



NÁRODNÍ
PAMÁTKOVÝ
ÚSTAV

ÚZEMNÍ ODBORNÉ
PRACOVIŠTĚ
V LOKTI

MěÚ Cheb
Odbor stavební a životního
prostředí
Náměstí Krále Jiřího z Poděbrad 1/14
350 20 CHEB

Váš dopis čj. MUCH 86340/2021/Šim

sp.zn: KSÚ/8755/2021

Ze dne / doručeno dne: 18. 10. 2021/19. 10. 2021

Naše čj.: NPU-342/86093/2021

Vyřizuje: Mgr. Karel Hamberger/352684796

Spisový znak: 820.2

Loket, 8. 11. 2021

Kraj Karlovarský, okres Cheb, Františkovy Lázně, Nádražní stezka čp. 97 Františkovy Lázně (městská památková rezervace, světové dědictví UNESCO „Slavná lázeňská města Evropy“) – rekonstrukce výpravní budovy

Písemné vyjádření odborné organizace státní památkové péče k žádosti podle § 14 odst. 6 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Předmět žádosti:

Dne 19. 10. 2021 jsme obdrželi vaši žádost o písemné vyjádření ve věci: „(...) *žádost o závazné stanovisko k záměru rekonstrukce výpravní budovy Františkovy Lázně č.p. 97 v železniční stanici Františkovy Lázně Nádražní č.p. 97, Františkovy Lázně, na pozemku st, p. 124/1, parc. č. 830/5 v katastrálním území Františkovy Lázně, které jsou součástí památkově chráněného území Městské památkové rezervace Františkovy Lázně, (...).*“

Přílohy žádosti:

- „*Žádost o vydání závazného stanoviska správního orgánu státní památkové péče v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči*“ podaná na Městský úřad Cheb (Odbor stavební a životního prostředí);

- projektovou dokumentaci k akci „*REKONSTRUKCE VÝPRAVNÍ BUDOVY V ŽST. FRANTIŠKOVY LÁZNĚ*“ ve stupni sloučeného územního řízení a stavebního povolení, kterou vypracovali Ing. arch. M. Tylšová a Ing. Vojtěch Hejl (APRIS 3MP s.r.o., Baarova 231/36, 140 00 Praha 4).

Popis zamýšlených prací:

Posuzovaný záměr řeší celkovou rekonstrukci výpravní budovy žst. Františkovy Lázně a zabývá se také úpravou okolí (parkovací stání, cykloboxy, výsadba zeleně apod.). **Předložená PD je zpracována v rozsahu dokumentace pro stavební povolení a projekční stranou je uvedeno, že nenahrazuje prováděcí projektovou dokumentaci. Právě předložená PD tedy není určena pro realizaci stavby a navazující projekční práce budou posouzeny samostatným správním řízením.**

Z úvodu projektové dokumentace vyjímáme následující: „*Návrh projektu se snaží o maximální respektování hmotné podstaty objektu v exteriéru i interiéru. Samozřejmě při respektování požadavků investora na funkční využití (Záměr projektu) a vybavení objektu technologiemi na dnešní moderní úrovni, tak aby budova zůstala svědectvím historické a sociální proměny cestování po železnici.*“ Stávající hmotové řešení objektu by mělo být zachováno s výjimkou dvou drobných přístavků vstupů a novodobého zastřešení nad 1. nástupištěm. V případě zastřešení nad 1. nástupištěm se navrhuje replika historické markýzy v šíři centrální budovy. Její konstrukční řešení by mělo být podrobněji vyspecifikováno v navazující projektové dokumentaci.

Vnější plášť objektu by měl být obnoven do podoby odpovídající roku 1912. S jeho zateplením se nepočítá. V tomto smyslu se navrhují jiné úpravy („*Do skladby mezi 1. NP a 1. PP bude vložena tepelná izolace. Do stropní konstrukce mezi posledním obytným podlažím a půdou bude vložena tepelná izolace mezi trámy*“). Opravné práce na fasádách by měly být realizovány tradičními technologickými postupy (materiály, řemeslné postupy). Výčet obnovovaných prvků fasád je rozepsán ve výkresové části PD (viz „*Navrhovaná opatření*“; „*OBNOVA SOKLOVÉ ŘÍMSY, OBNOVA FENESTRY POD OKNY, OBNOVA ŠAMBRÁN OKEN, OBNOVA NÁROŽNÍCH PILASTRŮ, OBNOVA SUPRAFENESTER OKEN VČETNĚ ZDOBNÝCH KORUNEK, OBNOVA JEDNODUCHÝCH ŠAMBRÁN OKEN MEZIPATRA HLAVNÍ BUDOVY (OKOSENÁ PATA), OBNOVA KORDÓNOVÉ ŘÍMSY MEZIPATRA A HORNÍHO PATRA HLAVNÍ BUDOVY, OBNOVA KAZETOVÉ FENESTRY POD OKNY PATRA, OBNOVA ZDOBNÝCH RŮŽIC V PLOŠE FASÁDY, OBNOVA KORUNNÍ PÁSOVÉ ŘÍMSY S KRUHOVÝMI OKÉNKY V PODKROVÍ, ZACHOVÁNÍ ZUBOŘEZU KORUNNÍ ŘÍMSY PODKROVÍ, V KARTUŠÍCH NA OBOU RIZALITECH ULIČNÍ FASÁDY PŘEDPOKLÁDÁNY ZNAKY SASKÉ A BAVORSKÉ STÁTNÍ DRÁHY*“). Tento výčet je převzat ze stavebně-historického průzkumu, kapitoly „*Náměty pro potřeby obnovy objektu*“. Dále je zde také uveden návrh barevného řešení fasád. Vpadlé plochy by měly být tmavé („*CIHELNÉ ČERVENÉ, RAL 3011*“) a plastické prvky žluté („*PÍSKOVÝ OKR*“)

Výplňové prvky by měly být vyrobeny tradiční truhlářskou technologií. Odvozeny by měly být z historických výplňových prvků dochovaných v rámci objektu. Krycí nátěry výplňových prvků by měly být v odstínu lomené bílé či žluté („*PÍSKOVÝ OKR, RAL 1024*“). V případě vzhledu vchodových dveří je navrhováno jejich odvození „*z příbuzného historického objektu, popřípadě z historických fotografií*“. Historické dveře nacházející se v objektu by měly být zachovány („*v*

objektu se nacházejí vnitřní dveře z doby výstavby objektu, dveře klasicistní z přelomu předminulého století, dveře z konce 30. let minulého století a dveře soudobé“). Soudobé dveře by měly být nahrazeny historizujícími („dveřmi v provedení z 1/3 20. století“).

Stávající střešní plášť by měl být odstraněn včetně bednění. Na odhalené krokve by měly být uloženy kontralatě, dále celoplošné bednění a falcovaná krytina z TiZn plechu v antracitově černé povrchové úpravě („Navrhuje se použít obdobné/stejně materiály a nedojde z tohoto hlediska k přetížení.“). V této souvislosti by mělo dojít k revizi krovů, které by měly být mechanicky vyčištěny. V případě zjištění poškození by opravy měly probíhat formou protézování. Z hlediska preventivní ochrany se počítá s aplikací fungicidních nátěrů (např. Bochemit).

Nástupní předprostor před hlavním vstupem by měl být přeřešen tak, aby byl bezbariérový. Z toho důvodu by zde měly být zřízeny dvě symetrické rampy situované v šíři dvou krajních vstupních otvorů. V ose vstupu, v šíři tří středových vstupních otvorů by měly být zřízeny schodišťové stupně. Rampy (o šíři 1,5 m, o délce 2,9 m) by měly odcloňovat plné kamenem obložené zídky s možností výsadby zeleně (květináče). Ostatní předěly by měly být ohrazeny subtilními kovovými zábradlími (viz vizualizaci na str. 3 Technické zprávy „*Navrhovaný pohled na hlavní vstup*“). Krajiní vstupní otvory by měly být znovu otevřeny. Markýza nad vstupem by měla být zakryta drátosklem.

Dosavadní stav projednání:

Předložený záměr byl s pověřenými zástupci odborné organizace státní památkové péče (NPÚ ÚOP v Lokti) předjednan na místě. Místní šetření se uskutečnilo za přítomnosti všech zainteresovaných stran 4. 3. 2019 (Zápis z místního šetření „*Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Františkovy Lázně*“; průběh jednání zapsala pí. D. Kryštofová - příprava akce, oddělení pozemních staveb, SŽDC – Stavební správa západ). Posléze byl zhotoven stavebně-historický průzkum („*Stavebně-historický průzkum, Výpravní budova Františkovy Lázně, Čp. 97, Františkovy Lázně, Nádražní Stezka 2*“; doba zpracování: 0/10 – 0/12 2019, zpracovatel: PhDr. Jiří Chmelenský), který byl předán pověřeným pracovníkům odborné organizaci SPP k archivaci.

První žádost, obsahující záměr projektu komplexní rekonstrukce („*Rekonstrukce výpravní budovy v žst. Františkovy Lázně*“; IPSUM CZ, s.r.o.; 03/2020), byla pověřenými zástupci státní památkové péče již vyřízena. V závazném stanovisku (**č.j. MUCH 103700/2020/Šim ze dne 15. 12. 2020**) výkonného orgánu státní památkové péče bylo formulováno několik podmínek pro zpracování navazujícího stupně projektové dokumentace.

Ještě před vydáním závazného stanoviska k této projektové dokumentaci se na MěÚ v Chebu (4. 11. 2021) uskutečnilo jednání za přítomnosti zástupců projekční strany (D. Kryštofová – Správa železniční dopravní cesty s.o., stavební správa západ; Ing. V. Hejt – APRIS 3MP s.r.o.), zástupce investora a zástupce výkonného orgánu. Zástupce NPÚ ÚOP v Lokti se tohoto jednání nemohl zúčastnit, ale připravil podklady. S požadavky, které byly zástupci výkonného orgánu zaslány prostřednictvím elektronické pošty, byli přítomní seznámeni. Z jednání vyplynulo následující:

- Předprostor nádraží je v majetku města Františkovy Lázně a není v této chvíli projekčně dořešen (zádlážba). V dané věci by mělo být iniciováno jednání. Zástupce výkonného orgánu upozornil na návaznost s výstavbou apartmánových domů (ulice, chodníky).
- S ohledem na výše avizované majetkové vztahy se v nástupním přeprostoru pod markýzou navrhuje 2 symetrické bezbariérové rampy souběžně s budovou, jelikož by jejich kolmá orientace v ose vstupu zasahovala do chodníku, který je v majetku města Františkovy Lázně. Tyto rampy by měly být odcloněny zídkami s možností výsadby zeleně. S mobilními dřevěnými květináči není z důvodu životnosti počítáno.
- Dále byla diskutována plechová střešní krytina. Zástupce výkonného orgánu upozornil na rozpor PD s podmínkou závazného stanoviska. Plechová krytina je preferována z ekonomických důvodů. Zástupci projekční strany dále argumentovali malými sklony střech. Vláknocementovým šablonám nejsou nakloněny.
- Dále byla diskutována otázka ubourání dvou předsíní, souvisejících s přístavbou restaurace a bufetu v roce 1912. V předešlém projekčním stupni bylo navrženo úplně ubourání této části budovy. V případě přední předsíně zasahuje tato do prostoru budoucího chodníku. Zástupci projekční strany variantně zvažují její ponechání a zprůchodnění (ponechání pilířů) v návaznosti na realizaci chodníku kolem budovy.
- Zástupci projekční strany dále informovali, že zastřešení nástupišť bude řešeno samostatně. Záměrem je posunutí kolejiště i nástupišť. Nástupiště by měla být posunuta od hlavní budovy. Dále bylo upuštěno od záměru zbudování podchodu pod budovou. Nově by měl být řešen mimo budovu.

Charakteristika objektu:

Výpravní budova žst. Františkovy Lázně je situována na severovýchodním okraji lázeňského města na samé hranici městské památkové rezervace, která jí poněkud „násilně“ vyjímá z drážního areálu tvořeného pomocnými objekty a parkově upravenými plochami (*pozn.: výřez z mapového podkladu se zachycením situace byl přílohou odborného vyjádření č.j. NPU-342/71243/2020*). Předprostor výpravní budovy je tedy součástí městské památkové rezervace. Ve vazbě k němu je nutné zmínit právě probíhající výstavbu apartmánového domu (parc. č. 560/1 a parc. č. 940). Dále se v dané lokalitě nachází velkokapacitní parkoviště (Parkoviště – SEVER) a městská parková zeleň. Příjezdové komunikace v předprostoru železniční stanice jsou opatřeny novodobými kryty (asfalt) a jsou frekventovány automobilovou dopravou.

Výstavba centrální části železniční stanice proběhla v roce 1865. Iniciátorem výstavby byla společnost Královské státní saské dráhy. Zásadní stavební úpravy prodělala budova v letech 1882, 1888, 1912, 1929 a 1939. Degradující úpravy vnějšího pláště proběhly patrně již mezi lety 1929 – 1939 (částečné zjednodušení fasád) a další následovaly v osmdesátých letech (výměna okenních výplní za ocelové otočné, oprava střechy, odstranění litinového zastřešení 1. nástupiště). Obdobně bylo zasahováno i do interiérů. Pouze vstupní hala byla obohacena o trojdílnou vitráž

z roku 1964, kterou vytvořil František Sembdner (1910 – 1977)¹. Současná podoba železniční stanice je výsledkem pozdějšího rozšiřování a přestaveb. Zpočátku se však jednalo o přísně symetricky řešenou stavbu. Vyváženou hmotovou kompozici budovy narušil dodatečně přistavěný WC přístavek a sál restaurace. Nástupní průčelí centrální části je akcentováno dvěma postranními věžovými rizality. Meziprostor je vyplněn původní markýzou nesenou obloukovými konzolami. Dalším zdobným prvkem je hodinový vikýř. Z původní kompozice nástupního průčelí se dále dochovaly obloukovitě klenuté vstupní otvory v parteru vč. jejich architektonizujícího aparátu (pásování sloupů, hlavic, lemování), z nichž krajní byly dodatečně zazděny. Z historického dekoru se dále dochovaly průběžné římsy (parterová, korunní) či nárožní lizény. Pod korunní římskou se zubořezem se dochovaly půdní, patrně větrací kruhová okénka.

Současný stav poznání dotčených chráněných kulturně-historických hodnot:

Výpravní budova žst. Františkovy Lázně představuje důležitý článek ve vývoji městské urbanistické struktury. V tomto ohledu ji lze vnímat v městotvorné rovině, jelikož podněcovala rozvoj zástavby (např. vilové). Vedle toho se stala reprezentativní pohledovou dominantou v dané městské části. Z kulturně-historického hlediska jde o cenný doklad reprezentativní veřejné dopravní stavby, poukazující na počátky železniční dopravy a obecně dopravní dostupnost lázeňských měst v Evropě. Z hlediska architektury jde o hodnotný příklad drážní architektury typologicky podobný s obdobnými komplexy v saském příhraničí. Za památkovou újmu lze považovat zjednodušení architektury vnějšího pláště a odstranění hodnotných konstrukcí (odstranění zastřešení 1. nástupiště) a prvků (okenní a dveřní výplně, výměna střešní krytiny). Interiéry objektu stále disponují kulturně-historicky hodnotnými prvky z doby výstavby či pozdějších úprav (dlažby, zábradlí, světlíky; novodobá vitráž), jejichž výčet obsahuje stavebně-historický průzkum.

Vyhodnocení žádosti:

Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Lokti, na základě prostudování předložených podkladů a znalosti situace konstatuje, že **zamýšlené práce nebudou v rozporu se zájmem ochrany výše uvedených kulturně-historických hodnot objektu a jeho prostředí (městská památková rezervace) za těchto podmínek:**

1. Podmínka, vážící se k výměně střešní krytiny, formulovaná v závazném stanovisku č.j. MUCH 103700/2020/Šim ze dne 15. 12. 2020 je nadále platná. Upozorňujeme proto na rozpor mezi zamýšleným druhem krytiny (viz kapitolu „*Popis zamýšlených prací*“) s výše avizovanou podmínkou².

¹ Více k předmětné vitráži viz publikaci „*Umění ve Františkových Lázních, Umění ve veřejném prostoru/Svazek V*“ (Zbyněk Černý – Marcel Fišer, 2017, Klatovy; str. 124 - 125).

² „*Užití plechové krytiny je možné, avšak pouze doplňkově (postranní křídla, zastřešení nástupiště, markýza apod.). V takovém případě se bude jednat o falcovaný plech v pásech (rozestupy mezi zámky 0,3 a 0,5 m). Na hlavní budově železniční stanice bude užito skládané krytiny. Může se jednat o vláknocementovou (40 x 40 cm), břidličnou či*

2. V rámci navazujících projekčních prací bude prověřena varianta kolmé orientace bezbariérových ramp, orientovaných v ose krajních vstupních otvorů. V opačném případě by mělo dojít ke snížení zídek. V optimálním případě by mohly být zmenšeny (např. na podstavce pro mobilní zeleň - dřevěné květináče). Konkrétní návrh bezbariérových úprav nástupního předprostoru bude v předstihu prokazatelně konzultován s pověřenými zástupci státní památkové péče.

3. V rámci navazujících projekčních prací bude prověřeno zachování obou předsíní přístavby restaurace a bufetu z roku 1912. Vzhledem ke snaze rehabilitovat obvodový plášť železniční stanice do podoby k roku 1912 se domníváme, že by měly být tyto předsíně zachovány a integrovány do nového návrhu.

Zdůvodnění:

Posuzovaný záměr celkové rekonstrukce výpravní budovy žst. Františkovy Lázně lze z hlediska památkových zájmů vnímat jednoznačně pozitivně. Projekční práce vycházejí ze zpracovaného stavebně-historického průzkumu a cílí na rehabilitaci vnější podoby objektu. Tím by mělo dojít k zásadnímu vylepšení vzhledu objektu a jeho působení v rámci městské památkové rezervace. S ohledem na projekční stupeň, který není konečný a právě navržené změny, které mohou mít významný vliv na vnější vyznění objektu, jsme formulovali výše uvedené upozornění (podmínka č. 1) a další doplňující požadavky (podmínky č. 2 a 3).

Ad1) V citovaném závazném stanovisku byla stanovena podmínka, že na hlavní budově železniční stanice bude užito skládané střešní krytiny. Právě posuzovaná PD však tuto podmínku nezohledňuje. Ostatně zástupci projekční strany jsou si tohoto rozporu vědomi (viz kapitolu „*Dosavadní stav projednání*“). Pro posuzování záměru ze strany odborné organizace státní památkové péče (NPÚ ÚOP v Lokti) je tato podmínka závazná a není možné ji přehlížet. Není v naší pravomoci měnit podmínky závazného stanoviska. Takový krok může učinit pouze zástupce výkonného orgánu, pokud shledá, že nastaly nové okolnosti v posuzované věci. Domníváme se, že ekonomické důvody těmito novými okolnostmi nejsou. Z hlediska principů státní památkové péče trváme na tom, aby bylo na střeše hlavní budovy užito skládané střešní krytiny, která bude akcentovat reprezentativnost hlavní budovy.

Ad2) Úpravám nástupního předprostoru hlavní budovy (povrchy, bezbariérové prvky, zeleň aj.) jsme přičítali důležitost a požadovali jsme je v předstihu konzultovat³. Právě posuzovaná PD však obsahuje úpravy, které nebyly s pověřenými zástupci státní památkové péče konzultovány. Ve vztahu k tomu se domníváme, že by mělo dojít k prověření dalších variantních řešení. V této

pálenou krytinu (bobrovka). Markýza v uličním průčelí může být pokryta falcovaným či vlnitým plechem, popř. drátosklem. Výše uvedené varianty budou konzultovány a poté zapracovány do navazujícího stupně projektové dokumentace.“

³ „Úpravy předprostoru výpravní budovy (povrchy, bezbariérové prvky, zeleň, vstup do podchodu aj.) budou v předstihu konzultovány s pověřenými zástupci SPP (NPÚ ÚOP v Lokti; MěÚ Cheb, Odbor stavební a životního prostředí) a ostatními zainteresovanými stranami.“

chvíli se zvažují 2 symetrické rampy v šíři dvou krajních vstupních otvorů. Odcloněny by měly být zídkami. Tím by byl vstup do hlavní budovy železniční stanice redukován na tři středové vstupní otvory. Zídky by mohly působit jako bariéry. Před vstupními otvory by mohly působit nepatřičným dojmem. S ohledem na výše uvedené navrhujeme prověřit variantu kolmé orientace bezbariérových ramp, orientovaných v ose krajních vstupních otvorů. Tím by byl vstup rozšířen na 5 vstupních otvorů. Pokud by tato varianta nebyla možná (viz kapitolu „*Dosavadní stav projednání*“; návazná jednání s městem Františkovy Lázně), tak by mělo dojít ke snížení zídek tak, aby nepůsobily rušivým dojmem nebo jako bariéry.

Ad3) Vzhledem ke snaze rehabilitace vnějšího pláště do podoby k roku 1912 (viz kapitolu „*Popis zamýšlených prací*“) se domníváme, že by neměly být ubourány předsíně přístavby restaurace a bufetu ze stejné doby. Přestože je tato část stavby označena ve stavebně-historickém průzkumu jako urbanisticky závadná (z důvodů narušení přísné symetrie), jde z hlediska památkové péče o hodnotnou „vrstvu“, která nebyla zásadně degradující pro celkové vyznění objektu. Naopak, jak dokládají archivní materiály (pohlednice), byla tato přístavba řešena v reprezentativním duchu. Obě předsíně se dochovaly do současnosti, a to včetně zdobného tvarosloví. Boční předsíň je zajímavá z konstrukčního hlediska, jelikož je řešena z hrázděného zdiva. Nový služební vstup (viz PD „*Architektonicko-stavební řešení, Půdorys 1. NP – návrh*“) by mohl vést právě skrze tuto předsíň bez nutnosti jejího ubourání. V případě přední předsíně nevylučujeme možnost jejího zprůchodnění tak, jak bylo zvažováno zástupci projekční strany při jednání na MěÚ v Chebu (viz kapitolu „*Dosavadní stav projednání*“). S ohledem na výše uvedené se tedy domníváme, že by mělo být respektováno současné hmotové řešení železniční stanice.

Mgr. Romana Riegerová
ředitelka