



Bc. Jan Harciník



DIPLOMNÍ PROJEKT

Návrh úprav areálu a okolí Železničního muzea NTM
Praha - Masarykovo nádraží

Fakulta architektury ČVUT v Praze | AR 2012/2013 ZS | Ateliér ATC | Vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Miroslav Cikán | Asistent: Mgr. art. Peter Buš

ZADÁNÍ	4
NÁVRH	7
_ urbanismus	16
_ exteriér a širší vazby domu	24
_ interiér	28
_ expozice	30
_ půdorysy	32
_ pohledy	42
_ řezy	44
ANALÝZY	47
Historický vývoj osídlení	50
hradební brány a jejich návaznost na urbanismus města i vně	51
Historický vývoj v plánech	52
Vznik předměstí	54
Parky	57
Významné budovy v oblasti	58
Nádraží Praha Těšnov	58
Muzeum hlavního města Prahy	58
Významné budovy v oblasti	59
Historické plány I regulace a asanace	64
Územní a regulační plány a z nich vyplývající omezení	65
Významné chráněné hodnoty v území	66
Koncept územního plánu	67
Parky, náměstí a významné budovy	68
Analýza uličních sítí	69
Významné pohledové body na křížení ulic	71
Významné ulice	72
OSA staré město - olšanský hřbitov	73
Významné městské osy a lokální dominanty	75
Rozvojová území I definovaná Úrm	76
Rozvojová území I brownfieldsI v centru Prahy	77
Revitalizace masarykova nádraží I soutěž	78
Hlavní nádraží I nere realizované projekty	79
Doprava	81
Inspirační analýzy	95

obsah



ZADÁNÍ DIPLOMOVÉHO ÚKOLU 2012 / 2013

Diplomant:
Bc. Jan Harciník

Diplomový úkol (téma):
**NAVRH ÚPRAV AREÁLU A OKOLÍ ŽELEZNIČNÍHO MUZEA NTM,
PRAHA - MASARYKOVO NÁDRAŽÍ.**

Stručný popis úkolu (zadání):

Předmětem diplomní práce je zpracování návrhu urbanisticko - architektonického řešení širší oblasti místa bývalého lokomotivního depa areálu Masarykova nádraží v souvisejících prostorových vazbách města a komunikačních tras v návaznosti na diplomní seminář, jehož tématem byla prostorová a dopravní analýza oblasti severo-jihní magistrály.

Základní cíle návrhu:

Účelem je řešit stávající neuspokojivý stav lokality jako celku ve všech vazbách urbánního prostoru města s volným těžištěm lokality předpokládané revitalizace technického muzea.

Ve vnější části rozlehlého areálu Masarykova nádraží, oddělené dnes od vlastního vnitřního nádraží linií severojižní magistrály, se zachovala sestava historických provozních objektů lokomotivního depa s objekty souvisejícími se zahájením provozu nádraží v roce 1845. Architektura budov je pozoruhodná především svým industriálním charakterem.

Nadřazeným problémem lokality je však destrukce města dopravními komunikacemi severojižní magistrály a absolutní ztráta lidského měřítka v dehumanizované centrální části Prahy v "periferní" oblasti vnitřní Prahy na hranicích Prahy 1, Prahy 2, 3, 7, 8. Areál přiléhá k živé tkáni městského centra v radiální linii směřující od Prašné brány z centra Prahy. Hlavním charakterem místa jsou na sebe naléhající prostory:

- Brownfieldu nádraží s četnými parkovišti aut a slepými kolejemi.
- Nehumánní koridor severojižní magistrály včetně prostoru pod tělesem městské dálnice.
- Křížení železničních koridorů 2 nádraží
- Těsná vazba na významnou historickou stopu navazující královské cesty
- Centrum Prahy, ale i periferie městských částí.

Cíle Diplomové práce.

V rovině ideové:

Definovat hlavní hodnoty lokality.

Najít humanizační principy uplatnitelné v prostorovém konceptu lokality.

ČESKÉ VYSOKÉ UČENÍ TECHNICKÉ V PRAZE	
FAKULTA ARCHITEKTURY	
AUTOR, DIPLOMANT: Bc. Jan Harciník AR 2012/2013, ZS	
NÁZEV DIPLOMOVÉ PRÁCE:	
(ČJ)	Návrh úprav areálu a okolí Železničního muzea NTM, Praha - Masarykovo nádraží
(AJ)	Proposal of the area of the Railway museum NTM and it's surroundings, Praha - Masarykovo nádraží
JAZYK PRÁCE:	
Vedoucí práce:	Ing. arch. Miroslav Cikán Ústav: 15114 Ústav památkové péče
Oponent práce:	Ing. arch. Petr Burian
Klíčová slova (česká):	Pražský bulvár, humanizace pražské magistrály, hlavní městské osy, lokální a celoměstské dominanty Prahy, Železniční muzeum NTM, pěší propojení města a parku Vítkov
Anotace (česká):	Urbanisticko-architektonický návrh širší oblasti místa bývalého železničního depa Masarykova nádraží obnovuje a posiluje městské vazby v podobě hlavních městských linií a os, procházejícími územím. Propojuje jednotlivé městské části na okrajích kolejí. Díky převedení příměstské železniční dopravy v průjezdný model typu S-Bahn s hlavním železničním uzlem na Hlavním nádraží vytváří v historické stopě novoměstských hradeb pražský bulvár doplněný o křížení parkové linie ve stopě původního kolejíste Masarykova nádraží, které přibližuje městu horu Vítkov. V tomto křížení významných městských linií vzniká Železniční muzeum s pevnou vazbou na Prašnou bránu stojící jako protiváha na druhé straně Hyberské ulice.
Anotace (anglická):	Urban planning and architectural design of the wider area of the former railway depot of the Masaryk railway station renews and strengthens urban linkages in the form of the lines and main axes of the city, passing through the territory. The design connects the city districts on the edges of the rails. Thanks to the transfer of the commuter rail services into the passable model (like S-Bahn) with the main railway junction on the Hlavní nádraží, it creates a boulevard in the historical track of the historic New Town walls. In the historical track crosses the boulevard a park line, that approximates the mountain of Vítkov to the city. In this major urban crossing lines there is created the Railway museum with a fixed link to the Prašná brána, standing as a counterweight on the other side of the Hyberská street.

Prohlášení autora

Prohlašuji, že jsem předloženou diplomovou prací vypracoval samostatně a že jsem uvedl veškeré použité informační zdroje v souladu s „Metodickým pokynem o etické přípravě vysokoškolských závěrečných prací.“

V Praze dne 4. ledna 2013

podpis autora-diplomanta

Nastavit prostorové hrany a hranice pro vymezení míst a veřejných prostor.
V rovině architektonické připravit materiální vzory řešení pro relevantní charakter a atmosféru místa, provozů a prostorových kapacit, nosných pro udržitelnost vitality navržených aktivit, rozvíjejících možné vznikající "místo" v jedné nebo ve více úrovních města.

V detailu funkce NTM :

Navrhnout způsob revitalizace areálu lokomotivního depa jako aktivního místa nabízejícího i jiné aktivity obohacující blízkou pěší vazbu všech nejbližších pražských měst St. + N. města, Žižkova, Vinohrad, Karlína, Holešovic.

Prověřit potenciál areálu NTM, nastavit jeho komunikační vazby, polohu významných přístupových tras, vstupů a navazujících prostranství.

Posoudit a navrhnout osnovu libreta muzea jako areálu s významnými objekty dopravní technologie minulosti, současnosti ale i budoucnosti.

Pro uvažované funkce je možné doplnit měřítkově sjednocující novotvar.

V rovině města zhodnotit nosnost a budoucí rozvoj historické stopy reliktu industriální památky pro posílení humanizačních procesů v lokalitě, vedoucí k identifikaci místa a návštěvníků muzea, ale i lokality jako celku.

Rozsah práce:

Analytická část z archivních podkladů jako základ argumentace návrhu ve formě koncentrované stavebně-historické analýzy, archivní fotodokumentace a důvodové geneze návrhu.

Vybrané pracovní skizy ve zmenšené prezentaci. Plány s širšími vztahy - doprava, zeleň, cesty, doprava v klidu, řešení parteru (1:500). Půdorysy (včetně vyřešení parteru), řezy, pohledy (1: 200, 1: 100), s vyznačením rozsahu úprav. Vybrané architektonické detaily budou zpracovány ve větším měřítku (1:20). Práce bude obsahovat přehledné ověřovací perspektivy. Zákresy do fotografií (hlavní záběr 75x cca 50) ověřující vazbu novotvarů se stávajícími objekty, záběr z vnitřního prostoru souboru, ověřující jeho obytnost, zjednodušený záběr z hrany vyšší komunikace. Nadhledu ověřující střešní krajinu dostaveb. Práce bude obsahovat model objektu (1: 500) a průvodní zprávu ve standardním členění a rozsahu (zadání, historie, současnost, návrh, urbanismus, architektonické řešení, zásady rekonstrukce, konstrukční řešení, kapacity, objemy, specifikace výsadby, technická infrastruktura). Současně s diplomovou prací bude odevzdán diplomní projekt v portfoliu A3, zpracovaném v předepsaném rozsahu a úpravě (ve dvojím vyhotovení), projekt na CD nosiči a vyplněné prohlášení o samostatném zpracování diplomové práce na předepsaném formuláři.

Vedoucí diplomové práce: Ing. arch. Miroslav Cikán

Konzultant diplomové práce: Mgr. Art. Peter Buš

Zadání diplomové práce: 13. 9. 2012

Diplomová práce započne: 13. 9. 2012

Odevzdání diplomové práce: 4. 1. 2013 do 12.00 hod.

V Praze 13. 09. 2012

Prof. ing. arch. akad. arch. Václav Gírsa
Vedoucí ústavu 15114

Datum a podpis studenta:

13.9.2012

Datum a podpis děkana FA ČVUT:

2/10/12

n á v r h

urbanistický koncept

Rozlehlé železniční a silniční plochy přímo v centru města jsou v současné době větší bariérou, než původní historické hradby. Jednotlivé městské části Prahy jsou bez možnosti **KVALITNÍHO PĚŠÍHO PROPOJENÍ** velice striktně rozděleny a každá z nich si na svém okraji směrem k železnici a magistrále vytváří jakousi periferii odpadu městského prostoru. Tyto bariéry způsobují mimo jiné i **DEZORIENTACI** v prostoru města a vytvářejí tak falešný pocit velkých vzdáleností mezi blízkými místy a naprosto odcizují bezprostředně sousedící prostory. Dopravní koridory přinášejí zároveň do centra města smršť obrovských reklamních ploch, poutačů a dopravních značek, nehledě na to, že svými estakádami necitelně degradují hodnotu okolních budov a městského prostředí. Kvůli stávajícímu dopravnímu řešení dnes chybí možnost **DŮSTOJNÉHO PŘÍSTUPU** i k tak významným budovám, jako je Národní muzeum, Státní opera, Hlavní nádraží, či Muzeum Hlavního města Prahy.

Ke změně této situace bylo zapotřebí zaujmout jasný postoj k budoucí podobě celkového dopravního systému Prahy v širších souvislostech. Jako nejefektivnější a k městskému prostoru nejšetrnější řešení se jeví vytvoření **HLAVNÍHO ŽELEZNIČNÍHO UZLU** na Hlavním nádraží. Z dostupných dopravních studií byla vybrána a aplikována prověřená studie IKP CE 2005 převádějící příměstskou dopravu z Masarykova nádraží nově budovaným tunelem do stanice Hlavní nádraží. Umožňuje tak vytvoření kvalitní příměstské železnice typu **S-BAHN**, která, díky průjezdnému modelu, rychlým vlakovým přestupům a snadným přestupům na metro a tramvaje, dokáže efektivně podpořit systém integrované dopravy Hlavního města Prahy. Díky odklonu železniční dopravy z Masarykova nádraží je možné odstranit těleso magistrály, položit ji na zem a vytvořit tak kvalitní městský prostor v jejím okolí.









Vzniká tak **NOVÝ MĚSTSKÝ BULVÁR** v historické stopě novoměstských hradeb. V místech původních městských bran ho protínají hlavní městské linie historických cest, propojující staré a nové město s okolními čtvrtěmi (Karlín, Žižkov, Vinohrady), čímž je dán jasný **RYTMUS BULVÁRU**. Ten je dále dotvářen navazujícími parky, náměstími a předprostory významných městských budov (Národní muzeum, Státní Opera, Hlavní nádraží, Muzeum hl. města Prahy), mezi něž tak díky svému umístění a kvalitnímu městskému předprostoru nově patří i Železniční muzeum NTM.



MYŠLENKOVÝ MRAK POCITŮ, NÁPADŮ A ŘEŠENÍ



KONCEPT ÚZEMÍ 1:10000

-  městské uzly | náměstí
-  celoměstsky významné osy
-  městský bulvár
-  silniční tunel
-  prodloužení parku Vítěk
-  významná propojení
-  rozvojové vrstvy zástavby
-  celoměstsky významné budovy
-  celoměstsky významné parky



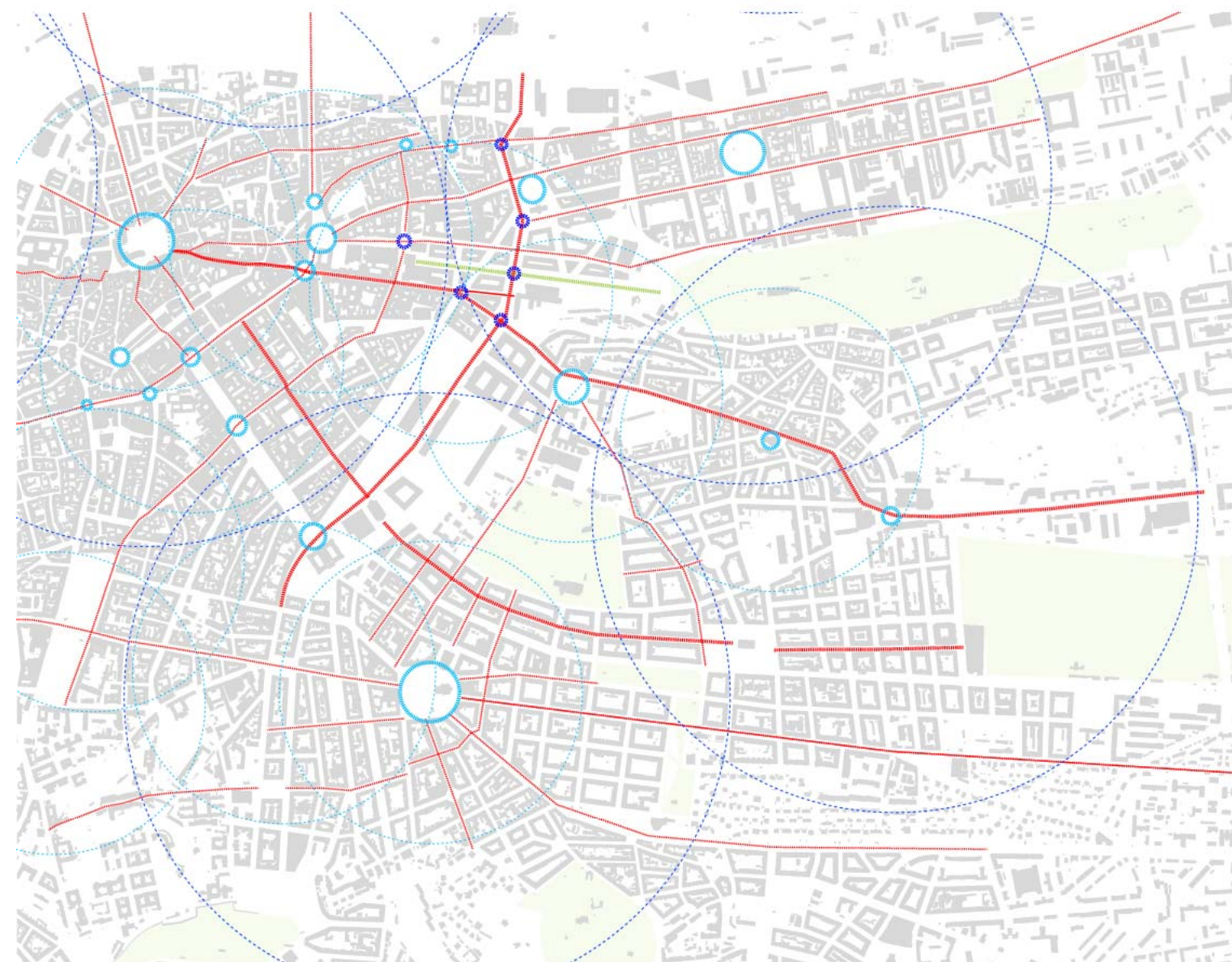


SCHEMA DOPRAVNÍHO ŘEŠENÍ 1:10000

- silnice
- bulvár
- magistrála v tunelu, vjezd/výjezd
- cyklostezka
- tramvajová trať, stanice
- železniční tunel
- pěší zóny, náměstí, chodníky
- pasáž
- železniční stanice, autobusové nádraží, metro

LINIE A UZLY A JEJICH RYTMUS V RÁMCI MĚSTA 1:20000

- hlavní městské osy
- významné městské linie
- parková linie k hoře Vítkov
- ⊙⊙⊙⊙⊙⊙ městský uzel stávající / doplněný
- ⋯⋯⋯⋯⋯ dosah lokálního centra 500m
- ⋯⋯⋯⋯⋯ dosah lokálního centra 1km





POHLEDOVÉ OSY I LOKÁLNÍ DOMINANTY 1:10000

- »»»»» dálkové průhledy
- pohledové osy místní
- lokální pohledové dominanty
- celoměstsky významné budovy

urbanismus

Nově navržená zástavba okolí Železničního muzea navazuje na **VRSTEVNATOST MĚSTA** a podporuje zacelení a rozvoj jeho hlavních městských linií, uzlů, náměstí a parků. Řešeným územím prochází několik významných historických cest a městských os, které jsou jedním z hlavních nosných bodů návrhu. Tyto linie jsou navíc doplněny o nové **LOKÁLNÍ I DÁLKOVÉ POHLEDOVÉ OSY**. Pokračování stávajících ulic i všechny nově navržené ulice tak umožňují **SNADNOU ORIENTACI** pomocí **LOKÁLNÍCH A CELOMĚSTSKÝCH DOMINANT** v návaznosti na systém ulic a jejich pohledových os v okolních městských částech. Významným cestám, protínajícím území, jako jsou ulice Sokolovská-Na Poříčí, Na Florenci, Hyberská-Seifertova jsou ponechány jejich **DÁLKOVÉ PRŮHLEDY** na Vítkov a Žižkovskou věž. Ostatní a nové ulice jsou orientovány vždy ke svým „lokálními dominantám“ stávající či nové zástavby, podle klíče z okolních čtvrtí. Dojde tím ke snadnější a jasnější identifikaci celku i jednotlivých míst.

V historické stopě kolejíště Masarykova nádraží byla vytvořena parková linie navazující na horu Vítkov. Město tak získá nový rozlehlý park a zároveň bude vytvořena **DŮSTOJNÁ CESTA NA HORU VÍTKOV**, která se tímto znovu získá ztracenou pěší vazbu k centru města. Pro zachování paměti místa, které po dlouhou dobu sloužilo účelům železnice budou v parku na určitých místech symbolicky ponechány dílčí části kolejí v rámci dlažby chodníků.

Veškeré bloky domů mají **OTEVŘENÝ PARTER** s veřejně přístupnými vnitrobloky. Obchodní parter bude plnit funkci městských pasáží a dále tak rozvíjet maximální pěší prostupnost území. Z důvodu zachování přijatelného měřítka pro chodce a pokory v rámci původní městské zástavby je je limitována výška domů **VÝŠKOU ŘÍMS**, která činí parter + pět nadzemních podlaží s ohledem na výškové terénní členění a výšku říms okolní zástavby (tj. 25m +/- terénní vyrovnání v rámci parteru). Nad římsou domů umožněno stavět další dvě ustoupená podlaží, pokud nebudou viditelná z parteru ulice. Z důvodu zamezení monotónnosti ulic a za účelem většího vlivu města na jejich podobu byly bloky rozparcelovány na jednotlivé domy se šířkou parcely 20metrů. Tím bude docíleno **DODRŽOVÁNÍ MĚSTSKÉ STRUKTURY A RYTMU VSTUPŮ DO DOMŮ**, což podpoří vznik **MĚSTOTVORNÉHO ULIČNÍHO PARTERU** a zamezí vzniku velkých obchodních a kancelářských komplexů s dlouhými monotónními parteru.

Regulace využití budov je stanovena limitem veřejného obchodního parteru minimálně pro přízemí domu, využitím ploch pro obchod, kanceláře, bydlení a služby, vyjímaje především průmyslovou a jinou výrobu, sklady a podobně. Podmínkou výstavby nových domů bude jejich univerzálnost a snadná přeměna využití při zachování parteru a kvality architektury.

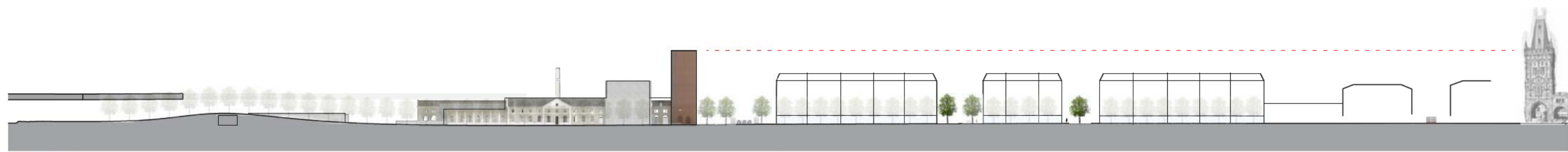
Parkování je umožněno na vedlejších ulicích podélným, či příčným stáním a je doplněno o residenční parkování v rámci podzemních garáží jednotlivých bloků.

Nový **PRAŽSKÝ BULVÁR** propojující jednotlivé celoměstsky významné budovy je navržen jako jednosměrná komunikace s jedním kontinuálním jízdním pruhem a dvěma postranními pruhy sloužícími převážně jako odbočovací. Jednosměrná doprava je výhodná zejména pro **PŘEHLEDNOST** pro pěší, umožňuje lepší **PRŮJEZDNOST** a zároveň díky „pístovému efektu“ lépe **ODBOURÁVÁ VZNIKLÉ EMISE**. Silnici po stranách lemují tramvajové pásy při chodníku projíždějících tramvají, které podporují **ŽIVOT NA ŠIROKÝCH CHODNÍCÍCH PODÉL OBCHODNÍHO PARTERU**. Průjezdnost a možnost pěšího přecházení je regulována systémem semaforů na klíčových křižovatkách (Těšnov, Na Florenci, U Bulhara, Vinohradská) a před parkem tak, aby byla doprava vždy dávkována na velikost případných čekajících kolon v částech ulic lemovaných stromy.

Druhý směr jízdy spolu s prvním vytváří mezi sebou pěší zónu, pomyslný „**OSTROV MUZEÍ**“, který zahrnuje budovy Národního muzea, Státní operu, Fantovu budovu Hlavního nádraží, Železniční muzeum a muzeum Hlavního města Prahy. V řešeném území je však veden převážně v tunelu, jenž klesá podél stávající terénní hrany za Hlavním nádražím. Vjezd se nachází v prostoru za Operou v návaznosti na Vinohradskou ulici, dále je umožněn vjezd a výjezd z ulice Seifertova a výjezd je u ulice Na Florenci, kde je opět využita hrana stávajícího terénu. Oba směry se spojují na křižovatce s Klimentskou ulicí, odkud dále pokračují společně na Hlávkův most.



URBANISTICKÉ ŘEZPOHLEDY 1:2000



a _ park



b _ bulvár u železničního muzea



c _ bývalé masarykovo nádraží

PĚŠÍ PROPOJENÍ

Ulice Křížkova bude zakončena pěší zónou s projíždějícími tramvajemi. Muzeum tak získá další uvolněný prostor a bude tak zároveň zamezeno vzniku nežádoucích ztrátek v rámci centra města.



DŮSTOJNÝ PŘEDPROSTOR MUZEA

Stavbou Magistrály ztracená podoba parkového předprostoru Muzea Hlavního města bude znovuobnovena. Ulice Sokolovská, vedoucí z Náměstí republiky k invalidně, tak znovu dosáhne svého rytmu střídání bloků a parkových náměstí a muzeum přestane být utlačovanou stavbou v rámci dopravy.



ZOBYTNĚNÍ „TROJÚHELNÍKU“

Prostor mezi rameny Negrelliho viaduktu bude zobytněn a přeměněn na parkové náměstí díky obchodnímu a kavárenskému využití oblouků mostu. Vzor Berlín, Vídeň.



HISTORICKÁ STOPA TRATI

V rámci zachování historické stopy viakové trati na Masarykovo nádraží byly ponechány segmenty kolejí v rámci nově vzniklé parkové osy směrem k úpatí Vítkova.



PALÁC MYSLBK

PRODLOUŽENÍ PARKU VÍTKOVA

Zelená osa vedoucí v historické stopě kolejí na Masarykovo nádraží je jedním z hlavních nosných prvků návrhu. Stává se hlavní cestou směrem k úpatí hory Vítkov a prodlužuje tento park až do centra města. Dodnes v podstatě nepřístupný park bude tímto Pražanům velmi přiblížen.



OBNOVA TRAMVAJOVÉ TRATĚ - HYBERNSKÁ

DŮSTOJNÝ PŘEDPROSTOR VÝPRAVNÍ BUDOVY NÁDRAŽÍ

Znovuobnovený pražský bulvár znovu vytvoří důstojný předprostor Fantově budově s možností vstupu a pobytu.



ZOBYTNĚNÍ HRANY PARKU

Prostory na hraně Vrchlického sadů a klesající estakádou bulváru budou doplněny o obchodní plochy převážně kavárenského typu s širokými předzahrádkami rozprostírajícími se do prostoru parku. Tím bude přivedeno světlo do tmavého a problematického koutu parku.



DOSTAVBA HALY HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ

Po převedení železniční dopravy z Masarykova nádraží do suterénu Hlavního nádraží se stanice stane hlavním železničním uzlem Prahy.

Budova hlavního nádraží bude doplněna subtilní ocelo-skleněnou konstrukcí plynule navazující na historicky cennou konstrukci zastřešení nástupišť. Reference - Norman Foster, Drážďany | Berlin Hauptbahnhof ...

Součástí dostavby bude pěší propojení západní a východní části a vytvoření východního vestibulu.



POBYTOVÝ PROSTOR „OSTROVA MUZEÍ“

Kolem významných budov Národního muzea, Opery a nového muzea bylo vytvořeno pobytové náměstí lemováno bulvárem a plynule přecházející do parku za Národním muzeem. Toto náměstí je doplněno o projíždějící tramvajovou trať Václavské náměstí - Vinohrady.



STÁTNÍ OPERA



KOSTEL NEJSVĚTĚJŠÍHO SRDCE PÁNĚ

ZASTAVOVACÍ PLÁN

LEGENDA

- hranice chodník/parkování/vozovka
- jízdní pruhy
- tramvajová trať
- silniční tunel
- železniční tunel "Nové spojení 2"
- osa Hyberské ulice
- celoměstsky významné osy
- stromy - původní / výsadba

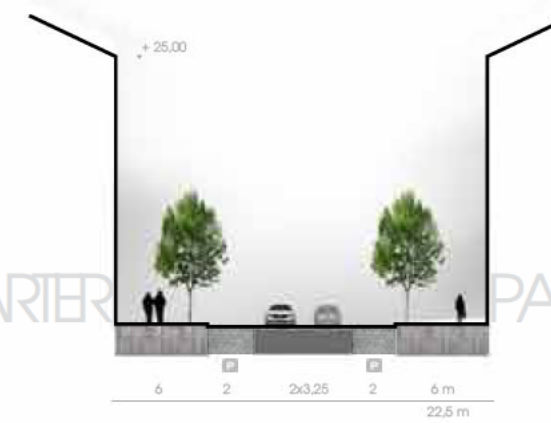
ULIČNÍ PROFILY 1:500



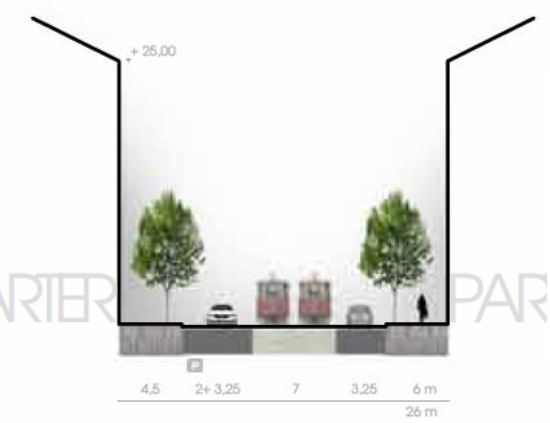
park k vítkovu



bulvár



ulice na florenci



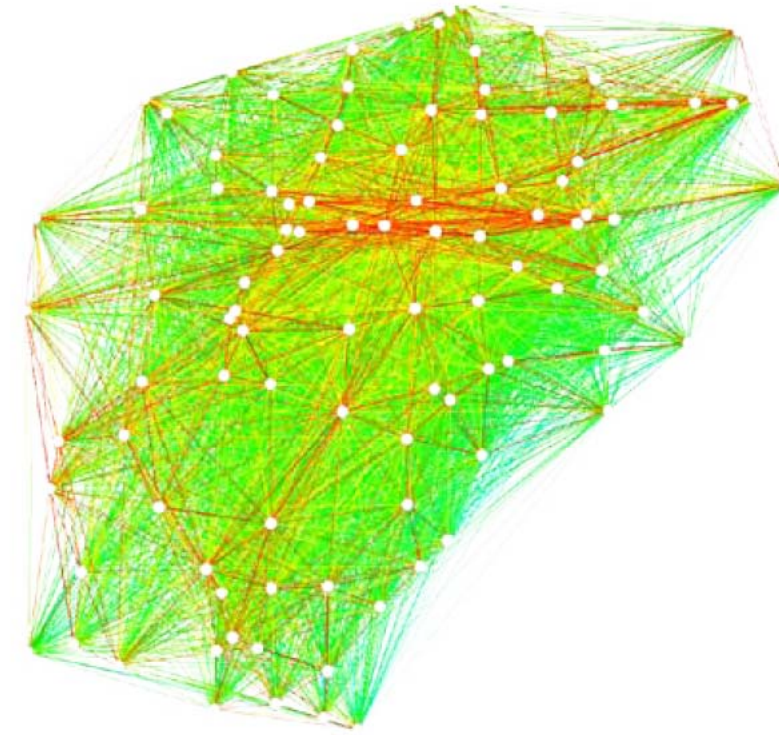
ulice hybernská



- LEGENDA**
- hranice chodník/parkování/vozovka
 - tramvajová trať
 - - - tunel
 - osa Hyberské ulice
 - celoměstsky významné budovy
- NAVŹENÁ ZÁSTAVBA - POČET PODLAŽÍ:**
- 5 + 2 nad římsou
 - 6 + 2 nad římsou (terénní vyrovnání)
 - schema parcelace



KONTROLNÍ ANALÝZA "SPACE SYNTAX"



graf propojenosti jednotlivých míst



schema míry využívání jednotlivých cest

KONTROLNÍ PRŮHLEDY



hyberská

na florenci

na poříčí

sokolovská

křížíkova

KONTROLNÍ POHLED OD PRAŽSKÉHO HRADU



KONTROLNÍ POHLED Z VÍTKOVA



exteriér a širší vazby domu

Budova Železničního muzea má ambice přiblížit celé území centru města a vytvořit tak **NOVÝ UZEL NA KŘÍŽENÍ VÝZNAMNÝCH MĚSTSKÝCH OS**. Historická stopa bývalého hřbitova a podle některých pramenů i popraviště, na kterém budova bývalého depa stojí, bude obnovena vazbou cesty od Prašné brány, symbolickým průchodem do **VNITŘNÍHO VEŘEJNÉHO NÁDVOŘÍ** muzea a její klikatým pokračováním směrem na Žižkov.

VAZBA PRAŠNÉ BRÁNY a Železničního muzea je umocněna věží, která komunikuje s Prašnou bránou a vytváří tak nové pouto mezi Starým městem na jednom a novým městem na druhém konci Hyberské ulice. Láká tím k pokračování procházek ze Starého města do dalších částí Prahy.

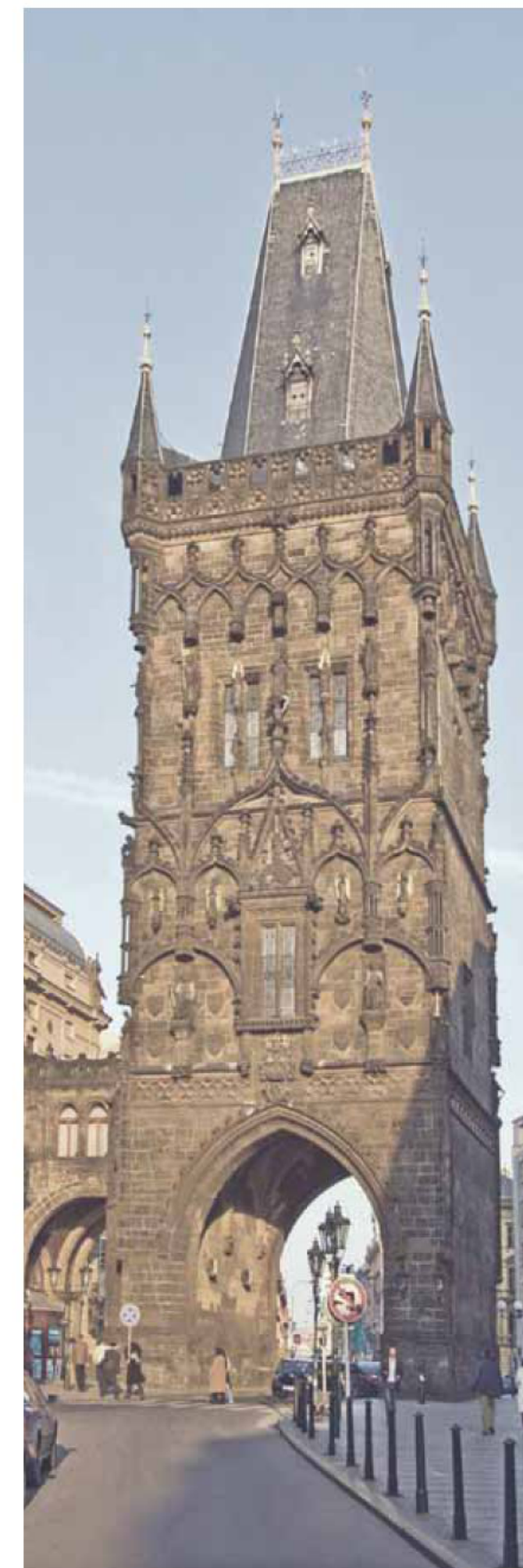
Samotná věž je tvořena ocelovou konstrukcí, jež obaluje nároží historické budovy pláštěm z lamel z cortenového plechu - **ABSTRAHOVANÝCH REZAVÝCH KOLEJNIC**. Díky tomu jsou minimalizovány zásahy do historických konstrukcí domu. **VÝŠKA** věže je spojená s absolutní výškou **PRAŠNÉ BRÁNY**, a to tak, že po římsu Prašné brány je věž plná, s interiérovými výstavními plochami, a nad touto hranicí přechází ve vzdušnou konstrukci rozhledny.

Lamelový plášť **SJEDNOCUJE** nárožní fasádu budovy depa s novou nadstavbou v jednotný kubus věže. Z exteriéru se tak jeví jako abstrahovaná hmota s prosvítajícím světlem z interiéru. Z místností uvnitř věže, které jsou navrženy jako **GALERIJNÍ SÁLY** s ochozy s velkoformátovými okny, však poskytuje neomezený výhled na Prašnou bránu, bulvár a okolí muzea. V nejvyšším patře interiéru věže se nachází velká odpočinková místnost s pohovkami a **PANORAMATICKÝM VÝHLEDEM**. Odtud je pak možno pokračovat již po venkovním schodišti na vrchol rozhledny.

Vzhledem k okolní zástavbě a k požadovanému množství expozičních ploch byla budova zároveň doplněna o druhou hmotu věže, která svou výškou komunikuje s okolní historickou i novou zástavbou. Dům tak **AKCEPTUJE MĚŘÍTKO OKOLNÍCH DOMŮ** a zároveň se stává potřebnou **DOMINANTOU LOKÁLNÍ I MĚSTSKOU**. Horní patra věže díky návaznosti na vstupní halu rozšiřují možnosti využití muzea o expoziční galerijní plochy.

Vnitřní nádvoří areálu se otevírá monumentálními schodišti z Husitské ulice a stává se tak **VEŘEJNĚ PŘÍSTUPNÝM ODDECHOVÝM PROSTOREM** s kavárnou a restaurací. Tento prostor je průchozí a vytváří zkratku spojující Nové město a Žižkov. Ulice Husitská se stává sdíleným pěším a tramvajovým propojením Žižkova a je doplněna o komerční plochy oživující hranu estakády nového spojení.

Bývalé administrativní prostory budovy v jižní části areálu jsou využity jako menší hotel. Ze severu je areál Železničního muzea ukončen parkovou linií, propojující Nové město s parkem na Vítkově. Směrem na Vítkov je areál zapuštěn v terénní vlně železničního tunelu a stává se součástí parku. Nově vybudovaná hala v místě původní lokomotivní remízy využívá v rámci expozice současnosti **PRŮHLED DO TUNELU RYCHLODRÁHY**.





02 pohled na vstup



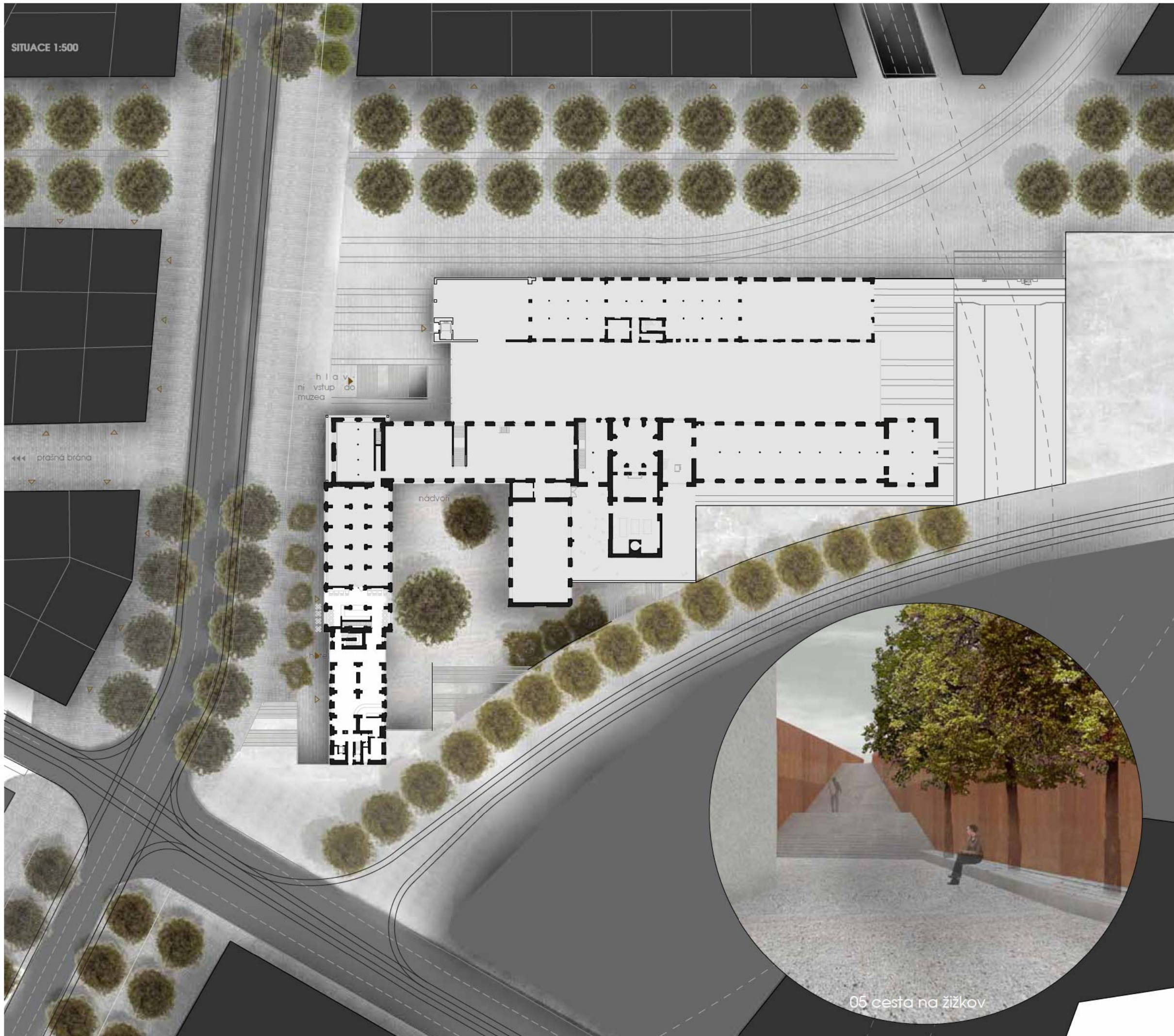
03 perón



04 nádvoří



SITUACE 1:500



MATERIÁLOVÉ ŘEŠENÍ EXTERIÉRU



DVŮR
válcovaný jemný štěrk



CHODNÍKY
broušená kamenná
dlažba



PARK
kamenná dlažba



TERÉNNÍ ZÁŘEZY
obložení cortenovým
plechem

05 cesta na žižkov



interiér

Na návštěvníka Železničního muzea bude ve všech prostorách dýchat autenticita **MONTÁŽNÍHO PROSTŘEDÍ DEPA**. Hlavní vstup do muzea se odehrává v duchu montážní jámy pod lokomotivou. Evokuje tak nejen zapojení do historických souvislostí s opravami vagónů a lokomotiv, ale zároveň svým umístěním a situováním vstupní haly do suterénu, umožňuje **PROPOJENÍ HLAVNÍ VÝSTAVNÍ HALY S PŘEDPROSTOREM MUZEA**. Vazba exteriéru a hlavní výstavní haly, která spojuje dvě budovy muzea, bude tak umocněna o vizuální spojení kolemjdoucího a vystavených lokomotiv na jedné výškové úrovni. Tento fakt zároveň umožňuje **VÝJEZD LOKOMOTIV PŘED MUZEUM** a vytvoření příležitosti pro **VĚTŠÍ KULTURNÍ AKCE** v rámci veřejného prostoru města na hlavním pražském bulváru.

Sestoupení schodů průrvou mezi kolejemi dává návštěvníkovi poznat **VELIKOST OBROVSKÝCH LOKOMOTIV** a láká ho ke vstupu do prostorné vstupní haly, která je **SRDCEM CELÉHO MUZEA**. Vstupní hala se nachází v nově vybudovaném suterénu mezi dvěma původními budovami tak, aby nezasahovala do základových konstrukcí historických domů. Svým umístěním jednoduše dispozičně **PROPOJUJE OBĚ BUDOVY** a poskytuje návštěvníkovi možnost volby vstupu do různých částí expozic hned po vstupu do muzea. Je zde umístěna pokladna, která je zároveň obchodem se suvenýry a knihami, kapacitní hygienické zázemí, sloužící díky výhodné poloze pro celé muzeum, a šatna pro návštěvníky. Hala je opticky propojena s horní výstavní halou otevřeným stropem, který vnáší do celého prostoru pocit **NAPĚTÍ A NEOBYČEJNÝCH PRŮHLEDŮ** na lokomotivy zespodu, mezi betonovými předpjatými nosníky uloženými v rytmu železničních pražců.

Celý areál muzea nabízí **VOLNOST VÝBĚRU PROHLÍDKOVÝCH TRAS**. Ze vstupní haly vede několik schodišť, spojující různé části expozice tak, aby si návštěvník mohl projít buď celý velký okruh, který zahrnuje kompletní scénář expozice, provázející ho chronologicky celou historií železnice, nebo si zvolí přímou a nejkratší cestu k expozici, která ho v danou chvíli zajímá, bez nutnosti procházení celého muzea. To je doplněno množstvím **PRŮHLEDŮ** mezi jednotlivými expozicemi a **EFEKTNÍMI NADHLEDY A PODHLEDY** v rámci samotných expozic, díky vytvoření mnohých galerií a otevřených stropů či spojovacích můstků.

Zastřešení centrální haly tvoří přidaná ocelová konstrukce s viditelným rastrem nosníků v **RYTMU ŽELEZNIČNÍCH PRAŽCŮ**. Tato průsvitná střešní konstrukce umožňuje **TLUMENÝ PRŮCHOD DENNÍHO SVĚTLA**, a díky technologiím osvětlení, zatemnění a vzduchotechniky, skrytým za mléčným sklem, dokáže neviditelně regulovat intenzitu světla od plošného osvětlení denním světlem po úplné zatemnění a použití umělých svítidel. Střecha je svou konstrukcí a umístěním řešena tak, že nezasahuje do viditelných konstrukcí domu ani interiéru haly, **PONECHÁVÁ VIDITELNÉ ŘÍMSY BUDOV** a vytváří tak dojem umělého **NEBE NAD DOMEM**.

Na osu centrální části budovy depa je připojen uzavřený **VENKOVNÍ ODDECHOVÝ PROSTOR**, který umožňuje návštěvníkům nadýchnout se čerstvého vzduchu a odpočinout si na náhodně rozestavěných židlích. S interiérem je tento prostor propojen několika vstupy. Navazuje na něj venkovní část expozice - nástupiště s vypravovaným vlakem, přesuvna a expozice druhé světové války.

Jižní a východní část areálu se stává vyrovnávacími a zcelujícími prvky terénních zlomů území, které tvoří estakáda Husitské ulice a nově budovaný železniční tunel. Obě stavby tak mají pochozí střechu a umožňují náhled do exteriérových expozic z veřejného prostoru. Expozice současnosti navíc využívá vazby na tunel průhledem do jeho útrob. Dochází tak k oživení převážně statické výstavy **PRŮJEZDY RYCHLODRÁHY** a vlaků příměstské dopravy.

ZÁSADY INTERIÉROVÉ OBNOVY

Návrh očisťuje industriální podobu interiéru budovy od veškerých socialistických nánosů různých živelných vestaveb a přístaveb, jak v exteriéru, tak i v interiéru. Takto znovuoobnovený velkolepý interiér je pak jemně doplňován o subtilní schodiště, můstky a dělicí příčky převážně v původních historických stopách objevených v dokumentaci SHP.



EXPOZICE:

1. velké dobrodružství: prostor velké haly zámečnických dílen / exponáty kolejových vozidel z prvopočátku železniční dopravy, a jednotlivé součásti železničních tratí / multimediální průvodce prvopočátku historie železniční dopravy v menší hale s historicky sníženým stropem s Howeovými dřevěnými nosníky doplněné o busty významných lidí / prostory věže na nároží budovy / bývalé kanceláře - expozice modelů železničních vozů, typické kanceláře a výpravny / ochoz velké zámečnické haly s výhledem na spodní expozici

2. železniční horečka: severní budova muzea / historické souvislosti pomocí interaktivních modelů, obrazů, textů a multimédií v rámci 2np / galerie s průhledy - kontakt s velkými kolejovými vozy vystavenými v 1np / porovnávání měřítek modelů s velikostí skutečných vozidel umocněným nahlédem na lokomotivy a vagony

3. zlatý věk: nově vytvořená hala v historické stopě původního magazínu / salonní vozy, které svým nasvícením a vnitřním osvětlením září v přítmí haly / vrchní galerie

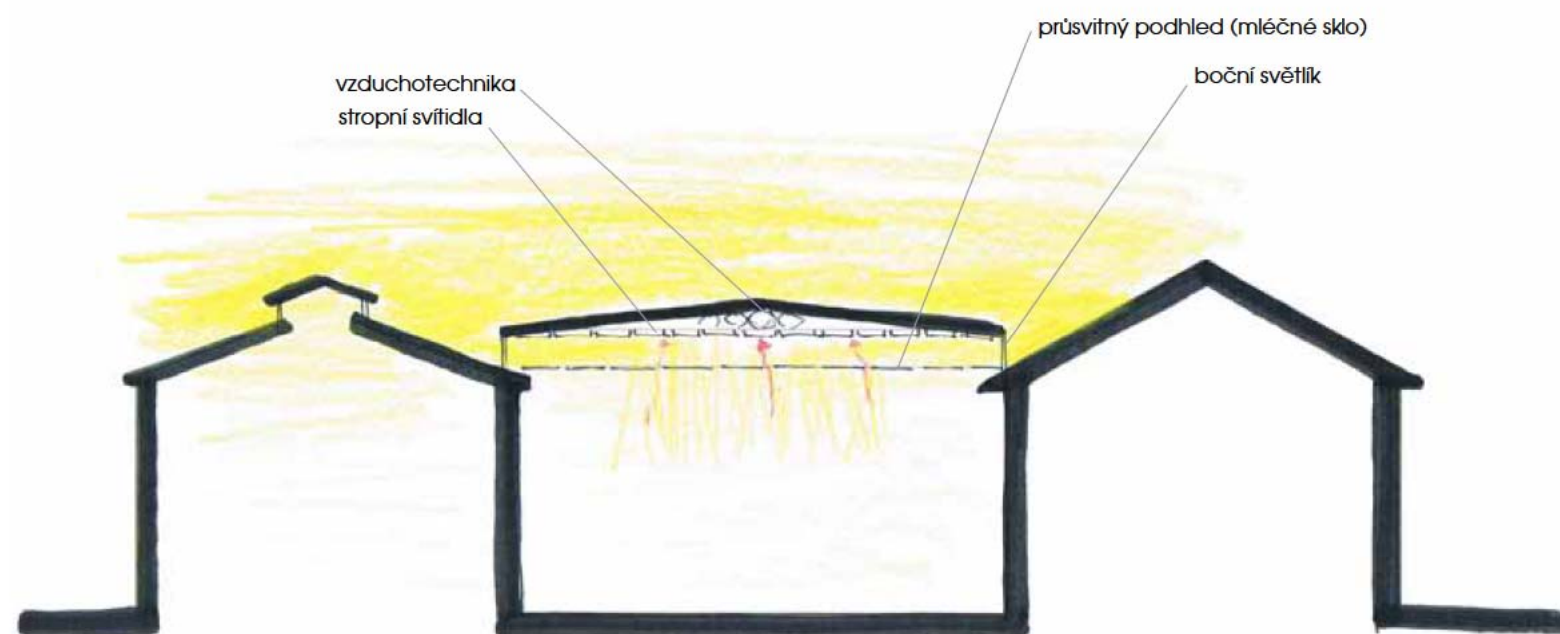
4. československé státní dráhy: hlavní výstavní hala / seskupení lokomotiv a vagonů do ucelených celků / expozice kotelny / expozice vodojemu / multimediální expozice v prostoru vodojemu /

5. ostře sledované vlaky: přístavba u husitské ulice / matné světlo na konci tunelu / expozice zaměřená na autenticitu pocitů deportovaných do koncentračních táborů / cesta plná strachu / naděje

6. novou silou: expozice v samostatné nové hale za přesuvnou / propojení s exteriérovou expozicí přesuvny

7. současnost: současné používané přístroje a zabezpečení / interaktivní prezentace a modely / průhled do osvětleného tunelu rychlodráhy

SCHEMA SYSTÉMU ZASTŘEŠENÍ HALY



LEGENDA

- vstupní hala
- kavárna, restaurace
- hotel
- kanceláře
- galerie
- univerzální výstavní prostory

- velké dobrodružství (do roku 1855)
- železniční horečka (1855-1875)
- zlatý věk (1875-1918)
- československé státní dráhy (1918-1939)
- ostře sledované vlaky (1939-1945)
- konec starých časů (1945-1960)
- novou silou (1955-budoucnost)

- expozice důlní železnice
- železniční strojárna
- hala strojů



VÝHLEDOVÁ OKNA NA PRAŠNOU BRÁNU

rozhledna

galerie ve věži

galerie ve věži

POHLED DO TUNELU

železniční tunel

přesuvna

příjezd vlaků

nádvoří

hlavní vstup

VSTUPNÍ HALA

HOTELOVÉ POKOJE

HOTELOVÉ POKOJE

FOYER HOTELU

hotel

kanceláře

kavárna

RESTAURACE

- hlavní prohlídkový okruh
- vedlejší trasy

vstupní hala



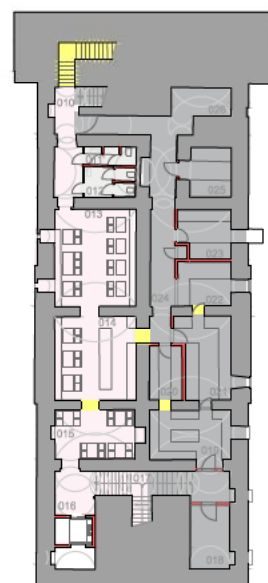
pokladna, prodej suvenýrů



hlavní vstup



1.PP - RESTAURACE



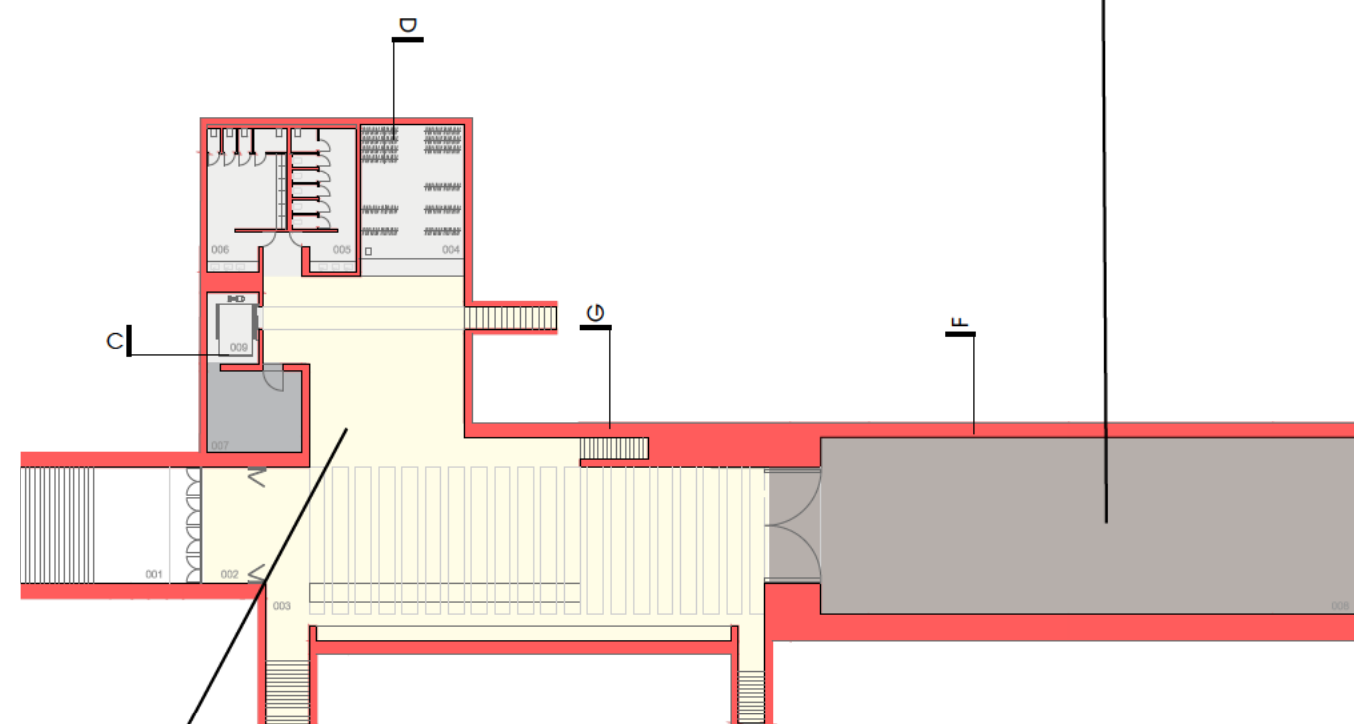
LEGENDA

- veřejnosti nepřístupné místnosti
- původní konstrukce
- nové konstrukce
- bourané konstrukce

- vstupní hala
 - kavárna, restaurace
 - hotel
 - kanceláře
 - galerie
 - univerzální výstavní prostory
- velké dobrodružství (do roku 1855)
 - železniční horečka (1855-1875)
 - zlatý věk (1875-1918)
 - československé státní dráhy (1918-1939)
 - ostře sledované vlaky (1939-1945)
 - konec starých časů (1945-1960)
 - novou silou (1955-budoucnost)

- expozice důlní železnice
- železniční strojřma
- hala strojů

1.PP - VSTUPNÍ HALA



HALA, ŠATNA, TOALETY

Nová přístavba umožňuje vybudování prostorné vstupní haly, kapacitní šatny i toalet. Toto hygienické zázemí je díky centrální poloze v rámci celého areálu muzea dobře dostupné z kteréhokoli místa expozice.



DŮLNÍ ŽELEZNICE

Bezprostředně na vstupní halu navazuje rozlehlý prostor, umožňující vybudování umělého dolu s expozicí hornictví. Bude zde vytvořena trasa důlního vláčku, doplněná o jednotlivé expoziční místnosti.



VÝSTAVNÍ HALA I VELKÉ DOBRODRUŽSTVÍ

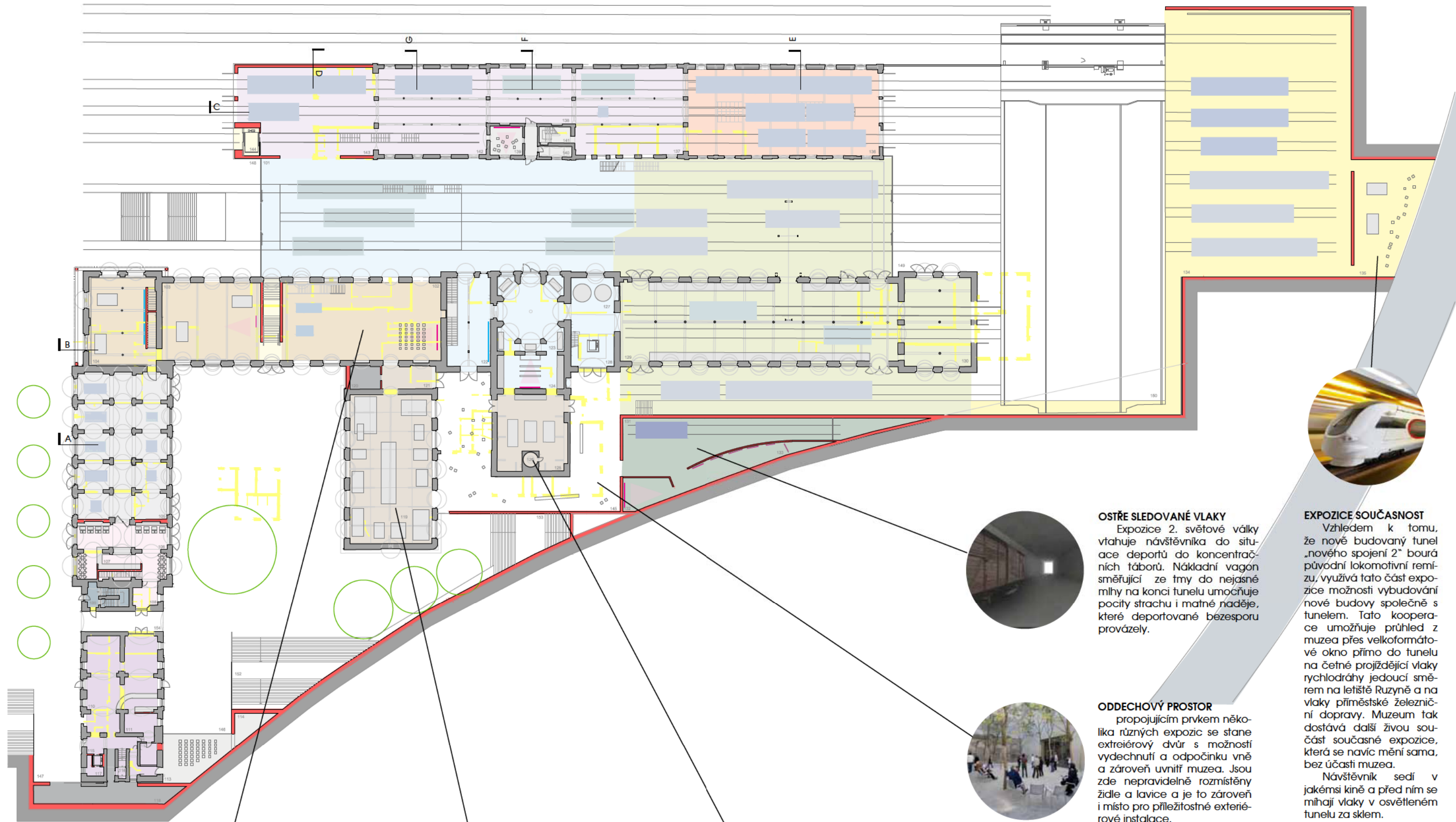


VÝSTAVNÍ HALA I ZLATÝ VĚK



VÝSTAVNÍ HALA I ZLATÝ VĚK





SÁL

Obnovená velkoprostorová hala poskytuje zázemí pro konání příležitostných i pravidelných kulturních akcí. Díky svému galerijnímu uspořádání dokáže obsáhnout promítání filmů, ale i koncerty, plesy, či svatby.



HALA STROJŮ

Hala původního bucharu bude obnovena do původní halové podoby s hlavním vstupem na ose budovy. Bude zde znovuodhalena původní pohledová krovová konstrukce



KOTELNA

Původní kotelná je obnovena a nadále bude využívána. Stane se tak další živou expozicí umocněnou možností vstupu do komína a pohledu nahoru



OSTŘE SLEDOVANÉ VLAKY

Expozice 2. světové války vtahuje návštěvníka do situace deportů do koncentračních táborů. Nákladní vagon směřující ze tmy do nejasné mlhy na konci tunelu umocňuje pocity strachu i matné naděje, které deportované bezsporu provázely.



ODDECHOVÝ PROSTOR

propojujícím prvkem několika různých expozic se stane exteriérový dvůr s možností vydechnutí a odpočinku vně a zároveň uvnitř muzea. Jsou zde nepravidelně rozmístěny židle a lavice a je to zároveň i místo pro příležitostné exteriérové instalace.



EXPOZICE SOUČASNOST

Vzhledem k tomu, že nově budovaný tunel „nového spojení 2“ bourá původní lokomotivní remízu, využívá tato část expozice možnosti vybudování nové budovy společně s tunelem. Tato kooperace umožňuje průhled z muzea přes velkoformátové okno přímo do tunelu na četné projíždějící vlaky rychlodráhy jedoucí směrem na letiště Ruzyňe a na vlaky příměstské železniční dopravy. Muzeem tak dostává další živou součást současné expozice, která se navíc mění sama, bez účasti muzea.

Návštěvník sedí v jakémsi kině a před ním se mihají vlaky v osvětleném tunelu za sklem.

0 10 20 50 m



OSTŘE SLEDOVANÉ VLAKY

Expozice 2. světové války vtahuje návštěvníka do situace deportů do koncentračních táborů. Nákladní vagon směřující ze tmy do nejasné mlhy na konci tunelu umocňuje pocity strachu i matné naděje, které deportované bezesporu provázely.



VELKÉ DOBRODRUŽSTVÍ

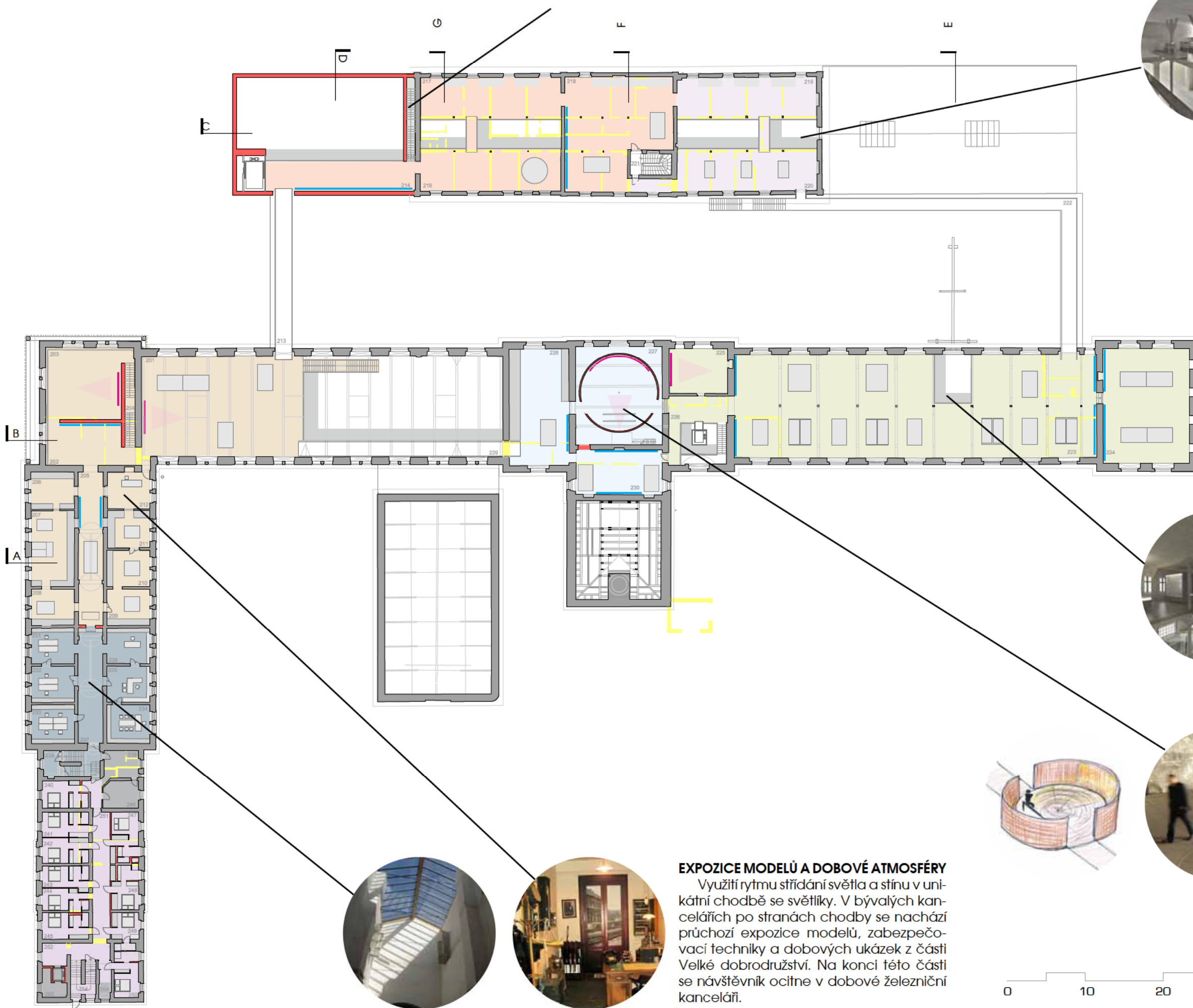
Po očištění stavby od vnitřních vestaveb zůstává zachován pohled na zajímavou konstrukci zastropení Howeovými vazníky. Tato část expozice tak získává další menší halu, kterou je možno i částečně uzavřít posuvnou stěnou.



KRÁTKODOBÁ EXPOZICE

Rozlehlá trojlodní hala s mohutnými pilířmi je určena ke krátkodobějším výstavám. Její umístění umožňuje dvojitý režim. Může být součástí expozice muzea, či jako samostatně sloužící výstavní hala (galerie) spojená s kavárnou. V tomto návrhu muzea je počítáno s tematickou výstavou drezín.





GALERIE
 Expozice modelů vozů a lokomotiv, interaktivních modelů, zabezpečovacího zařízení a jiných menších exponátů je doplněna o prvek průhledu na vozy a lokomotivy v životní velikosti otevřeným galerijním průhledem ve střední lodi domu. To umožňuje nejen srovnávací velikosti vystavovaných modelů, ale zejména také umocňuje vzdušný pocit otevřeného interiéru a propojení všech prostor, které by jinak byly uzavřené, bez širších vazeb.



MONTÁŽNÍ HALA
 Zásah do konstrukce stropu budovy z důvodu zavedení jeřábu byl v návrhu využit pro průhledové propojení 1. a 2. patra otvorem v podlaze. Dvě obrovské haly se tak, ač obě sloužily soustružníkům, alespoň symbolicky propojují až dnes.



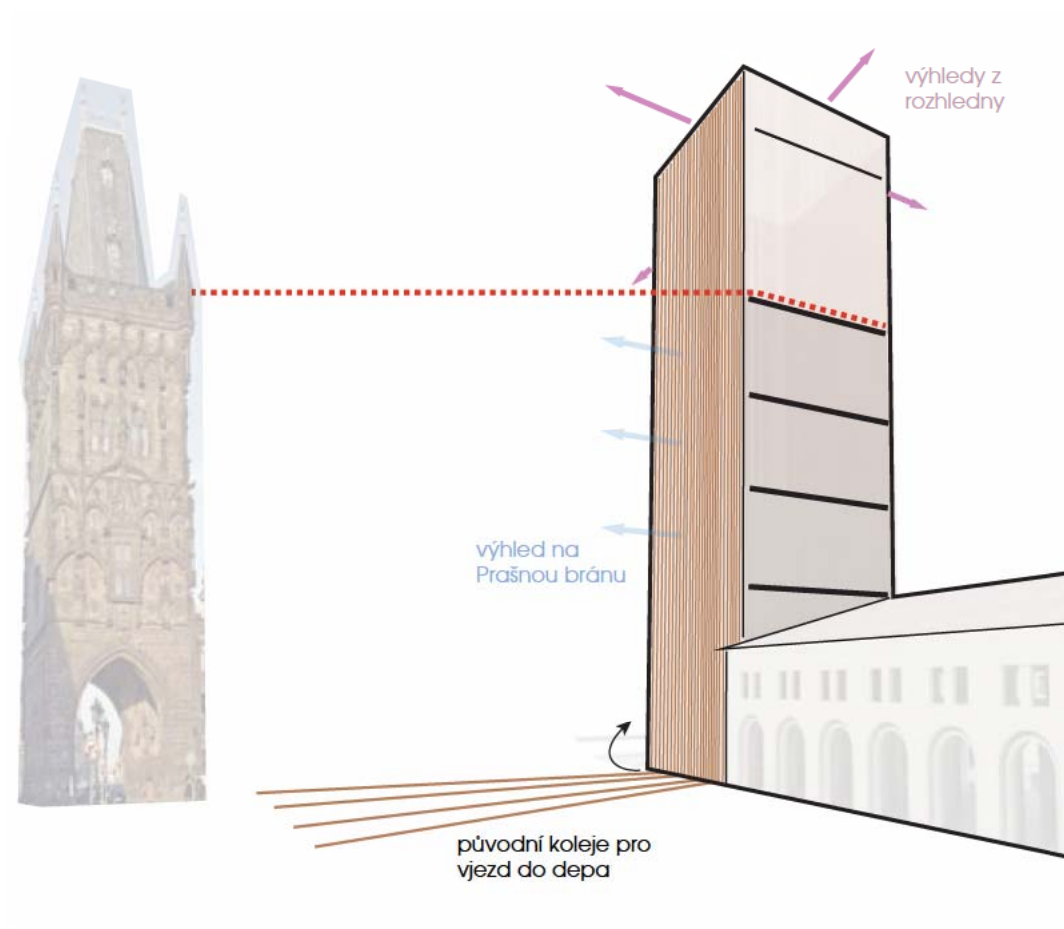
VODOJEM
 Mezi obnovenými stěnami bývalého vodojemu vznikl prostor pro multimediální část expozice. Prostor je průchozí, využívá nosných vlastností dna vodojemu a jeho sklonu pro umístění subtilních ocelových lavic.



EXPOZICE MODELŮ A DOBOVÉ ATMOSFÉRY
 Využití rytmu střídání světla a stínu v unikátní chodbě se světlíky. V bývalých kancelářích po stranách chodby se nachází průchozí expozice modelů, zabezpečovací techniky a dobových ukázek z části Velké dobrodružství. Na konci této části se návštěvník ocitne v dobové železniční kanceláři.



KONCEPT VĚŽE



LEGENDA

- veřejnosti nepřístupné místnosti
- původní konstrukce
- nové konstrukce
- bourané konstrukce

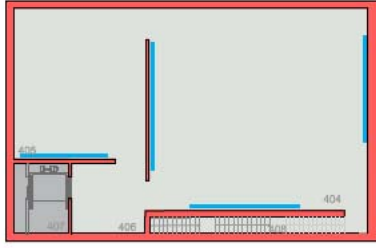
- vstupní hala
- kavárna, restaurace
- hotel
- kanceláře
- galerie
- univerzální výstavní prostory

- velké dobrodružství (do roku 1855)
- železniční horečka (1855-1875)
- zlatý věk (1875-1918)
- československé státní dráhy (1918-1939)
- ostře sledované vlaky (1939-1945)
- konec starých časů (1945-1960)
- novou silou (1955-budoucnost)

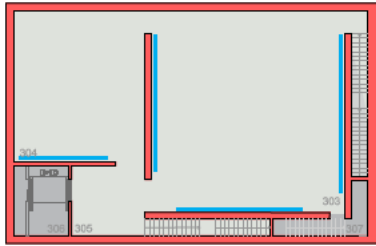
- expozice důlní železnice
- železniční strojirna
- hala strojů



4.NP - VĚŽ 2



3.NP - VĚŽ 2



MEZIPATRO



PŘÍSTAVBA VĚŽE

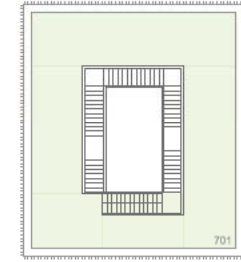
Galerijní věž ve stopě původního magazínu v severozápadním rohu areálu působí jako sjednocující měřítkový element v rámci širších vztahů územ. Na historickou budovu depa je neinvazivním způsobem napojena tělesem konzolovaného betonového schodiště tak, že si návštěvník při výstupu nahoru může doslova osahat původní obvodové stěny domu.

VYHLÍDKOVÁ VĚŽ

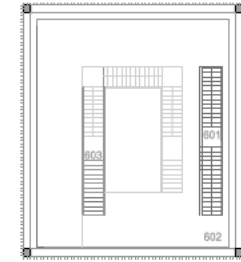
K nároží budovy původního depa byla přistavěna hmoty odpovídající hmotě Prašné brány, která stojí jako její protiváha na druhé straně ulice Hyberské, čímž zdůrazňuje tuto významnou osovou vazbu v rámci města. Věž je svým technickým založením samonosné ocelové konstrukce i lamelovému plášti citlivá k původní budově. Dům pouze "obaluje" a nadstavuje. Díky své unikátní poloze v rámci města se stává zajímavým rozhledovým místem a zároveň přizpůsobuje měřítko budovy depa okolní zástavbě a vytváří z budovaného muzea nový městský monument.



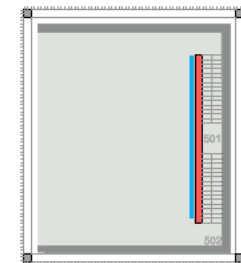
7.NP - VĚŽ 1



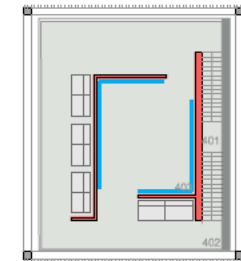
6.NP - VĚŽ 1



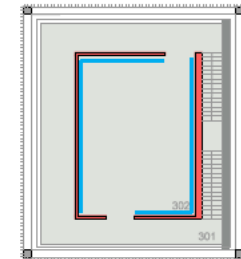
5.NP - VĚŽ 1



4.NP - VĚŽ 1



3.NP - VĚŽ 1



MATERIALIZACE INTERIÉRU

původní stěny
současná omítka s pamětí špíny po montážních
pracích

nové přístavby
pohledový beton

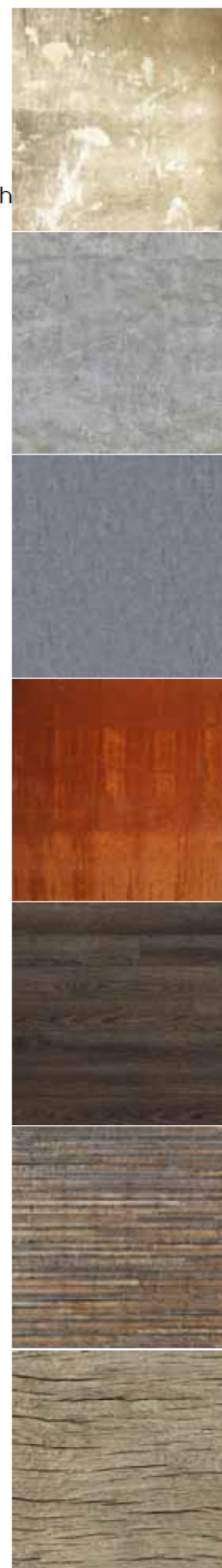
nové podlahy v přízemí - broušený beton

obložení terénních zářezů a věže
(symbol železnice a času)

nové podlahy v místnostech 2.np

viditelné deštění krovu

krovové konstrukce



LEDENDA MÍSTNOSTÍ 1.pp

001	vstupní schodiště	143,4 m ²
002	zádveří	48,5 m ²
003	vstupní hala	504,8 m ²
004	šatna	68,9 m ²
005	wc ženy	37,2 m ²
006	wc muži	45,2 m ²
007	sklad	52 m ²
008	výstavní hala	438,5 m ²
009	výtah	15,8 m ²
010	vstupní komunikace	225 m ²
011	wc muži	4,3 m ²
012	wc ženy	6,7 m ²
013	restaurace	34,5 m ²
014	výčep	29,3 m ²
015	restaurace	17,08 m ²
016	předsálí restaurace	7,5 m ²
017	schodiště	13,2 m ²
018	sklad	12,3 m ²
019	sklad potravin a nápojů	17,3 m ²
020	přípravná zeleniny	7,6 m ²
021	kuchyň	17,9 m ²
022	špinavé nádobí	10,2 m ²
023	kancelář	10,7 m ²
024	chodba	1029 m ²
025	šatna	8,18 m ²
026	sprcha wc	9,1 m ²

LEDENDA MÍSTNOSTÍ 1.np

101	hlavní výstavní hala	2119,6 m ²
102	výstavní hala I velké dobrodružství I	355,4 m ²
103	expozice velké dobrodružství	221,3 m ²
104	expozice velké dobrodružství	153,4 m ²
105	krátkodobá expozice	369,3 m ²
106	kavárna	100 m ²
107	kavárenský bar	29,7 m ²
108	kavárna vstup	18,2 m ²
109	kanceláře vstup	25 m ²
110	hotel foyer	150 m ²
111	recepce I zázemí	37,5 m ²
112	sociální zázemí	11,3 m ²
113	konferenční místnost	78,3 m ²
114	zázemí	21,1 m ²
115	chodba	20,3 m ²
116	schodiště	14,5 m ²
117	technická místnost	6 m ²
118	zásobování, odbady	72,3 m ²
119	expozice I hala strojů	352,6 m ²
120	zázemí I hala strojů	19,7 m ²

121	expozice I hala strojů	35,5 m ²
122	expozice čs dráhy	111,7 m ²
123	výstavní hala vodojem	143,9 m ²
124	expozice čs dráhy	63,6 m ²
125	kotelna	136,6 m ²
126	komín	m ²
127	expozice parní stroje	69,7 m ²
128	vertikální komunikace	43,4 m ²
129	montážní hala	627,5 m ²
130	expozice konec starých časů	72,12 m ²
131	ostře sledované vlaky	245,8 m ²
132	projekce ostře sledované vlaky	40,1 m ²
133	ostře sledované vlaky expozice	176,1 m ²
134	výstavní hala novou silou	1431,5 m ²
135	expozice rychlodráh I pohled do tunelu	205,9 m ²
136	výstavní hala železniční horečka	474,5 m ²
137	expozice nákladní doprava	265,2 m ²
138	expozice poštovní vůz	130,2 m ²
139	projekce	27,2 m ²
140	sklad	10,2 m ²
141	schodiště	14,5 m ²
142	expozice zlatý věk	266,2 m ²
143	výstavní hala zlatý věk	322,2 m ²
144	výtah	18,8 m ²
145	odpočinkový dvůr	490,6 m ²
146	veřejné nádvoří	1853,9 m ²
147	předprostor hotelu	1013 m ²
148	předprostor muzea	1000 m ²
149	exteriérová expozice	658 m ²
150	přesuvna	1767 m ²
151	exteriérové schodiště	128,1 m ²
152	exteriérové schodiště	201,3 m ²
153	exteriérové schodiště	119,1 m ²

LEDENDA MÍSTNOSTÍ 2.np

201	expedice modelů velké dobrodružství	276 m ²
202	velké dobrodružství projekce	61 m ²
203	expozice velké dobrodružství	96,2 m ²
204	schodiště	15,6 m ²
205	galerie	64,8 m ²
206	expozice velké dobrodružství	27,8 m ²
207	expozice velké dobrodružství	56 m ²
208	expozice velké dobrodružství	22 m ²
209	expozice velké dobrodružství	26,3 m ²
210	expozice velké dobrodružství	26,2 m ²
211	expozice velké dobrodružství	27,4 m ²
212	expozice velké dobrodružství	27,7 m ²
213	můstek	49,2 m ²
214	galerie	79 m ²

215	schodiště	11,6 m ²
216	výstavní galerie I železniční horečka	101 m ²
217	výstavní galerie I železniční horečka	103 m ²
218	expozice zabezpečovacího zařízení	180 m ²
219	galerie I zlatý věk	98,9 m ²
220	galerie I zlatý věk	101 m ²
221	schodiště	15,5 m ²
222	můstek	113 m ²
223	výstavní hala I konec starých časů	607,6 m ²
224	expozice I konec starých časů	170,6 m ²
225	expozice čs dráhy	45 m ²
226	schodiště	69 m ²
227	expozice vodojem I projekce	146,2 m ²
228	expozice modelů čs dráhy	119,5 m ²
229	galerie	61,3 m ²
230	expozice čs dráhy	65 m ²
231	kancelář	26,5 m ²
232	kancelář	26,5 m ²
233	kancelář	28,5 m ²
234	jednací místnost	28 m ²
235	kancelář sekretářky	26,5 m ²
236	kancelář ředitele	26,3 m ²
237	chodba	47,5 m ²
238	schodiště	25,5 m ²
239	sociální zařízení	16,2 m ²
240	hotelový pokoj	20 m ²
241	hotelový pokoj	20 m ²
242	hotelový pokoj	20 m ²
243	hotelový pokoj	20 m ²
244	hotelový pokoj	20 m ²
245	hotelový pokoj	20 m ²
246	hotelový pokoj	20 m ²
247	hotelový pokoj	20 m ²
248	hotelový pokoj	20 m ²
249	hotelový pokoj	20 m ²
250	hotelový pokoj	20 m ²
251	chodba	37 m ²
252	hala	21 m ²
253	technická místnost	12 m ²
254	schodiště	16 m ²
255	uklidová místnost	5,5 m ²

LEDENDA MÍSTNOSTÍ mezipatro

m01	schodiště	25 m ²
m02	technická místnost	14 m ²
m03	uklidová místnost	11 m ²
m04	hotelový pokoj	16 m ²
m05	hotelový pokoj	16 m ²
m06	hotelový pokoj	16 m ²
m07	hotelový pokoj	17 m ²

m08	hotelový pokoj	16 m ²
m09	hotelový pokoj	20 m ²
m10	hotelový pokoj	18 m ²
m11	hotelový pokoj	15 m ²
m12	hotelový pokoj	18 m ²
m13	chodba	83 m ²
m14	technická místnost	14 m ²
m15	schodiště	14 m ²
m16	uklidová místnost	4 m ²

LEDENDA MÍSTNOSTÍ 3.np

301	výhledová galerie	67 m ²
302	expozice	82 m ²
303	výstavní sál	170 m ²
304	expozice	86 m ²
305	předsálí	22 m ²
306	výtah	17 m ²
307	zázemí	9,7 m ²

LEDENDA MÍSTNOSTÍ 4.np

401	schodiště	13 m ²
402	vyhlídková galerie	95 m ²
403	expozice	48,2 m ²
404	výstavní sál	170 m ²
405	expozice	86 m ²
406	předsálí	22 m ²
407	výtah	17 m ²
408	schodiště	14 m ²

LEDENDA MÍSTNOSTÍ 5.np

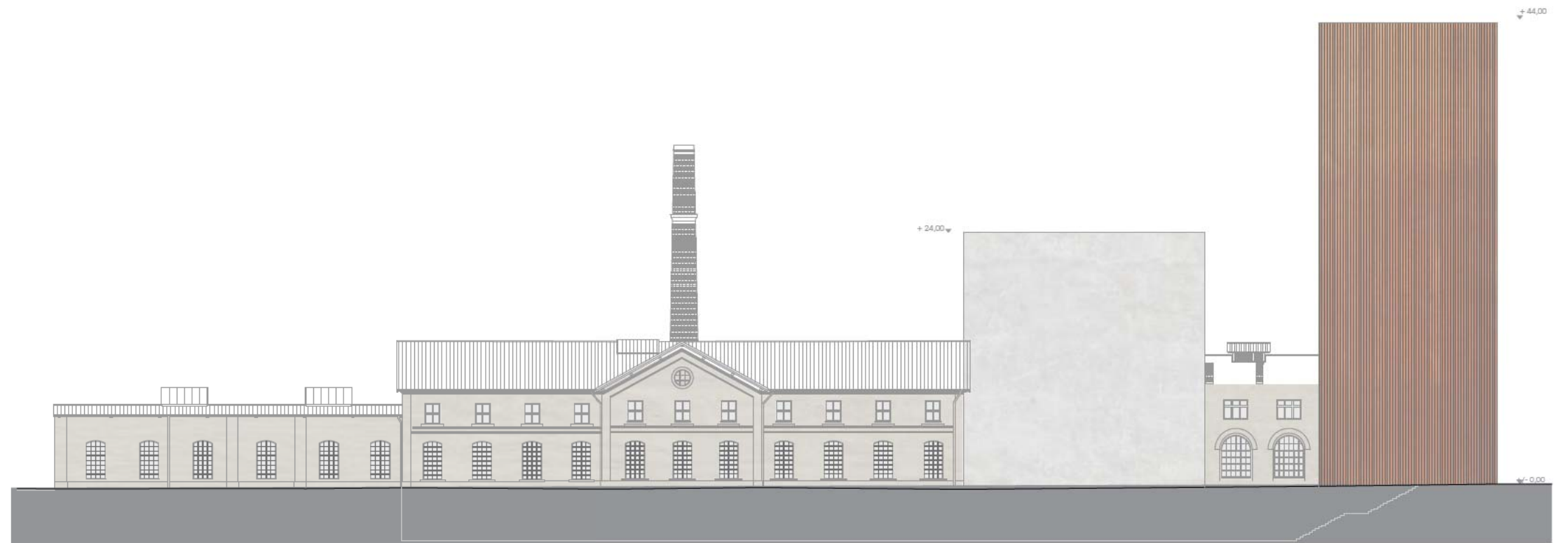
501	schodiště	13 m ²
502	výhledová místnost	153 m ²

LEDENDA MÍSTNOSTÍ 6.np

601	schodiště	13 m ²
602	nástup na rozhlednu	153 m ²
603	schodiště rozhledny	24,7 m ²

LEDENDA MÍSTNOSTÍ 7.np

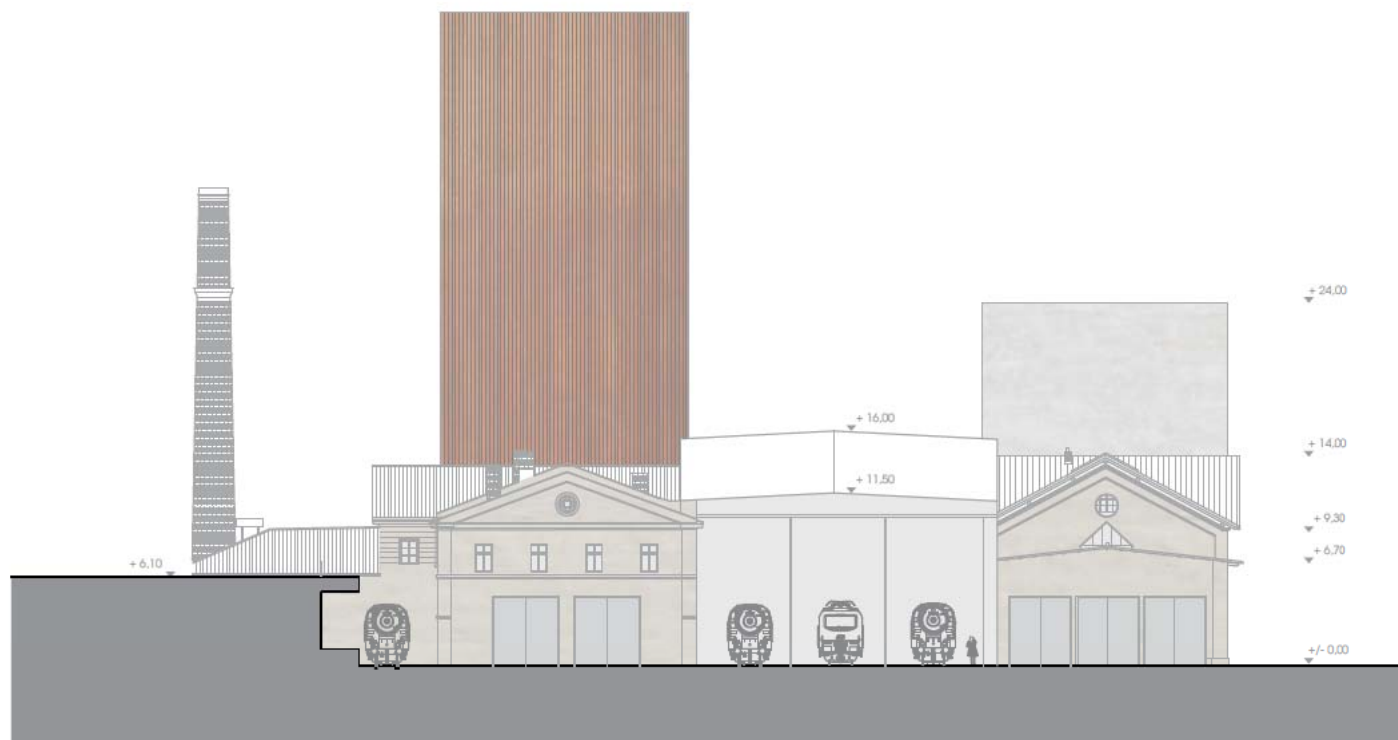
701	vyhlídková plocha rozhledny	182 m ²
-----	-----------------------------	--------------------



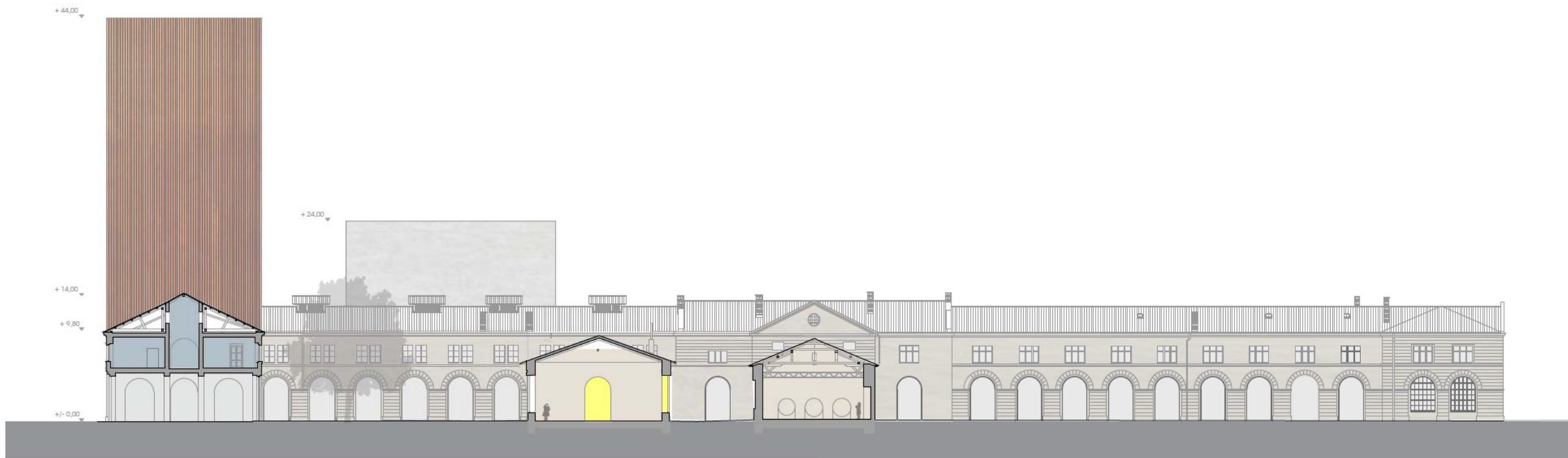
POHLED SEVERNÍ



POHLED ZÁPADNÍ



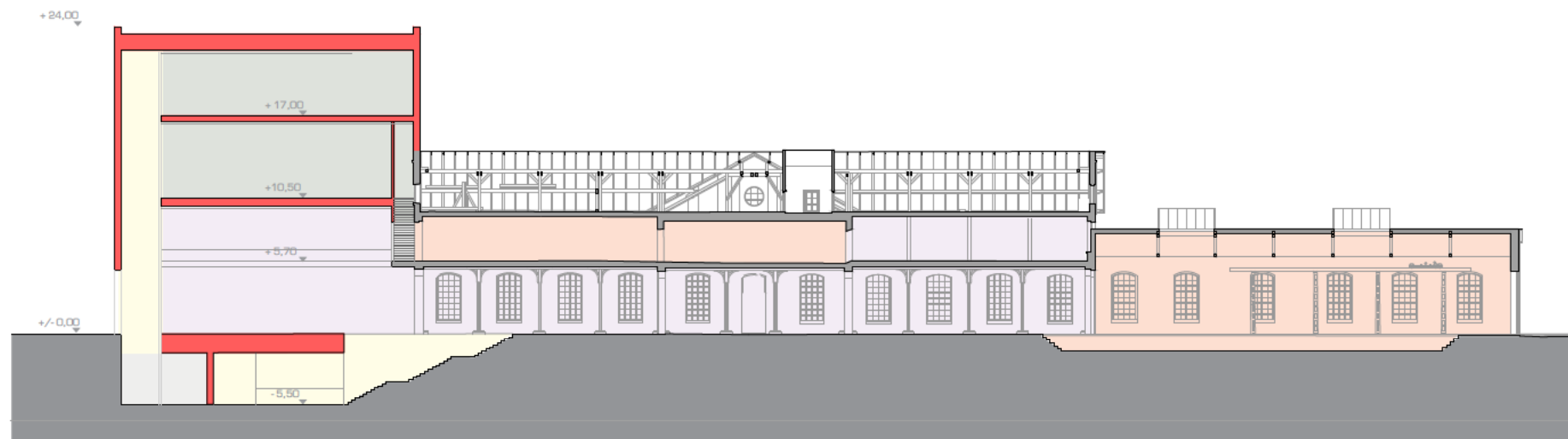
POHLED VÝCHODNÍ



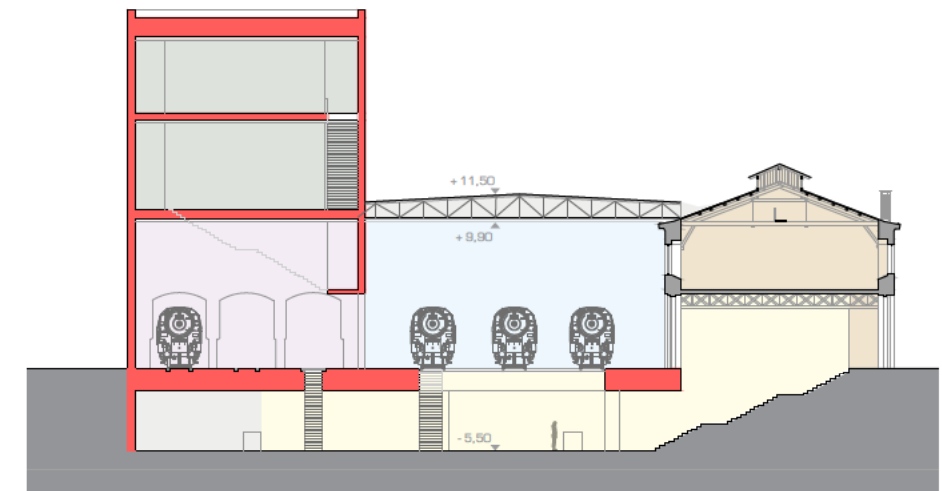
ŘEZ POHLED JIŽNÍ A



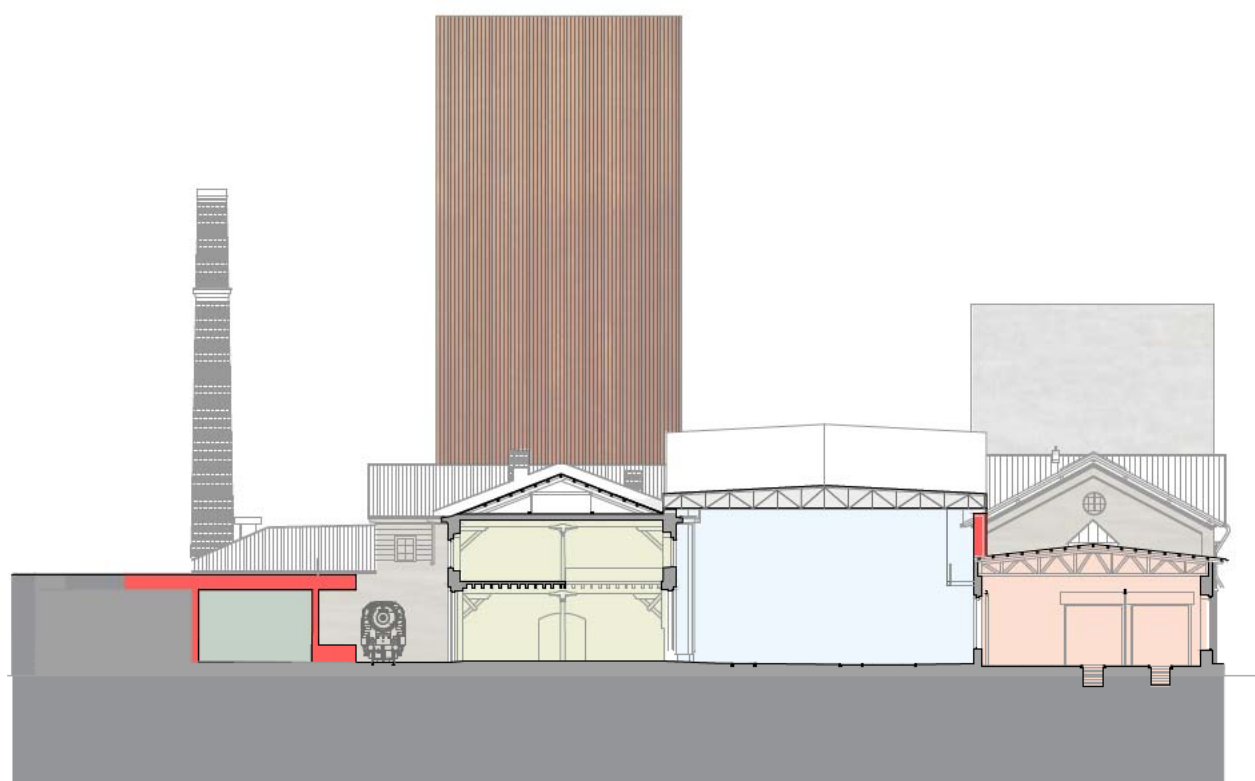
PODÉLNÝ ŘEZ B



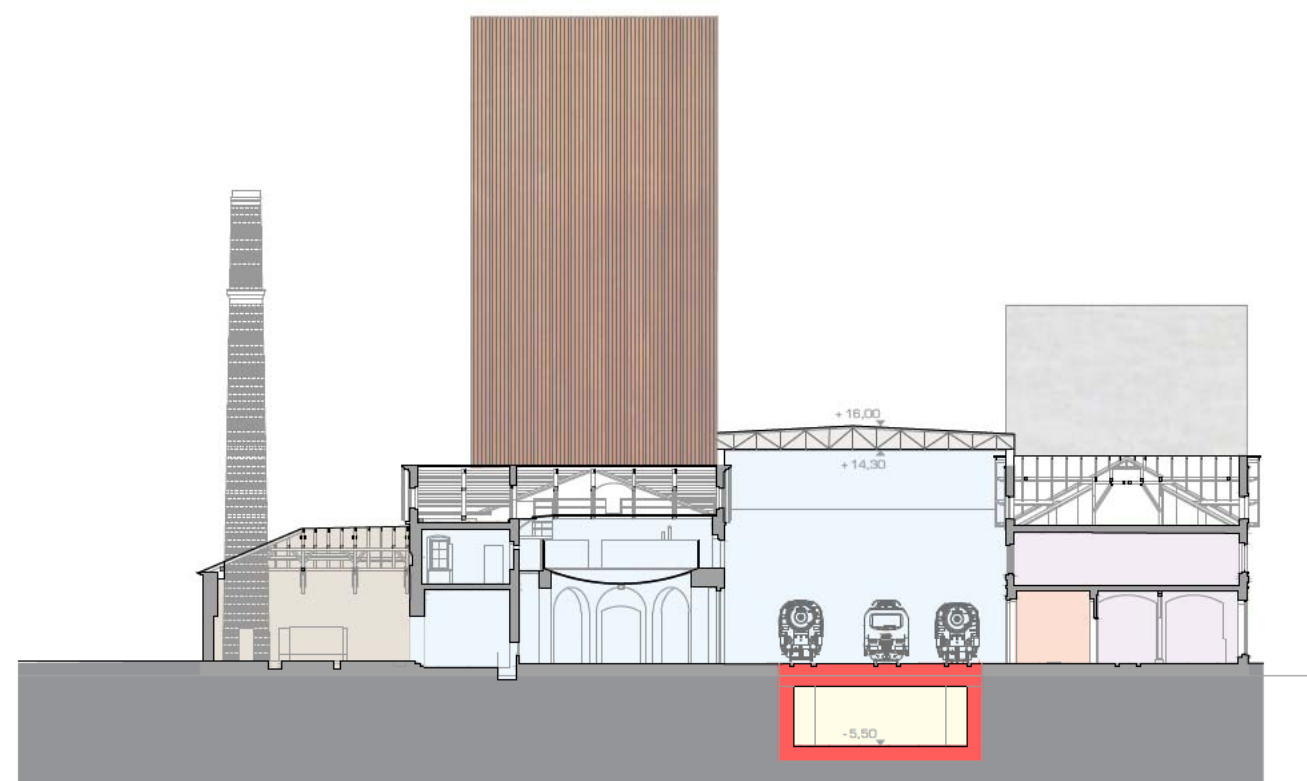
PODÉLNÝ ŘEZ C



PŘÍČNÝ ŘEZ D



PŘÍČNÝ ŘEZ E



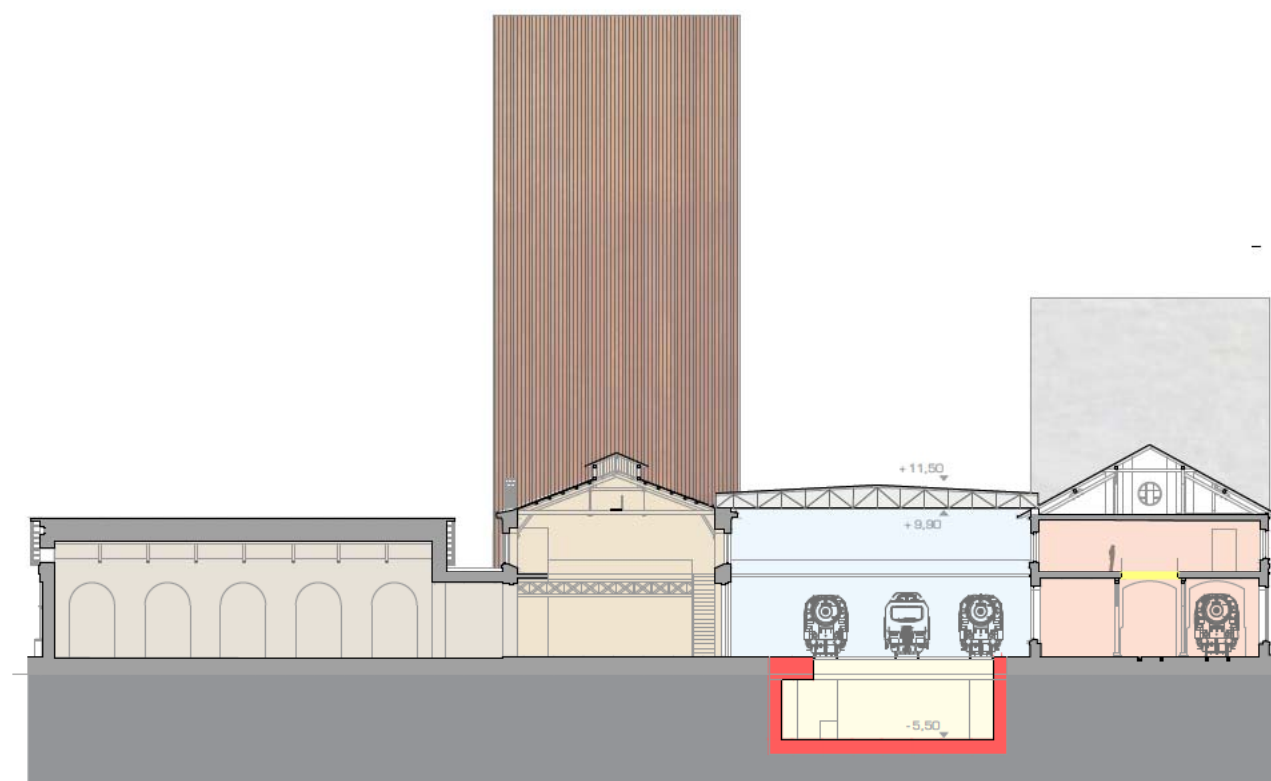
PŘÍČNÝ ŘEZ F

- veřejnosti nepřístupné místnosti
- původní konstrukce
- nové konstrukce
- bourané konstrukce

- vstupní hala
- kavárna, restaurace
- hotel
- kanceláře
- galerie
- univerzální výstavní prostory

- velké dobrodružství (do roku 1855)
- železniční horečka (1855-1875)
- zlatý věk (1875-1918)
- československé státní dráhy (1918-1939)
- ostře sledované vlaky (1939-1945)
- konec starých časů (1945-1960)
- novou silou (1955-budoucnost)

- expozice důlní železnice
- železniční strojřna
- hala strojů



PŘÍČNÝ ŘEZ G

0 10 20 50 m

