Představujeme projekt

Cílem výstavy „Masaryčka spojuje“ je uvést projekt revitalizace Masarykova nádraží a vysvětlit, jak se veřejnost může zapojit do konzultace návrhu revitalizace. Na následujících panelech se můžete seznámit s historií tohoto území, na kterou se projekt snaží navázat. Vedle analýzy současného stavu zároveň uvidíte, jak návrh revitalizace řeší problémy území a jak rozvíjí jeho hodnoty dané zejména bohatou historií a umístěním.

Výstava zobrazuje vizi proměny této lokality, která počítá s modernizací železniční trati i plánovaným spojením na Letiště Václava Havla. Podrobně představujeme zejména koncept veřejných prostranství, který nejen výrazně pozvedne kvalitu prostředí v této části Prahy, ale zároveň přinese nová pěší propojení a parkové společensko-rekreační zázemí. Na posledním panelu výstavy jsou informace o konzultačním procesu a o tom, jak se do něj můžete zapojit.

Kdo stojí za projektem?

PENTA REAL ESTATE

Hlavním iniciátorem a investorem revitalizace oblasti Masarykova nádraží je společnost Masaryk Station Development, kde majoritním vlastníkem je **Penta Real Estate s. r. o.**, která je součástí skupiny Penta. Ta se zaměřuje na revitalizaci brownfieldů a real estate development v segmentech bydlení, kanceláří a maloobchodu.

Cílem společnosti je vytvářet ze zanedbaných území nové plnohodnotné městské čtvrti, které umožní vznik živých komunit a přinesou trvalé hodnoty pro všechny budoucí uživatele. Penta Real Estate například proměnila brownfield bývalé továrny Walter v novou městskou čtvrť. Její projekt administrativně-obchodního centra Florentinum získal řadu ocenění včetně prestižní ceny v soutěži Central & Eastern European Real Estate Awards (CEEQA). Pro dosažení vysoké kvality a trvalé udržitelnosti projektů Penta Real Estate spolupracuje s předními českými a zahraničními architekty a urbanisty.

SŽDC
Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty je státní organizace, jejímž základním posláním je plnit funkci vlastníka a provozovatele celostátních a regionálních drah ve vlastnictví státu. Zajišťuje jejich provozuschopnost, modernizaci a rozvoj s cílem nabídnout dopravcům po všech stránkách kvalitní a bezpečnou železniční dopravní cestu.

SŽDC je investorem rekonstrukce kolejiště Masarykova nádraží a modernizace a výstavby železniční trati z Masarykova nádraží na Letiště Václava Havla a do Kladna. V rámci realizace těchto projektů dojde ke kompletní modernizaci Masarykova nádraží, včetně výstavby nových nástupišť, bezbariérového přístupu pro cestující a nového vestibulu ve formě zastřešení nad jednotlivými nástupišti, který umožní dokonalé propojení Masarykova nádraží s centrem Prahy.

České dráhy

Národní přepravce **České dráhy, a. s.**, je vlastníkem komplexu budov Masarykova nádraží, zapsané nemovité kulturní památky. České dráhy, a. s., spolupracují se společností Masaryk Station Retail, s. r. o., nájemcem objektů Masarykova nádraží, který si klade za cíl postupnou revitalizaci historických budov Masarykova nádraží, včetně obměny obchodních jednotek směřující ke zvýšení jejich standardu. Společným cílem je uchovat historické hodnoty nejstaršího pražského železničního nádraží a zároveň nabídnout cestujícím komfort a služby, které zvýší zájem o cestování vlakem.

Zaha Hadid
zakladatelka Zaha Hadid Architects

Jakub Klaška
vedoucí projektu v Zaha Hadid Architects

Jakub Cigler
zakladatel Jakub Cigler Architekti

Zaha Hadid Architects

V roce 2014 uspořádal investor developerskou architektonicko-urbanistickou soutěž o návrh revitalizace území Masarykova nádraží. Mezi 12 účastníky soutěže se na prvním místě umístil návrh připravený studiem Zaha Hadid Architects.

Zaha Hadid Architects (ZHA) je mezinárodní architektonická a designérská kancelář se sídlem v Londýně, kterou v roce 1980 založila architektka iráckého původu Zaha Hadid. V roce 1990 se ředitelem ZHA stal architekt Patrik Schumacher. Ten od úmrtí Zahy Hadid v dubnu 2016 vede studio jako jediný společník kanceláře.

Zaha Hadid, přezdívaná „královna křivky“ a „kouzelnice klikatých a vlajících forem“, patří mezi přední osobnosti světové postmoderní architektury. Její tvorba je zařazována do dekonstruktivistické architektury, což je přístup, který se vyznačuje nepravidelností tvarů a nepředvídatelností, která často popírá tradiční elementy architektury. Její návrhy však vždy vycházejí z místního kontextu. Posláním kanceláře je kultivovat a posílit identitu místa a spjatost obyvatel a dalších uživatelů s ním, a to využitím pro místo typických prvků a vytvořením jedinečného architektonického návrhu. Fasáda pražského projektu u Masarykova nádraží je inspirována kolejemi a zlatou barvou charakteristickou pro pražské věže.

Zaha Hadid byla autorkou mnoha veřejných staveb. První velké uznání jí přinesla realizace požárního domu pro továrnu Vitra v německém Weil am Rhein (1993). Pro rakouský Innsbruck navrhla skokanský můstek Bergisel (2002) a pro olympiádu v roce 2012 vytvořila Londýnské centrum plaveckých sportů. Její kancelář navrhla mnohá světová muzea, například jako je Centrum soudobého umění v americkém Cincinnati (2000) nebo Riverside museum v Glasgow (2011). Vytvořila návrhy i pro administrativní a obchodní budovy, například kancelář BMW v Lipsku (2005), Innovation Tower v Hongkongu (2013), Dongdaemun Design Plaza v Soulu (2011) nebo sídlo přístavní správy v Antverpách (2016).

V roce 2004 se Zaha Hadid stala první ženou, která získala prestižní Pritzkerovu cenu za architekturu. V letech 2010 a 2011 získala Stirlingovu cenu, nejprestižnější ocenění ve Velké Británii, za návrh muzea současného umění MAXXI v Římě a za střední školu Evelyn Grace v Londýně.

Projekt revitalizace území Masarykova nádraží má v kanceláři Zaha Hadid Architects na starosti architekt českého původu **Jakub Klaška**. Ten studoval architekturu nejprve v Praze na Vysoké škole uměleckoprůmyslové u Evy Jiřičné a následně ve studiu Zahy Hadid na Vysoké škole aplikovaných umění ve Vídni. V kanceláři Zaha Hadid Architects pracoval od roku 2010 na řadě různorodých projektů, jako je Mezinárodní centrum kultury a umění v čínském Čchang-sa, rezidenční projekt 520 West 28th v New Yorku nebo na vítězném návrhu prvního celodřevěného fotbalového stadionu pro klub Forest Green Rovers v Anglii.

Jakub Cigler Architekti

Kancelář Jakub Cigler Architekti je lokálním partnerem ZHA, který spolupracuje na urbanistickém a architektonickém konceptu Zaha Hadid Architects ve všech dalších fázích projektové dokumentace. Z pozice generálního projektanta záměru garantuje technickou stránku projektové dokumentace.

Studio **Jakub Cigler Architekti (JCA)** bylo založeno v roce 2001 a v současnosti patří mezi největší české architektonické kanceláře. Věnuje se architektuře administrativních a polyfunkčních objektů, jako je polyfunkční budova Quadrio (2014) nad stanicí metra Národní třída, administrativně-obchodní objekt Florentinum (2013) nebo nedávno dokončená administrativní budova Visionary (2017) v pražských Holešovicích.

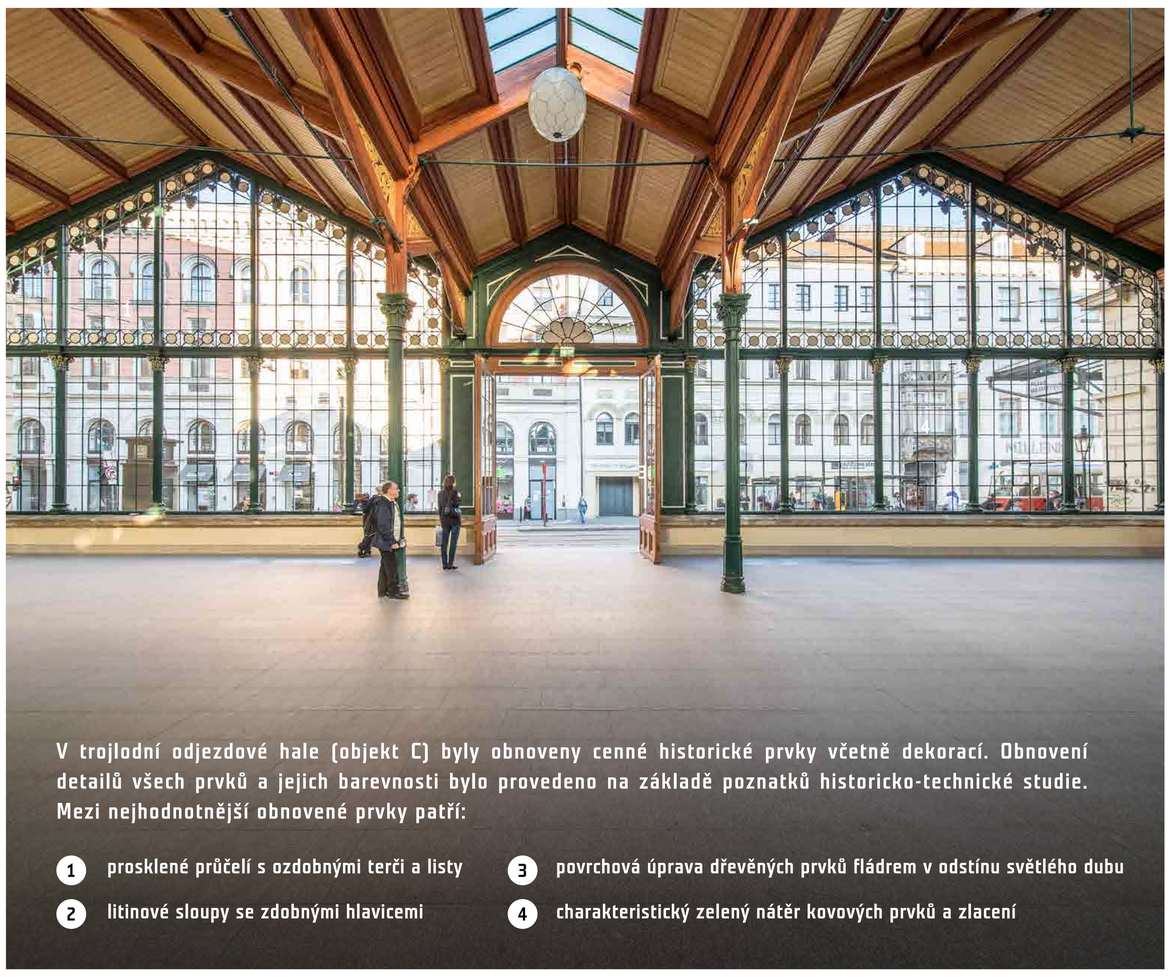
Oceňovány jsou i urbanistické projekty JCA. Jejich revitalizace Moskevské ulice v Praze 10 se stala příkladem pro obnovu veřejného prostoru. JCA je rovněž autorem projektu revitalizace dolní části Václavského náměstí, jejíž realizace se připravuje.

Kancelář založil a vede architekt **Jakub Cigler**. Je absolventem architektury na Fakultě architektury ČVUT a v roce 1993 získal docenturu na Vysoké škole uměleckoprůmyslové. Od roku 1993 je autorizovaným architektem České komory architektů a od roku 1996 je členem evropské pobočky The American Institute of Architects.

Revitalizace historických budov Masarykova nádraží

Soubor budov Masarykova nádraží vlastní společnost České dráhy, a. s., která pronajímá převážnou část využitelných ploch objektů společnosti Masaryk Station Retail, s. r. o., jejímž majoritním vlastníkem je Penta.

V rámci nájemního vztahu se společnost Masaryk Station Retail zavázala ke spolupráci na rekonstrukci památkově chráněných budov nádraží a obnově charakteristických historických prvků. Společnost Masaryk Station Retail tak nese většinu finančních nákladů na rekonstrukci veřejných prostor nádraží, obchodních jednotek, pokladen a sociálního zařízení.



V trojlodní odjezdové hale (objekt C) byly obnoveny cenné historické prvky včetně dekorací. Obnovení detailů všech prvků a jejich barevnosti bylo provedeno na základě poznatků historicko-technické studie. Mezi nejhodnotnější obnovené prvky patří:

1. prosklené průčelí s ozdobnými terči a listy
2. litinové sloupy se zdobnými hlavicemi
3. povrchová úprava dřevěných prvků fládrem v odstínu světlého dubu
4. charakteristický zelený nátěr kovových prvků a zlacení

Co již proběhlo?

Klasicistní budovy železniční stanice byly v roce 1982 prohlášeny za kulturní památku, v roce 2000 pak byly přidány na seznam chráněných objektů také některé objekty bývalého železničního depa. Před rekonstrukcí byla zpracována podrobná historicko-technická studie konstrukčních prvků nádraží. Studie popisuje například hodnotné litinové sloupy nesoucí střechu odjezdové haly s pozlacenými hlavicemi, zdobné litinové prvky pod střechou a dřevěné konstrukce s charakteristickou povrchovou úpravou fládrováním. Byl vyhodnocen stav historických i novodobých prvků a na základě restaurátorských průzkumů a rozhodnutí odboru památkové péče Magistrátu hl. m. Prahy došlo k jejich obnově, náhradě nebo odstranění.

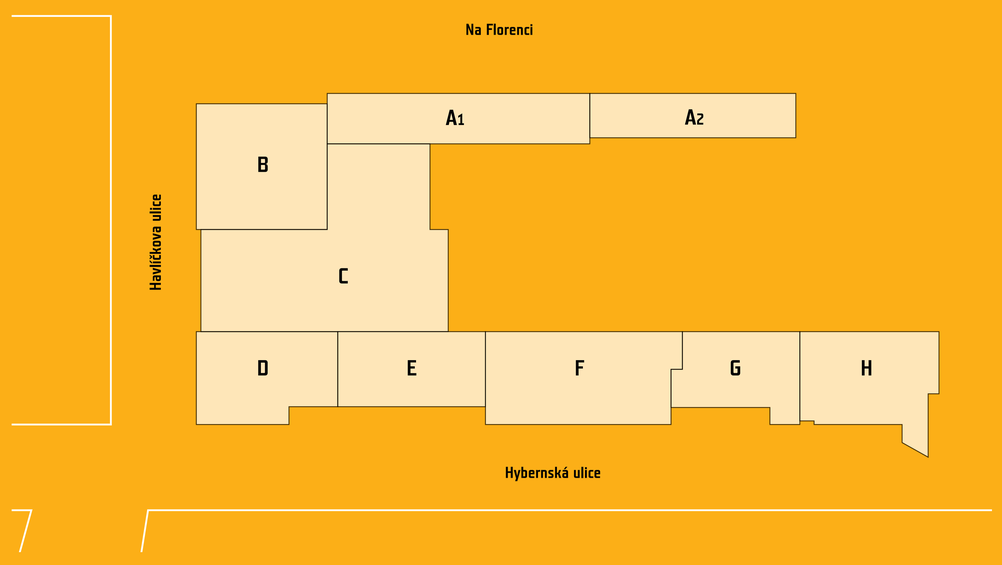
Na základě zpracovaných projektů, studií a výsledků jednání se zástupci památkové péče byla v roce 2012 provedena komplexní rekonstrukce zastřešení hlavní odjezdové haly, včetně jejího průčelí do Havlíčkovy ulice, na kterou se v letech 2016–2018 navázalo zbudováním nové podlahy haly, včetně technologických prvků pod ní, opravou jejích fasád a osazením nových otvorových výplní, včetně citlivého reklamního značení nájemních jednotek. V roce 2016 byla zbudována také nová trafostanice v suterénních prostorách.

V roce 2017 byly na Masarykově nádraží zřízeny nové toalety pro cestující a rekonstruována fasáda severovýchodního objektu, včetně osazení nových otvorových výplní a restaurátorské repase historicky hodnotných dveří do prostor bývalé celnice. Od roku 2016 dochází průběžně k obměně a obnově obchodních jednotek, které nabízejí cestujícím očekávaný standard dnešní doby.

Co se chystá?

Ve druhé fázi revitalizace budou v nádražní budově modernizovány pokladny Českých drah a dojde k opravě parteru a interiéru budovy D na rohu Hybernské a Havlíčkovy ulice. Nové pokladny budou umístěny blíže samotným nástupištím, dále bude rekonstruována fasáda jihovýchodního objektu, včetně jejích otvorových výplní, a budou probíhat další práce na obměně a doplnění nových obchodních jednotek. To vše za provozu nádraží ve snaze minimalizovat dopady rekonstrukce na komfort cestujících.

Orientační plánek budov Masarykova nádraží



Součástí rekonstrukce budovy B byla oprava interiéru i exteriéru.
Budova byla nově omítnuta, byla vyměněna okna a opravena byla také konstrukce přístřeší v průčelí budovy.

Pohled na budovu B z tramvajové zastávky Masarykovo nádraží.

V odjezdové hale C byla opravena střecha s charakteristickými litinovými sloupy a dalšími nosnými prvky, obnoveny byly i další části trámoví a jejich zdobení, došlo také k rekonstrukci podlahy.

Výraznou proměnou prošly komerční prostory nádražní budovy v objektu B. Ty jsou postupně předávány novým provozovatelům. Cílem je výrazně zvýšit kvalitu nabízených služeb a komfort cestujících i dalších návštěvníků území.

Příběh území Masarykova nádraží

Území Masarykova nádraží stálo dlouhou dobu stranou zájmu a jeho proměny byly vždy určovány významnými celoměstskými změnami. Tou první, která území rozdělila na dvě zcela rozdílné části, byl vznik Nového Města pražského a jeho opevnění. Druhou změnou, která určuje charakter území i v současnosti, bylo v roce 1845 zřízení pražského státního nádraží jako koncové stanice c. k. Severní státní dráhy.

Toto rozsáhlé území, které nikdy nezískalo historický název, se ve 20. století stává předmětem úvah mnoha městských plánovačů. Regulační plány 1. poloviny 20. století poprvé navrhují nádraží zrušit a přemístit. Myšlenky na zrušení nádraží se objevují v průběhu celého století. Nádraží si však svou pozici v jádru města udrželo a jeho význam je mu postupně navracen.

1348

Nové Město pražské

Území se stalo součástí Nového Města pražského. Došlo k jeho rozdělení městskými hradbami, jejichž existence významně podmínila budoucí rozvoj území. Zatímco uvnitř města probíhá výstavba, vně hradeb v ochranném hradebním pásmu je výstavba zakázána ze strategicky obranných důvodů.

1. polovina 19. století

Zahrady a parková promenáda

Na volných plochách hradeb byla ve 30. letech 19. století založena parková promenáda s kavárnami, nabízející úchvatné výhledy na pražské panoráma a zároveň na tehdy ještě zemědělskou krajinu před hradbami. Území dnešního nádraží bylo řídce zastavěné a převládaly v něm zahrady. I to bylo jedním z důvodů, proč bylo pro stavbu nádraží vybráno právě toto místo.

2. polovina 19. století

Zánik městských hradeb

Z nádraží se stává brána pro cestující do Olomouce, Vídně a také Drážďan. Spojení se Saskem zajistila výstavba Negrelliho viaduktu. Od roku 1874 dochází k postupnému bourání městských hradeb a vlaky již neprojíždí branami skrze opevnění.

1918–1938

Masaryčka získává své jméno

Na počest prvního československého prezidenta je nádraží přejmenováno na Masarykovo již v roce 1919. V rámci modernizace je budována elektrická trakce. V regulačních plánech se poprvé objevuje myšlenka na přemístění nádraží a zrušení původní odjezdové a příjezdové budovy. V místě nádraží měl vyrůst blok zástavby, který by fixoval posunutou uliční čáru ulice Na Florenci v ose nově vytyčené ulice V Celnici a prodloužil tak uliční síť do prostoru zrušeného kolejiště pro nákladní dopravu.

50. a 60. léta 20. století

Ukončení parního provozu

Po válce je nádraží vrácen původní název, ale už v roce 1953 dochází opět ke změně názvu na nádraží Praha střed. O deset let později byl ukončen parní provoz a z nádraží jsou vypravovány vlaky s motorovými jednotkami. V tomto období nádražím projíždí vlaky spojující Budapešť, Prahu a Berlín.

90. léta 20. století

Úpadek území

V roce 1990 je nádraží znovu přejmenováno na Praha Masarykovo nádraží. Jeho význam postupně upadá a území stojí mimo střed zájmu. Definitivní odklon nákladní železniční dopravy v 80. letech, izolovanost od Hlavního nádraží a rostoucí orientace na silniční dopravu znovu otevírají diskusi o významu Masarykova nádraží a opět se objevují hlasy vyzývající k jeho zrušení.

2017–2018

Archeologický průzkum

Od září 2017 do května 2018 probíhal v území rozsáhlý archeologický průzkum související s připravovanou výstavbou. Nálezy, kterých bylo více než 240 tisíc a naplnily 663 banánových krabic, jsou datovány především do období od 2. poloviny 14. století do 17. století.

18. století

Nové barokní opevnění

Původně středověké opevnění bylo nahrazeno novým bastionovým opevněním. Zároveň došlo k posunu městských bran. Horská brána, která původně zakončovala Hybernskou ulici, byla posunuta více na jih a z Hybernské se tak stala klidná ulice s rezidenčními paláci. Brána byla zároveň přejmenována na Novou bránu. Ulice Na Poříčí zakončená Poříčskou branou vzkvétala a byla rušnou ulicí s mnoha řemeslnickými dílnami a hostinci.

40. léta 19. století

První pražské nádraží

Pravidelný provoz byl na prvním železničním nádraží v Praze zahájen 1. září 1845. Umístění nádraží a kolejiště navrhl Jan Perner, vrchní inženýr státních drah. Podoba budov vzešla z pera architekta Antonína Jünglinga. Vzhledem k omezenému prostoru uvnitř městských hradeb bylo nádraží rozděleno na vnitřní a vnější část. Toto řešení bylo ve své době unikátní. Z vnější obslužné technické části projížděly vlaky do vnitřní části nádraží branami v městských hradbách, které se na noc zamykaly.

Přelom 19. a 20. století

Rozvoj území

Provoz nádraží přivádí do svého okolí významné instituce a provozy. V jeho okolí vzniká pošta, pro cestující vznikají v blízkosti významného dopravního uzlu hotely a hostince. Celnice je napojena na nádraží železniční vlečkou v trase dnešní ulice V Celnici.

1939–1945

Nerealizované plány

V období druhé světové války byly připraveny velkolepé plány, které by významně změnily podobu území. Masarykovo nádraží mělo být zcela zrušeno, Hlavní nádraží přemístěno pod Vítkov a územím měl od severu k jihu procházet široký městský bulvár, tzv. severojižní transverzála, lemovaný stromořadím a novou reprezentativní výstavbou. Tyto plány nebyly realizovány a nádraží bylo v roce 1940 pouze přejmenováno na Praha-Hybernské nádraží.

70. léta 20. století

Rozdělení území

Myšlenky městských plánovačů se v 60. letech pod vlivem narůstajícího automobilismu více orientují na celoměstská dopravní řešení a výsledkem je v letech 1974-78 výstavba přemostění Masarykova nádraží v délce 240 m jako součást tzv. Severojižní magistrály. Ta vytvořila výraznou bariéru v daném území a znovu jasně vymezila hranici mezi Novým Městem a Žižkovem.

2009–2018

Hledání nové vize

Mezi léty 2009 a 2014 bylo uspořádáno několik urbanisticko-architektonických soutěží na novou podobu území. V roce 2014 byl na základě mezinárodní soutěže vybrán návrh studia Zaha Hadid Architects. O zachování Masarykova nádraží bylo rozhodnuto ministerstvem dopravy v roce 2015, kdy byl schválen projekt železničního spojení letiště Václava Havla s centrem Prahy a Kladnem, které povede z Masarykova nádraží.

ukázky nálezů z archeologického průzkumu z let 2017-2018

Jak návrh reaguje na historický kontext?

Při přípravě návrhu byla historie území důležitým zdrojem informací. Návrh navazuje na historii místa, chrání jeho hodnoty a snaží se napravit současné problémy.

Obnovení původních hodnot území

- V plánech na přestřešení nádraží se znovu objevují zahrady, které se dříve nacházely v bloku uvnitř městských hradeb v místě stávajícího kolejiště.
- Propojení ulic Hybernská, Na Florenci a Na Poříčí obnovuje promenádní propojení po volných plochách hradeb z 19. století.
- Nádraží bylo v době svého vzniku důkazem modernizace města a hospodářského pokroku. Stejně tak nyní návrh pracuje s požadavky města 21. století: pracovní místa v odvětvích nové ekonomiky, strategická poloha na dopravním uzlu, podpora pěších vazeb.
- Součástí projektu je rekonstrukce historické budovy Masarykova nádraží a ochrana jeho historických hodnot.

Reakce na současné problémy území

- Magistrála je významnou bariérou v území. Návrh bariéru překonává a obnovuje propojení mezi Prahou 1 a Prahou 3.
- Dopravní charakter celého území má negativní dopad na kvalitu veřejných prostranství. Do ulic budou vráceny stromy, lavičky, parter budov se otevře veřejnosti a poskytne širokou nabídku obchodů a služeb.

Na panelu byly použity obrázky z níže uvedených zdrojů:

1348: Ing. arch. Petr Kučera | 18. století: Archiv hl. města Prahy, Sbírka grafiky, sign. G 47 | 1. pol. 19. století: Archiv hl. města Prahy, Sbírka map a plánů, sign. MAP P 1 B/28 | 40. léta 19. století: Wikimedia Commons "Příjezd prvního vlaku z Vídně do Prahy 1845" | 2. polovina 19. století: Archiv hl. města Prahy, Sbírka map a plánů, sign. MAP P IX 1/287 | Přelom 19. a 20. století: Penta Real Estate | 1918–1938: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy
1939–1945: Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy | 50. a 60. léta 20. století: Penta Real Estate | 70. léta 20. století: Wikimedia Commons "Průběh práce na svršku mostu 6", Mišun | 90. léta 20. století: Wikimedia Commons "Praha Masarykovo nádraží-od Florence" | 2009–2018: Penta Real Estate | 2017–2018: Martin Vyšohlíd, Archaia Praha z.ú.

Hodnoty a problémy současného stavu

Hodnoty území

Lokalita Masarykova nádraží leží v historickém centru Prahy v území Pražské památkové rezervace. Současná podoba území byla utvářena po dobu více než tisíc let současně s rozvojem hlavního města českých zemí.

Území zároveň leží uprostřed trojúhelníku tří důležitých dopravních uzlů, z nichž dva jsou národního významu. Díky své poloze, rostoucí zaměstnanosti v sektoru sofistikovaných služeb a s ním spojenému zájmu o kancelářské a obchodní prostory v centru města zažívá okolí nádraží (ulice Na Poříčí, Karlín a Rohanské nábřeží a přilehlá část Žižkova) nový rozmach obchodních, společenských a kulturních aktivit.

1. **Budova Masarykova nádraží,** postavená v letech 1844–45 v klasicistním stylu, je dnes nejstarším provozovaným koncovým nádražím v Evropě. Jde o velmi hodnotnou architektonickou a technickou kulturní památku.
2. **Bývalé dílny Masarykova nádraží** jsou souborem památkově chráněných objektů, kde v prostorách bývalého lokomotivního depa plánuje Národní technické muzeum vybudovat velký expoziční projekt Muzea železnice a elektrotechniky.
3. **Ulice Na Poříčí** prošla v posledních letech výraznou proměnou. Došlo k rekonstrukcím a dostavbám celé řady domů, vznikla tady bohatá nabídka obchodních, společenských, kulturních a sportovních aktivit. Díky zvyšující se poptávce po obchodních prostorech se ulice stává pokračováním nákupního korza ulice Na Příkopech.
4. **Křivolaké uličky Petrské čtvrti**, jejíž osídlení vznikalo již v 11. století, tvoří cenné zázemí revitalizované lokality. Před založením Nového Města pražského, jehož se stala součástí, se této osadě kolem kostela sv. Petra říkalo Poříčí. Díky její poloze u řeky a při vstupu do města zde byl soustředěn čilý obchodní ruch.
5. **Ulice V Celnici** s hotely, restauracemi, obchody a další občanskou vybaveností má potenciál stát se po revitalizaci kvalitním veřejným prostorem a atraktivní vstupní branou do centra Prahy od Masarykova nádraží. Revitalizace ulice je plánována jako navazující fáze rekonstrukce ulice Na Florenci.
6. **Mnoho významných kulturních institucí,** jako je Divadlo Archa, Hudební divadlo Karlín, Divadlo Ponec, Karlín Studios nebo Muzeum hl. m. Prahy, sídlí v bezprostředním okolí nádraží. Většina z nich se však potýká s nedostatečnou pěší prostupností a nízkou kvalitou veřejného prostoru tohoto území.
7. **Vrch Vítkov s Národním památníkem** je výraznou dominantou Prahy a místem se silnou identitou spjatou s historií českých zemí.
8. **Karlínská kasárna** postavená v letech 1846–49 jako pětipatrová budova. Obdobně jako Masarykovo nádraží představují důležitou památku v klasicistním stylu, která svědčí o rozmachu této části Prahy v polovině 19. století. Ministerstvo spravedlnosti připravuje jejich konverzi na justiční palác.
9. **Vzrůstající atraktivita Karlína** je dána jeho urbanistickou strukturou, tedy pravidelnými bloky a velkorysými veřejnými prostranstvími s dostatkem zeleně i dobrou dopravní dostupností. Díky řadě investic dnes nabízí mnoho pracovních, kulturních a společenských příležitostí.
10. **Vrchlického sady**, v 19. století nazývané Velký městský park, jsou největším parkem na pravém břehu Prahy 1. I přes svůj zanedbaný stav jsou důležitou přírodní hodnotou s potenciálem místa rekreace a společenských aktivit.

Problémy území

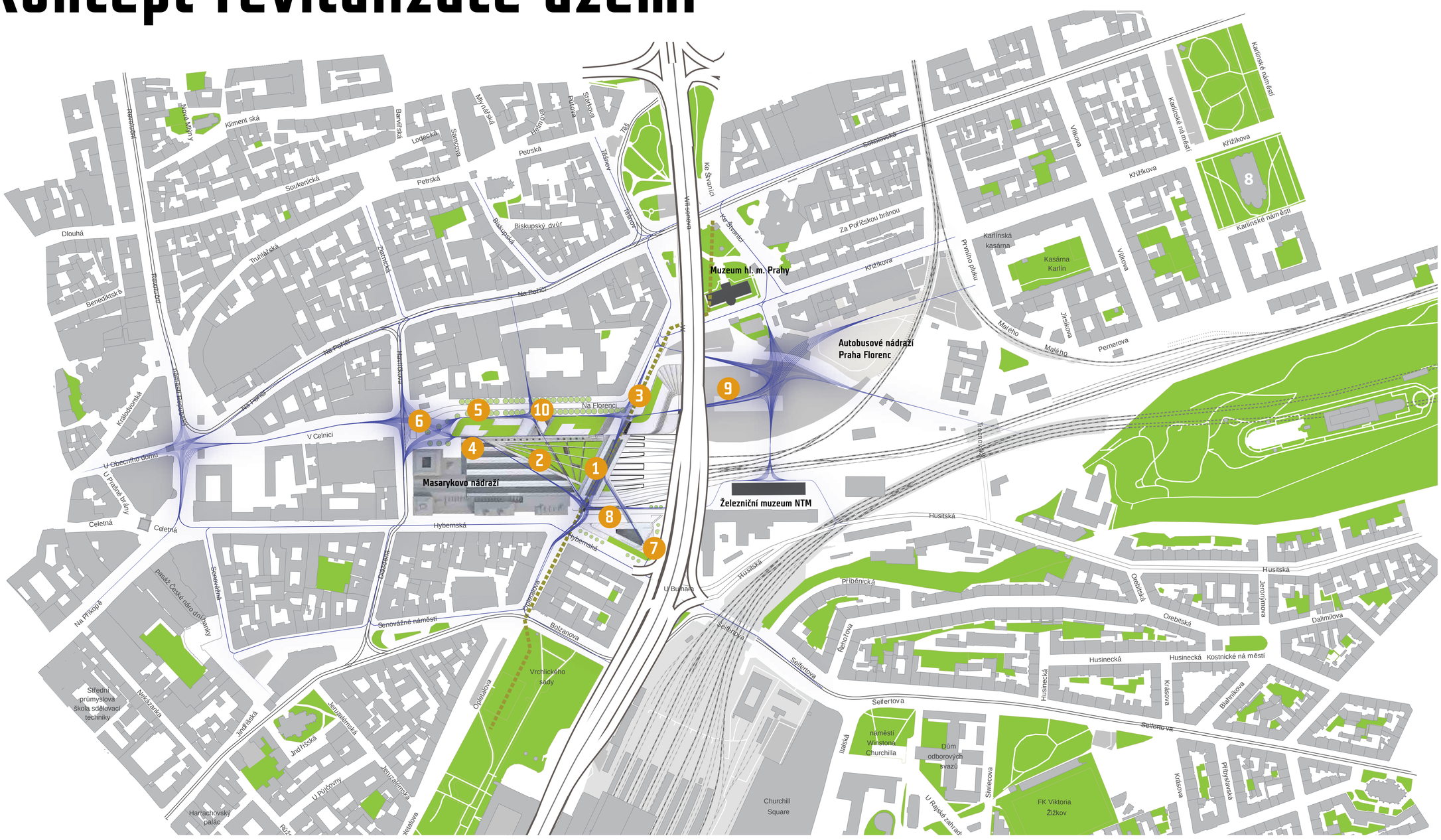
Hlavní problémy současného stavu území představují bariéry kolejiště Masarykova nádraží a Severojižní magistrála, které zhoršují prostupnost mezi Prahou 1 a sousedními částmi Karlínem a Žižkovem. Na území zároveň chybí kvalitní veřejná prostranství a zelená infrastruktura, které by umožňovaly společenské a rekreační aktivity.

V důsledku restrukturalizace pražské ekonomiky ztratila značná část území svoji dopravně-průmyslovou funkci a současné využití neodpovídá potenciálu místa.

1. Masarykovo nádraží a jeho kolejiště jsou značnou **bariérou v centru Prahy**. Chybí zde přímé pěší napojení ulic Na Florenci a Opletalova a v širším kontextu lokalit Florence a Hlavního nádraží.
2. **Důležité veřejné prostranství** u severního vstupu do Masarykova nádraží je **využíváno jako parkoviště**. Parkující auta představují bariéru v pohybu pěších.
3. **Ulice Na Florenci postrádá pobytové kvality**. I když se díky novým aktivitám v budovách a pasážích od ulice Na Poříčí do ulice Na Florenci vrátil život, stále slouží jen k rychlému pohybu územím. Parkování vozidel je jedinou aktivitou podél jižní hrany této ulice.
4. **Nadúrovňové vedení Severojižní magistrály** představuje další významnou **bariéru v prostupnosti** území mezi Novým Městem a Karlínem a Žižkovem. Silná intenzita provozu **zatěžuje území hlukem a emisemi**.
5. **Nehostinný prostor Křižíkovy ulice pod magistrálou** postrádá městský charakter. Místo přitahuje sociálně patologické jevy. Chybí zde jasně definovaná ulice. Pěší v této části nemají pocit bezpečí.
6. **Místo u magistrály využívané jako parkoviště má charakter městské periferie.** Díky blízkosti dopravního uzlu národního významu má prostor vysoký potenciál pro jiné využití.
7. **Objekty a území v minulosti využívané pro nákladní železniční dopravu ztratily svoji funkci.** Potenciál tohoto území v centru Prahy není dostatečně využit.
8. **Chybí odpovídající vazba** mezi budovou Muzea hlavního města Prahy a ulicemi Křižíkova a Na Florenci.
9. **Křižovatka U Bulhara** s vysokou intenzitou dopravy **postrádá městský charakter.** Zároveň zde chybí pěší vazba severním směrem.

PENTA REAL ESTATE | Zaha Hadid Architects | jakub cigler architekti

Koncept revitalizace území



Cílem revitalizace území Masarykova nádraží je zachovat historické hodnoty místa a vytvořit veřejná prostranství vysoké kvality, která zlepší prostupnost území a budou plnit i rekreační a společenskou funkci. Díky železničnímu spojení s Letištěm Václava Havla a Kladenskem se rovněž sníží závislost na automobilové dopravě.

Revitalizace chce lépe využít potenciálu dopravního uzlu a posílit funkci středu Prahy jako centra odvětví nové ekonomiky s vysokou přidanou hodnotou, která by měla doplnit dnes převažující orientaci na cestovní ruch. Rozvoj ulice Na Florenci chce navázat na rozmach českých zemí během průmyslové revoluce a dále upevnit roli Prahy jako místa, které integruje česká a středoevropská znalostní a kreativní odvětví do globálních trhů.

1 **Pěší propojení ulic Na Florenci, Hybernská a Opletalova**
Díky přestřešení kolejiště Masarykova nádraží vznikne rychlá a atraktivní vazba mezi ulicemi Na Florenci, Hybernskou a Opletalovou. Z Florence na Hlavní nádraží tak bude možné dojít pohodlnou chůzí za 10 minut.

2 **Veřejný prostor s parkovou úpravou nad kolejištěm**
Na zastřešení kolejiště vznikne veřejný prostor s parkovou úpravou, který bude sloužit nejen k pěšímu a bezbariérovému přístupu na nástupiště, ale stane se i místem pro rekreační a společenské využití.

3 **Dotvoření kompozice zeleného pásu**
Park nad kolejištěm doplní deficit parků v této části Prahy 1 a dotvoří zelený pás na sebe navazujících parků od Čelakovského sadů přes Vrchlického sady a dále do parku Těšnov s návazností na rekreační pás podél nábřeží Vltavy.

4 **Rozšíření kolejiště pro vlaky na letiště**
Masarykovo nádraží bude rozšířeno o nové nástupiště, které zajistí dostatečnou kapacitu trati pro vlaky na Letiště Václava Havla a do Kladna. Posílí se tak funkce Masarykova nádraží jako metropolitního dopravního uzlu. Nové železniční spojení sníží závislost na automobilové dopravě.

5 **Proměna ulice Na Florenci v městskou třídu**
Výstavbou nového bloku podél severní hrany Masarykova nádraží bude definován profil ulice Na Florenci. Vznikne zde městská třída s provozovnami v parteru budov, která naváže na ulici V Celnici, která bude mít po plánované revitalizaci obdobný charakter.

6 **Vznik náměstí u křížení ulic Havlíčkova a Na Florenci**
Současné parkoviště při vyústění ulice Na Florenci bude nahrazeno náměstím. Dopravní řešení veřejného prostoru bude preferovat chodce a zajistí lepší komfort přestupu z vlaku na tramvaje a metro.

7 **Dostavění bloku při křížení ulic Hybernské a Wilsonovy**
Na dosud nevyužité odstavné ploše mezi kolejištěm, Hybernskou ulicí a magistrálou vznikne nový blok trojúhelníkového půdorysu, ve kterém bude hotel, obchody, gastroprovozovny. Budova bude definovat uliční profil Hybernské ulice a poskytne jí odclonění od hlučného provozu na magistrále.

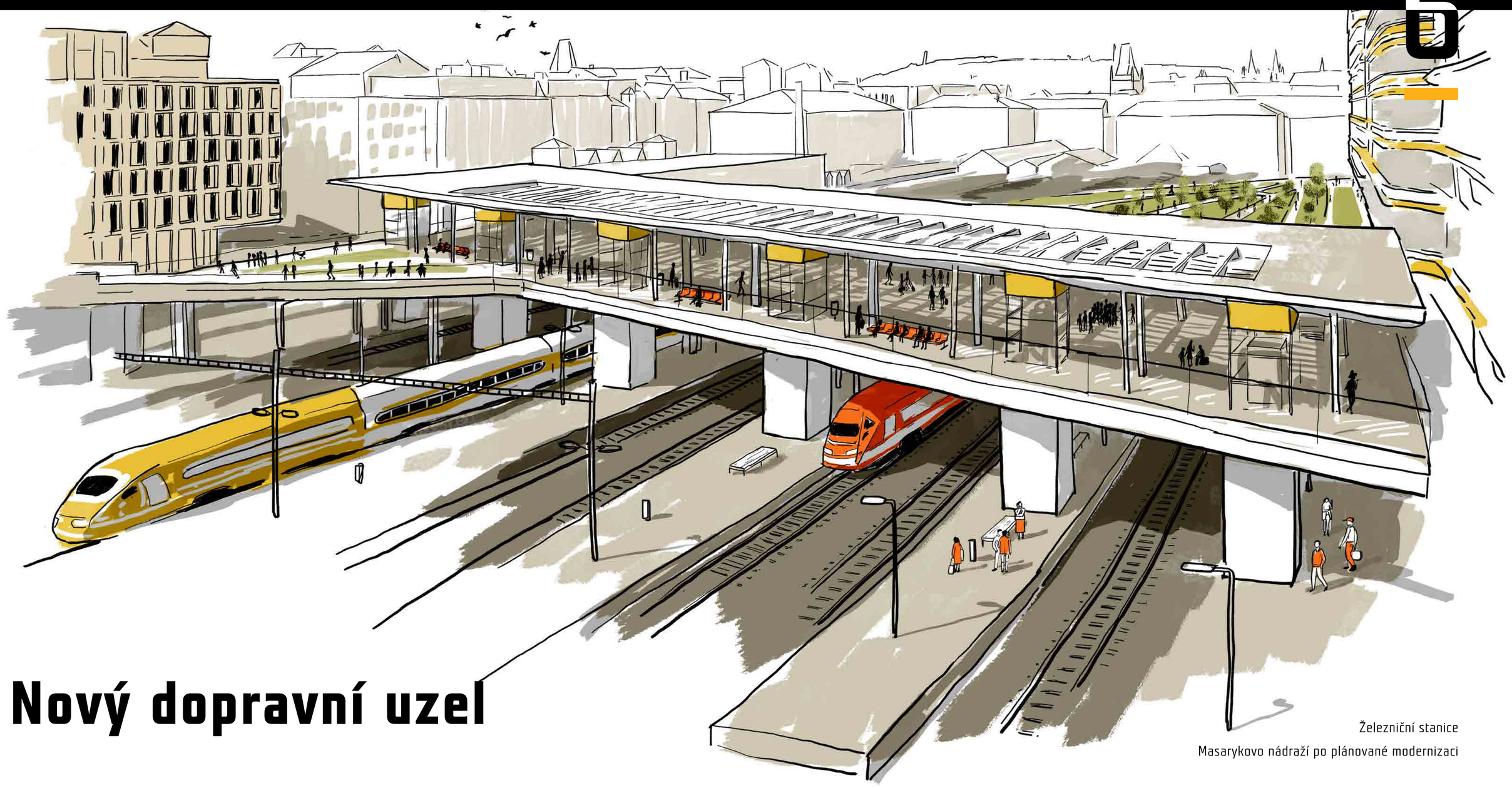
8 **Nová ulice k železničnímu muzeu**
Mezi kolejištěm a dostavěným blokem vznikne nová ulice umožňující vstup do prostoru bývalého lokomotivního depa, kde Národní technické muzeum plánuje vybudovat Muzeum železnice a elektrotechniky.

9 **Nové náměstí na Florenci**
Urbanistický návrh vzniku nového náměstí u autobusového nádraží Florenc si klade za cíl vytvořit reprezentativní vstup do města z tohoto vytíženého dopravního uzlu. Nová uliční síť vytvoří atraktivní pěší a cyklistické vazby směrem do Starého Města, zlepší orientaci a dotvoří městský charakter této lokality.

10 **Nové malé náměstí v ulici Na Florenci**
Nové malé náměstí v ose pasáže Florentina umožní přímou vazbu mezi ulicí Na Poříčí a vstupem na platformu nad kolejištěm. V tomto místě vznikne i nové zázemí pro cestující vlakem. Díky rotujícím podlažím okolních domů bude toto náměstíčko částečně zastřešeno.

Návrh kanceláře Zaha Hadid Architects byl vybrán pro svou vysokou kvalitu jak urbanistického, tak i architektonického řešení. Urbanistický návrh dává území nápaditý systém nových veřejných prostranství rozdílného charakteru. Vznikají bariéry v místech s deficitem veřejného prostoru a městské zeleně, plynule navazují na strukturu města, překonávají současné bariéry a vytvářejí příležitosti pro nové společenské aktivity.

Architektonické řešení, které nejlépe ilustruje průčelí budovy 1A směrem do Havlíčkovy ulice, dotváří, jak je tomu v tvorbě Zaha Hadid Architects zvykem, silnou identitu místa. Forma budovy a motivy fasády se inspirují kontextem místa, elegancí pražských věží, ale i kolejovým spojením, dynamikou železnice, díky které se Praha stala důležitým průmyslovým centrem Evropy. Sto let po vzniku republiky chce být Masaryčka poselstvím o kreativitě a schopnostech české společnosti a českého hospodářství obstát a vyniknout svou nadčasovostí v globalizovaném světě.



Nový dopravní uzel

Železniční stanice
Masarykovo nádraží po plánované modernizaci

Masarykovo nádraží je druhé nejvytíženější pražské nádraží. Denně zde využije vlakové spojení více než 36 tisíc cestujících, kteří zpravidla dojíždějí do Prahy za prací nebo vzděláním. V současné době na Masarykově nádraží končí vlaky linek ze směrů Český Brod, Poděbrady, Kolín a Kralupy nad Vltavou. Správa železniční dopravní cesty nyní připravuje projekt nového spojení přes Výstaviště a Veleslavín na Letiště Václava Havla a do Kladna. V budoucnu tudíž obrátka cestujících na Masarykově nádraží významně vzroste. Železniční stanici je proto nutné modernizovat a připravit adekvátní služby pro cestující.

Z auta na vlak

Do Prahy denně dojíždí více než 230 tisíc lidí a vzhledem ke zvyšující se poptávce po pracovní síle se dá předpokládat, že tento počet bude dále narůstat. V současné chvíli využívá vlakové spojení jen pětina dojíždějících, většina stále využívá pro cestu do Prahy auto. Cílem hl. m. Prahy i Středočeského kraje je přesunout co nejvíce dojíždějících osob z auta do vlaku tak, aby se ulevilo dálničním a silničním tahům do města.

Nárůst příměstské železniční dopravy

Metropolitní železnice zažívá v Praze dynamický rozvoj. Mezi roky 2008 až 2017 se zvýšil počet cestujících ve vlacích Pražské integrované dopravy o 73 %. V reakci na zvyšující se poptávku byl navýšen počet vlakových linek S a zvýšena frekvence spojů. Na Masarykově nádraží dnes končí tři páteřní linky S1, S2 a S4.

Současná železniční síť v Praze a jejím okolí však díky nárůstu frekvence příměstských i dálkových spojení plně naplnila své kapacity. Bez investic do posílení kapacit železniční infrastruktury není na většině tratí možné dále navyšovat počet spojů.

Železniční spojení Praha – Letiště Václava Havla – Kladno

Správa železniční dopravní cesty v současné době připravuje železniční spojení z Masarykova nádraží přes Výstaviště, nádraží Veleslavín do Kladna s odbočkou na Letiště Václava Havla. Modernizovaná a částečně nová trať by měla poskytnout rychlé a komfortní spojení kladenské aglomerace s Prahou a zároveň vyřešit napojení pražského letiště kolejovou dopravou s centrem města.

Existující trať bude zdvojkolejněna a elektrifikována, čímž dojde k výraznému zvýšení přepravní kapacity a rychlosti spojení. Vlaky urazí cestu z letiště na Masarykovo nádraží za 25 minut. Zároveň se výrazně zlepší přestupní vazby z vlaku na metro, tramvaj i autobus. Trať umožní ve stanicích Veleslavín, Dejvice, Bubny a Masarykovo nádraží postupně přestup na všechny linky pražského metra. U stanic Praha Dlouhá Míle a Praha Ruzyně jsou plánována velkokapacitní parkoviště P+R. Modernizace a výstavba nových úseků tratě v celé délce by měly být hotovy do roku 2029.

Revitalizace Masarykova nádraží

Nová trať s vysokou frekvencí vlaků na letiště a do Kladna si vyžádá i komplexní modernizaci Masarykova nádraží tak, aby bylo schopno absorbovat zvýšené množství cestujících a vlakových spojů. Dojde k rozšíření počtu kolejí a nástupišť, nádraží se stane bezbariérovým, čímž se usnadní nástup do vlaků a výstup z nich všem cestujícím. Výstavbou platformy nad částí kolejiště se výrazně zlepší pěší dostupnost nástupišť z oblasti Florence i Hlavního nádraží a nové veřejné prostranství bude zároveň kompenzovat chybějící předprostor nádraží. Realizace rekonstrukce a dostavby nádraží je plánována na roky 2022–24.

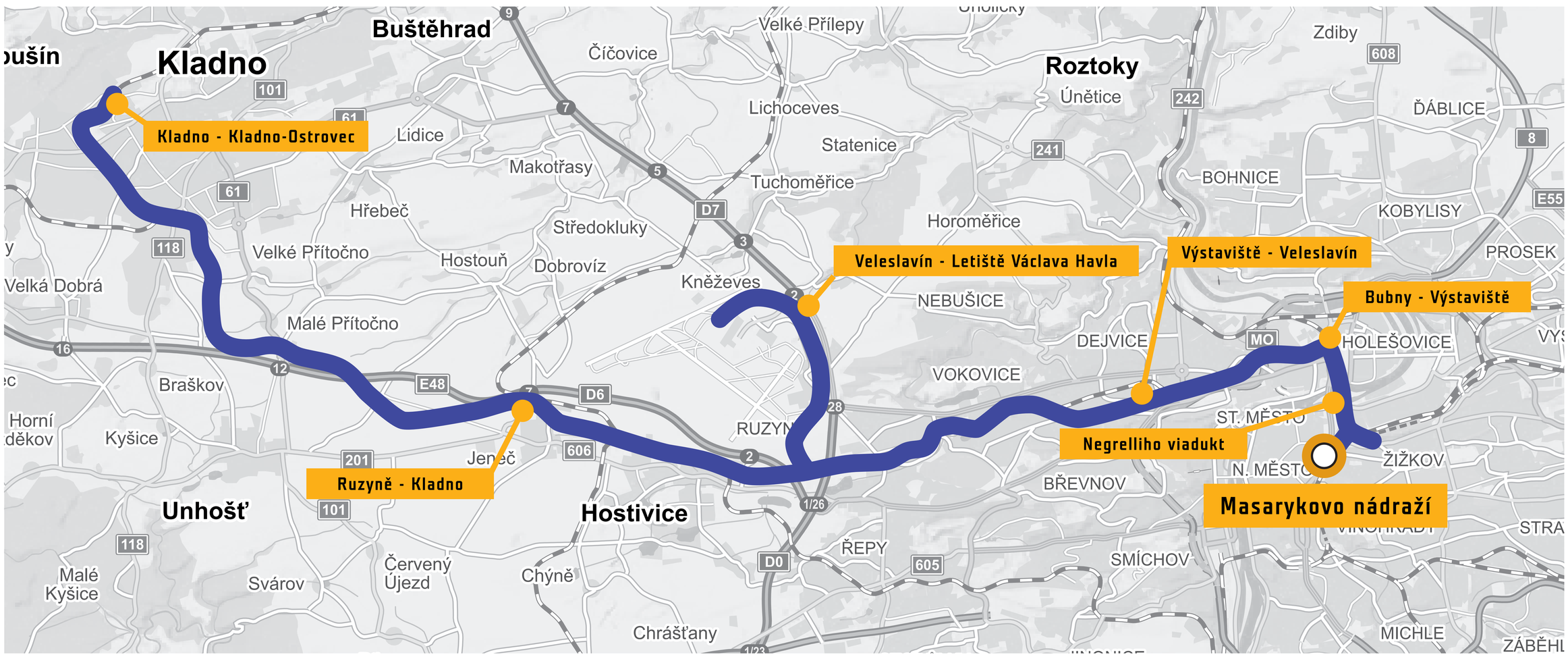


Schéma trati Praha – Letiště Václava Havla – Kladno

PENTA REAL ESTATE
Zaha Hadid Architects
jakub cigler architekti

Návrh veřejných prostranství

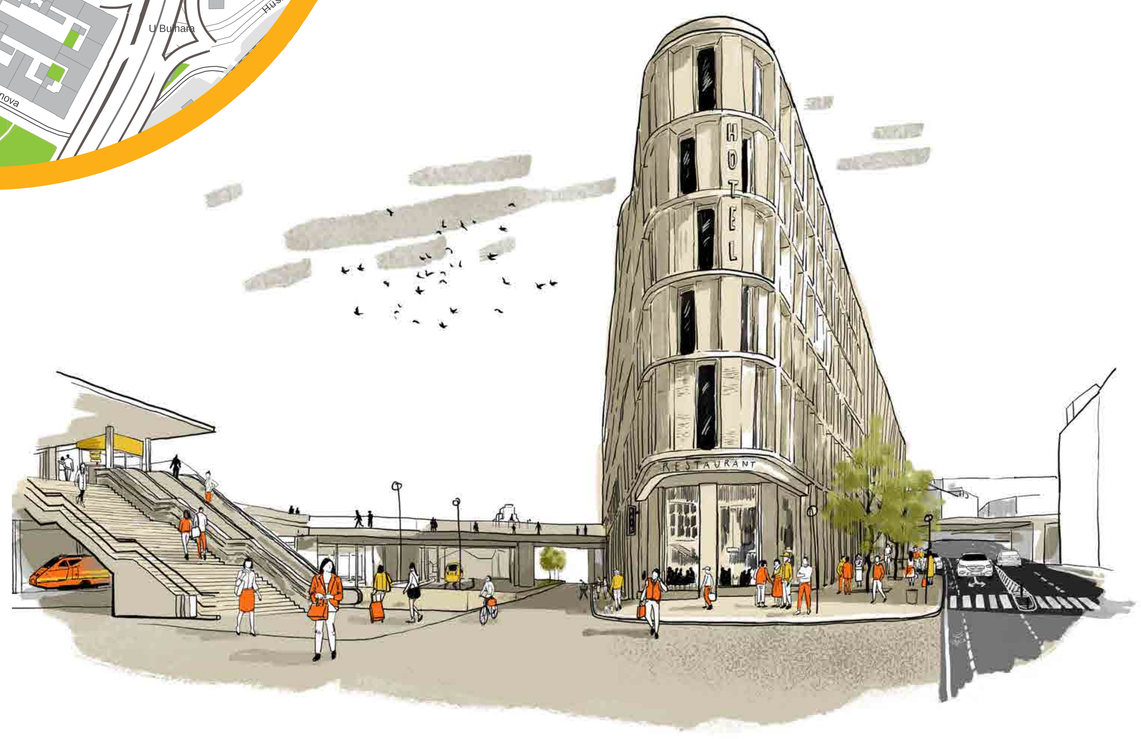
Revitalizace území Masarykova nádraží umožňuje vytvořit propojenou soustavu nových veřejných prostranství, která výrazně zlepší prostupnost této části města a přinese vysoký komfort a estetické kvality všem uživatelům. Veřejná prostranství mají fungovat jako celek, bez ohledu na to, kdo je jejich investorem. Na jejich tvorbě spolupracuje Penta Real Estate, SŽDC a Městská část Praha 1 za metodické podpory IPR Praha.

1 - Nové náměstí u Masarykova nádraží

Při ústí ulice Na Florenci do Havlíčkovy ulice vznikne menší náměstí o šířce 65 metrů, které bude dobře vymezeno historickou budovou nádraží a průčelím domu 1A. Místo současného parkoviště vznikne prostor pro pěší. Návrh dopravního řešení ústí ulice počítá se dvěma pruhy v každém směru plus jedním pruhem pro odbočení vlevo. Nové stromořadí povede ve dvou liniích podél historické budovy nádraží a směrem k ulici Na Florenci. Tato úprava dodá tomuto místu intenzivně využívanému pěším provozem potřebnou čitelnost a omezí kolize pěších a automobilové dopravy. Vstup na nástupiště bude nově umožněn přímo z náměstí.

2 - Revitalizovaná ulice Na Florenci

Revitalizovaná ulice Na Florenci se promění v městskou třídu s čilým společenským a obchodním ruchem a aktivitami navazujícími na nádraží, které nově spojí i centrum města s letištěm. Uliční profil bude rozšířen na 25 metrů. Parkování bude omezeno zejména na zásobování a obsluhu obchodů v přízemí. Díky tomu získá ulice dostatek prostoru pro chodníky, které budou v rozšířených pobytových plochách dosahovat až desetimetrové šíře. Automobilová doprava bude vedena v jednom pruhu v každém směru, vozovka bude doplněna o cyklopiktokoridory. Po obou stranách ulice bude vysazeno stromořadí, pod kterým budou umístěny lavičky a další mobiliář. Na povrch chodníků bude použita žulová dlažba typického formátu pražské mozaiky. Mezi objekty vznikne malé náměstí typu piazzety s venkovními kavárnami a restauracemi, ze kterého povede schodiště na parkovou platformu nad kolejištěm.



3 - Park nad kolejištěm nádraží

Platforma nad kolejištěm nádraží nabídne veřejný prostor parkové úpravy, který bude kombinovat rušné pěší koridory s klidovými plochami rekreačního a společenského využití. Pěší koridory propojí ulice Havlíčkovu a Na Florenci s ulicemi Hybernskou a Opletalovou a umožní přímý vstup na jednotlivá nástupiště. Koridory budou navrženy s ohledem na komfort cestujících s různými schopnostmi mobility. Na platformě vzniknou i klidová místa s dostatkem prostoru k sezení a vychutnání pražského panoramatu. Z platformy bude zejména jedinečný průhled na vrch Vítkov. Odstínění ruchu ulic okolní zástavbou a dostatečná vzdálenost od magistrály by měly místu poskytnout nízkou intenzitu hluku. Vegetace parku bude vytvořena kombinací květinového porostu, travních ploch a nízkých dřevin.

4 - Revitalizace východní části Hybernské ulice

Ve východní části Hybernské ulice při křižovatce U Bulhara dojde k výraznému zlepšení kvality veřejného prostoru a většímu pocitu bezpečí. Díky dostavbě bloku v rámci Projektu 4 získá Hybernská ulice zřetelné vymezení a nové obchodní a restaurační aktivity v přízemí budovy. Severní strana ulice bude doplněna o stromořadí a dojde k výraznému zlepšení komfortu pro pěší. Mezi blokem a kolejištěm vznikne nová ulice s preferencí pěšího pohybu, která umožní průchod pod magistrálou směrem k plánovanému železničnímu muzeu v budovách bývalého lokomotivního depa. I v této ulici vzniknou nové provozovny v přízemí budovy, které zajistí i sociální kontrolu tohoto místa. Z platformy nad kolejištěm bude přímý sestup přes Hybernskou ulici do Opletalovy ulice a díky lávce nad kolejištěm a nové ulici i přímý vstup přes otevřenou pasáž nového bloku přímo ke křižovatce U Bulhara.

Proces revitalizace

Představený projekt revitalizace území Masarykova nádraží navržený studiem Zaha Hadid Architects je výsledkem dlouhého procesu, který byl a stále je konzultován s pražskou samosprávou, Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy a dotčenými orgány státní správy.

Návrh, vybraný na základě architektonicko-urbanistické soutěže v roce 2014, prošel mnoha proměnami a složitým vývojem. Jeho první fáze, revitalizace území podél ulice Na Florenci, vstupuje v současné době do závěrečných etap přípravných prací.

2002

- České dráhy vypisují soutěž na nové využití pozemků, které bylo do té doby 50 let pod stavební uzávěrou.

2004

- Vzniká společnost Masaryk Station Development, a. s., která dále rozvíjí území Masarykova nádraží.

2009

- Společnost Masaryk Station Development vypsala ideovou soutěž Formování představy o budoucnosti území a přilehlých pozemků. Soutěže se zúčastnili architekti a umělci jako Roman Koucký, David Vávra, Federico Díaz, David Černý a Magdalena Jetelová. Výsledky byly zveřejněny v publikaci Inspirace.

2010

- Probíhá soutěž na architektonickou studii území. Bylo zpracováno 5 studií od ateliérů A.D.N.S. architekti, Ateliers Jean Nouvel, AP Atelier, CMC architects, CMA a ateliér DUA. Studie se liší svým přístupem k zapojení Masarykova nádraží do struktury města a vztahem k Severojižní magistrále. Studie byly představeny na výstavě Budoucnost území kolem Masarykova nádraží na Fakultě architektury ČVUT.
- Vydáno stavební povolení na opravu zastřešení historické části odjezdové haly.

2011

- Do projektu vstupuje skupina Penta Investments, přebírá majoritní podíl ve společnosti Masaryk Station Developmet a.s., dílčími partnery zůstávají společnosti SUDOP Invest a.s. a Morávka centrum a.s.
- Vydáno stavební povolení na revitalizaci veřejných prostor Masarykova nádraží.

2013

- Zastupitelstvo hl. m. Prahy schvaluje změnu územního plánu, který umožňuje revitalizaci brownfieldu u Masarykova nádraží.
- V reakci na schválenou změnu uspořádala společnost Masaryk Station Development mezinárodní urbanisticko--architektonickou soutěž, do které přizvala 6 českých a 6 zahraničních ateliérů.

2014

- Na základě soutěžních návrhů bylo investorem vybráno řešení studia Zaha Hadid Architects, které komplexně pojalo řešené území a vytvořilo nová propojení a centra ve veřejném prostoru.
- Od této chvíle probíhají jednání s hlavním městem Praha, městskou částí Praha 1 a Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy. Návrh prochází mnoha proměnami a je výsledkem společné dohody investora s těmito institucemi.
- Vydáno územní rozhodnutí o rekonstrukci ulice Na Florenci.

2016

- Představení návrhu vytvořeného studiem Zaha Hadid Architects v Obecním domě za přítomnosti primátorky Adriany Krnáčové.

2017

- Investor uzavřel dohodu s hl. m. Praha o spolupráci při úpravách prostoru náměstí na rohu ulic Havlíčkova a Na Florenci.

2018

- Dokončení terénních prací záchranného archeologického výzkumu v území. Celkem bylo odkryto přes 240 000 nálezů. Ukázky nálezů jsou k vidění na panelu č. 3.
- V rámci akcí Masaryčka spojuje probíhají v říjnu a listopadu konzultace návrhu revitalizace území Masarykova nádraží s veřejností

Následující kroky

- **zohlednění výsledků konzultace návrhu s veřejností v projektu**
- **územní rozhodnutí pro Projekt 1 polyfunkčního objektu v ulici Na Florenci a Projekt 4 hotel Hybernská**
- **předpokládané zahájení stavebních prací na Projektu 1 a Projektu 4 v horizontu roku 2019**

Zapojte se do konzultace návrhu

Konzultace návrhu revitalizace Masarykova nádraží probíhá v termínu 22. října – 11. listopadu 2018.

V rámci konzultace se budete moci vyjádřit k následujícím tématům:

Jaké aktivity by měly probíhat na nových veřejných prostranstvích?
Jaká občanská vybavenost Vám v současné době v území chybí?

Komentáře můžete podávat prostřednictvím on-line formuláře na stránkách www.masaryckaspojuje.cz. (Případně i na tištěné verzi formuláře, který je možné vyzvednout v showroomu projektu u severního vstupu do Masarykova nádraží.)

Doprovodné akce

Káva s architekty

Přijďte se o projektu pobavit s architekty a projektanty ze studia Zaha Hadid Architects, Jakub Cigler Architekti a SŽDC.

22.-26. 10. | každý den u této výstavy
časy a info na **www.masaryckaspojuje.cz**

Komentované procházky k historii území

Zúčastněte se komentované procházky územím s architektem Petrem Kučerou, který Vás seznámí s bohatou historií lokality a ukáže i místa, která jsou veřejnosti uzavřena.

22.-27. 10. | každý den u této výstavy, **registrace v síti GoOut**
časy a info na **www.masaryckaspojuje.cz**

Časy jednotlivých akcí a bližší informace o jejich průběhu a informace o odborných debatách, které pořádáme ve spolupráci s Institutem plánování a rozvoje hl. m. Prahy, naleznete na **www.masaryckaspojuje.cz**