



Hlavní nádraží Praha

Nádraží hraje v životě každého města důležitou roli. Je totiž jednou z jeho vstupních bran a pro mnohé návštěvníky tím pádem i jeho prvním reprezentantem. Dojem, který vzbudí, samozřejmě automaticky ovlivní jejich celkový pohled na město i výsledné hodnocení. Hlavní nádraží bylo po dlouhá léta pro Prahu důstojným přístavem, pak ale začala jeho úroveň upadat. Na tom, aby se vrátily dny zašlé slávy, se dnes mezi jinými podílí i Knauf Insulation.

Vizualizace nové odbavovací haly



Nádraží je v provozu od 14. prosince 1871, kdy zde byl zahájen provoz Dráhy císaře Františka Josefa na jih do Benešova, Tábora a Vídně. Jmenovalo se tehdy Nádraží císaře Františka Josefa. Začátkem dvacátého století prošlo rekonstrukcí a v letech 1901 – 1909 byla postavena podle návrhu architekta Josefa Fanty nová hlavní budova v secesním slohu. Dne 9. května 1974 tu byl zahájen provoz metra (stanice Hlavní nádraží) a v letech 1972 – 1979 vznikla nad jeho stanicí nová, na svou dobu velmi pěkná odbavovací hala, které ustoupila část dosavadních sadů. Tolik krátce z historie. Na přelomu 20. a 21. století už ale byl technický stav nových i historických objektů nádraží nevyhovující, a proto 14. prosince 2006 započala rozsáhlá rekonstrukce podle návrhu českého architekta Patrika

Referenční objekt

Kotase s rozpočtem nad 650 milionů korun. Zajišťuje ji italská developerská společnost Grandi Stazioni, která nádraží dostane na 30 let do pronájmu.

Má být autenticky rekonstruována secesní i moderní budova. Faktickými rekonstrukčními pracemi byl pověřen pražský Metrostav, který zvolil za jednoho ze svých dodavatelů právě Knauf Insulation.

V současné době probíhají už druhým rokem rekonstrukční práce. V hlavní odbavovací hale přibýly nové obchody a pozvolna se sem vrátil život. Než se tak ale mohlo stát, bylo třeba celý prostor řádně odizolovat. Nad stropem haly je totiž velké parkoviště a čilý automobilový provoz. Celý strop bylo proto třeba odhlučnit a zároveň tepelně zaizolovat. Firma Knauf Insulation má pro podobné případy k dispozici materiály v několika variantách. Tady přicházel v úvahu produkt TP 115, tepelná a akustická izolace ze skelné vlny, která snižuje přenos zvuku a zabraňuje pronikání vnějšího hluku a je vhodná i pro zavěšené podhledy. Snižuje rovněž náklady na vytápění redukcí tepelných ztrát stropem a střechou a díky své nehořlavosti poskytuje požární bezpečnost. Snadno se instaluje a díky výhodnému komprimovanému balení snižuje náklady na skladování, dopravu a manipulaci. Další variantou byl výrobek TP 425B, rovněž ze skelné vlny, ale s černým kaširovaným povrchem. Obvykle se používá na provětrávané fasády. Tady se ale ukázalo jeho použití jako daleko operativnější. Podle informací Milana Pokrivčáka, aplikačního a produktového specialisty z oddělení marketingu, Knauf Insulation zatím dodal na rekonstrukční práce 3 500 m² izolace TP 425B, s povrchem kaširovaným černou netkanou skelnou textilií. Desky TP 425 B byly použity jako izolace a zároveň dokázaly vytvořit dokonce část podhledu. Jsou uloženy pod stropem na nosné konstrukci stropu a pod nimi je pouze černý nebo sříbrný rošt. „V našem případě jsme použili izolaci jako samotnou izolační vrstvu – zvukovou i tepelnou,“ říká pan Pokrivčák, „ale co je důležité podotknout – i jako pohledovou vrstvu podhledu. Černá kaširovaná strana izolačních desek je vidět z interiéru v centrální části nad obchody, když se podíváte na strop. Tím se ušetřily náklady na další vrstvu podhledu – například krycí plech nebo desky. Samotný nápad použít tuto izolaci jako podhled vznikl na stavbě. Navrhl to náš technický zástupce.“

Použití množství prvního druhu izolace – Knauf Insulation TP 115 se snad ani nedá zjistit. Je to polotuhá víceúčelová izolace ze skelné vlny bez povrchové úpravy. Izolace TP 115 je použita rovněž na stropě, ale v té části haly, kde je skryta pod podhledovým plechem. Desky izolace jsou upevněny na nosné stropní konstrukci a překryty fólií. Plech je potom jenom pozlátkem.

Zatím je rekonstruována jen jedna část vstupní haly nádraží. Do roku 2011 se bude rekonstruovat celé nádraží a podhledy se zhotoví tím samým systémem. Dodavatel dalších tisíců metrů izolačních pásů je předem znám.

Odbavování cestujících na pražském Hlavním nádraží se má přiblížit letištnímu, první nástupiště má být přebudováno na promenádu, ve Fantově budově má být obnovena restaurace a nádraží se má při zachování dopravních funkcí změnit v obchodní galerii. Práce mají trvat přibližně čtyři až pět let. Dva roky uplynuly. Změny jsou už hmatatelné. K úplné dokonalosti ale přece jenom ještě pár kroků zbývá. Tvůrci usilují i o změnu urbanistického kontextu, v němž se nádraží hlavního města nachází. Za pár let se zřejmě ocitneme v nové a překvapivé skutečnosti. Podílí se na ní i Knauf Insulation.

Jakub Drda

Foto: Knauf Insulation, ČD

Stavba: Rekonstrukce železniční stanice Praha hlavní nádraží

Investor: Grandi Stazioni Česká republika, s. r. o., Žitná 52, Praha 2

Vlastník budovy: České dráhy, a. s., Náměstí L. Svobody 1222/2 2/640, Praha 7

Zhotovitel: Metrostav, a. s., Divize 9, Jablonského 2/640, Praha 7

Projektový manager: EC HERRIS, s. r. o., Bredovský dvůr, Praha 1

Generální projektant – sdružení:

Ing. arch. Patrik Kotas – Atelier designu a architektury

Metroprojekt Praha a.s.



Černá kaširovaná strana izolačních desek je vidět z interiéru v centrální části nad obchody



Desky TP 425 B jsou uloženy pod stropem na nosné konstrukci a pod nimi je pouze černý nebo sříbrný rošt