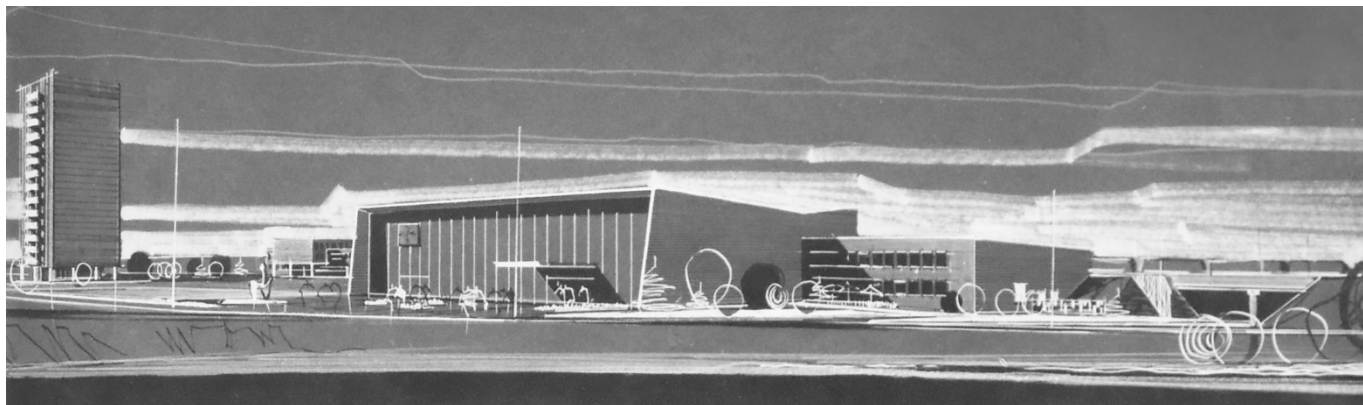


Výraz architektury od svého počátku šel v ruku v ruce s technologickým pokrokem. Architektura je obvykle vnímána jako odraz estetického vnímání společnosti. Po krátkém odbočení v podobě architektury socialistického realismu se v závěru 50. let architekti navrátili k mezinárodnímu proudu architektury. Světová výstava v Bruselu dala následujícímu období pojmenování a v Československu začaly vznikat stavby na vynikající světové úrovni. V Havířově byly postaveny dvě významné veřejné budovy – autobusové a železniční nádraží (architekti Hartl a Hrejsemnou).



Obrázek 1 Architektonická skica architekta Josefa Hrejsemnou (počátek 60. let)

O kvalitě architektury železničního nádraží, doposud nedotčeného necitlivými úpravami, svědčí především zájem širší odborné veřejnosti a vzešlý odpor k plánům jeho demolice. Přestože budova nádraží byla prozatím před demolicí uchráněna, stále hrozí reálné riziko, že nevhodnými stavebními úpravami budou její architektonické kvality citelně zasaženy, a tím bude zničena autenticita již dnes oceňované bruselské architektury 60. let. Za zmínku stojí osud brněnské vily Tugendhat (památko UNESCO), která při osvobozování Rudou armádou sloužila k ustájení koní a posléze jako taneční škola. Teprve až v poslední době je vyhledávaným cílem z řad turistů. Je asi nadnesené něco podobného očekávat od havířovského nádraží, ale jeho architektura se může v příštích letech stát jedním z cílů takto orientovaných turistů. Byla by škoda o tuto příležitost přijít. Nezájmem bývalého vlastníka do objektu cokoli investovat se do dnešní doby dochovalo mnoho autentických prvků. To, že budova nebyla prohlášena za kulturní památku neznamená, že není hodnotná a že k ní tedy můžeme přistupovat jako k jakémukoliv jinému objektu. Přece jen se jedná o významnou veřejnou stavbu. Bylo by proto nezodpovědné o její architektonické hodnotné detaily nyní přijít.

Následující text bude rozdělen do dvou částí – na vizi využití a na návrh obnovy objektu železničního nádraží v Havířově.



Obrázek 2 Původní podoba a barevnost stěn výpravní haly (70. léta)

## I. Vize využití budovy železničního nádraží

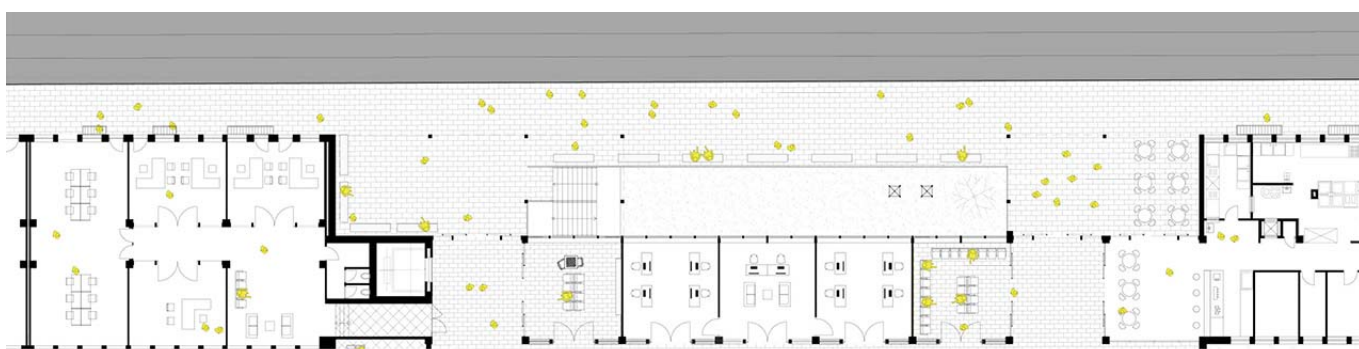
Nádraží v Havířově se potýká s několika problémy. Za nejzávažnější můžeme pokládat jeho polohu mezi dvěma městskými částmi a špatné pěší napojení na Město a Šumbark. Dalším současným problémem je jeho naddimenzovanost, který se projevuje postupně už od 90. let. Velké kolejiště obsluhující původně tři vlečky vyžadovalo velké množství železničářů, pro které bylo vyčleněno celé západní křídlo (kanceláře, šatny, ubytovna, ...), a kteří spolu s lidmi dojíždějícími do práce vlakem využívali služeb původního buffetu, restaurace a společenské místnosti. Snížením počtu cestujících v tomto období ubylo i služeb (kadeřnictví, pošta, úschova zavazadel, ...) a komfort cestujících se tak významně snížil. To se nyní začíná pomalu měnit.

Zájem o železniční dopravu v poslední době roste (zavedení integrovaného dopravního systému ODIS) a podle vývoje v západní Evropě tento trend bude ještě sílit. Nádraží je nutno brát jako vstupní bránu do města, ve které je potřeba nabídnout cestujícím žádaný komfort. Budovu je možné využívat jako polyfunkční, protože zde existuje několik možností pro tzv. komerční mix. Postupnou centralizací řízení železniční dopravy z Přerova se brzy stanou provozní řídicí místnosti v západním křídle nádraží nevyužité, čímž se otevírá cesta k celkové změně.

- V prvé řadě je potřeba využít potenciálu budovy, který se skrývá v centru dopravního uzlu železniční, autobusové a automobilové dopravy. Stárnutí a snižování počtu obyvatel města je nelichotivý trend, který město v poslední době zažívá. V západním administrativním křídle se tak nabízí vybudovat **coworkingové centrum** či **podnikatelský inkubátor**, který by nabízel prostory pro začínající mladé havířovské podnikatele, čímž by se mohlo zabránit odlivu mladých lidí z města a celkově z regionu. Výhodou je přímá návaznost na dopravní obslužnost umožňující snadné kontakty s obchodními partnery. Dispoziční a konstrukční trojtrakt k této typologické obměně přímo vybízí.
- Tito začínající podnikatelé sebou přinášají potřebu denního stravování, čímž se vytváří prostor pro **restauraci**. Vhodný je i salónek, který by mohl být využíván pro pracovní schůzky a jednání. Není třeba dodávat, že kvalitní restaurace si své zákazníky najde a spíše jde pouze o stanovení přiměřených podmínek pro provoz.
- Problematické je i časté uzavření původního vstupu zvýrazněného markýzou, který způsobil umrtvení celé východní části odbavovací haly a uzavření galerie v druhém podlaží. To by přitom mohlo být propojeno s novým nástupištěm umístěným k nádraží s kolejí na Český Těšín. Posunutím hlavní koleje blíže k budově by došlo k samovolnému **oživení druhého podlaží**. Lidé by měli důvod vystoupat na galerii, kde by se nacházela restaurace a také průchod do západního administrativního křídla (podnikatelského inkubátoru). S plánovou celkovou redukcí kolejiště se nabízí mírnějšího úprava šumbarského svahu s protažením podchodu před prodejnou Lidl.
- Palčivým problémem zůstává absence vytápěné čekárny pro cestující. V současné době jsou cestující nuceni čekat na spoj v odbavovací hale, která nikdy neměla plnit tuto funkci. Vhodnou úpravou místnosti (dnes zázemí prodejny) s přímým napojením pomocí prosklení s vlastní odbavovací halou by bylo docíleno vytopitelné **čekárny pro cestující**.
- Volný prostor odbavovací haly by bylo možné využít jako letní posezení, internetovou kavárnu nebo zde umístit vzrostlou zeleň či vodní prvek. Není možné se na tento prostor dívat jako na čekárnu, ale jako na kryté veřejné prostranství s funkcí náměstí jako místa k setkávání.
- Původní čekárnu pro nekuřáky, která se nachází v prostoru v patře za mozaikou, by bylo možné využít například jako **posilovnu**. Jedná se o provoz, který je lidmi vyhledáván účelově a jistě by našel své uplatnění jako relaxační aktivita při cestě z práce domů.
- Řadu pokladních okének, které dnes slouží pouze Českým drahám, by bylo možné nabídnout jako samostatné prodejny dalších dopravců (**ČD, ČSAD, ODIS, REGIO JET, LEO EXPRESS**).
- Ostatní prostory přístupné z přízemí odbavovací haly by mohly sloužit jako **prodejna pečiva, trafika, rychlé občerstvení** (McDonald's), **infocentrum, půjčovna kol** nebo koloběžek.
- Nedílnou součástí moderního terminálu by byl přístup k internetu **Wi-Fi** včetně **nabíjecí stanice** pro mobilní telefony.
- Stávající toalety již několik desítek let překonávají svou morální životnost. Moderní nádraží by mělo nabízet **toalety** přístupné invalidům s **prostory pro kojící matky** a **přebalovacím pultem**, což lze dispozičními úpravami lehce dosáhnout ve stávajícím umístění.
- Pro **bezbariérové propojení** obou podlaží lze využít stávající umístění výtahu v servisní části odbavovací haly.
- Západní (dopravní) křídlo by mohlo být také využito jako pronajímatelné kanceláře (např. pro administrativu blízkého překladiště kontejnerů), nebo nabídnuto krajské či jiné **státní organizaci**. V prvním podlaží tohoto křídla by mohly být umístěny výdejny internetových obchodů (Alza, czc.cz, MALL.cz, ...) nebo **obchod potravin** (Billa, Albert, ...), který by mohl být přímo propojený s hlavní odbavovací halou.
- Původní železničářská ubytovna by se mohla přeměnit na turistický **hostel**. Služeb by mohly využít jak návštěvníci města, tak i obchodní návštěvy mladých podnikatelů.
- Východní (gastro) křídlo by sloužilo jako zázemí restaurace, rychlého **občerstvení typu drive-thru** nebo **služebny Policie ČR**.



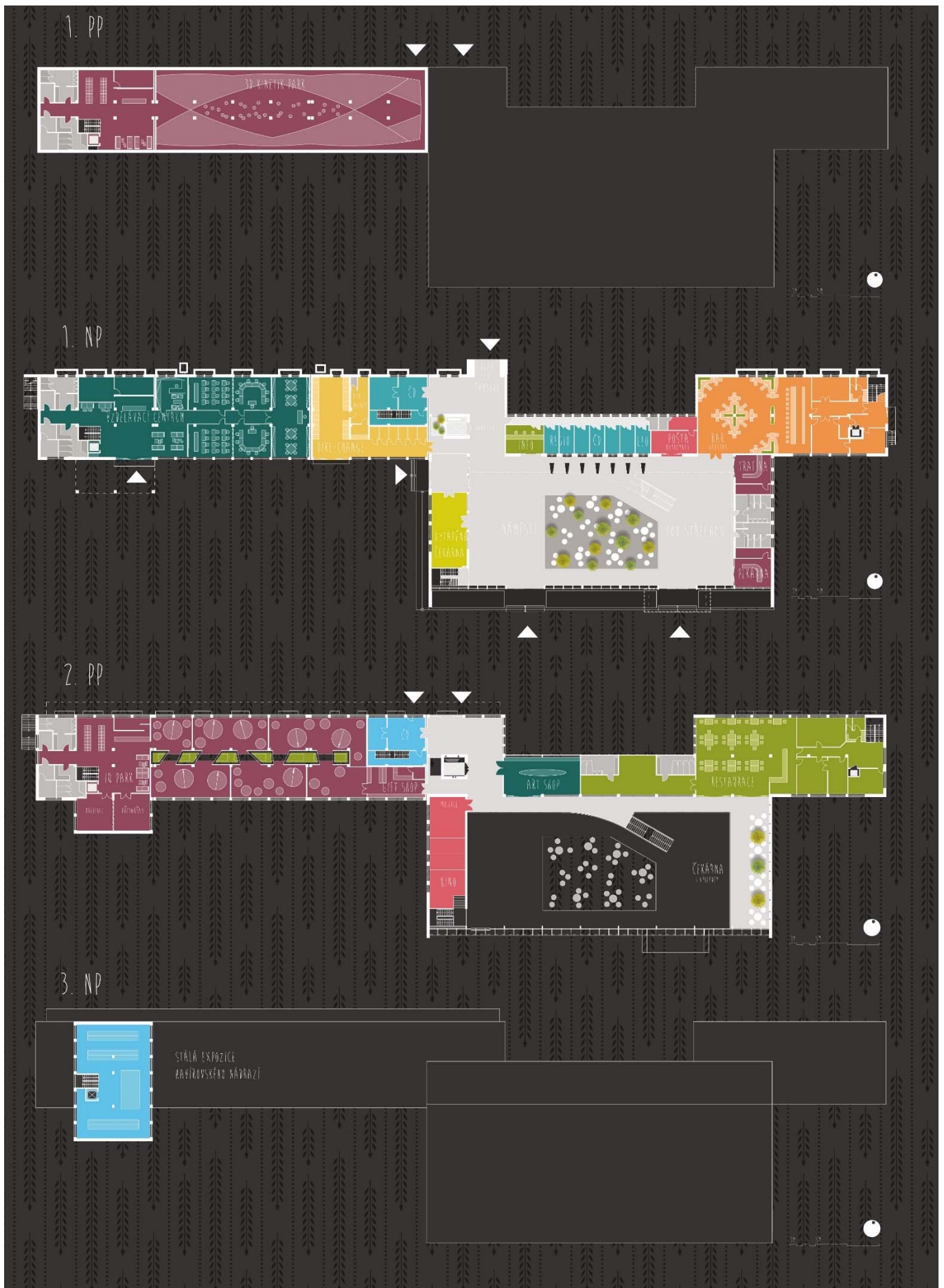
Obrázek 3 Studentský návrh prvního nástupiště s návazností na galerii odbavovací haly (autor Luděk Šimoník, FA VUT v Brně)



Obrázek 4 Výřez studentského návrhu půdorysného řešení prvního nástupiště s návazností na galerii a výtah (autor Luděk Šimoník, FA VUT v Brně)



Obrázek 5 Referenční příklad umístění zeleně a vodních ploch v převýšené odbavovací hale v Madridu



Obrázek 6 Studentký návrh dispozičního členění jednotlivých podlaží (autor Romana Ema Pavlovská, FA VUT v Brně)

## II. Návrh obnovy budovy železničního nádraží

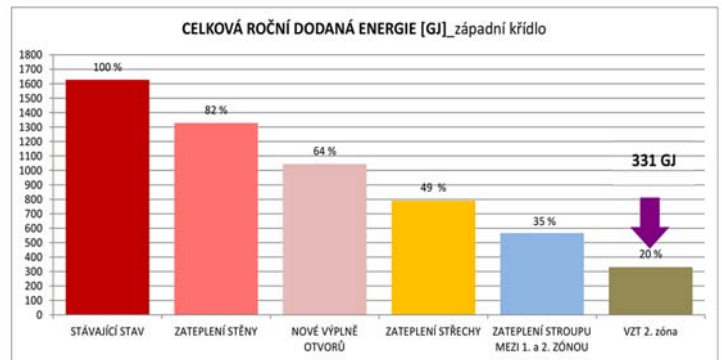
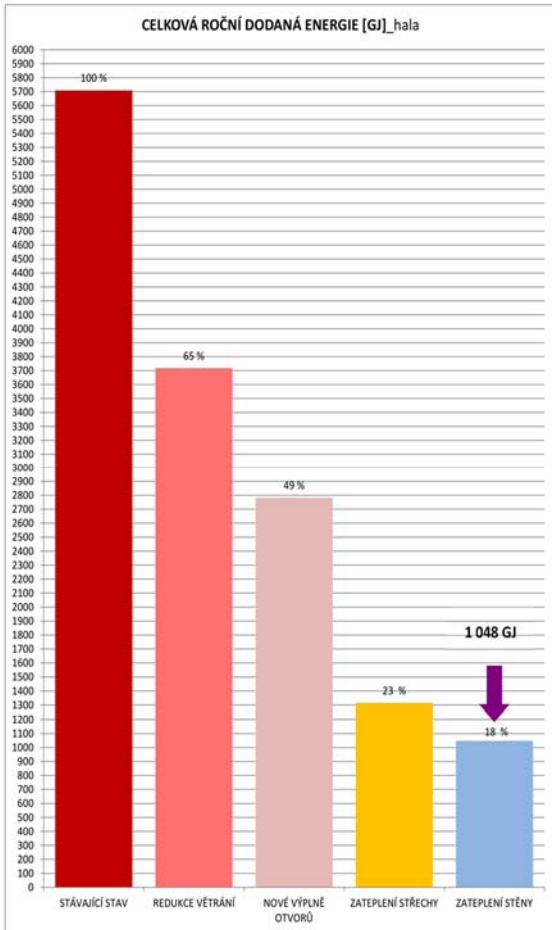
Neprohlášením železničního nádraží za kulturní památku hrozí reálná obava, že budoucí stavební úpravy nebudou respektovat kulturní a architektonické hodnoty bruselského stylu jen proto, že existuje zavedené klišé „**co není památkou, není hodnotné**“. Tímto barbarským výrokiem se jako společnost dostáváme na úroveň rozvojových zemí, kde ještě není rozvinuté celospolečenské kulturní povědomí. Osoby zodpovědné za stav svěřeného majetku musí být dostatečně vzděláni a mít povědomí o historických souvislostech, nebo musí respektovat názory odborníků. Hrozba ztráty některých architektonických a řemeslně zpracovaných prvků a detailů je natolik reálná, že by mohlo dojít k trvalým ztrátám kulturního dědictví. To, že je budova železničního nádraží významnou stavbou potvrdily i dva nezávisle vypracované posudky odborníků v oboru – prof. Ing. arch. akad. arch. Jiřího Suchomela a prof. Ing. arch. Ivana Rullera.

Architektonicky hodnotná stavba z let 1964-1969 akademického architekta Josefa Hrejsemnou patří spolu s nádražími v Ostravě-Vítkovicích a v Ostravě-Přívoze mezi nádraží tzv. bruselského stylu a nemají v České republice obdoby. Prvky, které tuto bruselskou architekturu spojují, jsou především moderní materiály – beton, sklo, hliník, ocel a kámen. Tvarově se dá charakterizovat trojúhelníky, diagonálou nebo křivkou. Barevně je pro ni charakteristická barva žlutá, fialová a tyrkysová. Tyto prvky jsou hojně použity právě na nádraží v Havířově.

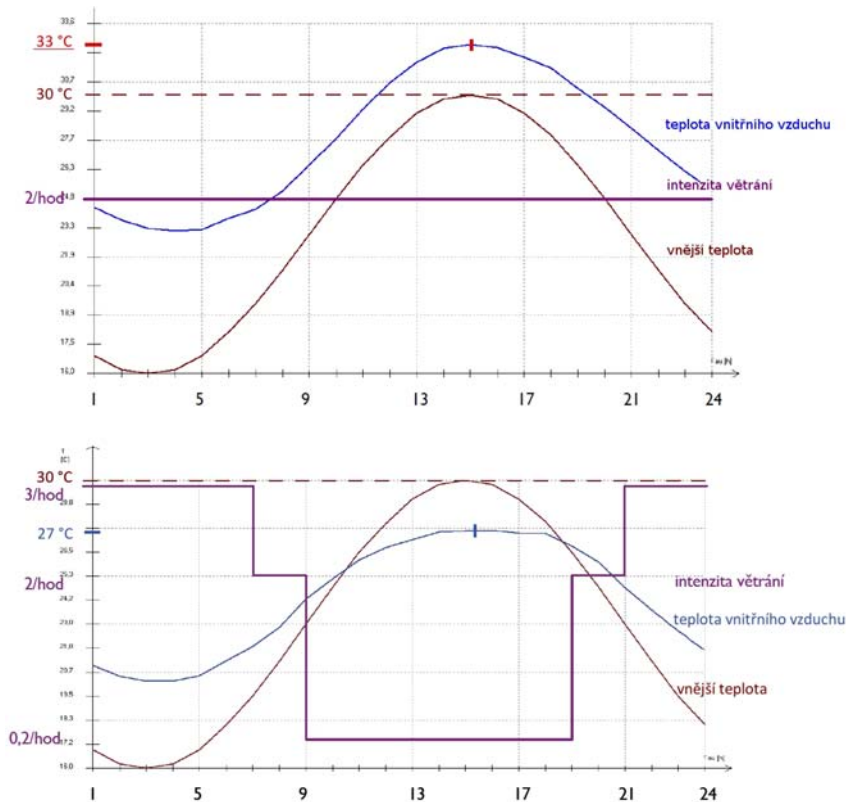
Užitá architektura postranních křídel nádražní budovy by mohla v kdekoli vyvolávat otázku, zda je nutné je zachovávat. Je potřeba zmínit, že hlavní odbavovací hala, východní krátké křídlo a západní dlouhé křídlo s kolmo posazeným kubusem ubytovny vytváří horizontální kompozici, kterou ještě dále doplňuje nezbytná vertikála bytového domu. Toto typické schéma pro architekturu 60. let by demolicí jakékoli části nádraží byla poničena jedinečná kompozice geometrických útvarů. Měli bychom se tedy snažit zachovat nádraží ve stávající podobě.

Budova nádraží je v dobrém technickém stavu, nosné konstrukce nejsou nijak staticky narušeny. V interiéru mohou hrozivě působit skvrny od zatečení, což svědčí pouze o absenci běžné údržby vnitřního žlabu ploché střechy. Zlepšení tepelně technických vlastností objektu lze klasickým zateplením. Studie z ČVUT v Praze prokázala výpočty **úsporu až o 80%** a to pouze regulací otopných těles, zateplením fasády a výměnou okenních výplní.

- Zateplení postranních křídel je vhodné běžným kontaktním systémem ETICS s minerální **omítkou přírodní barvy** (např. LITHIN- Phantasieputz 730). Zcela nevhodné je použití odlišné barevnosti, popřípadě kombinace několika barev jako je tomu na nádraží v Ostravě-Kuncicích.
- Zateplení střechy je díky atikám bezproblémové a může být doplněno o **bezúdržbovou extenzivní zeň**.
- Výměna kyvných dřevěných okenních výplní za stejná shodných rozměrů a členění je při zateplení nutností. Aby okna nebyla na fasádě příliš utopená je žádoucí, aby byla **předložena před nebo do líce** stávajícího zdiva v závislosti na tloušťce použitého tepelného izolantu.
- Předpokládaný nový systém vytápění odbavovací haly by měl fungovat na **principu moderních nízkoenergetických domů**. Ty k vytápění využívají venkovní sluneční záření, které proniká prosklenou fasádou orientovanou na jih a uvnitř ho akumuluje. To již nyní dokáže budova vlakového nádraží díky své jižní prosklené fasádě. Problémem jsou nedostačující tepelně technické vlastnosti prosklení, kterým veškeré takto nashromážděné teplo uniká pryč. Řešením je **výměna stávajících jednoduchých skel za izolační trojskla**. Při tom nesmí být narušena stávající nosná ocelová konstrukce ani hliníkové rámy jednotlivých dílů. V žádném případě nelze prosklenou stěnu vyměnit za plastovou či hliníkovou zavěšenou fasádu. Tímto zásahem by došlo k nevratným ztrátám a ke zničení podstatného architektonického detailu bruselského prosklení.
- Vzhledem k nevytopitelnosti odbavovací haly není potřeba a také ani žádoucí zateplovat boční štítové stěny, které jsou obloženy pískovcovými deskami. Úspora, která by tímto byla dosažena by nevyrovnala estetickou újmu. Největší ztráty dle výpočtů jsou nyní přes prosklenou **fasádu a střechu**. Střechu je nutné zateplit, což vzhledem k přesahům lze udělat pomocí náběhových klínů tak, aby zateplení nebylo ani v dálkových pohledech patrné.
- Významným zlepšením vnitřního klimatu je především návrh **řízeného systému větrání**. Není potřeba do nádražní haly instalovat nákladné klimatizační zařízení, ale stačí využít systému, který fungoval, ale časem se na něj pozapomnělo. Hlavní odbavovací hala se vyznačuje zajímavým betonovým podhledem se štěrbinami pro odtah znehodnoceného vzduchu. Žaluziovým systémem v podstřešním prostoru lze v letních měsících regulovat a docílit tak **intenzivního větrání** v noci a pomocí zvýšené odrazivosti skel zabránit výrazným tepelným ziskům přes den.
- V interiéru se nachází mnoho autentických prvků, které je nutné bezpodmínečně zachovat. Jsou jimi především **mramorové podlahy, travertinové obklady, mramorové lavice, mramorové odkladní stoly** před pokladnami, unikátní **podávací systém** v pokladnách, **mřížky** vzduchotechniky, pyramidální **osvětlovací tělesa, zábradlí, prolamovaný op-art podhled** s otvory pro osvětlení a vzduchotechniku a další. V případě památkové ochrany by byly všechny tyto prvky automaticky chráněny. Takto je především na vlastníkově a účastnících řízení, aby kontrolovali uchování těchto originálních, hodnotných, a především autentických interiérových bruselských prvků, bez kterých by tato výjimečná architektura ztratila na hodnotě a veškerá snaha by přišla vniveč.



Graf 1 Snížení energetické náročnosti podle typu stavebních v odbavovací hale a v západním křídle



Způsob větrání má na výslednou vnitřní teplotu zásadní vliv. Konstantní větrání nebývá účinné. Daleko výhodnější je v horkých letních dnech proměnné větrání, kdy přes den je budova spíše uzavřená a v noci masivně provětrávaná, čímž se částečně předchladí pro horký den a udrží si příjemnou nižší vnitřní teplotu.

Graf 2 Vliv řízeného větrání na teplotu vnitřního vzduchu v odbavovací hale