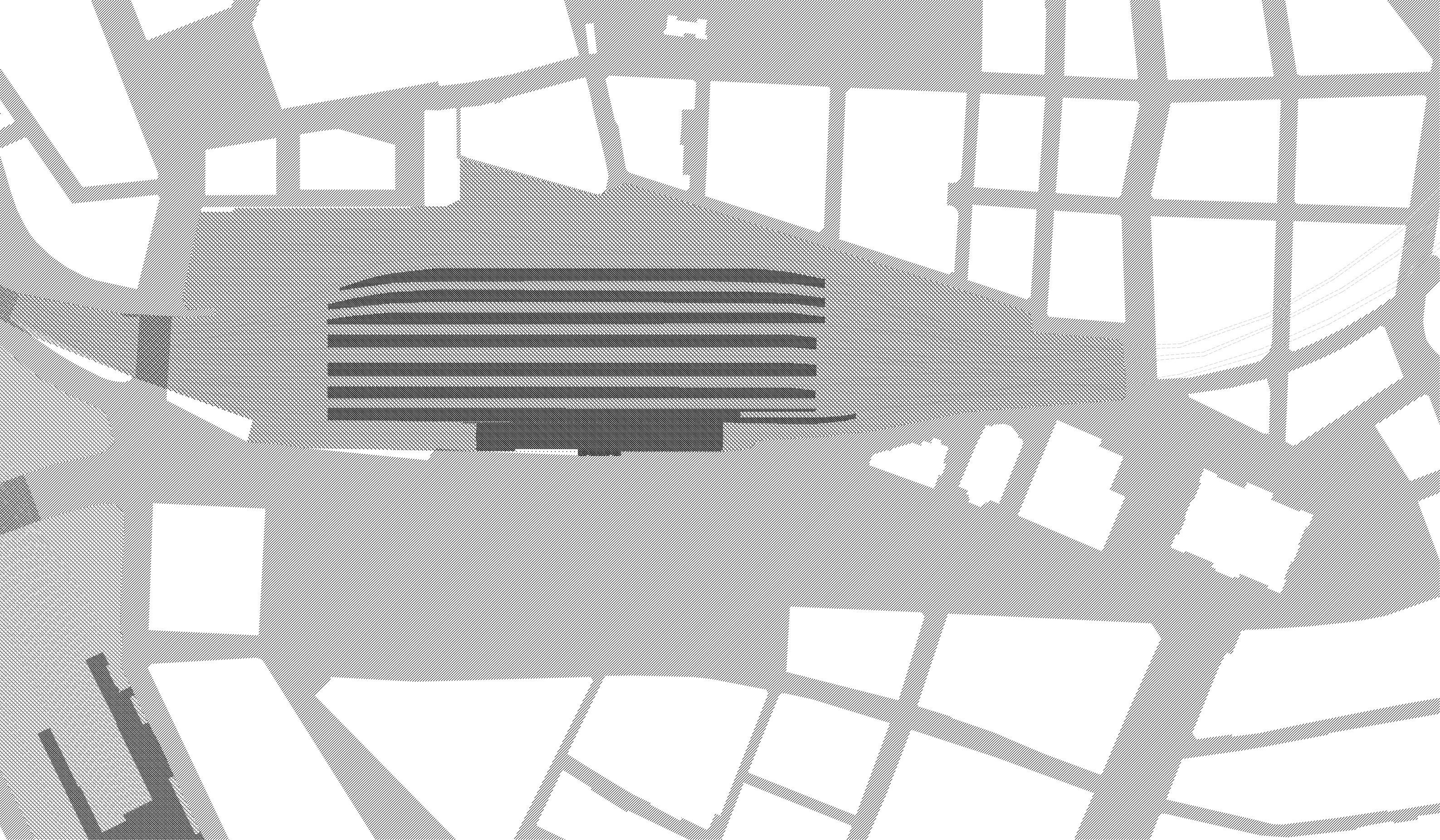
metropolitní plán



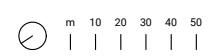


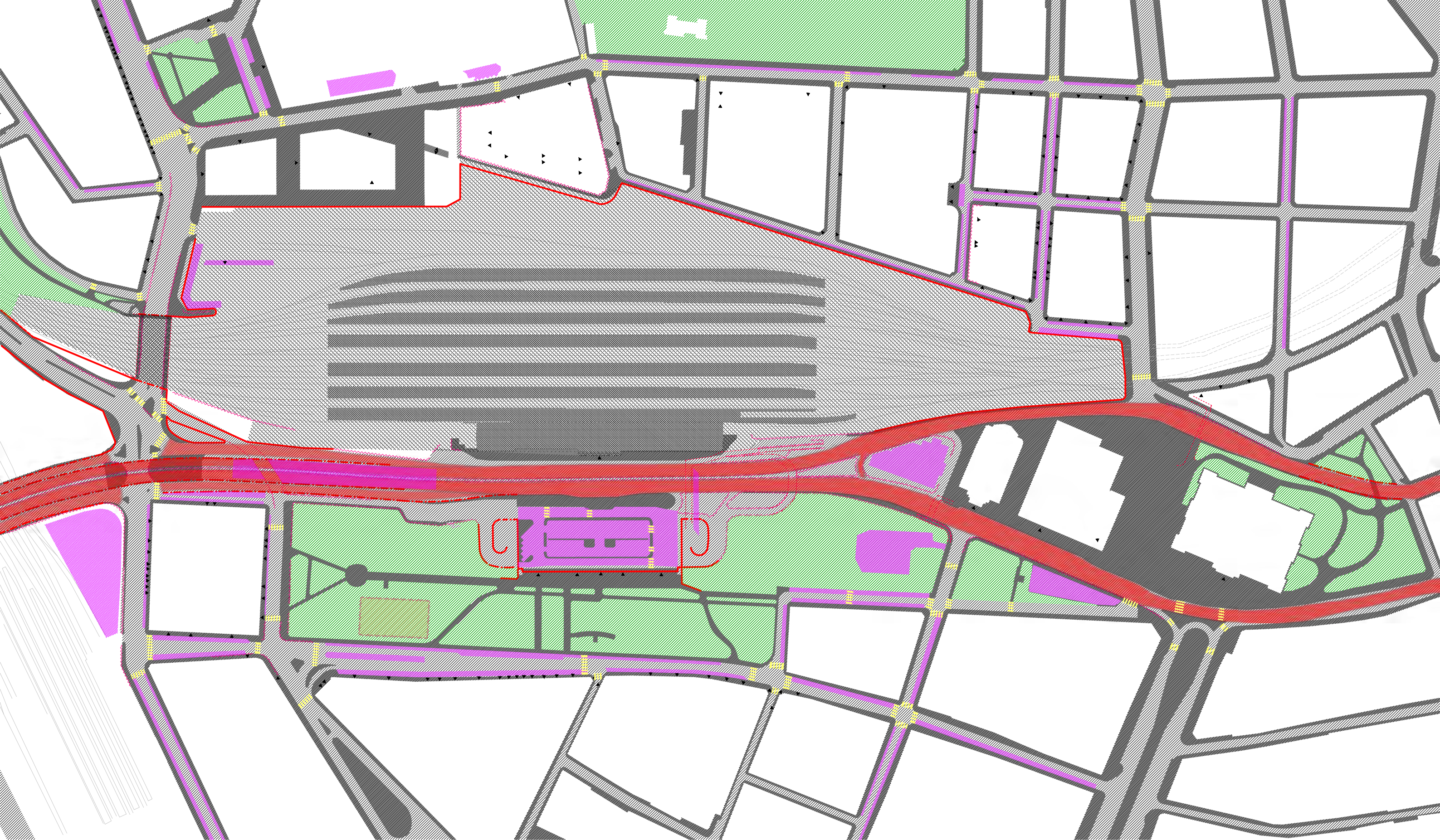
- budovy
- /// nádražní hala
- //// odbavovací hala
- železnice

0 10 20 30 40 50
m



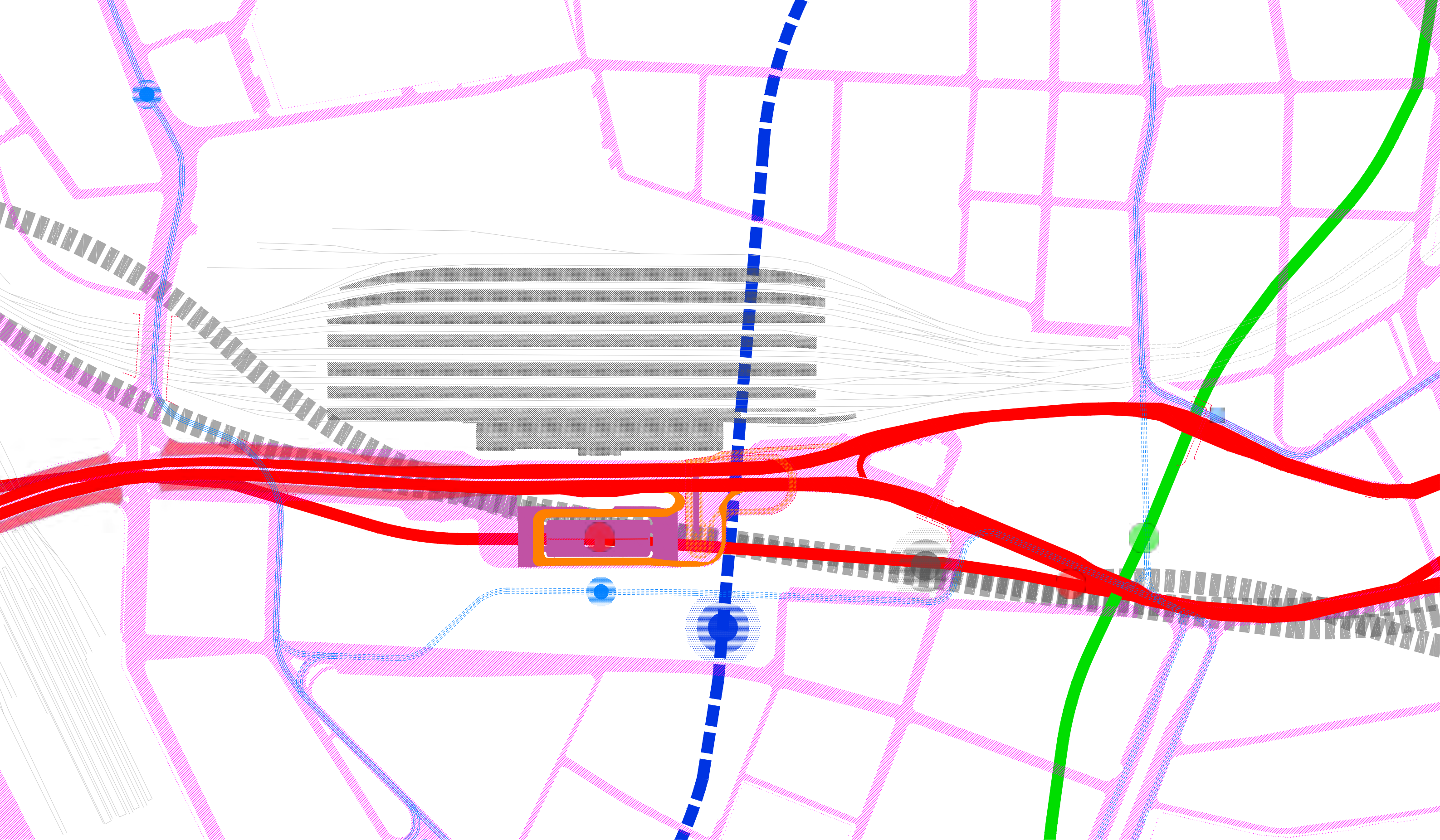
- kolej
- ▨ železnice
- ▩ nádraží, nástupiště
- ▧ veřejný prostor





- železnice
- bariera zadržadl/oplocení/svodidla
- konstrukce nad
- terénní zom
- přechody
- podchody, podjezdy
- silnice
- nádraží, nástupiště
- park
- parkování
- dětské hřiště
- magistrála
- magistrála sjezdy





- | | | | | | |
|---|------------------------------------|---|---------------------------------------|---|--------------------|
|  | železnice |  | silnice |  | plánované zastávky |
|  | metropolitní železnice / plánované |  | nádraží, nástupiště |  | stávající zastávky |
|  | metro A |  | obslužnost nádraží autem | | |
|  | metro C |  | parkování | | |
|  | metro D / plánované |  | obslužnost nádraží autem momoúrovňově | | |
|  | tramvaj stávající |  | magistrála | | |
|  | tramvaj / plánované |  | magistrála sjezdy | | |
|  | počkovody, podjezdy | | | | |



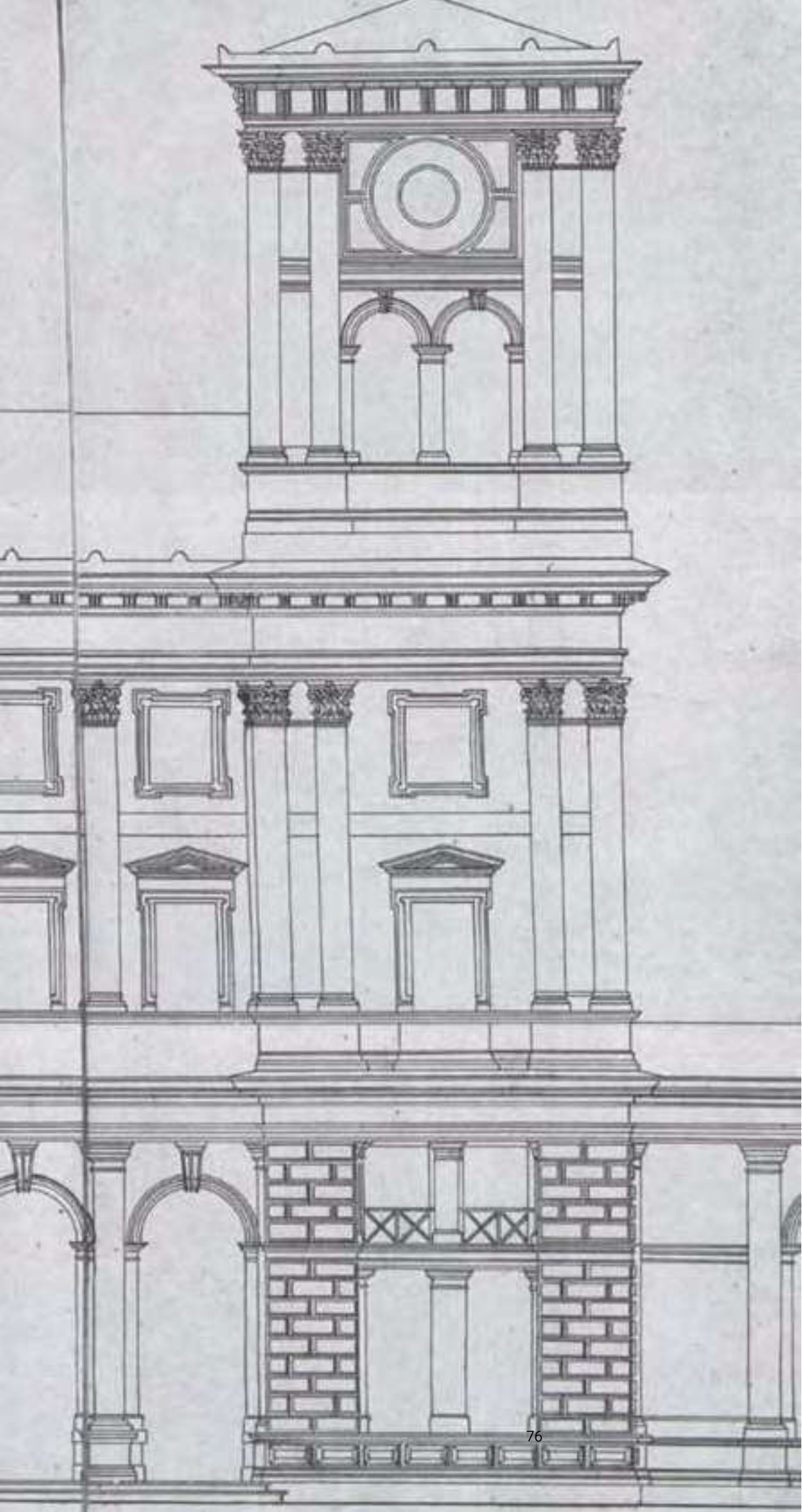
HISTORICKÝ VÝVOJ
BUDOVY
HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ

NÁDRAŽÍ CÍSAŘE FRANTIŠKA JOSEFA
WILSONOVO NÁDRAŽÍ
PRAHA - HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

Z knihy Jan Bočan od Rostislava Šváchy :

Pro mne bylo Hlavní nádraží střetem mrtvé, technické přírody s přírodou živou. Koleje, perony, nádražní hala, lokomotivy - to byla mrtvá příroda. Část se pohybovala, poháněli ji motory. Část nehybně, vodorovně překrývala zmrtevšou původně živou přírodu parku. Živé jsou stromy, zmrtevšá živá příroda je Kamenná dlažba. Oba tyto světy se vysunují proti sobě a dotýkají se zdmi nebo kovovými sloupy...

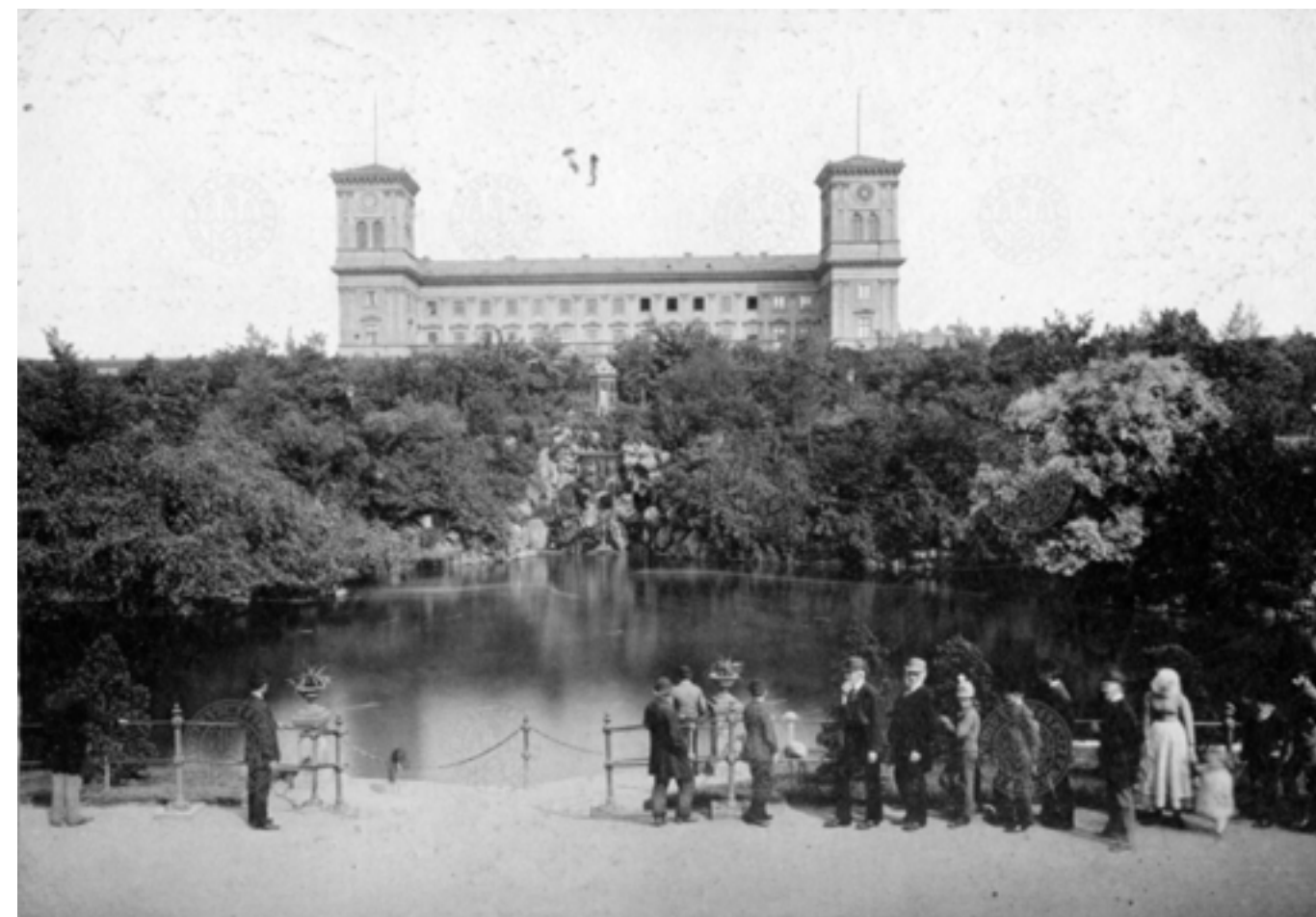
JAN BOČAN



NÁDRAŽÍ CÍSAŘE FRANTIŠKA JOSEFA NOVORENESANČNÍ PRVNÍ BUDOVA

Původní novorenesanční budova nádraží byla navržena architekty Ignácem Ullmanem a Antonínem Barvitiem. Poloha této výpravní budovy byla navržena mezi Koňskou a Novou bránu. Průčelí této budovy bylo v době výstavby orientováno směrem k dosud stojícím hradbám. Architekti se tak rozhodli, protože věřili, že hradby se jednou odstraní a na jejich místě se vytvoří městská třída a park. (Odstraňování městských hradeb 1874-1875)

Po zboření hradeb 1876 zřídilo město před budovou nádraží městský park (Plány sadové úpravy můžeme vidět v příloze), podle plánů ředitele pražských zahrad Františka Malého. V následujícím roce bylo v centrální části realizováno umělé jezírko. Na úpravách parku se podílel i František Thomayer, který v roce 1884 navrhl část parkové úpravy poblíž Václavského náměstí. Jednalo se o květinovou úpravu s Wimmerovou kašnou od sochaře Huga Lederera, která je dnes umístěna na uhelném trhu. V roce 1876 vznikla podél budovy nádraží městská třída, po které jezdily tramvaje.



Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) = Tschechische Bahnhöfe : (Architektur und Baugeschichte) = Czech railway stations : (architecture and development).
 Vydavatelství dopravní literatury. s. 9. ISBN 80-902706-7-0. Dostupné také z: <https://kramerius5.nkp.cz/uuid/uuid:119e3a20-ac55-11e8-ba56-5ef3fc9bb22f>

Archiv hlavního města Prahy

Archiv hlavního města Prahy

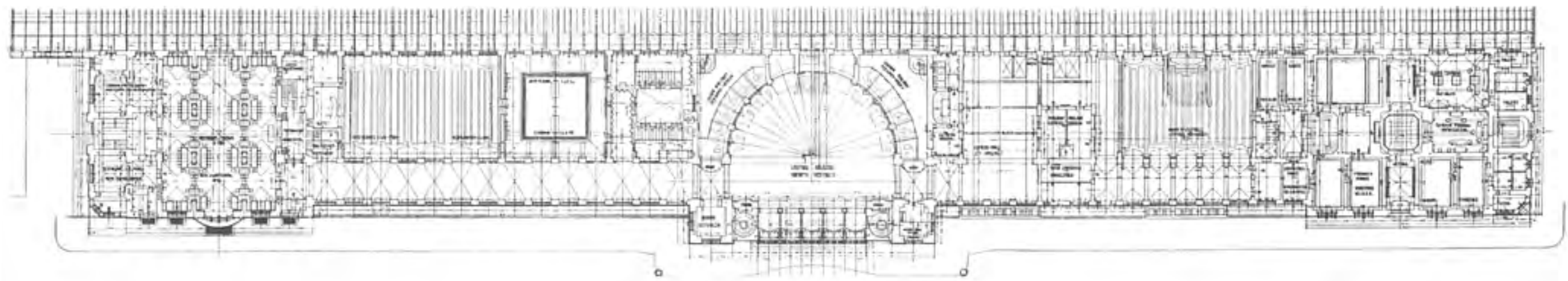
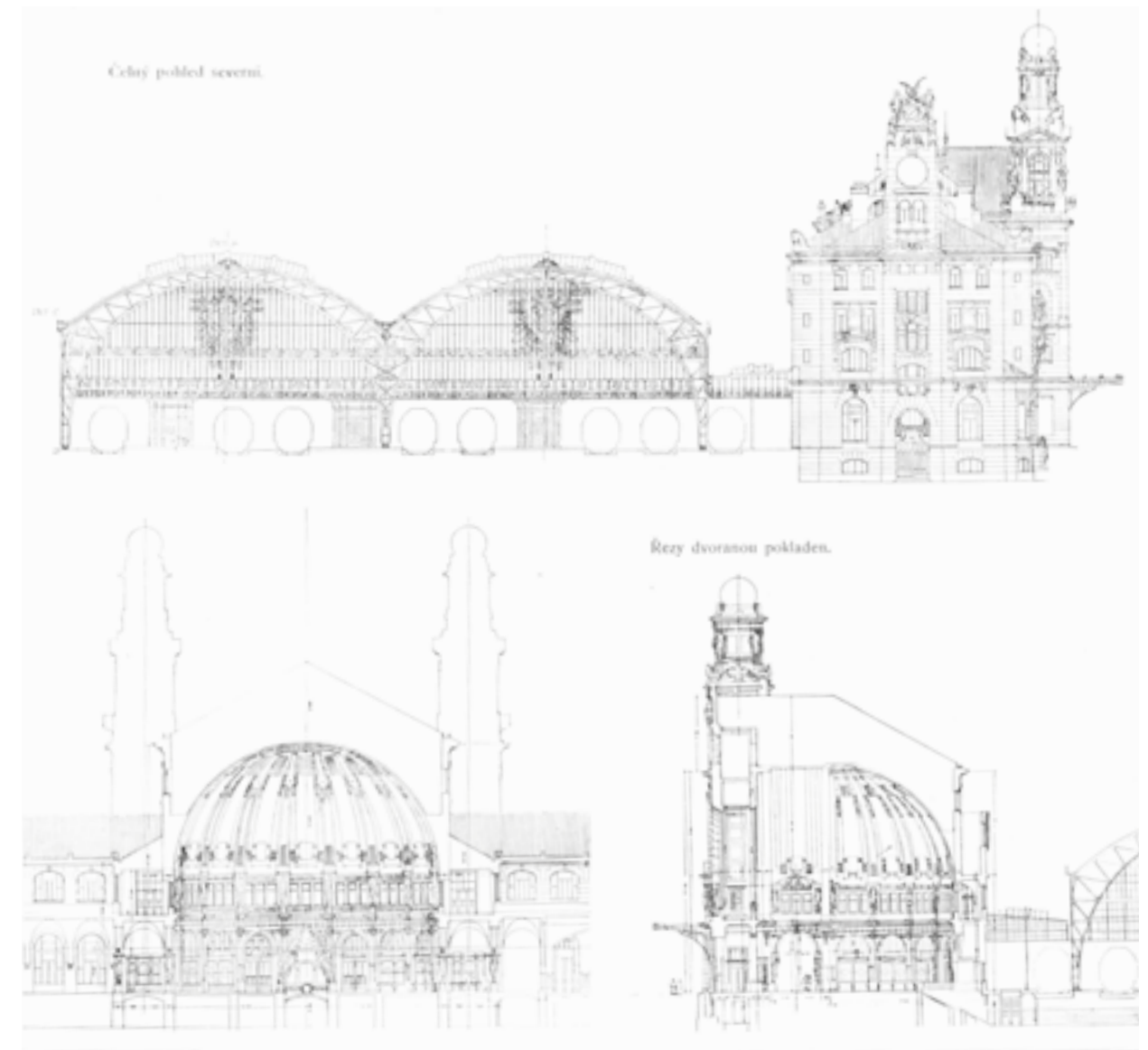


NÁDRAŽÍ CÍSAŘE FRANTIŠKA JOSEFA SECESNÍ FANTOVA BUDOVA

Fantova budova neboli výpravní budova Hlavního nádraží je označována za jednu z nejvýznamnějších secesních staveb, přestože toto historické zařazení bylo v mnoha člancích též zpochybněno. Její stavba byla zahájena v červenci 1901 a byla dokončena v květnu 1909. Vystřídala během své existence několik jmen jako bylo Nádraží Císaře Františka Josefa, Wilsonovo nádraží, Hlavní nádraží.

Ke konci 19. století již nedostačovala původní výpravní budova a tak se dráhy rozhodly pro přestavbu. V lednu 1899 byla vypsaná architektonická soutěž na novou budovu nádraží. Návrhy této soutěže byly zveřejněny v časopisech Architektonický obzor a Volné směry, každá z kritik vyzdvihovala jiný z návrhů nádraží. Rada nakonec vybrala projekt architekta Josefa Fanty. Díky námitkám investora byl nucen svůj projekt mnohokrát přepracovat a během procesu se přesunul od historizujícího návrhu k secesní formě s centrálním půlkruhovým prostorem sevřeným dvěma věžemi o výšce 41m. Budova měla délku přes 216 metrů. Na ní pak navazovala nová konstrukce ocelové haly, která zastřešovala čtyři osobní nástupiště, propojeny s hlavní budovou třemi podchody.

Dvoulodní zastřešení velkoprostorové nádražní haly je jediné svého druhu na našem území. Jedná se o ocelovou nýtovanou konstrukci.



ARCHITEKTONICKÝ OBZOR / PRAHA HL. N. 1901, Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) = Tschechische Bahnhöfe: (Architektur und Baugeschichte) = Czech railway stations: (architecture and development). Vydavatelství dopravní literatury, s. 19. ISBN 80-902706-7-0. Dostupné také z: <https://kramerius5.nkp.cz/uuid/uuid:16125d20-ac55-11e8-ba56-5ef3fc9bb22f>
 ARCHITEKTONICKÝ OBZOR / PRAHA HL. N. 1901

ARCHITEKTONICKÝ OBZOR / PRAHA HL. N. 1901



ARCHIV HL. M P

ARCHIV HL. M P



ARCHIV HL. M P

ARCHIV HL. M P

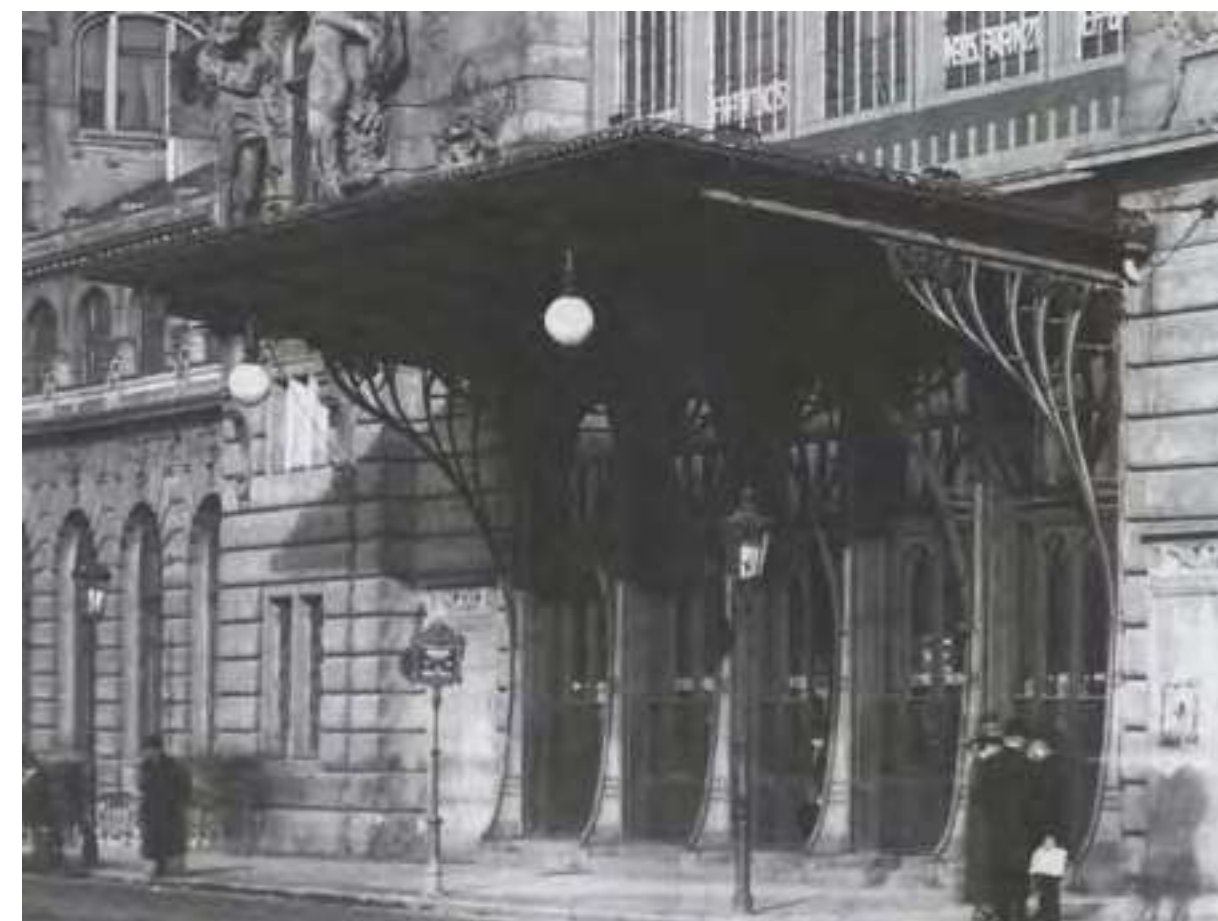


ARCHIV HL. M P

ARCHIV HL. M P

ARCHIV HL. M P

ARCHIV HL. M P



HL. N. DETAIL VSTUPU / 1935/ SBÍRKA JOSEFA DANDY/ Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) = Tschechische Bahnhöfe : (Architektur und Baugeschichte) = Czech railway stations : (architecture and development). Vydavatelství dopravní literatury. s. 39. ISBN 80-902706-7-0. Dostupné také z: <https://kramerius5.nkp.cz/uuid/uuid:1b3de940-ac55-11e8-ba56-5ef3fc9bb22f>

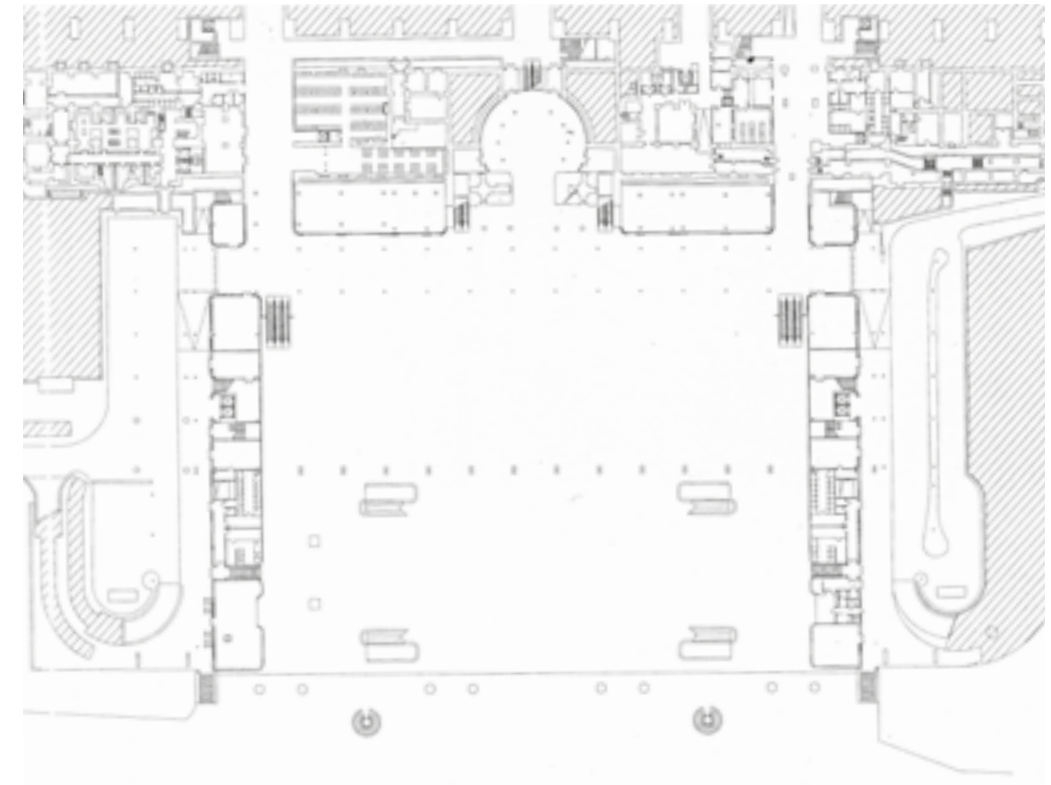
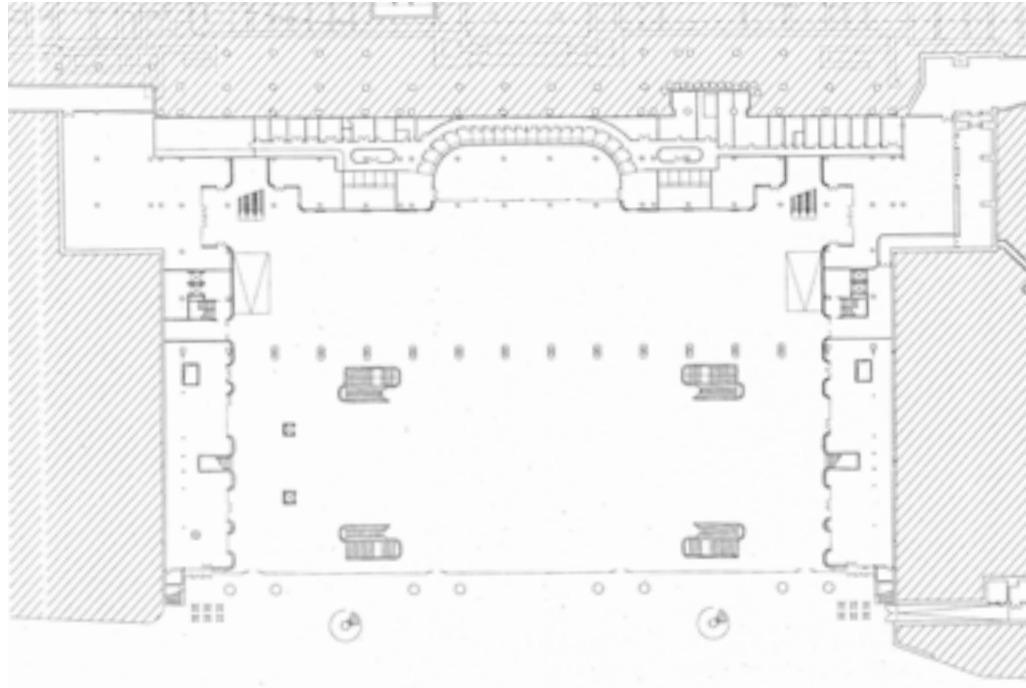
HL. N./ 1914/ SBÍRKA JOSEFA DANDY/ Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) = Tschechische Bahnhöfe : (Architektur und Baugeschichte) = Czech railway stations : (architecture and development). Vydavatelství dopravní literatury. s. 39. ISBN 80-902706-7-0. Dostupné také z: <https://kramerius5.nkp.cz/uuid/uuid:1b3de940-ac55-11e8-ba56-5ef3fc9bb22f>



HLAVNÍ NÁDRAŽÍ NOVÁ HALA

V 50 letech bylo vypracováno mnoho projektů na zvětšení, rozšíření nádražní budovy, ale v 60. letech byla Fantova budova prohlášena za památkově chráněný objekt. v následujících letech bylo rozhodnuto o vedení magistrály podél historické budovy a vybudování stanice metra. Z různých návrhů se nakonec na počátku 70. letech uplatnil návrh kolektivu Šrámková, Šrámek, Bočan a Rothbauer, Trnková. Tento kolektiv byl spojen s projektanty z SÚDOPu a hlavním architektem projektu byl jmenován Danda a inženýrem projektu František Bartoš. Hlavním motivem projektu nové odbavovací haly se stala velkoprostorová dvoupodlažní hala, která přímo navazovala na stanici metra a tvořila piedestal pod stávající Fantovu budovu. Konstrukce této haly byla tvořena ocelovou konstrukcí v kombinaci s monolitickým železobetonem. Důležitým motivem byly právě materiály a to zejména barevná kombinace žulové dlažby (jejíž autorkou byla Helena Samuhelová). Autorem informačního systému byl Jiří Rathouský a autorem prosklené stěny nádražní haly o výšce 8m a kopulovitého zastřešení točitých schodišť je Stanislav Libenský.





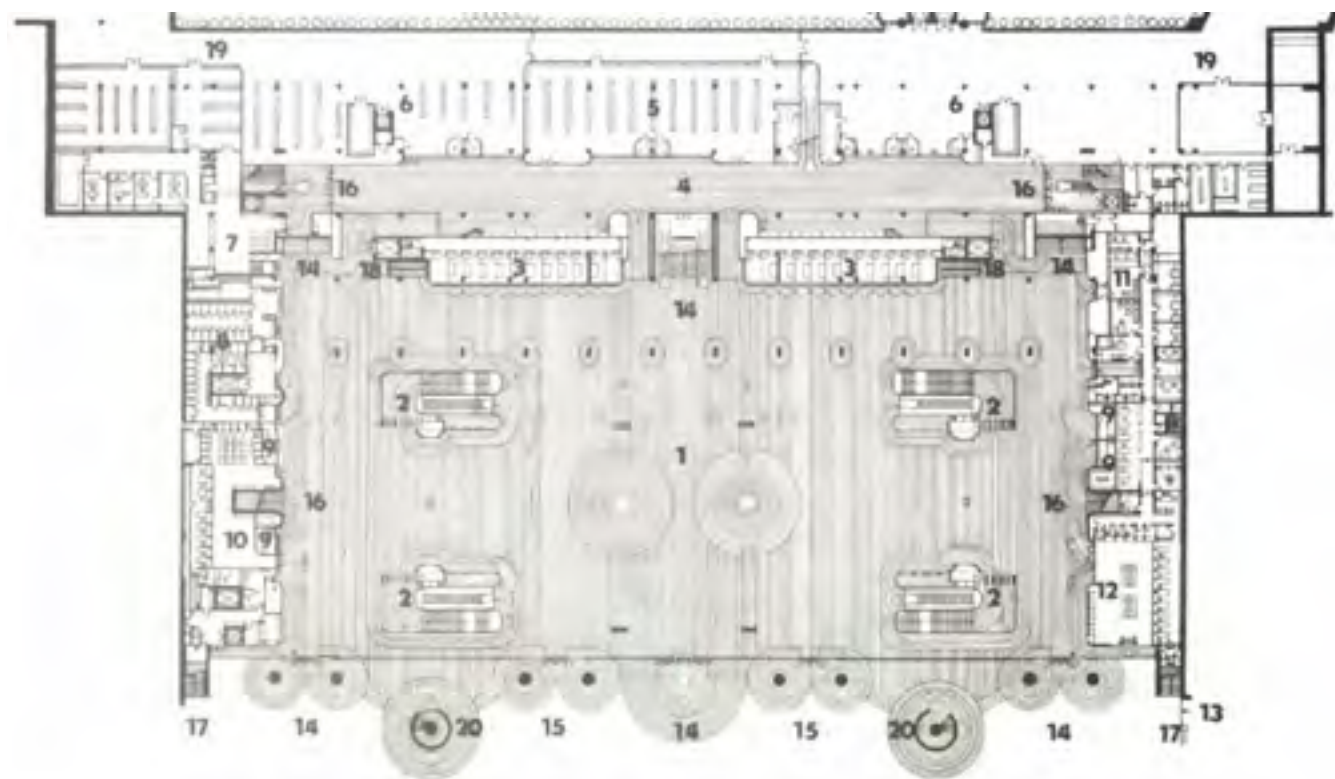
PRAHA HL. N. (1978) PRŮČELÍ NOVÉ ODBAVOVACÍ HALY/SÚDOP PRAHA, Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) = Tschechische Bahnhöfe: (Architektur und Baugeschichte) = Czech railway stations: (architecture and development). Vydavatelství dopravní literatury, s. 52. ISBN 80-902706-7-0. Dostupné také z: <https://kramerius5.nkp.cz/uuid/uuid:1ee0b280-ac55-11e8-ba56-5ef3fc9bb22f>



Švácha, Rostislav et al. Jan Bočan. 1. vyd. Praha: Člověk a prostor, 2012. 258 s. ISBN 978-80-260-3294-6. str. 112-122

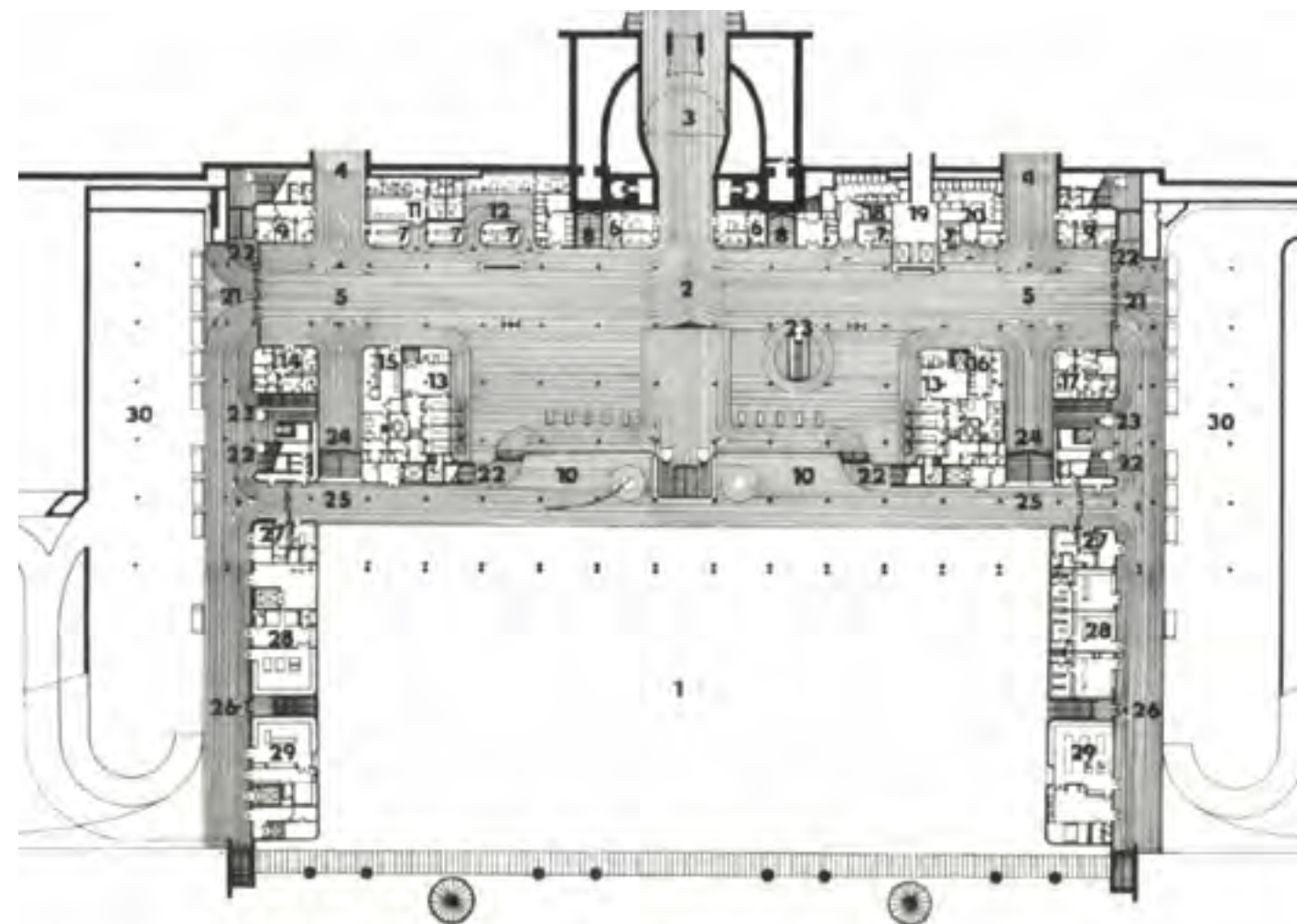
Švácha, Rostislav et al. Jan Bočan. 1. vyd. Praha: Člověk a prostor, 2012. 258 s. ISBN 978-80-260-3294-6. str. 112-122

Architektura ČSR. Praha: Klub Architektů, 1973(10). s. 508. ISSN 0300-5305.



Podrobný územní 203st - 200st. 1 - vstupní hala, 2 - nástup a výstup metro, 3 - pokladny ČSD, 4 - zavazadlová hala, 5 - uložení zavazadel, 6 - podjezd a výhled zavazadel, 7 - nástup, 8 - výhled WC, 9 - prodejní kiosky, 10 - pošta, 11 - kancelář ČSA, 12 - informační kancelář ČSD, 13 - vstup do podzemního traktu, 14 - nástup a výstup z vlaku, 15 - příchod a výhled z metra, 16 - nástup (příchod) z vlaku, 17 - přístup na přednáškový a B. S.M., 18 - vstup do hygienického centra, 19 - zavazadlový kotel (vyhled), 20 - výtah s bočním schodištěm, 21 - stará budova

DANDA, Josef. Naše železniční nádraží. Praha: Nadas, 1988. s. 63. Dostupné také z: <https://kramerius5.nkp.cz/uuid/uuid:133f11f0-a598-11e4-b7ae-001018b5eb5c>



Podrobný územní 205st - 200st. 1 - prostor vstupní haly, 2 - odjezdové části haly, 3 - nástup k vlakům s průhledem do staré haly, 4 - příjezdové podchody, 5 - příjezdové části haly, 6 - informační ČSD ohledně odjezdu, 7 - stánky, 8 - přístup k čekárně a restauraci, 9 - informační při příjezdu a předložením jízdy, 10 - čekací část haly, 11 - pobočka SBČS a směšárna, 12 - výtahová místenka, 13 - pokladny a prodej zavazadel, 14 - VB, 15 - Čadok, 16 - informační kancelář ČSD, 17 - první pomoc, 18 - WC muži, 19 - provozní vnitřní výtah zavazadel, 20 - WC ženy, 21 k - taxi při příjezdech, 22 - propojení na autobusy na magistrálu, 23 - propojení ke zavazadlové hale, 24 - výhled do vstupní haly k metru a k východu, 25 - od taxi do haly, 26 - přístup od autobusů na metru, 27 - doprava taxi, kancelář zavazadel, 28 - obchody, 29 - obchody s baleným potravinářským zbožím, 30 - boční přednáškový severní a jižní

DANDA, Josef. Naše železniční nádraží. Praha: Nadas, 1988. s. 62. Dostupné také z: <https://kramerius5.nkp.cz/uuid/uuid:1329b530-a598-11e4-b7ae-001018b5eb5c>



Švácha, Rostislav et al. Jan Bočan. 1. vyd. Praha: Člověk a prostor, 2012. 258 s.
ISBN 978-80-260-3294-6. str. 112-122



Švácha, Rostislav et al. Jan Bočan. 1. vyd. Praha: Člověk a prostor, 2012. 258 s.
ISBN 978-80-260-3294-6. str. 112-122

Švácha, Rostislav et al. Jan Bočan. 1. vyd. Praha: Člověk a prostor, 2012. 258 s.
ISBN 978-80-260-3294-6. str. 112-122

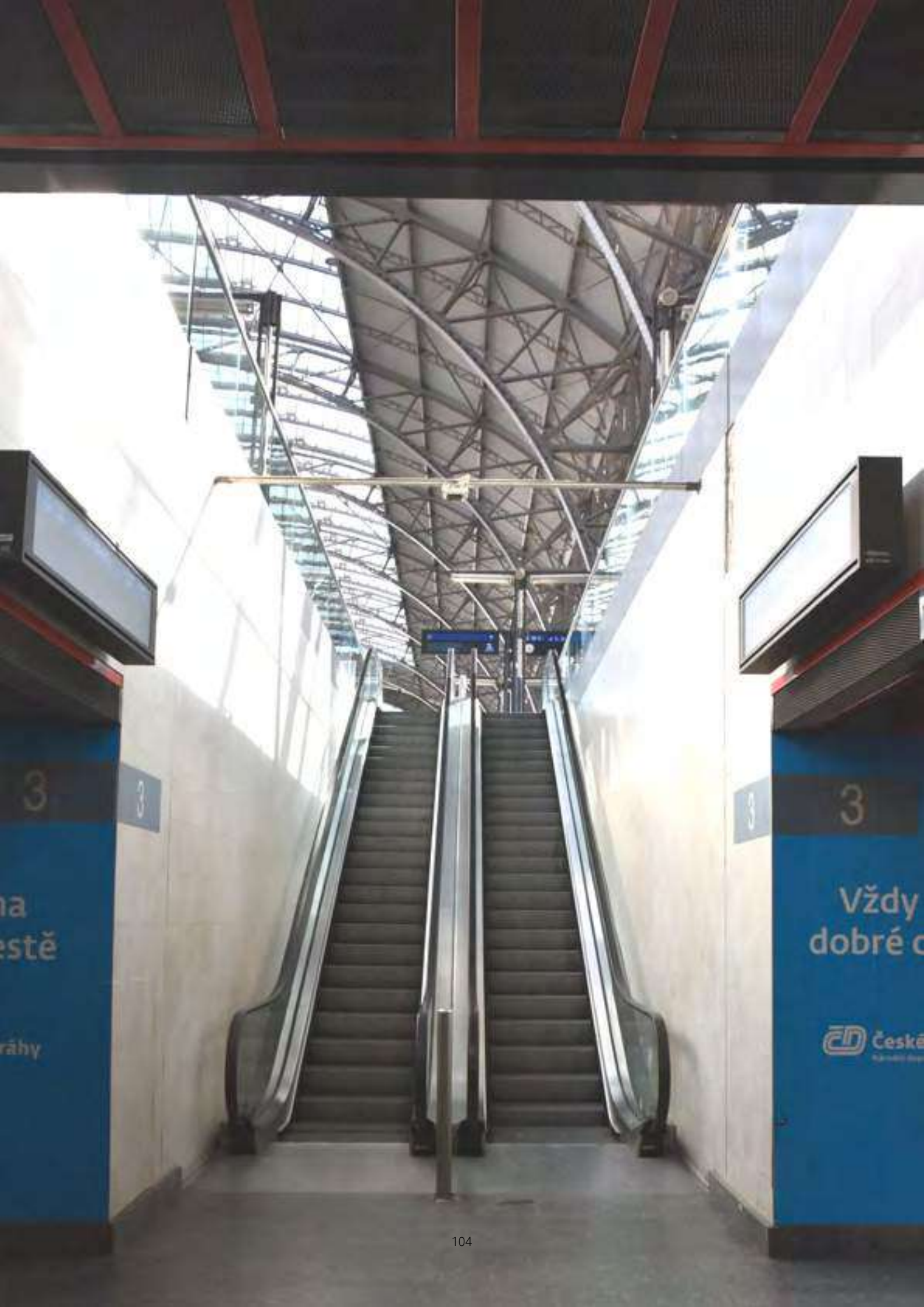
HLAVNÍ NÁDRAŽÍ REKONSTRUKCE ODBAVOVACÍ HALY & FANTOVY BUDOVY

V devadesátých letech došlo k bezbariérovému napojení stanice metra, odbavovací haly a nástupišť, zároveň byly vybudovány ostrovní nástupiště V. VI. a VII. vně haly.

Následně v letech 2007 -2011 byla provedena rozsáhlá rekonstrukce odbavovací haly italskou firmou Grandi Stazioni ČR, podle projektu Patrika Kotase, Jaroslava Smoly a Karla Hájka. Projekt byl reakcí na tehdejší nevyhovující stav prostorů, které byly dlouhou dobu neudržovány. S rekonstrukcí došlo k obměně užívání nádraží a do jisté míry umístění kaváren, obchodů a pobytových míst v prostoru odbavovací haly napomohlo lepší sociální kontrole tohoto prostoru. Hlavní součástí bylo doplnění služeb a obchodů do velkoprostorové haly (nákupní galerie o ploše až 900m²). Došlo k rekonstrukci podhledů, výměně materiálů. Hlavním zásahem do prostoru odbavovací haly byl obchodní pronajímatelný prostor, který je vsazený do centra odbavovací haly.

Z rozhovoru pro knihu Rostislava Šváchy o Janu Bočanovi, Alena Šrámková zmiňuje tento zásah jako jeden ze zásadních a podle jejích slov ne zrovna pozitivních. Na druhou stranu se vyjadřuje i s respektem vůči nové výstavbě a s pochopením dodává, že je Fantova budova je nádále odstřižena od města magistrálou a neslouží tak původnímu účelu. Její prostory měly být využity převážně ke komerčním účelům.





REKONSTRUKCE ZASTŘEŠENÍ HALY NA HLAVNÍM NÁDRAŽÍ

Železniční stanice Praha je vytíženým uzlem veřejné dopravy. Stavba je rozdělena na historickou Fantovu budovu a zastřešená nástupiště, obě části jsou památkově chráněny. Rekonstrukcí nedávno prošly původní haly. Nosná ocelová konstrukce byla dokončena v roce 1906. Má dvě severojižně orientované lodě, každou o rozpětí 33 metrů a s délkou 233 metrů. Konstrukce je vysoká asi 18 metrů a je rozdělena na 21 příčných vazeb se třemi sloupy v každé vazbě. Střechy haly jsou opláštěny zkrúženými profilovanými plechy a kvůli prosvětlení prostoru mají ve vrcholech střešní světlíky. Rozvinutá plocha střešních má téměř 23 tisíc metrů čtverečních. Světlíky mají včetně bočního a čelního zasklení plochu přes 15 tisíc metrů čtverečních.

Při rekonstrukci bylo nutné vzít v potaz, že jde o historickou památkově chráněnou budovu. Vzhledem ke stáří budovy a dosavadnímu provedení dílčích nekompletních oprav bylo nutné provést kompletní rekonstrukci všech částí konstrukce. Rekonstrukce byla zahájena v únoru 2015 a dokončena v únoru 2018. Stavba byla prováděna za provozu po etapách, aby byla co nejméně omezena doprava. Zastavěná plocha: 15 542,78 m²
Plocha pozemku: 15 542,78 m²

Rekonstrukce zastřešení haly na Hlavním nádraží
Hlavní nádraží, Praha 1
(19. 9. 2018) SUDOP Praha
SUDOP Praha a.s.
z: <https://www.stavbaweb.cz/rekonstrukce-zasteseni-haly-na-hlavnim-nadrazi-19518/clanek.html>

KOLEJIŠTĚ, NÁSTUPIŠTĚ & PODCHODY

PROFIL Z- GC - SVĚTLÁ VÝŠKA PRŮJEZDU 6,1M

RYCHLOST JÍZDY 50 KM/H

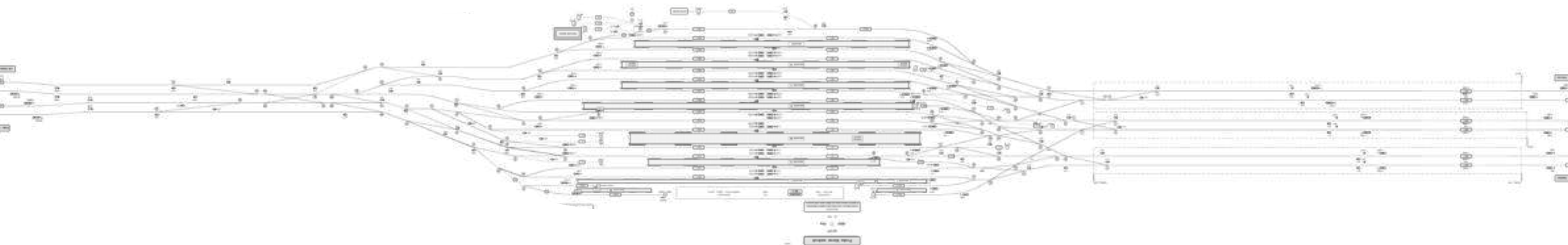
HRANA NÁSTUPIŠTĚ - 800 mm bezpečnostní pás
varovný a vodící pás - (20+200) = 400 mm
bezpečný prostor - 800

PRO ZASTŘEŠENÍ ZHLAVÍ PEVNÁ TROLEJ

rekonstrukce trati za viaduktem NOVÁ SPOJENÍ I
rekonstrukce nástupišť 1 - 4 v rámci rekonstrukce zastřešení

plánovaná rekonstrukce nástupišť 5 - 7 (z 90. let)
nutná rekonstr zhlaví do vinohradských tunelů
nutná rekonstrukce vinohradských tunelů

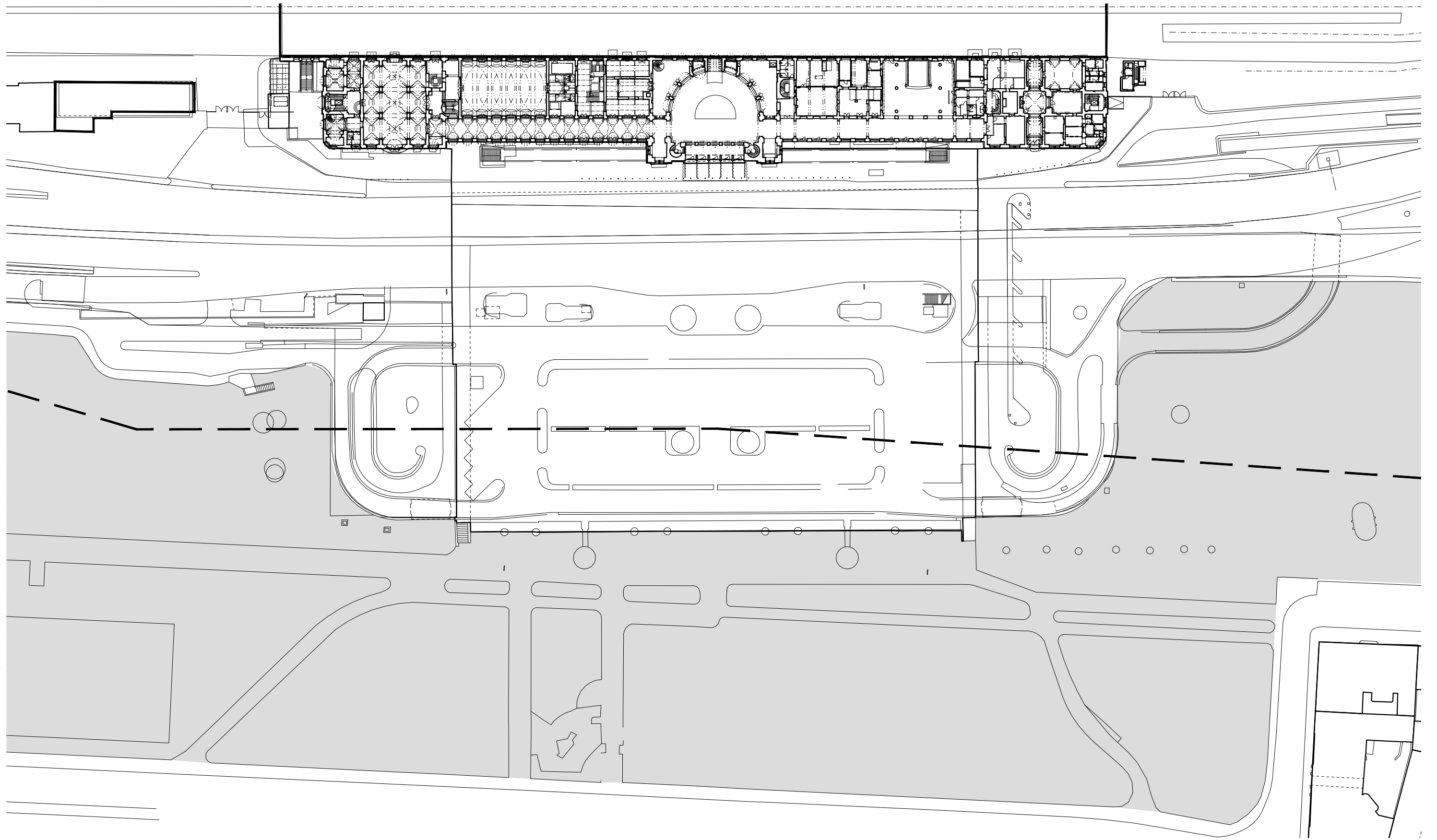
Nástupiště dělena na Sever a Jih
dimenzována na zastavení souprav 2 pendolín





PŘEDPROSTORY NÁDRAŽÍ

fotodokumentace současného stavu nádraží a jeho předprostoru.

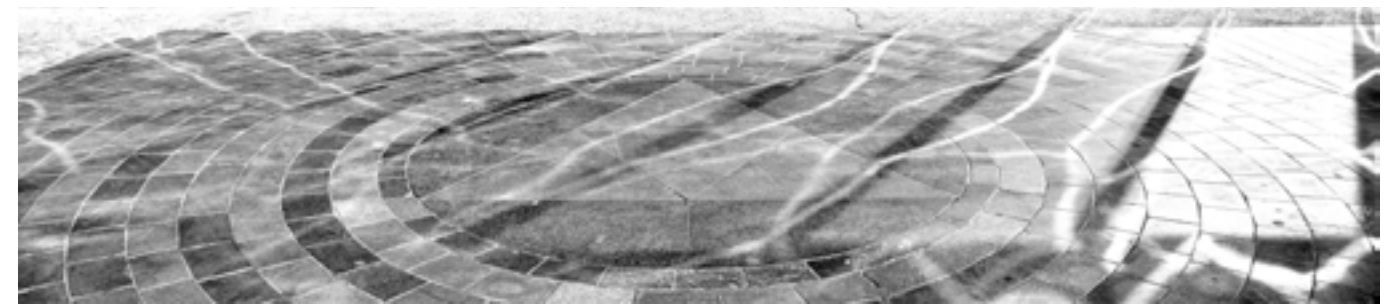
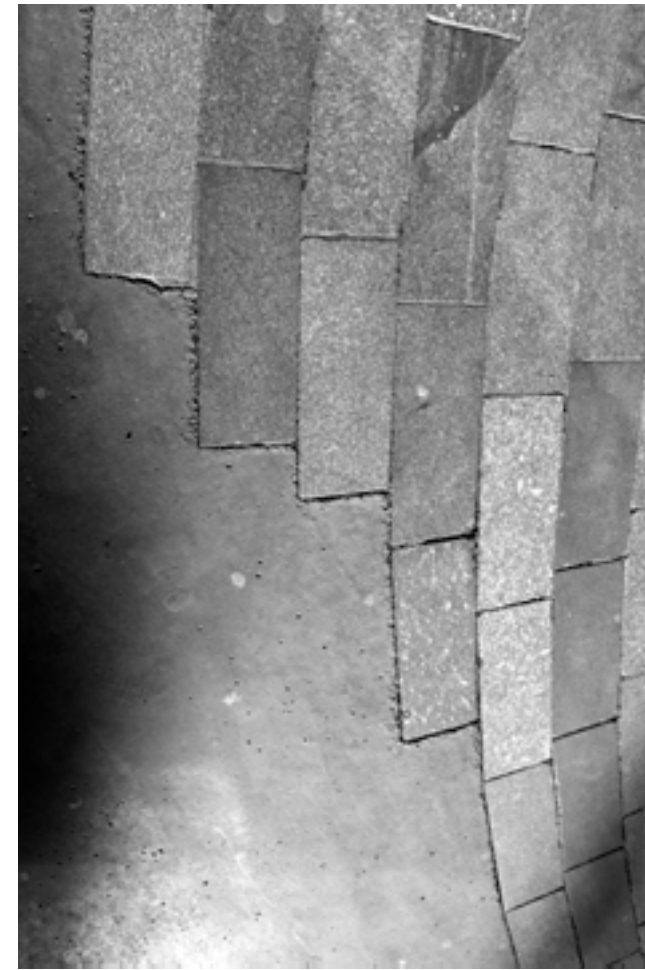
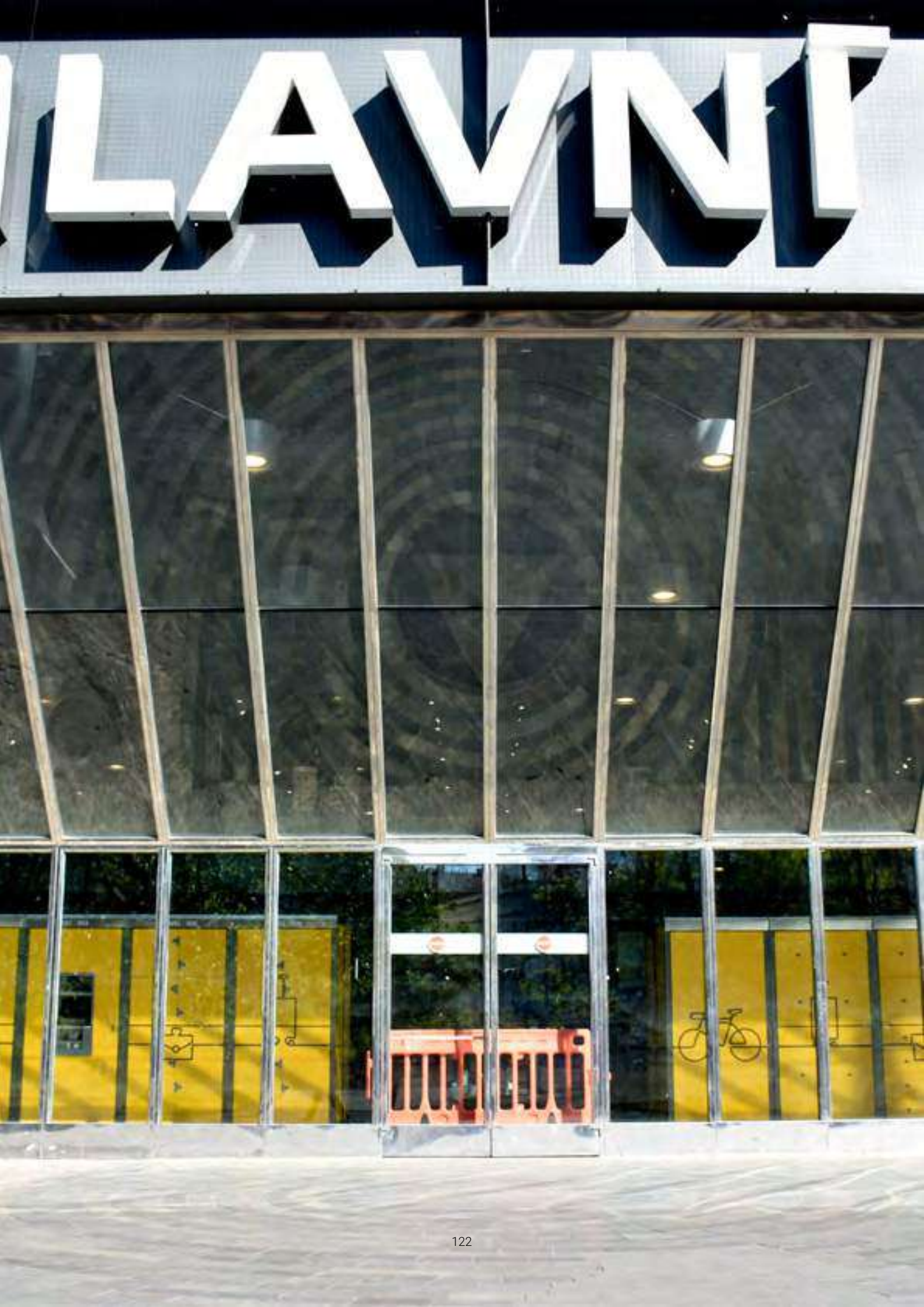












NÁVRH

TRANSFERIUM V CENTRU POZORNOSTI

Každá cesta vlakem začíná a končí na nádraží.¹

Nádraží má dvě polohy vnímání, *bod v síti a místo ve městě*.

V romantickém úhlu pohledu je nádraží prvním obrazem města, je prvním setkáním cestujícího s místem. V systematickém náhledu je nádraží zase bodem v rámci globální sítě a jeho bezprostřední okolí je vztaženo k této nadregionální síti a svou geografickou polohu tak přesahuje.

Pozitivním využitím obou aspektů se tyto dvě polohy mohou navzájem podporovat a místo může přitahovat energii města a přibližovat ho k jiným bodům sítě a tím je vzájemně obohacovat.

1) nedávné obrácení pozornosti k územním rezervám, kolem železniční dopravy, ale pouze za vidinou zahuštění města

2) Tvoří nejen územní rezervy ve městě a efektivním využitím může přinést i ekonomické výhody, ale také mohou přinést redukci ekologické stopy právě díky podpoření návaznosti města na druh udržitelné dopravy.

3) Využití železničních zón je nutné vnímat zejména v rámci sítě.

efektivní
ekologické
ekonomické

4) MULTIMODÁLNÍ uzel

Podpoření lepší návazání dálkové dopravy, městské hromadné dopravy, automobilové dopravy a pomalé dopravy.

5) reprezentace

V současné době je Hlavní nádraží zanedbanou stavbou uprostřed města. Předprostor nádraží je nereprezentativní, člověk se v něm neorientuje. Bývalá honosná výpravní budova nádraží je již pouhým symbolem bez původního významu, odříznutá dálničním průtahem v podobě severojižní magistrály.

Předprostor nádraží má stejný význam jako nádraží samotné. Měl by být reprezentativní, přehledný a pochopitelný. Tato funkce prostoru jakoby doposud chyběla.

Je nutné obrátit pozornost k nádraží a železnici ve vztahu k nadregionální síti. Posílit vnímání železnice jako důležité součásti města a ne jako obtěžující infrastrukturu.

Linie protínající město/svět. Klikací se městskou strukturou, neptá se kudy, běží. Může být bariérou i hodnotou. Přináší rozvoj, ale také krájí a rozděluje. Nekončí, plyne, místy se zastaví, ale jen na chvíli a pak zase pokračuje dál. Propojuje body, místa, města. Linie se prolétají v jednu velkou síť, která tvoří matici pohybu, lidí, zboží, hodnot.

¹ Van der Bijl R, editor. Station centraal : over het samenbinden van station en stad. Rotterdam: Uitgeverij 010, 2010

Bod na této síti = místo zastavení = stanice je styčným bodem dvou světů, je spojením města jeho hmotné, stále struktury a přesné inženýrské linie železnice. Zastávka je rozhraním, místem změny rychlosti, změny pohybu, ale zároveň je neodmyslitelně, pevně a trvale spojena s místem.

Železnice se už stala nedílnou součástí městské struktury, i když v určitých obdobích zaznamenala pokles. V současnosti si snad její význam uvědomujeme více než kdykoli dřív. Kolejová doprava jako udržitelný způsob dopravy je vizí budoucí příměstské, městské i dálkové dopravy. Rozhodně, jako významná část struktury města i krajiny, by si zasloužila větší pozornost.

Tato práce je vizí podoby transferia Praha Hlavní nádraží. Do budoucna by se toto nádraží mohlo stát dobře napojeným multimodálním přestupním uzlem dálkové železniční dopravy, dálkové autobusové dopravy, metropolitní železnice, městské hromadné dopravy, automobilové dopravy a pomalé dopravy.

DOSTAVBA HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ

Transferium, jako místo pobytu, čekání, setkávání.

Projekt je snahou o vytvoření místa, které neslouží pouze k rychlému proběhnutí na vlak a odjezdu, ale naopak je plnohodnotnou součástí městské struktury.

Železniční tratě v Praze jsou díky komplikovanému a nekoordinovanému historickému vzniku a komplikované morfologii terénu často nepřekročitelnou bariérou ve městě, která narušuje jeho pěší propustnost. Inspirací mohou být německá města, kde bylo běžné stavět železnici o úroveň výše než ulici a tak zachovávat pěší návaznosti.

Zahojení této jizvy železničního řezu je dlouholetou záležitostí. Kvůli komplikované situaci křížení a proplétání tratí z Hlavního Masarykova nádraží v centru města zůstává již dlouhou dobu nedotčeným územím.

Dostavba pražského Hlavního nádraží a řešení nového dopravního transferia v návaznosti na urbanistické řešení území a definování veřejného předprostoru nádraží, který by měl být výkladní skříň hlavního města.

Hlavní myšlenkou projektu je přesunutí centrální dálkové autobusové dopravy a vytvoření nového dopravního uzlu, který se stane i pobytovým prostorem a nabízí novou variabilitu přestupů mezi dopravou příměstskou železniční, dálkovou železniční, dálkovou autobusovou dopravu nebo napojení na MHD. Jde o dotvoření druhé tváře nádraží ze strany Žižkova a Vinohrad.

Nad zadní tři nástupiště Hlavního nádraží (nad 6., 7. a 8., které je současným uvažovaným rozšířením) navrhuji autobusové nádraží. Projekt definuje možné územní rezervy blízko nově vzniklé developerské zástavby Deloitte. Nad kolejištěm tak vytváří ulici, která je jednou stranou vymezená halou nádraží a druhou stranou je definována novou strukturou zástavby a napomáhá tak pěší propustnosti tohoto území.

Současným problémem nádraží je jednak přetížení budovy a centrálního čekacího prostoru, tak naprosté naplnění kapacit pražského železničního uzlu. Současná kapacita kolejí a nástupišť je na vrcholu a dá se předpokládat, že do budoucna je tedy nedostatečná. I to je důvodem, proč se město snaží přimět Správu železnic ke stavbě 8. nástupiště.

Podle informací ze SŽ je v současnosti centrální čekací prostor ve velkoplošné hale v úrovni 1. podzemního podlaží ve špičkách přetížený. Z tohoto důvodu jsem se snažila přidat další úroveň (můstky - s výškou 6,7 m nad kolejištěm) která by znovu dodala význam Fantově budově a rozptýlila by tak množství lidí, které nádražím denně projde (71 000). Toto přemostění navazuje na první nástupiště a na Fantovu budovu, celý projekt pak uvažuje s úpravou magistrály, která by měla být zklidněna a před Fantovou budovou by měl vzniknout přechod a podle informací od pana Vágnera se uvažuje i o 2. tramvaji, která by měla jet po magistrále (ale není to jinak ověřená informace). I když by toto řešení pomohlo vrátit význam původní výpravní budově, dopravní inženýr, s kterým jsem projekt konzultovala a expert na městskou hromadnou

dopravu, mě od 2. zastávky u Hlavního nádraží spíše odrazoval, dle jeho názoru bylo toto řešení prý matoucí. Fantova výpravní budova je v současné době spíše monumentem bez původního významu, odříznutá magistrálou, lidé ji míjejí, vnímat ji mohou pouze jedním z podchodů. Tuto situaci mohou napomoci vyřešit navržené můstky, které vertikálně navazují na podchody pro nástupiště. Můstky rozmělní pohyb lidí po nádraží, nebude docházet ke kumulaci ve velkoprostorové hale a podchodech, Fantova budova se znovu stane centrem pro trávení času před odjezdem či při příjezdu. Přemostění kolejiště by mohlo nabídnout nový pohled na historickou konstrukci i na nádraží jako celek.

Návrh zahrnuje i řešení předprostoru nádraží, Vrchlického sady, střechu stávající velkoprostorové haly i zadní tvář nádraží a jeho návaznost na městské čtvrtě Žižkov a Vinohrady.

URBANISMUS

ZÁSAHY DO ÚZEMÍ

NÁDRAŽÍ Z DRUHÉ STRANY

Nádraží jako spojnice více úrovní.

Železniční trať v centru prahy má specifický charakter z jedné strany vede z Vinohradských tunelů a na straně severní přejíždí Seifertovu ulici přes viadukt. Celé nádraží je zasazené v terénním zlomu. Samotná nádražní budova je víceúrovňová ale svého potenciálu ve vztahu k okolnímu veřejnému prostoru nevyužívá. Velkoprostorová hala navazuje na nefunkční park a Fantova budova je odříznuta magistrálou.

Hlavní nádraží může ale ze své terénní polohy těžit. Principem návrhu je vytvoření nádraží v pravém významu nejen jako budovy, ale jako tvůrce vztahů ve městě i s veřejným prostorem, který je intuitivní a je tak nedílnou součástí nádraží.

Těžištěm je znovu zpřístupnění Fantovy budovy, napojení nádraží na okolní čtvrtě Žižkov a Vinohrady.

URBANISTICKÁ STRUKTURA

Urbanistická struktura se postupně přibližuje k nádraží až s ním splývá. Z jižní strany od vinohradských tunelů překrývají kolejíště dva nové bloky.

Ty uvnitř sebe skrývají klidnější veřejně přístupnou platformu a zachovávají průhledy na nádraží z Vinohradské ulice. tato platforma se nesnaží doběhnout až k nádraží, ale naopak si drží odstup a respektuje tak stále výhledy na historickou budou nádraží. Větší blok by měl být tvořen superstrukturou, tak aby byl mininalizován počet nosných podpor pro založení do kolejíště.

V Severní části návrh navazuje na stávající nově vzniklou výstavbu od společnosti Deloitte, která je tvořena dvěma administrativními budovami a jednou bytovou stavbou. Ze směru od kolejíště je tento soubor zakončen betonovou stěnou, která tvoří terénní zlom. Zástavba obklopuje tuto stěnu a stávající domy doplňuje o další lineární budovy se smíšenou funkcí a s parterem s komerčním využitím.

V Severní části Vrchlického Sadů projekt umísťuje budovu s kulturním využitím, která by neměla přesahovat stávající zástavbu a objemem by se měla stát spíše pavilonem v parku, který by přinesl sociální kontrolu do dnes nechvalně známé lokality. Její umístění vychází z pojetí parku jako linie s význanými budovami.

NAPOJENÍ

Pomocí překlenutí zhlaví železnice napojuje nová výstavba Vinohrady na Staré město, ale stále se snaží zachovat i klid ulice Španělské, která je v současné době poklidnou ulicí s vilami. Návrh tento charakter respektuje. A vytváří napojení z ulice Španělské vedle tenisových kurtů mezi nově vzniklou bytovou zástavbou a stávající zástavbou do ulice Dudova, kde navazuje na vytvořený průchod v developmentu Deloitte v pěší ose na náměstí Winstona Churchilla.

MAGISTRÁLA

HUMANIZACE A BOURÁNÍ ESTAKÁDY SEVERNĚ OD HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ

Projekt uvažuje v rámci řešení území ideální situaci v území, kdy by bylo možné zbourat estakádu vedoucí v současné době od odbavovací haly směrem na sever

přes kolejíště Masarykova nádraží směrem k Hlávkovou mostu. Navrhována je také úprava trasy magistrály jižně od hlavního, kde bude obousměrně sloučena za Muzeem.

Veškerou dopravu trasuje povrchově a vychází z předpokladu dokončení Městského okruhu a tím změněného kontextu magistrály, která by se měla stát hlavní mětskou třídou, na místo dálničního průtahu městem se všemi jeho stávajícími prvky (svodidla, dopravní značení dálničního typu atd.) Dopravu vede povrchově bez odklánění dopravy do tunelů v centru města. Konceptně je vše řešeno v úrovni ulice bez vytváření bariér nájezdů a sjezdů.

Řešení magistrály v návaznosti na Masarykovo nádraží by se mělo odehrát v rámci nověvznilé urbanistické struktury. Dále návrh upravuje křižovatku U Bulhara, kde zároveň s rušením estakády uravuje trasování tramvaje a vytváří tak prostor pro novou zástavbu v části přilehlé, ke kolejíšti. Od křižovatky u Bulhara vede ulice po terénu tak jako kdysi a v místě před Fantovou budovou je obousměrný provoz dělen širší pěší promenádou, která zajišťuje bezpečnější pohyb chodců při přecházení.

V místě za Operou ji lze díky dostavbě nad kolejíštěm částečně vysunout nad prostor kolejíště a umožnit tak obousměrný provoz ve dvou pruzích. Odklon zpět do jednosměrného provozu by nastal v ulici Čelakovského sady, kde by byl sveden provoz do ulice Sokolská.

Pro řešení křižovatek je zásadní v zjednodušení a zmenšení plochy věnované automobilům a naopak umožňuje zvětšení prostoru pro chodce a cyklisty.

Pro návrh autobusového nádraží je zásadní návaznost na severojižní magistrálu a dále návaznost na křižovatky v ulici Seifertova a Vinohradská, kdy je příjezd o odjezd navrhován tak aby tyto nově vzniklé křižovatky nebyly světelné a neohrožovaly území už tak dost zatíženě dopravou.

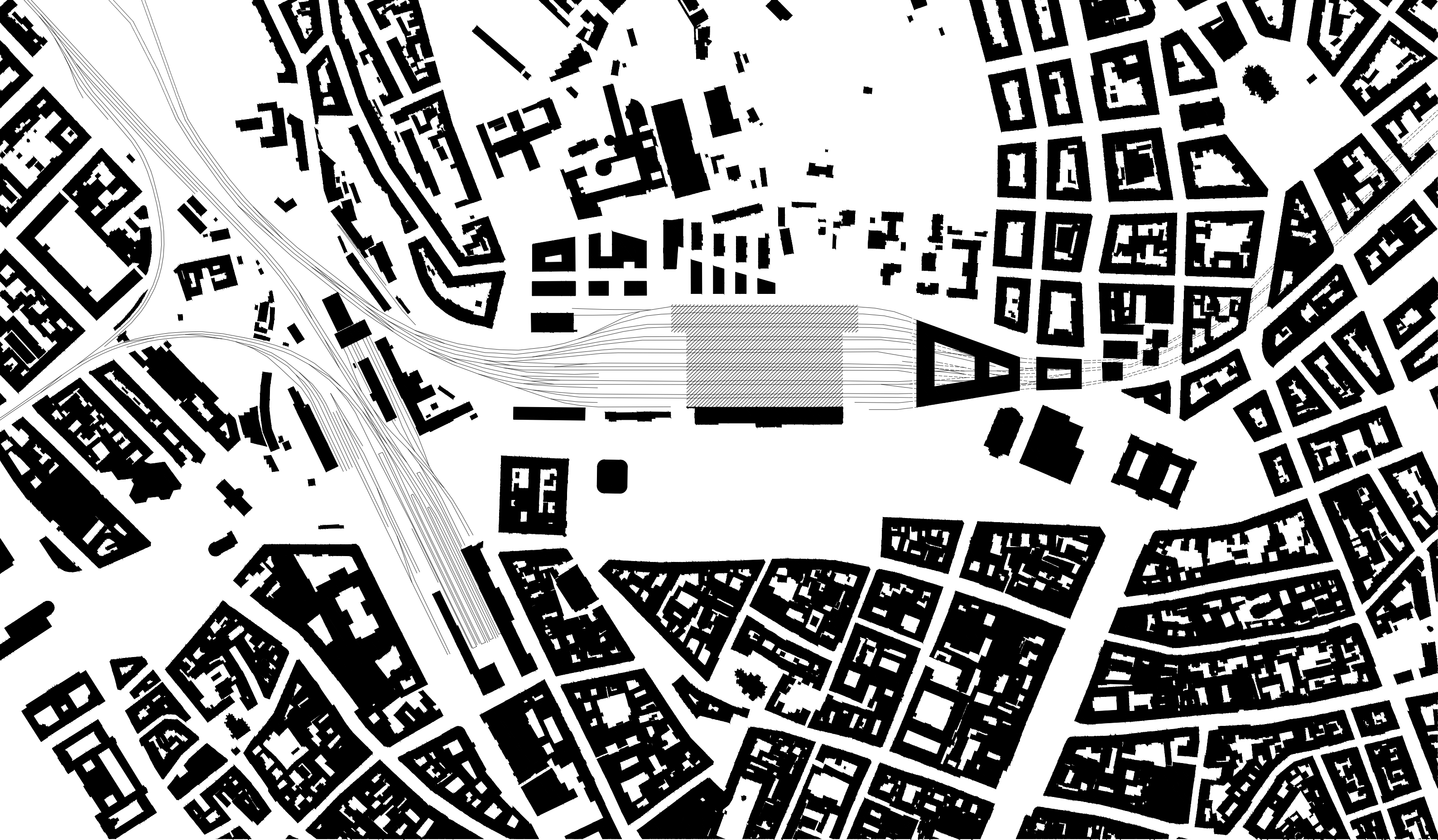
STRATEGICKÁ SPOJENÍ V BUDOUCNU

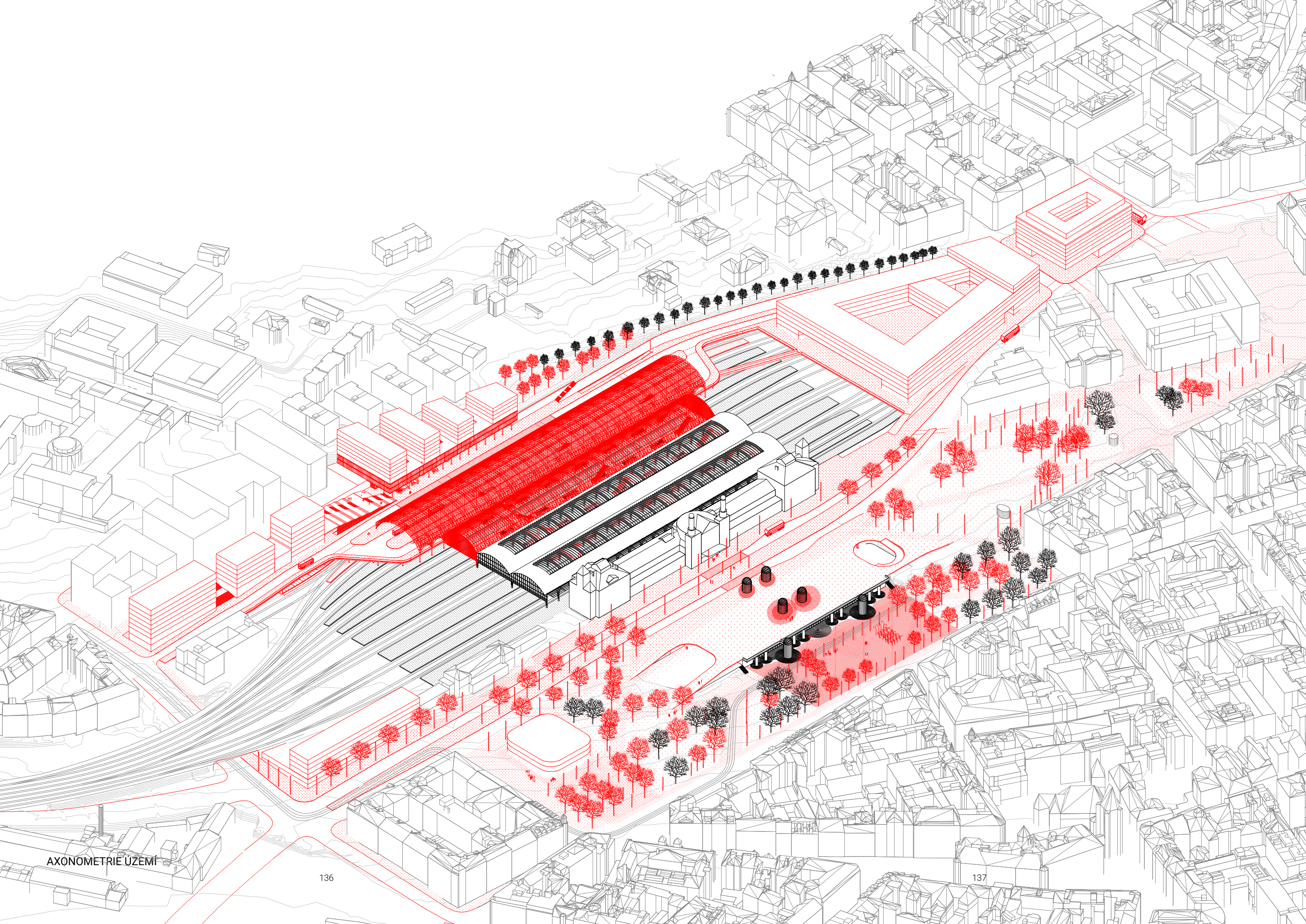
Do budoucna je plánované napojení na tramvaj, která povede přes Vrchlického sady a dále před Operou a u Národního muzea se připojí na navrhovanou trať přes Václavské náměstí a Vinohrady.

Dalším strategickým dopravním projektem je Metro D, které by podle posledních strategií mělo mít stanici v jižní části Vrchlického sadů.

Posledním strategickým napojením je plánované Nové spojení II. které by mělo do budoucna obstarávat příměstskou železniční dopravu a jeho stanici by měla být Praha Opera.







parter
administrativa
bydlení

parter
administrativa

parter
administrativa
bydlení

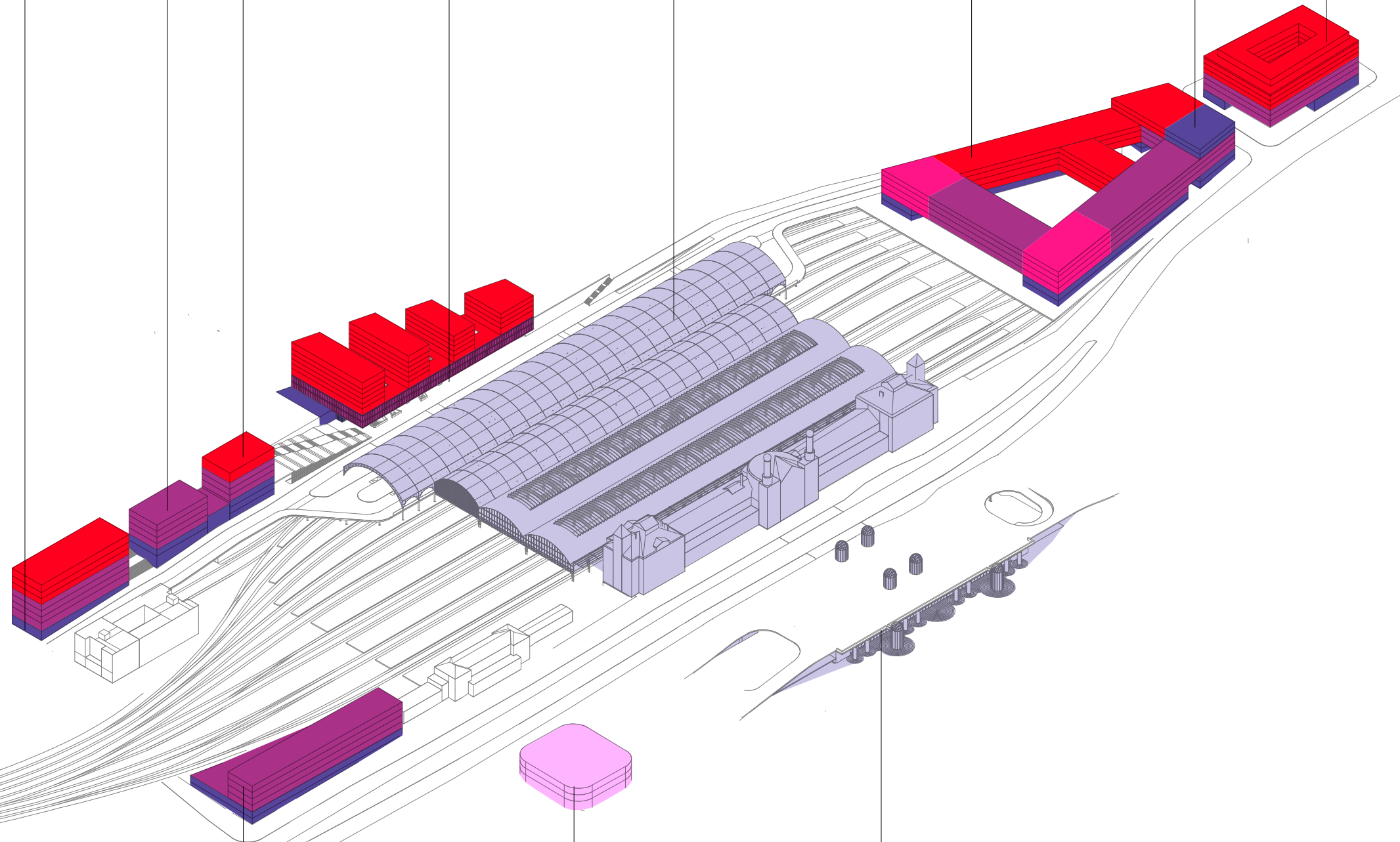
parter
administrativa
bydlení

nádraží
vlakové
autobusové

blok superstruktura
parter
administrativa
bydlení

komerční využití
se střešní terasou

parter
administrativa
bydlení



zastavěná plocha celkem
hrubá podlažní plocha
plocha chodníků
plocha silnic
plocha parku

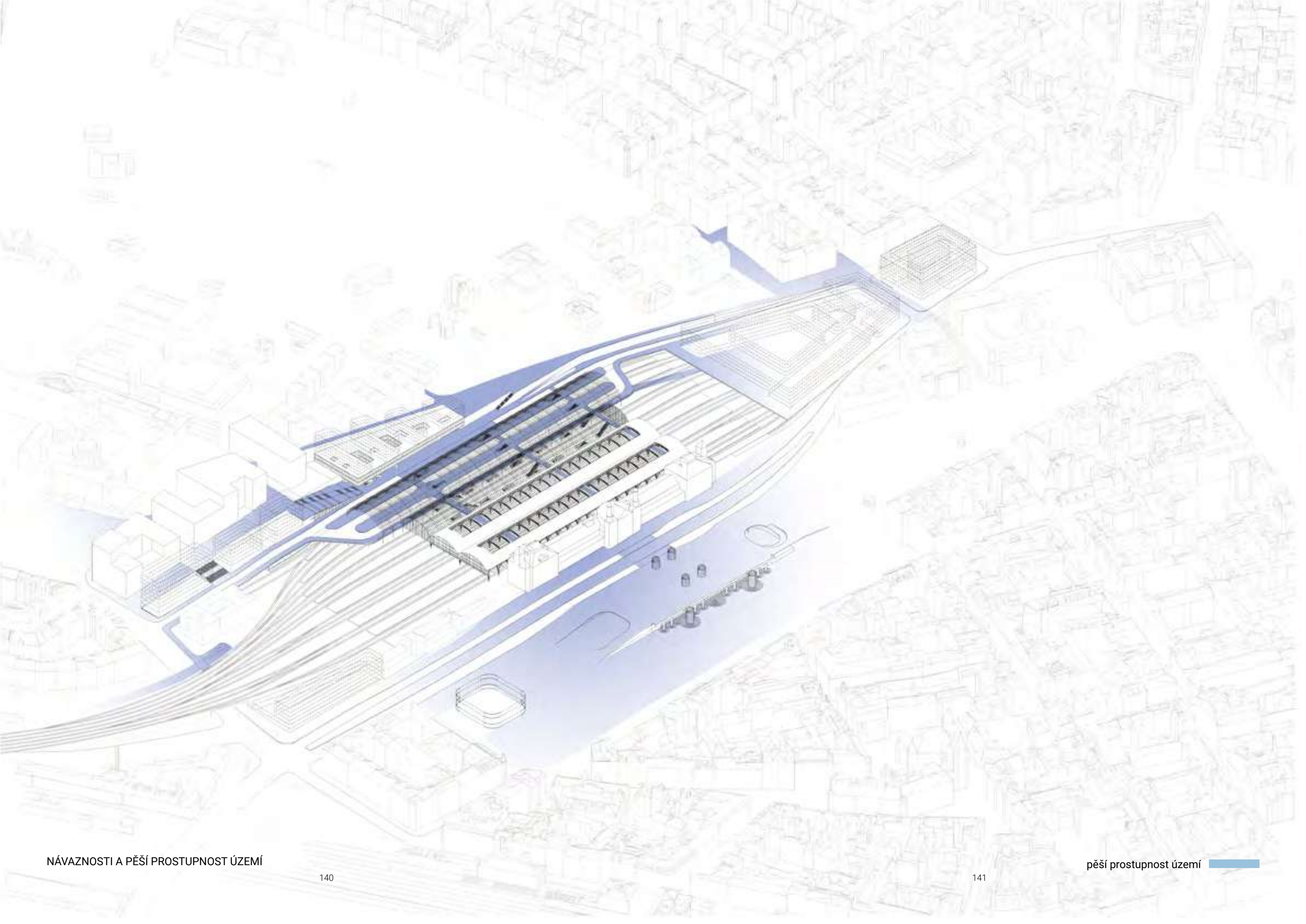
vs. původní
hrubá podlažní plocha
plocha chodníků
plocha silnic
plocha parku

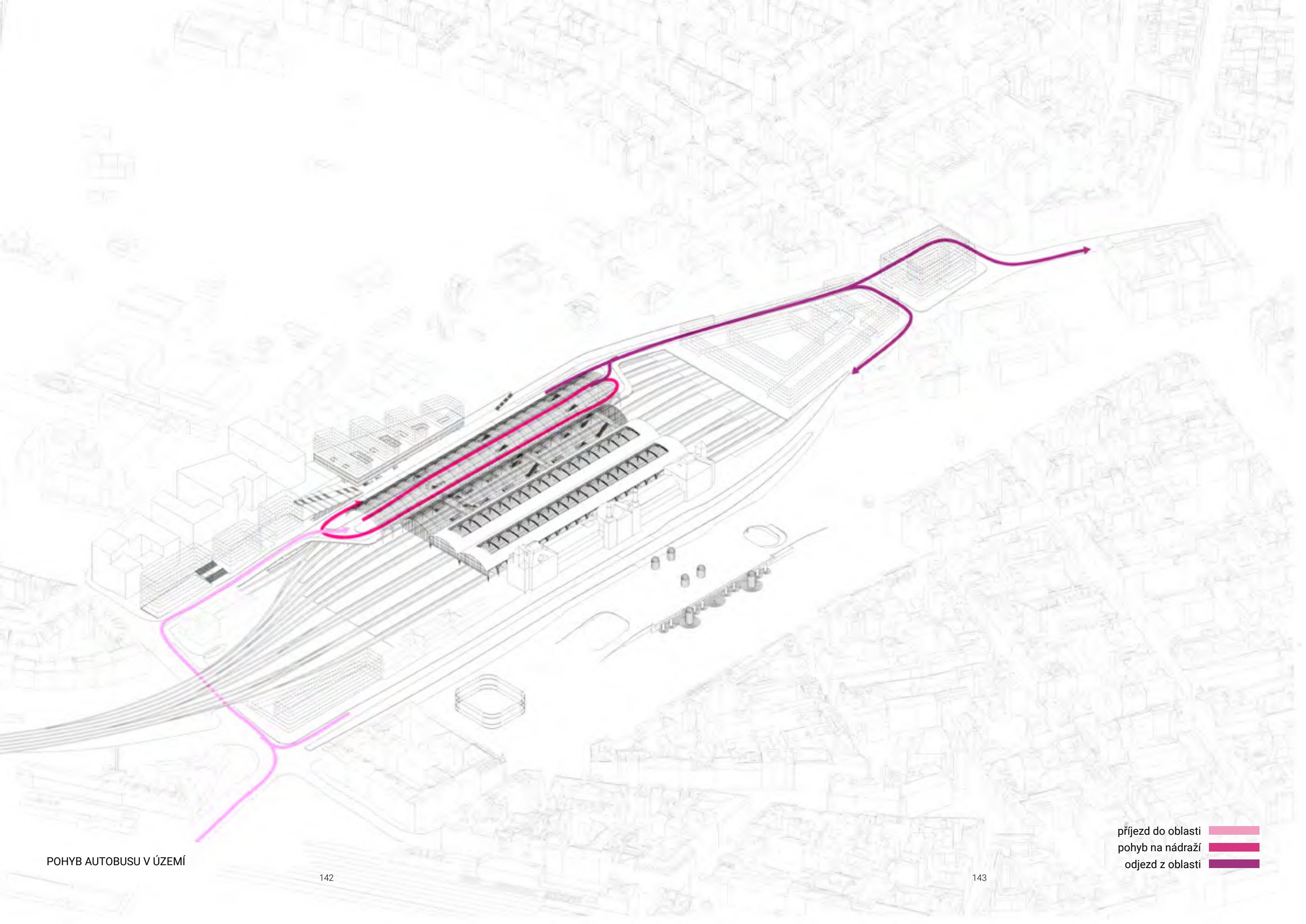
- železnice ———
- budova nádraží ———
- kulturní občanská vybavenost ———
- bydlení ———
- hotel ———
- administrativa ———
- komerční parter ———

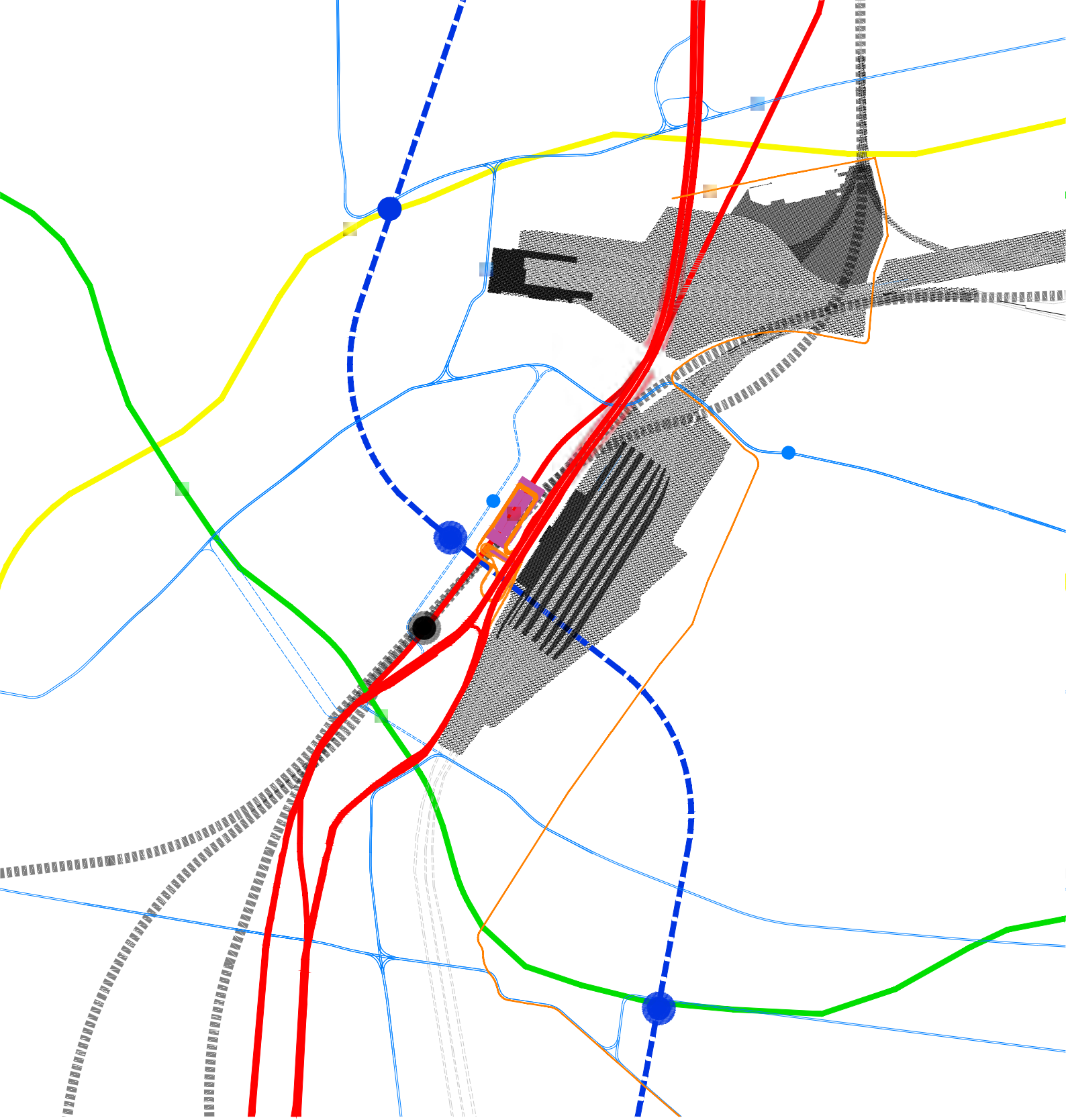
parter
administrativa

kulturní vybavenost

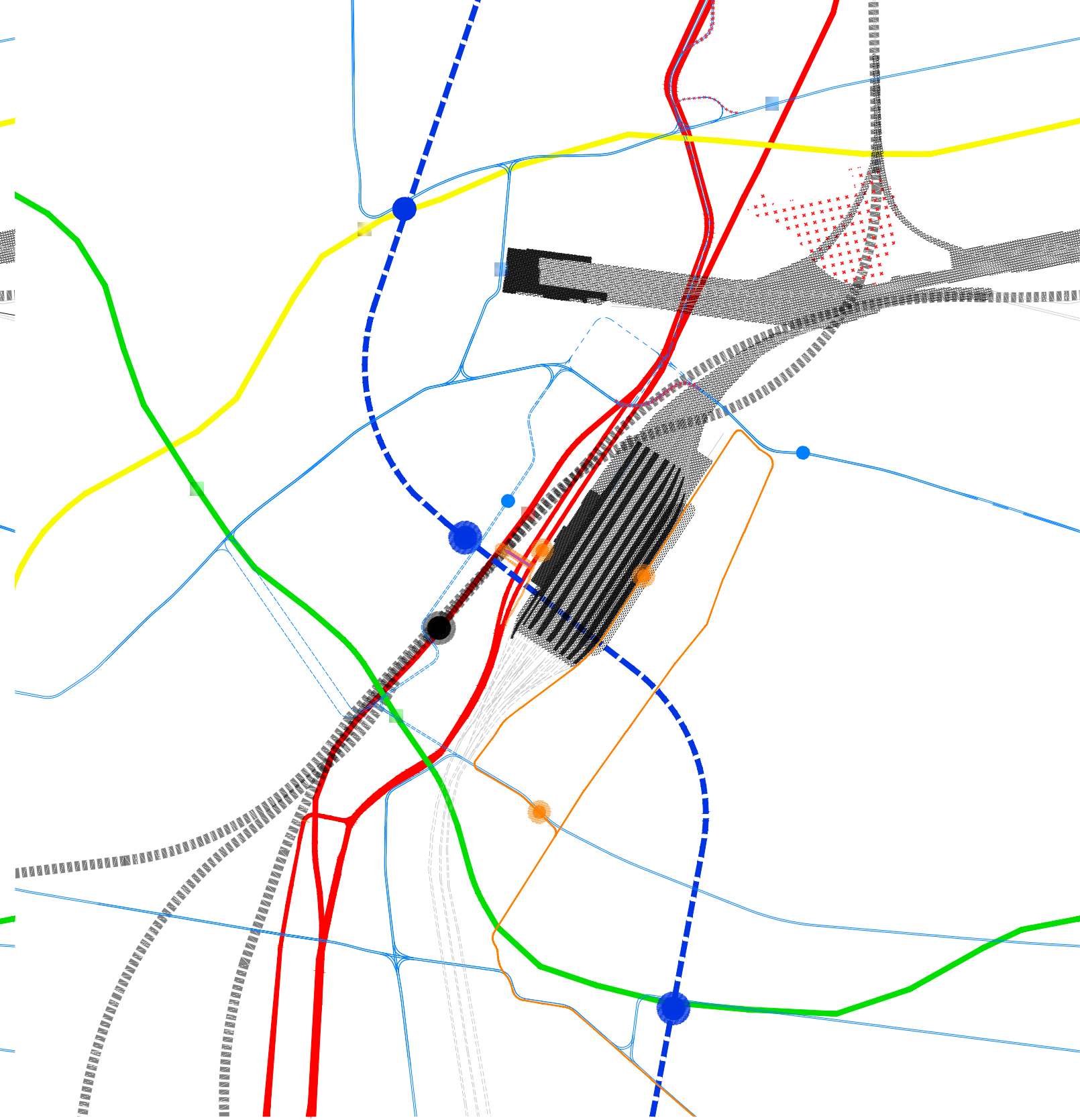
veřejná dopravní vybavenost
komerční parter





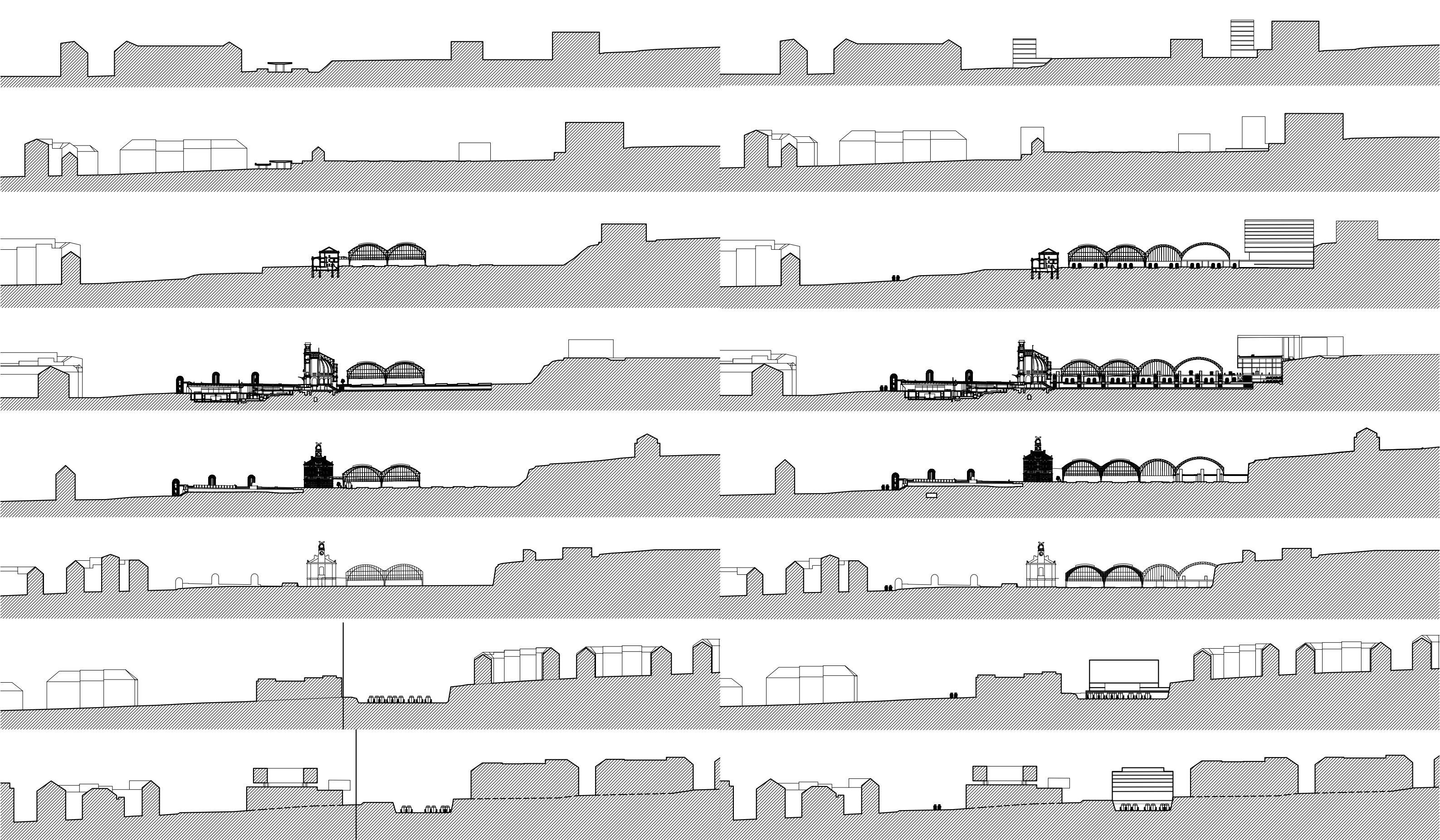


1:10 000
DOPRAVNÍ SCHEMA STÁVAJÍCÍ



1:10 000
DOPRAVNÍ SCHEMA PROJEKTU

- nová spojení II
- magistrála
- metro A
- metro B
- metro C
- metro D
- tramvajové trasy
- autobus



ŘEZY ÚZEMÍM PŮVODNÍ

0 10 20 30 40 50
| | | | | |

ŘEZY ÚZEMÍM NOVÉ

0 10 20 30 40 50
| | | | | |

KONCEPCE VEŘEJNÉHO PROSTORU

VEŘEJNÝ PROSTORU

Jeho hlavními charakteristikami by měla být přehlednost, uživatelnost a různorodost ve smyslu nabídnutí škály různých typů prostředí. Hlavním cílem je dosáhnout pomocí úpravy tohoto prostoru k lepšímu napojení nádraží.

REKONSTRUKCE VRCHLICKÉHO SADŮ

Návrh úpravy Vrchlického sadů se věnuje předprostoru velkoprostorové odbavovací haly. Upravuje plochu před prostorem nádraží, vnímá ji jako prostor pro čekání pro pobyt. Oproti současnému stavu řeší prostor jako součást haly, obnovuje původní dlažbu, která je dnes ve špatném stavu a navazuje na ni zpevněným povrchem. Člení prostor na osluněný a zastíněný a přidává rozprašovací vodní prvek.

STŘECHA FANTOVY BUDOVY

Projekt navazuje na původní historickou koncepci, kdy park vedl před původní výpravní budovou a od ní až k Muzeu. Návrh ruší parkoviště, které se v současné době nachází na střeše odbavovací haly a propojuje střechu s parkem.

POBYTOVÉ SCHODIŠTĚ OD ŽIŽKOVA

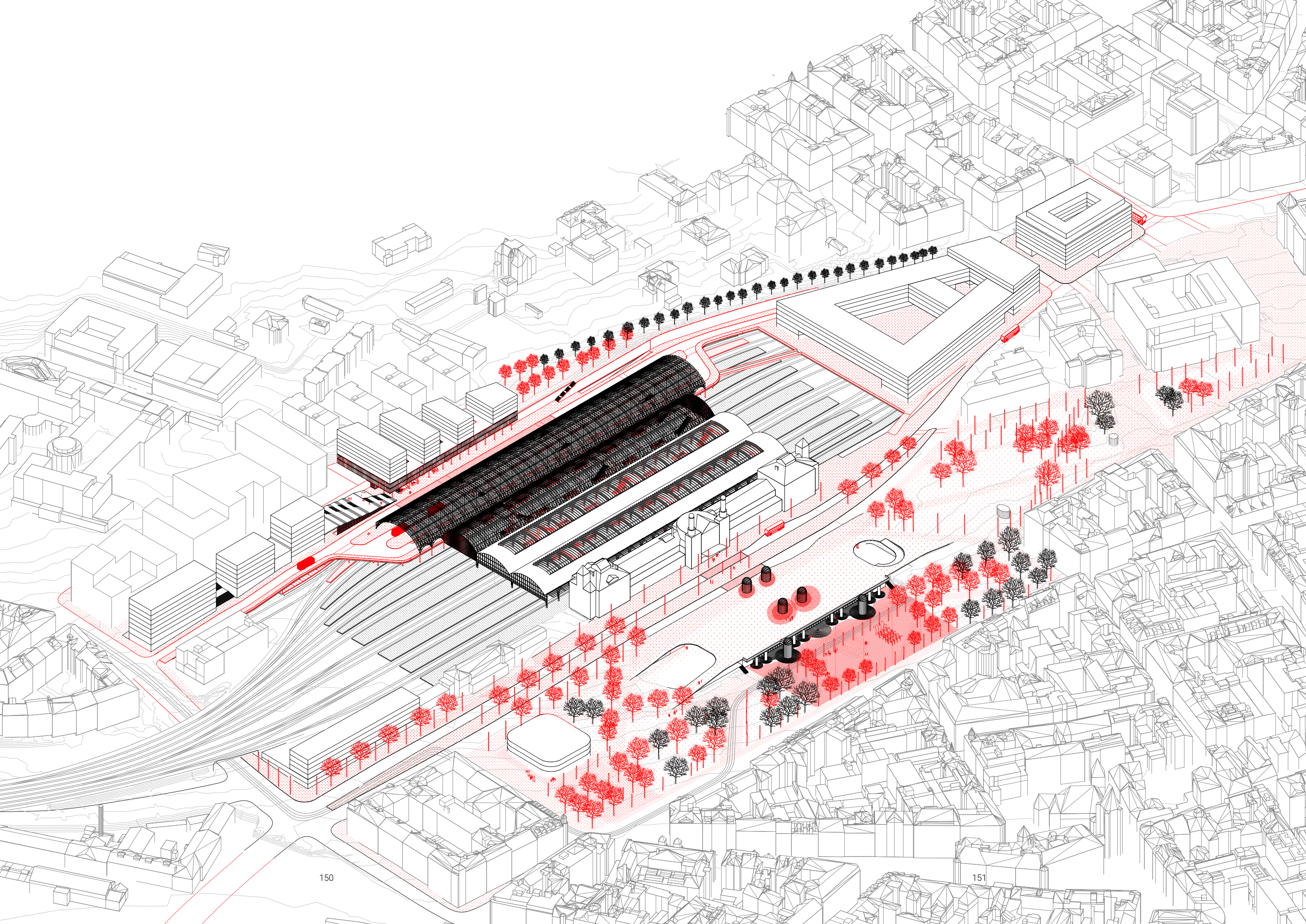
Výstup ze severního podchodu ústí do prostoru krytého administrativní budovou. Na tento čekací prostor nové části nádraží navazují na schodiště vedoucí na Žižkov. Schodiště s pobytovými schody nabízí pohledy na druhou tvář nádraží.

TERÉNNÍ SCHODIŠTĚ DO ŠPANĚLSKÉ

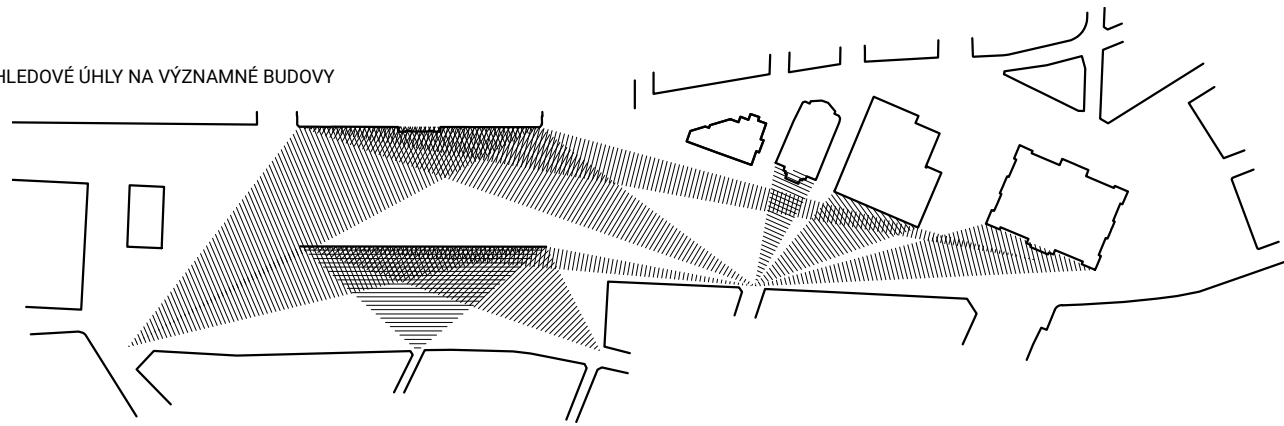
Na konci administrativní budovy je umožněn přístup na nádraží terénním schodištěm a rampou vedoucí do Španělské ulice.

PLATFORMA

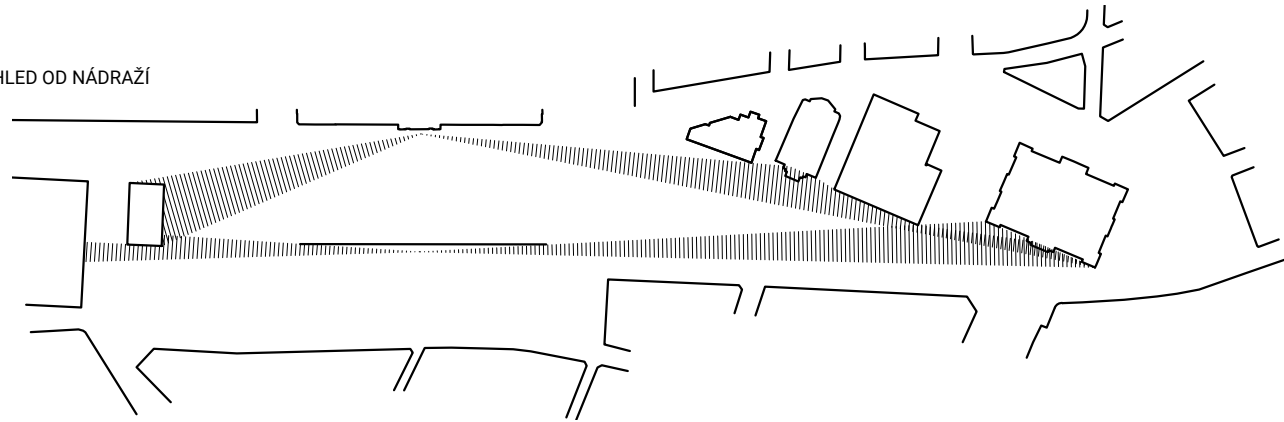
Zastřešení kolejiště na jižním zhlavím nabízí vznik prostoru věnovaného pouze chodcům, cestujícím, turistům a návštěvníkům. Odměřená vzdálenost od nádražní budovy umožňuje výhledy na dění na nástupištích jako na nábřeží při pohledu na řeku.



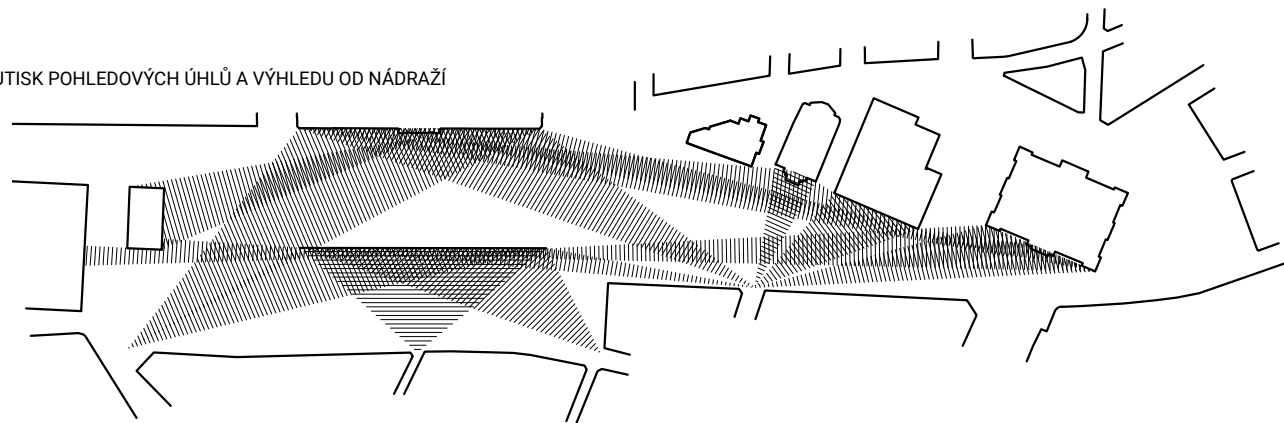
POHLEDOVÉ ÚHLY NA VÝZNAMNÉ BUDOVY



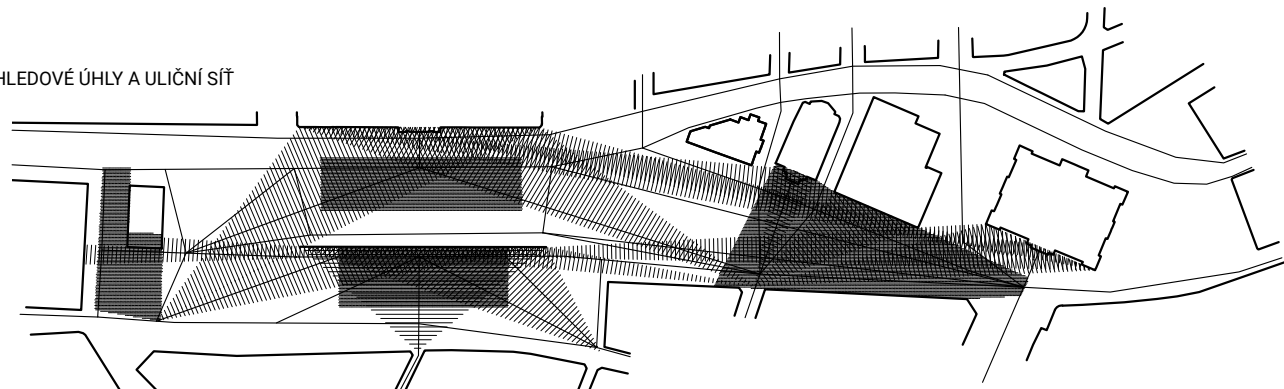
VÝHLED OD NÁDRAŽÍ



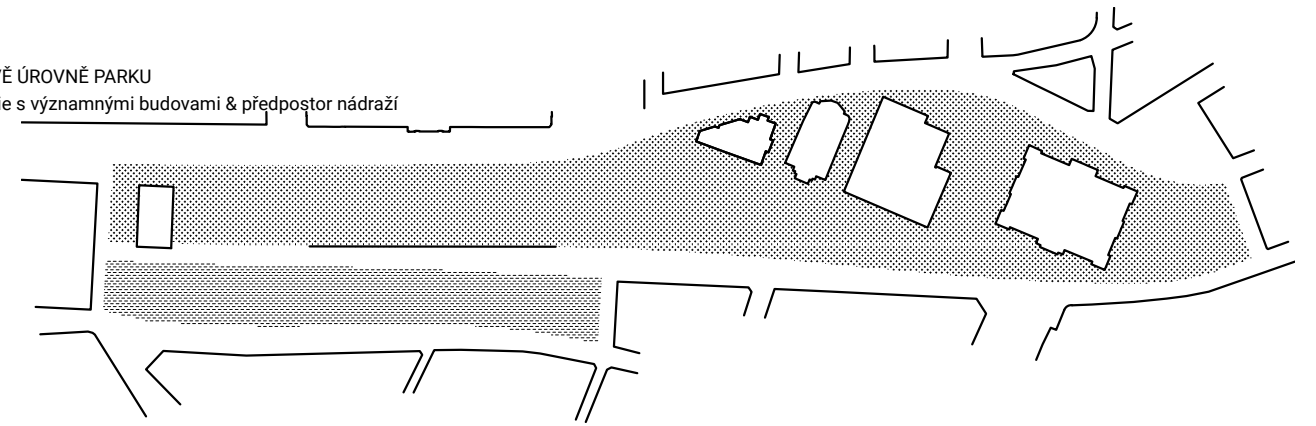
SOUTISK POHLEDOVÝCH ÚHLŮ A VÝHLEDU OD NÁDRAŽÍ



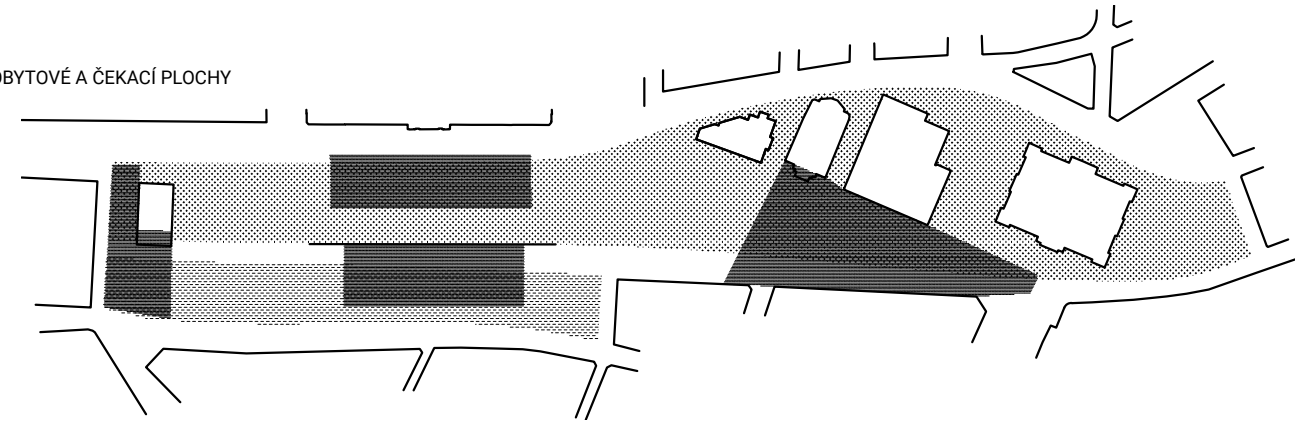
POHLEDOVÉ ÚHLY A ULIČNÍ SÍŤ



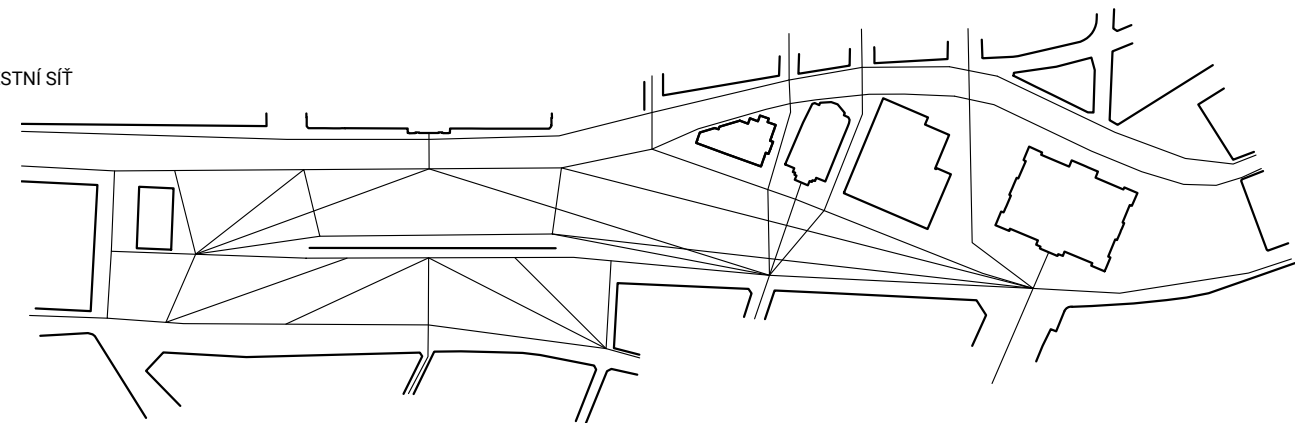
DVĚ ÚROVNĚ PARKU
linie s významnými budovami & předpostor nádraží



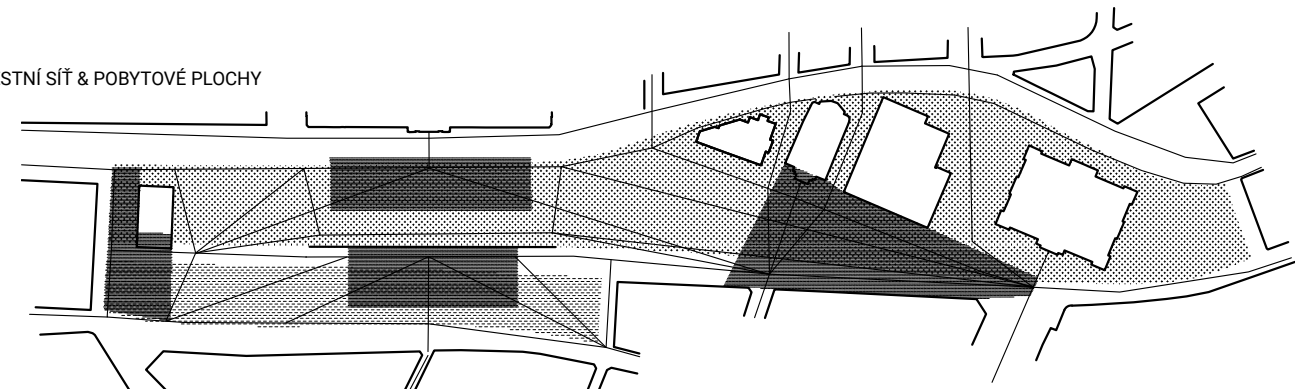
POBYTOVÉ A ČEKACÍ PLOCHY



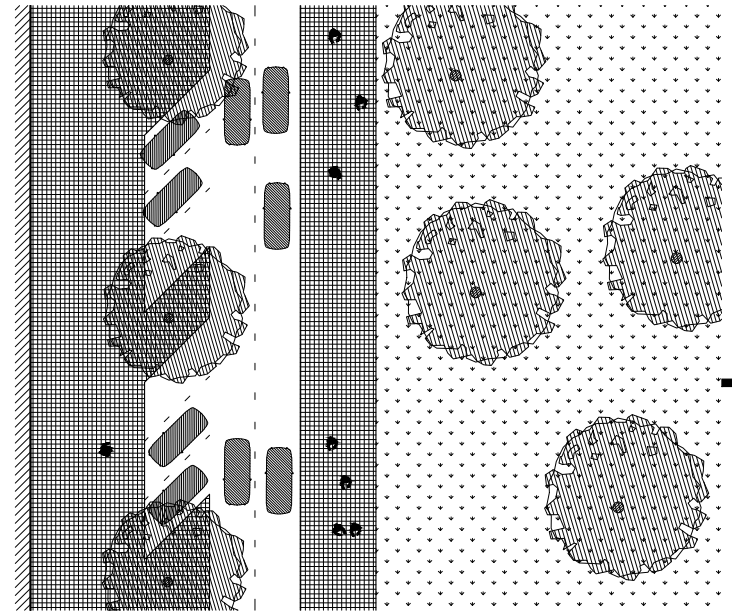
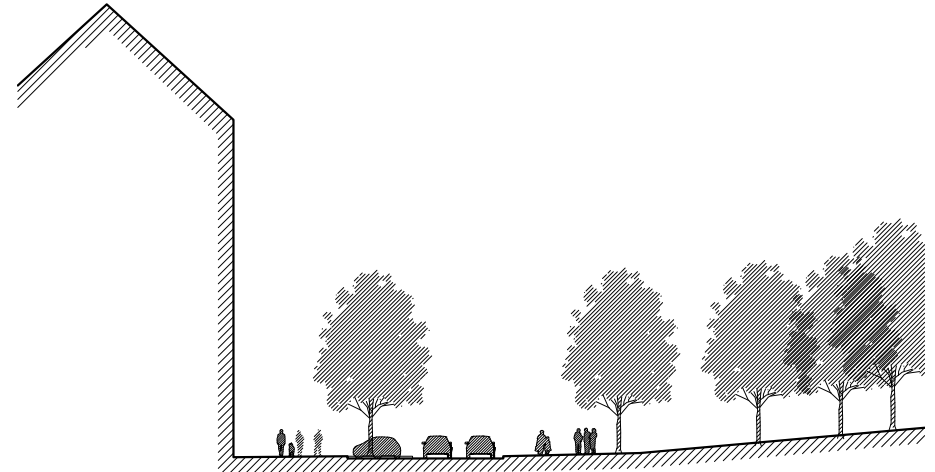
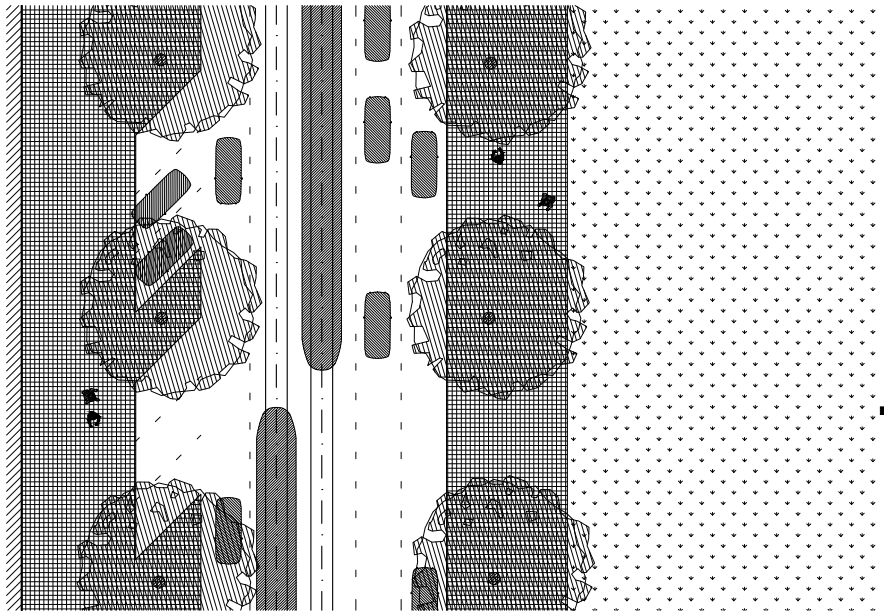
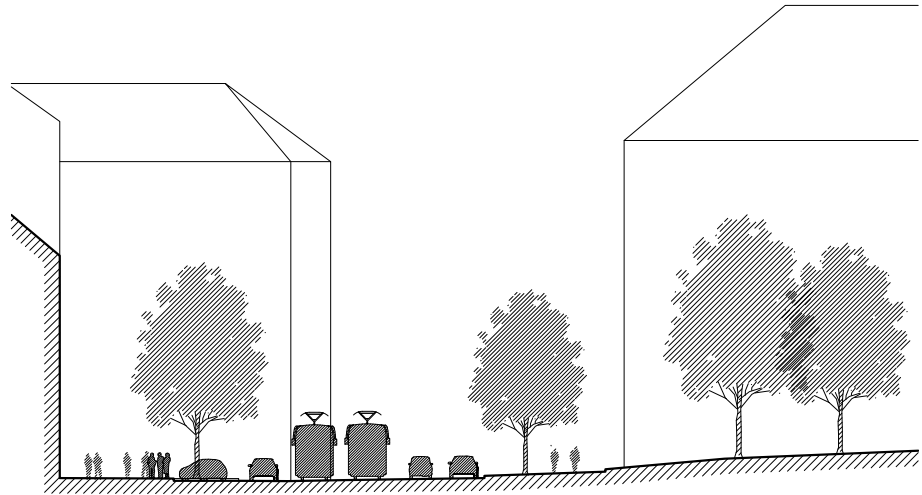
CESTNÍ SÍŤ

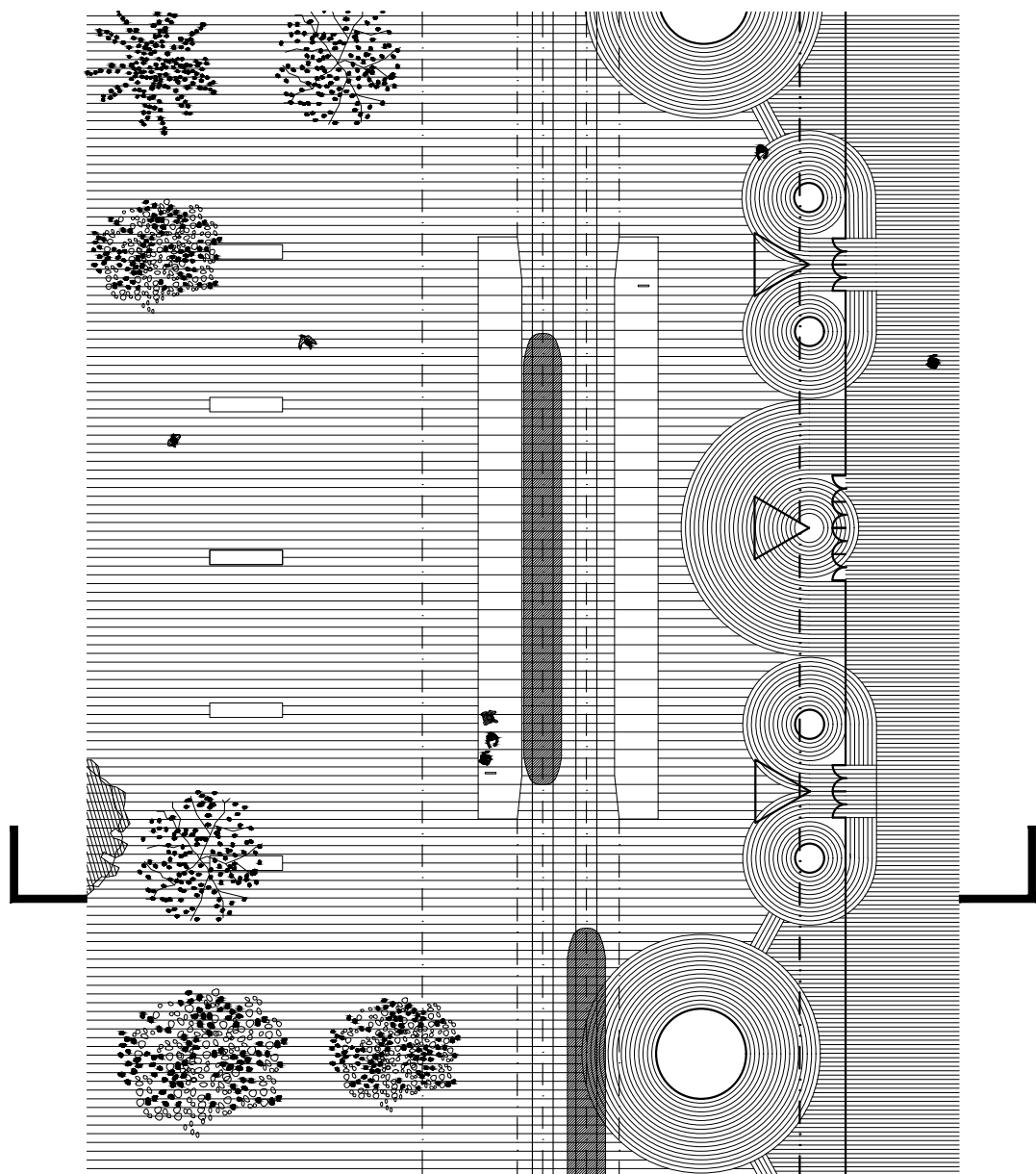
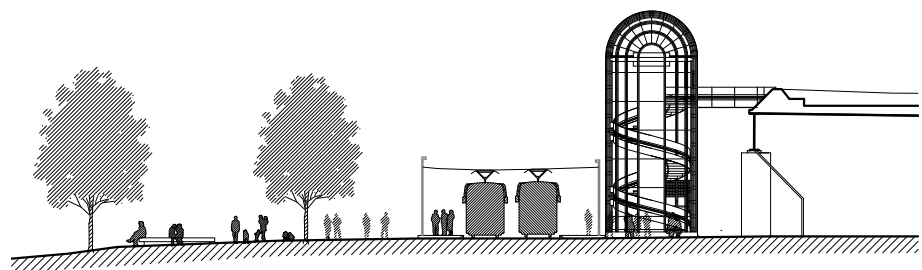


CESTNÍ SÍŤ & POBYTOVÉ PLOCHY

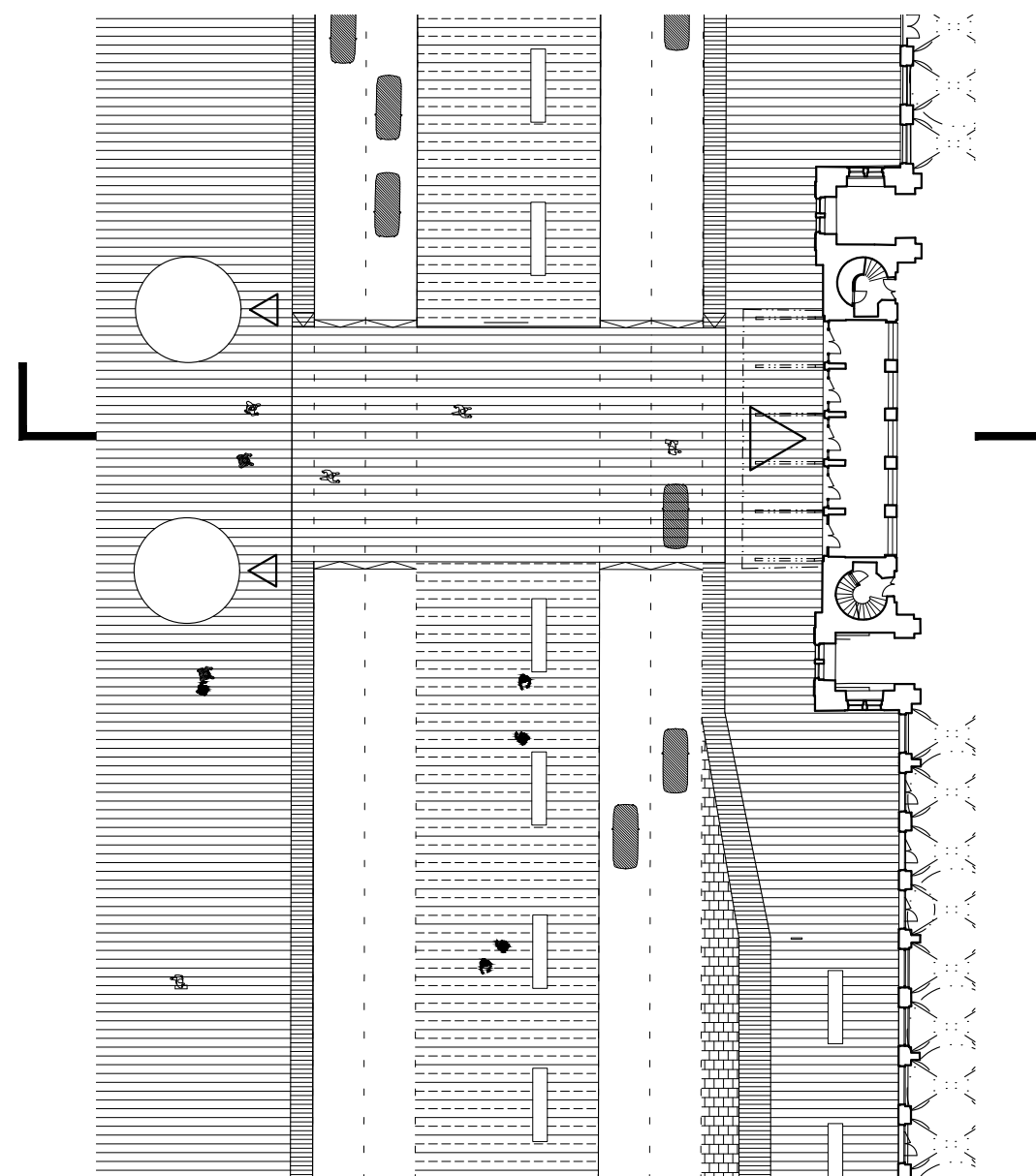
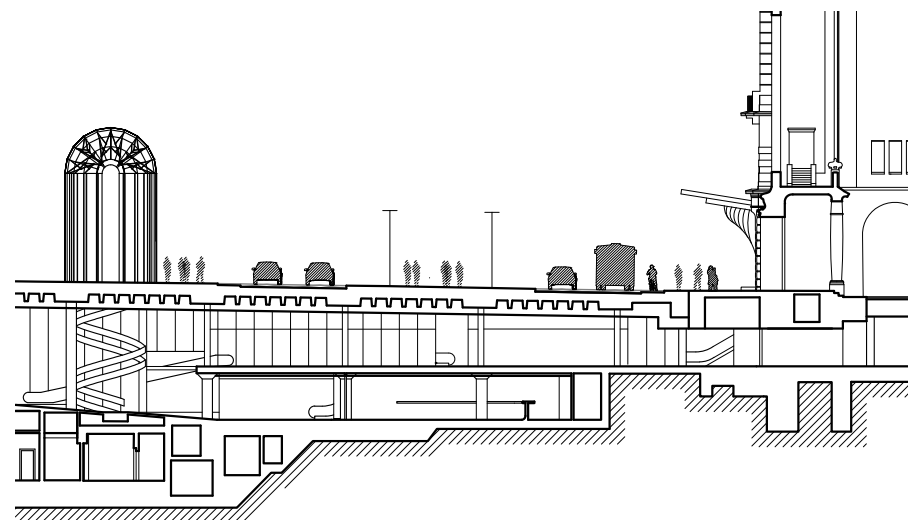




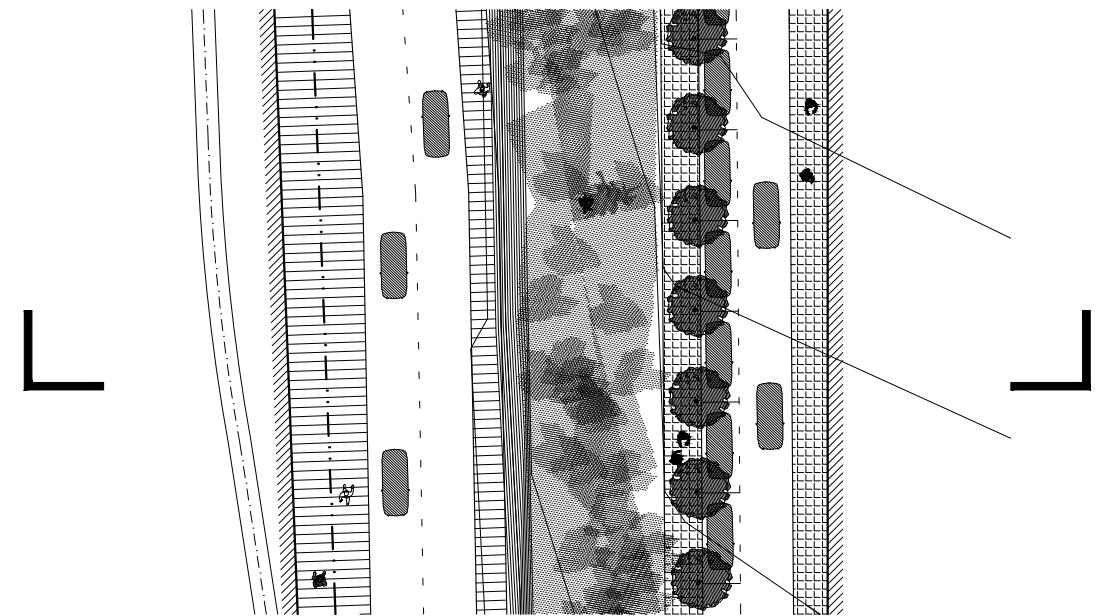
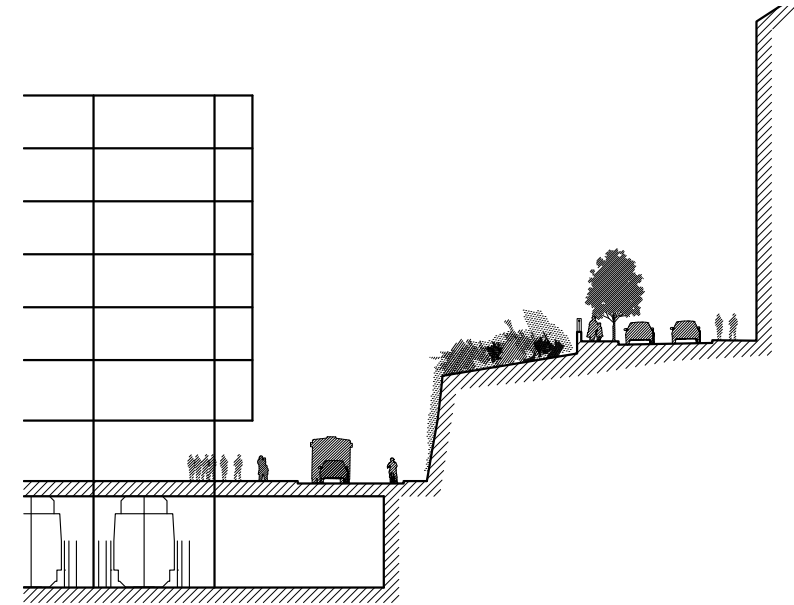
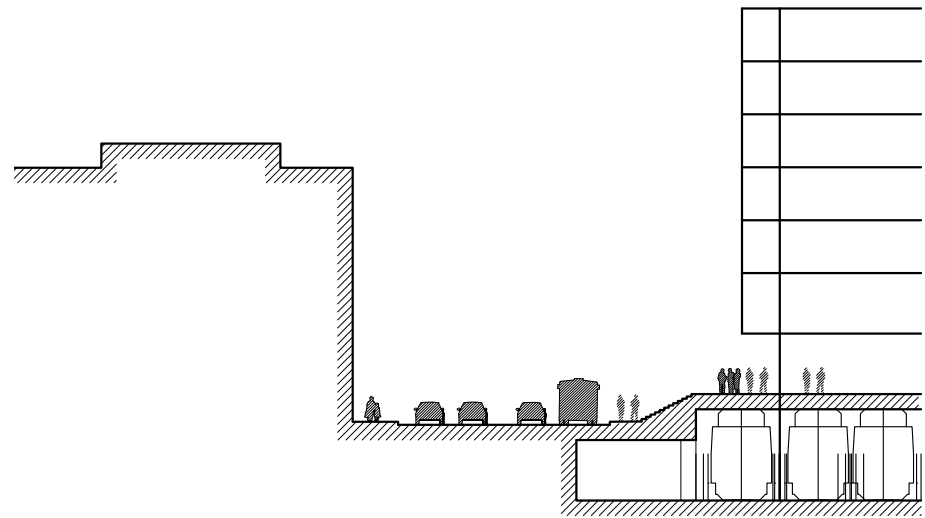


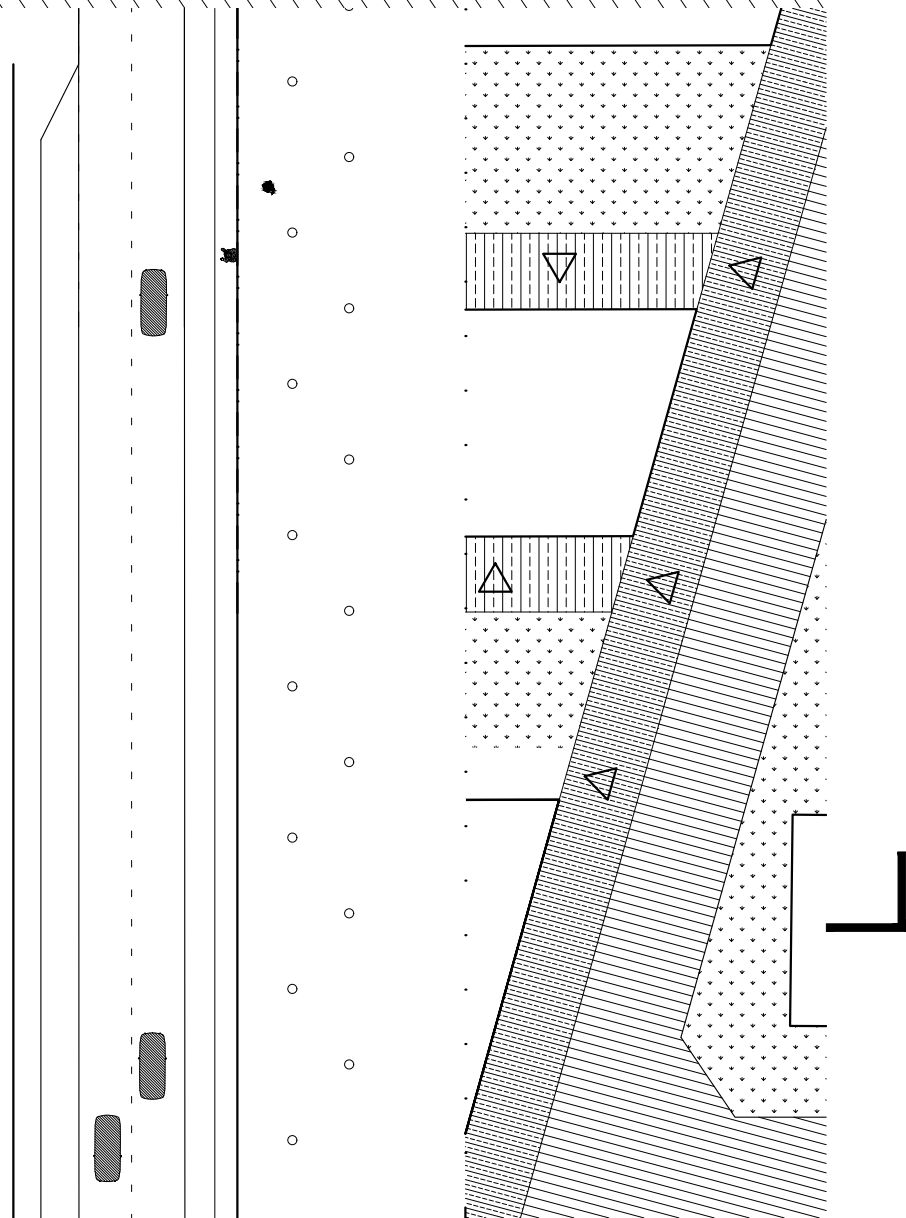
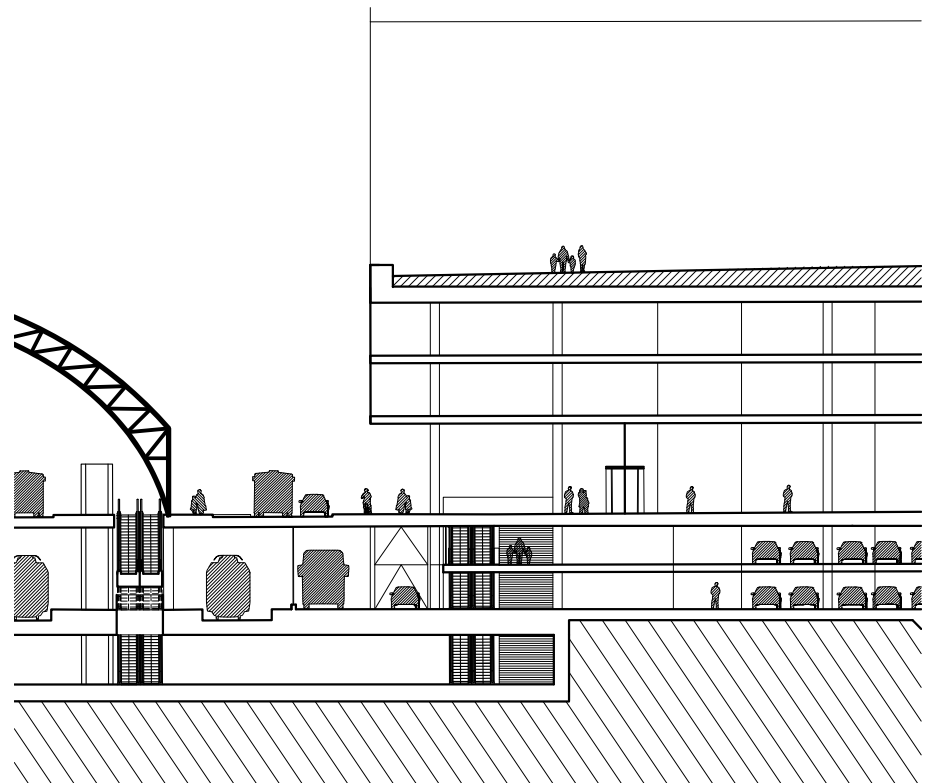


PŘED VELKOPROSTOROVOU HALOU



PŘED FANTOVOU BUDOVOU





ZA NÁDRAŽÍM

PRAHA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

ŘEŠENÍ OKRAJE HISTORICKÉ BUDOVY

Ambice minimálně zasahovat do stávajících konstrukcí je hlavním z konceptů návrhu, omezuje se pouze na drobné zásahy do okrajů haly ze 70. let. Zde dochází k obnově dlažby, která je specifickým znakem nádraží. Druhou úpravou je nahrazení stanoviště taxi prostorem k úschově a pronájmu kol.

KOLEJIŠTĚ & NÁSTUPIŠTĚ

V úrovni kolejí projekt prověřuje umístění nového 8. nástupiště, které je ze strany města vyžadováno. Toto nástupiště je v této podobě napojeno pouze na vinohradské tunely ze směru od Nuslí, ale v nejbližších letech bude nutné rekonstruovat právě zhlaví u tunelů, a to by mohlo otevřít možnost pro různé jiné varianty napojení a mohlo by se ukázat výhodné.

Na toto 8. nástupiště navazují nové části podchodů a severní podchod je prodloužen až do středu parkovacího domu, kudy vede i výstup na povrch v úrovni 2NP.

PARKOVACÍ DŮM

Umístění parkingu v blízkosti nádraží je potřebné a v tomto teréním zlomu výhodný. Parking v 1NP zahrnuje i 12 míst pro odstav autobusů. Ten se nachází v převýšené části parkovacího domu s průjezdným modelem. Umožňuje tak odjezd autobusu přímo z nádraží do úrovně vlaků, kde jsou odstavná stání a při odjezdu z těchto stání se autobus opět rampou dostane před nádraží a nezatěžuje okolí zbytečným popojžděním autobusů v okolí.

V parkovacím domě je dále vloženo patro mezaninu, tak aby došlo k efektivnímu využití jinde převýšeného prostoru.

AUTOBUS

Autobusové nádraží, spolu s můstkem dotváří propojení nádraží s Fantovou budovou, které vrací význam. Jeho centrální nástupiště se nachází přímo nad 7. nástupištěm. Navrzení průjezdného modelu autobusového nádraží s rovnoběžnými stáními a nástupištěm uprostřed umožňuje lepší efektivitu průjezdů autobusů a díky tomu může snížit počet nástupišť potřebných pro provoz terminálu.

Všechny horizontální prvky v 2NP nad kolejími jsou umístěny 7 metrů nad úrovní kolejí, tak aby splňovaly průjezdný profil vlaků.

Použití organizace objezdného nádraží umožnilo posunout autobusové nádraží více do hloubky kolejí a uvolnilo tak prostor pro možnou další zástavbu území u paty terénu od Žižkova. Zároveň usnadňuje napojení vertikálních komunikací jak eskalátorů, tak tak výtahů vedoucích z podchodu přes každé vlakové nástupiště až na úroveň nově navržených můstků a autobusové nástupiště.

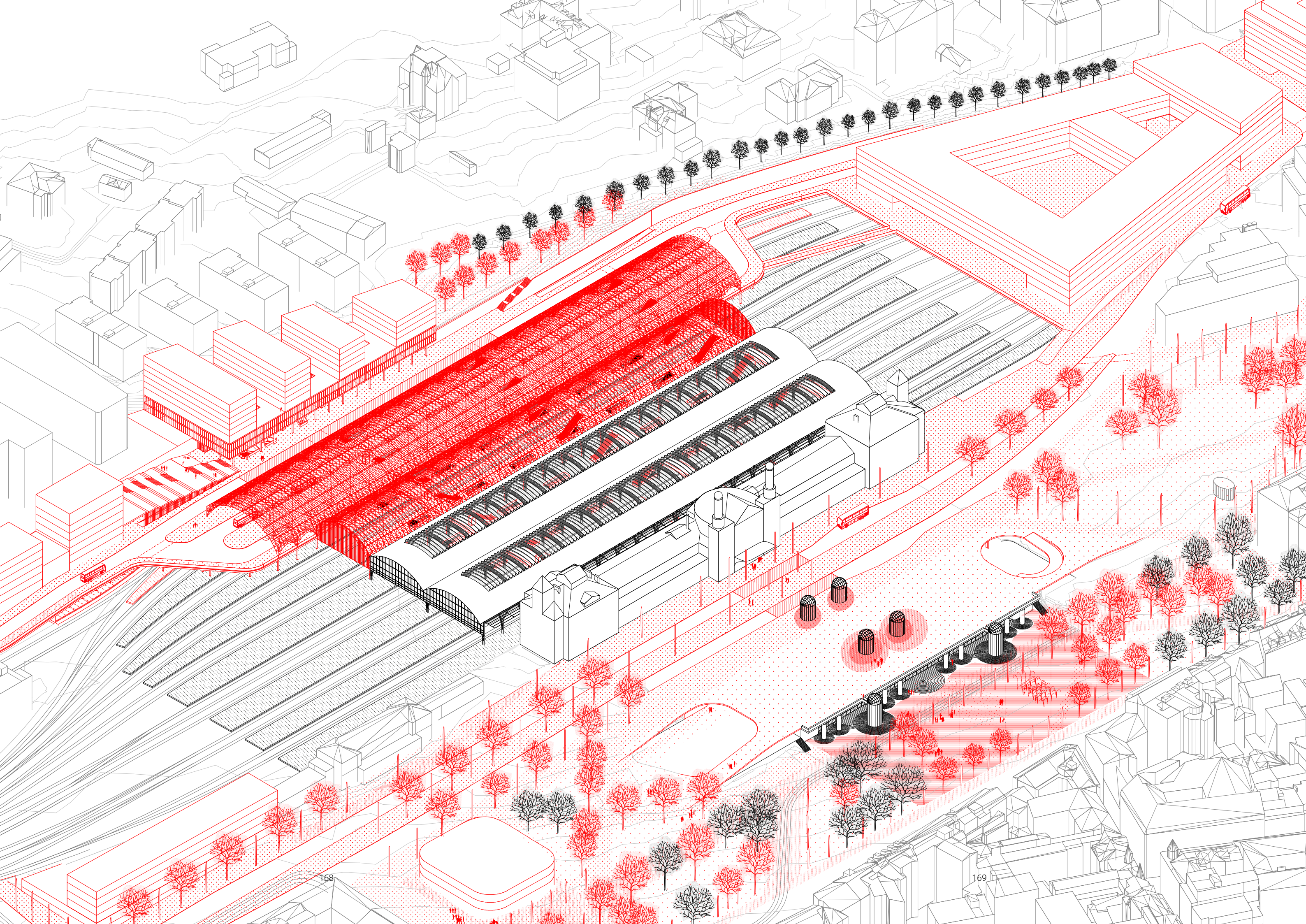
MŮSTKY

Nové autobusové nádraží propojují nejen podchody ale nově i můstky, které protínají i původní konstrukci zastřešení nádraží. Jsou tři stejně jako podchody na které navazují. Jižní a centrální můstek jsou napojeny eskalátory oproti tomu severní můstek je napojen eskalátory i výtahy, které tento můstek vynášejí.

Polohy těchto tří můstků jsou vychází z pozic původních výstupů z podchodů, tak aby co nejefektivněji využili plochu nástupiště. Již zmiňovaný severní můstek vychází z pozice výtahu, které jsou pouze prodlouženy o patro výše.

ČEKACÍ HALA PARTER A ADMINISTRATIVA

Hala nacházející se naproti autobusovému terminálu, nemá za cíl primárně konkurovat halám stávajícím, jde o jeden ze způsobů jak přitáhnout město k nádraží i ze strany Vinohrad a Žižkova, skrze živý obchodní parter. Jako přidanou hodnotu vytváří možnost koupě jízdenky a čekání na spoj.



**5NP +
BYTOVÉ DOMY**

**4NP & 3NP
ADMINISTRATIVNÍ BUDOVA**

zázemí autobusového nádraží
případné dělení prostorů a další pronájem

NOVÉ ZASTŘEŠENÍ NÁDRAŽÍ

navázání na původní historickou konstrukci
příhradovou klenbou, která díky četnosti prvků
zajišťuje dostatečnou tuhost a umožňuje užití
tenkých profilů

svou absencí hierarchie se odlišuje od původní
ocelové nýtované vazníkové obloukové konstrukce

**2NP
OBCHODNÍ PARTER & PRODEJ VSTUPENEK**

obchodní parter, plocha k pronájmu
prodej vstupenek
info
uzavřený čekací hala
krytý čekací prostor
výstup ze severního podchodu
pobytové schody
ná vaznost směrem na Žižkov

**MEZANIN
PARKOVACÍ DŮM**

parkování pro bytové domy
parkování zázemí pro administrativu
parkování pro obsluhu nádraží
přímá vazba na severní podchod

**1NP
PARKOVACÍ DŮM**

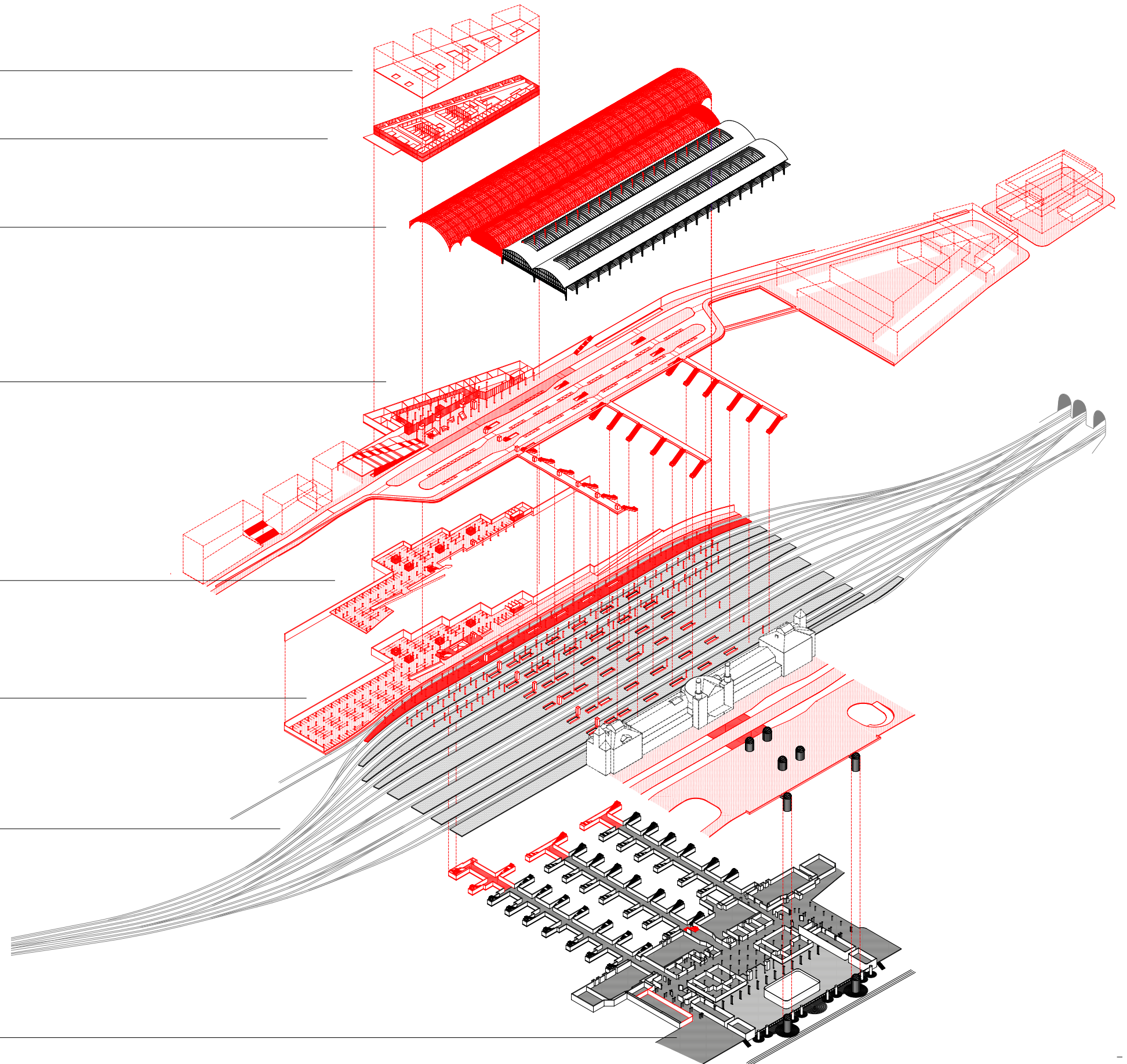
parkování pro bytové domy
parkování pro administrativu
parkování pro obsluhu nádraží
přímá vazba na severní podchod
12 odstavných stání pro autobusy

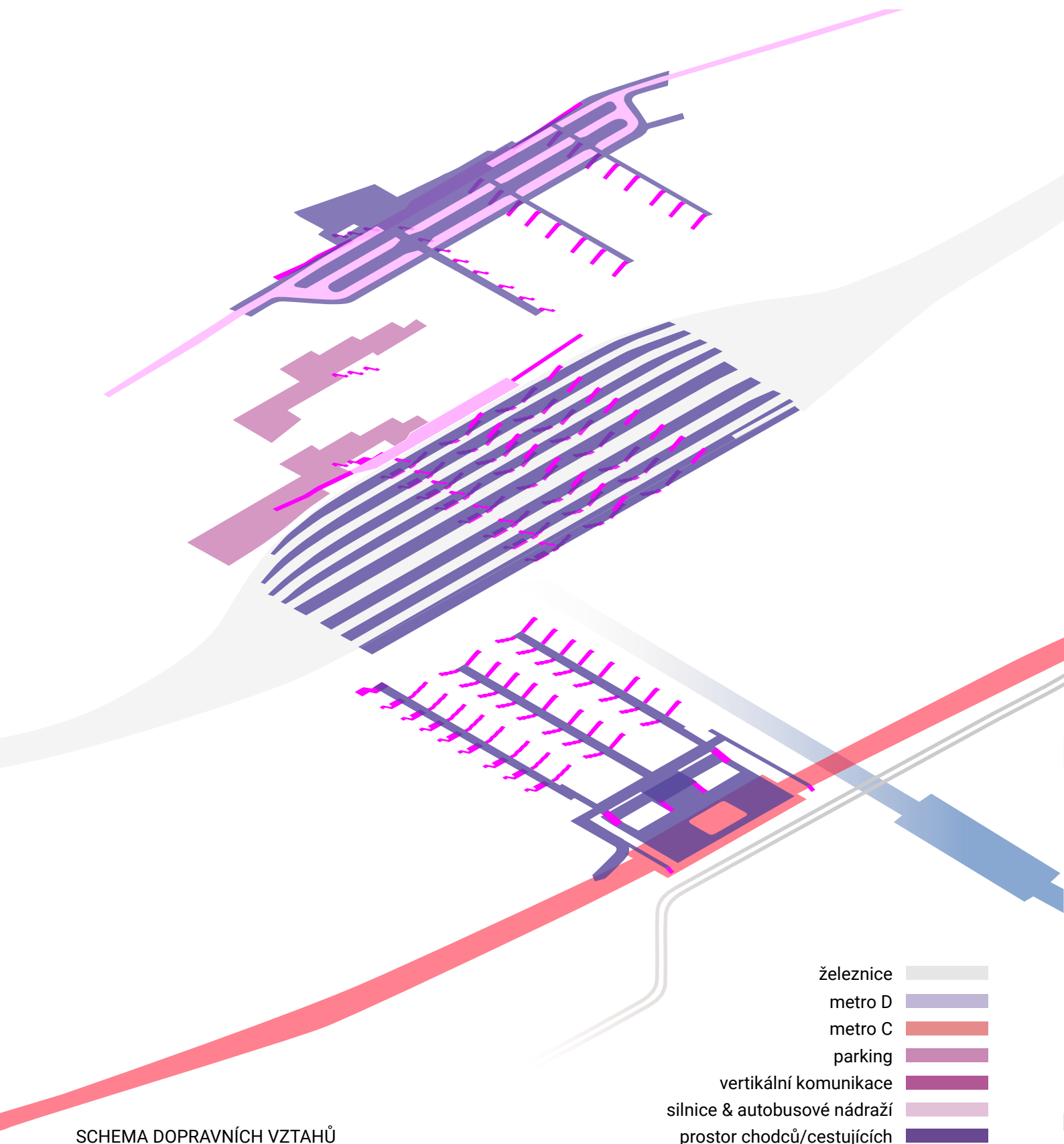
**1NP
NÁSTUPIŠTĚ & KOLEJIŠTĚ & FANTOVA BUDOVA**

7 původních nástupišť
8. nové nástupiště
nástupiště 7. 6. 5. projde rekonstrukcí
spolu s přílehlými kolejemi
zachování kolejí pro autotovlak
rušení parkoviště na střeše odbavovací haly
rušení nájezdových ramp pro auta u severního sjezdu a jejich
nahrazení návazností na terén a rampou s návazností na park
revitalizace předprostoru Fantovy budovy na zpevněný veřejný
prostor jako součást Vrchlického sadů

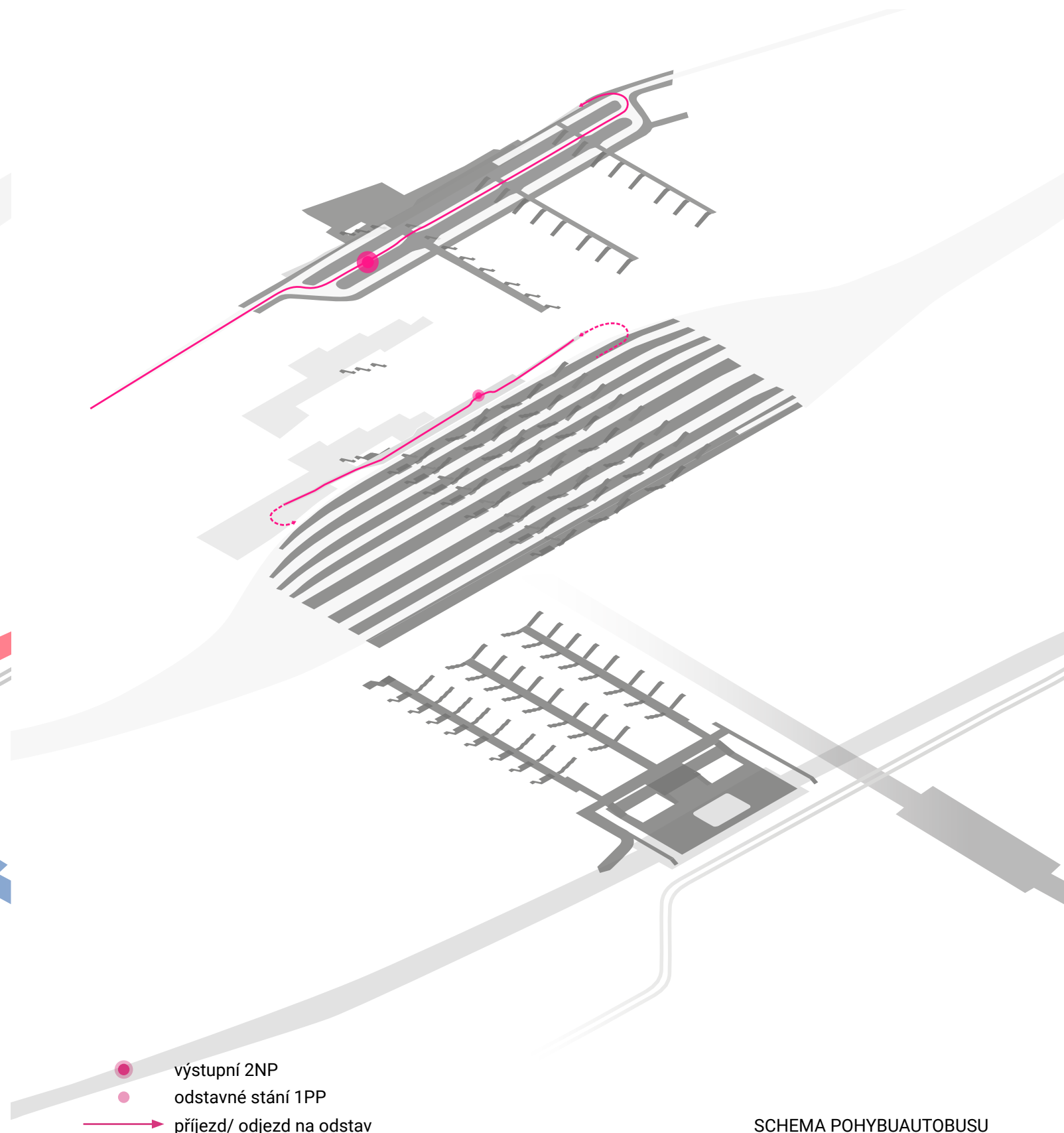
**1PP
PODCHODY A ODBAVOVACÍ HALA**

prodloužení severního podchodu s návazností na Žižkov
prodloužení centrálního a jižního podchodu pod 8. nástupiště
rekonstrukce severního nefunkčního stanoviště pro taxi
přestavba na parkování kol
půjčovnu kol (pronajímatelný prostor)

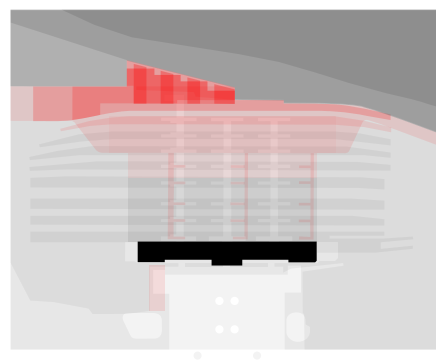
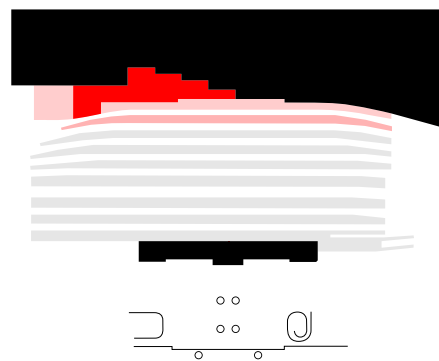




SCHEMA DOPRAVNÍCH VZTAHŮ

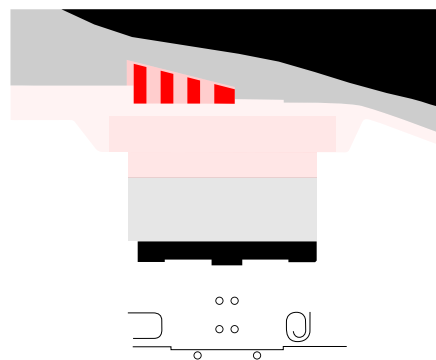
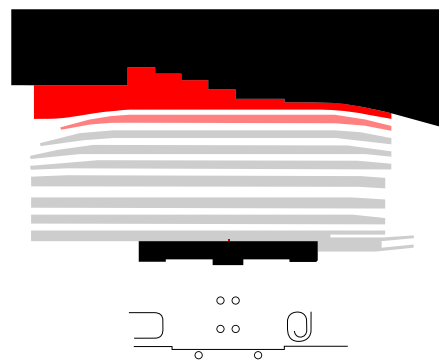


SCHEMA POHYBU AUTOBUSU



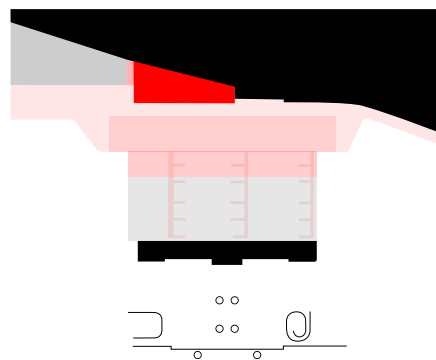
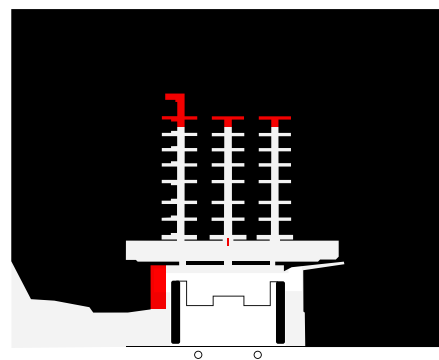
Mezanin
hromadné garáže

soutisk vrstev
stávajících objektů
& nových zásahů



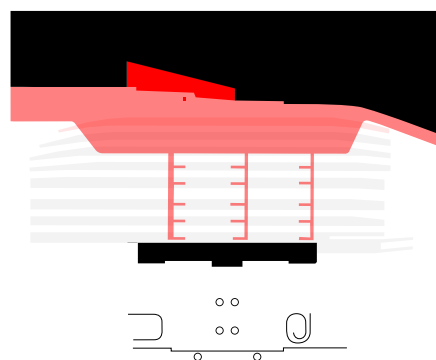
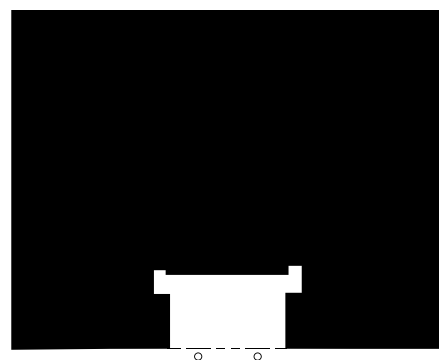
1. nadzemní podlaží
rozšíření o 8. nástupiště
•
hromadné garáže
& 12 odstavných stání pro autobusy

5. nadzemní podlaží
nová bytová zástavba
nad administrativní budovou



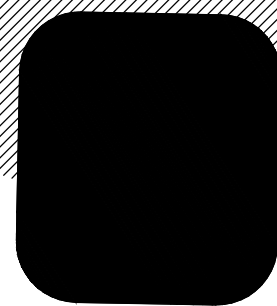
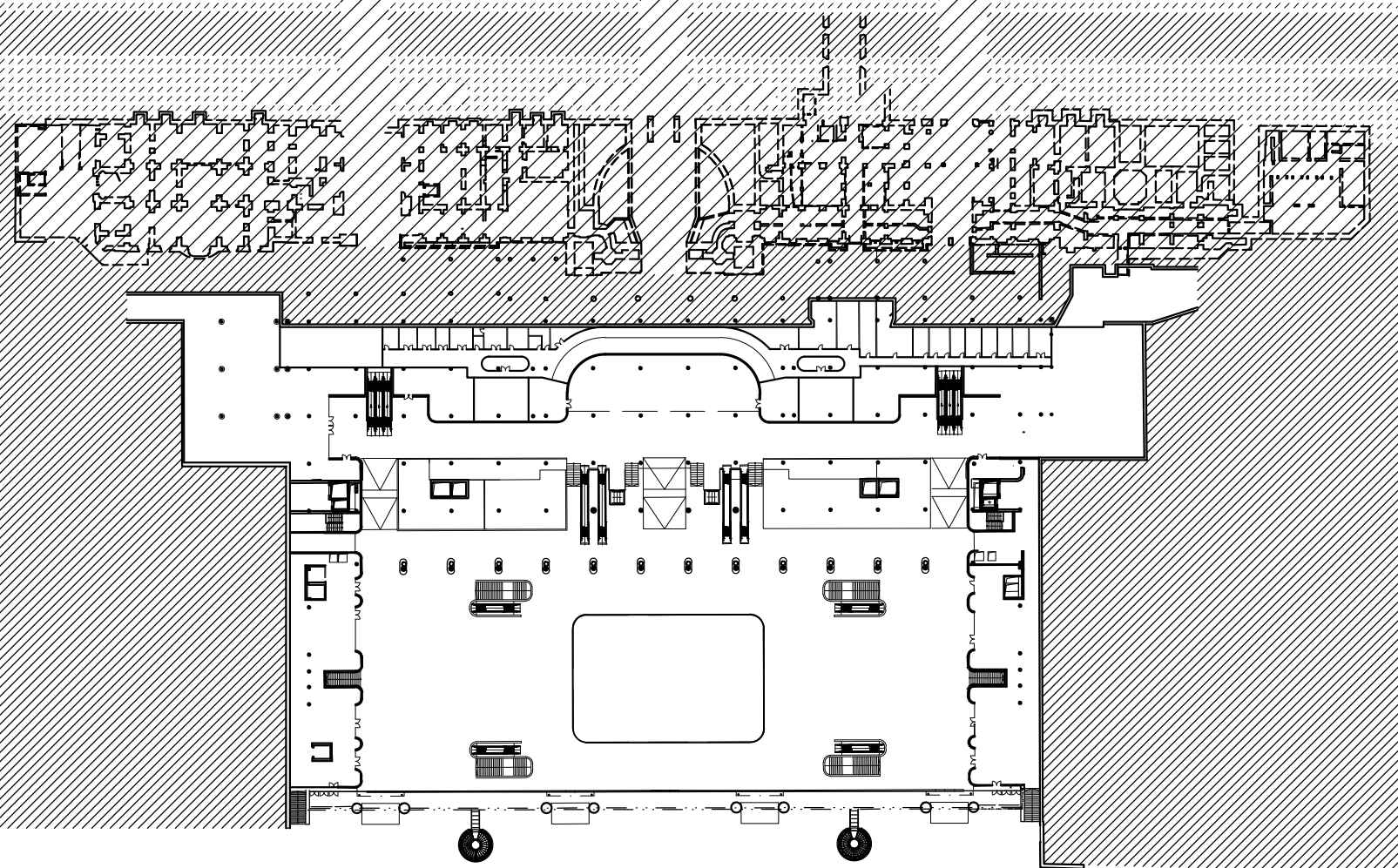
1. podzemní podlaží
prodloužení podchodů
•
eskalátory z podchodu
do Fantovy budovy
•
přeměna stanoviště taxi
na parkování kol

3. nadzemní podlaží
administrativní budova
•
nové zastřešení nádraží



2. podzemní podlaží
úprava Vrchlického sadů
•
tramvajová zastávka
•
rekonstrukce dlažby
•
odstranění úschovny kol
z centrálního vchodu
velkoprostorové haly

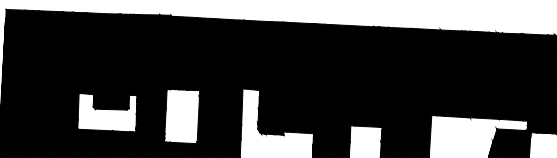
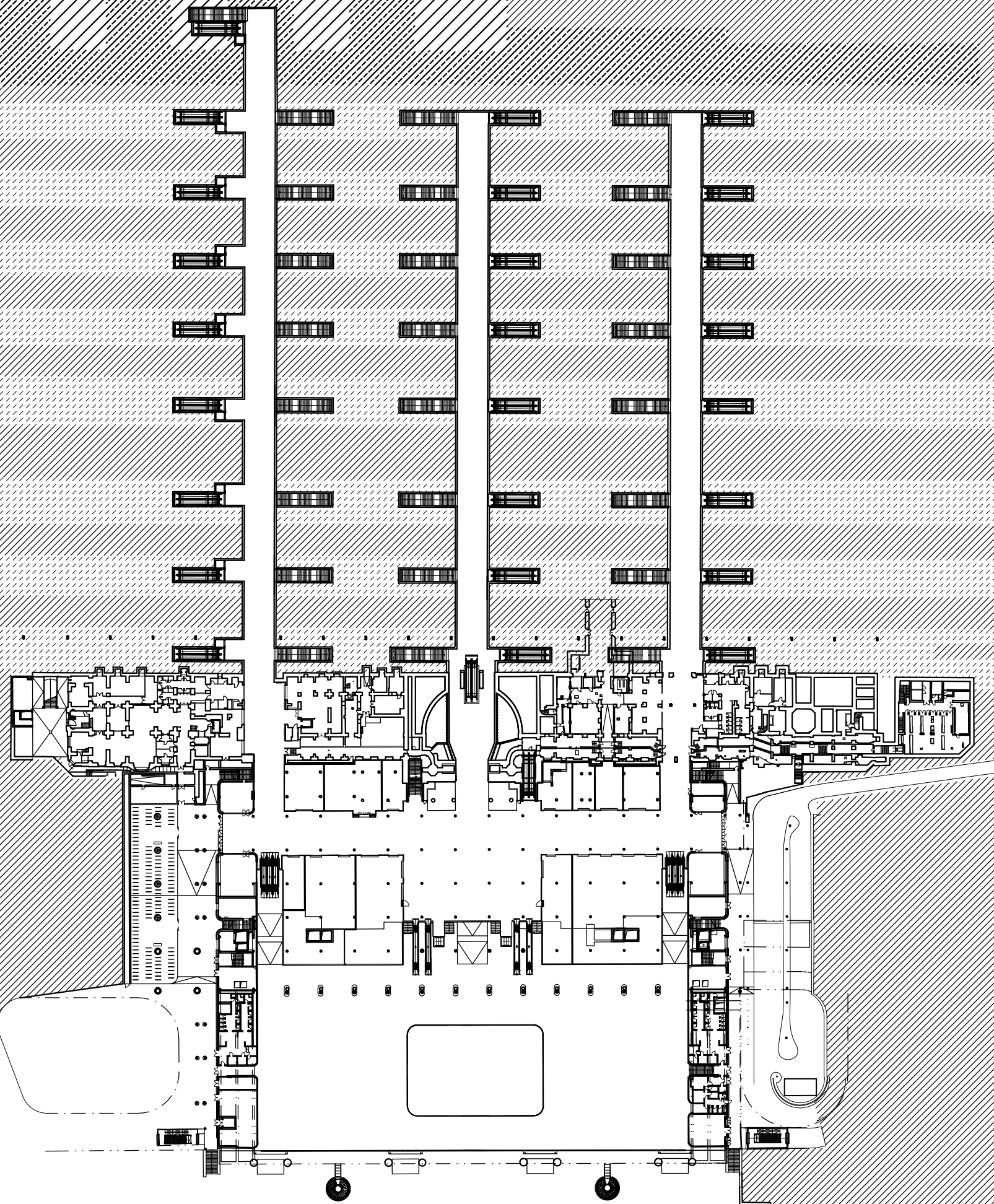
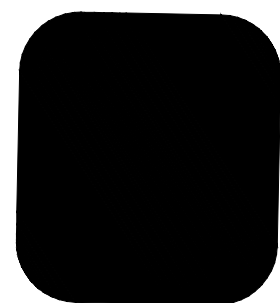
2. nadzemní podlaží
čekací hala & obchody
•
výstup ze severního podchodu
•
autobusového nádraží
•
můstky přes kolejiště

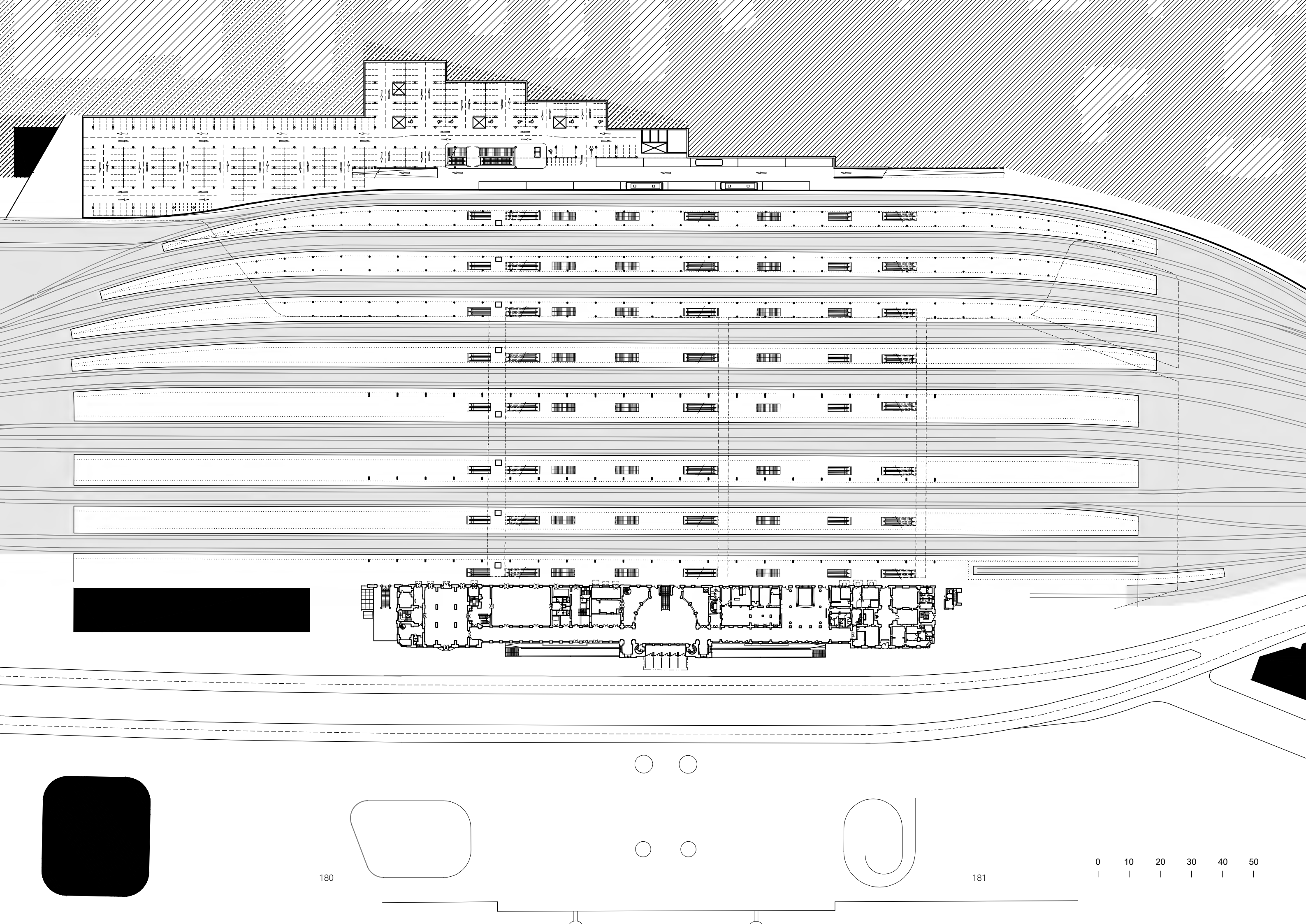


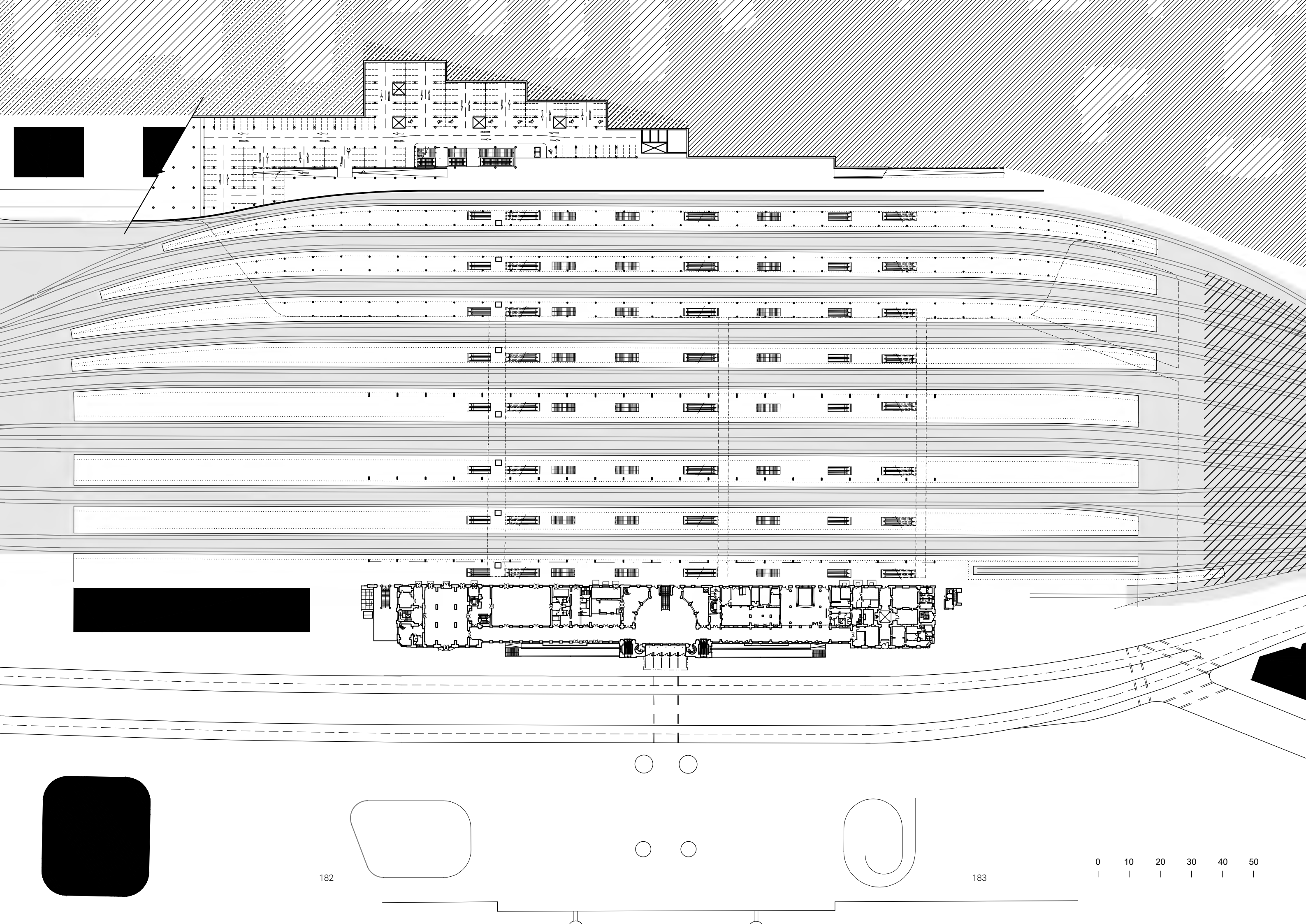
0 10 20 30 40 50
| | | | | |

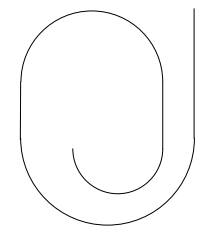
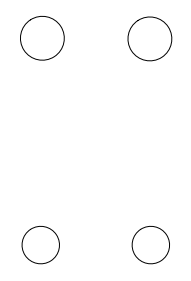
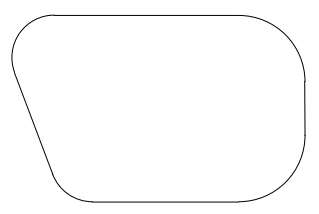
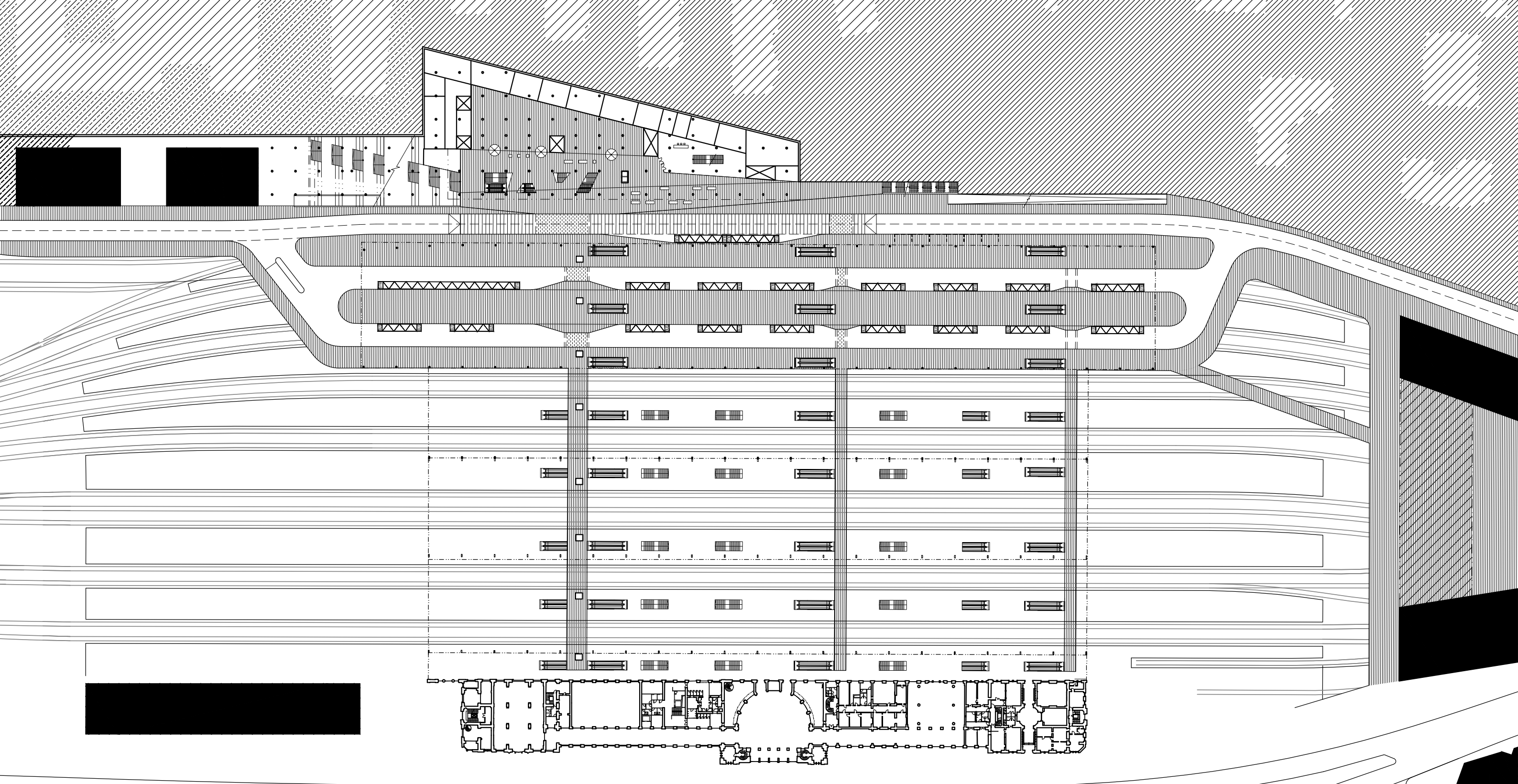


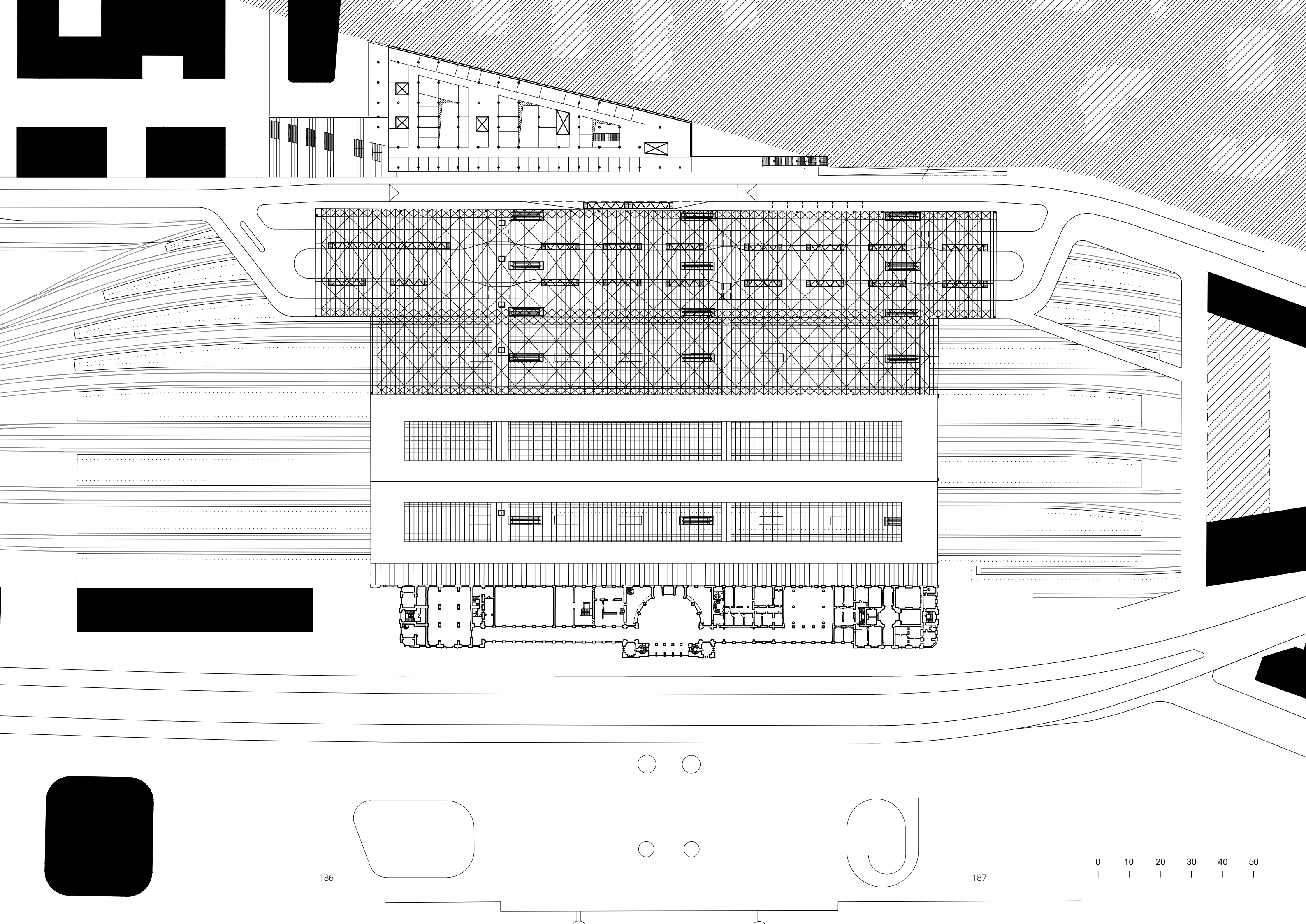
0 10 20 30 40 50
| | | | | |

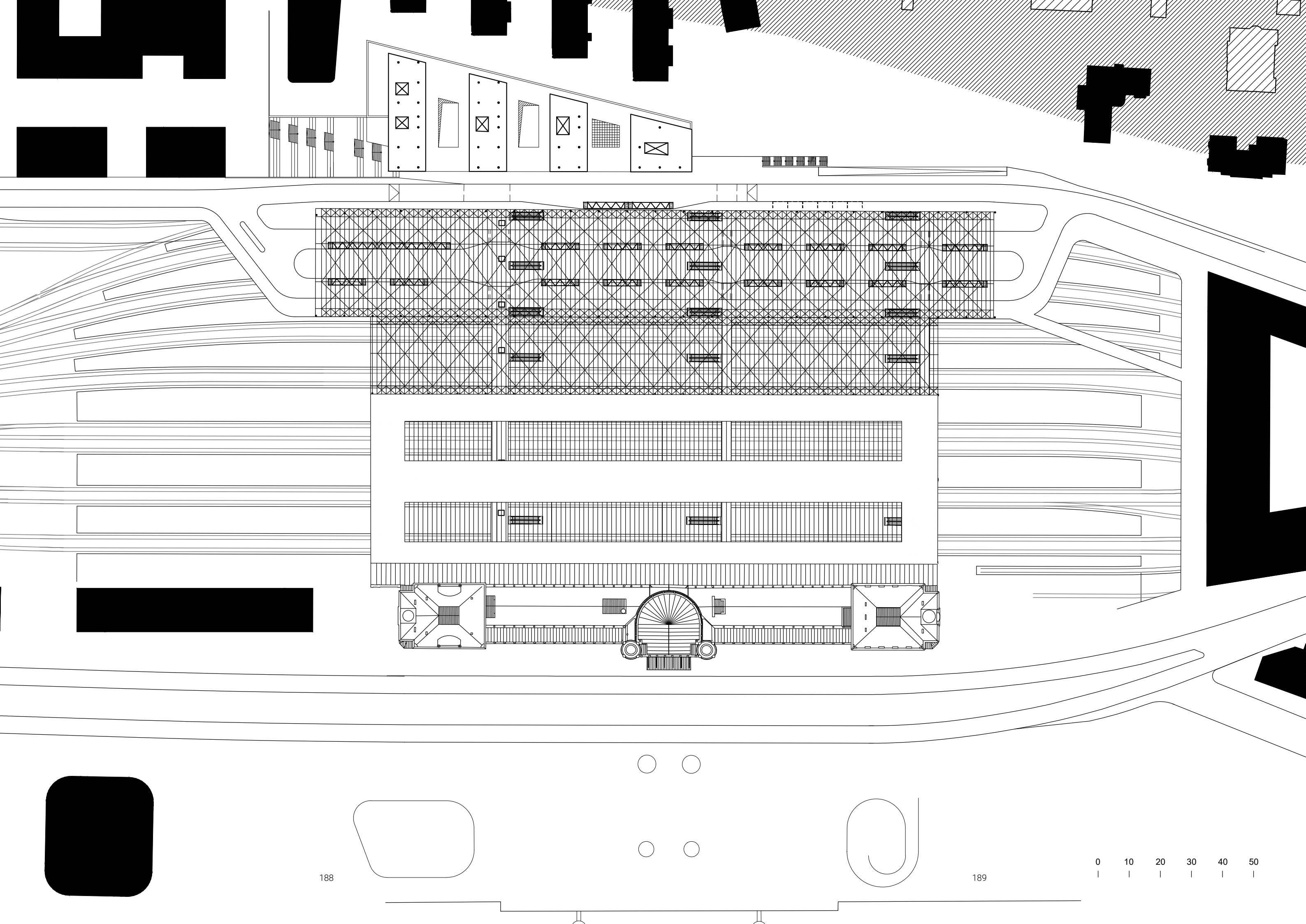


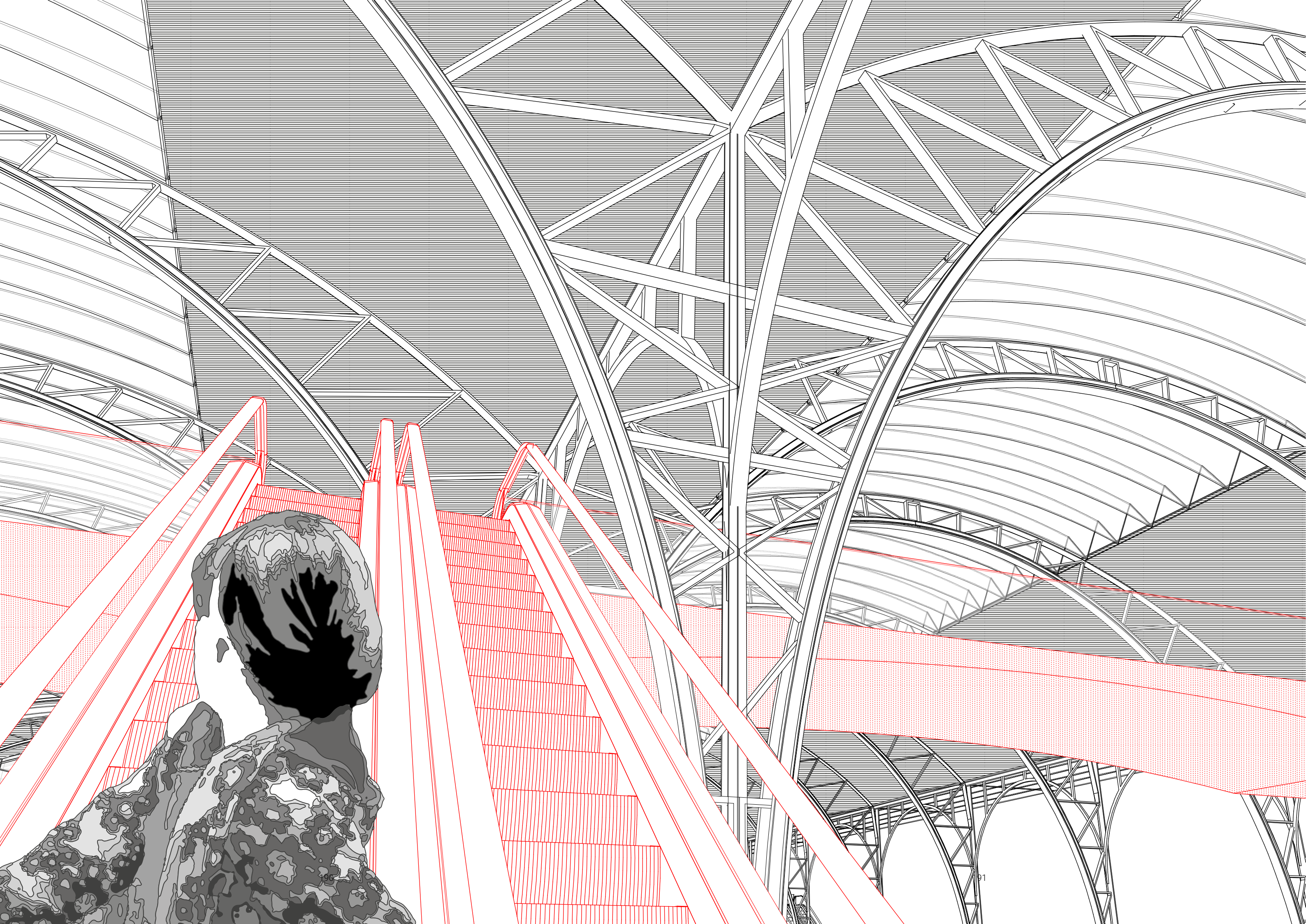


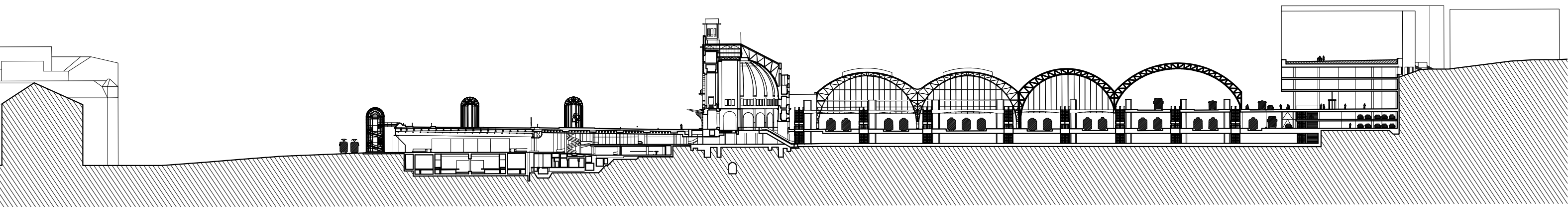




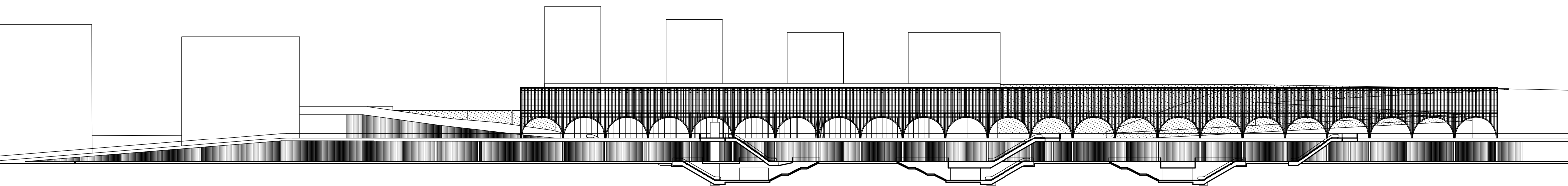
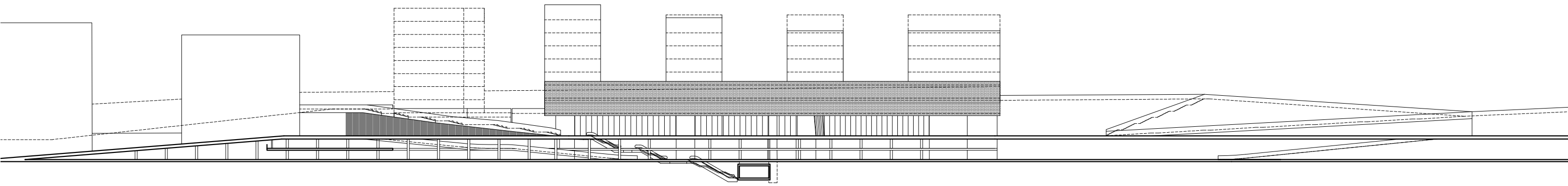


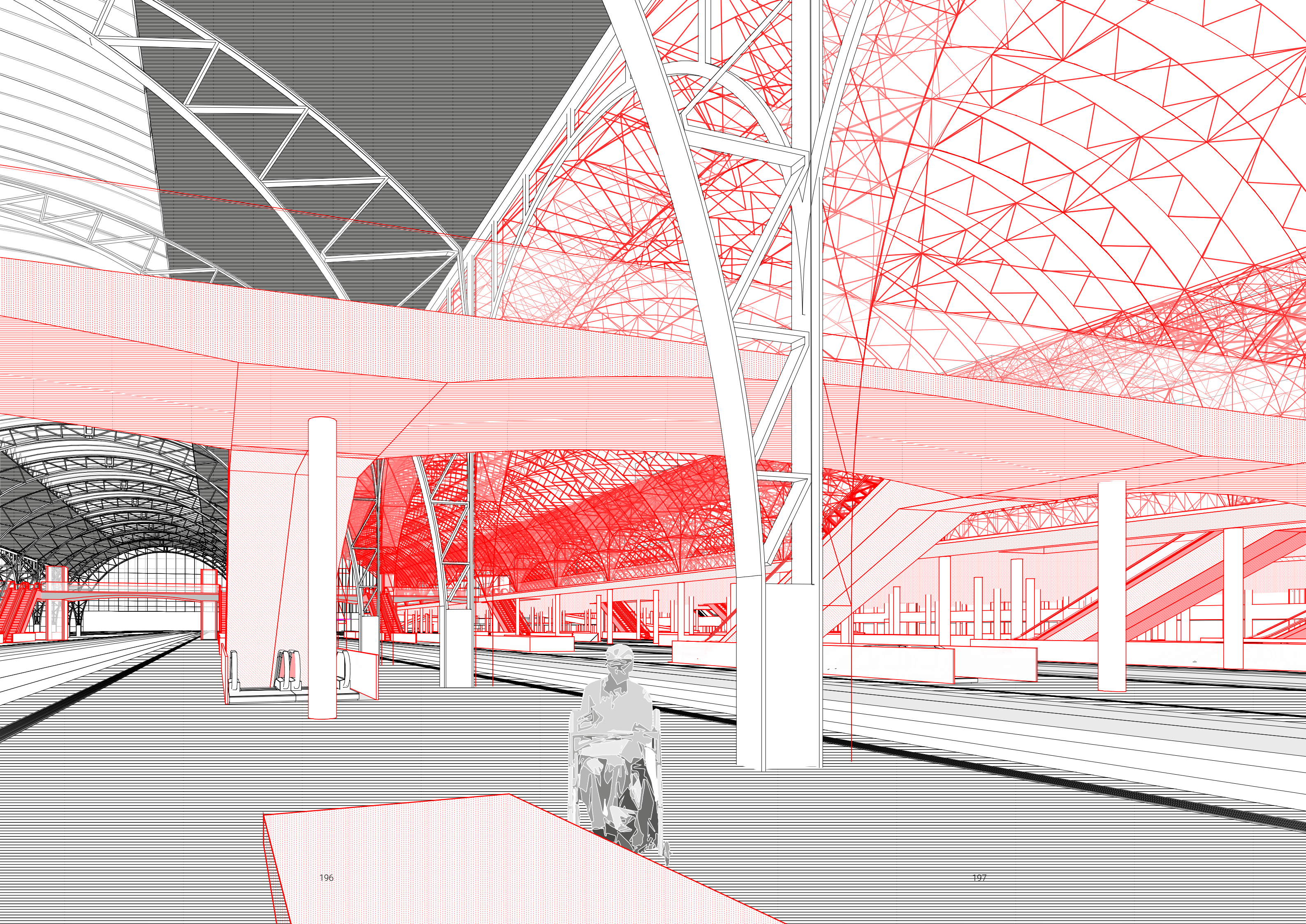






0 10 20 30 40 50
| | | | | |





Klíčovým principem návrhu je citlivé doplnění komplexu Hlavního nádraží, které se ovšem nesnaží o historickou nápodobu, ale reflektují možnosti své doby.

Odlíšnost a přece podobnost

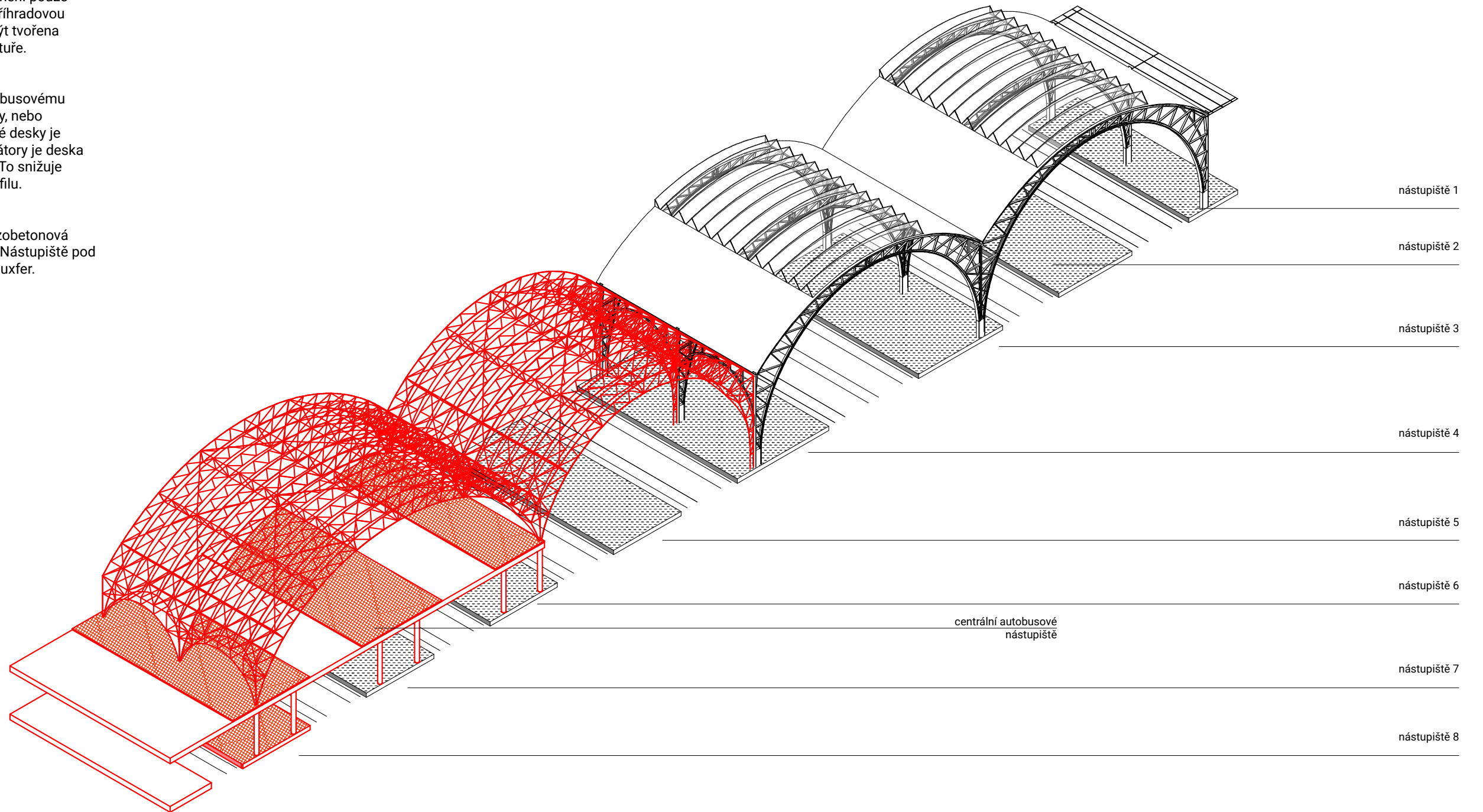
Principem zastřešení je navázání na historickou konstrukci obdobnou formou a tvarem, tak aby došlo k sjednocení prostoru nádraží. Nové zastřešení navazuje na původních 20 traktů a dodržuje jejich geometrii a tu propisuje vlastním způsobem do své tektoniky. Nová konstrukce vychází z geometrie stávajících oblouků. Nikdy by nešlo dosáhnout stejného subtilního efektu, který vnímáme u krajové konstrukce historické, a proto nová struktura není pouze spojenými vazníky, ale zmnožením profilů v příhradovou klenbu zajišťující dostatečnou tuhost může být tvořena tenčími profily a tvoří efekt krajky v celé struktuře.

Klenoucí se můstky

Spojovací můstky vedoucí přes perony k autobusovému nádraží, jsou ze železobetonu a neseny sloupy, nebo nosnými stěnami výtahů. Tvar železobetonové desky je proměnný, nad podporami a při styku s eskalátory je deska vyšší a uprostřed na kolejištích je zase nižší. To snižuje lávku při zachování stejného průjezdného profilu.

Autobus rozkročený nad kolejištěm

Samotný autobusový terminál tvoří také železobetonová deska na sloupech nad vlakovým kolejištěm. Nástupiště pod ním jsou prosvětlena skrz desku díky použití luxfer.





OBRAZOVÉ ZDROJE

ARCHIV HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

CUZK

GEOPORTAL

METROPOLITNÍ PLÁN

PLÁN UDRŽITELNÉ MOBILITY

TITTL, Lukáš a kol. Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice [strategický dokument]. 1. vydání. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2018. ISBN 978-80-87931-84-4 (pdf)

BIBLIOGRAFIE

Architekt: nezávislý čtrnáctideník architektů. Praha: Panorama, 03.1994, 40(5). s. 7. ISSN 0862-7010. Dostupné také z: <https://kramerius-vs.nkp.cz/uuid/uuid:0d3135b0-e51a-11e9-88fd-005056822549>

Architekt: nezávislý čtrnáctideník architektů. Praha: Panorama, 02.1994, 40(4). s. 8. ISSN 0862-7010. Dostupné také z: <https://kramerius-vs.nkp.cz/uuid/uuid:4949e240-e51a-11e9-be7d-005056820560>

Architekt: nezávislý čtrnáctideník architektů. Praha: Panorama, 02.1994, 40(4). s. 12. ISSN 0862-7010. Dostupné také z: <https://kramerius-vs.nkp.cz/uuid/uuid:49797dc0-e51a-11e9-be7d-005056820560>

Architektonický obzor. Praha: Spolek architektů a inženýrů v Království českém, 1902-1918. ISSN 1803-3350. Dostupné také z: <https://kramerius-vs.nkp.cz/uuid/uuid:093c5230-b085-11dd-921c-000d606f5dc6>

Architektonický obzor. Praha: Spolek architektů a inženýrů v Království českém, 1.9.1909, 8(9). s. 43. ISSN 1803-3350. Dostupné také z: <https://kramerius-vs.nkp.cz/uuid/uuid:8c47c110-1e15-11e9-90cf-5ef3fc9bb22f>

Architektura ČSR. Praha: Klub Architektů, 1973(10). ISSN 0300-5305.

BEČKOVÁ, Kateřina. Nádraží a železniční tratě. Praha: Paseka, 2009. Zmizelá Praha. ISBN ISBN 978-80-7185991-8.

BINKO, Marek. Schéma vývoje železničního uzlu Praha, 2004-2012. (pdf-prezentace), dostupné z: <http://binko.wz.cz/2007-3.pdf>

BUSQUETS, Joan. Barcelona: The Urban Evolution of a Compact City. Applied Research & Design, 2014. ISBN 978-1-940743-05-9

Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) = Tschechische Bahnhöfe : (Architektur und Baugeschichte) = Czech railway stations : (architecture and development). Vydavatelství dopravní literatury. ISBN 80-902706-7-0. Dostupné také z: <https://kramerius-vs.nkp.cz/uuid/uuid:5744dfc0-a066-11e8-a2d0-005056827e52>

Česká nádraží: (architektura a stavební vývoj) = Tschechische Bahnhöfe : (Architektur und Baugeschichte) = Czech railway stations : (architecture and development). Vydavatelství dopravní literatury. s. 10. ISBN 80-902706-7-0. Dostupné také z: <https://kramerius-vs.nkp.cz/uuid/uuid:11b851d0-ac55-11e8-ba56-5ef3fc9bb22f>

DANDA, Josef. Naše železniční nádraží. Praha: Nadas, 1988. Dostupné také z: <https://kramerius5.nkp.cz/uuid/>

uuid:ea6ab9e0-845f-11e4-9d8c-005056827e51

DOPRAVNÍ PLÁN HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY PRO ROK 2018-2020

Ekologie, realizace, architektura 21. století. Brno: ERA group, 07.09.2018, 18(4). ISSN 1213-6212

FIALOVÁ, Irena, ed. Architektura a současné město: texty o moderní a současné architektuře VI. Vydání první. Praha: Zlatý řez, 2016. 152 stran. ISBN 978-80-88033-02-8.

HUDEČEK, Tomáš a kol. Atlas dopravní dostupnosti v České republice [kartografický dokument]. 1. vydání. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2016. 1 atlas (143 stran). M.A.P.S. (Maps and Atlas Product Series); Num. 11. ISBN 978-80-244-4982-1.

METROPOLITNÍ PLÁN

PLÁN UDRŽITELNÉ MOBILITY

POLÁK, Milan, BRONCOVÁ, Dagmar, ed. Praha a železnice: nádraží, nádražička a zastávky. Praha: Milpo media, 2005. Knihy o Praze. ISBN 80-903481-3-0.

Rekonstrukce zastřešení haly na Hlavním nádraží. SUDOP, Praha (tisková zpráva). (19. 9. 2018), dostupné z: <https://www.stavbaweb.cz/rekonstrukce-zasteseni-haly-na-hlavnim-nadrazi-19518/clanek.html>

SCHREIER, Pavel. Železniční stanice Praha hlavní nádraží: nádraží prezidenta Wilsona : (krátké kapitoly z dlouhé historie). Praha: ČD, 1996.

STANDARD ZASTÁVEK PID: Standard přestupních bodů a zastávek společného integrovaného dopravního systému Prahy a Středočeského kraje

ŠVÁCHA, Rostislav et al. Jan Bočan. 1. vyd. Praha: Člověk a prostor, 2012. 258 s. ISBN 978-80-260-3294-6.

TITTL, Lukáš a kol. Strategie rozvoje pražské metropolitní železnice [strategický dokument]. 1. vydání. Praha: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, 2018. ISBN 978-80-87931-84-4 (pdf)

Trasa metra D (txtová část)

Van der Bijl R, editor. Station centraal : over het samenbinden van station en stad. Rotterdam: Uitgeverij 010, 2010

*Ráda bych poděkovala vedoucímu práce, konzultantům,
rodině, a kamarádům,*

*všem kteří mi při konzultacích sdělovali svůj názor,
všem kteří mi skrze svůj odborný pohled umožnili projekt vnímat
z různých úhlů pohledu,
všem kteří měli tu trpělivost se mnou v této době komunikovat
přes mobil, MS-Teams, Skype, Google-meet nebo osobně v
parcích a ve vozovně,
a především všem, kteří mě v karanténní době trpěli v jedné
místnosti.*

Poděkování patří i všem institucím, které mi poskytly data.

PŘÍLOHY

2/ ZADÁNÍ diplomové práce

Mgr. program navazující

Jméno a příjmení: Veronika Hušková

datum narození: 14.5.1995

akademický rok / semestr: 2019–2020 / LS

obor: architektura a urbanismus

ústav: Ústav navrhování I

vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Zdeněk Rothbauer

téma diplomové práce: Praha – Hlavní nádraží

viz přihláška na DP

zadání diplomové práce:

1/ popis zadání projektu a očekávaného cíle řešení

Zadáním diplomové práce je architektonická studie transferia Praha Hlavní nádraží.

Jedná se o studii prověřující možnost sloučení centrální vlakové a autobusové dopravy do jednoho uzlu a vytvoření kompaktního nádraží.

Součástí řešení by měla být i koncepce přilehlých veřejných prostor, organizace dopravy a navržení urbanistických změn v území – doplnění zastavby atp.

Cílem práce je komplexní návrh transferia Praha Hlavní nádraží s prověřením možnosti sloučení centrální vlakové a autobusové dopravy a řešení návaznosti přestupního terminálu na město v rámci řešeného území.

2/

Pro AÚ/ součástí zadání bude jasné a konkrétně specifikovaný stavební program

Řešení přestupního transferia Praha Hlavní nádraží jeho případné rozšíření.

Přesunutí centrální autobusové dopravy z nádraží Florenc v návaznosti na stávající železniční nádraží Praha Hlavní nádraží a vytvoření komplexního dopravního terminálu.

3/ popis závěrečného výsledku, výstupy a měřítka zpracování

Portfolio A4

postery

2CD

Projekt bude zpracován v úrovni studie, součástí bude:

autorská zpráva

vysvětlující schémata

situace 1:2500

půdorysy všech podlaží 1:500

typické řezy 1:500

pohledy 1:500

a doplňující výkresy dle potřeby


*Výstupy a jejich měřítka budou vzhledem k vývoji práce upraveny dle dohody s vedoucím DP.

4/ seznam dalších dohodnutých částí projektu (model)

Fyzický model 1:500

*Výstupy a jejich měřítka budou vzhledem k vývoji práce upraveny dle dohody s vedoucím DP.

Datum a podpis studenta

27.2.2020 

Datum a podpis vedoucího DP



Datum a podpis děkana FA ČVUT

10.5.2020 

registrováno studijním oddělením dne

14.5.2020 

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE FAKULTA ARCHITEKTURY

AUTOR, DIPLOMANT: VERONIKA HUŠKOVÁ
AR 2019/2020, LS

NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:

(ČJ) TRANSFERIUM PRAHA – HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

(AJ) TRANSFERIUM PRAGUE – MAIN STATION

JAZYK PRÁCE: ČEŠTINA

Vedoucí práce:	Doc. Ing. arch. Zdeněk Rothbauer	Ústav: 15127 / Ústav navrhování I
Oponent práce:	Ing. arch. Tomáš Oth	
Klíčová slova (česká):	nádraží, transferium, dostavba nádraží, multimodální dopravní uzel, hub, železnice a město, překračování bariéry	
Anotace (česká):	Projekt Transferium Praha Hlavní nádraží se zabývá dostavbou nádraží ve třech úrovních, v kontextu města, řešení předprostoru nádraží a řešení budovy nádraží. Zkoumá možnost vytvoření multimodálního dopravního uzlu. Pomocí propojení různých druhů dopravy usnadňuje pohyb cestujících v rámci města, umožňuje plynulejší přestup na nádraží a víceúrovňovým řešením umožňuje efektivně využít území železnice v centru města a podpořit prostupnost dnes nepřekročitelné bariéry železnice.	
Anotace (anglická):	The project Transferium Prague Main railway station concerns the construction delivery of the building of the railway station in three dimensions. The first one is the context of the city itself, the second one is the solution to the station anteroom and the third one focuses on the building itself. The project explores the possibility of creating a multimodal transport hub, which through interconnection of different types of transport enables easier movement of commuters within the city, smoother transfer from one mode of transportation to another and allows for more efficient use of the railroad grounds by employing multi-level model, which also allows for crossing the barrier which the railroad to this day creates.	

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou prací vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne 27. 5. 2020

podpis autora-diplomanta

