



ASORKD

ASOCIACE SDRUŽENÍ PRO OCHRANU A ROZVOJ KULTURNÍHO DĚDICTVÍ ČR

The Association for the Conservation and Development of the Cultural Heritage in the Czech Republic

Karolíny Světlé 5, 110 00 Praha 1, prezidium@asorkd.cz; <http://www.asorkd.cz/>
Tel.: +420 371 595 624; GSM: +420 777 183 077, +420 737 939 104, +420 736 181 289

Odborníci se shodli. Projekt přestavby nádraží v Ústí nad Orlicí je nesmyslný.

Praha, 7. července 2011

Takto by se dala vykládat stanoviska, která za mimořádného zájmu novinářů zazněla na čtvrtěční tiskové konferenci. Pořádala ji památková asociace ASORKD.

Hlavními hosty byli bývalý náměstek ministra dopravy a šéf dozorčí rady Českých drah Zdeněk Žák a proděkan Fakulty architektury Technické univerzity v Liberci Jiří Suchomel. Oba se shodli, že stavět v Ústí nad Orlicí třetí nádražní budovu a technologický objekt, který by měl mít rozlohu 600m², je nesmysl. „*SŽDC jde proti osvědčeným trendům v civilizované Evropě,*“ říká Zdeněk Žák a dodává: „*Aktivita SŽDC k celé přestavbě železničního uzlu v Ústí svědčí buď o naprosté nekompetentnosti lidí řídících tuto státní firmu nebo o snaze jak za peníze daňových poplatníků vybudovat pokud možno co nejdražší alternativu bez ohledu na skutečné přepravní potřeby cestujících a bez ohledu na efektivitu vynaložených prostředků. Stávající budova nádraží nejen že plně vyhovuje instalaci nejmodernějšího zabezpečovacího zařízení, které má minimální nároky na prostor, ale stará budova při minimálních nákladech na její uvedení do normálního technického stavu může poskytovat mnohonásobně kvalitnější služby než projektované gigantomantské a modernistické řešení.*“ Zdeněk Žák upozornil na rozpor konceptů SŽDC s moderními trendy v civilizovaném světě, který preferuje pokud možno co nejširší zachování historických hodnot tradiční architektury, které jsou pouze doplněny nejmodernějšími technologiemi. Trendem je nejen důstojné a pohodlné odbavení cestujících, ale i kvalita vlaků a jejich rychlost. „*Kombinace toho všeho dosahuje významného multiplikačního efektu, kdy takovéto stavby kromě toho, že splňují moderní nároky, jsou zároveň významnými lákadly při podpoře turistického ruchu a stávají se branami a výstavními štíty regionů, do kterých turista přijíždí.*“ doplnil Zdeněk Žák.

Zdeněk Žák vehementně protestoval proti pokusům nekompetentních úředníků přesvědčit českou laickou i odbornou veřejnost o tom, že likvidace národního kulturního dědictví v podobě historických budov českých nádraží je vynucena ekonomickými důvody. Naopak zdůraznil, že řešení, které českému státu vnucují tito lidé, je tím nejdražším možným nejen po stránce stavební, ale zejména po stránce provozní. Staré historické budovy tím, že umožňují využití nejen jako přepravní terminály, ale i jako komerční, kulturní a ubytovací aktivity, mohou přinášet s minimálními náklady velmi významné efekty.

Dalším příkladem, na kterém Žák dokumentoval zcela nekompetentní přístup zástupců SŽDC ve správě a zvelebování svěřeného majetku byl argument SŽDC, že musí stavět stavby odolné vůči vandalům. Žák připomněl, že zkušenost z moderních železnic v posledních desetiletí jednoznačně ukázala, že jednoznačným příkladem, jak ubránit stavby před vandaly, je zajistit, aby žily

plnohodnotným a pestrobarevným životem a byly obydleny stálými nájemníky a s provozem co nejvíce komerčních aktivit. „**Vytváření mrtvých staveb at' už by byly sebedodlnější (sobeošklivější), tak, jak ve svých koncepcích předvání SŽDC, je toho pravým opakem,**“ uzavřel Žák.

Zdeněk Žák v současné době působí jako expert na bezpečnost dopravních systémů v rámci evropských infrastrukturních staveb.

Jiří Suchomel dodal: „*Navrhovaná výstavba výpravní budovy a technologického objektu na kerhartické straně je zbytečná a naddimenzovaná. Nevytváří kulturní prostředí pro cestující a ačkoliv projekt zachovává historickou budovu, přesto ji odsuzuje k budoucí likvidaci.*“

České dráhy vydírají cestující

Podmínky, ve kterých jsou v současné době oušťáci nuceni čekat na vlak, jsou otřesné. Zdi jsou polité kofolou, lavičky ušmudlané, na zdech pavučiny, všude je prach a špína. „*České dráhy se již v minulosti přiznaly k cílenému chátrání budovy. Tím, že neprovádí ani elementární úklid prostor způsobují, že občané jsou právem rozezleni z úrovně odbavení. Dráhy tím nepřímo ovlivňují veřejné mínění, protože říkají: 'současně prostory jsou nevyhovující, nikdo je nechce, postavme novou budovu'. Dokonce i muškáty do květináčů na nástupiště jsme museli platit my,*“ říká zakladatel občanského sdružení Nádraží nedáme! Martin J. Kadrman.

Žák: „Plánovaný vstup do podchodu v Ústí je nejdražší v Evropě“

SŽDC odmítá sklobetonový objekt nazývat výpravní budovou (ač jí ještě před dvěma lety byla) a dle slov Pavla Mathého ředitele Stavební správy Praha (SŽDC) se jedná o vstupní objekt do podchodu. Ten má však plánovanou rozlohu 300m² a stát bude přibližně 11 milionů korun. „*Tento portál je nejdražším, největším a nejloupežším vstupním portálem na evropské železnici.*“

Nádraží ve Všetatech bylo rekonstruováno za 10,8 milionu korun

Velmi podobné nádraží, jako je to orlickoústecké, stojí ve středočeských Všetatech. Bylo postaveno také v roce 1874 stejným architektem Rudolfem Freyem. To Všetatské však po rekonstrukci slouží dál svému účelu. Ještě před dvěma lety bylo stejně zanedbané jako to v Ústí. Dnes svítí novotou. Rekonstrukce fasády stála 10,8 milionu korun. Prováděla ji společnost Viamont. Šéf mezirezortní komise Marek Dian však odhadl, že základní oprava nádražní budovy v Ústí nad Orlicí by stála minimálně 74 milionů korun. Martin J. Kadrman k tomu dodal: „*To by bylo jedině včetně provize. Marek Dian se tímto výrokem znevěrohodnil a vyloučil z dalších jednání. Jím vedená komise bez dalšího vysvětlení vydala doporučení, že současná budova nemůže zůstat jako výpravní.*“

Pardubický kraj podporuje zachování drážního provozu v historické budově

Náměstek hejtmana Jan Tichý vydal 30. června tiskové prohlášení, ve kterém vyjádřil nesouhlas se stavbou nové nádražní budovy a podpořil zachování historické budovy jako výpravní: „**Nepovažují za nutné stavět novou výpravní budovu za miliony korun. Když se podařilo zachránit historickou budovu, tak by se měla co nejvíce využívat jako zázemí pro provoz i cestující,**“ uvedl náměstek Tichý.

<http://www.pardubickykraj.cz/article.asp?thema=3963&item=67487>

SŽDC za poslední dva roky vydalo pět protichůdných stanovisk

V roce 2008 SŽDC veřejnost ujišťovala, že není možné modernizovat trať bez demolice budovy. V únoru 2009 však přiznala, že nový koridor může být postaven i bez demolice budovy. V březnu 2010 SŽDC ujišťovala, že nový objekt, který byl zahrnut do projektu ještě v roce 2009, stavět nebude. Počátkem června 2010 však SŽDC uvedla, že bude postavena nová výpravní budova. O dvacet dní později však vydala zprávu, že nová výpravní budova „zřejmě postavena nebude.“ V srpnu 2010 vydala SŽDC tiskovou zprávu, že nic, co by mělo nahradit současnou výpravní budovu, stavět nebude. V květnu 2011 SŽDC uvedla, že vedle současné historické budovy bude postavena nová výpravní budova.