Železnice – specifika, výzvy a limity ochrany a nového využití železničního dědictví. Ohlédnutí za konferencí

Dne 20. října 2017 se uskutečnila v inspirativním prostředí pražského multikulturního Studia ALTA celodenní konference s názvem *Železnice – specifika, výzvy a limity ochrany a nového využití železničního dědictví*. Třetí ročník konference doktorského studijního programu Architektura a stavitelství Katedry architektury Fakulty stavební ČVUT v Praze byl, jak již název napovídá, zaměřen na historii železnic a nové využití drážního kulturního dědictví. Tato oblast dnes stojí poněkud na okraji zájmu veřejnosti, přestože se jedná o velmi aktuální téma, zejména v souvislosti s probíhajícími rozsáhlými projekty modernizace drah.

Dopolední blok přednášek byl zaměřen na mapování historického vývoje drážních staveb, hodnocení jejich vlivu na vývoj urbanismu, architektury a stavitelství a památkovou péči v této oblasti, přičemž stěžejní byly příspěvky dvojice významných zahraničních hostů, nestora ochrany průmyslového dědictví Axela Föhla (D) a emeritní profesorky TU Delft, historičky architektury Franzisky Bollerey (NL), kteří se do České republiky vracejí pravidelně.

Axel Föhl přiblížil historii světových drážních staveb nejenom s ohledem na její vliv na další rozvoj architektury a stavitelství, ale zmínil také novodobé milníky, které přispěly k zájmu o ochranu průmyslových památek a vedly k formulaci principů zachování industriálního dědictví společnosti 19. století. Představil rovněž příklady úspěšného uplatnění těchto principů při rekonstrukci významných dopravních terminálů, jakými jsou například londýnská nádraží St. Pancras a King's Cross nebo pařížské Gare du Nord či Gare Central.

Franziska Bollerey se v multidisciplinárním příspěvku *Nádraží – brána do života metropole* věnovala dlouhodobému výzkumu života metropolí ve výtvarném projevu, filmu a fotografii. Její příspěvek představil nádraží jako novodobou bránu města, tavicí kotel dopravy, společenských jevů a sociálního určení. Interpretace výtvarných projevů v rámci dopravních a průmyslových staveb je dlouhodobým tématem výzkumu prof. Bollerey i Axela Föhla. Ve spolupráci s FSv ČVUT vyšla v češtině publikace *Industriál a umění*,[1] která mapuje tyto projevy jak časově a geograficky, tak v souvislosti s danými typologiemi – i dopravními stavbami.

Příspěvek Aleny Borovcové (NPÚ) shrnul dosavadní výsledky dlouhodobého výzkumu historie železniční dopravy z pohledu památkové péče. Metody, jak se vyrovnat s obsáhlým stavebním a technickým fondem železniční sítě České republiky, nebo nastavení kritérií posouzení empiricky neměřitelné památkové hodnoty mohou dalším odborníkům pomoci při systematickém mapování rozsáhlého fondu dochovaných železničních staveb.

Příspěvek Jiřího Kupky (FSv ČVUT) si všímal urbanistických souvislostí začlenění železnice do krajiny a jejího historického i současného vlivu na krajinný ráz, zejména náročného a z dlouhodobého hlediska ne vždy jednoznačného hodnocení pozitivních či negativních zásahů vedení železnice do krajinářských hodnot.

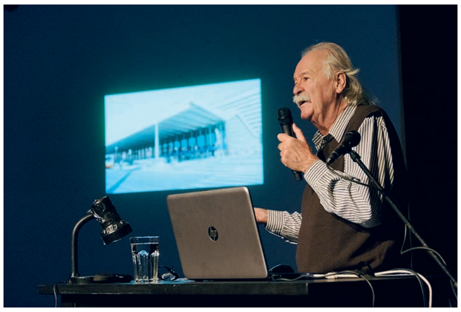
Odpolední příspěvky byly cíleny na potenciál nového využití a příklady konverzí objektů drážní architektury. Představena byla řada úspěšných zahraničních příkladů konverzí nádražních budov (Karel Hájek: *Zahraniční zkušenosti s konverzemi drážních staveb*), komplexní přístup k záchraně a obnově zaniklé lokální dráhy (Lenka Zelená: *Zubrnická muzeální železnice*) nebo úspěšná rekonstrukce torza památkově chráněné historické drážní stavby pro potřeby železničního muzea (Petr Lédl: *Výtopna Kořenov*). Naopak neradostný osud chátrající secesní budovy nádraží Praha-Vyšehrad je dnes výrazným mementem (Jiří Chmelenský: *Nádraží Vyšehrad a jeho osud*).

Závěrečný blok konference byl věnován představení úspěšných příkladů aktivního přístupu k nalezení nového života opuštěných či nevyužívaných nádražních budov formou jejich využití ke kulturním a komunitním účelům, které reprezentuje například Plzeň – Jižní předměstí. O těchto aktivitách referovali sami provozovatelé takových zařízení, vynakládající v souvisejících projektech veliké úsilí. Příkladem byla prezentace projektu Plzeň-zastávka (Helena Šimicová: *Plzeňská zastávka – projekt konverze uskutečněný třemi ženami*) či Žilina-Záriečie (Marek Adamov: *Kultúrne centrum Stanica Žilina*). Příspěvek věnovaný Radlické kulturní sportovně ukázal limity udržitelnosti těchto projektů v praxi (Jakub Zajíc: *Radlická kulturní sportovna*), podobně jako dokument dvou studentek *Industriály*, který vznikl na půdě Výzkumného centra průmyslového dědictví FA ČVUT v Praze (Petra Boudová, Veronika Kastlová: *Industriály*).

Samostatnou kapitolou může být problematika ochrany a nového využití nevyužívaných novodobých výpravních budov na příkladu již dlouho trvající kauzy ochrany Vítkovického nádraží (Jiří Kugl: *Nádraží Ostrava Vítkovice, jeho osud a potenciál*; Martin Strakoš: *Modernizace ostravského železničního uzlu a polanecká spojka z pohledu urbanismu a architektury průmyslového města*), jíž se věnuje nedávno vydaná publikace.[2]

Protože ani ve stručnosti nebylo možné představit všech dvacet příspěvků, které na konferenci zazněly, je výše uvedený výběr zároveň upoutávkou na publikaci, kterou k vydání v tomto roce připravuje kolektiv Katedry architektury Fakulty stavební pod vedením doc. Lenky Popelové a prof. Tomáše Šenbergera. Zabývat se bude podrobněji právě tematikou ochrany a využití železničního dědictví a mimo jiné shrne výstupy z výše uvedené konference a další aktivity doktorského studijního programu *Trvale udržitelný rozvoj a průmyslové dědictví* Katedry architektury FSv ČVUT v Praze, které se týkají železničního dědictví. Konference proběhla ve spolupráci s Národním památkovým ústavem, který zastupovala Ing. arch. Eva Dvořáková.

Karel HÁJEK



1

2

3

Obr. 1. *Axel Föhl představuje ve svém příspěvku historický vývoj drážních staveb. Foto: Miloš Sedláček, 2017.*
Obr. 2. *Franziska Bollerey v multidisciplinárním příspěvku přiblížila nádraží jako bránu do života metropole. Foto: Miloš Sedláček, 2017.*
Obr. 3. *Axel Föhl a Franziska Bollerey hovoří v přestávce konference s Alenou Borovcovou. Foto: Miloš Sedláček, 2017.*

Poznámky

1 Axel Föhl – Lenka Popelová (edd.), *Industriál a umění*, Praha 2015. Rozšířené vydání monotematického čísla časopisu Eselsohren (Art and Industrial Revolution), 2013.

2 Martin Strakoš et al., *Nádraží Ostrava-Vítkovice: historie, architektura, památkový potenciál*, Praha 2017.