

## Za pět minut dvanáct na černošickém nádraží

Rekonstrukce železniční trati se v posledních měsících zřejmě ještě o něco více přiblížila a nádraží v jeho současné podobě zvoní hrana. Rada města se podle dostupných informací předběžně shodla na tom, že bude při jednání s investorem rekonstrukce (společností SŽDC) prosazovat variantu, v níž není vyloučeno, že současná staniční budova, bezesporu jedna z nejpříznačnějších staveb našeho města a památník jeho rozkvětů i pádů, bude zbourána. V lepším případě má být zachována alespoň její dřevěná kolonáda, jejíž rozevláté ornamentální ztvárnění jedinečně navozuje bezstarostnost počátku dvacátého století, v tom horším má být i ona nahrazena typizovaným přístřeškem. Zanikla by pro naše město tolik typická kompozice historické staniční budovy se zahradou vzrostlých stromů za zády a nadto by budoucí černošické nádraží mělo být svým tvaroslovím degradováno i reálně na pouhou zastávku „tramvajového typu“. Lze si jen domyslet, že pokud se úprava celého prostoru odehraje v dosavadním duchu, můžeme se v centru města těšit na novou dávku plastického unifikátu a dalších ploch se zámkovou dlažbou. Město se po estetické stránce ještě více přiblíží beztvarému pražskému satelitu a ztratí své kouzlo, nyní sice přikryté letitou patinou, ale přesto unikátní.

Domnívám se, že rada města by vzhledem k významné úloze, kterou „nádraží“ v životě města hraje, měla svůj postoj přehodnotit. Je třeba ocenit, že si město k rekonstrukci trati nechalo zpracovat vlastní studie a že zpočátku vlažný postoj rady města v této věci se začíná měnit. Zástupci města by však měli být daleko ambicióznější při jednáních se SŽDC, třebaže se může na první pohled zdát, že tahají za kratší provaz, poněvadž město není ani investorem díla, ani vlastníkem nádražní budovy. Pokud by se přese vše nakonec ukázalo, že odstranění nynějšího nádraží je opravdu jedinou možnou alternativou, je třeba k budoucímu řešení přistoupit nadmíru citlivě. O výsledku hodném následování se lze přesvědčit na severní Moravě. Tu protíná ještě o něco starší trať, než je ta naše, slavná Severní dráha císaře Ferdinanda, neboli Ferdinandka. Její trasu lemují celá řada historických staničních budov, tak jako u nás v Poberouni a v nedávných letech i zde proběhla její adaptace na rychlíkový koridor. Analogická s naší byla i situace v beskydské obci Čeladná. Původní historická nádražní budova z pera vídeňského architekta Antona Dachlera se měla v důsledku změněných výškových poměrů ocitnout pod niveletou trati a byla rovněž ve špatném technickém stavu. Bylo rozhodnuto o její demolici a na jejím místě byla vystavěna nová budova podle návrhu Davida Kotka a spol. z atelieru Projektstudio. Nová, střízlivě pojatá stavba byla z důvodu zachování historické kontinuity místa situována přesně do půdorysu dřívějšího nádraží. Jako hlavní materiál pro stavbu bylo zvoleno režné zdivo, typické pro ostatní historické stavby na Ferdinandce, a také dřevo, jež naopak navazuje na původní beskydskou architekturu. Komfortní zázemí pro cestující předčilo původní stav – kromě čekárny s výdejnou lístků a sociálním zařízením se tu nachází i zajímavě řešený prostor pro úschovu kol. Nová budova respektuje své okolí a svou tradiční, ale zároveň moderní tvář navozuje horskou atmosféru Čeladné. Cestujícím, kteří sem přijíždějí vlakem, se tak dostává vskutku přívětivého přivítání v náručí Beskyd. V případě Černošic zatím není jasné, zda dojde k obnově současné staniční budovy, jejímu nahrazení replikou či novostavbou. Je pozitivní, že i u nás se diskuse na toto téma zvolna rozebíhá a věřím, že se městu nakonec podaří potenciálu rekonstrukce využít ve svůj prospěch. Pokud ne, byla by to velká škoda, neboť příležitost k tak velkorysé úpravě centra města se naskytne jen jednou za mnoho desítek let.

Závěrem je třeba podotknout, že čeladenské architektonicky ceněné a funkčně plnohodnotné nádraží stojí v obci s 2500 obyvateli. Černošice, jejichž počet obyvatel by měl brzy přesáhnout 8000 a lze očekávat i nárůst víkendových návštěvníků, mají mít, a to i podle varianty prosazované radou města, pouhou železniční zastávku s přístřeškem. Argument, jímž se vedení města snaží „tramvajovou zastávku“ ospravedlnit, tedy že v budoucnu by měly na trati vlaky jezdit v desetiminutovém taktu, neobstojí. Kdo někdy v zimě čekal na nádraží dlouhé minuty na zpožděný vlak, což je v českých podmínkách zcela běžné, mi dá jistě za pravdu. Nelze přitom posuzovat pouze tento praktický aspekt. Nádraží je také symbolickou vstupní branou do města a první stavbou, která při příjezdu vlakem upoutá. Do velké míry se tak podílí na celkovém dojmu, který si o městě návštěvník utvoří. A kdo že byl investorem na české poměry převratného „čeladenského zázraku“? Překvapení nakonec – SŽDC.

Georgi Bečev