



Modernizace a dostavba stanice Praha Masarykovo nádraží

Předpokládaná realizace: 01/2024–10/2027

kód stavby: A-01

aktualizace: 8. 1. 2024





01



02

ÚVOD

V rámci realizace projektu bude Masarykovo nádraží rozšířeno směrem k ulici Na Florenci ze stávajících sedmi na devět kolejí s nástupišti. Pro zlepšení dostupnosti stanice z oblasti Florence i od hlavního nádraží bude sloužit nová platforma nad kolejištěm. Ta bude tvořit nejen komunikační propojení, ale vytvoří nový východní vestibul pro čekající cestující, z něž se přímo dostanou eskalátory, schodišti a výtahy na jednotlivá nástupiště.

Území Masarykova nádraží je velkou rozvojovou plochou ve skutečném centru Prahy, která je kvalitativně zapojena do městské struktury a zároveň je díky železničnímu spojení v přímém dosahu a kontaktu s dalšími pražskými i mimo-pražskými územími.

01 — Celkový pohled na prostor před jednotlivými nástupišti.

02 — Celkový pohled na platformu přes všechna nástupiště.



POPIS STAVBY

Projekt klade důraz na odstranění bariéry v prostupnosti území a na přirozené propojení dnes vzájemně izolovaných čtvrtí Josefova, Nového Města, Karlína a Žižkova. Překonaní bariéry díky propojení Opletalovy ulice a ulice Na Florenci v úrovni nad kolejištěm vytvoří předpoklad pro vytvoření nového městského prostoru, který bude sloužit například k přístupu na nástupiště Masarykova nádraží ve směru od Florence a od hlavního nádraží, ale i k propojení sousedících pěších tras z Opletalovy ulice směrem do Havlíčkovy ulice i do ulice Na Florenci a dále do ulice Na Poříčí. Další nové propojení bude lávkou pro pěší do spodní oblasti Žižkova (Seifertova ulice) a na Vítkov. Počítá se také se zapojením budoucího Železničního muzea NTM a Armádního muzea na Vítkově do okolní městské infrastruktury. Stávající i nově navrhované budovy vymezují plochu kolejiště s nástupištěm o rozměrech přibližně části Václavského náměstí mezi Jind-

řišskou a Opletalovou ulicí. Koncepce architektonického řešení je založena na půdorysné kompozici trojúhelníků s rameny určenými směry pěších tras. Návrh nového zastřešení nástupiště se odkazuje na historickou návaznost na původní zastřešení celého kolejiště.

Stanice Praha Masarykovo nádraží je v současné době zabezpečena staničním zabezpečovacím zařízením 3. kategorie typu elektronické stavědlo se světelnými návěstidly a elektromotorickými přestavníky. Volnost kolejí a výhybek je zjišťována počítači náprav, v obvodu Sluncová až před krajní výhybky Hrabovky jsou použity kolejové obvody, prostřednictvím nichž je prováděn přenos kódu vlakového zabezpečovače. V obvodu stanice se nenachází žádný železniční přejezd. Stanice je dálkově ovládána z Centrálního dispečerského pracoviště (CDP) Praha. V dopravní kanceláři je umístěno pracoviště pohotovostního výpravčího. Protože rozsah

zabezpečovacího zařízení se oproti současnému stavu významně zvětší a stávající elektronické stavědlo je již zastaralé konstrukce s reléovými výstupy, které se již nevyrobí, bude rekonstruovaná a rozšířená stanice zabezpečena moderním zařízením s plně elektronickými výstupy. Nové staniční zabezpečovací zařízení bude nadále dálkově ovládáno z CDP Praha. V dopravní kanceláři zůstane pracoviště pohotovostního výpravčího. Z něj bude možno ovládat stanici Praha Masarykovo nádraží včetně obvodu Bubny. Stanice bude vybavena vlakovým zabezpečovačem ERTMS/ETCS a bude se počítat s výhradním provozem železničních vozidel vybavených mobilní částí ETCS. Po dobu stavby bude stanice zabezpečena provizorním zabezpečovacím zařízením.

V roce 2007 proběhla ve stanici rekonstrukce výhybek a trakčního vedení, z níž se některé realizované kroky



03



04

POPIS STAVBY

ponechají i do budoucna. Bude to například kolejové rozvětvení ve střední části stanice. Řešení obvodu dvorany vychází z nového zaměření, bere ohledy na vstupy do stávající výpravní budovy a v maximální možné míře respektuje obnovu kolejí z roku 2007. Rastr kolejí ve dvoraně byl upraven z důvodu nutnosti umístit mezi nástupištní hranu a eskalátor nosný prvek pro podepření platformy zastřešení. Nově bude možné zvýšit rychlost na 60 km/h při vjezdu od Libně do kolejí č. 1 a 2. Bude také možné zavést rychlost 45 km/h do kolejí č. 7, 8 a 9 od Negrelliho viaduktu z důvodu zavedení ETCS a úpravy geometrie kolejí. Kolejistiště u pošty bude

nutné zkrátit kvůli zasunutí eskalátoru a schodů více do stanice. Zapojení kolejistiště Národního technického muzea bylo zvažováno ve dvou variantách, a to s napojením buď dvou, nebo tří kolejí. Obě varianty řešení byly předloženy zástupcům muzea, kteří požadují sledovat variantu se zapojením všech tří kolejí, tedy zachovat stávající stav.

Ve dvoraně budou celkem tři vnější a tři jazyková nástupiště. Nástupní hrana bude ve výšce 550 mm nad kolejí. Šířky nástupiště byly navrhovány s ohledem na maximální obsazenost vlaků ve špičce. Přístupy k vlakům budou ze dvou směrů, a to ze stávající dvorany nebo nově

z platformy zastřešení z Hyberské/Opletalovy ulice a ulice Na Florenci. U kolejí č. 104 a 106 vznikne nová pracovní plocha pro čištění a zbrojení vlaků.

V rámci stavby dojde k úpravě plochy, která slouží pro obsluhu prostor České pošty. Změní se její celkové uspořádání – dojde k rozlišení ploch určených pro chodce a pro vozidla zajišťující obsluhu České pošty. V souvislosti s výstavbou pracovní plochy u manipulačních kolejí č. 104 a 106 bylo nutné navrhnout prodloužení stávající obslužné komunikace směřující z prostoru



05



06

POPIS STAVBY

autobusového nádraží podél kolejí přes Trocnovskou ulici až k areálu budov Správy železnic. Komunikace nově napojí stávající zpevněnou plochu v tomto areálu. Její část bude sloužit pro potřeby obsluhy manipulačních kolejí.

Celková plocha nového zastřešení nástupišť bude 4317 m². Zastřešení jazykových nástupišť č. 1 až 6 bude ve tvaru tzv. vlašťovky s jednou řadou sloupů, které ponosou podélné nosníky. Půdorysně bude zastřešení kopírovat tvar nástupiště a respektovat průřezný profil. Celková plocha nového zastřešení lávky pro pěší bude

2529,9 m². To bude tvořeno řadou čtyř sloupů, které ponosou podélné nosníky, na které budou uloženy příčné plnostěnné ocelové nosníky. Mezi podélnými nosníky bude ve středové části sklo. V krajních částech bude krytinu tvořit plech.

Dokumentace pro stavební řízení je spolufinancována fondem EU z Nástroje Evropské unie pro propojení Evropy (CEF).

03 — Nová lávka nabídne i řadu služeb nejen pro cestující.

04 — Vizualizace modernizovaných nástupišť.

05 — Vizualizace přístupu k vlakům.

06 — Během přestavby se podoba Masarykova nádraží výrazně změní.

Stav přípravy / realizace:	EIA	ZP	UR	SP	VZ	ZS	UP
	09/2018	05/2023	11/2021	12/2022	07/2023	01/2024	10/2027

Význam zkratk: EIA: stanovisko EIA; ZP: schválení záměru projektu; UR: vydání územního rozhodnutí; SP: vydání stavebního povolení; VZ: vyhlášení výběrového řízení; ZS: zahájení výstavby; UP: uvedení do provozu

Údaje o stavbě:

název stavby:	Modernizace a dostavba ŽST Praha Masarykovo nádraží
druh stavby:	rekonstrukce železniční stanice
místo stavby:	Hlavní město Praha
rozsah stavby:	počet modernizovaných nástupišť: 6
stav realizace:	v realizaci
zhotovitel dokumentace:	SUDOP PRAHA, a. s.
zhotovitel stavby:	STRABAG Rail a.s. + STRABAG s.r.o.
objednavatel stavby:	Správa železnic, státní organizace

Tento leták byl aktualizován v lednu 2024. Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační. Přesný termín realizace bude záviset na výši přidělených finančních prostředků.

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenes odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

