

NADĚJE

MASARYKOVO NÁDRAŽÍ

A+R SYSTEMS / A.D.N.S. / CMC ARCHITECTS
CIGLER MARANI+ATELIÉR DVA / AP ATELIER
ATELIER FNA / ATELIERS JEAN NOUVEL

ROZ

NADĚJE

STUDIE PŘESTAVBY ÚZEMÍ MASARYKOVA NÁDRAŽÍ

A+R SYTEMS

A.D.N.S.

CMC ARCHITECTS

CIGLER MARANI + ATELIER DUA

ATELIER FNA

AP ATELIER

ATELIERS JEAN NOUVEL

eo

o

VÝBĚR Z DOKUMENTACE ÚZEMNÍ PŘÍPRAVY ZAJIŠŤOVANÉ HLAVNÍM MĚSTEM PRAHOU V OBDOBÍ LET 2005–2010

Řešené území je součástí ploch Masarykovo nádraží – Florenc na které je vyhlášena stavební uzávěra Nařízením Rady hl. m. Prahy č. 20/2004 ze dne 2. 11. 2004 ve znění Nařízení č. 1/2005 ze dne 25. 1. 2005 Sb. hl.m. Prahy. Stavební uzávěra platí do doby stabilizace funkčního, plošného a prostorového řešení. Podmínkou je tedy přijetí celoměstsky významné změny Z 2001/00. Rozsah ploch vymezené stavební uzávěrou je caa 19 ha. Stávající drážní plochy z toho tvoří 12 ha a platný ÚPn uvolňuje pouze části těchto ploch, v pásu podél ul. Na Florenci (1,3 ha) a bariérový efekt drážních ploch neodstraňuje.

Principy návrhu transformace předmětného území vycházejí ze společného (jednotného) plošného a prostorového uspořádání území. Využitelné je pro řešení „etapy“ návrhového horizontu ÚPn s ponecháním Masarykova nádraží s předpokládanou redukcí rozsahu kolejového nástupiště (9 nástupních hran), tak i pro výhledové řešení transformace předmětných ploch. Výhled předpokládá uvolnění drážních ploch v části území Masarykova nádraží s cílem vytvořit železniční uzel s možností tzv. průjezdného dopravního modelu. Z hlediska urbanistického rozvoje území vycházejí zpracované podklady návrhového horizontu i výhledu ÚPn z jednotného kompozičního principu vkládání nových urbanistických os a propojení struktury historického jádra města s formacemi Karlína a Žižkova. V centrálním místě protnutí zastavovacích struktur podél propojení ulic Pernerova – Na Florenci vzniká nový prostor náměstí „Florenc“, které vymezují ve výškové úrovni stávající blokové struktury nově navrhované objekty.

ÚZEMÍ JE ČLENĚNO DO ROZVOJOVÝCH OBLASTÍ

A Masarykovo nádraží (historický objekt)
B Masarykovo nádraží – sever
C Masarykovo nádraží – jih
D Florenc – sever E Florenc – jih
které dělí ve směru V – Z drážní plochy a severojižně prostup zeleně

Návrh doporučuje funkční využití uvolněných území pro smíšené plochy městského charakteru a usiluje o přípravu podmínek pro uplatnění i funkce bydlení. Zaměřen je na vyvážené zapojení a využití památkových objektů v kontextu navrhované zástavby a důsledně sleduje zlepšení životního prostředí v centrální části města hl.m. Prahy. V souladu s tím jsou definovány nové velkoryse založené plochy veřejné a parkově upravené zeleně s propojením Vítkova. Výhled umožní dokončit plnohodnotné propojené městských a v dalších uvolněných plochách železnice realizovat parkové plochy zeleně a dokončení karlínské zastavovací osnovy.

Prezentován je výběr z dokumentací zpracovaných v období 2005–2010, které jsou jedním z podkladů pro probíhající změnu celoměstského významu Z 2001/00:

- Masarykovo nádraží – Florenc, ověřovací dopravně – urbanistická studie – 08/2009
- Rozvojová studie zástavby autobusového nádraží Florenc, etapy, výhled – 12/2007
- Praha, Nové spojení II. etapa městský železniční tunel – 11/2007
- Masarykovo nádraží – Florenc, podkladová studie uspořádání rozvojové plochy – 2/2008
- Západní sektor ploch AN Florenc – územní studie – 03/2009
- Masarykovo nádraží – plochy MSD – podklady zastavitelnosti – 05/2009
- Plošná a provozní koncepce AN Florenc, rozvojová studie – 06/2009
- Západní sektor ploch AN Florenc, návrh stavby – 08/2010



MASARYKOVO NÁDRAŽÍ – PLOCHY MSD – PODKLADY PRO ZPRACOVÁNÍ STUDIÍ 05/2009

Obsahem prací bylo zpracování podrobného podkladu pro architektonické studie při dodržení dále uvedených limitů a základního urbanistického konceptu a širších územních vazeb. Hlavním kritériem studií mělo být nalezení odpovídajícího architektonického výrazu při optimálním funkčním a provozním řešení s cílem zadavatele nalézt zpracovatele dokumentace, který dále rozpracuje výsledné předpoklady zpracované studie.

ŘEŠENÉ ÚZEMÍ PRO ARCHITEKTONICKÉ STUDIE MĚLA TVOŘIT TATO ČÁST:

OBLAST A — Masarykovo nádraží
(historický objekt, kolejiště)

OBLAST B — Masarykovo nádraží – sever
v hranicích ploch ČD (mimo segment ploch ČSAD)

OBLAST C — Masarykovo nádraží – jih (mimo plochu MK NTM východně magistrály)

Z hlediska urbanistického rozvoje celé plochy Masarykovo nádraží – Florenc (MNF) vycházejí zpracované podklady z dokumentací územní přípravy zajišťované hlavním městem Prahou. Textově i graficky byly definovány:

ÚZEMNÍ LIMITY POD ÚROVNÍ PARTERU 195,0 M

Inženýrsko-geologické zhodnocení, technická infrastruktura, stav a průběh ul. Wilsonovy, která řešeným územím prochází formou mostní konstrukce, které se pod úrovní parteru propisují založením nosných pilířů. Mostní podporu tvoří čtyři železobetonové pilíře, které jsou založeny na šachtových pilířích o průměru 2800–3000 mm. Hlavy vždy dvojice pilířů jsou propojeny železobetonovou převázkou, jejíž okraje přesahují líc nadzemních částí podpor o 1,0 m. Samostatnou složku tvořily údaje o průběhu metra trasy B a C, především návaznost na stávající podchody (vestibuly) stanice Náměstí Republiky a stanice Florenc.

ÚZEMNÍ LIMITY NAD ÚROVNÍ PARTERU 195,0 M

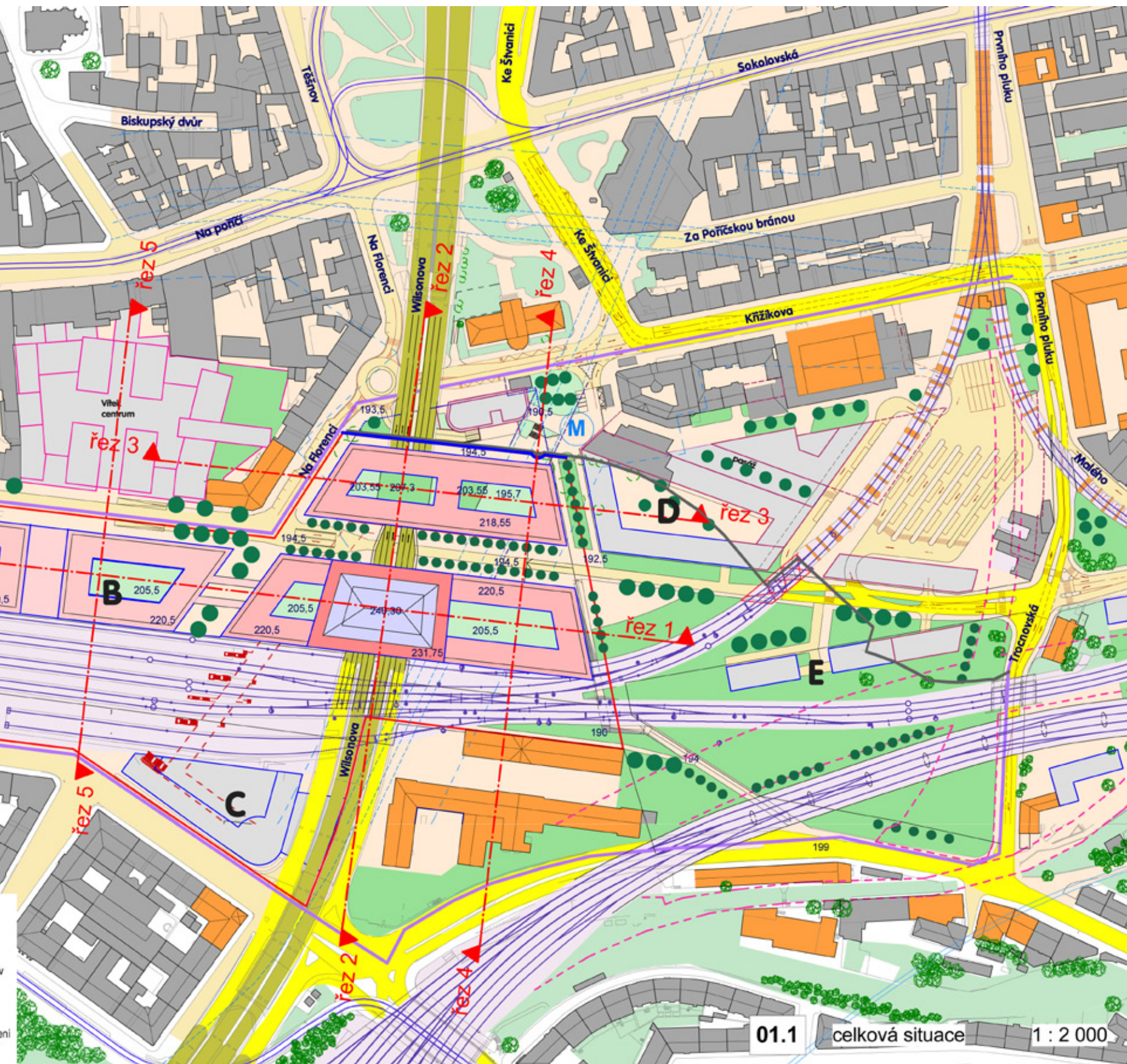
Plošné limity

- objekty památkově chráněné
- objekty stabilizované
- území zastavitelné FVÚ – SMJ
- doporučená hranice zástavby etapa
- doporučená hranice zástavby výhled

Prostorové limity

- výšková hladina doporučena nad parterem byla 25 m + střešní nástavba.





01.1 celková situace 1 : 2 000

Propojení ulic

- Na Florenci – Opletalova
- Na Florenci – Pernerova

Ul. Wilsonova

řešeným územím prochází bývalá Severojižní magistrála formou mostní konstrukce, které se nad úrovní parteru se propisuje nosnými pilíři a mostovkou. Mostní podporu tvoří čtyři železobetonové pilíře o průměru dříku cca $2 \times 1,6$ m. Ocelová konstrukce mostovky je vysoká 120 cm. Výškové osazení dle řezu PD včetně omezujících podmínek zástavby.

Objekty metra (trasy B a C)

Dopravní zásady a limity individuální automobilové a železniční dopravy. Specifikovány byly složky ŽP a předpoklady funkčního využití včetně bilancí. Řešené území umožňuje využití uvolněných území pro zástavbu městského charakteru s částečným uplatněním funkce bydlení.

MNF – MASARYKOVO NÁDRAŽÍ – FLORENC, OBLAST B – MASARYKOVO NÁDRAŽÍ – SEVER PROSTOROVÉ, PROVOZNĚ- ORGANIZAČNÍ A DOPRAVNÍ OVĚŘENÍ PLOCHY MSD STUDIE ZÁSTAVBY

Návrh ověřuje prostorovým překročením ul. Wilsonovy opětovné propojení rozděleného města estakádou magistrály. Propojení zastavovací struktury Starého města pražského se zástavbou Karlínu podél stopy propojení ulic Na Florenci – Pernerova. Kompoziční řešení vychází z prostorových zásad předchozích dokumentací MNF. Návrh respektuje předpoklady, které jsou založeny stávajícími uličními profily komunikací – Na Florenci, Křižíkova a novými uličními profily Na Florenci – Pernerova a Na Florenci – Opletalova včetně pěšího napojení na centrální oblast a MHD (metro C a B). Návrh respektuje předpokládaný rozsah řešeného území dle podkladu pro zpracování studie.

Hmoty objektů vytváří blokovou strukturu s nepravidelným půdorysem v definovaných hmotách a šířce traktu 19,5m a výšce římsy 5. NP v úrovni 22,5 m a ustoupeného 6. NP ve výšce 27 m. Navržené objekty doplňují uliční profil Na Florenci a nově definují prostor propojení ulic Pernerova – Na Florenci a ulic Opletalova – Na Florenci. Do prostoru hmot se propisuje nosný svislý konstrukční systém a v místech překročení metra C a magistrály příhrady patrových nosníků. Vnější





stěny navržených objektů jsou členěny horizontálními pásy stropních desek, v kombinaci pevného parapetu a prosklení, předsazených před svislý konstrukční systém železobetonových pilířů a sloupů. Jižní fasády a podstatné části bočních východních a západních fasád jsou stíněny předsazenou lehkou kovovou konstrukcí.

PŘEKRYV MAGISTRÁLY:

OBJEKT I. — propojuje strukturu bloků v úrovni 4. – 6. NP.

OBJEKT II. — propojuje strukturu bloků v úrovni 4. – 6. NP a nově vkládá hmotu 7. – 10 NP s proskleným zastřešením atria dvorany.

Magistrála je svým průběhem v tomto prostoru mostní estakády zásadní dělicí linií struktury města a to v hradební stopě hranic Pražské památkové rezervace. Propojení hmot nad magistrálou a vytvoření nového parteru pomůže eliminovat hlukové a exhalační zatížení. Výškový akcent v úrovni obdobných symbolů pražského panoramatu může vhodně volenou funkcí ale i prostorovým utvářením tvořit značku, poznávací prvek celé transformace prostoru Masarykovo nádraží – Florenc.

