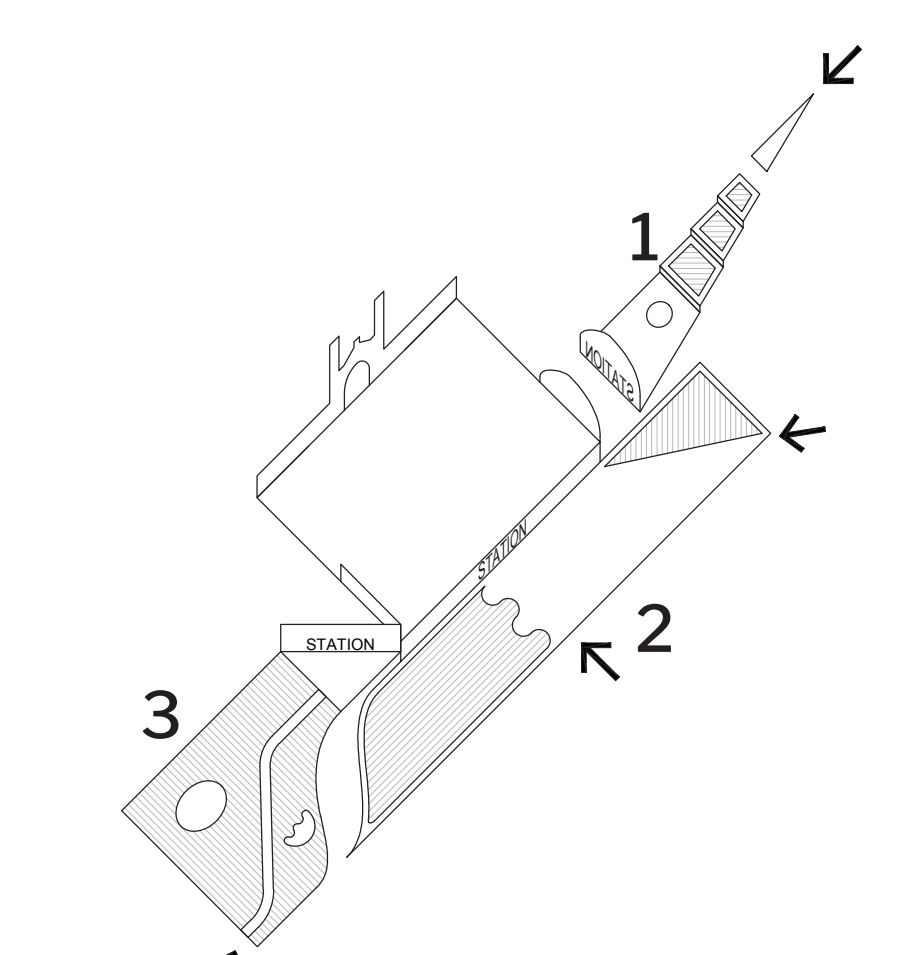


NEVIDITELNÁ STAVBA

Problémem současné podoby nádraží je, že jde o stavbu neviditelnou a vydělenou z města. Realizace Nuselského mostu v roce 1973 proměnila třídu Vítězného února v městskou dálnici a odřízla staré nádraží od Vrchlického sadů. Realizace Nové odbovací haly (NOH) v 2. polovině 70. let sice přinesla efektivní řešení z hlediska přístupnosti (a skvělé architektonické dílo), ale nepodařilo se jí znovu propojit nádraží s okolním městem. Stará budova zůstala odsunuta do pozadí a "NOH" je příliš nízká a svým způsobem jemná na to, aby vyniknout jako samozřejmá veřejná instituce. Nádraží je z Opletalovy ulice sotva patrné a z Václavského náměstí je zcela neviditelné; cizinci jsou při pokusu o jeho dosažení ztraceni. Nádraží potřebuje nové průčelí. Nejde ale o návrat do minulosti, obnovu domnělé harmonie předmoderního města, ale ani o agresivní umístění nové sebestředné sebestředné ikony. Naopak, nové zásahy by měly odhalit neviditelné neviditelné vztahy, které jsou ve městě přítomné a vynést je na povrch.

JEDNODUCHÁ MYŠLENKA

Navrhujeme odstranit příjezdové rampy a nahradit je dvěma novými vstupními halami při severním a jižním boku NOH. Přijmeme-li celkovou symetrii souboru Fanta + Srámkovi & spol., nové haly dodají areálu jižní a severní průčelí (směrem k Václavskému náměstí a k Masarykovu nádraží) a doplní tak stávající západní (směrem k Opletalově a Starému Městu). Odstraněním ramp získáme prostor pro nové funkce, které jsou pro současné nádraží nezbytné a obnovíme propojení nádraží s okolním městem. Nádraží si i během přestavby zachová plnou funkčnost, protože sestává z jednoduchých jasně oddělených funkčních částí.



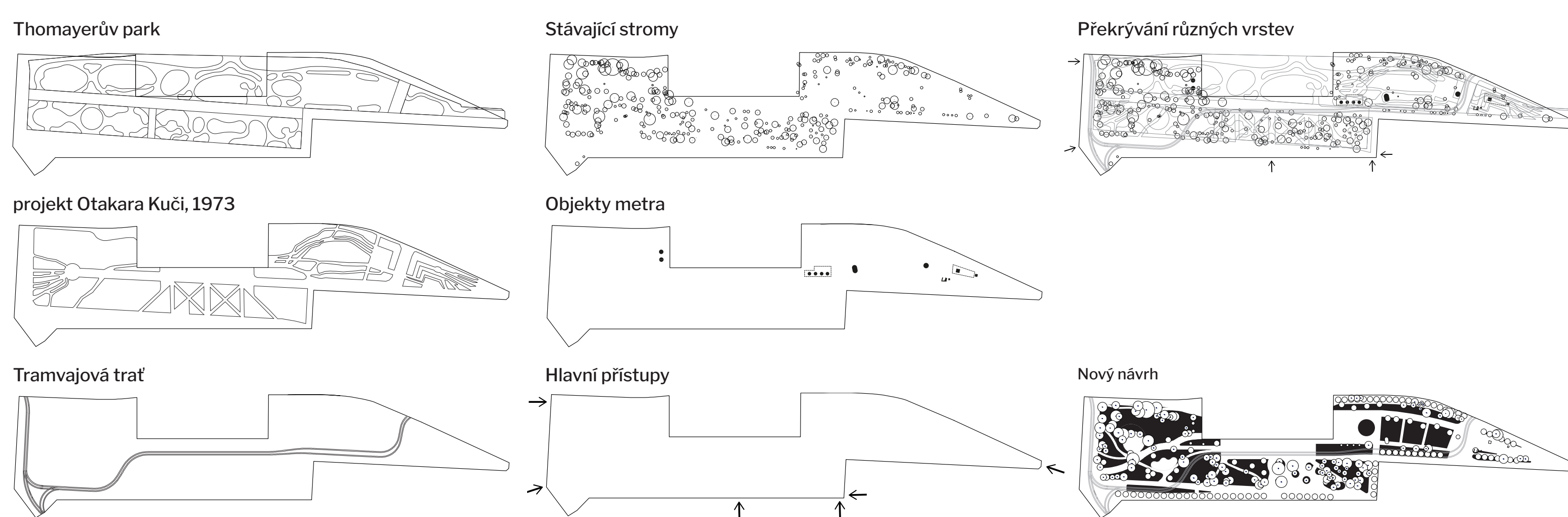
TROJÍ SEKVENCE PARKU

Ve Vrchlického sadech se střetává celá řada protichůdných omezení: podzemní infrastruktura, vedení nové tramvajové tratě, poloha stávajících stromů, stopy Thomayerova parku, částečně realizované myšlenky Otakara Kučí navržené v roce 1973. Jejich překryvem vzniká imanentní geografie, kterou považujeme za výchozí bod návrhu. Nová trať dělí park na tři části, která navazují na průčelí nádraží:

- 1) stupně klesající z Václavského náměstí k novému jižnímu průčelí,
- 2) park mezi Opletalovou ulicí a západním průčelím NOH,
- 3) svah s dětským hřištěm, workoutovým pláckem, jezírkiem a loukou mezi Bolzanovou ulicí a severním průčelím nádraží.

Tři komponované prostorové sekvence jsou tvořené přesnou skladbou zpevněných a nezpevněných ploch vedoucích do velkorysých vnitřních prostor stanic a na horní terasu. Všechny jsou navrženy tak, aby nádraží bylo blíže městu. Tvar stupňů před jižní halou zkracuje vzdálenost mezi

Václavským náměstí a nádražím svým „antiperspektivním“ tvarem. Před západním průčelím je odstraněn terénní val a tím je nyní skrytá budova odhalena pohledu z Opletalovy ulice, nová cesta a průhled otevírají výhled na severní průčelí při cestě od Masarykova nádraží. Směrem z Václavského náměstí udávají tempo měkce sestupující terasy trávníků, které zároveň mění stávající výdechy metra navržené Františkem Cubrem v monumentální objekty troyev. Před NOH je rovný svah s dostatkem prostoru pro spěchající, který je po stranách poset zelenými ostrůvky se stromy. Zelené ostrůvky vyrovnávají výškový rozdíl mezi patou stromů a výškou upraveného terénu, který je snížen tak, aby odkryl patu NOH, respektive výhled na něj. Kompozice ústíci k severní hale je vymezena meandrujícími tvary terénu, které rámuji velkou vodní plochu a kruhové hřiště. Vlnitý terén vyzývá k posezení jak místní, tak unavené turisty ve stínu velkých, krásných stromů.





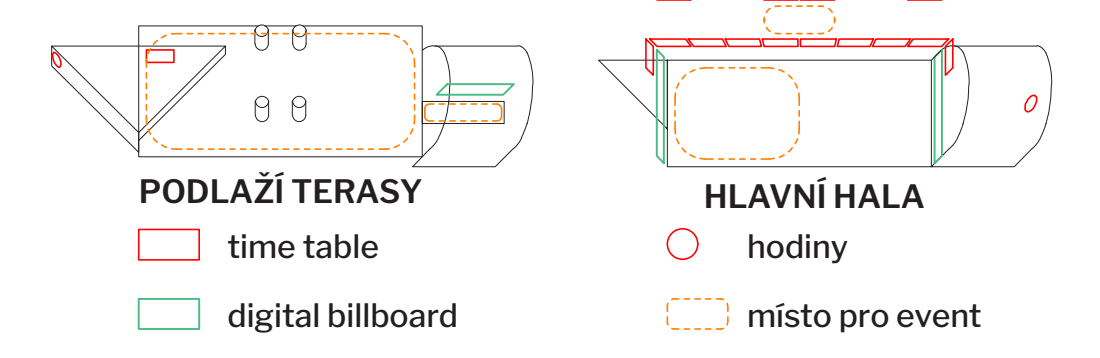
POHLED NA "NOVÝ TERMINÁL" Z PARKU OD OPLETALOVY ULICE. NOVĚ OTEVŘENÝ VÝHLED NA NÁDRAŽÍ USNADŇUJE ORIENTACI. STÁVAJÍCÍ TERÉNNÍ VAL JE ODSTRANĚN. DVĚ NOVÉ VSTUPNÍ HALY NA OKRAJI RÁMUJÍ BUDOVU NOH OD SRÁMKOVÉ, SRÁMKA, BOČANA A DANDY. FANTOVA BUDOVA V POZADÍ UZAVÍRÁ CELEK.

NOVÁ DIGITÁLNÍ INFRASTRUKTURA

Současná stanice není jen budova, ale systém cedulí a digitálních informací. Nová digitální infrastruktura je od počátku integrována do architektonického návrhu, který definuje možné průsečky a vymýšlí způsob jejího začlenění. Architektura informačního aparátu je integrována do architektury nádraží, vítá cestující a v přímém přenosu přizpůsobuje jejich uživatelský zážitek. Tradiční nádražní vybavení, jako jsou hodiny a jízdní rády, je instalováno jako součást technického zařízení. Hodiny se objevují na každé fasádě; tři nové velké jízdní rády (ultrazatažitelné monitory ve formátu 32:9) jsou umístěny ve dvou nových vstupních halách a NOH, zatímco menší obrazovky jsou rozmístěny po celém nádraží. Spolu s těmito tradičními informačními obrazovkami mohou být dva digitální billboardy použity pro sofistikovanější typ sdělení, který doporučuje výstavy, představení a aktivity konané ve městě. Nový prostor pro pořádání akcí nahradí stávající obchody uvnitř hlavní haly "Nového terminálu". Prostor pro akce zahrnuje salonek/relaxační zónu, zážitkovou zónu, kde se mohou konat různé akce od koncertů a přednášek až

po hraní her, a nabízí základní vybavení, jako jsou chytré skříňky a infopoint. V prostoru pro události se může konat komplexní proměnlivý program, který poskytuje prostor pro pop-up obchody a malé veletrhy (např. malé knižní veletrhy). O aktuálních akcích informuje poutač s převráceným displejem. Orientační systém kombinuje analogické a digitální prvky. Díky digitální bázi vstoupí nová stanice do dialogu s cestujícími, doprovází ho na jeho trase a poskytuje mu během průchodu užitečné informace. Budova návštěvníky přivítá a doprovodí. Díky vnitřnímu polohovacímu systému provede návštěvníky stavbou a poskytne jim informace usnadňující orientaci. Fyzické dotykové body i speciální aplikace umožní rezervaci a nákup vstupenek a také zábavu pro různé skupiny uživatelů. Speciální programy budou určeny konkrétním uživatelům, jako jsou děti a handicapovaní cestující. Systém bude návštěvníka provázet jednotlivými sály a platformami a doporučovat mu aktivity na základě jeho osobních zájmů díky profilovacímu systému založenému na specializovaném CRM (Customer Relationship Management). Dialogová platforma může být plně nebo částečně využívána, nebo dokonce vypnuta. Díky profilování uživatelů pomocí CRM

bude také možné reagovat na specifické potřeby každého typu postižení. Stažitelná aplikace pro mobilní telefony totiž může nevidomé navádět na základě akustické navigační cesty integrované do speciálního rozhraní. Na obrazovkách určených pro orientaci je nastaven systém, který dokáže nejen poskytovat personalizované informace související s typem služby požadované uživatelem, ale také díky schopnosti přizpůsobit se v reálném čase účinně reagovat na všechny uživatele se zvláštními potřebami souvisejícími s trvalým nebo dočasným postižením. Údaje získané od uživatelů pomohou definovat budoucí proměny nádraží.



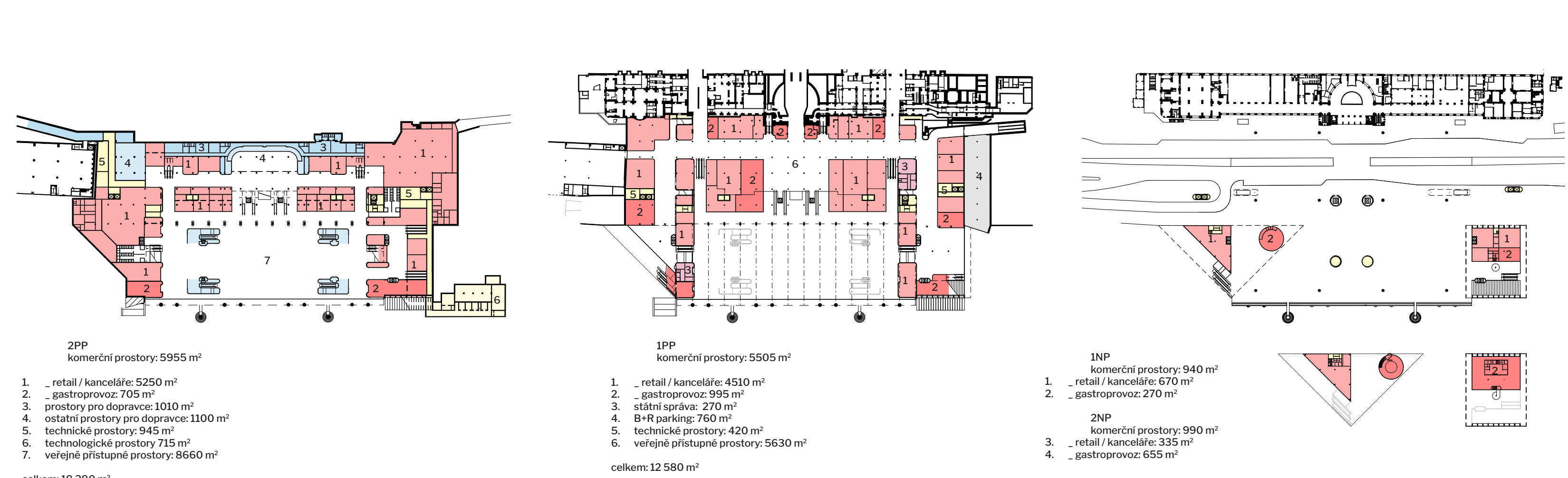
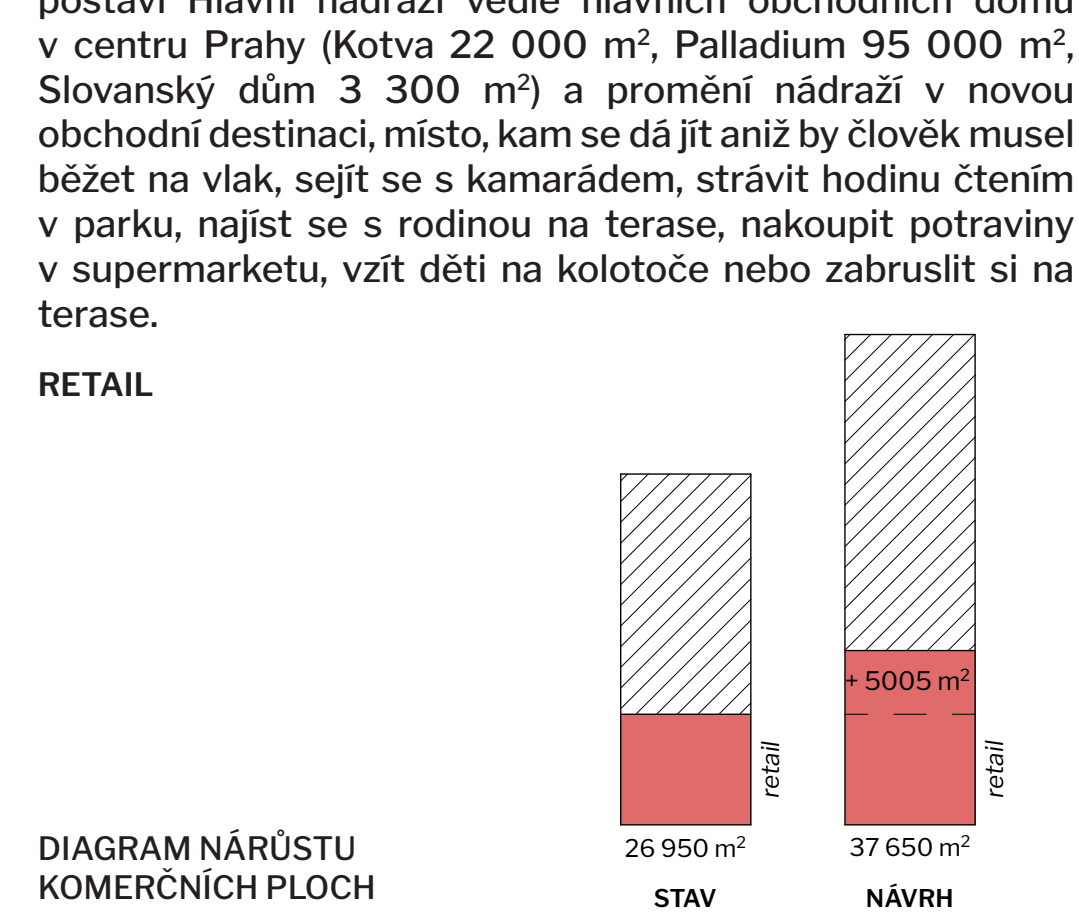
PROSTÁ OBCHODNÍ LOGIKA

Hlavní nádraží je velevýznamná veřejná stavba, skoro monument. Přehlednost dopravního uzlu ani jednoznačnost veřejné stavby nesmí být narušena necitlivou maximalizací komerčních ploch. Udělat z nádraží nákupní centrum je ve skutečnosti špatný nápad i z komerčního hlediska. Dostatečné veřejné prostory jsou pro ekonomický úspěch nádraží klíčové. Pouze vyvážená kombinace obchodu a veřejných prostor může nádraží zajistit dlouhodobý komerční úspěch. Komerční prostory a veřejná vybavenost se vzájemně doplňují, aby poskytl tu správnou intenzitu vnitřnímu životu nádraží. V současné době má hlavní nádraží celkovou plochu přibližně 23 500 m² a zahrnuje 8 500 m² komerčních prostor (32 %). Ačkoli to ve srovnání se současnými evropskými standardy není nijak zvlášť nízké procento, je možné množství komerčních ploch mírně zvýšit, aniž by byla ohrožena kvalita jeho vnitřních prostor. Navrhujeme přidat cca 5 000 m² nových komerčních ploch, čímž v součtu dosáhneme cca 13 500 m² pronajimatelných ploch (maloobchod + restaurace + kanceláře). V počtu na HPP to znamená



VÝHLED ZPOD KLENBY JIŽNÍ HALY SMĚREM K NÁRODNÍMU MUZEU. KLENBA JE CELA ODHALENÁ A NABÍZÍ LETMÝ POHLED NA MĚŘÍTKO A MONUMENTALITU KLASICKÉ EVROPSKÉ NÁDRAŽNÍ ARCHITEKURY, DOPLŇUJE TAK NETRADIČNÍ KRÁSU NÍZKÉ, UMĚRENĚ NOVÉ ODBAVOVACÍ HALY.

navýšení o cca 11 000 m². Toto množství komerčních ploch postaví Hlavní nádraží vedle hlavních obchodních domů v centru Prahy (Kotva 22 000 m², Palladium 95 000 m², Slovanský dům 3 300 m²) a promění nádraží v novou obchodní destinaci, místo, kam se dá jít aniž by člověk musel běžet na vlak, sejit se s kamarádem, strávit hodinu čtením v parku, najít se s rodinou na terase, nakoupit potraviny v supermarketu, vzít děti na kolotoče nebo zabruslit si na terase.



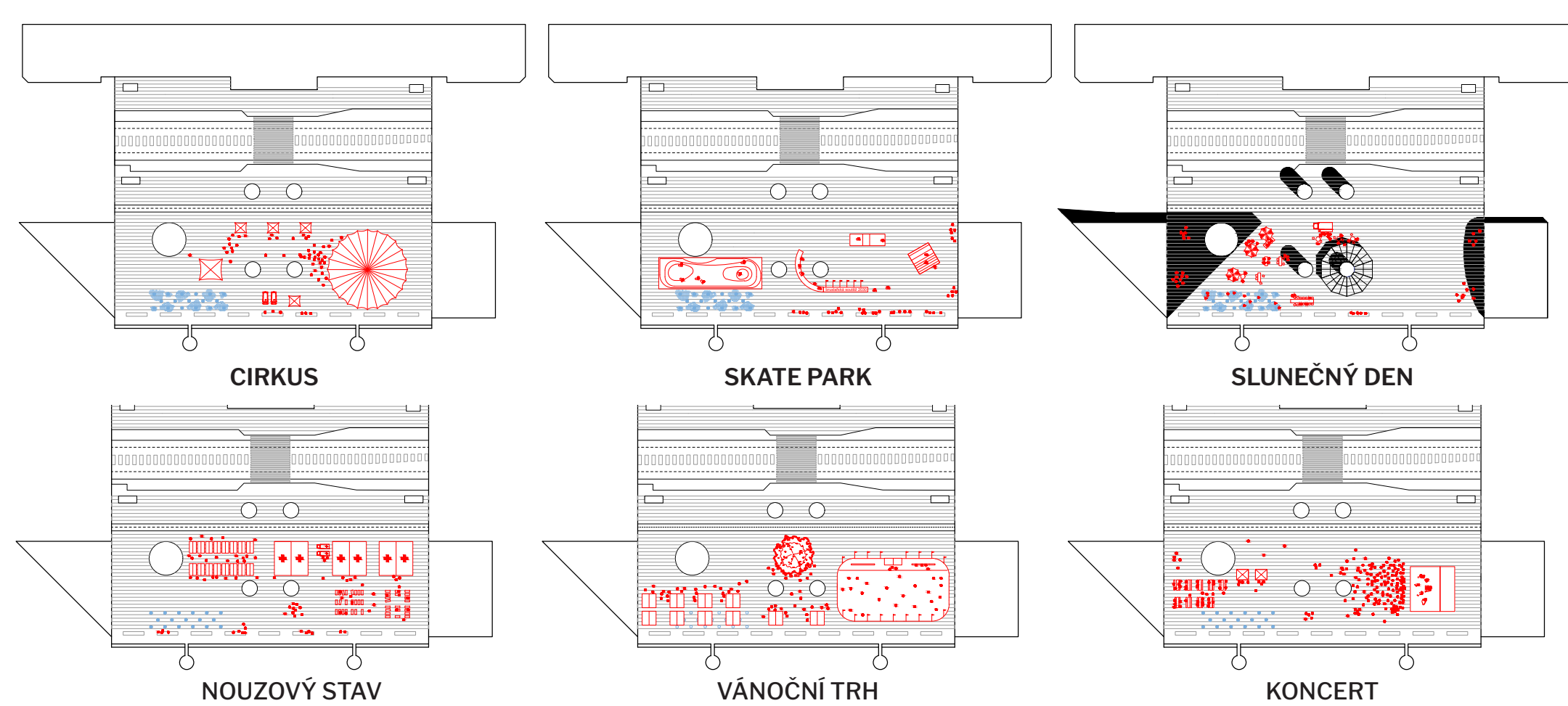


POHLED NA TERASU Z RESTAURACE V HORNÍM PATŘE NOVÉ JIŽNÍ HALY. RESTAURACE JE JEDNÍM Z NOVÝCH MÍST, KAM JÍT V PRAZE; POSKYTUJE NÁDHERNÝ VÝHLED NA TERASU A CELÉ MĚSTO. V ZIMĚ TERASA OŽIVÁ SVÁNOCNÍMI TRHY A KLUZIŠTĚM.

NOVÁ VYHLÍDKOVÁ TERASA PLNÁ UDÁLOSTÍ

Terasa NOH je dnes nevyužívaným parkovištěm. Má pravidelný tvar o rozměrech cca 140 x 70 m, ale nemá jasné hranice. Historická nádražní budova leží za Magistrálou a stávající rampy na jihu a severu neposkytují žádnou vizuální hranici, takže i visutá terasa s výhledem do parku zůstává nejasně definován. V současné době není vlastně využita, její členění, charakter v podstatě brání jakémukoliv jinému využití než jako parkoviště. Terasa má ale velký potenciál. Svým rozměrem (9 500 m²) je srovnatelná jen s pár otevřenými prostranstvími v centru Prahy. Srovnatelné velikosti je snad jen se Staroměstským náměstím (9 000 m²) a prostorem před Průmyslovým palácem (14 000 m²). Snad lze srovnat i s prostorem před Centre George Pompidou, který je svým rozsahem velmi podobný (10 000 m²). Navrhujeme realizovat dvě nové budovy na bočních stranách terasy a dvě schodiště navazující na park podél západní hranice terasy. Obě schodiště (+ eskalátory) jsou dostatečně velkorysá a viditelná, aby terasu jednoznačně propojily se jejím okolím. Terasa získává jasné architektonické ohraničení

a jednoznačné propojení s okolím, takže se mění ve srozumitelnou a přitom velkolepou plochu, s otevřeným výhledem na moře stromů parku a Staré Město za ními i různými novými aktivitami, které mohou dobře využít její rozlehlost. Terasa je příležitostí pro skutečně velkoměstské využití. Zimní bruslení, letní festivaly, food court, vánoční trhy, pivní festivaly, umělecká představení a příležitosti, které si zatím nedovedeme představit se mohou volně střídat a využít možnosti takto velké, výborně dostupné plochy v samém centru metropole. Jižní, klenutá hala se sice nepřekrývá povrch terasy, ale v létě měsíčních odpoledních hodinách na ni bude vrhat slím; severní hala přesahuje a stíní svou trojúhelníkovou střechou významnou část terasy (30 %) a chrání ji před sluncem i deštěm. Terasa bude vydlážděna kamenem, se vzorem pruhů probíhajících rovnoběžně s Fantovou budovou. Lavičky, stromy a vodotrysky dotvoří prostranství a přispějí k obyvatelnosti místa.



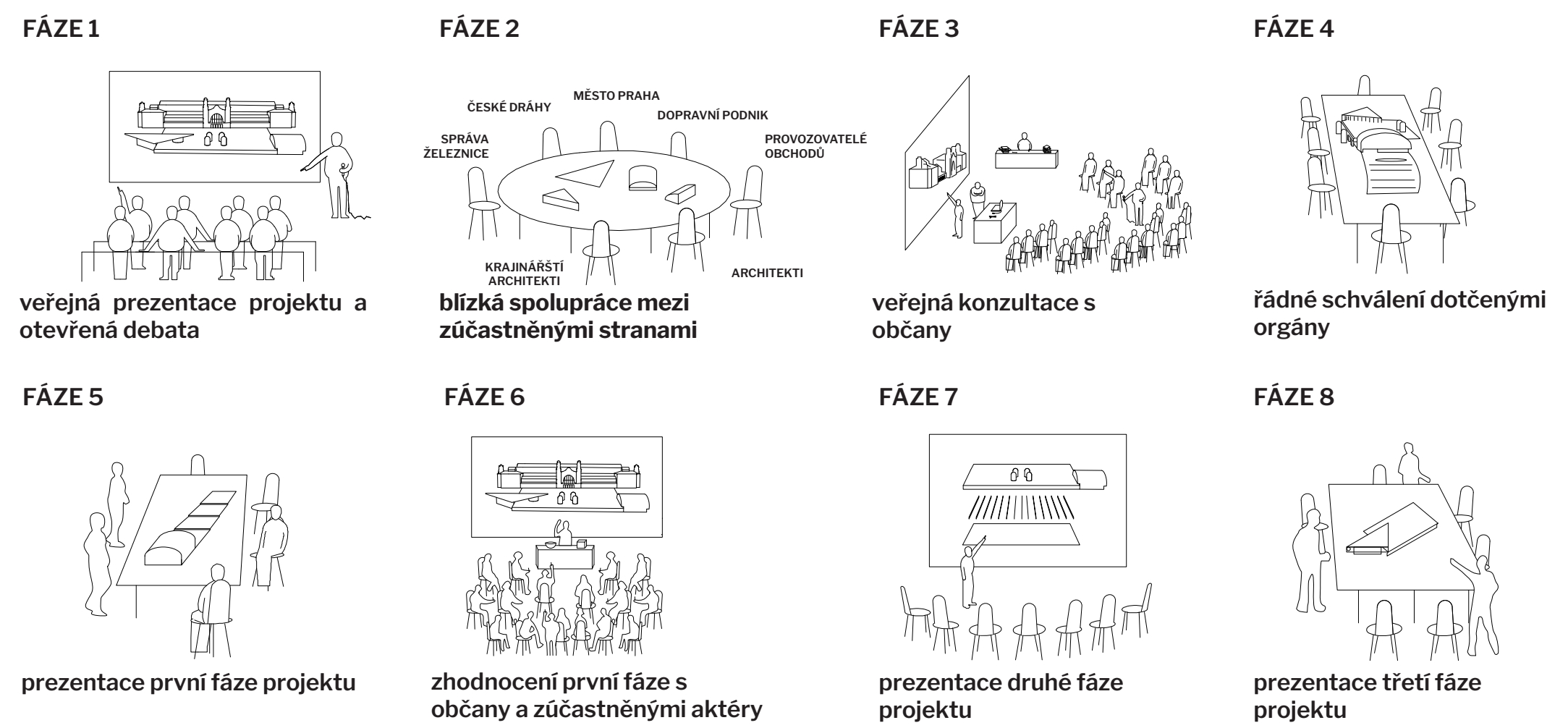
POHLED NA TERASU ZPOD TROJÚHELNÍKOVÉ STŘECHY SEVERNÍ PŘÍSTAVBY SMĚREM K JIHU. STŘECHA POSKYTUJE V ZIMĚ OCHRANU PŘED DEŠTĚM A V LÉTĚ STÍN, UMOŽŇUJE POŘÁDÁNÍ RŮZNÝCH AKČÍ A NABÍZÍ FANTASTICKÉ VÝHLEDY NA VRCHLICKÉHO SADY A STARÉ I NOVÉ MĚSTO.

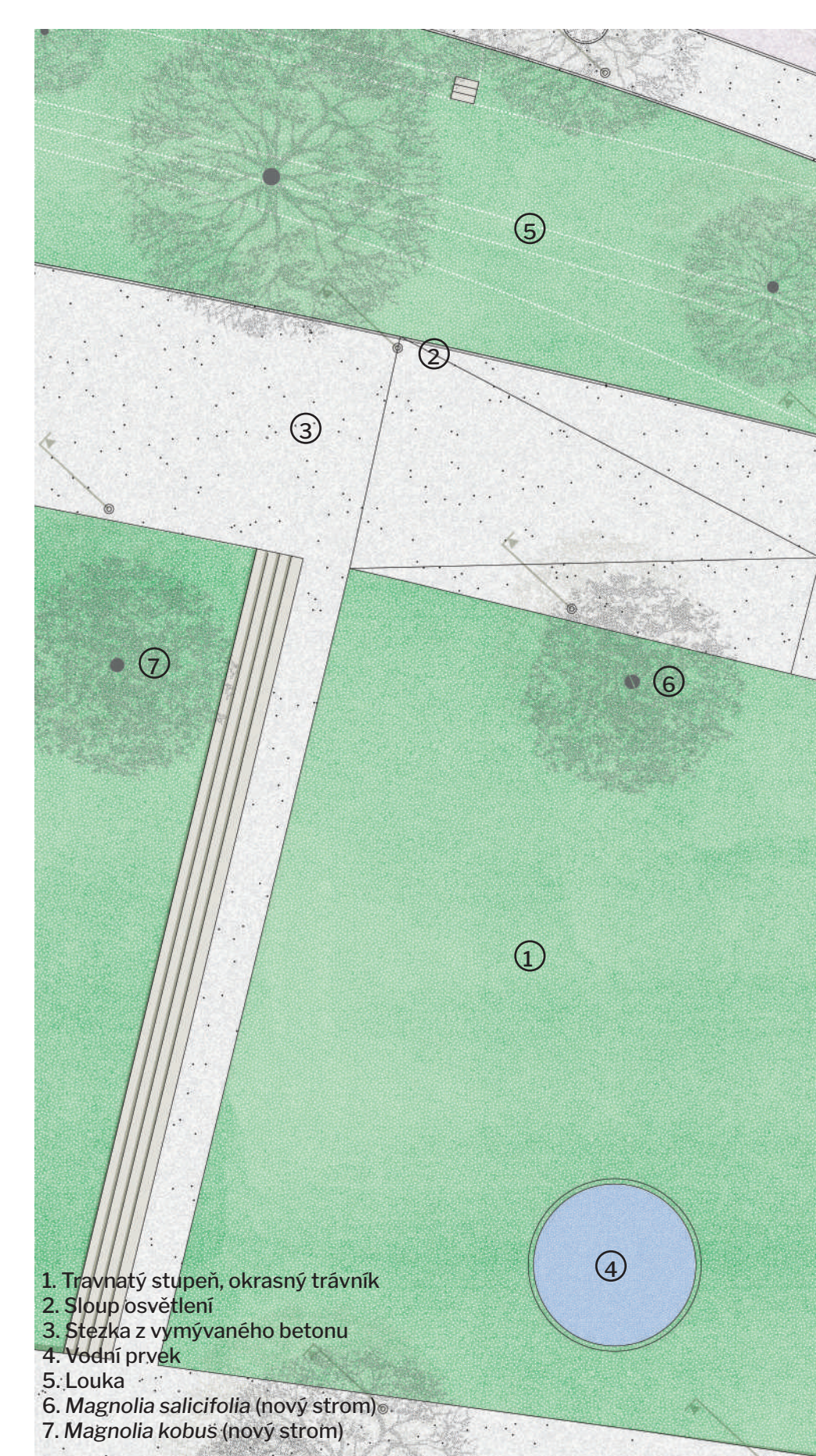
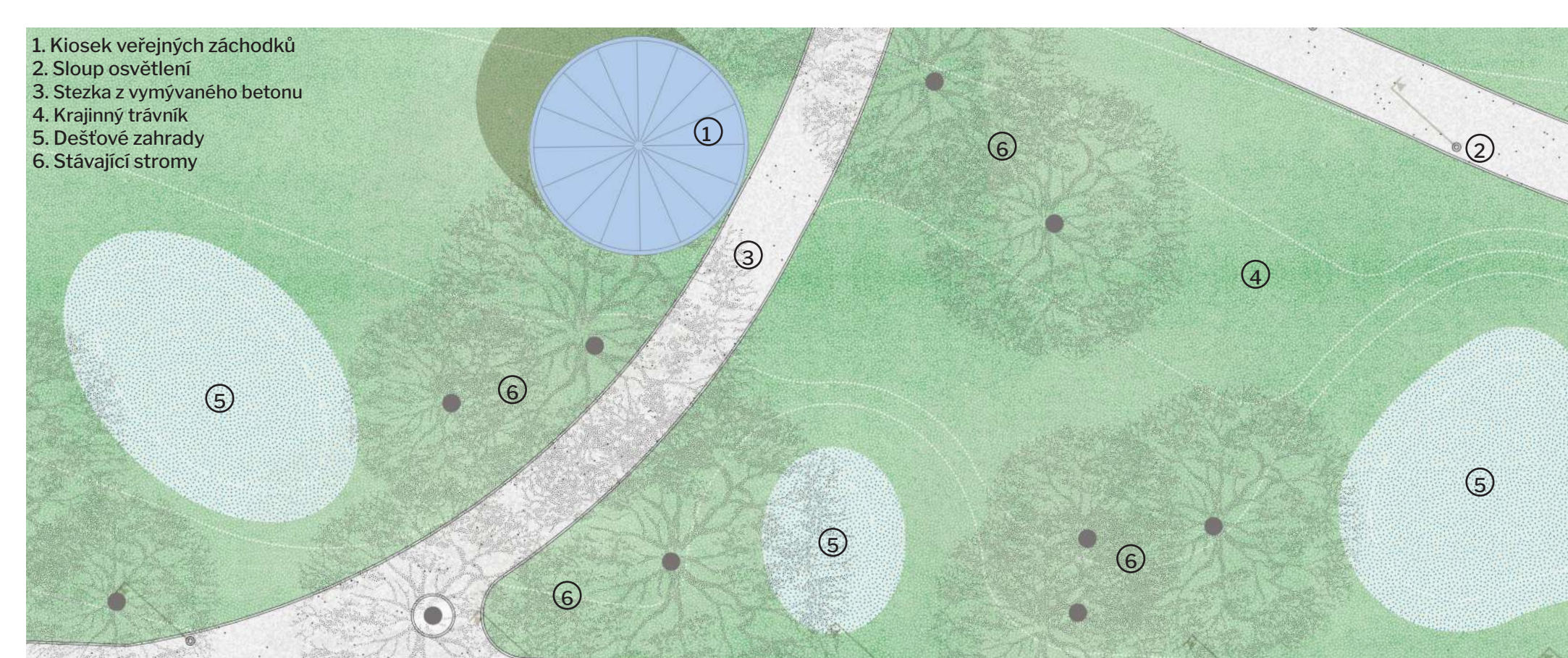
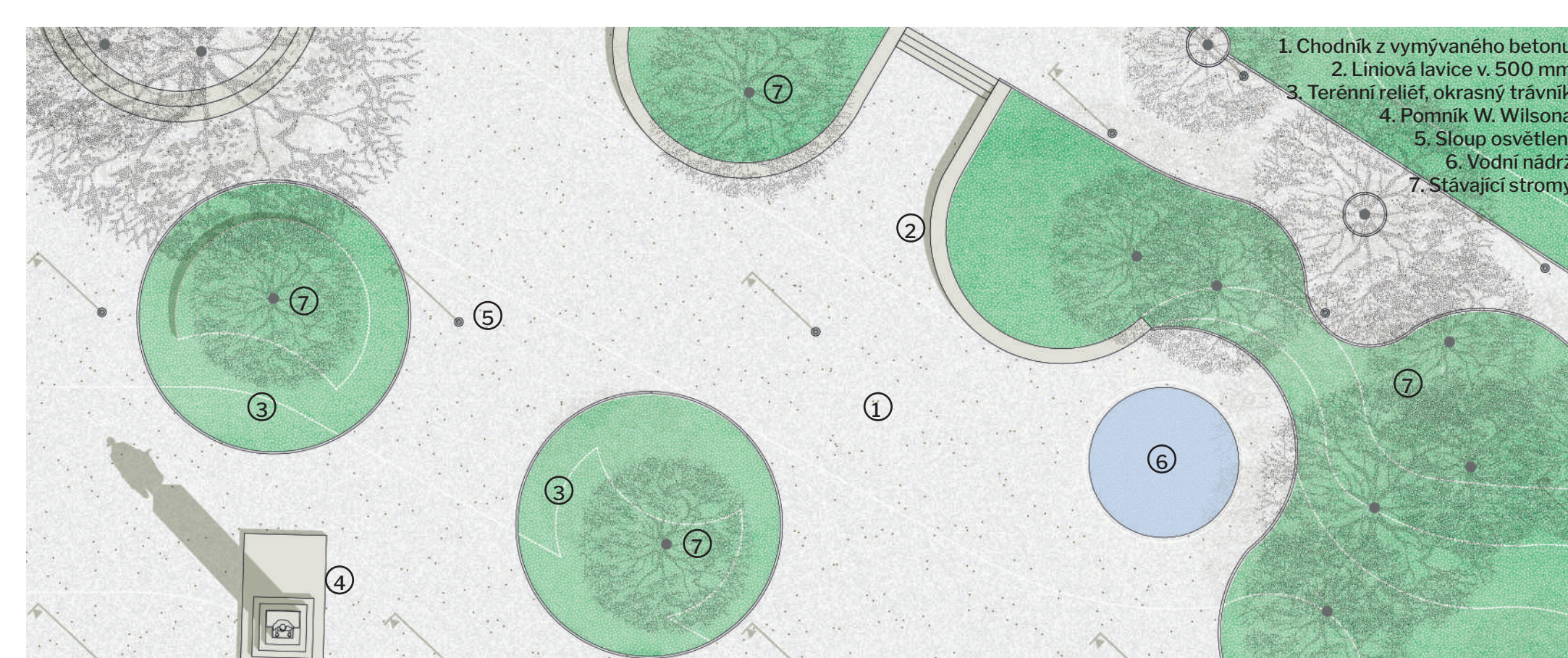
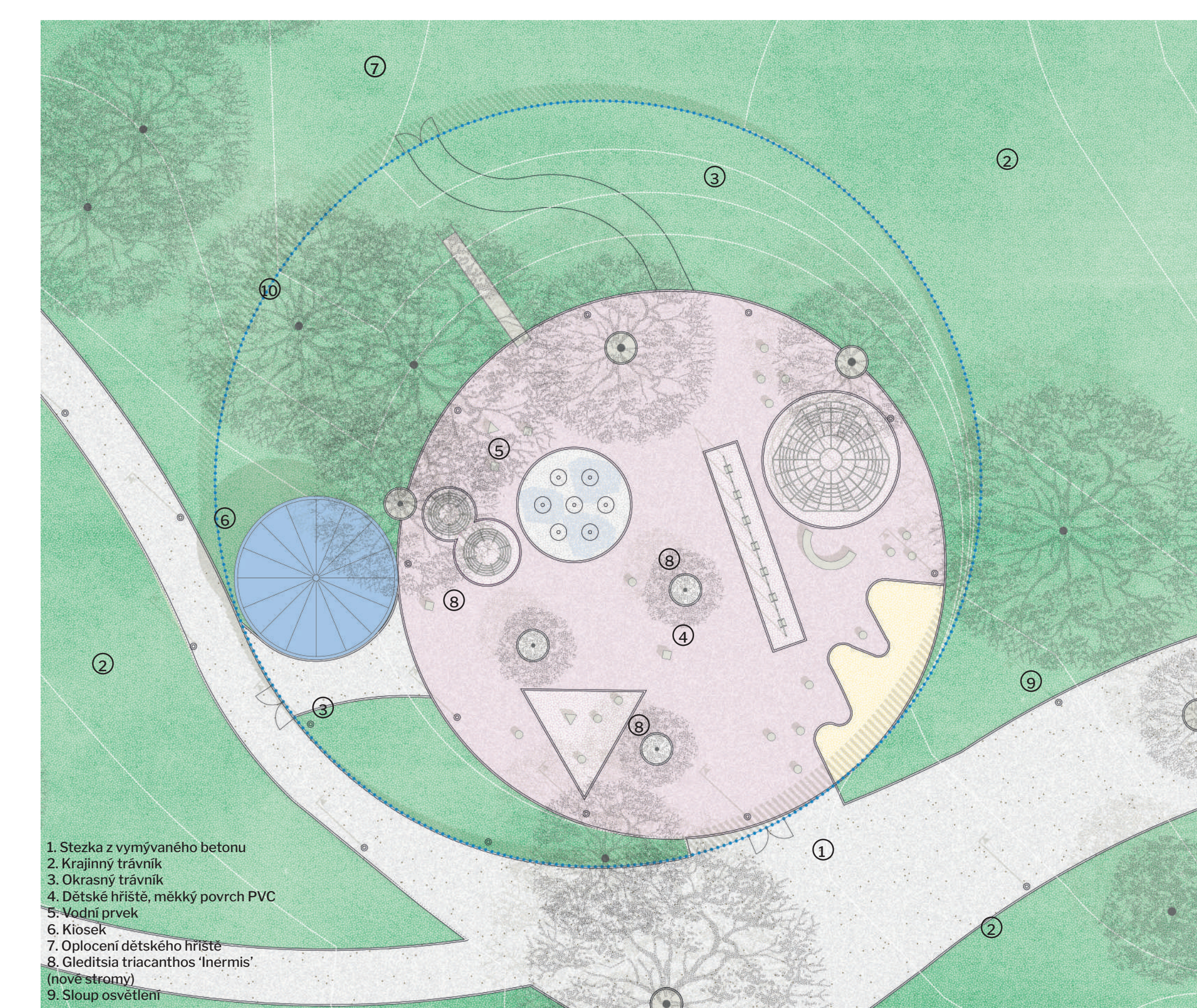
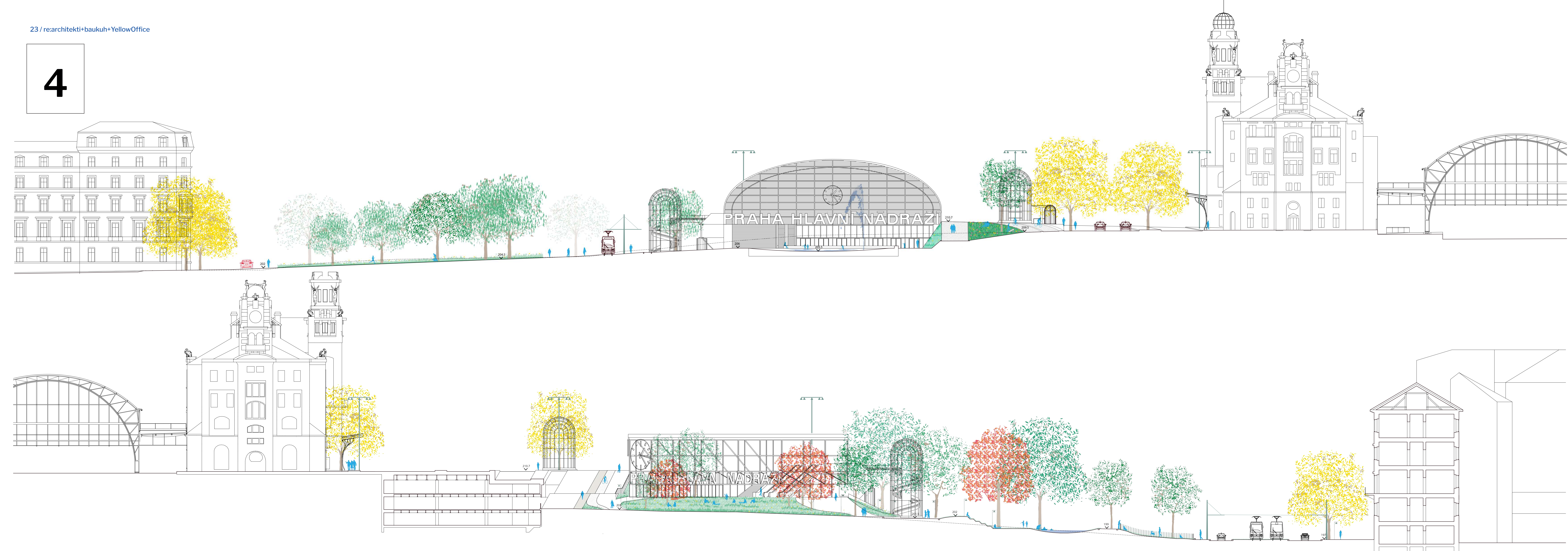
MAGISTRÁLA JAKO MĚSTSKÁ TRÍDA

Přestavba hlavního nádraží je příležitostí k novému pojetí Magistrály jako bulváru spojujícího zelené a veřejné prostory na obou stranách historických hradeb. V krátkodobém horizontu lze drobnými zásahy zlepšit dostupnost i „obyvatelnost“ této vytižené ulice. Novou dlažbu terasy navrhujeme protáhnout až po patu historické budovy a tím celý předprostor a terasu vizuálně propojit. Vytváříme tím i dojem sdíleného prostoru, který povede ke zpomalení projíždějících automobilů před nádražím. Od Václavského náměstí k terase vede alej jinanů dvoulaločných a široký chodník, promění silnici v barevně osázenou promenádu. Tento první úsek budoucího „bulváru“ vymezuje horní hranici sekvence teras spojujících Václavské náměstí s nádražím a zajišťuje pohodlný přístup k Národnímu muzeu, Státní opeře a Vrchlického sadům. Tato první část bulváru by mohla být v dlouhodobém horizontu rozšířena po celé délce Wilsonovy třídy v návaznosti na další omezení automobilové dopravy, odpovídající předpokládanému nárůstu nabídky veřejné dopravy.

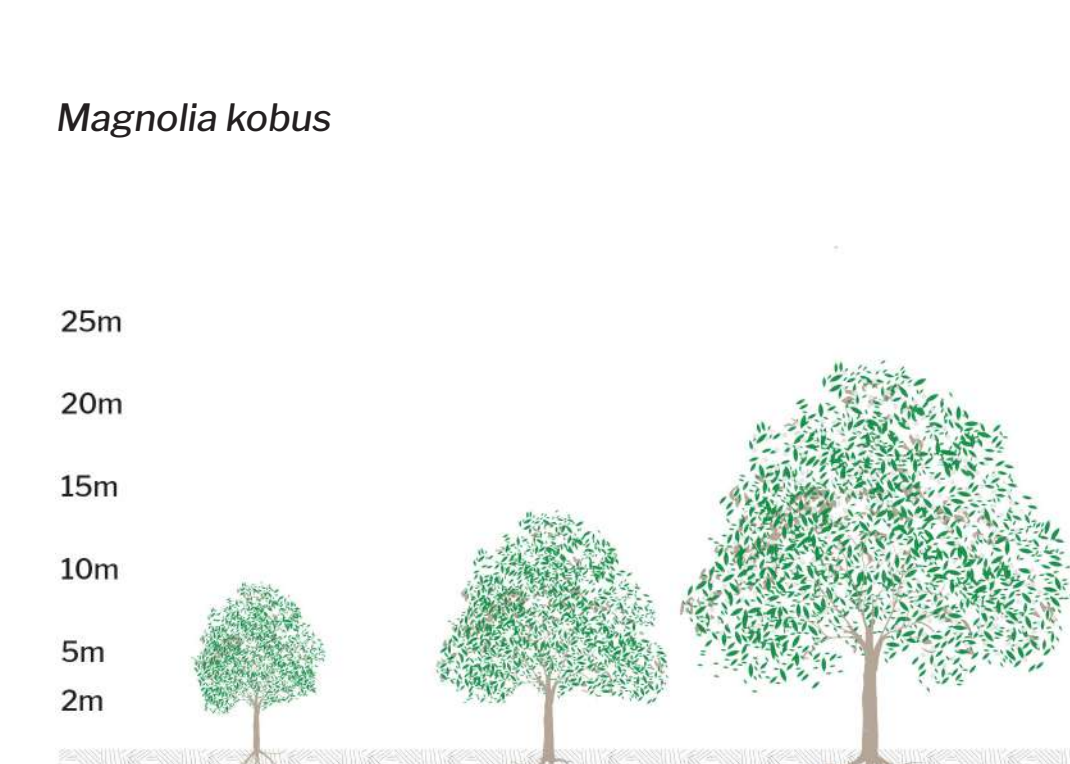
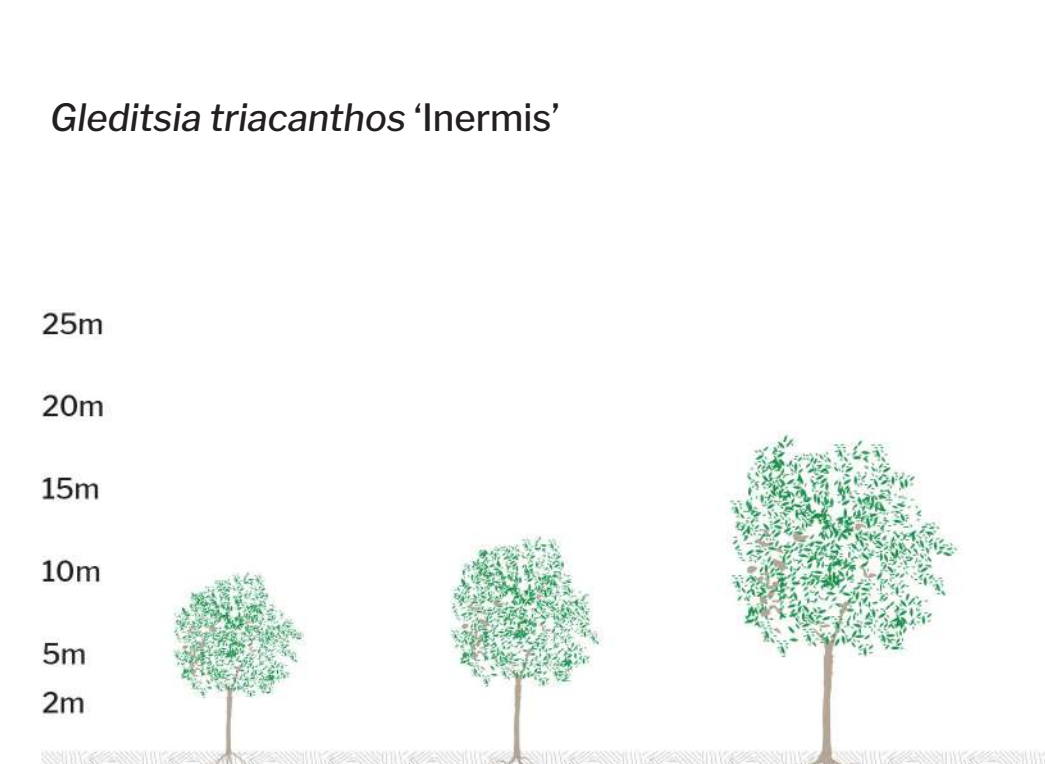
PEČLIVÝ PARTICIPAČNÍ PROCES

Během přípravy soutěže již proběhlo několik kol participace s uživateli Hlavního nádraží, parku i sousedy z okolních čtvrtí. Navrhujeme zapojit uživatele i do dalších kol příprav projektu. Participace funguje jako obousměrný proces, kdy se na jedné straně zadavatel a zpracovatel návrhu dozívají o potřebách a názorech uživatelů a na straně druhé se ale i uživatelé dozívají o záměrech a motivacích zadavatele a zpracovatele návrhu. Vzájemný dialog předchází překvapením a konfliktům během dalších fází projektu. Jedním z předmetů diskuse v rámci participace může být umístění kontroverzní sochy Sbratření (umístěné do parku jako čtvrtá kopie originálu z České Třebové v roce 1998). Pro různé fáze projektu bude navrženo dočasné využití nádraží i parku a lidé se mohou do jisté míry stát součástí stavby jako pozorovatelé.



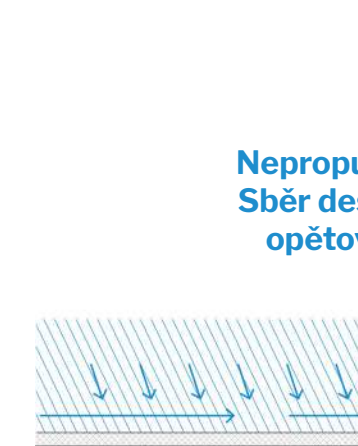


PEČLIVÝ VYBĚR DRUHŮ
Jednotlivé části parku poskytují různé podmínky pro růst, což přispívá k jednoznačné čitelnému členění místa, kde má každá složka přesně definovanou funkci a atmosféru. Aleje a jednotlivé stromy, stávající i nové, listnaté i víceleté, jsou umístěny tak, aby vyznačovaly osy (jako u stromořadí) a zvýrazňovaly body a místa (jako velký strom uprostřed cesty). Travníky se střídají s květnatými loukami posety divokými květinami. Nový park je měnící se krajina barev, která se bude proměňovat v průběhu ročních období s rozkvětem stromů, bylin a keřů. Na podzim nabere jasné barvy brázy, topoly a javory, na podzim rozzaří městskou krajinu listy jinanu dvoualocného a obohatí okolí svými tóny žluté. Návrh se propisuje do svého okolí. Okolní ulice ožívají zelení.



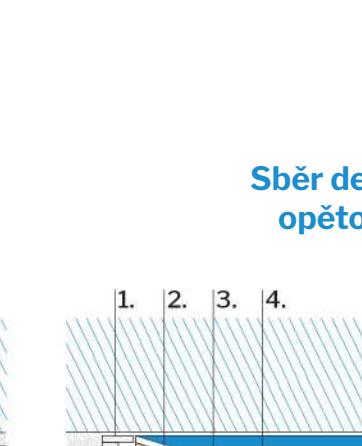
NÁMĚSTÍ A CESTY

1. Dlažba (beton, kámen nebo pvc)
2. Pasty
3. Zátěžová podkladní vrstva
4. Drenážní systém
5. Vyrovnaný stávající terén



VODNÍ NÁDRŽE

1. Beton v tlusté povrchové úpravě
2. Monolitická betonová konstrukce fontány včetně případové hrany, kanálu, hydroizolace, potrubí a osvětlení
3. Založení
4. Vyrovnaný stávající terén



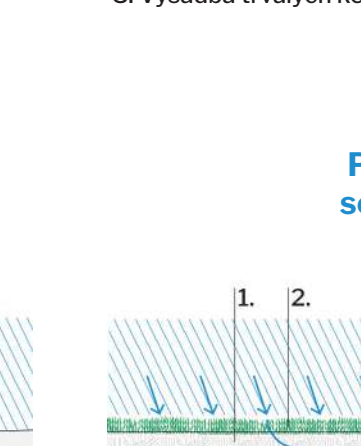
VODNÍ PRVKY

1. Beton v tlusté povrchové úpravě spádovaný do středu
2. Spodní stávka a příčinný tranas, hydroizolace, instalace potrubí a osvětlení
3. Založení
4. Vyrovnaný stávající terén
5. Fontána s rozstříkáváním vody (vodotrysk)



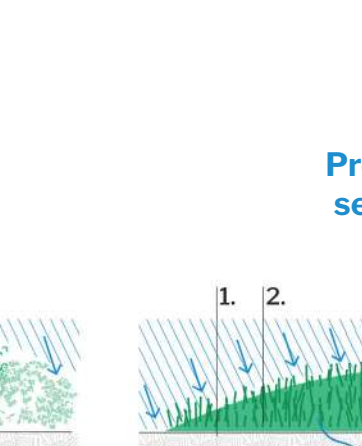
LOUKA / KEŘE

1. Stávající terén (středně srovnaný a odřezávaný, vyrovnání na +/- 10 cm)
2. Trvalá květinová louka. Výsev okrasné směsi podle botanického seznamu s výbernými víbkovými druhy letniček a prarých trvalek vytrvalé trávy, sečená louka
3. Výsadba trvalých keřů



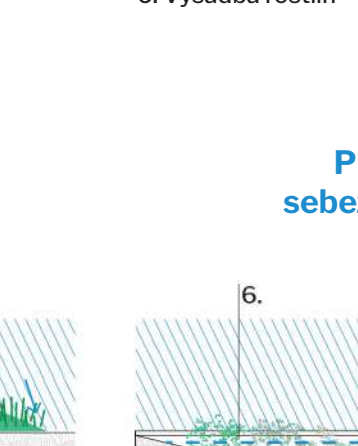
TERÉNNÍ RELIÉF

1. Stávající terén (středně srovnaný a odřezávaný, vyrovnání s přesností +/- 10 cm)
2. Vysazení plocha vyvýšeného terénu s vnitřní kovovou podpůrnou stěnou

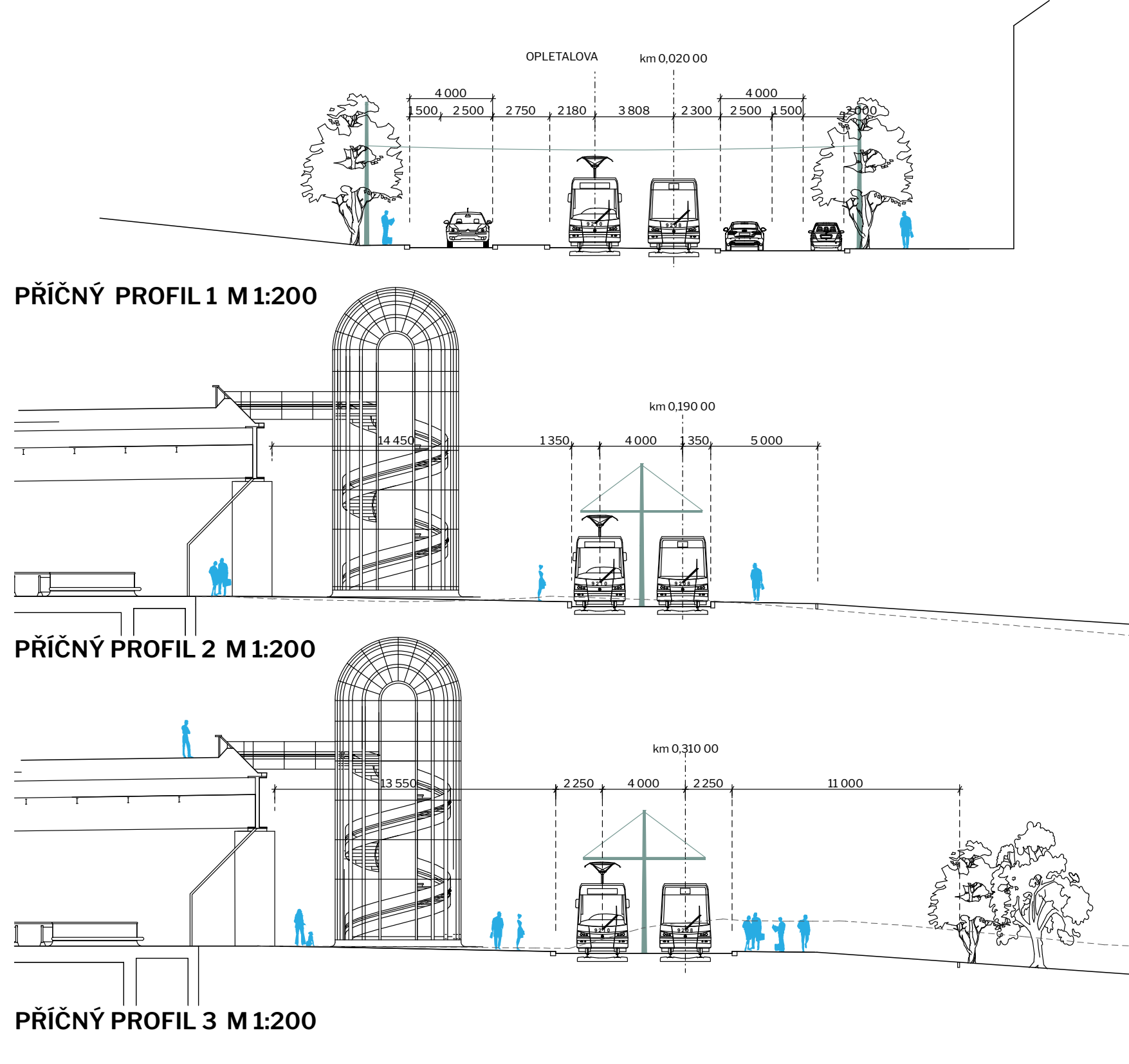
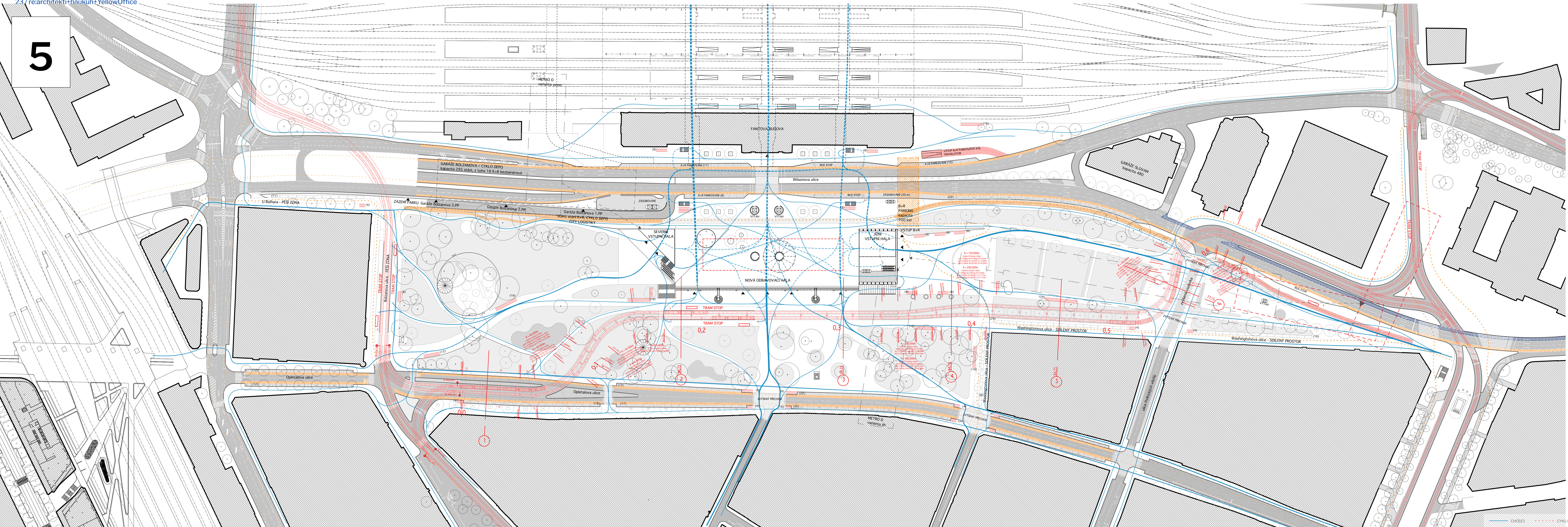


DEŠŤOVÉ ZAHRADY

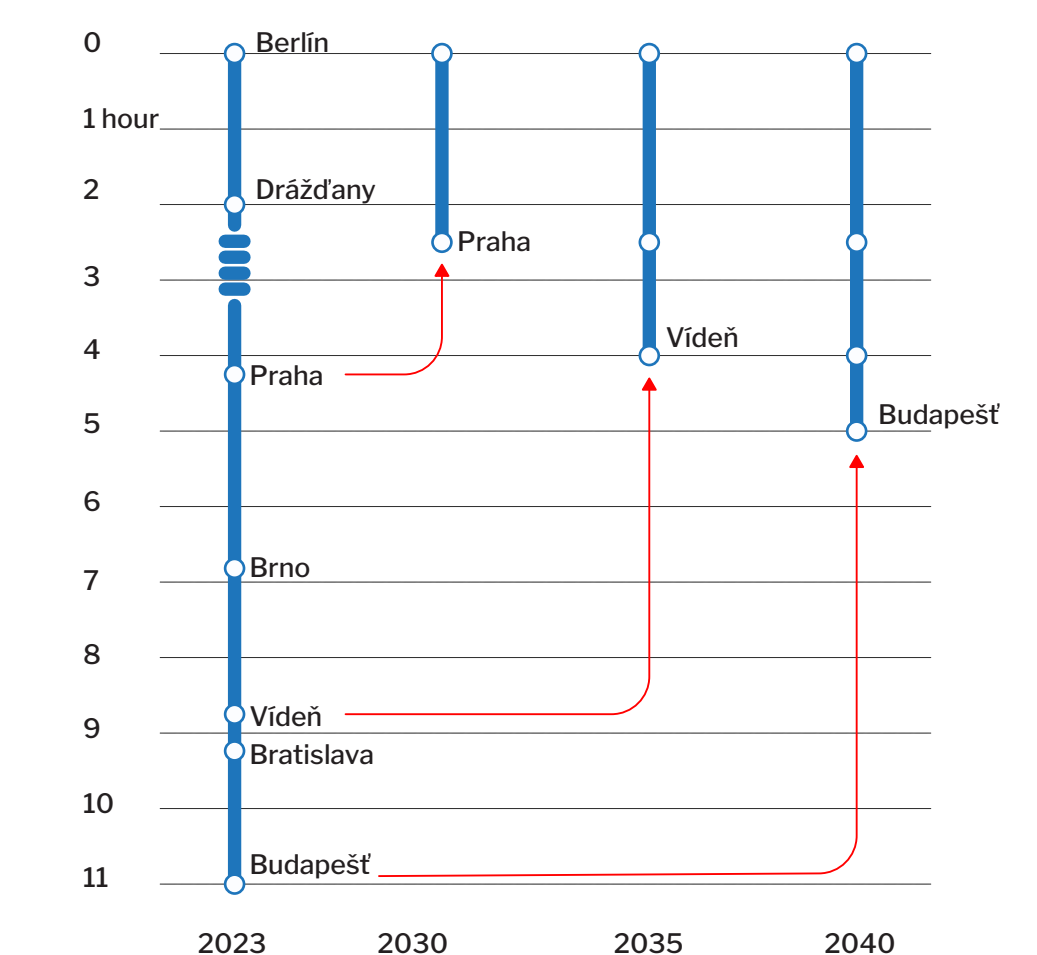
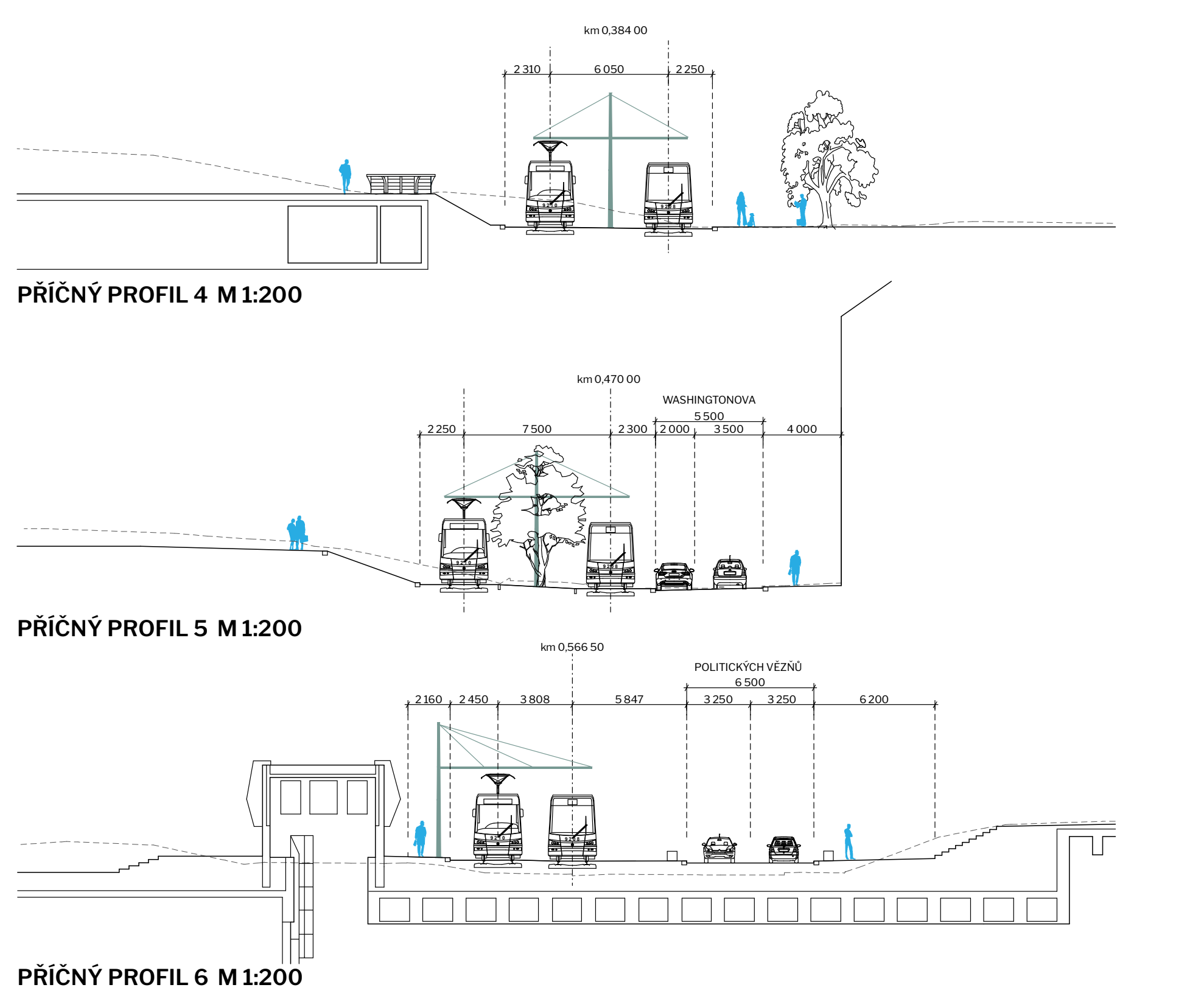
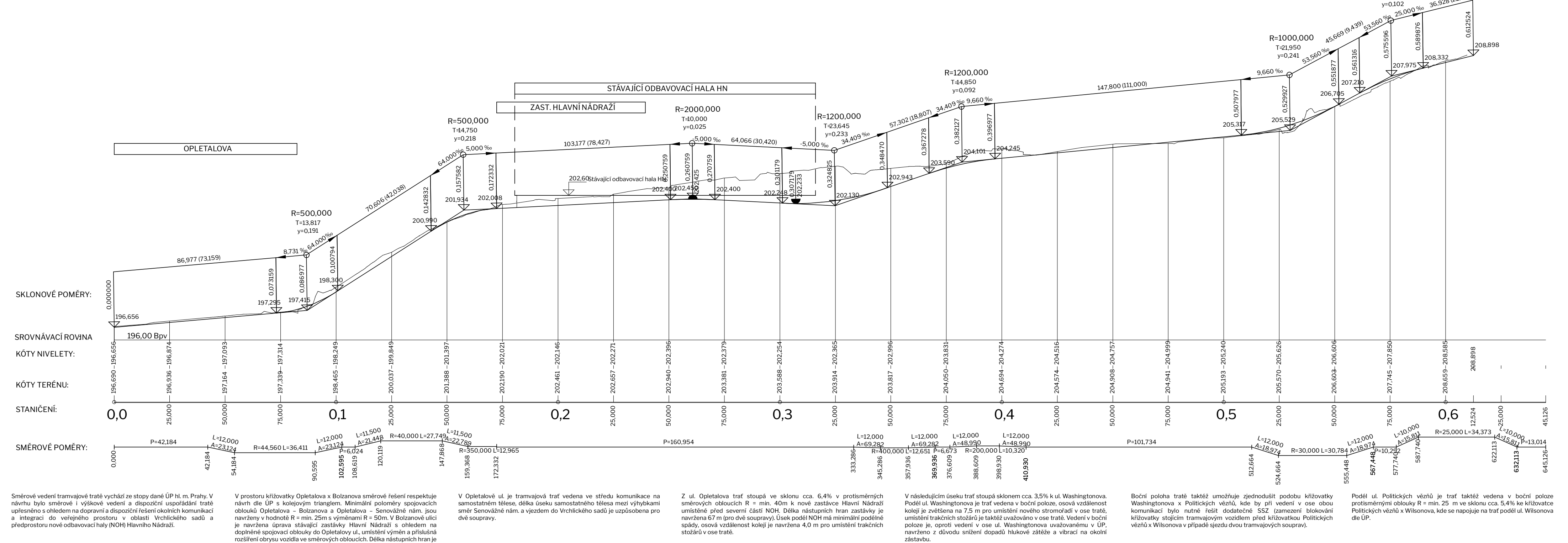
1. Betonový obrobek pro zastřežení půdy
2. Mulčování kamenem, štěrkem
3. Bioretenciční zemina
4. Podpůrná vrstva ze stárku, lomové dřevě
5. Systém řízení přeplavu
6. Výsadba rostlin



5

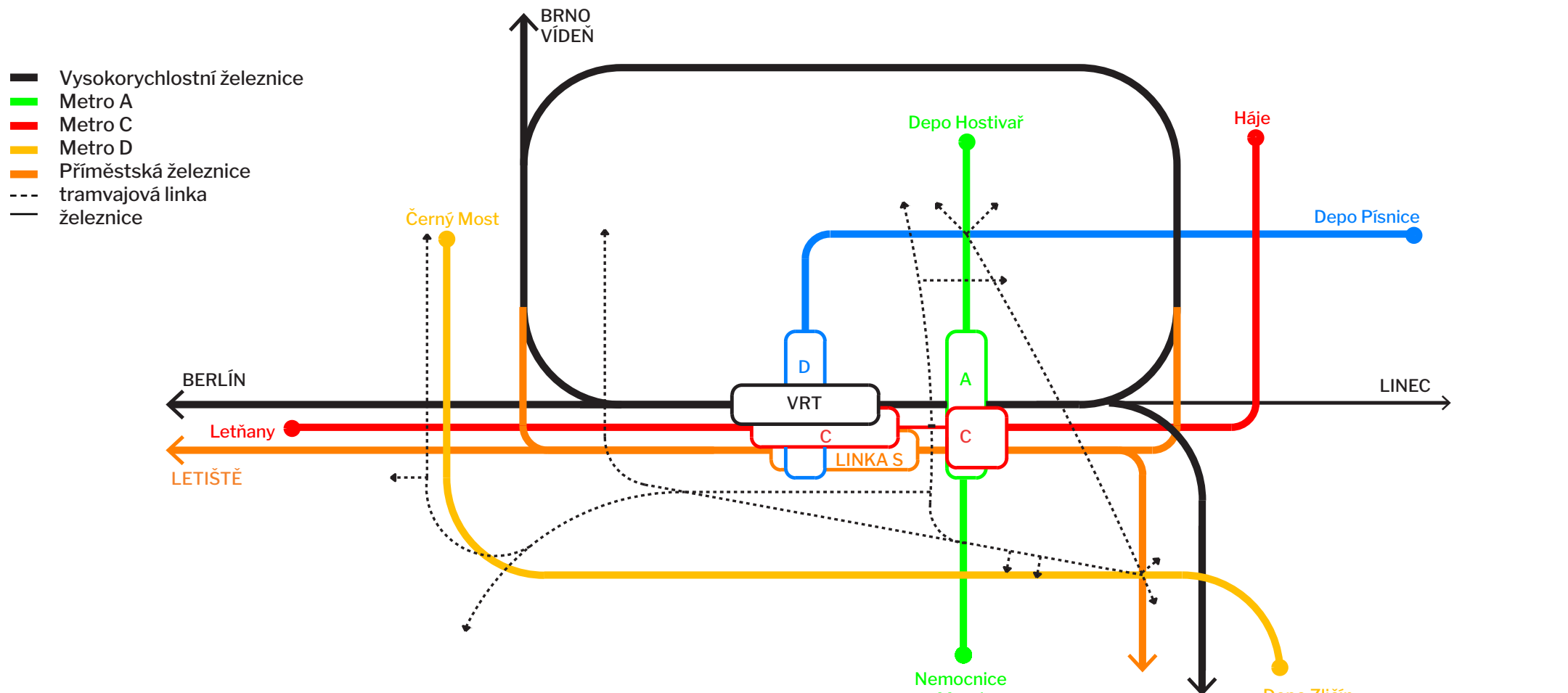


Podélný profil Kolej 1 M 1:1000/100
km 0,000000 - km 0,645126



PROMĚNLIVÝ MEZINÁRODNÍ KONTEXT

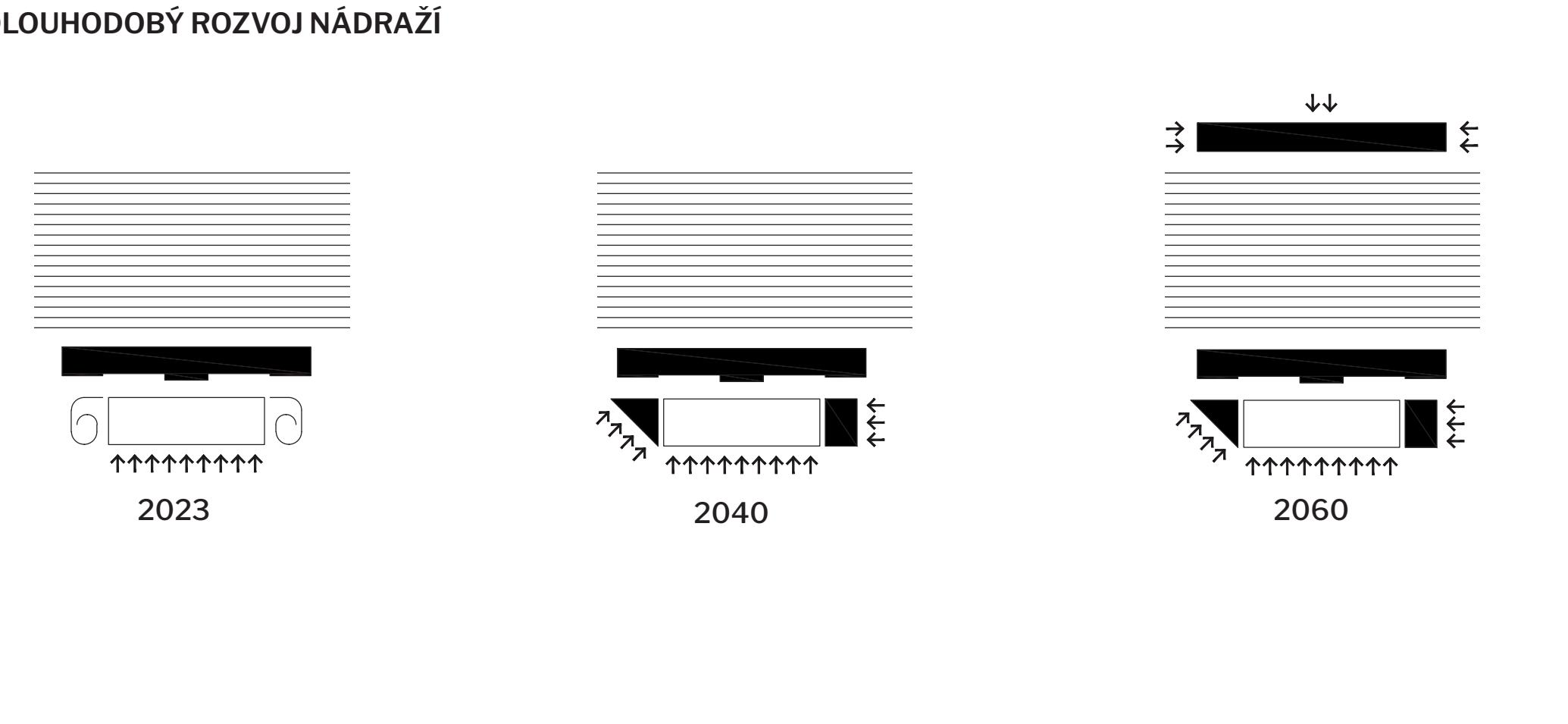
V roce 2040 bude pražské Hlavní nádraží přímo spojeno vysokorychlostními vlaky s Berlínem a Vídní (a možná i Budapeští). Budou realizovány nové regionální a městské tratě: nová trasa metra D bude procházet oblastí Vrchlického sadů ve směru východ-západ a v prostoru mezi Hlavním nádražím a stanicí Muzeum je plánována nová zastávka linky S hluboko pod úroveň metra A, C a D. Do roku 2040 dosáhne počet cestujících na Hlavním nádraží 200 000/den (dvojnásobek současného stavu). Bude zapotřebí zcela nová vybavenost, objeví se nové metropolitní možnosti. Vzhledem ke složitosti a komplexitě proměny Hlavního nádraží je nesmírně obtížné předpovědět konečnou fázi tohoto procesu. Některé z těchto projektů se týkají mezinárodní politiky a v konečném důsledku nezávisí na nicem jiném než na "budoucnosti Evropské unie". V důsledku toho musí být projekt hlavního nádraží schopen řešit různé scénáře. Náš návrh definuje jasný soubor priorit a pragmatickou strategii, jak reagovat na různé situace, a jasně vymezuje logickou posloupnost jednotlivých zásahů.

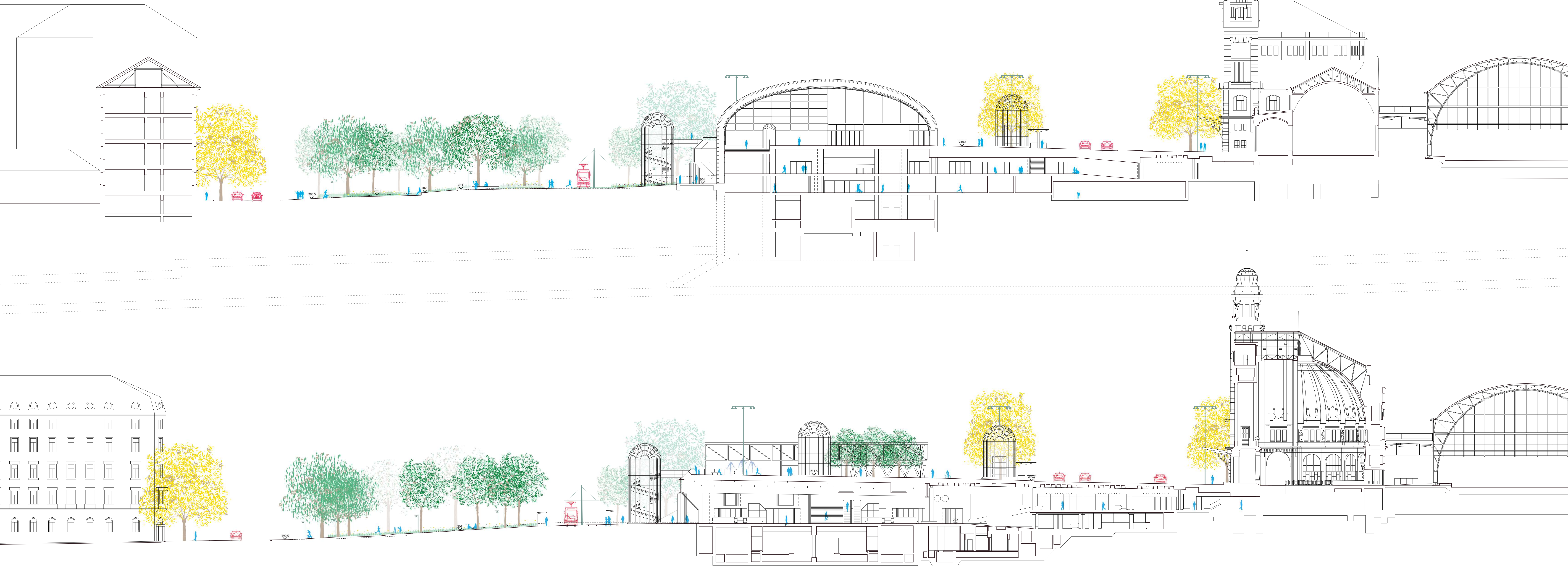


KŘÍŽOVATKA

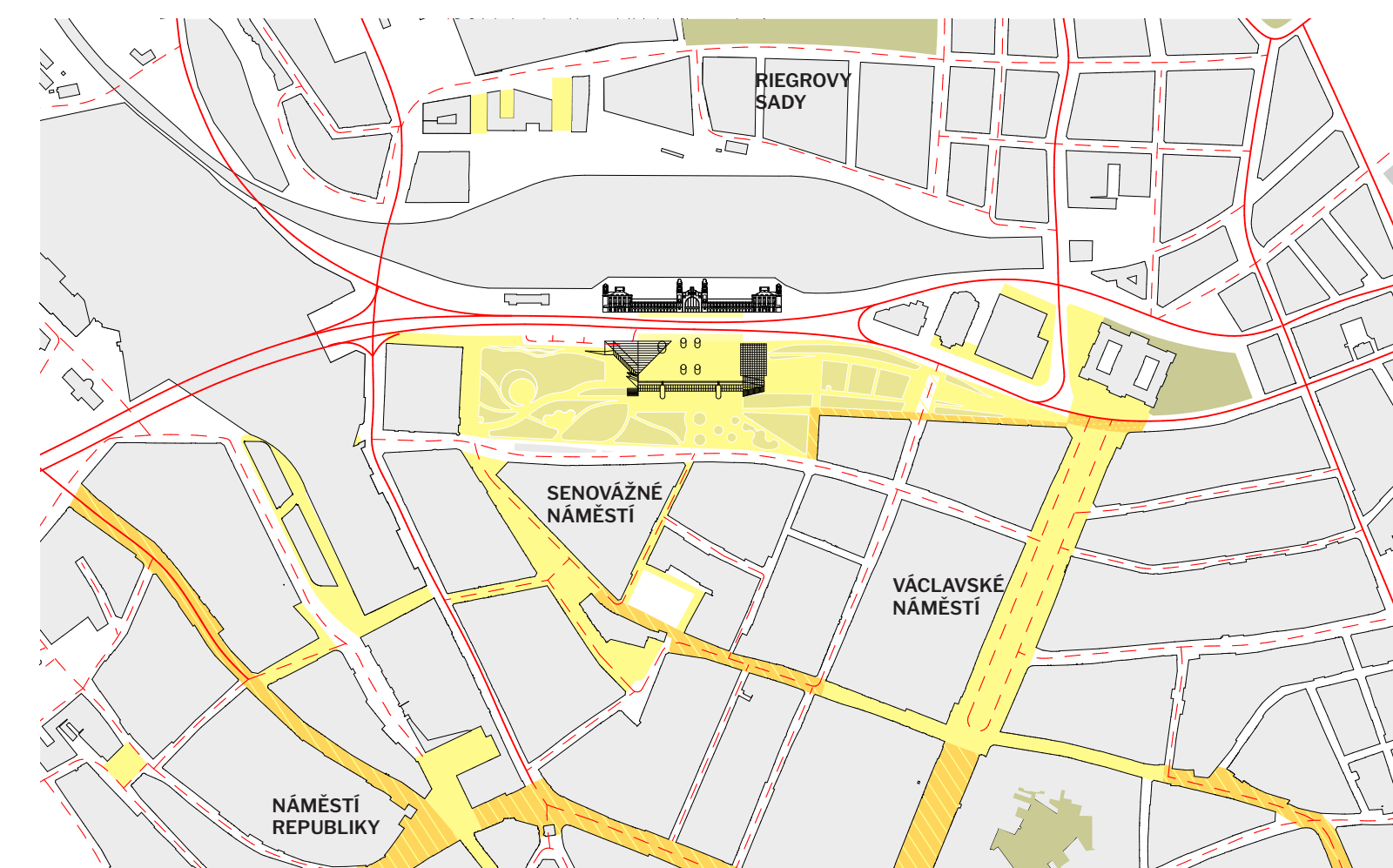
Praha je součástí celoevropské železniční sítě pro osobní i nákladní dopravu. Nové bude spojení rozšířeno vysokorychlostními tratěmi ve čtyřech základních směrech (JZ směr: Plzeň-Mnichov, SZ směr: Ústí n. Labem-Berlín, JV směr: Brno-Viedeň a nové i SV směr: Hradec Králové - Vratislav). Kromě této mezinárodní sítě je Hlavní nádraží součástí i sítě místních, a to nejen sítí MHD, ale i sítí mikro-mobility, je totiž snadno dosažitelné z celého Nového Města. Náš návrh se zaměřuje na překonání bariér a otevření nových propojení všem uživatelům. Řízená multi-modalita je důležitá pro správné fungování takto významného dopravního uzlu a může také pomoci minimalizovat kapacitní potřeby z hlediska napojení na individuální automobilovou dopravu a potřebnou infrastrukturu. Nové tramvajové spojení na Hlavní nádraží konečně zajistí alternativní propojení v centru města a s přilehlými čtvrtěmi čímž se zlepší kvalita tramvajové dopravy v celém městě. Následovat bude realizace nové linky S a metra D. Považujeme za vhodné umístění obou stanic do prostoru mezi Muzeem a Hlavním nádražím. Síla jednoho přestupního uzlu promění Hlavní nádraží v magnet

obchodu a společenského života. Nová tramvajová trať prochází parkem v travnatém pásu a je součástí parku, pouze před stávajícím průčelím NOH a v ul. Politických vězňů je součástí dlážděného náměstí, respektive dlážděné plochy. Ostrůvky jsou ve stejné úrovni jako okolní terén. Trať je v podstatě skrytým prahem mezi náměstím a okolním parkem. Odstavením obchodu v centru odbavovací haly, který byl vestaven v raných nulových letech, znovu otevíráme hlavní přístupovou osu západního průčelí a v podstatě tedy celého komplexu Hlavního nádraží. Hlavní nádraží je pro cyklisty přístupné ze všech stran a ve všech potřebných úrovních. Nové cyklostezky jsou součástí Wilsonovy ulice, jako součást vozovky i samostatně vedené v úrovni chodníků. Jsou součástí i Opletalovy ulice. Washingtonova a Bolzanova ulice jsou cyklisté součástí shared space. Cyklo-stání a cyklo-parkoviště jsou umístěny jak uvnitř tak vně budovy.

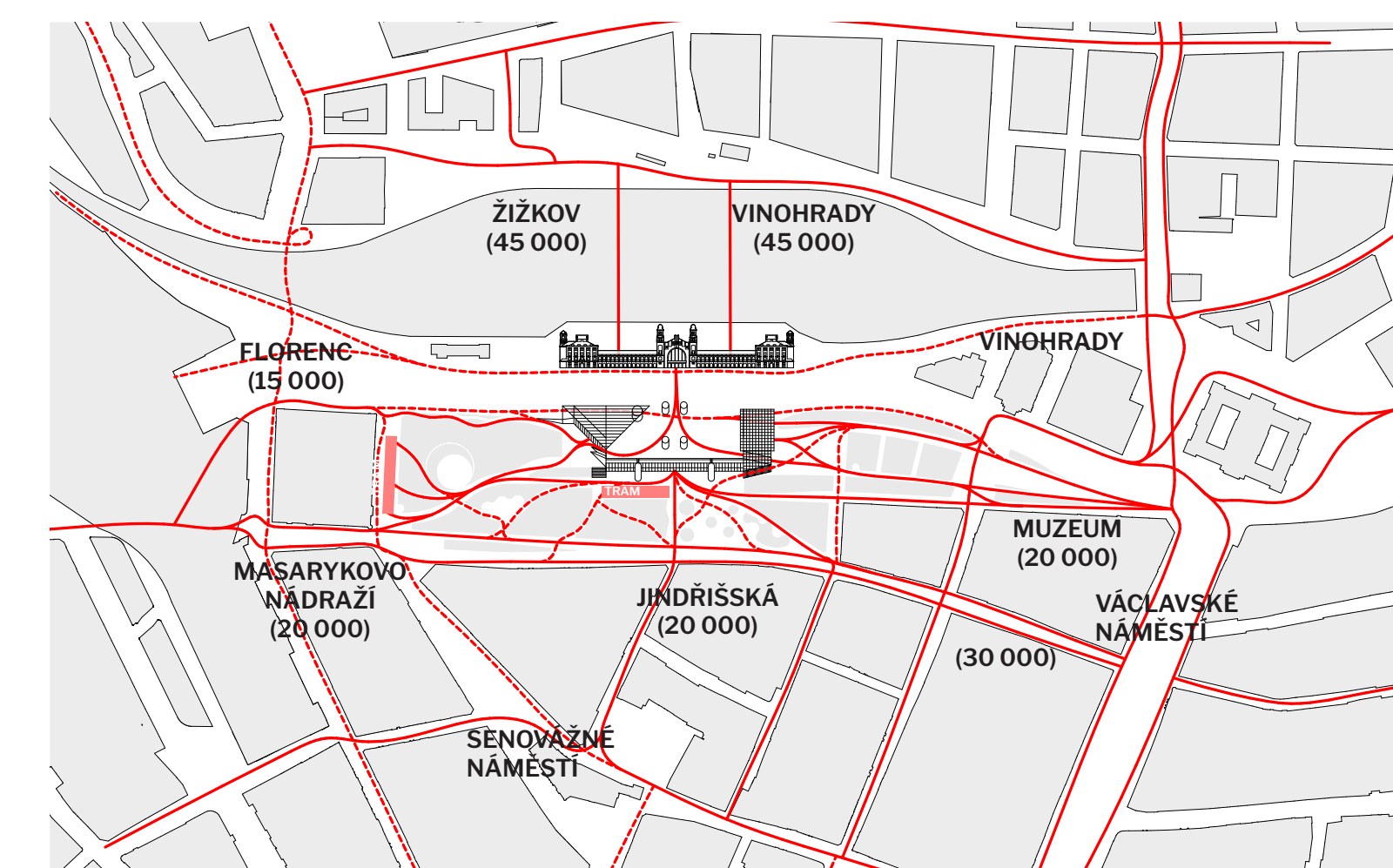




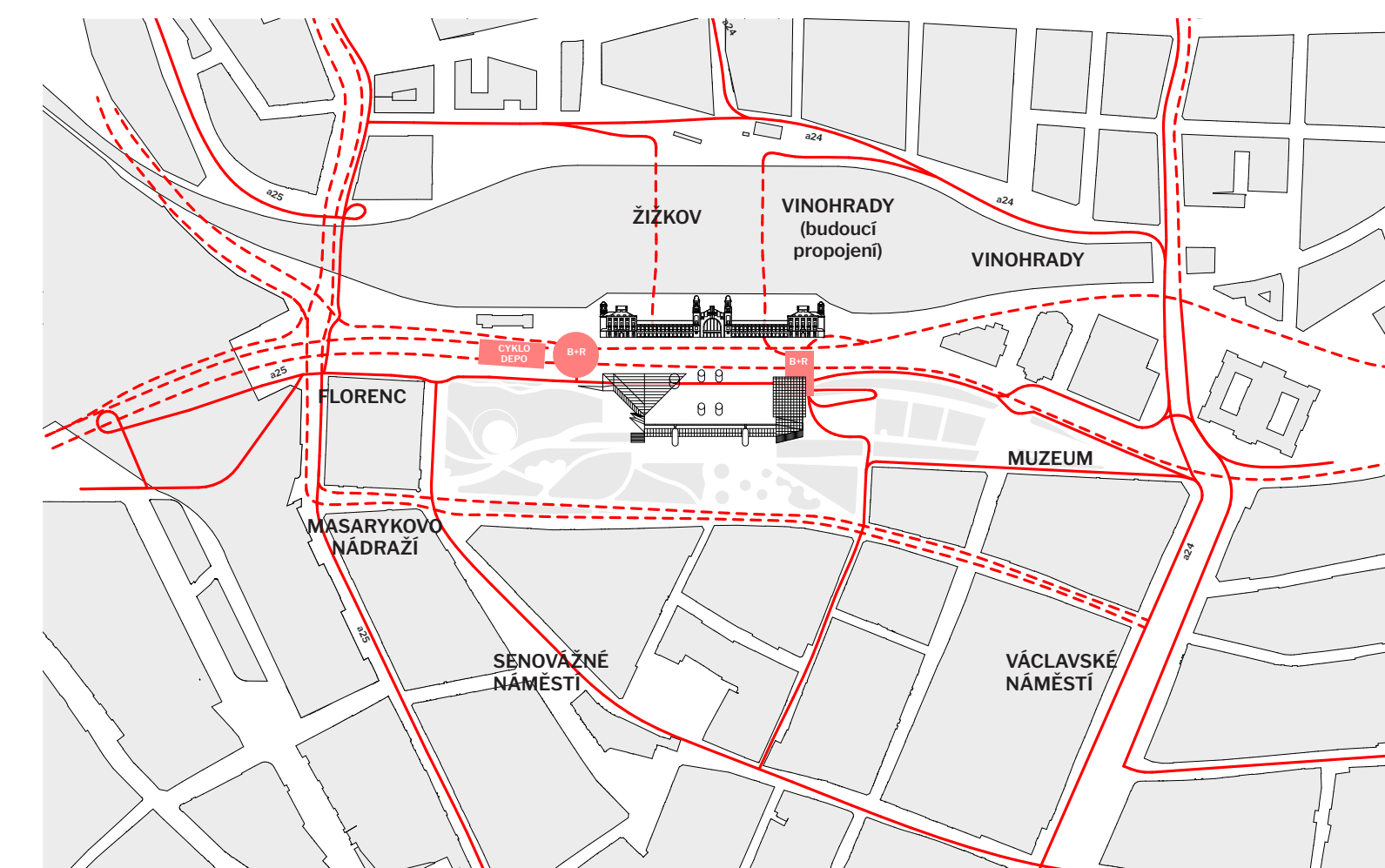
VÝZNAM V KONTEXTU MĚSTSKÉ MOBILITY



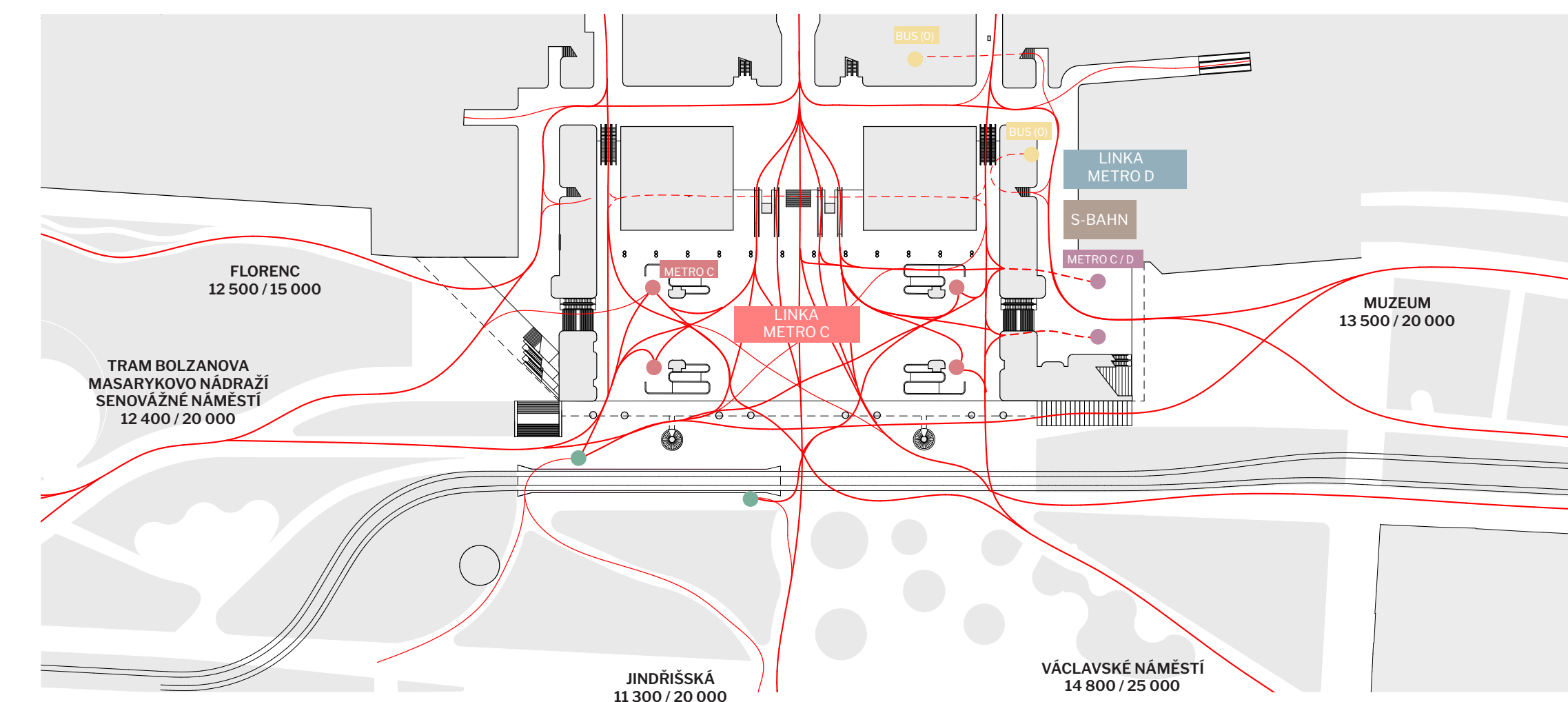
PĚŠÍ PŘÍSTUP K NÁDRAŽÍ



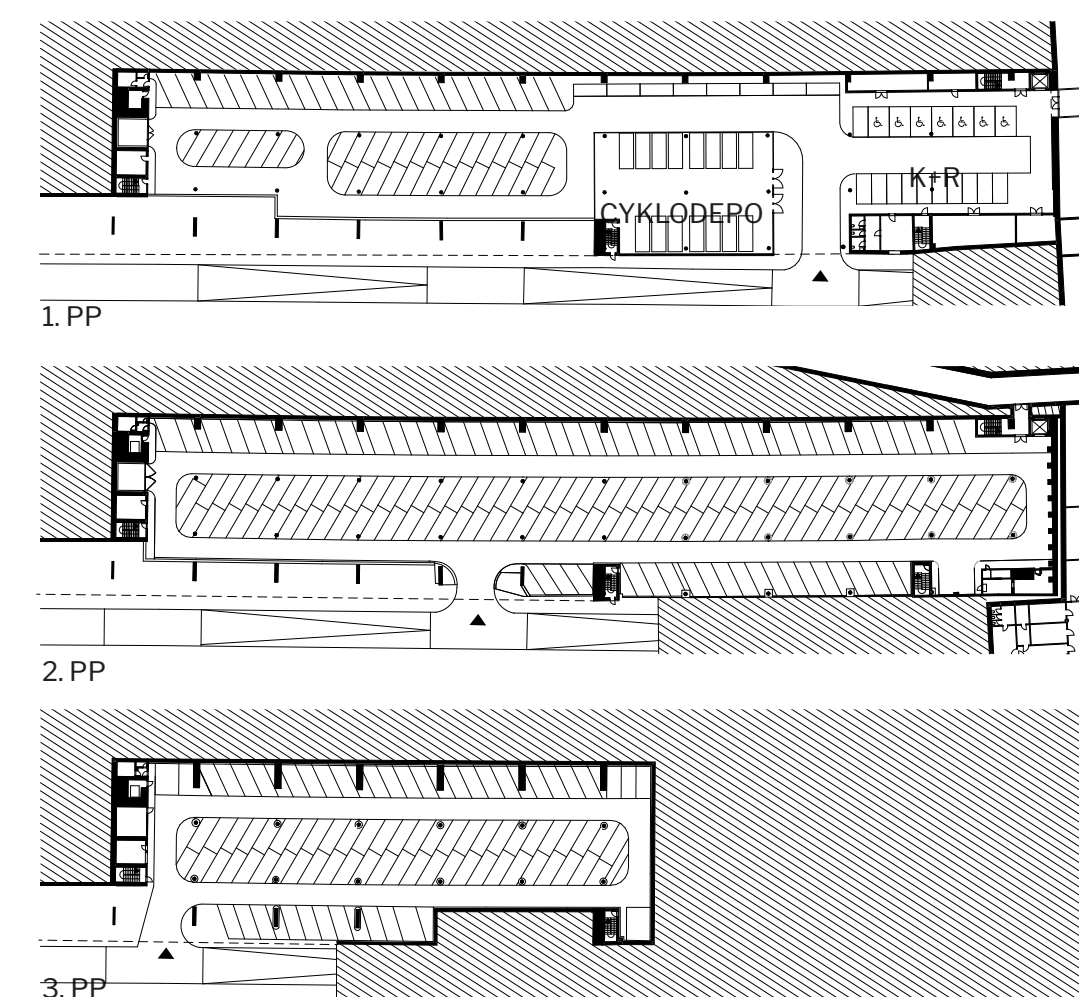
PŘÍSTUP S JÍZDNÍM KOLEM



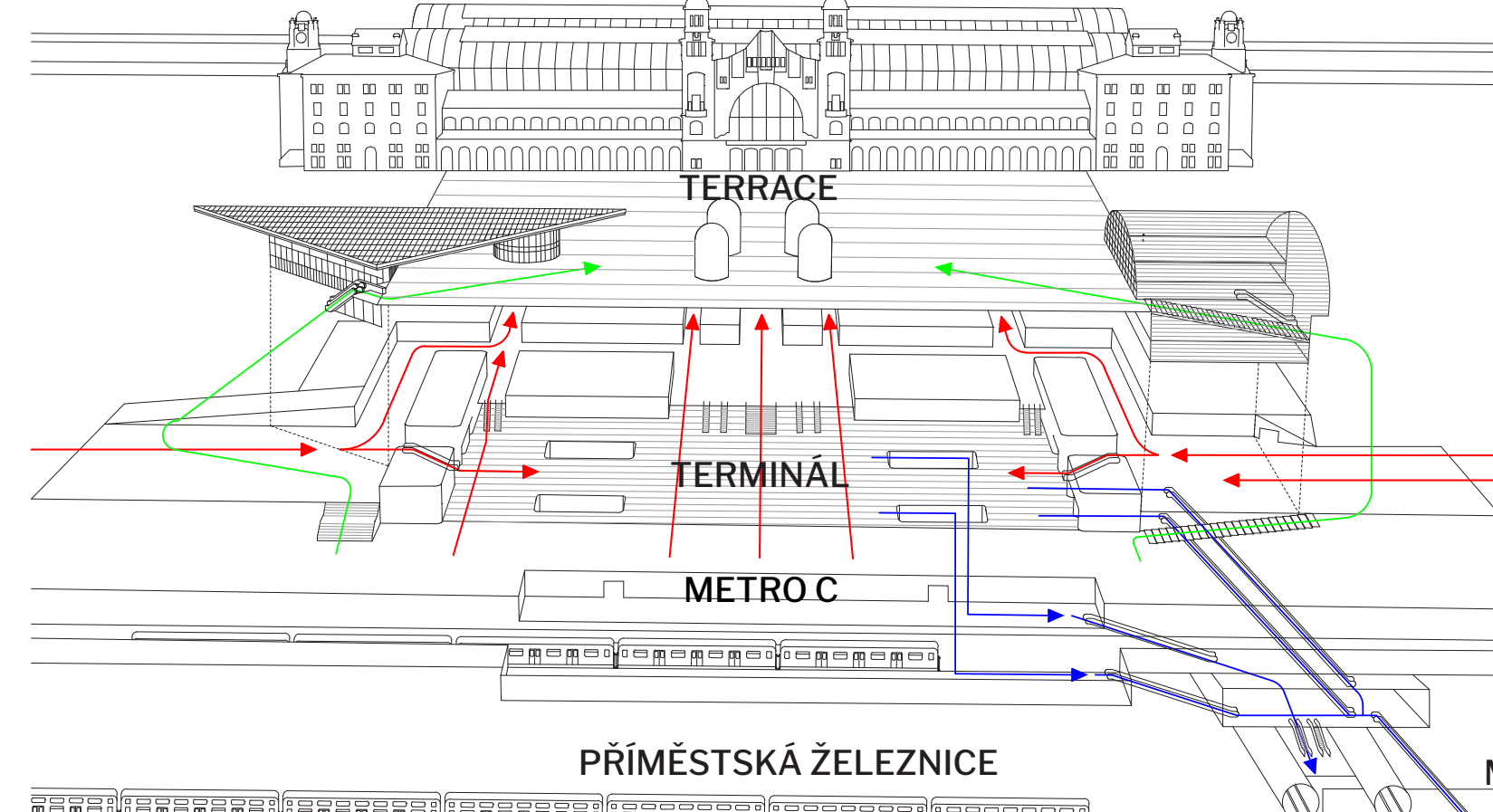
POHYB V INTERIÉRU NÁDRAŽÍ



GARÁŽE BOLZANOVA



NÁDRAŽÍ



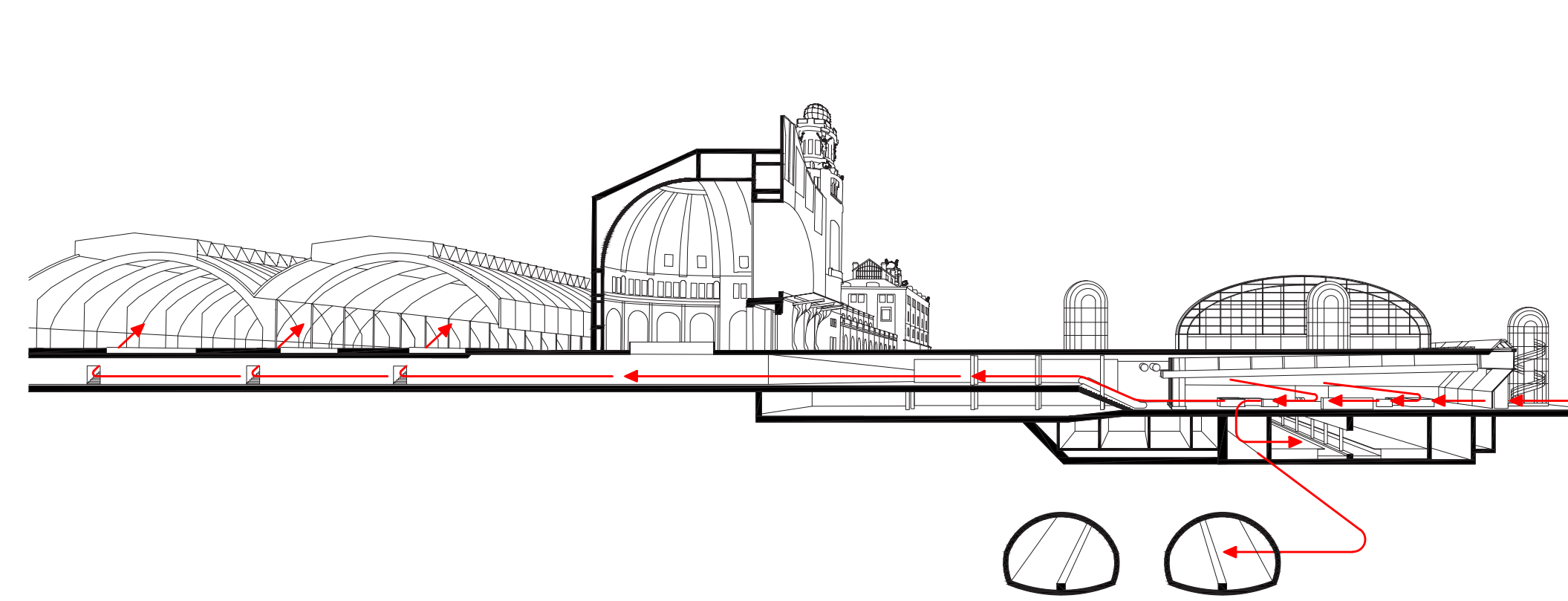
PŘESTUPNÍ TUNEL METRO D

JASNÁ DOPRAVNÍ LOGIKA

Nový přestupní uzel bude zahrnovat čtyři stanice metra (Muzeum A a C, Hlavní nádraží C a D), dvě tramvajové zastávky (Hlavní nádraží a Bolzanova), dvě stanice příměstských linek (Opera a Masarykovo nádraží) a nádraží meziměstských, mezinárodních i vysokorychlostních vlakových linek. Cestující na služebních cestách z Hamburku se setkávají s dojíždějícími z Kolína a turisty z Antverp a Lyonu. Nové Hlavní nádraží zůstává stejně přehledné a efektivní, jak si ho představovali Fanta a později Srámková, Sránek, Bočan a Danda: hlavní pohybové osy a funkce spojené s cestujícími jsou v dolní úrovni, volnočasové funkce jsou v úrovni terasy a výše. Nové vstupy ze severu a jihu jsou na úrovni mezzaninu, přímo napojené na park i přístupy k nástupišťům a jednoduše provázané s hlavní halou širokými schodišti a eskalátory. Veškeré hlavní toky cestujících směrem k nástupišťům jsou uvnitř budovy, kam soustřeďujeme většinu obchodních ploch a využíváme tak metropolitní tlak uvnitř komplexu. Není třeba nijak zvlášť upravovat NOH s výjimkou drobných zásahů na bočních stranách pro zajištění napojení nových

přístavů a s výjimkou odstranění pozdějších nánosů včetně obchodní vestavby uprostřed. Velký přehledný prostor pomáhá orientaci i přístupnosti nabízených služeb včetně intuitivního přístupu k nástupišťům. Prodejní plochy a obchody samotné obohacují a aktivují prostor nádraží. Kromě obchodů přibudou restaurace v přízemí i horních úrovních nádraží (jako Le train bleu na Gare de Lyon v Paříži) a kancelářský HUB v severní přístavbě. Součástí nádraží bude i policejní úřadovna i pošta. Na terase i ve velké hale lze realizovat dočasné akce, instalace, společenské události.

HLAVNÍ SMĚRY POHYBU V NÁDRAŽÍ

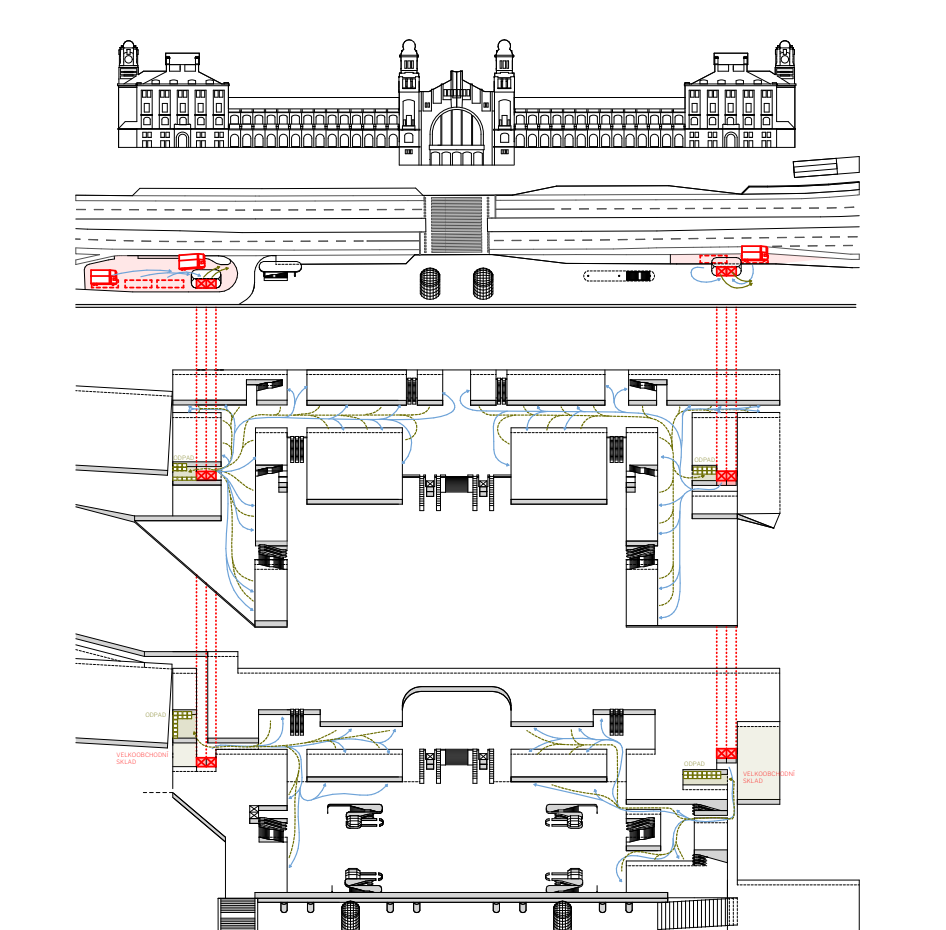


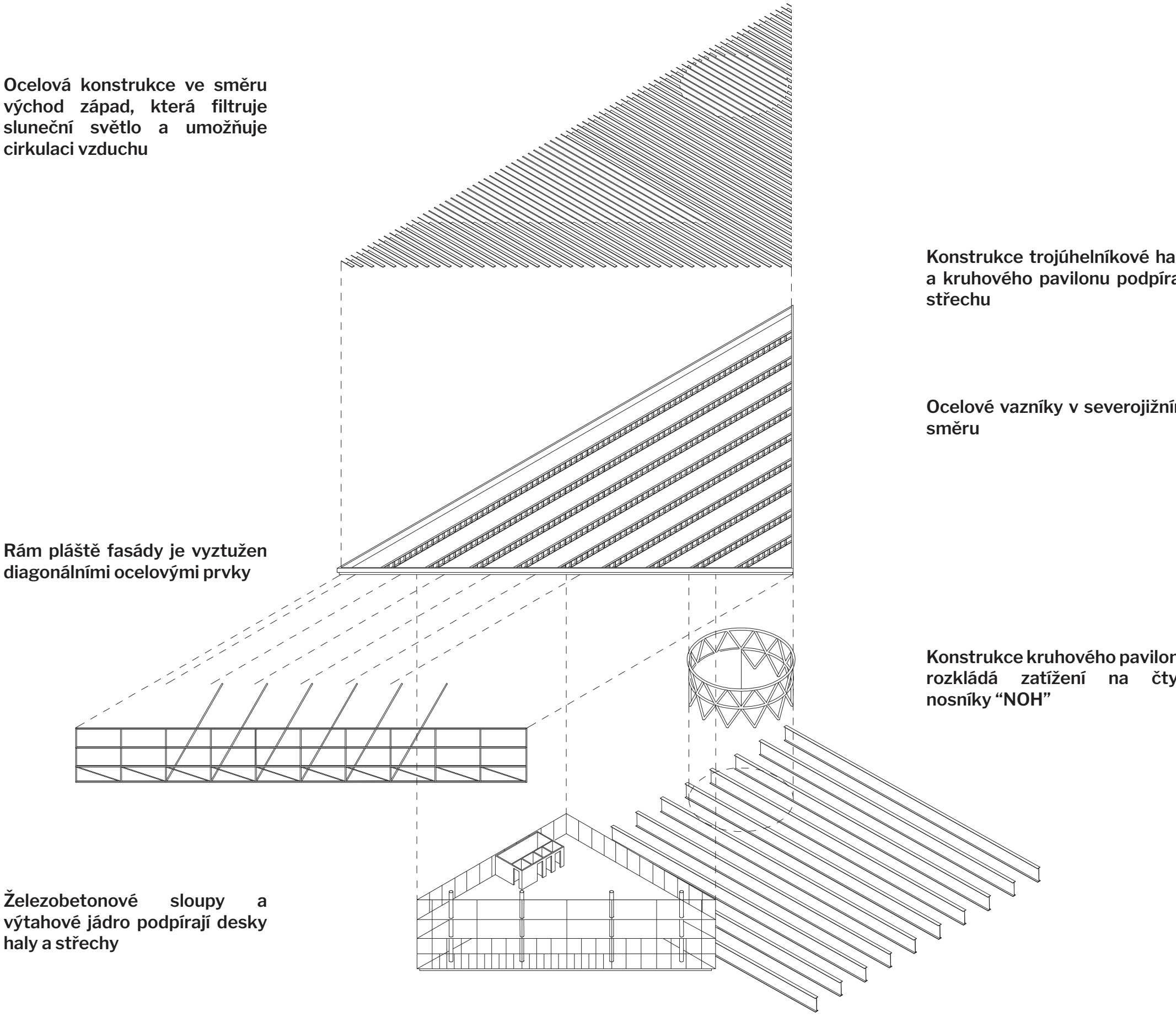
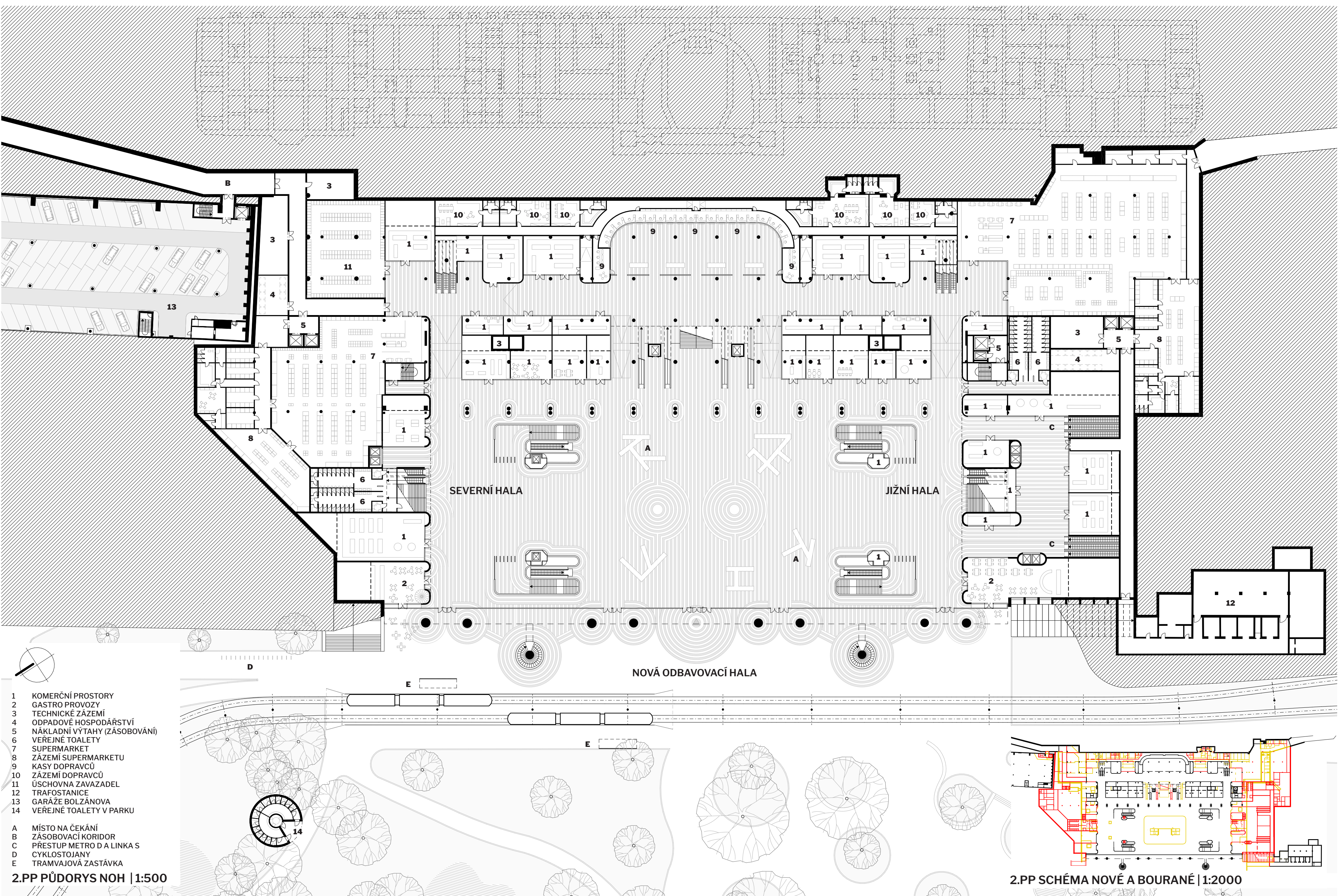
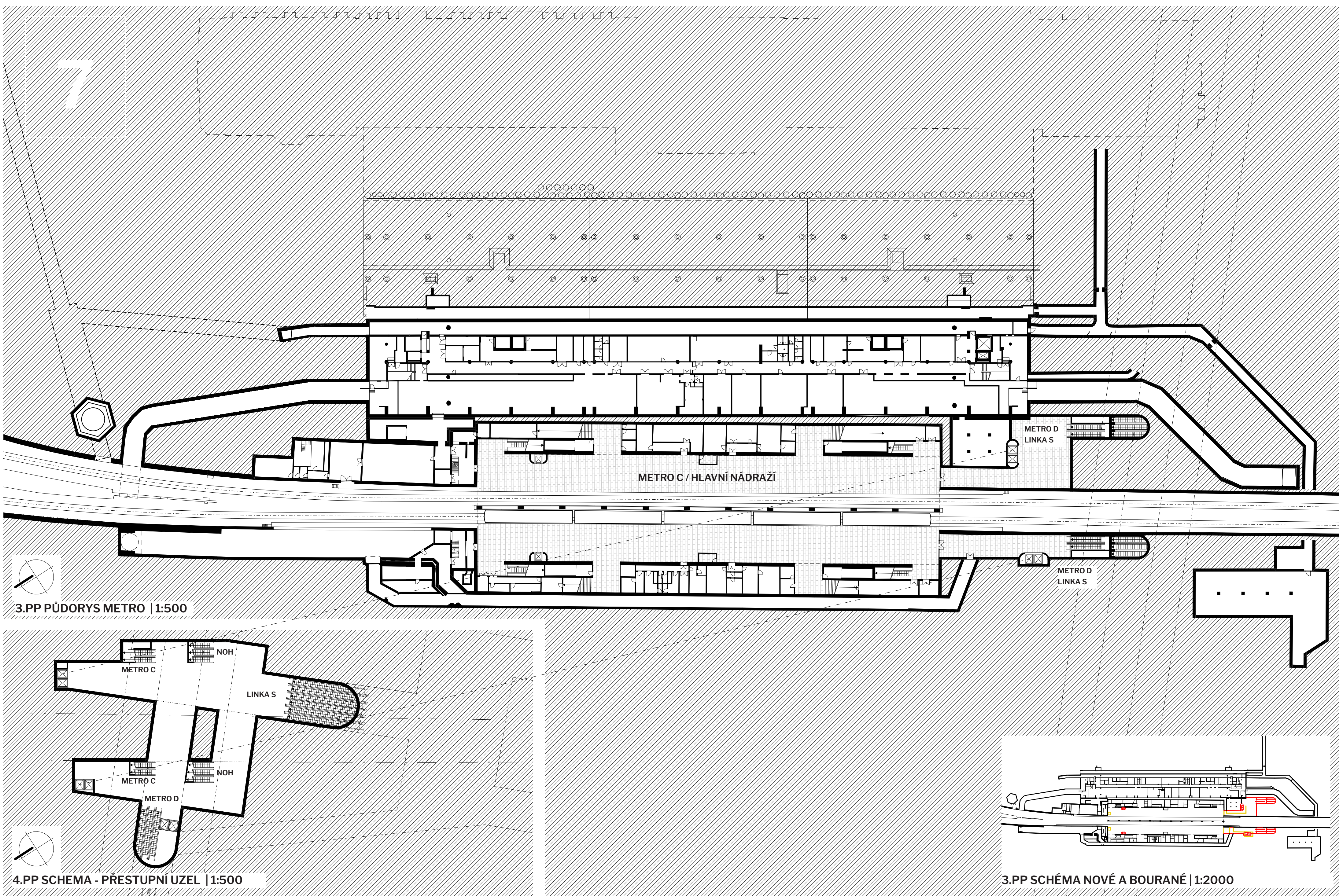
Perspektivní řez Hlavním nádražím směrem k Václavskému náměstí. Podzemní podlaží je souvislé a umožňuje přístup k veškeré infrastruktuře.

ZÁSOBOVÁNÍ / GARÁŽE BOLZANOVA

Budova je zásobována na dvou místech, která přiléhají novým přístavbám na severu a jihu odbovací haly z úrovně Wilsonovy ulice. Dvě dvojice výtahů, na které jsou navázány prostory pro uskladnění odpadů v jednotlivých patrech snadno obsluhující celý komplex. Severní zásobovací stanoviště je umístěno do meziprostoru mezi Magistrálou a rampou vedoucí k ulici U Bulhara. V tomto odděleném prostoru je možné zaparkovat až čtyři zásobovací vozy. Jižní zásobovací výtahy přiléhají k zásobovacím stáním, které jsou situovány přímo podél Wilsonovy ulice. Odpady jsou průběžně ukládány v každém patře a posléze jednovázově vyvezeny, zatímco dovožené věci jsou přímo zaváženy do jednotlivých obchodních jednotek. Zásobovací výtahy jsou situovány přímo při největších obchodních jednotkách 2. PP. Nejvyšší patro garáže Bolzanova je využito pro umístění cyklolepa a bezbariérová stání K+R v přímé návaznosti s úrovní mezzaninu. Navržená kapacita 295 automobilových stání může postupně proměněna v další B+R. Další možností je v budoucnu využít garáže jako kryté tržiště podobné jako Mercato Centrale v Miláně.

SCHEMA ZÁSOBOVÁNÍ





Ocelová konstrukce ve směru východ západ, která filtruje sluneční světlo a umožňuje cirkulaci vzduchu

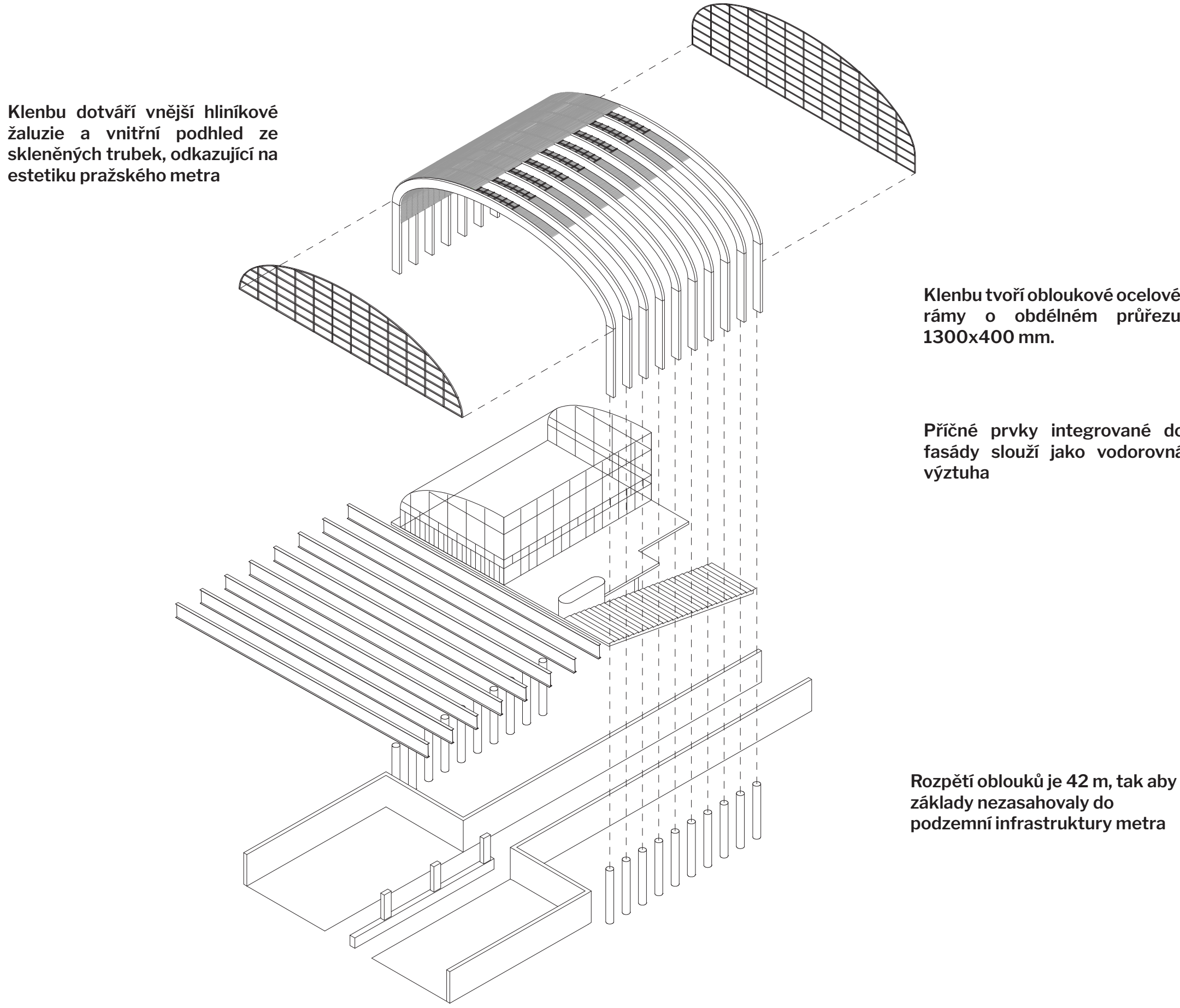
Konstrukce trojúhelníkové haly a kruhového pavilonu podírají střechu

Ocelové vazníky v severojižním směru

Rám pláště fasády je vyztužen diagonálními ocelovými prvky

Konstrukce kruhového pavilonu rozkládá zátěži na čtyři nosníky "NOH"

Železobetonové sloupy a výtahové jádro podírají desky haly a střechy



Klenbu dotváří vnější hliníkové žaluzie a vnitřní podhled ze skleněných trubek, odkazující na estetiku pražského metra

Klenbu tvoří obloukové ocelové rámy o obdélném průřezu 1300x400 mm.

Příčné prvky integrované do fasády slouží jako vodorovná výtaha

Rozpětí oblouků je 42 m, tak aby základy nezasahovaly do podzemní infrastruktury metra

LAPIDÁRNÍ STŘECHA

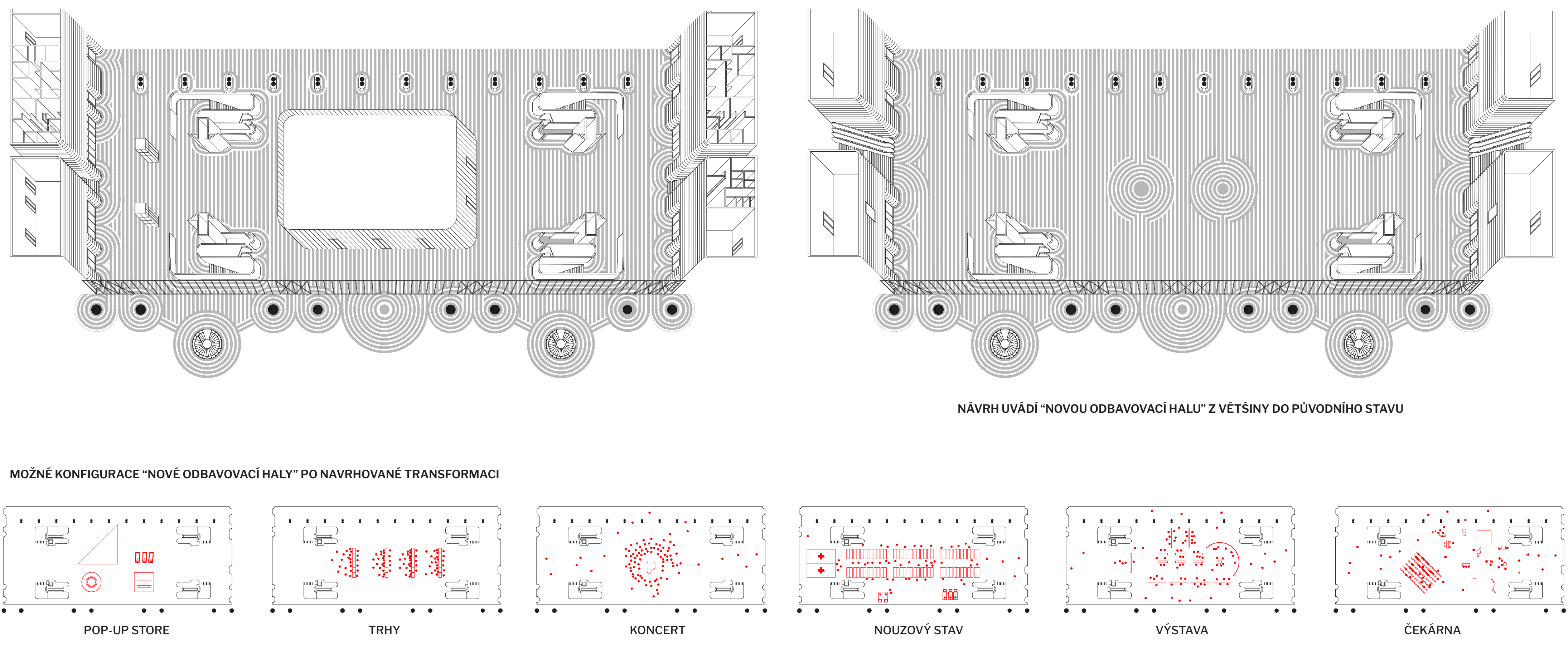
Trojúhelníková budova je v podstatě mostní prvek s jednou podporou na úrovni mezzaninu a druhou na terase. Polovina budovy s novou vstupní halou je tradiční železobetonový skelet v výtahových šachtách plnicí ztužující úlohu. Druhá polovina je pouze střecha, pergola zakrývající část terasy s oporou v ocelové konstrukci kruhového kiosku ležícího přímo na terase. Konstrukce kiosku přenáší zátěži nové střechy do čtyřech stávajících nosníků NOH, což zajišťuje dostatečnou distribuci sil do předimenzované konstrukce střechy NOH. Trojúhelníková střecha tvořena obousměrně prutým ocelovým prostorovým vazníkem je sama o sobě tuhá a její průřez bude minimální možný. S ohledem na to, že její funkce je primárně stínící, tvarujeme konstrukční prvky tak, aby stínily, ale zároveň nebránily proudění vzduchu. Z okraje střechy je zavěšen ocelový rám s diagonálním ztužením nesoucí nápis "PRAHA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ" a hodiny.

LAPIDÁRNÍ OBLOUK

Severní hala je konstrukčně tvořena ocelovým obloukovým rámem s rozponem hlavních nosníků 42 m, který překlene jak celou novou nádražní halu, tak veškeré stávající podzemní struktury. Rám je navržen tak, aby zajišťoval tuhost ve všech směrech. Příčné tlačivé prvky i ztužující táhla jsou jsou integrovány mezi hlavními nosníky vně roviny zasklení. Vnitřní desky, sloupy a výtahové šachty jsou z betonu a vyhýbají se tubusu metra C a spolu s betonovým schodištěm přispívají k celkové tuhosti budovy. Obálka budovy je tvořena dvěma vrstvami. Vnitřní vrstva zajišťující tepelnou pohodu, vodotěsnost a vzduchotěsnost střechy je zajištěna skleněnými panely podvěšenými pod primární ocelovou konstrukcí. Vnější vrstva zajišťuje stínění. První a poslední oblouk nese konzolový stínící prvek na jihu zároveň nesoucí nápis "PRAHA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ" a hodiny.

HOSPODÁRNOST

Environmentální udržitelnosti lze dosáhnout pouze systematickým přemýšlením v dlouhodobém horizontu, zvažováním různých scénářů a volbou jednoduchých a alespoň částečně vratných řešení. Omezujeme navrhovaná opatření na minimum. Chceme především využít a ukázat co zde již je a pracovat maximálně pragmaticky. Nezastavujeme rostlý terén, některé dříve zpevněné plochy měníme na propustné, kácíme absolutní minimum stávajících stromů a těm co zůstávají zlepšujeme stanovištní podmínky, stavební odpad v maximální míře recyklujeme při realizaci stavby nové (betonová díra je užita v nových povrchách parku), nepřestavujeme NOH, minimalizujeme terénní úpravy parku. Zvláštní pozornost je věnována opětovnému využití stavebního odpadu, sběru a opětovnému užití dešťové vody pro závlaku i provoz nádraží.



MOŽNÉ KONFIGURACE "NOVÉ ODBAVOVACÍ HALY" PO NAVRHOVANÉ TRANSFORMACI

POP-UP STORE, TRHY, KONCERT, NOUZOVÝ STAV, VÝSTAVA, ČEKÁRNA

HLAVNÍ NÁDRAŽÍ JAKO MĚSTO

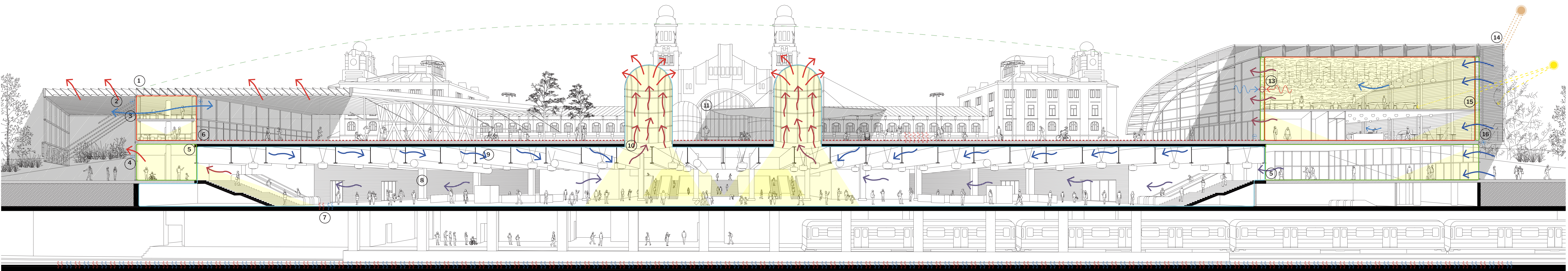
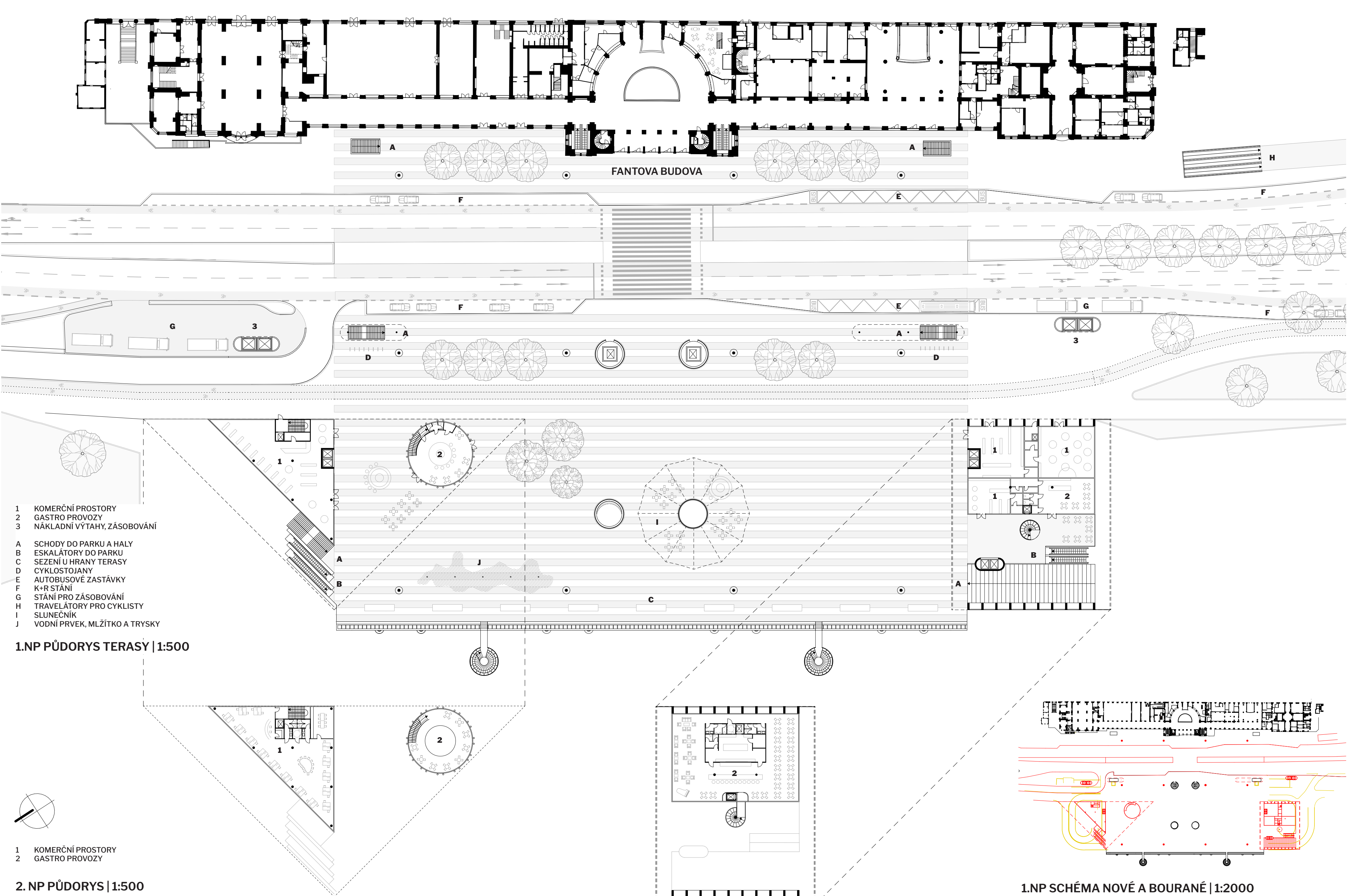
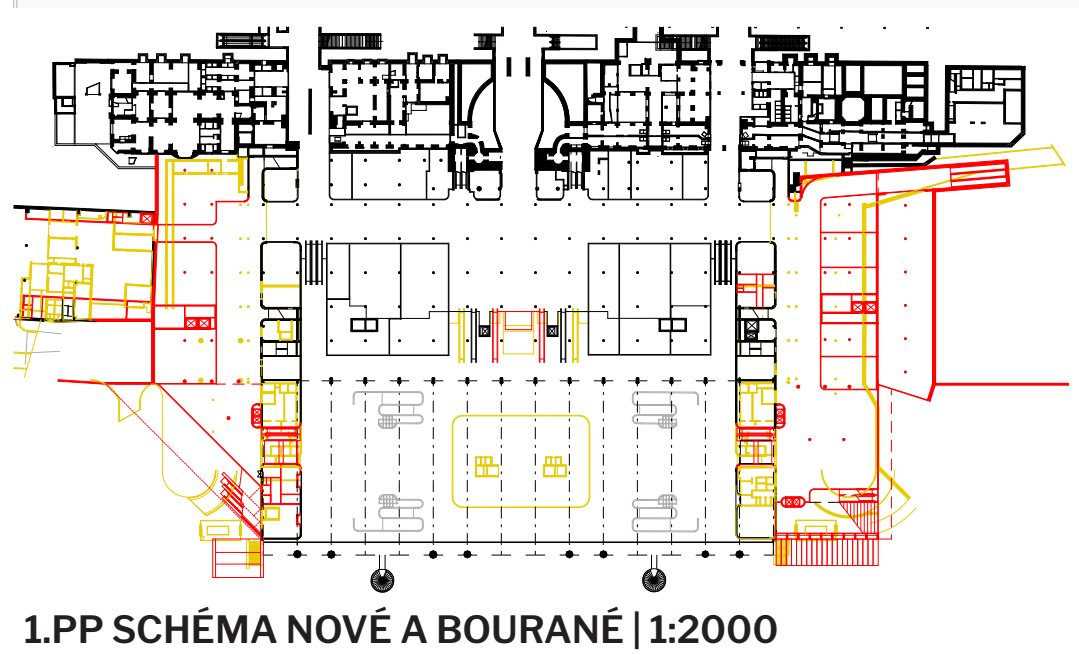
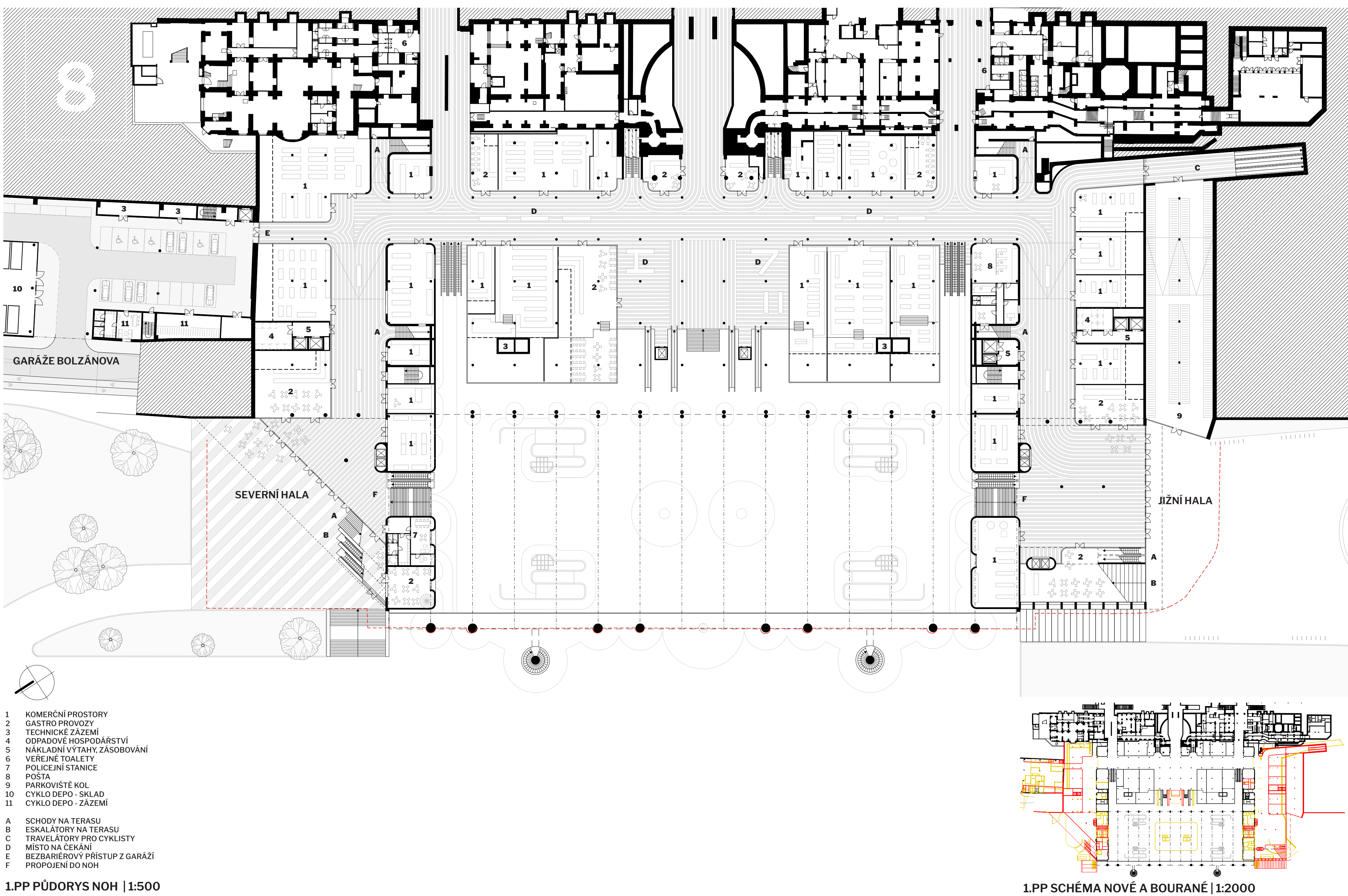
Hlavní nádraží je komplex budovaný více než 150 let. Zahnuje dva hlavní prvky: historickou budovu a NOH přistavenou v 70. letech 20. století. Spojení mezi starým a novým je jeho symetrií. Tento základní princip doplňují pouze tu a tam drobné úpravy. Jakkoli zde staré paradoně leží na novém, komplex samozřejmě připomíná velkolepý palác složený z dvorů, křídel a přístavků realizovaných v různých etapách. Stejně jako v paláci di forma di città se budova pomalu rozrůstá a sama se stává malým městem, kumulujícím různé styly a funkce, které ale sledují jednu konzistentní logiku růstu.

schodišti, eskalátory i výtahy, které jsou součástí nových přístaveb. Všechna nová propojení jsou realizována mimo NOH a zásahy do něj jsou proto minimální. Naopak umožňují vrátit se k jeho původní konfiguraci a obnovit kvality, které se postupem let ztratily, ale zároveň se slušnou dopravní logikou a doplněním nových komerčních ploch.

PROMĚNA ARCHITECTONICKÉHO SKVOSTU

V soutěži na přestavbu Hlavního nádraží v roce 1965 všichni účastníci navrhli historickou Fantovu budovu zbourat. Naštěstí se výsledky této soutěže nerealizovaly a dnes tak může být Fantova budova součástí pražského kulturního dědictví. Jsme přesvědčeni, že projekt nového rozšíření nádraží by měl historickou budovu integrovat a rozvíjet ve společném celku.

Stávající nádraží je souborem budov zásadního historického významu. Především NOH, navržená v 70. letech týmem Srámková, Srámek, Bočan, Danda je bezesporu jedním z nejvýznamnějších příkladů postmoderní architektury východního bloku. Pro východní blok nezvyklý postmodernismus zde paradoxně našel jedno ze svých nejsofistikovanějších ztělesnění. NOH je tedy nejen mistrovským dílem, ale mistrovským dílem mimořádně významným, s velkým mezinárodním významem. Navrhujeme proto, aby se v podstatě jeho dispozice neměnila. Budova si zachová současnou atmosféru s nekonečným červeným stropem posetým kruhovými otvory, s dvojitými sloupy,



1. Střecha přístavby tvoří příjemné mikroklima náměstí.
2. Střecha stíní letní slunce a propouští teplý vzduch vzhůru.
3. Otevíratelná okna na obou stranách umožňují příčné provětrávání pomocí rozdílu tlaků vzduchu.
4. Otvory, kryté od hlavních stranách umožňují příčné provětrávání pomocí rozdílu tlaků vzduchu.
5. Nevytápěné vstupní haly fungují jako bioklimatická zóna, disponují přirozeným světlem a svěžím vzduchem.
6. Střešní izolace bude umístěna pod novou dlažbu terasy pro zajištění tepelného komfortu.
7. Vysoká teplotní stabilita půdy a tunelů zahřívá terasní v zimě.
8. Prostředí terminál je nyní bez vytápění, pouze komerční a jiné trvale využitelné plochy jsou vytápěné.
9. Stávající ventilace v rámci západní fasády přivádí svěží vzduch a ochlazuje konstrukci v letních nocích.
10. Čtyři skleněné autobusy přivádí denní světlo do interiéru a odvádí teplý vzduch z nádraží.
11. Rozevíratelná plachta zvětšuje zastíněnou plochu a v zimě létě se stahuje pro oslunění konstrukce.
12. Zimní slunce ohřívá dlažbu náměstí a terasní pod ním.
13. Dvojitá fasáda omezuje vytápění v zimě a v létě umožňuje přirozené větrání.
14. Klenba střešních chrání terasu, jižní fasádu a přilehlé prostory před žárem letního slunce.
15. Dvojitá fasáda zachycuje nízké zimní slunce a přirozeně vyhřívá vnitřní prostory.
16. Jižní fasáda, otevřená nízkým zimním sluncem a převládajícím větrem umožňuje přirozenou ventilaci vnitřních prostor.

SKUTEČNĚ UDRŽITELNÉ HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

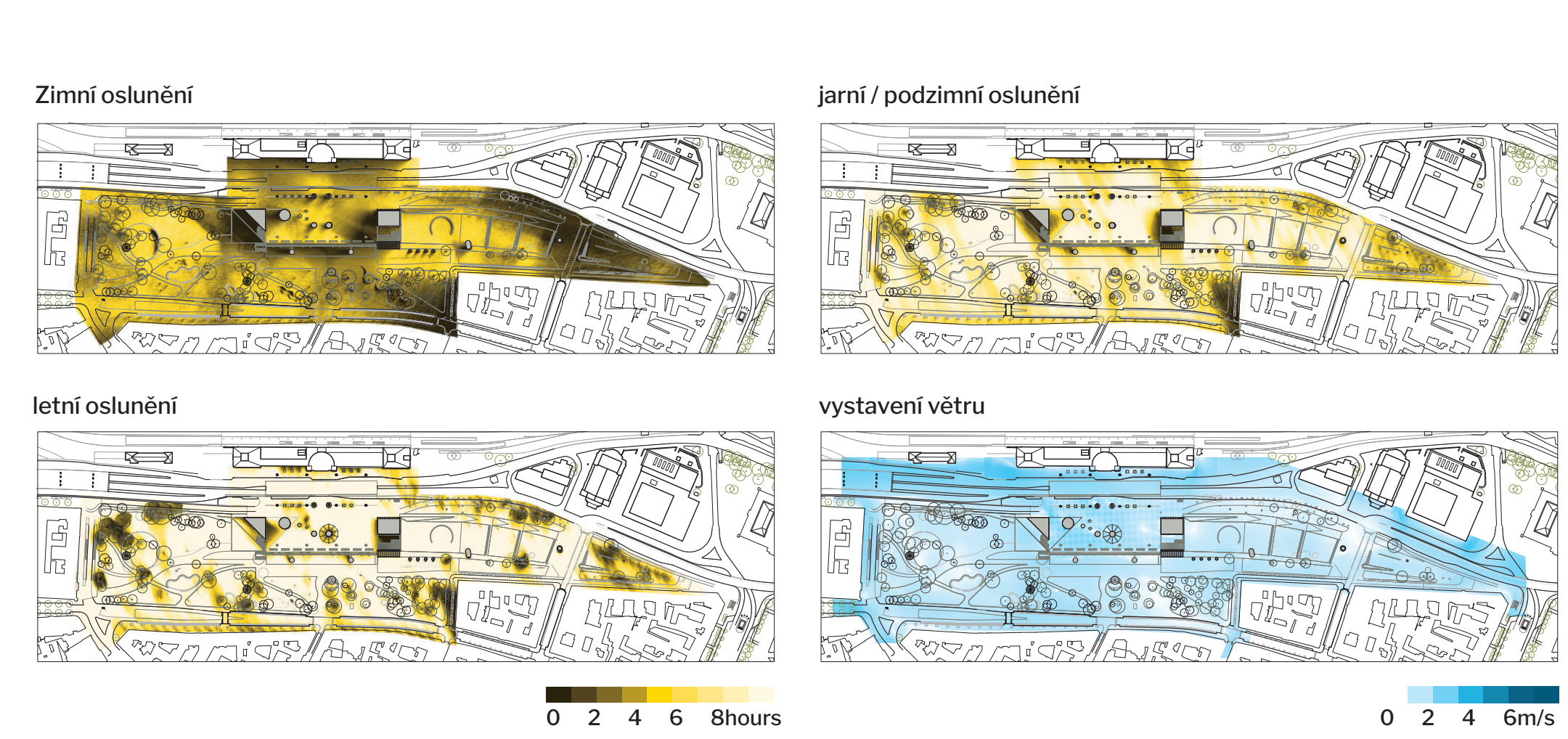
Hlavní nádraží je ve středu úvah o klimatické krizi: je součástí infrastruktury, která má nahradit náročnou leteckou dopravu v EU. Spíše než předvádění „udržitelnosti“ navrhujeme důslednou strategii, která se řídí principy dostatečnosti (IPCC). Analýza toho, co budova nádraží a park již nabízejí je výchozím bodem návrhu ve smyslu využití stávajících konstrukcí s cílem snížení nároků na materiály a energie během celého životního cyklu stavby.

Vrcholického sady se rozprostírají od severu k jihu, takže na většinu jejich plochy dopadá slunce. Západní a jihozápadní větry křížují park příčně. Návrh parku na tuto východiska reaguje, aby vzniklo příznivé mikroklima pro různé aktivity. Stávající listnaté stromy umožňují v zimě přístup slunce a v létě poskytují stín, zatímco sezónní vodní prvky a kombinace vysoké/velmi nízké vegetace umožňují v horkých letních dnech průchod chladného větru parkem.

NOH je v současnosti zcela uzavřená, odříznutá od venkovního prostředí a je tím pádem závislá na strojně (drahé) klimatizaci. Přirozený potenciál je nevyužitý. Nízký profil a usazení v terénu nabízí potenciál vysoké teplotní stability,

kdy během chladných dní v ní bude tepleji než venku a za horkých dnů chladněji.

Vzhledem k velkému uhlíkovému dopadu každé nové budovy (~800 kgCO₂/m²) navrhujeme omezit novou výstavbu a v co největší míře využívat stávající budovy. Knávrhupřistupujeme jako k chytré modernizaci: doplňujeme a nahrazujeme pouze to, co je nezbytné pro využití potenciálu a zmírnění slabín stávajícího objektu. Návrh se řídí čtyřmi hlavními zásadami: opětovné využití místo nové výstavby, omezení vytápěných ploch na nezbytně nutné, citlivá úprava stávajícího pláště, aby se dovnitř dostalo světlo a vzduch, a přidání dvou nových vstupních hal, které se napojí na venkovní i vnitřní prostory. Nové haly fungují jako přirozené regulační ventily NOH. Propojují je s venkovním prostředím, když je příjemné počasí, a izolují ho od něj, když není. Jednoduché principy, které zásadním způsobem ovlivní budoucí spotřebu celého nádraží a potřebné strojní vybavení.



PŘEHODNOCENÍ KLIMATICKÉ EFEKTIVNOSTI

Energetické posouzení budov Hlavního nádraží na základě pozorování, měření na místě a dodaných dat prokazuje, že:

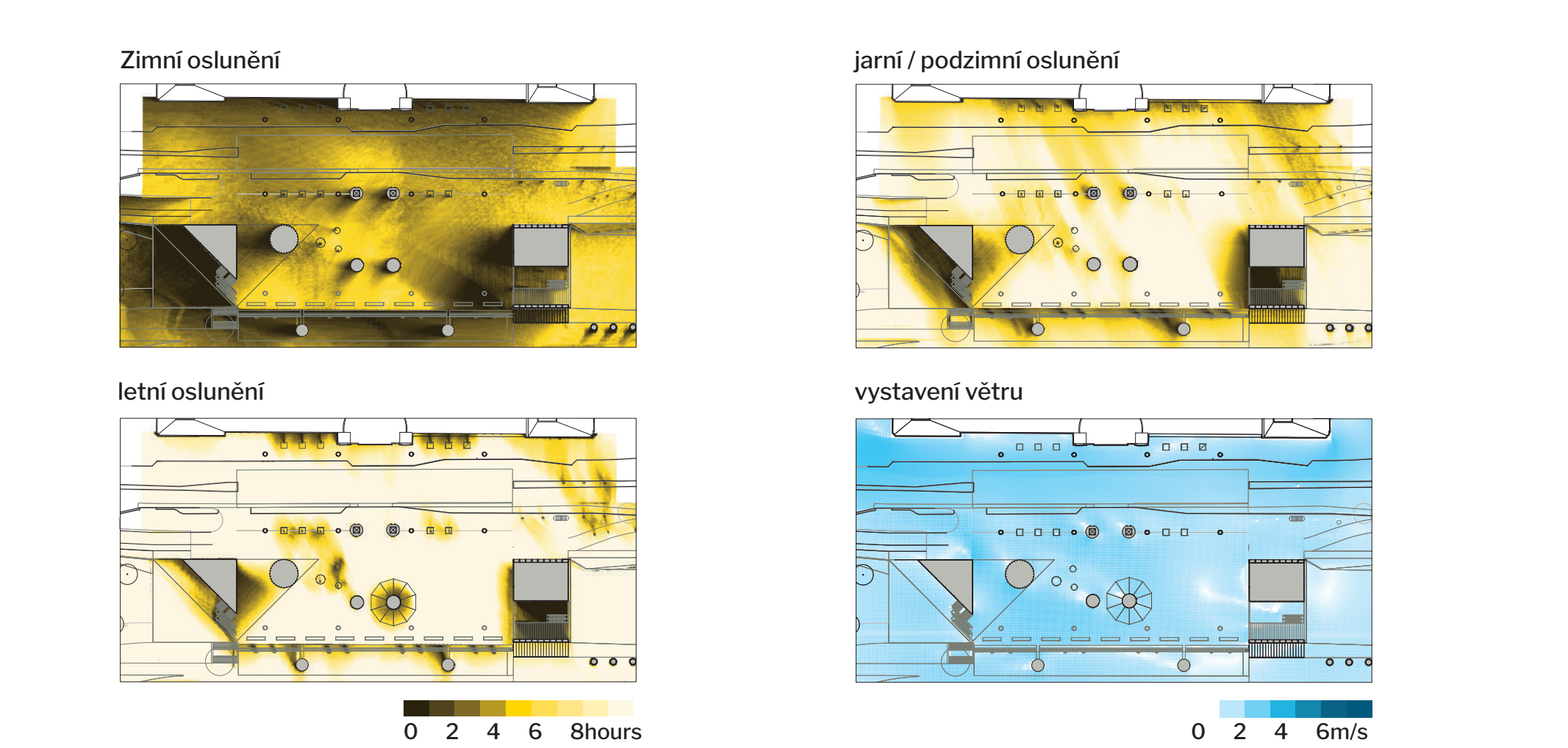
- 1) NOH je tmavý uzavřený prostor, zcela oddělený od venkovního prostředí s neotevíratelným obvodovým pláštěm, který vyžaduje energii na osvětlení, vytápění i větrání prostor;
- 2) spotřeba energie na vytápění je velmi vysoká (~100 kWh/m²), vysokou ztrátu zapříčinují vytápěné obchody otevřené do částečně klimatizované haly;
- 3) stávající budova nevyužívá svého usazení v terénu a její vnitřní prostředí regulují pouze provozně náročné stroje;
- 4) teplotní záznamy (6.-20. února) v období bez vytápění ukázaly +10/12 °C uvnitř NOH (noc), +5/10 °C ve Fantově budově (noc) a +4/5 °C na železničních nástupištích ve srovnání s venkovním prostředím. Budova tedy má značný potenciál snížit své náklady na provoz – regulaci vnitřního prostředí za využití pasivních zdrojů, které jsou již teď dostupné;
- 5) teplota půdy v hloubce 10 m je konstantní na úrovni ročního průměru 11 °C. Tento přírodní zdroj v zimě

neklimatizovaný NOH ohřívá (0 °C venku) a v létě ochlazuje (25 °C venku);

6) při využití dvojice nových klimatických hal lze zásadně snížit provozní náklady budovy bez razantnější proměny stávajícího NOH.

Domníváme se, že je možné změnit uzavřený, tmavý, mechanicky řízený prostor s klimatizací v halu, která přirozeně pracuje s klimatem. Halu, která do interiéru pouští denní světlo, vzduch a slunce. NOH proto navrhujeme jen mírně transformovat, nikoli jej přestavět. Tohoto cíle lze dosáhnout:

- 1) nahrazením pevného uzavřeného obvodového pláště pláštěm otevřeným;
- 2) umožněním otevření haly venkovnímu počasí, když je venku příjemné, a uzavření, když venku příjemné není;
- 3) snížením spotřeby energie minimalizací vytápěných prostor pouze na ty, které jsou pravidelně obsazeny;
- 4) využití tepelné stability půdy k temperování nevytápěných prostor;
- 5) součinnost stávajících a nových prvků při vytváření vzdušných proudů a přivádění denního světla do interiéru.





POHLED NA FASÁDU NOVÉ JIŽNÍ HALY Z NÁMĚSTÍ. BUDOVA JE NÁDRAŽÍ A JAKO NÁDRAŽÍ VYPADÁ: UŽ ŽÁDNÉ DALŠÍ DOTAZY "KDE JE NÁDRAŽÍ?" OD TURISTŮ ZTRACENÝCH V HORNÍ ČÁSTI VÁCLAVSKÉHO NÁMĚSTÍ.

POHLED NA NOVOU SEVERNÍ HALU Z PARKU. VELKORYSÁ CESTA VYTVÁŘÍ PŘÍMÉ SPOJENÍ Z BOLZANOVY ULICE A MASARYKOVA NÁDRAŽÍ K "NOVÉMU TERMINÁLU" A ZÁROVEŇ LEMUJE JEZÍRKO A ROZLEHLÉ HRŠTĚ. NOVOU BUDOVU VYMEZUJE LEHKÁ KOVOVÁ KONSTRUKCE A S TERASOU JI SPOJUJE DVOJICE ESKALÁTORŮ.

TŘI JEDNODUCHÉ KROKY

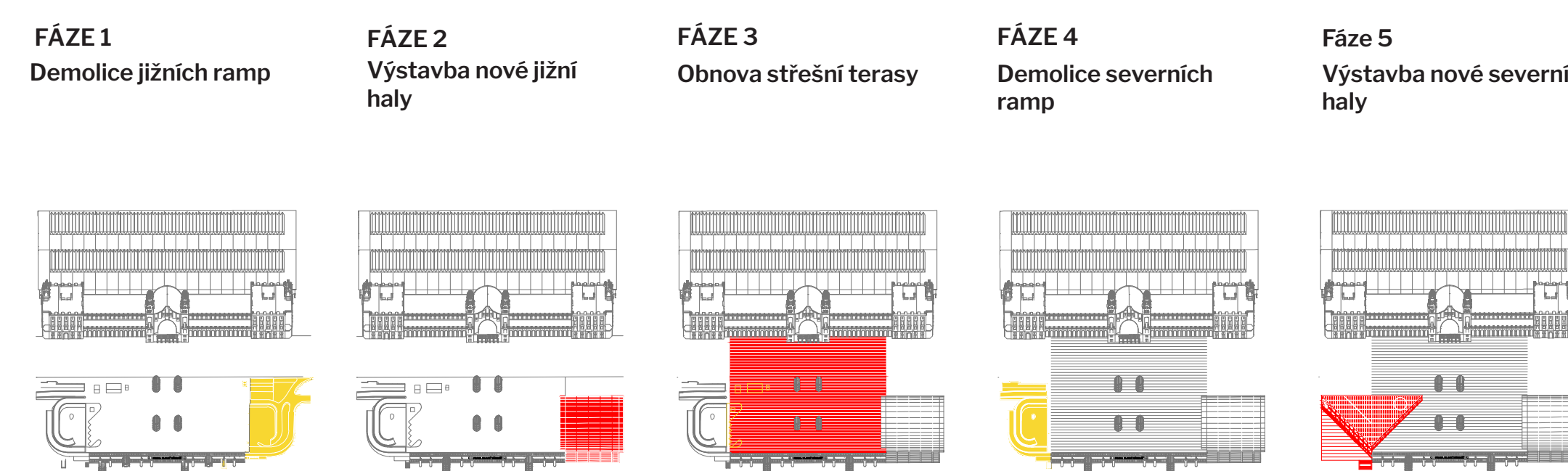
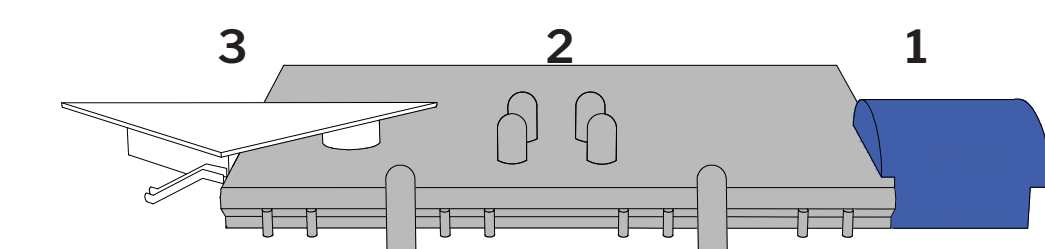
Proměna Hlavního nádraží bude realizována ve třech etapách, které odpovídají třem částem vymezeným tramvajovou tratí (realizaci tramvajové trati považujeme za "nultou etapu"). Každá fáze zahrnuje realizaci samostatné části parku a dokončené přestavby či přístavby NOH. Etapy zahrnují:

1) demolice jižní rampy a její nahrazení novou vstupní halou. Ta dává nádraží nové průčelí směrem k Václavskému náměstí a obsahuje veškerou novou vertikální komunikaci spojující různé podzemní a nadzemní úrovně. Jižní hala je klenutá, prosklená budova, rozdělená na dvě poloviny: v západní polovině se nachází velké otevřené, kryté schodiště vedoucí na terasu, ve východní polovině se nachází hala ústící do NOH a na vlaková nástupiště. Prostor mezi Washingtonovou a Wilsonovou se stává posloupností tvořenou stupni parku mezi nádražím a Václavským náměstím;

2) proměna centrální části Vrchlického sadů před NOH a terasy na ní. Centrální část parku je upravena tak, aby byla NOH lépe viditelná. V jižní části, mezi Jeruzalémskou a Růžovou ulicí, je realizována velká zpevněná plocha se stromy, zatímco severní část této plochy si zachovává přírodní charakter. Odstraněním valu před NOH se stavba stává zřetelnější z Opletalovy ulice. Park je s terasou při její západní hraně propojen velkými krytými schodišti. Ty jsou součástí jižní a severní haly. Schodiště doplňují dvě pozvolné rampy na její východní hraně, které jsou součástí parku. Terasa je nově vydlážděna;

3) demolice severní rampy a její nahrazení novou vstupní halou. Nová severní hala zajišťuje snadný přístup z Masarykova nádraží a napojení na novou stanici metra linky D (pokud bude vybudována "severní varianta"). Nová hala je zastřešena velkou trojúhelníkovou střechou, kterou podírá hala a kruhový prosklený bar na terase. Velká střecha poskytuje stín terase a umožňuje její využití v letním období.

Dvě nové vstupní haly při krátkých stranách NOH tvoří dvě nová průčelí, která ukončují sled veřejných prostranství a vytvářejí jasně rozpoznatelný městský prostor. Zároveň ohraničují i prázdnotu současné terasy na střeše NOH a vymezují výhled na Nové Město. Tyto jednoznačné veřejné prostory hal a terasy tak doplňují velkorysý prostor současné haly o tři nové navazující prostorové situace.



DVĚ NOVÁ MĚSTSKÁ PRŮČELÍ

Současné nízké (a mimořádně krásné) průčelí NOH se otevírá směrem na západ. Navrhujeme přístavět z jihu a severu nové budovy. Tyto dvě nové budovy jsou definovány velmi prostými geometrickými tvary, jejichž lapidarita navazuje na elementární formální logiku NOH. Jižní budova je tvořena širokou nízkou klenbou, která je rovnoběžná s klenbami, jež kryjí nástupiště starého nádraží. Klenba je orientována kolmo na současnou vstupní halu a směřuje přímo k Národnímu muzeu a horní části Václavského náměstí. Budova je 41 m široká a 19 m vysoká, a nepřesahuje tak úroveň římsy spodní části Fantovy nádražní budovy. V její "prázdné polovině" je klenba viditelná v celé své velikosti a stavba tak získává nádech (jen nádech) měřítka a monumentality klasické evropské nádražní architektury, a doplňuje tak nevedení krásu nízké uměrné NOH. Na jejím průčelí jsou velké hodiny a monumentální text "PRAHA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ" vyvedený velkými modrými písmeny. Budova je nádražím a vypadá jako nádraží: už žádné dotazy "kde je nádraží?" od turistů ztracených v horní části Václavského náměstí.

Severní vstupní hala je reálně velkou trojúhelníkovou střechou, která překrývá dva prosklené pavilony. Severní vstupní pavilon a barový pavilon na terase NOH. Vstupní pavilon má tři úrovně. V nejnižší otevírá přístup do NOH a k nástupišťům, ve střední poskytuje obchodní prostory, které se otevírají na terasu a v nejvyšším patře je kancelářský hub. V kruhovém pavilonu je umístěn bar, který využívá komfortu kryté terasy a výhledů z ní. Hala je vysoká 6 m nad úrovní terasy a 11 m nad úrovní mezzaninu – vstupu. Střecha je reálně pergola, která pod sebe propouští světlo a zároveň chrání před deštěm, v létě vytváří stín. Severní hala tvoří nové velké průčelí orientované směrem k Masarykovu nádraží. Velké hodiny a monumentální text "PRAHA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ" vyvedený velkými červenými písmeny vítají všechny, kteří přicházejí z toho směru. Na západním konci průčelí jsou umístěny schody a eskalátory vedoucí na horní terasu. Jejich poloha je nápadná a jejich lesklý a barevný plášť jasně ukazuje nejkratší cestu nahoru.

