

Hlavní nádraží? Vyleštíme architekturu 70. let, říká Kotas



Author: Jiří Hlinka | Published: 31.03.2006

V projektu rekonstrukce hlavního nádraží často zmiňujete fakt, že stavbu blokuje magistrála. Jak hodláte tuto skutečnost řešit?

V našem projektu navrhujeme postupně změnit magistrálu v živý městský bulvár. Investičně to však není přímá součást rekonstrukce hlavního nádraží. To by byla výhra pro hlavní nádraží, zejména pak pro historickou Fantovu budovu, do níž soustředíme řadu společenských a kulturních funkcí. Zůstane-li magistrála v podobě, jaké je, uvízne rekonstrukce nádraží v půli cesty, protože historická Fantova budova by zůstala i nadále urbanisticky „odříznuta“ od přirozených vazeb na okolí.

Magistrála má značný devastační vliv také na exteriéry budov. Můžete pojmenovat základní principy projektu s ohledem na vnější část revitalizace?



Projekt zahrnuje jak Fantovu secesní budovu, tak „novou“ odbavovací halu ze 70. let. První část záměru se týká provozně-funkčních stránek nádraží. Zde je hlavním cílem proměna tranzitního místa, které je nyní radno rychle opustit, na prostor, jenž je naopak cíleně vyhledáván. Druhá oblast, shodná pro obě budovy, se týká autentické rekonstrukce a vyzdvižení kvalit dobové architektury. U Fantovy budovy půjde o obnovu původní secesní podoby. U odbavovací haly dojde k zveřejnění bezvýhradné restauraci architektury a designu ze 70. let. Změna čeká vnější průčelní fasádu či skleněné věže, a to za užití nejmodernějších technologií a materiálů. V interiérech dojde k výraznému posunu v dispozicích. Dotkne se rovněž bočních stěn, kde bude zachováno co nejvíce autentických prvků ze 70. let. Postupně vkládané komponenty a dobové zásahy chceme přizpůsobit 21. století. Návštěvník by měl v odbavovací hale na první pohled poznat, jaké její části

pocházejí ze 70. let a jaké jsou ryze současné atributy.

Nakolik jsou pro obnovu Fantovy kavárny určující pokyny památkářů?

Samozřejmě jsou vzhledem k cennému statutu stavby podstatné. Ale i bez nich bychom se snažili o co nejkvalitnější restauraci historické, a přitom přetrvávající krásy objektu. Obnova všeho, co je obnovitelné, je logický cíl. Například tam, kde to bude možné, chceme zachovat původní, dřevěné okenní rámy. V opačném případě samozřejmě půjde o co nejkvalitnější nápodobu. Hodnotu budovy chceme ještě zvýraznit osvětlením a barvami, přičemž vycházíme ze stavebně-historického průzkumu. Chceme dosáhnout jediné změny, která se týká přístřešku nad 1. nástupištěm, jenž tvoří přechod mezi historickým objektem a ocelovými halami. Především, že nejde o součást Fantovy budovy. Rádi bychom nyní první perón rozšířili až k druhé koleji, označované jako kolej číslo 9, a vytvořili pěší promenádu s kavárnami a restauracemi s předzahrádkami. Zmíněný přístřešek by proto bylo vhodné vytvořit tak, aby do prostoru vnikalo mnohem více přirozeného světla.

Tím jste se dotkl funkční proměny. Jak tedy bude vypadat hlavní nádraží po skončení rekonstrukce?

V nové odbavovací hale se stále můžete kochat kvalitou architektury jejích tvůrců - Jana Šrámka, Jana Bočana, Aleny Šrámkové a Josefa Dandy. Po třech desítkách let je však prostor některými detaily a materiály dožilý, včetně překonané funkční náplně. Týká se to obchodních i dopravních funkcí. Stávající nová odbavovací hala by měla získat esprit obchodní galerie přirozeně propojené s dopravními funkcemi. Ve způsobu odbavení cestujících dojde k největší změně - stávající řady pokladen budou nahrazeny zcela novým druhem odbavení cestujících s prostorovým uspořádáním podobným jako na letišti. Možná se budu rouhat, ale pokud by někdo strhl Fantovu budovu, vznikla by sice nenahraditelná kulturní škoda, ale na chodu hlavního nádraží by to možná nikdo zatím nepostřehl. Objekt je mimo trasy pasažérů, a to je zásadní chyba. Chceme tak na 1. nástupišti - promenádě znovu oživit historickou restauraci. Hodláme vytvořit zázemí pro prodejny se skutečně kvalitním, možná až luxusním zbožím. To vše při maximálním respektu k historickým hodnotám stavby.

Jak náročná bude obnova Fantovy budovy? Ptám se i s ohledem na povedenou rekonstrukci secesního Obecního domu.



Uplynulá desetiletí znamenala pro oba objekty hlavního nádraží mnohem více zásahů než pro Obecní dům.

Tím se vůbec nechci vymlouvat. Pouze upozorňuji například na to, že dřívá většina autentického zařízení budovy nádraží zmizela v nenávratnu. Bylo to způsobeno ztrátou původní funkce prostor. Mobiliář, na rozdíl od stavebně-architektonických prvků, zcela nahradit či obnovit nelze. A pokud jde o náročnost, rekonstrukce samozřejmě spotřebuje hodně peněz, času a síly, neboť chceme předložit co nejkvalitnější práci. Kompromisy u rekonstrukcí tohoto typu, hovoříme-li o architektonicko-stavební stránce, nejsou možné. Náročné budou i restaurátorské práce, jelikož v interiérech i exteriérech je množství poškozených štuků nebo řemeslných detailů. Restaurátorská firma bude vybrána nezávisle na tendru na generálního dodavatele stavby.

U nové odbavovací haly budou kompromisy možné?

Ústupky snad nebudou zapotřebí. Trochu překvapivě přes třicet let provozu neznamenalo pro tuto část nádraží množství přístaveb, nýbrž naopak řadu funkčního nánosů v podobě různých prodejních stánků. Na podobě přestavby nové odbavovací haly spolupracujeme s původními architekty budovy, architektem Bočanem a paní Alenou Šrámkovou, stavebně-technické řešení zajišťuje můj partner v projektovém sdružení - Metroprojekt Praha.

Jak bude přestavěn vchod do odbavovací haly?

Průčelí dostane po stavební stránce zcela novou fasádu, avšak s ponecháním původní architektonické podoby. Obnoveny budou i boční fasády. Už jsem naznačil, že počítáme také s obnovou skleněných věží, které chceme nově nasvítit a dodat kamerový systém pro větší bezpečnost. Vertikály by měly začít fungovat jako spojnice do haly, získají tedy i nový stavebně-konstrukční detail.

Budete se řídit originálním návrhem?

U kombinací skla a nerezů určitě. Design zůstane, materiály se vymění za kvalitnější. V případě ocelových konstrukcí obnovíme metalizaci. K barvám bych měl ještě jednu poznámku: Fantova budova vždy těžila spíše z krásně modelované fasády než její barevné kontrastnosti. Pro historickou budovu mi přijdou schůdné světlejší zářivé barvy. Konečné slovo však budou mít památkáři.

Přibude ve fasádách procento prosklených ploch?

Průčelí nové odbavovací haly bude díky novému osvětlení zářít, plochy skla však zůstanou stejné. Vyšší transparentnost lze čekat z boků objektu. Už proto, že v prostorách přiléhajících k fasádě zevnitř plánujeme restaurační a kavárenské provozy, včetně předzahrádek, jež prosklené plochy vyžadují. A opět - rozzářit. Takřka celoskleněné budou s největší pravděpodobností nové architektonické a designové prvky v

odbavovací hale.

Kde budete shánět autentické materiály pro historickou část nádraží, včetně obkladů?



Musím s radostí konstatovat, že tato otázka už není šestnáct let aktuální. Ihned po převratu se vyrojilo množství řemeslných dílen a firmiček. Kvalita stavebních prací, včetně autentických rekonstrukcí, rapidně stoupá. Přesvědčil jsem se o tom během obnovy několika stanic metra, poničených povodněmi v roce 2002. Nechci přirozeně srovnávat materiály z doby secese a z 80. let 20. století. Narážím tím spíše na rychlost a kvalitu, s jakou zdejší výrobci dokázali dodat autentickou repliku jedinečného komponentu nebo materiálu.

V poslední době se v zahraničí objevilo nespočet nesmírně invenčních konverzí železničních objektů. Patří některá k vašim oblíbeným?

Mám velmi rád koncové nádraží v Lipsku, kde honosnou historickou architekturu podpořily na několika podzemních úrovních komerční funkce. Nemohu nezpomenout první rekonstrukci GrandiStazioni - Stazione Termini v Římě, na které jsou vidět i některé principy revitalizace hlavního nádraží v Praze. Se zaujetím sleduji přestavbu pařížského Gare du Nord. Velkou slabost mám pro madridské nádraží Atocha, nebo pro londýnské nádraží na Liverpool Street Station.

Není to tedy obnova původní matérie, co pro vás jako architekta znamená na projektu největší výzvu?

Tou se nejspíš stanou prvky osvětlení v nové odbavovací hale. Proti roku výstavby se naprosto změnila požadavky na média, včetně norem a předpisů. Jsme proto nuceni použít nová svítidla a přitom zachovat ducha doby. U Fantovy budovy bude oříškem kombinace autentické podoby s novými funkcemi. Proti tomu je obnova vitráží, štuků a detailů fasády jednodušším zadáním.

Děkuji za rozhovor.

V těchto dnech vychází první letošní číslo revue Fasády, čtvrtletník o fasádách a otvorových výplních, které je zaměřeno především na revitalizace nádražních budov. Z obsahu Fasády I/2006 vybíráme:

- realizace přestaveb nádraží v Ostravě-Svinově, Prostějově či Zábřehu na Moravě;
- rekonstrukce madridského nádraží Atocha a konverze Hamburger Bahnhof v Berlíně;
- projekt nového nádraží v Brně, originální diplomová práce o revitalizaci nádražní budovy v Hradci Králové a projekt oceněný 2. cenou Holcim Awards o revitalizaci nádraží ve Stuttgartu z dílny známého německého architekta Christoha Ingenhovens;
- proměny hradu Kotnov v Táboře, projekt konverze síla v Uherském Hradišti, revitalizace areálu bývalých automobilových závodů v Trnavě, rekonstrukce vodárenské věže v Bohumíně či rozhovor s mladými architekty Přemyslem Kokešem a Mikulášem Medlíkem o proměnách a utváření malých měst.

Bohatý obsah časopisu dotváří odborné články na téma okna a dveře jako architektonický prvek.

Na snímcích jsou zachyceny: budoucí podoba prvního peronu hlavního nádraží v Praze, stanice metra Prosek (2-3) a řešení stanice metra Rajská zahrada (4).

31.03.2006 20:05, Jiří Hlinka