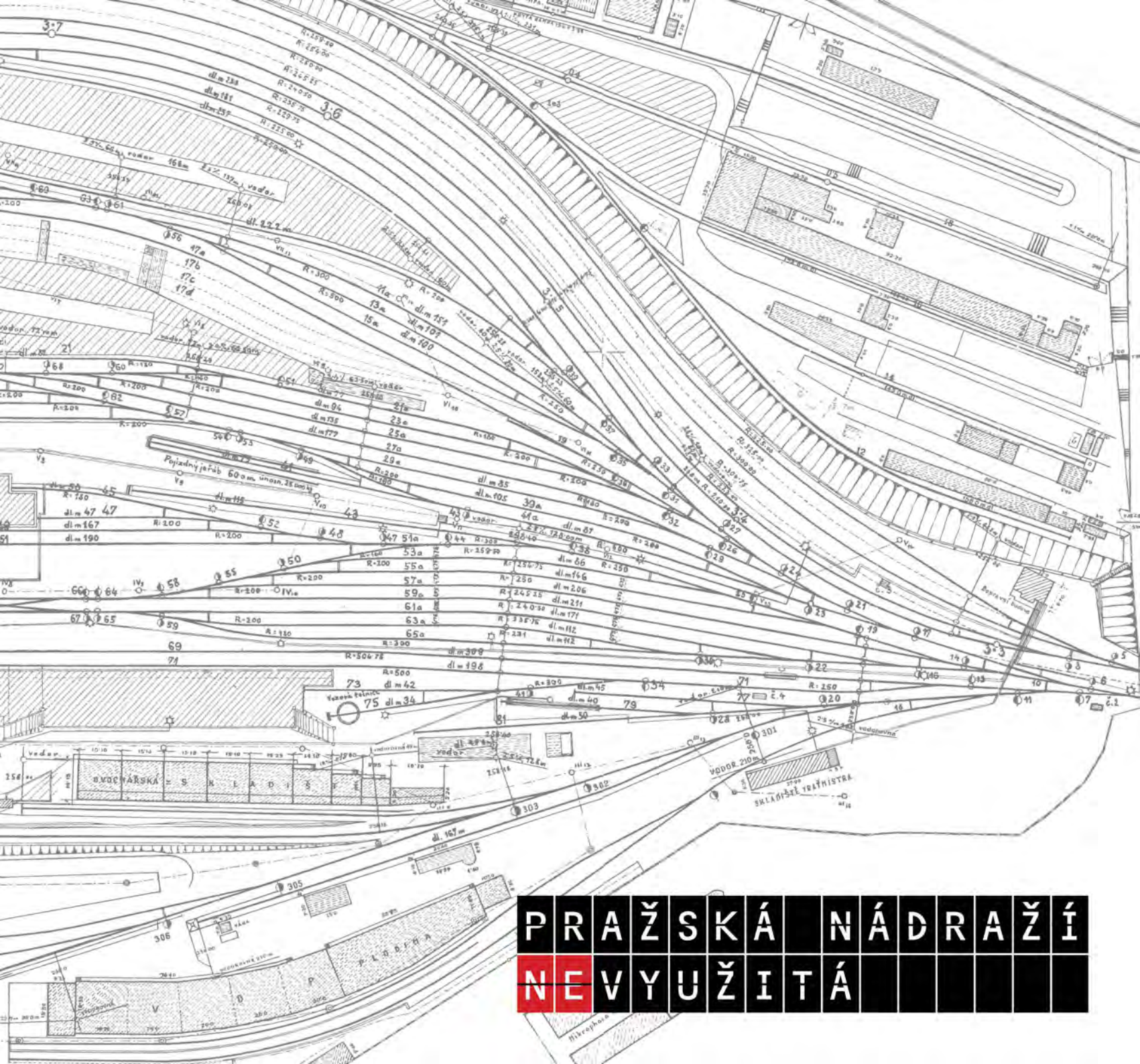




P	R	A	Ž	S	K	Á		N	Á	D	R	A	Ž	Í
N	E	V	Y	U	Ž	I	T	Á						

Pražská nádraží ne/využitá

Urbanismus průmyslového dědictví

Alternativní projekty pro Nákladové nádraží Žižkov



Ministerstvo dopravy



Pražská nádraží ne/využitá

/ Průmyslové dědictví a urbanismus

/ Alternativní projekty pro Nákladové nádraží Žižkov

Součástí projektu MK ČR v rámci programu NAKI (DF11P01OVV016),
Industriální topografie České republiky – Nové využití průmyslového dědictví jako součásti národní a kulturní identity

editoři **Benjamin Fragner, Tomáš Skřivan**

autoři textů **Jan Aulík, Lukáš Beran, Benjamin Fragner, Michal Hlaváček, Pavel Kalina, Petr Krajčí, Martin Krise, Jan Sedlák, Tomáš Šenberger, Ladislav Špaček, Tomáš Skřivan, Michal Zlámaný**

na přípravě publikace spolupracovali **Lukáš Beran, Petr Herman, Matěj Stropnický, Dagmar Tomášová, Vladislava Valchářová, Jan Zikmund**

odborný recenzent **Jiří Suchomel**

grafická úprava **Tomáš Skřivan**

anglický překlad **Robin Cassling**

návrh loga **Štěpán Malovec**

redakce **Hana Hlušíčková**

tisk **Kavka print, a.s.**

obálka **Nákladové nádraží Žižkov, plán inženýrských sítí, 1983 / archiv a. s. České dráhy Praha – Libeň**

Vydalo Výzkumné centrum průmyslového dědictví Fakulty architektury ČVUT v Praze ve spolupráci s Galeríí Jaroslava Fragnera za podpory Ministerstva dopravy České republiky a Českých drah, a. s.

© 2012 České vysoké učení technické v Praze

Výzkumné centrum průmyslového dědictví Fakulty architektury

<http://vcpd.cvut.cz>

Žádná část této knihy nesmí být reprodukována a šířena v jakékoliv formě bez písemného svolení vydavatele. Informace je možné využít s citací jejich zdroje.

ISBN 978-80-01-05009-5

Obsah

Úvod / Introduction	008
Drolící se skelet urbanismu Prahy Benjamin Fragner	008
K historii	013
Stručná historie železničního uzlu Praha Michal Zlámaný	014
Nákladové nádraží Žižkov – řešení a provedení Lukáš Beran	023
Nákladové nádraží – osobnosti tvůrců Petr Krajčí	025
Průmyslové dědictví a urbanismus	028
Zeštíhlená nádraží a co s nimi Martin Krise	028
Nádraží v nelineárním městě Pavel Kalina	030
Možnosti památkové ochrany Ladislav Špaček	034
Nákladové nádraží Žižkov Tomáš Šenberger	037
Nový zájem Jan Aulík	041
Architektura v pasti Michal Hlaváček	042
Železnice v obraze města Prahy Jan Sedlák	044
Alternativní projekty pro Nákladové nádraží Žižkov	049
Úvod	050
Průběh workshopu Tomáš Skřivan	050
Průzkum mezi studenty Petr Herman, Štefan Molnár, Tomáš Skřivan, Lucia Truksová	052
Na konci cesty	054
Jak se z města dělá fastfood? Tomáš Feistner, Magdalena Havlová	054

Proč měnit věci které fungují? Aneta Dvořáková, Lenka Šatná, Jana Vichorcová	058
Nový organismus s industriálním srdcem Pavel Paseka, Martin Žatečka, Jan Šlemr, Jan Petrš	062
Cesty prostorem Ilona Mikovcová	066
Nákladové nádraží, místo na konci cesty Tadeáš Říha, Martin Špičák, Nikola Dočekal	070
Nákladové nádraží Žižkov – územní studie Václav Fanta	076
Zabydleme nádraží	080
Šetrnosť, flexibilita, etapizácia Michaela Prikrylová	080
Konverze Nákladového nádraží Žižkov Markéta Korbeliusová, Eliška Korčáková	084
Žižkovské thermy Daniela Barancová, Martin Bukovský, Jan Gašpárek, Tereza Nováková	088
Všichni jednou můžeme skončit na nádraží Eliška Ouředníčková	092
Zabydleme nádraží Eva Lukášková, Jan Bárta, Jan Svoboda, Petr Štolba	096
Urban agriculture? Big scale laboratory Olivier Vellay	100
Nové prostory	104
INDustRAIL / INgreenRAIL Michaela Solnická	104
Žižkoff is on! Iveta Mandíková, Táňa Tomková, Monika Moravcová	108
Integrace do struktury města Jiří Rys, Michal Nácovský, Petr Parýzek	112
Návrh vědecko-technického parku Ondřej Kutěj	116
Nové prostory pro Národní knihovnu Michaela Málková	118
Konverze nákladového nádraží Barbora Erbenová	120
Autoři	124



Demolice jižní výtopy nádraží Praha-Bubny, 2011 / foto Tomáš Palyza

Průmyslové dědictví a urbanismus

Drolící se skelet urbanismu Prahy

The Crumbling Backbone of Prague's Urban Structure

Benjamin Fragner

To, co nyní čeká Prahu, je nejspíš ještě závažnější, než prožívala v devadesátých letech minulého století, kdy se s privatizací bývalých státních podniků, ukončením výroby a opouštěním už nefunkčních továren, dílen a skladů vrhla naráz a střemhlav do novodobé developerské kolonizace nejcennějších prostor města. Často ne zcela průzračně, mnohdy naopak s jasně prvoplánovou motivací bývalého managementu velkých státních firem, který si sám sobě zprivatizoval nejcennější lokality města a chytil se příležitosti. A podobně jako třeba ČKD se tyto firmy proměnily ve svého druhu realitní kanceláře, začaly rozprodávat Prahu, místo aby se věnovaly vytváření hodnot. Výsledky toho lze nalézt ve většině bývalých průmyslových pražských čtvrtí, na Smíchově, natrvalo poznamenaném prvoplánovou exploatací, ve Vysočanech, v Karlíně, Libni. Nepochopitelné je nakládání s urbanisticky mimořádně cennými plochami kolem Vltavy, na Rohanském ostrově či kolem Holešovického přístavu.

Ve chvíli, kdy zvolna procitáme z tohoto architektonicky a urbanisticky nezvládnutého developerského snu, nastává nová příležitost. Rozsahem i městotvorným významem je ještě významnější a lákavější, než nabízela devadesátá léta.

České dráhy se zbavují nepotřebného majetku, území a nemovitostí, drážních areálů s plochami kolejíšť a budov ve strategických místech pro rozvoj Prahy, ale jistě i mnoha dalších měst. Není pochyb, že to je vítaný prostředek k záplatování děr rozpočtu i hbitě rozeznatý kapitál pro realitní podnikání.¹

Jako bychom se opět nepoučili. Z nových projektů vidíme, jak plochy a jedinečné, dnes demolice ohrožené stavby, které z minulosti přežily jako rezervoár materiálních a kulturních hodnot, se opět rozpouštějí a vytrácejí, bez valného zřetele na zjevné hodnoty a na veřejný zájem. Někde se už staví, pozemky jsou prodány či probíhají smluvní jednání o prodeji, pokračují

More serious things await Prague yet than what the city experienced in the 1990s, when the privatisation of former state enterprises, the downscaling of production and the vacating of defunct factories, workshops, and warehouses threw it headlong into the grip of colonisation by modern developers, who honed in on its most valuable spaces. This process was not always transparent and, on the contrary, was often driven by the clearly superficial motivations of the former management of large state firms, who took it upon themselves to privatise some of the city's most valuable locations, so that, for instance with ČKD, like real estate agents they began selling off Prague instead of preserving its values. The consequences of this can be found in most former industrial neighbourhoods in Prague, such as Smíchov, now irrevocably marked by superficial exploitation, or Vysočany, Karlin, and Libeň. What was done with the extraordinarily valuable areas around the Vltava River, on Rohan Island, and around Holešovice harbour defies comprehension.

As we now gradually awaken from this nightmare of architectural and urbanistic mismanagement a new opportunity is dawning. The scope and potential of this moment for shaping the situation is even greater and more attractive than what the 1990s offered.

Czech Rail is getting rid of real estate, railway grounds, yards, and buildings that it no longer needs, and these sites are in locations of strategic importance for the development of Prague and many other cities. There is no doubt that this is a welcome way for owners, whoever they are, to patch up the holes in their budget and a keenly appreciated source of capital with which to enter the real estate trade.¹

It's as though we have learned nothing. The new projects for

asanační práce významných historických objektů, jako například na Smíchově, dál se licituje kolem Masarykova nádraží.²

Dědictví, které je ve hře, shrnuje přehled historie železničního uzlu v Praze od Michala Zlámaného na začátku. Není to ale jen historické téma. Průmyslové dědictví tvoří skelet pražského urbanismu, a pražská nádraží a drážní areály jsou toho jednoznačným dokladem. Dochované objekty a významná technická díla, jak to ukazují i zahraniční příklady, jsou pamětí míst, která procházejí proměnou, i strategickými záchytnými body dalšího rozvoje. Tak je k nim nutné přistupovat a jejich likvidace, byť se může jevit z hlediska okamžitého finančního efektu výhodná, představuje v dlouhodobějším výhledu zřejmou kulturní i ekonomickou ztrátu. Pro budoucnost transformovaná místa pomáhají rozlišovat, tvoří je jedinečnými, ve výsledku i komerčně přitažlivějšími.³

V tomto kontextu je také nutné vnímat i kauzu Nákladového nádraží Žižkov. Oživila téma opuštěných či nevyužívaných drážních areálů. Zpráva o jeho zamýšleném prodeji developerské firmě a předpokládané demolici vyvolala reakci, jaká v souvis-

these sites show clearly how these sites and unique structures, now at risk of demolition, which survived from the past as reservoirs of material and cultural values, are again falling apart and being lost, with no regard for their obvious value or for public interest. Construction is already under way in some places, in others the land is being sold or sales contracts are in the works, the demolition or razing of important historic buildings, for instance in Smíchov, continues, and Masaryk Railway Station is still the object of litigation.²

The heritage that is in question is summed up in one of the opening contributions to this publication in which author Michal Zlámaný offers a history of the railway hub in Prague. But this subject is not just historical. Industrial heritage forms the backbone of Prague's urban structure and Prague's railways and railway grounds are clear evidence of this. As examples abroad demonstrate, conserved architectural and technical heritage sites are places of memory in transformation and strategic orientation points for future development. It is necessary to view them as such, and their destruction, even if



nákladové nádraží Žižkov / foto Jan Zikmund

losti s pražskými památkami průmyslového dědictví, snad až na reakce po zbourání nádraží Praha-Těšnov v roce 1985, nemá obdoby.

Nejspíš i proto, že žižkovské nádraží je nejen měřítkem tak nepřehlédnutelné, jedinečné a atypické. Bylo to z obav o budouv samu, ale také proto, co zánik památky průmyslového dědictví může znamenat pro urbanismus Prahy.⁴

Je to dodnes největší a intaktně dochovaná funkcionalistická stavba v Praze, která připomíná vzácné, i když nepříliš dlouhé, období tvůrčí aktivity a dynamického hospodářského rozvoje. Moderní architektura z té doby, bohužel, ovšem také patří k nejohroženějším stavbám v České republice.

Vzniklo jako velkokapacitní koncové nádraží, určené pro rychlé překládání zboží, především potravin, aby pomohlo řešit zásobovací problémy rozrůstajícího se města v době mezi dvěma světovými válkami. Představuje kombinaci drážní budovy a etážového skladiště; významná část budovy byla využívána ke skladování. Bylo to rozhodující pro masivní konstrukční řešení, prostorové uspořádání i architektonický výraz, což nyní i předurčuje úvahy o konverzi budovy pro nové využití. Z urbanistického hlediska je určující rozlehlá budova na pravoúhlém půdorysu ve tvaru písmene U, jež dvěma různě dlouhými stavebními křídly vymezuje vnitřní prostor původního kolejíště s vagonovými rampami a nástupišti. Ten býval vyhrazen pro železniční přepravu, dnes ohromí především dramatickou atmos-

financially it seems like a good idea in the short run, represents in a long-term perspective a clear cultural and economic loss. They transform a place, render it distinct, and ultimately make it commercially more attractive.³

It is in this context that the case of the Žižkov Freight Station needs to be viewed. It has resurrected the theme of abandoned and unused railway grounds. News about plans to sell the site to a development company, which would have it demolished, has evoked a response not seen in relation to Prague's industrial monuments since perhaps the demolition of Těšnov Station in 1985.

The reason for this is not just that Žižkov Freight Station is so prominent, unique and atypical. It is for fears about the building itself, and about what the demise of a monument to industrial heritage may mean for the urban structure of Prague.⁴

To date it remains the largest intact functionalist building in Prague and testimony to a brief but extraordinary period of creative activity and dynamic economic development in the country. Unfortunately, modern architecture from that period ranks among the most at-risk structures in the Czech Republic. It was built as a large-capacity terminal station for loading and unloading cargo, mainly foodstuffs, to help solve the supply problems of the growing city during the interwar period. It is a combination of station building and multi-story warehouse, and a substantial part of the building was used for short-term storage. These functions fundamentally influenced its massive structural design, spatial layout, and architectural form, and even now shape considerations about the conversion of the building for new use. A key structure in the site's layout is the large right-angled, U-shaped building with two wings of differing length, which delimits the inner space of the original ramp- and platform-filled rail yard. It used to be reserved for rail haulage, but today a dramatic atmosphere pervades the site, which is dominated by the steel structures of the lift shafts, which loom like giant statues over the central ramp, with footbridges linking the upper floors of the two opposite storage wings. Also remarkable is the architecture of the outer facade of the station building facing onto the city, with its rational, very contemporary and refined composition of window openings and smoothly plastered wall surfaces – from this place goods were taken by vehicle and wagon and distributed throughout Prague.

Žižkov Station's role in freight transport declined in the



Nádraží Praha-Bubny, kolem roku 1885 / sbírka fotografií Muzea hlavního města Prahy

fěrou a ocelovými konstrukcemi výtahových věží, které se jako obří sochy zvedají nad střední rampou a jsou propojené lávkami s horními podlažími protilehlých křídel skladišť. Zážitkem je architektura vnější fasády nádražní budovy, směrem k městu, odkud se roztvářelo zboží automobily a povozy, s racionální, velmi současnou, rafinovanou kompozicí okenních otvorů a hladce omítnutých ploch zdí.

Dopravní význam žižkovského nádraží ve druhé polovině dvacátého století klesal, k úpadku nakonec nejvíce přispělo rozšíření kamionové automobilové dopravy. Provoz byl tady zcela ukončen v roce 2002. Od té doby sílí i tlak na komerční využití a vyčištění ploch, tedy zbourání všeho, co tu stojí.

Je to ostatně charakteristické pro většinu nádražních areálů v Praze, zmínit je nutné určitě například Bubny, které se vesměs nacházejí na nejlukrativnějších parcelách. Přitom stačí se podívat na mapu či letecké snímky a potvrdíte si, že historické budovy, jejichž architektonická i historická cena je nezpochybnitelná a které mají sílu stát se výraznými krystalizačními místy urbanistického rozvoje, zabírají ve skutečnosti z celého území jen zlomeček zastavitelného území.

Přesto by měly podlehnout demolici? Nasnadě je otázka, proč jich nevyužít?

Výstava *Pražská nádraží ne/využitá* soustředila k datu zahájení dostupné developerské projekty pro pražská nádraží a uvolňované plochy. Typická je anonymita, bez viditelného vztahu k místu a tomu, co se na něm dosud odehrávalo a co tu stojí. Barvotisková nevěrohodnost na první pohled prozradí, že jsou zástěrkou pro prvoplánovou exploataci městského prostoru a představují co nejjednodušší řešení pro architekta a developera. Před banalitou by je právě zachování industriálního monumentu pomohlo ochránit.⁵

Žižkovské nádraží je modelovým příkladem. Stalo se také proto tématem workshopu uspořádaného v rámci mezinárodního bienále *Industriální stopy 2011* Výzkumným centrem průmyslového dědictví FA ČVUT, ve spolupráci a s konzultací řady pedagogů ČVUT i dalších odborníků (z nichž mnozí jsou autory textů této publikace). Studentské projekty, které díky tomu vznikly, ověřují možnosti a limity konverze diskutované industriální stavby – v akademické rovině, zčásti polemicky a jistě i z protilehlých úhlů pohledu. Vypořádávají se s problémy ekonomické udržitelnosti, s prostorovými a technickými omezeními, nabízejí odlišná urbanistická řešení, přou se o oprávněnost či upozorňují na rizika nových architektonických intervencí. To vše

second half of the 20th century, with the expansion of truck and automobile transport contributing most to its demise. It finally went out of service in 2002. Since then pressure has mounted to make commercial use of the site and clear the land, demolishing everything that stands on it.

This is moreover a typical scenario for most of the freight grounds in Prague – the case of Bubny especially warranting mention. These sites always sit on very lucrative property. Yet, just looking at a map or aerial photographs clearly shows that the historical buildings on the site, which are of unquestionable architectural and historical value and have the potential to be distinct formative hubs of urban development, in reality occupy just a fraction of the total area of land to build on.

And yet they are to be demolished? So the obvious question is, why not make use of them?

Prague's (Un)Used Stations is the title of an exhibition of alternative projects devoted to the conversion of the Žižkov Freight Station, and it also included some development projects that had been created for railway stations and ground in Prague. These development projects are typically devoid of any identity, with no visible connection to the site, to what it was used for previously or to what stands there now. Their colour-print implausibility immediately betrays them as pretexts for the superficial exploitation of the urban space and the simplest possible solutions for architect and developer. Conserving the industrial monuments on these sites might help to save them from banality.⁵

The Žižkov Freight Station is a model example. That is one of the reasons why it was made the subject of a workshop that was organised as part of Vestiges of Industry 2011 by the Research Centre for Industrial Heritage at the Faculty of Architecture of the Czech Technical University in cooperation and consultation with teachers at the Czech Technical University and experts outside the school (many of both have written texts for this publication). The student projects resulting from the workshop test the limits and possibilities of converting industrial buildings of this nature on an academic level, with sometimes controversial but always varied points of view. They address the problems of financial sustainability and spatial and technical limitations, offer different urban-design solutions, and wrangle over the justifiability and risks of new architectural interventions. All this, it seems, can be solved. The results of the workshop are presented on the following pages.

by mohlo být, zdá se, řešitelné. Výsledky workshopu představují následující stránky.

Publikace je dalším příspěvkem do aktuální diskuse o budoucím osudu a problematice pražských nádražních areálů, o jejich potenciálu pro urbanistický rozvoj i možnostech spekulativního zneužití.

Autoři textů v obrysech mapují dědictví drážních staveb a areálů v Praze (Zlámaný, Beran, Krajčí, Krise), které jsou východiskem k porozumění (Kalina, Špaček) a nalezení strategie, jak se starat o teprve nedávno rozpoznané hodnoty; jsou podkladem k rozhodnutím, jež by měla odvrátit zánik a směřovat k přiměřenému novému využití (Šenberger).

Co by mělo být dalším krokem? Problém je v nastavení priorit, v nezodpovědném způsobu zbavování se dědictví, jak to dokládá i žižkovské nádraží, v krátkozrakém nakládání s prostorem města. Mnoho řešení nezbývá.

Třeba také ještě zkusme průhlednější, řádně vypisované architektonické a urbanistické soutěže pro ohrožená místa průmyslového dědictví. S jasnými kritérii a pravidly a respektovaným veřejným zájmem.

The publication is another contribution to the current debate on the issue and future fate of Prague's freight grounds, their potential role in urban development, and possibilities for speculative abuse.

The authors of the texts in this publication roughly map the heritage of railway structures and grounds in Prague (Zlámaný, Beran, Krise), offer starting points for understanding (Kalina, Špaček), propose strategies for preserving the only recently recognised value of these sites, and provide substantive arguments for averting the destruction of these sites and putting them to adapted new use (Aulík, Hlaváček, Šenberger, Sedlák).

What should the next step be? The problem lies in the kind of priorities that have been set, the irresponsible way in which heritage has been disposed of – the Žižkov station being an example – and the short-term approach to working with the city's space. Few solutions are left.

Perhaps we could yet try proposing a more transparent and properly arranged architectural and urban design competition for industrial heritage sites at risk, a competition with clear criteria and respect for the public interest.

1/ Železniční nemovitosti na prodej / Railway properties for sale, *Development News*, 2011, č. 7, s. 4–7.

2/ Tématu bylo věnované monotematické číslo časopisu *Za starou Prahu. Věstník Klubu Za starou Prahu* XXXVIII, 2008, č. 3.

3/ Argumenty pro významné vtažení historických objektů průmyslového dědictví pro společenské a ekonomické oživení shrnuje např. Steven Tiesdell – Tanner Oc – Tim Heath, *Revitalizing Historic Urban Quarters*. Architectural Press, London 2001.

4/ Proběhla řada veřejných akcí, z nichž nejvýznamnější bylo přednáškové a diskusní odpoledne v kině Aero, pořádané občanským sdružením Tady není developerovo dne 28. března 2011.

5/ Výstava *Pražská nádraží ne / využítá*, konaná ve dnech 5. – 8. března v GJF, v Praze na Betlémském náměstí, soustředila k datu výstavy dostupné developerské projekty pro pražské drážní areály. Jsou to například Nákladové nádraží Žižkov – Sekyra Group, resp. konsorcium ČD a Žižkov Station Development, na části území též: Discovery Group; Masarykovo nádraží – Penta Investments, resp. konsorcium ČD a developer Masaryk Station Development; Praha-Bubny – Orco, a. s.; Praha-Smíchov – Sekyra Group, resp. konsorcium ČD a developer Smíchov Station Development; Praha-Veleslavín – Metroprojekt, a. s.

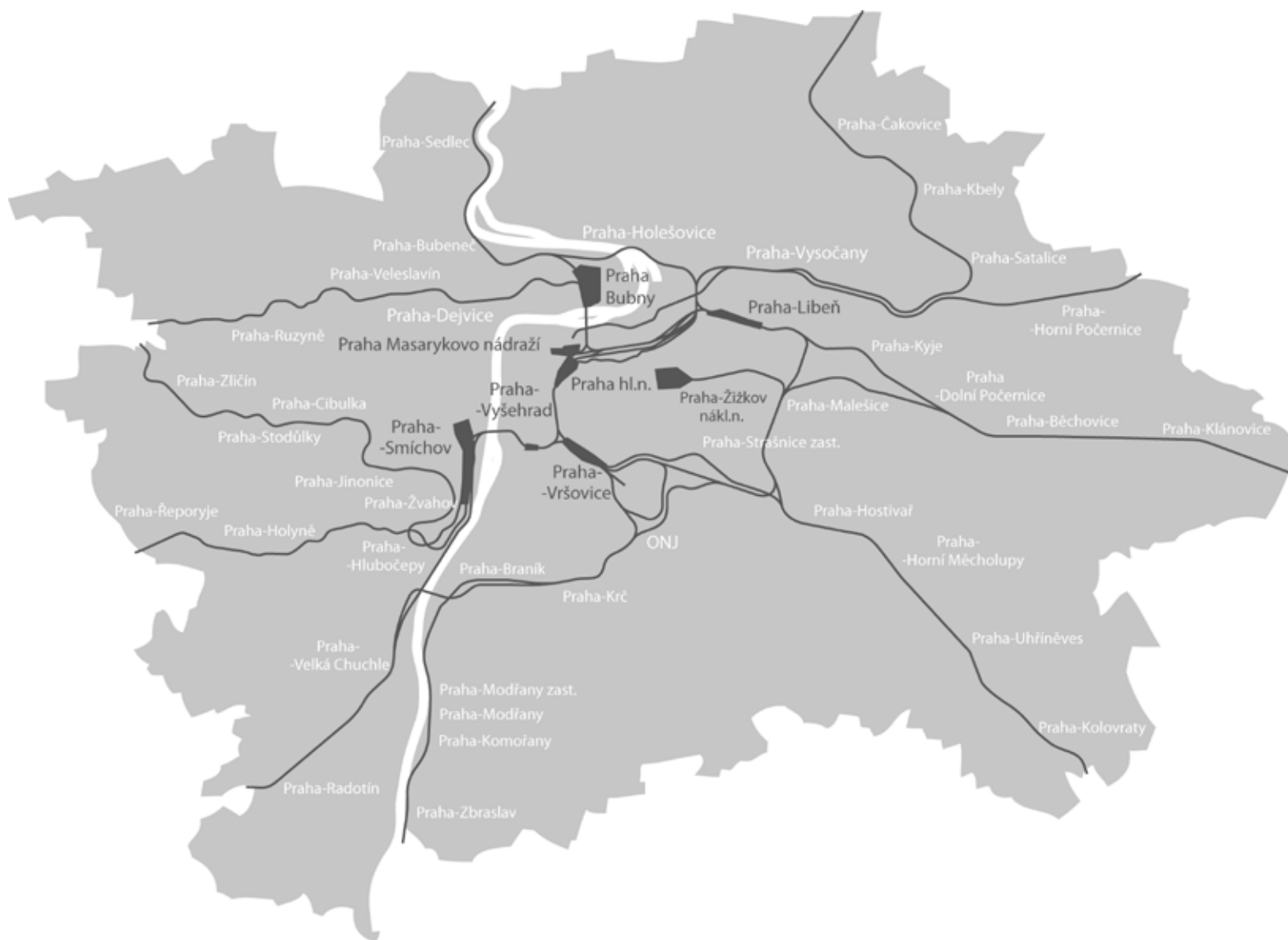
1/ Železniční nemovitosti na prodej / Railway properties for sale, *Development News*, 7/ 2011, p. 4–7.

2/ The subject of which was also the focus of a thematic issue of the journal *Za starou Prahu. Věstník Klubu za starou Prahu* 38/3, 2008.

3/ Arguments for incorporating industrial heritage buildings in a meaningful way into social and economic revitalisation are summarised, for instance, in Steven Tiesdell, Tanner Oc, and Tim Heath, *Revitalizing Historic Urban Quarters*. Architectural Press, London 2001.

4/ A number of public activities were organised, most notably a day-long lecture and discussion marathon at Aero cinema, organised by Tady není developerovo on 28. March 2011.

5/ The exhibition *Prague's (Un)Used Stations* (held on 5 – 8 March at the Jaroslav Fragner Gallery in Prague on Betlémské Square) focused on developer projects available up to the date of the exhibition created for Prague rail land projects. They include, for instance, Nákladové nádraží Žižkov – Sekyra Group or konsorcium ČD and Žižkov Station Development, partly Discovery Group; Masarykovo nádraží – Penta Investments or konsorcium ČD and developer Masaryk Station Development; Praha-Bubny – Orco, a. s.; Praha-Smíchov – Sekyra Group, resp. konsorcium ČD and developer Smíchov Station Development; Praha-Veleslavín – Metroprojekt, a. s.



Přehledová mapa pražského železničního uzlu

Stručná historie železničního uzlu Praha

Michal Zlámaný

V době, kdy začala výstavba železnic u nás, byla Praha opevněným městem, a později připojená předměstí existovala pouze v zárodcích. Pro tehdejší stavitele drah byly důležitými překážkami především výškové rozdíly, vodní toky nebo neúnosné podloží. Přivést vlaky do hradbami sevřeného městského prostoru napadlo jen ty nejmělejší. Namísto toho se první železniční trati a jim příslušející nádraží zmocnily ploch polí, luk a sadů za hranicemi tehdejšího města. To ale stále rostlo a rozšiřovalo se, a nakonec sevřelo koleje mezi své domy a ulice, se všemi výhodami i problémy z toho plynoucími.

Koněspřežka za Bruskou branou

První drahou, která se přiblížila k městu, byla plánovaná trať Praha–Plzeň. Vybudovat ji měla Pražská železniční společnost (Prager Eisenbahngesellschaft), zastoupená Kašparem hrabětem ze Šternberka a Evženem hrabětem z Vrbna. Společnost byla založena v roce 1825 a 30. července 1827 získala císařské privilegium. Stavba koněspřežky začala v létě

1828. Pražsko-plzeňská koněspřežka měla být dlouhá 21,5 míle, ale nakonec bylo postaveno jen 7,5 míle.¹

Doprava v úseku Bruska–Kladno (Wejhybka) byla zahájena 21. května 1830, do roku 1833 byla trať prodloužena přes Stochov a Lány až k hájovně v Píních. Poté byla vydána výroční zpráva Ředitelství K. k. Priv. Prager Eisenbahngesellschaft, která oznamovala, že na další stavbu se jí nedostává prostředků, a práce byly zastaveny. V té době ležela stanice za hradbami, u křižovatky silnic nedaleko tehdejší Bruské brány. Nejbližší další stanice, v té době pouze výhybna, byla ve Veleslavíně. Před stanicí na Brusce byla asi 850 metrů dlouhá rampa se sklonem 1:20. Trasa vedla jižněji než současná, v několika obloucích procházela přibližně středem dnešní Ořechovky, kde byla ovšem v té době jen pole.

Rozestavěnou trať převzal Karl Egon II. kníže Fürstenberg, hlavní věřitel společnosti a současně majitel lesů a hutí v okolí trati, který dráhu pronajal. Anton Theodor Schiman se jako dopravce zavázal, že bude z knížecích lesů odebírat smluvené



Budova koněspřežné dráhy nádraží Praha-Dejvice / foto Lukáš Beran



Masarykovo nádraží - vozovna a dílny

množství dřeva, částečně trať opravil a v roce 1837 znovu zprovoznil. Dráha sloužila pouze nákladnímu provozu, ale jsou doloženy i příležitostné jízdy s cestujícími.² Fürstenberg se stále snažil trať dokončit, to se ale ukázalo jako nereálné a v roce 1839 byl císařem zproštěn povinnosti dovést železnici až do Plzně. 23. srpna 1846 pak získal privilegium ke stavbě odbočné trati k Buštěhradským dolům.³ O rok později zažádal o povolení k přestavbě koněspřežky na parostrojní železnici a její napojení na trať Severní státní dráhy z Prahy do Podmokel, revoluční události z roku 1848 však jeho plány zastavily. 21. prosince 1852 byla ustavena Buštěhradská železniční společnost⁴ (BEB, Bustehradler Eisenbahn-Gesellschaft), v níž mělo většinový podíl Kladenské uhelné těžírstvo společně s Fürstenbergem. 20. listopadu 1855 tato společnost získala koncesi na stavbu železnice z Kladna do Kralup a současně na provozování koněspřežky z Prahy do Lán.

Trať byla v letech 1861–1863 přestavěna na parní provoz. Ve většině délky bylo využito stávajícího tělesa trati, ale například v úseku Bruska–Veleslavín bylo trasování zcela změněno kvůli prudkému spádu před Bruskou, který by parní lokomotivy nezvládly.⁵ Úsek Stochov–Píně zůstal v provozu jako koněspřežka až do roku 1873, pak byla tato část tratě zrušena a rozebrána. Stanice na Brusce, dříve osamocená, se stala součástí zástavby Dejvic. Poloha stanice přímo ovlivnila uliční schéma, na osu současné odbavovací budovy navazuje Bachmačské náměstí. Také v další trase, přes Střešovice a Ořechovku, se zástavba,

i když ne tak hustá jako městské bloky, postupně přimknula k dráze.

První pražské nádraží

Historie železnice, která prorazila pražské hradby, začíná ve Vídni. Dne 4. března 1836 získal bankéř Salomon Rothschild císařské privilegium ke stavbě a provozování parostrojní železnice. Trať měla spojit hlavní město mocnářství s uhelnými doly v okolí Moravské Ostravy a se solnými doly v Haliči, v okolí Wieliczky a Bochnie. Směrem na jih měla spojit Vídeň s Terstem.⁶ Rothschild žádal o privilegium ke stavbě již dříve, u císaře Františka I. však neuspěl. Teprve Ferdinand I. mu privilegium udělil. Nová společnost byla pojmenována Severní dráha císaře Ferdinanda (KFNB, Kaiser Ferdinands Nordbahn), a v únoru 1837 začala pod vedením Aloise Negrelliho a vrchního stavebního ředitele Johanna von Kudriaffsky stavba prvního úseku z Floridsdorfu do Deutsch-Wagramu. 23. listopadu 1837 byla necelých čtrnáct kilometrů dlouhá dvoukolejná trať otevřena pro veřejnost. To je současně datum zahájení provozu první parostrojní železnice v habsburské monarchii.

Stavba pokračovala směrem na sever, 6. června 1839 byl zprovozněn úsek Hohenau–Břeclav, a parní vlak tak poprvé přijel na území dnešní České republiky. Úsek z Brna do Břeclavi byl dokončen v předstihu již koncem roku 1838.⁷ Trať do Brna byla však v té době jen odbočkou, z Břeclavi zamířila hlavní trasa KFNB do Přerova a Olomouce.



– odjezdová dvorana



– přijímací budova / foto Lukáš Beran

Koncem roku 1841 prezident dvorské komory Karl Kübeck dosáhl toho, že se budování železnic stalo státním zájmem rakouského impéria, a zahájil tak éru státních drah. Projekt základní sítě státních drah počítal se spojením Vídně s Berlínem přes Prahu a Drážďany. Ze sedmi variant byla v srpnu 1842 vybrána trasa z Olomouce a zároveň bylo rozhodnuto o vybudování spojovací tratě z Brna do České Třebové. Vzápětí začaly stavební práce v úseku Olomouc–Pardubice, na druhém úseku do Prahy pak v roce 1843.

Trať Severní státní dráhy (NStB, Nord Staatsbahn) trasovali a projekt zpracovali Alois Negrelli a Carlo (Carl) Ghega. Stavbu trati z Olomouce do Pardubic vedl Karl Keissler a dále do Prahy Jan Perner, který také projektoval pokračování směrem do Podmokel (dnes Děčín) a dále do Drážďan. Za stavbu drážních budov byl odpovědný Anton Jüngling.⁸ Perner také ve spolupráci s úřady a pražskými podnikateli zvolil polohu prvního pražského nádraží, aby bylo společné pro trati do Vídně i Drážďan, stálo v blízkosti pošty a celnice, a nebylo ohroženo záplavami. Překonal i protesty fortifikační správy proti narušení hradeb a umístil nádraží na obě strany opevnění. Šest bran pro vlaky mezi baštami svatého Kryštofa a Mikuláše se pak na noc zavíralo. Vnitřní nádraží bylo vybudováno v místě zahrad mezi tehdejšími ulicemi Florenz Gaße (Na Florenci), Koth Gaße (Havlíčková) a Pflaster Gaße (Hybernská; dnešní Dlážděná byla Hintere Pflaster Gaße).⁹ Úsek z Běchovic, což byla poslední stanice před Prahou v době zahájení provozu, byl vybudován

jako dvoukolejný již v roce 1845. První vlak dorazil do Prahy 20. srpna 1845.¹⁰

Ještě v roce 1845 začaly práce na stavbě trati směrem do Saska. Česká část trati byla dokončena již v roce 1850 a 8. dubna 1851 projely celou trasu mezi Prahou a Drážďany v obou směrech dva slavnostní vlaky. První stanicí za Prahou byla zastávka Bubeneč. Mimo 1110 metrů dlouhého Negrelliho viaduktu se z té doby dochovaly dva další mostní objekty, před a za stanicí v Bubenči, a také viadukt přes Šárecký potok v Podbabě. Trať až do Bubenče byla zdvoukolejněna již v roce 1857, celá trať Praha–Olomouc v letech 1858–1885, již v režii Společnosti státní dráhy (StEG, Staatseisenbahn-Gesellschaft).¹¹

Součástí nádraží bylo také depo, kolejiště na Hrabovce a původně i triangl mezi Negrelliho a Spojovacím viaduktem. Z těchto ploch již dnes slouží železniční dopravě pouze zlomek, přesto tvoří dnešní Masarykovo nádraží velmi důležitý uzel především pro příměstskou dopravu. Plochy nevyužité mají v centru města velký rozvojový potenciál, jež může svou atraktivitou svádět až k exploataci.

Nádraží Praha

Za vybudováním další stanice, pojmenované Praha, ležící ale daleko za Újezdskou branou, stáli Leopold rytíř von Lämmell společně s knížaty Clemensem Lotharem Metternichem, Alfredem von Windischgrätzem a Maximilianem von Thurn-Taxisem. Ti v roce 1856 požádali o licenci na stavbu trati z Prahy přes



Staniční budova BEB z roku 1872, nádraží Praha-Smíchov / foto Michal Zlámaný



Depo a dílny StEG z let 1870–1873, nádraží Praha-Bubny / foto Lukáš Beran

Plzeň k bavorským hranicím, s několika odbočkami, mimo jiné do Chebu, Karlových Varů a Budějovic. Koncese byla udělena 6. února 1857. Stavba České západní dráhy (BWB, K. k. priv. Böhmische Westbahn) začala v úseku Plzeň–Domažlice 7. května 1860, a 14. července 1862 slavnostní vlak projel trať mezi Prahou a Plzní. Železnice Norimberk–Furth im Wald byla otevřena již 20. srpna 1861, takže 15. července mohl být zahájen pravidelný provoz na celé trase. Dráha, jež byla vedena tak, aby neminula žádné důležité průmyslové město, vycházela z nádraží na Smíchově. Současně byla zřízena nádraží v Radotíně a Chuchli.

Buštěhradská dráha (BEB) také budovala železnici na západ, do Rakovníka, Karlových Varů, Chebu a Chomutova, a dále k saským hranicím, a současně vybudovala spojku z Hostovic k tehdy samostatnému Smíchovu. 3. července 1872 byl zahájen provoz na novém nádraží Buštěhradské dráhy na Smíchově, v sousedství stanice BWB. Provozní spojení obou nádraží bylo poněkud komplikované, jednak kvůli rozdílným výškovým úrovním, jež jsou patrné i v současnosti, ale také kvůli neochotě ke spolupráci. Obě stanice byly až do zestátnění BEB v roce 1923 odděleny plotem, i když výměna vozů byla možná přes spojku na jižním zhlaví. Trať na Smíchov je náročně trasována přes Prokopské údolí, kde byly vybudovány dva mosty, a dále do Hostovic k trati Kladno–Bruska. Byly na ní zřízeny stanice Jinonice a Cibulka. V roce 1875 byla na trati BEB z Brusky do Kladna zřízena stanice Ruzyně, stanice Cibulka byla zrušena

v roce 1877.

Pražsko-duchcovská dráha (PDE, K. k. priv. Prag-Duxer Eisenbahn) byla vybudována jako spojnice Prahy se severočeskou uhelnou pánví. Přestože takové spojení již existovalo, s podobným plánem přišlo několik konkurentů, například Johann Liebieg, BWB nebo BEB ve spojení s ATE (Aussig-Teplitzer Eisenbahn, Ústecko-teplická dráha). Licence na stavbu a provozování železnice ze Smíchova do Duchcova, s odbočkou do Mostu, byla nakonec udělena skupině šlechticů a podnikatelů¹² 25. června 1870, společnost byla ustavena 1. března 1871. Stavba začala o měsíc později. Prvním dokončeným úsekem byla 21. listopadu 1872 zprovozněná trať z Mostu do Chlumčan, společně s odbočkou do Bíliny. Trať ze Smíchova Prokopským údolím do Rudné u Prahy, tehdy Dušníků, a dále do Duchcova a Mostu zprovoznila PDE 12. května 1873. Koncová stanice byla společná s BWB, vlastní depo společnost postavila přibližně na úrovni dnešního Zlíchovského tunelu. Další stanice byly v Hlubočepích a v Řeporyjích.

Spojením několika stanic vznikl na Smíchově rozsáhlý územní celek, který postupně obklopila zástavba. Především díky své délce a konfiguraci terénu tvoří stanice bariéru v území. Navíc systém okolních komunikací v současnosti brání otevření tohoto prostoru plnohodnotnému novému využití. Podobně jako na Masarykově nádraží, ani zde už nejsou všechny prostory velmi rozsáhlého nádraží plně využity pro dopravu.



Výtopna, vodárna a výpravní budova StEG, nádraží Praha-Bubny / foto Lukáš Beran



Praha-Hlavní nádraží z let 1905–1906 / foto Lukáš Beran

Stanice v Bubnech

Již zmiňovaná Buštěhradská dráha (BEB) dne 4. listopadu 1863 zahájila parní provoz na přestavěné původní koněspřežce z Kladna (Wejhybka) do Prahy (Bruska). Také zřídila stanici v místě výhybny ve Veleslavíně a zastávku v Liboci. Spojka přes Stromovku, kde byl vybudován první pražský železniční tunel, k trati StEG v Bubnech byla otevřena 27. dubna 1868. V té době ale byla v místě dnešní stanice jen pole, BEB zde zřídila vlastní nádraží s provozním zázemím. Vzápětí byla následována i samotnou Společností státní dráhy (StEG), která zde v letech 1870–1873 vybudovala kromě stanice i depo a dílny, a tak vzniklo první dvojnádraží. Rozdělení je patrné dodnes, část bývalé StEG je na rozdíl od kolejí BEB elektrifikována. K rozsáhlému území postupně dospěla zástavba Holešovic a Buben, a dnes z větší části nevyužité plochy tvoří bariéru dělicí tuto městskou část. Většina objektů a vybavení BEB byla již zlikvidována, z objektů StEG byla sejmuta památková ochrana a čeká je pravděpodobně stejný osud. Postupně jsou bourány jak velké haly, tak drobná drážní architektura, typická pro velké stavební celky na železnici, tvořící důležitou část charakteru místa.

Nádraží císaře Františka Josefa

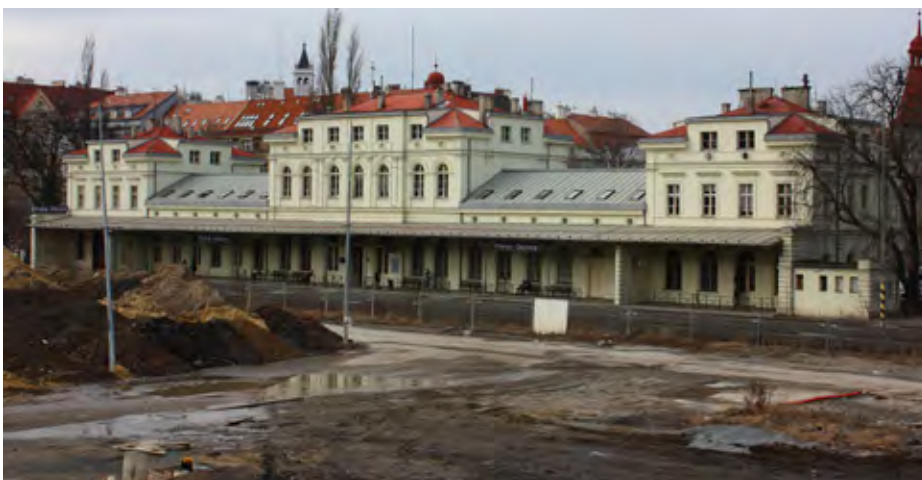
Komise vedená knížetem Schwarzenbergem naplánovala spojit Vídeň s Bavorskem přes České Budějovice, Plzeň a Cheb, s odbočkou do Prahy.¹³ Koncese Dráze císaře Františka Josefa (KFJB, Kaiser Franz Josef-Bahn) byla udělena 11. listopadu

1866, základací listina obsahuje mimo Schwarzenberga ještě jména několika dalších šlechticů, jako byli Fürstenberg, Černín, Paar, nebo Colloredo-Mansfeld, ale také Mathiase Schönerera a Adalberta Lanny.¹⁴ První úsek mezi Budějovicemi a Plzní byl zprovozněn 1. září 1868, úsek z Čerčan do Prahy 14. prosince 1871. V době zahájení provozu byla stanice za ještě stále stojícími městskými hradbami. Koncová nádraží v Praze a ve Vídni navrhli architekti Vojtěch Ignác Ullmann a Antonín Viktor Barvītius, ani jedno se nedochovalo; pražské bylo přestavěno na počátku dvacátého století, vídeňské v letech 1976–1980. Nejbližší další zastávka byla tehdy v Hostivaři, stanice až v Uhříněvsi. Hostivařská zastávka byla povýšena na nádraží v roce 1882.

KFJB také vybudovala spojovací dráhu, což bylo součástí podmínek daných koncesí. Spojila své nádraží takzvanou Hrabovskou spojkou s tratí Severní státní dráhy (NStB, Norden Staat Bahn), respektive StEG, na Hrabovce, kde byla zřízena zastávka, a tratí vedenou Nuselským údolím a dále železným mostem přes Vltavu se stanicí BWB a takzvaným společným nádražím na Smíchově. Stanice BEB byla spojovací dráhou obsloužena jen částečně, rozsáhlé nákladové nádraží bylo umístěno severněji, sahalo až k dnešní ulici Za Ženskými domovy. Provoz spojovací dráhy byl zahájen 15. srpna 1872. Pod Vyšehradem byla zřízena výhybna, která sloužila také jako nákladové nádraží, po roce 1888 sloužila i osobnímu provozu. Řeku trať překonala železným mostem o pěti polích, 296 metrů dlouhým. Ten v roce 1901 nahradil nový, dvoukolejný, se třemi poli.



Staniční budova TKPE a KFJD nádraží Praha-Vysočany / foto Jan Zikmund



Odbavovací budova BEB stanice Praha-Dejvice z roku 1873 / foto Lukáš Beran

Dne 1. března 1882 zahájila KFJB provoz ve stanici Nusle-Vršovice, kde také zřídila výtopnu a budovala seřaďovací nádraží, které bylo dokončeno v roce 1886. Dne 1. listopadu 1882 byl zahájen provoz na spojení z výhybny Vyšehrad do Vršovic, osobní doprava na spojovací dráze byla zahájena 1. října 1888, a tehdy byla také u jižního portálu Vinohradského tunelu zřízena zastávka Královské Vinohrady.

První základy železnice z Liberce do Prahy byly položeny 25. října 1857 na jednání vedeném Christianem von Waldstein v Mladé Boleslavi. Dne 28. srpna 1863 pak byla udělena koncese skupině šlechticů a průmyslníků v čele s Ernstem von Waldstein, Hugem Thurn-Taxisem, Friedrichem Leitenbergerem, Adalbertem Lannou a Johannem Liebiegem. Turnovsko-kralupsko-pražská dráha (TKPE, K. k. priv. Turnau-Kralup-Prager Eisenbahn-Gesellschaft) byla založena 24. května 1864, aby umožnila spojení průmyslových podniků v okolí Liberce s Prahou, a současně se napojila na trať Státní dráhy Praha–Drážďany. 28. října 1872 zahájila TKPE provoz na trati z Neratovic do Prahy, koncovou stanicí měla společnou s nádražím KFJB. Depo a další objekty se nacházely v severovýchodním prostoru stanice, vymezeném dnešními ulicemi Seifertovou a Italskou. Současně byla zprovozněna stanice ve Vysočanech společná s Rakouskou severozápadní dráhou (ÖNWB, K. k. priv. Österreichische Nordwestbahn), stanice v Satalicích a Čakovicích, tunel pod Vítkovem, příhradový most přes Husitskou ulici a mimo jiné také v roce 2008 snesený most přes trať StEG na Balabence. Dnešní Hlavní nádraží se začlenilo do městského prostoru velmi

dobře, navíc je dnes již z obou stran napojeno prostřednictvím tunelů. Další území přiléhající k trati někdejší KFJB, jako nákladová a seřaďovací nádraží ve Vršovicích a Strašnicích, jsou dnes téměř nevyužitá. Přitom jde o plochy velmi špatně dostupné, sevřené městem, a přesto jakoby mimo něj, a tak zde ukryté drobné stavby bez zájmu chátrají.

Nádraží Těšnov

Poslední velkou železnicí budovanou na našem území byla Rakouská severozápadní dráha (ÖNWB). Ta získala koncesi 8. září 1868, samotná společnost byla založena 26. června 1870. Jejím cílem bylo spojit vlastní trati Vídeň a Berlín v nejkratší trase Znojmo–Jihlava–Havlíčkův Brod–Kolín–Nymburk–Děčín. Tento plán měla již StEG, podobná trasa byla také jednou ze sedmi variant vedení železnice mezi Prahou a Vídní při trasování Severní státní dráhy. Také Jihoseveroněmecká spojovací dráha (SNDVB, K. k. priv. Süd-norddeutsche Verbindungsbahn) již dříve přišla s podobným plánem, ale její koncese takovou stavbu neumožňovala. Vznikla tedy s podporou SNDVB, a částečně se společným vedením, společnost nová.

Stavbu vedl inženýr Wilhelm Hellweg, ten se mimo jiné podílel také na stavbě železnice přes průsmyk Brenner v letech 1862–1868 a Gotthardské dráhy v letech 1875–1881.¹⁵ Stavba rychle pokračovala a 23. dubna 1871 již byla dokončena trať mezi Kolínem a Znojmem, 1. července 1872 byla kompletně zprovozněna i rakouská část až do Vídně. Z Nymburka trať pokračovala do Lysé nad Labem a současně byla budována trať z Chlumce nad



Nákladní stanice nádraží Praha-Těšnov z roku 1875 / foto Lukáš Beran



Staniční budova KFJB / KkStB nádraží Praha-Vršovice z roku 1886 / foto Jan Zikmund

Cidlinou do Hradce Králové a dále do Letohradu a Lichkova, obě byly zprovozněny 4. října 1873. Pokračování z Lysé do Střekova a napojení přes Labe do Ústí nad Labem bylo uvedeno do provozu 1. ledna 1874, dále do Děčína opět s propojením přes řeku do Prostředního Žlebu 5. října téhož roku.

Dne 4. října 1873 zahájila ÖNWB provoz na odbočce z Lysé nad Labem do Prahy. Nádraží bylo ve Vysočanech, společně s TKPE, a v Počernicích. Z Vysočan trať klesala do Libně, železným mostem překonala Rokytku, krátkým tunelem prošla pod tratí trutnovsko-kralupskou a dalším mostem přes rameno Vltavy se dostala na Rohanský ostrov, kde stálo provizorní nádraží. Koncové nádraží na Těšnově bylo otevřeno 15. října 1875, stanice na Rohanském ostrově dále sloužila jako nákladní. Rakouská severozápadní dráha byla ve své době moderní železnicí s velkými ambicemi, o čemž svědčí velkorysost a reprezentativnost jejích staveb. Severozápadní nádraží ve Vídni navrhoval Wilhelm Bäumer, hlavní budova byla zničena za druhé světové války. V Praze a dalších městech pak Karl Schlimp, nádraží na Těšnově bylo zbořeno v roce 1985, dodnes z něj zůstala stopa v okolní zástavbě. Rozsáhlá území na Rohanském ostrově jsou postupně zastavována a při tom mizí i poslední zbytky původních drážních staveb.

V roce 1877 bylo na trati ÖNWB v Libni, přibližně mezi dnešními ulicemi Švábky a Zenklova, zřízeno nádraží, pojmenované později Libeň dolní. Vzápětí zřídila StEG na své trati stanici Libeň. Ta původně sloužila jen nákladní dopravě, osobní vlaky zde začaly zastavovat v roce 1880.

V roce 1879 StEG na děčínské trati zřídila zastávku Sedlec, v roce 1882 na trati do Kolína zastávku Hloubětín, Kyje, Dolní Počernice a Klánovice, tehdy ještě pod názvem Jirny. V roce 1895 byla na trati ÖNWB mezi Libní a Rohanským ostrovem zřízena zastávka Karlín, později přejmenovaná na Karlín přístav, když byla roku 1899 zastávka Karlín zřízena i na trati StEG nad dnešní Pernerovou ulicí. Ta byla zrušena v roce 1957. Zastávka Karlín přístav zanikla v roce 1961.

Likvidace hradeb

V roce 1866 byl zrušen pevnostní statut města, a hradební a demoliční pásmo přestalo existovat v roce 1875. Bourání hradeb začalo již v roce 1873 stržením Poříčské brány, na jejímž místě bylo postaveno právě těšnovské nádraží, a dále pokračovalo směrem k jihu. Navazoval prostor nádraží Státní dráhy¹⁶ a Vrchlického sady, největší pražský park té doby, k němuž přiléhalo novorenesanční nádraží KFJB, dále pozemek pro Národní muzeum a Čelakovského sady. Zbytek hradebních pozemků byl rozparcelován a prodán, Nové Město propojeno s Královskými Vinohrady. Tím se zatraktivnily lokality na někdejší periferii a radikálně se změnila urbanistická struktura. Stanice, které v době svého vzniku stály na okraji tehdejšího středověkého města, se staly součástí centra velkoměstské aglomerace. Materiál z bouraných hradeb byl ukládán ve Vršovcích a stal se základem pro tamější seřadovací a nákladové nádraží. Praha od vojenské správy pozemky vykupovala, a přestože parcelaci zdvojnásobila jejich cenu, neměla



Severní výtopna KFJB nádraží Praha-Vršovice z roku 1882 / foto Jan Zikmund



Staniční budova nádraží Praha-Vyšehrad z let 1904–1905 / foto Lukáš Beran

dostatek prostředků na odkoupení všech ploch. Dodnes zčásti stojí hradby kolem Hradčan.

Nádražní komise a další vývoj

V roce 1910 byla zřízena nádražní komise se studijní kancelář při ředitelství c. k. státních drah v Praze. Jejím úkolem bylo najít řešení problémů tehdejšího provozně i kapacitně omezeného pražského uzlu a navrhnout ucelenou koncepci jeho dalšího rozvoje. Ten měl podle závěrů komise směřovat k oddělení nákladní a osobní dopravy a vytvoření ústředního osobního nádraží a několika specializovaných nádraží nákladových. Ve stejném roce byla zprovozněna trať z nádraží v Bubnech do Holešovického přístavu. Nákladní spojka mezi Vršoviciemi a Libní, s novým nákladovým nádražím Malešice, tunelem pod vrchem Vítkovem a několika mosty byla dána do provozu 18. června 1919, 31. prosince téhož roku bylo zprovozněno nové seřaďovací nádraží v prostoru mezi Vršoviciemi a Strašnicemi, v roce 1921 rozšířené o nákladové nádraží Staré Strašnice.

V roce 1929 byla zdvoukolejněna spojka z Vršovic do Malešic, zbytek trati do Libně zůstal jednokolejný dodnes, přestože zemní práce i umělé stavby včetně Malešického tunelu byly provedeny v celé délce pro dvoukolejnou trať. Nákladové nádraží na Žižkově bylo zprovozněno včetně napojení na malešickou spojku 1. března 1936. V roce 1939 pak bylo malešické nádraží spojeno s Běchovicemi dvoukolejnou tratí, v roce 1941 byla vybudována spojka do Hostivaře.

Na základě výhledové studie Státního ústavu dopravního pro-

jektování (SUDOP) z roku 1959 bylo 12. října 1960 vydáno usnesení vlády číslo 928/1960 o koncepci přestavby železničního uzlu Praha, a dalším usnesením číslo 124/1962 byla vytvořena Správa přestavby železničního uzlu Praha. Cílem této organizace bylo koordinovat práce na přestavbě. Hlavní cíle byly podobné jako v případě nádražní komise z roku 1910, tedy oddělení nákladní a osobní dopravy, odvedení nákladní dopravy z centra, zřízení ústředního průjezdného nádraží pro osobní dopravu a dále vybudování dvou odstavných nádraží i plná elektrifikace pražského uzlu a jeho vybavení moderním zabezpečovacím zařízením. Prvořadými úkoly byly přestavba Hlavního nádraží, stanice Libeň, stanice Vršovice, seřaďovací nádraží Vršovice, stavba Holešovické přeložky, odstavného nádraží a Nového spojení.

V roce 1964 byla dokončena takzvaná Jižní traťová spojka mezi vršovickým seřaďovacím nádražím a Radotínem, přes nové nádraží v Krči a přes Vltavu po Branickém železničním mostě a dále Chuchelským tunelem.¹⁷ Původní trať z Vršovic do Krče byla zrušena. Plánované druhé rameno této spojky vedené tunelem směrem na Hostivice, tvořící jihozápadní obchvat města, nebylo realizováno, takže Branický železniční most zůstává z větší části nevyužit.

V roce 1970 byla zrušena zastávka Michle a roku 1971 byla zprovozněna první část Odstavného nádraží jih, zajišťujícího mimo odstavování vozů také jejich provozní servis a údržbu. Jeho druhé zhlaví bylo napojeno v roce 1999. Současně byla elektrifikována trať z Vršovic přes Hostivař až do Benešova.



Staniční budova nádraží Královské Vinohrady / foto Lukáš Beran



Výpravní budova seřaďovacího nádraží Praha-Vršovice z roku 1919 / foto Jan Zikmund

V letech 1979–1980 byla zprovozněna takzvaná Severní traťová spojka, napojující Libeň a Vysočany a výhybnu Vítkov, respektive Hlavní nádraží, na trať do Děčína. Byly postaveny mosty na Balabence, tunel pod Bílou skálou a navazující nový železniční most přes Vltavu. Provoz zde byl zahájen 23. prosince 1980.¹⁸ V roce 1985 byl zahájen provoz na nejnovějším pražském nádraží Praha-Holešovice.

V prosinci 2004 byl zahájen provoz na novém přemostění Seifertovy ulice na severním zhlaví Hlavního nádraží. Dne 10. prosince 2005 byla oficiálně zrušena Hrabovská spojka v rámci stavby takzvaného Nového spojení, její most přes Husitskou ulici byl snesen v létě 2009. Dva nové tunely pod Vítkovem, estakáda nad Masarykovým nádražím a estakáda Sluncová, tedy takzvané Nové spojení, byly uvedeny do provozu 1. září 2008. Další součásti této stavby včetně napojení do Hlavního a Masarykova nádraží, Libně, Vysočan a Holešovic byly oficiálně uvedeny do provozu 2. prosince 2008.

1 / Die k. k. Staatseisenbahn von Olmütz nach Prag, *Allgemeine Bauzeitung* X, 1845, s. 417.

2 / Telegraph von Prag, *Bohemia, ein Unterhaltungsblatt* X, 1837, č. 88, s. 4.

3 / Hermann Strach, Geschichte der Eisenbahnen Oesterreich-Ungarns von den ersten Anfängen bis zum Jahre 1867, in: Hermann Strach (ed.), *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie I*, Wien 1898, díl 1, s. 357.

4 / Ibidem, s. 357.

5 / Původní plán byl trať ve Veleslavíně rozdělit a odbočku vést směrem k nádraží státní dráhy v Bubenci (pozn. 3).

6 / Vzápětí byl tento projekt vydán tiskem nakladatelstvím Carla Gerolda ve Vídni: *Komitee der Wien-Bochnia-Eisenbahn Unternehmung. Das Projekt der Wien-Bochnia-Eisenbahn in technischer, kommerzieller und finanzieller Hinsicht betrachtet*, Wien 1836.

7 / Viz Hermann Strach (pozn. 3), s. 156.

8 / Viz Hermann Strach (pozn. 3), s. 219.

9 / Pro porovnání: Carl Vasquez de Pinas, *Plan der königl. böhm. Hauptstadt Prag*, 1845, archiv NTM; Johann Loth – Friedrich Kretzschmar – W. C. Wrangmore, *Situations-plan von Prag*, 1847, archiv ČÚZK, sgn. I-3-010. Oba plány jsou dostupné i v digitální podobě na <http://mapserver.fsv.cvut.cz> a <http://archivnimapy.cuzk.cz> (vyhledáno 1. 9. 2010).

10 / Die k. k. Staatseisenbahn von Olmütz nach Prag, *Allgemeine Bauzeitung* X, 1845, s. 435–436.

11 / Ivan Krejčí – Pavel Schreier a kol., *Velká obnova: čtení o znovuzrození dráhy olomoucko-pražské*, Praha 2007, s. 58.

12 / Friedrich hrabě Thun-Hohenstein, Rudolf hrabě Chotek, Moritz kníže Lobkowitz, Ferdinand kníže Kinsky, Heinrich Jaroslav hrabě Clam-Martinitz, Anton Emanuel Comers, Julius Priborsky, Josef Neswadba, Heinrich Mikolecky, Johann Pack.

13 / Viz Hermann Strach (pozn. 3), s. 406.

14 / Viz Hermann Strach (pozn. 3), s. 488.

15 / Ignaz Conta, Geschichte der Eisenbahnen Oesterreichs vom Jahre 1867 bis zur Gegenwart, in: Hermann Strach (ed.), *Geschichte der Eisenbahnen der Oesterreichisch-Ungarischen Monarchie I*, Wien 1898, díl 2, s. 60.

16 / Brány dělící dnešní Masarykovo nádraží nebyly sneseny hned, k tomu došlo až při rozsáhlé přestavbě stanice na počátku sedmdesátých let devatenáctého století.

17 / Branický most byl stavebně dokončen již v roce 1955, tunel již v roce 1954.

18 / Tunel byl vybudován již v letech 1967–1974, most byl dokončen v roce 1976.

Nákladové nádraží Žižkov – řešení a provedení

Lukáš Beran

023

Nákladové nádraží Žižkov – řešení a provedení

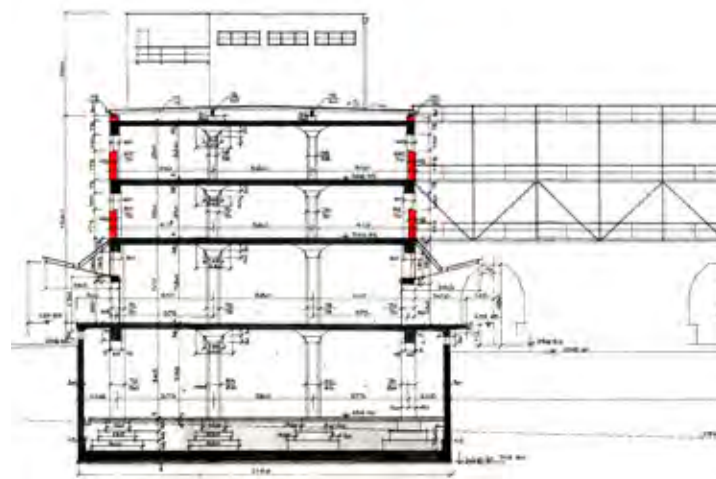
Velkokapacitní koncové nádraží sloužilo rychlé překládce zboží a zároveň k jeho skladování. Projekt byl součástí tzv. Dispozičního plánu budoucích železničních úprav v Praze, který schválila Státní regulační komise v roce 1927. Vytvořil jej vrchní technický rada Státních drah ing. Miroslav Chlumecký (1878–1957), který zároveň navrhnul také originální provozní schéma nádraží. Jeho polohu, tehdy poměrně odlehlou, zvolil již s předpokladem nové městské čtvrti v okolí. Budovy nádraží vyprojektovali během roku 1930 ve společné kanceláři Dr. ing. Karel Caivas (1897–1961) a ing. arch. Vladimír Weiss (1897–1989).

Skladiště o celkové užité ploše 30 000 m² tvoří dvě křídla se dvěma patry a dvěma suterény, přízemí je lemováno zastřešenými vnitřními vagonovými a vnějšími automobilovými rampami. Křídla jsou složena ze 44 metrů dlouhých modulů o sedmi polích, spojených půlpoli s vloženými prosklenými schodišti. Jejich železobetonový skelet má hříbové stropy, projektované na nosnost 2000 kg/m² při rozponech 528 × 580 cm v severním, třítraktovém, a 528 × 484 cm v jižním, čtyřtraktovém křídle. Severní křídlo má těchto modulů šest, jižní osm, a dosahuje tak celkové délky 355 a čtvrt metru.

Tento rozdíl je dán převládajícím směrem přepravy zboží – delší je křídlo výdeje z dráhy, kratší podeje na dráhu. Oběma směry provoz probíhal ve dvou vertikálně oddělených větvích. Státní dráha manipulovala zboží z vagonů, přistaveným ke vnitřním rampám, skrze přízemí skladiště na rampy vnější. Soukromým dopravcům sloužila krytá rampa uprostřed kolejiště a jejích deset ocelových výtahových věží, spojených lávkami s horními dvěma podlažními obou křídel skladiště, která byla pronajímána, stejně jako suterény. Obsluhovaly je výtahy v půlpolích, navazujících na příčné tunely pod budovami i kolejištěm a ústíci při jižním okraji pozemku. Správní budova čp. 2200 – dvoupatrový pěti- až šestitrakt – je orientovaná kolmo na provozní křídla a souběžně s nově vytyčenou ulicí Jana Želivského. Administrativní část má předsazenou symetrickou fasádu zdobenou

kabřincem, v asymetricky komponovaných omítaných částech po stranách byly služební byty, přístupné dvojicí schodišť. Areál doplňují dvě vrátnice před hlavní budovou (č. parc. 4474 a 4475), za jižní z nich se nachází samostatně stojící vodárna (parc. č. 4476).

Se stavbou skladiště a ramp se začalo roku 1931, roku 1934 přišla na řadu správní budova. Železobetonový skelet provedly firmy Dr. Karel Skorkovský (skladiště výdeje a administrativní budovy) a Českomoravská stavební akc. společnost (skladiště výdeje), vyzdívky firmy ing. Bohumil Bellada (část podeje) a ing. František Strnad (část výdeje), ocelové konstrukce spojovacích lávek a věží, 12 pětipatrových výtahů o nosnosti 1500 kg a strojovny chladíren dodala Českomoravská Kolben-Daněk, světlíky, ocelová okna a dveře Doležal a Těhlík z Prostějova, dlažby skladiště a ramp z ocelového betonu Dr. Kleinvogela provedla Litická a. s., elektrické osvětlení provedla továrna Vedka v Praze-Libni, asfaltokorkové izolace suterénních chladíren



Skladiště podeje, příčný řez (detail) / archiv a. s. České dráhy, Praha-Libeň



Pohled na skladiště od severozápadu (1939) / sbírka Jana Jungmanna

dodala Thermalia – ing. Falout a spol., krytiny plochých střech Widlmann & Preiss. Dne 27. října 1935 bylo nádraží představeno veřejnosti, pravidelný provoz byl zahájen 1. března 1936

Literatura:

- Stavba nákladového nádraží na Žižkově, *Národní listy* LXXIV, č. 241 (2. 9. 1934), s. 3.
Nákladové nádraží Žižkov. Jeho vznik a uspořádání, Praha 1935.
 Nákladové nádraží za 95 milionů Kč, *Národní listy* LXXV, č. 292 (24. 10. 1935), s. 3.
 Nové nákladové nádraží na Žižkově, *Šťastnou cestu*. Propagační měsíčník ČSD, výhradní oficiální propagační časopis ředitelství státních drah v Praze, 1936.
 Arnošt Katz, *Nákladové nádraží Praha-Žižkov*, Praha 1937.
 Stanislav Bechyně, *Stavitelství betonové*, ČMT Praha 1938, s. 6.
 Vladimír Šlapeta, *Praha 1900–1978*, Praha 1978, s. 48.
 Rostislav Švácha, *Od moderny k funkcionalismu*, Praha 1985, s. 510.
 Jan Jakub Outrata, Nákladové nádraží Žižkov, in: Hana Hlušíčková (ed.), *Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku*, III. díl (P–S), Praha 2003, s. 233.
 Lukáš Beran, Nákladové nádraží Žižkov, *Za starou Prahu* XXXVIII (IX), č. 3, 2008, s. 48–51.

Architektonické a stavební hodnoty hlavní nádražní budovy jsou neoddělitelně spjaty s prostorovým a funkčním konceptem jejího provozu. Ten primárně vychází z návrhu železničního kolejíště – díla Vladimíra Chlumeckého, lemovaného rampami a skladištními křídly, která jsou propojena administrativní budovou. Prostorové a funkční řešení provozu nádraží, tzn. koordinace jednotlivých linek materiálových toků, jejich návaznost, případně bezkonfliktní křížení, rozmístění skladů, ramp, chodeb a vertikálních komunikací v obou křídlech představuje na svou dobu špičkový logistický systém. Jeho základem je racionalita myšlení autorů (viz níže), plně souznící s dobovými zásadami funkcionalismu.

Za výraznější osobnost z architektonické dvojice můžeme považovat Karla Caivase, přičemž ani tvůrčí přínos Vladimíra Weisse nelze podceňovat. Unikátní provozní řešení nákladového nádraží Žižkov je promítnuto do řešení prostorového, které je následně rozpracováno do podoby stavebních plánů, přičemž lze uvažovat o inspiraci jednoduchostí a robustností provozu v zemědělských stavbách, které Karel Caivas důvěrně znal. Oba architekti důsledně promýšlejí celek i detaily budovy – od hmotové kompozice hlavní budovy (včetně dvou kontrolních stanišť, přirozeně začleněných do oplocení areálu), po výběr kvalitních stavebních materiálů a řešení stavebních a architektonických detailů budovy. Prohlídkou in situ lze zcela jasně zjistit jejich jednotné, jednoduché, nikoliv však primitivní řešení, tvarovou kultivovanost a funkční promyšlenost.

Týká se to především kovových částí stavby, obecně především nosných nýtovaných ocelových konstrukcí, patentních ocelových tabulkových oken, zábradlí na schodištích z ocelových pásků a prutů, posuvných vrat ve skladištích, aj. Zde je potřeba připomenout ostatní práce Caivasovy z téže doby, především z oblasti návrhů interiérů obchodů a obchodních výkladců. Rovněž zednické a obkladačské práce jsou provedeny kvalitně z prostých, ale dobře vybraných a zpracovaných materiálů – keramických dlažeb, umělého kamene (na schodišti k bytům

nebo na sloupech u hlavního vstupu do administrativní budovy) nebo tmavého kabřincového pásového obkladu západního průčelí (v důsledně gotické vazbě). Všechny tyto detaily jsou materiálově i proporčně sladěny v rámci budovy do jednotné působícího celku – racionálního, jednoduchého, odpovídajícího dobovým požadavkům na dobrou architekturu. V kontextu tohoto druhu staveb můžeme hlavní budovu zařadit bez obtíží ke známějším industriálním stavbám Františka Alberta Libry a svým způsobem i k funkcionalistickým veřejným budovám, reflektujícím ve svém výrazu estetiku továrních budov.

Dr. Ing. arch. Karel Caivas (1897 Lanškroun – 1977 Praha) Vystudoval architekturu na Akademii výtvarných umění v Praze u prof. Jana Kotěry. Poté působil jako architekt a pedagog především v Praze, kde projektoval ve společné kanceláři s architektem Vladimírem Weissem. Po boku prof. Theodora Petříka, Engelova žáka, působil jako soukromý docent zemědělského stavitelství na Vysokém učení technickém v Praze-Dejvicích – tuto odbornou pedagogickou činnost pak zúročil v řadě odborných publikací. Patřil do kruhů česky orientované, kulturně milovné pražské technické inteligence.

Jeho dílo je v kontextu s návrhem nákladového nádraží Žižkov spojováno především s funkcionalismem, nicméně v celé jeho práci lze vysledovat paralelní tvůrčí linii, reagující tvůrčím způsobem – nejen výtvarností architektonických detailů a používáním přírodních materiálových struktur – na rigidní dogmata protagonistů vědeckého funkcionalismu. Cílem tohoto pojetí tvorby bylo oslovit city moderního člověka a podpořit jeho vnímání a prožívání prostorů a materiálů, které ho obklopují. Caivasovy přesahy k užitému a výtvarnému umění (například spolupráce s Antonínem Kybalem) jsou doložitelné a tvoří integrální součást jeho díla. Tím lze jeho práce zasadit i do obecného vývoje české architektury.

V kontextu české meziválečné architektury byl Caivas dosud pokládán za druhořadého a nepříliš pozoruhodného Kotěrova

žáka, což se však postupně mění pod vlivem novějšího hodnocení jeho pozapomenutých architektonických realizací na Olo-moucku z přelomu 30. a 40. let minulého století. Ukazují jej totiž jako velmi erudovaného tvůrce, překračujícího v souboru realizovaných vil v Hranicích na Moravě a blízkých Teplicích nad Bečvou striktní funkcionalistická prostorová i materiálová schémata směrem k organičnosti, romantismu a citovosti, čímž se řadí k architektům typu Vladimíra Grégra. Kvality Caivasovy meziválečné architektonické tvorby byly oceněny zařazením fotografií několika jeho realizací do výstavního souboru „Za novou architekturu“, který v roce 1940 představil v Uměleckoprůmyslovém muzeu v Praze výběr toho nejlepšího z československé meziválečné architektury i prohlášením některých moravských vil za kulturní památky.

Dílo

a) budovy projektované společně s Vladimírem Weisssem:

- rodinný dům, Na Kotlářce 2/1079, Praha-Dejvice / 1927 (s prvky pozdní kotěrovské moderny)
- nájemní domy Zemské banky, Lucemburská 27–31/1599, Praha-Žižkov / 1927–1928 (s prvky pozdní kotěrovské moderny)
- rodinný dům, Hermelínská 6/1203, Praha-Dejvice / 1934 (funkcionalistická vila s opaxitovými obklady na průčelí)
- nákladové nádraží, Jana Želivského (původně Mladoňovicova) 2/2200, Praha-Žižkov, 1930–1936
- rodinný dům, Pod Habrovou 16/350, Praha-Hlubočepy / 1934–1935 (velkoryse prostorově řešená a dispozičně zajímavá funkcionalistická vila na Barrandově prošla v roce 2005 komplexní citlivou rekonstrukcí se zachováním zajímavých dobových detailů)

b) samostatné architektonické práce:

- rodinný dům lékaře Oskara L. Sterna, Zbrašov čp. 67, Teplice nad Bečvou / 1938–1939 (mezník v autorově tvorbě, do strohého racionálního schématu pronikají romantizující, oblé a kruhové prvky, narušující striktní funkcionalistické pravoúhlé schéma – kulturní památka č. 3117)
- vila dr. Stanislava Tomance, Jurikova čp. 246, Hranice na Moravě / 1938
- letní dům rodiny Kerbrovy, Pod hůrkou 1065, Hranice na Moravě / 1938
- vila F. Poledny, Zbrašov čp. 70, Teplice nad Bečvou / 1939–

1940 (nejromantičtější z moravských realizací – kulturní památka č. 3111)

- Seidlova vila, Skalní čp. 275, Hranice na Moravě / 1939–1940 (obdélná stavba s valbovou střechou a řadou výrazných asymetrických nebo organických prvků)
- vila P. Marušíka, Havlíčkova čp.1268, Hranice na Moravě / 1940–1941 (vrchol Caivasových realizací v Hranicích)
- nájemný dům Kontribučenské záložny s lékárnou, Pernštejnské náměstí čp. 110, Hranice na Moravě / před 1941

c) interiérové a designérské práce:

- soutěžní návrh expozice na téma „Film a fotografie“ pro pařížský pavilón ČSR (s Josefem Křížem, spoluautorem budovy Elektrických podniků v Praze-Holešovicích) / 1935–1936
- interiér restauračního automatu v hotelu Palace v Praze/ 1936
- interiér výstavní galerie nakladatelství Josef R. Vilímek, Praha-Nové Město
- interiér prodejny látek firmy Josef Bartoň, Jungmannovo náměstí, Praha-Nové Město
- vzorkovna akciové společnosti Biochema, Štěpánská, Praha-Nové Město
- interiéry prodejen firem Papež a Smetana, Praha
- návrh interiéru pro Společnost národů, Ženeva / 1938 (ve spolupráci s textilním výtvarníkem Antonínem Kybalem)

d) publikační činnost:

- *Skladování zrna ve světle moderní techniky*. Vlastním nákladem, Praha 1933.
- nekrolog prof. Theodora Petřika, *Architektura* III, 1941, s. 137.
- Navrhování prodejen s přihlédnutím k potřebám osvětlení, *Architektura* IV, 1942.
- *Die Möbel für Landwirte* (Ausstellung einer kollektiven Studie der Architekten / 17. – 30. 6. 1944) / *Nábytek pro zemědělce* (Výstava kolektivní studie architektů / 17. – 30. 6. 1944) – s Marií Krütznerovou a Ludkem Kubšem. Výstavní síň Melantrich, Praha 1944.
- *Stavitelství v potřebách zemědělce*. Josef R. Vilímek, Praha 1947.
- *Zemědělské stavby* (učebnice pro střední zemědělské technické školy, obor chovatelství) – s Karlem F. Součkem. Státní zemědělské nakladatelství, Praha 1978.

Ing. arch. Vladimír Weiss (1897 Praha – 1989 Řevnice)

Po návratu z první světové války v roce 1919 se rozhodl mezi studiem hudby nebo malířství, nakonec vystudoval architekturu na pražském technickém učení. Pracoval u firmy Nekvasil a architekta Ladislava Machoně, poté založil s Karlem Caivasem projekční kancelář. Od roku 1946 zastával místo vedoucího propagace v národním podniku Československé hutě, přičemž se jako projektant zúčastnil přípravy účasti na Světové výstavě v Bruselu v roce 1958, v roce 1962 se natrvalo odstěhoval do Řevnic, kde se intenzivně věnoval malbě.

Dílo

/ samostatné architektonické práce:

- dřevěná klubovna tenisového klubu LTC Řevnice (Legií, na parc. č. 73) / 1924
- vily čp. 448, čp. 503 a čp. 610, Řevnice / 30. léta 20. století
- nádraží v Kolíně, Rorejcova čp. 569 / 1940
- úpravy náměstí Jiřího z Poděbrad a Palackého náměstí, Řevnice
- úprava Lesního divadla, Řevnice, čp. 1124
- přístavba mateřské školy a školní jídelna, Řevnice, Legií čp. 622

Ing. Miroslav Chlumecký (1878–1957 Pyšely)

Železniční projektant, autor tzv. dispozičního plánu budoucích železničních úprav v Praze. Prosazoval koncept jediného centrálního osobního nádraží v Praze a podporoval návrhy, později označené jako holešovická přeložka a branický most.

Dílo

/ samostatné projektové práce:

- projekt železniční trati Praha–Štěchovice–Slapy / 1928–1929 (pro dopravu stavebního materiálu pro dvě vodní díla na Vltavě a později pro rekreační účely – neuskutečněno)
- nákladové nádraží, Jana Želivského (původně Mladoňovicova) 2/2200, Praha-Žižkov, 1934–1936

Literatura:

Petr Krajčí, Karel Caivas. Architekt, návrhář interiérů a nábytku, pedagog, *Domov XXXVII*, 1997, č. 4, s. 24–25.

Tomáš Pospěch, Karel Caivas. Stavby v Hranicích a nedalekých Teplicích n. B., *Prostor Zlín VI*, 1998 č. 2, s. 22–25.

Tomáš Pospěch, Meziválečná architektura v Hranicích, *Umění XLVI*, 1998, č. 4, s. 267–275.

Jindřich König, Řevnice / 750 výročí. In: almanach *Řevnice 2003*

http://cs.wikipedia.org/wiki/Miroslav_Chumecký



Pohled na skladiště od jihozápadu, z výstavního souboru „Za novou architekturu“ / Sbírká architektury NTM v Praze.

Zeštíhlená nádraží a co s nimi

Martin Krise

Praha se nadechuje ke dlouho očekávanému stavebnímu představení.

Souběžně s výstavbou náhradních železničních ploch a spojení, které měly postupně uvolňovat pozemky v centru města, probíhá zároveň dlouhodobý pokles zájmu o železniční dopravu. Kde jsou davy Kladeňáků, kdysi po stovkách proudící z Dejvického nádraží na tramvaj? Kam se poděly četné nákladní vlaky z pražských tras? Zapadly plány na Trnkov i na velké seřadovací nádraží v Běchovicích. S novou dobou přichází nová vize: prodat zbytné pozemky.

Proč také ne? Jistěže je ČD nepotřebují.

Jaké byly a jaké jsou dnešní záměry s jednotlivými nádražími? Dlouhodobé a náročné přípravy, jmenovaly se přestavba pražského železničního uzlu, mohou konečně přinést svoje ovoce.

1) Wilsonovo nádraží, hlavní nádraží Prahy. Po dostavbě vinohradských tunelů a po výstavbě Nového spojení, realizované v tunelech, se konečně potvrdí, že je možné do tohoto nádraží zavést průjezdné vlaky. Výstavbou dalších nástupišť za starými halami se podařilo znemožnit masivní stavební objekty nad kolejištěm, tolik prosazované v devadesátých letech. Podařilo se zachránit haly před demolicí nebo před rozdělením mostem. Prázdný prostor nad nádražím zůstal a nedošlo k poškození historického jádra objemnými novostavbami, jak je známe z Vídně nebo z Paříže a Londýna.

2) Masarykovo nádraží je vůbec nejlépe fungující pražské nádraží. Nejenže je přímo v centru města, a tudíž v dobré dostupnosti městské hromadné dopravy a pěšky, ale má také atraktivní zázemí ve středočeském prostoru, posílené možným a realizovatelným spojením na letiště v Ruzyni. Myšlenka zrušit Masarykovo nádraží žije od čtyřicátých let minulého století, a nyní dokonce nabývá na síle s připravovaným návratem do

nového územního plánu Prahy. Na místě uvolněné plochy mělo kdysi vzniknout veliké náměstí srovnatelné nebo i překonávající velikost Karlova náměstí, nyní zde má být takzvané rozvojové území centra města. Podle náznaků předjímá se podnikatelské schéma, zkoumající maximální dosažitelné ceny za pozemky.

Je ovšem otázkou, zda tam mají být umístěny plochy pro zařízení, která v Praze chybějí a pro která se těžce hledá místo. Zbytné plochy, nyní pro železnici nevyužitelné, mají rozlohu asi 3 hektary; je to přibližně třetina z celkové rozlohy nynějšího nádraží.

Anebo zda tam mají být domy s úřady, obchody a nezbytnými parkovišti, které už teď neúnosně dusí centrum města. Ani náhrada bytů, které už po celé století v centru města jen ubývají až k dnešnímu minimu, se nezdá být vhodná v tomto nejspínavějším místě pražského ovzduší.

O výhodnosti zachování Masarykova nádraží svědčí i to, že propojení mezi ním a Wilsonovým nádražím je poměrně snadné provést krátkým mechanickým prostředkem, zatímco jeho zrušení a převedení kladenské trati do Wilsonova nádraží by bylo nesmírně nákladné. Horší spojení Wilsonova nádraží s centrem a obtížnější spojení městskou hromadnou dopravou s větší částí hlavního města je skutečnost, kterou již nelze změnit.

3) Nádraží Praha-Smíchov. Spojení tohoto nádraží s Wilsonovým je limitováno kapacitou železničního mostu Na Výtoni, ale také spojením přes Nusle. Proto by neměla být plocha nádraží zmenšena, protože toto nádraží má možnost ukončování spojů a má také možnost dalšího zlepšení městské hromadné dopravy na Pankrác po mostě v Podolí. Nádraží spojuje Prahu s prakticky dokončenou aglomerací sídel podél Berounky. Nová rychlostní trasa na západ by měla být v tunelech napojena přímo na Wilsonovo nádraží.

4) Nádraží Praha-Dejvice je subjektem již rozmyšlených změn, které jsou zaznamenány v územním plánu Prahy. Probíhá stav-

ba tunelů městského okruhu a zdá se, že dejvické centrum se vytvoří nad tunely, také nad novým tunelem kladenské dráhy. Tím se odsouvá myšlenka z dvacátých let, že prostor mezi Dejvicemi a Pražským hradem bude dostavován solitéry veřejných budov a že centrem Dejvic bude dosud nedostavěné Vítězné náměstí.

Zatím ale uspořádání povrchu nad tunely počítá nejen s masivní dopravou pod zemí, ale také na povrchu, na třídě Milady Horákové, bez náznaku veřejného prostoru, který by těžil z uklidnění za investice pod zemí.

Závažná chyba v plánování města je, že městský okruh se staví dříve než vnější okruh na severu, a tak jsou nároky na jeho kapacitu přemrštěné, včetně nároků samotné výstavby.

5) Nádraží Bubny se zastávkou Praha-Holešovice bylo po celou historii plánování Prahy od čtyřicátých let největší nadějí pro historické jádro Prahy. Tato naděje je v obrovské kapacitě plochy o velikosti téměř 35 hektarů, kterou lze uvolnit od železnice. Předpokládaný tlak nové výstavby do centra, odkládaný jen tehdejší chudobou města, měl být v zájmu ochrany Prahy před radikální přestavbou historické části orientován právě sem.

Přestože k nádraží vedla i nejstarší trasa metra C a plocha mezi oběma částmi Prahy 7 doslova zeje prázdnotou, investice do decentralizace Prahy se umísťují jinde. To lze jen těžko pochopit jinak, než jako neschopnost města Prahy řídit svůj rozvoj, přestože urbanistické řešení má mnoho vypracovaných verzí a lze na základě hotových projektů a studií stanovit potřebné výškové regulativy a začít stavět, pokud se ovšem pozemky dostanou opravdu na trh...

Problémem dosud vypracovaných plánů pro výstavbu na místě nádraží je aplikace otřelého schématu „funkčních souborů“. Není doceněna bloková struktura sousedních částí, a proto se stále navrhuje děravé nové město, které nespojuje Letnou a Holešovice v městský celek. Centrum městské části, která dosud postrádá náměstí, by mělo být právě v Bubnech.

6) Nákladové nádraží Praha-Žižkov. Toto nádraží ztratilo na významu a doplácí i na špatnou dostupnost nákladními auty. Budovy nádraží patří do významné městské kompozice Olšanské ulice, kterou tvoří veřejné úřední budovy a kterou je možné ještě dostavovat. Dostavba může být jen dílčí, protože 8 z 10 velkých parcel je již zastavěno objemnými a relativně novými domy. Proto je „bulvarizace“ ulice neuskutečnitelná. Bude fun-

govat jako dopravní a prostorově lépe vymezené místo. Nové domy na dosud volné ploše nádraží, včetně dokončení Basilejského náměstí, by mohly přispět k dokončení započaté kompozice Olšanské ulice a následně i ke stabilizaci vymezení stále odkládané trasy metra D. Účel novostaveb by mohl být co nejvíce otevřený zájmu stavebníků, pouze je potřebné stanovit výškovou regulaci s ohledem na utváření východního horizontu Pražské památkové rezervace.

7) Ostatní velká pražská nádraží Libeň a Vršovice nejsou zatím v ohnisku stavebního zájmu. Snad jen Vršovice by si zasloužily lepší stavební vybavení. Protože jsou tato nádraží v údolí, bylo by možné je využít pro konstrukce nad kolejištěm s kapacitními nástavbami.

8) Malá nádraží. Při výstavbě metra se zatím nedaří lépe spojit železniční nádraží se systémem stanic metra. Doplněním vestibulů metra nebo novými zastávkami ČD, a také změnami tramvajových linek městské hromadné dopravy, je možné vyhovět koncepci průjezdné železniční dopravy Prahou tak, aby se oba systémy integrované dopravy více doplňovaly.



Depo a dílny nádraží Praha-Bubny / foto Václav Kokeš

Nádraží v nelineárním městě

Pavel Kalina

V uplynulém desetiletí jsme byli svědky zdánlivě nekonečného a pro mnohé bolestného příběhu nákladového nádraží v Praze na Žižkově.¹ Poté, co tato monumentální stavba přestala sloužit svému původnímu účelu, byl učiněn pokus o její demolici a následně nahrazení bezpohlavní developerskou výstavbou. V současné době se zdá, že tento pokus neuspěl a že přece jen bude možné stavbu zachovat. Přesto je dobré si připomenout některé argumenty pro její likvidaci, abychom tím přesněji chápali úkoly, které zachování a následné využití nádraží přinesou. Výhrady vůči možnému zachování a využití žižkovského nádraží se nesly v několika směrech. Jedním byly pochybnosti o tom, zda je vůbec možné budovu reálně využít vzhledem k tomu, jak atypické prostory obsahuje. Tato námitka byla neoprávněná. Ve skutečnosti je například výška průměrného podlaží Veletržního paláce v Holešovicích, kde sídlí sbírka moderního a současného umění Národní galerie, nižší, než výška nejvyššího podlaží ve skladovém křídle vlakového nádraží. Je pravdou, že další podlaží nádražní budovy jsou nízká, a to až do té míry, že jejich výška by skutečně sotva umožňovala např. tradiční ex-

pozici klasického umění. Je však otázkou, zda by právě tento handicap nemohl být využit k nekonvenční koncepci případné instalace v prostorách nákladového nádraží. Tak například expozice pro návštěvníky přístupného depozitáře ve Smithsonian American Art Museum ve Washingtonu, D. C. (Luce Foundation Center) nepotřebuje pro všechny exponáty velké prostory. Jistě by bylo možné uvést i další příklady. Bizarní je však sama podstata podobné argumentace: jako kdyby například současné umění ke svým instalacím potřebovalo podobně ideální světelný a klimatický režim, jaký vyžadujeme pro tradiční muzea; jako kdyby jedna z nejslavnějších architektonických konverzí, New Tate Gallery od ateliéru Herzog a de Meuron, byla schopna zajistit ve všech prostorách optimální režim pro své exponáty. Výhodou konverzí průmyslové architektury je přece právě to, že vytvářejí překvapivý a kontrastní architektonický kontext, jenž je například pro současné umění daleko příznivější, než pietně muzeální zázemí.

Dalším motivem pro odstranění nádraží měla být jeho údajně nízká architektonická kvalita. Zde je samozřejmě otázkou, jak architektonickou kvalitu objektivně definovat. Pokud by někdo tvrdil, že například florentské nádraží Santa Maria Novella od Michelucciho má vyšší architektonickou úroveň než nádraží žižkovské, pak je metodicky problematické srovnávat osobní nádraží, postavené přímo v centru Florencie a založené na estetice klasicizující moderny, s nádražím nákladovým, vycházejícím naopak z estetiky meziválečného „funkcionalismu“. Myslím, že nelze srovnávat nákladové nádraží s osobním, ani stanovovat na tomto základě jeho „architektonickou úroveň“, ale je nutné věnovat pozornost originalitě žižkovského řešení, a to jak typologické, tak technické.

Nesouhlasím přitom s rozšířeným přesvědčením, že posouzení „umělecké“ či „architektonické“ kvality musí být vždy čistě subjektivní. V této souvislosti snad není na škodu citovat například závěr recenze na projekt již zmíněného Veletržního paláce, jenž byl ve své době a zůstává dodnes jedním ze symbolů „funkcio-



Fasáda skladiště výdeje / foto Lukáš Beran



Skladiště výdeje / foto Lukáš Beran

nalismu“ meziválečné éry: „Lze jen znovu opakovati, že dobově cítěná a tvořená konstruktivní architektura musí býti výsledkem důmyslu a techniky dnešní doby a musí takto přesně a eminentně splniti požadavky dnešního složitého života. Moderní architektura není problémem jen výtvarnickým, ale i technickým, hospodářským, sociálním a kulturním zároveň.“² Každý, kdo zná meziválečnou teorii architektury, ví, že podobných citátů by bylo možné najít celou řadu; nejde o ojedinělý citát, ale o typický dobový projev. Je tedy zcela zjevné, že dobová estetika technicistního purismu našla v budově žižkovského nádraží snad ještě čistší rozvinutí, než v někdejší budově vzorkových veletrhů. Její architektonická hodnota je z tohoto hlediska objektivně vzato vysoká. Žižkovské nákladové nádraží navíc bylo ve své době jedinečnou stavbou.

Za nevýhodu nádraží nepovažuji ani jeho vzdálenost od centra, která je jistě větší, než v případě osobních nádraží. Pokud by snad větší vzdálenost od centra (nádraží je samozřejmě pohodlně dostupné městskou hromadnou dopravou, jeho vzdálenost od nejbližší stanice metra je překonatelná krátkou

procházkou) měla být na překážku konverzi budovy, pak je třeba připomenout, že v současné době nejdynamičtější centra výtvarného života, jako je DOX v Holešovicích³ (konvertovaná industriální stavba) nebo Meet Factory na Smíchově (již název opět jasně naznačuje, že jde o druhotně užitou industriální architekturu) se nacházejí také ve větší vzdálenosti od centra. Dalším argumentem proti zachování nádraží bylo konečně tvrzení, že budovu není možné konvertovat z ekonomických důvodů. V posledních letech přitom ve světě i u nás proběhly stovky konverzí industriálních budov, které vždy měly konkrétního investora a vyčíslitelné náklady. Lze tedy mít za to, že i tento argument byl spíše účelový, zejména představíme-li si možnosti vícezdrojového financování celého projektu. Je mimochodem zajímavé, že o nákladech na případnou demolici se nehovořilo, o její ekologické náročnosti nemluvě.

Nyní se zdá, že nádraží snad přece jen zůstane zachováno. Proto je třeba soustředit se na poslední aspekt jeho kritiky – tedy na představu, že stávající budova brání dalšímu rozvoji místa.

Jde o představu, která chápe prostor města v podstatě jako

neutrální území, otevřené kdekoli a kdykoli „nové zástavbě“, což v zásadě odpovídá myšlení některých urbanistů první poloviny 20. století. Takto by snad bylo možné vykládat radikální přístup Ludwiga Hilberseimera.⁴ Je ovšem zásadní rozdíl v tom, jak odpovědně chápal Hilberseimer celkový úkol urbanisty, jak holisticky přistupoval k městu jako takovému, a jak pragmatické jsou naproti tomu dnešní, čistě developerské projekty. Kořeny představy, že v hustém městském prostoru lze prodloužit důležitou arterii tak, že prostě zboříme historickou dominantu, která jí „brání“ v rozvoji, bych snad ani nehledal u Hilberseimera, ale někde v pokleslé praxi urbanismu z časů reálného socialismu, který právě tímto bezohledným způsobem dokázal zničit organicky vzniklou kvalitu řady východoevropských měst.

Poválečné teorie města v každém případě opustily radikálně modernistické paradigma města jako významově neutrálního prostoru. Například významný italský architekt Aldo Rossi rozvinul odlišnou teorii města, vycházející z představy místa utvářeného dějinami.⁵ Tato teorie se dočkala obecného uznání a panuje shoda, že v poměrech evropských měst je adekvátním přístupem k urbanistickým projektům. Z jejího hlediska by nákladové nádraží mohlo sloužit jako typický „urban artifact“, propojující minulost místa s jeho přítomností.

Město nemusí být jen jednoduchým lineárním příběhem. Můžeme si je představit jako složitou autoreflexivní síť. Současné projekty mohou být odrazy historické paměti, protože „minulost“ se může v současnosti velice dobře zrcadlit. Město tak může tvořit nelineární strukturu, která propojuje jednotlivé časové roviny a vytváří integrativní prostředí pro nové obyvatele, žijící již na rozhraní kyberprostoru a multidimenzionální reality.

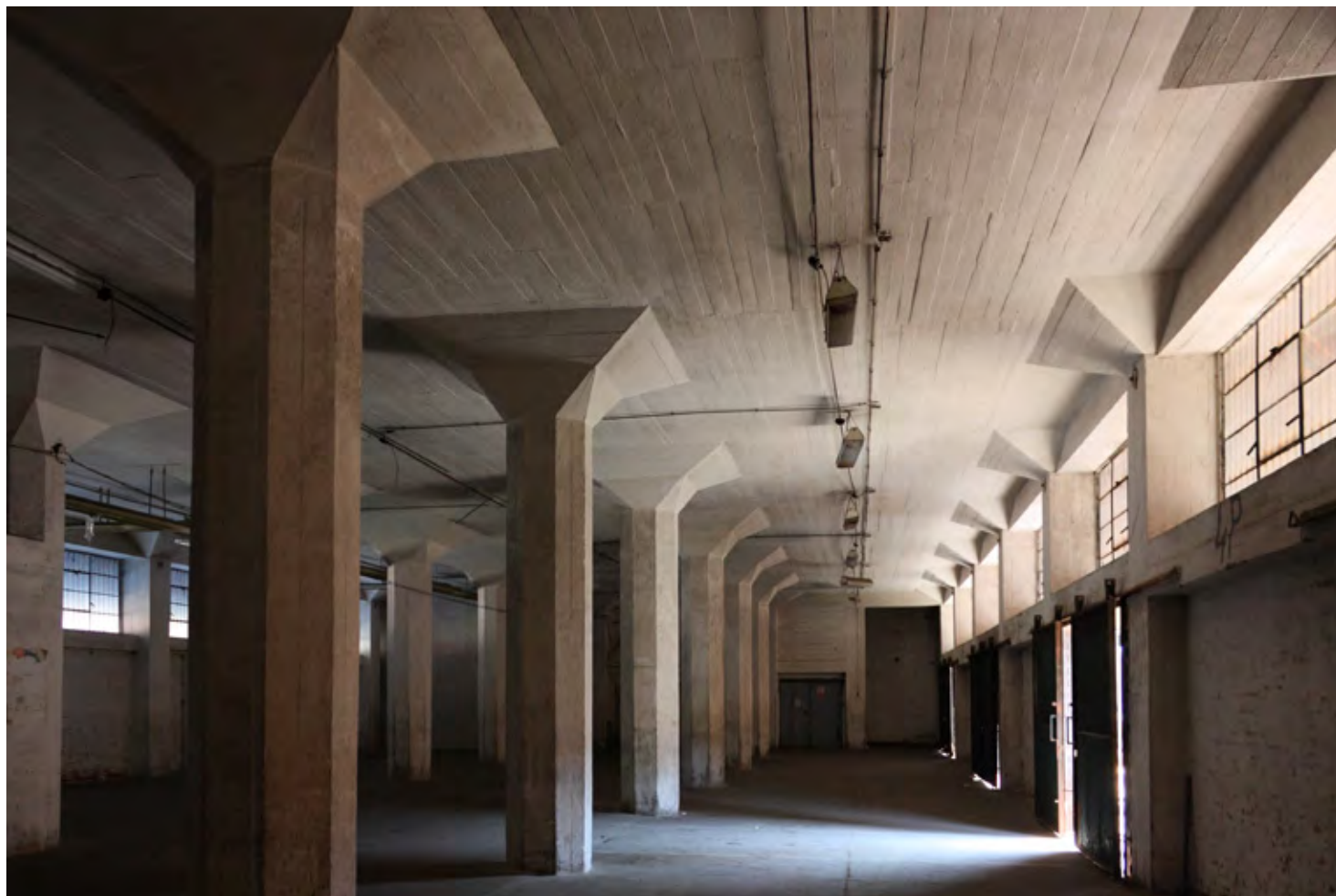
Z urbanistického hlediska by tedy bylo nanejvýš žádoucí, aby se budova nákladového nádraží stala jádrem budoucí zástavby. Žižkov je dnes rozlehlým konglomerátem různorodých fragmentů a celků; fakticky lze konstatovat, že Žižkov existuje spíše jako administrativní jednotka, než jako organický celek. Směrem od historického centra vzhůru jej uvozuje monumentální skladba někdejšího Všeobecného penzijního ústavu. I v následující zástavbě jsou rozptýleny významné objekty meziválečné architektury. Mezi nimi například dům, v němž po válce bydlel Vítězslav Nezval (v Baranově ulici č. 4), či dům, kde bydlela Toyen (v Krásově ulici č. 2). Na opačném konci „Žižkova“ se tedy nákladové nádraží stalo jakýmsi protipólem Všeobecného penzijního ústavu od Josefa Havlíčka a Karla Honzíka (1928, dnes Dům odborových svazů).⁶ Nový projekt by

si měl být vědom těchto historických a prostorových souvislostí; vědomí souvislostí přitom nemusí být svazujícím omezením jako závazek k imitaci, ale spíše odrazovým můstkem pro generování nového tvaru.

Je stále aktuálním úkolem promyšlet odkaz meziválečné avantgardy, trvale zakódovaný do textury Žižkova, stejně jako je třeba brát velmi vážně argumenty jejích kritiků. Otázky, které si lidé kladli ve dvacátých letech minulého století, zůstávají stále živé. Naše technické a finanční možnosti jsou daleko větší, než tomu bylo u našich předků tehdy. Co nám často chybí, je jejich idealismus. Za jednu z klíčových otázek avantgardy lze pokládat vztah člověka a techniky. Dnes tato otázka nabývá podstatně odlišné podoby – jak se má technika vztahovat k přírodě. I současná architektura ukazuje, že příroda může sloužit nejen jako zaklínadlo, ale jako měřítko a inspirace.⁷ Nevidím jediný důvod, proč by na Žižkově neměla dostat příležitost skutečně současná architektura – tedy architektura, která svou temporalitu nechápe jako danost, ale jako výzvu.

Byla by věčná škoda, kdyby se Žižkov měl stát místem pro realizaci průměrného developerského projektu. Takové projekty slouží pouze k maximalizaci zisku, ale městu příliš nepomáhají. Má-li se Praha stát místem přitažlivým nejen historickými památkami, ale také živou současnou architekturou, je třeba dát prostor projektům, které jsou skutečně inovativní, ekologicky citlivé a při tom reflexivně zakotvené v paměti místa.

1. K budově nádraží srv. např. Lukáš Beran, Nákladové nádraží Žižkov, *Za starou Prahu* XXXVIII (IX), č. 3, 2008, s. 48–51.
2. Alois Špalek, K soutěži na veletržní budovy, *Stavba* III, 1924, s. 72.
3. V Holešovicích v současné době funguje třináct galerií a tato oblast, ležící mimo historické centrum, se stává novým ohniskem kulturního života. Viz Tomáš Pospisyl, Putování po holešovických galeriích, *Lidové noviny*, příloha Orientace 17. 9. 2011, s. 32.
4. K. Michael Hays, *Modernism and the Post-Humanist Subject. The Architecture of Hannes Meyer and Ludwig Hilberseimer*, Cambridge, Mass., MIT Press 1992.
5. Aldo Rossi, *The Architecture of the City*, angl. překlad Cambridge, Mass., MIT Press, 1984, zejm. s. 103–105.
6. Rostislav Švácha, Od moderny k funkcionalismu, Praha, Odeon 1985, s. 307–308 (k dalším stavbám viz soupis na s. 501–542). Jiří Horský, Adresát nezastižen... *Malý průvodce žižkovskými bydlíšti umělců první poloviny 20. století*, Praha, Přátelé Prahy 3, 2010, s. 45–55.
7. K tomu viz Janine M. Benyus, *Biomimicry: Innovation Inspired by Nature*, New York, William Morrow 1997. Recentně srv. Terri Peters, Nature as Measure. The Biomimicry Guild, *Architectural Design* 2011, č. 6, s. 44–47. K projektu, který ateliér HOK v tomto duchu připravilo pro Langfang (součást severočínského metroplexu Peking-Tianjin) viz Mary Ann Lazarus – Chip Crawford, Returning Genius to the Place, *Architectural Design* 2011, č. 6, s. 48–53.



Interiér přízemí skladiště podeje / foto Lukáš Beran

Možnosti památkové ochrany

Ladislav Špaček

Výstavba železniční sítě velmi výrazně zasáhla do struktury Prahy. Proces, který započal před více než 160 lety proražením hradeb a výstavbou dnešního Masarykova nádraží, byl v podstatě završen vybudováním nákladového nádraží na Žižkově. Jde o takové zásahy do historických i nově se rozvíjejících částí města, které v této míře neměly před vznikem železniční sítě obdoby. Šlo nejen o výstavbu vlastních nádraží, ale i o řadu dalších provozních budov, mostů a viaduktů a zejména rozsáhlá kolejiště, která byla z provozních důvodů tehdy nutná.

Současné přepravní nároky jsou odlišné. Zejména orientace na jiná dopravní média spolu s moderními komunikačními technologiemi zcela vyřadily velkou část kolejišť a budov z provozu. Obrovské plochy nevyužívaných kolejišť, v rámci města do té doby nevidané, se staly předmětem spekulací a zájmu developerů. Touha po vytvoření maximálního zisku a nedostatek koncepce vedou nejen ke snaze rychle postavit výnosné objekty, ale i k velkému tlaku na odstranění případných památkově chráněných objektů. Všechno jen proto, aby bylo možno demolovat všechny stavby na pozemcích a pozemky bez ohledu na je-

jich charakter plošně zastavět. To ostatně platí obecně u všech rozsáhlejších objektů a areálů, kde návrh dostavby a konverze mnohdy nerespektuje charakter místa a areálu. Objekty industriálního charakteru jsou poměrně mladé (většinou mladší než 150 let), bývají opuštěné a zanedbané, nevykazují často žádné mimořádné umělecké kvality, a proto jsou i částí naší společnosti pokládány za zbytečné.

Řada drážních objektů byla sice prohlášena nemovitou kulturní památkou (některá nádraží, viadukty, mosty, drobné stavby), a zatím si tento status udržela, to však ještě samo nezaručuje jejich využití a kvalitní péči o ně. Absence péče o nevyužívané nebo jen částečně využívané drážní budovy je notoricky známa (jako příklad uvádím stavby, jejichž význam a architektonická a výtvarná kvalita je nezpochybnitelná: bývalé nádraží Praha-Vyšehrad, Fantova budova Hlavního nádraží, na poslední chvíli provedená oprava prosklené haly Masarykova nádraží, která hrozila zřícením). Nedostatečná péče o nemovitou památku je sice v rozporu nejen s památkovým, ale i stavebním zákonem, vymahatelnost je však v současné době prakticky nulová.



Kotelná ČKD v Karlíně – Machinehouse / foto Lukáš Beran



Holešovický pivovar / foto Benjamin Fragner

Pochopitelně není možné ponechávat rozsáhlé plochy kolejí bez nového využití, není ale ani správné ponechat je ke zcela neomezené exploataci jen jako prostředek k dosažení největšího možného zisku. Kolejiště vytvářejí osobitou strukturu, pronikající ve většině případů až do nitra města, jejich stopu je třeba uchovat a chránit. Nikoli nezastavěnou, ale se zástavbou, jež bude respektovat její průběh, připomínající nezanedbatelný rozvoj techniky minulých dvou staletí. Takový způsob zástavby není v rozporu s tradicí, ani s kritérii památkové péče a nijak nebrání kultivovanému využití pozemků. Kolejový provoz v ulicích města (tramvaje) jako takový byl vždy výrazným městotvorným činitelem, a ani jeho stopa v nově zřizované ulici nemusí být na závadu v novém řešení zástavby daného místa.

Pokud jde o drážní budovy, ať památkově chráněné či nikoli, je jejich konverze v některých případech náročná, rozhodně však není nemožná. Tvzení některých developerských a s nimi spřízněných subjektů, že památku není možno upravit a konvertovat k jinému účelu, je účelové a zcela nepravdivé. V posledních dvou desetiletích byla konvertována k novému využití celá řada památkově chráněných industriálních objektů a areálů právě proto, že ztratily svou původní funkci, a bylo třeba jim najít náplň novou. Mezi ně patří např. bývalý Holešovický pivovar a bývalé přístaviště v Holešovicích, Libeňská vodárna, čerpací stanice Vršovické vodárny v Braníku od Jana Kotěry a další. Některé konverze lze považovat vysloveně za zdařilé, jiné méně. Ale rozhodně sama památková ochrana konverzi nijak nebrání, a proto památkové orgány kultivovanou konverzi podporují,

neboť tím dojde k opravě památky, a mnohdy dokonce přímo k její záchraně. Ani významnou památku, pokud se nestala muzeem, není totiž možné ponechat bez využití, protože by byla téměř jistě odsouzena k postupnému zániku. V principu jsou všechny budovy schopny takové úpravy, aby mohly plnit novou funkci. Jde jen o nalezení vhodné náplně a o invenci, cit a zejména schopnosti architekta, který se musí vyrovnat se situací, která bývá složitější, než je obvyklé u běžné výstavby na volném pozemku.

Totéž je možno s jistotou konstatovat i o žižkovském nákladovém nádraží, jehož stavební podstata je zcela mimořádná. Jeho skladové budovy byly postaveny s velmi únosnou konstrukcí (kromě administrativní budovy při ulici), proto unesou téměř jakékoli zatížení. Rovněž jejich stav zachování je dobrý, budovy jsou jen mírně zchátralé. Jejich členění do jednotlivých sekcí je z provozního hlediska praktické. To ostatně potvrzuje i jejich současné využívání, na rozdíl od jiných nádražních areálů, kde je řada objektů zcela mimo provoz.

Z památkového hlediska by bylo vhodné, aby vnější plášť skladových budov i budovy administrativní zůstal z větší části zachován, aby se zcela nepopřel jejich industriální původ. V interiérech je možná řada úprav, nicméně část prostoru by měla zůstat v původním stavu jako doklad svým způsobem impozantního řešení výrazné estetické kvality (např. jako knihovna, restaurace, kavárna, fitcentrum nebo jiné veřejně přístupné zařízení). V prostoru kolejí by měly zůstat výtahy, pokud by to bylo alespoň trochu možné, měly by být v provozu, aby nešlo



Čerpací stanice Vršovické vodárny v Braníku / foto Jan Zikmund



Parní mlýn v Holešovicích – Classic 7 / foto Benjamin Fragner



Libeňská vodárna / foto Eva Příhodová

o mrtvý artefakt. Jde o zcela unikátní zařízení, které propůjčuje kolejišti nečekanou industriální atmosféru, v Praze naprosto ojedinělou. V kolejišti by rovněž neměl být setřen železniční charakter prostoru mezi budovami, protože by lokalita velmi utrpěla ztrátou zajímavého prostředí. A na kolejiště by měla navazovat stopa průběhu původních kolejí (případně i jako tramvajová trať), aby se neztratila paměť tohoto místa, které mělo neopominutelný význam v rozvoji Prahy. Tyto rámcové podmínky dávají podle mého názoru dostatek prostoru pro kreativní řešení konverze vlastních nádražních budov. Novostavby, které budou na nádražní budovy navazovat, mohou z ojedinělého genia loci těžit, a celý areál může tak získat jedinečný charakter, zatímco zbytečnou a nákladnou demolicí by byl genius loci zlikvidován a na místě by vznikla lepší či horší část města, která ale může vzniknout kdekoli jinde.

Ztráta funkce

Podobně jako u živých organismů i u budov nalezneme pevnou, neživou schránku, naplněnou vnitřním životem, aktivitou, který dává budově smysl. Vztah stavební substance a účelu je pro hodnocení architektury podstatný, a některé teorie architektury je dokonce považují za zásadní (forma × funkce).

Pokud původní aktivita ztratila smysl, nebo byla přenesena jinnam, dojde k oddělení obou částí. Povaha stavby je taková, že své místo neopouští, a tak živá část, která mění místo nebo zaniká, zanechá po sobě prázdnou stavební schránku. Tato situace je v historii staveb celkem běžná a má několik prověřených řešení, závislých především na kvalitě stavby a na jejím umístění. Radikálním řešením je zbourání opuštěné stavby a uvolnění pozemku pro novou, použitelnou budovu. Druhou, méně dramatickou cestou je nalezení nové funkce pro „odloženou“ stavbu. Ta umožňuje vrátit prázdné stavební strukturu život, a zachovat přitom existující budovu.

V historii se ve větším rozsahu objevovaly změny využití budov při významných zvratech nebo posunech společnosti (např. využívání zrušených klášterů pro nové účely v 18. století). V poslední dekádě 20. století dolehla i k nám změna výrobních struktur, která – signalizující konec industriální éry – začala v Anglii a následně i na kontinentě již v sedmdesátých letech. Průvodním jevem bylo masové uvolňování výrobních budov následkem ztráty jejich původní výrobní funkce. Jako ekonomicky výhodný způsob využití se ukázalo právě vložení nových, obvykle nevýrobních funkcí do prázdných schránek výrobních nebo technických staveb. Pro tuto formu využití průmyslových objektů se vžil termín konverze, u nás používaný od poloviny devadesátých let.

Konverze

Změna výrobních struktur zasáhla nejprve námořní dopravu. Vynález kontejneru v padesátých letech zcela změnil způsob přepravy, a tak překladiště evropských přístavních

měst ztratila v následujících dvaceti letech svoji funkci. Obrovské, prázdné skladové budovy, stojící na nábrežních hranách přístavů, byly v mnoha případech – a stále ještě jsou – využity ke konverzím, v prvních letech nejčastěji k bydlení. (Sklad I, St. Katharine Docks v Londýně, jedna z prvních realizací, byl na multifunkční budovu s převahou bytů konvertován již v roce 1970.) Londýnské doky, ale i skladiště v Amsterdamu nebo aktuálně v Hamburku jsou ukázkami civilizovaných postupů evropských měst, využívajících pro rozvoj a potřebné nové městské funkce právě uvolněné pozemky přístavních skladů včetně opuštěných skladových budov. Nakonec i základ právě dokončované budovy Labské filharmonie v Hamburku (architekti Herzog & de Meuron) tvoří bývalé skladiště.

Dalšími industriálními stavbami, hojně využívanými pro konverze, se následně staly i textilní továrny, ve kterých byla výroba (nejprve v Anglii a posléze na kontinentě) postupně ukončovaná v sedmdesátých a osmdesátých letech (do Čech a na Moravu dorazila vlna „konce industriální éry“ logicky až po roce 1990). Ekonomická stránka konverzí byla na začátku zcela zásadní. Konverze nabídla novou, životaschopnou funkci, která dovedla uživit budovu možná o něco lépe než novostavba. Navíc byty nebo obchody v bývalých industriálních budovách se staly módou a prodávaly se mnohem lépe než v novostavbách, právě pro neopakovatelné kouzlo historických konstrukcí, stavebních detailů, ale i velikost prostorů, v novostavbách těžko realizovatelných. Transformované továrny a skladiště také vytvořily ohniska pokroku v zanedbaných lokalitách a obohatily často architektonicky jednotvárné městské čtvrti o neobvyklé formy. Ve světě realitních kanceláří dnes frekventované označení „loftový byt“ není nic jiného, než byt ve staré průmyslové budově (v precizním překladu přesně „patro“ průmyslové budovy). V novostavbě nic takového opravdu neexistuje.

Lokalita

Jedno z hlavních kritérií pro posouzení životaschopnosti

nového využití industriální budovy je její umístění. Brownfield Nákladového nádraží je jedna ze skvělých rozvojových ploch města na hranici mezi Žižkovem, Strašnicemi a Vinohrady – v širším centru, v dosahu městské hromadné dopravy včetně metra, ale s dostatkem klidu a zelených ploch v okolí. Z tohoto pohledu jsou předpoklady pro úspěšné využití industriální budovy téměř ideální. Uvolněné pozemky po plochách dráhy v bezprostředním okolí poskytují dostatek prostoru pro navrácení „železničního“ brownfieldu do městského organismu – ať už v poloze tradiční městské struktury, nebo jako monofunkčního sídliště usazeného v zeleni s dostatkem potenciálních obyvatel a následně uživatelů nových, do budovy vložených funkcí. Poloha budovy mimo městský blok, na relativně volném pozemku, umožňuje vyvíjet i řadu aktivit v jejím bezprostředním okolí, od koncepčních úprav městského parteru, přes umístění zeleně až k často uvnitř města problematickému řešení parkovišť.

Významným momentem těchto přestavbových území bývá snaha investorů a architektů nabídnout budoucím obyvatelům určitou jedinečnost, kterou by se chtěli identifikovat v množství jiných, paralelně nabízených lokalit. V Evropě se již vžila strategie využití pozůstatků průmyslového dědictví a industriální architektury jako určitého loga při přestavbách průmyslových brownfields. Konvertovaná industriální budova je pak určitou vlajkovou lodí, identifikačním znakem a marketingovou značkou území. Industriální budovy, ale i stopy bývalých aktivit (trasy kolejí, vzrostlá zeleň, zbytky technologií) pak ozvláštňují území, jinak zaplněné běžnou developerskou výstavbou, identifikují místo s jeho historií a navíc poskytují pozitivní obraz investora jako zachránce kulturních hodnot.

Podobných příkladů je za posledních dvacet let plná Evropa. I v blízkém okolí Nákladového nádraží jsou dva úspěšné projekty z devadesátých let, které již tehdy podobný princip použily (obytná skupina na Parukářce se stopami bývalé kapslovný a multifunkční blok Agora Flora s integrovanou továrnou).

Budova

Druhým podstatným kritériem je kvalita stavby. Pro hodnocení budovy ve vztahu ke konverzi je zásadním hlediskem charakteristika původní funkce – účel, ke kterému byla budova vystavěna. Název stavby je sice Nákladové nádraží, ale víc než nádraží je budova podobná přístavnímu skladišti s kolejištěm v místě vodního bazénu. Budova je tedy opravdu skladištěm, obsluhovaným z jedné strany železnici a z druhé strany automobily.

Výrobně-technické stavby je možné rozdělit do dvou skupin, a to právě podle povahy původní funkce a jí odpovídající stavební substance (Emil Hlaváček, *Architektura pohybu a proměn*, Praha 1985). První skupina – jednoúčelové výrobní stavby – odpovídá zcela individuální a neadaptabilní charakteristice průmyslové stavby. Do této skupiny patří především těžký průmysl, hutní stavby, ocelárny, vápenky, cementárny, těžké strojírenství. Druhá skupina – víceúčelové výrobní stavby – je charakteristická právě univerzalitou, adaptabilitou (přizpůsobivostí) a variabilitou stavební substance, která odpovídá rychle se měnícím požadavkům původní funkce. Do této skupiny patří především textilní výroba, lehký průmysl, ale také skladování. Pro tuto skupinu charakteristickou budovou, která vznikla jako produkt průmyslové revoluce, je univerzální „etážovka“ – vícepodlažní průmyslová budova, vyvinutá v polovině 18. století v Anglii pro textilní výrobu. Je to vícepodlažní obdélníková stavba se skeletovou konstrukcí, přirozeně osvětlená a větraná, s hloubkou do 20 metrů, s vertikálními komunikacemi vytlačenými na okraj. Uvnitř je jen několik řad sloupů, jinak je budova prázdná. Výměna strojů a vnitřního vybavení, případně i změny dispozic byly extrémně jednoduché.

Výhody „etážovky“ byly později zhodnoceny i při výstavbě skladišť – která kopírovala rozvoj dopravy – ať už železničních nebo námořních od počátku 19. století. U skladových objektů došlo postupně k vertikálnímu rozdělení skladištní budovy na spodní, manipulační a horní typická podlaží. Spodní podlaží mělo větší konstrukční výšku a bylo vybaveno krytým venkovním prostorem pro nakládku a vykládku zboží. Charakteristickým



Skladiště Great Western Railways – Explore@Bristol / foto Benjamin Fragner

znakem skladových budov byla přítomnost mechanizace (výtahů, jeřábů) pro manipulaci se zbožím. Adaptabilita podobných budov byla vyzkoušena na desítkách realizací – minimálně po celé Evropě a v USA.

Z tohoto pohledu je skladová část budovy Nákladového nádraží Žižkov téměř učebnicovým příkladem víceúčelové výrobně-technické stavby, zcela univerzální a dokonale adaptabilní. Hloubka budovy poskytuje dostatek přirozeného světla i možnosti přirozeného větrání pro téměř jakoukoli potřebnou obytnou, vzdělávací nebo komerční funkci. Světlá výška prostorů 3,2 metru (přízemí 4–5 m) dobře kopíruje možnou distribuci funkcí po výšce stavby (obchody, služby, kultura × bydlení, kanceláře). Konstruktivní systém s modulací $5,8 \times 5,28$ (trojtrakt skladiště prodeje) nebo $5,28 \times 4,84$ (čtyřtrakt skladiště výdeje) je natolik univerzální, že jen málo potenciálních funkcí by mohl omezit. Mimořádná únosnost skeletové konstrukce může být z pohledu masivnosti sloupů (průměrně 60×60 cm) na překážku, ale na druhé straně poskytuje dostatek rezervy pro případné nástavby dalších podlaží. Nutnou úpravu by si nepochybně vyžádala výška parapetů, přizpůsobená potřebám skladování. To ale v budově s kompletní skeletovou konstrukcí není problém.

Impozantní délka jižního křídla (355 m bez administrativy – severní 264 m) je pro soubor zásadní a nezaměnitelnou architektonickou a estetickou hodnotou. Málokterá budova v Praze má tyto parametry (i když známá funkcionalistická „řádka“ obytných budov v sousedství stadionu Sparty na Letné je téměř 250 metrů dlouhá a má 6 podlaží). Rozdělení budovy vertikálními komunikacemi na sekce po cca 44 metrech umožňuje ale

variabilní naplnění volných „mezilehlých“ ploch různými typy dispozic, s bezpečnou vzdáleností požárních únikových cest. I architektonické zásahy mohou být díky pravidelnému členění diferencované – od zachování autentických detailů fasád a dispozic až po radikální přestavby s využitím „jen“ skvělé železobetonové konstrukce.

Mimořádně výhodná je i základní půdorysná „stopa“ stavby. Přítomnost vnitřního, polootevřeného dvora poskytuje řadu neotřelých řešení – od vytvoření městského prostoru s živou komunikací až po částečné nebo kompletní zastřešení.

Zvláštní pozornost si zasluhují volné konstrukce lávek a výtahů ve vnitřním dvoře. Zachování a vystavení pozůstatků technologického vybavení původní industriální budovy je běžným standardem konverzí. Smysl je dvojí: odlišná estetika (zhusta strojní vybavení nebo „volné aparatury“ a tyčové konstrukce) ocelových dílů a volných konstrukcí umocňuje neopakovatelnou industriální atmosféru konvertované budovy, a poskytuje navíc srozumitelnější obraz o dějích, které v industriální stavbě před konverzí probíhaly. Zbytky jeřábových drah a ukázky nákladních jeřábů na dnes nově využívaných budovách bývalých přístavních skladišť v Londýně, Liverpoolu, Amsterdamu, Kodani... stále – i po mnoha letech od konverze – nepochybnitelně identifikují budovu s její původní historií.

Proto i tyto nezaměnitelné konstrukce, přítomné právě jen na tomto, možná jediném skladovém areálu, by si zasloužily integrovat do plánu konverze – v rozumné míře prezentované jako „socha“ či umělecké dílo v polootevřeném dvoře souboru, nebo jako integrální součást konverze v nové funkci.



Továrna FIAT – Lingotto, Turín / foto Tomáš Šenberger



Továrna na žárovky Luma, Glasgow / foto Benjamin Fragner

Program

Spekulace o vhodném typu programu nejsou bez celkové architektonické a ekonomické vize relevantní. Nakonec i celkové urbanistické řešení území – především poloha hlavních komunikací – ovlivní výrazně výběr vhodných nových aktivit. Budova je schopná přijmout řadu aktuálních městských funkcí od bydlení různých forem a typů, přes obchody a služby (včetně obchodních center) až po pracoviště (kanceláře, studia), školy a kulturu. Evidentní je jen jedno: funkcí bude v budově vždy více. Ekonomicky výhodné aktivity budou podporovat méně lukrativní funkce, které na oplátku přilákají návštěvníky jiného typu a v jinou denní dobu.

Gigantická továrna FIAT – Lingotto v Turíně (hlavní blok má 5 podlaží, je více jak 500 m dlouhý, 80 m široký a na střeše má zkušební dráhu pro automobily), dokončená ve dvacátých letech 20. století a konvertovaná v souvislosti se zimní olympiádou (Renzo Piano, 2006), obsahuje neuvěřitelný mix nové náplně od polytechniky, přes hotel, kanceláře, shopping mall, kavárny, restaurace, kongresové centrum a multikino až k malým



Servis automobilů Aero, Praha-Karlín / foto Tomáš Šenberger

muzeím a galerii obrazů rodiny majitelů firmy FIAT.

Takto rozměrné budovy jsou schopné přijmout ale i rozsáhlejší náplň, přesahující lokální potřeby území a saturující potřeby diskutované nejen na úrovni čtvrti, ale i města a v mnoha případech i země (městské nebo státní instituce, školy, výzkumná zařízení atd.). V takovém případě a při takto zásadně formulovaném programu by se výslednou konverzí mohlo dosáhnout zcela individuálních a neopakovatelných výsledků.

Ekonomie

Jak už bylo řečeno, konverze jsou od svých pionýrských realizací vnímány jako ekonomická varianta zachrany industriální budovy (a to bez ohledu na památkovou ochranu), v protikladu proti „muzeálnímu“ alternativám, které jsou – vždy a všude – závislé na dotacích. Industriální budova, zachovaná v autentické podobě a využívaná náhradním (nebo nouzovým) programem, například jako muzeum (s cílem především zachovat původní budovu), je konzervací a ne konverzí v pravém slova smyslu (např.: NKP Důl Michal v Ostravě).

Daní nebo ústupkem za ekonomičtější formu zachrany (konverzi) je akceptování intervencí do stávající budovy, které ji vrátí smysl v podobě nové, ekonomicky srozumitelné náplně. Za této situace se pak ekonomické úvahy vrací do realistické roviny bilance vložených prostředků a jejich návratnosti. Diskuse je pak vedena již v popsané rovině výhodnosti přínosů nebo ztrát rekonstrukce (konverze) proti novostavbě, uvažované ale nutně v kontextu celého projektovaného území. V případě, že je budova památkově chráněna, je diskuse rozšířena na míru památkové ochrany a předem stanovený nebo dohodnutý rozsah nutných intervencí.

Impozantní budova bývalého Nákladového nádraží je nepochybně ikonou a logem nejen vlastního brownfieldu, ale svým přesahem je jedinečná i pro Prahu. Možnost její konverze je výzvou, kterou by si její majitel neměl nechat ujít. Nebude se totiž již nikdy opakovat.

Text byl součástí „Posouzení souboru budov bývalého Nákladového nádraží Žižkov z hlediska technicky a ekonomicky životaschopných možností jeho využití v rámci urbanistického rozvoje lokality“, vypracovaného pro MK ČR v září 2011.

Nový zájem odborné i laické veřejnosti o osud budovy NNŽ, vrcholící návrhem této jedinečné stavby na kulturní památku, není časově náhodný. Přichází v souvislosti se změnami v širším společenském prostředí – s ekonomickým útlumem posledních let a s vyprofilováním názoru na roli privátního sektoru v plánování města po přibližně dvaceti letech. Obě změny jsou ve vztahu k NNŽ stejně důležité – ekonomický útlum zpomalil a oslabil developerské možnosti pohybu ve velkých projektech a regulační urbanistické plány pro velká, významná rozvojová území jsou dnes chápány architekty jinak než v devadesátých letech, kdy byla na jejich zhotovení připravena generace urbanistů, až na výjimky neobeznámených s novými typologiemi staveb.

Dnešní úvahy a diskuse o celé věci tak přicházejí opožděně vzhledem ke krokům investiční přípravy, které už byly podniknuty, ale naprosto aktuálně vzhledem k dlouhodobým a logickým procesům, jež v české společnosti probíhají.

Komplikovanost současné situace NNŽ spočívá v nedostatečné jednoznačnosti a suverénnosti finálního urbanistického konceptu celého areálu NNŽ a v nenastavené ekonomické propojenosti mezi vlastním historickým objektem a přiléhajícími rozvojovými plochami. Možnosti konverze stavby jsou tak posuzovány bez výnosů ze zastavitelných ploch areálu, budova nádraží byla nejprve odříznuta od svých rozdělených pozemků, a potom shledána neefektivní stavbou. V souvislosti s jejím současným stavem jsou uváděny zástupné důvody o nepořádku a bezdomovcích. Diskutabilní navrhovaný dopravní systém s financováním uvažovaným z veřejných prostředků je samozřejmě významnou položkou v ekonomii infrastruktury připravovaného developmentu. Nezpochybňuji zde developerský systém jako princip výstavby, který je nepochybně efektivní a dokáže velmi racionálně pracovat s náklady, ale zpochybňuji schopnost tohoto systému zvládat plánování tak rozsáhlých území, jako je areál NNŽ, s využitím tak neopakovatelných staveb jako je Nákladové nádraží Žižkov. Základní urbanistický koncept,

schopný uchovat původní hodnoty a vytvořit předpoklady pro kvalitní městské prostředí, musí být velmi pevný a závazný, musí mít velmi silnou legitimitu, vzešlou z veřejné architektonické soutěže.

Zabývám se zde zejména chybně nastaveným rámcem možnosti konverze významné stavby a ne stavbou samotnou, protože její hodnota a velkorysost je pro mě nezpochybnitelná a mnohokrát už renomovanými odborníky zdůrazňovaná. Otázkou je další postup. Byla představena celá řada nezávislých studentských projektů z několika ateliérů v průběhu více let, byly a ještě budou pořádány reprezentativní architektonické workshopy i různé další přehlídky studentských prací s touto tematikou. To je všechno ale jen fáze iniciační, nastolující toto téma jako téma veřejné. Podstatně komplikovanější je fáze, která by mohla změnit dosavadní směřování v nějakém reálném právním rámci. A to už není jen v rukou architektů.

Architektura v pasti

Michal Hlaváček

S významem podstaty architektury průmyslových staveb se mohou srovnávat snad jen velké sakrální nebo sportovní stavby, divadla či nákupní centra. V čem jsou si podobné a v čem se liší? Bezpochyby se shodují v urbanistickém významu. Bez ohledu na architektonickou kvalitu jsou to většinou krajinné nebo městské dominanty. V nárazech na sebe vážou velké množství blízké i vzdálenější populace, a tím výrazně ovlivňují celkovou dopravní strukturu. Jsou to významné a výrazné orientační body, podle nichž se, v závislosti na jejich stáří, řídí nebo řídily generace současné či dávno odešlé. Na jejich výstavbu byly použity velké investiční prostředky a ve své době nejprogresivnější stavební technologie.

V čem se liší? Na tuto otázku vlastně výstižně a permanentně odpovídá většina FM rádií ve svých relacích typu „nechte si zahrát písničku“. Standardní otázkou moderátora je: „Pro koho to bude?“ Pokud odpověď není: „Pro mého miláčka“ nebo „Vám všem do rádia“, nejčastější odpovědí je: „Pro všechny, kteří musí pracovat jako já“. V tom je právě ten rozdíl. Zatímco stadiony, katedrály, divadla a nákupní centra jsou využívány v mimopracovní době, a jsou tedy i jakýmsi symbolem volnočasových aktivit a svobody, výrobní objekty jsou představiteli nutného zla, a jsou tedy podvědomě i vědomě hodnoceny jako ničitelé lidské svobody. Chápání jejich významu je tedy spíše negativní. Do práce chodíme jednoduše proto, abychom měli za co a v čem jít na stadion, do divadla, nákupního centra nebo kostela. V týdnu se dny dělí na začátek týdne, kdy po neděli musíme do práce, a na konec týdne, kdy se blíží čas zábavy a povalování.

K podvědomě negativnímu pohledu na výrobní objekty přispívá i to, že jsou často zdrojem různých druhů nečistot a odpadů, takže z ničitelů lidské svobody se stávají i ničitelé životního prostředí. V době, kdy je kladen důraz na životní prostředí, a současně společenské klima vede k upřednostňování zábavy před ostatními činnostmi, se tak mění i pohled na architekturu průmyslových objektů. Okázalá a zdobná architektura prvních textilek a pivovarů byla původně chápána jako symbol

jejich důležitosti a vysokého postavení, moci a bohatství jejich vlastníků. Postupem času a změnou okolností se však architektura průmyslových staveb vyvinula v čistě utilitární a ekonomický způsob stavění a v naprosté většině se omezuje pouze na barevná řešení. Toto ještě více podporuje negativní vnímání průmyslových staveb.

Je zvláštní, jak přezíravě se chováme k objektům, které jsou nejen svědky civilizačního vývoje především západního světa v posledních několika stoletích, ale současně jsou i nositeli a průkopníky nových stavebních konstrukcí, technologií i architektonických stylů, které pak často ovlivňují architekturu i ostatních typologických druhů. Jen těžko bychom hledali architektonicko-typologický druh, který by výrazněji ovlivnil celkový urbanistický vývoj měst. Je tomu tak jak z pohledu čistě dopravní struktury, tak i z hlediska tvorby plošných či objemových a výškových dominant, případně i z pohledu vlivu na koncentraci jiných typologických forem, především bytových.

Česká společnost se pyšní svojí kulturní historií a tradicí. Vychloubáme se nádherou Prahy i jiných měst, středověkými i novodobými architektonickými skvosty napříč celou historií českých zemí. Přední odborníci na architekturu s hrdostí poukazují na světovost relativně drobných funkcionalistických i jiných staveb v rámci notoricky známých areálů v Praze nebo v Brně. Každá druhá chalupa je v Čechách chráněna památkovým zákonem. Jedná se přeci o odraz kulturnosti národa. O to zajímavější je, že co se týče výrobních objektů, je obecná i odborná veřejnost ve svém kulturním rozhledu mnohem zdrženlivější. Nanejvýš zvaží akceptovatelnost romanticky působících industriálních objektů z 18. nebo 19. století, ale něco současného nepřichází v úvahu.

Co na tom, že průmyslové a dopravní stavby pravděpodobně vytvářejí nejvýraznější stopy v historii vývoje měst a krajiny za posledních sto let? Co na tom, že výroba a doprava jsou podstatou veškerého rozvoje? Výroba je základ, teprve po ní přichází



Kolejiště Masarykova nádraží / foto Lukáš Beran

vše ostatní. Bez výroby bychom se nenajedli, neodvezli, chodili bychom nazí a museli bychom se obejít bez počítačů a ostatních vymožeností. Přesto s lehkým srdcem likvidujeme svědky toho všeho, a ani nám to nepřijde divné. Bez sebemenšího zaváhání boříme rozsáhlé areály a na jejich místě většinou stavíme objekty, kterými popíráme a vymazáváme původní vazby, struktury a významy z paměti své i paměti měst.

Čím to je, že nás nenapadne zbořit třeba kostel, přestože už dávno není funkční a nejspíš se nachází na lukrativním místě? Proč se stále ještě nezboural stadion na Strahově? Jak je možné, že necháváme developerům napospas cenné objekty jen proto, že se nacházejí v lukrativních lokalitách, i když víme o jejich unikátní a nenahraditelné hodnotě? Z jakého důvodu je památkově nechráníme stejně, jako kterékoli jiné architektonické druhy? Proč je jejich ochranou, pokud vůbec, jediné nedostatečně zorganizované veřejné mínění? Jedním z důvodů je pravděpodobně to, že neexistuje jakýkoli vyhodnocovací systém, a ani není možné se opřít o berličku, kterou v ostatních případech může být stáří objektu.

Na druhé straně, má vůbec smysl chránit průmyslové objekty? Co v nich vlastně máme chránit? Co je pro ně natolik charak-

teristické, a co se pak s nimi může stát? Jak volit mezi ochranou a její absencí? Máme zvolit ochranu, která může paradoxně zablokovat nové užití průmyslových objektů, stejně jako se tomu děje u některých klasických památek? To by mohlo znamenat, že je odsoudíme k pozvolnému chátrání a zániku. Nebo se máme přiklonit k neochraně, která pravděpodobně povede k sofistikované likvidaci nechráněného objektu hladovými zlatokopy?

Rozpaky nad způsobem, jak problematiku uchopit, nebo možná rozdílné pohledy na to, jak ji řešit, byly ostatně cítit i z právě proběhlého workshopu, který na FA ČVUT a v Kostelci nad Černými lesy organizovalo VCPD.

Zdá se, že bez osvětlené společnosti a bez osvětlených investorů není z tohoto začarovaného kruhu úniku. Tak tedy ničíme a bouřejme. Nádraží máme všude dost. Zvláště v Praze. Nebo že by se některá již ztratila?

Železnice v obraze města Prahy

Jan Sedlák

V posledních letech, analogicky k dlouholetému vývoji v západoevropských metropolích, se i v Praze dostala otázka drážních ploch do popředí zájmu. Nejen v podobě potenciálu nových ploch, ale především z hlediska budoucího utváření vnitřní části města. Aktuálnost této problematiky je dána trendem dlouhodobého odklonu od železniční, především nákladní dopravy na straně jedné, a novými sofistikovanými technologiemi řízení provozu, které umožňují rychlejší a efektivnější pohyb vlaků, resp. minimalizovaný odstav vagonů. Rozsah drážních ploch a především jejich velmi atraktivní pozice v rámci vnitřní, dnes již kompaktně zastavěné části města je veliký. Jedná se o stovky hektarů terénů integrovaných do husté městské zástavby, vybavených dopravní, technickou, ale i občanskou infrastrukturou, především v tzv. druhém letokruhu zástavby města, v oblastech zastavěných na přelomu 19. a 20. století. V případě Masarykova nádraží a částečně i Hlavního nádraží dokonce ploch středověkého, karlovského města, které je součástí pražské památkové rezervace. Je tedy zřejmé, že význam a počet těchto funkčně uvolněných, a následně i fyzicky se uvolňujících drážních ploch přesahuje lokální problematiku a je vskutku celoměstský. Na tomto místě si připomeňme nejvýznamnější plochy nádraží vnitřního města. Především již zmíněného Masarykova nádraží, Bubenského, Smíchovského a Žižkovského nákladového nádraží. Postupná redukce ploch není jen věcí posledních let, ale probíhá již mnoho desetiletí (Těšnovské nádraží, Rohanský ostrov, Libeňské nádraží a postupně i nádraží Bubny). V nové situaci oživení centrálních funkcí Prahy po roce 1989 vystupuje znovu do popředí jejich rozvojový potenciál, který se počítá v mnoha statisících metrech čtverečních užitných ploch. Zásadnější je však potenciál daný lokalizací těchto ploch ve vztahu ke kompozici města. Proto

jsou některé z nich v rámci platného územního plánu města vedeny v kategorii velkých rozvojových území, a podléhají takto specifickému režimu územní přípravy. V součtu překonává jejich rozsah současnou, ekonomicky podloženou poptávku a jejich budoucí reálná podoba leží ve střednědobém nebo dlouhodobém výhledu. Ostatně záměry na využití některých ploch již mají historii dlouhou bezmála sto let (Bubny). Tyto plochy byly vždy chápány v kontextu kompozice městského centra, byť názor na jejich využití se v čase měnil. V každém případě jsou ve svém součtu, nejen z pohledu jejich rozlohy, ale především lokalizace natolik významné, že jejich budoucnost musí být předmětem globální rozvahy.

V této souvislosti je dobré i nutné se zamyslet nad tím, co fenomén železnice v podobě nádraží, drážních ploch a linií tratí, procházejících městem, v obraze města obecně znamená. V případě Prahy a její vnitřní části se do něj vepsal dosti výrazně a stal se součástí jejího charakteru. Často si hodnotu některých, někdy i zdánlivě jen nutných, nebo dokonce obtěžujících součástí tohoto obrazu uvědomujeme teprve v okamžik jejich fyzického či morálního dožívání, resp. potenciálního mizení. Tak je tomu i v případě železnice. Její „obtěžující“ přítomnost se vždy prolínala s vnímáním poezie fenoménu železnice, vlaků. Magie dalek a nádech exkluzivnosti, kterou bezesporu železnice měla při svém vstupu do města v 19. století, postupně zevšedněly. Přesun ve prospěch dopravy automobilové, resp. letecké postavil projevy železnice do jiného světla. Z opulentních monumentů nádražní architektury se staly v soudobých stavebních projevech téměř obtěžující utilitární stavby. Vzpomeňme demolici legendárního pařížského nádraží Montparnasse (1967), nahrazeného v sedmdesátých letech minulého století nevzhlednou a anonymní architekturou, a související ztrátu identity velké

části této literárně divadelnické čtvrti, nebo v našem případě architektonickou podobu např. Holešovického či Libeňského nádraží v Praze, které připomínají spíše vstup do metra, než aby spoluformovaly identitu čtvrti. Ohniska, kterými tyto dopravní uzly jsou, mají výraznou městotvornou dimenzi, a neměla by se proto stávat pouhými utilitárními tranzitními zónami. Zde připomeňme druhý, již velmi odlišný pařížský příklad z let osmdesátých, transformaci Gare d'Orsay na galerii umění. Možno říci i obecně, že setkávání urbánních struktur s železnicí a jejími stavbami, ať již v podobě linií, náspů mostů a viaduktů či kolejíšť, souvisejících s nádražími, vytváří ve městě neočekávané i dramatické situace. Připomeňme v této souvislosti vyústění Husitské ulice u Hrabovky, kaskádu přemostění či dramatickou vedutu města z Vítkova, kde podnožím hradčanského panoramatu je kolejiště Masarykova nádraží. Podobně je tomu při (děti milovaných) setkáních s vlaky, například nad vinohradským tunelem, nebo až surreálně působící stavbou Negrelliho viaduktu, odkazujícího k dechiricovským vizím města. Mluvíme-li však o obraze města spoluvytvářeném fenoménem železnice, nalézáme i polohy velmi intimní a romantické. Příkladem může

být půvabně lokální atmosféra některých menších nádraží, přežívajících uprostřed novodobější zástavby. Zde možno vzpomenout nádraží Vyšehradské nebo například Dejvické či výtvary železničního stavitelství ve zcela romantické podobě železnice procházející Prokopským údolím.

Typologie a vlastní účel jednotlivých nádraží souvisí také s jejich umístěním ve městě, resp. naopak. Ať již se jedná o nákladová či osobní nádraží, průjezdná či hlavová. Sledujeme-li zde historickou dlouhotrvající interakci mezi těmito zařízeními, polohou ve městě a charakterem příslušné urbánní struktury, můžeme říci, že postupem času namnoze vytvořily nedělitelný celek.

Největší vliv však měla na město velká nádraží z předminulého století. Přestože vznikala, z pohledu historického kontextu Prahy, v relativně nedávném období, podstatné je, že to bylo období populační a prostorové expanze města. Podstatná byla interakce stavebních aktivit rostoucího města a potřeby jeho dopravního zpřístupnění. Železnice si tehdy nemusela dramaticky razit cestu zastavěnými částmi města a nalézala přirozené spáry dané především topografií. Nádraží našla dostatečně rozlehlé plochy



Masarykovo nádraží pohled z Vítkova - litografie / MHMP

v blízkosti historických částí na místech bývalé fortifikace či nově využitelných plochách v nivě řeky, nově ochráněné její regulací. Stavby, které v této souvislosti vznikaly, tak dotvářely podobu míst v kontaktu s městem starším. I když se tak vždy nedělo s estetickým jemnocitem, s odstupem času je možno konstatovat, že historické město železnici asimilovalo do svého obrazu. Nejvíce je to patrné na případě dnešního Masarykova nádraží, které leží přímo na jeho území. Energie, s jakou vstoupily dráhy na scénu, je snad nejlépe patrná z faktu, že toto první nádraží bylo uvnitř karlovského města, což si vynutilo průraz do té doby existujících hradeb. Vzhledem k tomu, že město mělo v té době ještě pevnostní statut, byly brány nádraží na noc uzavírány. Dodnes však profitujeme z této situace tím, že portál nádraží je na rušné městské třídě s tramvajemi a pouhých 300 metrů, tedy asi šest minut chůze od staroměstského okruhu, a necelou čtvrt hodinku od Staroměstského náměstí.

Monumenty, jež nádraží představují, jsou nejen významnými architekturami, které se zapsaly i do veduty města, ale také prvky, s nimiž městská struktura spolupůsobila a dotvářela se v rytmu jejich provozu. Étos, který byl s nimi spojen, dával okolí kvalitu i prestiž. Přitom kontrast, někdy až pompézní a okázalé architektonické formy hlavních budov v duchu eklektismu, vytvářel svébytné napětí s objekty účelovými, předjímajícími nástup nové doby, moderní architektury. Patrně nejvýznamnější vliv však působil na aktivity, které se v okolí soustředily. Jistě není náhodou, že v prostoru Dolního Nového Města pražského, tedy v místech existence tří významných nádraží (Hlavního, Masarykova a bývalého Těšnovského), existuje dodnes významné komerční centrum, množství bankovních budov a hlavně hotelů. Soustředění aktivit, souvisejících s pohybem velkého počtu lidí na rozdíl od Horního Nového Města, proměnilo tvářnost této části historického města.

Z pohledu vývoje měst byl vliv železnice již mnohokrát popsán, ať již v poloze přínosů, či ztrát. Spáry, kterými jsou linie železnic ve městě, jsou toho důkazem, někde rušivě přetínají urbánní strukturu, jinde ji přirozeně artikulují. To především tam, kde přirozené vedení železnice po vrstevnici logicky člení město na urbánní patra. Podobně je tomu s plochami nádraží, resp. kolejíšť. Vytvořily ostrovy volné nezastavěné plochy, které jsou jak bariérami, tak také odlehčením někdy příliš exploatovaných území.

Nejstarší ze zachovaných drážních ploch, resp. nádraží, v Praze našly v minulosti významné pozice, které v dynamice

růstu okolního města stále získávají na hodnotě. Nádraží svoji neústupností vytvořily do dnešních dnů jakési rezervace, oázy stavebního a exploatačního klidu. Jejich nezpochybnitelný účel odolává investičnímu tlaku, u nejstarších již téměř dvě stě let. Především u osobních nádraží se staly uzly dopravy veřejné, kdy další budované systémy pojaly místa nádraží jako základní přestupní body. Za dlouhou dobu jejich existence došlo takto k neoddelitelnému srůstu s organismem města.

Při úvahách o budoucnosti fenoménu železnice v Praze je potřebné použít citlivý a typologicky i lokálně diferencovaný pohled na míru ochrany stávajících hodnot a způsob nakládání s uvolněným plošným potenciálem. Nádraží byla katalyzátorem vývoje okolního města a působí na něj dodnes, jinak v případech nákladních, jinak v případech osobních, ať již průjezdných nebo hlavových. Při úvahách o jejich transformaci je nutné tuto individuální roli pochopit a následně uvážlivě substituovat.



Nákladové nádraží Žižkov, 2010 / foto Lukáš Beran

Alternativní projekty pro Nákladové nádraží Žižkov

Průběh workshopu

Tomáš Skřivan

Výzkumné centrum průmyslového dědictví při Fakultě architektury ČVUT připravilo v druhé polovině roku 2011 workshop Nové využití Nákladového nádraží Žižkov, který probíhal v rámci bienále Industriální stopy 2011. Cílem workshopu bylo ověřit formou alternativních projektů a studií možnosti konverze průmyslových staveb na modelovém příkladu nákladového nádraží Žižkov.

Nové využití neboli konverze je téma, kterým rezonuje snaha o zachování průmyslového dědictví. Je nejčastější možností, jak průmyslové objekty alespoň do určité míry zachránit, zajistit jejich další vývoj, zabránit jejich demolici. Svému původnímu účelu může sloužit jen zlomek staveb technické typologie. Hledání nového využití je tedy obvykle nevyhnutelnou podmínkou jejich zachování. Tímto směrem se obsahově vydal zmíněný workshop, který tak reagoval na právě probíhající diskuzi o budoucnosti nákladového nádraží, jeho záchraně nebo demolici, jeho prohlášení nebo neprohlášení kulturní památkou. Argumentace odpůrců zachování se dá ve zkratce shrnout do rovnice: objekt je obtížně využitelný nebo dokonce nevyužitelný, pozemky jsou při jeho zachování neprodejně. Předmětem workshopu bylo reagovat na první část této „rovnice“, ověřit limity využitelnosti objektu, hledat jeho charakteristické vlastnosti a směřovat k jejich zachování. Na konverzi nákladového nádraží byly už v minulosti vypracovány studentské projekty, ale ucelená práce více studentů za asistence řady pedagogů a odborníků na toto téma zatím chyběla. Výstupem workshopu navíc tentokrát nejsou jenom architektonické projekty, ať už co se podrobnosti nebo náplně týče. Zadání směřovalo k vypracování koncepcí nového využití, s tím že snaha byla nechat jejich rozsah i zaměření co možná nejvíce na autorech, tak aby byla škála přístupů co nejširší a nejpěšnější.

Workshop Nové využití Nákladového nádraží Žižkov měl mít původně tři jednodenní části. Už během příprav se ukázalo,

že bude nutné časový rámec rozšířit, takže nakonec formálně vznikly tři bloky – teoretický, praktický a prezentační.

Teoretický blok začal úvodním informativním setkáním. Téma bylo paralelně vypsáno v několika ateliérech na Fakultě architektury a Fakultě stavební ČVUT. Zájem studentů o workshop byl příjemným překvapením, úvodní přednášku navštívilo téměř osmdesát účastníků. Kromě studentů zmíněných fakult mezi nimi bylo ještě několik studentů z Fakulty architektury TUL, Fakulty životního prostředí ČZU a Filosofické fakulty UK. Původně bylo v plánu přitáhnout ještě pestřejší oborovou skladbu, i tak byla účast několika studentů nestavebních oborů vítána. Kromě studentů a organizátorů z VCPD na úvodní přednášce promluvil Benjamin Fagner o současné situaci nákladového nádraží, Dan Merta o výstupech workshopu a závěrečné výstavě, Lukáš Beran o historii objektu, Jan Aulík o zpracování tohoto tématu ve svém školním ateliéru, Jan Sedlák o své práci na urbanistické studii pro plochy nákladového nádraží a Ladislav Špaček o možnostech památkové ochrany nádraží. Další částí workshopu bylo promítání záznamu panelové diskuze, která proběhla v kině Aero na jaře loňského roku. Na diskuzi pořádané občanským sdružením „Tady není developerovo“ vystoupilo šestnáct řečníků z řad odborníků na památkovou ochranu, historii architektury, urbanismus, ale také starostka Prahy 3, náměstek Českých drah nebo zástupci developerských společností Sekyra Group a Discovery Group, které mají v území zájmy a majetkové vazby. Tato diskuze tak byla shrnutím postojů všech stran účastnících se sporu o budoucnost nádraží. Teoretický blok uzavřela exkurze do areálu nákladového nádraží pod vedením Lukáše Berana z VCPD spolu se skupinou asi padesáti studentů.

Během praktického bloku studenti zpracovali ve skupinách nebo jednotlivě koncepce nového využití nákladového nádraží. Téma jsme chtěli co možná nejméně omezovat a definovat, nechali

jsme tak volnost v přístupu k nádraží jako samostatné budově nebo celému areálu. Nechtěli jsme omezovat ani zaměření koncepce na architektonický návrh, naopak uvítali jsme, že se někteří studenti rozhodli řešit nádraží ideovějším způsobem. Návrhy jsme se snažili vést spíše směrem k jejich proveditelnosti, vyhnout se utopickým vizím bez skutečných možností realizace. V rámci praktického bloku proběhla dvě celodenní setkání v prostorech pivovaru v Kostelci nad Černými lesy. Kromě doktorandů a organizátorů z VCPD se jich jako hosté zúčastnilo množství architektů a urbanistů z Fakulty architektury ČVUT a několik externích zástupců odborné veřejnosti. Náplň setkání se krom samotné práce na projektech zaměřovala na prezentaci postupu jednotlivých prací, ale především na prezentaci postojů jednotlivých účastníků k budově a k průmyslovému dědictví obecně. Tyto diskuze mezi studenty i odborníky byly asi nejpodstatnější částí workshopu. Během nich došlo také k formulaci základních otázek, na které by měl být řešitel zadání schopen odpovědět: V čem vidí základní prostorovou, architektonickou či urbanistickou podstatu a hodnotu objektu a areálu? Proč se domnívá, že musí být budova zachována a v jakém rozsahu? Do jaké míry si myslí, že je možné do objektu zasáhnout? Odpovědi na tyto otázky jsou vzájemně závislé. Charakteristiky hodné zachování určují přístup k objektu i omezení v jeho úpravách. Odpovědi na tyto otázky definují výsledné práce, většina studentů tyto své postoje formuluje v rámci finálního výstupu.

Prezentační blok sestává z výstavy v Galerii Jaroslava Fragnera a z představení výsledků workshopu v této publikaci. Mimo práce studentů, kteří se workshopu účastnili, ukazujeme i několik prací, které vznikly samostatně ve školních ateliérech. Konečné výstupy přináší pestrou paletu názorů na budoucnost budovy i areálu. Návrhy se pohybují od architektonicko-urbanistických projektů v klasickém slova smyslu, přes analýzy architektonických, urbanistických nebo kulturně historických souvislostí až po kritické zhodnocení zásadních událostí týkajících se budoucnosti areálu. Různé je také zaměření na budovu nádraží nebo urbanistické uchopení rozlehlých ploch uvnitř města. Liší se přístupem k budově jako prvku dominantnímu pro sledovaný prostor a určujícímu jeho další vývoj, až po jeho pozici co by doplňku okolního urbanismu. Některé projekty přistupují k poměrně razantním zásahům do stávající konstrukce a masivním úpravám objektu těžko slčitelným s jeho památkovou ochranou. Jiné si všímají jeho potenciálu při maximálním za-

chování charakteru stavby, směřují ke zvýšení atraktivity areálu drobnými zásahy a minimálními úpravami. Z důvodu větší přehlednosti jsou práce rámcově děleny podle přístupu k tématu do tří okruhů – Na konci cesty, Zabydleme nádraží, Nové prostory. V publikaci jsou řazeny tak, že postupně graduje intenzita zásahu do integrity stavby, pro kterou se autoři projektu rozhodli. Kapitola „Na konci cesty“ představuje skupinu projektů, které k tématu přistupují analyticky, do objektu zasahují minimálně nebo dokonce vůbec, přinášejí ideová řešení situace. Oddíl „Zabydleme nádraží“ přináší paletu názorů na nové funkční využití objektu při relativně menších zásazích do struktury budov nádraží. Závěrečná část s názvem „Nové prostory“ představuje skupinu prací, které mění prostor i hmoty nádraží nejintenzivněji, přistupují ke stávajícím budovám více či méně destruktivně, některé zanechávají z nádražních objektů pouhý torza jako stopy bývalého provozu a doplňují je novými dominantami.

Závěrem nezbývá než poděkovat studentům i pedagogům za zájem o toto téma a vytrvalou práci, s kterou se chopili jeho zpracování. Na přípravě a průběhu workshopu se podíleli: Jan Aulík, Lukáš Beran, Benjamin Fragner, Petr Herman, Michal Hlaváček, Roman Chvilíček, Petr Job, Anna Kašíková, Václav Kruliš, Eva Linhartová, Dan Merta, Tomáš Mikeska, Štefan Molnár, Jan Sedlák, Tomáš Skřivan, Matěj Stropnický, Daniela Šimková, Ladislav Špaček.



úvodní setkání workshopu / foto Jan Zikmund

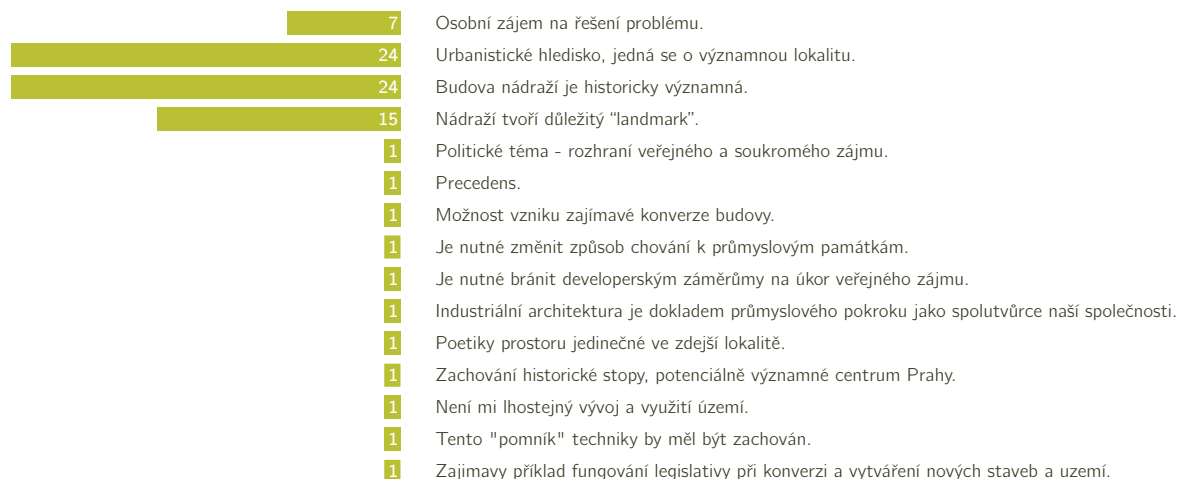
Průzkum mezi studenty

Petr Herman, Štefan Molnár, Tomáš Skřivan, Lucia Truksová

V rámci workshopu proběhlo mezi účastníckými se studenty dotazníkové šetření, mapující jejich postoje k tématu nákladového nádraží, hledající jejich názor na hodnoty stavby, zkoumající jejich přístup k možné památkové ochraně objektu. Průzkumu se zúčastnilo 40 respondentů. Výsledky ukazují názorovou skladbu autorů prací, které prezentujeme na dalších stranách.

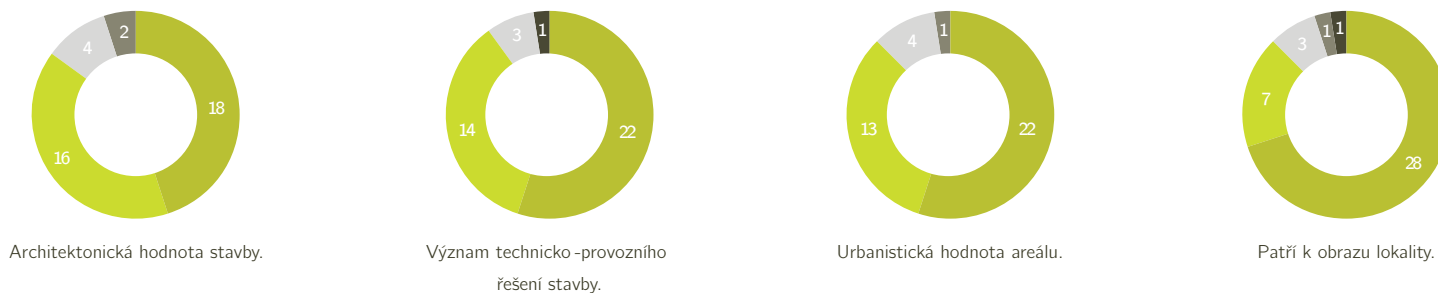
Proč považují téma nákladového nádraží za důležité?

/Respondenti měli možnost více odpovědí/



Jaký význam přisuzujete následujícím charakteristikám nákladového nádraží?

rozhodně důležité spíše důležité neutrální spíše nedůležité rozhodně nedůležité



Následující řešení je pro mě..

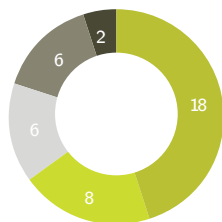
...rozhodně přijatelné.

...spíše přijatelné.

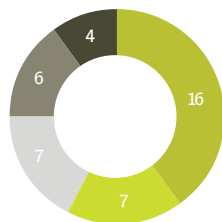
...neutrální.

...spíše nepřijatelné.

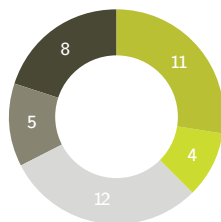
...rozhodně nepřijatelné.



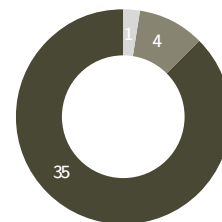
Zachování budovy v plném rozsahu.



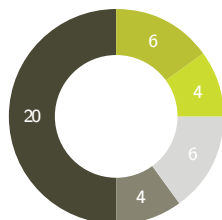
Proražení fasády z provozních důvodů v nezbytné míře.



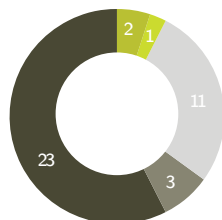
Zachování konstrukčního systému (je možné libovolně měnit fasády).



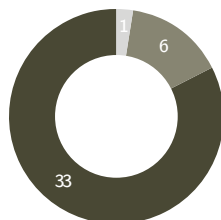
Demolice ocelových výtahů a dopravních mostů.



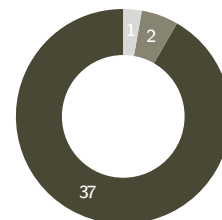
Demolice administrativní budovy.



Krácení či částečná demolice sektorů skladových křídel.



Demolice jednoho ze skladových křídel.



Úplná demolice objektu.

Nákladové nádraží by památkou prohlášeno...

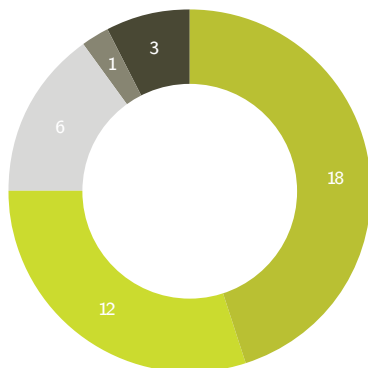
...rozhodně mělo být.

...spíše mělo být.

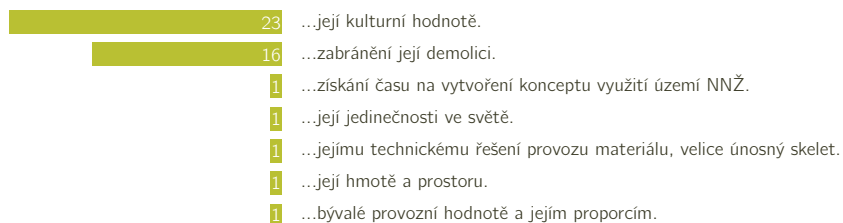
Nevím.

...spíše nemělo být.

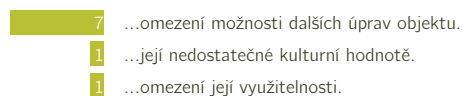
...rozhodně nemělo být.



S prohlášením kulurní památkou souhlasím vzhledem k...



S prohlášením kulurní památkou nesouhlasím vzhledem k...



Jak se z města dělá fastfood?

Tomáš Feistner, Magdalena Havlová



Neděláme architektonický návrh, protože těch bylo na toto území zpracováno již mnoho a většina jich dokazuje možné bezproblémové využití budov nákladového nádraží. Jejich kulturní hodnota je faktická už jenom debatou, kterou kolem sebe vyvolaly, a jejich demolici Praha vesele pokračuje ve smazávání svého kulturního dědictví započatém stržením zimního stadionu na Štvanici, pokračujícím dialogem o demolici domu č. p. 1601 na Václavském náměstí.

Nicméně více než samotná budova nás zajímá plocha okolo ní. Je tak velká, že by pojmulu novou čtvrt' a díky tomu se v době rozmachu konzumní výstavby stává středem pozornosti. Nezajímá nás, co všechno na ploše může být, zajímá nás, jak se mohlo stát, že zde má šanci stát sídliště ze sedmdesátých let zakryté fasádami 21. století. Jak je možné, že město naslouchá investorovi a z rozumné urbanistické studie se po několika zadáních přepracováních dostane do bodu, kdy Ústav rozvoje Hl. m. Prahy má na stole ke schválení změnu územního plánu deklarující novou východozápadní magistrálu a patnáctitisícové sídliště s dvacetipatrovými domy s minimem veřejného vybavení?

Jak se do reálného uvažování zastupitelů může neodmyslitelně zapojit naivní lživá představa prosluněného městského bulváru, který je ve skutečnosti zaprášenou městskou výpadovkou?

Proč na sebe ohromné měřítko jednoho z prvních developmentů tohoto formátu v Praze zároveň váže ohromnou nezodpovědnost všech zúčastněných vůči městu rozumně budovanému přes tisíc let?

Místo architektonického návrhu předkládáme přehled děje za posledních deset let a komentujeme klíčové body.

2002:

Oficiálně ukončen provoz nákladového nádraží

2003:

13. srpen - Národní památkový ústav podal návrh na zápis budovy do státního seznamu památek [1]

Ministerstvo kultury ČR se rozhodlo řízení nezahájit, protože je budova na kulturní památku příliš mladá (obchodní dům Máj z roku 1975 však status památky v roce 2007 získal) [2]

2005:

Listopad - Praha 3 zadává urbanistickou studii s regulačními prvky ateliéru architekta Jana Sedláka. V zadání se počítá se zachováním nádražních budov. [3]
České dráhy prodaly postupně konsorciu firem Discovery Group a Grainger Trust 12 hektarů v severní části pozemku.

“Rezidenční domy na pozemku patřícím Discovery budou mít výšku maximálně 12 pater.” [4]

2006:

Praha 3 přidává do zadání urbanistické studie požadavek na vytvoření „Jarovské spojky“, prodloužení Olšanské ulice. Ateliér Jana Sedláka vypracovává variantu s Jarovskou spojkou. Existence budovy nádraží ovšem touto variantou stále není vyloučena. [5]

Impuls k přepracování studie dal bývalý radní Pavel Hurda (ODS), který byl od začátku pro variantu s bulvárem. Dnes neméně mocný zastupitel Hurda, známý korupčními skandály, tehdy snadno prosadil svou. Proč mu vůbec přišlo na mysl protáhnout parcelou širokou silnici? „Minimálně zčásti šlo asi opravdu o upřímný úmysl, asi se vrátil tehdy z Paříže a strašně se mu zalíbila čtvrt' La Défense. Jako rodilý Žižkovák se rozhodl, že si něco podobného postavíme i u nás,“ odhaduje Tomáš Mikeska.

O potřebnosti velkoplošné Jarovské spojky dokázal tehdejší radní Hurda s dobrými kontakty na magistrátu zřejmě přesvědčit i developera, firmu Sekyra Group. Ta se nejdříve vzpouzela, protože široká silnice výrazně omezuje podíl zastavitelné plochy a snižuje kvalitu bydlení v okolních domech. „Ohledně tohoto záměru jsme byli s investorem v konfliktu, protože měl představu čisté rezidenční zástavby,“ vysvětluje Jan Sotona, mluvčí městské části Praha 3. I dnes investor deklaruje, že jeho zájmy by památkovou ochranou funkcionalistického objektu nebyly v zásadě ohroženy. „Na zbourání budovy nevyděláme. Naopak přicházíme kvůli budování Jarovské spojky o 40 tisíc metrů čtverečních, čímž přicházíme o zastavitelné plochy. Demolice budovy je navíc oceněna na téměř 100 milionů korun,“ tvrdí Leoš Anderle, partner a ředitel společnosti Sekyra Group. [6]

Architekti pod vedením Jana Sedláka připravili studii využití, která počítala s bytovou výstavbou pro osm tisíc nových obyvatel Žižkova. Uprostřed moderního sídliště měla vzniknout velká zelená plocha a celá nová čtvrt' měla být oázou klidu, byť určenou hlavně movitým klientům. [7]

Studii areálu, vycházející z koncepce Sedlákovy, publikovali Jaroslav Šafer a Oldřich Hájek – prvek kompoziční strategie zde představuje konverze budovy nádraží [8]

2007:

České dráhy s developerskou firmou Sekyra Group (majetkový podíl 51:49 ve prospěch ČD) založily společnost Žižkov Station Development (ŽSD). Předsedou dozorčí rady ŽSD se stal exministr Karel Březina, místopředsedou Luděk Sekyra. Za vznikem stojí pro stát velmi nevýhodná a takřka nevypověditelná smlouva o smlouvě budoucí. [9]

Dráhy si vybraly společnost Sekyra Group na společný projekt revitalizace jižní části nákladového nádraží proto, že společnost nabídla ve výběrovém řízení nejvyšší cenu za případný odkup pozemků po budoucí změně územního plánu. [10]

Současní vlastníci pozemků (Sekyra Group a Discovery Group) přišli se zcela novou vizí využití pozemku. Oproti původní studii má zmizet velká centrální plocha zeleně a mají zde vyrůst více než dvacetipatrové domy. Místo původně zamýšlených 8 by zde mělo bydlet kolem 13 tisíc obyvatel. Počet obyvatel Prahy 3 by pak po dokončení projektu narostl téměř o jednu pětinu. Velká hustota zastavěnosti negarantuje dostatečnou kvalitu bydlení a zhorší i kvalitu života stávajících obyvatel Žižkova a Jarova. Projekt vygeneruje nepřijatelné množství dopravy, kterou bude trpět celý Žižkov a další městské části. Projekt pro více než deset tisíc obyvatel navíc nepočítá se základní ani mateřskou školou. [11]

Praha 3 se záměrem vyslovila nesouhlas, pokud nebude v souladu s územním plánem. Přesto následně v roce 2010 podporovala urbanistickou studii založenou na této. [12]

2008:

6. duben - Rada MČ Prahy 3 ze dne na den schválila tzv. „Návrh změny územního plánu Sekyra Group Development“. Toto řešení obsahuje jediný regulativ, a sice vedení „Jarovské spojky“, a je pod ním podepsán ateliér A.D.N.S. Rada města Prahy tuto změnu (s mnoha dalšími) neméně urychleně přijala 5. srpna 2008. [13]

Mysl pražských zastupitelů zcela očarovala představa průrazu plochy komunikací, u které začali mluvit jako o novém žižkovském bulváru. Zároveň se jim patrně koncept architekta Sedláka, tedy území jako klidové městské čtvrti s parky, nejevil dostatečně efektivní, a tak se rozhodli na regulaci nové zástavby rezignovat.

Jak pravil známý žižkovský radní Pavel Hurda: „Území starého nádraží se může stát pražskou obdobou moderní pařížské čtvrti La Défense, která je plná supermoderních staveb.“ [14]

2009:

Červen - Discovery podala na radnici Prahy 3 žádost o výjimku ze stavební uzávěry. [15]

19. únor - Zelení z Prahy 3 se bojí, že by se bez vědomí obyvatel mohly naplnit plány developerů a vyrostly by tam mrakodrapy o 34 patrech, nevznikla by žádná nová zeleň a část by také postrádala občanskou vybavenost. Proto se rozhodli, že obyvatele této městské části budou pravidelně informovat o harmonogramu schvalovacího procesu a o možnostech, jak se do něj zapojit. To ale Praha 3 odmítá. [16]

Ateliér Jana Sedláka zpracovává třetí urbanistickou studii území. Ze strany Prahy 3 bylo požadováno prodloužení Olšanské a zbourání budovy, hmotově však pro novou výstavbu zachovává půdorys budovy nádraží, i když by tato budova byla demolována. [17]

4. prosince - Strana zelených zpracovává námitku ke konceptu nového územního plánu a nabízí ji veřejnosti k podpisu. [18]

7. prosince - Ministerstvo kultury se vyjadřovalo ke konceptu nového územního plánu městské části Prahy 3, který obsahoval demolici objektu. V té době už přitom ministerstvo téměř pět let evidovalo návrh na prohlášení objektu za kulturní památku a bylo tedy známo, že se v lokalitě nádraží mohou nacházet konkrétní památkové hodnoty. Na tyto zájmy však ministerstvo v připomínkách nijak nepoukázalo. [19]

2010:

Duben - Dosud byla na nádraží Žižkov stavební uzávěra, v dubnu městská rada ale schválila výjimku. V severní části území se tedy může stavět, a to i bez schválení nového pražského územního plánu. [20]

Městská část nepovažuje objekt za tak jednoznačně historicky cennou budovu. Mluvíci Prahy 3 Jan Sotona ji v dubnu 2010 označil za „barabiznu z krabic, která vypadá jako z reálného socialismu“. [21]

„Zachování nádraží nastolí pro nás nepříjemnou situaci, nebude například možné protáhnout Olšanskou ulici, která by ulevila přetíženým komunikacím v Koněvově a Vinohradské ulici,“ oznámil mluvčí třetí městské části Jan Sotona. [22]

V květnu 2010 Klub za starou Prahu podal nový návrh na památkovou ochranu nádraží (předchozí návrh Národního památkového ústavu zůstal 7 let nevyřízen). [23]

Radnice nechá vypracovat novou urbanistickou studii, která má sladit představy developerů Discovery a Žižkov Station Development. ŽSD však pro své záměry potřebuje změnit územní plán. Radnice chce novou kompromisní studii vypracovat i přesto, že ji Útvar rozvoje města upozornil, že není možné prosadit změnu územního plánu před schválením jeho celkové nové podoby. Radnice však chce změnu projednat nestandardním způsobem ve skupině tzv. celoměstsky významných změn. [24]

Útvar rozvoje města požádal Prahu 3, aby novou urbanistickou studii nechal zpracovat ve dvou variantách, z nichž v jedné by industriální památka zůstala zachována. Praha 3 v čele s předsedou místní ODS Pavlem Hurdou však zachování budovy rázně odmítá. [25]

3. červenec - Zastupitelé ODS v rámci celoměstsky významných změn schválili všechny změny územního plánu. Má se jimi zabývat Útvar rozvoje města a konkrétní proměna těchto prostor je opět o něco blíže. Námitky byly odmítnuty, protinávrhy smeteny. [26]

„Pro území Nádraží existuje několik územních studií, přesto se změna územního plánu bude zpracovávat ve zrychleném režimu a pouze v jedné variantě,“ upozornila Zuzana Drhová ze Strany zelených. [27]

Opoziční zastupitelé postup kritizují a vadí jim, že u jednotlivých lokalit není jasné, jak by měly konkrétní projekty vypadat. „Celoměstsky významné změny jsou účelové a je snaha předběhnout jaksi koncept nového územního plánu,“ upozornila Drhová. [28]

O další osud industriálních staveb na Nákladovém nádraží se navíc začali zajímat také inspektoři UNESCO. Ti nádraží počátkem roku sami navštívili a zajímali se, zda zůstane zachována budova bývalého překladiště. Na Ministerstvu kultury také již několik let leží návrh na zápis budovy nádraží na seznam kulturních památek. Dokud o návrhu nebude rozhodnuto, musí se k budově přistupovat jako ke kulturní památce. [29]

Ukončení železniční dopravy, provoz ke kontejnerovému překladišti však pokračuje. [30]

3. prosinec - Ministerstvo kultury prohlásilo budovy nádraží za kulturní památku. České dráhy a Sekyra Group podaly proti rozhodnutí rozklad, rovněž Praha 3 vyjádřila nesouhlas. [31]

Pro hodnocení návrhů na prohlášení nemovitých věcí za kulturní památku má Ministerstvo kultury zvláštní komisi. Rozsáhlé skladovací prostory, splňující extrémní statické

požadavky, je podle komise možno využít pro depozitáře kulturních institucí, které trpí chronickým nedostatkem depozitárních prostor – knihovny, archivy a podobně. Výhrady k dopravním omezením podle komise posouzení z hlediska památkové péče nepřísluší. Komise nakonec jednoznačně dospěla k závěru, že „areál nádraží nemá svou koncepci na území České republiky srovnání". Celý soubor vykazuje podle komise takové hodnoty, které „nesporně zdůvodňují prohlášení kulturní památkou". [32]

K nejhlasitějším odpůrcům zachování budovy patří vlastníci objektu České dráhy a městská část Praha 3. Právě České dráhy se proti prosincovému rozhodnutí o památkové ochraně budovy odvolaly a radnice nezustává pozadu. Žižkov Station Development ve svém dopise ministru kultury uvádí jako hlavní důvod rozkladu údajně obtížné komerční využití budovy bývalého nádraží. Významným motivem v odporu drah proti zachování budovy jsou také obavy, že jim funkcionalistický kolos zůstane na krku. Sekyra Group by totiž pravděpodobně o její vlastnictví kvůli vysokým nákladům na rekonstrukci a údržbu nestála. [33]

2011:

11. leden - Skupina 16 zastupitelů za opoziční sdružení „Žižkov [nejen] sobě“, ČSSD a KSČM poslala ministru kultury Jiřímu Besserovi a oddělení ochrany kulturních památek otevřený dopis, ve kterém je žádá, aby nepodlehli tlaku developerů a podpořili původní rozhodnutí Ministerstva kultury, distancuje se od stanoviska Prahy 3 a opouje argumentům proti zachování budov uvedeným v rozkladu developera. [34]

Leden - Vyhlášení památky především nedoporučil odbor památkové péče pražského magistrátu: „Zachování areálu v rozsahu původního záměru je neřešitelným úkolem. Hodnota a autenticita průmyslové lokality se odstraněním strojního zařízení či jeho části mohou výrazně snížit." [35]

Březen - V návaznosti na vyostření kauzy se během posledních měsíců uskutečnilo několik akcí, například veřejná debata s odborníky v kině Aero. [37]
„Naddimenzovaná Olšanská ulice není zatím příliš využívána. Stane-li se ovšem součástí atraktivní průjezdné trasy, řidiči si sem cestu jistě rychle najdou. A pak se objeví nezbytné protihlukové bariéry," napsal Lukáš. [38] Architekt Vavřík se vyslovil pro zbourání budovy vzhledem k jejímu technickému stavu. [38a] **63**

Odbor územního plánu Magistrátu HMP vyhověl připomínkám o.s. Tady není developerovo a přiklonil se k postupu, že není možné projednat změnu územního plánu Nákladového nádraží Žižkov v rámci celoměstsky významných změn územního plánu dříve, než bude rozhodnuto o prohlášení budovy nádraží kulturní památkou. [39]

Změnu územního plánu odbor územního plánu MHMP sice do konce roku 2011 pořídí, ale vydat ji může, až bude známo rozhodnutí o památce Ministerstva kultury. [40]

Květen - Rozkladová komise Ministerstva kultury v obsáhlém zdůvodnění doporučila zrušit rozhodnutí o prohlášení části Nákladového nádraží Žižkov za kulturní památku. [41]

Ministr kultury Jiří Besser rozhodl o vrácení případu nádraží k opětovnému posouzení památkové komisí ministerstva. [42]

Do sporu o případné zbourání největší dochované funkcionalistické průmyslové stavby v Praze se však nyní vložil ministr dopravy Pavel Dobeš. Zastupitelům Prahy 3 sdělil, že do návrhu státního rozpočtu se nedostala původně plánovaná dvoumiliardová dotace na vybudování Jarovské spojky, a není proto možné počítat s financováním výstavby s pomocí státu. [43]

Ministr Dobeš dále předal zastupitelům vzkaz od ministra kultury Bessera, podle kterého má ministerstvo kultury zájem využít budovy nádraží jako depozitář pro Národní knihovnu. [45]

„Jarovská spojka jako čtyřproudá kapacitní komunikace natáhne na Žižkov další automobilovou dopravu, z níž velká část bude pouze tranzitní do centra města a ven. I propočet developerů ukazuje, že intenzita dopravy na Koněvově a Vinohradské ulici se po vybudování Jarovské spojky v příští dekádě zvýší o třetinu až polovinu. A my bychom za to podle vedení radnice měli ještě zaplatit 2 miliardy z našich daní," doplnil Ondřej Rut, zastupitel MČ Praha 3, člen výboru pro územní rozvoj a místopředseda pražských Zelených. [44]

20. prosinec - Novou ministryní kultury byla jmenována Alena Hanáková z hnutí Starostové a nezávislí. Jednou z mnoha agend, kterými se bude muset v nejbližší době zabývat, je i osud Nákladového nádraží na Žižkově. [46]

Památková komise si nechala zpracovat čtyři nové nezávislé posudky, které všechny doporučují budovu zachovat, a to jak s ohledem na její historicko-architektonickou hodnotu, tak s důrazem na široké možnosti jejího nového využití pro rezidenční, komerční, vzdělávací i kulturní účely. Jeden z posudků se podrobněji zabývá i řešením dopravní situace v okolí bývalého nádraží a ukazuje, že prodloužení Olšanské ulice je možné vést podél jižní či severní strany areálu, případně vyosením pomocí okružní křižovatky s ulicí Jana Želivského, aniž by se jakkoliv dotklo budovy nádraží. [47]

Vzhledem k závěrům odborních posudků žádá tímto občanské sdružení Tady není developerovo památkovou komisi, aby opětovně vyhlásila Nákladové nádraží Žižkov kulturní památkou. [48]

Tomáš Hudeček, který zastává funkci primátorského náměstka od minulého týdne, kritizuje systém celoměstsky významných změn územního plánu. Ty Praha projednává odděleně od přípravy územního plánu. Podle něj jsou ukázkou bující korupce. "Jedná se o standardní změny, pouze jsou názvem odlišeny od ostatních. Jsou mezi nimi i nevyznámé záměry." [49]

2012:

Sdružení Tady není developerovo zpracovalo námítku k navrhované změně územního plánu Z 2600/00 v oblasti Nákladového nádraží Žižkov, kde má mj. dojít k odstranění historické budovy nádraží a výstavbě tzv. Jarovské spojky, pro kterou je třeba získat 200 podpisů občanů Prahy. [50]

Použitě zdroje: [1] <http://praha3.zeleni.cz/12745/clanek/novodoba-kolonizace-prahy---nakladove-nadrazi-zizkov/> iDnes.cz 14.4.2010; [2] <http://praha3.zeleni.cz/12745/clanek/novodoba-kolonizace-prahy---nakladove-nadrazi-zizkov/> iDnes.cz 14.4.2010; [3] Věstník Klubu za starou Prahu č. 3/2008; [4] Euro, 21.2.2011; [5] Věstník Klubu za starou Prahu č. 3/2008; [6] Euro, 21.2.2011; [7] A2 kulturní týdeník 19.11.2008; [8] Věstník Klubu za starou Prahu č. 3/2008; [9] Obchodní rejstřík na justice.cz, IČ 28209915; [10] Lidové noviny 24.4.2008; [11] Tisková zpráva SZ Praha 3, 22.4.2008

[12] Lidové noviny 24.4.2008; [13] Věstník Klubu za starou Prahu č. 3/2008; [14] Věstník Klubu za starou Prahu č. 3/2008; [15] PRAŽSKÝ DENÍK 15.6.2009; [16] Velké stověžaté plány EKONOM 19.2.2009; [17] Shrnutí textů ze schůze zastupitelstva k budoucnosti Nákladového nádraží 12.4.; [18] Kauza3.cz 14.4.2011; [19] rozkladová komise ministerstva kultury TZ MKČR, 24.5.2011; [20] ONDŘEJ RUT 8.4.2010, <http://praha3.zeleni.cz/15709/clanek/o-nakladove-nadrazi-zizkov-se-zacalo-zajimat-unesco/>; [21] iDnes.cz 14.4.2010; [22] iDnes 6. ledna 2011; [23] ČTK 26.5.2010; [24] ONDŘEJ RUT 8.4.2010; [25] ONDŘEJ RUT 8.4.2010; [26] Aktuálně.cz 3.6.2010; [27] Aktuálně.cz 3.6.2010; [28] Český rozhlas 3.6.2010; [29] ONDŘEJ RUT 8.4.2010; [30] http://cs.wikipedia.org/wiki/Nákladové_nádraží_Žižkov; [31] Deník Referendum, 12.1.2011; [32] Deník Referendum, 12.1.2011; [33] Euro, 21.2.2011; [34] Strana zelených, 12.1.2011; [35] Deník Referendum, 12.1.2011; [36] Lidové noviny, 7.2.2011; [37] Tisková zpráva o.s. Tady není developerovo, 29.4.2011; [38], [38a] Lidové noviny, 10.1.2011, Kauza3.cz 14.4.2011; [39] Tisková zpráva o.s. Tady není developerovo, 1.8.2011; [40] Tisková zpráva o.s. Tady není developerovo, 1.8.2011; [41] TZ MKČR, 24.5.2011; [42] deník.cz 31.5.2011; [43] Deník.cz, 5.10.2011; [44] Tisková zpráva zastupitelského klubu Žižkov [nejen] sobě, 28.9.2011; [45] Tisková zpráva zastupitelského klubu Žižkov [nejen] sobě, 28.9.2011; [46] Tisková zpráva o.s. Tady není developerovo, 20.12.2011; [47] Tisková zpráva o.s. Tady není developerovo, 20.12.2011; [48] Tisková zpráva o.s. Tady není developerovo, 20.12.2011; [49] Ceskenoviny.cz, 2.12.2011; [50] 14.1.2011 praha3.zeleni.cz

{1} Jarovská spojka

Žižkovské dopravě by podle expertiz vůbec neulevila, naopak by velké části přílehlého území rapidně zhoršila prostředí. Je to další magistála a dálnice města prostě nepomáhají. Jejím vzniku jistě také nahrává fakt, že v Čechách stále převládá kolektivní domněnka o tom, že dopravě se ulehčuje stavěním kapacitnějších komunikací. Hlavní důvod ustálené existence absurdity ale pravděpodobně je, že vybudování "bulváru" pro hodně subjektů představuje důvod pro zbourání budovy nákladového nádraží, protože to mnohým ekonomicky překáží. Avšak i tento argument nemusí platit, jelikož existují studie na zakomponování Jarovské spojky do území tak, aby mohla být budova nádraží zachována. Nejzajímavější je, že za vznikem stojí utopistická dětsky naivní vize jednoho radního o jednom pražském bulváru.

{2} Má se demolovat dům, o kterém se vede diskuze o začlenění do seznamu kulturních památek?

Je dáno, že pokud je zahájeno správné řízení o prohlášení objektu za kulturní památku, musí být s objektem nakládáno tak, jako by památka byl. Dá se tedy říct, že při "nezahájení správného řízení" toto neplatí, což se v případě nákladového nádraží stalo. Okolnosti jednání Ministerstva kultury byly ale natolik zvláštní, že nám nepřijde správné, že se plánovala přeměna území bez budovy nádraží, když byla otázka prohlášení za kulturní památku stále, ač léta stará, aktuální.

{3} Kdo stojí o estetické výlevy politiků?

Necht' politici politizují a rozhodování o estetice přenechají zase jiným, více kompetentním. U takto vlivného veřejného činitele, který má možnost negativně ovlivnit stovky lidí, je tento výrok velmi nebezpečnou manipulací. Vlastní názor týkající se nepolitických témat si mají v rámci profesní etiky nechat pro sebe.

{4} Systém celoměstsky významných změn

Změny projednává Útvar rozvoje měst odděleně od přípravy nového územního plánu. Může tedy dojít k rozdílnému nakládání s územím, než bude v ÚP stanoveno (což v případě nákladového nádraží znamenalo i možnou ignoraci řízení o prohlášení věci za kulturní památku). Není tedy tento systém neadekvátním obcházením konceptu územního plánu, který do celého procesu vnáší jen další pochybnosti?

{5} Svěřit čtvrt' jednomu developerovi

Prázdné území kolem nákladového nádraží čítá kolem 38 hektarů. Pokud zde vznikne nová městská zástavba, bude mít charakter celé jedné samostatné čtvrti. Myslíte si, že v takovém měřítku nelze svěřit projekt do rukou jednoho či dvou developerů. V ideálním případě by měly pozemky patřit městu, které by mělo zpracované regulační plány a studie a jednotlivé části území by poskytly jednotlivým developerům. Ti by realizovali své projekty, nicméně by se museli řídit stanovenými pravidly. Investičních možností je mnoho, pozemky také může od počátku do konce vlastnit samo město, které by se stalo investorem, developerem a budoucím majitelem pronajímatelných bytů. Městem danými pravidly by se nicméně vždy docílilo jasného procesu, který za současných podmínek neproběhl. V neposlední řadě by se tím zajistila i jistá slušnost vůči developerovi, kterému by se tak neměnily podmínky v průběhu procesu.

{6} Technický stav

Subjekty usilující o demolici budov nákladového nádraží používají argument, že budova je ve špatném technickém stavu.

Tento argument slouží pouze jako potrava pro neinformovanou veřejnost a fakticky je neopodstatněný a lživý. Budova je ve velmi zachovalém technickém stavu a z velké části je stále v užívání.

{7} Informovanost veřejnosti

Veřejný sektor, který by se měl starat o informování veřejnosti o svých činech, tuto funkci zásadně neplní a to občas dokonce cíleně. Oproti tomu veřejnost v Čechách postrádá veškerou touhu zapojit se do procesů přetvářejících jejich životní prostředí a to právě proto, že šance změnit zde něco je naprosto mizivá. Dokud radnice Prahy 3 jako objekt ztělesňující veřejný zájem nevyjde vstříc své občanské veřejnosti raději než finančně zaujaté developerské firmě, nebude o rozumných cílech možné hovořit. Zastupitelstvo má s pomocí Útvaru rozvoje města developerovi ukázat na základě vize pro město, co by kde mělo stát, není možná situace, kdy developer ukazuje městu, co on by si přál. Územní plán není vize. "Územní plán ukazuje, co se stát může, nikoliv co se stát má." (Adam Gebrian).

{8} O developingu

Většina českých developerských společností by se měla přestat upínat pouze ke krátkodobému zisku, ale začít si zvykat stavět veliké soubory staveb, které nejsou homogenní obytnou zástavbou zaměřenou na výdělek prvních pěti let nájmu, ale dokážou dlouhodobě tvořit město se vším všudy a nejsou závislé na vybavenosti okolí. Slovo "developer" by potom ztratilo svůj pejorativní podtext a nabylo hodnotného významu.

{9} Základní stavební jednotka města

Trend obřích developerských projektů je ve vývinu města nový prvek. Takové měřítko je umožněno ekonomickým systémem půjček, kapitálem a investičními schopnostmi současných investorů. V minulosti byla základní stavební jednotka jeden dům, popř. jedna tovární hala nebo jeden pivovarský dvůr, nyní je jednotlivost domů nahrazována obytnými soubory, továrními komplexy a komplexy obchodních center. Nákladové nádraží je přechod z monokultury sídlišť do uniformity celých čtvrtí. Nedokážeme si představit jiný důvod pro tuto ohromnou investici, než ekonomický. Nerozumíme spjatosti v objemu finančních prostředků a objemu celistvého developmentu. Není snad problém, aby developer svoje prostředky využíval na více místech po celé republice zároveň. Tuto spjatost by bylo možné rozvázat limitními regulativy pro velikost pozemku určeného (nejen) obytné výstavbě, přičemž by bylo vyloučeno, aby jeden majitel vlastnil přílehlající pozemky. Tento regulativ by také mohl částečně vyřešit problém homogenní "sídelní kaše" kolem měst.

{10} Zájmové skupiny

České dráhy - spolumajitel pozemku: Říkají, že se nemovitosti chtějí zbavit, že je neudržitelná. Budova je pro ně nevýhodná, protože snižuje prodejní cenu a tudíž si přeje Jarovskou spojku, která budovu ohrožuje. *Sekyra group - spolumajitel pozemku:* Chce vydělat peníze a využívá k tomu veškerý poskytnutý právní prostor. *Praha 3:* Vzhledem ke komplexnosti zastupitelstva městské části je její stanovisko nekonzistentní a časem se velmi mění. Nemáme šanci rozeznat, zda za Jarovskou spojku stojí opravdu jen naivní představa o bulváru nebo jiné, nám neviditelné motivy. Neznáme ani motivy přílišné tolerance radnice vůči developerům. *Veřejnost:* V podobě občanských sdružení (Tady není developerovo), jednotlivců, veřejných debat a workshopů nemá valnou šanci něco na dění změnit. Je to částečně i způsobeno laxností společnosti ohledně veřejných záležitostí a složitým byrokratickým systémem jednání. *Ministerstvo kultury:* Nemá na věci žádný zájem, rozhodování ohledně prohlášení kulturní památky proběhlo korektně.

Proč měnit věci které fungují?

Aneta Dvořáková, Lenka Šatná, Jana Vichorcová



Zadáním workshopu bylo najít nové využití Nákladového nádraží Žižkov. Při důkladných návštěvách jsme zjistili, že prostory budovy jsou však využívány v plném rozsahu. Náš návrh tedy spočívá v maximálním zachování budovy po stránce architektonické i funkční. Navrhujeme naprosto stejný koncept a využití, kterému slouží doposud - sklad, kanceláře, bydlení, pouze s částečnými úpravami, které by byly finančně nenáročné. Propůjčily by však NNŽ modernější vzhled a pomohly by mu navrátit naprostou funkčnost. Tak zde vzniká řešení na další léta, možná desetiletí.

Přesto jsme chtěli dát NNŽ fenomén, který by přilákal jeho nové návštěvníky. Něco, co by se stalo ústředním tématem této oblasti a díky čemuž by její hodnota vzrostla. Snahou je vznik nového veřejného prostoru, který dosud Žižkované postrádají. Tamní se nemají kde střetávat. Budovu jen mlčky míjejí, obcházejí. Není začleněna do běžného života. Proto jsme jako spojující téma lidí a místa zvolili vodu v jejich útrobach.

Zajímal nás tento vztah místních obyvatel k samotné budově i celému areálu. To nás vedlo k dalšímu kroku projektu - k sociálnímu průzkumu mezi uživateli nádraží (zaměstnanci) a místními obyvateli. Do dotazníku jsme začlenili i otázky týkající se vodní plochy, abychom si potvrdili, že Žižkovu takový prostor chybí a tím se stává pro nás - pro ně zmíněným fenoménem.

Ekonomické hledisko

Co se skladů týče, ještě donedávna byly obsazeny „pouze“ z 80 %. To proto, že některým nájemcům doběhla smlouva. Zbýlých 20 % bylo inzerováno a vzápětí obsazeno. Přihlásil se zájemce o celých 8000 m² plochy. Současně jsou tedy sklady využity z celých 95 %, vyjma 5 % skladů, do kterých zatéká, a tudíž nejsou schopny provozu. Každý sklad čítá kolem 600 m² a má k dispoziční vlastní výtah, který slouží k dopravě nákladu do vyšších pater skladu. Poptávka po skladech převyšuje nabídku. Využitelná plocha je tedy naplněná ze 100 %. Sklady nejsou ztrátové, dokonce naopak.

Administrativní prostor na Praze 3 je inzerován veřejně na webových stránkách ČD v sekci nemovitosti. Každá kancelář čítá plochu 558,4 m². Při spočtení ceny dle udaných parametrů zjišťujeme, že finanční stránka je opravdu výhodná. V přízemí se nachází 6 kanceláří a v prvním patře dalších 7. Celkem je tedy 13 kanceláří. K dispozici je samozřejmě parkovací plocha.

Administrativní plocha je nyní zaplněná z 50 %. Důvodem využití pouze poloviny plochy je jednak doběhnutí smluv nájemců, jednak to, že prostory NNŽ nejsou stěžejními pro samotné vlastníky. Ti mají působiště v jiných částech Prahy.

Bytové prostory jsou vyjma jednoho bytu zaplněny. Konkrétně se zde nachází šest bytů. Smlouva se uzavírá na několik let. Veřejnosti stačí zaslat žádost o prohlídku bytu.

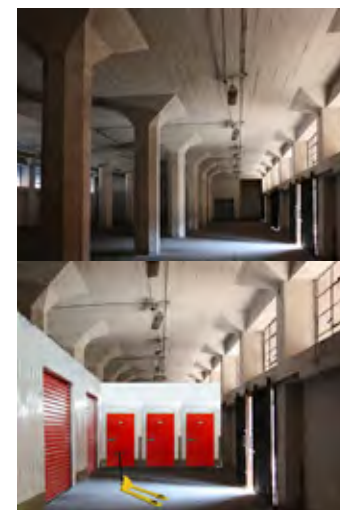
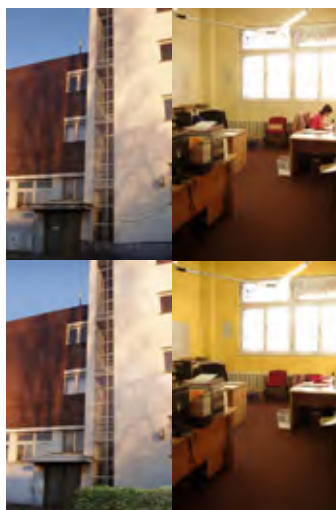
V okolí budovy se nachází spousta menších objektů, které již nespádají pod správu NNŽ. Jedná se o přístavky, malé prodejny, dílny, autoopravny, stavebniny etc.

Řešení

Jednou z možností, jak zvýšit finanční obrát skladů, je předělání obrovských skladů na menší pronajímatelné prostory. Mohly by být děleny na kóje, místnosti, boxy, skladovací skříně. Takovéto úložné prostory jsou flexibilní, přístupné nonstop, dobře zabezpečené. Tímto způsobem uskladnění se v Praze zabývá pouze jedna firma a to velice úspěšně. Lidé mají spousty věcí, které potřebují uschovat. Důvodem je nedostatek místa v bytech, ceny bytů rapidně rostou.

Další možností by bylo zužít volné plochy kolem budovy, např. jako hlídané venkovní parkovací stání v centru města.

Mohlo by se nabídnout ke krátkodobému i dlouhodobému pronájmu spousta parkovacích míst. Parkování je vhodné pro osobní automobily i pro větší vozy.



Sociologický průzkum

První částí našeho výzkumu se staly rozhovory se samotnými uživateli budovy. Věříme, že ti o ní vědí nejlépe. Znájí ji po všech stránkách, co do vzhledu, chodu, funkce, problémů. Dokáží ji objektivně posoudit, popsat a přiblížit okolí. Všichni byli velice vstřícní, věnovali debatě čas. Při příchodu nabízeli uvaření čaje, prováděli mě po svých prostorech, dokonce vyndávali zvířata z terária. To vše vypovídá o tom, že je zde spousta lidí, kterým není NNŽ lhostejné, kteří stojí o jeho zachování...

Dotazování uživatelé

Michaela, 32: „NNŽ znám velice dobře. Jako minus vidím, že prostory mají nákladné vytápění. V areálu jsou funkční a dosud využívané koleje. Co tedy do budoucna? Je zde alternativa vybudování parkoviště pro automobily - prostory jsou obrovské, navíc v centru města. V suterénním podlaží jsou dobré podmínky k uskladnění potravin - chlad, zima, i ta myšlenka se dá rozvíjet. Rizikem se jeví spekulované omezení dopravy v centru. Řešením pro NNŽ by byla písemná záruka ze strany města. Dohoda. Týkající se např. povolení vjezdu nákladních vozidel do budoucích let. Bez toho je existence skladů nemožná.”

Antonín, 55: „Přijde mi nesmyslný developerův návrh na výstavbu nových bytů v místě současného NNŽ. To dokazuje i fakt, že nedávno postavené byty Central park v téže lokalitě jsou ze dvou třetin neobydlené a to déle jak dva roky. Průmyslový Žižkov není lukrativní oblast, tudíž movití hledají jinde a nemajetným je to finančně nepřístupné. A jaký je můj osobní vztah k budově? NNŽ mi přirostlo k srdci, od dětství tam chodím z můstku pozorovat vlaky. Dnes je problém sehnat agenturu, která zaručí kontrolu prostoru i kolejí. Jednou se přestalo nádraží spravovat a nyní už se jeho stav jen zhoršuje, cesta zpět je vždy náročná. Dle mého názoru struktura nádraží musí zůstat zachovaná, tzn. opravit byty, kanceláře, sklady. Jedině tak bude prosperovat, vyžádá si ty nejnižší možné finance. U skladů NNŽ platí, že poptávka převyšuje nabídku. Sklady jsou všechny pronajaté, nejsou ztrátové. Přestože se debatuje o demolici, existuje paradox, že do budovy se investuje. Nově je vyměněno 2400 m² střechy, bohužel i tak je to pouze 1/3 celku. Přeci jen pokud se výstavba nových bytů uskuteční, je nesmysl budovu bourat v tomtéž čase. Staveniště se musí hlídat, financovat.

Pronajaté sklady by toto mezidobí finančně pokryly. Domluva je složitá. Areál je ve vlastnictví mnoha majitelů. Developeri by mohli v ideálním případě zastavět jen okolí budovy. Tu zachovat. Osobně mám též několik návrhů. Řešením se mi jeví v zalití kolejí asfaltem. Silnice by sloužily pro nákladní dopravu mířící do skladů NNŽ, to by výrazně ulehčilo okolním komunikacím. Taktéž koleje elektrifikovat se jeví přínosným, jednalo by se o tramvajovou trasu Žižkov-Malešice. Na závěr - NNŽ „utáhne“ i osobní vlakovou dopravu. To se ukázalo během rekonstrukce Hlavního nádraží, byly sem odkláněny vlaky z Benešova a Kolína. Úspěšně.”

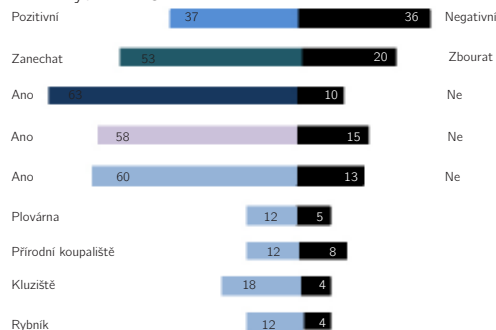
Jan, 39: „Budova je úžasná, vše funguje. Jsme tu 20 let a stále se budova “bourá a prodává”, už se to ani nedá brát vážně. My nemáme žádný problém. Jen nám nedávno do kanceláře zaparkovali vlak, poněvadž zapomněli, že souprava má o dva vagony více...(smích)”

Stanislav, 41: „Jsem majitelem firmy, která tu sídlí více než deset let. Do oprav jsme vložili spoustu peněz, opravili jsme příjezdové cesty, dláždění. Pro nás je veliké plus výhodná poloha v centru města a cena pronájmu. Naopak mínusem shledávám vzhled. Není to reprezentativní prostor, stydím se sem pozvat zákazníka. Ale zatím nás to tu drží a nechceme měnit.”

Pavel, 45: „Nevidím důvod, proč bořit budovu, která stojí, funguje, je v dobrém technickém stavu. Neustále se boří a staví. Přijde mi to zbytečné. Jsem provozovatel autodopravy a pravda je, že sem návštěvy moc nechodí. Žižkované nevědí, že budova není prázdná, že je funkční.”

Otázky pro byvatele Žižkova:

- 1) Jaké máte pocity z budovy NNŽ?
POZITIVNÍ X NEGATIVNÍ
- 2) Je lepší zanechat starou cennou budovu nebo pozemek zastavět novými výškovými budovami?
ZANECHAT X ZBOURAT
- 3) Je vám milejší současná dopravní situace na Žižkově nebo byste souhlasili s prodloužením Olšanské ulice a tím zvýšením provozu automobilů?
ANO X NE
- 4) Jste pro zpřístupnění areálu NNŽ, pro jeho začlenění do běžného života?
ANO X NE
- 5) Byla by využita vodní plocha na Žižkově?
Plovárna ANO X NE
Přírodní koupaliště ANO X NE
Kluziště ANO X NE
Rybník ANO X NE



Obyvatelé Žižkova

Sestavili jsme pro ně dotazník z otázek, které jsou pragmatické, ale i pocitové, aby nám vyšel objektivní výsledek, ze kterého dále vycházíme. Položili jsme jim i dotaz týkající se vodní plochy - jeden z našich konceptů - abychom zjistili, zda si lidé takové prostředí přejí. Nejedná se o velký průzkum. Počet respondentů, kterých jsme se dotazovali v okolí NNŽ, je 73. Tento průzkum probíhal tři dny na konci roku 2011 a setkali jsme se s různými názory lidí, jak na samotnou budovu NNŽ, tak i na okolí a okolnosti, které se kolem téhle problematiky vyskytují (přístup zastupitelstva, neziskové organizace, propagace, boj developerů). Dotazovaní měli často problém definovat, jak na ně působí samotná budova, jestli pozitivně nebo negativně, jejich pocitový názor na ni byl neutrální - nerušivý. Většina lidí nebyla uvnitř budovy, přesto dobře znají její tematiku. Jejich většinový názor je nebourat ji! Všude se něco staví, oni chtějí mít klid, nezatěžovat okolí a neprobouzet se za zvuků drtiče betonu na staveništi. Proč by se mělo něco bourat a na stejném místě stavět něco nového? Objekt na ně však působí zanedbaně, nepřehledně, staře a industriálně. To můžeme považovat jako skvělý základ pro vznik obdobného projektu jako Vítkovické železárny nebo se inspirovat ve světě, jak se zachází s brownfieldy. Staří lidé budovu dobře znají, milují ji, působí na ně příjemně, vnímají ji jako součást svých životů. Mile nás překvapilo, že lidé se zajímají o činnost organizací, které bojují za zachování budovy a o její zapsání na listinu památkově chráněné stavby, 1 člověk z 30 viděl dokument o této problematice, který se promítal minulý rok v kině Aero. Výsledky našeho průzkumu nejsou vědecky ověřeny, sloužili nám pouze jako nástin, jako záchytný bod, jak se vypořádat s tímto prostředím a samotným workshopem.

Voda

Jaké je její zastoupení na Žižkově? S tím jsme se obrátili na jejich obyvatele, aby se nám vyjádřili, zda by tuto vodní plochu, jak ve formě plovárny, rybníku nebo zledovatělé plochy využili. Může se to zdát jako poměrně futuristický nápad, zaplnit kolejiště vodou, ale my jsme měli v úmyslu na Žižkově vytvořit nový fenomén, který by nalákal lidi i do útrob samotné budovy. Vytvořit tak klidnou zónu, oddělenou od okolního světa křídly budovy. Místo, kde by se lidé rádi střetávali a toto místo by se nabízelo k různému využití. Taky by zajistilo skvělý pohled, jak z kancelářských, tak i z obytných částí. Samotný odraz budovy na vodní hladině by přidal na zjemnění okolí a novém charakteru místa, se kterým by se lidé, soudě podle dotazníku, rádi sžili.



Nový organismus s industriálním srdcem

Pavel Paseka, Martin Žatečka, Jan Šlemr, Jan Petrš

Konzultace: Jan Sedlák, Vladka Kirschner, Vojtěch Novotný

Feel of lost

O pořádáném workshopu jsme se dozvěděli vskutku na poslední chvíli. Rychlý telefonát mezi sebou, že „je poslední šance něco změnit!!!“. Dva z nás byli takto probuzeni dokonce hodinu před první schůzkou, ale nakonec jsme dorazili. Sice na poslední chvíli, ale stále lepší před, než po... Regulérní otázkou by mohlo být, proč vás cestou do práce, nebo při nedělní kávičce, nebo kdy čtete tento katalog, obtěžujeme tímhle. Odpovíme, protože to s tím souvisí! Totiž, jak jsme se dozvěděli na prvním setkání, že samotný workshop se koná spíše pět minut po dvanácté, ale stále ještě lepší, že před demolicí NNŽ, než po demolici.

Je otázka, proč takhle důležité akce vznikají až oněch pět minut po dvanácté a ne dříve. Je to možná ten psychologický moment pocitu ztráty. Teď, nebo nikdy.

Sešli bychom se, kdyby NNŽ už nešlo skoro k zemi?

Realita souboje kontra don Quijote

Rukavici vhozenou developery jsme zvedli. A aby byl souboj rovnocenný, řekli jsme si, že nebudeme dělat designovou studii, ale zpracujeme návrh, který bude reálnou alternativou využití území, tak aby developerovo „právo“ na zisk nebylo narušeno. Být na jeho vlně a neodvracet debatu do poloh, které jsou mu vzdálené, ale cílit do jádra věci. A především, aby se budova NNŽ stala logem a přidanou hodnotou urbanisticky hodnotného návrhu.

To je náš názor, aby se dalo „něco měnit“.

„Urbanisticky hodnotný návrh“ „...?“

Asi sotva se v historii objevil urbanistický návrh, který o sobě přímo tvrdil, že je nehodnotný. Na druhou stranu se hlásíme k odkazu několika lidí, kteří na nás svými díly zapůsobili, zapustili v nás kořeny a doufáme, že to lepší z jejich tvorby se přeneslo i do našeho návrhu. V první řadě Leon Krier se svou knihou Architektura, volba nebo osud, ze kterého jsme čerpali potřebou inspiraci pro urbanistický návrh. Velmi nás ovlivnil Roman Koucký svým elementárním urbanizmem a Úřadem kreátora, které se projevilo spíše ve filozofickém přístupu a co se týče finálního působení čtvrti, řídili jsme se naukou Kevina Lynche a jeho Obrazu města. Své rovněž zanechal i Jan Jehlík svou teorií Bezpečí, komunikace, reprezentace.

A my poznatky z knih těchto lidí aplikujeme na 32 hektarů s budovou NNŽ včetně pod heslem:

Nový organismus s industriálním srdcem!

... s tím, že právě NNŽ je oním srdcem nového organismu

Funkce formy

Naše urbanistické řešení nechápeme jako direktivní příkaz, který jasně určuje, co a kde musí být. Urbanistickým návrhem rozumíme spíše proces, který směřuje k lepšímu a vyrovnanějšímu



Industriální charakter



Res publicas-Res economicas



Flow



Způsoby zástavby



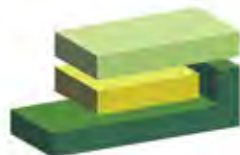
Dominanta



NE automobilům v centru



NE velkým plochám zeleně



Vertikální zonace funkcí

Prostor veřejný/soukromý
30 %/70 %

Subcentra

využití území. Proto by bylo špatné našemu návrhu rozumět jako jedinému a definitivnímu, ale jako jednomu z možných při dodržení vhodných zásad.

Aby území fungovalo, je nutné vytyčit srozumitelnou síť infrastruktury, ať technické či sociální. Jejím příkladem může být třeba vedení tranzitní dopravy kolem území, nebo situování pěší zóny kolem tramvajové trati vedoucí napříč územím.

Podíváme-li se na území, která bezprostředně sousedí s pozemky NNŽ, tak si všimneme, že území je celé obklopeno zelení, ať již parků, nebo hřbitovů. Je proto jasné, že v návrhu opravdu není nutné větší plochy zeleně realizovat, dokonce je to dle nás škodlivé. Přemíra zeleně je stejný problém jako její nedostatek.

V rámci morfologické dispozice okolí se naším návrhem snažíme vnést trochu dynamiky a navodit pocit gradace. Má to několik dalších důvodů. Myslíme si, že lokality přednostně určené pro bydlení mají mít spíše nižší výšku, zatímco ekonomické aktivity ji mohou mít vyšší.

Forma funkce

Jedno z omezení, kterým jsme se řídili, bylo pravidlo 70/30, které říká, že na 70 % soukromého má připadat plocha 30 % ve prospěch veřejného. Toto pravidlo ale samo o sobě není (kromě stanovení poměru moci) relativně ničím. Aby ožilo, je třeba říci, že cílem každého, kdo bude nějak nakládat s územím, by mělo být vedeno snahou o tvorbu pravdivého a jasného charakteru dané lokality. I my toto návrhem sledujeme, například vytvořením rozličných způsobů zástavby, které nejsou chápány jako funkční dlaždice, kterými se bez přemýšlení zaplácne území, ale jako model, který se dále rozvíjí.

To, kde bude daný způsob zástavby, který bude typický jen pro onu konkrétní lokalitu, sleduje rozložení soustavy centra (NNŽ) a subcenter (malých náměstí uprostřed každé lokality).

Dalším pravidlem, které pro potvrzení zmíněného třeba sledovat, je vyvarovat se přímých táhlých ulic vedoucích „odnikud nikam“. Na konci každé takové ulice, by bylo dobré umístit nějakou dominantu, i kdyby to měl být třeba jen roh domu nebo strom.

To, co spojuje čtvrti kolem NNŽ a samotné nádraží, je fenomén industriálu. Psali jsme v počátku textu, že naším záměrem je vytvořit takové území, které bude vnímat budovu NNŽ jako přidanou hodnotu, jako industriální památku, která má náboj současného života. Proto navrhujeme do přízemí objektu situovat „komerční zónu“ pro kulturně-konzumní styl života. Do vyšších pater pak situujeme bezpochyby zajímavé bydlení a do podzemí skladovací prostory a garáže ve vazbě na původní toky zboží.

Jak jsme psali, chápeme NNŽ jako logo nového území, protože stane-li se logem, tak snadněji přežije „běsnění developerů“ a navíc své kouzlo přenesse do celého okolí. NNŽ má tento potenciál vyzařovat a vtahovat. Proto jej taky koncipujeme jako centrum Žižkova a to i ve vazbě na plánovanou stanici metra.

Ovšem, aby se toto mohlo naplnit, je třeba provést některé nezbytné zásahy do budovy NNŽ. Především ve vazbě na toky pohybu lidí prorazit na úrovni parteru průchody napříč nádražím. Ve vyšších patrech, která by měla být přednostně určena pro bydlení, zase snižujeme výšku parapetů, tak aby místnosti byly řádně prosluněny.

Ano, jsou to zásahy do budovy, ale právě funkcionalisté (mezi něž se tvůrci NNŽ počítali) tvrdili ono pověstné, že FORMA SLEDUJE FUNKCI. A to my právě děláme.



Zeleň obklopující území (není třeba do území umísťovat velké zelené plochy). Dále je třeba vnímat potenciální nenaplněný prostor směrem k Jarovu na SV. Budova nákladového nádraží má zřejmý potenciál se stát centrem Žižkova. Navržený páteřní systém komunikací v území eliminuje tranzitně atraktivní trasy (ty prochází kolem lokality a tvoří její jasnou hranici).



Jsmo pro polyfunkční využití celé lokality. Ale uvědomujeme si, že některé části území jsou vhodné spíše pro bydlení, jiné pro ekonomickou činnost apod. Proto chápeme funkce v území jako navrstvení aktivit. Od žluté - bydlení po zelenou - ekonomická činnost. Východní část svou převážně ekonomickou aktivitou podporuje rozvoj dále k Jarovu (iniciace rozvoje navazujících lokalit a jejich zatraktivnění).



Komunikace v nové čtvrti. Žlutá - TRAM, modrá - IAD, zelená - pěší. Automobilová doprava objekt NNŽ obkružuje, vytváří tím prostor pro klidný život, trasy pěších naopak míří do centra nového náměstí. Podél trasy tramvaje, v blízkosti budovy nádraží, je pěší zóna, mající za cíl vytvořit městský bulvár s pohybovými i klidovými aktivitami obyvatel i návštěvníků.



Hmotová realizace - smysluplné zachování budovy předpokládá fungující čtvrt. Vzhledem k rozměrům budovy se nelze spolehnout, že ji „obsadí“ nějaká instituce celou. Ale bude-li středem čtvrtě a bude-li přizpůsobena aktivitám, které obyvatelé okolí potřebují, bude žít dál. Nová zástavba se snaží respektovat charakter stávající okolní zástavby při zachování míry invence, kterou návrh přináší.



Funkční systém náměstí

Proražený parter otevírá prostor nového náměstí. Na parterové průchody navazují severo-jihní pěší ulice, které prochází skrz celé řešené území a spojují tak park Židovské pece na severu a Olšanské hřbitovy na jihu. Individuální automobilová doprava probíhá kolem prostoru nového náměstí. Tímto rozložením funkcí je vytvořeno klidové “car-free” centrum. V podzemí umístěná parkovací stání navazují na původní funkční toky budovy nákladového nádraží. Východní podzemní parking je určen pro návštěvníky náměstí, jižní parkoviště pro rezidenty a zaměstnance pracující v prostoru nového náměstí



území cca 32 ha,
obyvatelé 10 200 (z toho 300
obyvatelé budovy nákladového nádraží), hustota obyvatel **310**
obyvatel/ha, koeficient podlažní plochy území (KPP) 2,7

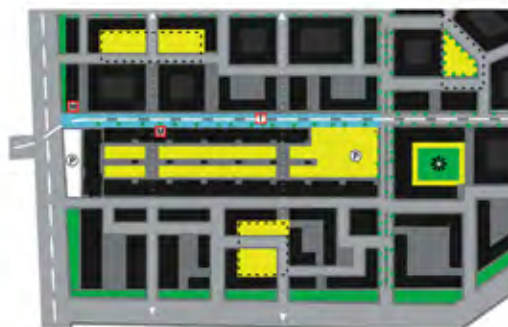
křižovatka Olšanská -
Jana Želivského

křižovatka Palackého
náměstí

křižovatka Olšanská -
Jana Želivského
(navrhované řešení)



Schéma návaznosti nově vytvořeného náměstí na okolní zástavbu



- městská zahrada
- zastávka metro
- zastávka tramvaj
- parkoviště
- podzemní parkoviště
- prostor náměstí
- plocha náměstí
- budovy
- zelené plochy
- cesty IAD
- chodníky
- pěší zóna
- tramvaj

Cesty prostorem

Ilona Mikovcová

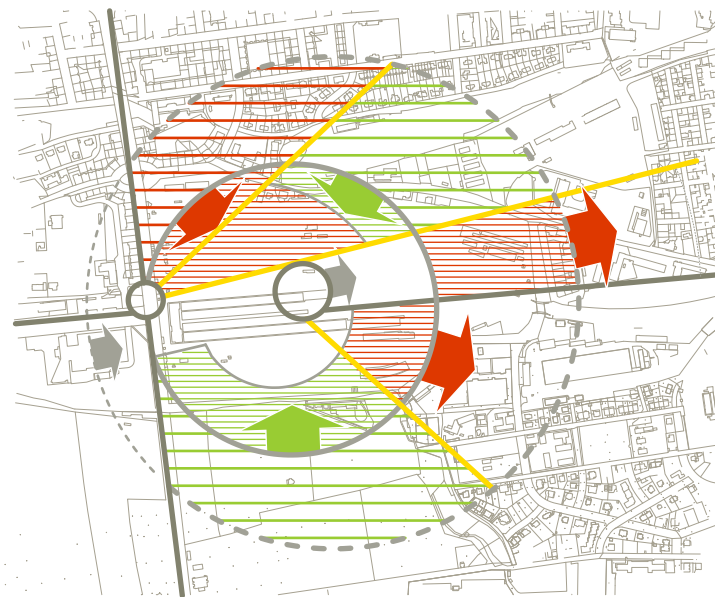
Spolupráce: ROPID, Regionální organizátor pražské integrované dopravy

KONCEPCE NÁVRHU

Návrh pracuje s předpokladem uvolnění nového území jako prostorem pro pohyb lidí. Vstupním faktorem je zrušení hranice a zpřístupnění mnoha hektarů izolované části města. Vychází z rozborů města, které obtéká toto území v pohledu dopravní a urbanistické struktury. Hlavním určujícím prvkem se stává chodec a cyklista - člověk, který "vyšlapává" své cesty. Předpokládané toky tak vytváří přirozené vymezení hlavních os v prostoru. Vzniká síť cest a uzlů - center. Největší centrum se tvoří v otevřené části nádražních budov a stává se podporou zachování nádraží jako zásadního městotvorného prvku.

Svým způsobem dosavadního fungování a používání území dochází k určitému určení povahy prostoru. Chování prostoru. Skrytá podstata se stává nenahraditelná v čase. Konkrétní funkčnost dala objektu krásu jednoduchosti s fascinujícími konstrukcemi můstků a věží v opakování. Urbanisticky se nabízí začlenit areál do kontextu a vytvořit zajímavý městský prostor. Zdá se být nesmyslné bourání něčeho dobře zařízeného. Navázání je projevem jisté zralosti a pokory. Využití nabízeného dává tušit umocněnou hodnotu.

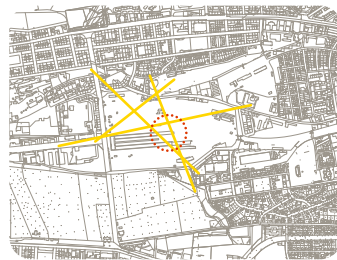
V urbanistické struktuře je patrné soustředění kompaktní zástavby kolem center a hlavních dopravních cest. Doplněna je otevřenou zástavbou a několika plochami zeleně. Pro návrh se nabízí přirozené propojení území nákladového nádraží s okolím. Důležitým kritériem je dodržení výškové úrovně nové zástavby a respektování hodnotných panoramat města.



Dopravní struktura je koncipována jako preference městské hromadné dopravy, konkrétně dopravy kolejové. Hlavní myšlenkou se stává využití charakteru fungování prostoru a souvisejícího železničního koridoru pro navázání na síť regionální železnice v rámci integrované dopravy. Paralelně s tím je potřebné propojit tuto trasu s vnitřními tramvajovými linkami. Vzniká tak pohyb dovnitř a vně město. Vzniká cesta podporující životaschopnost území.

LEGENDA

- PLOCHY ZASTAVĚNÉ
- PLOCHY ZELENĚ
- POHYBOVÉ OSY
- DOPRAVA
- HRANICE
- SMĚR ROZVOJE, VLIVU



ROZBOR ÚZEMÍ

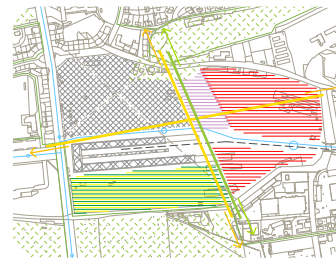
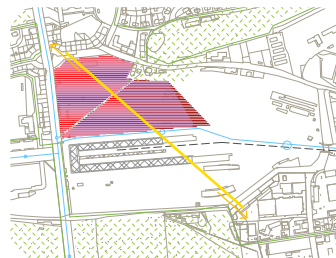
- Předpoklad hlavních vstupů do uvolněného území nákladového nádraží s návazností na cyklistickou dopravu těsného okolí.
- Zároveň potřeba respektování současně fungujících dopravních a pohybových uzlů.
- Určení základních pohybových os, které vznikají propojením těchto vstupů. Přírozené vytvoření centra pomocí jejich střetávání.
- Centrální a dominantní zůstává nádražní budova.
- Z rozboru vyplývají směry určující možnosti rozvoje a přínosů pro "nový" prostor.
- Prolínání fungujících vlivů obohatí prostředí.

LEGENDA

- HLAVNÍ OSA POHYBU
- SOUČASNÉ CYKLOTRASY
- VSTUPY DO ÚZEMÍ
- CENTRUM
- POHYBOVÉ UZLY
- VNĚJŠÍ DOPRAVA
- SMĚR ROZVOJE

ZÁSADY NÁVRHU (I - II - III)

- Rozdělení do tří základních časových fází předpokládá reálné osídlení prostoru ve fyzické a ekonomické rovině.
- Dodržení vytvořených hlavních pohybových os pro nově vznikající urbanistickou strukturu. Jejich křížení navádí k utváření drobných center, která se stávají zpřehledňujícími body. Prioritní je chodec.
- Upřednostnění městské hromadné dopravy ekologicky nenáročné, konkrétně kolejové.
- Postupné využívání území nákladového nádraží a získání tak charakteru přirozeného začleňování do okolí.
- Plynulé navázání na stávající zástavbu.
- "Zabydlení" prostoru a vytvoření kvalitního městského prostředí pro člověka, kde může bydlet, pracovat a rekreovat se.



I. FÁZE

- Konverze budovy nákladového nádraží - zachování v plném rozsahu především s dominantními věžemi a spojovacími můstky. Z části je funkce určena konečnou zastávkou vlaku, což přináší minimální požadavek na prostor zázemí. Kolejiště je zachováno pouze v jedné části vnitřního prostoru budov. Využití budovy rozmanitější funkcí, ale určenou v jistém duchu, například řemeslo, dílny, škola, ateliéry, studentské ateliéry ve věžích nad výtahy apod. Nabízí se zajímavé zprovoznění střechy jako pochozí s prostornými výhledy.
- Využití železničního koridoru pro novou vlakovou linku S (Esko). Zachování hlavního kolejiště a části pro příjezd vlaku k budově. Ostatní koleje mohou zanechat stopy v prostoru alternativním využitím.
- Propojení tramvajové linky ve směru z Olšanské ulice s linkou Esko.
- Uvolnění první pohybové osy ve směru křižovatka Olšanská - park Židovské pece pro pěší a cyklistickou dopravu. Vyčlenění tak nové cesty prostorem, která slouží jako určující článek následující struktury.

II. FÁZE

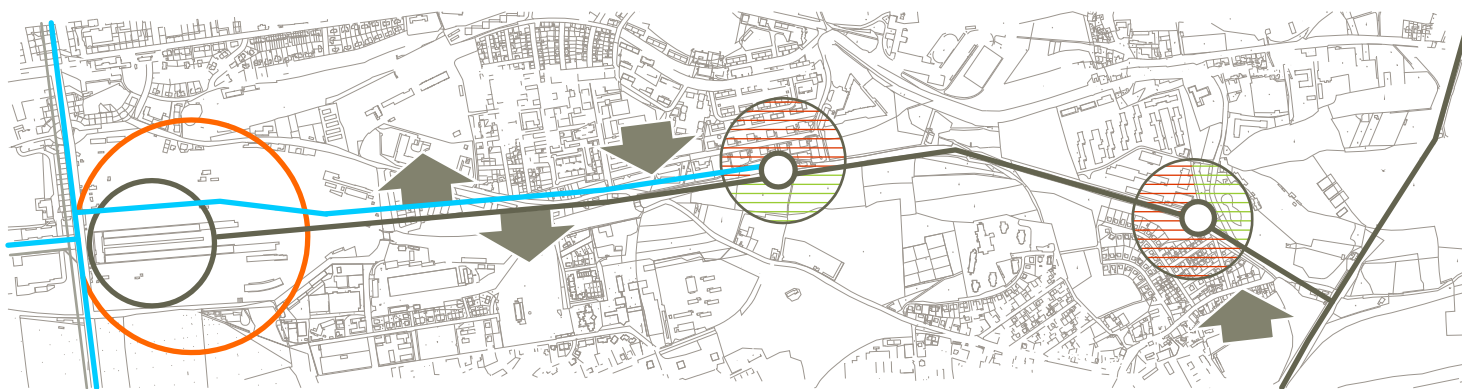
- Uvolnění druhé osy ve směru od Basilejského náměstí směrem přes nádražní budovu k Olšanským hřbitovům.
- Cestu určuje převážně chodec.
- Kompaktní zástavba navazující na Basilejské náměstí a ulici Želivského. Dotvoření oválného tvaru náměstí. Struktura zástavby reaguje na stávající zástavbu blokovou. Využití je převážně bytové, doplněné občanskou vybaveností. Část bydlení je určena jako bydlení pro seniory.
- Začlenění plochy zeleně do struktury a navázání na park Židovské pece. V souvislosti s tím je nutné zklidnění automobilové dopravy v tomto úseku.

III. FÁZE

- Zpřístupnění třetí pohybové osy ve směru park Židovské pece - Olšanské hřbitovy pro pěší a cyklistickou dopravu. Dochází tak k propojení "zelených ploch" v přiléhajícím okolí.
- Uvolnění poslední osy ve směru křižovatka Olšanská - Malešice. Tato osa má předpoklad hlavního dopravního vstupu do území z nově vzniklého uzlu (kruhový objezd na křižovatce Malešická - Na Viktorce).
- Postupné zastavění východní části území otevřenou zástavbou tvořenou nízkopodlažními byty a rodinnými domy. Část prostoru je určena pro občanské vybavení, předně mateřské školy. Povaha bydlení je směřovaná k malým bytovým jednotkám pro singles. Architektura je inspirována barevnými kontejnery, které se nacházejí v současné době na území.
- Využití jižní části území pro sport a zeleň.
- Drobné doplňování stávající struktury.

LEGENDA

- PLOCHA BYDLENÍ
- PLOCHA BYDLENÍ PRO SENIORY
- PLOCHA OBČANSKÉHO VYBAVENÍ
- PLOCHA REKREACE A SPORTU
- PLOCHA ZELENĚ
- PLOCHA KONVERZE
- PLOCHA ZASTAVĚNÁ
- OSA STÁVAJÍCÍ
- OSA POHYBU - CHODEC
- OSA POHYBU - CYKLISTA
- SOUČASNÉ CYKLOTRASY
- KOLEJOVÁ DOPRAVA
- - TRAM, VLAK



DOPRAVA V KORIDORU

Myšlenka využití koridoru pro městskou dopravu je závislá na faktu, že téměř každá cesta je vedena k určitému cíli, a tím je podmíněn její vznik. Zároveň je patrné, že osidlování převážně vznikalo právě podél existujících cest. Paradoxní je, že samotná cesta nemusí fungovat pouze jako spojení a prostupnost prostorem, ale současně také jako určitá hranice a omezení pohybu napříč. Přesně tak je vnímána cesta koridoru.

Dopravní infrastruktura se přímo podílí na tvorbě urbanistické struktury, a tím se stává také architekturou. Přestože často kvalitu prostředí spíše determinují, je nesmyslné ji přehlížet a vnímat ji pouze jako obsluhu. Naopak je vhodné posunout hodnotu dopravního spojení na vyšší úroveň, ne jenom přesun z místa na místo, ale vytvořit příjemné prostředí pro člověka. Přispět k tomu může i cesta "zeleným" koridorem.

Při navázání na způsob chování prostoru nákladového nádraží a jeho základních pohybových toků je patrné fungování dílčích dopravních cest. Vzniká pohyb dovnitř, průběžně i vně. Návrh ověřuje využití dopravy ve stávajícím železničním koridoru jako důležitý argument v uplatnění myšlenky konečné vlakové zastávky na nákladovém nádraží. Zavedením nové linky S na nákladové nádraží vznikne zároveň stanice ve čtvrti Malešice, kde je nyní doprava zajištěna autobusovou dopravou. Přínosem stanice může být posílení trasy směrem na nádraží Hostivař.

- LEGENDA
- OBLAST ROZVOJE
 - PLOCHY ZELENÉ
 - PLOCHY ZASTAVĚNÉ
 - ŽELEZNICE
 - TRAMVAJ
 - DOPRAVNÍ KOMUNIKACE
 - SMĚR VLIVU

- LEGENDA
- LINKY TRAM
 - LINKY BUS
 - ŽELEZNICE
 - TRASA METRA
 - ZASTÁVKA
 - OBLAST DOCHÁZKOVÉ
 - VZDÁLENOSTI - SOUČASNÁ
 - NÁVRH



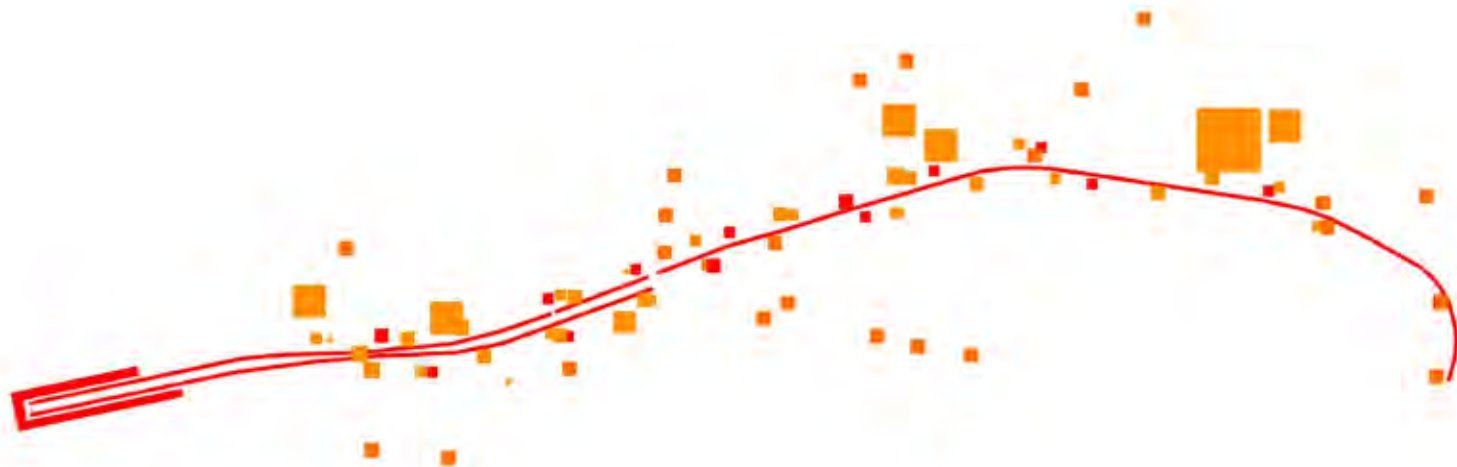
NÁVRH DOPRAVY

Návrh uvažuje zachování předních autobusových linek ve frekventovaných směrech. Naopak současnou linku ukončenou v zastávce Habrová nahradí prodloužená tramvajová linka přes nákladové nádraží do nové zastávky Osiková.

Podle vymezení docházkových vzdáleností jednotlivých zastávek je patrné dobré pokrytí dostupnosti řešené oblasti. Uplatnění tramvajové linky najde zároveň posílení linek ve směru na Spořovací. Cílem návrhu je poskytnutí lepší možnosti pohybu v souvislosti s rozvojem prostoru nákladového nádraží.

Nákladové nádraží, místo na konci cesty

Tadeáš Říha, Martin Špičák, Nikola Dočekal



Nákladové nádraží Žižkov musí být zachováno. Co je podstatou a hlavní hodnotou nádraží? Co je onou silou, která může budovu nádraží zachovat příštím generacím?

NNŽ je koncová stanice. Ve chvíli, kdy se zastaví provoz na nádraží, využití ztratí i 3 km dlouhá železniční přípojka. Dílo plné terénních zářezů, mostů, linie obklopená zelení. Tento projekt nahlíží na nádraží jako na bod na konci této linie. Budova sama má jistě velký význam, potenciál využitelný pro celý Žižkov. Budova na konci několika-kilometrové linie má význam řádově vyšší, potenciál využitelný pro celou Prahu. Návrh spočívá ve sjednocení nádraží a linie, ve vytvoření celku.

Změna se může odehrát ve třech krocích.

Objevení skryté linie ► Vytvoření veřejné cesty ► Využití území, vytvoření celku



1\Objevení linie

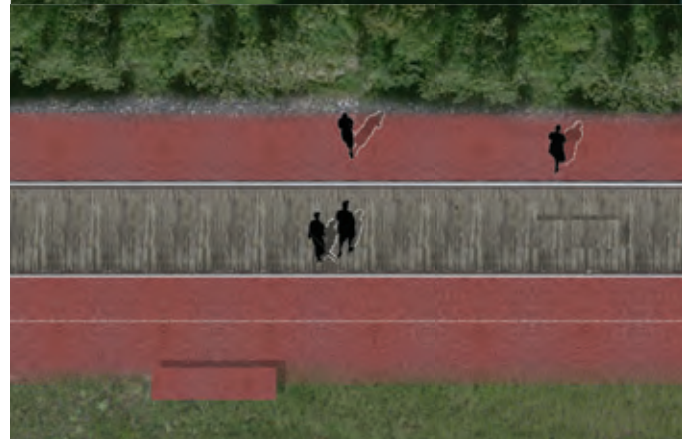
Koncept _ Nákladové nádraží je industriální budova, není snadné přiblížit její kvality široké veřejnosti. Naproti tomu tříkilometrový zelený pás se vzrostlými stromy, romantickými zákoutími a pěšinkami je mnohem snadněji prezentovatelnou kvalitou.



2\Vytvoření veřejné cesty

Koncept _ Nejjednodušší řešení bývají ta správná. Druhá fáze už představuje fyzické zásahy do hmoty celku nádraží - železnice. Navrhujeme veřejnou cestu, která je schopna obsáhnout cyklistickou i pěší dopravu. Spojuje hustě obydlené oblasti panelových sídlišť s romantickou vilovou zástavbou, prochází parkem a ústí do budoucí moderní intenzivní městské čtvrti. Dá se na ní většinou snadno vstoupit a snadno ji opustit. V případě, kdy tomu tak není, navrhujeme změnu. Spojnice by rozhodně neměla trpět nedostatkem života. Protože má cesta potenciál stát se jakousi ideovou páteří celých Malešic a východních částí Žižkova, ve vybraných místech se rozlije do těchto území. Někde nahrazuje chybějící náměstí, jinde využívá blízkosti sportovišť či jiné občanské vybavenosti. Vznikají jakési korálky, jednotlivé zážitky na této dlouhé linii. Tyto plochy je možné využít i pro festivaly, kulturní události, trhy nebo lunapark. Lineární akce.

Tvar _ Koleje přípojky budou zachovány. Cesta je jimi rozdělena do tří pruhů, jednoho pruhu pro pěší, pruhu pro cyklisty a bruslaře z probarvovaného asfaltu a zklidněného pruhu, místy s dřevěným povrchem mezi nimi.





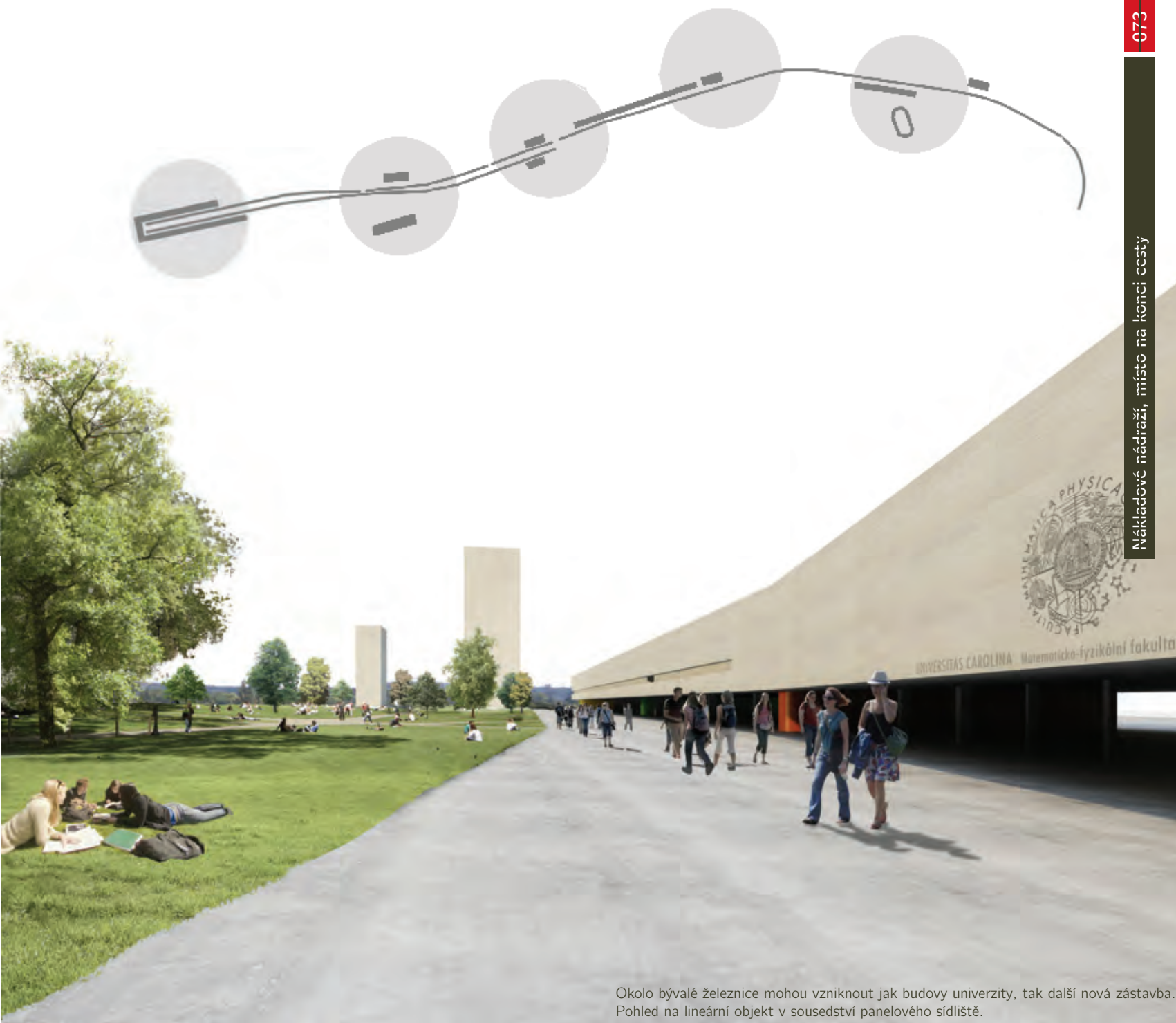
3\Využití celého území

Koncept _ Třetí úroveň využívá faktu, že kolem železniční přípojky v současnosti existuje pás nezastavěného území. Skladiště, dílen a zahrádkářských kolonií. Jednoduše, je zde tříkilometrový zastavitelný pás v některých místech široký stovky metrů. Může se stát novou čtvrtí, může se stát rozvojovým územím pro jednu instituci, jde jen o to, využít jeho potenciál.

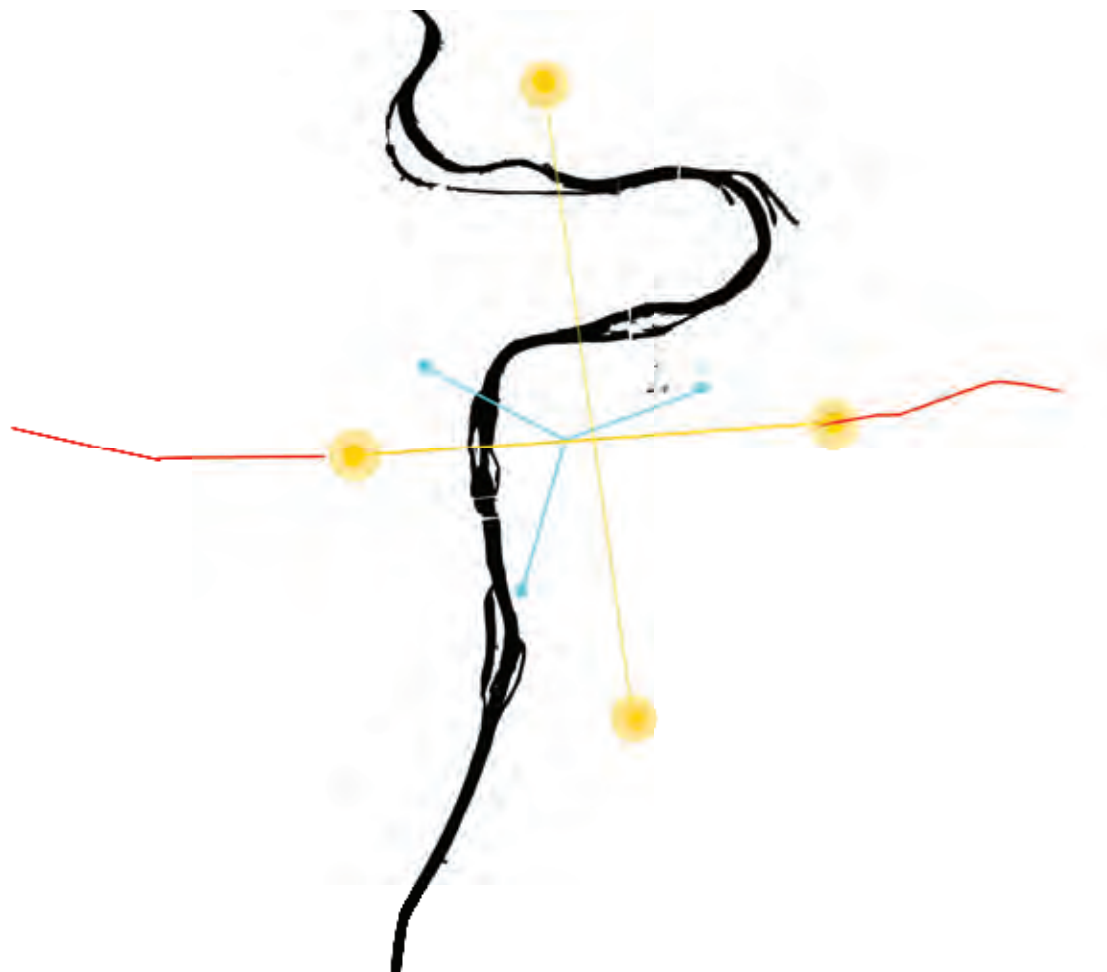
Tvar _ Návrh předkládá možnost využít stavebního potenciálu pro účely rozšiřování Univerzity Karlovy. Její kapacity jsou v současnosti nevyhovující. Volný železniční pás přitom nabízí 3 700 000 m² nevyužitého území. Dost na to, aby mohla univerzita zdvojnásobit počet svých studentů.

Karlova univerzita má již představu o tom, jak se chce rozvíjet. Plánuje výstavbu tzv. minikampusů, drobnějších celků společných pro příbuzné obory, se společným stravovacím, ubytovacím či sportovním zázemím. Volné prostory okolo železnice přesně umožňují vznik takovýchto minikampusů. Budou však mít společnou linii bývalé železnice. Ta se může stát komunikační či pouze koncepční páteří.

Využití území pro rozvoj Karlovy univerzity počítá s využitím plánované trasy metra D pro dopravu.



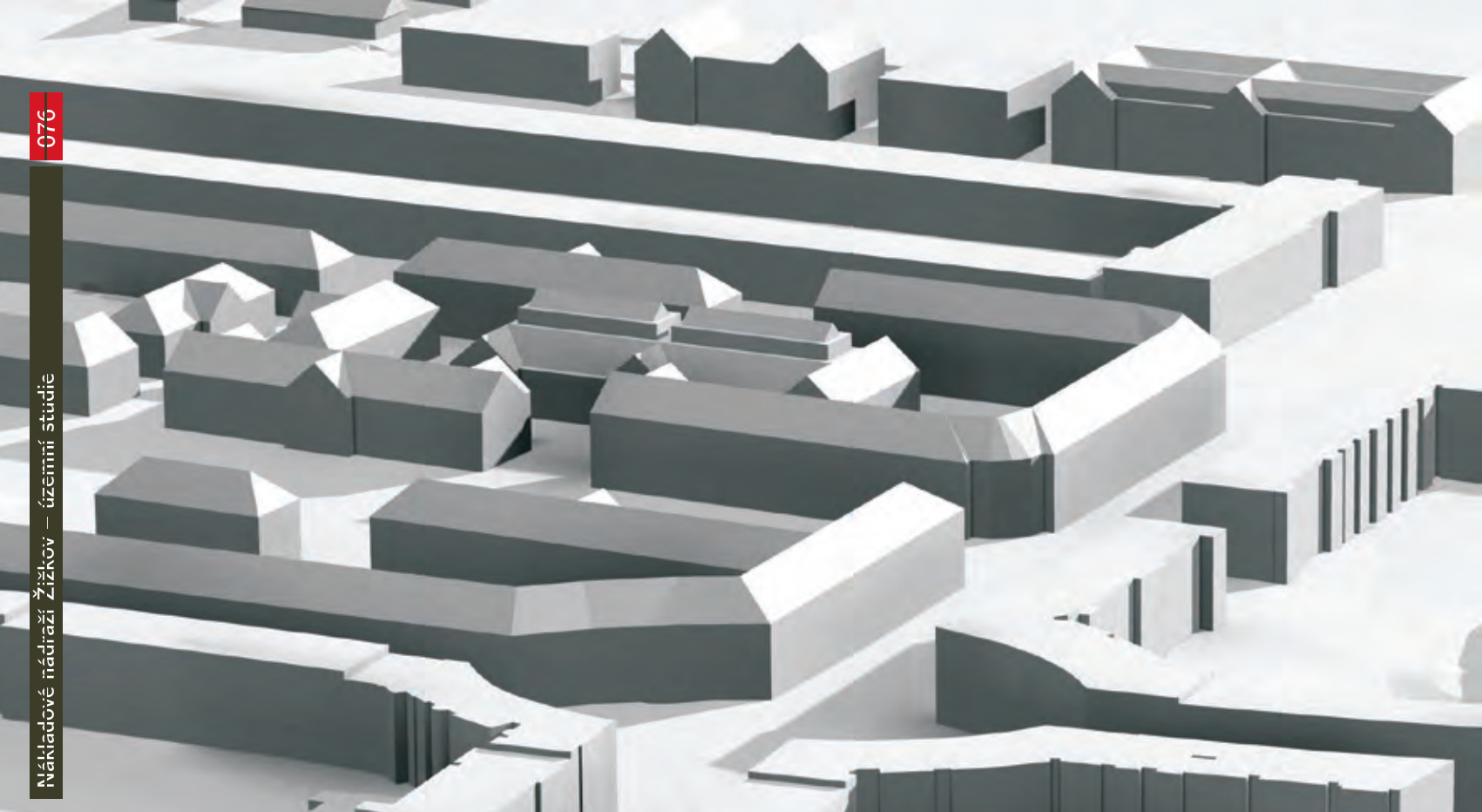
Okolo bývalé železnice mohou vzniknout jak budovy univerzity, tak další nová zástavba.
Pohled na lineární objekt v sousedství panelového sídliště.



Kříž_NNŽ v souvislosti s dalšími pražskými stavbami mimořádného měřítka. Vždy se jedná o vyvýšenou lokalitu, která má vliv na široké okolí. Jedná se o strahovský stadion - symbol sportu, mrakodrapy na Pan-kráci - centrum obchodu a další možnou budovu na nezastavěném území před Bohnickým sídlištěm.

Samotná budova nádraží Může se stát jedním z minikampusů. Její podlahová plocha odpovídá současné rozloze všech budov dvou větších nebo tří menších fakult UK. NNŽ se zároveň stane bránou a symbolem celého nového univerzitního celku. Suterénní patro bude využito pro archiv UK, který univerzita plánuje jako novostavbu. Koncept konverze nádraží je založen na zachování jeho mimoúrovňovosti. Je navrženo pro bezkolizní křížení dvou nezávislých provozů. Stejně tak v našem návrhu je přízemí poloveřejným prostorem, který bude sloužit nejen studentům, ale všem obyvatelům čtvrti, která má v budoucnu vzniknout okolo. Neveřejné prostory a přednáškové sály z tohoto důvodu začínají až od prvního podlaží. Část prostoru uzavřeného třemi křídly nádraží bude zastřešena.

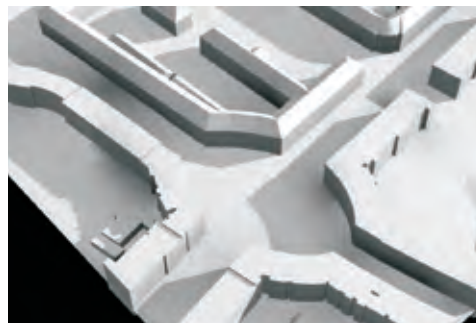


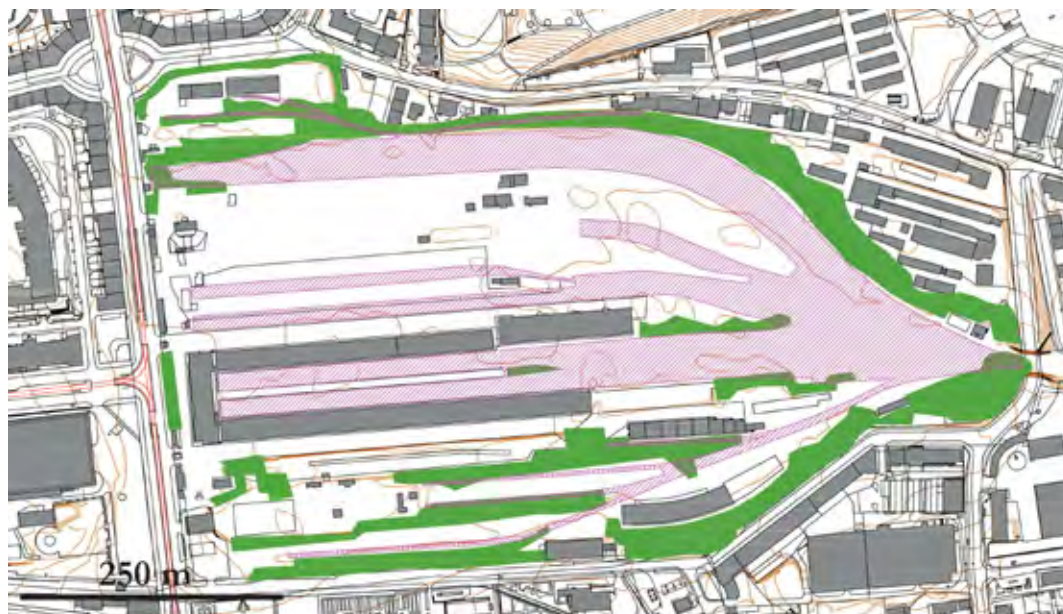


Nákladové nádraží Žižkov – územní studie

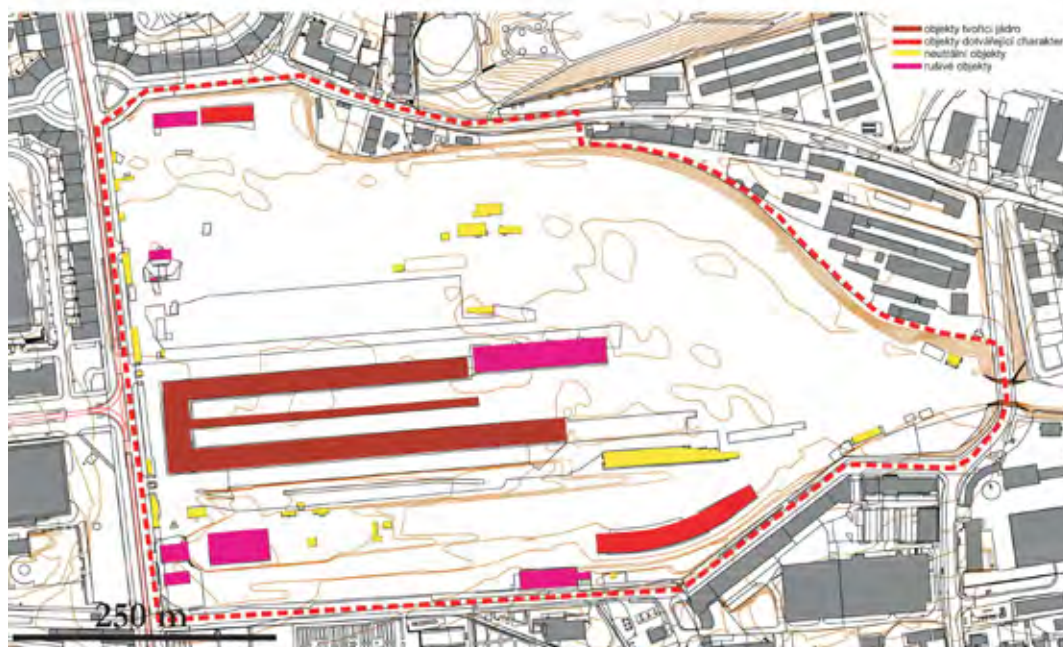
Václav Fanta

Konzultace: Václav Girsá, Benjamin Fragner, Tomáš Efler, Marek Bělor





Nová divočina a pozůstatky železničních vlečků a kolejí, zdroj: vlastní průzkum s využitím těchto podkladů: archiv VCPD ČVUT, maps.google.cz



Památkové hodnoty stavebních objektů v areálu nádraží, zdroj: vlastní průzkum s využitím těchto podkladů: archiv VCPD ČVUT, kontaminace.cenia.cz, maps.google.cz

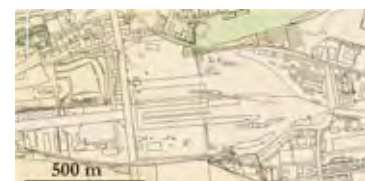
V areálu nádraží se kromě samotné hlavní budovy nachází řada menších objektů obvykle ne příliš valné kvality (jedná se o různé menší sklady, vrátnice, benzinovou pumpu či různé boudy) – přesto jsou však i tyto různými časovými vrstvami, třebaže z minulosti nedávné.

Ne zcela zanedbatelná část areálu je zarostlá náletovými dřevinami, pro kterýžto fenomén se vžilo označení „nová divočina“ (viz dále).

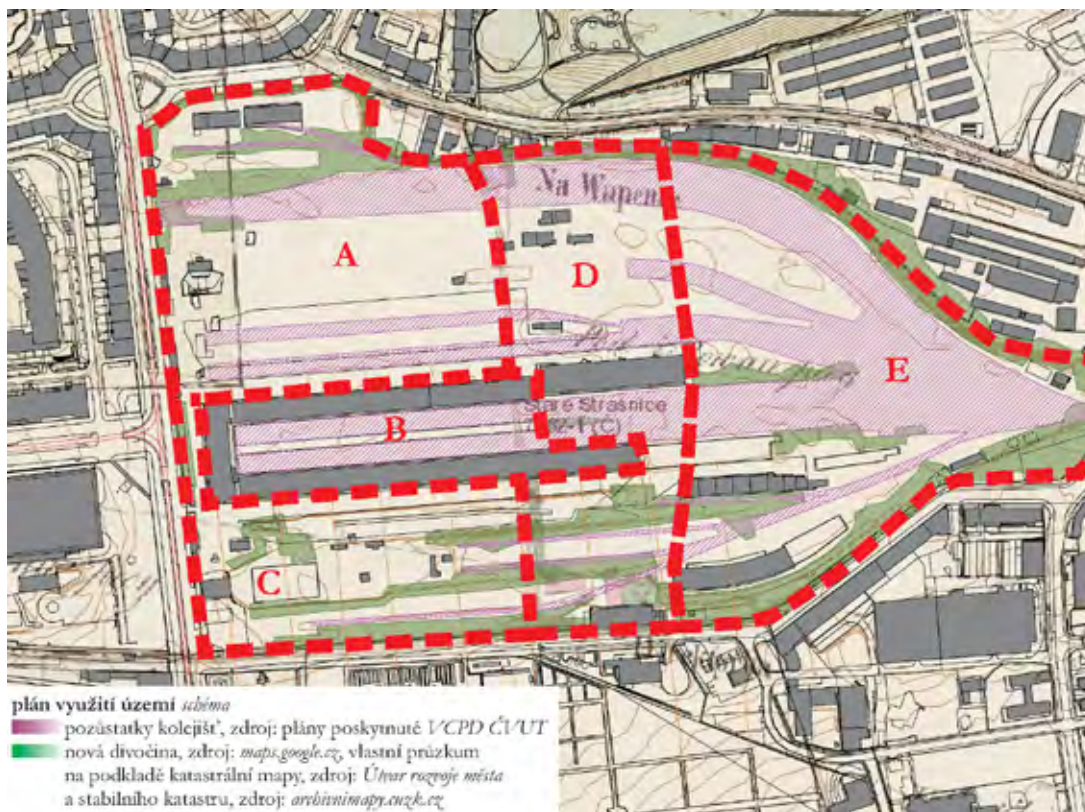
Na srovnání starých mapových děl a současné podoby města je možno sledovat trvalost kulturních struktur, především cestní sítě – viz např. proměna aleje zachycené na druhém vojenském mapování v ulici U nákladového nádraží a vůbec celého tvaru areálu nádraží, který byl určen historickými cestami.

Doporučuji čtenáři věnovat pozornost i dnes již zaniklé cestě, která na mapě stabilního katastru spojuje dvě usedlosti (Na Wapence a Direktorka); tato vede přibližně ve stopě zeleného pásu zakresleném v současném konceptu územního plánu.

Z důvodu úspory místa jsou zde vynechány výkresy rozvoje veřejné dopravy, z nichž důležitá je především teoreticky uvažovaná stanice metra D v areálu nákladového nádraží a dále protažení tramvajové trati z křižovatky ulic Olšanská a Jana Želivského skrze území areálu východním směrem s pokračováním do Malešic; což je ale kvůli malému potenciálu cestujících diskutabilní.



Cisárský otisk stabilního katastru a současná katastrální mapa, zdroj: uga.wm.cz



SWOT analýza

silné stránky

dobrá dopravní dostupnost centra Prahy MHD, okraj širšího centra, blízkost zelených ploch, více časových vrstev (hmatatelná minulost), industriální architektura (věže), kolejistiště (mentální cesty), budova nádraží, nová divočina (samovolně rostoucí vegetace v urbanizovaných oblastech, prales ve městě), kvalita ovzduší (splňuje imisní limity)

slabé stránky

daleko do volné krajiny, problematická obsluha lokality IAD, kapacita okolních komunikací je již zaplněna, neuspořádaná zástavba v okolí (haly, hřbitov), ve východním okolí zástavba nekompatibilní s bydlením, stranou od ostatních obytných čtvrtí, na části geologický podklad antropogenního původu, blízkost zdrojů hluku (ul. Jana Želivského), množství asfaltových a betonových povrchů v okolí, brownfield – „území nikoho“

příležitosti

rozhraní mezi kompaktní a méně kompaktní zástavbou, „I. kvadrant“ parkového středu Žižkova, využití samovolné sukcese vegetace, podpoření industriální architektury, pěší a cyklistické spojení S – J a na Parukářku, v dlouhodobém horizontu zavedení metra, tramvajová trať Z – V po rušené vlečce směr Malešice (otázka ekonomické efektivity obsluhy oblasti tramvajovou dopravou), využití budovy nádraží pro nové funkce, východní vyhlídkový bod „bránou“, využití stop vleček při utváření prostorové struktury

hrozby

příliš mnoho typů zástavby v okolí, při absenci regulativů hrozí nevhodná zástavba, příliš vysoká zástavba by narušila panorama

Řešení

plocha A

stručné info: oblast relativně blízko obytným čtvrtím, v územním plánu uvažovaná stanice metra, z celého areálu nádraží asi nejvhodnější prostor pro bydlení

řešení: bydlení, občanská vybavenost, veřejná prostranství... město

>> obytná čtvrť

plocha B

hodnoty: zachovaná budova nákladového nádraží, unikátní památkové hodnoty ve dvoře

řešení: užití budovy nádraží pro občanskou infrastrukturu a bydlení

>> mírná přestavba v mezích zákona

plocha C

stručné info: příliš daleko od obytných čtvrtí a od kompaktního města, resp. bydlení zde by asi vedlo k většímu rozdrobení zástavby

řešení: bodová solitérní zástavba občanskými stavbami, odstínění ulice Jana Želivského

>> občanské stavby, instituce

plocha D

záměry: z územního plánu, zelené mapy a koncepce zeleně lze vyčíst (mnohdy nevyřčený) požadavek na propojení Olšanských hřbitovů a Židovských pecí

řešení: veřejný zájem

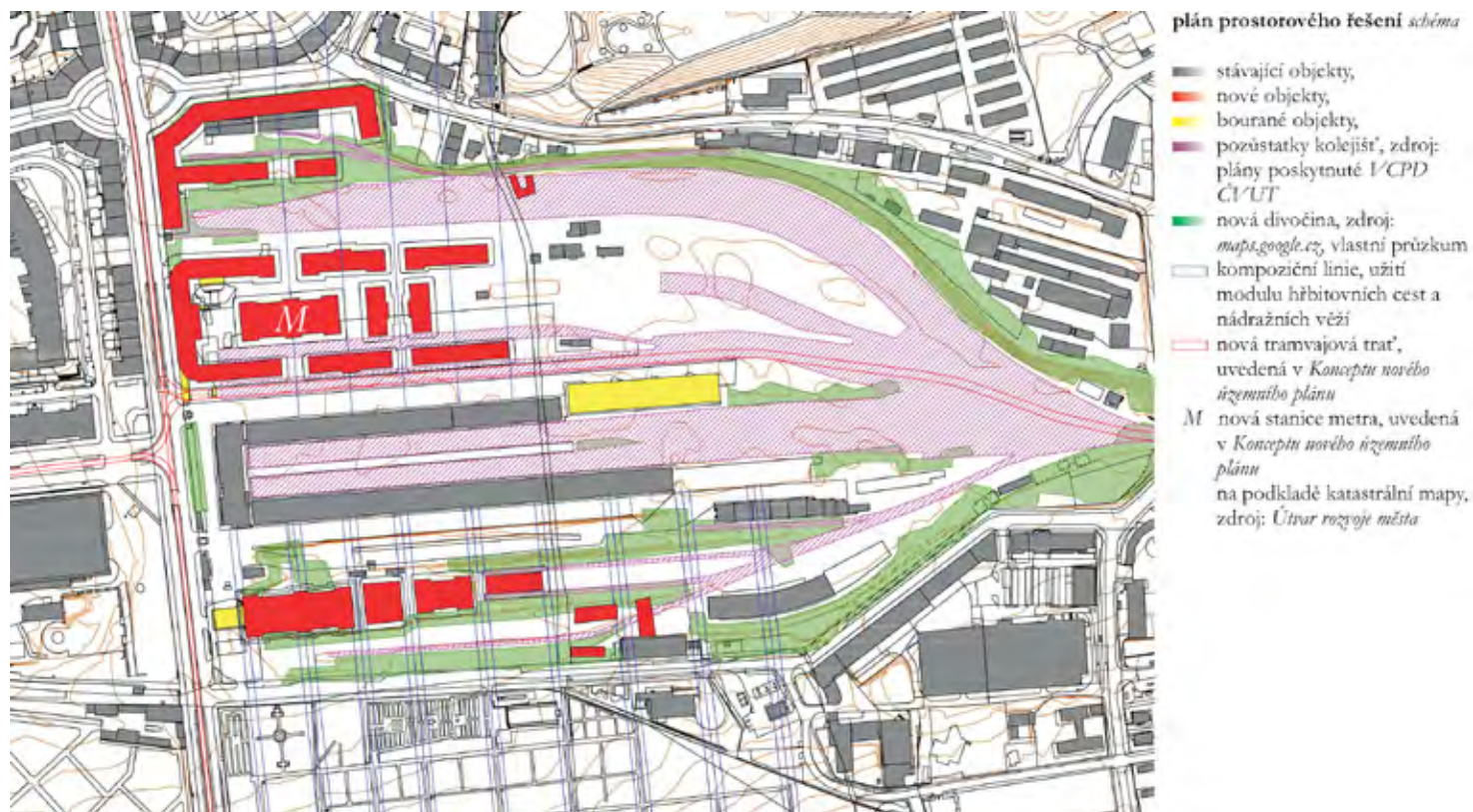
>> koridor pěší a cyklistické propustnosti města

plocha E

stručné info: pozůstatky kolejí a vleček, nová divočina, příliš daleko od ostatní bytové zástavby, v blízkosti haly a sklady

řešení: nevhodné pro bydlení nebo občanské stavby, potenciál divočiny

>> industriální skanzen, tj. území ponechané samovolnému zarůstání vegetací, do něj budou vsazovány přenesené industriální objekty, jimž by jinak hrozil zánik; vše volně přístupné veřejnosti, příklad: Em-scher Park v Poryní



Tento projekt pouze řeší nové využití celého areálu nádraží – aneb nádraží v souvislostech – v tom smyslu a snaze nahlédnout, že jsou i jiné možnosti práce s územím, než jeho zastavění. Cílem je ukázat, jaké využití se nabízí a jak by to třeba mohlo vypadat, nikoli přednést konkrétní detailní návrh. Zvláště ve východní části areálu (plocha E) se otevírají velké možnosti samovolnému (přirozenému / přírodnímu) vývoji doplněnému občasným drobným impaktem – vsazením industriálního objektu a zarůstáním vegetací. Jednalo by se o jakousi analogii bezzásahových území v ochraně přírody.

Autor by chtěl poděkovat prof. Václavu Girsovi za vedení práce a Útvaru rozvoje města za poskytnutí digitálních geografických dat.

prameny, informace k tématu, použité data a jejich zdroje

digitální katastrální mapa, polohopis a výškopis, *Útvar rozvoje města (ÚRM)*; cenová mapa Prahy, *wgp.praha-mesto.cz*; cyklistická mapa Prahy, *wgp.praha-mesto.cz*; druhé vojenské mapování, *mapy.cz*; geologická mapa, *geology.cz*; satelitní ortofotomapa, *maps.google.cz*; hluková mapa, *premis.cz*; koncept územního plánu, *wgp.urm.cz*; kvalita ovzduší, *premis.cz*; mapa radonového indexu, *geology.cz*; národní inventarizace kontaminovaných míst, *kontaminace.cenia.cz*; ochrana přírody a krajiny, *premis.cz*; platný územní plán, *wgp.urm.cz*; radonové riziko, *premis.cz*; stabilní katastr, *wgp.urm.cz*; struktura zástavby, *wgp.urm.cz*; základní prvky pro koncepci zeleného pásu, *urm.cz*; zelená mapa Prahy, *zelenamapa.cz*

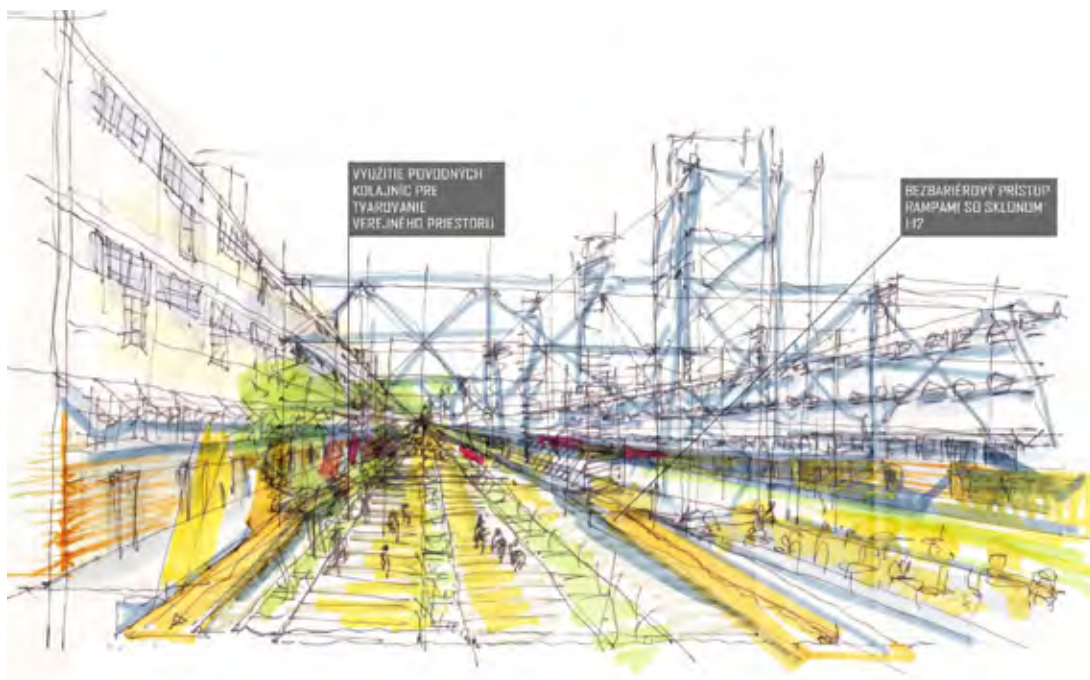
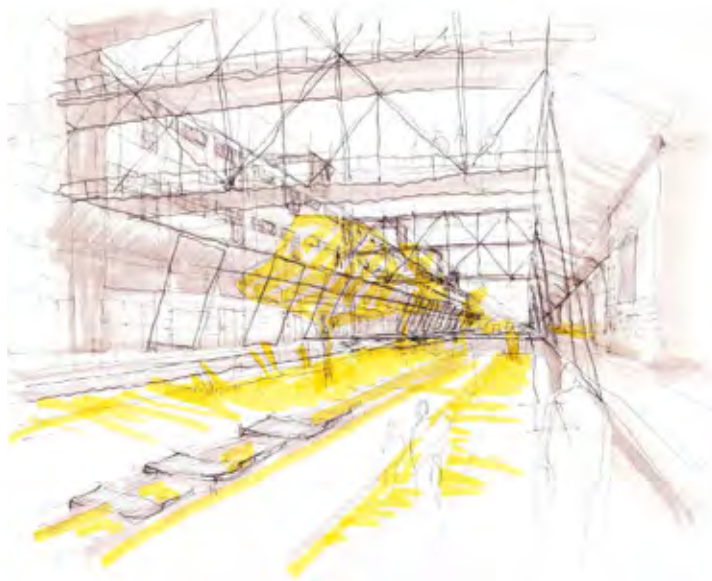
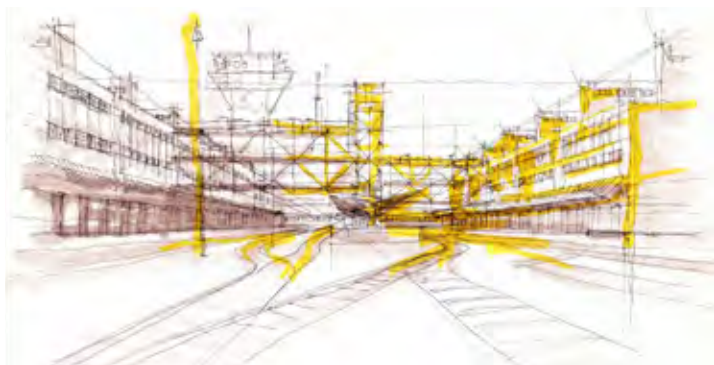
workshop Výzkumného centra průmyslového dědictví ČVUT (prezentace dr. Benjamin Frágnera, arch. Jana Sedláka a arch. Jan Aulíka); občanská iniciativa Tady není developerovo; studentské práce zpracované v ateliéru Jana Aulíka, FA ČVUT

Vlastimil Rada, Jaroslav Žák: Z tajností žižkovského podsvětí.; Radek Mikuláš, Jan Šturma: Divoká příroda Prahy, rukopis, 2010; Jan Sedlák: Orientační obsah urbánní analýzy, rukopis, 2011; stavební plány budovy nákladového nádraží a situační plán, archiv VCPD ČVUT

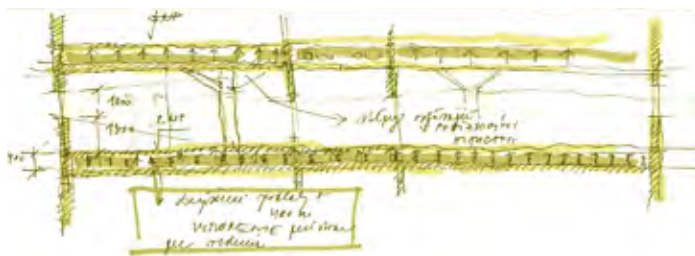
Šetrnosť, flexibilita, etapizácia

Michaela Prikrýlová

Konzultace: Václav Girsá, Tomáš Efler



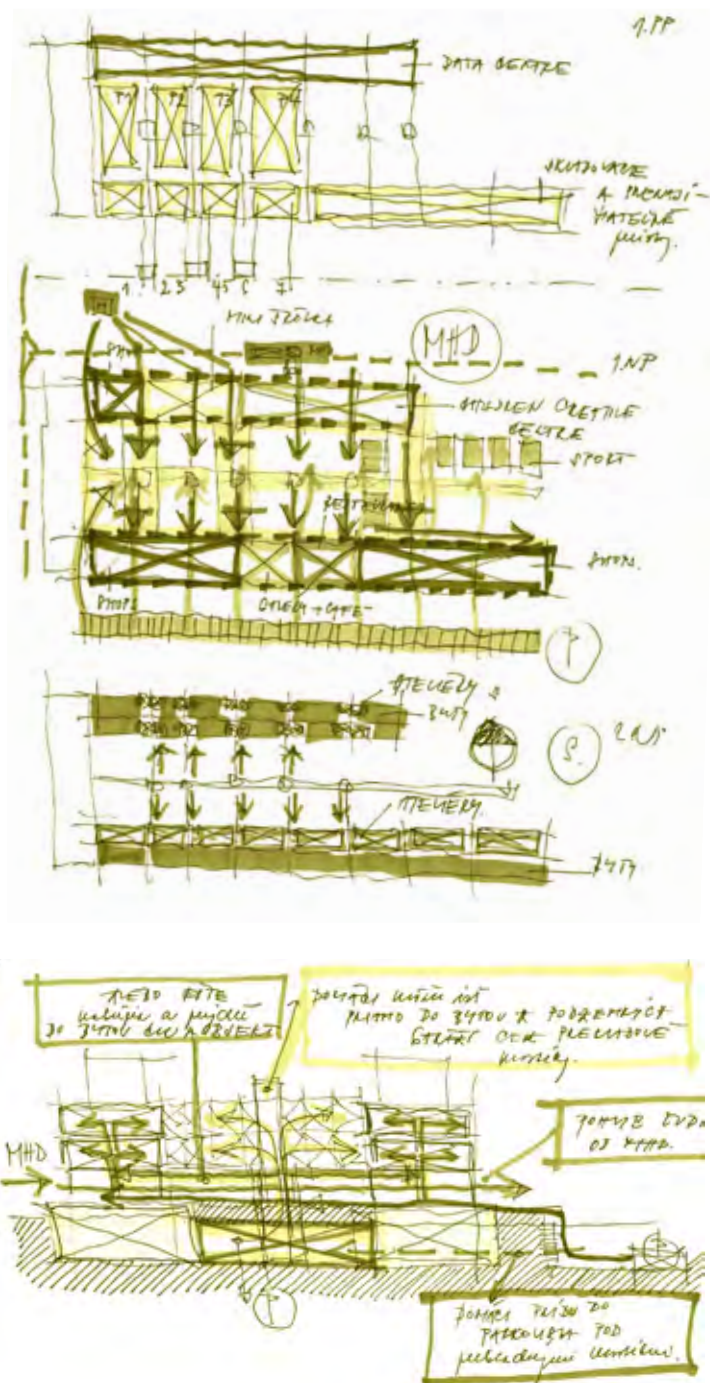
Za základnú priestorovú, architektonickú a urbanistickú hodnotu areálu ŽNN považujem jeho veľkosť, polohu v centre mesta, otvorené dispozície s hrbovými stropmi, projetovanými pre nosnosť až $2t/m^2$, veľkorysé dimenzie interiérov a samozrejme dobrý technický stav celého súboru. Veľký prínos vidím v celkovom dojme z priestorov a v momente prekvapenia, ktorý sa nám pri pohľade do vnútrobloku naskytne. Za najhodnotnejší prvok celého súboru však považujem systém prekladania tovaru, ktorý som sa snažila zachovať aj v konečnom prevádzkovom riešení.



Skeletový systém ponúka veľký potenciál pre nové využitie. Nevhodným je však jeho rozpätie pre umiestnenie parkovania. Determinuje jeho polohu pod priestory koľajiska. Pre vjazd a výjazd budú použité pôvodné podzemné tunely. Suterénne priestory skladového objektu haly „podeje“ slúžia ako moderné dátové centrum, kde možnosť prenájmu priestorov pre server v suchom a chladnom podzemnom prostredí a veľké svetlosti hál sú vyhľadávanými prednosťami. Takáto prevádzka produkuje veľké množstvo odpadového tepla, ktoré môže byť druhotne použité a premenené na energiu pre ohrev teplej úžitkovej vody alebo ako zdroj tepla pre vykurovanie. Priestory pod halou „výdej“ budú využité ako zásobovacie sklady v prízemí umiestnených obchodných prevádzok.

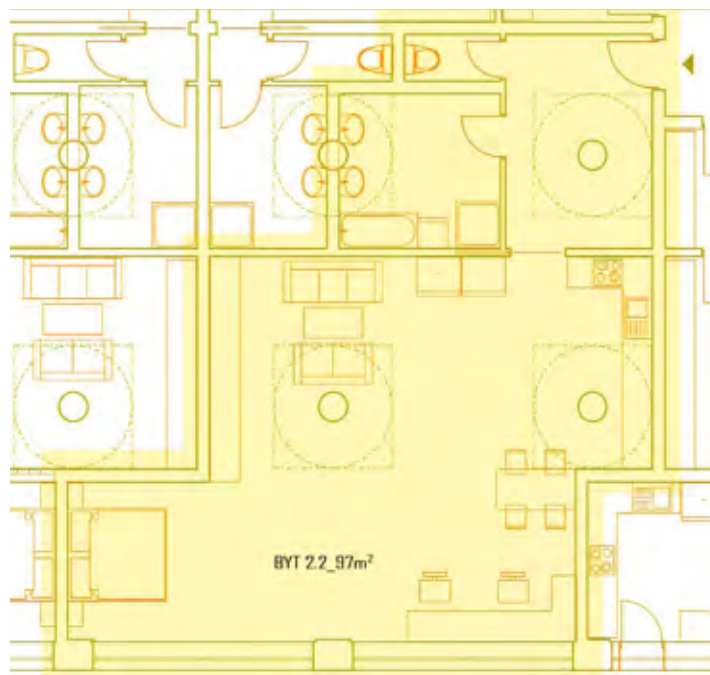
V partery konverzovaných hál sa nachádza viacero vstupov. Každá sekcia má svoju funkciu. Pri severnej hale prevláda prevádzka detského kreatívneho centra a pri južnej hale prevládajú prevádzky obchodných priestorov. Orientačnú funkciu tu plnia farebné panely, ktoré označujú inou farbou každý vstup do objektu zvlášť. Verejný priestor na južnej strane objektu južnej haly je tvarovaný v dvoch úrovniach. V spodnej sa nachádzajú cestné komunikácie, vjazdy do podzemných garáží a parkovanie pre návštevníkov obchodných prevádzok.

Prekladové mostíky slúžia ako vertikálne a horizontálne komunikácie medzi podzemnými garážami, verejným priestorom v koľajisku a obytnými podlažiami. Kultúrnu a umeleckú základňu tvorí detské kreatívne centrum, ktoré svojou existenciou bude stimulovať umelecké a kultúrne tendencie v areáli a v jeho okolí. Z letných kultúrnych podujatí by mohlo zaujať premietanie filmov na plátno natiahnuté medzi prekladovými mostíkmi. Exteriérové terasové schodisko by pre tieto aktivity plnilo účel hľadiska pre projekciu.



Pre prevádzku bytových jednotiek bolo nevyhnutné overiť si, či navrhované priestory vyhovujú podmienkam denného osvetlenia. V obytných priestoroch druhého a tretieho nadzemného podlažia sa v súčasnosti nachádzajú parapety vo výške až 1700 mm. Hríbové hlavice na nosnom skeletovom systéme tvoria jedinečný akcent v interiéri, preto ich zakrytie znížením stropov považujem za menej vhodné technické riešenie. Zdvíhnutím podlahy o 400 mm sa objavuje zaujímavý podnet riešenia, pri ktorom parapet klesne na 1300 mm a stropy останú pohľadovými, tiež sa

zmenší objem vykurovaného priestoru a pod podlahou sa vytvorí priestor pre vedenia technických zariadení. Zo stavebno-technického hľadiska bolo najzásadnejším zásahom do pôvodnej hmoty skladových hál doplnenie o nové vertikálne komunikačné jadrá. Pre osadenie schodiska a výťahu sa použijú pôvodné vertikálne výťahové šachty. Pôvodné schodiská sú na podlažiach so zvýšenou podlahou doplnené o vyrovnávajúce schodiskové stupne. Vytvorené obytné priestory majú v severnej hale maximálnu hĺbku 6,8 m, v južnej hale pre obytné miestnosti 7,7 m, pre ateliéry 7,2 m. Po spomína-



nom zvýšení podláh nie je potrebné v navrhovaných priestoroch ďalších stavebných zásahov pre splnenie podmienok denného osvetlenia. Konečným determinantom fasádneho výrazu bolo teda riešenie presvetlenia vnútorných miestností, kde pri čo najmenšom zásahu do členenia fasády som zvolila dodatočné presvetlenie francúzskymi oknami. Táto forma zabezpečuje nielen zvýšenie hodnoty súčiniteľa denného osvetlenia, ale poskytuje aj dôležitý vizuálny kontakt s exteriérom. Veľmi zaujímavým prvkom na fasáde severnej haly je vrchné

podlažie s okennými otvormi s predsadenými parapetmi. Pri zachovaní tohto výrazu bolo potrebné prehodnotiť teplo-technickú stránku riešenia návrhu. Za použitia systému vnútorného zateplenia by bol dodržaný energetický štandard a aj pôvodný výtvarný výraz fasád.

Pre navrhovaný verejný priestor vymedzený severnou a južnou skladovou halou je charakteristická snaha o zachovanie pôvodnej staničnej identity. Sú tu zrejme línie koľají, využívané pre osadenie polohovateľného, mobilného sedenia. Za nevyhnutnosť



považujem aj premostenie koľajiska na troch miestach v šírke 17 m práve ako funkčno-
-prevádzkové prepojenie pre-
kladacích rámp na úrovni
 $\pm 0,000$. Ďalšia pridaná hod-
nota je vo vytvorení plôch aj
pre športové aktivity vo forme
deviatich petanqueových ih-
rísk s povrchom udupaného
piesku a piatich beachvo-
lejšbalových ihrísk s pieskom.

ŽNN je objekt, ktorý si
zaslúži citlivý prístup pri
osadzovaní novej funkcie
a zachovať vo svojej ma-
ximálnej hmotnej a prevádz-
kovej podobe. Dúfam, že sa
nájde osvietený investor a
na základe architektonickej
súťaže sa pre nové využitie
nájde dôstojné riešenie.



Konverze Nákladového nádraží Žižkov

Markéta Korbéliusová, Eliška Korčáková



Zachování objektu Nákladového nádraží na Žižkově je v posledních letech velmi diskutovaná otázka. I my se snažíme přispět naším projektem k zachování této jedinečné stavby.

Hodnot areálu je pro nás několik a jsou různorodé. Industriální charakter budovy 30. let s prvky funkcionalismu, pro nás v době montovaných hal možná trochu romantický. Spojovací můstky - tak typické pro tuto budovu. Velikost nádraží - pro srovnání, velikost vnitřního nádvoří je přibližně polovina plochy Václavského náměstí.

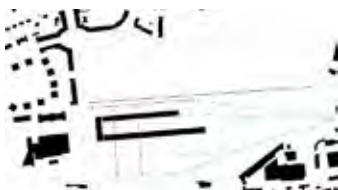
Novým řešením pro NNŽ je jednoznačně polyfunkční využití. Při jedné náplni budovy této velikosti by mohlo za několik let, příp. desetiletí dojít k podobné situaci jako dnes.



Okolí řešeného území obsahuje dostatek zelených ploch, tudíž v našem návrhu se zabýváme zelení hlavně v liniích.



Stávající dopravní dostupnost NNŽ je velmi dobrá, v okolí jsou linky MHD a několik silničních tahů. Plánovaná trasa metra D by dostupnost ještě zlepšila. Námi navrhované funkce předpokládají využití hlavně hromadné dopravy. Parkoviště je možno uvažovat na jižní straně nádraží.



V linii podél severní části NNŽ - křídla podeje - navrhujeme pěší zónu s možnou linkou tramvaje. Propojení s vnitřním nádvořím a vlastně i celou jižní částí - křídlem výdeje a oblastí container housing je vyřešeno dvěma pasážemi v prvních podlažích obou křídel.



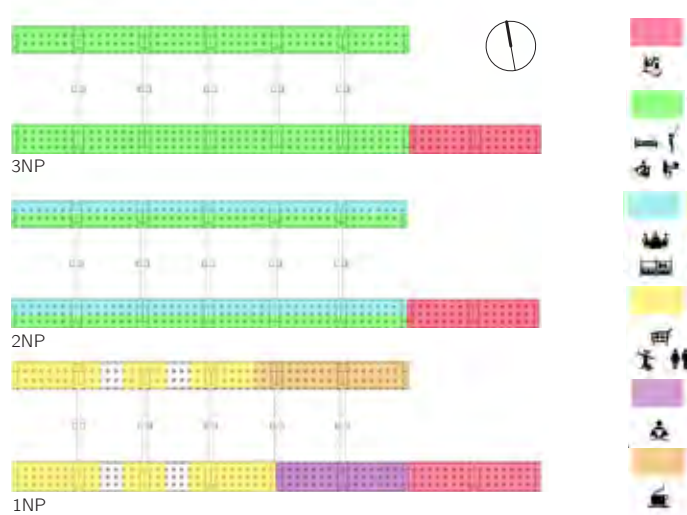
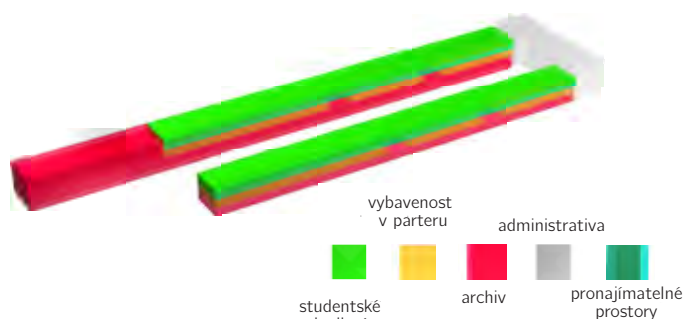
Koleje se stanou cestami, pěšinami, bulváry, místy k setkávání, sportu, procházce. Nádraží bude zase cílem a výchozím bodem území.



NNŽ se nachází na rozhraní i z hlediska funkčního. Na západě Žižkov a Vinohrady, fungující městské části, na východ Malešice a Hrdlořezy - téměř vyhradně rezidenční oblasti. NNŽ je významným spojovacím můstkem dvou zmíněných oblastí.



Mezi výrazné prvky NNŽ patří spojovací můstky, které za plného provozu měly komunikační funkci, a tu jsme se jim rozhodly ponechat i v našem řešení. Mísení veřejného se soukromým se děje právě na těchto můstcích.



Z celého objektu vytváříme jakési centrum, živoucí organismus. V parteru je vybavenost - obchodní pasáže, kavárna a prostory archivu. V horních patrech obou křídel studentské bydlení a pronajímatelné plochy (kanceláře/ateliéry/skladovací plochy). Administrativní budově ponecháváme její funkci.

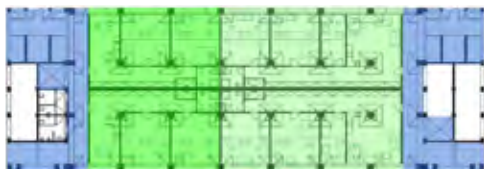
Na nádvoří v prostorách kolejiště navrhujeme pobytovou plochu, povedou tudy komunikace napříč celým územím (viz analýzy). Vznikne tak jakési náměstí. Spojovacím můstkům ponecháváme komunikační funkci, stanou se jedním z přístupů do vyšších patrerů.

Na jih od budovy nádraží navrhujeme container housing, převážně pro studenty a mladé lidi.

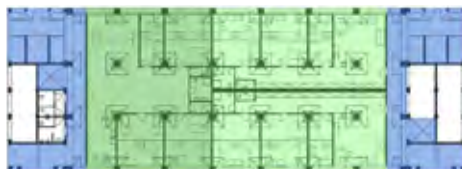
Celé území zůstane protkáno kolejemi transformovaných do cest - tepen - obklopených lavičkami a zelení.

Jedním z využití jsou prostory pro archiv. Křídlo výdeje má dvě podzemní podlaží, stropy dimenzované na vysoké zatížení (dříve skladové plochy), nenachází se v záplavové oblasti, což archiv jistě ocení. Administrativní prostory archivu a badatelské umísťujeme do nadzemních pater výdeje.

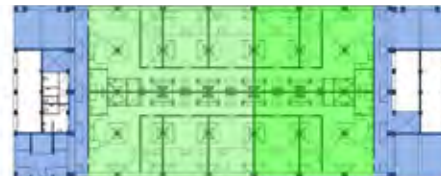
S konverzí starého objektu je spojeno technické řešení. Zateplení budovy je nutné, stávající vyzdívaný železobetonový skelet je z tepelně-technického hlediska nevyhovující. Zvolily jsme izolaci z vnitřní strany konstrukce z difúzně propustného materiálu. Tato metoda je náročnější, ale pro historické budovy, kde jde o zachování charakteru fasád, je to metoda jednoznačně nejlepší.



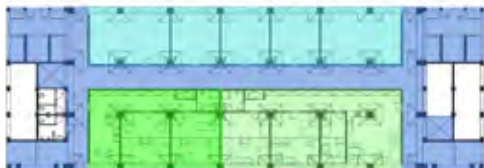
podej 3NP



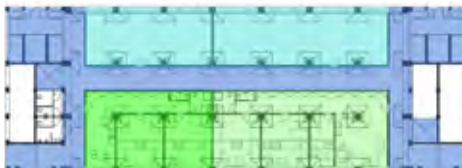
podej 3NP



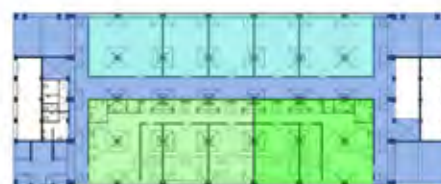
výdej 3NP



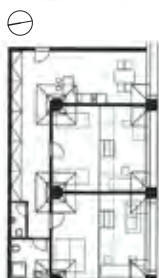
podej 2NP



podej 2NP



výdej 2NP



podej_byt pro 4 osoby



podej_byt pro 5 osob



podej_byt pro 7 osob



výdej_byt pro 5 osob

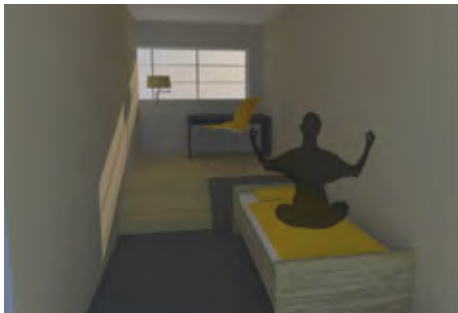


výdej_byt pro 3 osoby

Ke studentskému bydlení nás přivedlo několik faktorů. Stav většiny kolejí v Praze je tristní, naprosto nevyhovující a my chceme přinést čisté a klidné bydlení pro každého studenta. Také se již dlouho mluví o přesouvání obyvatel strahovských kolejí, a tohle by mohla být skvělá alternativa. Dále si uvědomujeme, že je těžké vnést život do tak velkého objektu, a mladí lidé a studenti by tomu mohli napomoci.

Studentské bydlení se nachází ve 2. a 3. nadzemním podlaží podeje i výdeje. Kvůli severojižní orientaci bytů, ve 2. np na severní stranu orientujeme pronajimatelné plochy pro administrativní účely nebo ateliéry/úložné plochy. Ve 3. np přisvětlujeme byty orientované k severu střešními okny. Vysokou světlost pokojů a vysoké parapety řešíme zvýšeným 'podiem' pro pracovní stůl.

Dispozice bytů v křídle podeje a výdeje se liší, protože hloubka výdeje je o jedno pole (jeden sloup) delší.

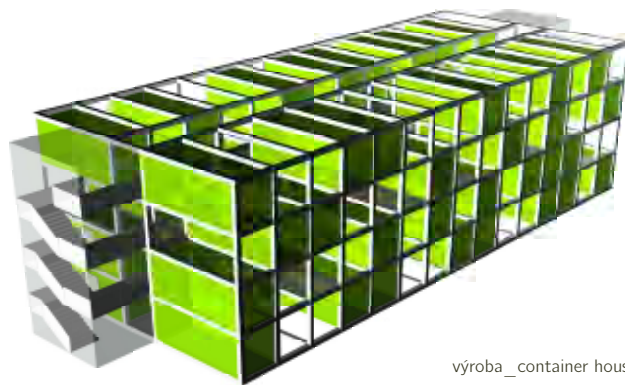
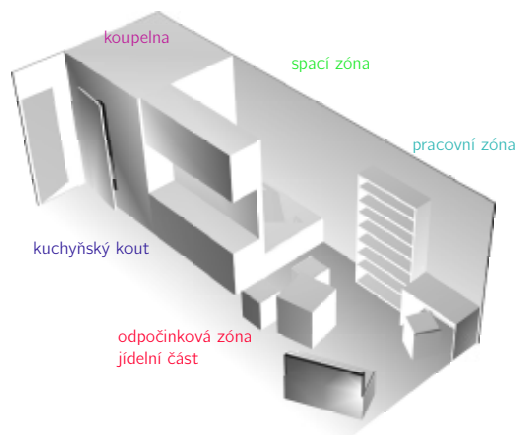
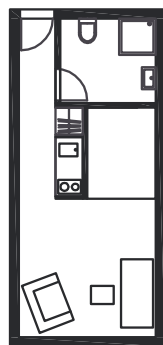


Na jih od budovy umísťujeme container housing. Tento systém bydlení je v Evropě stále více oblíben pro svou rychlost výstavby, jednoduchost konstrukce, nízké pořizovací náklady a ekologickou nenáročnost. Bydlení v upravených kontejnerech je ideální pro mladé lidi a studenty.

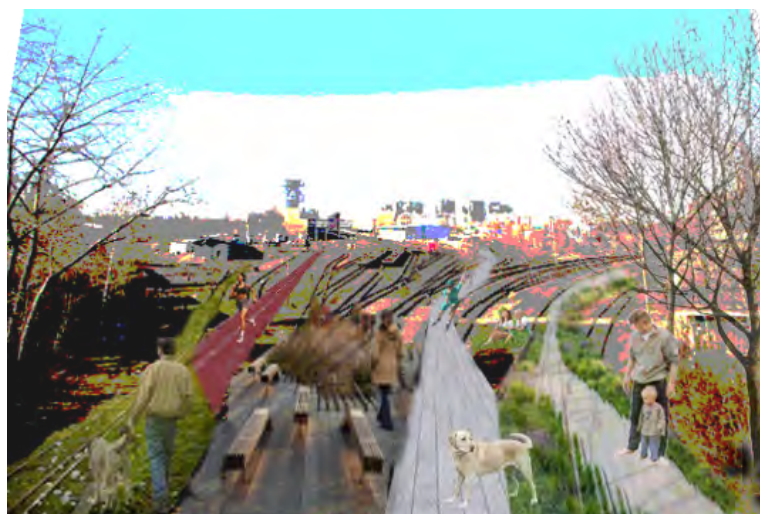
I kontejnery mají svůj důvod, proč s nimi vůbec počítáme. Jsou spojeny s funkcí nákladového nádraží, ještě dnes jich po celém areálu stovky leží. Vytváříme tak urbanismus z něčeho, co se na území nachází a my to přetváříme.

Každý kontejner se stává obytnou jednotkou obsahující koupelnu, kuchyňský kout, prostor pro spánek i práci. Vše je minimální, ale díky tomu si může každý dopřát soukromí.

půdorys_container



výroba_container house

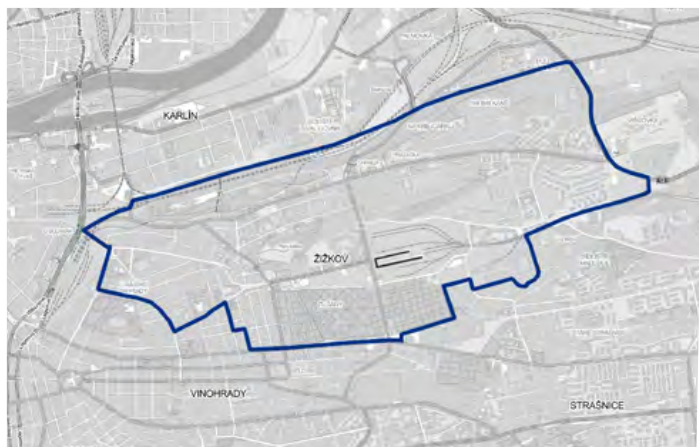


Linie kolejí jsou definujícím prvkem celého území. Byly tepnami, po kterých proudily nákladní vlaky, a opět se tepnami stanou, tentokrát po nich budou proudit lidé. Inspirací nám byl High Line Park v New Yorku, konverze staré, dnes již nefungující nadzemní dráhy na Manhattanu. Z rozpadajících se zbytků nadzemky byl transformován liniový park, místo pro sport, odpočinek, setkávání i meditaci.



Žižkovské thermy

Daniela Barancová,
Martin Bukovský,
Jan Gašpárek,
Tereza Nováková



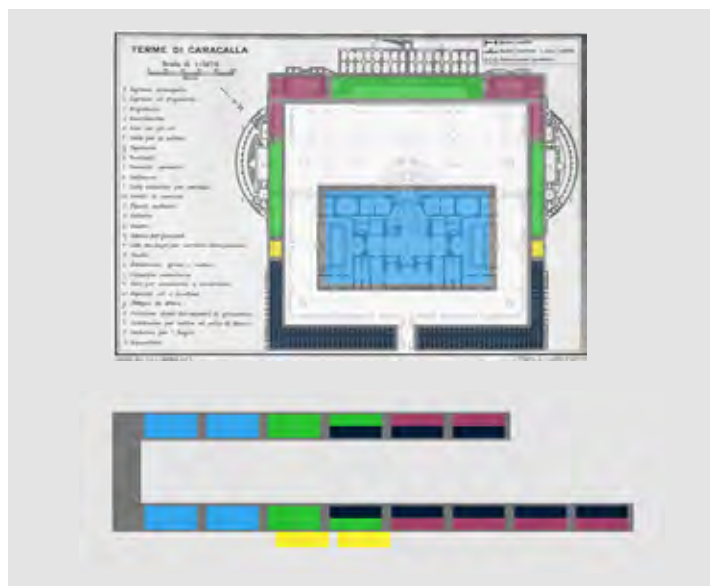
Budova nádraží má díky své poloze plné předpoklady stát se novým a dosud scházejícím centrem Žižkova. Naším záměrem bylo najít Nákladovému nádraží funkci, která do vyloučené lokality přivede stávající obyvatele Žižkova a přispěje k rychlejšímu zabydlení okolních prostor. Dále jsme se snažili o ukázání atraktivity této industriální památky. Budova Nákladového nádraží pro nás má historickou a architektonickou hodnotou, a proto jsme se rozhodli zachovat ji v plném rozsahu a s co nejmenšími zásahy do jejího vzhledu a vnitřního uspořádání.

Koverze římských lázní do objektu žižkovského nádraží

Okouzlení monumentalitou a atmosférou žižkovského nádraží jsme byli inspirováni ke konverzi římských lázní, velkého městského celku. Římské lázně zahrnují lázeňské komplexy doplněné o prostory určené ke kulturnímu, společenskému a sportovnímu využití. Typická je symetrická dispozice a velká rozloha lázní. Od největší slávy římských lázní uběhlo více jak 18 století, proto jsme přemýšleli, do jaké míry se změnily jednotlivé funkce lázní. Důvody pro masovou oblíbenost římských therm, tedy péče o tělo a touha vidět a být viděn, se nezměnila, je blízká i nám, lidem 21. století.

Konverze jednotlivých částí

frigidarium	plavecký bazén
caldarium	bazén s horkou vodou
tepidarium	pobytový bazén
sudatorium	sauna
knihovna	sklad informací - serverovna
archiv svitků, studovna	knihovna
gymnasium	hřiště
park se sochami	streetart
bydlení pro otroky	startovní byty
péče o tělo	krasoklub
hypocaustum	tepelná čerpadla



Návrh alternativního vytápění lázní pomocí serverovny

Hlavním předmětem našeho návrhu je využití z bytkového tepla z provozu serveroven, které jsou součástí našeho nového využití žižkovského nádraží. Teplo se bude přeměňovat pomocí tepelných čerpadel a získaná energie se dále bude využívat na vytápění lázní, ohřev vody a vytápění celého objektu. Jeden rack (jedna serverová skříň) potřebuje 15 kW na výkon. Důležitým úkolem byla optimalizace počtu racků s potřebou tepla na vytápění celé budovy. Pro stanovení velikosti serverovny jsme vycházeli z celkových tepelných ztrát budovy a z počtu a druhu bazénů.

Výpočty:

Celkovou energii potřebnou k ohřevu bazénů na požadované teploty stanovíme dle následujícího vztahu.

$$Q_c = c \times r \times V_i (T_i - T_e) = 2,25661E+11 \text{ J}$$

$$c = 4180 \text{ J / kgK}$$

$$r = 998 \text{ kg/m}^3$$

i	objem [m ³]	teplota [°C]	Teplo [J]
1	768	38	1,2565E+11
2	976	34	6,17736E+10
3	182	23	28367152000
4	425	26	42550728000
			2,25661E+11

Po analýze byl stanoven potřebný počet Rack skříní.

$$n_{\text{teor}} = E_{\text{za}} / E_{\text{rack}} = 4066719 / 15000 = 272$$

Z důvodů rezervy je zvolen dvojnásobný počet RACK skříní. Konečný počet serverů je tedy **542**.

Při běžném provozu bude využita pouze polovina tepelných čerpadel ke kompenzaci tepelných ztrát objektu. Zbylá energie může být využita k ohřevu vody, případně může být využita jiným způsobem. Celý výkon bude potřeba v případě najíždění objektu do provozu.

Celkový výkon systému tepelných čerpadel:

$$E_{\text{tč}} = n_{\text{skut}} \times 15000 = 8130000W = 8130 \text{ kW}$$

Doba potřebná k najezení do provozu (ohřev bazénů)

$$t = Q_c / E_{\text{tč}} - E_z = 2,257 \times 10^{11} / 8130 \times 10^3 - 4067 \times 10^3 = 55550 \text{ s}$$

cca 16 hodin

Výpočet potřeby tepla na vytápění

Tepelné ztráty objektu byly počítány se standardními návrhovými podmínkami pro oblast Prahy.

Ztráty objektu:

4 066 719W

Lázně

Relaxační centrum doplněné o kulturní, společenské a sportovní funkce

Serverovny

Zdroj alternativního tepla na vytápění a ohřev vody v lázeňských prostorech. Serverovny jsou zároveň konvertovanou částí z římských lázní a představují sklad současných informací.

Vstupy

Hlavní vstup je řešen přes **zásobovací tunely** do suterénu ze severu a jihu. Tyto tunely v suterénu ústí do věží, které se nacházejí ve vnitřním prostoru Žižkovského nádraží. Vstupy do doplňkových prostorů jsou vyřešeny přes **dvě vstupní haly**, které jsou označeny na obrázku. Tyto vstupní haly mají recepcce.

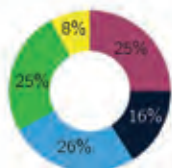
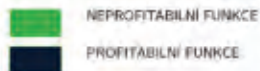


Schéma umístění lázní a serverovny

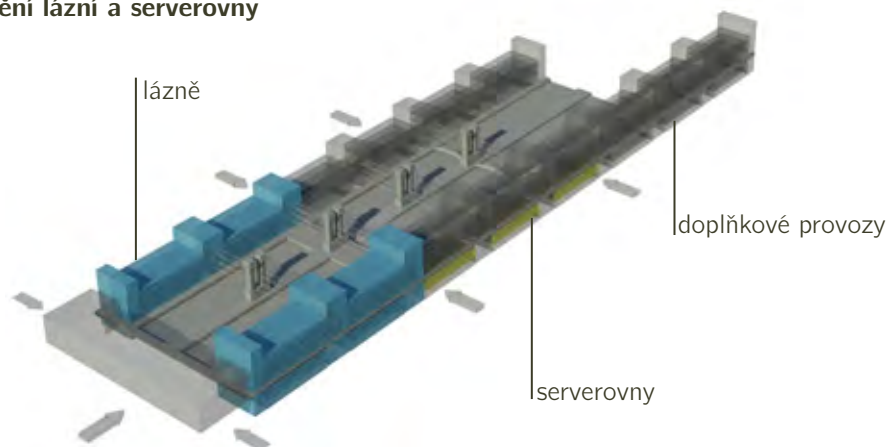


Schéma vstupů a pohybu v objektu

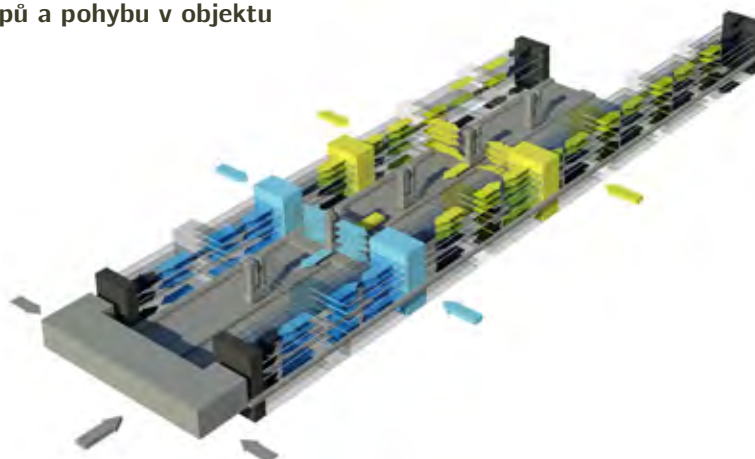
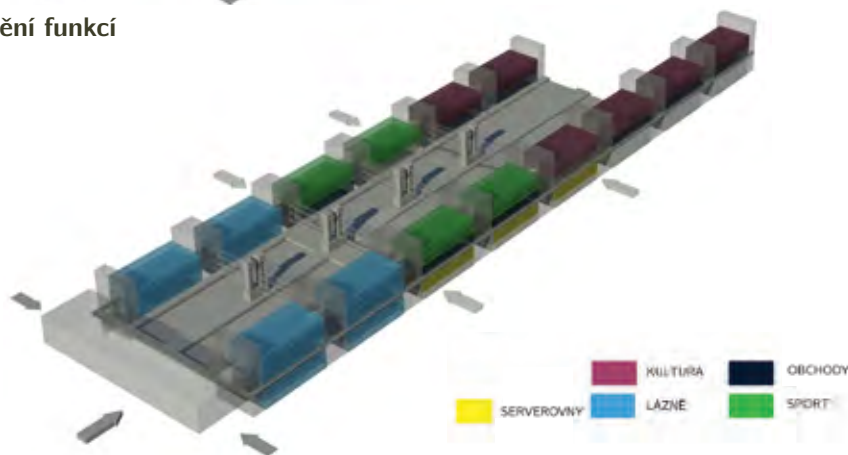
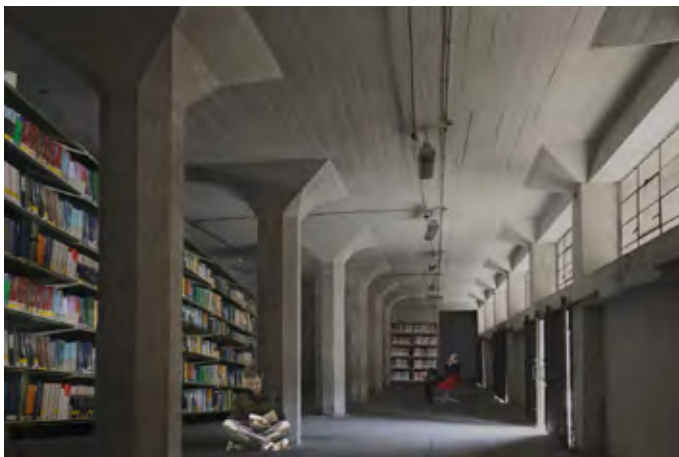


Schéma rozmístění funkcí





Všichni jednou můžeme skončit na nádraží

Eliška Ouředníčková

Konzultace: Václav Girsá

Cílem mé konverze je vytvořit „Město ve městě“. Chtěla bych svým návrhem dokázat, že tato stavba může fungovat ve zcela odlišné funkci, než je její původní.

V rámci tohoto workshopu se zabývám návrhem nového řešení pouze pro budovy NNŽ.



Tato mimořádná, monumentální stavba nenacházející se nikde jinde v Praze je umístěna ve velmi dobré poloze vůči centru města. Je zde dobrá dostupnost, ať už pěšky, městskou hromadnou dopravou nebo autem.

Z venkovního prostoru v areálu NNŽ se snažím udělat „zelený bulvár“ mezi jednotlivými sekcemi. Původní nástupiště okolo obou sekcí bývalých skladů dvakrát tolik zvětším a vytvořím z něj lemující bulvár, ze kterého se dá vejít do jednotlivých obchodů atd. Sestupy z nich do bývalého kolejiště jsou přes tři vyšší stupně, na kterých se dá sedět a pro pohodlný sestup jsou po určitých vzdálenostech doplněny o malé rampy a další schodišťové stupně. Celé kolejiště je řešeno jako relaxační zóna, je zde navržena zeď, lavičky a městský mobiliář, doplňující komfort prostředí. Lidé se skrz kolejiště mohou přemístit z jedné strany bulváru na druhou po navržené lávce nebo vydlážděných cestách, které jsou místo původních kolejí.

Stávající administrativní budově nechávám svoji dosavadní funkci a její vzhled neměním. Všechny komunikační věže zasklívám, renovuji v nich stávající výtahy a k předposlední věži dostavuji prosklenou šikmou rampu jako nástup do nedostavěné věže. Všechny věže fungují jako komunikace mezi jednotlivými budovami.



S ohledem na obrovské měřítko areálu zde není možná monofunkčnost objektu. Navrhla jsem areál, kde se snažím o takové malé „město“, kde bude vše, co člověk potřebuje. Původní skladovací objekty označuji jako sekce 1 a sekce 2. Představuji si to tak, že v posledních dvou nadzemních podlažích budou v obou sekcích byty. V sekci 1 budou menší byty a v sekci 2 větší a luxusnější byty (viz dále). Vytvoří se tím tzv. „sociální mix“.

Funkce bydlení bude v areálu zastávat 36 % a bude doplněna o další funkce běžné pro normální život.

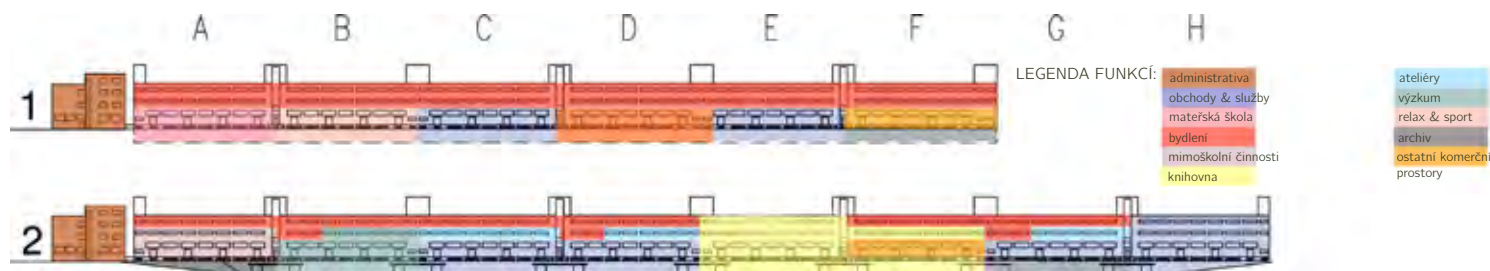
Mezi další funkce patří obchody a služby, které činí 23 %, restaurační zařízení a prostory pro sport a relax (4 %), kluby a ostatní komerční prostory (4 %), výzkum (5 %), ateliéry (6 %) a archiv (5 %). Všechny tyto funkce potřebují variabilní prostor, proto by se uvažovalo, že přepažení jednotlivých prostorů by bylo pomocí skleněných buněk, velkých podle potřeby funkce.

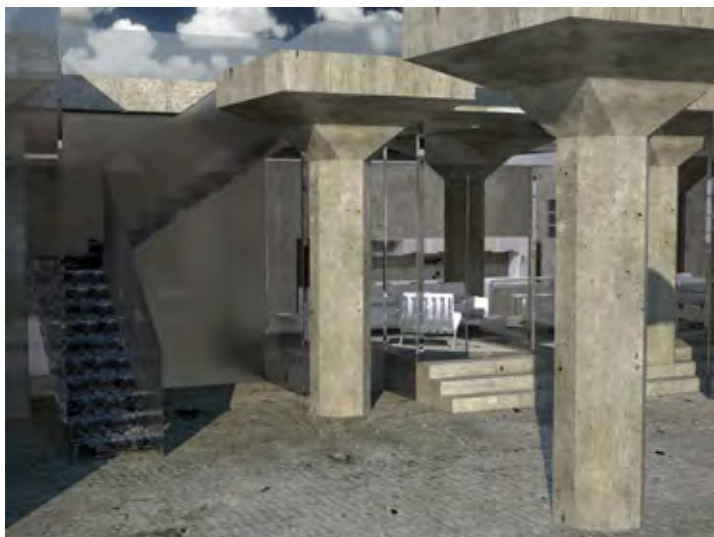


Obchody jsou myšlené jako průchozí pasáže se skleněnými buňkami, některé mohou být i vícepatrové a přechod z jednoho patra do druhého by byl pomocí eskalátorů, pro zajištění komfortu a luxusu obchodu či show roomu.

Dále v areálu navrhují dvoupatrovou mateřskou školu (3,5 %), kde se ve vstupním parteru nachází jídelna a tvůrčí prostory pro děti a v dalším spodním podlaží je část prostoru jako velká herna a část pro spaní.

Prostory pro mimoškolní činnosti (3,5 %). Jedná se o dvoupatrovou školu s buňkami pro odpolední výuku jazyků, hudby nebo jiných aktivit. V areálu také navrhují poměrně velkou knihovnu, která činí 10 %, má svůj vlastní reprezentativní vstup v podobě proskleného tubusu, který je dostavěn k jedné z komunikačních věží. Knihovna má kromě prostoru pro regály s knihami i počítačové místnosti, malou galerii a prostory pro občerstvení a relaxaci.





Podle do bytu přes venkovní atrium



I přes masivní velikost vnitřních prostorů jsem navrhla v areálu bytové jednotky a snažím se svým návrhem dokázat, že je zde možné bydlet v poměrně luxusním loftovém provedení.

Dohromady je zde 90 bytů. Vzhledem k poloze objektu ke světovým stranám sever-jih a velmi vysokého parapetu okna zde vznikne problém s osvětlením místností.

Tento problém je odstraněn přes vložené prosklené atrium, respektive v každé sekci jsou „díry“ ve stropu, přes které pomocí velkých oken v sekci 1 nebo úplného prosklení v sekci 2, je světlo maximálně propouštěno do interiéru. V sekci 2 jsou všechny byty ve třetím, tedy posledním podlaží, a každý má své prosklené atrium, které zároveň plní funkci uzavřené terasy, ze které se dá vyjít po venkovních schodech na pochozí zelenou střechu. Některé byty jsou jednopodlažní a některé dvoupodlažní. Dvoupodlažní jsou navrženy jako byt s ateliérem a atrium vede přes dvě podlaží (viz řez objektem) s venkovními schody vedoucími z horního do spodního patra - ateliéru. Kvůli vysokému parapetu u oken z nich není vidět ven. Tento „problém“ někde nechávám a někde řeším zvednutím podlah o půl

metru a tvořím tím vyvýšená „pódia“, ale ne v celém prostoru, pouze v částech bytu, protože chci zachovat kouzlo interiérů se sloupy s velkými hlavicemi a vysokými stropy.

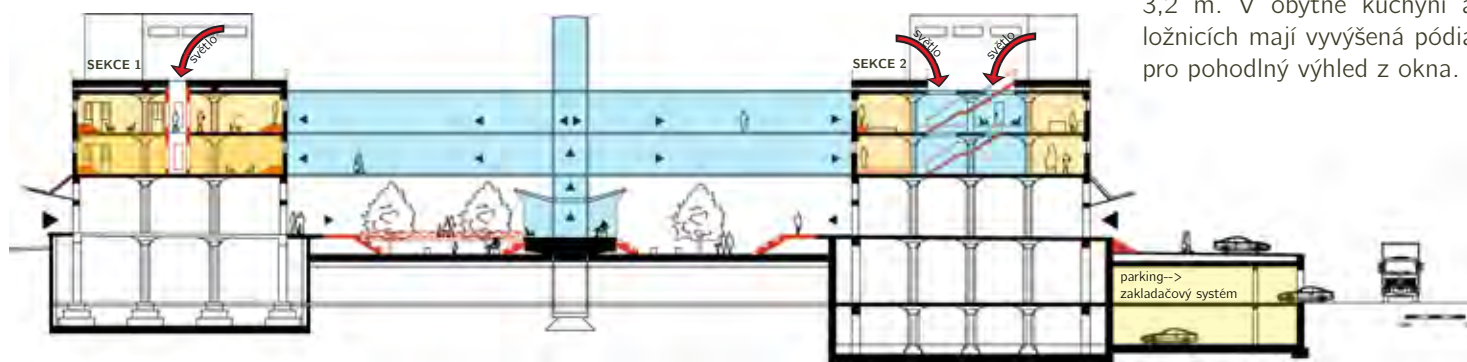
Některé z původních výtahů v jednotlivých sekcích jsou obnoveny a využity jako soukromé výtahy pro byty, čímž byt dostává většího luxusu a výtahem je možné dojet na pochozí střechu. Do postranních bytů v každé sekci se dá vstoupit přes komunikační věže, které mají také výtahy. V bytě zůstávají původní sloupy a pro odlehčení zástavby je zde jako nový materiál navrženo převážně sklo. Sklo slouží k rozdělení místností jako posuvná skleněná přička, v případě koupelny, kde je sklo méně propustné.

Parkování bude zajištěno pro byty v sekci 2 v podzemních podlažích budovy pomocí zakladačového systému - auta vjedou z ulice na rampu a automatický systém pak auto bezpečně uloží na místo. Lidé se pak ze suterénu dostanou výtahy do svých bytů. Pro další auta bude parkování zajištěno na pozemku.

ČÁST ZE SEKCE 1

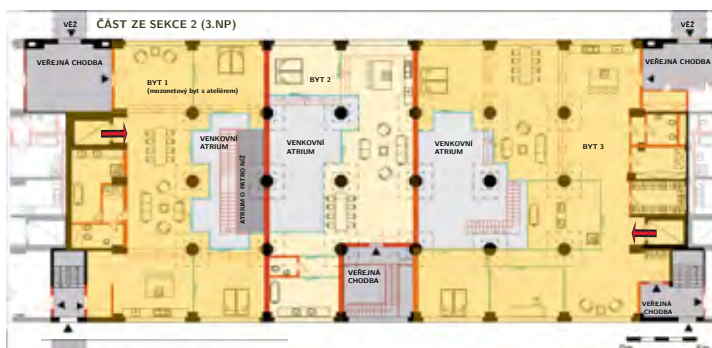


LEGENDA: — nová konstrukce — konstrukce ze skla — veřejná chodba



Celou sekcí 1 je prostředkem vedena veřejná chodba, do které se dostanete pomocí původních výtahů nebo přes komunikační věže. Tato chodba má prosklený strop i podlahu, aby propustila co nejvíce světla. Z chodby se dá vejít do jednotlivých bytů, které jsou menší než v sekci

2, mají 60 až 95 m² a do chodby mají byty velká okna. Chodba záměrně nemá tvar plynulé přímky, to aby byly místnosti v bytech osvětleny i z dalších světových stran (východ, západ). V sekci je dohromady 72 bytů, jsou ve druhém a třetím podlaží. Každý byt má světlou výšku 3,2 m. V obytné kuchyni a ložnicích mají vyvýšená pódia pro pohodlný výhled z okna.



Příklad dispozic bytů v sekci 2. Postranní byty mají dva vstupy, jeden z ulice přes schodiště a druhý přes komunikační věž. Do bytu je možno jet výtahem, kterému se otevřou dveře přímo v bytě.

Prostřední byt výtah nemá a dá se do něj vstoupit přes vnitřní schodiště. Mezonetový byt č. 1 má venkovní atrium přes dvě podlaží. Ve třetím podlaží je navržen byt,

který má v atriu kolem dokola obytných místností ochoz a z něj se dá sejít dolů do ateliéru. Toto vše se odehrává venku v atriu. Byt má přes 200 m².



Zabydleme nádraží

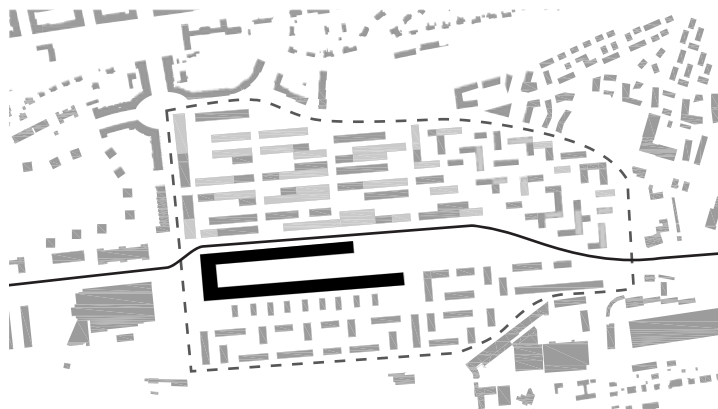
Eva Lukášková, Jan Bárta, Jan Svoboda, Petr Štolba



Nákladové nádraží jako výdobytek a znak rodící se spotřební společnosti je nakonec spotřebováno také. Krabice je prázdná, nezbyvá než obal vyhodit. Dokážeme však postavit lepší krabice? Krabice se silnější identitou? Jen stěží.

Disponujeme únosným železobet. skeletem, který zdánlivě nejsme schopni

využít. V malé násobilce developera kalkulujícího pouze s Kč a m² pak jasně vychází demolice jako jediné řešení. Pokud však připočítáme nesmyslnost bourání trvanlivého a nená vratné zmizení génia loci monumentální funkcional. stavby, myšlenka demolice jakoby se začala stavět na hlavu. Exkurz do historie způsobu nakládání se stavebním fondem

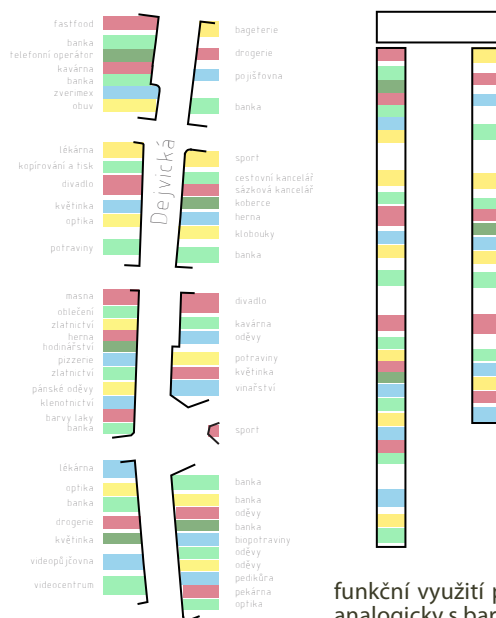


naznačuje neúctu k mase materiálu typické pro dnešní dny.

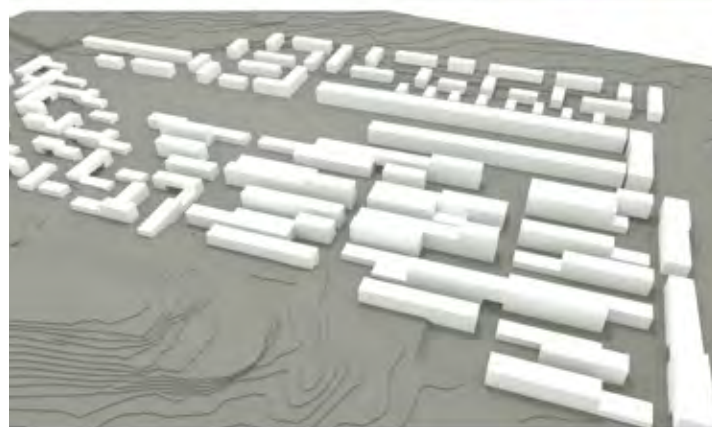
Cílem našeho přístupu je snaha nacházet racionalitu a maximálně využívat přizpůsobitelnost železobetonového skeletu. Vlastnosti hluboce zakódované v genomu tohoto schématu statického působení.

Nevyslovujeme velkolepé veřejné funkce, které

by spasitelsky vdechly nákladovému nádraží druhý život. Hledáme funkci, která nevyžaduje konverzi nádražních budov v jediném okamžiku jako celek. Navazujeme na aditivní princip jednotlivých modulů, které umožní realizaci rozmělnit mezi více investorů a časových období.

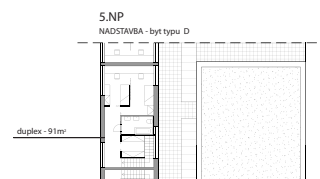
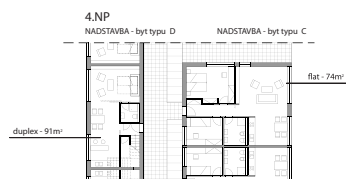
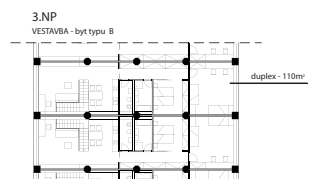
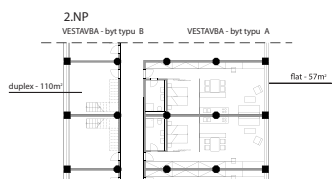
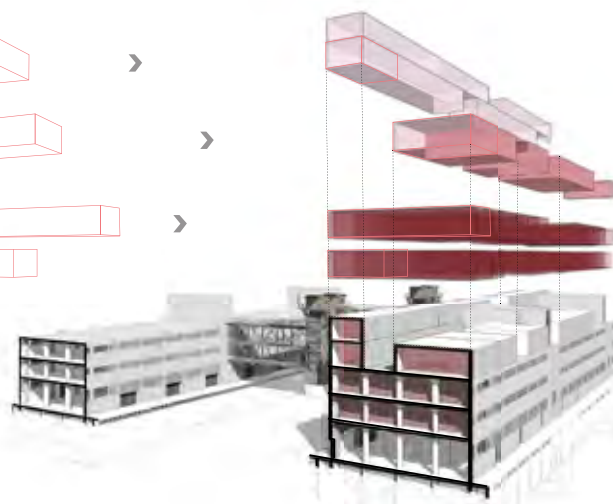
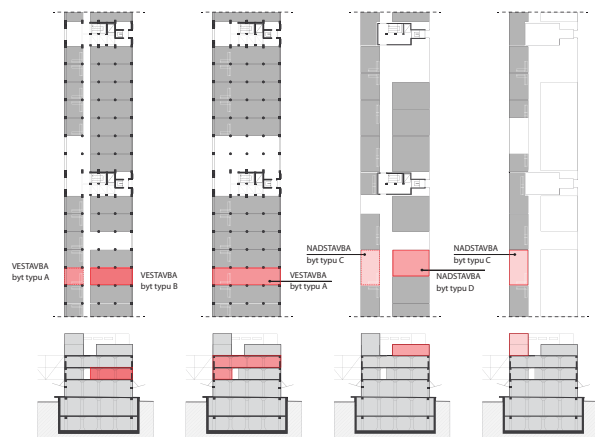
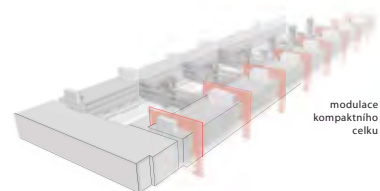
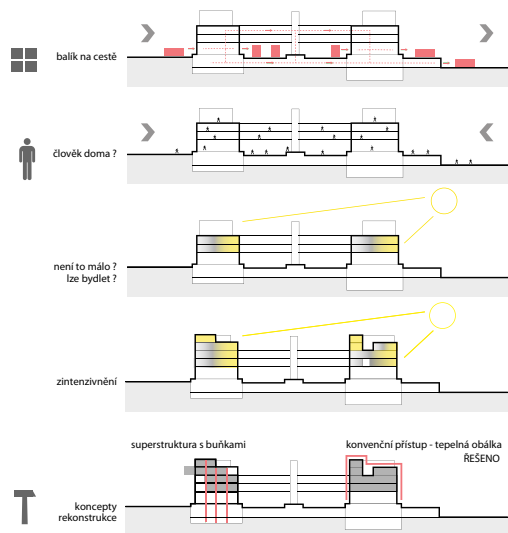


funkční využití parteru hledáme analogicky s barevností města



URBANISMUS





VYUŽITÍ ADITIVNÍHO PRINCIPU JEDNOTLIVÝCH MODULŮ

Modularita nádražních objektů dovoluje zkoumat dílčí úsek budovy s předpokladem následného opakování. Naše představy konkretizujeme na dvou modulech jižního křídla, kdy plně respektujeme původní strukturu, kterou doplňujeme novými objemy nadstavby.

SCHOPNOST PŘÍZPŮSOBENÍ JAKO VÝRAZ UDRŽITELNOSTI

Vyplňujeme původní skelet novými funkcemi s důrazem na intenzivní využití bohatě dimenzované nosné konstrukce. Naplňujeme tedy předpoklady autorů původního návrhu nákladového nádraží, kteří počítali s navýšením skladištních budov o patro. V návrhu s výhodou uplatňujeme původní převýšená vertikální komunikační jádra, která tak dovolují jednoduše zintenzivnit zabydlení a upravit poměr stálých obyvatel ve vztahu k návštěvníkům do přijatelných hodnot.

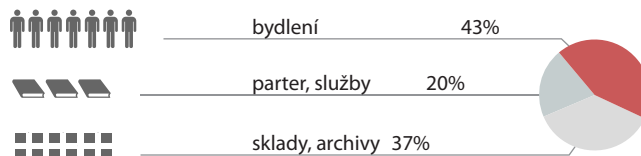
SPARTÁNSKÉ PŘEVRSŤOVÁNÍ, DOPLNĚNÍ FUNKCIONALISTICKÉHO RACIA

Formování nových hmot je vedeno požadavky na oslunění a osvětlení obytných prostor, a to jak nadstavby, tak zejména bytových jednotek navrhovaných v rámci původního skeletu. Problematická celková šíře 20 m součtu čtyř traktů stávajícího skeletu je řešena umístěním vnitřního koridoru ve 2. np a horním prosvětlením v hloubce dispozice skrze střešní světlíky ve 3. np.

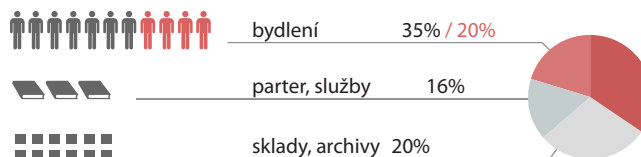
ZABYDLENÍ NÁDRAŽÍ JAKO RELATIVIZACE NELIDSKÝCH MĚŘÍTEK INDUSTRIÁLNÍHO PŘEKLADIŠTĚ

Zabydlením nádraží se snažíme relativizovat nelidská měřítka industriálního překladiště, avšak prací s principem převrstvení zachovat celistvost vnímání komplexu a neubírat na monumentálnosti působení původních objektů.

KONVERZE BEZ NÁSTAVBY



KONVERZE S NÁSTAVBOU



navýšení podílu stálého obyvatelstva
snížení podílu ploch občanské vybavenosti



Urban agriculture? Big scale laboratory

Olivier Vellay

Konzultace: Petr Suske, Marek Tichý



Žižkov, laboratoř velkého měřítka.

V dnešní době jsme si již dobře vědomi faktu, že rajče nemusí cestovat 3000 km z cizích krajů proto, aby bylo dobré. Na druhou stranu intenzivní produkce zeleniny a ovoce nikdy dříve nebyla tak efektivní, zatímco biozemědělství nikdy dříve nebylo tak módní.

Každopádně je jasné, že rozšiřování měst vytváří tlak na využití volného prostoru. Ať už to jsou zemědělská pole, či přírodní oblasti, nutně spěje k potlačení biodiversity a kvality našeho životního prostředí.

Pěstovat plodiny ve městech – to znamená šetřit na dopravě i na uskladnění, ale hlavně do měst vrací část původní krajiny – té přírodní, kterou jsme si pro město vlastně jen “zapůjčili”.

Transformace a regenerace komplexu žižkovského nádraží je možností rehabilitace industriálního místa v pražském životě – znovunalezení smyslu tohoto místa v pražské aglomeraci a za zachování jejího charakteru se pokusit najít jeho smysl v dnešní Praze.

Jestli nádraží musí být zavřeno, protože není, co dopravovat, proč tedy dopravu neobnovit?

Projekt nabízí zasazení různých typů zemědělské produkce ve velkém měřítku – ať už ve venkovních prostorách, v uzavřeném sterilním prostředí, nebo jako hydroponie. Všechny tyto typy zemědělství mají své výhody a nevýhody. Tento projekt cílí na jejich soužití a srovnává jejich možnosti. Jinými slovy, projekt pomáhá tvořit názor a zvýšit uvědomění faktů jako je ochrana přírody, původ a vědomí toho, co vlastně jíme.

Významný podíl zeleniny a ovoce konzumované v Praze by mohl být pěstován, uskladněn a zpracován přímo na místě původního žižkovského nádraží. Navíc obyvatelé, žijící v blízkosti, mohou mít svůj kousek přírody k obhospodařování, navíc v těsné blízkosti Prahy, na kterou jsou zvyklí.

Tento projekt může vytvořit celou řadu možností, zajímavých jak ekonomicky, tak pro život Pražanů. Budovy z 30. let mohou pojmout celý zemědělský komplex od různých dílen po sýpky, knihovnu zaměřenou na zemědělství, botaniku, restaurace užívající tamější produkci, nebo i výstavy, které by veřejnosti mohly přiblížit důležitost a smysl tohoto projektu.

Tak by žižkovské nádraží mohlo opět získat místo, které v Praze mělo, a které si stále заслужuje.

/ text přeložen z autorova originálu

1 / To allow people to come in.

Existing parks are an interface between Station and neighborhoods. But this interface parks aren't connected, even with Zizkov train station.



We can create a loop : green pedestrian «highway» & neighbourhoods will benefit from improved interconnectivity. Green local developments are created. They allow the passage of the park in the loop.



Four articulations are create in the strategic places. They connect the station to the surrounding districts and allows a good flexibility in the choice of the means of transportation.



Two main pedestrian axes are create. Their intersection establishes an urban place which is the heart of the district.



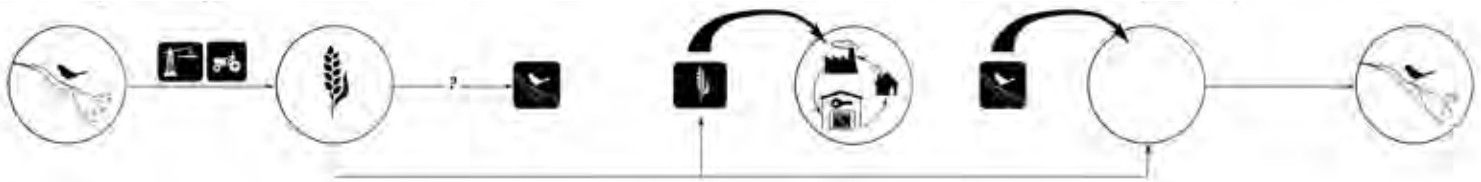
2 / To inspire people to come in.

The natural spaces are rare.

1 / Nowadays the biodiversity of countrysides is threatened by the expansion of the agriculture and the cities. The land pressure is strong.

2 / But if you produce your food in farms situated in town, this pressure decreases. A short circuit is set up.

3 / Nowadays the biodiversity of countrysides is threatened by the expansion of the agriculture and the cities. The land pressure is strong.

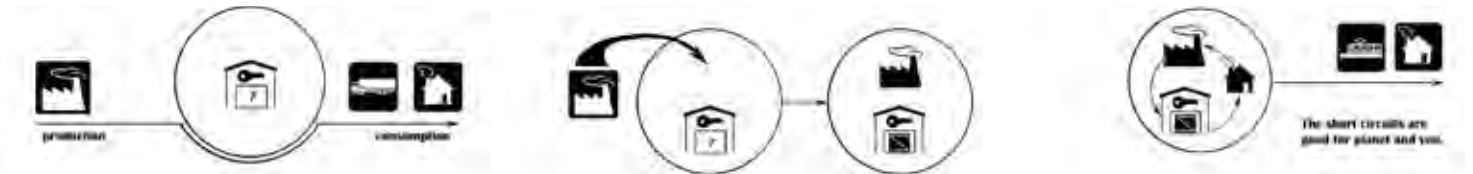


Zizkov : a vast under-used zone.

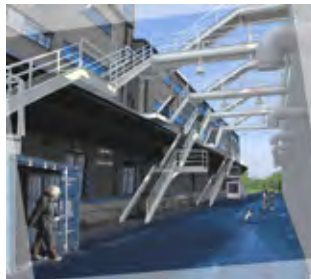
1 / Nowadays ... nothing is stored in Zizkov because of private warehouse and the maladjustment of the building in the storage of containers, etc, etc.

2 / Maybe later ... If some industries settle down on the spot, nothing prevents the station from continuing its activity.

3 / This industries could produce something usefull for local residents. And they can even export their production in all the city, by using trams during day and night.



1 / Soft street / Main street. Workshops, space, life & orchards. This wing of the station includes workshops, restaurants and the main market.



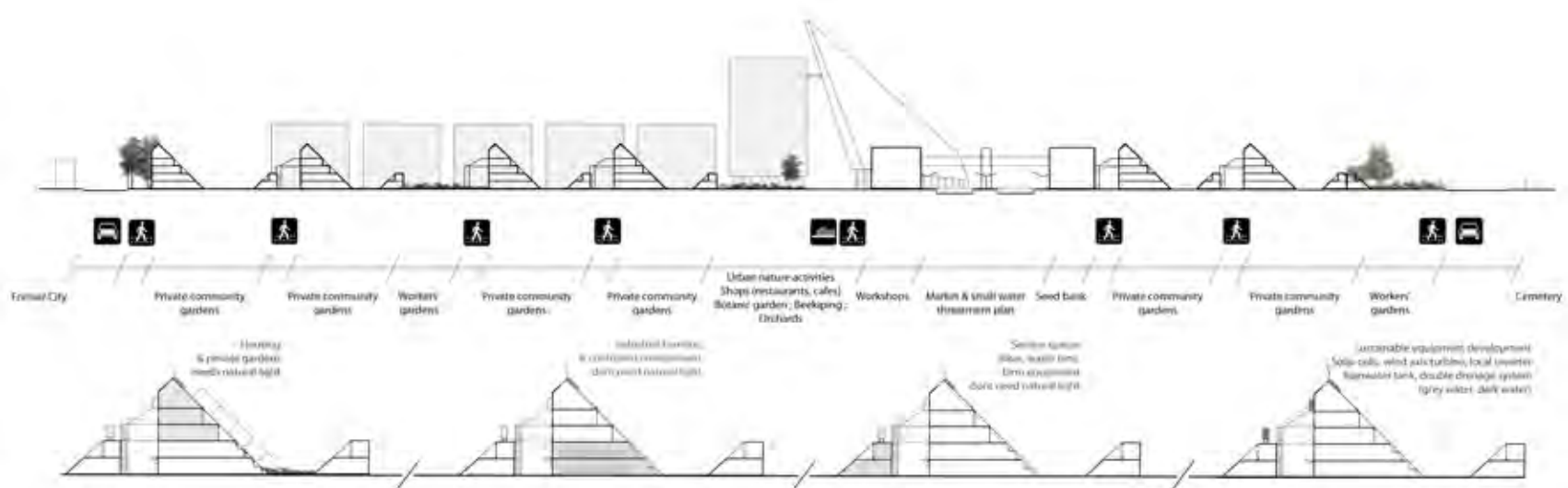
2 / Strong street / Secondary street. Warehouses, seed bank, workshops, houses & industrial farm.



3 / Housing Area / Traditional agriculture For people by people.



4 / Factory Zone / Non-conventional industrial agriculture. Shops, canning factory, solar cells on roofs, methan unit.





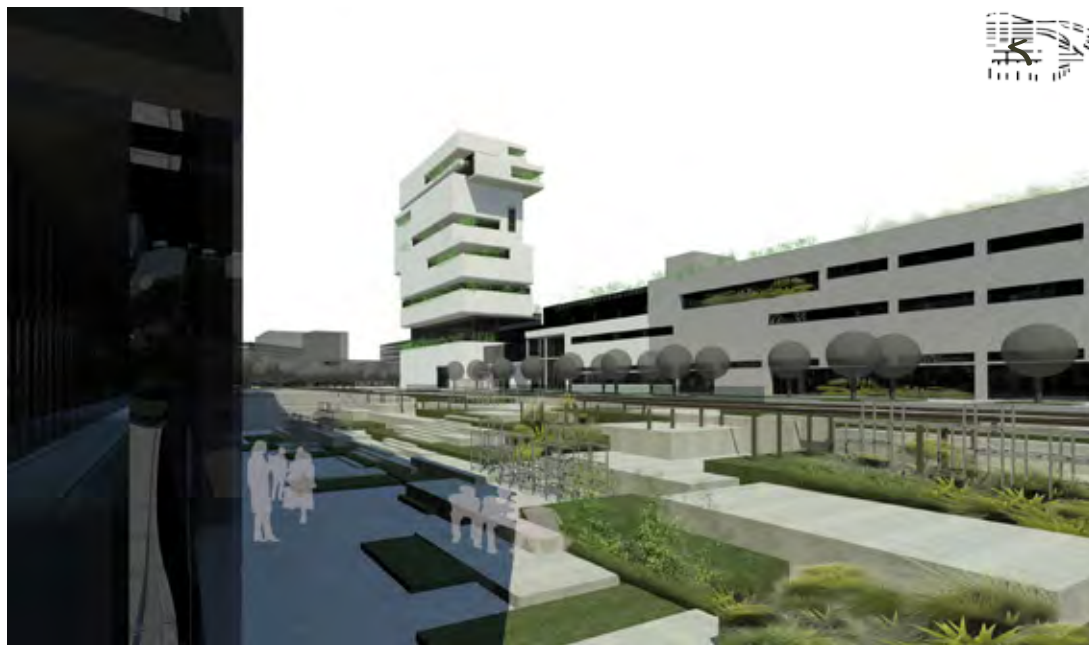
INDUSTRAIL / INgreenRAIL

Michaela Solnická

Konzultace: Tomáš Šenberger

Jedinečný industriální soubor staveb nákladového nádraží Žižkov nám nabízí příležitost nového využití pro vytvoření budoucí vize urbanistické kompozice Žižkova. Zachování kvality funkcionalistické architektury, která nemá v Praze obdoby, a její

zacomponování do nové výstavby Žižkova pomůže této čtvrti si zachovat svoji původní průmyslovou tvář. Ta je definována zejména samotnými stavbami – hlavně dlouhá etážová skladiště – a bohatým vějířem kolejí. Tyto dva elementy zásadně



ovlivnily koncept návrhu urbanistického řešení.

Koleje a dlouhá křídla nádraží definují směr - navrhovaná výstavba, cirkulace i funkce podléhají trasám vybraných kolejí - hlavní směr je východozápadní.

Výtvarný záměr je zachovat průmyslovou tvář, vytvořit atmosféru unikátní pouze pro Žižkov, razítko, se kterým se budou moci občané ztotožnit a podle kterého se bude území identifikovat. Snoubení průmyslových prvků se z mnoha stran obklopující zelení, naroubovat zeleň pomocí teras a rostlinných stěn a střešních zahrad co nejblíže člověku.

Přílehlá stávající zástavba ovlivňuje návrh jak funkčně, tak objemově. V blízkosti tradiční blokové zástavby Žižkova na severozápadě areálu se zástavba formuje do pevných bloků, které se postupující na východ uvolňují, po výšce rozpadají do soliterních věží na společné třípatrové podestě respektující směr kolejí, které se na východě sbíhají v jednu úžinu. Předělem mezi blokovou a volnou zástavbou deskových domů orientovaných severojižně jsou křídla skladišť nádraží.

Odstraněním správní budovy nádraží se území otevře Olšanské i Želivského třídě. Zásahy do budov skladišť

spočívají v tom, že kratší křídlo je nastaveno o jeden oddíl a výtvarně zakončeno vysokou věží. Ta svou konkrétní formou odkazuje na kontejnery, které jsou nedílnou součástí dnešní atmosféry areálu.

Budovy nádraží tvoří kulisu pro hlavní volná prostranství. Severně pro náměstí, kde se soustředí budovy městského významu, jižně pro pěší bulvár deskových domů a východně

pro parkový prostor typu „Giardini Pubblici“ se zelení a multifunkčními pavilony. Přitáhnout k místu pozornost široké veřejnosti, přitáhnout život a kulturní dění.

Funkčně je území pojato opět s návazností na čtvrť Žižkova, který trpí absencí staveb pro volný čas, hlavně pak kulturní vyžití. Koncertní síň pro filharmonii, galerie, Národní



knihovna, kostel se řadí západovýchodně dle návštěvnosti a delikatesy. Směrem na východ se objem návštěvníků rozředuje a zástavba se zklidňuje do polyfunkčních bloků bydlení, drobných služeb, podnikání a řemesel. Volná parková prostranství s pavilony a altánky jsou vhodná pro pořádání jednorázových kulturních akcí.

Velkokapacitní koncové nádraží je svým provozním řešením zcela jedinečné. Bez narušení hmotné podstaty a s jasně čitelným původním provozem koncept uvažuje umístit do budov Národní knihovnu do severního křídla a vědecko-technický park s fakultou biomedicínského inženýrství do jižního křídla. Pro cirkulaci se doplní stávající příhradové věže mezi křídly.

„V důsledku živelné výstavby ve dřívě industriálních čtvrtích hlavního města se tak zcela zbytečně ztrácí jejich původní identita. Přičemž ke ztrátám na zajímavých objektech i genu loci dochází často jen díky volbě nejlacinějšího řešení, zatímco možnosti, které nabízejí v západní Evropě ověřené příklady četných konverzí (nová využití a citlivé přestavby) těchto objektů, je využíváno bohužel jen minimálně.“





Žižkoff is on!

Iveta Mandíková, Táňa Tomková, Monika Moravcová

Konzultace: Daniel Smitka, Tomáš Šenberger, Michal Šourek

Základní vize

Při myšlence na nádraží a pohledu z ptačí perspektivy vždy zaujme prolnutí linií kolejí v tomto území. Jsou charakteristické pro dané území a dodávají mu pohyb a dynamiku. Symbolem nádraží je také dovoz a vývoz. Pokud by se tedy mělo nádraží v určité míře zachovat, bylo by vhodné zachovat také to, co nádraží symbolizuje - koleje. Samozřejmě ne však v úplném počtu, ale otisklé jak v úrovni chodce, v budovách, tak v oblacích. Právě z těchto důvodů jsme si zvolili linie jako hlavní prvek naší vize.



nadhledová perspektiva ze severovýchodu

Hlavní prvky:

Nejdůležitější věcí v takto rozsáhlém území je vytvořit základní orientační body pro člověka. V území jsme navázali na ulici Olšanská. Tato ulice má základní potenciál v tom, že se s rozvojem našeho území bude měnit časem i ona. Vedla nás k tomu také možnost protažení tramvajové linky mezi křídla budovy. Linii jsme zakončili nejvyšším orientačním bodem našeho konceptu - výškovou budovou. Výšky jednotlivých budov jsme volili tak, aby se směrem od Basilejského náměstí snižovaly. Zároveň se zástavba postupně ztrácí a jakoby "prolíná" v přírodu - park jdoucí územím od Židovských pecí na severu k rezidenční části s vodní plochou na jihu.

Jako stěžejní bereme také význam dovozu a vývozu, proto jsme v jihozápadní části "naskládali" budovy v rastru dovezeného zboží. Dovoz do Prahy byl oproti vývozu větší, o tom svědčí také délky ramen nádraží. Zároveň zmiňujeme linie kolejí v území (viz. výše), které se spojí na východě v jeden důležitý bod - pod most. To pro nás symbolizuje vývoz z území.

Doplňující prvky:

Důležité jsou i doplňující prvky konceptu, jedním z nich je nové uzavření obou křídel nnž zarovnané přímo s ulicí Želivského. Stejně tak Basilejské náměstí by si zasloužilo uzavřít posledním zalomením, jež mu chybí. V konceptu bychom ponechali také některé plochy bloků pouze v zeleni. Již od prvního konceptu

si také ponecháváme vysunutí jakési pomyslné hmoty z ramen nádraží, snad proto, že to v nás vyvolává vytržení... Ze starého nově.

Dopravní obslužnost:

Hlavní rychlostní silnice bychom určitě nechtěli vést skrze území, došlo by pouze ke znehodnocení území a jeho rozdělení na méně hodnotné celky. Vedli bychom je po jeho obvodu. K obslužení území využíváme méně frekventovaných silnic a pěších zón. Jak jsme již zmínili, hlavní osou bychom vedli tramvajovou trať, která by vjížděla do ústí pod mostem a dále pokračovala do Malešic. Územím by mohla vést i cyklostezka s navrženým parkem. Plánuje se také linka metra D. Jeho výstup by byl případně umístěn na novém náměstí na západě a další podél severního křídla budovy dále na východ. Jako chodníky pro pěší bychom využili zachované linie kolejí doplněné o pochozí materiály a zeleň.

Funkční využití území:

V hlavní budově by určitě mělo být využito zvýšeného přízemí. Po vnitřní straně nádraží bychom vedli nákupní třídy s obchody. Dále vidíme využití budovy spíše víceúčelově, navrhli jsme zde taneční sály, bazén, muzeum NNŽ, spa, hotel, lofts, galerii či restauraci. Budova jdoucí podél ulice Želivského by byla využita jako radnice či administrativa.

nadhledová perspektiva z jihozápadu



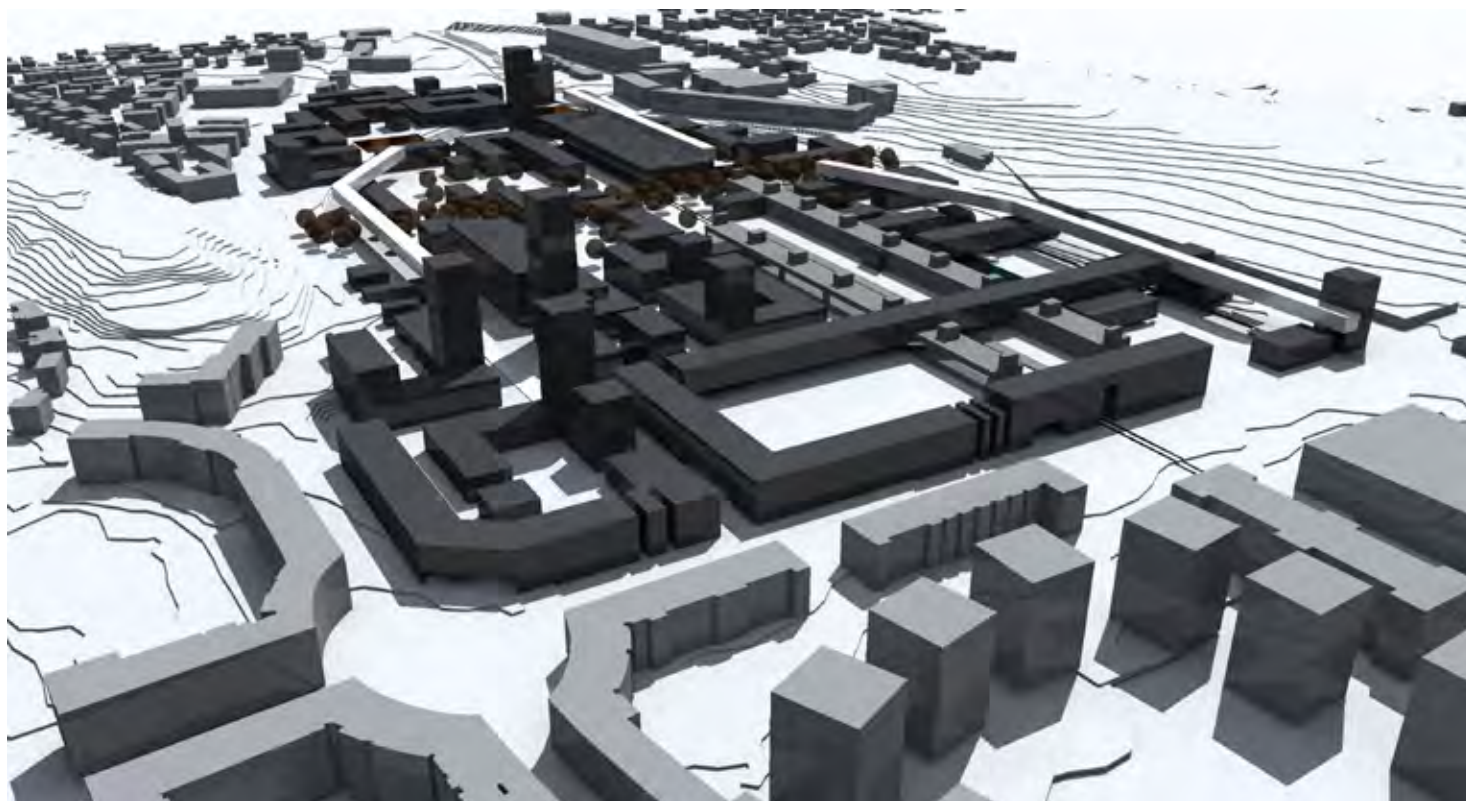
Konzola křižující v západní části obě ramena je využita jako galerie. Poblíž ní by také byla uměleckoprůmyslová škola, dále studentské ubytování, restaurace, relaxační centrum, a v největší míře byty. Ty by se rozpadaly směrem na východ k parku a postupně se v něm ztratily a ve východní části znovu objevily. Pro jižní část území pod nnž vidíme jako nejlepší využití hotel spolu s mateřskou a základní školou, sportem a fitness centrem. Ve vyšší úrovni pater by se proluly právě stěžejní zachované linie. Funkce do nich zvolené by byly byty, administrativa a z části by také sloužily jako spojovací komunikace pro více budov.

Jako nejdůležitější kroky naší společné práce uvádíme tři modely, které ji nejlépe charakterizují.

Model 1: Základní koncept linií kolejí, příliš velká šířka ulic nás však vedla k zamyšlení nad měřítkem člověka v takovém území.

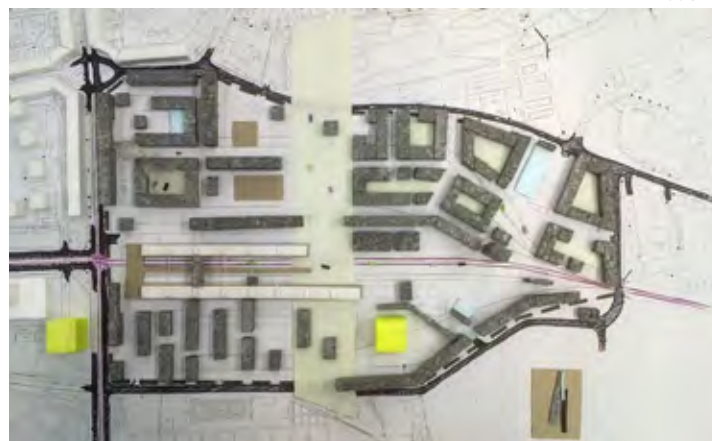
Model 2: Ve druhém konceptu je jasně vidět rozhodování mezi šikmým a kolmým rastrem. Zároveň pro nás koncept nebyl stále ukončený. Nebyl dostatečně dynamický a neúnavný.

Model 3: Konečný koncept je na světě. Co zanechat.. jednoznačně věže nádraží a v určité míře obě křídla NNŽ.





model 1



model 2

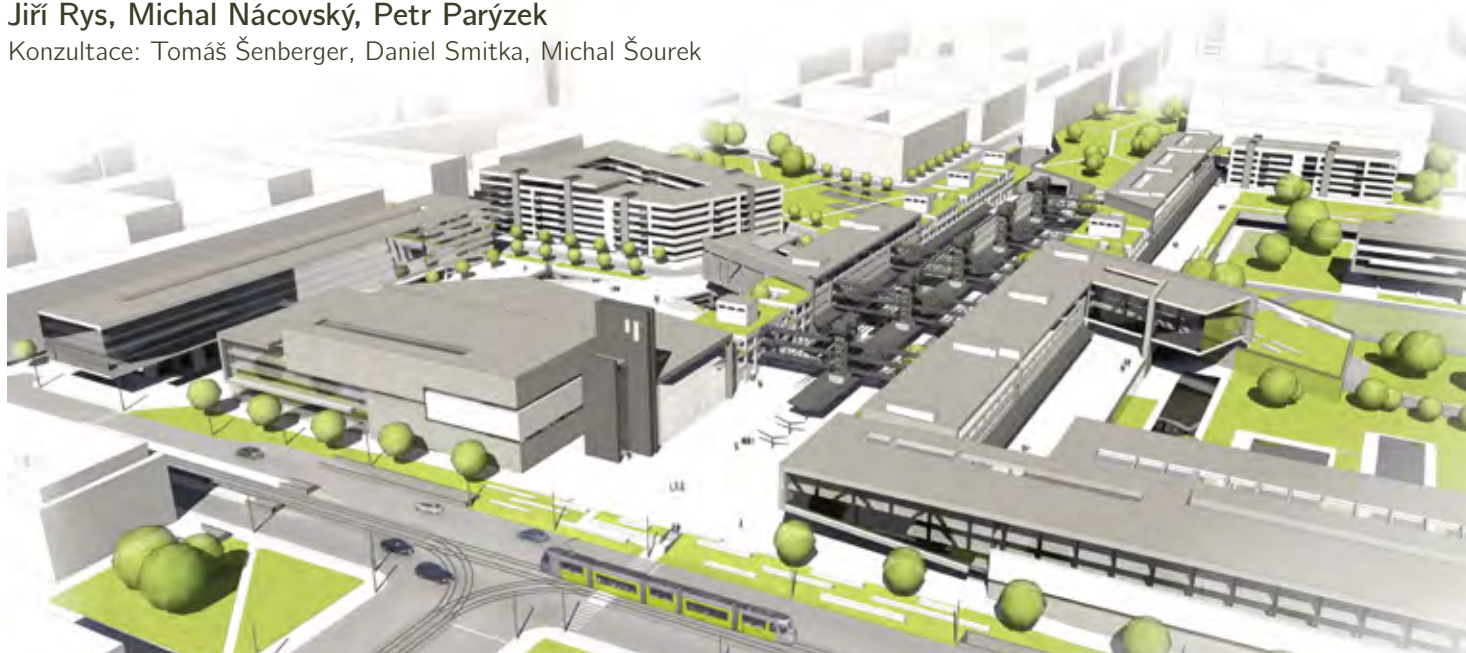


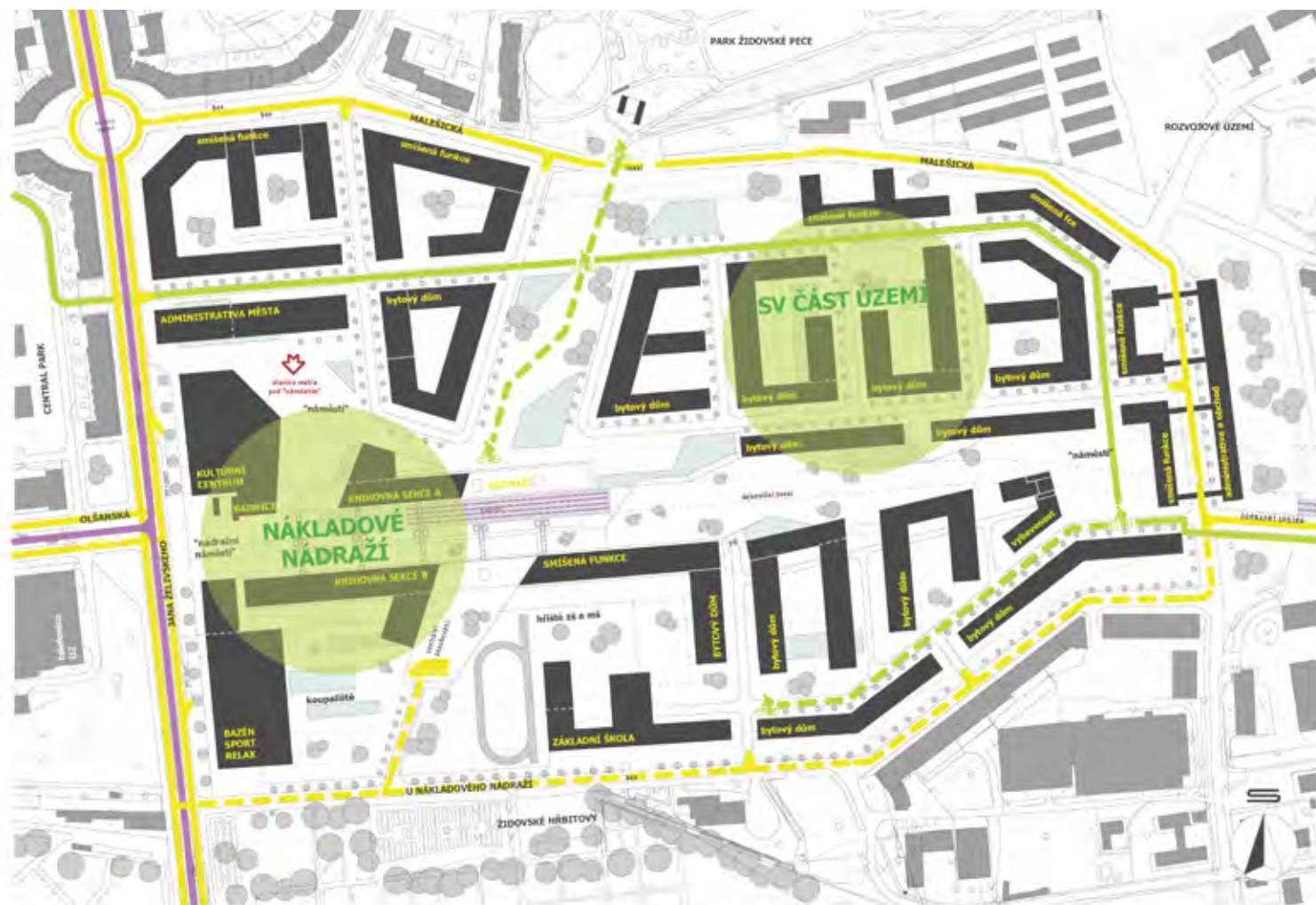
model 2

Integrace do struktury města

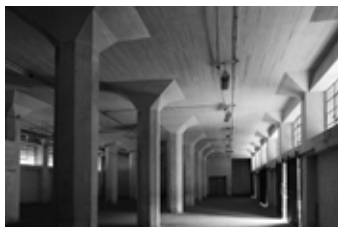
Jiří Rys, Michal Nácovský, Petr Parýzek

Konzultace: Tomáš Šenberger, Daniel Smitka, Michal Šourek





Půdorys konceptu s
vyznačenými částmi území



Působivý železobetonový
skelet s hlavicemi



Prostor mezi křídly s ocelovými
Věžemi a můstkem

Spojovací myšlenkou celého území je golfové hřiště. Projevuje se v přístupu k utváření veřejných prostorů, v práci s terémem a v pojetí zástavby. Hlavní osa území navazuje na Olšanskou ulici a je z části tvořena zachovanou železnicí, která se ztrácí v tunelu. Výrazné je i spojení parku a sportovně-rekreační části. Těžištěm území je nádraží ve spojení s vybaveností celoměstského významu.



Pohled z "nádražního náměstí" k tunelu



Pohled z "náměstí" na knihovnu



Pohled od tunelu na nádraží

Nákladové nádraží - Jiří Rys

Při návrhu se kladl důraz na zachování stopy "nádraží" a důmyslného provozu. Ponechání budovy jako artefaktu by však bylo neúčelné a nepřispělo by k oživení Žižkova. Objekt je tedy rozšířen po vnějším líci o budovu kulturního a sportovně-rekreačního centra, přičemž byla z čela odstraněna administrativní budova. Tento zásah přispívá k optickému protažení Olšanské ulice a otevření vnitřního prostranství veřejnosti. Dlouhé monotónní fasády jsou místy přerušeny "očesaným" skeletem, který dlouhý kolos odlehčuje a zároveň umožňuje průchod do okolí. Nástavbou jednoho patra a vykonzolovanou hmotou do dvou stran se rozehrává ještě v dalších směrech. To se netýká pouze budovy, ale také členitého parteru na různých výškových úrovních. Potenciál tohoto místa je vysoký a vyžaduje zvýšenou pozornost. Využití budovy pro kulturu, zejména Národní knihovnu, je jistě namístě.



Petr Parýzek



Michal Nácovský



Návrh vědecko-technického parku

Ondřej Kutěj

Konzultace: Tomáš Šenberger, Daniel Smitka

Architektonické řešení _ Návrh z velké části zachovává původní urbanistickou koncepci prostoru, ale doplňuje ji přidanou hodnotou především ve východní části parcely. Naopak západní stranu otevírá směrem do města, do rušné ulice Jana Želivského. Tímto řešením se v podstatě převrací, ale zachovává, typický tvar písmene U, přitom se celý mezilehlý prostor stává součástí městského prostoru Žižkova.

Objekty sice změnily funkci a radikálně vzhled fasád, ale nezměnila se forma pojetí jejich technicistního ducha. Fasády jsou stále monotónní, opakující se v jednotlivých segmentech, jsou na nich použity elementární materiály současné architektury – beton, ocel a sklo. Vše v čistém duchu industrialismu, který doplňuje zrekonstruované příčné mostky s věžemi přes centrální prostor. Celá tato architektura je doplněná o kontejnerové objekty, které jsou odkazem na původní funkci této budovy.

Funkční členění _ Celá východní fronta je zaměřena na výzkum a vývoj formou vědeckých pracovišť a laboratoří. V suterénu se nachází velké laboratoře s těžkou mechanizací, v přízemí potom vstupní foyer, jídelny, restaurace, nebo administrativní a komerční prostory a prostory pro shromažďování. První a druhé podlaží slouží jako menší vědecká pracoviště a laboratoře méně náročné na prostor. V nástavbě, třetím nadzemním podlaží, jsou umístěny kanceláře vědeckých pracovníků. V západním cípu potom dva velké přednáškové sály.

Jižní fronta je rozdělena na tři samostatné objekty propojené dvoupatrovým suterénem. První objekt (západní) je vědecko-technickou knihovnou. Druhý a třetí objekt slouží k administrativním potřebám nájemníků. Nachází se zde různé prostorné kanceláře až po open space prostory.



NNŽ _Velkokapacitní nádraží sloužilo k rychlé překládce zboží, zejména potravin, a současně mělo kapacity pro jejich skladování ve strojních chladnicích. Původní budovu vyprojektovali Dr. Ing. Karel Caivas a Ing. arch. Vladimír Weiss v roce 1930, provoz byl zahájen 1. března 1936. Nádraží se skládá z čelní administrativní budovy, na kterou navazují dvě křídla skladišť. Severní křídlo o 6 segmentech a jižní o 8 segmentech. Severní a jižní křídla jsou mezi sebou propojena mostky s výtahy.

Současnost NNŽ _Nákladové nádraží v Praze je jedna z nejvýznamnějších technických památek funkcionalismu. Již několik let neslouží svému původnímu účelu. Momentálně se rozhoduje o jeho budoucí podobě. Zmizí úplně a na jeho místě vzniknou nové stavby, nebo bude smysluplně rekonstruováno a najde nové využití?

Budoucnost (?) vědecko-technický park _Podnikatelská infrastruktura (podnikatelské prostory a laboratoře k pronájmu) přispívající k růstu ekonomické úrovně regionu prostřednictvím podpory rozvoje a růstu firem se zajímavým nápadem a zaměřením. Součástí vědecko-technického parku je dále pracoviště pro transfer technologií, které pomáhá komerčně využít výsledky výzkumu v podnikové praxi, dále vědecko-technická knihovna a výstavní prostory.



Nové prostory pro Národní knihovnu

Michaela Málková

Konzultace: Tomáš Šenberger, Daniel Smitka

HLAVNÍ IDEA

Návrh vychází z původní funkce budovy, která sloužila jako překladiště zboží pro Prahu. Budova je unikátní tím, že byla koncipována pouze pro tento účel. Je protkána funkčním systémem výtahů, plošin, můstků a tunelů, které umožňovaly rychlý přesun velkého množství zboží. Celý tento jedinečný systém byl inspirací pro nové řešení budovy. Můstky budou částečně ponechány jako artefakty staré budovy a částečně budou pohlceny novou hmotou budovy, která vyrůstá z tě původní a expanduje do okolí. Nové části budovy tvoří jednoduché bloky, které procházejí současnou stavbou a naznačují tak nové průchody a vchody v rámci celé budovy.

HMOTOVÉ ŘEŠENÍ

Zástavba v okolí nádraží je velmi nekompaktní. Ulici Olšanská, která je zakončena nákladovým nádražím, lemují administrativní budovy velkých objemů. Budova je tak situována v čele hlavní třídy. Stávající budova však vypadá



velmi nenápadně, umístěna je asymetricky vzhledem k ulici Olšanská a její výška je oproti okolní zástavbě téměř poloviční.

Nové části prořezávají budovu asymetricky a částečně vyrovnávají postavení vůči ulici Olšanská. Prostor mezi ulicí Jana Želivského je doplněn o prvky nových hmot rytmicky navazujících na budovy nádraží. Nové hmoty zároveň zvětšují objem budovy, aniž by narušily její současný charakter.

NOVÁ FUNKCE BUDOVY

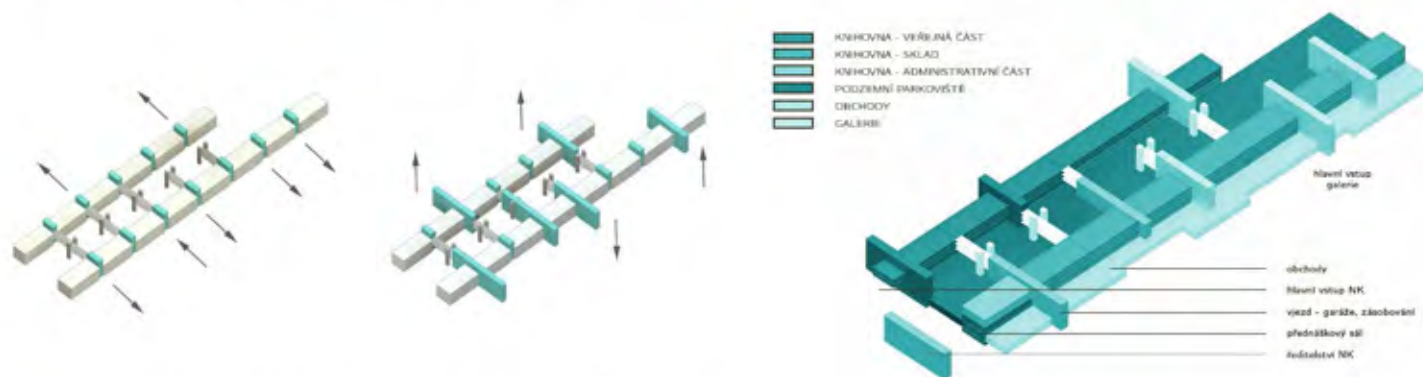
Vzhledem k dobré dopravní dostupnosti a výhledové výstavbě trasy metra D, je tato poloha ideální pro budovu veřejné instituce, v tomto případě je počítáno se stavbou Národní knihovny, která naléhavě potřebuje nové prostory. Budovy nádraží byly projektovány jako sklady o velké nosnosti, která i nyní plně vyhovuje velkému zatížení knihovnických skladů. Stávající a nově vzniklá spojení mezi budovami tak mohou stále velmi dobře sloužit pro rychlý přesun knih z rozlehlých skladů.

Ve zbylých nových částech bude umístěna galerie, která vhodně doplní funkci knihovny a zároveň nabídne atraktivní prostory pro výstavy. Galerie bude mít po jednotlivých blocích samostatné vstupy, které umožní rozdělení galerie na více částí a pořádání několika akcí rozličného charakteru najednou.





Nová hmota vystupuje ze stávající budovy a spojuje ji s okolím. Místa, kde zasahuje do prostoru ulice, naznačují vchody do budovy. Terénní rozdíl odděluje starou budovu od nově vzniklých nákupních prostor a hlavního prostoru pro pěší a automobily.



Komunikační jádra a výtahové šachty - základní prvky nákladového nádraží expandují horizontálně i vertikálně do prostoru.

Členění hlavních funkcí

Konverze nákladového nádraží

Barbora Erbenová

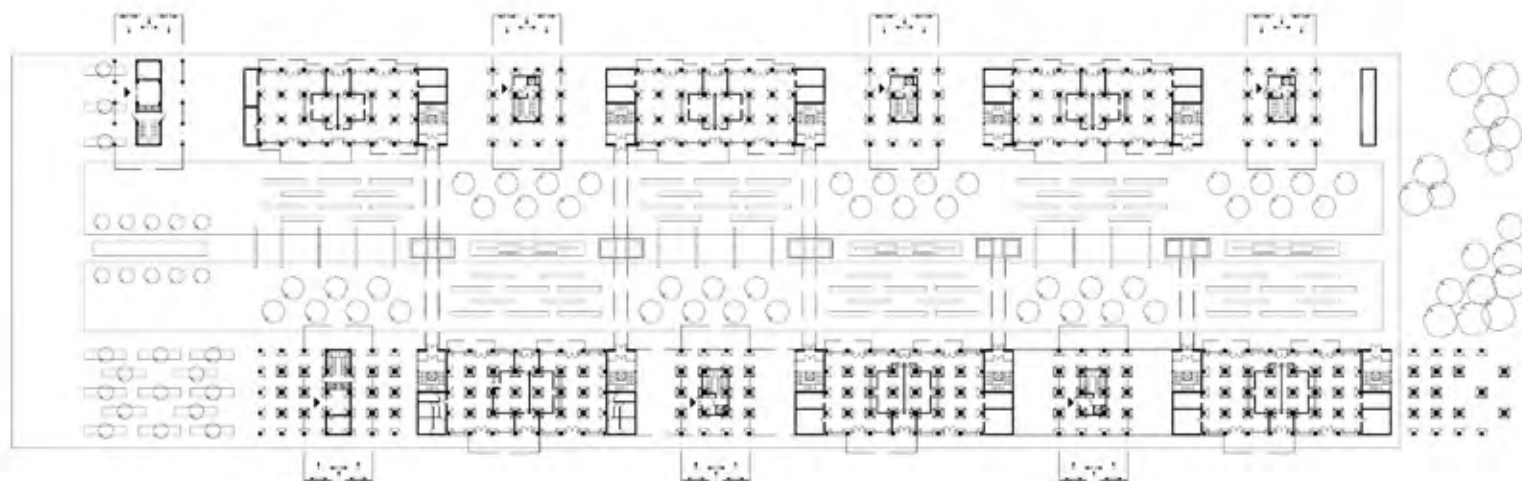
Konzultace: Daniel Smitka, Tomáš Šenberger

Žižkovské nákladové nádraží nemá svou koncepci v českých zemích srovnání. Dvě dlouhá křídla skladišť podél ulice Jana Želivského uzavřela správní budova. Skladištní křídla jsou pětipodlažní. Ploché stropy zde nesou hříbové sloupy.

Každé křídlo je propojeno vloženými převýšenými schodišťovými věžemi. Severní křídlo má modulů šest, jižní osm. Budova tak dosahuje délky 350 metrů. Příčně nad kolejišti probíhají ocelové příhradové manipulační můstky. Provoz nádraží trval až do roku 2002.

Řešené území se nachází v centru Žižkova, z tohoto důvodu bylo cílem návrhu vytvoření polyfunkčního centra s několika obchody, restaurací, administrativními budovami a s bytovými domy. Hlavním účelem bylo narušit jednotvárnost a potlačit celkovou délku budov. Také pak vytvořit ve vnitrobloku parkovou úpravu a otevřít tento prostor do hlavní ulice. Z tohoto důvodu byla zrušena čelní administrativní budova a celkem osm sekcí.





Důležité bylo zachovat hodnotné prvky a ponechat komplexu určitou tvář. Návrh sám navazuje na původní objekty, využívá jejich výrazných a charakteristických prvků – soustavy mostů a výtahů a typických hříbových sloupů, a doplňuje místní identitu o nové prvky.

Přestože se polovina sekcí vybourá, nosný systém zůstal z velké části ponechán. Sloupy mají převážně nosnou funkci a podpírají konstrukci věžových domů, některé z nich zůstaly úplně odkryty.

Na místě vybouraných sekcí stojí nové výškové budovy o devíti až dvanácti nadzemních podlažích. Nejvyšší budovy jsou u hlavní ulice a směrem do vnitrobloku se snižují. Dvě výškové budovy podél ulice Jana Želivského mají funkci administrativy, ostatní budovy jsou obytné.





Fasády administrativních budov jsou kompletně prosklené s vnějšími stínícími prostředky - vodorovnými lamelami. Fasády bytových budov jsou tvořeny velkoformátovými okny a stěnami s bílou plastickou úpravou. Fasády výškových budov jsou oživeny ustupujícími stěnami přes několik podlaží, které vytváří prostor pro osazení zeleně.

Stávající sekce jsou čtyřpodlažní, kde čtvrté podlaží tvoří pouze částečná nástavba. V těchto domech je vytvořeno několik funkcí. V přízemí jsou obchody a restaurace, v ostatních podlažích jsou v severním křídle umístěny kanceláře a v jižním křídle byty. Fasáda navazuje na původní modulaci sloupů a je tvořena různě vystupujícími kvádry. Barevně je fasáda členěna bílou a tmavě šedou.

Autoři

Autoři textů:

Ing. arch. Jan Aulík (Ústav navrhování I FA ČVUT v Praze)
 Mgr. Lukáš Beran (Výzkumné centrum průmyslového dědictví FA ČVUT v Praze)
 PhDr. Benjamin Fragner (Výzkumné centrum průmyslového dědictví FA ČVUT v Praze)
 doc. Ing. arch. Michal Hlaváček (Výzkumné centrum průmyslového dědictví FA ČVUT v Praze)
 prof. PhDr. Pavel Kalina, CSc. (Ústav teorie a dějin architektury FA ČVUT v Praze)
 Ing. arch. Petr Krajčí (Národní technické muzeum v Praze)
 Ing. arch. Martin Krise, CSc. (architekt a urbanista)
 Ing. arch. Jan Sedlák (Ústav navrhování III FA ČVUT v Praze)
 Ing. arch. Tomáš Skřivan (Výzkumné centrum průmyslového dědictví FA ČVUT v Praze)
 prof. Ing. arch. Tomáš Šenberger (Katedra architektury FSv ČVUT v Praze)
 PhDr. Ladislav Špaček (Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Praze)
 Ing. arch. Michal Zlámaný, Ph.D. (Výzkumné centrum průmyslového dědictví FA ČVUT v Praze)

Odborný recenzent publikace:

prof. Ing. arch. Akad. arch. Jiří Suchomel (FA TUL)

Autoři projektů:

Daniela Barancová (Fakulta stavební ČVUT v Praze)
 Bc. Jan Bárta (Fakulta architektury ČVUT v Praze)
 Martin Bukovský (Fakulta stavební ČVUT v Praze)
 Bc. Nikola Dočekal (Fakulta architektury ČVUT v Praze)
 Aneta Dvořáková (Fakulta architektury ČVUT v Praze)
 Bc. Barbora Erbenová (Fakulta stavební ČVUT v Praze)
 Václav Fanta (Fakulta architektury ČVUT v Praze)
 Bc. Tomáš Feistner (Fakulta architektury ČVUT v Praze)
 Jan Gašpárek (Fakulta stavební ČVUT v Praze)
 Magdalena Havlová (Fakulta architektury ČVUT v Praze)
 Markéta Korbeliusová (Fakulta architektury ČVUT v Praze)
 Eliška Korčáková (Fakulta architektury ČVUT v Praze)
 Bc. Ondřej Kutěj (Fakulta stavební ČVUT v Praze)
 Eva Lukášková (Fakulta architektury ČVUT v Praze)
 Bc. Michaela Málková (Fakulta stavební ČVUT v Praze)
 Bc. Iveta Mandíková (Fakulta stavební ČVUT v Praze)
 Ilona Mikovcová (Fakulta stavební ČVUT v Praze)
 Bc. Monika Moravcová (Fakulta stavební ČVUT v Praze)
 Bc. Michal Nácovský (Fakulta stavební ČVUT v Praze)
 Tereza Nováková (Fakulta stavební ČVUT v Praze)
 Bc. Eliška Ouředníčková (Fakulta architektury ČVUT v Praze)
 Bc. Petr Parýzek (Fakulta stavební ČVUT v Praze)
 Pavel Paseka (Česká zemědělská univerzita v Praze)

Jan Petrš (Fakulta architektury ČVUT v Praze)
 Bc. Michaela Prikrylová (Fakulta architektury ČVUT v Praze)
 Bc. Jiří Rys (Fakulta stavební ČVUT v Praze)
 Bc. Tadeáš Řiha (Fakulta architektury ČVUT v Praze)
 Bc. Michaela Solnická (Fakulta stavební ČVUT v Praze)
 Bc. Jan Svoboda (Fakulta architektury ČVUT v Praze)
 Lenka Šatná (Fakulta architektury ČVUT v Praze)
 Jan Šlemr (Fakulta architektury ČVUT v Praze)
 Bc. Martin Špičák (Fakulta architektury ČVUT v Praze)
 Bc. Petr Štolba (Fakulta architektury ČVUT v Praze)
 Bc. Táňa Tomková (Fakulta stavební ČVUT v Praze)
 Oliver Vellay (Fakulta architektury ČVUT v Praze)
 Jana Vichorcová (Fakulta architektury ČVUT v Praze)
 Martin Žatečka (Česká zemědělská univerzita v Praze)

Konzultanti:

Marek Bělor
 Ing. arch. Tomáš Efler (Ústav památkové péče FA ČVUT v Praze)
 PhDr. Benjamin Fragner (Výzkumné centrum průmyslového dědictví FA ČVUT v Praze)
 prof. Ing. arch. Akad. arch. Václav Girsá (Ústav památkové péče FA ČVUT v Praze)
 Ing. arch. Vlad'ka Kirschner, Ph.D. (Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování ČZU v Praze)
 Ing. Vojtěch Novotný, Ph.D. (Katedra aplikované geoinformatiky a územního plánování ČZU v Praze)
 Ing. arch. Daniel Smitka (Katedra architektury FSv ČVUT v Praze)
 doc. Ing. arch. Petr Suske, CSc. (Ústav navrhování III FA ČVUT v Praze)
 prof. Ing. arch. Tomáš Šenberger (Katedra architektury FSv ČVUT v Praze)
 Ing. arch. Michal Šourek (Katedra architektury FSv ČVUT v Praze)
 Ing. arch. Marek Tichý (FA ČVUT v Praze)

Účast na workshopu:

Ing. arch. Petr Herman (Výzkumné centrum průmyslového dědictví FA ČVUT v Praze)
 Ing. arch. Roman Chvilíček (Ústav navrhování I FA ČVUT v Praze)
 Ing. arch. Petr Job
 Ing. arch. Anna Kašíková (Výzkumné centrum průmyslového dědictví FA ČVUT v Praze)
 Ing. arch. Václav Kruliš
 Ing. arch. Eva Linhartová
 Dan Merta (Galerie Jaroslava Fragnera)
 Ing. Tomáš Mikeska (Ministerstvo dopravy České republiky)
 Ing. arch. Štefan Molnár
 Bc. Matěj Stropnický (Tady není developerovo)
 Ing. arch. Daniela Šimková (Výzkumné centrum průmyslového dědictví FA ČVUT v Praze)
 Mgr. Lucia Truksová

IN Karta

*Karta se slevou
na jízdné*

Vlakem se slevou

25 %, 50 % nebo 100 %

In-karta snižuje náklady na cestování
a přináší další zajímavé výhody.



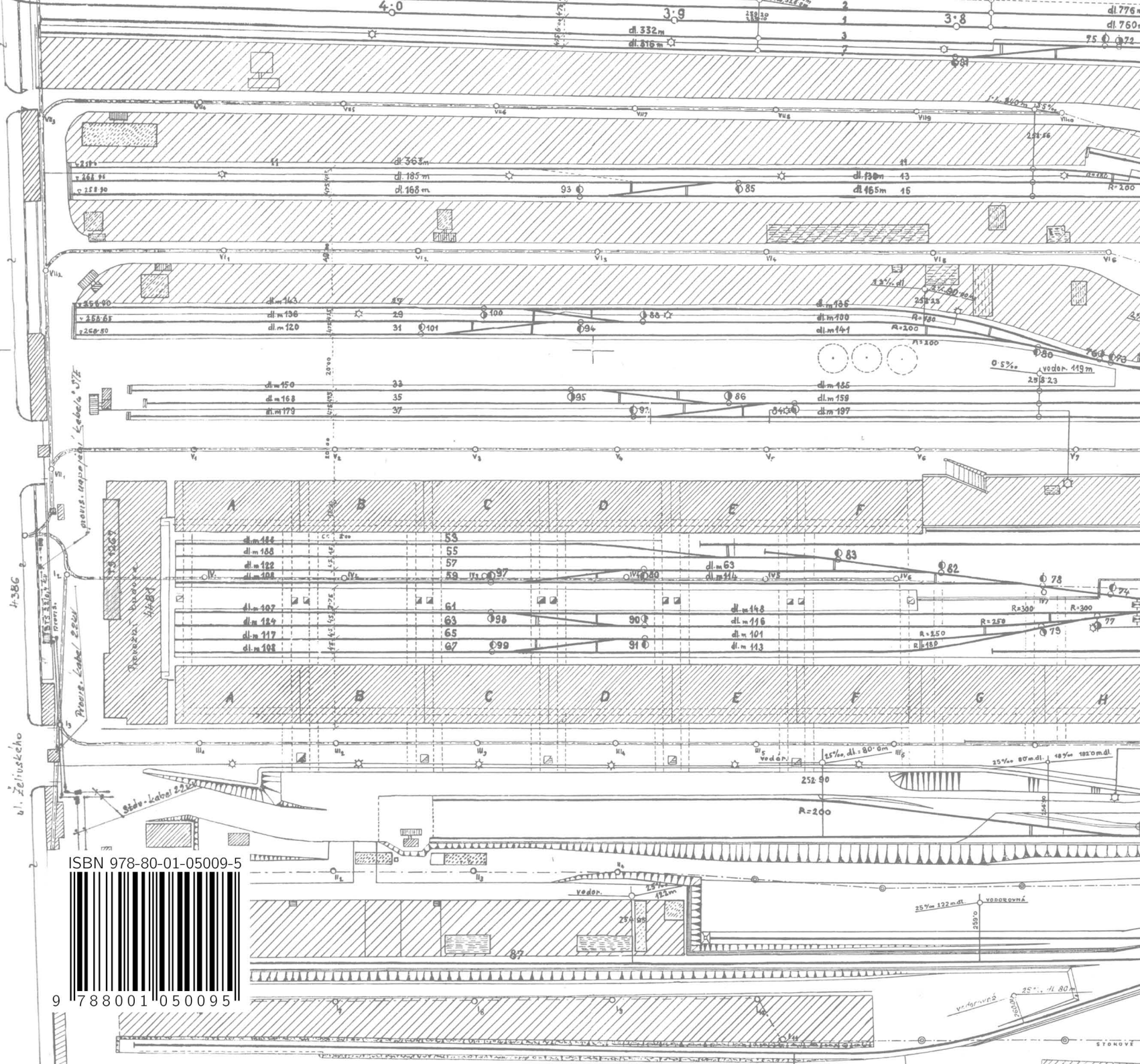
Více na www.cd.cz/inkarta



České dráhy, Váš osobní dopravce

 www.cd.cz  840 112 113





ISBN 978-80-01-05009-5



9 788001 050095