

Negrelliho viadukt = Kreativní inkubátor

Negrelliho viadukt je jedinečnou technickou a kulturní památkou. Na genius loci míst okolo něj upozornila úspěšná akce Trat' galerií 2013 – prostřednictvím uměleckých instalací a aktivit ukázala potenciál, který stavba a její okolí skrývá. Namísto, aby byla vnímaná jako infrastrukturní překážka, může se proměnit v aktivátor veřejného života lokalit, které kříží. Pokud se již od začátku bude specifikovat jeho identita směřovaná ke kulturně kreativnímu využití, stane se viadukt a jeho okolí prostor celoměstského významu. Jedná se o jednu z nejvýznamnějších technických staveb Prahy a České republiky, do roku 1910 dokonce nejdelší viadukt v Evropě a jedinečnou kulturní památku spojující vltavské břehy.

Symposium

Metamorfózy viaduktů v evropských městech

15. 01. 2014 Main Point, Pobřežní 21, Praha – Karlín

9 00 – 13 00

Tématem symposia bude budoucnost a možnosti Negrelliho viaduktu v kontextu současného střeoevropského města. První část se bude věnovat existujícím obdobným realizacím, se zaměřením na proces a výslednou transformaci nejen samotné stavby ale hlavně jejího bezprostředního okolí. Různé přístupy k rekonstrukci a transformaci železničních viaduktů představí na jednotlivých příkladech architekti a zástupci železnice z Vídně, Curychu a Berlína. Poté bude následovat workshop. Cílem workshopu je docílení společné shody na podobě Negrelliho viaduktu a jeho okolí. Program viz níže.

Výstupem symposia bude podklad pro sepsání memoranda a tiskové zprávy shrnující průběh a závěry symposia. Memorandum zpracují organizátoři symposia a na jeho finální podobě – odsouhlasení – se budou podílet všichni účastníci workshopu během několika dalších týdnů.

Symposium pořádá Centrum pro střeoevropskou architekturu spolu s Konsorciem Pro Karlín, za podpory Magistrátu hl. m. Prahy, Institutu pro plánování a rozvoj Prahy a Česko-německého fondu budoucnosti.

Symposium je pod záštitou primátora Hlavního města Prahy.

PROGRAM**9 00 – 10 30 PREZENTACE**

Hosté sympozia:

Kai Sommer – DeutscheBahnImmobilien - útvár městského rozvoje

Berlín (S-Bahnviaduct)

GerrySchwyter - EM2N Architekten

Curych (Im Viadukt)

SiljaTillner - ArchitektenTillner&Willinger

Vídeň (U6 Line Gürtel)

11 00 – 13 00 WORKSHOP

Formátem workshopu bude kulatý stůl s 20 účastníky – zástupci dotčených subjektů, samosprávy a zahraniční hosté. V rámci workshopu se také představí výsledky semestrální práce studentů z TU Berlín na téma využití Negrelliho viadukt jako Kreativní inkubátor

Na programu diskuze budou tři hlavní témata:

Kreativní a kulturní průmysly v kontextu transformace Negrelliho viaduktu v celé jeho délce, lokality Florenc a celoměstského významu Prahy jako „centra inovace a kreativity v České republice“. Kreativní průmysl – je jeden ze strategických cílů hl. m. Prahy.

Zadání a program transformace Negrelliho viaduktu Negrellih - synergické promítnutí zájmů a záměrů v území do možné budoucí náplně viaduktu.

Koordinace a podmínky realizace projektu, dohoda na součinnosti při přípravě a realizaci transformace.

Rekonstrukce Negrelliho viaduktu se má zahájit ke konci roku 2015. Přípravy trvají již zhruba pět let, ale teprve nyní dostává projekt reálný rozměr. Rekonstrukce je ryze technického charakteru - zaměřuje se hlavně na železniční trať a opravy havarijního stavu stavby a nepočítá s možností transformace a využitím prostoru pod viaduktem a okolo něj.

Zavedeným světovým trendem a dobrou praxí je přitom šetrné nakládání s významnými stavbami a integrace historických inženýrských staveb do života města. Mění se jejich vnímání a koncepce oprav: z utilitárních bariér v plnohodnotné prvky veřejného prostoru, které přináší další přidanou hodnotu čtvrti a městu.

Negrelliho viadukt je v provozu od 1. června 1850, vznikl jako součást trati z Prahy do Podmokel, respektive do Drážďan. S délkou 1 110 metrů byl **až do roku 1910 nejdelším mostem Evropy**. Postaven byl podle projektu rakouského inženýra Aloise Negrelliho von Mold-Elbe. Viadukt je význačný především svou délkou, kterou se stále řadí mezi největší železniční mosty severně od Alp a po známém Karlově je zároveň druhým nejstarším pražským mostem. Samotná osobnost Aloise Negrelliho je neméně zajímavá, mezi projekty, na nichž se podílel, se řadí například Suezský průplav.

Za dobu své více než 160leté existence se most nyní dočká první velké rekonstrukce, i když různými dílčími úpravami již v průběhu let prošel. Například v letech 1952-1954 byly kvůli automobilové dopravě zbořeny tři mostní oblouky nad Křížíkovou ulicí a nahrazeny železobetonovými nosníky. V roce 1981 se totéž ze stejných důvodů opakovalo nad Bubenským nábřežím. Přes tyto zásadní zásahy je most již od roku 1958 na seznamu kulturních památek. Nachází se v památkové zóně Karlín, Bubeneč, Dejvice a Horní Holešovice a část pozemků a objektů se nachází v ochranném pásmu památkové rezervace v hl. m. Praze.

Prostory pod oblouky byly mimo jiné během první republiky využívány jako luxusní garáže a salónní opravy automobilů. Po druhé světové válce se z nich staly zbytkové prostory, sklady a parkovací stání, některé byly zadrženy. Současný stav oblouků a okolí mostu především v Karlíně je přinejmenším nelichotivý. Nevzhledné a nekulturní prostředí, které místy působí dojmem skládky, je pobídkou pro využívání těchto prostor spojené s drogovou kriminalitou a sociálními problémy. Technická rekonstrukce Negrelliho viaduktu je bez debaty potřebná nejenom kvůli jeho stáří, ale i kvůli škodám, které na něm zanechala povodeň z roku 2002. (Patří se podotknout, že díky pečlivému naprojektování byl během těchto povodní karlínský viadukt jako jeden z velice mála mostů v Praze v provozu bez omezení.) Nicméně jeho pouhá oprava zacílená na technický stav nemá šanci napomoci vyřešit problémové využívání prostor v jeho obloucích.

Rekonstrukce bude spočívat (dle popisu veřejné zakázky): *„v rozebrání a následném vystavění vybraných mostních objektů, stavebních úpravách – především ve spárování a v injektáži kamenného zdiva, výměně kamenů, vybourání zadržných mostních otvorů, obnovení funkčnosti odvodnění viaduktu, v provedení nového železničního svršku, nových sdělovacích a zabezpečovacích zařízení a v novém trakčním vedení. Součástí stavby budou i další vyvolané investice jako jsou přeložky sítí, provizorní objekty a další.“*

Od počátku ohlášení záměru rekonstruovat viadukt jsme na druhou stranu díky našim aktivitám a projektu Trať galerií zaznamenali už několik dílčích úspěchů. Například se podařilo zabránit převodu všech pozemků pod viaduktem z majetku hl. m. Prahy do majetku SŽDC a vytvořit tak první předpoklad pro to, aby město Praha mělo silnou pozici v průběhu a po rekonstrukci. Dalším neméně významným úspěchem v tomto procesu je změna postoje vlastníka. Zatímco zpočátku se SŽDC vyjadřovala k rekonstrukci těmito slovy: *„Naší prioritou je, kde to půjde, vypovědět v nejbližší době nájemní smlouvy a mostní objekt udržovat pro účel, pro který byl vytvořený. Zaplňovat oblouky pro nás přináší rizika.“*, v posledních měsících se v tisku objevují prohlášení v tomto duchu: **„Záměr umělců zřít v obloucích kulturní a kavárenská zařízení koresponduje s představou správy železniční cesty, která by tomuto dílu ráda vdechla rekonstrukcí novou mízu.“**

CCEA

Konsorcium PRO
KARLÍN