



HISTORIE HAVÍŘOVA, URBANISTICKÉ, DOPRAVNÍ A DEMOGRAFICKO-SOCIÁLNÍ VZTAHY A JEJICH PRŮSEČÍK V BUDOVĚ VLAKOVÉHO NÁDRAŽÍ HAVÍŘOV

(Příloha 3)

Havířov je direktivně a částečně uměle založené město, jež mělo vyřešit především bytovou otázku spojenou s prudkým rozmachem těžkého průmyslu v ostravsko-karvinském regionu po II. světové válce, zejména pak hornictví a hutnictví. Oficiální datum vzniku Havířova je 5. 12. 1955, kdy Havířov obdržel zakládací listinu a insignie města, vzniklého na katastru a sloučením obcí Dolní Bludovice, Prostřední Bludovice, Dolní Suchá, Prostřední Suchá, Šumbark, Životice a částečně i Šenov. Budování budoucího města Havířov započalo na přelomu let 1946/1947. Historie Havířova ve skutečnosti sahá mnohem hlouběji, první písemné záznamy o historických obcích na území dnešní havířovské aglomerace začínají již počátkem 14. století a až do konce II. světové války se jednalo o malé vsi a roztroušené usedlosti.

Území je součástí výrazně modelované krajiny severního předhůří Slezských Beskyd, která je rozbrzděna údolímí říček Lučiny a Stonávky, mezi nimiž se zvedá plochý terénní předěl, postupně klesající k severu k soutoku Lučiny a jejího přítoku Sušánky, na níž leží převážná část sídelní plochy města. Přirozeným geomorfologickým i historicky územně-správním těžištěm je rozhraní obcí Šumbark, Šenov a Dolní Bludovice, místo soutoku Sušánky s Lučinou, nejnižší místo oblasti a historická dopravní křižovatka tahu Ostrava, Těšín, Frýdek-Místek, Karviná, Orlová, Opava s přesahem do sousedních států.

Zde, v jižní části obce Šumbarku, bylo počátkem 20. století zprovozněno vlakové nádraží obce Šumbark a odsud také započal moderní rozvoj Havířovské aglomerace. Roku 1946 byl slavnostně položen základní kámen výstavby tzv. Dvouletkových sídlišť na rozhraní Šenova a Šumbarku, táhnoucí se dále na severozápad, sever a severovýchod od šumberského nádraží přes Šumbark a Dolní Suchou. Roku 1952 byla započata výstavba nového sídliště na jihozápadním okraji Dolních Bludovic, v těsném sousedství šumberského vlakového nádraží, jež pokračovala směrem na jihovýchod. Počátkem roku 1955 v souladu s usnesením vlády rozhodl Krajský národní výbor v Ostravě, že spojením těchto nově vzniklých hornických sídlišť a katastrů obcí, na nichž leží, vznikne nové „socialistické“ město, jež „bude vyjadřovat průmyslový charakter i budovatelské úsilí ostravského lidu“. Následovala překotná projekce a výstavba, jejíž vrchol končil počátkem sedmdesátých let. Dá se tedy očekávat, že intenzivní výstavba nového města za poměrně krátký, dvacetiletý úsek, přinesla kompaktní strukturu. Přesto tomu není zcela tak a Havířov má více urbanistických a architektonických rovin.

Zjednodušeně lze říci, že Šumbark je založen jako rozvolněné sídliště, později doplněné budovami občanské vybavenosti i celoměstského významu (krytý plavecký bazén), zatímco Dolní Bludovice jsou vystavěny jako urbanistický celek vysloveně městského charakteru, tvořeným uzavřenými a polouzavřenými domovními bloky s občanskou vybaveností podél hlavního městského bulváru (Hlavní třída), jež je historicky tzv. těšínskou silnicí, začíná v místě šumberského nádraží a je historickou součástí trasy Ostrava - Těšín. Podél této komunikace vzniká město nejprve ve stylu importovaného socialistického realismu, byť s pokusy o jeho originální uchopení (česká a moravská renesance, lidové baroko), později, od poloviny 60.ých let, dochází k výměně estetiky, k postupnému příklonu k modernosti s patrným otiskem relativní svobody a nadšení té doby.

JOSEFSKÁ 34/6
118 00 PRAHA 1

+420 257 532 287
CKA@CKA.CZ
WWW.CKA.CZ

45769371
CZ45769371

IČO
DIČ



Na rozhraní těchto světů je přidána nejprve příčná severovýchodní osa (Dělnická ulice), spojující město s Prostřední Suchou, posléze je pod ostrým jihovýchodním úhlem vytýčena a realizována další městská osa (Dlouhá třída), která pokračuje na Bludovický kopec, přirozené zakončení Havířova na jihovýchodě. V místě styku těchto os vzniká celoměstské centrum – plošně až příliš velkorysé náměstí Republiky.

Svorníkem mezi čtvrtěmi Šumbark a Dolní Bludovice pak zůstává šumbarské nádraží, jehož historická budova byla roku 1969 nahrazena novostavbou, která je vrcholným příkladem architektonického, světově jedinečného stylu, jež se vžil pod názvem bruselský.

Přes pokus o vznik plnohodnotného městského organismu však město sloužilo a do značné míry stále slouží jako noclehárna. Jeho residenční charakter má své limity. Překotný demografický růst byl způsoben především přílivem pracovních sil pro hornický a hutnický průmysl a byl přímo závislý na rychlosti výstavby. Již roku 1969 se Havířov stal osmdesátitisícovým městem. Počet stálých obyvatel města od té doby kolísá kolem této hodnoty. Dle posledního sčítání lidu z 2011 (79 679 obyvatel) je Havířov jedenáctým největším městem ČR, od roku 1990 je statutárním městem a svou velikostí a počtem obyvatel odpovídá krajskému městu, přesto se stále jedná o satelit, čemuž odpovídá i množství cestujících za prací a studiem, tedy i potřebná kapacita dopravních staveb včetně a především vlakového nádraží.

Vzhledem k satelitnímu charakteru Havířova byly a jsou nesmírně důležité dopravní vztahy s okolními městy. Postupně vznikaly první městské autobusové linky, spojující střed města, Šumbark a historické vlakové nádraží. Meziměstská doprava kopírovala tuto trasu a pokračovala do cílových destinací a počátkem 60.tých let byla kapacitně tak vytižena (počet obyvatel byl v té době kolem 60. tisíc a stále rychle narůstal a denně se obousměrně přepravovalo více než 50 tisíc obyvatel, zejména do Ostravy, Karviné, Orlové a Českého Těšína), že bylo rozhodnuto o posílení vlakového spojení. Byla vybudována prodloužená elektrifikovaná dvojkolejná trať Ostrava-Svinov-Havířov-Český Těšín. V roce 1968 byla zavedena rychlíková doprava a v roce 1969 bylo na místě bývalého šumbarského nádraží otevřena moderní budova a odbavovací hala nového havířovského vlakového nádraží, dimenzovaná právě s ohledem na potřebnou kapacitu cestujících.

V té době vzniklo i přímé rychlíkové spojení Praha-Ostrava-Havířov-Košice a také Havířov-Olomouc-Brno s návazností do okolních zemí.

Ve stejné době byla také dokončena nová budova autobusového nádraží pod Bludovickým kopcem a došlo tak ke stabilizaci hromadné dopravy jako celku.

Většina meziměstských autobusových linek je průjezdná, částečně tedy doplňují MHD a končí na autobusovém nádraží, většina linek meziměstské i městské autobusové dopravy se pak kříží v místě předprostoru vlakového nádraží. Tato struktura a provázanost dopravy funguje a je ve vzájemné harmonii.

Odbavovací hala vlakového nádraží byla a stále je tedy logickým a přirozeným centrem všech druhů veřejné hromadné dopravy a vzájemných přestupů. Jelikož je většina městské a příměstské dopravy realizována ve špičkových ranních a dalších prémiových časech, je potřebná rozsáhlá kapacita rozptylových a čekacích ploch realizována právě v odbavovací budově vlakového nádraží. Její zmenšení tedy nemůže být v zájmu pasažérů a obyvatel Havířova obecně.

JOSEFSKÁ 34/6
118 00 PRAHA 1

+420 257 532 287
CKA@CKA.CZ
WWW.CKA.CZ

45769371
CZ45769371

IČO
DIČ



Dnes je na území Havířova zaměstnáno kolem 50 % pracujících obyvatel, zbytek stále dojíždí za prací zejména do Ostravy, Karviné, Českého Těšína, atd., a v převážné většině využívá autobusových a vlakových linek. Časem samozřejmě došlo k demografickým posunům ve skladbě obyvatelstva. K dopravě za prací je nutno přičíst množství studentů, kteří pravidelně jezdí do Ostravy, Olomouce, Českého Těšína, Opavy a samozřejmě Prahy či Brna. Význačný vlakový a dnes už mezinárodní dopravce RegioJet navíc využívá Havířov mimo jiné jako konečnou stanici řady svých spojů.

Vlakové nádraží tedy je a nadále bude význačným a klíčovým dopravním, urbanistickým ale také sociologickým svorníkem celého města.

Pokud je známo, Havířov ani České dráhy nemají vypracovanou jakoukoli komplexní dopravní či demografickou studii a koncepci dopravy jako takové, jež by vysvětlila či prokázala pozitivní smysl plánovaných úprav veřejné hromadné i příměstské dopravy včetně demolice odbavovací haly vlakového nádraží a její náhrady za mnohem menší, velikostí odpovídající spíše několikatisícovému městysu, jež není satelitem. Řadu let se vážně uvažuje o nutnosti posílit vlakovou dopravu příměstských linek, které jsou dnes ve špičkách na hranici svých kapacitních možností a nevyhovují požadavkům na důstojnou dopravu pracujících a studentů. Současný stav také zcela jistě nevyhovuje vzhledem k dalšímu posilování atraktivity vlakové dopravy. Proto je po plánovaném posílení spojů spíše předpokládán další nárůst cestujících.

V této souvislosti je pozoruhodný také fakt, že i vlastník objektu autobusového nádraží Havířov (od architekta Milana Hartla, realizace 1966-1967) plánuje jeho demolici a náhradu za mnohem menší budovu. Stávající budova autobusového nádraží je přitom rovněž zcela výjimečnou stavbou. Jedná se o celoprosklenou rotundu s lehkým zavěšeným pláštěm s přesazenou „létající“ střechou, jež nemá na území ČR obdobu. Budova svou koncepcí i tím, že po setmění svítí zevnitř – ven, symbolizovala maják a upomíná na skvělé předválečné konstruktivistické projekty, jako bylo Osvobozené divadlo či úchvatný československý pavilon na světové výstavě v Paříži, 1937, jako i bruselský pavilon na Expu 1958. Dostupné informace a hmotová zobrazení budovy, jež má stávající autobusové nádraží nahradit, hovoří eufemisticky o rekonstrukci a ukazují demolici krásné, velkorysé, lehké a celoprosklené haly, kapacitně odpovídající svému účelu a její náhradu nevzhlednou, těžkopádnou a malou stavbou na bázi silikátové technologie, jež má s původní rotundou společný pouze název, pojem rekonstrukce si bere jen jako rukojmí a kapacitně je zcela nevyhovující.

V oblasti rozvah jsou také plány na vlako-tramvajovou dopravu, která by v případě realizace zcela změnila dopravní strukturu a i proto zcela neuvážené nyní provádět jakékoli demolice či investiční akce většího rozsahu. Před jakýmikoli kroky směrem k demolicím či změnám a investicím by mělo být k vážnému zamyšlení hledání a nalezení dlouhodobé strategie hromadné dopravy v Havířově, jak městské, tak příměstské i dálkové, jehož integrální součástí jsou i obě stávající budovy nádraží. Domníváme se, že v zájmu Havířova a jeho obyvatel by mělo být mimo jiné i posilování kapacit a kvality příměstské a meziměstské, z ekologických i kapacitních důvodů pravděpodobně zejména vlakové dopravy tak, aby docházelo k zatraktivnění Havířova z hlediska dostupnosti práce, studia i turismu. Jinak hrozí vážné nebezpečí umrtvení Havířova, jeho postupné vymírání a kolaps. Stávající plány a projekty, jež mimo jiné zahrnují i demolice, z tohoto pohledu není možno označit za koncepční postup.

JOSEFSKÁ 34/6
118 00 PRAHA 1

+420 257 532 287
CKA@CKA.CZ
WWW.CKA.CZ

45769371
CZ45769371

IČO
DIČ



Není rovněž bez zajímavosti, že ČSAD Havířov je soukromá společnost (v níž je Město Havířov pouze zcela minoritním vlastníkem s 10% podílem) začleněná do holdingu CIDEM Holding, jež zastřešuje CIDEM Hranice, a.s., jež se zabývá primárně stavební výrobou a výrobou stavebních materiálů.

ČSAD Havířov je jedna z mála dopravních společností na území republiky, jež generuje stálý a nemalý zisk kolem 20 milionů Kč ročně – a to v jednom z nejchudších regionů republiky! Havířov tuto soukromou společnost každoročně dotuje částkou v řádech 50 milionů Kč. Přesto tato soukromá společnost nepečuje o budovu autobusového nádraží a úspěšně žádá Havířov o spoluúčasť (tedy žádost o další dotace) na pseudorekonstrukci autobusového nádraží, jež je soukromým majetkem soukromé společnosti, generující pravidelný a vysoký zisk především z důvodů masivních dotací města. Pro budovy obou nádraží v Havířově je pak společná stejná věc – jejich majitelé se k nim po dlouhá léta nechovali v souladu se zákonnou povinností řádného hospodáře. Nyní prohlašují, že budovy jsou v tak špatném stavu, že je nutno je strhnout. Je zde tedy podezření na účelové chování.

Výrazná socha Směrník z předprostoru vlakového nádraží a její osud jsou symbolickou ukázkou. Směrník sám o sobě je symbolem křižovatky, směrů, cest. Nejedná se o pouhý symbol ukazatele. Jedná se o symbol plnohodnotného a funkčního dopravního centra, těžiště města a jeho obyvatel, jejich cílů a životů. V širších souvislostech se může jednat o symbol správy věcí veřejných. Jeho stav jeho majitel, jež o něj řádně nepečoval, prohlásil za havarijní, s nutností ho odstranit. Nezávislá expertiza toto popřela. Majitel (městská samospráva) přesto nařídil Směrník odstranit a nabídl ho komukoli k převzetí za symbolických podmínek. Směrník nakonec převzalo občanské sdružení, jež ho na vlastní náklady dopraví do jiné státní instituce, jež o něj pro jeho nezpochybnitelnou uměleckou a historickou hodnotu projeví zájem. Směrník bude opraven a vystaven – ovšem ne před vlakovým nádražím Havířov a ne na náklady původního majitele, jehož povinnosti zde zjevně supluje občanské sdružení. Původní vlastník Směrníku na tuto akci nepřispěl a nehodlá přispět jedinou korunou, zato však prohlásil, že nechá na své náklady vyrobit jeho repliku, jež umístí na jeho původní místo. Nedomnívám se, že toto je chování řádného hospodáře.

Každý objekt, každá budova je jako živý organismus. Pokud o něj není pečováno, pokud je uměle odstaven od potravy, pokud přestává proudit krev, pokud není pravidelně opečováván, nastává úpadek, chřadnutí a smrt.

Vlakové nádraží Havířov se nachází na průsečíku dopravních a historických vztahů na území města Havířova. Odsud započal moderní vývoj Havířova. Historicky, urbanisticky, sociologicky a dopravně spojuje centrum Havířova s jeho významnou čtvrtí Šumbark. Je historickým těžištěm Havířova. Je význačnou a špičkovou ukázkou architektonického stylu, který Českou republiku proslavil v zahraničí a je předmětem obdivu a mohl (a měl by) být i předmětem turismu. Jeho majitel však o něj dlouhodobě nepečuje. Pokud dojde k odstranění této budovy, hrozí reálné nebezpečí vzniku ghetta – Šumbark bude oddělen od městského organismu. Dojde k vykořenění historické paměti a souvislostí. Dojde k demolici význačné architektury, jež měla být nemovitou památkou již dávno.

Stávající halu vlakového nádraží doplnil počátkem sedmdesátých let výškový objekt bytového domu. Jeho výrazná vertikála urbanisticky i prostorově dotváří velkorysou horizontálu haly nádraží, architektonicky i urbanisticky na ni reaguje. Obě budovy tvoří harmonický celek, svými objemy reagující na prostorové a geomorfologické vztahy v území. Odstraněním haly vlakového nádraží dojde tedy také k likvidaci tohoto urbanistického celku a vazeb.

JOSEFSKÁ 34/6
118 00 PRAHA 1

+420 257 532 287
CKA@CKA.CZ
WWW.CKA.CZ

45769371
CZ45769371

IČO
DIČ



Havířov jako město je důležitým milníkem novodobé české historie. Jedná se o největší nové město na území republiky. Má nesmírně zajímavou historii. Jako jakékoli město však potřebuje čas, aby vyžrálo, a budeme-li se zbavovat svých zásadních, esteticky, historicky, funkčně a urbanisticky klíčových objektů, jako je i odbavovací hala vlakového nádraží Havířov, budeme se nenávratně zbavovat nejen vlastní historie, zbavíme ale i samotné město možnosti dozrát a dospět. Životnost a život měst a budov se určitě neměří na pouhé desítky let a neměl by podléhat okamžitým účelovým rozhodnutím.

Z předprostoru nádraží byla odstraněna pamětní deska, upomínající na průjeza Ludvíka Svobody (byla odvezena do depozitáře). Před pár dny byl odstraněn Směrník. Plánuje se odstranění nejvýznamnější dopravní stavby Havířova, jež je nedílně spojena s jeho historií a jež jeho historii spoluutvářela. Má to znamenat, že se zbavujeme a zastíráme svou vlastní historii? Svoji identitu? Je toto cílem? Má být toto cílem?

Budova samotná, včetně sochy Směrník a přilehlé výškové obytné budovy, je urbanisticky a architektonicky zajímavá i tím, že je to jediný příklad špičkové moderní či modernistické architektury z nejlepšího architektonického a svým způsobem i sociologického období poválečné historie českého státu v tomto klíčovém místě Havířova, v jeho dopravním těžišti, Tato vynikající architektura s širokými urbanisticko-sociologicko-dopravními vztahy má být nahrazena zastávkou, jejíž estetika je pouze povrchní a bez přesahů.

Snad není bez zajímavosti ani fakt, že Havířov si byl architektonických, urbanistických a funkčních kvalit budovy vlakového nádraží až dosud vždy vědom a ve všech publikacích, věnujících se historii Havířova či k této historii vydaných je uváděna na čestném místě a to bez ohledu na dataci vydání či systém státního zřízení. Jak tedy mohlo dojít za posledních pár let k takové degenerativní změně názorů na kvalitu této budovy ze strany jeho majitelů či města Havířova? Navíc dnes, kdy je kvalita bruselského stylu předmětem všeobecného obdivu odborníků i široké veřejnosti, a řada architektů a designérů z ní ve své tvorbě nepokrytě čerpá či se k ní hlásí.

V publikaci *HAVÍŘOV, socialistické město*, vydané k 20. výročí vzniku města (Profil, Ostrava, 1974) je 105 fotografií. Nepočítáme-li propagandistické snímky socialistického nákupního luxusu, obchodního domu Budoucnost (dnes Elán), je odbavovací hala vlakového nádraží *jedinou* stavbou, jíž jsou v publikaci věnovány dvě celostránkové fotografie.

V knize *HAVÍŘOV*, vydané k 40. výročí vzniku města Havířova (Havířov, 1995) je 106 fotografií. Fotografií, jež nejsou vysloveně žánrové či novinářským stylem nepopisují vysloveně historické vztahy či stavební činnost při výstavbě Havířova je cca 10. Jednou z nich je také fotografie haly vlakového nádraží.

Úspěšná rekonstrukce Hlavního (Wilsonova) nádraží v Praze, jež bylo ještě před pár lety v téměř havarijním stavu, bez života, bez náplně a bylo podobně *zdánlivě* nehostinné pro své přirozené uživatele a návštěvníky, jako nádraží Havířov či jiné moderní nádražní haly v ČR, jež jsou vesměs ve velice podobně nehostinném stavu, ukazuje, že jediné, co vlakové nádraží Havířov potřebuje, je jeho rekonstrukce a zmodernizování jeho funkcí a oživení jeho náplně. A nemusíme jezdit pro příklad daleko. Podobně úspěšnou a kladně přijímanou rekonstrukcí je i vlakové nádraží ve Svinově.

JOSEFSKÁ 34/6
118 00 PRAHA 1

+420 257 532 287
CKA@CKA.CZ
WWW.CKA.CZ

45769371
CZ45769371

IČO
DIČ



Ing. arch. Luděk Jasiok, 12. 4. 2014

Zdroje:

Karel Kuča: Města a městečka v Čechách, na Moravě a ve Slezsku, Libri, Praha 1997

HAVÍŘOV, socialistické město, Profil, Ostrava, 1974

HAVÍŘOV, město Havířov, 1995

Konzultace s občanským sdružením Efektivní veřejná doprava pro Havířov a okolí

JOSEFSKÁ 34/6
118 00 PRAHA 1

+420 257 532 287
CKA@CKA.CZ
WWW.CKA.CZ

45769371
CZ45769371

IČO
DIČ



JOSEFSKÁ 34/6
118 00 PRAHA 1

+420 257 532 287
CKA@CKA.CZ
WWW.CKA.CZ

IČO 45769371
DIČ CZ45769371