

UNIVERZITA KARLOVA  
KATOLICKÁ TEOLOGICKÁ FAKULTA  
Katedra církevních dějin a literární historie

Maria Krausová

## **Vlakové nádraží Praha – Vyšehrad**

Bakalářská práce

Vedoucí práce: Mgr. Jiří Vajčner, Ph.D.

Praha 2022

## **Prohlášení**

1. Prohlašuji, že jsem předkládanou práci zpracovala samostatně a použila jen uvedené prameny a literaturu.
2. Prohlašuji, že práce nebyla využita k získání jiného titulu.
3. Souhlasím s tím, aby práce byla zpřístupněna pro studijní a výzkumné účely.

V Praze dne 6. května 2022

Maria Krausová

## **Bibliografická citace**

Vlakové nádraží Praha – Vyšehrad [rukopis]: Bakalářská práce / Maria Krausová; vedoucí práce: Mgr. Jiří Vajčner, Ph.D. – Praha, 2022. – 70 s.

## **Anotace**

Bakalářská práce se zabývá budovou vlakového nádraží Praha-Vyšehrad. Zaměřuje se nejen na její historii a architektonické řešení, ale především na možnost její záchrany a případné související kroky do budoucích let. Práce se tak snaží poukázat na důležitost ochrany kulturního dědictví v širokém okruhu a vyzdvihnout potřeby záchrany hmotných dokladů naší kultury.

## **Klíčová slova**

nádraží, vlakové nádraží, Vyšehrad, památková péče

## **Abstract**

The bachelor's thesis deals with the building of the Praha-Vyšehrad train station. It focuses not only on its history and architectural style, but especially on the possibility of its rescue and potential related steps in the coming years. The work thus tries to point out the importance of cultural heritage protection in a wide range and to highlight the need to save the material documents of our culture.

## **Keywords**

station, train station, Vyšehrad, heritage protection

**Počet znaků** (včetně mezer): 102 512

## **Poděkování**

Především bych ráda poděkovala vedoucímu mé bakalářské práce Mgr. Jiřímu Vajčnerovi za obrovskou vstřícnost, odbornou pomoc a cenné rady. Dále bych chtěla poděkovat Jaroslavu Němcovi za jeho iniciativu v otázce nádraží Vyšehrad, zajímavý rozhovor a poskytnuté materiály, jež mi byly přínosem pro mou bakalářskou práci. V poslední řadě pak děkuji své rodině a přátelům za pomoc a psychickou podporu.

# OBSAH

1. Úvod.....	1
2. Zhodnocení literatury .....	3
3. Historie nádraží Vyšehrad.....	7
4. Otázka autorství.....	12
4.1 Antonín Balšánek.....	13
5. Secese v českých .....	17
5.1. Asanace Prahy v 19. století .....	20
5.2. Užitkové stavby jako „vysoký styl“ architektury .....	22
6. Architektonické / sochařské řešení nádraží Vyšehrad.....	24
7. Historie vlastnictví nádraží Vyšehrad .....	28
8. Počiny provedené odborem památkové péče magistrátu hlavního města Prahy vůči nečinnosti vlastníka .....	35
8.1. Úvod do památkové péče.....	35
8.2. Vydaná opatření v uplynulých letech .....	36
9. Možné kroky pro záchranu nádraží Vyšehrad.....	40
9.1 Dohoda s vlastníkem o výměně nemovitosti .....	41
9.2 Vyvlastnění .....	42
9.3 Náhradní výkon o rozhodnutí .....	43
9.4 Odkup nemovitosti MČ Prahy 2 .....	45
9.5 Nový vlastník.....	45
9.6 Občanská iniciativa.....	46
9.6.1. Praguewatch .....	47
9.6.2. Klub za starou Prahu .....	47
9.6.3. Atelier pro životní prostředí .....	47
9.6.4. Iniciativa zachráníme nádraží Vyšehrad .....	48
9.6.5. Další společenské iniciativy a aktivity .....	48
10. Závěr.....	50
11. Obrazová příloha .....	52
13. Seznam použitých pramenů a literatury .....	61

# 1. ÚVOD

Tato bakalářská práce se zabývá nádražím Vyšehrad –hodnotnou stavbou, která se, bohužel, stala mementem selhání principů ochrany hmotného kulturního dědictví. Její historická a architektonická hodnota v secesním stylu s novorenesančními prvky je cenným odkazem minulých generací, čemuž by měla odpovídat řádná péče.

V první kapitole se zabývám historií nádraží Vyšehrad. Stanice zde byla zřízena už v roce 1872 v rámci nově vzniklé dráhy císaře Františka Josefa. Umístěna byla mezi stanicemi Hlavní nádraží a nádraží Smíchov a využívána byla především pro nákladní dopravu. O tom, jak vypadala původní budova nemáme mnoho zpráv. V roce 1903 bylo v důsledku několika stížností rozhodnuto o přebudování stanice pro účely osobní přepravy, prostory dosavadní budovy byly totiž nedostačující. Ve výběru koncepce uspěl až druhý návrh se secesně koncipovaným průčelím a podchodem ze Svobodovy ulice. Nádraží bylo využíváno k přepravě pouze do roku 1960, kdy byly určeny nové parametry bezpečnosti osobní přepravy. Jelikož je nádraží umístěno v oblouku, těmto požadavkům nevyhovovalo a jeho provoz tedy musel být zastaven. Dále bylo používáno pouze jako výhybna. Kapitola popisuje historii nádraží Vyšehrad až do roku 2007, kdy byla budova ve výběrovém řízení prodána soukromému investorovi. Následující kapitola je věnována otázce autorství, které doposud není potvrzeno. Převážně se však počítá s autorstvím Antonína Balšánka, proto v rámci této kapitoly popisují především jeho osobnost a tvorbu. Dále, ve spojitosti s architektonickým secesním stylem nádraží Vyšehrad, nastiňuji kontext uměleckého vyjádření v našem prostředí na přelomu devatenáctého a dvacátého století. Odklon od historismu je demonstrován asanací Prahy. Touha po novém uměleckém vyjádření vytvořila do značné míry obraz secesního vzezření města tak, jak jej dnes známe. Následující kapitola je věnována architektonickému řešení nádraží Vyšehrad a jeho sochařské výzdobě. Dnes je však, s ohledem na jeho stav, tato umělecká hodnota méně zřetelná.

Následující a velmi zásadní kapitola, si dává za cíl podrobně popsat historii vlastnictví nádraží Vyšehrad a snaží se co nejdůkladněji nastínit osud této hodnotné stavby v rukou vlastníka, který řadu let svou nečinností v otázce péče o tuto kulturní památku do velké míry způsobil její tristní stav. Následuje část popisující jednotlivé kroky a opatření, jež

byly ve snaze o zachování této hodnotné kulturní památky podniknuty odborem památkové péče Magistrátu hlavního města Prahy vůči nečinnosti vlastníka budovy.

Závěrečná kapitola se zamýšlí nad možnostmi, které by napomohly záchraně nádraží Vyšehrad. Zmiňuje jak ty, které již byly podniknuty, avšak bez zdařilého konce, tak i ty, které doposud provedeny nebyly.

## 2. ZHODNOCENÍ LITERATURY

Ucelenější publikaci věnující se konkrétně nádraží Vyšehrad bohužel nenalezneme. Musíme tedy pátrat po publikacích věnujících se nádražním budovám obecně. I zde však většinou narazíme pouze na zmínku věnující se nádraží Vyšehrad.

Z těchto přehledů bych především zmínila sérii publikací věnujících se vývoji železniční dopravy na našem území od Pavla Schreiera, *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezku*,<sup>1</sup> *Příběhy z dějin našich drah do roku 1918*,<sup>2</sup> *Naše dráhy ve 20. století*.<sup>3</sup> Dílo Pavla Schreiera mi napomohlo k pochopení vzniku železniční dopravy na našem území a budování trati císaře Františka Josefa.

Obsáhlou publikaci věnující se nádražní architektuře je souborné dílo stavebního inženýra a historika Mojmirá Krejčíře. První z jeho děl je *Po stopách našich železnic*. Kniha se věnuje vývoji železničních tratí a historii nádražních budov, příliš zmínek o nádraží Vyšehrad zde však nenalezneme. Pro mou práci jsem využila především Krejčířovo druhé dílo *Česká nádraží architektura a stavební vývoj*.<sup>4</sup> Publikace je rozdělena do šesti svazků, oddíl věnující se nádraží Vyšehrad nalezneme konkrétně ve čtvrtém. Krejčíř se zde věnuje jak historii samotného nádraží, tak i jeho architektonickému řešení, zmiňuje, mimo jiné, i první vypracovaný návrh na přestavbu v letech 1903 a dle mých informací jako jediný popisuje, jak byl tento původní návrh koncipován. Mimo jiné zde uvažuje i o možném autorství Jana Heindla, což mě přesvědčilo dále pátrat o této zmínce. Druhou zprávu jsem našla v publikaci od Marie Platovské, *Slavné stavby Prahy 2*.<sup>5</sup>

Dalších z děl věnujících se historii nádraží, jež jsem využila pro svou práci, je text Hany Hlušíčkové, *Železniční stanice Praha – Vyšehrad, v rámci publikace Technické památky*

---

<sup>1</sup> SCHREIER Pavel, *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezku*, Baset, 2004, ISBN 80-7340-034-0

<sup>2</sup> SCHREIER Pavel, *Příběhy z dějin našich drah do roku 1918*, Mladá fronta, 2009, ISBN 978-80-204-1505-9

<sup>3</sup> SCHREIER Pavel, *Naše dráhy ve 20. století*, Mladá fronta, 2011, ISBN 978-80-204-2312-2

<sup>4</sup> KREJČÍŘ Mojmir, *Česká nádraží architektura a stavební vývoj*, Vydavatelství dopravní literatury, IV. DÍL, 2013, ISBN 978-80-86765-21-1

<sup>5</sup> PLATOVSKÁ, Marie, ed. *Slavné stavby Prahy 2*. Praha: Foibos Books ve spolupráci s Foibos, Foibos Bohemia a Městskou částí Praha 2, 2011. Slavné stavby. ISBN 978-80-87073-35-3.



v *Čechách a na Moravě a ve Slezsku III*.<sup>6</sup> Nutné je zmínit i pozoruhodnou publikaci Stanislava Musila, *Vůně pražských nádraží*,<sup>7</sup> která se sice věnuje nádražním restauracím, avšak i nádraží Vyšehrad je zde věnován krátký oddíl věnující se jeho historii, a to i před secesní přestavbou.

Přínosnou se ukázala také studie od Jiřího Chmelenského, *Poslední roky nádraží Vyšehrad*, v rámci publikace *Železniční dědictví – od velké minulosti k budoucí využitelnosti*,<sup>8</sup> kol. autorů, ČVUT v Praze, která na několika řádkách dokládá nejen historii objektu, ale polemizuje i o možném využití těchto prostor jako kulturního centra.

Pozoruhodnou publikací je také dílo Kateřiny Bečkové, *Nádraží a železniční tratě*,<sup>9 10</sup> která dokumentuje, především formou fotografií, vývoj nádražní budovy.

V popisu architektonické a sochařské výzdoby jsem čerpala z publikace Růženy Baťkové a kolektivu autorů, *Umělecké památky Prahy (Nové město a Vyšehrad)*.<sup>11</sup>

Pro obecný přehled období secese jsem využila souborné dílo Petra Wittlicha, *Secesní Prahou*<sup>12</sup>, *Česká secese*,<sup>13</sup> dále dílo manželů Mrázkových, *Secese – ismy*.<sup>14</sup>

S ohledem na literární prameny související s nádražím je značně problematičtější otázka autorství. Sám Balšánek není jako autor příliš zmiňován. Přestože se mu dílo připisuje, tak v literatuře věnující se jeho osobě tato stavba není zmiňována. Mnoho textů pak

---

<sup>6</sup> HLUŠIČKOVÁ Hana (ed.), *Železniční stanice Praha-Vyšehrad*, in: *Technické památky v Čechách, na Moravě a ve Slezsku III*, Libri, 2002, ISBN 978-80-7277-043-8

<sup>7</sup> MUSIL, Stanislav, *Vůně pražských nádraží*, Plot 2005, ISBN 80-86523-49-7

<sup>8</sup> CHMELENSKÝ Jiří, *Poslední roky nádraží?* in: *Železniční dědictví – od velké minulosti k budoucí využitelnosti*, kol. autorů, ČVUT v Praze, Fakulta stavební, 2018, 978-80-01-06478-8

<sup>9</sup> BEČKOVÁ Kateřina, *Nádraží a železniční tratě*, Paseka, 2009, ISBN 978-80-718-5991-8

<sup>10</sup> BEČKOVÁ Kateřina, *Nádraží a železniční tratě*, 3. díl, Paseka, 2009, ISBN 978-80-7432-554-0

<sup>11</sup> BAŤKOVÁ Růžena, ed., *Umělecké památky Prahy*, Praha: Academia, 1998, ISBN 80-200-0627-3

<sup>12</sup> WITTLICH Petr, *Secesní Prahou*, Karolinum, 2005, ISBN 80-246-0847-2

<sup>13</sup> WITTLICH Petr, *Česká secese*, 1982, Odeon, ISBN: 978-80-246-4495-0

<sup>14</sup> MRÁZKOVÍ Bohumír, Marcela, *Secese – ismy 5*, Obelisk, 1971

neexistuje ani o jeho osobě jako takové. Balšánek je často zmiňován ve spojitosti s Obecním domem, kde se však literatura věnuje spíše Osvaldu Polívkovi.

Pro životopis Antonína Balšánka mi posloužila především *Encyklopedie architektů, stavitelů, zedníků a kameníků v Čechách*, zpracována na základě podrobného studia pramenů kolektivem předních historiků umění v čele s Pavlem Vlčkem. Encyklopedie uvádí Balšánkovu tvorbu v datech na jedné stránce. Pro popis jeho osobnosti jsem čerpala také z publikace od Jarmily Schreiberové, *Slavné osobnosti v dějinách Prahy 5*.<sup>15</sup> V této oblasti jsem také využila publikaci Jindřicha Vybírala, *Česká architektura na prahu moderní doby: devatenáct esejů o devatenáctém století*.<sup>16</sup> Tato kniha psaná tehdejšími českými vzdělanci přináší pomocí esejů čtenáři pochopení obrody architektury na přelomu století.

V rámci otázky věnující se stavu nádražní budovy jsem nahlédla do *Posudků památkové péče* uložených v knihovně a badatelně územního odborného pracoviště v Praze Národního památkového ústavu.

K pochopení zákona o památkové péči a ukládaných opatřeních vůči neplnění povinností spojených s vlastnictvím kulturní památky mi posloužil *Sborník stanovisek veřejného ochránce práv, vydaný Kanceláří veřejného ochránce práv*. Sborník je určený jak odborníkům zabývajícím se památkovou péčí, tak laikům. Pro kapitolu o možnostech záchrany jsem využila *Praktický komentář k zákonu o památkové péči* od Martina Zídka.<sup>17</sup>

Přínosná pro mě byla návštěva konference Prázdných domů, 22.10. 2021, která byla věnovaná právě nádražním budovám. Oddíl Nádraží Vyšehrad zde odprezentoval Jaroslav Němec, člen Pirátské strany a iniciátor vzniku iniciativy a petice Zachráníme nádraží Vyšehrad.

---

<sup>15</sup> SCHREIBEROVÁ, Jarmila, *Slavné osobnosti v dějinách Prahy 5*, Perseus, 2009, ISBN 978-80-254-4442-9

<sup>16</sup> VYBÍRAL, Jindřich. *Česká architektura na prahu moderní doby: devatenáct esejů o devatenáctém století*. Praha: Argo, 2002. ISBN 80-7203-475-8.

<sup>17</sup> ZÍDEK, Martin; Tupý, Michal; Klusoň, Jiří: *Zákon o státní památkové péči. Praktický komentář*. Praha, Wolters Kluwer ČR, 2019, ISBN 978-80-7598-381-7.

Nejzásadnějším pramenem pro mou práci, zvláště pak ve spojitosti se současnou situací, byly internetové zdroje, zejména pak již zmíněná webová stránka [www.zachranimenadrazivysehrad.cz](http://www.zachranimenadrazivysehrad.cz), která vznikla v rámci petice pro jeho záchranu a velmi precizně uspořádává všechny zmínky v médiích, věnující se nádraží Vyšehrad. Web má i archiv souvisejících dokumentů, např. soudních řízení, nákresů původní přestavby atd.

### 3. HISTORIE NÁDRAŽÍ VYŠEHRAD

Na místě dnešního nádraží stála před rokem 1888 provizorní budova stanice, která byla součástí tzv. Pražské spojovací dráhy. Tato trať byla do roku 1888 využívána pouze pro účely nákladních vlaků. O tom, jak vypadala však nemáme žádné dochované zprávy. Pouze na základě pozdějších půdorysných plánů můžeme usoudit, že se jednalo a velmi skromnou stavbu situovanou blíže k Výtoni.<sup>18</sup>

1. října 1888 byl na tomto místě zahájen osobní dopravní provoz, pro nějž byla zřízena i zastávka.<sup>19</sup>

O tom, jak vypadala tato nová provizorní budova nádraží bohužel také nemáme mnoho dochovaných zpráv. Stanice nádraží Vyšehrad byla původně zamýšlena jako spojovací bod mezi Hlavním nádražím, tehdy pod názvem Nádraží císaře Františka Josefa a zastávkou Praha – Smíchov. Všechny tyto stanice byly součástí železniční dráhy císaře Františka Josefa.<sup>20</sup>

Spojovací trať mezi pražskými nádražími byla budována ve druhé polovině 19.století společností Bohmische Westbahn – BWB (Česká západní dráha). Ta zahájila svůj provoz roku 1862 na železnici ze Smíchova do Plzně a dále do Bavorska.<sup>21</sup> Jednání o trati mezi Smíchovem a Nádražím císaře Františka Josefa začalo 5. prosince 1866, kdy byla určena pozice dráhy, která by spojila obě nádraží. Později, konkrétně 14. srpna roku 1867, začalo projednávání projektu této trati, která vedla nuselským údolím a dále směřovala k tunelu. Jednou z hlavních otázek řešení bylo právě vyšehradské nádraží, jež mělo být zpočátku využíváno výlučně pro osobní přepravu. Dále pak byla řešena otázka mostu přes Vltavu, vinohradského tunelu a samotné polohy nádraží Františka Josefa.<sup>22</sup>

Stavba tunelů na této trase v okolí Vinohrad byla provedena firmou Vojtěcha Lanny a bratří Kleinů, a to podle plánů Jana Šebka.<sup>23</sup> Součástí dráhy císaře Františka Josefa se stal i vyšehradský železniční most a viadukt. Konstrukce mostu byla ze svárkového železa a vážila 900 tun.<sup>24</sup> Původně zde stál jednokolejný most, který byl v roce 1901 nahrazen dvoukolejným.<sup>25</sup>

---

<sup>18</sup> MUSIL, 2005, 124

<sup>19</sup> PLATOVSKÁ, 2011, 121

<sup>20</sup> CHMELENSKÝ, 2018, 67

<sup>21</sup> PLATOVSKÁ, 2011, 121

<sup>22</sup> POLÁK, 2005, 208

<sup>23</sup> PLATOVSKÁ, 2011, 121

<sup>24</sup> POLÁK, 2005, 208

<sup>25</sup> MUSIL, 2005, 125

15. srpna 1872 byl zahájen provoz na dráze společnosti Kaiser Franz Josef – Bahn – KFJB neboli Dráha císaře Františka Josefa.<sup>26</sup>

Zlomky dochovaných dokumentů o podobě původní budovy svědčí o tom, že výpravní budova byla jednopatrová. Směrem k řece byl její součástí hrázděný domek se skladem a záchody.<sup>27</sup>

Dále ke staniční budově náleželo i dochované stavědlo na východním předmostí viaduktu u Železničního mostu.<sup>28</sup> Již roku 1891 bylo však rozhodnuto železniční správou o přestavbě stávající stanice na nákladní. Nové nádraží osobní přepravy mělo být vybudováno asi o 200 metrů blíže k Praze. Tento projekt však neuspěl z důvodu nesouhlasu majitele pozemků na Přemyslovce. V roce 1896 pak byla budova rozšířena o přístavbu hrázděných čekáren.<sup>29</sup>

Roku 1903 byla po dlouhých jednáních uzavřena dohoda mezi pražským magistrátem a železniční správou o přebudování nádražní Vyšehrad i na osobní přepravu, jelikož na této trati primárně nákladní budova nedostačovala. Závěrem jednání bylo rozhodnuto, že dvě koleje budou sloužit pouze osobní přepravě, třetí kolej bude určena pro vlaky nákladní a celý nádražní komplex, zahrnující příjímací budovu s přístavbou, skladiště s rampou, silniční váhou, domkem potravní daně a hlídačský domek bude odstraněn.<sup>30</sup>

Potřeba nového nádraží z důvodu nedostatečného zázemí pro cestující byla několikrát připomínána městskou radou. Mezi lety 1891 až 1899 sice probíhaly drobné, avšak nedostačující úpravy. Žádalo se tedy radikálnější řešení.<sup>31</sup> Naléhavá potřeba nového nádraží byla pravděpodobně do jisté míry ovlivněna také následkem srážky dvou osobních vlaků, ke které došlo ve stanici v květnu 1901.<sup>32</sup> Jeho dispozice totiž nebyly dostatečně bezpečné.

Pro novou přestavbu byly vytvořeny dva návrhy. První z návrhů byl vypracován již ve stejném roce - 1903 – architektonickou skupinou Ministerstva železnic pod vedením Karla Immerera ve spolupráci s A.Völkerem, H. Ungethümem, I. Bronnerem a G. Kulhavým. Návrh nové výpravní budovy se nesl v novobarokním slohu. Nakonec byl

---

<sup>26</sup> HLUŠIČKOVÁ, 223

<sup>27</sup> HLUŠIČKOVÁ, 223

<sup>28</sup> PLATOVSKÁ, 2011, 120-121

<sup>29</sup> KREJČÍŘ, 2013, 200

<sup>30</sup> KREJČÍŘ, 2013 201

<sup>31</sup> MUSIL, 2005, 125

<sup>32</sup> HLUŠIČKOVÁ, 223

však tento návrh odmítnut – město totiž nesouhlasilo se strmou příjezdovou komunikací a úroňovým přístupem k vlakům. Proto byl projekt přepracován tak, že ze Svobodovy ulice navazoval na vstup podchod, který vedl na ostrovní nástupiště.<sup>33</sup>

Hlavní budova měla ležet na pravé straně. Z jejího suterénu by vedl vchod do vestibulu ze Svobodovy ulice, v níž by zároveň byla umístěna úřadovna a strážnice potravní daně, zavazadlový prostor a pokladny. Navrženo bylo i hlavní schodiště, po kterém by se vcházelo do přízemí a na peron. Přístup k vlakům byl řešen klenutou chodbou. V přízemí se nacházely čekárny první a druhé třídy, záchody a úřadovny. V prvním patře se počítalo se zřízením bytů pro úředníky dráhy.<sup>34</sup>

Ani tento návrh však požadavkům města nevyhověl, proto vznikl začátkem roku 1904 další, pod vedením neznámého architekta, tentokrát ve slohu novorenesančním se secesními prvky. Architektem pravděpodobně mohl být Jan Heindl, Antonín Balšánek nebo Jan Vejrych.

V rámci nového projektu bylo mezi kolejemi postaveno hrázděné ostrovní nástupiště, které bylo spojeno s novou výpravní budovou. Na nástupiště se vstupovalo buď přímo přes nádražní budovu nebo podchodem z uliční úrovně.<sup>35</sup>

V dalších letech 1900 a 1901 byla staniční budova rozšířena, avšak hned v roce 1904 byla postavena budova nová.<sup>36</sup> Na základě nařízení Císařsko-královských státních drah bylo dosavadní nádraží nahrazeno stávající secesní budovou. Autorství nádraží Vyšehrad není doloženo, ale většina historiků předpokládá, že tato stavba je dílem Antonína Balšánka.<sup>37</sup> Datum dokončení stavby také není přesné. Mohlo to být koncem roku 1905 nebo pravděpodobněji až začátkem roku 1906. V předešlém roce se totiž ještě objevovaly zprávy o potřebě nové nádražní budovy.<sup>38</sup>

Nádražní budova fungovala k osobní přepravě pouze do 60.let 20. století. Přestože ve své době byla poměrně frekventovanou zastávkou, její provoz byl ukončen 29. května 1960. Stanice přestala být využívána a stala se pouze výhybnou.<sup>39</sup>

---

<sup>33</sup> HLUŠIČKOVÁ, 223

<sup>34</sup> KREJČÍŘÍK, 2013, 201

<sup>35</sup> HLUŠIČKOVÁ, 233

<sup>36</sup> PLATOVSKÁ, 2011, 120-121

<sup>37</sup> CHMELENSKÝ, 2018, 67

<sup>38</sup> <https://www.neznamapraha.cz/nadrazi-vysehrad/>

<sup>39</sup> <http://www.uzemi.eu/brownfieldy/-6-nadrazi-praha-vysehrad.html>

Roku 1990 byla provedena obsáhlejší rekonstrukce. Byla položena nová střecha a opraveno několik prvků interiéru. Oprava se však nezdařila a pod fasádu začala pronikat voda, která stavbu značně poškodila.<sup>40</sup> To mělo velmi neblahý vliv na budoucí osud stavby, která díky tomuto zásahu začala rapidně chátrat. Přestože památkáři trvali na tom, aby při rekonstrukci byly použity klasické materiály, nakonec se přistoupilo k finančně dostupnější variantě.<sup>41</sup>

Podle rozhodnutí z roku 2000 „Ministerstvo kultury prohlásilo podle § 3 zákona číslo 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, část areálu železniční stanice Praha-Vyšehrad v Praze na Vyšehradě, který je tvořen hlavní budovou čp. 86 (pozemek parcelní číslo 286), čekárnou (pozemek parcelní číslo 287), strážním domkem (pozemek parcelní číslo 288), k.ú. Vyšehrad, Praha 2, za kulturní památku.“<sup>42</sup>

Z vyjádření k návrhu o prohlášení areálu nádraží za kulturní památku, České dráhy s.r.o. ve svém stanovisku ze dne 1.6.2000 č.j. 879/00-031 vyslovily výhrady k zařazení sochařských děl (kašny, sochy lva, vodníka a medvěda) do souboru, jelikož do areálu byly pravděpodobně pouze zapůjčeny sochařem Karlem Novákem na přelomu 40. a 50. let 20. století.<sup>43</sup>

---

<sup>40</sup> <http://www.uzemi.eu/brownfieldy/-6-nadrazi-praha-vysehrad.html>

<sup>41</sup> [https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/pomala-smrt-vzacne-pamatky-pod-taktovkou-cd.A061221\\_143150\\_igcechy\\_tom](https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/pomala-smrt-vzacne-pamatky-pod-taktovkou-cd.A061221_143150_igcechy_tom)

<sup>42</sup> [https://iispp.npu.cz/mis\\_public/documentDetail.htm?id=744567](https://iispp.npu.cz/mis_public/documentDetail.htm?id=744567)

<sup>43</sup> [https://iispp.npu.cz/mis\\_public/documentDetail.htm?id=744567](https://iispp.npu.cz/mis_public/documentDetail.htm?id=744567)

„Objekt č. p. 86, k. ú. Vyšehrad, Svobodova ul., Praha 2, je nemovitou kulturní památkou zapsanou v Ústředním seznamu kulturních památek ČR pod rejstříkovým číslem 50534/2274 „železniční stanice Vyšehrad, z toho jen: hlavní budova, čekárna a strážní domek“ od 19. 12. 2000. Významnou kulturní památkou je především secesní nádražní /výpravní budova, která je dle umělecko-historického rozboru připisována architektu Antonínu Balšánkovi. Vystavěna byla v letech 1904-05 na trati mezi Hlavním a Smíchovským nádražím.“<sup>44</sup>

Od neúspěšné rekonstrukce z roku 1990 nebyly provedeny žádné kroky pro její obnovu. V roce 2005 byla budova nadále ve velmi tristním stavu. Z fasády se ulamovaly kusy omítky, v úrovni prvního patra byla proto nainstalována vodorovná síť, která chránila kolemjdoucí před zasažením padajícími částmi stavby.<sup>45</sup>

Krátce na to se České dráhy, v rámci rozvoje Pražské železniční dopravy rozhodly, že zastávku Vyšehrad obnoví. Dle nových předpisů však zastávka nesměla stát v oblouku. Proto bylo rozhodnuto, že stanice bude posunuta o něco blíže k Ostrčilovu náměstí, tím tedy budova nadále neměla vhodné využití a dráhy ztratily zájem o její vlastnictví. Důsledkem toho bylo v roce 2007 vypsaní výběrového řízení na prodej budovy.<sup>46</sup>

---

<sup>44</sup> <https://zachranimenadrazivysehrad.cz/mhmp-opp-2002-2018/>

<sup>45</sup> <https://echo24.cz/a/wTD6M/nekulturni-pamatka-vysehrad?fbclid=IwAR00OqEo0e8sQkRdw7gGlpKcbJ0KYinp2C0v9Kvv8qqjNengz0lZc1rZN9M>

<sup>46</sup> <http://www.uzemi.eu/brownfieldy/-6-nadrazi-praha-vysehrad.html>



## 4. OTÁZKA AUTORSTVÍ

Nádražní budova Vyšehrad je postavena v secesním, popřípadě novorenesančním stylu se secesními prvky. Přestože jsou dochovány původní návrhy stavby, její autorství na nich doloženo bohužel není. O tom, kdo byl autorem této stavby se doposud pouze spekuluje, v otázce autorství se rozcházejí i literární zdroje. Nejčastěji je nádraží Vyšehrad připisováno Antonínu Balšánkovi, významnému architektovi z přelomu 19. a 20. století. Většina historiků s tímto názorem souhlasí, protože v jeho ostatních dílech byly shledány jisté podobnosti. Bádáme-li konkrétně po zdrojích o nádraží Vyšehrad, většinou nalezneme zmínku o připisovaném autorství Antonína Balšánka, avšak v rámci zdrojů věnujících se přímo jeho osobě, není tato stavba v jeho tvorbě zařazována. V dalších případech je pak autor uváděn jako neznámý. Přestože většina historiků jeho autorství potvrzuje, jeden z předních českých historiků umění Zdeněk Lukeš s tímto názorem nesouhlasí. Jako dalšího možného autora, vcelku přesvědčivě, shledává Jana Vejrycha, který je spjatý především s obdobím novorenesance, případně eklektického neorenesančního stylu, pro nějž je typické využití historismu a polygonálních či dlátkových věží, štukové výzdoby a sgrafita. Později se pak tento umělecký směr začíná mísit s prvky secese. Dalším z možných autorů je např. podle *Krejčířika, Platovské (ed.)* Jan Heindl, který je mimo jiné autorem nádraží Královské Vinohrady. Zajímavé je, že v rámci těchto zdrojů je autorství Jana Heindla uváděno o něco přesvědčivěji než v případě Balšánka.

Srovnáme-li stavby jednotlivých autorů s nádražím Vyšehrad, budeme schopni u každého z nich nalézt společné prvky. Stylově od prvního pohledu působí pravděpodobněji Jan Heindl. Nejen proto, že stavba nádražních budov není v jeho tvorbě ojedinělá, ale protože nádech nádraží Vyšehrad se jeví spíše jako novorenesanční se secesními prvky, a stylově tak odpovídá tvorbě Jana Heindla. Balšánek naproti tomu už v tomto období pomalu přecházel spíše k modernímu, tedy secesnímu stylu, přestože byl předtím zarytým protagonistou novorenesance. Dobově by se nádraží přiklánělo spíše do druhé fáze jeho tvorby. Do této fáze spadá například Obecní dům, který se na první pohled v porovnání s nádražím Vyšehrad stylově velmi odlišuje. To však může být důvodem spolupráce na projektu s Osvaldem Polívkou, hlavním představitelem nového secesního stylu.

Autorství nádraží Vyšehrad tedy zůstává nadále otázkou. V následující části se však přikláním k většinovému názoru historiků, kteří autorství připisují právě Balšánkovi. Jeho tvorbu se pokusím v následující části okrajově představit.

## 4.1 ANTONÍN BALŠÁNEK

Antonín Balšánek se narodil v roce 1865 v Českém Brodě. V roce 1881 se odebral do Prahy na studia pozemního stavitelství a české techniky. Později studoval i kreslení na pražské malířské akademii u profesora Antonína Lhoty. Po ukončení vysoké školy získal roku 1888 místo jako asistent Josefa Schulze, tehdy uznávaného jako nejváženější osobnost v oblasti architektury. Balšánek také podnikl cesty po Německu a Itálii, po návratu do Čech byl přijat do Spolku architektů a inženýrů.<sup>47</sup> Svými vrstevníky byl vnímán jako člověk nevšedně nadaný a úmorně pilný, Zdeněk Wirth však v roce 1921 jeho tvorbu označil jako dekadentní, pravděpodobně protože podle něj Balšánek stále lpěl na novorenesančních tendencích.<sup>48</sup>

Jako jedno z raných architektonických děl Balšánkovy tvorby můžeme jmenovat například návrh vlastního domu U Českých patronů (č.p. 596/III) na pražském Újezdě, který později odkázal Svatoboru českých spisovatelů.<sup>49</sup> Dům je na první pohled řešen v novorenesančním stylu s použitím sgrafita a rostlinné ornamentiky. Nad portikem je pak vyobrazena Balšánkova podobizna s textem o odkázání Svatoboru českých spisovatelů.

Do kruhu uznávaných architektů se dostává svým návrhem na přístavbu nové novorenesanční budovy Městského muzea v Praze.

Balšánek mimo jiné v této době publikuje řadu odborných studií o renesanční a barokní architektuře, které si velmi cenil. Proto jsou jeho raná díla ovlivněna historismem.<sup>50</sup>

Antonín Balšánek byl představitelem nacionálního konzervatismu a vymezoval se proti modernímu stylu, přestože nalézal jakousi tvůrčí sílu v nových konstrukcích. Zájem sledával především v tvorbě O. Wagnera. Modernistům vytýkal bezohlednost

---

<sup>47</sup> VLČEK, 1900, 35

<sup>48</sup> VLČEK, 1900, 35

<sup>49</sup> SCHREIBEROVÁ, 2011, 13-14

<sup>50</sup> VYBÍRAL, 2002, 239-240

k historickému uspořádání českých měst spojenou s nedostatkem národního citění. Volal po vytvoření osobitého národního stylu s úctou k historismu a uplatnění vlastní rázovitosti. Odmítal, že renesance byla přežitým slohem a pokládal ji za východisko pro českou modernu.<sup>51</sup> V této souvislosti požadoval zřízení katedry historie domácího umění na pražské technice.<sup>52</sup>

V konečném výsledku tedy nebyl odpůrcem moderny, nýbrž apeloval na vytvoření národnostní umělecké formy s ohledem na zdejší historické vzezření architektury a nalezení symbiózy historismu a nové doby.

Balšánek byl mimo jiné členem časopisu *Volné směry*, na jehož stránkách proběhla roku 1898 diskuse na téma „moderna či směr národní“, jež polemizovala o směřování české moderní architektury. Dialog názorů obou stran byl prvním takovým v Praze a dozníval v české společnosti řadu dalších let. Tento spor zahájil právě Balšánek, kdy se ostře vymezil proti napodobování vídeňských vzorů a požadoval národní podobu, která dle jeho slov „*nevznikne jako sloh nový, nýbrž se vyvine na podkladě historickém*“.<sup>53</sup>

V pozdějším období Balšánkovy tvorby pak spatřujeme postupné oprostění od historického sevření renesančních a barokních forem. Jeho díla dostávají uvolněnější ráz a přiklání se k principu využití secesního dekóru. Přesto jeho tvorba nenabývá plného vyjádření tendencí secesního stylu. Jeho stavby jsou stylově střídmejší a lze na nich pozorovat jakousi symbiózu novorenesanční formy obohacené o secesní prvky. Že se právě Balšánek, původně zarytý protagonist historismu, stal představitelem secese, není ojedinělý případ. Mnoho z dřívějších konzervativců našlo později naplnění v moderním umění. Patří mezi ně například Jan Koula, autor jediného secesního mostu v Praze, či Josef Fanta, který sice budovu nádraží Císaře Františka Josefa, dnes Hlavní nádraží, koncipoval v barokním nádechu, avšak v průběhu stavby se odklonil od historismu a využil secesního dekóru.<sup>54</sup>

Balšánek byl mimo jiné i uznávaným teoretikem dějin architektury. Jeho zájem spočíval především v období renesance a baroka. Napsal několik významných teoretických spisů o architektuře. Z nejznámějších můžeme jmenovat např. *spis o Letohrádku královny Anny*

---

<sup>51</sup> VYBÍRAL, 2002, 239-240

<sup>52</sup> VYBÍRAL, 2002, 241

<sup>53</sup> VYBÍRAL, 2002, 241

<sup>54</sup> VYBÍRAL, 2002, 242

na *Hradčanech* (1900), *Štíty a motivy atikové v české renaissanci* (1902).<sup>55</sup> Do památkové obnovy se zapojil teoretickými pracemi *Panorama hradčanské a omezení výšek na Malé straně* (publikováno v *Architektonickém obzoru* roku 1906), *Úprava Malé strany a otázka veřejných staveb na pobřeží Vltavy* (*Architektonický obzor*, 1909). Nejslavnější z jeho teoretických spisů je *Architektura střech doby barokové v Praze* (1913, 1915).<sup>56</sup>

Zdeněk Wirth jeho literární tvorbu označil jako nevědeckou, kde kreslířské schopnosti autora „oslepují laiky“.<sup>57</sup>

Mezi lety 1896-1899 spolupracoval Balšánek na výstavbě mostu Legií, dříve známého jako most Františka, pro nějž navrhoval především dekor.<sup>58</sup> Použitým materiálem zde byl pískovec a žula, kombinace bílé a červené pak měla symbolizovat národní ráz, podobně jako u Palackého mostu.<sup>59</sup> Jedním z Balšánkových nejvýznamnějších děl je Divadlo J.K. Tyla v Plzni, které architekt opět koncipoval v novorenesančním duchu, avšak nyní již se secesními prvky. Divadlo bylo vystavěno v letech 1899-1902 a na jeho výzdobě se podílela řada předních českých umělců jako např. Ladislav Šaloun, Stanislav Sucharda, Antonín Procházka a další.<sup>60</sup> Budova je osově symetrická na obdélníkovém půdorysu a dělená na tři části třemi dvojicemi schodišťových rizalitů. Zadní část budovy je završena neckovou střechou.<sup>61</sup>

Dalším z impozantních děl Balšánkovy tvorby je budova Muzea hlavního města Prahy v ulici Na Poříčí, vystavěná mezi lety 1896-1898.<sup>62</sup> Tuto stavbu Balšánek koncipoval s využitím původního ideového návrhu Antonína Wiehla. Jedná se o čistě novorenesanční volně stojící budovu, jež lze doposud zařadit do umělcovy rané tvorby. Architektonicky ji můžeme interpretovat jako skromnou stavbu o dvouraktové dispozici s výrazně zvýšeným přízemím nad vystupujícím suterénem. Budova je jednopatrová, krytá nízkými sedlovými střechami, odpovídající novorenesančnímu stylu bez náznaku uvolňování forem a náklonu k secesním tvarům.<sup>63</sup>

---

<sup>55</sup> SCHREIBEROVÁ, 2011, 13-14

<sup>56</sup> VLČEK, 2004, 35

<sup>57</sup> VLČEK, 2004, 35

<sup>58</sup> SCHREIBEROVÁ, 2011, 13

<sup>59</sup> Památkovýkatalog.cz / Most Legií

<sup>60</sup> SCHREIBEROVÁ, 2011, 13

<sup>61</sup> Památkovýkatalog.cz / Divadlo J.K. Tyla v Plzni

<sup>62</sup> SCHREIBEROVÁ, 2011, 15

<sup>63</sup> Památkovýkatalog.cz / Muzeum hlavního města Prahy

Plnou tendenci secesních prvků Balšánek uplatnil až u stavby Obecního domu, na kterém spolupracoval s Osvaldem Polívkou a řadou dalších významných umělců té doby. Zde se Balšánek zasadil zejména o architektonické hmoty a exteriér. Přestože toto dílo bylo zprvu nedoceněno, později se stalo centrem národní identity, především pak před druhou světovou válkou. Dnes je tato stavba pokládána za jednu z nejcennějších pražských památek. Budova je řešena symetricky, na půdorysu kosočtvercového tvaru. Ústředním prostorem prvního patra je Smetanova síň ležící na ose úhlopříčky. Na nároží hlavního průčelí zakončeného honosnou kopulí je v obloukovém štítu mozaikový obraz Hold Praze od Karla Špillara, obestavěný sousošími od Ladislava Šalouna.<sup>64</sup>

Nejtypičtějším projevem Balšánkovy druhé fáze, tedy secesní, je budova České spořitelny v pražských Vršovicích, známa také jako Vršovická záložna. Byla postavena mezi lety 1911-1912 a na jejím návrhu se mimo jiné podílel i Josef Bertl. Budova je značně ceněna i pro svůj bohatý interiér. Fasáda je pokrytá secesní ornamentikou a štukovou výzdobou.<sup>65</sup> Záložna byla realizována firmou Olmer a spol. a kamenické práce na ni provedl Josef Víšek.<sup>66</sup>

Balšánek se během svého života zúčastnil řady soutěží. Například v roce 1901 získal čtvrtou cenu za návrh o radnici v Praze. V zahraničních projektech provedl návrh divadla Sofie v Bulharsku 1903. V roce 1905 obdržel cenu za architektonické řešení mostu přes Něvu v Petrohradě.<sup>67</sup>

Na druhém místě za Aloisem Čenským se umístil také v soutěži o návrh divadla na Královských Vinohradech roku 1903. Podruhé se pak zúčastnil soutěže na přestavbu a dostavbu Staroměstské radnice v roce 1905. V roce 1906 navrhoval v Praze slavobrány k návštěvě císaře Františka Josefa I. Dalším z jeho nerealizovaných projektů je také například návrh Rudolfínského mostu v Praze.<sup>68</sup>

V roce 1915 navrhl hřbitovní kapli pro Český Brod. Dále spolupracoval s Josefem Václavem Myslbekem na návrhu pomníku K. H. Máchy na Petříně, provedeného mezi lety 1910-1912. Posmrtně byl mimo jiné realizován projekt pomníku biskupa V. Jirsíka v Českých Budějovicích (1922-23), který byl zničen za okupace.<sup>69</sup>

---

<sup>64</sup> STAŇKOVÁ, 1991, 275

<sup>65</sup> Památkovýkatalog.cz/ Spořitelna ve Vršovicích

<sup>66</sup> VLČEK, 2004, 35

<sup>67</sup> VLČEK, 2004, 35

<sup>68</sup> VLČEK, 2004, 35

<sup>69</sup> VLČEK, 2004, 35

## 5. SECESE V ČECHÁCH

Termín secese je nejčastěji chápán jako styl s výraznou dekorativní složkou, jež nachází inspiraci v přírodních vzorech.

Secese z přelomu 19. a 20. století byla v podstatě posledním mezinárodním a souhrnným slohem, jež byl využit v celé škále uměleckého vyjádření. Tento moderní styl vnikl do architektury, sochařství, malířství, ale projevil se i v grafické tvorbě, uměleckém řemeslu, literatuře, hudbě, divadle a tanci, ovlivnil módu, a vytvořil tak moderní životní styl pokrokové a vážené společnosti. V každé zemi si tento umělecký styl vytvořil individuální podobu, která odpovídala požadavkům a reprezentaci dané společnosti.<sup>70</sup>

Hlavním motivem vzniku je odklon od historismu a napodobování předešlých uměleckých slohů. Secese umělecké prvky kombinuje a sjednocuje. Přestože se obrací proti historismu, nachází jistá pojítka v minulosti, konkrétně v období gotiky a manýrismu, popřípadě u prerafaelitů.<sup>71</sup> Dalším zdrojem inspirace bylo pro tento umělecký sloh krétsko-mínojské umění, kde nacházíme shodu v asymetrickém dekoru, ornamentice a oblibu ve znázornění zvěře. V souvislosti se šířením obchodu s exotickým uměním převzal moderní styl z impresionismu také inspiraci v japonském umění.<sup>72</sup>

Obecně secese vychází především z přírodních/květinových vzorů. V oblibě byly například lilie, kosatce nebo orchideje.<sup>73</sup> Dalším znakem je také stylizace přírodních tvarů, které upravuje dle proporčních a eurytmických zásad. Výsledný tvar je tak volným a pocitovým přepisem skutečnosti.<sup>74</sup> Základním prvkem se stala linie neboli klikatá prodloužená křivka bez ostrých úhlů.<sup>75</sup>

Tento umělecký směr se vymezuje proti strohosti spojené s pokrokem měst a průmyslovou revolucí, která se obrací spíše ke kvantitě a jednoduchosti. Hlavním znakem secesního umění je ornamentika, bohatost a rozmanitost, a to jak v barevnosti, tak i v použitých materiálech. Zakládá si na harmonii a kontrastu.<sup>76</sup> Secese se odpoutává od

---

<sup>70</sup> MRÁZKOVÍ, 1971, 11

<sup>71</sup> MRÁZKOVÍ, 1971, 19

<sup>72</sup> MRÁZKOVÍ, 1971, 20

<sup>73</sup> MRÁZKOVÍ, 1971, 13

<sup>74</sup> MRÁZKOVÍ, 1971, 13

<sup>75</sup> HARDY, 1997, 8

<sup>76</sup> WITTLICH, 1982, 7

přílišných citových vypětí, ale pokouší se nalézt vyváženost pocitů a charakteristické barevnosti, jež má být vyvážením kontrastu a harmonie.<sup>77</sup>

Jedním z hlavních podnětů pro vznik secese byla nejen touha po novém vyjádření a emancipaci od historismu, ale i nespokojenost se současnou výstavní formou – ta se zpravidla konala metodou výročních výstav, v jejichž rámci bylo vystavováno obrovské množství děl bez zjevného řádu či pojítka mezi nimi. Díla byla zpravidla umístěna v řadách nad sebou, kde se jim nedostávalo náležitého osvětlení, divákovi tak nebylo umožněno získat řádný odstup od vystavovaných děl a zorientovat se. V našem prostředí je tento případ příznačný zvláště pro výroční výstavy Krasoumné jednoty v pražském Rudolfínu, které byly zároveň jedinou příležitostí pro prezentaci místních umělců.<sup>78</sup>

Ještě před založením vídeňské secese, jednoho z hlavních zdrojů inspirace moderního umění, vyšel v Praze roku 1895 Manifest české moderny, vedený uměleckým kritikem F. X. Šaldou, v němž byly vyřčeny požadavky na založení nového uměleckého vyjádření, rozvoj individuality a svobodu kritiky.<sup>79</sup>

Na přelomu 19. a 20. století pak Praha prošla, po vzoru ostatních evropských metropolí, velkou proměnou ve velkoměsto. Zbouráním městských hradeb se ze stále středověkého uspořádání opevnění stalo moderní město, které bylo rozšířeno o nová předměstí. Město se rozdělilo na jednotlivé samostatné části, jež se mohly stát útočištěm stále nově přichozích obyvatel. Tím byla zvýšena poptávka po stavebních podnikatelích. Přestože Česko bylo stále pod nadvládou rakousko-uherské monarchie, docházelo na přelomu století k vrcholu národního sebeuvědomění, v němž byla požadována modernost a technický pokrok.<sup>80</sup> Nové komunikace měly v rámci rozvoje propojit historická předměstí Karlín a Smíchov a umožnit rozvoj Královských Vinohrad a Žižkova.<sup>81</sup>

Mladá generace se začala stavět proti historismu jako primárnímu zdroji umělecké inspirace a prosazovala, že veškeré hodnoty uměleckého vyjádření je možné spatřovat v přírodě. Tyto principy byly demonstrovány programem tzv. ozdravění a urbanistickou regulací, kdy začaly být vystavovány reprezentační městské stavby a jednotlivé městské

---

<sup>77</sup> MRÁZKOVI, 1971, 11

<sup>78</sup> WITTLICH, 1982, 8

<sup>79</sup> MRÁZKOVI, 1971, 65

<sup>80</sup> WITTLICH, 2005, 8

<sup>81</sup> VYBÍRAL, 2002, 162

části prošly přestavbou dle potřeb moderního světa.<sup>82</sup> Reprezentativní budovy emancipované a moderní Prahy vznikaly v centrech měšťanského života. Takovými jsou například budova Hlavního nádraží v Praze od Josefa Fanty (1901–1909), již zmíněný Obecní dům v Praze od Antonína Balšánka a Osvalda Polívky (1905–1911), Bílkova vila v Praze-Hradčanech od Františka Bílka (1911), Dům spolku Hlahol od Josefa Fanty na Masarykově nábřeží v Praze (1903), Paláce Topič od Osvalda Polívky na Národní třídě v Praze, hotel Evropa (Václavské nám. 25) v Praze (1903–1905), Peterkův dům od Jana Kotěry na Václavském náměstí (čp. 772 /12) v Praze. Secesní styl tak vtiskl Praze podobu, která zůstává charakteristická dodnes.

U nás se tento umělecký směr formuloval především kolem spolku Mánes, který vznikl původně jako studentský spolek v roce 1887. Kolem něj se shromažďovali především malíři a sochaři, zastoupena v něm však byla i velká skupina architektů. Jeho činnost je výrazněji zaznamenána až v polovině devadesátých let, kdy mu byla přidělena vlastní sekce v časopisu *Volné směry*. Tyto umělecké spolky vznikaly napříč celou střední Evropou. Z prvních takových skupin, jež samostatně budovaly nový umělecký směr utvářející rozpor mezi novým a starým, byla skupina vzniklá v Mnichově roku 1892. Nové umělecké směry byly podporovány časopisem *Jugend*, vydávaným právě v Mnichově. Tyto samostatné spolky, měly vždy svůj osobitý projev nového uměleckého stylu.<sup>83</sup> Přesto však všechna tato seskupení spojoval společný termín *Secese*, *Jugendstil*, *Art Nouveau* nebo *Modern Style*.<sup>84</sup> V našem prostředí se zpočátku projevovala snaha o rezignaci od pojmu *secese*, který pro řadu umělců předznamenával ornamentiku mocenské Vídně. Na našem území se v rámci vlasteneckého uvědomění projevovala snaha o hledání vlastního uměleckého směru, který by demonstroval právě národní samostatnost a sledoval spíše morální obsah než estetickou formu. Mezinárodní pojem *secese* byl tedy v našem prostředí nahrazen termínem *Moderna*.<sup>85</sup> Nová tendence moderního stylu se snažila vymezit vůči tradičnímu eklektismu, který se také později přizpůsobil novým prvkům *secese*. Cílem umělecké tvorby byl především individuální projev.

---

<sup>82</sup> WITTLICH, 2005, 8

<sup>83</sup> WITTLICH, 1982, 8

<sup>84</sup> MRÁZKOVÍ, 1971, 13

<sup>85</sup> WITTLICH, 1982, 10



## 5.1. ASANACE PRAHY V 19. STOLETÍ

Už v osmdesátých letech 19. století se zrodila myšlenka o propojení severní a střední části města. V severní části bylo mnoho nevyužitého prostoru. Podle plánu měl být vybudován velkoměstský bulvár, který by spojil Václavské náměstí se Staroměstským, dále by pokračoval k řece Vltavě, přes Čechům most na Letnou a do Bubenče. Součástí plánu byla i revitalizace území mezi Staroměstským náměstím a řekou, kde v polovině 19. století zaniklo původní židovské ghetto a místní budovy dále chátraly. Tyto okolnosti vedly k vydání nového stavebního řádu a vyhlášení soutěže na přestavbu města v roce 1886. Ke schválení plošné asanace města došlo až roku 1893, kdy byla potvrzena císařským dekretem a probíhala až do období první světové války. V rámci rozsáhlé asanace bylo zbouráno asi šest set domů, byla vybudována nová kanalizační síť a zaveden tlakový vodovod. Přestavba byla uskutečněna podle vítězného návrhu geometra Alfréda Hurtiga a inženýrů Strunce a Hejny v již zmíněné soutěži.<sup>86</sup>

Ve společnosti však tato vcelku razantní přestavba vyvolávala rozporuplné názory. Velká část široké veřejnosti i odborníků se proti asanaci vymezovala z důvodu narušení historicky cenného urbanismu. Již v roce 1895 byl vydán Pamětní spis Spolku architektů a inženýrů a Umělecké besedy proti asanaci. Už tehdy ale začalo probíhat bourání kolem Staroměstského náměstí, při němž byly zbourány některé památkově cenné budovy. Tento odpor proti asanaci například podnítil vznik Klubu za starou Prahu,<sup>87</sup> a především pak manifest *Bestia triumphans* z roku 1897, napsaný Vilémem Mrštíkem jakožto obrana historického rázu Prahy, zejména pak Malé Strany. *Bestia triumphans* (Vítězná bestie) má být symbolem kulturního vandalismu.<sup>88</sup>

Dominantním uměleckým slohem od 60. do 90. let 19. století byla neorenesance, která určovala stylovou podobu obytných domů, sídel veřejných institucí, užitkových staveb a kostelů. Jejím představitelem v našem prostředí byl Ignác Ullmann, jehož dílo se stalo kulturním znakem vzestupu českého měšťanstva. V jeho tvorbě nešlo jen o pouhé navázání na pozdní benátskou renesanci, ale svůj projev obohatil o nové tendence „obloukového stylu“, jakožto zvláštní podobu „konstruktivismu“ 19. století. Hlavním principem v jeho tvorbě je různě uspořádaná arkádová fasáda, kterou můžeme pozorovat

---

<sup>86</sup> WITTLICH, 2005, 12-13

<sup>87</sup> WITTLICH, 2005, 12-13

<sup>88</sup> MRŠTÍK, *Bestia triumphans*, 1897

na příkladu České spořitelny.<sup>89</sup> V pozdějších letech se představitelem „české neorenesance“ stal Antonín Wiehl.

Dále se, během nového projektování Prahy, do oblíbenosti dostalo novobaroko, které naplňovalo touhu po zachování starého vzezření Prahy. To bylo demonstrováno u příkladu nové budovy Městské pojišťovny od Osvalda Polívky. U průčelí bylo využito dvou plasticky a barevně členěných polí, fasáda pak zahrnuje zejména barokní prvky.<sup>90</sup> Přestože baroko bylo donedávna vnímáno jako úpadkový sloh, stalo se v této době opět oblíbeným, protože poskytovalo umělcům velmi široký rámec prostředků. Umělecké vyjádření postoupilo až do formy, kde se na sebe vrstвило několik různorodých stylů a použití malebných prvků bylo prioritou. Z uměleckého díla se tak stal především velmi dekorativní celek.<sup>91</sup>

Až v polovině devadesátých let začíná mladá generace kolem spolku Mánes volat po nové formě umění s ohledem na příklady zahraničních vzorů. Zejména v architektuře tíhne spíše ke stylovému purismu. Od dosavadních organických motivů se orientuje převážně na geometrické a stylizované tvary. Inspirací pro tuto skupinu byla především vídeňská škola Otty Wagnera, z níž vystoupil například Jan Kotěra.<sup>92</sup> V Evropě se prosazuje moderní umělecký směr Art Nouveau, v našem prostředí spojený především s výstavou grafických děl Alfonse Muchy v roce 1897.<sup>93</sup> Inspirace nového uměleckého stylu pronikala především z Vídně jakožto nejbližšího kulturního centra. V Praze však nová skupina umělců tíhla spíše k Francii, která byla považována jako protipól habsburského absolutismu.

Jedním z předních umělců, který svou tvorbou určil podobu české formy Art Nouveau, byl Osvald Polívka. Vycházel především z novorenesance a novobaroka. Tyto směry spojil s použitím dynamických a dekorativních prvků florálních vzorů nového umění. V jeho stavbách dominují zejména barevné fasády a bohatost výzdoby.<sup>94</sup> S modernizací města souvisí potřeba rozšířit výstavbu o nové komerční budovy, reprezentující blahobyt a okázalost moderní společnosti.

---

<sup>89</sup> VYBÍRAL, 2002, 71

<sup>90</sup> WITTLICH, 2005,12-13

<sup>91</sup> WITTLICH, 2005,12-13

<sup>92</sup> VYBÍRAL, 2002, 27

<sup>93</sup> WITTLICH, 2005,15

<sup>94</sup> WITTLICH, 2005,17

Výraznou dominantou Polívkovy tvorby je Obecní dům reprezentující právě českou státnost. Pro tuto novostavbu byla vyhlášena soutěž, avšak žádný z návrhů nesplňoval očekávání, pročež se městská rada rozhodla zadat vypracování návrhu vybrané dvojici architektů Antonínu Balšánkovi a Osvaldu Polívkovi.

Mezníkem mezi starou a novou architekturou v našem prostředí určujeme rok 1900, kdy z uměleckého vyjádření mizí historismus a eklekticismus.<sup>95</sup>

Šalda ve své stati *Etika dnešní obrody aplikovaného umění*, věnující se otázce nového secesního umění jako jednotě mezi volným a užitým uměním, vyslovuje praktický výraz jeho stylovosti „*Od odvozených fantazií nebo konvencí nakupených tvarů vracíme se k varům základním, prostým a účelným, od klamů a lstí k poctivosti a jadrnosti, od falešných ozdob ke struktuře a kostře, od pružného k hlavnímu a prvotnímu. Všecka umění zvolna osvobozují se ze svého osamocení hmotné uzavřenosti a pociťují intenzivněji a intenzivněji, že jejich základ a kořen jest ornamentální a symbolický a účelem jejich že jest pracovati na ozdobě života, pracovati na celku a sloužiti celku: styl jako nejvyšší kulturní hodnota, jednota umění a života, stává se předmětem našeho doufání.*“<sup>96</sup>

## **5.2. UŽITKOVÉ STAVBY JAKO „VYSOKÝ STYL“ ARCHITEKTURY**

V 19. století se v Evropě namísto sakrální architektury a křesťanského kultu přistupuje k rozumovému chápání a průmyslovému rozvoji. Novou stavební ideologií moderní doby se stávají užitkové stavby vyhovující potřebám moderního člověka. Dominantou se staly právě nádražní budovy a železnice. Jejich konstrukce tak převzaly úlohu křesťanského chrámu moderní společnosti, jakožto propojení pokroku a blahobytu.<sup>97</sup> „*Továrny, nádraží, viadukty, nikoliv paláce, zámky a chrámy jsou stavebními programy a útvary nové doby*“ dle (Teige, 1930) naopak dle Johna Ruskina by měla být nádraží čistě

---

<sup>95</sup> VYBÍRAL, 2002, 27

<sup>96</sup> ŠALDA, 1948, 106

<sup>97</sup> VYBÍRAL, 2002, 187

užitkovými stavbami a proto odmítal jejich výzdobu. „*Lépe zakopat zlato do násplů, než je použít na ornament pro stanice*“.<sup>98</sup>

Evropskými vzory dopravní architektury se stalo například Eustonské nádraží v Londýně nebo Pařížské Gare de l'Est. První pražské nádraží v rámci Severní dráhy císaře Františka bylo svou okázalostí a rozměry označeno jako nejrozsáhlejší na evropském kontinentu, jelikož jeho rozloha byla 32 000 čtverečních sáhů.<sup>99</sup> Nádraží státní dráhy, (Masarykovo nádraží) v Hyberské ulici bylo postaveno na periferii města, podél obvodu městských hradeb. Pět kolejí sloužilo k osobní přepravě a stejný počet byl určen k nákladní dopravě. Dalším impozantním ztvárněním byla podoba dvou nádražích budov Praha-Těšnov, jež byly spojeny železným mostem.<sup>100</sup>

Na přelomu století se začaly projevovat požadavky nového typu koncepce na oddělení osobní a nákladní dopravy, stejně pak i lokální a dálkové. Začalo se přistupovat k individualizaci architektonického řešení. Do obliby se dostávají novobarokně laděné prvky, jako tomu bylo například v původním návrhu nového nádraží Františka Josefa v Praze od Josefa Fanty. Během prací se však Fanta odklonil od původní tendence a přešel k secesně, až romanticky laděnému vzezření.<sup>101</sup> V Čechách se pak velmi často u architektonických řešení nádražních budov užívalo neorenesančního stylu, který byl ztvárněním Rakouské mocnosti.<sup>102</sup>

Výzdoba nádražních stanic se tak v moderní době dostala do sféry „vysoké“ architektury, což se projevilo především ve výzdobě fasád.<sup>103</sup>

---

<sup>98</sup> VYBÍRAL, 2002, 192

<sup>99</sup> VYBÍRAL, 2002, 188 / BOHEMIA, 23.srpna 1845

<sup>100</sup> VYBÍRAL, 2002, 188

<sup>101</sup> VYBÍRAL, 2002, 190

<sup>102</sup> VYBÍRAL, 2002, 194

<sup>103</sup> VYBÍRAL, 2002, 193

## 6. ARCHITEKTONICKÉ / SOCHAŘSKÉ ŘEŠENÍ NÁDRAŽÍ VYŠEHRADE

Nádraží Vyšehrad je postaveno v secesním stylu s novorenesančními prvky.

Celý objekt sestává z hlavní budovy nádraží ve Svobodově ulici a dnes již zaniklé čekárny na opačné straně kolejí, jež byla s hlavní budovou spojena podchodem. Ten byl později zasypán a čekárna, bez povolení, majitelem zbourána.

„Hlavní budova se skládá ze středního třítraktového objektu a přímých dvoutraktových křídel. Rozdíl v úrovni ulice a zvýšeného kolejiště je tak vyrovnán na výšku etáže. Průčelí směřující do ulice má mezi jednotlivými křídly dvoupatrovou sedmiosou ústřední část s krajními jednoosými risality. Přízemní fasáda je horizontálně bosovaná s volutovými klenáky v překladech pravoúhlých oken a portálů, ovšem s výjimkou středního v trojici vstupů mezi risality: v lunetě, jež je kryta klenutou markýzou, je nad tímto vstupem reliéf okřídleného kola. První patro je vodorovně rustikované s ploše bosovanými pilíři. Na obou nárožích jsou nad pravoúhlými okny rovné římsy na štíhlých volutových konsolách. Ve vlysu nalezneme secesní rostlinný ornament, na parapetech obdélníkové, ze stran vodorovně prořezávané výplně. Hladká plocha kordonem odděluje druhé patro, jež je rámováno na rizalitech ploše bosovanými pilíři, které nesou pod vrcholem na čabrakách roztrpených okrajů věnce a visuté svazky květů.“<sup>104</sup> „Risalitová okna pod rovnými římsami se zubořezem mají stejné parapety jako ta v prvním podlaží. Po jejich stranách jsou obdélné reliéfy fantastické rostlinné ornamentiky. V úseku mezi risality jsou na společné římsě čtyři půlkruhem klenutá okna s masivními volutovými klenáky ve vrcholech oblouků.“<sup>105</sup> „Nad střední částí je umístěn dvouetážový štít s vějířovitým reliéfem na středním horním oblouku i postranních křídlech. Nad risality vystupují z atiky mezi nárožními pilířky segmentem završené štítky, které nesou mezi reliéfy vavřínových ratolestí čabrakovitě ukončené desky, na nichž byl původně císařský monogram. Čtyřboké helmy za nimi nesou na osmibokých lucernách menší cibule. Boky risalitů opakují úpravu z čelní plochy, v přilehlých jednoosých úsecích jsou půlkruhem klenutá okna v obou patrech. Atikový štít boční uliční fasády se dvěma obloukovými okny a

---

<sup>104</sup> BAŤKOVÁ, 2009, 760

<sup>105</sup> Soupis řemeslných a uměleckořemeslných prvků Vyšehradského nádraží, Posudek památkového ústavu, 12/14, SM 77, 2002, 2008

vázou ve vršku je tvořen pilastry jako štukový rámeček štítových oken.<sup>106</sup> „Nad levým risalitem uličního průčelí nalezneme štukový erbovní štítek s rostlinným plastickým dekorem. Na původních plánech byl vyzdoben dvouhlavou císařskou orlicí, která je dnes zakryta vápenným nátěrem.<sup>107</sup>“ „Postranní křídla dále pokračují třemi širokými osami a končí trojosým risalitem s úzkými, půlkruhově zaklenutými okny v patře. Mezi okny jsou pod věnci a rozvinutými ratolestmi čabraky s roztřepenými obloukovými okraji. Nad risality uprostřed vyčnívají z nízké atiky segmentem klenuté štítky, před něž vystupují na pozadí rozvinutých ratolestí stuhami obklopené znaky: na levém risalitu pražský, na pravém český. Z vestibulu za trojicí středních vstupů vede na levé straně protisměrně lomené schodiště s balustrovým zábradlím, jež ústí do horní haly na úrovni nástupiště. Strop je nesen na rovných překladech čtyřbokými pilíři. Zadní fasáda je oproti uliční jednopatrová – stylově odpovídá hlavní fasádě, avšak v jednodušším provedení. Nad celým přízemím kryje peron pultová střecha na litinových sloupcích. Přízemní čekárna umístěná na protější straně kolejí byla hrázděná stavba s otevřeným krovem sedlové střechy a dvěma širokými vchody po stranách středního risalitu završeného trojúhelným štítem.“<sup>108</sup>

Na nástupní ostrůvek vyšehradského nádraží se cestující mohli dostat podchodem, který byl prvním takovým v Praze. Později byl však tento podchod zasypan.<sup>109</sup>

Výrazně pak do okolí nádraží zasáhla stavba Nuselského mostu. Most byl složen z částí tzv. letmé betonáže, proto byly pod ním v oblastech trati zřízeny konstrukce, které chránily koleje v případě, že by části mostu spadly.<sup>110</sup>

Kašna a sochy vodníka, lva a medvěda byly vytvořeny mezi čtyřicátými a padesátými lety. Pro stanici nádraží je zapůjčil sochař Karel Novák. V roce 2000 však bylo jeho potomky požádáno o vrácení.<sup>111</sup>

Zastřešení budovy je nesené třemi samostatnými krovky, jež jsou provedeny ve dvou výškových úrovních. Krov ve střední části je zhotoven nad třetím nadzemním podlažím

---

<sup>106</sup> Soupis řemeslných a uměleckořemeslných prvků Vyšehradského nádraží, Posudek památkového ústavu, 12/14, SM 77, 2002, 2008

<sup>107</sup> Soupis řemeslných a uměleckořemeslných prvků Vyšehradského nádraží, Posudek památkového ústavu, 12/14, SM 77, 2002, 2008

<sup>108</sup> BAŤKOVÁ, 2009, 760

<sup>109</sup> HLUŠIČKOVÁ, 223

<sup>110</sup> BAŤKOVÁ, 2009, 760

<sup>111</sup> POLÁK, 2005, 49

(vzhledem k úrovni perónu) a přiléhající trakty (západní a východní) jsou konstruovány nad druhým podlažím. <sup>112</sup>

Krovy jsou zhotoveny ve vaznicové soustavě jako stojaté stolice z řezaných trámů.

„K hornímu krovu jsou přičleněny dvě věže. Konstrukce věží je odvozena z vaznicové soustavy, na čtvercový kříž tvořený dvojicemi vazných trámů uložených přes pozednici na půdní nadezdívku je uloženo osm sloupků zajištěných v horní části vaznicovým věncem, na nějž jsou též uloženy mezilehlé krokve.“<sup>113</sup>

Krov horní úrovně obsahuje dvě střední vaznice a v krátké hřebenové části též vaznici vrcholovou. Vaznice jsou podepřeny svislými sloupky a vaznými trámy. Krokve vazeb jsou v patní části osedlané na prahovou vaznici ve funkci pozednice.

Krovy obou navazujících traktů na východní i západní stranu jsou shodné a symetrické. Konstrukčně jsou jednodušší a mají menší výšku do hřebene střechy. Použita je jedna střední vaznice a prahová vaznice ve funkci pozednice. Použité prvky jsou obdobně jako u horního krovu. <sup>114</sup>

„Střešní plášť je tvořen prkenným bedněním a plechovou krytinou, patrně provedenou na konci 20. století. Na mnoha místech dnes krytina chybí a je nahrazena folií.

Našlapaná vrstva původního prostoru je tvořena keramickými půdovkami.“<sup>115</sup>

Stavebně historický průzkum z roku 2012, objednaný Petrem Novákem, zastupujícím firmu RailCity Vyšehrad s.r.o., zaměřený na ohledání stavu a mykologického průzkumu podlah a krovů, odhalil, že většina stropnic byla značně prohnílá, poškozena až destruována. Důsledkem bylo doporučeno zvážení nového zastřešení, protože oprava a sanace by byla časově i finančně velmi náročná. Doporučena byla volba tuhých nedřevěných stropů, a to z důvodu eliminace biotických rizik.

Přítomnost dřevokazných hub byla zjištěna nejen u krovů, ale i např. u zárubně dveří bývalého sociálního zázemí. Konkrétně byla odhalena dřevomorka domácí, na jejíž přítomnost upozornil již průzkum z roku 2007. Nejvíce byly nakaženy vazní trámy, majitel je proto podepřel sloupky. Shledáno bylo i značné zasažení hnilobou z důvodu

---

<sup>112</sup> Soupis řemeslných a uměleckořemeslných prvků Vyšehradského nádraží, Posudek památkového ústavu, 12/14, SM 77, 2002, 2008

<sup>113</sup> Soupis řemeslných a uměleckořemeslných prvků Vyšehradského nádraží, Posudek památkového ústavu, 12/14, SM 77, 2002, 2008

<sup>114</sup> Soupis řemeslných a uměleckořemeslných prvků Vyšehradského nádraží, Posudek památkového ústavu, 12/14, SM 77, 2002, 2008

<sup>115</sup> Soupis řemeslných a uměleckořemeslných prvků Vyšehradského nádraží, Posudek památkového ústavu, 12/14, SM 77, 2002, 2008

předešlé neúspěšné rekonstrukce, díky které do objektu dlouhodobě zatékalo. Místa největších napadení byla rok před ohledáním zakryta dehtovou lepenkou.

Výsledkem stavebně historického průzkumu z roku 2007 byla navržena nezbytná sanační opatření, která by měla zabránit dalšímu šíření dřevomorky domácí.

V poznámce pak bylo upozorněno, že nevykoná-li vlastník potřebná opatření, dojde k rozsáhlé degradaci a náklady na rekonstrukci opravdu významně stoupnou.

Doporučeno bylo trámy chemicky sanovat s ohledem na nedostatečné podepření, které nezabraňovalo šíření. Mimo jiné byla vnější omítka na mnoha místech značně opadaná, což podporovalo zvlhčování zdiva a následně trámů.

V závěru průzkumu se uvádí, že majitel sice učinil drobná opatření, ta však vnikání vody nemohla zabránit. Podtržena byla nutnost provedení sanačních opatření, která by zastavila postupující destrukční činnost houby. Částka byla odhadnuta na 400 tisíc Kč. (12.3.2007)<sup>116</sup>

---

<sup>116</sup> Stavebně technický průzkum a návrh sanace, 2008, NPÚ



## 7. HISTORIE VLASTNICTVÍ NÁDRAŽÍ VYŠEHRAD

Velmi důležitou otázkou pro nádraží Vyšehrad je otázka vlastnictví. Právě ta totiž do velké míry zapříčinilo jeho tristní stav. Historie vlastníků budovy je velmi spletitá. Mezníkem ve stavu budovy jsou 60. léta, kdy přestává být využívána jako nádraží. Budova tak zůstala zcela bez využití, což se postupně začalo odrážet na jejím stavu.

V roce 2001 byla podepsána smlouva o dlouhodobém pronájmu mezi Českými drahami, které doposud fungovaly jako státní organizace se společností Nádraží s.r.o. Ta měla nádraží dostat do pronájmu na padesát let. Nádraží s.r.o. spadalo pod společníky Ivana Mečla a Petra Meissnera. Jejich plánem bylo zrekonstruovat veškeré prostory nádražní budovy, přičemž se počítalo s dodržением jejího původního výrazu. Veškeré plánované revitalizace byly navíc v souladu s požadavky památkářů.<sup>117</sup>

V rámci projektu měla být hlavní budova přetransformována na multifunkční kulturní centrum, jehož součástí byla galerie, knihkupectví, restaurace, bar, klub a kinosál.

Vše splňovalo požadavky památkářů, včetně intervence do budovy, jež zahrnovala nahrazení původní střechy prosklenými tubusy s ocelovou nosnou konstrukcí prosklení, symbolizující posun ve stavitelství v rámci jednoho století, což mimo jiné odkazovalo i na stáří budovy. Rekonstruováno mělo být i nástupiště mezi traťovými kolejemi.<sup>118</sup>

Plánovaná rekonstrukce byla odvolána roku 2003. V té době totiž došlo zákonem č.77/2002 ke transformaci akciové společnosti České dráhy a státní organizací Správa železniční dopravní cesty s.r.o. (SŽDC). Z jedné společnosti tak vznikly dvě nástupnické instituce. Nádraží Vyšehrad tedy najednou mělo dva vlastníky, což mělo samozřejmě vliv i na nájemní smlouvu. Samotnou budovu vlastnila SŽDC a pozemky České dráhy a.s. Mezi dvěma nástupnickými společnostmi tak vznikl spor o tom, kdo je vlastně oprávněn poskytovat nájemní smlouvu a nakládat s tímto majetkem.<sup>119</sup>

Teprve v roce 2004 došlo ke změně, kdy se ČD a SZDČ došly k závěru, že je uzavřená nájemní smlouva neplatná, a to z důvodu, že údajně nedošlo ke splnění termínů, k nimž se nájemce, společnost Nádraží s.r.o., zavázal. Společnost Nádraží s.r.o. v té době již

---

<sup>117</sup> <http://www.uzemi.eu/brownfieldy/-6-nadrazi-praha-vysehrad.html>

<sup>118</sup> <http://www.uzemi.eu/brownfieldy/-6-nadrazi-praha-vysehrad.html>

<sup>119</sup> VĚSTNÍK, XLVII. (XVIII.) číslo 2–3 / 2017, 4–5

započala přípravné práce (stavebně-technické průzkumy, čištění kanalizace, úklid, projektovou dokumentaci atd.). Společnost Nádraží s.r.o. nakonec podala žalobu na ČD a SZDC, v níž se domáhala náhrady škody kvůli maření nájemní smlouvy.<sup>120</sup> Protože se začalo jednat o posunu nové zastávky blíže k Ostrčilovu náměstí, ztratila tato cenná stavba pro ČD a SZDC dopravní význam. Proto bylo roku 2007 rozhodnuto o vypsání výběrové řízení na prodej areálu nádraží.<sup>121</sup>

Na výběrové řízení ihned reagovala městská část Praha 2. Částka 40 milionů Kč, kterou dráhy požadovaly, byla ale příliš vysoká. Mimo to byly náklady na opravu budovy odhadovány na 100 milionů Kč. Protože ale radnice usilovala o bezplatný převod, byla Praha 2 ve výběrovém řízení značně znevýhodněna.<sup>122</sup> Nakonec byl celý areál nádraží prodán firmě TIP Estate se sídlem ve Vraném nad Vltavou, zaměřující se na podnikání v oboru pronájmu nemovitostí.<sup>123</sup> Firma TIP Estate tak ve výběrovém řízení přeplatila Prahu 2 a odkoupila celý objekt za 42,5 miliónu Kč.

V říjnu roku 2004 byla firma TIP Estate vlastněna Janem Mrázkem, v roce 2006 byla přepsána na Petra Volíška. Vlastníkem společnosti navíc byla firma Wall Street Commercial Bank z města Veneta v Oregonu ve Spojených státech. Pod záštitou Petra Volíška figurovaly ještě další dvě firmy, zabývající se taktéž pronájmem nemovitostí.

Nejenže firma předem nesdělila, jaké záměry má s budovou, ale nereagovala ani na žádné dotazy ohledně jejího využití. Nový majitel totiž nebyl před koupí nucen sdělit svůj budoucí záměr, zavázal se pouze, že při rekonstrukci bude respektována památková ochrana objektu a že zachová prostory pro výpravčího.

V únoru roku 2008 firma TIP Estate zbourala památkově chráněnou čekárnu stojící mezi dvěma kolejemi, propojenou podchodem s hlavní budovou. Tento zásah firma provedla bez toho, aniž by počkala na povolení památkářů. Povolení jim mělo být uděleno i od Drážního úřadu, protože se čekárna nacházela na železniční trati. Za tento počín byla na základě rozhodnutí Magistrátu hl.m. Prahy firmě v červnu roku 2008 udělena tehdy nejvyšší možná pokuta 100 000 korun. Vlastník se proti ní ihned odvolal k Ministerstvu kultury ČR. Zbourání čekárny začala vyšetřovat i Policie ČR pro podezření z trestného

---

<sup>120</sup> [https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/pomala-smrt-vzacne-pamatky-pod-taktovkou-cd.A061221\\_143150\\_igcechy\\_tom](https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/pomala-smrt-vzacne-pamatky-pod-taktovkou-cd.A061221_143150_igcechy_tom)

<sup>121</sup> <http://www.uzemi.eu/brownfieldy/-6-nadrazi-praha-vysehrad.html>

<sup>122</sup> [https://www.tyden.cz/rubriky/cestovani/ceske-trosky/vede-ze-zborene-cekarny-na-vysehrade-tunel\\_51012.html](https://www.tyden.cz/rubriky/cestovani/ceske-trosky/vede-ze-zborene-cekarny-na-vysehrade-tunel_51012.html)

<sup>123</sup> <https://rejstrik.penize.cz/27188647-tip-estate-s-r-o>

činu zneužívání vlastnictví podle §258 zákona 140/1961 Sb. (trestní zákon), kde hrozí potrestání až na 2 roky odnětí svobody, peněžitý trest nebo propadnutí věci.<sup>124</sup>

To ovšem nebylo jediným zásahem do budovy. Firma kolem nádraží bez povolení pokácela vzrostlé lípy a topoly. Česká inspekce životního prostředí firmu předvolala k vysvětlení. TIP Estate však reagovala na tuto výzvu následovně – kácení si objednala u jiné firmy. Tato firma uvedla, že nekácela ani ona, ale objednala si další, zatím neuvedenou společnost.<sup>125</sup> Česká inspekce životního prostředí ve spolupráci s městskou částí Praha 2 odhadovala škodu na půl milionu korun. Nakonec dostala společnost podle zákona §88 zákona 114/1992 Sb. pokutu 300 000 Kč i za porušení chodníku před budovou, který technika poničila při odvážení pokácených stromů.<sup>126</sup>

31. března 2008 se vlastník budovy dohodl na vypracování návrhu rekonstrukce areálu Nádraží ateliérem Omicron-K, zastoupeným Martinem Kotíkem, který byl v té době členem České komory architektů. Mimo návrh na rekonstrukci nádraží spolupracoval například na projektu Jihozápadního města, postavil Multikino Galaxie, Stadion Slavie a další. V roce 1992 založil svůj soukromý ateliér Omicron – K. Když byla Martinu Kotíkovi nabídnuta zakázka na vypracování návrhu přestavby nádraží, žil v Lisabonu a o počínech firmy neměl tušení. Pro server TÝDEN.CZ. prohlásil, že celou situaci ohledně nádraží prověří a v případě zjištění o pochybení firmy nebude mít zájem na tomto projektu spolupracovat. Přesto byl nakonec autorem projektu přestavby areálu nádraží právě on.<sup>127</sup>

První návrh měl být hotov koncem dubna 2008. Do konce června pak měla být hotova koncepční studie, kterou, jak řekl sám Kotík, bude předem projednávat s Prahou 2, městskými památkáři i Národním památkovým ústavem.<sup>128</sup>

---

<sup>124</sup> <http://www.uzemi.eu/brownfieldy/-6-nadrazi-praha-vysehrad.html>

<sup>125</sup> [https://www.tyden.cz/rubriky/cestovani/ceske-trosky/vede-ze-zborene-cekarny-na-vysehrade-tunel\\_51012.html](https://www.tyden.cz/rubriky/cestovani/ceske-trosky/vede-ze-zborene-cekarny-na-vysehrade-tunel_51012.html)

<sup>126</sup> <http://www.uzemi.eu/brownfieldy/-6-nadrazi-praha-vysehrad.html>

<sup>127</sup> [https://www.tyden.cz/rubriky/cestovani/ceske-trosky/nadrazi-vysehrad-prestavi-architekt-kotik\\_52122.html](https://www.tyden.cz/rubriky/cestovani/ceske-trosky/nadrazi-vysehrad-prestavi-architekt-kotik_52122.html)

<sup>128</sup> <https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/1458719-nadrazi-vysehrad-se-mozna-brzy-docka-rekonstrukce>

Investor předložil v červenci roku 2008 návrh rekonstrukce, ve kterém měly vedle historické budovy vyrůst dvě nové prosklené stavby s kanceláři, wellnes, obchody, garážemi atp.

Návrh radnice Prahy 2 odmítla, protože nové budovy by zasahovaly do těsné blízkosti secesní budovy, která by tak, podle tehdejšího radního pro Prahu 2 Václava Vondráška (ODS), ztratila svůj původní solitérní charakter.<sup>129</sup> Navíc na návrhu nové budovy zakrývaly výhled na Vyšehrad z ulic Svobodova a Albertov, což architekt Kotík negoval. Mluvčí společnosti TIP Estate, Petr Novák řekl, že pokud získají všechna povolení, stavbu by bylo možné do dvou let dokončit. S předloženým návrhem však Praha 2 výrazně nesouhlasila. V návrhu chyběla mimo jiné zeleň a nebylo z něj jasné jakou funkci by měla plnit budova nádraží.<sup>130</sup> Proti navrhované výstavbě tehdy vystupovaly i spolky Praguewatch, Klub Za starou Prahu a Ateliér pro životní prostředí. Odbor výstavby Prahy 2 zamítl žádost o vydání územního rozhodnutí, které by navrhovanou stavbu povolovalo. Firma se následně obrátila na Stavební odbor Magistrátu hl. města Prahy. Městská část zároveň měla výhrady, že v projektu není zahrnuta stavba bytů, která byla v územním plánu vyžádána. Podle Kotíka zde byty být nesmí, dle hygienických zásad. MČ Praha 2 však měla stále o jednání s vlastníkem zájem. Podle Kotíka památkáři s návrhem rámcově souhlasili a požadovali pouze drobné úpravy na fasádě. Oproti tomu Praha 2, dle jeho slov, pouze hledala důvody, proč s návrhem nesouhlasit.<sup>131</sup> Po domluvě všech stran byl nakonec původní plán přepracován a prosklené budovy kanceláří zmenšeny tak, aby nezasahovaly do budovy ani nebránily výhledu.<sup>132</sup>

Na společné schůzi zástupců majitele, památkářů, hlavního města Prahy a radnice Prahy 2 bylo schváleno územní rozhodnutí, krátce po něm pak měla následovat tzv. kontrolní návštěva historické budovy, z níž mělo být vyvozeno stavební povolení, o které by tak

---

<sup>129</sup> <https://zachranimenadrazivysehrad.cz/praha-2-nesouhlasi-s-navrhem-zastavby-u-byvaleho-nadrazi-vysehrad-novinky-cz-22-4-2009/>

<sup>130</sup> <https://www.novinky.cz/bydleni/reality-a-finance/clanek/cenne-nadrazi-na-vysehrade-maji-nahradit-kancelare-40201960>

<sup>131</sup> <https://zachranimenadrazivysehrad.cz/praha-2-nesouhlasi-s-navrhem-zastavby-u-byvaleho-nadrazi-vysehrad-novinky-cz-22-4-2009/>

<sup>132</sup> <https://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/10116288835-zmetropole/212411058230007/obsah/190962-budoucnost-nadrazi-vysehrad>

měl investor požádat spolu s předložením harmonogramu prací. Závěrem jednání firma souhlasila s rekonstrukcí secesního nádraží spolu s výstavbou nových budov.<sup>133</sup>

Novostavby měly plnit funkci polyfunkční a administrativní a měly být vystavěny po obou bočních stranách historického nádraží. Podle plánu v nich měly být umístěny kanceláře, wellnes centrum, obchody, dvě malé galerie a desítky parkovacích míst.<sup>134</sup>

Společnost TIP Estate s.r.o. se dne 21.11. 2011 rozdělila na dvě nástupnické společnosti RailCity Vyšehrad s.r.o. se sídlem České Budějovice a BBD Real s.r.o. se se stejným sídlem, přičemž majetek byl rozdělen mezi tyto dvě nástupnické firmy.<sup>135</sup> Nádraží Vyšehrad připadlo do vlastnictví RailCity Vyšehrad s.r.o. Nadále tak tedy bude o jejím majiteli hovořeno jako o RailCity Vyšehrad s.r.o., přestože se jedná o stejnou firmu, která pouze prošla transformací.

Firma navíc měla vedené sídlo přímo v budově zchátralého nádraží, kde logicky nebyla k zastížení.

Dne 1. 3. 2013 dostal investor územní rozhodnutí a stavební povolení na realizaci projektu, včetně rekonstrukce nádraží. Což ovšem nebylo naplněno. Firmě byly tedy opakovaně ukládány pokuty.<sup>136</sup> Dne 20. září 2016 se uskutečnila kontrola nádraží Vyšehrad, při níž se zjistil havarijní stav celé budovy, včetně omítek a štukové výzdoby. Kvůli potrháným plachtám, které nahrazovaly střešní krytinu, do budovy mimo jiné vnikala voda. Její stav byl tedy shledán za alarmující a byla vyřčena potřeba provedení nezbytných kroků pro její revitalizaci. Mluvčí Národního památkového ústavu Andrea Holasová tehdy uvedla, že „o ukládání pokut samozřejmě dlouhodobě nemá význam. Majitel by musel začít komunikovat s památkáři a situaci řešit“.<sup>137</sup>

Stavební povolení na změnu historické budovy nádraží, přístavbu polyfunkční budovy s garážemi a přístavbu administrativní budovy nabylo právní moci 9.4. 2015. Zákon investora zavazoval k zahájení stavby maximálně do dvou let. K zahájení stavby však doposud nedošlo – jedinou změnu, kterou firma provedla, bylo vyvěšení harmonogramu

---

<sup>133</sup> <https://www.prazskypatriot.cz/nadrazi-vysehrad-smeruje-k-oprave-vyrostou-u-nej-novostavby-investor-ma-uzemni-rozhodnuti/>

<sup>134</sup> <https://www.prazskypatriot.cz/nadrazi-vysehrad-smeruje-k-oprave-vyrostou-u-nej-novostavby-investor-ma-uzemni-rozhodnuti/>

<sup>135</sup> <https://rejstrik.penize.cz/27188647-tip-estate-s-r-o>

<sup>136</sup> <https://www.novinky.cz/domaci/clanek/nadrazi-vysehrad-chatra-k-rekonstrukci-nelze-majitele-donutit-342946>

<sup>137</sup> <https://www.blesk.cz/clanek/regiony-praha-praha-zpravy/421309/zubozene-nadrazi-vysehrad-vhani-mistnim-slzy-do-oci-zacnou-opravy-na-jare-jak-slibuje-architekt.html>

prací v budově nádraží. Žádné stavební práce na objektu však nebyly provedeny. Základní udržovací práce byly prováděny v minimálním rozsahu, a to pouze na základě výzev stavebního úřadu a památkářů. Dle stavebního zákona je časový limit pro zahájení stavebních prací stanoven na dva roky. Pokud by do této doby vlastník nestihl zahájit stavbu, lhůta stavebního povolení by vypršela a bylo by nutné požádat o prodloužení, či nové stavební povolení. Žádnou z předem daných podmínek investor nedodržel a těsně před uplynutím této lhůty požádal o její prodloužení. Žádosti bylo vyhověno a termín byl prodloužen o jeden rok. Po jeho uplynutí investor opět požádal o prodloužení, tentokrát do 1.6.2020. Tomu již stavební úřad nevyhověl, proti čemuž se vlastník opět odvolal.<sup>138</sup> Podle Prahy 2 společnost RailCity s.r.o. postupuje účelově od začátku. Proti tomu se majitel ohradil a zaujmul tvrzení, že stavební práce již byly započaty, to se však na stavu budovy neprojevovalo. Před zahájením stavby se vlastník zavázal k dokumentaci stavu nádraží a vyvěšení harmonogramu prací, ale ani tento závazek investor nedodržel. Na majitele byly nadále ukládány sankce, proti nimž se opakovaně odvolával. Na předvolání šetření se nedostavil. Z těchto důvodů bylo usouzeno, že vlastník nehodlá budovu revitalizovat a záměrně nekoná žádné počiny pro její záchranu.<sup>139</sup>

„Dědictví minulých let se nevratně podepsalo především na technickém stavu secesní památky, do které stát desítky let neinvestoval. Svalovat vinu za aktuální stav památky na současného vlastníka je přinejmenším nekorektní. Situaci neprospělo ani dlouhové, mnoho let trvající územní řízení, než se podařilo získat potřebná povolení pro rekonstrukci původní nádražní budovy a dostavbu dvou objektů, které mají tvořit nový polyfunkční komplex,“ jak se vyjádřila společnost v tiskovém prohlášení Rail City Vyšehrad s.r.o. v reakci na neumožnění realizace přestavby z roku 2015.<sup>140</sup>

Roku 2018 vznikla tzv. Pracovní skupina k nádraží Vyšehrad. Poprvé se sešla 21. 12. 2018 za účelem utváření návrhu kroků pro záchranu této kulturní památky. Skupina měla zároveň zastupovat postoj hlavního města Prahy. V jejím čele stanul Adam

---

<sup>138</sup><https://zachranimenadrazivysehrad.cz/smutne-proslule-ruiny-pod-vysehradem-noviny-prahy-2-srpen-2018/>

<sup>139</sup><https://zachranimenadrazivysehrad.cz/smutne-proslule-ruiny-pod-vysehradem-noviny-prahy-2-srpen-2018/>

<sup>140</sup> <https://www.prazskypatriot.cz/smena-zchatraleho-vysehradskeho-nadrazi-za-stavebni-parcely-vazne-na-cene-dela-se-novy-posudek/>

Scheinherr, Petr Zeman, Jaroslav Němec, Filip Foglar, Viktor Mahrik, Lukáš Tittl, Dana Gregorová, Václav Brejška.<sup>141</sup>

V roce 2019 Praha 2 iniciovala jednání s majitelem budovy a nabídla, že celý pozemek odkoupí. Cena byla odhadnuta asi na 67 miliónů korun. Majitel ale požadoval přibližně 130 miliónů korun. Během roku 2020 pak proběhla jednání o směně nádraží Vyšehrad za jinou nemovitost v jiné městské části.<sup>142</sup>

---

<sup>141</sup> <https://zachranimenadraziivysehrad.cz/vznikla-pracovni-skupina-k-nadrazi-vysehrad-rady-hl-mesta-prahy/>

<sup>142</sup> <https://zachranimenadraziivysehrad.cz/pravo-mesto-tlaci-na-majitele-nadrazi-vysehrad/>

## **8. POČINY PROVEDENÉ ODBOREM PAMÁTKOVÉ PÉČE MAGISTRÁTU HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY VŮČI NEČINNOSTI VLASTNÍKA**

### **8.1. ÚVOD DO PAMÁTKOVÉ PÉČE**

Podle §2 památkového zákona „(1) Za kulturní památky prohlašuje ministerstvo kultury České republiky (dále jen "ministerstvo kultury") nemovitě a movitě věci, popřípadě jejich soubory,

a) které jsou významnými doklady historického vývoje, životního způsobu a prostředí společnosti od nejstarších dob do současnosti, jako projevy tvůrčích schopností a práce člověka z nejrůznějších oborů lidské činnosti, pro jejich hodnoty revoluční, historické, umělecké, vědecké a technické,

b) které mají přímý vztah k významným osobnostem a historickým událostem.

(2) Za podmínek podle odstavce 1 písm. a) nebo b) lze za kulturní památku samostatně prohlásit stavbu, která není samostatnou věcí, nebo soubor staveb; i taková kulturní památka se považuje za nemovitou kulturní památku.

(3) Za kulturní památku lze prohlásit soubor věcí nebo staveb, i když některé z nich nevykazují znaky kulturní památky podle odstavce 1.<sup>143</sup>

Na vlastníka kulturní památky pak samozřejmě spadají povinnosti péče a zachování, jejího udržování v dobrém stavu a ochrany před poškozením a znehodnocením, to vše na jeho vlastní náklady. Vlastník se k těmto povinnostem zavazuje a nemůže se jich vzdát.<sup>144</sup>

Kulturní památku zároveň vlastník musí užívat způsobem, jež odpovídá jejímu kulturnímu významu. Dále pak musí v případě potřeby umožnit památkovému ústavu její výzkum či pořízení dokumentace.

Nejsou-li naplněny podmínky ve spojitosti s požadavkem o řádnou péči o kulturní památku, je Magistrát hlavního města Prahy oprávněn vlastníkovi ukládat opatření pro její zachování. Vlastník je zároveň povinen zajistit zpřístupnění a ohledání stavu

---

<sup>143</sup> Zákon č.20/1987 Sb. – Zákon o statní památkové péči

<sup>144</sup> VAVŘOVSKÝ, 2012, 19



kulturní památky, aby mohla být tato opatření stanovena na základě řádného prozkoumání jejího stavu.

Ve spojitosti s nádražím Vyšehrad však vlastník k těmto ohledáním nedorazil, aby mohl příslušníkům Odboru památkové péče Magistrátu hlavního města Prahy a Národnímu památkovému ústavu Územní odborné pracoviště hlavního města Prahy, dále jen OPP MHMP, NPÚ ÚOP HMP, umožnit přístup do objektu. Následně neplnil jeho nařízení, z opatření se opakovaně odvolával a níže zmíněné pokuty nehradil.

Níže cituji text publikovaný Ministerstvem kultury o konkrétních krocích, jež byly v souvislosti se záchranou nádraží v uplynulých letech provedeny.

## **8.2. VYDANÁ OPATŘENÍ V UPLYNULÝCH LETECH**

„V roce 2015, 2016 a 2017 bylo OPP MHMP opakovaně prováděno ohledání stavby za účasti zástupců OPP MHMP, NPÚ ÚOP HMP a většinou i zástupců vlastníka, k čemuž jsou vyhotoveny příslušné záznamy o kontrole stavu nemovitosti, opakovaně byl konstatován zhoršený stav nemovitosti a byla požadována náprava stavu (zajištění střechy proti zatékání do objektu, sanace zdiva), tyto práce byly vždy provedeny v základní míře. Dne 22. 5. 2017 OPP MHMP vydal rozhodnutí sp. Zn. S-MHMP 1341820/2016, ve kterém uložil opatření dle § 10 odst. Zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, k provedení nezbytných prací k zajištění nedostatečného stavu konstrukcí budovy, a to v termínu do 90 dnů od nabytí právní moci. Vlastník (RailCity Vyšehrad s. r. o.) se proti tomuto rozhodnutí odvolal na MK.

Dne 10. 8. 2017 vydalo MK rozhodnutí sp. zn. MK-S 8509/2017 OPP, kterým rozhodnutí OPP MHMP potvrdilo a odvolání zamítlo. Toto rozhodnutí MK nabylo právní moci dne 21. 8. 2017. Od tohoto data tedy běžela 90denní lhůta pro provedení prací stanovených OPP MHMP. Dne 1. 12. 2017 byl OPP MHMP k výše uvedené sp. zn. vyhotoven záznam o kontrole – ohledání stavu nemovitosti na místě a plnění stanovených podmínek bylo provedeno pouze z exteriéru a pouze za účasti zástupců OPP MHMP a OV MČ Praha 2, jelikož vlastník se nedostavil, a tím nemohl být vstup příslušníků OPP MHMP do objektu zajištěn.

Konstatován byl trvalý chatrný stav nemovitosti – zajištění střechy proti zatékání do objektu splněno částečně, zprovoznění žlabů nebylo možno posoudit, část žlabů chybí,

zajištění degradujícího zdiva vápennou maltou bylo lokálně provedeno, dokumentace štukové výzdoby, požadovaná OPP MHMP, nebyla doložena, statické zajištění stropů, které OPP MHMP požadoval, nebylo možno z exteriéru posoudit. Žádosti vlastníka o prodloužení termínu k provedení prací OPP MHMP nevyhověl.

V roce 2018 vlastník neumožnil kontroly stavu kulturní památky uvnitř, kontroly tedy OPP MHMP provedl za účasti zástupců odborné organizace státní památkové péče a odboru výstavby ÚMČ Praha 2 pouze z exteriéru. Na základě zjištěných skutečností zahájil s vlastníkem řízení o přestupku pro porušení jeho povinností vlastníka kulturní památky, definovaných v ustanovení § 9 odst. 1 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. V řízení vedeném pod sp. zn. S-MHMP 1650278/2018 vydal OPP rozhodnutí, kterým uložil vlastníkovu kulturní památky správní trest pokuty (ve výši 300 000 Kč). Vlastník podal proti rozhodnutí odvolání, které bylo Ministerstvu kultury k rozhodnutí postoupeno dne 30. 12. 2019. Ve věci vedené pod č. j. MK 2617/2020 OPP Ministerstvo kultury potvrdilo rozhodnutí OPP MHMP. Následovala žaloba RailCity Vyšehrad, s. r. o. (Městský soud v Praze, sp. zn. 5A 41/2020) proti rozhodnutí MK ze dne 20. 1. 2020, č. j. MK 2617/2020 OPP, kterým bylo zamítnuto odvolání a potvrzeno rozhodnutí MHMP OPP ze dne 7. 10. 2019, č. j. MHMP 1969135/2019, kterým byla firma RailCity Vyšehrad, s.r.o. uznána vinnou z přestupků dle ustanovení § 35 odst. 1 písm. c) památkového zákona. Těch se dopustila v jednočinném souběhu tím, kdy v období od 13. 12. 2018 do 28. 2. 2019 neplnila povinnosti uložené vlastníkovu kulturní památky v ustanovení § 9 odst. 1 památkového zákona, nepečovala o zachování kulturní památky, neudržovala ji v dobrém stavu a nechránila ji před ohrožením, poškozením a znehodnocením. Za to jí byla uložena trest úhrnné pokuty ve výši 300 000 Kč.

V roce 2019 využil OPP MHMP možnosti nařídit vlastníkovu zpřístupnění kulturní památky za účelem provedení kontroly vnitřního stavu kulturní památky dle č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), ve znění pozdějších předpisů (dále jen kontrolní řád). Zahájení kontroly dle kontrolního řádu oznámil OPP MHMP vlastníkovu kulturní památky přípisem ze dne 13. 3. 2019, který mu byl doručen dne 18. 3. 2019. Protokol o kontrole ze dne 4. 11. 2019 dle § 12 kontrolního řádu byl vlastníkovu doručen dne 11. 11. 2019. V rámci probíhající kontroly vlastník neumožnil zpřístupnění kulturní památky a OPP MHMP za účasti zástupců odborné organizace státní památkové péče a Památkové inspekce Ministerstva kultury, kteří tak v pozici tzv. přizvaných osob mohli kontrolu provést pouze z exteriéru. V protokolu OPP MHMP konstatoval, že vlastník porušuje

povinnosti stanovené mu v ustanovení § 9 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Konkrétně šlo o povinnosti udržovat kulturní památku v dobrém stavu a chránit ji před ohrožením a poškozením. Kontrola byla ukončena, vlastník kulturní památky proti protokolu neuplatnil námitky.

Neumožnění zpřístupnění kulturní památky v rámci probíhající kontroly dle kontrolního řádu je přestupkem dle kontrolního řádu, za který lze uložit správní trest pokuty do výše 500 000 Kč. Rozhodnutím vydaným v řízení vedeném pod sp. zn. S-MHMP 469778/2019 vydal OPP MHMP rozhodnutí, kterým vlastníkovvi uložil správní trest pokuty ve výši 200 000 Kč, neboť neumožnil zpřístupnění kulturní památky dne 16. 4. 2019. Proti rozhodnutí OPP MHMP podal vlastník odvolání. Ministerstvo kultury v odvolacím řízení rozhodlo o snížení uložené pokuty na 190 000 Kč, ve zbytku rozhodnutí OPP MHMP potvrdilo. Rozhodnutí nabylo právní moci 30. 8. 2019 a vlastník uloženou pokutu uhradil.

Dalším rozhodnutím vydaným v řízení vedeném pod sp. zn. S-MHMP 469778/2019 uložil OPP MHMP vlastníkovvi správní trest pokuty (ve výši 400 000 Kč), neboť neumožnil zpřístupnění kulturní památky ve dnech 4. 6. 2019 a 20. 8. 2019. Proti rozhodnutí OPP MHMP podal vlastník odvolání, které bylo Ministerstvu kultury postoupeno dne 19. 12. 2019. Ministerstvo kultury potvrdilo rozhodnutí OPP MHMP, následovala žaloba RailCity Vyšehrad, s.r.o. (Městský soud v Praze, sp. zn. 11A 30/2020) proti rozhodnutí MK ze dne 8. 1. 2020, č. j. MK 1317/2020 OPP, kterým bylo zamítnuto odvolání žalobce a potvrzeno rozhodnutí MHMP OPP ze dne 13. 11. 2019, č. j. MHMP 2301034/2019, kterým byla žalobci uložena pokuta ve výši 400 000 Kč za dva přestupky dle ustanovení § 15 odst. 1 písm. a) kontrolního řádu spáchané ve vícečinném souběhu. Doručením oznámení o zahájení řízení zahájil OPP MHMP v řízení vedeném pod sp. zn. S-MHMP 469778/2019 s vlastníkem dne 4. 11. 2019 další řízení o přestupku, neboť neumožnil zpřístupnění kulturní památky dne 8. 10. 2019, spolu s povinností uhradit náklady řízení paušální částkou 1 000 Kč tím, že porušil povinnost umožnit kontrolujícímu výkon jeho oprávnění stanovených kontrolním řádem a dne 4. června 2019 a 20. srpna 2019 neumožnil v rámci kontroly zpřístupnění nemovité věci – stavby č. p. 86, k. ú. Vyšehrad, Svobodova 2, Praha 2 – již je vlastníkem. Rozsudkem Městského soudu v Praze ze dne 20. 5. 2021, č. j. 11 A 30/2020-86, byla žaloba zamítnuta.

Odbor výstavby ÚMČ Praha 2 rozhodnutím č. j. OV/067748/2018/Nova, ze dne 1. 4. 2019 zamítl žádost vlastníka kulturní památky o změnu stavby, spočívající v prodloužení

lhůty pro její dokončení do 1. 6. 2020 pro stavbu Příklad „A“ – polyfunkční budova s podzemními garážemi, přístavba „B“ – administrativní budova, na pozemku parc. 284/10, 284/11 v k. ú. Vyšehrad. Rozhodnutí bylo v odvolacím řízení potvrzeno rozhodnutím odboru stavebního řádu Magistrátu hlavního města Prahy, vydaným v řízení vedeném pod sp. zn. S-MHMP 1053746/2019/STR ze dne 9. 12. 2019.

Konečně byla podána žaloba RailCity Vyšehrad, s. r. o. (Městský soud v Praze, sp. zn. 14A 26/2021) proti rozhodnutí MK ze dne 10. 11. 2020, č. j. MK 68651/2020 OPP, kterým bylo zamítnuto odvolání žalobkyně a potvrzeno rozhodnutí MHMP OPP ze dne 1. 6. 2020, č. j. MHMP 808734/2020, kterým byla žalobkyně uznána vinnou z přestupků dle ustanovení § 35 odst. 1 písm. c) památkového zákona, kterých se dopustila v jednočinném souběhu tím, že v období od 1. 3. 2019 do 30. 3. 2020 neplnila povinnosti uložené vlastníkovu kulturní památky v ustanovení § 9 odst. 1 památkového zákona, když nepečovala o zachování kulturní památky, neudržovala ji v dobrém stavu a nechránila ji před ohrožením, poškozením a znehodnocením, za což jí byla uložena trest úhrnné pokuty ve výši 800.000,- Kč<sup>145</sup>

---

<sup>145</sup> TEXT POSKYTNUTÝ MINISTERSTVEM KULTURY

## 9. MOŽNÉ KROKY PRO ZÁCHRANU NÁDRAŽÍ VYŠEHRAD

Vzhledem k dlouhodobé nečinnosti vlastníka se kulturní památka nádraží Vyšehrad postupně dostala do takové fáze, kdy bylo nutné neprodleně začít vůči firmě RailCity s.r.o. podnikat razantnější kroky pro její záchranu.

Následující kapitola popisuje, jaké jsou další možnosti záchrany a jaké z nich byly či nebyly využity. Mnoho z nich obnáší dlouhodobé soudní řešení, do kterých se úřady zdráhají pouštět, další jsou finančně nákladné.

Jestliže vlastník kulturní památky neplní své povinnosti v péči o kulturní památku, následkem toho mohou být vůči němu orgánem památkové péče v první řadě uložena nápravná opatření.

Pokud vlastník kulturní památky v určené lhůtě tato nápravná opatření nesplní, mohou být, dle zákona o statní památkové péči, použity tyto nástroje:

V první řadě má obecní úřad obce s rozšířenou působností, v případě národní kulturní památky pak krajský úřad, možnost rozhodnout, že nezbytná opatření pro zabezpečení kulturní památky budou provedena na náklady jejího vlastníka.

„Pokud vlastník nemovité kulturní památky trvale zanedbává své povinnosti a ohrožuje tím její zachování nebo užívá-li kulturní památku v rozporu s jejím kulturně politickým významem, památkovou hodnotou nebo technickým stavem a nedojde-li k dohodě s vlastníkem o jejím prodeji státu, může se výjimečně, ve společenském zájmu, kulturní památka na návrh obecního úřadu obce s rozšířenou působností, rozhodnutím vyvlastňovacího úřadu vyvlastnit.“<sup>146</sup>

Je-li kulturní památka bezprostředně ohrožena, provede obec, s předchozím souhlasem obecního úřadu obce s rozšířenou působností nutná opatření k její ochraně. Jde-li o kulturní památku, která je stavbou, dá obec podnět stavebnímu úřadu k nařízení udržovacích prací, nezbytných úprav nebo jiných zabezpečovacích úprav.<sup>147</sup>

---

<sup>146</sup> § Zákon č. 184/2006 Sb

<sup>147</sup> § 15 Zákon č.20/1987 Sb.

Vlastníkovi také hrozí pokuty v případě, že neplní podmínky související s povinností péče o kulturní památku, dle § 15.odst 3. zákona o památkové péči, tedy, že o ni nepečuje, nepřispívá k jejímu zachování, či dokonce podporuje její zřícení. V takovém případě mu mohou být opakovaně ukládána MHMP – OPP nařízení k opravám. Nevykoná-li vlastník tato nařízení, je MHMP oprávněn uložit mu pokuty, a to až do možné výše 4 000 000 Kč. V případě nádraží se opakovaně vlastník nedostavil na ohledání stavby příslušníků MHMP-OPP, a neumožnil tak přístup do objektu, za což mu také byly ukládány pokuty, jak je blíže popsáno v předešlé kapitole. Firma RailCity s.r.o se proti těmto pokutám následně odvolala, její odvolání však bylo zamítnuto. Vlastník se tímto, s největší pravděpodobností, dlouhodobě snažil oddálit řešení stavu budovy.

## **9.1 DOHODA S VLASTNÍKEM O VÝMĚNĚ NEMOVITOSTI**

Pokud by se podařilo dohodnout s vlastníkem na možnosti výměny nemovitostí, pak by v takovém případě byla uzavřena směnná smlouva, která má podobná ustanovení jako kupní smlouva. Rozdíl je v tom že ve směně jsou oba jednatele zároveň prodávajícím i kupujícím. Pokud je hodnota nemovitostí stejná, je realizována pouze směna. V případě, že se cena obou pozemků, či nemovitostí liší, rozdíl je doplacen jednou ze smluvních stran.

V roce 2021 Hlavní město Praha vlastníkovi navrhlo, že nádraží smění za pozemky v Dolních Počernicích, které mají sloužit k výstavbě rodinných domů. Podle znaleckého posudku byla cena historické budovy nádraží odhadnuta na 67 milionů Kč, tyto pozemky mají cenu 120 milionů Kč. Majitel by tedy musel dopláctet nebo by dostal pouze jejich část. Jednání o této směně však v konečném výsledku selhalo, a to kvůli odlišným finančním představám Hlavního města Praha a vlastníka RailCity s.r.o.

## 9. 2 VYVLASTNĚNÍ

V roce 2019 bylo komisí ICOMOS navrženo, aby Praha využila své pravomoci k vyvlastnění objektu, kterou umožňuje § 15 odst. 3 zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči.<sup>148</sup> „Stát by měl prostřednictvím magistrátu hlavního města využít své pravomoci k vyvlastnění bývalého nádraží Vyšehrad a předat jej jinému investorovi, který bude ochoten a schopen jej opravit a znovu zprovoznit,“ jak ocitoval závěry komisařů viceprezident české sekce ICOMOS Josef Štulc.<sup>149</sup>

Problematika vyvlastnění soukromého majetku je stanovena v mezinárodním právu, vycházejícího především z mezinárodní oblasti lidských práv a mezinárodního práva na ochranu investic. Tento proces je krajním zásahem do chráněného základního práva jednotlivce na ochranu vlastnictví a musí být proveden v souladu s definovanými standardy. V případě, že je přistoupeno k tomuto krajnímu řešení, stát by měl nabídnout vhodné alternativní řešení (např. možnost náhradní nemovitosti).

Je-li prokázáno, že se jedná opravdu o krajní možnost a je splněna podmínka tzv. subsidiarity, tedy, že byly využity všechny možné kroky pro její záchranu, je možné přistoupit k procesu vyvlastnění. V první řadě pak musí být prokázáno, že vlastník nemovité kulturní památky zanedbává dlouhodobě své povinnosti pro její zachování, užívá ji v rozporu s jejím kulturně politickým významem či technickým stavem či dokonce přispívá k jejímu zániku, dochází-li ke střetu zájmů vlastníka nebo je nezbytné pro zájmy veřejné.<sup>150</sup> Při naplnění některé z těchto podmínek může být vyvlastnění uplatněno, nedojde-li ovšem k dohodě s vlastníkem o jejím prodeji státu.<sup>151</sup> V jeho důsledku vlastník přichází o moc a právo s majetkem/vyvlastněnou věcí nakládat. Zákon o vyvlastnění majetku sahá do doby před revolucí roku 1989, kdy bylo svévolně odnětí majetku běžným postupem komunistického státu. V současné liberální společnosti má tak, právě s ohledem na jeho použití v minulosti, poměrně negativní konotace.

Vyvlastnění kulturní památky u nás doposud nebylo použito z důvodu přílišné složitosti, časové náročnosti a nejistého výsledku. S tím souvisí i fakt, že by byl v konečném řešení

---

<sup>148</sup> Zpráva monitorovací mise, ICOMOS, 26. 8. 2019, 40-41

<sup>149</sup> Nádraží Vyšehrad spasí jen vyvlastnění, 6. 2. 2020, Náš region Praha, str. 6

<sup>150</sup> <https://www.businessinfo.cz/navody/vyvlastneni-ppbi/#uvod-do-problematiky-vyvlastneni>

<sup>151</sup> VAVŘOVSKÝ, 2012 str. 31

vlastník ve výhodě. Pokud by totiž nastalo vyvlastňovací řízení, bylo by nutné poskytnout vlastníkovi finanční náhradu, a to i přesto, že řádně nepečoval o kulturní památku. Zmínit můžeme pouze jedno použití procesu vyvlastnění v oblasti památkové péče, které ovšem nebylo použito v České republice, ale ve Spolkové republice Německo. Šlo o vyvlastnění zámku Reinhardsbrunn ve Svobodném státě Durynsko.<sup>152</sup>

### **9.3 NÁHRADNÍ VÝKON O ROZHODNUTÍ**

„Porušením povinnosti vlastníka kulturní památky (movité i nemovité) je i nenaplnění opatření, která byla vlastníkovi nařízena rozhodnutím příslušného orgánu památkové péče podle § 10 odst. 1, ve stanovené lhůtě. Právním následkem je možnost příslušného orgánu památkové péče rozhodnout o provedení nezbytných zabezpečovacích opatření. Jde vlastně o zvláštní formu exekuce rozhodnutí podle § 10 odst. 1, jejímž cílem je přímé vynucení uložené povinnosti. Tato speciální úprava vylučuje použití obecné úpravy výkonu rozhodnutí podle správního řádu i podle občanského soudního řádu, jak ve svém rozsudku sp. zn. 7 A 144/94 ze dne 30. 7. 1996 uvedl Vrchní soud v Praze. Splnění povinnosti uložené rozhodnutím podle § 10 lze tedy vynucovat výlučně postupem podle § 15 odst. 1, nikoli postupy, které správní řád a občanský soudní řád upravují jako exekuci nepeněžitých plnění (například postupné ukládání pokut). Současně § 15 odst. 1 nedopadá na situaci, kdy o vydání opatření požádal podle § 10 odst. 2 vlastník kulturní památky nebo národní kulturní památky.

Předpokladem pro zahájení řízení je nejen vykonatelné rozhodnutí orgánu památkové péče podle § 10 odst. 1, ale i nesporné zjištění, že lhůta pro dobrovolné splnění uloženého opatření uběhla marně, nebo opatření ve stanovené lhůtě nebylo vykonáno v plném rozsahu. Tato skutečnost musí být v písemné podobě (prokazatelně) zachycena a tvoří nezbytný předpoklad pro provedení řízení podle § 15 odst. 1. Zde je nutno připomenout ustanovení o výkonu dozoru krajského úřadu podle § 28 odst. 2 písm. f) anebo ustanovení o dozoru obecního úřadu obce s rozšířenou působností podle § 29 odst. 2 písm. h) za současného použití kontrolního řádu.

---

<sup>152</sup> ZÍDEK, 1/2020, 8-16



Ačkoli ustanovení § 15 odst. 1 stanoví, že se nezbytné práce provedou na náklad vlastníka kulturní památky, platí, že orgán památkové péče musí zajistit jednak osobu, která nezbytné práce provede, jednak prostředky, za které budou tyto práce provedeny. Není možné, aby osoba provádějící nezbytné práce sama vymáhala od vlastníka kulturní památky uhrazení vynaložených nákladů. Tato odpovědnost spadá na orgán památkové péče, který je povinen tyto náklady uhradit osobě, jež nezbytné práce provedla, a následně je vymáhat od vlastníka kulturní památky.<sup>153</sup>

Ve spojitosti s nádražím Vyšehrad tato možnost doposud nebyla použita. Můžeme zmínit snad pouze akutní zásah, a to z důvodu obecného ohrožení. Budova se důsledkem dlouholeté nečinnosti dostala do takového stavu, kdy začalo postupně odpadávat zdivo a střešní krytina. Dne 15. 10. 2020 kolem 16 hodiny došlo ke zřícení boční římsy, která dopadla na chodník. MČ Praha 2 tedy musela zahájit akutní kroky, aby zaopatřila bezpečnost kolemjdoucích obyvatel. Kolem nádraží bylo radnicí MČ Prahy 2 nainstalováno oplocení a zřízena policejní hlídka, tramvajová zastávka byla odstraněna a chodník uzavřen. Krátce na to vlastník nainstaloval na střechu krycí plachtu, avšak velmi nedostatečně, jelikož se krytí začalo po několika dnech uvolňovat. Vlastník se tímto zároveň dopustil trestního činu obecného ohrožení, načež proti němu bylo zahájeno trestní řízení v této věci.<sup>154</sup> MČ Praha 2 uložila pořádkové pokuty, v maximální možné výši 50 tisíc korun.<sup>155</sup>

Toto však nelze považovat za výkon o rozhodnutí jako takový. Jedná se pouze akutní a dočasné opatření proti ohrožení obyvatelstva. Přesto se náhradní výkon o rozhodnutí jeví jako doposud nejlepší možné řešení. Akutně by tak nádraží bylo možné ochránit před stále se zvyšujícím nebezpečím jeho zhroucení. Podniknout tento krok by sice mohlo zajistit jeho záchranu, ale zároveň je velmi pravděpodobné, že by se MČ Prahy 2 nepodařilo získat náhradu za provedené práce, jelikož soudní proces má v tomto případě velmi nejisté výsledky. Přestože by se firma dostala do exekuce, nebylo by možné zajistit náhradu velmi nákladné opravy, jež je v tomto případě vyžadována.

---

<sup>153</sup> ZÍDEK, 2019

<sup>154</sup> <https://a2larm.cz/2020/10/podari-se-kulturni-pamatku-nadrazi-praha-vysehrad-na-posledni-chvili-zachranit/>

<sup>155</sup> <https://zachranimenadrazivysehrad.cz/prazskypatriot-cz-smena-zchatraleho-vysehradskeho-nadrazi-za-stavebni-parcely-vazne-na-cene-dela-se-novy-posudek/>

## **9.4 ODKUP NEMOVITOSTI MČ PRAHY 2**

Další z možností, která by mohla zvrátit osud této kulturní památky je odkup nemovitosti. V uplynulých letech MČ Praha 2 mnohokrát projevila zájem o odkup nádraží Vyšehrad a vlastníka opakovaně žádala o jednání. Ve většině případů však jednání selhalo, když se vlastník nedostavil na smluvené schůzky či vůbec neodpověděl. Nakonec přeci jen firma RailCity s.r.o. začala s radnicí Prahy 2 jednat o možné koupi objektu. Požadovaná částka se však absolutně nedala zdůvodnit vzhledem ke zchátralému stavu budovy. Argumentem může být i fakt, že v roce 2007 bylo nádraží vydraženo ve veřejné aukci za 42 miliónů, a přesto, že trh s nemovitostmi šel v posledních letech prudce nahoru, tato hodnota, i s ohledem na stav objektu, v žádném případě neodpovídá požadované částce 130 miliónu korun. Odkoupení objektu MČ Praha 2 by bylo možné uskutečnit v případě, že by částka odpovídala znaleckému posudku.

## **9.5 NOVÝ VLASTNÍK**

Vzhledem k dlouholetému nezájmu vlastníka o tuto kulturní památku je zřejmé, že jeho postoj se nezmění a nelze již předpokládat, že by byla vykonána opatření nařízená OPP MHMP. Šance obnovy nádraží Vyšehrad v rukou firmy RailCity s.r.o. se zdá být mizivá.

Když započala MČ Praha 2 jednání o odkoupení nemovitosti, majitel zprvu nejevil zájem a s radnicí Prahy 2 ani nekomunikoval. V roce 2020 přeci jen s radnicí Prahy 2 začal jednat o možném prodeji nádraží Vyšehrad. Požadoval však zcela neodůvodnitelnou částku cca 130 miliónů Kč. Pravděpodobně si byl jist, že za tuto cenu zchátralé nádraží nikdo nekoupí, zvláště ne pak MČ Praha 2, která je závislá na ceně určené znaleckým posudkem, který v to době hodnotu objektu určil na 67 miliónů. Zároveň také majitel prohlásil, že v předešlém roce 2019 proběhla jednání s nejmenovanou společností o možném odkupu nádraží Vyšehrad, ta však v konečném výsledku selhala. Dále navrhl MČ Prahy 2 další dvě možnosti v případě, že odkup nebude možný. První z nich byla směna nádraží za jinou nemovitost, případně pozemky a druhá možnost počítala s prodejem pouze historické budovy, bez okolních pozemků.

Nakonec také uvedl, že v případě, že jednání s MČ Prahy 2 selžou, je v záloze další zájemce ze soukromé sféry.<sup>156</sup> Žádná z těchto možností však nebyla naplněna.

Dne 14. července loňského roku byla soudem vydána na majitele exekuce v důsledku několika neuhrazených pokut. Z tohoto důvodu majitel započal jednání o novém soukromém investorovi ze Švýcarska, který měl o odkup vyšehradského nádraží zájem. Novým majitelem by se měla stát společnost Artisa Real Estate AG., která v Praze, mimo jiné, vlastní Borůvkovo sanatorium v Legerově ulici.<sup>157</sup> Nový majitel si zajisté uvědomuje úskalí a povinnosti spojené s vlastnictvím této kulturní památky, která vyžaduje nemalé finanční prostředky pro její rekonstrukci. S tím se pojí i vědomí toho, že stát by v žádném případě novému majiteli neakceptoval takovou netečnost jako majiteli minulému. Po její záchraně už totiž značně volá i široká veřejnost díky občanským iniciativám a očividnému tristnímu stavu.

Do katastru nemovitostí bylo nové vlastnictví společnosti Artisa Real Estate AG., zapsáno 19.1.2022. Momentálně tak dochází k převodu nemovitosti a nádraží Vyšehrad tak svítá nová naděje na budoucnost.<sup>158</sup>

## 9.6 OBČANSKÁ INICIATIVA

V poslední řadě je nutno zmínit přínosy občanských iniciativ v řešení otázek památkově chráněných statků, které se ocitají v ohrožení. Přestože nemohou učinit tak razantní kroky proti nečinnosti vlastníka, dlouhodobě mají velkou váhu a zvyšuje se díky nim ve společnosti povědomí o kauzách tohoto typu. Toto veřejné vědomí má pak za následek vyšší tlak na politiky v řešení otázek ochrany kulturního dědictví. Vznik občanských spolků a aktivit je velmi důležitý, a právě díky nim je nádraží Vyšehrad stále připomínáno jako odstrašující případ.

O to se z velké míry zasloužilo několik spolků. Některé z nich se zasadily především v období kolem roku 2012, kdy probíhala soudní řízení týkající se plánované rekonstrukce. Takovými jsou například: Praguewatch, Klub za starou Prahu a Ateliér pro životní prostředí. Dále se zapojily také iniciativa „Oživte si barák“ a squatterská

---

<sup>156</sup> <https://zachranimenadrazivysehrad.cz/ctk-praha-zacala-jednat-s-vlastnikem-nadrazi-vysehrad-o-odkupu/>

<sup>157</sup> <https://zachranimenadrazivysehrad.cz/mf-dnes-nadrazi-vysehrad-hrozi-zriceni/>

<sup>158</sup> <https://zachranimenadrazivysehrad.cz/nadrazi-vysehrad-meni-majitele/>

skupina „Vzpomínky na budoucnost“. Velmi důležitou roli sehrává od roku 2019 do současnosti iniciativa zachránimenádražívyšehrad.cz, jejíž vznik iniciovala koalice stran Pirátská strana, Praha Sobě a Spojené síly pro Prahu vedoucí v dané době pražský magistrát.

### **9.6.1. PRAGUEWATCH**

Spolek Praguewatch je utvořen z dobrovolníků složených z akademiků, aktivistů a odborníků. Mapuje ohrožené kulturní památky, parky a různé kauzy setkávající se s úskalím památkové ochrany. Spolek kriticky hodnotí rozvoj Prahy, vznikající developerské projekty a upozorňuje na důležitost transparentnosti městského plánování. V kauze vyšehradského nádraží se zasadil především o sledování a zhodnocení politické a morální integrity politiků, úředníků, státních institucí a firem. Cílem bylo především dostat kauzu nádraží Vyšehrad do veřejného povědomí skrze mediální prostor a prostor sociálních sítí. Právě spolek Praguewatch se značně vymezoval proti stavebnímu povolení původního návrhu z roku 2011, kdy měly být k nádraží přistavěny dvě prosklené budovy.<sup>159</sup>

### **9.6.2. KLUB ZA STAROU PRAHU**

Tento spolek působí od roku 1900 a jeho primárním účelem je ochrana památek. Má kolem 1200 členů a sídlí v Juditině věži Karlova mostu. Třikrát ročně vydává časopis Věstník Klubu za starou Prahu, kde představuje aktuální kauzy s osvětlením historického kontextu a pořádá také různé přednášky.

Spolek důrazně upozorňuje na potřebné řešení určitých souvisejících kauz a všemožnými kroky tlačí na město, aby v konkrétních případech podnikalo potřebné kroky.

Ve spojitosti s nádražím se stejně jako Praguewatch snažil o zvýšení medializace. Mimo jiné také poskytoval znalecké posudky ostatním organizacím, jež se zapojovaly do kauzy.

### **9.6.3. ATELIER PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ**

Spolek se, mimo ochranu přírody, zdraví a životního prostředí ve městech, zasahuje také o obranu kulturních a památkových hodnot sídel a krajiny. Ateliér taktéž aktivně

---

<sup>159</sup> <https://praguewatch.wordpress.com/o-nas/>

vystupoval proti plánované přestavbě, v poli své působnosti především z důvodu hluku a znečištění, které by měla plánovaná stavba způsobit. Namítal ale i proti podobě návrhu, která narušuje hodnotu historické budovy.<sup>160</sup>

#### **9.6.4. INICIATIVA ZACHRÁNÍME NÁDRAŽÍ VYŠEHRAD**

Roku 2018 vznikla tzv. Pracovní skupina k nádraží Vyšehrad se záměrem vyjádření postoje hlavního města Prahy a široké veřejnosti. V jejím čele stanuli Adam Scheinherr, Petr Zeman, Jaroslav Němec, Filip Foglar, Viktor Mahrik, Lukáš Tittl, Dana Gregorová, Václav Brejška.<sup>161</sup>

Pražská koalice složená z Pirátské strany, hnutí Praha sobě a koalice TOP 09 a Starostové a nezávislí ve spolupráci s KDU-ČSL se ve svém programovém prohlášení z roku 2019 zavázala, že podnikne všechny možné kroky pro záchranu této kulturní památky. I tak vznikla právě petice a webové stránky zachranimenadrazivysehrad.cz, které shromažďují velké množství informací ke kauze nádraží Vyšehrad a byly z velké části zdrojem pro tuto práci.

#### **9.6.5. DALŠÍ SPOLEČENSKÉ INICIATIVY A AKTIVITY**

Iniciativa Oživte svůj barák uskupená kolem čtrnáctideníku A2 pak v reakci na chátrající stav budovy uspořádala v roce 2012 kulturní akci, při níž na chátrající budovy v centru Prahy formou videomappingu promítala videoprojekce za účasti odborníků, kteří účastníkům osvětlili problematiku těchto chátrajících budov.<sup>162</sup>

Budova také projevila zájem u hnutí squatterů. Ti v budově pořádali různé happeningy a performance.

Všechny tyto iniciativy vznikly právě z nespokojenosti široké veřejnosti s dlouholetou lhostejností vlastníka pro revitalizaci nádraží Vyšehrad cokoliv podnikat. Může se zdát, že tyto spolky podnikají malé kroky, z dlouhodobého hlediska jsou ale velmi přínosné a

---

<sup>160</sup> <https://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/tiskove-zpravy/prestavba-historickeho-nadrazi-zastini-vysehrad>

<sup>161</sup> <https://zachranimenadrazivysehrad.cz/vznikla-pracovni-skupina-k-nadrazi-vysehrad-rady-hl-mesta-prahy/>

<sup>162</sup> [https://www.lidovky.cz/relax/design/nadrazi-vysehrad-se-rozsvitilo-chceme-tu-vlaky-znelo-davem.A120504\\_095139\\_ln-bydleni\\_glu](https://www.lidovky.cz/relax/design/nadrazi-vysehrad-se-rozsvitilo-chceme-tu-vlaky-znelo-davem.A120504_095139_ln-bydleni_glu)

důležité. Může je totiž učinit každý z nás. Budeme-li tyto kauzy neustále připomínat a tlačit na stát, aby používal razantnější opatření proti developerům, můžeme docílit, mimo jiné, i rychlejšího řešení podobných kauz či úpravě zákona o památkové péči.

## 10. ZÁVĚR

Cílem bakalářské práce bylo shromáždit dostupné informace o nádraží Vyšehrad v Praze a podat tak ucelený pohled na kulturní památku nádraží Vyšehrad. Vzhledem k tomu, že neexistuje žádný ucelenější text, který by se věnoval celkové problematice nádraží, chtěla jsem touto prací osvětlit nejen historii a architektonické řešení stavby, ale nastínit i problematiku spojenou se soukromým vlastnictvím kulturních památek. Dalším z cílů bylo upozornit na tristní stav nádražní budovy, jež je do velké míry způsoben netečností vlastníka vůči plnění povinností spojených s péčí o kulturní památku. Dále jsem snažila zmapovat a shrnout kroky, které byly podniknuty příslušnými orgány vůči firmě RailCity Vyšehrad s.r.o.

Na místě dnešního nádraží Vyšehrad dříve stála provizorní budova, určená výhradně k nákladní přepravě. V roce 1888 nastala potřeba zde zřídit i osobní přepravu. O tom, jak vypadala tato původní zastávka, však nemáme mnoho dochovaných zpráv. Pouze z několika dochovaných stížností městské rady o potřebě nové budovy nádraží víme, že původní stavba neměla dostatečné zázemí pro cestující. Proto bylo roku 1903 rozhodnuto o přebudování stanice na výhradně osobní přepravu. Z předložených návrhů nakonec uspěl až návrh druhý, který počítal s podchodem ze Svobodovy ulice. Stavba byla dokončena roku 1905. Zastávka zde však fungovala pouze do šedesátých let devatenáctého století a od té doby se stále spekuovalo a možném využití nádražní budovy. V roce 2000 byl areál nádraží prohlášen za kulturní památku. Kdo byl autorem hodnotné secesní stavby s novorenesančními prvky není bohužel jasné. V dané kapitole, věnující se tomuto tématu, rozebírám možné autorství stavby nádraží Vyšehrad, které je víceméně připisováno Antonínu Balšánkovi, významnému architektovi 20. století, představiteli především novorenesance, který byl současně i teoretikem architektury. V souvislosti se vznikem této stavby tak věnuji další kapitolu úvodu do uměleckého vyjádření nového secesního stylu z přelomu devatenáctého a dvacátého století. Nutné bylo nastínit i proměnu Prahy v reprezentativní město odpovídající moderní vzdělané společnosti. Asanace a nový secesní styl tak vtiskly podobu Prahy, jak ji dnes známe. Dále se věnuji architektonickému popisu nádraží Vyšehrad. Celý komplex je tvořen hlavní budovou, hrázděnou čekárnou na protější straně kolejí, která byla pozdějším majitelem bez povolení zbourána a podchodem ze Svobodovy ulice, který byl prvním

takovým v Praze, později byl však zasypán. Podstatnou částí mé bakalářské práce je kapitola věnující se historii vlastnictví. Mezníkem pro nádraží Vyšehrad byla 60. léta, kdy byla stanice zrušena a od té doby nemá žádného využití, což má samozřejmě neblahý vliv na její stav. Po roce 2000 proběhly snahy o rekonstrukci a přestavbu budovy na kulturní centrum. Tento plán však ztroskotal, když došlo k rozdělení Českých drah na dvě nástupnické společnosti. Nádraží tak mělo najednou dva vlastníky, České dráhy a.s. a SŽDC, které došly k závěru, že pro ně areál nadále nemá význam a proto bylo roku 2007 vypsáno výběrové řízení.

O nádraží Vyšehrad měla zájem Praha 2, ta však byla ve výběrovém řízení přeplacena firmou TIP Estate, později RailCity Vyšehrad s.r.o. Tato společnost areál s největší pravděpodobností koupila se zájmem o jeho pozemky a měla v plánu zde vystavit kanceláře. Firma dlouhodobě neplnila povinnosti související s péčí o kulturní památku a několikrát také provedla zásahy do budovy bez povolení památkářů, za něž jí byly uděleny pokuty Magistrátem hl.m Prahy. Pokut za neplnění opatření firma dostala během let vlastnictví hned několik. O tom, jaké kroky byly vůči nečinnosti v zachování kulturní památky provedeny odborem památkové péče Magistrátu hlavního města Prahy, referuje následující kapitola. Bakalářskou práci uzavírá kapitola o možných krocích, jež by mohly napomoci záchraně této hodnotné secesní stavby.

Nakonec, přeci jen, nádraží Vyšehrad svítla mála naděje do budoucnosti, a to právě nedávnou změnou vlastníka, v jehož rukou by se tato kulturní památka, přestože je na pokraji zániknutí, mohla opět stát reprezentativní budovou, jakou by si zasloužila být.



## 11. OBRAZOVÁ PŘÍLOHA



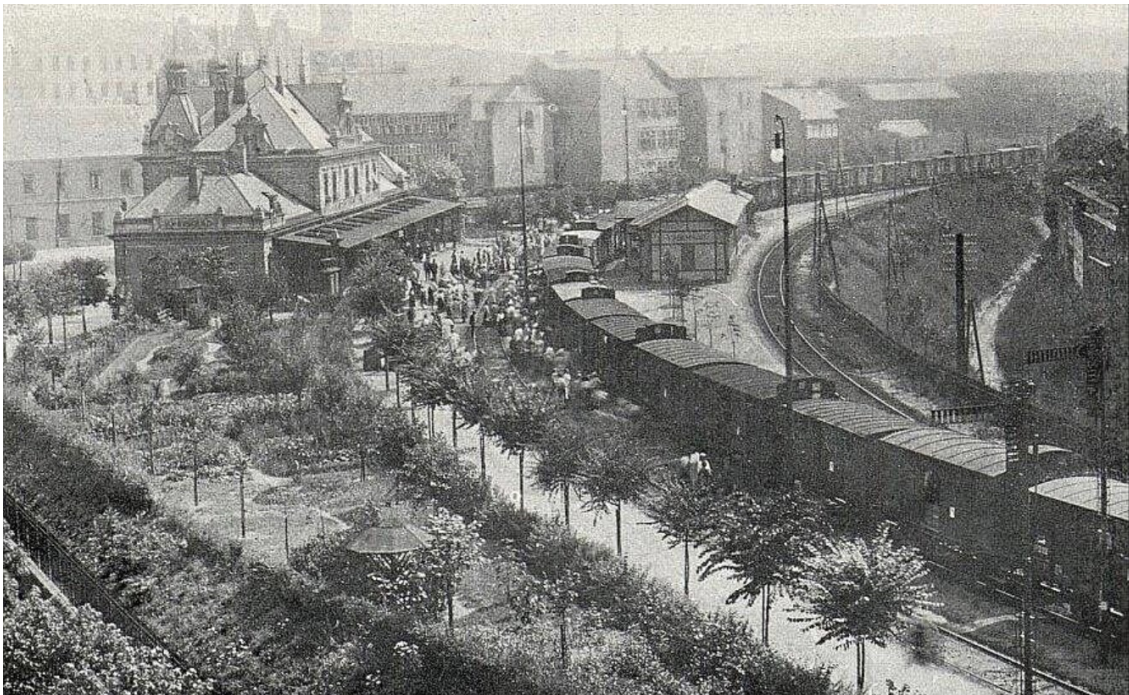
1. Původní stav nádraží Vyšehrad – dobová fotografie – datum neznámé



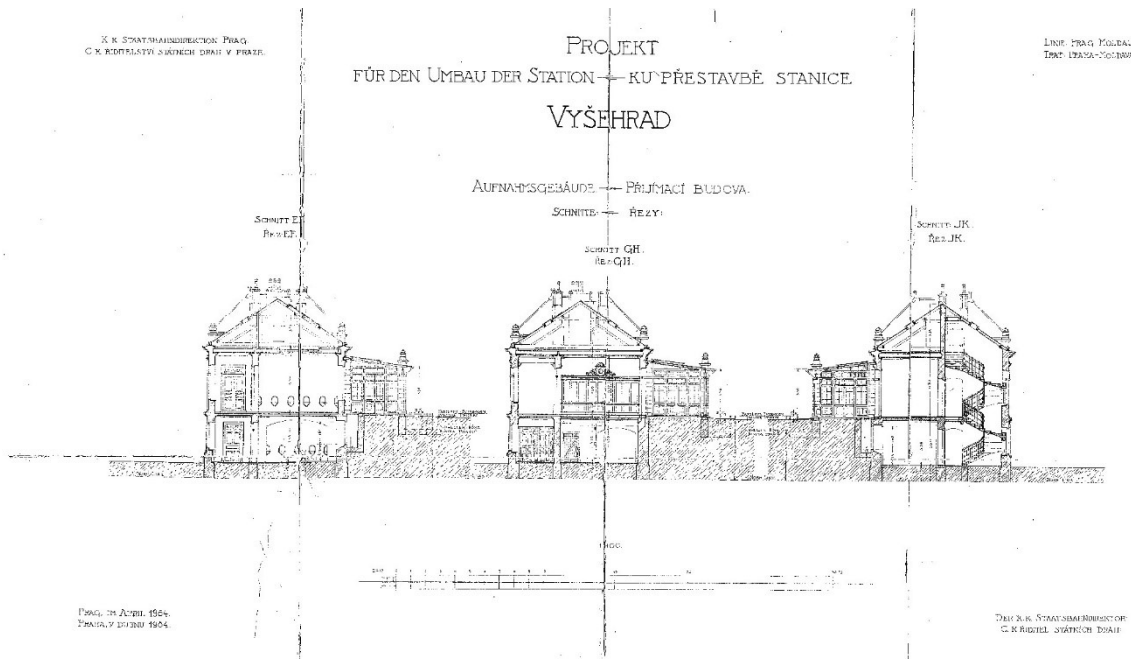
2. Současný stav nádraží Vyšehrad – 2022



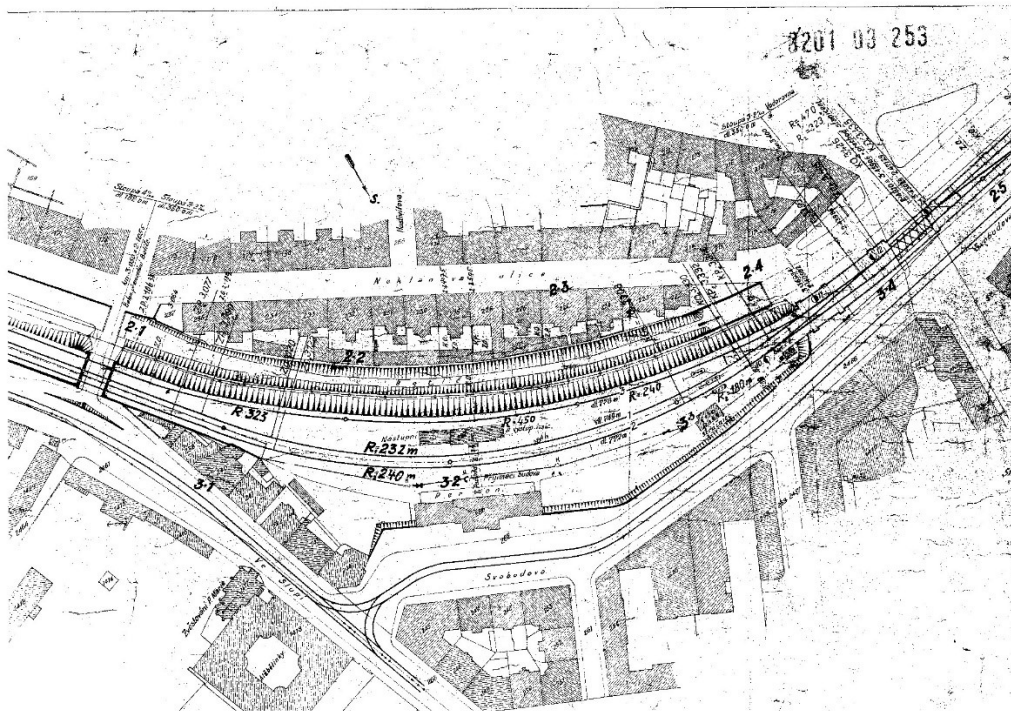
3. Dobová fotografie – stavba tramvajové trati – rok neznámý



4. Nádraží Vyšehrad v roce 1914



5. Návrh k přestavbě 1904



6. Pohled na koleje a umístění nádražní budovy 1904

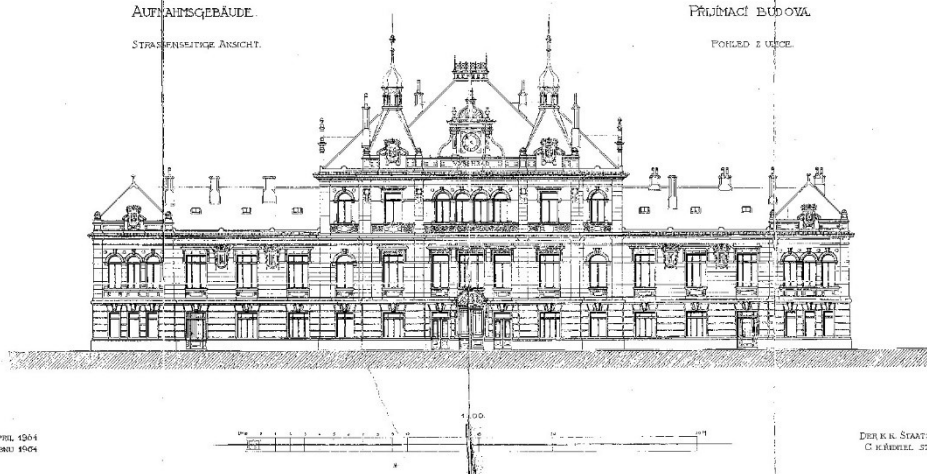
K. K. STAATSBANNDIREKTION PRAG  
C. M. KUNTLER'SCHY ARCHIT. BUREAU V. PRAG

PROJEKT  
FÜR DEN UMBAU DER STATION -- KU PŘESTAVBĚ STANICE  
VÝŠEHRAD.

LINIE PRAG-MOLDAU  
TEXT PRAGA-MOLDAU

AUFNAHMGEBÄUDE  
STRASSENSEITIGE ANSICHT.

PŘIJÍMACÍ BUDOVA  
POHLED Z ULICE.



PRAG, IM APRIL 1904  
PRAGA, V DUBNU 1904

DIEN K. K. STAATSBANNDIREKTOR  
C. M. KUNTLER, STAATSB. DIEN

7. Návrh k přestavbě 1904 – Přijímací budova (pohled ze Svobodovy ulice)

K. K. STAATSBANNDIREKTION PRAG  
C. M. KUNTLER'SCHY ARCHIT. BUREAU V. PRAG

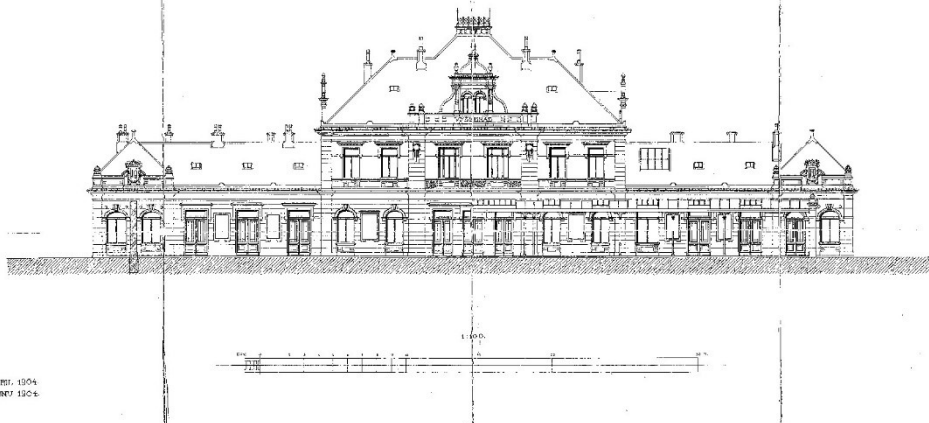
PR KT  
FÜR DEN UMBAU DER STATION -- KU PŘESTAVBĚ STANICE  
VÝŠEHRAD.

LINIE PRAG-MOLDAU  
TEXT PRAGA-MOLDAU

AUFNAHMGEBÄUDE  
BAHNSEITIGE ANSICHT.

PŘIJÍMACÍ BUDOVA

POHLED Z KOLEJÍ.



PRAG, IM APRIL 1904  
PRAGA, V DUBNU 1904

8. Návrh k přestavbě 1904 – přijímací budova – pohled z kolejí

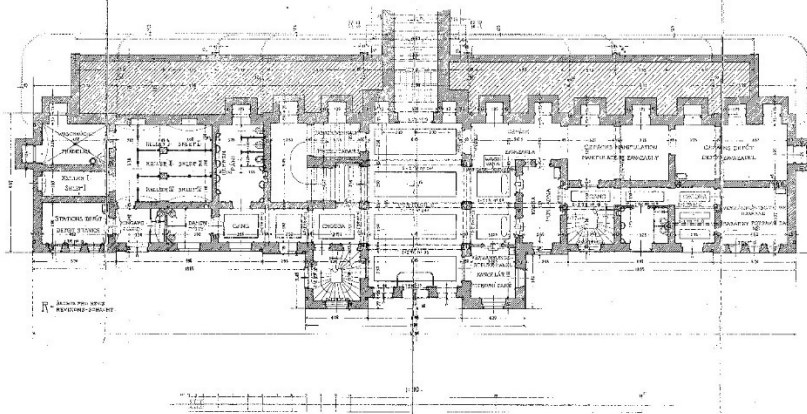


K. K. STAATSBAMMEISTER PRAG  
C. H. REDELSKY STANICE V PRAGE

PROJEKT  
FÜR DEN UMBAU DER STATION — KU PŘESTAVBĚ STANICE  
VYŠEHRAJ.

L. 286. PRAG —  
TRAF. PRAGA

AUFNAHMSGEBÄUDE — PŘIJÍMACÍ BUDOVA  
SUTERRAIN

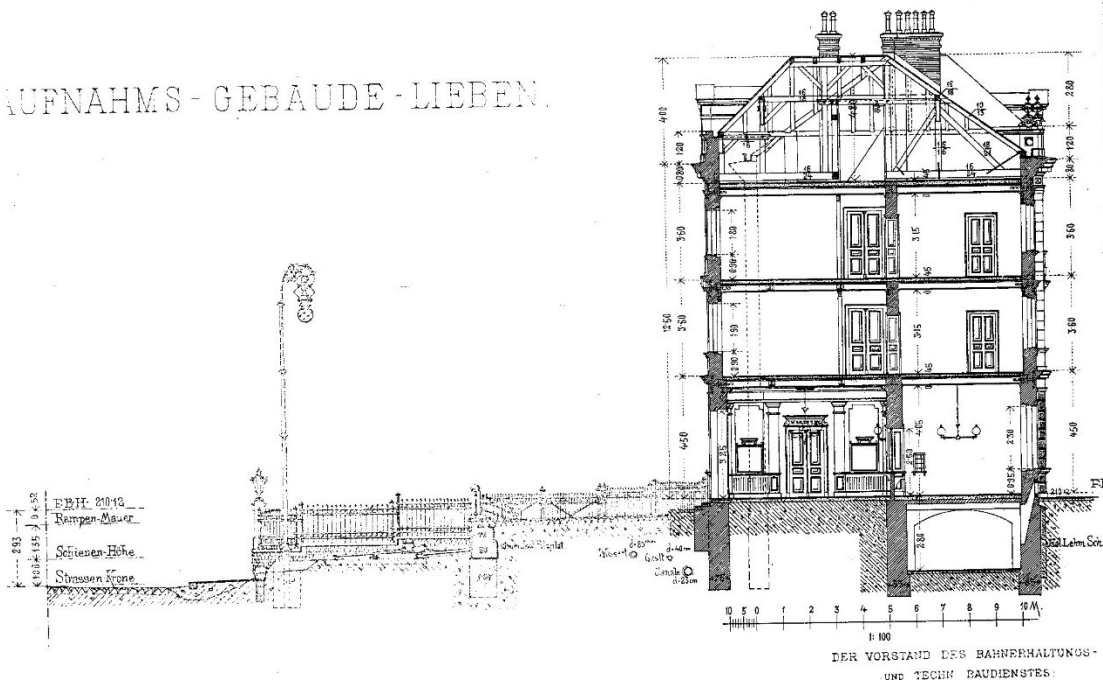


PRAG IM APRIL 1904  
V PRAGE V TURKY 204.

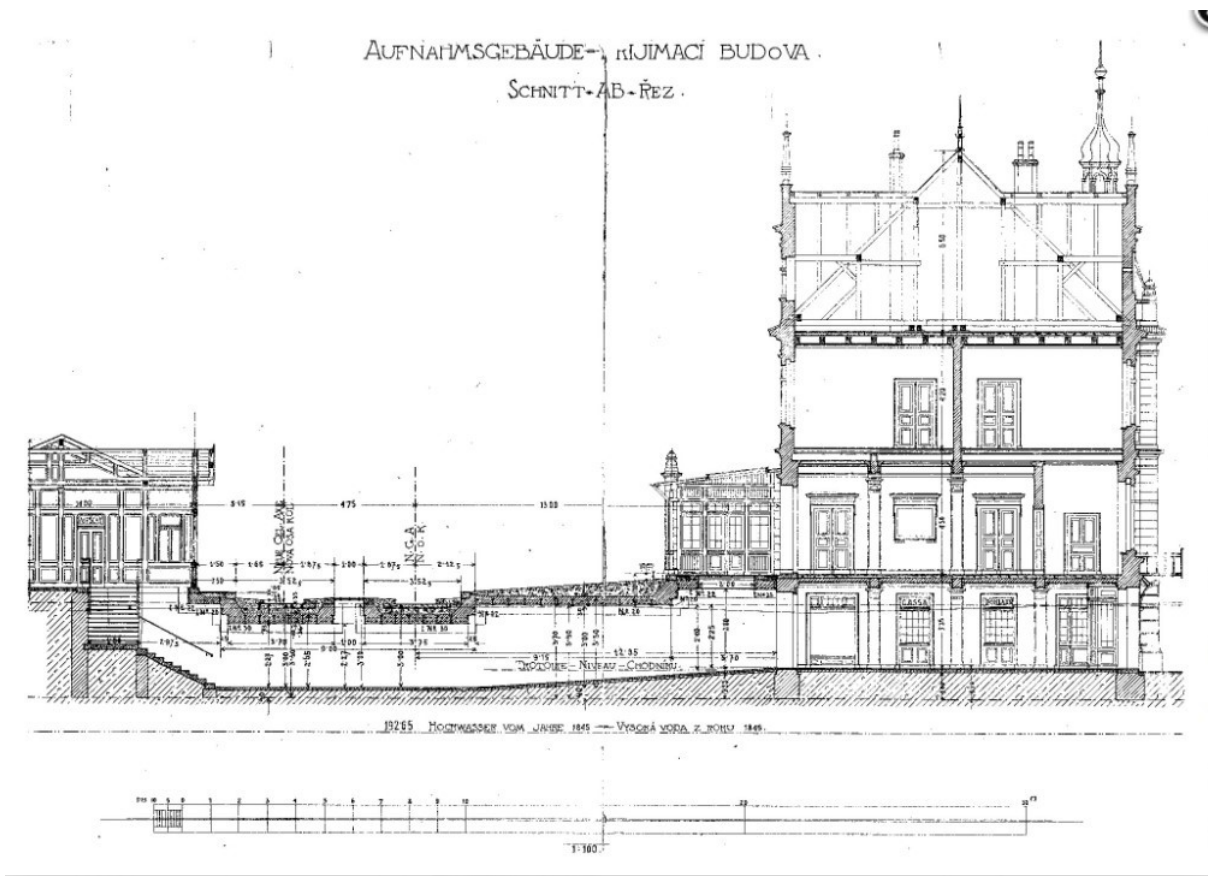
11. Návrh přestavby 1904 – přijímací budova – suterén

AUFNAHMS - GEBÄUDE - LIEBEN.

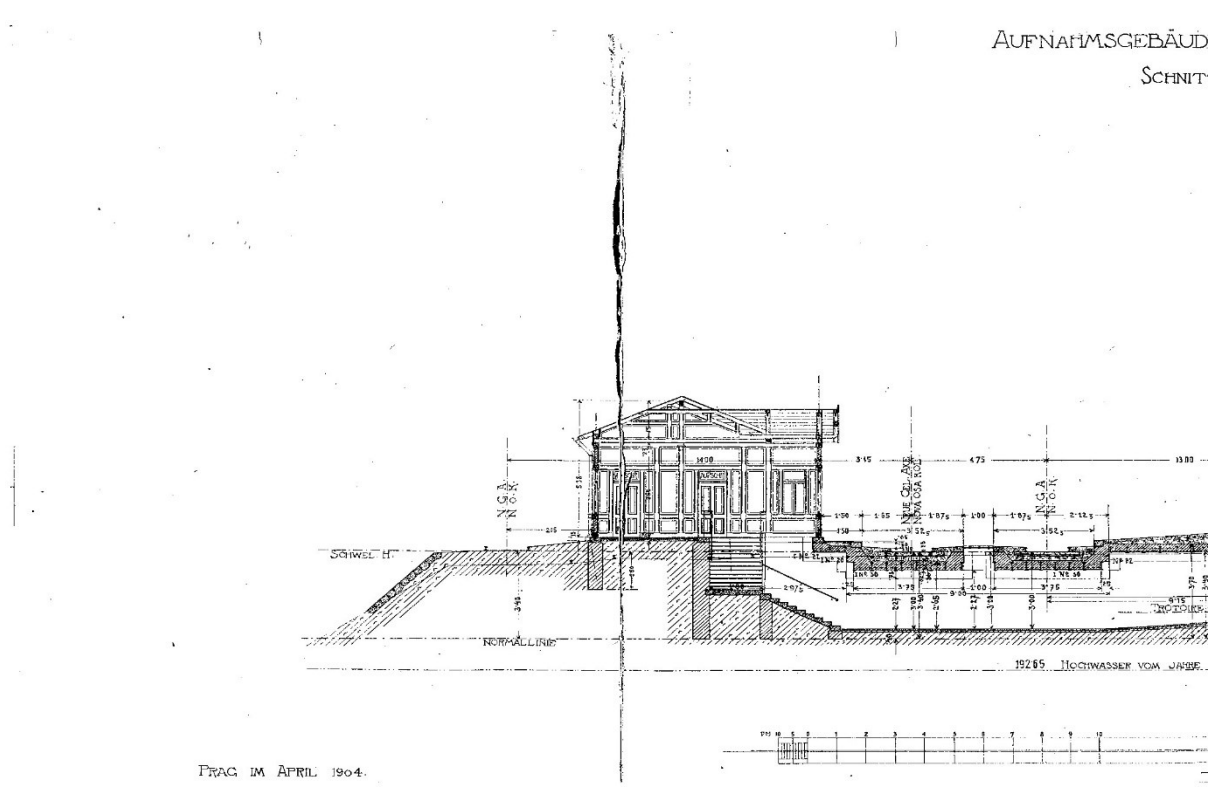
QUERSCHNITT AB



12. Nádražní budova – řez – pohled z kolejí, návrh přestavby - 1904



13. Nádražní budova – rez-pohled z kolejí, návrh přestavby - 1904



14. Hrázděný domek – návrh přestavby 1904



15. Návrh původní přestavby ateliérem Omicron-K s.r.o. 2011



## 12. SEZNAM VYOBRAZENÍ

1. **Původní stav nádraží Vyšehrad** – dobová fotografie – datum neznámé – Zdroj:  
<https://encyklopedie.praha2.cz/stavba/697-nadrazi-vysehrad>
2. **Současný stav nádraží Vyšehrad** – 2022 – Zdroj:  
[https://cs.wikipedia.org/wiki/Praha-Vy%C5%A1ehrad\\_\(v%C3%BDhybna\)](https://cs.wikipedia.org/wiki/Praha-Vy%C5%A1ehrad_(v%C3%BDhybna))
3. **Dobová fotografie** – stavba tramvajové trati – rok neznámý – Zdroj:  
<https://www.facebook.com/nadraziprahavysehrad/>
4. **Nádraží Vyšehrad v roce 1914** - Zdroj:  
<https://www.facebook.com/nadraziprahavysehrad/>
5. **Návrh k přestavbě 1904**  
(Obr. 5-14 – technická dokumentace - Zdroj: Jaroslav Němec)
6. **Pohled na koleje** a umístění nádražní budovy 1904
7. **Návrh k přestavbě 1904** – Příjímací budova (pohled ze Svobodovy ulice)
8. **Návrh k přestavbě 1904** – příjímací budova – pohled z kolejí
9. **Návrh k přestavbě 1904** – první patro
10. **Návrh přestavby 1904** – příjímací budova – vazba krovu
11. **Návrh přestavby 1904** – příjímací budova – suterén
12. **Nádražní budova** – řez pohled z kolejí, návrh přestavby - 1904
13. **Nádražní budova** – řez pohled z kolejí, návrh přestavby - 1904
14. **Hrázděný domek** – návrh přestavby 1904
15. **Návrh původní přestavby ateliérem Omicron-K s.r.o.** 2011  
<https://www.stavbaweb.cz/pestavba-nadrazi-vysehrad-5939/clanek.html>

### 13. SEZNAM POUŽITÝCH PRAMENŮ A LITERATURY

- 1- BAŤKOVÁ Růžena, ed., *Umělecké památky Prahy*, Praha: Academia, 1998.  
ISBN 80-200-0627-3
- 2- BEČKOVÁ Kateřina, *Nádraží a železniční tratě*, Paseka, 2009, ISBN 978-80-718-5991-8 str. 100-101
- 3- BEČKOVÁ Kateřina, *Nádraží a železniční tratě*, 3. díl, Paseka, 2009, ISBN 978-80-7432-554-0
- 4- CHMELENSKÝ Jiří, *Poslední roky nádraží Vyšehrad?* in. *Železniční dědictví – od velké minulosti k budoucí využitelnosti*, kol. autorů, ČVUT v Praze, Fakulta stavební, 2018, 978-80-01-06478-8 / CHMELENSKÝ Jiří, *Poslední roky nádraží Vyšehrad?* VĚSTNÍK KLUBU ZA STAROU PRAHU Ročník XLVII. (XVIII.) číslo 2–3 / 2017
- 5- KOČÍ Radomír, *Prázdné domy*, Grada, 2020, ISBN 978-80-247-3328-9
- 6- KREJČÍŘ Mojmir, *Česká nádraží architektura a stavební vývoj*, Vydavatelství dopravní literatury, IV. DÍL, 2013, ISBN 978-80-86765-21-1
- 7- KREJČÍŘ, Mojmir, *Po stopách našich železnic*, Nadas, 1990, ISBN 80-7030-061-2
- 8- LÍBAL Dobroslav, LÍBAL Patrik, *Architektonické proměny Prahy v jedenácti stoletích*, Svoboda Servis, 2000, ISBN 80-86320-11-1
- 9- MRŠTÍK, Vilém, *Bestia triumphans*, první. vyd. Praha: Nákladem Rozhledů (Josefa Pelcla), 1897
- 10- MUSIL, Stanislav, *Vůně pražských nádraží*, Plot, 2005, ISBN 80-86523-49-7

- 11- PLATOVSKÁ, Marie, ed. *Slavné stavby Prahy 2*. Praha: Foibos Books ve spolupráci s Foibos, Foibos Bohemia a Městskou částí Praha 2, 2011, ISBN 978-80-87073-35-3
- 12- POLÁK Milan, *Praha a železnice*, MILPO, 2005, ISBN 80-903481-3-0
- 13- ŠALDA Xaver, *Etika dnešní obrody aplikovaného umění*, in. *Boje o zítřek*, Nakladatelství lidové noviny, 1948, ISBN 80-7106-387-8
- 14- SCHREIER Pavel, *Zrození železnic v Čechách, na Moravě a ve Slezku*, Baset, 2004, ISBN 80-7340-034-0
- 15- SCHREIER Pavel, *České železnice*, Mladá fronta, 2013, ISBN 978-80-204-2790-8
- 16- SCHREIER Pavel, *Příběhy z dějin našich drah do roku 1918*, Mladá fronta, 2009, ISBN 978-80-204-1505-9
- 17- SCHREIER Pavel, *Naše dráhy ve 20. století*, Mladá fronta, 2011, ISBN 978-80-204-2312-2
- 18- SCHREIBEROVÁ, Jarmila, *Slavné osobnosti v dějinách Prahy 5*, Perseus, 2009, ISBN 978-80-254-4442-9
- 19- Stavebně technický průzkum a návrh sanace, 2008, NPÚ
- 20- Soupis řemeslných a uměleckořemeslných prvků Vyšehradského nádraží, Posudek památkového ústavu, 12/14, SM 77, 2002, 2008
- 21- STAŇKOVÁ, Jaroslava, Svatopluk VODĚRA a Jiří ŠTURSA. *Pražská architektura: významné stavby jedenácti století*, Praha, 1991. ISBN 80-900209-6-8
- 22- VARVAŘOVSKÝ, Pavel. *Památková péče*. Brno: Kancelář veřejného ochránce práv ve spolupráci se společností Wolters Kluwer ČR Praha, 2012, 152 s.

- Stanoviska: sborník stanovisek veřejného ochránce práv, 8. ISBN 978-80-7357-940-1
- 23- VITOCHOVÁ Marie, *Praha a secese*, V ráji, 1997, ISBN 80-85894-49-1
- 24- VLČEK, Pavel, ed. *Encyklopedie architektů, stavitelů, zedníků a kameníků v Čechách*. Praha: Academia, 2004. ISBN 80-200-0969-8
- 25- VYBÍRAL, Jindřich, *Česká architektura na prahu moderní doby: devatenáct esejů o devatenáctém století*. Praha: Argo, 2002. ISBN 80-7203-475-8.
- 26- WITTLICH Petr, *Secesní Praha*, Karolinum, 2005, ISBN 80-246-0847-2
- 27- WITTLICH Petr, *Česká secese*, 1982, Odeon, ISBN 978-80-246-4495-0
- 28- ZÍDEK, Martin, *Vyvlastnění kulturní památky z titulu památkové péče – pohled přes plot.*, Stavební právo Bulletin, 1/2020, ročník, XXIV, ISSN 1211-6386 SP; MK ČR E 7219
- 29- ZÍDEK, Martin; Tupý, Michal; Klusoň, Jiří: *Zákon o státní památkové péči. Praktický komentář*, Praha, Wolters Kluwer ČR, 2019, ISBN 978-80-7598-381-7.
- 30- Zpráva monitorovací mise, ICOMOS, 26. 8. 2019“
- 31- § Zákon č. 184/2006 Sb – Zákon o vyvlastnění
- 32- § 15 Zákon č.20/1987 Sb – Zákon o státní památkové péči

## SEZNAM INTERNETOVÝCH ZDROJŮ

- Poslední kontrola všech internetových zdrojů – naposledy vyhledáno 29.4.2022

<https://www.neznamapraha.cz/nadrazi-vysehrad/>

<http://www.uzemi.eu/brownfieldy/-6-nadrazi-praha-vysehrad.html>

[https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/pomala-smrt-vzacne-pamatky-pod-taktovkou-cd.A061221\\_143150\\_igcechy\\_tom](https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/pomala-smrt-vzacne-pamatky-pod-taktovkou-cd.A061221_143150_igcechy_tom)

[https://iispp.npu.cz/mis\\_public/documentDetail.htm?id=744567](https://iispp.npu.cz/mis_public/documentDetail.htm?id=744567)

<https://zachranimenadrazivysehrad.cz/mhmp-opp-2002-2018/>

<https://echo24.cz/a/wTD6M/nekulturni-pamatka-vysehrad?fbclid=IwAR00OqEo0e8sQkRdw7gGlpKcbJ0KYinp2C0v9Kvv8qqjNengz0lZc1rZN9M>

<https://www.pamatkovykatalog.cz/>

- Památkovýkatalog.cz / Most Legii
- Památkovýkatalog.cz / Divadlo J.K. Tyla v Plzni
- Památkovýkatalog.cz/ Muzeum hlavního města Prahy
- Památkovýkatalog.cz/ Spořitelna ve Vršovicích

[https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/pomala-smrt-vzacne-pamatky-pod-taktovkou-cd.A061221\\_143150\\_igcechy\\_tom](https://www.idnes.cz/cestovani/po-cesku/pomala-smrt-vzacne-pamatky-pod-taktovkou-cd.A061221_143150_igcechy_tom)

[https://www.tyden.cz/rubriky/cestovani/ceske-trosky/vede-ze-zborene-cekarny-na-vysehrade-tunel\\_51012.html](https://www.tyden.cz/rubriky/cestovani/ceske-trosky/vede-ze-zborene-cekarny-na-vysehrade-tunel_51012.html)

<https://rejstrik.penize.cz/27188647-tip-estate-s-r-o>

[https://www.tyden.cz/rubriky/cestovani/ceske-trosky/vede-ze-zborene-cekarny-na-vysehrade-tunel\\_51012.html](https://www.tyden.cz/rubriky/cestovani/ceske-trosky/vede-ze-zborene-cekarny-na-vysehrade-tunel_51012.html)

<https://ct24.ceskatelevize.cz/regiony/1458719-nadrazi-vysehrad-se-mozna-brzy-docka-rekonstrukce>

<https://zachranimenadrazivysehrad.cz/praha-2-nesouhlasi-s-navrhem-zastavby-u-byvaleho-nadrazi-vysehrad-novinky-cz-22-4-2009/>

<https://www.novinky.cz/bydleni/reality-a-finance/clanek/cenne-nadrazi-na-vysehrade-maji-nahradit-kancelare-40201960>

<https://zachranimenadrazivysehrad.cz/praha-2-nesouhlasi-s-navrhem-zastavby-u-byvaleho-nadrazi-vysehrad-novinky-cz-22-4-2009/>

<https://www.ceskatelevize.cz/ivysilani/10116288835-zmetropole/212411058230007/obsah/190962-budoucnost-nadrazi-vysehrad>

<https://www.prazskypatriot.cz/nadrazi-vysehrad-smeruje-k-oprave-vyrostou-u-nej-novostavby-investor-ma-uzemni-rozhodnuti/>

<https://www.prazskypatriot.cz/nadrazi-vysehrad-smeruje-k-oprave-vyrostou-u-nej-novostavby-investor-ma-uzemni-rozhodnuti/>

<https://www.novinky.cz/domaci/clanek/nadrazi-vysehrad-chatra-k-rekonstrukci-nelze-majitele-donutit-342946>

<https://www.blesk.cz/clanek/regiony-praha-praha-zpravy/421309/zubozene-nadrazi-vysehrad-vhani-mistnim-slzy-do-oci-zacnou-opravy-na-jare-jak-slibuje-architekt.html>

<https://zachranimenadrazivysehrad.cz/smutne-proslule-ruiny-pod-vysehradem-noviny-prahy-2-srpen-2018/>

<https://www.prazskypatriot.cz/smena-zchatraleho-vysehradskeho-nadrazi-za-stavebni-parcely-vazne-na-cene-dela-se-novy-posudek/>

<https://zachranimenadrazivysehrad.cz/vznikla-pracovni-skupina-k-nadrazi-vysehrad-rady-hl-mesta-prahy/>

<https://zachranimenadrazivysehrad.cz/pravo-mesto-tlaci-na-majitele-nadrazi-vysehrad/>

<https://www.businessinfo.cz/navody/vyvlastneni-ppbi/#uvod-do-problematiky-vyvlastneni>

<https://a2larm.cz/2020/10/podari-se-kulturni-pamatku-nadrazi-praha-vysehrad-na-posledni-chvili-zachranit/>

<https://zachranimenadrazivysehrad.cz/prazskypatriot-cz-smena-zchatraleho-vysehradskeho-nadrazi-za-stavebni-parcely-vazne-na-cene-dela-se-novy-posudek/>

<https://zachranimenadrazivysehrad.cz/ctk-praha-zacala-jednat-s-vlastnikem-nadrazi-vysehrad-o-odkupu/>

<https://zachranimenadrazivysehrad.cz/mf-dnes-nadrazi-vysehrad-hrozi-zriceni/>

<https://zachranimenadrazivysehrad.cz/nadrazi-vysehrad-meni-majitele/>

<https://praguewatch.wordpress.com/o-nas/>

<https://ekolist.cz/cz/zpravodajstvi/tiskove-zpravy/prestavba-historickeho-nadrazi-zastini-vysehrad>

<https://zachranimenadrazivysehrad.cz/vznikla-pracovni-skupina-k-nadrazi-vysehrad-rady-hl-mesta-prahy/>

[https://www.lidovky.cz/relax/design/nadrazi-vysehrad-se-rozsvitilo- chceme-tu-vlaky-znelo-davem.A120504\\_095139\\_ln-bydleni\\_glu](https://www.lidovky.cz/relax/design/nadrazi-vysehrad-se-rozsvitilo- chceme-tu-vlaky-znelo-davem.A120504_095139_ln-bydleni_glu)