

# DIPLOMOVÁ PRÁCE

AKADEMICKÝ ROK:

## 2017 – 2018 LS

JMÉNO A PŘÍJMENÍ DIPLOMANTA:

**Bc. František Brynda**



PODPIS:

E-MAIL:

**Frantisek.Brynda@gmail.com**

UNIVERZITA:

**ČVUT v Praze**

FAKULTA:

**Fakulta stavební  
Thákurova 7, 166 29 Praha 6**

STUDIJNÍ PROGRAM:

**Architektura a stavitelství**

STUDIJNÍ OBOR:

**Architektura a stavitelství**

ZAMĚŘENÍ:

**Architektura a urbanismus**

ZADÁVAJÍCÍ KATEDRA:

**Katedra urbanismu a územního plánování**

VEDOUCÍ DIPLOMNÍ PRÁCE:

**Doc. Ing. arch. Petr Durdík**

NÁZEV DIPLOMNÍ PRÁCE:

**Železniční stanice Florenc  
Florenc Railway Station**





# ANOTACE

## Železniční stanice Florenc

Diplomová práce se zabývá přestavbou území Masarykova nádraží v Praze, Ústředního autobusového nádraží Florenc a přilehlých lokalit. Základním předpokladem je realizace Nového spojení II (městské železniční tunely).

Na místě autobusového nádraží a nevyužívaného kolejiště je navržena zcela nová městská struktura, kde je hlavním prvkem nová městská třída – ulice Na Florenci. Jsou zde navrženy nové bytové domy, administrativní budovy a další stavby, které vhodně doplňují nynější městskou strukturu.

V druhé části práce je podrobněji řešena lokalita kolem nové železniční trati a železniční stanice včetně navazujících veřejných prostranství. Součástí řešení je i architektonický návrh přilehlých budov, koncepce zeleně, dopravy a technické infrastruktury.

## Klíčová slova

urbanismus – veřejný prostor – náměstí – železnice – nádraží  
– Negrelliho viadukt – Florenc – Nové spojení II

## Florenc Railway Station

This diploma thesis is dealing with redevelopment of Masarykovo nádraží station, Florenc central bus station and surrounding localities in Prague. Prerequisite for the whole design is the construction of „New connection II“ (city railway tunnels).

Brand new urban tissue is designed on the site of current central bus station and unused rail tracs. Main feature is a new boulevard – Na Florenci street. There are new apartment buildings, office buildings and another houses which suitably complete current tissue.

The area around the new railway track and station including following public spaces is explained more in detail in the second part of the thesis. Architectural design of adjacent buildings as well as green vegetation concept, concept of traffic and concept of technical infrastructure are integral to the diploma thesis.

## Key words

urbanism – city planning – public space – city square – railway station  
– Florenc

# ZÁKLADNÍ ÚDAJE

Jméno a příjmení:	František Brynda
E-mail:	Frantisek.Brynda@gmail.com
Telefon:	+420 731 276 472
Škola:	ČVUT v Praze, Fakulta stavební
Studijní program:	Architektura a stavitelství
Studijní obor:	Architektura a stavitelství
Zaměření:	Architektura a urbanismus
Akademický rok:	2017/2018, letní semestr
Vedoucí práce:	doc. Ing. arch. Petr Durdík
Zadávací katedra:	Katedra urbanismu a územního plánování
Název práce:	Železniční stanice Florenc

# ČESTNÉ PROHLÁŠENÍ

Prohlašuji, že jsem diplomovou práci na téma „Železniční stanice Florenc“ vypracoval samostatně po konzultacích s vedoucím práce a dalšími konzultanty a s použitím odborné literatury a dalších informačních zdrojů.

V Praze dne:

Podpis:

.....

.....

# OBSAH:

Anotace, základní údaje.....	2
Obsah.....	3
Poděkování, seznam použité literatury.....	4
Zadání diplomové práce.....	5
Úvod.....	6

## I. PŘEDDIPLOMNÍ PROJEKT

Autorská zpráva.....	8
Historie území.....	9
Mapa stabilního katastru 1842.....	10

### A DOKUMENTACE SOUČASNÉHO STAVU

<b>A.01</b> Fotodokumentace současného stavu.....	12
<b>A.02</b> Širší vztahy.....	15
<b>A.03</b> Problémový výkres.....	16
<b>A.04</b> Problémový výkres.....	17
<b>A.05</b> Územní plán.....	18

### B URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ (PŘEDDIPLOMNÍ PROJEKT)

<b>B.01</b> Architektonická situace.....	20
<b>B.02</b> Řez příčný.....	21
<b>B.03</b> Funkční schéma.....	22
<b>B.04</b> Schéma hlavních veřejných prostranství.....	23
<b>B.05</b> Dopravní řešení.....	24
<b>B.06</b> Veřejná doprava.....	25
<b>B.07</b> Vrstevnice (upravený terén).....	26
<b>B.08</b> Nadhledová vizualizace – Celé území.....	27
<b>B.09</b> Nadhledová vizualizace – Pohled z Vítkova.....	28

## II. DIPLOMOVÁ PRÁCE

Řešené území.....	30
-------------------	----

### C URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ

<b>C.01</b> Průvodní zpráva.....	32
<b>C.02</b> Architektonická situace.....	33
<b>C.03</b> Obchodní ulice – řešení parteru.....	34
<b>C.04</b> Obchodní ulice – popis prvků.....	35
<b>C.05</b> Piazzetta – řešení parteru.....	36
<b>C.06</b> Piazzetta – popis prvků.....	37
<b>C.07</b> Katalog použitých prvků – mobiliář.....	38
<b>C.08</b> Katalog použitých prvků – osvětlení.....	39
<b>C.09</b> Katalog použitých prvků – povrchy.....	40
<b>C.10</b> Uspořádání uličních profilů.....	41
<b>C.11</b> Nadhledová vizualizace – Piazzetta.....	42
<b>C.12</b> Vizualizace – Náměstí.....	43
<b>C.13</b> Vizualizace – Piazzetta.....	44
<b>C.14</b> Vizualizace – Schodiště na piazzettu.....	45
<b>C.15</b> Vizualizace – Pohled z nástupiště.....	46
<b>C.16</b> Vizualizace – Autobusová zastávka.....	47
<b>C.17</b> Nadhledová vizualizace – cesta k nádraží.....	48
<b>C.18</b> Vizualizace – Obchodní ulice.....	49

### D ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ

<b>D.01</b> Průvodní zpráva.....	51
<b>D.A01</b> BUDOVA A · Půdorys 1.PP a 1.NP.....	52
<b>D.A02</b> BUDOVA A · Půdorys 2.NP a 3.NP.....	53
<b>D.A03</b> BUDOVA A · Půdorys 4.NP a 7.NP.....	54
<b>D.A04</b> BUDOVA A · Řez podélný (A-A').....	55
<b>D.A05</b> BUDOVA A · Řez příčný (B-B').....	56
<b>D.A06</b> BUDOVA A · Pohled západní.....	57
<b>D.A07</b> BUDOVA A · Pohled severní.....	58
<b>D.A08</b> BUDOVA A · Pohled východní.....	59
<b>D.A09</b> BUDOVA A · Pohled jižní.....	60
<b>D.A10</b> Půdorys nástupiště (2.NP).....	61
<b>D.A11</b> Řez nástupištěm (N-N').....	62

<b>D.B01</b> BUDOVA B · Půdorys 1.PP.....	63
<b>D.B02</b> BUDOVA B · Půdorys 1.NP a 2.NP.....	64
<b>D.B03</b> BUDOVA B · Půdorys 3.NP a 6.NP.....	65
<b>D.B04</b> BUDOVA B · Řez podélný (C-C').....	66
<b>D.B05</b> BUDOVA B · Řez příčný (D-D').....	67
<b>D.B06</b> BUDOVA B · Pohled severozápadní.....	68
<b>D.B07</b> BUDOVA B · Pohled severovýchodní a jihozápadní.....	69
<b>D.B08</b> BUDOVA B · Pohled jihovýchodní.....	70
<b>D.C01</b> BUDOVA C · Půdorys 1.PP a 1.NP.....	71
<b>D.C02</b> BUDOVA C · Půdorys 2.NP a 6.NP.....	72
<b>D.C03</b> BUDOVA C · Řez E-E' a F-F'.....	73
<b>D.C04</b> BUDOVA C · Pohled západní a severní.....	74
<b>D.C05</b> BUDOVA C · Pohled východní a jižní.....	75

### E KONCEPCE ZELENĚ

<b>E.01</b> Průvodní zpráva.....	77
<b>E.02</b> Výkres zeleně.....	78
<b>E.03</b> Použité plošné prvky.....	79
<b>E.04</b> Katalog použitých prvků.....	80

### F KONCEPCE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

<b>F.01</b> Průvodní zpráva.....	82
<b>F.02</b> Širší vztahy.....	83
<b>F.03</b> Veřejná doprava.....	84
<b>F.04</b> Koncepce zajištění dopravní obsluhy.....	85
<b>F.05</b> Bilanční propočty.....	86
<b>F.06</b> Návrh pokrytí nároků souboru objektů na dopravu v klidu.....	87
<b>F.07</b> Návrh pokrytí nároků souboru objektů na dopravu v klidu.....	88

### G KONCEPCE TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

<b>G.01</b> Průvodní zpráva.....	90
<b>G.02</b> Koordinační situace – stávající stav.....	91
<b>G.03</b> Koordinační situace – navrhovaný stav.....	92
<b>G.04</b> Základní bilance.....	93



# PODĚKOVÁNÍ

Rád bych poděkoval vedoucímu bakalářské práce doc. Ing. arch. Petrovi Durdíkovi za odborné vedení, cenné rady, věcné připomínky a vstřícnost při konzultacích nejen této práce, ale i Předdiplomního projektu. Dále děkuji všem konzultantům, mezi něž patří především Ing. Václav Jetel, Ph.D.; Jan Hendrych, ASLA a Ing. Václav Pivoňka.

# SEZNAM POUŽITÉ LITERATURY

## Vyhlášky

Vyhl. č. 268/2009 Sb. – Vyhláška o technických požadavcích na stavby  
Vyhl. č. 398/2009 Sb. – Vyhláška o obecných technických požadavcích zabezpečujících bezbariérové užívání staveb

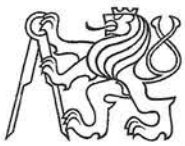
## Normy

ČSN 73 4301 Obytné budovy  
ČSN 73 6110 Projektování místních komunikací  
ČSN 73 6058 Hromadné garáže  
ČSN 73 6005 Prostorové uspořádání sítí technického vybavení

## Ostatní zdroje

Územní plán hlavního města Prahy  
Návrh Metropolitního plánu  
4. aktualizace Územně analytických podkladů hl. m. Prahy 2016  
Manuál tvorby veřejných prostranství hlavního města Prahy  
Pražské stavební předpisy (nařízení č. 10/2016 Sb. hl. m. Prahy)  
[www.iprpraha.cz](http://www.iprpraha.cz)  
[www.prahaneznama.cz](http://www.prahaneznama.cz)  
[cs.wikipedia.org](http://cs.wikipedia.org)  
[www.tzb-info.cz](http://www.tzb-info.cz)





## ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE

### I. OSOBNÍ A STUDIJNÍ ÚDAJE

Příjmení: Brynda Jméno: František Osobní číslo: 409646  
 Zadávající katedra: K 127  
 Studijní program: Architektura a stavitelství  
 Studijní obor: Architektura a stavitelství

### II. ÚDAJE K DIPLOMOVÉ PRÁCI

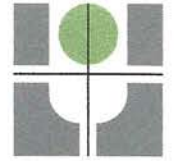
Název diplomové práce: Železniční stanice Florenc  
 Název diplomové práce anglicky: Railway station Florenc  
 Pokyny pro vypracování:  
 Studie souboru staveb jižně od hudebního divadla Karlín včetně plochy stávajícího autobusového nádraží Florenc. Schématické dispoziční řešení objektu železniční stanice a přiléhajících administrativních budov. Řešení parteru vnitřního náměstí a pěší osy. Řešení zeleně a inženýrské infrastruktury včetně dopravní obsluhy dle dílčího zadání.  
 Seznam doporučené literatury:  
 Jméno vedoucího diplomové práce: doc. Ing. arch. Petr Durdík  
 Datum zadání diplomové práce: 12.2.2018 Termín odevzdání diplomové práce: 20.5.2018  
 Podpis vedoucího práce: \_\_\_\_\_ Podpis vedoucího katedry: \_\_\_\_\_

### III. PŘEVZETÍ ZADÁNÍ

Beru na vědomí, že jsem povinen vypracovat diplomovou práci samostatně, bez cizí pomoci, s výjimkou poskytnutých konzultací. Seznam použité literatury, jiných pramenů a jmen konzultantů je nutné uvést v diplomové práci a při citování postupovat v souladu s metodickou příručkou ČVUT „Jak psát vysokoškolské závěrečné práce“ a metodickým pokynem ČVUT „O dodržování etických principů při přípravě vysokoškolských závěrečných prací“.  
 Datum převzetí zadání: 12.2.2018 Podpis studenta(ky): \_\_\_\_\_

## DIPLOMOVÁ PRÁCE

zaměření A+U



### SPECIFIKACE ZADÁNÍ DIPLOMOVÉ PRÁCE (DP)

Diplomant (ka): Bc František Brynda  
 Vedoucí diplomové práce: doc. Ing. arch. Petr Durdík

#### 1. Část: URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ, KONCEPCE KRAJINNÝCH A ZAHRADNÍCH ÚPRAV, TERÉNNÍ ÚPRAVY, REGULAČNÍ PRVKY

Konzultant (VEDOUČÍ DP, K 11 127): DOC. ING. ARCH. PETR DURDÍK

Upřesnění úkolů: Viz zadání

Podpis konzultanta: \_\_\_\_\_ Datum: 12.2.2018

#### 2. Část: KONCEPCE ZELENĚ

Konzultant (KATEDRA K 11 127): JAN HENDRYCH, ASLA

Upřesnění úkolů: Optimalizace výsadeb.

Podpis konzultanta: \_\_\_\_\_ Datum: 16.2.2018

#### 3. Část: KONCEPCE DOPRAVNÍ INFRASTRUKTURY

Konzultant (EXTERNÍ SPOLUPRACOVNÍK K 11 127): ING. VÁCLAV PIVOŇKA

Upřesnění úkolů: 1. koncepce zajištění dopravní obsluhy řešené lokality  
 2. bilanční propočty návrhu vybraného objektu na dopravu v blízkosti  
 3. návrh pokrytí/míroky objektu na dopravu v blízkosti

Podpis konzultanta: \_\_\_\_\_ Datum: 16.2.2018

#### 4. Část: KONCEPCE TECHNICKÉ INFRASTRUKTURY

Konzultant (KATEDRA K 11 127): ING. VÁCLAV JETEL

Upřesnění úkolů: 1. KOPEDINTOVANÍ SÍTNICE (STAV, NÁVRAH)  
 2. BILANČNÍ VÝPOČTY  
 3. TECHNICKÁ (KONSTRUKČNÍ) PRÁVA (STAV, NÁVRAH + OPRAVA)

Podpis konzultanta: \_\_\_\_\_ Datum: 21.2.2018

Podpis vedoucího diplomové práce: \_\_\_\_\_ Datum: 21.2.2018



# ÚVOD

## Téma práce

Tématem práce je urbanistický návrh přestavby území části pražského Nového Města a Karlína, tedy prostoru, do kterého patří Masarykovo nádraží, Muzeum hl. m. Prahy, autobusové nádraží Florenc, stanice metra Florenc, Hudební divadlo Karlín, Negrelliho viadukt a nové železniční muzeum.

Hlavním prvkem, který ovlivňuje návrh celé lokality, je projekt Nového spojení II (městské železniční tunely).

Cílem je vytvořit novou část hlavního města, která navazuje na stávající strukturu, ve které se bude dobře žít a pracovat. Velký důraz je kladen především na veřejný prostor.

## Členění práce

Celá práce je rozdělena do dvou hlavních částí podle způsobu, jakým byla vytvořena.

### I. Předdiplomní projekt

První část se soustředí na celé území a neřeší problémy v takové podrobnosti, jako část druhá. Je zde zobrazen současný stav území, jeho problémy a výhody. Architektonická situace zobrazuje cílový stav, do jakého by se mělo území postupně přeměnit. To ilustrují také řezy, vizualizace a další doplňující schémata, která se vztahují k celé lokalitě.

### II. Diplomová práce

Předmětem diplomové práce je již pouze dílčí část území, které bylo řešeno v předdiplomním projektu. Práce se dále dělí na jednotlivé části dle charakteru zpracovaných výkresů. Každá část má svůj úvod (průvodní zprávu).

Urbanistické řešení pojednává nejvíce o veřejném prostoru, o jeho vybavení, o mobiliáři apod. Jsou zde také vizualizace veřejných prostorů.

Architektonické řešení ukazuje příklady návrhů jednotlivých budov, jejich půdorysy, řezy a pohledy. Řešení samotných budov je hlavně ilustrativní, jejich dipozice nemusí být přesně dodrženy.

V koncepci zeleně jsou shrnuty všechny prvky zeleně (stromy, trávničky, trvalkové záhony, zelené střechy aj.), které byly v rámci návrhu použity.

Koncepce dopravní infrastruktury řeší především zajištění dopravní obsluhy vybrané části projektu. Jsou zde ale uvedené i širší vztahy a schéma veřejné dopravy v řešené lokalitě.

Koncepce technické infrastruktury stanovuje hlavně řešení inženýrských sítí, navrhuje jejich trasování a stanovuje přípojná místa pro jednotlivé budovy. Součástí je také základní bilance energií potřebných pro provoz vybraných budov.

HRADČANY

STARÉ MĚSTO

KARLÍN

JAROV

MALÁ STRANA

Staroměstské  
náměstí

řešené území

NOVÉ MĚSTO

Václavské  
náměstí

ŽIŽKOV



127AMG2

PŘEDDIPLOMNÍ  
PROJEKT



## Řešená lokalita

Lokalita se nachází v samém centru hlavního města na rozmezí městských částí Praha 1 a Praha 8. Výrazným limitem pro návrh je severojižní magistrála, která je zde vedena na mostě přes Masarykovo nádraží, a několik železničních tratí. Návrh počítá se stavbou Nového spojení II (železniční tunely pod centrem Prahy), díky čemuž v této lokalitě vzniknou dvě nové železniční stanice (Praha-Florenc) – jedna na estakádě a druhá v tunelu. Současně s tím je v mírně redukované podobě zachováno stávající Masarykovo nádraží, jež je nejstarším provozovaným hlavovým nádražím v Evropě.

## Návrh

Hlavní osou celé nově vzniklé čtvrti je ulice Na Florenci, která šířkou 24 m odpovídá parametrům městské třídy. Ulice je prodloužena ze svého nynějšího východního konce pod most magistrály a pokračuje plynule až k novému nádraží, kde navazuje na Pernerovu ulici. Ulice musí výškově podejít obě železniční tratě (rozdíl výšek vozovky na úrovni budovy Florentina a železničního podjezdu je zhruba 7m).

### Masarykovo nádraží

Historická nádražní budova již nyní prochází rekonstrukcí. Spolu s rekonstrukcí jednotlivých nástupišť bude vybudována nová lávka, která významně kladně přispěje k prostupnosti celého území. Lávka je umístěna na ose Opletalovy ulice, je přístupná pomocí eskalátorů, schodišť a výtahů nejen na obou koncích, ale také ze všech nástupišť.

Současné kolejiště nádraží zůstává s drobnými změnami zachováno. I když budou vybudovány nové tunely pod centrem hlavního města, stále bude potřeba ukončit některé vlaky mířící ze severu v centru města. Právě z toho důvodu je vhodné Masarykovo nádraží zachovat. Zůstane však napojeno pouze na trať vedoucí z Negrelliho viaduktu, trať z Libně/Vysočan bude zrušena. Plnohodnotnou náhradou bude nový tunel, do kterého se trať noří zhruba na úrovni ul. Peckova.

### Negrelliho viadukt

Negrelliho viadukt prochází v současné době rekonstrukcí. Jeho vybrané oblouky budou využity jako samostatné výstavní prostory, galerie, občerstvovací zařízení a další komerční prostory. Část prostoru pod jedním obloukem zabírá trafostanice.

Spojovací viadukt již nebude využíván pro železniční dopravu, budou z něj sneseny koleje a bude zde vytvořena nová pěší promenáda směřující na Vítkov.

### Železniční stanice Praha-Florenc

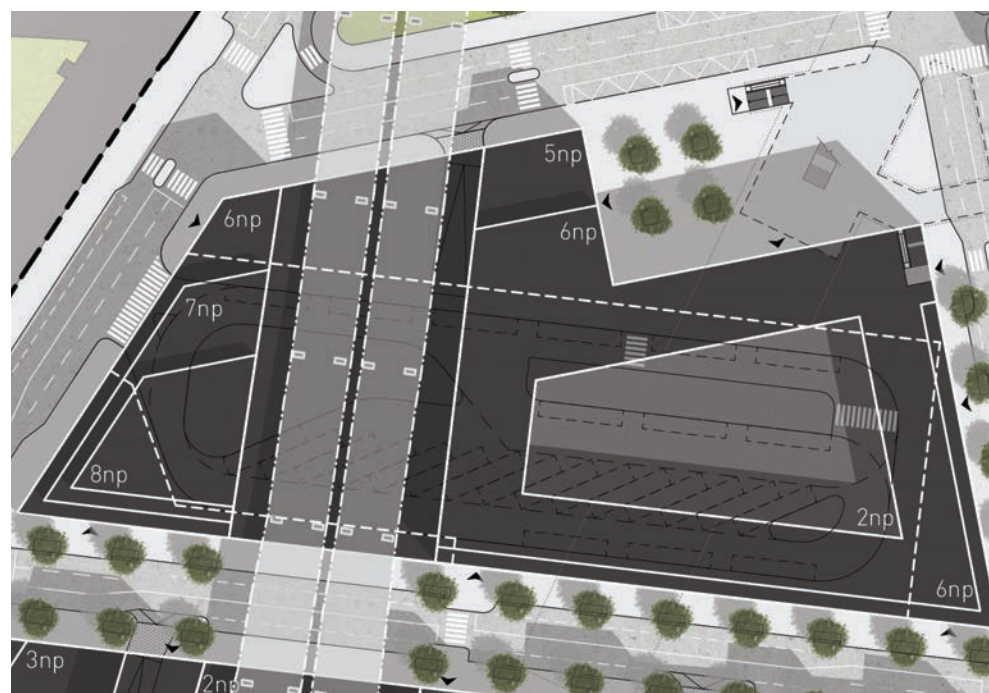
Obě nové zastávky se nachází v pěší docházkové vzdálenosti tak, aby mezi nimi byl umožněn přestup v rámci několika minut. Stanice na východo-západní trati je umístěna v podzemí a přístup do ní je umožněn eskalátory a podchodem, který ústí do odbavovací budovy druhé stanice. Druhá stanice (na severo-j jižní trati) je podrobněji řešena v druhé části (v Diplomové práci). Nástupiště o délce 200 m je umístěno na mostě, přístup na něj je umožněn ze třech míst – na severním konci (z ul. Křížíkova) pomocí schodišť a výtahů, uprostřed (z prostoru

náměstí) pomocí dvou schodišť a na jižním konci, kde je umístěna nádražní a administrativní budova, pomocí eskalátorů a výtahů.

Před budovu nádraží bude přemístěna autobusová zastávka, aby byl umožněn rychlý a pohodlný přestup z autobusu na vlak.

### ÚAN Florenc

Ústřední autobusové nádraží i jeho odstavné plochy jsou oproti současné podobě zcela zrušeny. Předpokládá se přesun terminálu meziměstské dopravy do jiných lokalit (především na terminály u metra na okrajích Prahy) a přesun mezinárodní dopravy do terminálu u železniční stanice Praha hl. n. V případě nutnosti zachování alespoň části kapacity nádraží (například pro mezinárodní linky) je v návrhu zohledněna možnost umístit autobusové nádraží do přízemí budovy, která se nachází částečně pod mostem magistrály. Vjezd i výjezd jsou situovány z ul. Těšnov (nyní nese název Na Florenci – viz schéma níže). V přízemí budovy jsou navržena výstupní, nástupní i odstavná stání a odbavovací hala. V dalších nadzemních podlažích budou také garáže pro osobní automobily (především v části pod mostem magistrály) a administrativní část budovy. Přímo do odbavovací haly bude zaústěn nový výstup z metra.



### Nově navržené budovy

V celém území jsou kromě dopravních staveb navrženy administrativní budovy, bytové domy, parkovací domy, stavby pro ubytování apod.

Nejblíže k Masarykovu nádraží je nová administrativní budova, která vytváří svou hmotou nárožní dominantu. Následuje ji hotel a další administrativní budova. Za lávkou přes kolejiště následuje multifunkční budova, kterou tvoří ve spodních podlažích garáže a administrativa, v horních podlažích jsou byty. Blok budov mezi ul. Těšnov, Křížíkova, Ke Štvanici a Na Florenci obsahuje v přízemí autobusové nádraží s odbavovací halou, nad ním garáže a administrativu. Administrativní budova v Pernerově ul. je umístěna nad železničními tunely, což musí být zohledněno při jejím zakládání. Soubor budov kolem náměstí před novou železniční stanicí tvoří také především administrativa doplněná veřejným vybavením v parteru.

Místo současné budovy severního vestibulu stanice metra Florenc bude vystavěna nová administrativní budova, jejíž tvar navazuje na uliční čáru v Sokolovské ulici. V prostoru tramvajové zastávky je budova ustoupena tak, aby byl vytvořen dostatek místa pro velký pohyb cestujících. Vestibul metra bude součástí přízemí nové budovy.

Bytové domy jsou situovány tak, aby bylo zabráněno šíření hluku do bytů (umístění v klidnějších lokalitách, odstínění jinými stavbami, či pomocí samotného řešení dispozic jednotlivých objektů). Jedná se o domy podél ul. Na Florenci (mezi křižovatkami s ul. Těšnov a Prvního pluku) a obytný blok mezi Negrelliho viaduktem a ul. Ke Štvanici.

V prostoru jižně od kolejiště Masarykova nádraží, který je ohraničený především sjezdem z magistrály a Hybernskou ul., je navržen hotel, jehož budova kopíruje uliční čáru. Budova se musí vyrovnat s rozdílem výšky okolního terénu a přilehlých komunikací. Pod mostem magistrály bude umístěna budova garáží.

V již existujících budovách bude vybudováno železniční muzeum, které bude vlečkou napojeno na kolejiště Masarykova nádraží. Přístup k novému muzeu je možný ze dvou stran – ze západu, z Hybernské ulice, a ze severní strany podchodem pod železniční tratí. Na podchod také navazuje nová lávka, která překonává železniční trať a Trocnovskou ulici a nabízí snazší dostupnost parku na Vítkově.

### Veřejná prostranství

Nově navržená soustava veřejných prostranství odpovídá hlavnímu pohybu chodců, kdy největší koncentrace se předpokládá u vstupů do metra, u zastávek městské hromadné dopravy, u veřejných institucí a před autobusovým nádražím.

Současné parkoviště u Masarykova nádraží (křižovatka ul. Na Florenci a Havlíčkova) bude bez náhrady zrušeno a bude zde vytvořeno menší náměstí přiléhající k nové administrativní budově a budově nádraží.

Současně s novou administrativní budovou nad vestibulu metra Florenc bude také upraven přiléhající veřejný prostor. Budova bude mít aktivní parter, v těchto místech lze počítat se zahrádkami restaurací.

Park před Muzeem hl. m. Prahy projde revitalizací, bude zde obnovena zeleň, odstraněny zbytečné zídky a betonové plochy. Celý prostor musí být přehledný a poskytovat co nejméně tmavých zákoutí, aby se zde nezdržovaly nepřizpůsobivé osoby.

Za budovou muzea je další menší náměstí, které slouží hlavně jako předprostor budovy autobusového nádraží. Zde je již v současné době situován druhý vestibul stanice metra Florenc, jehož vstupy budou upraveny tak, aby nezasahovaly do přirozených pěších tras.

Hlavní pěší osou je propojení stanice metra Florenc a nového vlakového nádraží. To je realizováno pomocí pěší třídy – obchodní ulice. Zde budou umístěny menší obchody a stravovací zařízení.

Před samotnou budovou železniční stanice bude vytvořeno zcela nové náměstí (podrobněji je řešeno v druhé části – v Diplomové práci).



# HISTORIE ÚZEMÍ



## Masarykovo nádraží

Text je převzat z webu [www.prahaneznamy.cz](http://www.prahaneznamy.cz), upraveno.

Celý areál patřící dnes k Masarykově nádraží vznikl postupně od poloviny devatenáctého století. Na původní hmotu byly nabalovány další a další provozy, některé postupně zanikly, jiné si své funkce uhájily až dodnes. Toto nádraží je vůbec prvním, které zde vzniklo. O jeho polohu se zasloužil architekt Jan Perner, který je autorem řešení urbanistické situace a dráhy kolejí. Nápomocen mu byl Antonín Jüngling, který zpracoval projekt přilehlých nádražních budov.

Projekty pocházejí z roku 1842, samotná stavba byla započata o dva roky později. Za necelé dva roky vzniklo toto unikátní architektonicko-technické dílo. Původně byla trať projektována jako spojnice s Olomoucí, ale již po několika letech bylo jasné, že projekt bude pokračovat dál. Od padesátých let se tak Pražané mohli vlakem svést až do Drážďan.

Vůbec první vlak byl z nádraží vypraven 4. srpna 1845, poté byl 20. srpna slavnostně zahájen pravidelný provoz. Tato unikátní záležitost byla ale jen pro zvané. Sešli se zde nejvýznamnější státníci, politici a povětšinou bohatí pražští měšťané. I běžní lidé se však chtěli podívat, jak vypadá uvedení železných ořů do provozu, a tak okolí nádraží i hradeb bylo toho dne zaplněno k prasknutí.

Počátek budování nádraží spadá do časů, kdy Praha měla zachováno své opevnění. O jeho zrušení bylo rozhodnuto až v roce 1866, k následnému bourání se přistoupilo ještě o několik let později. Původně se tedy nádraží nalézalo v těsné blízkosti hradeb, do kterých muselo být proraženo šest otvorů, kterými vedly jednotlivé koleje. Tyto brány se na noc zavíraly a zamykaly, aby byla zajištěna bezpečnost pražského obyvatelstva. Teprve v roce 1874 byly zbořeny.

## Florenc

Text je převzat z webu [www.prahaneznamy.cz](http://www.prahaneznamy.cz) a [cs.wikipedia.org](http://cs.wikipedia.org), upraveno.

V době průmyslové revoluce, kdy vznikl Karlín se svými továrnami, do něj dojížděli lidé ze Starého i Nového Města právě přes Florenc. Na počátku 20. století již tímto směrem, dnešní Sokolovskou ulicí, byla zavedena elektrická tramvaj.

Přes Florenc vedla od roku 1845 Severní státní dráha z dnešního Masarykova nádraží přes Běchovice do Olomouce a od roku 1850 její další větev po Negrelliho viaduktu přes Bubny do Lovosic a Drážďan.

Od roku 1875 až do konce 20. století zde existovalo Severozápadní nádraží (později nazývané Praha Denisovo nádraží, Prag Moldau Bahnhof a nádraží Praha-Těšnov) jako konečná stanice odbočky Rakouské severozápadní dráhy. Poslední vlak opustil nádraží 1. července 1972. 16. března 1985 byla budova odstřelena.

V roce 1948 byla zahájena výstavba autobusového nádraží na Florenci. Zde se již ve třicátých letech nacházely autobusové garáže, takže přístavba pro veřejnost na tomto místě byla logickým řešením. Za tímto účelem byl vybrán pozemek po zrušených uhelných skladech. Podloží bylo nejprve zpevněno a pak pokryto žulovou dlažbou. Provoz byl s velkou slávou zahájen 17. června 1948. V té době se nádraží mohlo pyšnit 25 odjezdovými místy, některá byla dokonce krytá.

V roce 1949 byla přistavěna výpravní budova s čekárnou pro cestující, pokladnami, restaurací a také odpočívárnou pro řidiče. Autobusy na jednotlivá nástupiště přijížděly směrem od Městského muzea, pro bezpečnost byly navigovány zdřevěných budek, kde pracovala nejen hlasatelka, ale také výpravčí.

Celkově se nádraží rozprostíralo na větším prostoru než dnes, uprostřed byl dokonce malý parčík.

Změny nastaly až v sedmdesátých letech, a to právě v souvislosti s rozšiřováním pražské veřejné dopravy, se stavbou metra. Pozemek byl zmenšen, budova z roku 1949 zbourána, park zrušen a příjezdy autobusů byly upraveny do dnešní podoby. Byla postavena odbavovací hala a vybudován systém přechodových lávek.

Roku 1976 byla zprovozněna Severojižní magistrála, která celou Florenc přemostila silničním mostem. Díky němu se sice velmi zlepšila dopravní situace v celé Praze, zároveň ale došlo ke zhoršení podmínek v prostoru Florence, zejména přilehlých sadů a Muzea hlavního města Prahy.

V roce 1985 v souvislosti s dalším budováním metra zde byly zbořeny mnohé obytné domy.

## Negrelliho viadukt

Text je převzat z webu [www.prahaneznamy.cz](http://www.prahaneznamy.cz) a [cs.wikipedia.org](http://cs.wikipedia.org), upraveno.

Negrelliho viadukt (také Karlínský) je po Karlově mostě druhým nejstarším mostem přes Vltavu. S jeho 1 100 metry a 49 oblouky je nejdelším železničním mostem v Česku a byl dokonce svého času i nejdelším mostem v Evropě.

Začátek viaduktu leží v části Nového Města a nad autobusovým nádražím Florenc tvoří hranici mezi Novým Městem a Karlínem. Dále pokračuje územím Karlína přes ostrov Štvanice do bubenské části Holešovic.

Most byl budován nad tehdy ještě neregulovanou řekou. Ve světovém měřítku šlo o ojedinělou stavbu, mnohde se v té době stavěly obdobné mosty ještě ze dřeva. Teprve později jej obklopily domy (někdy až v těsné blízkosti). Volná místa pod mostními oblouky byla s rostoucím průmyslem zaplněna řemeslnickými dílnami většinou i s vestavěnými patry.

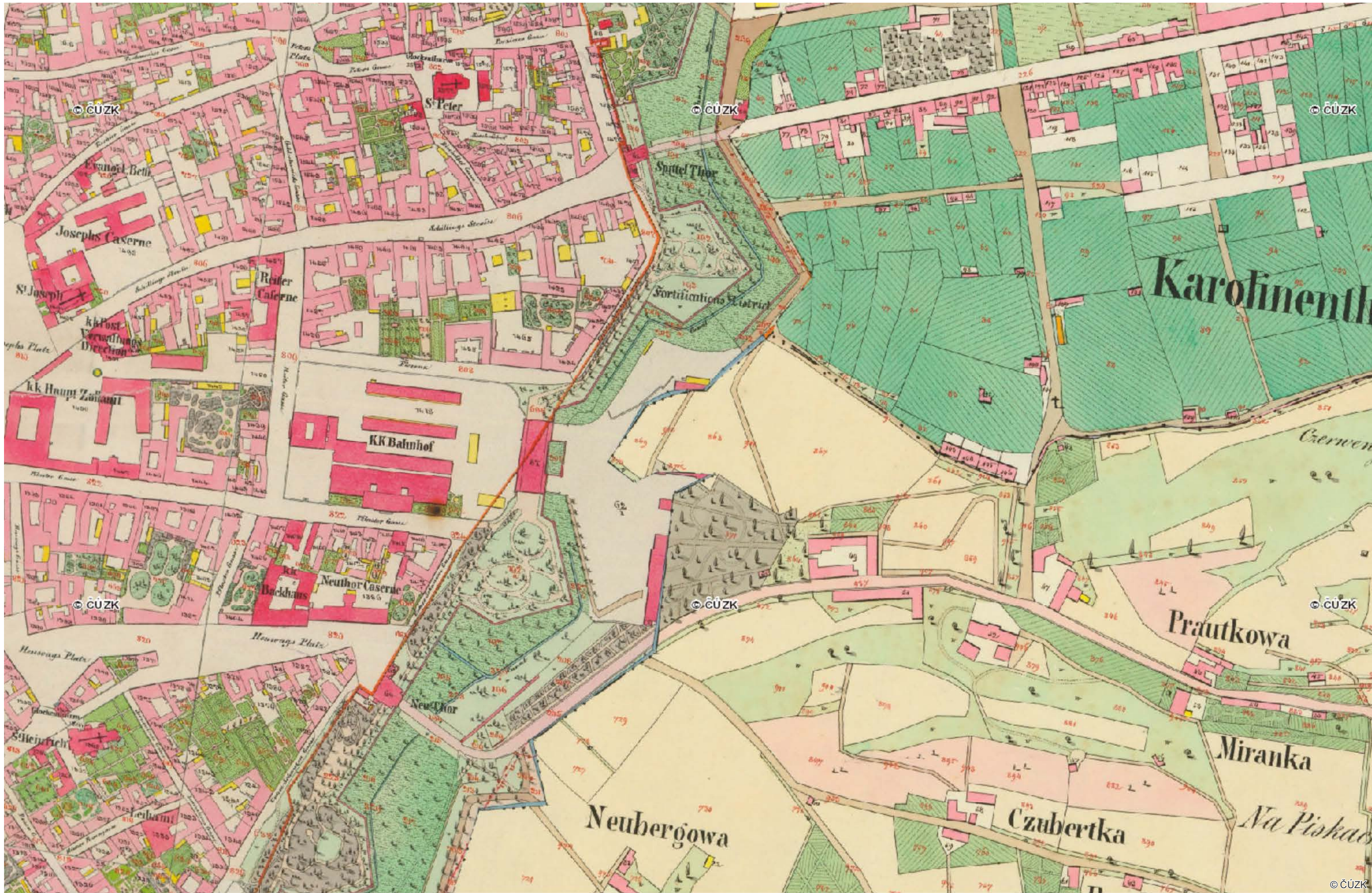
V roce 1871 most doplnil na jižní straně karlínský spojovací viadukt pro přímé spojení Buben a Libně bez nutnosti zajíždět na nádraží. Měří 351 m při průměrné výšce 8 m. Jeho klenby jsou z kamene (10 oblouků) a cihel (16 oblouků). Obsahoval také dva ocelové nýtované příhradové mosty.

Na přelomu 19. a 20. století byly provedeny rozsáhlé úpravy toku Vltavy, tři ramena pod Negrelliho viaduktem v okolí bývalých Šaškových mlýnů severně od Pobřežní třídy byla zasypána. S nimi zanikly Kamenský, Papírnický, Jerusalemský i Rohanský ostrov a na rameni Vltavy jižně od ostrova Štvanice byly vybudovány plavební komory. V roce 1972 byla zrušena železniční trať na těšnovské nádraží, která viadukt na šíji mezi Rohanským a Jerusalemským ostrovem podcházela.

V přemostění Křížkovy ulice byly v letech 1952–1954 pro zlepšení průjezdnosti motorových vozidel tři mostní oblouky zbořeny a proluka byla přemostěna trámovými překlady z předpjatého betonu. V roce 1981 byl podobný zásah proveden i na holešovické straně, nad Bubenským nábřezím.

Od roku 1958 je most na seznamu kulturních památek. Byl postaven v roce 1848 architektem Negrellim tak, aby byl schopný odolat povodním, což se také v roce 2002 potvrdilo.









# **DOKUMENTACE SOUČASNÉHO STAVU**





Masarykovo nádraží, ul. Havlíčkova

Před nádražím je vysoká koncentrace chodců, veřejný prostor tomu ale neodpovídá.



Masarykovo nádraží, ul. Na Florenci

Hned vedle nádraží je menší placené parkoviště, které je beznadějně plné. Místa pro krátkodobé stání chybí úplně.



Ul. Na Florenci

Vlevo je nová budova Florentina, vpravo plot ohraničující plochu železniční stanice. Ulice bude prodloužena rovně až do Karlína.



Podjezd pod magistrálou, ul. Křížkova

Celá oblast je zatížena mimo jiné i autobusy městské hromadné dopravy, které mají u metra konečnou zastávku.



Podjezd pod magistrálou, ul. Sokolovská

Prostor pod mostem magistrály využívá řetězec rychlého občerstvení. Přilehlé chodníky jsou ovšem v nevyhovujícím stavu.



Ulice Na Florenci (nově ul. Těšnov)

Díky přemostění celého území je hlavní tranzitní doprava vedena mimo povrch.



Ul. Na Florenci

Na území přiléhajícímu k Masarykovu nádraží již probíhá archeologický průzkum.



Masarykovo nádraží

Současná podoba železniční stanice, která nutně potřebuje rekonstrukci.



Sjezd z magistrály do ul. Hyberská

Celá plocha je využita pro neorganizované parkování. V těchto místech bude stát budova s garážemi v přízemí a pod mostem magistrály.





Most magistrály, ul. Wilsonova

Parkování je pod magistrálou již dnes, v budoucnu ovšem bude v jiné podobě.



Ul. Hybernská

Pobočka České pošty je ve velmi špatném stavu, chodci se tu kříží s auty. V budoucnu sem bude ústít lávka přes kolejiště.



Ul. Hybernská

Obrovské zatížení dopravou způsobuje hlavně sjezd/nájezd z/na magistrálu v prostoru křižovatky U Bulhara.



Most magistrály, ul. Wilsonova

Pod mostem se již nyní nachází parkoviště. Budova vpravo bude využita jako železniční muzeum, nyní k ní ovšem chybí přístup pro pěší.



Železniční muzeum

Celý prostor bude rekonstruován a bude zde doplněno zadlážděné kolejiště, na kterém budou vystaveny exponáty.



Železniční trať Masarykovo nádraží – Bubny / Libeň / Vysočany

Zatímco trať do Bubně (odbočující doleva) bude zachována, koleje, které vedou z tohoto pohledu rovně, budou sneseny (nová trať bude v tunelu).



Ul. Na Florenci, foceno z ul. Wilsonovy

Nyní nevyužívaná plocha nádraží bude přeměněna v obytnou a administrativní čtvrť.



Parkoviště u ÚAN Florenc, ul. Křížkova

Veškeré volné plochy jsou využívány pro parkování, prostupnost území pro chodce je velice obtížná.



Park před Muzeem hl. m. Prahy

Park projde revitalizací, je potřeba odstranit zbytečné zidky a menší betonové plochy a opravit či přemístit výdechy z metra.





Ul. Ke Štvanici

Při výstavbě metra došlo ke zbourání nárožních částí bloků domů a nahrazení nízkým objektem vestibulu metra.



Vstup do stanic metra Florenc, ul. Sokolovská

Budova vytváří nepřehledná zákoutí, která jsou večer nebezpečná. Veřejný prostor je velice zanedbaný, potenciál místa je daleko vyšší.



Křižovatka ul. Křižíkova a Ke Štvanici

Přestože se zde nachází podchod, hodně chodců přebíhá nebezpečnou silnici. Přechody pro chodce zde zcela chybí.



Ústřední autobusové nádraží Florenc

I po částečné rekonstrukci ÚAN Florenc jeho stav stále neodpovídá požadavkům na mezinárodní autobusové nádraží.



Ústřední autobusové nádraží Florenc

Samotné umístění autobusového nádraží také není zcela ideální, chybí přestup na vlak. Plocha je pro dnešní účely značně předimenzovaná.



Odstavná stání ÚAN Florenc, mezi viadukty

Pro chodce zcela zapovězené místo – parkoviště pro osobní automobily a autobusy. V budoucnu náměstí a relaxační zóna.



Ul. Prvního pluku

Nadbytečná zábradlí, čerpací stanice, ale i domy vpravo v budoucnu ustoupí nové železniční trati, nádraží a administrativním budovám.



Nové spojení, ul. Trocnovská

Pod estakádou železničních tratí vedoucích na hlavní nádraží, v místě oplocené travnaté plochy, povede nová trať Nového spojení II.



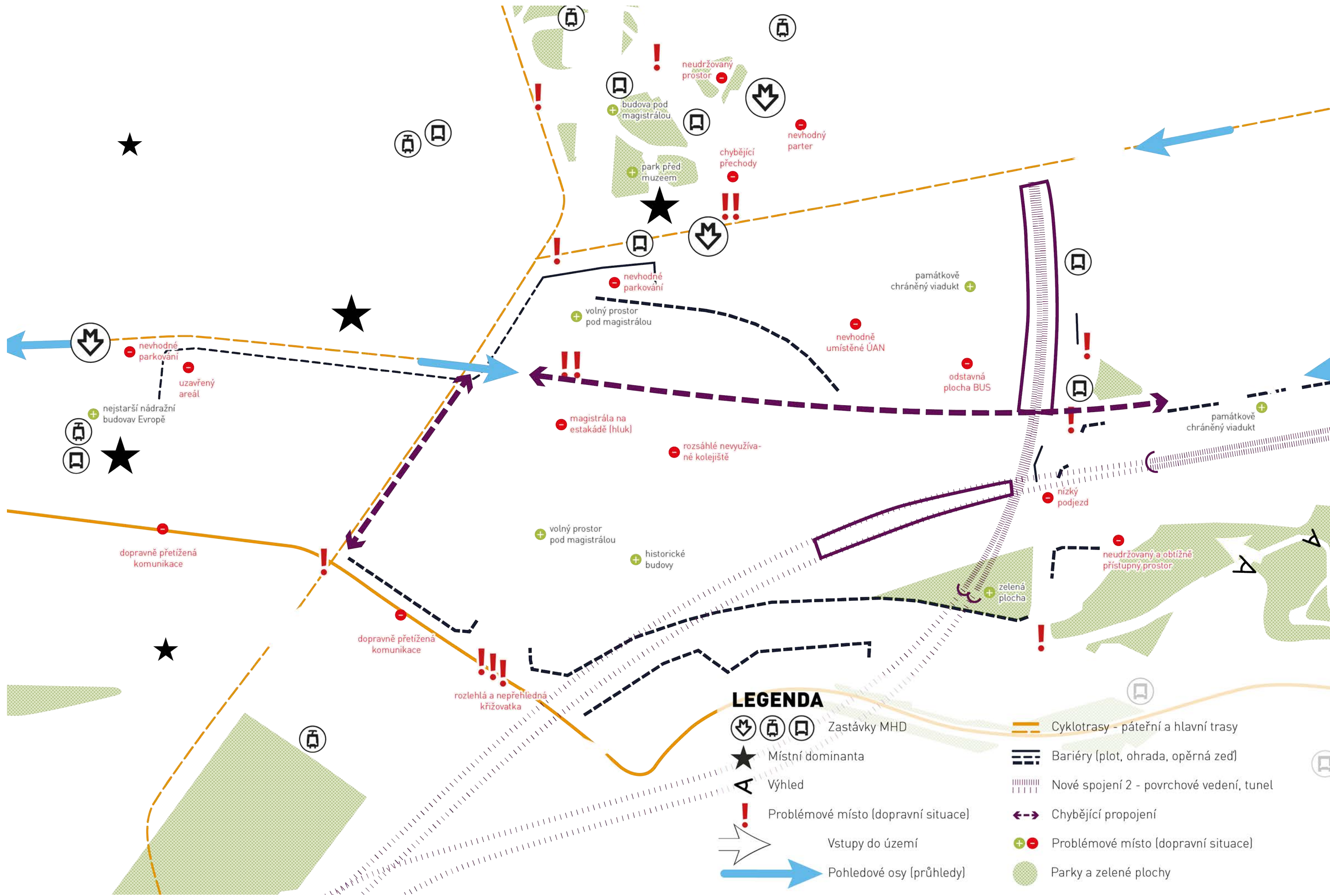
Park Vrch Vítkov

Přístup do parku je již z části vybudovaný, končí ale v zanedbané části území. Pod mostem se zdržují bezdomovci.

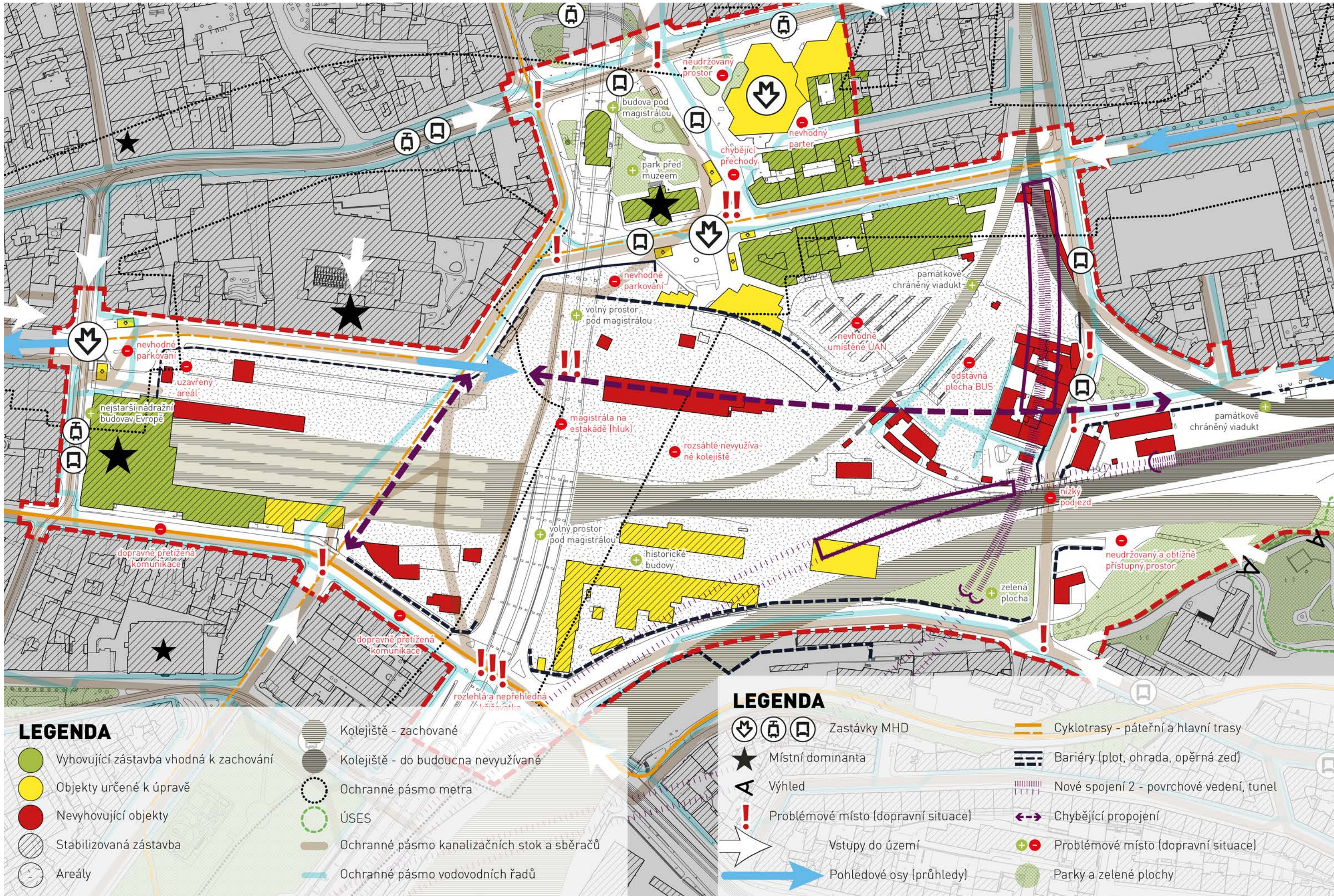












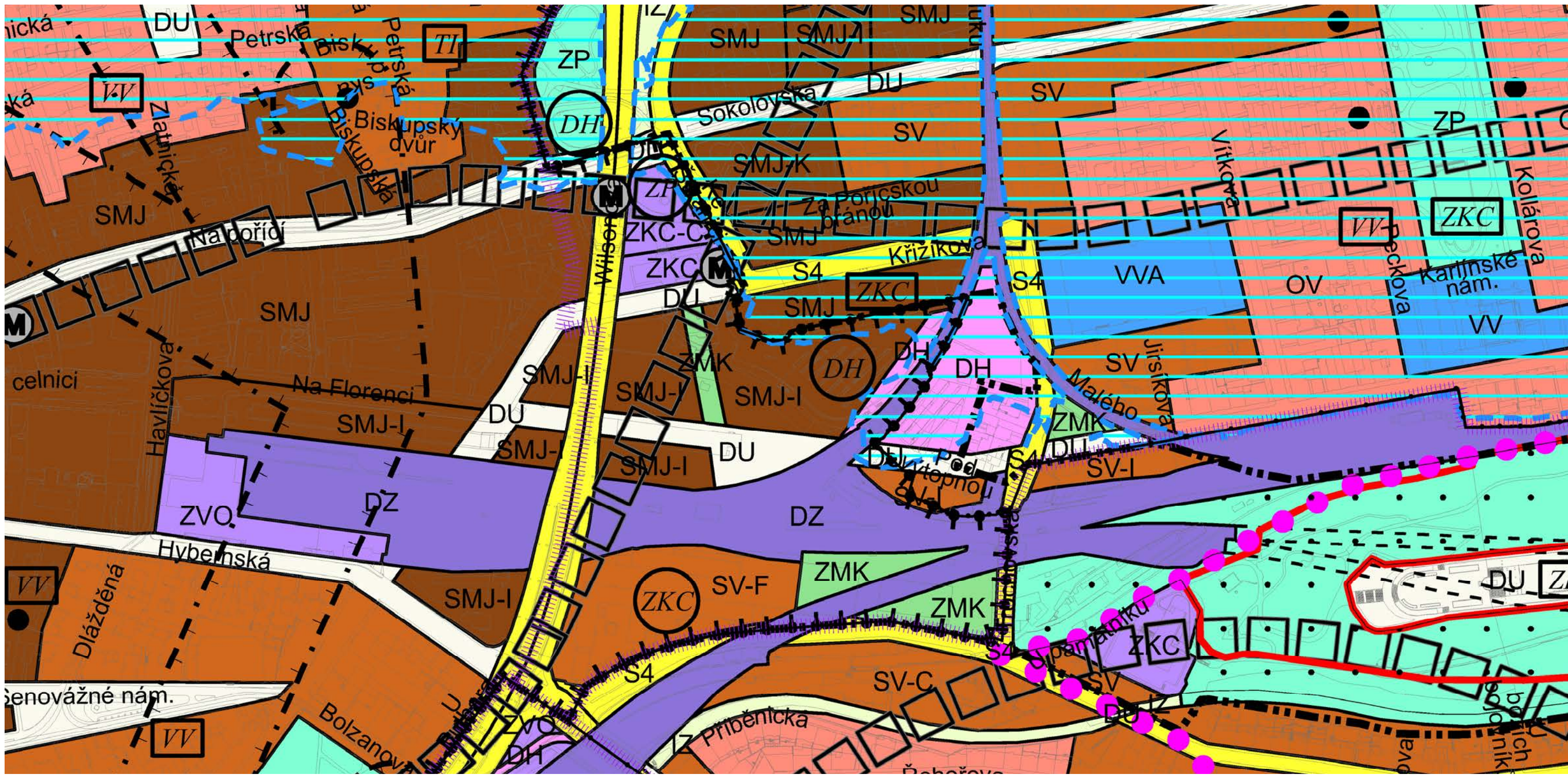
**LEGENDA**

- Vyhovující zástavba vhodná k zachování
- Objekty určené k úpravě
- Nevhovující objekty
- Stabilizovaná zástavba
- Areály
- Kolejíště - zachované
- Kolejíště - do budoucna nevyužívané
- Ochranné pásmo metra
- ÚSES
- Ochranné pásmo kanalizačních stok a sběračů
- Ochranné pásmo vodovodních řadů

**LEGENDA**

- M D Q Zastávky MHD
- ★ Místní dominantanta
- A Výhled
- ! Problémové místo (dopravní situace)
- ➔ Vstupy do území
- ➔ Pohledové osy (průhledy)
- Cyklotrasy - páteřní a hlavní trasy
- Bariéry (plot, ohrada, opěrná zeď)
- Nové spojení 2 - povrchové vedení, tunel
- ↔ Chybějící propojení
- + - Problémové místo (dopravní situace)
- Parky a zelené plochy





# LEGENDA:

## ZÁVAZNÉ PRVKY POLYFUNKČNÍ ÚZEMÍ OBYTNÁ

- OB ČISTĚ OBYTNÉ
- OV VŠEOBECNĚ OBYTNÉ
- SMÍŠENÁ
- SV VŠEOBECNĚ SMÍŠENÉ
- SMJ SMÍŠENÉ MĚSTSKÉHO JÁDRA

- VÝROBY A SLUŽEB
- VN NERUŠÍCÍ VÝROBY A SLUŽEB

- VS VÝROBY, SKLADOVÁNÍ A DISTRIBUCE

## SPORTU A REKREACE

- SP SPORTU
- SO1-SO7 ODDECHU

## ZVLÁŠTNÍ KOMPLEXY

- ZOB OBCHODNÍ
- ZVS VYSOKOŠKOLSKÉ
- ZKC KULTURY A CÍRKVE
- ZVO OSTATNÍ

## MONOFUNKČNÍ PLOCHY VEŘEJNÉ VYBAVENÍ

- VV VEŘEJNÉ VYBAVENÍ
- VVA ARMÁDA A BEZPEČNOST
- DOPRAVA
- S0,S1,S2,S4 VYBRANÁ KOMUNIKAČNÍ SÍŤ
- DZ TRATĚ A ZAŘÍZENÍ ŽELEZNIČNÍ DOPRAVY, NÁKLADNÍ TERMINÁLY
- DL DOPRAVNÍ, VOJENSKÁ A SPORTOVNÍ LETIŠTĚ
- DGP GARÁŽE A PARKOVIŠTĚ
- DH PLOCHY A ZAŘÍZENÍ HROMADNÉ DOPRAVY OSOB, PARKOVIŠTĚ P+R
- DP PŘÍSTAVY A PŘÍSTAVIŠTĚ, PLOŠNÍ KOMORY
- DU URBANISTICKY VÝZNAMNÉ PLOCHY A DOPRAVNÍ SPOJENÍ

## TRASY VYSOKORYCHLOSTNÍCH TRATÍ (VRT)

- TRASY A STANICE METRA

- LANOVKY

## TECHNICKÉ VYBAVENÍ

- TVV VODNÍ HOSPODÁŘSTVÍ
- TVE ENERGETIKA
- TI ZAŘÍZENÍ PRO PŘENOS INFORMACÍ
- TVO ODPADOVÉ HOSPODÁŘSTVÍ

## TĚŽBA SUROVIN

- TEP TĚŽBA SUROVIN

## VODNÍ PLOCHY A SUCHÉ POLDRY

- VOP VODNÍ TOKY A PLOCHY, PLOŠNÍ KANÁLY

- SUP SUCHÉ POLDRY

## PŘÍRODA, KRAJINA A ZELEŇ

- LR LESNÍ POROSTY
- ZP PARKY, HISTORICKÉ ZAHRADY A HŘBITOVY
- ZMK ZELEŇ MĚSTSKÁ A KRAJINNÁ
- NL LOUKY A PASTVINY
- IZ IZOLAČNÍ ZELEŇ
- ZELEŇ VYŽADUJÍCÍ ZVLÁŠTNÍ OCHRANU

## PĚSTEBNÍ PLOCHY

- PS SADY, ZAHRADY A VINICE

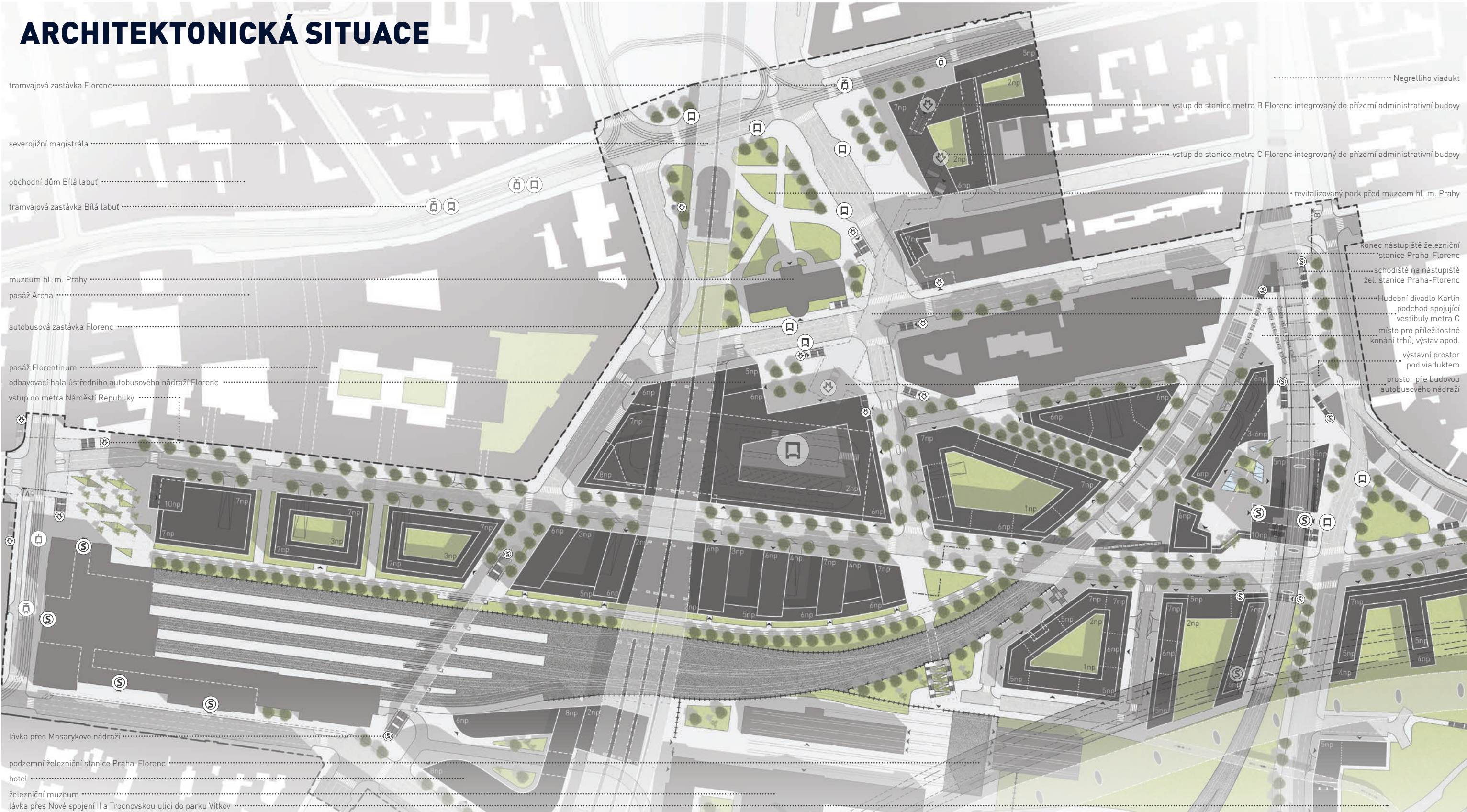




**URBANISTICKÉ ŘEŠENÍ**  
(PŘEDDIPLOMNÍ PROJEKT)



# ARCHITEKTONICKÁ SITUACE



## PODÉLNÝ ŘEZ

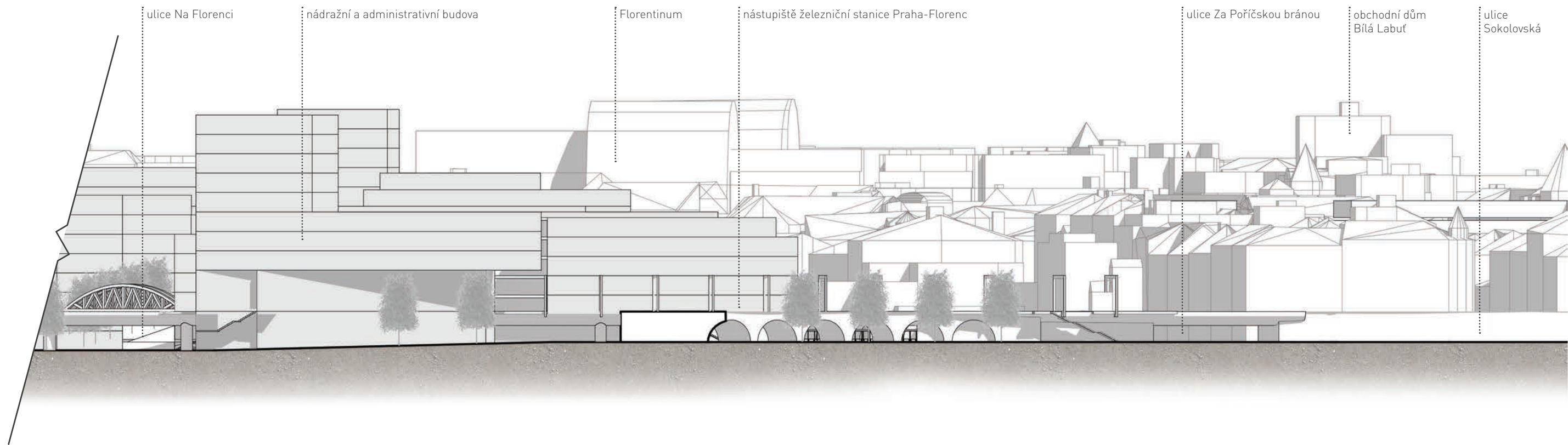
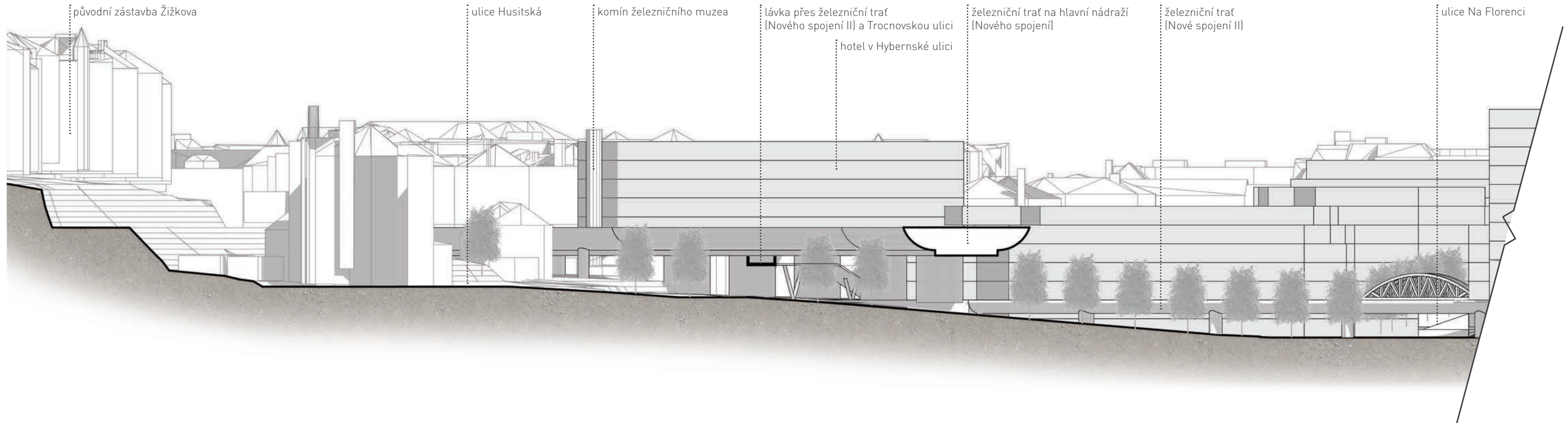


Řez A-A' – ve směru ulic V Celnici, Na Florenci a Pernerova



# PŘÍČNÝ ŘEZ

Řez B-B' – ve směru ulic Trocnovská a Prvního pluku

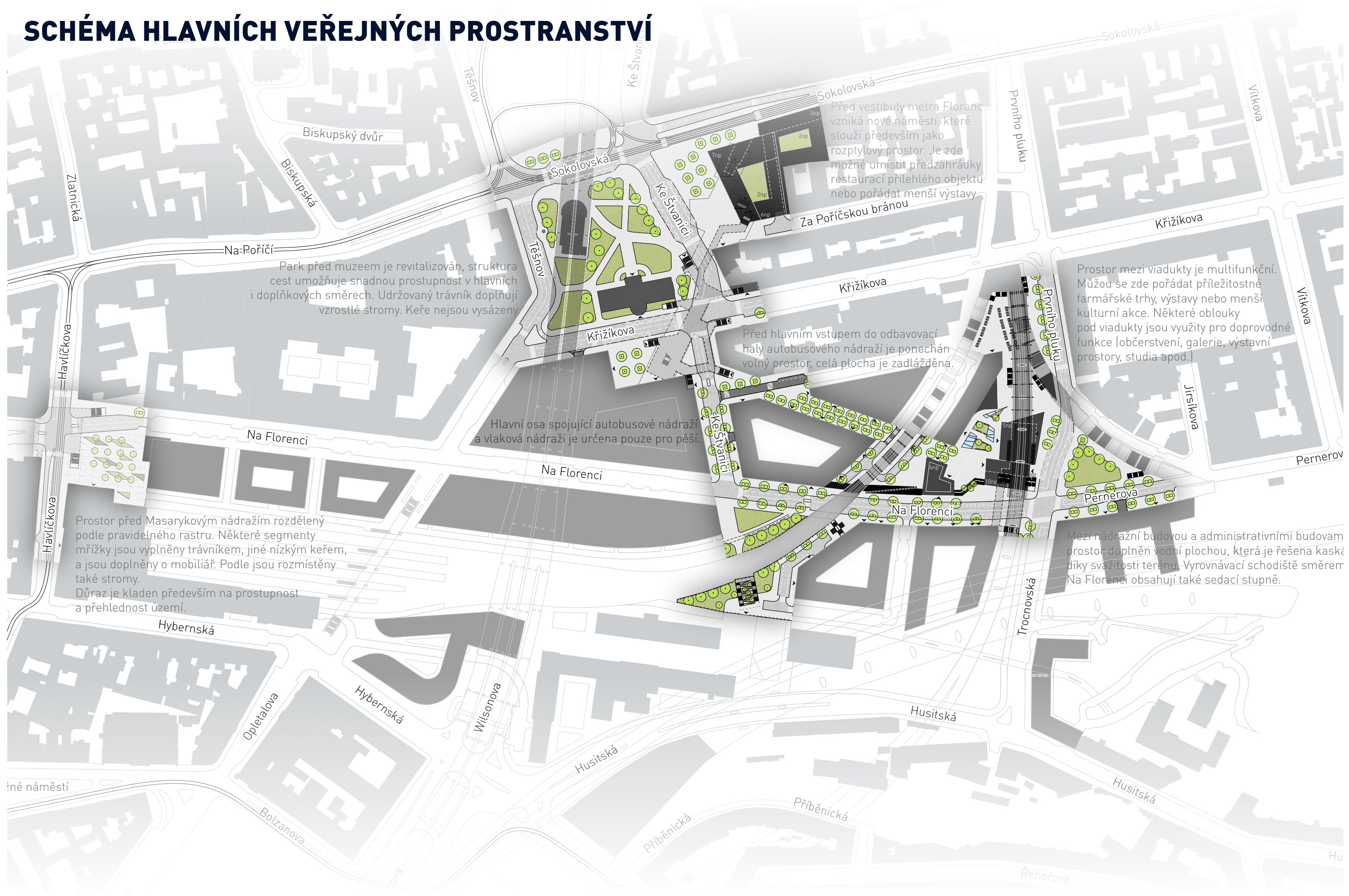








# SCHÉMA HLAVNÍCH VEŘEJNÝCH PROSTRANSTVÍ



Biskupský dvůr

Před vestibuly metra Florenc vzniká nové náměstí, které slouží především jako rozptylový prostor. Je zde možné umístit předzahrádky restaurací přílehlého objektu nebo pořádat menší výstavy.

Park před muzeem je revitalizován, struktura cest umožňuje snadnou prostupnost v hlavních i doplňkových směrech. Udržovaný trávnik doplňují vzrostlé stromy. Keře nejsou vysázeny

Před hlavním vstupem do odbavovací haly autobusového nádraží je ponechán volný prostor, celá plocha je zadlážděna.

Prostor mezi viadukty je multifunkční. Můžou se zde pořádat příležitostné farmářské trhy, výstavy nebo menší kulturní akce. Některé oblouky pod viadukty jsou využity pro doprovodné funkce (občerstvení, galerie, výstavní prostory, studia apod.)

Hlavní osa spojující autobusové nádraží a vlaková nádraží je určena pouze pro pěší.

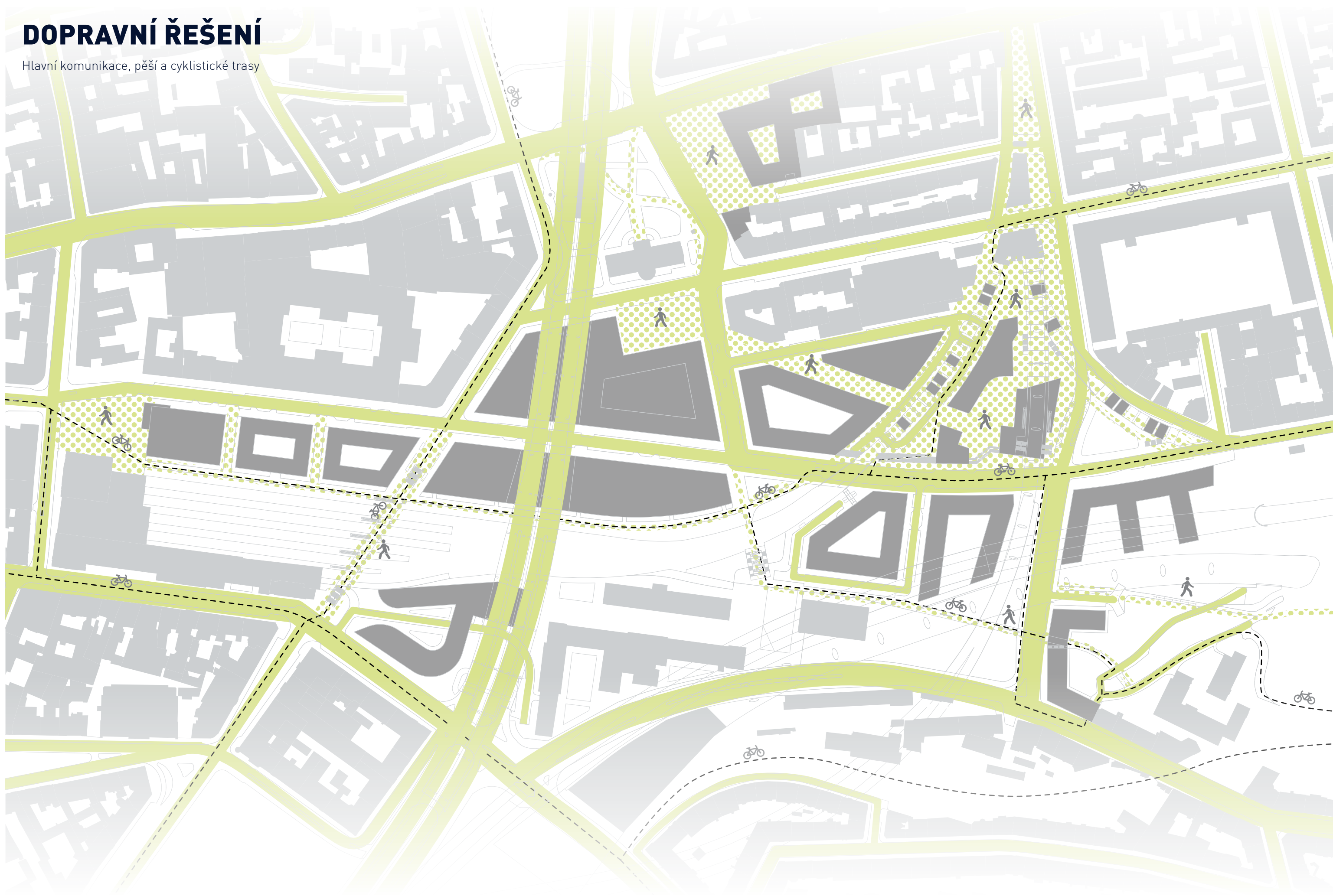
Prostor před Masarykovým nádražím rozdělený podle pravidelného rastru. Některé segmenty mřížky jsou vyplněny trávnikem, jiné nízkým keřem, a jsou doplněny o mobiliář. Podle jsou rozmístěny také stromy. Důraz je kladen především na prostupnost a přehlednost území.

Mezi nádražní budovou a administrativními budovami prostor doplněn vodní plochou, která je řešena kaskádou díky svahitosti terénu. Vyrovnávací schodiště směrem Na Florenci obsahují také sedací stupně.



# DOPRAVNÍ ŘEŠENÍ

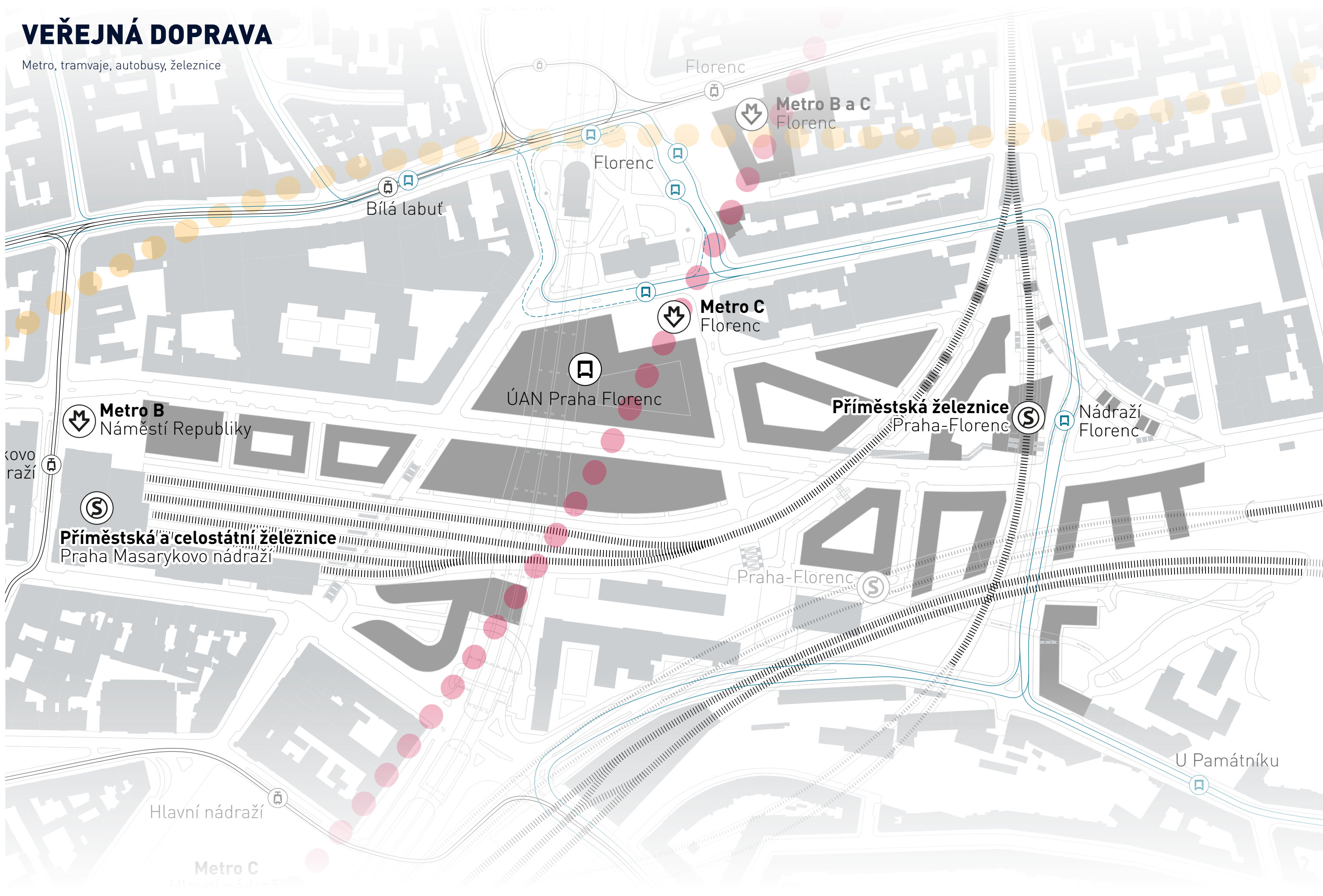
Hlavní komunikace, pěší a cyklistické trasy





# VEŘEJNÁ DOPRAVA

Metro, tramvaje, autobusy, železnice





# VRSTEVNICE

Upravený terén











Studie prostoru u nové železniční stanice a přiléhajícího náměstí



Muzeum hl. m. Prahy a nová budova autobusového nádraží

