

Problém žižkovského nádraží vyřešen!?!



Author: SF / Petr Bým | Published: 14.02.2012

„Ta budova je naprosto unikátní. Mimo jiné tím, že není-li největší v Praze, pak je se svými takřka 450 metry délky určitě nejdelší,“ odpovídá na otázku, proč pro studenty zvolil právě tento úkol, profesor Tomáš Šenberger a dodává: „Navíc mám k žižkovskému nádraží osobní vztah. Ten problém znám i profesně, nedávno jsem pro ministerstvo školství zpracovával a hodnotil možnosti jeho konverze.“ Na místě je dodat ještě to, že problematikou industriálních staveb se T. Šenberger zajímá nejen jako teoretik či pedagog, ale i jako výkonný architekt (známá je jeho přestavba brněnské budovy textilního závodu Moravan na byty), když navíc spoluzakládal naše hlavní teoretické pracoviště pro tuto oblast: Výzkumné centrum průmyslového dědictví, které je dnes součástí pražského ČVUT. Nicméně hlavním důvodem, proč se studenti oboru architektury a stavitelství na stavební fakultě ČVUT, kde T. Šenberger vyučuje, této oblasti intenzívně věnují, je skutečnost, že konverze starého „industriálu“ je u nás problémem živým a zdaleka nikoli dořešeným. Právě dosti dramatická diskuse kolem funkcionalistické budovy žižkovského nádraží, nebo přesněji řečeno spor o její budoucnost, ukazuje, že ani odborníci nemají jasno v tom, jakou hodnotu ono průmyslové dědictví vlastně představuje a jak s ním nakládat.

Co chránit?

„Industriální stavby jsou takřka vždy projektovány a stavěny tak, aby byly připraveny na změny. To byla vzhledem k dynamickému technickému a ekonomickému rozvoji v XIX. a na počátku XX. století nutnost,“ konstatuje T. Šenberger. Podle něj ale náš systém památkové ochrany tuto skutečnost ignoruje a obvykle trvá na jakési petrifikaci původní podoby: „To neodpovídá nejen charakteru těchto objektů, ale především omezují vlastníka a víceméně znemožňuje těmto stavbám najít novou funkci, vdechnout jim zase život.“

Samozřejmě existují průmyslové stavby, jejichž architektura je tak ojedinělá a exkluzivní, že pietní přístup k jejich rekonstrukcím a zachování jejich autenticity je více než na místě. „K takovým stavbám patří třeba ostravský důl Michal, dnes národní kulturní památka. V těchto případech ale není místo pro soukromého vlastníka, to musí být záležitostí veřejného sektoru,“ říká T. Šenberger.

Bez limitů

A co developerská společnost Sekyra Group čtyřmi digitálními skicáři vlastně ocenila? „Studenti posledního ročníku řešili urbanistickou koncepci celé lokality, 5. ročník se zaměřil na problém konverze samotné nádražní budovy,“ vysvětluje T. Šenberger a dodává, že v zadání úlohy nebyla žádná omezení.

„U prací, týkajících se přímo nádraží, jsme ocenili jednu studii dostavby, která vynikala velmi avantgardní moderní architekturou. Navíc bylo zjevné enormní množství práce, které jí studentka věnovala, včetně atraktivního modelu, říká L. Anderle. Developera zaujal i další návrh, v jehož rámci autor prolamoval stropy mezi suterénem a prvním podlažím budovy, přičemž do suterénu umístil dopravní komunikace a propojil je s veřejným prostorem. Několik prací zároveň se opíralo o jeden společný detail - rozsáhlejší demolici části budov, ale se zachováním nosných sloupů, což podle mínění L. Anderleho vytvořilo „překvapivě silný architektonický a urbanistický prvek“. Právě tady by ale realizace nejspíš narazila na památkáře. „Naše památková péče bohužel počítá jen s ochranou celého objektu, v jeho rámci není možné chránit jen konkrétní architektonicky, historicky i jinak významné detaily,“ říká T. Šenberger. (Pro zachování vybrané cenné části budovy ostatně pléduje i sám developer, který pro její celek smysluplné využití v rámci svého projektu nemá.)

Co se urbanistických prací týká, za zmínku stojí skutečnost, že několik z nich se „trefilo“ do jednoho z možných (byť kapacitně nesrovnatelných) trasování páteřní komunikace celé lokality. „Jiná práce zase zakládala v místě křížení Jana Želivského a Olšanské nový park. Přitom na straně opačné než je nádraží, tedy přilehlé centru, už dnes jakýsi neutěšený park je, což jsme v minulosti také prověřovali jako jednu z možností pro vytvoření městotvorného prvku,“ upozorňuje na určitou shodu mezi záměry developera a ničím nelimitovaných studentských prací L. Anderle.

Co dál?

Studenti se těší z nových skicářů a samozřejmě také jedniček (hodnocení pedagogů a developera se téměř nelišilo), budoucnost žižkovského nádraží je nicméně zatím stále nejasná. Podle L. Anderleho má občas takřka dramatický spor o nádražní budovu do značné míry politické a mediální pozadí: „V době, kdy nádraží ještě nebylo mediálním tématem, proběhlo veřejné představení projektu. Čekali jsme hlavně obyvatele té části Žižkova, kterých se to bezprostředně dotýká, ale nikdo nepřišel.“ Z hlediska developera ale otázka památkové ochrany nádražní budovy není v tuto dobu klíčová. Stavební aktivity v této části rozlehlého areálu, kde bude Sekyra Group realizovat svůj projekt, přijdou na řadu až několik let po zahájení výstavby - a ta zatím přesný termín nemá, mj. také právě kvůli nádražní budově a nedořešené otázce její případné památkové ochrany. Ale nějaké rozuzlení nádražního dramatu je možná na dohled. „Vím o tom, že paní ministryně kultury plánuje návštěvu na místě. Očekáváme, že prvoinstanční rozhodnutí padne na jaře,“ říká L. Anderle.

Známky i ceny byly rozdány a studenti už dávno pracují na jiných úlohách - angažmá katedry architektury FSv ČVUT tedy po zajímavém experimentu končí? „Nemyslím,“ říká profesor Tomáš Šenberger: „Minimálně několik našich studentů pokračuje v práci na konverzi nákladového nádraží v právě začínajících diplomních projektech, ale i v dalších semestrech budeme na katedře studentské úlohy na téma konverze industriální architektury dále zadávat. Domnívám se, že je to pro studenty našeho programu - Architektura a stavitelství - dobrá příprava nezbytné kreativity, ale zároveň i nácvik pro zvládnutí složitých technických podmínek při reálném projektování.“

14.02.2012 09:59, SF / Petr Bým