

# REVITALIZACE A REKONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍ STANICE PRAHA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

PATRIK KOTAS, JAROSLAV SMOLA, KAREL HÁJEK

Hlavní nádraží v Praze bylo v 60. letech největším průjezdným železničním nádražím ve střední Evropě, projekt nové odbavovací haly byl připravován pro frekvenci až 210 tisíc cestujících za 24 hodin. Z architektonické soutěže na odbavovací halu (1970 – 1971) vyšel vítězný návrh architektů Jana Šrámka, Jana Bočana a Aleny Šrámkové, projekt byl zpracován v letech 1971 – 1974 a realizace proběhla v letech 1972 – 1979.

Architektonické ztvárnění odbavovací haly je ve znamení zřetelné snahy autorů pravdivě přiznat úctu k technickému vybavení (například strop nad hlavní halou), zobrazit pravdivě, že se jedná o podzemní prostor (použití obdobných materiálů na zemi i na stěnách) a ukázat rozlehlost navržených prostorů. Proto byly například všechny vnitřní stěny provedeny jako pevné opěrné zdi se zaoblenými rohy a se zamřížovanými otvory. Rovněž všechny detaily byly řešeny v měřítku, které odpovídá velké podzemní hale – spíše exteriéru než interiéru (například fabiony podlah). Velkorysost hlavních odbavovacích hal je podtržena masivností nosných sloupů v exteriéru (průměr 180 cm), rozměrem madel (profil 7 cm) či ornamentem spár kamenného dláždění. Nosná konstrukce se skládá ze dvou částí: ocelové mostní konstrukce o rozpětí nosníků 45 m a délce 146 m nad stanicí metra a železobetonové části pod Severojižní magistrálou.

V roce 2002 vypsal Česká dráha veřejnou obchodní soutěž na investora rekonstrukce a revitalizace tří železničních stanic: Praha Hlavní nádraží, Karlovy Vary – Horní nádraží a Mariánské Lázně. Vítězem této veřejné obchodní soutěže se stala italská společnost Grandi Stazioni, SpA (dceřiná společnost italských státních drah FS), která v současné době revitalizuje třináct největších italských nádraží, dále je v přípravě rakouské nádraží Vídeň – západ (West Bahnhof) a francouzské nádraží Paříž – Montparnasse.

Pro projektovou činnost si společnost Grandi Stazioni vybrala sdružení projektantů Metroprojekt Praha, a.s., & Ing. arch. Patrik Kotas, Ateliér designu a architektury. V rámci autorských práv dvou žijících autorů byli architekti Jan Bočan a Alena Šrámková vyzváni ke spolupráci.

Revitalizace a rekonstrukce železniční stanice Praha Hlavní nádraží zahrnuje novou odbavovací halu z r. 1977 realizovanou podle architektonického návrhu architektů Šrámka, Šrámkové, Bočana a Dandy. Dále zahrnuje historickou secesní Fantovu budovu z r. 1917 včetně prostoru nově rozšířeného prvního nástupiště.

Předpokládá se dokončení rekonstrukce do konce roku 2009. Rekonstrukce by měla probíhat v etapách za plného provozu nádraží.

věk

## ODBAVOVACÍ HALA HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ

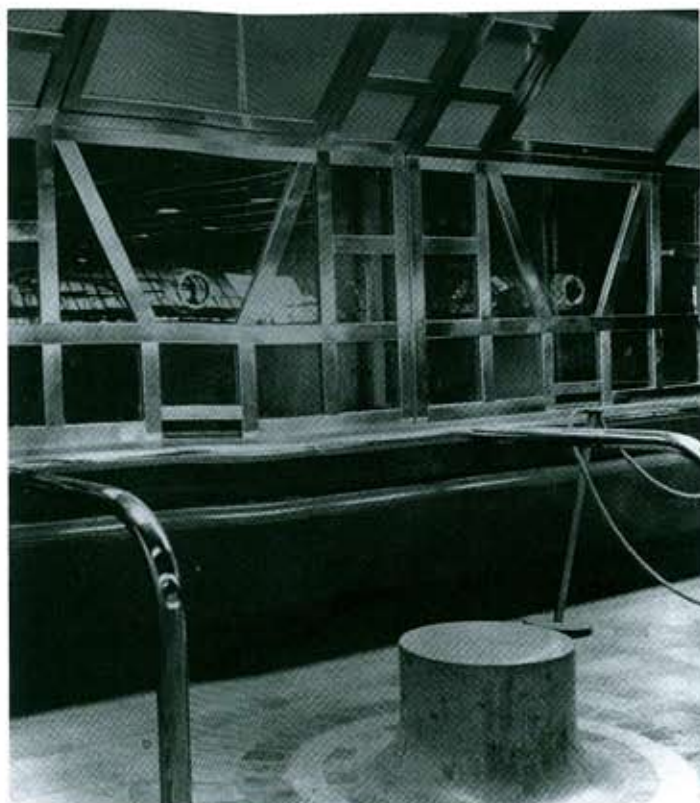
**AUTORI:** Ing. arch. Jan Šrámek, prof. Ing. arch. Jan Bočan, prof. Ing. arch. akad. arch. Alena Šrámková, Dr. Ing. Josef Danda  
**GENERALNÍ PROJEKTANT:** SUDOP Praha zastoupený architektem Josefem Dandou

**ARCHITEKTONICKÉ ŘEŠENÍ:** PUVHmP zastoupený architektky Janem Šrámkem, Janem Bočanem a Alenou Šrámkovou

**SPOLURÁČE:** keramický obklad: H. Samohelová, grafický informační systém: J. Rathouzský, svítící barevné plastiky S. Libeňského nebyly do skleněných věží osazeny

**GENERALNÍ DODAVATEL:** VHI Vodní stavby Praha

**REALIZACE:** 1972 – 1979

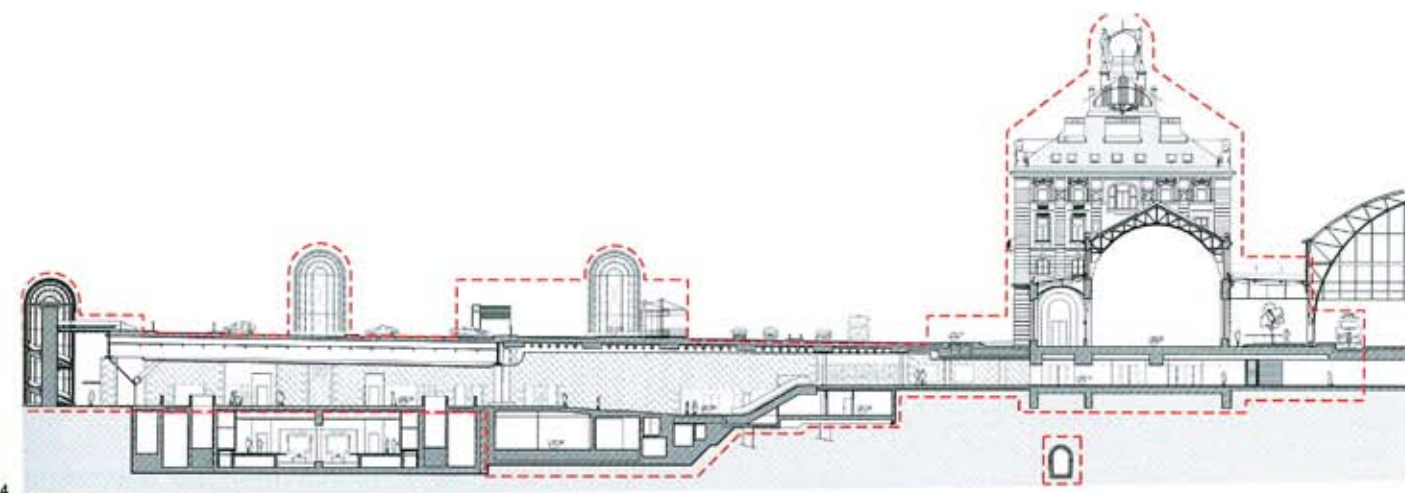




1, 2 původní podoba odbavovací haly  
3, 4 vizualizace 1. nástupiště a řezpohled  
v návrhu Patrika Kotase

#### REVITALIZACE A REKONSTRUKCE ŽELEZNIČNÍ STANICE PRAHA HLAVNÍ NÁDRAŽÍ

**INVESTOR:** Grandi Stazioni, SpA – Řím, Itálie  
**PROJEKTANT:** Sdružení Metroprojekt Praha, a.s.,  
& Ing. arch. Patrik Kotas, Ateliér designu a architektury  
**AUTORSKÝ TYM:** doc. ing. arch. Patrik Kotas,  
ing. arch. Jaroslav Smola, ing. arch. Karel Hájek, PhD.  
**SPOLUAUTORI ARCHITEKTONICKÉHO ŘEŠENÍ**  
**REKONSTRUKCE NOVE ODBAVOVACÍ HALY:** prof. ing.  
arch. akad. arch. Alena Šrámková, prof. ing. arch. Jan Bočan

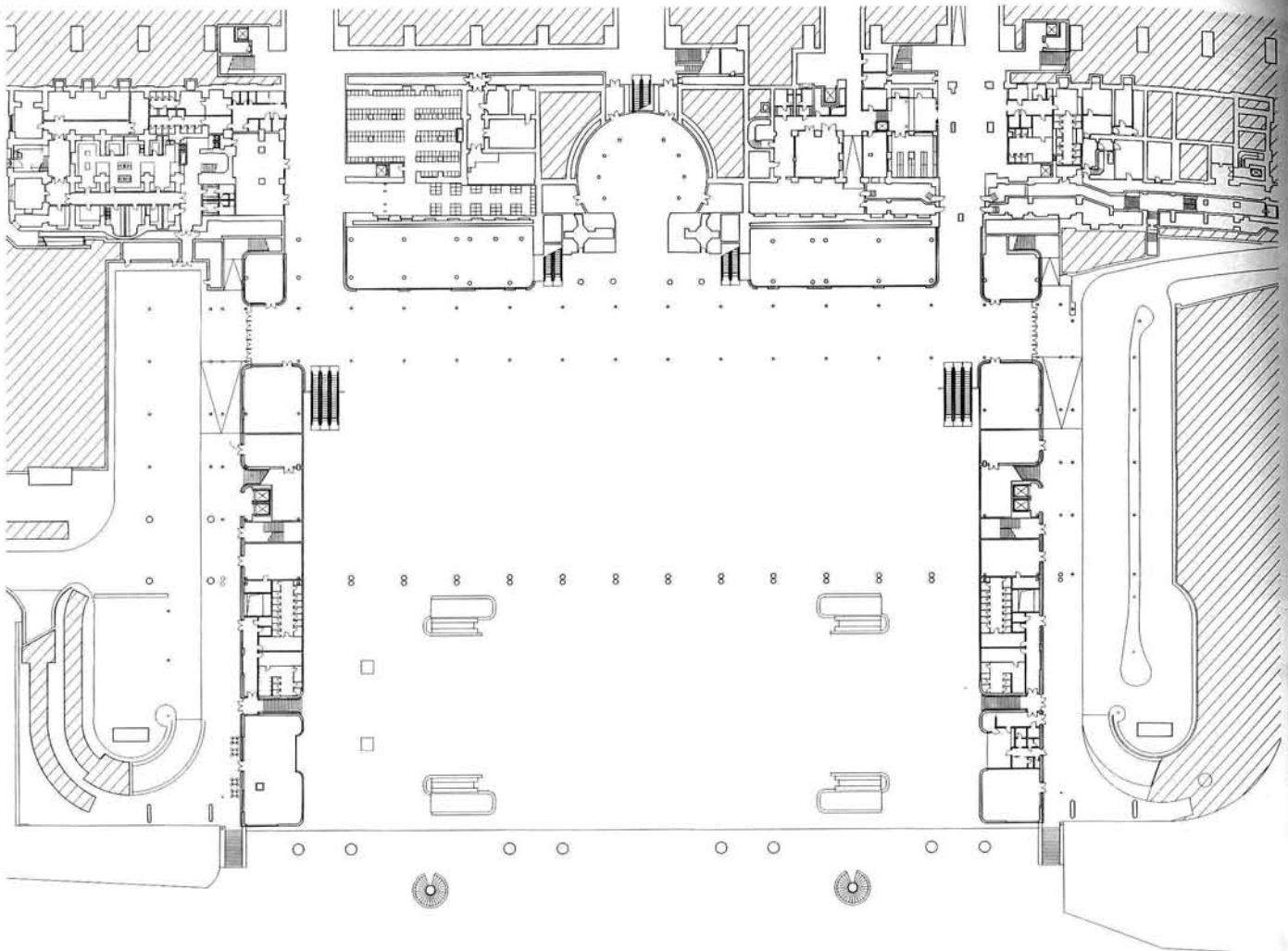


**Autorská zpráva** V červnu 2004 představila společnost Grandi Stazioni svou koncepci revitalizace Hlavního nádraží. Ihned po započetí projektových prací v červenci téhož roku byli hlavním architektem projektu přizváni ke spolupráci spoluautoři nové odbavovací haly – prof. Alena Šrámková a prof. Jan Bočan. Začal dlouhý a nesnadný proces hledání koncepce přijatelné pro investora při zachování nesporné hodnoty původní architektury ze 70. let u nové odbavovací haly. Tento proces není ukončen, neustále probíhá v rovině řešení interiérového designu. V rovině základního dispozičního řešení a funkční náplně je však již koncepce stanovena, stejně tak jako v rovině stavebně technického řešení nosných konstrukcí a hlavních inženýrských sítí a instalací. Jako základní koncepce architektonického řešení interiéru nové odbavovací haly byl zvolen princip důsledného zachování původního designu ze 70. let na vstupním průčelí, obou bočních fasádách a skleněných věžích. Tyto konstrukce budou však stavebně rekonstruovány. V interiéru bude důsledně zachován design původní architektury dlažeb, bočních stěn a všech těch prvků, jejichž funkce a poloha zůstává zachována. Naopak nově vkládané prvky, nové plochy komerčního vybavení a nové centrum odbavení cestujících (nahrazující původní pokladny) budou vytvořeny v soudobém designu s převahou prosklených bezrámových konstrukcí. Funkční náplň rekonstruované nové odbavovací haly bude tvořena kombinací tradičních dopravních funkcí spojených s odbavováním cestujících s nově vytvořenými pronajimatelnými komerčními plochami. Místo tradičních pokladen budou cestující odbaveni v nově navrženém „centru odbavení cestujících“, což je prostor koncipovaný na podobných principech, jak probíhá odbavování

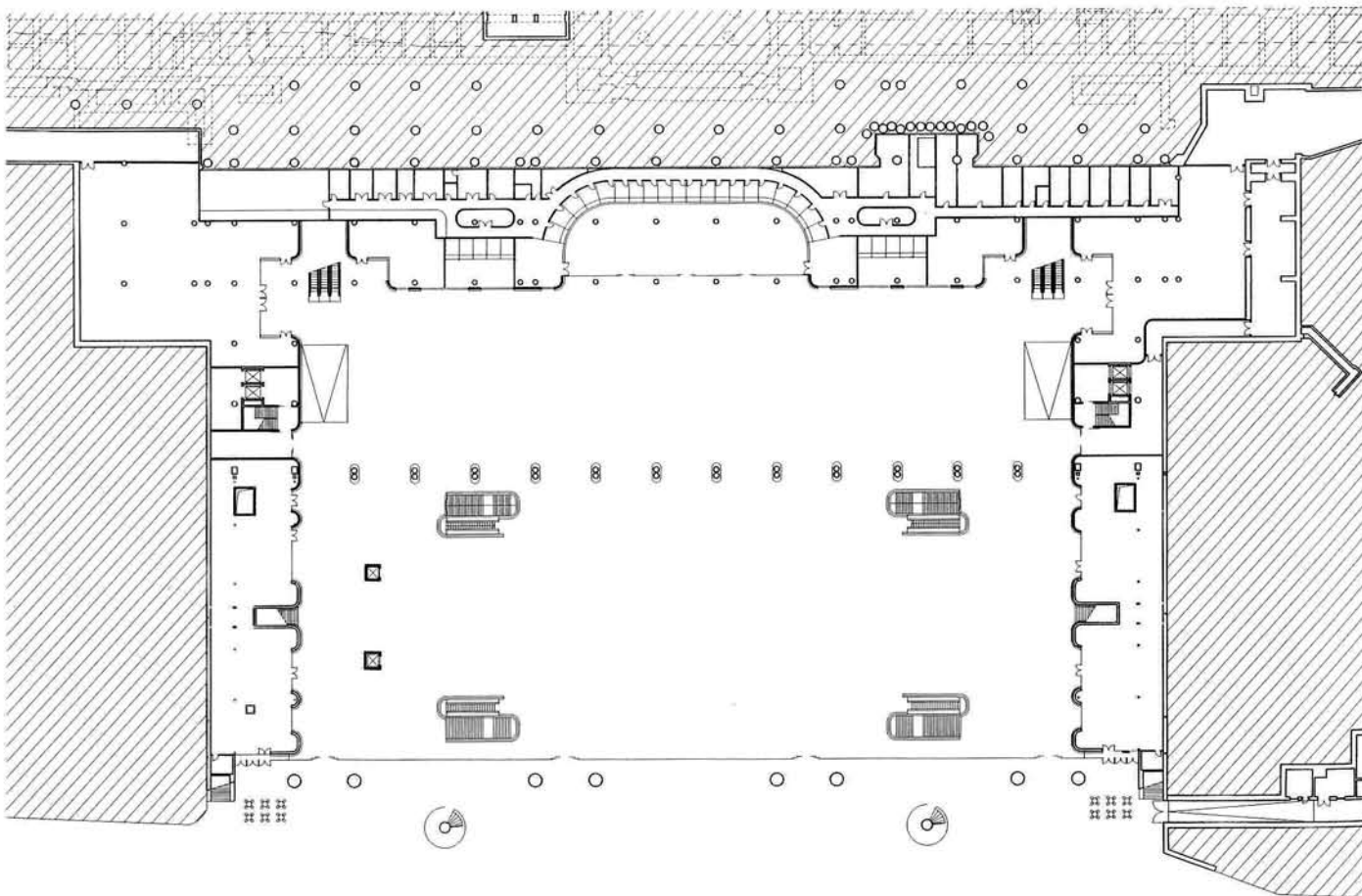
cestujících na letišti. Kromě samotného prodeje jízdenek a rezervačních služeb bude toto centrum nabízet veškeré typy dopravních a turistických informací včetně kompletních služeb spojených s městskou hromadnou dopravou. Komerční plochy jsou pojaty jako pronajimatelné jednotky, vytvářející motiv obchodní pasáže ve směrech hlavních tahů pohybu cestujících. Restauriční zařízení budou nabízet různou škálu úrovně stravování od rychlého občerstvení až po luxusní restauraci, kavárnu a vinárnu, která by měla být jedním z hlavních magnetů v přízemí historické Fantovy budovy. Rozšířený prostor prvního nástupiště, který navazuje na přízemí historické Fantovy budovy, nabídne motiv pěší promenády pod krásnou monumentální konstrukcí ocelových oblouků hal, zastřešujících kolejiště. Na tomto prvním nástupišti mohou vzniknout nové formy posezení, navazující na obnovenou secesní Fantovu restauraci a Fantovu kavárnu. Do budoucna nabízí takto nově koncipované první nástupiště možnost pěšího propojení směrem k Vinohradské třídě, případně opačným směrem k Bulharu. Vzniká tak šance na širší urbanistické zapojení historické Fantovy budovy do struktury města. Přestože samotnou rekonstrukcí budov Hlavního nádraží nedochází k zásadní změně dopravního režimu na původní magistrále, jsou vytvořeny konkrétní podmínky pro následné postupné zklidňování magistrály do podoby městského bulváru.

Patrik Kotas

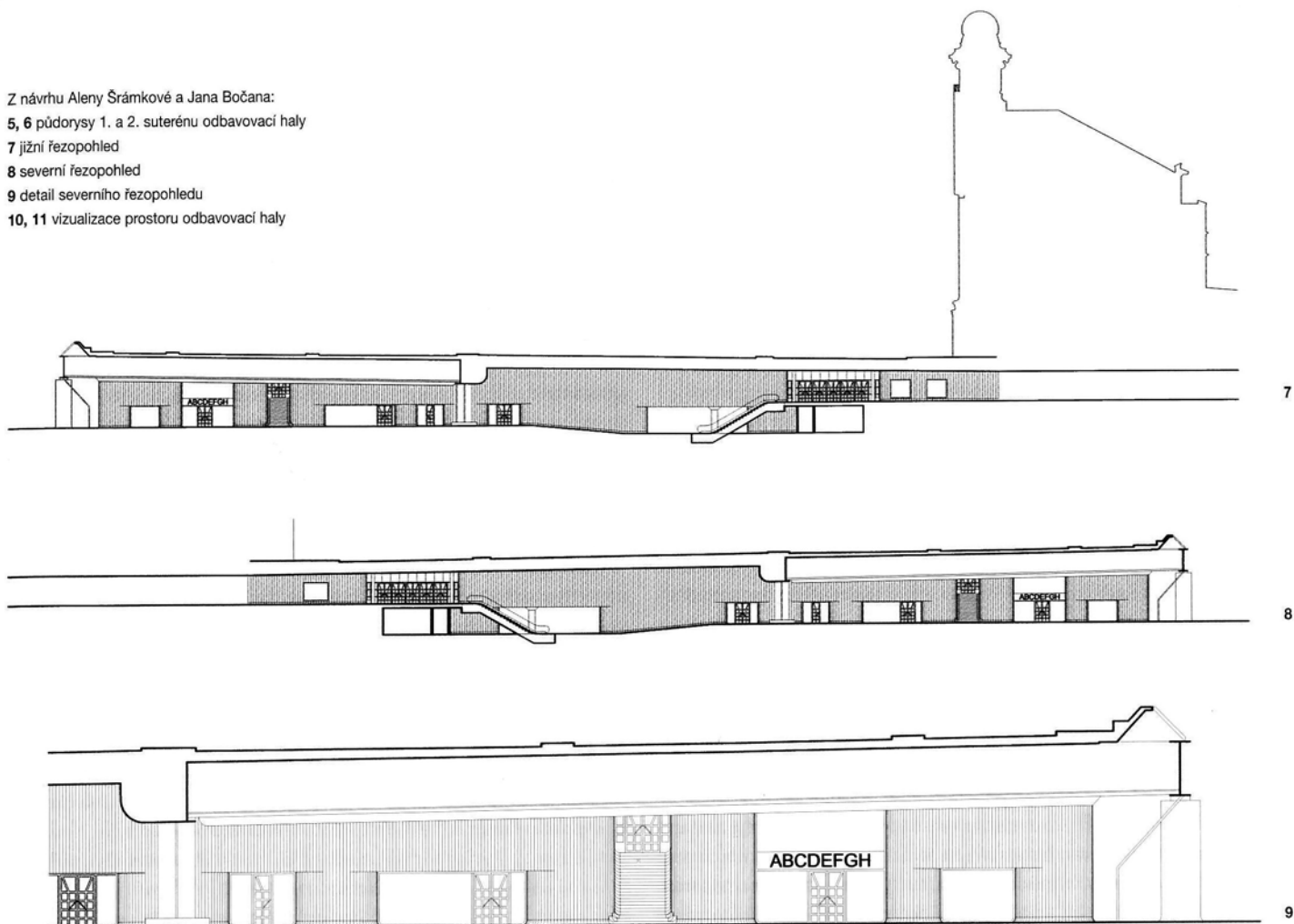
5



6



Z návrhu Aleny Šrámkové a Jana Bočana:  
 5, 6 půdorysy 1. a 2. suterénu odbavovací haly  
 7 jižní řezopohled  
 8 severní řezopohled  
 9 detail severního řezopohledu  
 10, 11 vizualizace prostoru odbavovací haly



## ROZHOVOR S ALENOU ŠRÁMKOVOU

### Paní profesorko, co je úkolem chystané revitalizace?

Provoz nádraží se vyvíjí s potřebami společnost a je určitě správné, když se tomu celá budova přizpůsobuje. Dílčí úpravy se realizovaly už v minulých letech. V současné době se přepravuje mnohem méně zavazadel než dříve, lidé cestují s jednou taškou nebo kufrem a jako spoluzavazadlo si nechají posílat nanejvýš kolo nebo lyže. Svůj význam ztratila i centrální úschovna, nejvíce se využívají menší úschovné boxy. Změnil se také systém prodeje jízdenek, odpadají fronty u klasických pokladen, částečně je nahrazují prodejní automaty, pravidelní cestující dokonce mají časové jízdenky. To všechno si zaslouží nový pohled na účelné využití tak velkých prostorů. Přesto by ale plynulý a nekonfliktní provoz měl zůstat hlavní náplní odbavovací haly a celého nádraží.

### Tiskem proběhly velkolepé záměry vítězné italské firmy

Efektivní záměry nebo libivé obrázky mohou laickou veřejnost zaujmout, ale podstata problému je jinde.

První návrhy, které jsme dostali k posouzení, jasně vypovídají, že v původní budově i v odbavovací hale převažují komerční plochy nad provozními. Byly uzavřeny logické hlavní tahy od vstupů k nástupištím, cestující jsou záměrně vedeni oklikami kolem nákupních stánků, některé přímé cesty jsou zcela uzavřeny (například restaurací), nahradilo je zdoluhavé obcházení. Přerušeno bylo také propojení haly s bočními přednádražními prostory.

### V čem spočívá spolupráce vaše a architekta Bočana s projektantem?

Vypracovali jsme návrh, který umožňuje dostatečné komerční využití haly, ale přitom respektuje její původní koncept. Obchodní jednotky jsme do haly začlenili

tak, abychom nenarušili velkoryse otevřený prostor ani jeho provozní zásady. Celý projekt se vyvíjí a ještě nemá výslednou podobu. Prozatím se do něj náš návrh ale promítl způsobem, se kterým nemůžeme souhlasit, naše práce jako by ani nebyla dostatečně pochopena. Pokud by se situace nezměnila, chceme se od projektu jako autoři zcela distancovat.

### Jaké chyby má další fáze projektu?

Snažili jsme se respektovat původní záměr přiznaného podzemního prostoru, kde byly všechny detaily pečlivě promyšlené: dlažby, obklady, členění otvorů nebo i fabiony při podlaze. Tam, kde jsme v logické návaznosti navrhli pevné stěny se zaoblením, se ale objevují zaoblené skleněné stěny bez tvarové kontinuity. (Prosklených ploch je přitom v našem návrhu dostatek.) Je pochopitelné a správné, když tvarosloví nových konstrukcí je od původních tvarů odlišné, ale musí být s nimi v souladu, odpovídat pojetí celého prostoru.

Jiným příkladem nepochopení je reakce na náš požadavek zachovat schodišťová propojení mezi spodní úrovní haly a bočními venkovními prostory s parkovištěm a stanovišti taxislužby. Schody sice v projektu zůstaly, ale ústí v veřejných záchodků, výstupy ven chybí. Nesrovnalostí je samozřejmě podstatně více.

### Obáváte se znehodnocení tohoto architektonického díla ve prospěch komerčních zájmů?

Ano, obáváme se, že revitalizace odbavovací haly nebude pokračovat dobrým směrem.

## ROZHOVOR S JANEM BOČANEM

### Jak se staví investor k vaší budově odbavovací haly?

Italský investor má sice zkušenosti s přestavbou několika velkých evropských nádraží, ale nevnímá budovu odbavovací haly jako stavbu, která pro nás má význam architektury určitého období. Nádraží v 70. letech reprezentovalo architekturu celé východní Evropy, byla to snad jediná moderní stavba v bloku tehdejších socialistických států. Přestože se režim bránil západním vlivům, mnohé neuhlídalo (zvláště ve volnějším šedesátých letech), kultura mu unikala, protože jí příliš nerozuměl. Díky vyhraným soutěžím na ambasády jsme se dostávali do zahraničí, pracovali jsme v Londýně, ve Švédsku, v Brazílii, měli jsme možnost vidět architekturu venku a byli jsme s ní v kontaktu. Naše stavby v zahraničí byly ještě méně pod kontrolou režimu a dodnes si jich místní architekti považují. Pokud si tedy někteří cizinci myslí, že jsme teprve nedávno spadli se stromu, jsou na omylu.

### Jaké pojetí přestavby vám společnost Grandi Stazioni předložila?

Snažíme se s paní Šrámkovou, abychom se k budově zachovali slušným způsobem. Původně jsme si mysleli, že se budeme starat jen o to, co už v budově je, a dáme současnému projekčnímu týmu návod, jakým způsobem pojmout nově vložené věci. Italové ale měli naprosto odlišné představy, chtěli stavbu „očesat“ až na holé konstrukce a zabalit je do zcela odlišného pojetí. Hlavní architekt Patrik Kotas je na jedné straně rád, že s ním spolupracujeme, ale na druhou stranu se dostal do velmi nevděčné pozice mezi oběma protichůdnými názory. Projekt, především jeho provozní řešení, už sice od prvotního záměru prošel velkými změnami, ale stále narážíme na nepochopení. Chceme spolupracovat, ale ne za každou cenu. Jsme ochotni přistoupit na určité kompromisy, ale nemůžeme popřít původní koncept budovy.

### Můžete nám jej připomenout?

Když jsme odbavovací halu tenkrát dělali, měli jsme takovou ideu vstupu do města, prolínání živé a mrtvé přírody. Nahore bylo kolejiště, nad ním skleněné střechy, to byla ta mrtvá příroda technicistní, která má spoustu šroubků, páček, motorů. Ona je sice mrtvá, ale pohybuje se. A přechází v mostní konstrukci, kde už se nic nepohybuje. Z druhé strany vstupuje do haly park, to jsou živé buňky, tráva, stromy. Živá příroda zmrtní, stanou se z nich kameny a ty se dostávají pod tu znehyněnou technickou konstrukci. Zespoda nahoru jde keramika, shora dolů prostupují ocelové sloupy. Přestože je to vnitřní prostor, má charakter exteriéru a nemůže se nazdobit jako pokojíčky ve vile.

### Jak si představujete prostor po revitalizaci?

Zpracovali jsme návrhy v několika variantách včetně vizualizací, kde je patrné nejenom provozní, ale i prostorové řešení. Jsme pro to, aby eskalátory vedly po stranách v návaznosti na vstupy a uprostřed byla rampa. Centrální prosklený prostor v hale by neměl mít strop, ke kterému není žádný důvod, a navíc by zakryl pohled na původní technicistní strop. Proto chceme, aby skleněná stěna procházela až nahoru. Můžeme přistoupit na to, aby tento vložený prostor měl půdorys obdélníku se zaoblenými rohy, když si kulaté rohy investor přeje (dali bychom přednost ostrým hranám a čistému průhledu, bylo by zřejmé, že nová konstrukce se starou budovou nijak nespojuje). Ale v žádném případě nemůžeme akceptovat elipsu, která se objevila v první verzi. Tvarově s prostorem vůbec nekoresponduje.

### V původním konceptu hrály velkou roli materiály, detaily...

Všechny detaily jsme měli tenkrát konstrukčně promyšlené, aby stavba během prováděcího projektu svůj vzhled nijak nezměnila. Přestože výrobní možnosti byly velmi omezené a neměli jsme možnost použít zahraniční materiály, myslím, že výsledek měl jednoznačný a soudobý výraz.

Italové například přišli s tím, že chtějí vyměnit obložení na stěnách novou keramikou. Souhlasili jsme, protože se mění otvory. Na stěnách může být keramika, ale když na zemi zůstává žula, keramika by měla být v tónech žuly.

Odmítavý postoj máme k dalšímu návrhu, aby se změnila barevnost železných trámů na stropě. Jenomže povrch železa je daný výrobní technologií, chemickou cestou vznikla barevnost korodující oceli, která měla podtrhnout technicistní charakter stavby. Natřít je teď nějakou „elegantní“ barvou je nesmysl. Nemůžeme z trámů najednou udělat něco lesklého nebo obalit prvky sádkkartonem. Je to prostě mostní konstrukce, pod kterou je vlastní město. Nádraží má trochu romantický nádech, už Dvořák se sem chodil dívat na mašinky, ale je to skutečný provoz, kde jezdí vlaky, opravdový svět. Není možné z něj udělat falešnou vilu s nafouknutými tvary, markýzami a podobnými hloupostmi. Dekorativismus jako nové pojetí odbavovací haly je pro nás tedy naprosto nepřijatelný.

Připravila Věra Konečná

PROF. ING. ARCH. AKAD. ARCH. ALENA ŠRÁMKOVÁ A PROF. ING. ARCH. JAN BOČAN JSOU DVA Z AUTORŮ PŮVODNÍ ODBAVOVACÍ HALY HLAVNÍHO NÁDRAŽÍ V PRAZE



10



11

# OTEVŘENÝ DOPIS S.V.U. MÁNES GENERÁLNÍMU ŘEDITELSTVÍ ČD

Vážený pane generální řediteli.

V poslední době byla česká veřejnost velice podrobně informována o významné architektonické soutěži na vyřešení prostoru Václavského náměstí ve všech souvislostech a s jeho propojením do nejbližšího okolí. To vše zároveň obsahovalo i nové řešení přemístění magistrály do prostoru nad Národním muzeem, které by se znovu zapojilo do jednotného prostoru náměstí. S tím souvisejí i nejbližší partery tohoto renovovaného centra Prahy, v nichž se nachází mimo jiné i významná budova Hlavního nádraží se svou moderní suterénní odbavovací halou, umístěnou pod magistrálou. Tento objekt, jak z pohledu propojení všech existujících i v budoucnu předpokládaných dopravních systémů městských i státních, tak i z hlediska života městské společnosti v souvislostech s existencí budovy Státní Opery, přeložkou budoucí trasy Magistrály, novým využitím přestavěné budovy bývalé Burzy a pěší zónou propojující Václavské náměstí, plní významnou funkci infrastruktury Hlavního města Prahy.

Dlužno zdůraznit, že objekt Hlavního nádraží není stavbou průměrného významu, ale právě naopak. Je to objekt významný nejen dobou svého vzniku, typickou secesní architekturou podle projektu arch. Fanty, ale i svou dostavbou ze 70tých let, vzniklou v složitých podmínkách zatížených množstvím laických a profesně špatných rozhodnutí, jejímž jedním z výsledků je i těsné sousedství trasy dvousměrné Magistrály. Tato urbanistická anomálie izolovala objekt Hlavního nádraží do pozice jakési kulisy na panoramatu Prahy. Neradi bychom opakovali již dávno vyřčená uznání na architektonickou hodnotu stavby staré Fantovy budovy, ale je třeba upozornit na její dnes již nedílnou součást, objekt nové odbavovací haly. Toto dílo, na svoji dobu jistě odvážné, se stalo bohužel předmětem běžné ekonomické spekulace bez ohledu na architektonický a kulturní význam, širší urbanistické návaznosti na obnovu pražského centra, s absencí odbornosti a znalosti konkrétní problematiky daného prostoru, zvláště pak, nejsou-li respektovány ani vztahy autorskoprávní. Mezi architekty je všeobecně známo, že projekt nové odbavovací haly byl v 70tých letech svěřen týmu konkrétních architektů – Šrámek, Šrámková, Bočan, Danda –, kteří se svého úkolu zhostili bravurně. S pevným vědomím tehdejších složitých podmínek i nesnadnosti zapracování do takto komplikovaného projektu, který musel začlenit a řešit otázky provozu vnuceného neprofesionálně a bezohledně nalajnovanou trasou Magistrály a dalších stavebně složitých kompromisů, by bylo proto naprosto samozřejmé, aby hlavní díl a tíhu obnovy celého komplexu z hlediska projektu nesl opět tým složený z autorů předešlého projektu, a to nejen pokud jde o vztahy autorskoprávní, ale i o vztahy etické. Přinejmenším by se tento významný architektonický úkol měl řešit třeba i formou mezinárodní soutěže, podle všech legálních pravidel. V denním tisku se však veřejnost dozví pouze, že italská firma GRANDI STAZIONI zvítězila ve výběrovém řízení na dlouhodobého nájemce a provozovatele nádraží (budiž ku chvále Českým drahám) a že má za sebou úspěšné modernizace nádraží dokonce ve 13ti italských městech, a že to tam teď vypadá jako v letištní odbavovací hale. Toto jsou jistě zajímavé informace pro laickou veřejnost, která podle aktuálního průzkumu nesouhlasí se stavem, ve kterém se současné prostory Hlavního nádraží nacházejí, nesouhlasí, jak je toto špinavé prostředí decimováno tlupami bezdomovců a kapesních zlodějů, a je udiveno, jak je možné v nádherných secesních prostorách provozovat nejatraktivnější „Secondhand“ ve střední Evropě.

Těmito postupy nelze diskvalifikovat odbornou tvůrčí práci autorského kolektivu s vědomím, že italská firma si sama vybere příslušného projektanta, který pouze plní její přání zvyšovat si ekonomické ambice plynoucí z lukrativních pronájmů atraktivních prostor v místě mezinárodní důležitosti. Zdá se nám, že oslavné články o moderních prostorách připomínajících letištní odbavovací haly, které jsou mimochodem již všude naprosto běžné, pouze zamlžují skutečný stav rozpracovanosti modernizace Hlavního nádraží, a to při vědomí, že se jedná o skutečně složité projektové dílo a nejen o soubor obchodních galerií, kterých je již všude opravdu dost. Zdá se nám, že celá

modernizace je zastřena hradbou libivých dezinformací a neprůhledností, kterým by mohla obzvláště odborná veřejnost oponovat.

Vyzýváme proto odbornou i laickou veřejnost, zejména obyvatele Hlavního města Prahy, aby se vyjádřili :

- k postupu příslušných institucí, které dovolily zamaskovat pod výběrovým řízením na provozovatele a nájemce Hlavního nádraží regulérnost zásahů a architektonických úprav, a tím i vstoupit do autorských práv původních tvůrců této významné kulturní památky.

- k právním a k zájmům obyvatel a návštěvníků Prahy.

- k budoucnosti tohoto místa a jeho funkcí, až se zbavíme absurdity dálniční komunikace vedoucí centrem města před osířelou frontou pražského Hlavního nádraží (v souvislosti s ukončenou soutěží na Václavské nám.)

- k záměru, aby jakákoliv naše nebo cizí obchodní firma si tu na úkor města a jeho obyvatel dobovala dočasně lukrativní tržiště.

- k porušení zásad širší výtvarné architektonické soutěže, která by přinesla nové a optimální řešení společenských nároků v této lokalitě.

- k tomu, aby naše veřejnost zabránila další křivdě na městě Praze, které je jedním z nejkrásnějších v Evropě, i křivdě na jeho obyvatelích i jeho hostech.

Vyzýváme proto k veřejné diskusi o velice exponovaném projektu, v němž je třeba znát skutečnou pozici a účast původních autorů, kteří jsou z našeho pohledu neopominutelní, aby byl projekt obecně znám dříve, než bude realizován zbrklým schválením stavebního povolení, za jehož brzké vydání se jistě „mnozí“ a také vybraný „provozovatel“ významně zasadí.

Za výbor S.V.U. Mánes

Ing. Tomáš Novotný  
místopředseda S.V.U. Mánes

Ing. akad. arch. Petr Tučný  
člen výboru S.V.U. Mánes

Architekti a teoretici architektury S.V.U. Mánes: Doc. ak. arch. Michal Brix, Ing. arch. Zdeněk Jiran, prof. ak. arch. Petr Keil, doc. PhDr. Jiří T. Kotalík, Ing. arch. Michal Kohout, Ing. arch. Václav Králíček, prof. Ing. arch. Ladislav Lábus, Ing. arch. Lukáš Liesler, Ing. arch. Petr Malinský, Ing. arch. Vlado Milunic', arch. Boris Moravec, Ing. arch. Josef Pleskot, doc. Ing. arch. Eduard Schlegel, prof. Ing. arch. Jaroslav Šafer.

Na vědomí: GRANDI STAZIONI ČESKÁ REPUBLIKA, s.r.o.

V Praze, leden 2006

