

: ZA STAROU PRAHU :

VĚSTNÍK KLUBU ZA STAROU PRAHU

Ročník XXXVIII. (IX.)

číslo 3 / 2008



NOVODOBÁ KOLONIZACE PRAHY

Kdo by to byl tušil, že v Praze 21. století lze zažít kolonizační horečku!

Velkoryse rozsáhlé pozemky některých pražských nádraží, zabrané pro potřeby železnice v dobách, kdy o pozemky ještě nebyla nouze, byly shledány pro dráhu zbytnými a určeny k novému využití. Dříve, než se kdokoliv z Pražanů mohl zasnít nad vizí nových parků, sportovních, oddechových a dalších ploch, které vnitřní Praze stále chybí, zjistil, že takové sny jsou hloupou naivitou a zbožné přání, aby ve prospěch obyvatel a jejich prostorového komfortu zasáhli do děje činitelé Hlavního města Prahy, utopii. Právě naopak! Změny územního plánu prosazované městskou radou směřují k podpoře masivní developerské zástavby uvolněných pozemků. Karty již byly rozdány: České dráhy spolu s velkými developerskými firmami (zejména ING Real Estate, Sekyra Group) založily tři společné podniky: Masaryk Station Development, Smíchov Station Development a Žižkov Station Development, zatímco pozemek bubenského nádraží byl již dříve prodán státem společnosti ORCO.

Nelze tvrdit, že by bývalé drážní pozemky měly zůstat prázdné, nebo být využívány jen jako pískoviště, parky a hřiště. Zástavba je žádoucí a nutná, ale v přiměřeném objemu a vysoké urbanistické a architektonické kvalitě. Z těchto zorných úhlů by se město a veřejnost neměly vzdát práva na kontrolu a intervenci, protože hodnotová kritéria developerů bývají odlišná. Ještě je čas se takového práva domoci!

Tento Věstník je věnován monotématicky naznačené problematice, v jednotlivých kapitolách se zamýšlí nad pěti pražskými drážními lokalitami, o jejichž budoucnosti se v současné chvíli rozhoduje.

Kateřina Bečková

DOMÁCÍ RADA KLUBU ZA STAROU PRAHU PRO ROK 2008:

PhDr. Kateřina Bečková – *předsedkyně*

Ing. arch. Martin Krise, Bc. Karel Ksandr – *místopředsedové*

Ing. arch. Jan Bárta, PhDr. Richard Biegel, Ph.D. (jednatel), Ing. Zbyněk Bureš, Ph.D. (správce fotoarchivu), JUDr. Zdeněk Dušek, Mgr. Lucie Ernstová, Mgr. Stanislav Holeš, Ing. arch. Josef Hyzler (čestný předseda), Ing. Václav Jandáček, Doc. Ing. arch. František Kašíčka, PhDr. Kristýna Ledererová Kolajová, Mgr. Blanka Kynčlová (správce knihovny), Mgr. Kateřina Samojská, Ing. arch. Michal Sborwitz, Ing. arch. Miloš Solař, Doc. PhDr. Josef Štulc, prof. PhDr. Rostislav Švácha, PhDr. Helga Turková, Ing. arch. Jan Veselý (archivář) – *členové*

Marek Foltýn, Martin Micka – *revizoři*

Jednání domácí rady Klubu, která se konají vždy jednou za čtrnáct dní (sudý týden) ve středu od 17,30 hod. v Juditině věži, jsou přístupná členům Klubu.

HOVORY O PRAZE

367.

26. ledna 2009

Jaká překvapení se skrývají pod novogotickou podlahou svatovítské katedrály?
(Pokračování loňské květnové přednášky Zapomenuté hroby)

Jana Janoušková

368.

23. února 2009

Z historie jednoho žižkovského domu – Milíčův dům Přemysla Pittra

PhDr. Eduard Šimek, CSc.

369.

23. března 2009

Jak vznikala virtuální kopie Langweilova modelu Prahy?

Představení výsledků digitalizace modelu

PhDr. Kateřina Bečková a Ing. Jan Buriánek (Visual Connection)

Další termíny Hovorů o Praze v 1. pololetí 27. 4., 25. 5., 22. 6.

Uvádějí: PhDr. Helga Turková, členka Domácí rady Klubu a Ing. arch. Josef Hyzler, emeritní předseda Klubu.

Hovory o Praze se konají vždy v pondělí v 18 hodin v přednáškovém sále hlavní budovy Národního muzea, v přízemí vřadu, Václavské náměstí 68, Praha 1. Stanice metra Muzeum, trasa A, C.

AKCE PRO VEŘEJNOST V JUDITINĚ VĚŽI

Program sledujte na www.zastarouprahu.cz, dále na letáčcích a vývěškách v knihkupectví Juditina věž.

Památkářské minimum aneb Tomu chci rozumět!

Volný cyklus přednášek a besed pro všechny, kterým nestačí jen se na památky dívat, ale touží je i vnímat, porozumět jim a pochopit, proč si zasluhují péči a co jim prospívá.

(Organizuje a uvádí PhDr. Kateřina Bečková)

Pondělky ve věži

Volný cyklus uměleckohistorických přednášek a besed se zaměřením na dějiny architektury.

(Organizuje a uvádí PhDr. Richard Biegel, Ph.D.)

Technické otázky v památkové péči. Technické a industriální památky, jejich obnova a využití

Volný cyklus přednášek a besed.

(Organizuje a uvádí Ing. Václav Jandáček ve spolupráci s Výzkumným centrem průmyslového dědictví ČVUT a Českou komorou autorizovaných inženýrů a techniků)

Hovory o knihách

Příležitostné besedy a autogramiády nad novými knihami zejména o Praze.

(Organizuje a uvádí PhDr. Kateřina Bečková)

Juditina síň, Mostecká 1 (vstup knihkupectvím), akce se konají zpravidla v pondělí nebo čtvrtek v 18 hod., pokud není uvedeno jinak. Vstupné dobrovolné.

OBSAH

Praha objevila nové proluky. Úvod (<i>Richard Biegel</i>)	4
Masarykovo nádraží (<i>Karel Zeithammer</i>)	7
Masarykovo nádraží (prozatím) zrušit nelze (<i>Kateřina Bečková, Richard Biegel</i>)	11
Nádraží Praha – Bubny (<i>Richard Biegel</i>)	13
Nádraží Praha – Dejvice (<i>Kateřina Bečková</i>)	16
Nádraží Praha – Smíchov (<i>Václav Janáček</i>)	19
Nákladové nádraží Žižkov (<i>Lukáš Beran</i>)	25
Pohled urbanisty: Zeštíhlená nádraží a co s nimi (<i>Martin Krise</i>)	29
Výzva Klubu Za starou Prahu Hlavnímu městu Praze (<i>dokument</i>)	32

Časopis je zasílán členům Klubu zdarma v rámci členského příspěvku.

Zájemci, kteří nejsou členy Klubu, si mohou časopis koupit za cenu 50 Kč v knihkupectví JUDITINA věž (Mostecká 1) nebo v knihkupectvích Fišer (Kaprova 10) a Academia (Václavské nám. 34). Mohou si též časopis předplatit za cenu 50 Kč za výtisk (včetně poštovného a balného).

Adresa kanceláře Klubu Za starou Prahu: Mostecká 1, 118 00 Praha 1

Návštěvní hodiny: vždy ve středu 15–17,30 hod.

Telefon: 257 530 599

E-mail: kzsp@mail.cz

Internetové stránky: <http://www.zastarouprahu.cz>

Čtete a přispívejte do diskusního fóra na internetových stránkách Klubu!

Členství v Klubu Za starou Prahu je otevřené, členský příspěvek pro rok 2009 je stanoven takto: 450 Kč (základní), 250 Kč (studenti, důchodci), 100 Kč (člen, který je rodinným příslušníkem jiného člena a nedostává vlastní Věstník), nad 999 Kč (člen - mecenáš).

Přihlášky jsou pro zájemce k dispozici v knihkupectví JUDITINA věž Mostecká 1 (úterý - sobota 10-18 hod.), kde je možné též zaplatit členské příspěvky a získat informace o programu Klubu.

ZA STAROU PRAHU

VĚSTNÍK KLUBU ZA STAROU PRAHU

Za starou Prahu, Věstník Klubu Za starou Prahu
ročník XXXVIII. (IX.), číslo 3/2008

založeno 1910, přerušeno 1954, obnoveno 2000

Redakce: PhDr. Kateřina Bečková

ve spolupráci s členy Domácí rady Klubu Za starou Prahu

Grafická úprava: Pavel Bosák

Číslo 3/2008 mělo redakční uzávěrku 31. 10. 2008.

Číslo 1/2009 vyjde v dubnu 2009.

Vydání časopisu bylo podpořeno finančním příspěvkem Ministerstva kultury ČR

PRAHA OBJEVILA NOVÉ PROLUKY

ÚVOD



Na počátku devadesátých let dvacátého století byl jedním z populárních námětů architektonických diskusí zvláštní fenomén zvaný „pražské proluky“. Tehdejší Praha byla totiž nejen městem architektury, ale také volných parcel, které se často nacházely uprostřed města a jejichž historie mnohdy sahala až do doby válečné nebo dokonce ještě starší. Období celých desetiletí, po která nezastavěné proluky jako byl Myslbek, Karlovo náměstí a další existovaly, způsobilo prazvláštní efekt: Praha se s nimi naučila žít. Proluky se překvapivě staly nechtěnou součástí jejího „genia loci,“ kterou vnímal každý po svém. Urbanisté je chápali jako rezervu budoucího rozvoje města, architekti jako ideální cvičné pole pro celé generace studentů a běžní Pražané nejspíš jen jako žádoucí volný prostor ve vnitřním městě. Převládal však dojem, že po desetiletích ideálních úvah na jedné straně a praktické nečinnosti na straně druhé si už nikdo jejich skutečné zastavění snad ani představit neumí. Tento příběh však po roce 1989 skončil velmi neradostně: dříve než se kdokoli stačil rozkoukat, byly proluky bez regulačních podmínek rozprodány, či rovnou zastavěny tím nejobyčejnějším, co nová doba přinesla, tedy administrativními a nákupními centry.

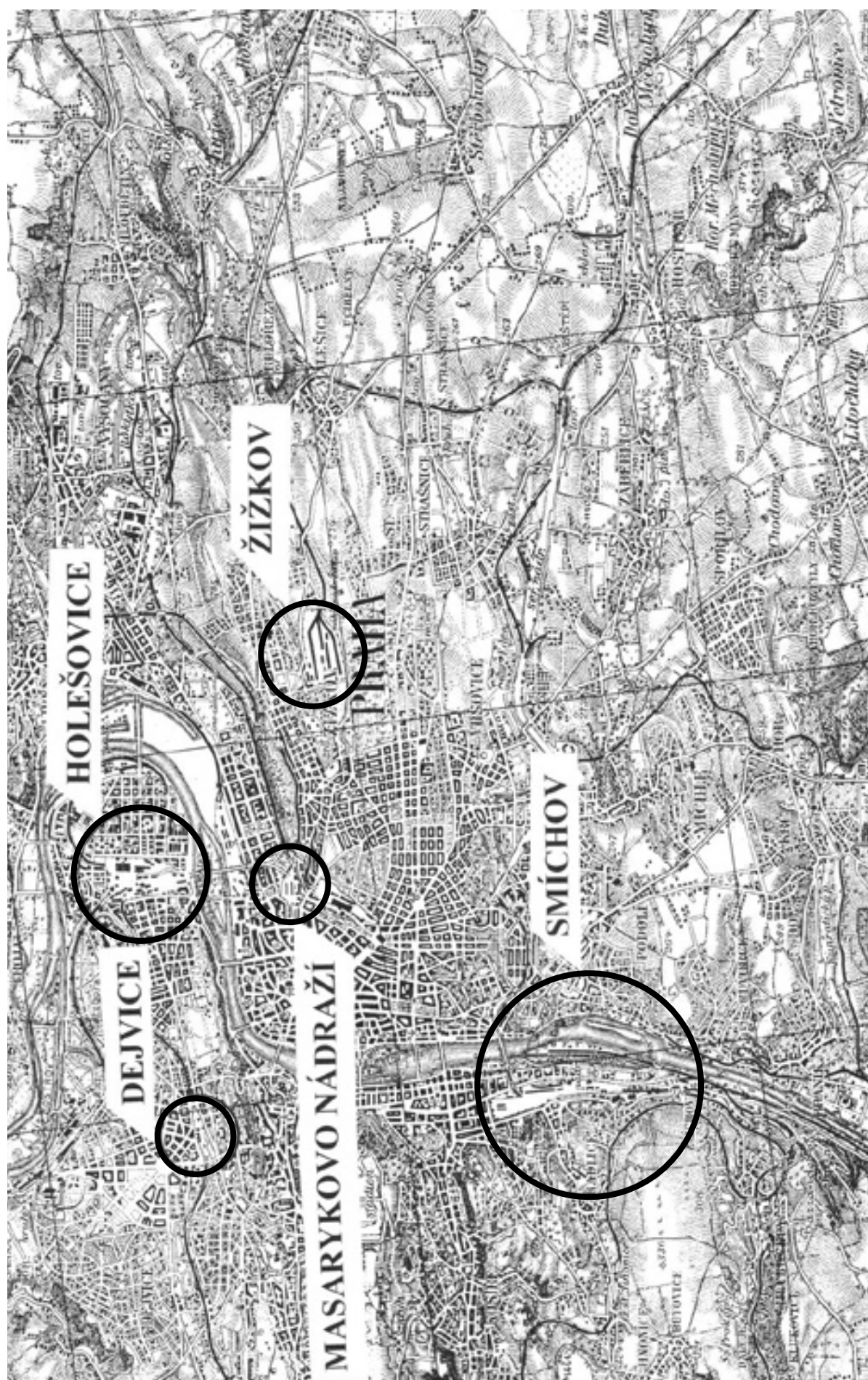
Píše se rok 2008 a Praha objevila své nové proluky. Jsou jimi rozlehlé plochy nádraží, které tak dlouho existovaly v samém centru města, že se pro většinu lidí staly dokonale neviditelnými. Přes všechny smělé urbanistické plány žilo město až doposud vedle nich, jakoby ani nebyly.

Zasněná území nikoho, která ostrým řezem rozdělují celé čtvrti, město dávno přijalo jako nedílnou součást své podstaty. Únik z města do zastaveného času periferie má v sobě něco, co jinak nalézáme jen v nostalgické paměti nebo na obrazech Kamila Lhotáka. Nekonečná kolejiště zarůstající travou jakoby ani nepatřila do dnešní doby, která nemilosrdně válčuje každý volný čtvereční metr drahocenné půdy městského centra.

A najednou – jakoby někdo zrušil prokletí, šipkové keře se rozestoupily a zastavený život se udiveně rozběhl... – poeticky řečeno. V praxi to prostě znamená, že se majitel pozemků rozhodl majetek zpeněžit a zároveň se našli developeři silní natolik, aby si troufli zastavět celou potenciální čtvrť. Poetická periferie se díky tomu, jakoby jednoduchým otočením vypínače náhle mění v prázdnou, které je třeba vyplnit. A máme to zde opět: co se vytvářelo desetiletí, mizí v jednom okamžiku. Většina volných nádražních ploch je buď rozprodána, nebo převedena pod křídla developerského konsorcia. Stejně jako v případě proluk, ani zde nejsou pravidla, jež by řekla, co kde vzniknout má a proč. Urbanistické vakuum se prostě jen přeneslo o úroveň výš. Byla-li však proluka jen volnou parcelou mezi holými stítočnými zdmi, volné území má souvislosti daleko širší. Jestliže špatně zastavěná proluka může obraz města pokazit, špatně zastavěné území může křehký městský organismus snadno udusit.

Jaká má být budoucnost pražských nádraží? Jaká je historická hodnota jejich architektury? Jakou roli mohou jejich rozlehlé plochy ve městě hrát, mají být zastavěny nebo proměněny v parky či jiné volné plochy? Ale hlavně: jaká bude nejpravděpodobnější realita? Na tyto otázky se pokoušíme nalézt odpověď v tomto speciálním čísle Věstníku. Chceme tím důrazně upozornit na to, že v sázce je tentokrát opravdu mnoho. Bez nadsázky lze totiž říci, že se jedná o poslední možnost, jak ovlivnit urbanistickou budoucnost samého centra Prahy.

Richard Biegel



Vyznačení velkých pražských nádraží na mapě z roku 1935

MASARYKOVO NÁDRAŽÍ



Plán Prahy s lokalitou Masarykova nádraží

Praha a železnice mají společného nesrovnatelně více, než se obecně soudí. Z pohledu světové historie železniční dopravy je Praha místem památným. Právě zde se totiž v prvních letech předminulého století zrodila myšlenka vybudovat první železnice na vlastním evropském kontinentu, koněspřežku z Českých Budějovic do Lince a vzápětí i další stejnou dráhu z Prahy do Lán, původně projektovanou až do Plzně. Nádraží této nejstarší dráhy je dodnes dochováno v areálu Dejvického nádraží a jeho budoucnost je nejistá.

Severní státní dráha

Již letmý pohled na mapu prvních parostrojních železnic v monarchii prozradí, že se rozbíhaly ze dvou metropolí: nejdříve z Vídně a hned nato z Prahy. Přitom propojení obou uvedených měst stálo na prvním místě od okamžiku, kdy stavba parních železnic započala. První parostrojní dráhou v Rakousku byla Severní dráha císaře Ferdinanda, spojující císařskou metropoli s Haličí po trase Vídeň, Přerov, Ostrava, Krakov, Bochnia. Příznačné ale bylo, že první ucelený úsek dráhy, předaný do provozu 7. července 1839, spojoval Vídeň



Příjezd prvního vlaku do Prahy 20. srpna 1845.

Pohled na nádraží Státní dráhy od Vítkova. Litografie, Muzeum hlav. města Prahy



Nádraží Státní dráhy v roce 1845. Litografie, Muzeum hlav. města Prahy

odbočnou tratí z Břeclavi s Brnem, které bylo jedním z nejdůležitějších průmyslových center monarchie. Již tehdy se Severní dráha císaře Ferdinanda snažila i o získání privilegia na stavbu pokračování do Prahy. Tomu však zabránila státní správa, když se v roce 1841 rozhodla vystavět základní strategické železnice v monarchii vlastním nákladem. A úkolem prvních z nich, C.k. Severní státní dráhy, bylo vybudovat spojení z Vídně do Prahy a dále

do Saska. Z úsporných důvodů dráha navazovala v Olomouci na Severní dráhu císaře Ferdinanda a přes Českou Třebovou, kde se o po několika letech připojila větev z Brna, Pardubice a Kolín vedla do Prahy. Odtud dráha pokračovala dále na sever přes Kralupy, Ústí nad Labem a Podmokly do Saska. Na její stavbě se podílela celá řada inženýrů, vesměs absolventů Pražské polytechniky, kteří své zkušenosti nabyli při dřívějších stavbách koněspřežek,



*Atmosféra Nádraží
Praha-Střed
kolem roku 1960,
Muzeum hlav. města Prahy*



Severní dráhy císaře Ferdinanda i dráhy Sankt Petěrburg – Carskoje Selo v Rusku. Vedením prací na úseku z České Třebové do Prahy byl pověřen nejznámější z nich, inženýr Jan Perner. Vlastní stavba dráhy byla dílem osvědčených stavebních firem bratří Kleinů a bratří Fleischmannů.

Nádraží Státní dráhy, dnes Masarykovo

V Praze Severní státní dráha končila na pozoruhodném hlavovém nádraží, tehdy zvaném Státní, později Masarykovo, Praha-Střed, a dnes po řadě změn opět Masarykovo. Protože Praha byla v té době ještě pevností obehnanou hradbami, stál tehdy

Perner před závažným rozhodnutím, kam nádraží umístit. Zvolené řešení se nakonec ukázalo být přímo ideálním: pro osobní část nádraží se našlo ještě místo uvnitř hradeb, tj. co nejbližší centru města, zato jeho provozní část, výtopny, remízy a dílny spolu s rozsáhlým manipulačním kolejištěm byly umístěny vně hradeb. Tam se také dělily trasy na východ ke Kolínu a na sever do Podmokel. Obě části nádraží byly propojeny šesti kolejemi procházejícími otvory v hradbách, které byly na noc uzavírány vraty. Nádraží bylo tehdy spojeno i první pražskou vlečkou s nedalekou celnicí, dnes znešvařenou novodobou komerční přestavbou. Komplex dnešní-



ho, byť již poněkud zmenšeného, ale představami jen minimálně dotčeného Masarykova nádraží, je dnes posledním velkým nádražím první generace z doby před rokem 1850 v Evropě. Navíc představuje poslední velký objekt klasicistní průmyslové architektury u nás. Také proto je celý zbylý komplex státem chráněnou kulturní památkou a v případě areálu bývalé výtopyny a dílen se s ním počítá pro zřízení Železničního muzea NTM.

První budovy nádraží byly projekčně dílem inženýrů Antona Jünglinga a snad i Jana Nevoleho. Vlastní stavba byla svěřena osvědčeným stavebním firmám Vojtěcha Lanny a bratří Kleinů. Mimořádně pozoruhodnou je skutečnost, že se stavbou všech budov nádraží bylo započato až v listopadu 1844 a jen díky usilovné práci 4000 dělníků bylo v den zahájení provozu v srpnu následujícího roku, tj. za pouhých 9 měsíců, prakticky vše hotovo. Slavnostní zahajovací den provozu nového nádraží se odehrál 20. srpna 1845, příjezdem prvních oficiálních vlaků, první s inženýrem Pernerem byl tažený lokomotivou Bohemia a druhý protokolární s arcivévodou Františkem Karlem lokomotivami Prag a Olomucia. O necelých šest let později, 6. dubna 1851, byla zahájena doprava i na pokračování Státní severní dráhy do Podmokel, kde se napojila na Saské královské státní dráhy. Touto tratí se Rakousku dostalo nejkratšího spojení se západní Evropou. Nezapomínejme, že se tehdy do Paříže

i Londýna jezdilo z Vídně přes Prahu! Prahu vlaky opouštěly po snad největším viaduktu tehdejší Evropy v délce 1111 m, který byl dílem dalšího ze slavných stavitelů železnic, Aloise Negrelliho.

Éra státních železnic v Rakousku ale netrvala dlouho. Nezřízeně rostoucí vojenské výdaje donutily stát prodat v polovině padesátých let předminulého století část svého kmenového jmění. A první přišly na řadu dráhy. V noci z 31. 12 1854 na 1. leden 1855 se tak ze Severní státní dráhy stala C. k. priv. Společnost státní dráhy, jak ji noví vlastníci – konsorcium francouzských bankéřů a průmyslníků – nazvali. Časem pak bylo pražské nádraží dostavěno takřka do dnešní podoby: 1873 rohová restaurace a 1874 byly koleje překryty prosklenou dvoranou ústící do dnešní Havlíčkovy ulice. Ze sedmdesátých let 19. století pochází jak vozová remíza situovaná naproti dílnám, tak výtopyna za dnešní přesuvnou. V dalších letech proběhly ještě menší dostavby pošty na východní straně budovy, které však daleko překonala neskutečně odporná přístavba pošty, ze šedesátých let 20. století. Nezanedbatelnou skutečností je i to, že právě v dílnách dnešního Masarykova nádraží byla v roce 1868 postavena první normálněrozchodná lokomotiva na našem území, pojmenovaná Prag. V květnových dnech 1945 byla část příjezdové dvorany a přilehlý objekt do dnešní Hyberské ulice značně poškozeny a musely být po válce stavebně upraveny.

Karel Zeithammer



Hala Masarykova nádraží dnes. Foto Lukáš Beran, 2008

MASARYKOVO NÁDRAŽÍ (PROZATÍM) ZRUŠIT NELZE



Masarykovo nádraží od SJ magistraly. Vpravo pozemky při ulici Na Florenci, s jejichž zástavbou je počítáno již v nejbližší době. Foto Pepa Středa, 2003

V létě roku 2008 rozbouřil veřejné mínění záměr Rady hl. m. Prahy změnit územní plán v oblasti Masarykova nádraží ve prospěch možnosti lukrativní plochu v samém středu města zastavět developerskými projekty. V té souvislosti byla radním Martinem Langmajerem, zodpovědným za územní plánování města, velmi neuváženě vyslovena i myšlenka o možném úplném zrušení nádraží, a to v nepříliš vzdáleném časovém horizontu několika let. Proti tomu se téměř okamžitě vzvedla vlna nesouhlasu ze strany veřejnosti, starostů těch středočeských měst, které Masarykovo nádraží s Prahou spojuje, ale i představitelů a mluvčích Českých drah, Správy železniční dopravní cesty i Ministerstva dopravy ČR, kteří prohlásili jednoznačně, že nádraží nelze v žádném případě zrušit rychle a bez náhrady. Nicméně vize jeho vzdálenější budoucnosti je tak jako tak nejistá. Ve specializovaných projekčních kancelářích, zabývajících se projektováním budoucnosti pražského železničního uzlu, již dlouho vznikají studie a diskutují se varianty podzemního propojení kladenské trati i dalších na Masarykově nádraží dnes končících tratí s novým podzemním terminálem na Hlavním nádraží. Podzemní železnice by měla dále propojit nádraží Hlavní se smíchovským a v zastávkách pracovně nazývaných Opera a Karlovo náměstí přímo navazovat na stanice metra. Odlehčit by měla též přetíženému Železničnímu mostu pod Vyšehradem. Do doby realizace tohoto velkorysého vizionářského plánu, bude-li však všemi příslušnými místy a orgány v budoucnu schválen, a to s předpokládaným rozpočtem 40–50 miliard korun

a časovým horizontem 30–40 let, bude Masarykovo nádraží nepochybně sloužit svému účelu.¹⁾

Nezávisle na uvedených vizích, projektech a informacích schválilo v září t.r. Zastupitelstvo hl. m. Prahy kroky směřující ke změnám územního plánu, které by novou developerskou zástavbu na drážních pozemcích umožnily, a to nejen v případě nádraží Masarykova, ale též smíchovského, bubenského a žižkovského nákladového.

Pozemky, které k provozu Masarykovo nádraží bezprostředně nepotřebuje, jsou vloženy do akciové společnosti Masaryk Station Development (založena v roce 2004), v níž jsou za asistence Ministerstva dopravy ČR a Hlavního města Prahy angažovány zejména České dráhy a developerská společnost ING Real Estate. V první fázi realizací na území Masarykova nádraží zamýšlí tato společnost zastavit více méně volnou plochu při ulici Na Florenci, přičemž dle ujištění zástupců Českých drah²⁾ by výška zástavby neměla přesáhnout protější domy. Ujištění a zbožná přání jsou však jedna věc, realita druhá. Zastavovací podmínky by mělo zcela přesně a bezvýhradně stanovit město prostřednictvím Útvaru rozvoje města po konzultaci s památkovými orgány.

Historická nádražní budova se bude v příštích letech rekonstruovat a svému původnímu účelu by odbavovací a přijímací prostory parteru měly sloužit minimálně tak dlouho, dokud bude funkční i přilehlé nádraží. Jiná je otázka plánovaného Železničního muzea na pozemku v části nádraží za estakádou magistraly, jehož současným správcem a uživatelem s nepochybnitelnými právy vlastníka je Národní technické muzeum. Vůle komunálních



Masarykovo nádraží od SJ magistrály. Pohled přes bývalé železniční dílny k Vítkovu. Areál plánovaného železničního muzea. Foto Pepa Středa, 2006

politiků a developerů jeho existenci není nakloněna, pro milovníky železnice je jeho zřízení hýčkavým přáním. O to, kdo bude mít nakonec návrh, bude nutné ještě svést nejeden souboj.

Nicméně zdá se, že bezprostřední katastrofická vize ze srpna letošního léta nebyla naštěstí reálná. Nádraží se v nejbližší době rušit nebude a nové zástavbě budou věnovány patrně jen okrajové pozemky, které by asi stejně zastavěny být měly. Avšak na celém popsaném vývoji a jeho tušeném pozadí je přesto něco velmi zneklidňujícího. O změnu územního plánu, jež by zastavění části plochy nádraží umožnila, usilují samy České dráhy. Nepochopitelné rozpory i shody mezi stanovisky Českých drah a města, naznačují, že celý spor o rušení nádraží byl možná jen součástí hry, která měla městu umožnit podílet se na zástavbě nejlukrativnějších volných pozemků v centru Prahy. Místo nemá regulační plán ani zastavovací podmínky, které by mohly usměrnit rozlohu, kapacitu a využití novostaveb. Vzhledem k tomu, kolik subjektů chce na projektech „participovat“, lze logicky předpokládat snahu o co největší „vytěžení“ zastavitelných pozemků. Ten, kdo by měl pravidla hry garantovat

(město), se však na projektu sám podílí. A tak dále, a tak dokola.

Lze předpokládat, že hlavní souboj o budoucí podobu dnešního Masarykova nádraží nás teprve čeká. Zda se vše odehraje dle osvědčeného pražského scénáře „zadání projektu bez regulačních a památkových podmínek – vypracování naddimenzovaného komplexu – nesouhlas veřejnosti a památkářů – licitace o úpravu objemu – kosmetické změny a realizace“ nelze zatím říci. Výše popsaná konstelace na změnu tohoto železničního pravidla bohužel mnoho naděje nedává.

Kateřina Bečková, Richard Biegel

POZNÁMKY:

- 1) Dne 12.11.2008 byla takto informována delegace Klubu Za starou Prahu (Bečková, Krise) na osobní schůzce s Ing. Vojtěchem Kocourkem, náměstkem ministra dopravy ČR.
- 2) Dne 30.10.2008 se uskutečnilo osobní jednání delegace Klubu Za starou Prahu (Bečková, Biegel, Jandáček) s představiteli Českých drah (Ing. Karel Tabery – ředitel nemovitostních projektů ČD, Ing. arch. Karel Hejtmánek, oba též členové představenstva společnosti Masaryk Station Development)

NÁDRAŽÍ PRAHA – BUBNY



Plán Prahy s lokalitou nádraží Praha - Bubny

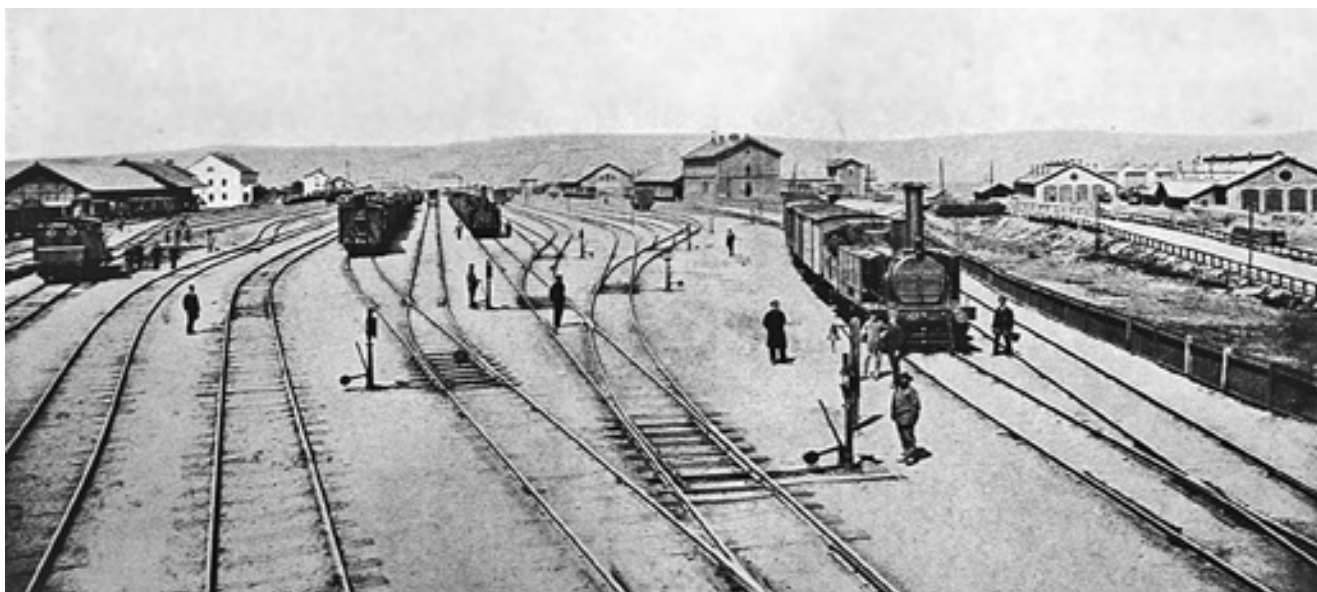
Bubenské nádraží se nachází mezi dvěma historickými vesnicemi: Bubny, jejichž centrum bylo v místě dnešního nábřeží Kapitána Jaroše a stanice metra Vltavská, a Holešovicemi, jejichž nepatrné zbytky se dnes nacházejí poblíž stanice metra Nádraží Holešovice. Území bylo postupně urbanizováno od roku 1850, kdy sem byla Negrelliho viaduktem přivedena železnice Severní státní

dráhy (od roku 1855 Rakouská společnost státní dráhy) směřující do Drážďan. Následné prodloužení Buštěhradské dráhy a její napojení na zmíněnou trať Rakouské státní dráhy přineslo definitivní vymezení drážních pozemků a rozsáhlou výstavbu technického zázemí Buštěhradské dráhy. Vedle samotného nádraží zde tak po roce 1868 vzniklo skladiště, vodárna a výtopna, které se nevešly na stísněný pozemek Bruského nádraží. Paralelně s tím počala své nádraží budovat i státní dráha. V letech 1870–1873 zde pro Společnost státní dráhy vzniklo rozsáhlé nákladové a seřazovací nádraží, železniční depo a dílny, aby nahradilo kapacity chybějící na omezené ploše Masarykova nádraží.¹⁾ V roce 1888 sem byla z Masarykova nádraží ze stejných důvodů přenesen provoz oprav osobních vozů, kvůli kterému zde vznikla lakovna a sedlárna (čalounovna). Vozy byly v dílnách rovněž vyráběny, a to až do roku 1891, kdy dílny částečně postihl požár, po němž byly víceméně uvedeny do původního stavu.

Ve dvacátých letech byla obě nádraží sloučena. V této době vznikla i budova dnešního osobního nádraží Praha-Bubny.

Historické budovy areálu

V rozsáhlém areálu bubenského nádraží se dochovala řada průmyslových historických objektů. Nejcennějšími z nich jsou bezesporu bývalé dílny Státní dráhy, postavené v letech 1870–1873 pod dozorem hlavního architekta dráhy Wilhelma von Flattich. Technické řešení rozlehlých dílen je dílem inženýra Karla von Ruppert. Budova byla založena na obdélníku o šířce 65 m a délce 160 m. Prostor byl rozdělen do devíti lodí nesených 136 litinovými



Nádraží Praha – Bubny, foto kolem 1885. Repro z knihy Zmizelá Praha 4, Praha 1947



*Budovy nádraží
Praha-Bubny.
Foto Zdeněk Lefan,
2006*

sloupy. Z dalších pozoruhodných dochovaných staveb areálu Státní dráhy je třeba jmenovat nádražní administrativní budovu, vodárnu a dvojici vozoven. Ze staveb vzniklých pro Buštěhradskou dráhu se dochovala zejména budova vlastního nádraží s vodárnou.

Téměř všechny zmíněné stavby byly v roce 2004 prohlášeny kulturní památkou. V roce 2008 však byla na návrh nového vlastníka areálu (společnost ORCO) jejich památková ochrana překvapivě zrušena. Budoucnost chátrajících historických objektů nádraží je tak opět velmi nejistá.

Současná situace

Rozlehlá plocha nádraží v Bubnech je vedle Letenské pláně patrně největším volným areálem ve vnitřním městě, který během posledních sta let unikl zástavbě. Obdélník bubenského nádraží se nachází na průsečíku pomyslné severojižní a východozápadní osy města, tedy směrů, které byly zdůrazněny nejprve konceptem meziválečného regulačního plánu a posléze i sporným vedením severojižní magistrály. Nádraží v dnešní podobě rovněž rozděluje Holešovice na dvě samostatné části a je tak potenciálním přirozeným centrem čtvrti. Prostor nádraží může být proto považován za jakýsi urbanistický klíč jednak k danému místu, kterému přirozené centrum chybí, jednak pro město samé, jehož hlavní osy se zde protínají.

Vzhledem k nezpochybnitelnému urbanistickému významu místa byla v roce 1992 vyhlášena tehdejší Útvarem hlavního architekta urbanistická soutěž, jejíž vítěz byl pověřen zpracováním podkladů pro regulaci podstatné části tohoto území. V roce 1998 byl zpracován koncept urbanistické studie Holešovice Bubny-Zátory, který byl na ÚRM projednán v roce 1999 (ing. arch. J. Gřegořčík, CSc.). Další souhrnnou studii na bubenský areál

zpracoval z podnětu města Ing. arch. František Novotný, který ve svém projektu navázal jak na blokové uspořádání, tak na výšku dosavadní holešovické zástavby.²⁾

Jedinou historickou vrstvou rozlehlé plochy jsou nádražní stavby, z nichž některé lze označit za velmi kvalitní ukázkou dobové průmyslové architektury. Vzhledem k rozlehlosti pozemku by neměl být problém je do nového konceptu zahrnout a dát jim nové využití, jež by například u velkých halových prostor dílen nemuselo být problémem. Jedna z variant zastavovacího plánu arch. Novotného proto se zapojením historických budov přímo počítala. Prohlášení staveb kulturními památkami bylo v této souvislosti zcela na místě. Zrušení památkové ochrany tímž ministerstvem nelze označit jinak než jako podlehnutí účelovému tlaku developera, který chtěl mít „čistý stůl“.

Rozhodující význam pro budoucnost území však bude mít práce ateliéru Cigler-Marani, který byl investorem (společnost ORCO) pověřen zpracovat novou urbanistickou studii a který zároveň získal plnou moc k zastupování MČ Praha 7 ve věci nahlížení do spisů souvisejících se zpracováním studie pro Velké rozvojové území Holešovice-Bubny.³⁾ Vzhledem k tomuto pozoruhodnému spojení developera, který chce území zastavět a městské části, jejíž stavební úřad bude vše posuzovat, to patrně znamená, že veškeré dosavadní koncepční urbanistické úvahy se staly bezpředmětnými. Veřejně prezentovaná urbanistická studie ateliéru Cigler – Marani totiž počítá jak s větší mírou zastavění, tak zejména s výškovou gradací zástavby, v jejímž středu by se měl dle představy architektů nacházet obytný soubor sestavený ze solitérních věží.

Jakkoli není ještě zřejmé, jakým způsobem bude plocha nádraží zastavěna, lze již nyní konstatovat několik velmi problematických skutečností:



1. historické budovy areálu byly na návrh developera zbaveny památkové ochrany a s jejich zachováním se tak zjevně nepočítá,

2. i přes množství urbanistických úvah a studií nemá areál závaznou výškovou ani hmotovou regulaci, a to přes to, že se jedná o lokalitu celoměstského významu,

3. propojení developera s městskou částí prostřednictvím architektonického ateliéru, který má studii zpracovávat, je zvláštní a při absenci jakékoli regulace přinejmenším zneklidňující.

Prostor bubenského nádraží je modelovým příkladem území, na které měly být vypsány regulační podmínky a následně vyhlášena veřejná urbanisticko-architektonická soutěž, která by vyjasnila možnosti místa a jeho využití. To, že se tak nestalo, je nejlepší ilustrací situace, do které se pražský urbanismus dostal. Nyní už lze jen hádat, jakými důsledky nás tato lehkomyšlná rezignace města na

řízení vlastního urbanistického rozvoje v případě Holešovic-Buben překvapí.

Richard Biegel

POZNÁMKY

1) Veškeré informace o vývoji nádraží a jeho historických stavbách jsou převzaty z databáze Výzkumného centra průmyslového dědictví ČVUT, kterému tímto děkujeme za mimořádně ochotnou pomoc. Autorem hesla Železniční stanice Praha-Bubny v databázi centra je Michal Zlámaný, další informace poskytl Lukáš Beran.

2) František Novotný, Varianty územní studie drážních ploch v oblasti Holešovice Bubny-Zátory, in: *Časopis stavebnictví* 2/2008

3) Usnesení rady Městské části Praha 7 ze dne 21. 10. 2008 – Návrh na plnou moc pro společnost Cigler Marani Architects, s.r.o., Náměstí 14. října 17, Praha 5, IČ:26489431, k zastupování MČ Praha 7 ve věci nahlížení do spisů souvisejících se zpracováním studie pro Velké rozvojové území Holešovice-Bubny; starosta MČ Praha 7 byl pověřen tuto smlouvu podepsat do 31. 10. 2008.



Vize projektu nové bubenské zástavby byla prezentována v časopise Hobuleť Městské části Praha 7 v září 2008.

NÁDRAŽÍ PRAHA – DEJVICE



Plán Prahy s lokalitou nádraží Praha-Dejvice

Stručná historie

Pozemky, na nichž se rozkládá dnešní nádraží Praha-Dejvice, a jejich okolí, byly před vznikem prvního zdejšího nádraží, konečné stanice koněspřežné dráhy Praha-Lány v roce 1831, nezastavěným územím v předpolí pražského bastionového opevnění.

Nejbližší a široko daleko i jediné spojení s městem umožňovala blízká Písecká (Bruská) brána, od níž se většinou cesty k Holešovicím, Bubenči a Dejvicím. V historických podkladech je toto první nádraží v souladu s místními názvy nazýváno Bruska.

V roce 1863 byla koněspřežka přestavěna na parostrojní železnici Buštěhradské dráhy, jejímž hlavním úkolem byla přeprava uhlí z Buštěhradu do Prahy. V roce 1868 byla trať prodloužena do Buben, následně i nádraží rozšířeno a v roce 1873 vybaveno zcela novou provozní a odbavovací budovou. Trať bývalé Buštěhradské dráhy směřující západně do stanic Veleslavin, Ruzyně a dále na Kladno a východně kolem Královské obory do Buben zachovává dodnes původní jednokolejnou stopu a není elektrifikována.

Hodnota staveb

Kromě původních skladišť nádraží Bruska a dalších hospodářských či provizorních staveb na přilehlých pozemcích, většinou ani nesouvisejících s nádražním provozem, které zanikly v nedávné době v souvislosti s přípravou zázemí staveniště tunelu Blanka pod ulicí Milady Horákové, zůstaly hlavní historické budovy nádraží zachovány a všechny jsou památkově chráněny. Patří k nim provozní budova původní koněspřežky, zvýšená později o jedno patro, dále vodárna ze 60. let 19. století stojící v sousedství, a nádražní budova z roku 1873. Hodnota všech tří budov jako celku je mimořádná. Především jsou fyzickým svědkem industriální historie 19. století, neboť obě železnice, koněspřežka i Buštěhradská dráha, nebyly primárně určeny pro přepravu cestujících, ale surovin (dřevo



Nejstarší nádražní stavba v Praze – nádraží Bruska – pro koněspřežku Praha-Lány, bohužel podstatně přestavěná (vlevo), a vodárna Buštěhradské dráhy (vpravo).
Foto z archivu Karla Zeithammera



*Budova nádraží Praha – Dejvice v roce 1995.
Foto z archivu Karla Zeithammera*

z Krivoklátska v prvním případě, uhlí z Kladenska v případě druhém). Zároveň představují jednu z nejmalebnějších esencí železniční poetiky, kterou dosud umocňuje nepřítomnost stožárů a drátů elektrického napájení i komornost blízkých úseků jednokolejných tratí v obou směrech. Přestože právě tato rovina původu vezme brzy za své plánovanou proměnou nádraží v zastávku rychlodráhy a s tím související nezbytnou modernizací tratí (přestavba na dvoukolejnou, elektrifikace) a typický klid nádražního světa na dosud rozsáhlém území naruší blízkost městského silničního okruhu včetně nahrazení starého mostu nad tratí ve Svatovítské ulici i nová výstavba, je bezvýhradně nezbytné, aby všechny tři památkově chráněné stavby byly zachovány. V případě budovy starého nádraží Bruska nejde jistě o solitér mimořádné architektonické hodnoty, avšak po kulturně-historické stránce je tento nedostatek plně kompenzován, vždyť je to první nádraží na území dnešní Prahy. Novorenesanční provozní budova z roku 1873 je klasickým příkladem nádražní architektury své doby. V době výstavby Dejvic a Bubenče v druhém a třetím desetiletí 20. století byla zakomponována do uliční sítě a stala se dominantou nově vystavěného prostoru, dnešního Bachmačského náměstí s malým parčíkem. O přívětivém působení této budovy jako typické reprezentantky svého druhu svědčí i její četné angažmá filmovými tvůrci.

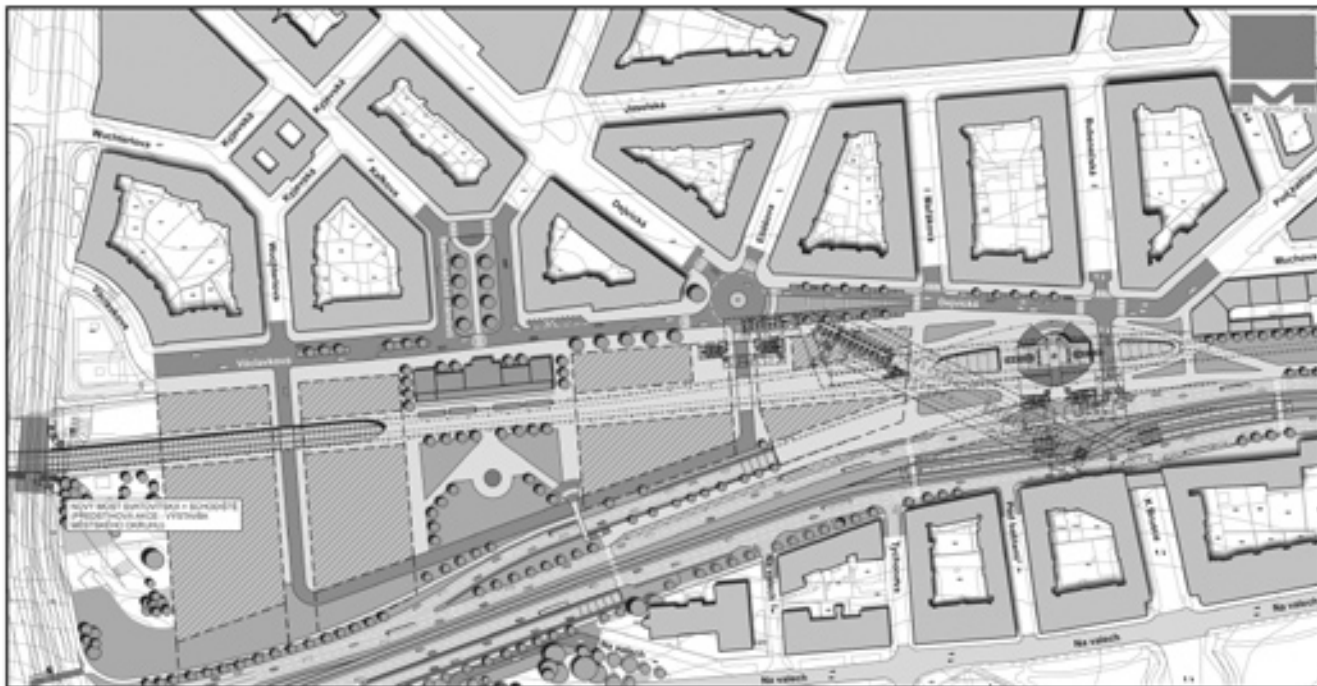
Současná situace

Nádraží Dejvice se v současné chvíli ocitlo z bezprostřední blízkosti stavby městského okruhu (tunel Blanka). Pro tento účel byla demolována většina

provizorních staveb jižně od kolejiště, tedy směrem k ulici Milady Horákové. Současně je tento terén v souladu s projektem okruhu vyrovnáván a dále upravován. To se týká zejména oblasti navazující na prostor křižovatky u Prašného mostu, kde jsou plánovány nájezdy a výjezdy z tunelu směrem k Dejvicím a Evropské ulici. Rozsáhlé pozemky (20 ha) v okolí nádraží nepatří Českým drahám a jejich budoucí stavební využití je plánováno Městskou částí Praha 6. Přestože byla již v minulosti zveřejněna urbanistické studie zástavby tohoto území, musí být nepochybně korigována, a to v souvislosti s definitivní podobou projektů všech dopravních staveb, které se území dotýkají. Poslední neznámou či proměnnou v této rovnici prozatím zůstává projekt rychlodráhy Praha – Kladno, a to v otázkách, zda bude trať zapuštěna pod terén, jak budou řešeny výstupy včetně propojení s vestibulem stanice metra Hradčanská, jak budou do projektu zapojeny historické budovy nádraží. Podmínky vstupu investorů do toho území, poměr zastavitelných a nezastavitelných ploch i jejich funkční určení jsou tedy prozatím neznámé či nezveřejněné. Nelze však předpokládat, že tato hádanka zůstane nevyřešena nadlouho.

Závěr

Rozsáhlá oblast, kterou dnes zjednodušeně nazýváme nádražím Praha-Dejvice, ačkoliv výrazně přesahuje historický prostor nádraží, se tedy v nedaleké budoucnosti zcela promění. Lze předpokládat, že výstavba započne v horizontu pěti až deseti let. Neexistuje racionální argument, který by tomuto záměru bránil. Pozemky v blízkosti Hradčan a rezidenčně oblíbených Dejvic mají bez nadsázky



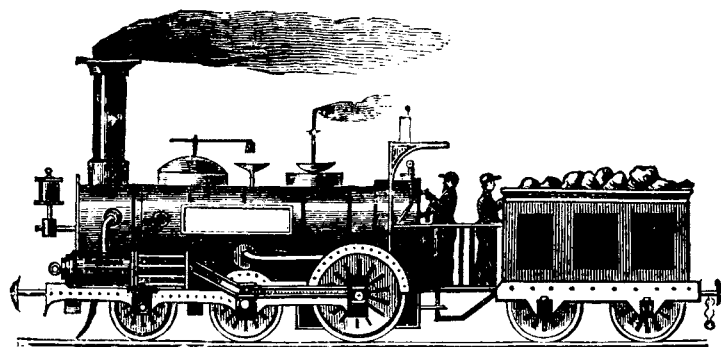
Studie Metroprojektu znázorňující okolí nádraží po vybudování zhloubené rychlodráhy Praha – Kladno a dobudování tunelu Blanka

veliký komerční potenciál. Tomu by měla odpovídat i jejich funkční náplň. V oblasti centrálních Dejvic dosud sice chybí velké nákupní centrum, avšak rozsáhlého pozemku, o kterém zde hovoříme, by pro něj bylo škoda. Ten je z obou stran (sever, jih) výrazně oddělen, jeho urbanistická návaznost na tu či onu stranu rozhodně není a priori dána, vždyť se s jeho zástavbou v době vzniku okolního města nepočítalo. Přestože se nabízí možnost prolnutí s uliční strukturou zejména Dejvic a Bubenče (sever), tato podmínka nemusí být nutně závazná. Území je totiž natolik rozsáhlé a přitom kompaktní, že si může dovolit luxus vlastní koncepce. Z hlediska památkové ochrany však urbanisticko-architektonickou kreativitu projektanta nelze ponechat bez

podmínek. Především se musí vyrovnat s existencí tří památkově chráněných staveb, bude-li šikovný, dokáže možná z jejich existence učinit pro charakter budoucí nové čtvrti bonus. Dále musí zcela zkrotit touhu po výškové zástavbě. Nové budovy musí dodržet výškovou úroveň blízké Václavkovy a Dejvické ulice, maximálně s jednou dominantou nepřesahující však výšku věže budovy Československé církve husitské ve Wuchterleho ulici.

Ať tak či onak, úkol vytvořit koncepci této nové dejvické „čtvrti“ je krásný, ale těžký. Jako občané bychom měli ohlídat, aby význam území nebyl zmarněn plytkou nebo prvoplánově komerční architekturou.

Kateřina Bečková



NÁDRAŽÍ PRAHA – SMÍCHOV

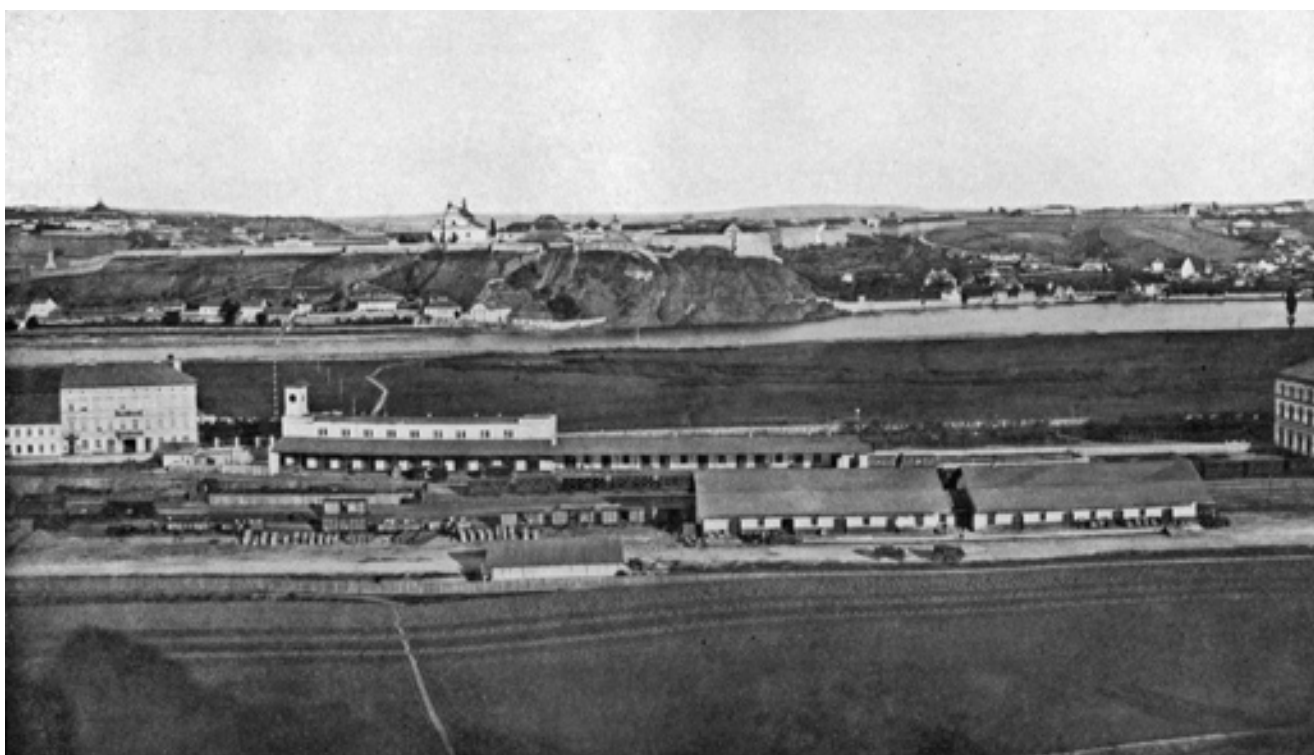


Lokalita Nádraží Praha-Smíchov na plánu Prahy

Historie

Pokud bychom se vydali do míst dnešního nádraží Praha-Smíchov před polovinou 19. století, viděli bychom krajinu omezenou skalkou s kostelíkem sv. Jakuba na Zlíchově a rozcestím dvou předměstských silnic v prostoru dnešního místa zvaného Na Knížecí. Smíchov sám končil nedaleko za křižovatkou s plzeňskou silnicí a směrem k jihu pak bylo jen pár budov na levé straně silnice do Chuchle. Na západě pak území zakončovala silnice směrem do Radlic, která vedla podél vesměs pustého svahu prolomeného jen vstupem údolí Radlického potoka do údolí Vltavy. Na východě lemoval území neustálený vltavský břeh se svojí nejnižší částí, které dnes říkáme Císařská louka. Rovný povrch údolní nivy Vltavy měl několik mírně odlišených výškových úrovní s mírným stoupáním směrem k západu. Silnice byly vedeny dle zkušenosti tam, kde nebylo nijak velké nebezpečí zaplavení velkými vodami. Růst Smíchova ve čtyřicátých a padesátých letech 19. stol. území příliš neovlivnil, venkovskou idylu narušovaly snad jen skládky dřeva a pila.

První změnu zaznamenala až šedesátá léta 19. století, kdy byla dokončena dálková trať mezi Bavorskem a Čechami, kterou postavila společnost České západní dráhy, a prostor mezi Zlíchovem a Smíchovem si vybrala za koncový bod svého železničního podniku. Nádraží zde postavené bylo



Areál nádraží Západní dráhy kolem roku 1865. Repro z knihy Z. Wirtha *Stará Praha*, Nakl. J. Otto, Praha 1940



*Skladiště nádraží Buštěhradské dráhy na Smíchově kolem roku 1885.
Foto Muzeum hlav. města Prahy*

uveďeno do provozu v roce 1862 a do roku 1872, kdy byla postavena tzv. Spojovací dráha překračující Vltavu a směřující tunelem pod Vinohrady na dnešní Hlavní nádraží, bylo nádražím hlavovým. Místo však bylo předmětem dalšího železničního podnikání. Prostor za nádražím České západní dráhy přilákal v roce 1872 Buštěhradskou dráhu a o rok později i Pražsko-duchcovskou dráhu. Obě „uhelné“ dráhy se snažily dostat do středu Prahy a najít zde odbytiště pro přepravované produkty. Buštěhradská dráha sice již v roce 1868 spojila Dejvické nádraží s nádražím v Bubnech, ale lákavé byly především možnosti dopravit uhlí i do míst, kde začal vznikat průmysl. Tak se zrodila železnice, která byla později nazvána Pražským Semmeringem a která byla vyprojektována jako směrově a výškově náročná trasa obsahující stavbu dvou vysokých viaduktů v Hlubočepském údolí a dlouhou rampu pod Děvinem. Pražsko-duchcovská dráha vedla svoji trať do Rudné Hlubočepským údolím, místy doposud vesměs pustými nicméně s rozvíjejícím se vápenickým a chemickým průmyslem, který měl později na svědomí i kostelík a poustevnu včetně Prokopské jeskyně. Místo nabízející původně dlouhé výlety do romantické krajiny se změnilo v těžební pole pro stavební průmysl.

Obě nová nádraží byla umístěna mezi Radlickou silnicí a nádražní budovou České západní dráhy, která nebyla nikterak výstavná a jediným signálem v celkem nudném prostoru byla její věžička s hodi-

nami. Budova byla blíže k Smíchovu, a její jižní konec bychom až do roku 1952 našli někde u stávající železné lávky, dodnes překračující nádraží. Všechna tři nádraží žila v těsném sousedství až do doby postupného postátnění drah Rakousko-Uherské monarchie. V soukromých rukách se nejdéle udržela dráha Buštěhradská, která byla v roce 1924 vykoupena až Československou republikou.

Historické budovy nádraží a jeho okolí

Stavební podoba nádraží byla velmi účelová, kromě přijímacích a výpravních budov zde byla řada budov pro vlastní provoz železnice, jako jsou výtopyny a vodárny, ale i budovy pro komerční služby v podobě skladů. To, že dvě dráhy byly dráhami uhelnými, znamenalo i stavbu uhelných dvorů, ze kterých bylo palivo rozváženo koňskými potahy po Praze. Tato tradice vydržela až do stavby metra, kdy zanikly poslední zbytky severního zhlaví nákladních nádraží. Snad jen jméno hostince U Váhy dokládá, jak rušný zde byl uhlířský život. Prostor nádraží byl uzavřen stavbou sladovny a pivovaru, které jakoby oddělovaly dopravní uzel od města Smíchova.

Radlická silnice se stala postupně ulicí vedenou o něco výše než plocha nádraží s dýmajícími lokomotivami a třeskem nárazníků ve dne i v noci. Podle ulice pak vznikla řada činžovních domů s výhledem na železniční hemžení. Prostor nad nádražími přilákal i průmysl, prvním zájemcem byla firma Ringhoffer a posléze i Akciová společnost v Plzni, dříve



Dvě smíchovská nádraží vedle sebe: v popředí Buštěhradské, v pozadí odjezdová budova nádraží Západní dráhy. Foto kolem roku 1900, archiv VCPD ČVUT

Škodovy závody. Místo na plošině nad nádražími se stalo místem práce a až ve vyšších polohách začal vznikat svět lepšího bydlení ve vilách pod Dívčími hrady. Kuriozitou místa byla pak stavba opulentní budovy Důchodového zabezpečení, kde se za historickou fasádou proháněly plošiny největší kartotéky v zemi, ve které se postupně ocitli všichni obyvatelé státu, a štíhlé prsty slečen je vytahovaly k úředním úkonům. Nádraží mělo vel-

mi nízkou hladinu zástavby, patrové budovy byly vzácností. Stalo se tedy jakýmsi temným rybníkem mezi budovami města, které je obklopilo. Rybníkem s mlhou kouře z hnědého uhlí, železnou lávkou, přes kterou se tak krásně chodilo, a pokud projela lokomotiva tak chodce zabalila do směsi kouře, páry a připáleného oleje. Snad jen zástavba před nádražím směrem k Vltavě neměla jednotnějšího rádu, dodnes zde střídá přízemní dvorec činžovní



Historická příjezdová budova smíchovského nádraží na dobové pohlednici kolem roku 1900. Muzeum hl. města Prahy



Ruch v kolejišti smíchovského nádraží počátkem 60. let 20. století. Muzeum hlav. města Prahy

dům s nárožní restaurací s dostihovým znamením, pak následuje budova radlické mlékárny se sídlem na Smíchově a rmutná budova policejní. Směrem ke Zlíčovu je pak zástavba zcela provizorní, včetně improvizovaného autobusového nádraží. Jakýmsi akordem byla světoznámá Špirituska, která svým osmibokým komínem zamořovala okolí nenapodobitelným puchem.

Svět předměstí, nádraží, práce a ruchu se začal měnit až po roce 1945, kdy byla postavena nová nádražní budova včetně velkorysých nástupišť, stavba umírněná a v zásadě funkcionalistická, dozdobená jen velkou malbou v přijímací hale a řadou lustrů inspirovaných moskevským metrem převedených však do západní řeči. Postupně zanikala skladiště váhy a nákladíště, která tvořila tajemnou krajinu prostoupenou odstavenými vozy a zrezivělými pomůckami pro železniční život. Území pak bylo postupně vyklíženo od sedmdesátých let, tak jak okolní místa potřebovala zařízení staveniště a dopravní úpravy ulic lemujících nádraží. Zanikly tak drobné stavby ve svahu a postupně i další objekty v prostoru nádraží.

Doposud je patrna koncepce uspořádání kolejí, místy je však silně narušena a jako majáky v moři zde zůstávají větší budovy, které dodnes

nepodlehly demolicí. Cestující směřující na bývalé Buštěhradské nádraží (Smíchov – Severní nádraží) musí místo odjezdu najít za bránou nedaleko viaduktu spojovací dráhy a ke svému motoráčku musí projít územím nikoho se zbytky kolejí. Původní duch starého nádraží žije na jižní straně, kde ve staré výtopně skupina železničních nadšenců nejen shromažďuje, ale i opravuje stará vozidla a snaží se zastavit nemilosrdný čas, který nás vzdaluje od lepších časů železničního podnikání.

Budoucnost Smíchovského nádraží

Dnes stojíme před okamžikem, kdy se popisovaný prostor podstatně změní a stane se velkým stavenišťem, které pohltí zbytky budov spojených s železnicí a její samotný provoz pak omezí na několik kolejí a ostrovních nástupišť nového nádraží. Snad jen pár odstavných kolejí a koleje pro údržbu přežijí tuto smršť, která uzavře skoro jeden a půl století trvající železniční hemžení na Smíchově. Místo v dosahu metra a tramvaje, místo s neskutečnou plochou bude uvolněno jako lákavé sousto pro zájemce o nové parcely – políčka na vydělání peněz.

Území lze rozdělit na dvě zásadní části. První je prostor navazující na dnešní autobusové nádraží Na Knížecí. Jedná se o plochu vymezenou dvojicí



oblouků spojovacích kolejí vedoucí na železniční most. Tato plocha je dnes nejméně užívána dopravou a lze říci, že její zastavba je vesměs devastovaná nebo neexistuje. Zhruba obdélný tvar plochy pak umožní pokračování blokové dispozice vytvořené až od ulice Plzeňské a spojení Nádražní a Radlické by mohlo být jakýmsi odlehčením dopravy ze sousedních ulic. Je to prostor, který by mohl být regulérní městskou plochou podobnou sousednímu městu. Jeho ukončení směrem k Ženským domovům s prostorem u východu z metra by mohlo být velkorysejší než dnešní stísněný prostor U Anděla, který je jen ustoupením uliční čáry jedné fronty zastavění.

Druhá část pozemků již není tak atraktivní. Jedná se o poměrně úzký pruh mezi Radlickou či městským okruhem, kde bude patrně k dispozici jen jakási linie postupně omezená z východní strany trasou rampy Buštěhradské dráhy, která bude patrně zachována. Užitek z takto uvolněných pozemků nebude valný, neboť bude zastavitelný jen budovami, které v prostoru mezi železnicí a automobilovým okruhem přežijí ve své klimaticky uzavřené uzavřenosti.

V zásadě bude nutné započít úvahu nad územními potřebami současné i budoucí železniční dopravy, které mohou při rozdělení na dálkovou





Smíchovská nádražní budova z roku 1953. Foto Lukáš Beran, 2006

a městskou výrazně stoupnout, a může vzniknout požadavek na rozdělení nebo přidání nástupišť. Potřebné bude i řádné zhodnocení dochovaných historických železničních budov, zejména v prostorech obou uhelných drah. Tyto budovy mohou přinést mnohé poznání i překvapení. Zásadní budou i další úvahy o zaústění původních tras a jejich návaznost na trasu směřující přes most pod Vyšehradem. Železniční doprava a její budoucnost by tedy měla dát území jakési hranice možností, teprve poté by měly následovat úvahy o potřebách zastavění novou částí města. Přivedení městského okruhu do tunelu Mrázovka a silně zatížená Radlická ulice jsou dalšími omezujícími podmínkami, stejně jako osud průmyslových staveb nad tímto okruhem. Některé z nich jsou již v současné době upravovány pro občanské a bytové účely. Podobný osud patrně postihne i areál bývalého ČKD Naftové

motory, novodobě přestavěný po založeném požáru v sedmdesátých letech.

Smíchovské nádraží je tedy velkou otázkou k přemýšlení a budoucnost celkové oblasti, zejména ploch definitivně opuštěných drahou, závisí především na správném stanovení zastavovacích podmínek. Neměla by však zvítězit nenasytnost developerské společnosti¹⁾ nad přiměřeností dopravních ploch s výhledem i pro vzdálenější budoucnost. Neměly by být upřednostněny krátkodobé zájmy před vytvořením skutečně kvalitního prostoru navazujícího na staroslavný Smíchov.

Václav Jandáček

1) V roce 2005 uzavřely České dráhy smlouvu se společností Sekyra Group a vytvořily společný podnik Smíchov Station Development směřující k revitalizaci prostoru nádraží, jejíž součástí je využití zbytných ploch pro novou výstavbu.



*Hala nádražní budovy v roce 1955.
Foto Muzeum hl. m Prahy*

NÁKLADOVÉ NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV



Lokalita Nákladového nádraží Žižkov na plánu Prahy

Historie – racionalizace a architektura

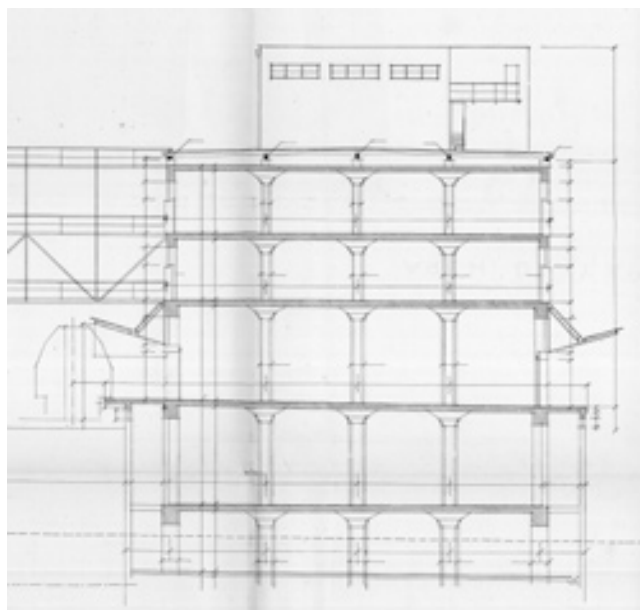
Odlehčit pražskému železničnímu uzlu odklonem nákladních vlaků ze středu města bylo cílem projektu koncového nádraží na území někdejšího Červeného dvora pod Židovskými pecemi.

Velkokapacitní nádraží však sloužilo nejen rychlé překládce zboží, zejména potravin, na nákladní automobily, ale zároveň umožnilo jeho krátkodobé skladování ve strojních chladnicích – v tom spočívá ojedinělost jeho provozního řešení.

Na projektu trati pracoval Ing. Miroslav Chlumecký (1890–1951), autor tzv. Dispozičního plánu budoucích železničních úprav v Praze. Ten Státní regulační komise schválila v roce 1927 a téhož roku byla stavba zahájena realizací výhybny Malešice na spojení Libeň-horní nádraží–Vršovice. Budovu vyprojektovali během roku 1930 ve společné kanceláři Dr. ing. Karel Caivas (čti „kajvas“, 1897–1976)¹⁾ a ing. arch. Vladimír Weiss (1897–1989), provedly ji v letech 1931–1936 firmy Karla Skorkovského, Bohumila Belady a Františka Strnada, specializující se na železobetonové konstrukce. Dvě dlouhá křídla skladišť uzavřela podél ulice Jana Želivského správní budova s kabřincem pokrytou fasádou, jejíž výstavba započala roku 1934. Skladištní křídla jsou pětipodlažní, čtyřtraktová, vyspádované stropy prvního zvýšeného suterénu tvoří zároveň na obou stranách vykonzolované nakládací rampy. Ploché stropy zde nesou hříbové sloupy s nadvakrát zkosenými hlavicemi, umístěné v rozponu 5,3 m. Každé křídlo je podélně složeno z modulů o sedmi polích skeletu, propojených vloženými převýšenými schodišťovými věžemi s prosklenými fasádami. Severní křídlo má těchto modulů šest, jižní osm, a budova tak dosahuje celkové délky 350 metrů, tedy patrně největší v Praze. Příčně nad kolejišti mezi křídly probíhají ocelové příhradové manipulační můstky, vyrobené v ČKD, obsluhované deseti nákladními výtahy vinohradské firmy Jana Prokopce nad středním perónem. Pravidelný provoz nádraží byl zahájen 1. března 1936.²⁾



Nákladové nádraží Žižkov. Pohlednice z roku 1939. Sbírka Jana Jungmanna



Nákladové nádraží Žižkov, příčný řez skladištním křídlem, Archiv Českých drah, Praha-Libeň

Význam stavby

Žižkovské nákladové nádraží nemá svou koncepci v českých zemích srovnání a i v širším kontextu se jeho obdoba hledá obtížně. Obvyklým typem nákladového nádraží byla průjezdná hala, kryjící prostor pro (ruční) manipulaci se zbožím. Žižkovská stavba však zřejmě svým dopravním řešením navázala na známé nákladové nádraží v Curychu, které roku 1896 navrhnul Ing. Robert Moser na půdorysu tvaru dlouhého U s administrativní budovou v čele. I zde dovnitř lehkých halových budov tvořících jeho křídla vagony zajížděly, ale skrze pilovitě umístěné vjezdy na jejich vnitřní straně, a na stranách vnějších probíhala vykládací rampa. Pro skladování potravin pak od přelomu devatenáctého století v areálech nádraží stavěla družstva zemědělců charakteristická etážová skladiště,

odvozená z tradičního typu sýpky, ale již vybavená vnitřními mechanickými dopravníky a ventilátory. Typologicky, tedy jako skladiště navazující na automobilovou dopravu, i konstrukčně, užitím stropů na hříbových sloupech, je budova Nákladového nádraží blízka dvěma pražským stavbám, které jsou (od roku 2002) památkově chráněny – veřejnému skladišti v Holešovickém přístavu architekta Františka Bartoše, dokončenému roku 1928, a časově následujícímu poštovnímu skladišti ve Vysočanech z let 1931–1932 od Josefa Kalouse. Zmíněné hříbové konstrukce zde shodně realizovala firma Karla Skorkovského, pro kterou podobná řešení navrhoval již roku 1917 Stanislav Bechyně.³⁾ Žižkovská stavba funkce skladu a nákladového nádraží kombinuje a zároveň mechanizuje. Jak dokládá mimo jiné plakát zvoucí veřejnost na jeho prohlídku ještě půl roku po jeho otevření, stalo se nádraží záhy symbolem moderní československé železnice.⁴⁾ Ačkoliv o takové dobové reflexi nemám žádný doklad, domnívám se, že pro tehdejší architektky mohlo být dokonalým zhmotněním funkcionalistické ideje domu jako stroje.

Současnost – komercionalizace a demolice

Dopravní význam nádraží postupně klesal, zejména poté, co bylo roku 1966 zprovozněno nové potravinové skladiště ve Strašnicích. Právě proto, že funkce kolosu ustávaly postupně, dochoval se ve výborném technickém stavu a s mnoha původními detaily, které však o to rychleji zmizely v posledních letech – jako například původní světelná písmena nad římsami budov, donedávna označující jednotlivé sekce skladů. Oficiálně provoz nádraží trval až do roku 2002 a následně, 13. srpna 2003, podal Jan Jakub Outrata z pražského územního odborného pracoviště NPÚ na MK ČR návrh na zápis budovy do státního seznamu památek – ministerstvo však řízení nezahájilo.⁵⁾



Nákladové nádraží Žižkov, 1936, repro z: Arnošt Katz, Nákladové nádraží Praha-Žižkov, Praha 1937



V listopadu roku 2005 zadala Rada městské části Prahy 3 urbanistickou studii s regulačními prvky rozsáhlého území Nákladového nádraží ateliéru architekta Jana Sedláka. Její zadání se existencí budovy nádraží nezabývalo a první verze studie s ní tedy přirozeně pracovala jako s hlavním ze stavebních bloků, po stranách jehož osy by dostal Žižkov šanci překonat panelákovou cézuru a pokračovat jako město. Teprve po roce přípravy studie přichází Rada s požadavkem prodloužení Olšanské ulice přes pozemky nádraží a její napojení na dopravní koridor Jarovské spojky, což Sedlákův ateliér vyřešil jako variantu. (Nutno však podotknout, že ani

tato varianta existenci budovy nádraží neznemožnila definitivně, šlo o vyjmutí budovy z víceméně nezměnného schématu.) Studii areálu, vycházející z koncepce Sedlákovy, publikovali také roku 2006 architekti Jaroslav Šafer a Oldřich Hájek – „*základní prvek kompoziční strategie*“ zde představuje konverze budovy nádraží.⁶⁾ Možnosti nového využití stavby testovalo také množství studentských prací – nádraží se stalo jedním z témat výstavy, která proběhla v rámci bienále Industriální stopy roku 2007 a kterou ve Výzkumném centru průmyslového dědictví připravil Petr Vorlík. V rámci ČVUT se mu na Fakultě stavební věnovali Jana Danešová,



Nákladové
nádraží Žižkov,
foto Lukáš
Beran, 2007



Daniel Šimpach a Jan Zajíček, na Fakultě architektury to pak byly Helena Koppová a Kateřina Mrázová, Václav Kruliš, Kateřina Kulhavá a také Zuzana Šaršounová z ateliéru Aleše Langa a Ludka Šamšuly – tato její studie byla rovněž nominována roku 2007 v soutěži Olověný Dušan.⁷⁾

Přímočarou mysl pražských zastupitelů však již zcela očarovala představa průrazu plochy komunikací, o 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. Rada MČ Prahy 3 ze dne na den a se vstřícností těžko pochopitelnou schválila 16. dubna 2008 tzv. „Návrh změny územního plánu Sekyra Group Development“. Toto „urbanistické“ řešení obsahuje jediný regulativ, a sice vedení zmiňované komunikace, a je pod ním podepsán ateliér A.D.N.S. production architecture. Rada města Prahy tuto změnu (s mnoha dalšími) neméně urychleně a vstřícně přijala onoho slavného letního dne, 5. srpna 2008. 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.“⁸⁾

Lukáš Beran, Výzkumné centrum průmyslového dědictví ČVUT v Praze

POZNÁMKY

1) Tomáš Pospěch, Karel Caivas, Stavby v Hranicích a nedalekých Teplicích nad Bečvou, *Prostor Zlín* VI, 1998, č. 2, s. 22–25.

2) Arnošt Katz, *Nákladové nádraží Praha-Žižkov*, Praha 1937.

3) Srov. na <https://registr.cvut.cz/>

4) Dochován jako příloha Katzovy publikace v knihovně Národního technického muzea [obr. 8]

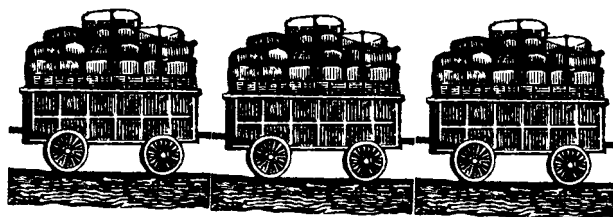
5) NPÚ ÚOP v Praze, *Zpráva o činnosti za rok 2004*, s. 16.

6) Šafer Hájek architekti, *Studie nákladového nádraží Žižkov*, 2006, na

<http://www.sha.cz/pages/projekty/p-nadrzizkov.html>

7) Petr Vorlík (ed.), *Druhý dech průmyslové architektury*. Katalog výstavy, ČVUT, Praha 2007 – *Architekt*, LII (IX), 2007, s. 75–78.

8) Pavel Hurda (zastupitel MHMP, předseda OS ODS Prahy 3) v propagačním tisku *Praha 3, Dobrá adresa 2007–2008*, 2008, nestránkováno.



POHLED URBANISTY: ZEŠTÍHLENÁ NÁDRAŽÍ A CO S NIMI

Praha se nadechuje k 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.



*Nádraží
Praha-Bubny:
koleje kam oko
dohlédne.
Foto Zdeněk
Lefan, 2006*

Jaké byly a jaké jsou dnešní záměry s jednotlivými nádražími? Dlouhodobé a náročné přípravy nazývané přestavbou pražského železničního uzlu mohou konečně přinést své ovoce.

1. Wilsonovo nádraží, hlavní nádraží Prahy.

Po dostavbě vinohradských tunelů a po výstavbě Nového spojení, se konečně potvrdí, zda je možné do tohoto nádraží zavést průjezdné vlaky. Výstavbou dalších nástupišť za starými halami se podařilo znemožnit výstavbu masivních objektů nad kolejištěm, tolik prosazovanou v devadesátých letech. Podařilo se zachránit haly před demolicí či před rozdělením mostem. Prázdný prostor nad nádražím zůstal a nedošlo k poškození historického jádra objemnými novostavbami, jak je známe z Vídně nebo z Paříže.

2. Masarykovo nádraží je vůbec nejlépe fungující pražské nádraží. Nejenže je přímo v centru města, a tudíž v dobré dostupnosti MHD a pěšky. Má také atraktivní význam pro středočeský region, posílený 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.

Zůstává otázkou, zda tam mají být umístěny plochy pro zařízení, která v Praze chybí a pro které se těžce hledá místo. Anebo zda tam mají být domy s úřady, obchody a 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. Zbytné plochy, nyní pro železnici nevyužitelné, mají rozlohu asi 3 ha, je to přibližně třetina z celkové rozlohy nynějšího nádraží.

O výhodnosti zachování Masarykova nádraží svědčí i to, že propojení mezi ním a Wilsonovým nádražím je poměrně snadné provést např. mechanickým chodníkem, zatímco jeho zrušení a převedení kladenské trati do Hlavního nádraží by



*Nádraží
Praha-Dejvice:
iluze klidného
maloměsta.
Foto z archivu VCPD
ČVUT*

bylo nesmírně nákladné. Horší spojení Hlavního nádraží s centrem a horší spojení městskou hromadnou dopravou s větší částí hlavního města je skutečností, kterou lze jen nesnadno změnit.

3. Nádraží Praha-Smíchov. Spojení tohoto nádraží s Hlavním je limitováno kapacitou 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 Hlavní nádraží.

4. Nádraží Praha-Dejvice je subjektem již rozmyšlených změn, které jsou zaznamenány v územním plánu Prahy. Probíhá zde stavba tunelů městského okruhu a zdá se, že dejvické centrum se může vytvořit právě zde nad tunely. Tím se možná odsouvá myšlenka z 20. let, že prostor mezi Dejvicemi a Pražským hradem bude dostavován solitery



*Nádraží
Praha-Smíchov:
kontrast skladišť
buštěhadské dráhy
s dravou zástav-
bou smíchovského
centra. Foto Lukáš
Beran, 2006*



Masarykovo nádraží: dílny historického nádraží jsou jako stvořené pro železniční muzeum. Foto Lukáš Beran

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 odsunutí dopravy pod zem.

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

5. Nádraží Bubny a zastávka 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 ha, kterou lze ve velké míře uvolnit od železnice. Předpokládaný tlak nové výstavby do centra, odkládaný jen 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 přestože plocha mezi oběma částmi Prahy 7 doslova zeje prázdnotou, investice do decentralizace Prahy směřují jinam. To lze jen těžko pochopit jinak, než jako neschopnost města Prahy řídit svůj rozvoj, přestože urbanistické řešení tohoto místa již má mnoho vypracovaných verzí a na základě hotových projektů a studií lze stanovit potřebné výškové regulativy a začít stavět.

Problém dříve vypracovaných plánů pro výstavbu na místě bubenského nádraží je aplikace otřelého schematu „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 budovy a kterou je možné ještě dostavovat. Olšanská ulice se může stát daleko významnějším prostorem Prahy 3. Možné dostavby na plochách nádraží, včetně dokončení Basilejského náměstí, by mohly přispět k dokončení začaté kompozice Olšanské ulice a následně i ke stabilizaci 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 MHD, je možné vyhovět koncepci průjezdné železniční dopravy Prahou tak, aby se oba systémy integrované dopravy více doplňovaly.

Martin Krise

VÝZVA KLUBU ZA STAROU PRAHU HLAVNÍMU MĚSTU PRAZE

Město Praha stojí na zásadní křižovatce. Během velmi krátké doby se má rozhodnout o zástavbě rozlehlých ploch, které leží buď v samém centru města, nebo jiných urbanisticky či panoramaticky exponovaných pozicích. Přesto, že se o jejich zástavbě mluví dlouhá léta, Magistrát dosud nikdy neinicioval veřejnou diskusi o možné podobě a zejména naplní těchto klíčových míst. V současné době jsou pozemky buď prodány soukromému majiteli (Bubny), nebo převedeny pod developerskou společnost, na níž participují dráhy s dalšími podnikatelskými subjekty (Masarykovo nádraží, Smíchovské nádraží, Nákladové nádraží na Žižkově) – vše bez předběžného stanovení regulačních podmínek, jako jsou objem a výška zástavby nebo její funkčnost a využití. Lze tak očekávat vznik kontroverzních projektů které půjdou až na samou mez stavebního využití parcel.

Klub Za starou Prahu rozhodně nehce brzdit přeměnu nevyužívaných nádražních ploch v plnohodnotnou součást města – naopak se domnívá, že ve většině případů je jejich urbanizace dokonce nanejvýš žádoucí. Vše se však musí odehrávat v rámci předem stanovených pravidel. Na začátku musí proběhnout veřejná diskuse, ze které vyplyne, co je z místního nebo celoměstského hlediska žádoucí, aby na daném území vzniklo. Následně musejí být vypracovány smysluplné regulativy, které umožní zapojení nových čtvrtí do struktury města a zejména zaručí vznik kvalitní soudobé architektury. Až v poslední fázi pak mohou být developerem zpracovány projekty, které budou ze stanovených podmínek vycházet.

Výše popsany vývoj ukazuje, že město se vydalo směrem přesně opačným. Vzhledem k tomu, že nebyly stanoveny podmínky zástavby, je reálné nebezpečí vzniku naddimenzovaných developerských projektů, které se budou v následných bouřlivých diskusích složitě a patrně jen kosmeticky korigovat.

V nejvlastnějším zájmu Prahy je, aby k takovéto situaci nedošlo. Důrazně proto Hlavní město Prahu, jeho zastupitele a odpovědné činitele vyzýváme, aby zabezpečili v rámci schvalování změn územního plánu či přípravy nové územně plánovací dokumentace:

1. Veřejnou diskusi o významu a možném využití ploch, které vzniknou po uvolnění rozsáhlých pozemků Českými drahami, a to zejména na nádražích Masarykově, smíchovském, bubenském a žižkovském nákladovém.

2. Teprve na základě zobrazení a po odborném zpracování závěrů diskuse stanovili (schválili) závazné regulativy (výšky a objemy, návaznost na strukturu okolní zástavby, požadavky na funkčnost staveb), které zaručí kvalitní urbanistický rozvoj mimořádně cenných území.

3. Nezahajovali nebo přerušili územní řízení, pro něž nebudou stanoveny tyto závazné regulační podmínky.

Toto vše je třeba učinit bezodkladně a transparentně. Z hlediska Prahy se zřejmě jedná o poslední šanci, jak zvrátit negativní trend posledních desetiletí, v němž urbanistickou rozvahu nahradil ryze komerční pragmatismus.

Žádné město se nemůže zbavit odpovědnosti za svůj urbanistický rozvoj!