

CIGLER MARANI ARCHITECTS + ATELIER DUA

V našem návrhu jsme usilovali v první řadě o zachování stávajícího Masarykova nádraží a jeho zapojení do rozvoje okolních městských prostor, v řadě druhé o vyřešení velkých ploch území znehodnocených magistrárou. Strukturu našeho návrhu jsme zhustili do souboru zásad, hesel či komentářů k pictogramům názorně ukazujících na principu protikladů možná dobrá a špatná řešení. Z urbanisticko-dopravního hlediska za důležité považujeme zachování historické spáry pro obsluhu města železnicí Příkladem nám byla hlavová nádraží St.Pancras či Victoria St. v Londýně.

Dalším principem je odmítnutí nahradit nádraží parkem v dlouhém horizontu dvou etap proti tomu vytvoření symbózy městského prostoru nad železnicí s pulzujícím nádražím neboli snaha zafixovat již od počátku podmínky pro fungování území, bez nutnosti změn orientace po výhledově zamýšleném zrušení provozu železniční dopravy. Oproti zadávací studii tak nabízíme možnost etapizované realizace parku nad stabilizovaným železničním uzlem. Toho docilujeme zastřešením nádraží platformou propojenou s městským parterem. Funkční kolejíště je v návrhu překryto ozeleněnou střechou, která působí jako spona tří městských částí. Architektonická forma parteru jako náměstí evokuje linie drážního tělesa, a spolu s průhledy do nástupišť dává tušit přítomnost fungující dopravní tepny. Platforma se směrem k Vítkovu stáčí a přechází ve výše střech okolní zá stavby v prostor galerie. Objem se vyklání z osy a pohledy směřuje k Pražskému hradu.

V souvislosti s plánovanou humanizací SJM a její postupnou plánovanou přeměnou na městský bulvár se dle našeho názoru ukazuje nesmyslnost zachování stávající technicky dožité es-takády a navrhujeme přetavení magistrály na

estakádě v městskou třídu splývající s urbánní strukturou spojené s odstraněním mostních objektů a realizací nové trasy, která se mimoúrovňově vyhne tramvajové křižovatce u Bulhara, kolejovým trasám z Masarykova nádraží i objektům bývalého depa.

Směrovým rozdelením stop a jejich povrchovým vedením ve směru na Hlávkův most dojde k rozmělení dopravy do městské struktury a jejímu zklidnění. Odstraněním prostorové bariéry dochází k rozšíření centra města a současně k reabilitaci prostoru Těšnova. Řešení dá vzniknout novému městskému bulváru a přispěje k narovnání hierarchie dopravy ve vztahu k centru. Stávající možnost připojení funkčních ploch ve výhledu do dopravního skeletu by s ohledem na konfiguraci mimoúrovňových křižovatek na SJM znamenala limit v podobě jednoho připojení ve výšce cca 10 m nad zemí na tuto komunikaci.

Návrh studie primárně odmítá připojení na Wilsonovu třídu v dnešní podobě a nabízí úrovně dopravní připojení řešeného území na přeloženou trasu SJM ve více bodech a tedy rozložení dopravní zátěže. Co se týče konkrétního návrhu zá stavby struktura je v rámci jednotlivých etap roz dělena do jednotlivých super bloků o kapacitě cca 20.tis.m² HPP které mohou být dále individuálně řešeny developersky i architektonicky.

S ohledem na finanční a časovou náročnost realizace úpravy SJM je navržená etapizace projektu rozdělena do dvou fází. První fázi výstavby je možné zahájit bez výraznějšího zásahu do stávajícího dopravního skeletu, pro obsluhu řešeného území se počítá s využitím současného skeletu, zejména z ulice Hybernské a z ulice Na Florenci. Druhá fáze předpokládá úplné odstranění mostního tělesa SJM v úseku od Bulhara až k Hlávkovu mostu .







