

# Nákladové nádraží Žižkov

<sup>en</sup>— Goods Station Žižkov

Provoz nákladového nádraží byl ukončen v roce 2002, od té doby leží celé území v zájmu developerů, kteří zde chtěli postavit novou čtvrť až pro 15 tisíc lidí. Proti nim stála snaha o památkovou ochranu hlavní budovy, která po několikaletém boji dospěla k vítězství. Stavba byla s platností od 12. března 2013 prohlášena kulturní památkou. Nyní radnice Prahy 3 společně s developerem Žižkov Station Development hledá její nové využití. Inspirací mohou být některé projekty studentů, pro které je Nákladové nádraží Žižkov oblíbeným tématem.

<sup>en</sup>— *The operation of the goods station ended in 2002, since that time the whole area has been a focal point of interest for developers willing to build a whole new district here for up to 15 thousand inhabitants. An effort to protect the main building as heritage stood against them and after several years of struggle, it has finally succeeded. The building was declared a cultural heritage with effect from March 12, 2013. Now Prague 3 City Hall, together with Žižkov Station Development, is looking for its new utilization. They may draw inspiration from student projects since the goods station Žižkov is their favorite theme.*

## PŮVODNÍ ÚČEL A ŘEŠENÍ NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV

Lukáš Beran / Výzkumné centrum průmyslového dědictví FA ČVUT v Praze

Roku 1927 byl Státní regulační komisí přijat tzv.

Dispoziční plán budoucích železničních úprav v Praze, který vytvořil vrchní technický rada Státních drah Ing. Miroslav Chlumecký (1878–1957). Základem mu byla stavba nového koncového nádraží, které by z ostatních stanic soustředilo překládku zboží na automobily a umožnilo navíc jeho skladování. Umístění nádraží předjímalo pokračování městské zástavby Žižkova a regulační komise k němu navrhla novou třídu, dnešní Olšanskou. Stavba byla zahájena 27. srpna 1928 položením tří kilometry dlouhé trati k tzv. Malešické spojnici (Vršovice – Libeň). Chlumeckého vynalézavé a patrně světově ojedinělé provozní schéma během roku 1930 převedli do vzhledové i technicky vytríbeného projektu nádražních budov Dr. Ing. Karel Caivas (1897–1961) a Ing. arch. Vladimír Weiss (1897–1989). Železobetonový skelet skladišť se hříbovými stropy o únosnosti 1 800–2 000 kg/m<sup>2</sup> provedla v letech 1931–1934 firma Karla Skorkovského a Českomoravská stavební, a. s., ocelové konstrukce a strojní zařízení dodala Českomoravská-Kolben-Daněk. Pravidelný provoz byl zahájen 1. března 1936.

Směrem k Žižkovu se nádraží obrací předsazeným, kabřincem obloženým průčelím šestipatrové správní budovy, jež



1 Nákladové nádraží Žižkov je častým cílem architektonických procházek; zdroj: PragueWatch.



2 V prostorách Nákladového nádraží Žižkov se v letošním roce odehrává přehlídka současného umění Prague Biennale 2013; foto: Hynek Alt.

v asymetricky komponovaných postranních traktech obsahovala také služební byty, přístupné dvojicí schodišť, a v prvním suterénu restauraci. Za ní se nacházejí dvě rovnoběžná křídla skladišť, jejichž zvýšené přízemí je po obou stranách přístupné ze zastřešených ramp. Křídla jsou složena ze 44 metrů dlouhých modulů o sedmi polích, se dvěma patry a jedním či dvěma suterény, spojenými příčnými trakty s šachtami výtahů a prosklenými schodišti. Severní křídlo má těchto modulů šest, jižní osm, a dosahuje tak celkové délky přes 355 metrů. Rozdíl je dán převládajícím směrem přepravy – delší je křídlo výdeje z dráhy, kratší podeje na dráhu. Oběma směry pak provoz probíhal ve dvou prostorově oddělených větvích. Státní dráha manipulovala zbožím z vagonů, přistaveným ke vnitřním rampám, skrze přízemí skladišť na automobily při rampách vnějších. Soukromí dopravci užívali v nájmu krytou rampu uprostřed kolejiště a deset ocelových výtahových věží, spojených lávkami s patry obou křídel a výtahy pak se suterény se strojními chladírnami, a také příčné tunely pod budovami i kolejištěm, ústící při jižním okraji pozemku. Projekt předpokládal nejen budoucí prodloužení křídel, ale také stavbu dalšího podlaží.

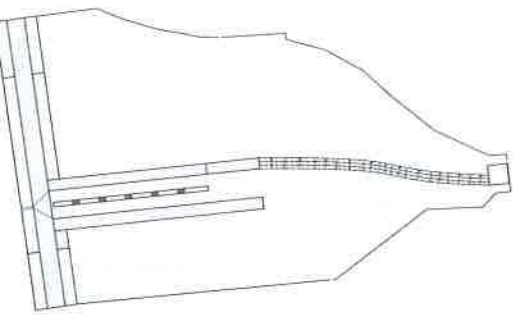
Budova Nákladového nádraží Žižkov je nejen nejrozsáhlejší autenticky dochovanou stavbou československého funkcionalismu, ale především dokonalým ztělesněním představy domu stroje.

**BUDOUCNOST NÁKLADOVÉHO NÁDRAŽÍ ŽIŽKOV:  
KULTURNĚ-VZDĚLÁVACÍ INSTITUTE**  
Matěj Stropnický / zástupce starostky městské části  
Praha 3, místopředseda Strany zelených, člen  
občanského sdružení Tady není developerovo

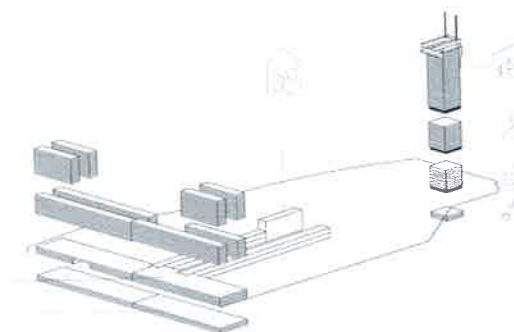
Prohlášení budovy Nákladového nádraží Žižkov kulturní památkou bylo vyvrcholením první etapy úsilí občanského sdružení Tady není developerovo o jeho záchranu. Od té doby jsem se z pozice zástupce starostky městské části Praha 3 pustil do práce na možnostech jejího nového využití pro kulturně-vzdělávací účely.

V rámci krátkodobého plánu je třeba ukázat, že využití nádraží je možné, že památka žije a je o ni zájem, že její potenciál do budoucna je víceúčelový. Ve spolupráci s iniciativou Auto\*Mat zde byla naplánována trasa Velké jarní cyklojízdy, od června do září nádraží hostí přehlídku současného umění Prague Biennale, v říjnu naváže Designblok. Průběžně zde probíhají jednorázové site specific akce, například divadelní projekty konané v rámci Žižkovských dnů kulturního dědictví.

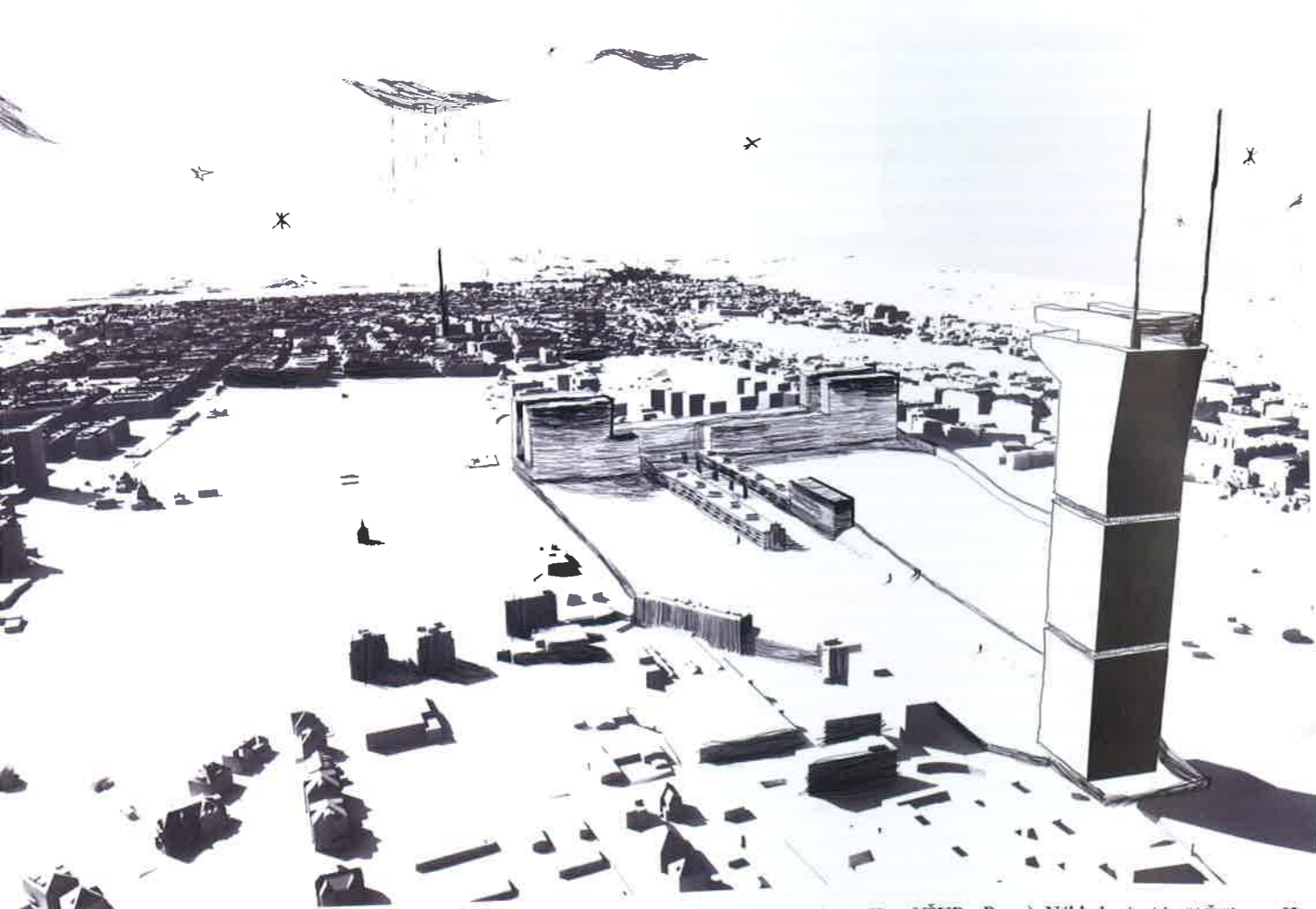
Je zřejmé, že náklady na konverzi celé budovy budou značné. Bude-li investorem jediná právnická osoba, bude zde velký tlak na ryze komerční využití. Dlouhodobý plán, který od sdružení přejala radnice Prahy 3 a souhlasí s ní i vlastník České dráhy, předpokládá provozní i administrativní rozdělení budovy a vytvoření právnického subjektu složeného z veřejnoprávních i soukromých kulturních institucí, z nichž každá by byla vlastníkem, nikoli jen nájemcem, jedné nebo více částí budovy. Po důkladné prohlídce prostor již předběžný zájem projevil: Městská knihovna, Muzeum hlavního města, Galerie hlavního města Prahy, Národní filmový



tuace.



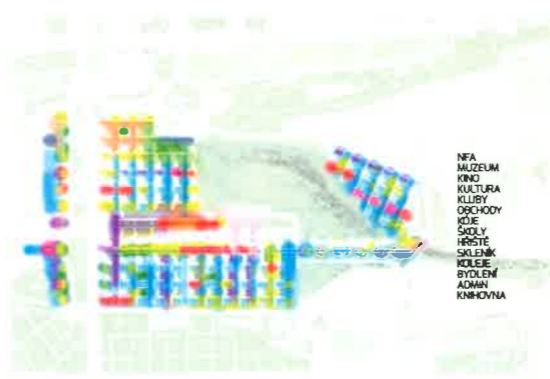
Funkční schéma.



Aleš Andrlé, Vojtěch Rada, Tamara Staňková, Barbora Hlaváčková (Ateliér Ivana Kroupy Architektura II na VŠUP v Praze): Nákladové nádraží Žižkov – Hra  
tržiny; experiment vizualizace zastavěnosti v minimálních půdorysných stopách; uzavřený areál s definovanými vstupy; maximální možný podíl zeleně; 40 %  
stává v původní formě, 60 % slouží jako park; charakter místa se udrží zachováním objektů nástupiště nádraží a kolejí na celém pozemku; volný prostor  
chává vyniknout budově; zdroj: AII VŠUP.



4a Situace.



4b Funkční schéma.

archiv nebo Uměleckoprůmyslové muzeum, Galerie Jaroslava Fragnera, trvalý zájem má i Designblok.

Klíčové je nyní jednání se zřizovateli, Hlavním městem Prahou a Ministerstvem kultury České republiky, přičemž Praha je, jak potvrdil náměstek primátora pro kulturu Václav Novotný, o projektu ochotná uvažovat. Radnice Prahy 3 nyní zadává zpracování tzv. management plánu konverze budovy nádraží, který bude obsahovat:

- > právní analýzu a návrh převodu/odkoupení budovy NNŽ včetně pozemků z majetku Českých drah, respektive Žižkov Station Development, na právnickou osobu vhodně sdružující vybrané subjekty a prověření možností ve variantách, s nutnými právními kroky a harmonogramem;

- > stavebně-technickou analýzu stavebních úprav nutných pro rekolaudaci stávajících prostor pro účely kulturně-vzdělávacího centra, kdy se předpokládá rozdělení na čtrnáct, respektive sedm samostatných celků s vlastními vstupy, schodišti i zázemím, včetně časového harmonogramu a odhadu nákladů;

- > provozně-ekonomickou analýzu vstupních investic (koupě a stavební úpravy), provozních nákladů společných prostor a jednotlivých částí budovy v návaznosti na předložené varianty a nákladů na celkovou konverzi budovy.

Výstupem by měl být komplexní analyticko-návrhový materiál prověřující všechny možné varianty výsledného řešení, se kterým bude možné oslovit jednak architekty pro zpracování návrhů, jednak investory ve veřejném i soukromém neziskovém sektoru s cílem získat je pro účast v projektu. Tento management plán by měl být hotov do konce října.



4c Jonáš Krýzl, Kateřina Kulanová, Dušan Štefanič (Ateliér Ivana Kroupy Architektura II na VŠUP v Praze): Nákladové nádraží Žižkov – Mřížka; zhuštění zástavby umožňuje uvolnění prostoru pro zachování cenného přírodního prostředí; vzniká vertikálně a horizontálně členěná kompozitní struktura, otevřená pro změny v čase; pojivo – neměnná mřížka jader / plnivo – přizpůsobující se hmoty, výplně mezi jádry; variabilita funkcí – pobídka k vytvoření soběstačné čtvrti; zdroj: AII VŠUP.