



Ministerstvo kultury

Maltézské náměstí 471/1
118 11 Praha 1



Telefon: 257 085 111
Fax: 224 318 155
E-mail: epodatelna@mkcr.cz

V Praze dne 24. 3. 2020
Č. j.: MK 18298/2020 OPP
Vyřizuje Ing. Jana Dvořáková/l. 431

Česká republika

Správa železnic, s. o.
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo kultury jako příslušný orgán státní správy na úseku státní památkové péče určený ustanovením § 2 odst. 1 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů,

prohlašuje

za kulturní památku podle ustanovení § 2 odst. 1 a) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (dále jen O státní památkové péči), **železniční výpravní budovu č. p. 27 na pozemku parc. č. 1331, k. ú. Vítkovice, město Ostrava, část obce Vítkovice, okres Ostrava-město, Moravskoslezský kraj (dále jen výpravní budova).**

Nedílnou součástí výroku tohoto rozhodnutí je zakres umístění této kulturní památky do kopie katastrální mapy v příloze tohoto rozhodnutí.

V tomto správním řízení dle § 27 odst. 1 písm. b) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen Správní řád) je účastníkem řízení vlastník souboru - společnost Správa železnic, s. o., se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město, 110 00 Praha, IČ 70994234.

O d ů v o d n ě n í

Ministerstvo kultury rozhodnutím ze dne 30. 11. 2010, č. j. MK 34132/2010 OPP prohlásilo část souboru věcí železničního nádraží Ostrava-Vítkovice, tj. výpravní budovu č. p. 27, za kulturní památku. Rozhodnutím ministra kultury (MUDr. Jiří Besser) ze dne 4. 4. 2011, č. j. MK 15977/2011 OLP, byl změněn výrok napadeného rozhodnutí, a tato část souboru věcí (výpravní budova) nebyla za kulturní památku prohlášena. Dne 19. 3. 2012 byl

Ministerstvu kultury doručen podnět k přezkumu rozhodnutí ministra kultury, který podal Národní památkový ústav, generální ředitelství, se sídlem Valdštejnské nám. 3, 118 01 Praha 1.

Vyrozuměním ze dne 18. 4. 2012, č. j. MK 20494/2012 OLP, ministryně kultury (Mgr. Alena Hanáková) odložila podnět k provedení přezkumného řízení, protože nebyly dány důvody pro zahájení tohoto řízení, když napadené rozhodnutí bylo vydáno v souladu s příslušnými právními předpisy. Nicméně ministryně kultury uvedený podnět k přezkumu postoupila odboru památkové péče Ministerstva kultury, aby posoudil, zda skutečnosti v něm uvedené nezakládají důvod pro zahájení nového správního řízení o prohlášení předmětné věci za kulturní památku. Odbor památkové péče ministerstva podnět vyhodnotil, shledal jej důvodným a zahájil ve věci správní řízení.

Oproti předchozímu řízení byly v podnětu Národního památkového ústavu ze dne 15. 3. 2012, č. j. NPÚ-302/22492/2012 uvedeny památkové hodnoty stavby v souladu s aktuálním vývojem pohledu na tento typ architektury v kontextu české i mezinárodní architektury 2. pol. 20. století nejen železničních staveb.

Ministerstvo kultury připomíná, že v řízení o prohlášení věci za kulturní památku se neuplatňuje překážka věci rozhodné (*rei iudicata*), ani se neaplikuje zásada „ne znovu o tomtéž“ (*ne bis in idem*). Z tohoto důvodu je možné zahájit řízení i o věci, v jejímž případě v minulých řízeních došlo k neprohlášení za kulturní památku. Památkové péče je dynamický obor, který se neustále vyvíjí, a proto nelze rezignovat na poskytnutí památkové ochrany věcem, které v minulosti nebyly vnímány jako hodnotné. A nadto v tomto konkrétním případě byl oproti minulému řízení podnět Národního památkového ústavu precizován a rozšířen o další odborné argumenty, které svědčí pro prohlášení objektu za kulturní památku. Je proto nutné v rámci správního řízení, kde má účastník možnost uplatňovat svá procesní práva a hájit své zájmy, znovu zkoumat, zda objekt vykazuje či nevykazuje dostatečné památkové hodnoty, které jsou podmínkou pro prohlášení věci za kulturní památku ve smyslu ustanovení § 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. V tomto správním řízení již ministerstvo vydalo dvakrát prvoinstanční rozhodnutí o prohlášení předmětné stavby za kulturní památku, obě rozhodnutí byla zrušena druhoinstančním rozhodnutím ministra kultury a věc byla vrácena prvoinstančnímu orgánu. Dále se v průběhu tohoto správního řízení změnil vlastník budovy – společnost České dráhy, a.s. budovu předala Správě železniční a dopravní cesty, s. o., která změnila název na současný – Správa železnic, s. o. Rekapitulujeme nyní podklady tohoto rozhodnutí, které byly v tomto řízení shromážděny.

Účastník řízení (České dráhy, s. o.) byl o zahájení řízení vyrozuměn podle § 3 odst. 2 památkového zákona dopisem Ministerstva kultury ze dne 8. 6. 2012, č. j. MK 33814/2012 OPP, v němž byl informován o svých právech a povinnostech v řízení.

Na žádost ministerstva se k navržené věci vyjádřil na základě § 3 odst. 1 zákona O státní památkové péči, dne 4. 7. 2012 s č. j. MSK 81549/2012 **odbor územního plánování, stavebního řádu a kultury Krajského úřadu Moravskoslezského kraje**, který po uskutečněním místním šetření dne 22. 6. 2012 nedoporučil prohlášení výpravní budovy železničního nádraží v Ostravě-Vítkovicích za kulturní památku. Jako důvod uvádí: „V podnětu NPÚ z března tohoto roku nejsou uvedeny žádné nové informace, které by nebyly známy v době předchozího řízení o prohlášení věci za kulturní památku, tj. není jasné, z jakého důvodu je zahájeno nové řízení o prohlášení věci za kulturní památku. Z žádosti o vyjádření není zřejmé, v čem se od loňského roku tak „dynamicky“ změnil názor na tuto chátrající stavbu, když ministerstvo kultury uvádí, že památková péče je dynamický a neustále se vyvíjející obor. Informace o neuvedení nádraží v knize doc. Oldřicha Ševčíka „Architektura 60. let - Zlatá šedesátá léta v české architektuře 20. století“ z důvodu „omezeného rozsahu publikace“ je u díla o více než 500 stranách poněkud nevěrohodná. Nepřesvědčivě působí tvrzení, že nádraží „představuje jednu z nejhodnotnějších staveb bruselského stylu v ČR“, přičemž v návrhu není stavba srovnána s jinými stavbami v tzv. bruselském stylu, ani s jinými

železničními budovami v ČR z téže doby, zejména se stavbami stejného architekta, které vykazují minimálně srovnatelné architektonické a urbanistické hodnoty - např. nádraží v Chebu, Pardubicích a nová výpravní budova Hlavního nádraží v Praze. Speciálně nádraží v Chebu, které bylo projektováno týměm architektem ve stejné době jako vítkovické, dokládá svým řešením a výzdobou hodnotnější příklad architektury tehdejší doby (nádraží bylo budováno jako jakási „výkladní skříň socialismu“ pro zahraniční návštěvníky cestující přes něj dále do Karlových Varů, Františkových a Mariánských Lázní). Z věcné stránky doplňujeme skutečnost, že za poslední rok budova dále chátrala a některá tvrzení NPÚ v podnětu na přezkum rozhodnutí o neprohlášení za kulturní památku jsou nepravdivá. Jedná se o následující skutečnosti, které jsou krajským úřadem fotograficky zdokumentovány: oproti loňskému roku došlo k rozbití atypického okna na průčelí budovy; tabulí z drátoskla je poškozeno několik, minimálně sedm kusů viditelných z úrovně přízemí, nikoliv jen jedna; skleněný sloup s hodinami je poškozen rozbitím části skleněné výzdoby; dlažba v prvním patře je poškozena znatelně; rozbité jsou některé části krytu svítidel pod drátoskly; okna v postranních křídlech výpravní budovy směrem k nástupištím jsou vyměněna za plastová všechna; hliníkové oplechování kryté části před vstupem do budovy chybí, jeho železná konstrukce je místy silně zkorodovaná; rozbity jsou téměř všechny luxfery v exteriéru pravého křídla budovy směrem k parkovišti; poškozeny jsou četné skleněné panely závěsové fasády; z původní skleněné stěny ve vstupu do budovy nádraží se zachovaly pouze dvě tabule; rozbita jsou mnohá okna na ostatních stranách budovy včetně oken z drátoskla; na nárožích začíná opadávat mozaiková výzdoba a reziví kovová konstrukce, popraskaný je keramický obklad exteriéru z levé strany (při pohledu směrem ke vstupní budově), aj. V souvislosti s možnou obnovou budovy je vzhledem ke stavu jednotlivých konstrukcí a materiálů, současným technickým normám, bezpečnostním a hygienickým požadavkům, stejně tak i požadavkům na hospodárný a udržitelný provoz, zřejmé, že obnova by znamenala výraznou změnu vzhledu a architektury budovy. Národním památkovým ústavem uváděné srovnání budovy vítkovického nádraží s Valdštejnským palácem v Praze (sídlo Senátu ČR) ponecháváme bez komentáře, jelikož Valdštejnský palác, budovaný v době respektu stavitelů k ekonomickým možnostem na hospodárný provoz, bylo možno nově využít při relativně malých zásazích do jeho architektonické hodnoty (prakticky se jednalo pouze o technickou infrastrukturu a zařízení pro imobilní občany). Jiná situace je v případě řešeného nádraží, které bylo stavěno v době značného plýtvání energetickými surovinami a nebyl nikterak kladen důraz na hospodárný a z hlediska životního prostředí šetrný provoz. “

Rovněž se na základě § 3 odst. 1 zákona O státní památkové péči vyjádřil **Magistrát města Ostravy, úsek státní památkové péče**, v dopise ze dne 2. 8. 2012, č. j. SMO/200977/2012/ÚHA/Kri, který nesouhlasil s prohlášením souboru věcí za kulturní památku. Jako důvod uvedl: „V rámci nového správního řízení o prohlášení předmětné věci za kulturní památku provedl Magistrát města Ostravy obhlídku výpravní budovy a dospěl k závěru, že na samotném objektu nedošlo k významným změnám, a to stavebním, funkčním ani provozním. Z tohoto důvodu Magistrát města Ostravy neshledal důvody ke změně svého stanoviska. (...) Areál železničního nádraží, který byl postaven v rozmezí let 1963-1967 dle projektové dokumentace architekta Josefa Dandy, se nachází vlivem změny koncepce dopravy v dané oblasti ve špatném technickém stavu, na což navazuje i nekonceptnost údržby vlastní budovy nádraží. Ve vlastní budově, která již neslouží původnímu záměru masivního provozu, jak pro přilehlé Vítkovické železářny a doly, tak pro provoz osobní a nákladní dopravy směrem na Polsko, Český Těšín a Slovensko, docházelo za posledních dvacet let k degradaci a poškození vnitřní výzdoby a k poškození části keramické dlažby, poškození zastřešení přednádražního prostoru, k degradaci štukové omítky vč. okenních otvorů, jejichž výplně byly nahrazeny nevhodnými novodobými okny a rovněž byly zazděny některé části schodišť do galerie haly, přebudována nádražní restaurace, čímž bylo významně pozměněno dispoziční, estetické a architektonické řešení interiéru budovy. Rovněž na spojovacím mostu došlo kromě drobných technických úprav k rozebrání eskalátorů (dosud nefunkční). Vítkovické nádraží bylo, jak je již výše uvedeno, budováno a dimenzováno jako druhé největší

v Ostravě, ale vlivem hospodářských a politických poměrů dnes leží na vedlejší trati a je z velké části nevyužívané a do budoucna nevyužitelné. Nedá se předpokládat, že by se hospodářská situace vrátila na úroveň roku 1989, kdy by nádraží bylo využíváno pro tisíce pracujících a přepravu velkoobjemových nákladů z Vítkovických železáren, strojíren a dolů. Se znalostí věci je možno konstatovat, že toto nádraží je z důvodů technických, provozních, materiálových i estetických morálně zastaralé a dožilé a v návaznosti na budování dopravního uzlu Ostrava-Svinov nelze předpokládat jakoukoliv změnu k lepšímu, nárůst pasažérů či objemu nákladní dopravy. Budova Vítkovického nádraží reprezentuje architekturu 60. let 20. století, při její stavbě se uplatnily různorodé dobové materiály charakteristické zvláště pro bruselský styl. Nelze ji však vydávat svým utvářením i detailem za nejhodnotnější stavbu bruselského stylu v republikovém měřítku. Zároveň lze důvodně očekávat, že výpravní budova přestane sloužit svému účelu. V takovém případě bude následovat rekonstrukce objektu pro jiný účel, která budovu do značné míry změní. Po ukončení železničního provozu a následné přestavbě budova nebude moci sloužit ani jako doklad vývoje drážních staveb a výpravních budov na našem území. Pro doplnění reprezentanta vývojové řady bude nutné hledat objekt, u něhož bude železniční provoz probíhat i do budoucna. V této souvislosti musíme opětovně zmínit nádraží v Havířově na trati Český Těšín - Žilina, které je plně využíváno, aniž by doznalo význačnějších úprav jak exteriéru, tak interiéru budovy. “

Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě, ve svém odborném posouzení mimo jiné uvádí: „Není pravdou, že by značná část vnitřní výzdoby z drátoskla byla poškozena (...) to rozhodně nelze interpretovat jako výrazné poškození památkových hodnot architektury. Naopak právě památková ochrana by měla zamezit dalšímu ničení význačného výtvarného prvku této architektury. Není pravdou, že by byl poškozen skleněný sloup s hodinami. Skutečností je, že hodiny nefungují, ale skleněná výzdoba sloupu od skláře a malíře Vladimíra Kopeckého se dochovala. Hodiny lze bezpochyby opravit a to, že v současnosti nefungují, nelze interpretovat jako poškození památkových hodnot architektury. Naopak právě památková ochrana by měla zamezit dalšímu ničení význačného výtvarného prvku této architektury. Není pravdou, že by byla výrazně poškozena část keramické dlažby. Jednak v přízemí haly výpravní budovy je použita dlažba kamenná, dlažba keramická je uplatněna na ochoze v úrovni prvního patra. Tato dlažba je zčásti poškozená odlepením některých kachliček a poškozením části pochozí plochy, avšak tyto závady patří k běžným stavebním závadám, které lze odstranit včasnou a běžnou údržbou. Není pravdou, že na četných místech opadává omítka, neboť značná část fasád je obložena keramickým obkladem nebo je tvořena skleněnými závěsovými fasádami, nikoli omítkou. Omítka je narušena v některých místech haly, kde např. zatekla voda ze střechy, avšak opět je třeba konstatovat, že se jedná o běžné stavební závady, které lze včasnou a běžnou údržbou odstranit. Argument pro zrušení prohlášení stavby za kulturní památku v tom smyslu, že „stěny a konstrukce jsou poškozeny sprejery“ nelze považovat za relevantní. Řadu kulturních památek v uplynulých dvou desetiletích poškodili sprejeři, nikdy to však nevedlo k tomu, že by se z těchto důvodů zrušilo prohlášení stavby za kulturní památku. Sprejerské zásahy jsou jistě nevhodné a degradují stavby, jsou to však zásahy, které lze s jistým vynaložením prostředků odstranit a stavby tak rehabilitovat. V žádném případě však nelze tvrdit, že by sprejerské zásahy ničily konstrukce. Nátěry v podobě sprejerských výtvarů zasahují a poškozují povrch konstrukcí (zvl. železných), nenarušují však jejich hlavní funkci - tedy nepřispívají k degradaci stavby po statické stránce. Není pravdou, že „mnohá okna jsou nahrazena novodobými skutečností je, že plastová okna byla osazena v průčelí obráceném k nástupištím, ovšem ne ve všech okenních otvorech. V ostatních průčelích jsou dochovány původní okenní výplně. Nádražní restaurace sice byla přebudována a v současnosti je mimo provoz, avšak základní památkové hodnoty nespočívají v případě výpravní budovy Železničního nádraží Ostrava-Vítkovice v řešení restauračního zařízení, nýbrž v utváření architektury a v pojetí hlavního prostoru - tj. v exteriéru a v případě interiéru zvláště v případě výpravní haly nádražní budovy. Tvrzení, že: „Rovněž došlo k zazdění schodišť“ do galerie haly, čímž bylo výrazně pozměněno dispoziční a estetické řešení výpravní budovy“,

sice odpovídá skutečnosti, avšak tato schodiště byla zazděna uživatelem a majitelem budovy jen provizorně (zděné příčky), a to z toho důvodu, aby zamezil přístup na galerii v prvním patře výpravní haly. Samozřejmě, že lze uvažovat o vhodnější úpravě, která by nenarušovala architektonické utváření haly. Není pravdou, že: „Absenci významnějších architektonických hodnot lze dovodit i ze skutečností, že na rozdíl od jiných staveb v Ostravě a staveb architekta Dandy není výpravní budova uvedena v publikaci doc. Oldřicha Ševčíka „Architektura 60. let - Zlatá šedesátá léta v české architektuře 20. století“, která je v současné době nejucelenější studií architektury 60. let 20. století v ČR. “ Ve skutečnosti se celá věc má tak, že Oldřich Ševčík potvrdil zpracovateli návrhu železničního nádraží za kulturní památku, že samotná budova patří k významným architektonickým dílům 60. let, avšak do knihy nebyla zařazena s ohledem na omezený rozsah publikace. Proto argumentovat absencí budovy v knize „Architektura 60. let - Zlatá šedesátá léta v české architektuře 20. století“ je nesprávné a zavádějící. (...) Nelze souhlasit při posuzování památkových hodnot s tím, že „Nádraží je po všech stránkách (technických, provozních, estetických a materiálových) morálně dožilé a vzhledem k budování dopravního uzlu při nádraží v Ostravě-Svinově nelze očekávat jakýkoliv nárůst počtu pasažérů na vítkovickém nádraží tj. i jeho využitelnosti.“ Uvedený argument je silně zavádějící, protože památkové hodnoty se nevztahují apriori k naplňování funkčnosti v okamžiku rozpoznání památkových hodnot, nýbrž k naplňování funkčních i estetických kritérií v době vzniku objektu. Je zcela běžné, že stavby jako kostely, kláštery, zámky, paláce dnes neslouží původnímu účelu - reprezentaci a kultu - nýbrž mají jiné využití, ať již kulturní nebo administrativní, obytné a podobně. To však neznamená, že by se nejednalo kulturní památky a že by tyto objekty nemohly být památkově chráněné. Například premonstrátský klášter Hradisko v Olomouci neslouží jako klášter již od josefínských reforem v 18. století. Nyní v něm sídlí nemocnice. Přesto je uvedená stavba národní kulturní památkou. Proto ani v případě železničního nádraží Ostrava-Vítkovice neznámá fakt, že poklesla jeho vytiženost zánik památkových hodnot. Transformace a konverze totiž představuje typickou součást památkové péče a existence nemovité památky jako takové nejen v případě technických objektů, nýbrž obecně... Z hlediska výše naznačených souvislostí nelze souhlasit ani s argumentem napadeného rozhodnutí z dubna 2011, že by rekonstrukce železničního nádraží Ostrava-Vítkovice automaticky znamenala eliminaci památkových hodnot včetně zániku původních prvků a detailů architektury a to s ohledem na aplikaci nynějších norem a technických parametrů. Kdyby tomu tak bylo, znamenalo by to likvidaci všeho památkového dědictví ČR, protože i v jiných památkách fungují nejrůznější instituce a žijí lidé. Jeden z příkladů praxe - například ve Valdštejnském paláci sídlí Senát ČR a ačkoli jsou zde zabudovány nejrůznější moderní přístroje včetně elektroniky a jsou provedeny úpravy vycházející ze současných norem, popřípadě provedeny zásahy tak, aby nebyly zničeny památkové hodnoty jejich mechanickou aplikací, uvedená stavba patří mezi národní kulturní památky a zároveň slouží současným potřebám Senátu ČR. Totéž platí i pro památkově chráněnou budovu železničního nádraží Pardubice hlavní nádraží. Tato koexistence památkové péče a současného života v památkově chráněných budovách je typická v regionech a mimochodem právě na Ostravsku. V Ostravě je to celá řada technických a architektonicky významných staveb včetně Nové radnice, sídla magistrátu města Ostravy. Životaschopnost historických výpravních budov je dána pouze invencí pro zcela nové nebo rozšířené využití, které lze podpořit mnoha příklady. Argumenty o špatném stavu, degradaci původního objektu a nemožnosti jeho využití pro modernizovaný železniční provoz se objevovaly i v případě památkově významné výpravní budovy železničního nádraží v Ostravě-Svinově v 90. letech 20. století, kdy chtěl vlastník stavbu zbourat a zástupci tehdejšího Památkového ústavu naopak trvali na jeho památkových hodnotách a na možnosti jeho památkové rehabilitace a dostavby. V té době byla vyměněna okna a odstraněna veškerá štuková výzdoba fasád. Po památkové obnově historického objektu a dostavbě nové části je budova nádraží zcela rehabilitována. Památkově chráněný objekt byl rehabilitován včetně obnovy architektonických prvků a detailů a současně k němu byla připojena progresivní prosklená přístavba, takže výpravní budova vyhovuje modernímu provozu. Ze zahraničí lze uvést modernizované nádraží v Drážďanech nebo Lipsku, kde bylo pod historickou budovou

zřízeno moderní multifunkční obchodní centrum. Nové využití pařížského nádraží „Gare d'Orsay“ jako muzea je dnes již učebnicovým příkladem. Také ve španělské Barceloně nejsou historické budovy bourány z důvodu nevyužitelnosti nebo špatného stavu. Nádraží „Estacio de França“ z roku 1929 slouží stále železničnímu provozu, ale jeho budovy jsou využívány pro výstavy a také jako jedno ze sídel univerzity. Druhé barcelonské nádraží „Estacio del Norte“ z roku 1906 bylo nově využito pro sportovní účely. V bývalé nádražní hale je velká tělocvična a na galerii, která je nově prosklená, menší tělocvičny a posilovna. Na místě kolejí vznikl fotbalový stadion tak, že plocha kolejí byla zatravněna a po stranách podél kolejí postaveny tribuny pro diváky. Ve všech uvedených případech jsou historické stavby pietně zachovány, nově vložené prvky jsou voleny tak, aby byly rozlišitelné jako nová vrstva provedená v subtilních konstrukcích a transparentních materiálech (kov a sklo). Budova Železničního nádraží Ostrava-Vítkovice je z hlediska kvality architektury prezentující produkci 60. let 20. století srovnatelná i v celosvětovém měřítku jako reprezentant dané vývojové etapy. Z tohoto hlediska sice není tato stavba uvedena v publikaci O. Ševčíka „Architektura 60. let - Zlatá šedesátá léta v české architektuře 20. století“, ale je detailně představena v několika jiných respektovaných studiích a monografiích zabývajících se architekturou 60. let 20. století v celé ČR nebo v daném, regionu (...) Vrátime-li se k výpravní budově železničního nádraží Ostrava-Vítkovice - je tvořena 7 dilatačními celky; - na východní straně protáhlým podélným křídlem, na západní straně samotnou budovou s odbavovací dvojpodlažní halou pro cestující. Halu tvoří ocelová konstrukce, umístěná na železobetonové základně. Zastřešení haly sestává z hlavních vazníků o rozponu 33 metrů a vzdálenosti 12 metrů, nesených bočními stěnami s modulem o rozměru 6 metrů. Ocelová konstrukce je kotvena do železobetonové v úrovni 4 metrů nad úrovní haly. Vysunutá průčelní stěna s pilovitým uspořádáním podpor navazuje na výztužné vazníky na rozpon 12 metrů a vzdálenost 4,5 metru. Rozměry haly jsou 39 x 33 x 11 metrů. Projekt předpokládal pokles celé haly do roku 2000 o 2,3 metru. Pilovité tvarování průčelí haly, vycházející z uplatněné konstrukce, je umocněno obdobnými diagonálami exteriérových i interiérových prvků: dvojitým vlajkovým stožárem a podpůrnými sloupky tramvajového přístřešku nebo zalamovaným tvarováním stropního podhledu haly. Architektovi se podařilo ve shodě s projektem při realizaci uplatnit různorodé dobové materiály, charakteristické zvláště pro bruselský styl. Tyto materiály a prvky zůstaly zachovány a tvoří autentickou součást objektu. Jedná se o závěsové prosklené stěny z boletických panelů, obklady ze skleněné mozaiky ve fasádě hlavního průčelí nebo v případě obkladu sloupů v interiéru haly a také na fasádě schodišťového rizalitu v hale. Dále jsou to ocelové stěny s hliníkovými povlaky ZUKOV a chodopak, keramické allitové obklady bočních fasád ve střídání světlé a tmavé barvy, ocelová okna ZUKOV, kamenná dlažba haly a schody do patra, vlnitý hliníkový plech přístřešku před halou či materiál podhledu haly a vestibulu před nadchody. Zachováno zůstalo mnoho dalších detailů a prvků v podobě travertinového obkladu stěn v přízemí, příčky výdeje lístků se zasklením a hliníkovým plechem, kamenná sedátka před prodejny lístků, mnohobarevná keramická dlažba na galerii, prosklené vitríny tamtéž a další. Jako významné se jeví rovněž dochované přístrojové zařízení stanice. Na výtvarné výzdobě se podílel sklář a malíř Vladimír Kopecký (1931), autor skleněného sloupu s hodinami v galerii haly. Další umělecká díla v hale vytvořili malíř, grafik a sklář František Burant (1924) a sklář Benjamin Hejlek (1924). Jejich dílem je skleněná stěna v parteru hlavního průčelí mezi vstupem a výstupem, z níž se zachovala jedna pozoruhodná výplň. Především však je jejich dílem dobře dochovaný pás skleněných tabulí, tvořený sériově řazenými panely z drátoskla ve vnitřním obvodu haly. Panely jsou zdobeny vypalovanými protáhlými organickými tvary, odvozenými z tvarosloví surrealismu. Pás zároveň vytváří pomyslný prostorový přechod mezi přízemím haly a patrem galerie. Objekt svým utvářením i detailem představuje nejhodnotnější stavbu tzv. bruselského stylu v republikovém měřítku. Architekt J. Danda v tomto případě uplatnil od 40. let 20. století rozvíjený nový dispoziční typ výpravní budovy železničního nádraží. Ten se namísto do té doby běžných dlouhých spojovacích chodeb vyznačuje velkou halou, spojující po obvodu jednoho prostoru nejrůznější funkce. Současně zde byly poprvé v tehdejší Československu uplatněny další inovativní prvky: eskalátory, spojující nástupiště

s nadchodem a nové prvky i materiály (výzdoba ze skla, různé formy obkladů - kámen, keramika, sklo). Ocelová konstrukce haly, přizpůsobená předpokládanému poddolování, je výtvarně zpracována do pilovitého motivu průčelí - architekt tak spojil funkční stránku konstrukce s výtvarným pojetím a vytvořil tak zdárně ústřední motiv hlavního průčelí objektu. V exteriéru i interiéru se nalézají typické příklady bruselského stylu - závěsové prosklené stěny, mozaikový, keramický a kamenný obklad, uplatnění vlnitého plechu, výtvarně pojedeného skla a to vše v typickém tvarosloví (diagonály, oblé tvary, pilovité motivy apod.). Hala vítkovického nádraží vynikajícím způsobem dokládá mimo jiné spolupráci architekta s výtvarníky a důraz, kladený na využití skla jako plnohodnotného uměleckého materiálu. Pokud budeme chtít komparovat objekt železničního nádraží Ostrava-Vítkovice s dalšími význačnými drážními objekty, musíme konstatovat, že drážní architektura musí být vnímána a posuzována, stejně jako architektura jiných oblastí, z hlediska vlastního vývoje. První drážní objekty vznikaly od 30. a 40. let 19. století. Na jedné straně to byly typizované projekty, realizované opakovaně zvláště v menších stanicích, na straně druhé to byly výstavní budovy chápané jako důležitá společenská centra. Vítkovické nádraží spadá právě do této druhé skupiny. V Českých zemích byly budovány od posledního desetiletí 19. století ve větších, koncových a uzlových stanicích velké a reprezentativní přijímací budovy s prostornými vestibuly a restauracemi, které byly zároveň vstupními branami měst. Tyto stavby (např. Svinov, České Budějovice, Benešov), u kterých se uplatnily historizující slohy konce století nebo secesní prvky (Wilsonovo nádraží v Praze, Brno hlavní nádraží), jsou ve větším počtu evidovány jako kulturní památky v ÚSKP ČR. Vývoj v dalších etapách již nebyl tak jednoznačný a jeho zastoupení v památkovém fondu není dostatečné. Skutečně kvalitní drážní architektura 20. století je na území ČR zastoupena v menším měřítku a v ÚSKP ČR jen v minimální míře (železniční nádraží v Pardubicích). Mají-li být kulturní památky skutečně dokladem vývoje, měly by být v rámci jednotlivých oblastí a období zastoupeny všechny vývojové etapy. Výpravní budova železničního nádraží Ostrava-Vítkovice reprezentuje architektonickou produkci výpravních budov 60. let 20. století, pro kterou byla typická velká prosklená průčelí, prostorné vzdušné vestibuly s galeriemi, vedení cestujících nadchody nad kolejištěm (což je typické zejména pro Ostravu a její poddolované území) a také množství umělekořemeslných prvků tohoto období (skleněná výzdoba v hale, keramické, skleněné, kamenné a kovové obklady, plastický podhled haly ad). To vše společně s prostorovou koncepcí, hmotovým utvářením a dispozičním rozvrhem má silný emotivní účinek a významnou vypovídací hodnotu. Závěrem je třeba konstatovat, že výpravní budova železničního nádraží v Ostravě-Vítkovicích se skutečně nachází v nepřiliš dobrém stavebně-technickém stavu především vlivem dlouhodobé neúdržby. Od 90. let 20. století bylo provedeno několik degradujících stavebních zásahů (např. výměna původních oken za plastová, odstranění informačních panelů v hale, zazdění schodišť v hale, opuštění nádražní restaurace) a vandalských eskapád (poškození jednoho panelu vnitřní výzdoby z drátoskla, poškození části keramické dlažby ochozu). V současnosti je navíc patrné, že vítkovické nádraží bylo koncipováno pro podstatně větší množství cestujících, zvláště zaměstnance Vítkovických železáren a nedalekého dolu Jeremenko. Nyní tak zdejší železniční stanice slouží podstatně nižšímu počtu cestujících. Navzdory této skutečnosti musíme zdůraznit, že výpravní budova železničního nádraží Ostrava-Vítkovice se vyznačuje nespornými architektonickými hodnotami a to jak po stránce urbanistické a konstrukční, tak i s ohledem na prostorové uspořádání, přesvědčivé použití dobových architektonických prvků a detailů. Právě proto by měla být uvedena stavba prohlášena za kulturní památku a měla by se stát součástí památkového fondu ČR. Neznamená to však, že by prohlášení za kulturní památku mělo vést k návratu původního významu stavby jako železničního nádraží. K tomu památková ochrana budovy zaměřena není a památková péče ani nemá tu možnost změnit fungování dopravy. Naopak změny v dopravní obslužnosti této části Ostravy spíše otevírají prostor k úvahám o konverzi tohoto objektu, neboť administrativní část lze využít různým způsobem opět jako administrativu a halovou část je třeba vnímat jako prostor vhodný pro novou náplň objektu.“

Celý objekt výpravní budovy železničního nádraží Ostrava - Vítkovice je tvořen

na západní straně hlavním křídlem s odbavovací dvojpodlažní halou pro cestující, na které ze severní strany přímo navazuje boční I. nástupiště, z haly pak vede severním směrem nadchod k ostrovnímu II. nástupišti. Na východní straně na hlavní křídlo navazuje protáhlé třípodlažní administrativní křídlo. Budova je dělena do sedmi dilatačních celků, neboť se počítalo při navrhování s výraznými poklesy terénu v důsledku probíhající těžby černého uhlí na nedalekém dole Jeremenko (bývalý Louis). Objekt se hlavním průčelím obrací a zasahuje objektem markýzy, přecházejícím do zastřešení tramvajové zastávky, do přednádražního prostoru, vyznačujícího se uceleným komunikačním a parkovým řešením. Hlavní západní křídlo s ústřední výpravní dvoupodlažní halou nádraží je tvořeno ocelovou konstrukcí s využitím prvků „tvarově novodobé skladby“. Zastřešení haly je provedeno hlavními ocelovými vazníky na rozpon 33 metrů ve vzdálenosti 12 metrů, nesenými bočními stěnami s modulem o rozměru 6 metrů. Ocelová konstrukce je kotvena do železobetonové v úrovni 4 metrů nad úroveň spodní části haly. V této výšce obíhá halu ze tří stran galerie (západ - sever - východ). Vysunutá hlavní průčelní stěna s pilovitým uspořádáním podpor navazuje na výztužné vazníky o rozponu 12 metrů a vzdálenost 4,5 metru. Rozměry haly jsou tedy 39x33x11 metru. Projekt předpokládal pokles celé haly do roku 2000 o 2,3 m, takže kromě rozdělení budovy na dilatační celky byly aplikovány lehké novodobé materiály. Průčelí je rozčleněno na prosklený parter s kovovými dvoukřídlými dveřmi vstupu i výstupu, na které navazuje průběžná markýza, na západní straně vybíhající do prostoru jako střecha tramvajové zastávky s hranoletěs hodín, na východní straně doplněná ve výběžku o dva stožáry, komponované do tvaru „V“. Čelní strana markýzy a podhled obloženy vlnitým plechem. Horní část hlavního průčelí je lemována rámem, obloženým obdélnými béžovými keramickými pásky. Za rám ustupuje v druhém plánu stěna obložená tmavě modrou skleněnou mozaikou. Průčelí ukončuje vysunutá římsa, mírně dynamizovaná směrem ke středu subtilním prohybem. Římsu podpiírají tenké kovové sloupky, dosedající na rám velkého okenního otvoru hlavního průčelí. Tento do šířky celého hlavního průčelí roztažený otvor, umožňující průhled do přednádražního prostoru, respektive z přednádražního prostoru do horní části ústřední haly, představuje dominantní prosklenou část průčelí, rytmizovanou pilovitými vzpěrami ve tvaru opakujícího se „V“. Boční průčelí západního křídla jsou tvořena kombinací keramického béžového obkladu v úrovni přízemí, zde jsou uplatněna obdélná dřevěná okna v sestavě jednotlivých obdélných otvorů. Na tyto části průčelí v úrovni patra navazuje kovová prosklená konstrukce, dělená ocelovými sloupy do šesti polí, složených vždy z pěti okenních os, osazených drátosklem. V horní části jsou tyto osy utvářeny shodně s montovanými částmi fasád bočního východního křídla - tj. v kompozici spojující okenní otvory s kovovými obdélnými výplněmi, s tabulemi parapetních a nadokenních výplní z bílého mléčného skla. Hala objektu je utvářena do dvou úrovní - hlavní dvojpodlažní prostor, směřující od vstupu k bloku se schodištěm na galerii a k informačním tabulím je obklopen po stranách zázemím - na východní straně jsou umístěny osobní pokladny a informace, na západní straně prodejny. V hale jsou na východní straně zachovány informační válce pro jízdní řády, výtvarně pojednané dle konceptu celku. Na zadní (severní) straně haly pod galerií jsou umístěny podej a výdej zavazadel a přístup do haly z bočního vstupu (výstup a nástup z automobilů). Dlažba haly keramická, strop tvořen pilovitě komponovaným podhledem z kovové konstrukce, vyskládaným z perforovaných panelů béžové barvy. Podhledem je umožněn průhled na ocelovou konstrukci haly. Halu dynamizuje masivní blok schodiště na galerii obložený skleněnou žlutou mozaikou se zelenými akcenty, v současnosti je však toto schodiště zazděno. Suterénem v ose bloku vede jeden ze vstupů na boční I. nástupiště, druhý vede ze severní části haly širokým schodištěm s kamennými stupni, ústícím na uvedené nástupiště v podobě obdélného vchodu s dvojicí kovových prosklených dvoukřídlých dveří, opatřených lesklými kovovými madly. V sousedství tohoto schodiště na I. nástupiště v severní přízemní části haly (pod galerií) je umístěno i hlavní schodiště s kamennými stupni do nadchodu, umístěného nad I. nástupištem a přilehlými kolejemi. Nadchod se otevírá velkou halou s dekorativním podhledem stropu (jehlancová struktura) po obvodu velké prosklené centrálně umístěné obdélné plochy. Nadchod vede ke dvojici zrcadlově uspořádaných jednoramenných schodišť a eskalátorů (první použití

eskalátorů v rámci československých nádraží vůbec) na ostrovní II. nástupiště. Boční I. nástupiště je zčásti kryto střechou na sloupech, ostrovní II. nástupiště taktéž zčásti kryto střechou ve tvaru mělkého vlašťovčího „V“ na sloupech. Obě nástupiště jsou celkově 190 metrů dlouhá. Konstrukce střech nástupišť a bloků schodišť i nadchodu je tvořena inovovanou konstrukcí z ocelových profilů s osovou vzdáleností sloupů 12 metrů. Střecha nástupišť je z vlnité krytiny. Na výtvarné výzdobě nádražní haly se podílel sklář Vladimír Kopecký (1931), autor skleněného sloupu s hodinami v úrovni galerie při vyústění schodiště z přízemí haly. Kolem sloupu je utvořen prostor pro pěstování vegetace, vytvářející původně podnož skleněné věže s hodinami. Výtvarníci František Burant (1924-2001) a Benjamin Hejlek (1924-1993) vytvořili pro halu organicky pojaté reliéfy vypalované do drátoskla. Tyto panely jsou umístěny po obvodu haly v úrovni parapetu galerie. Jsou zdobeny amorfními tvary, odvozenými ze surrealismu a nefigurativního poválečného umění. Pod tímto výtvarně provedeným pásem obíhá kontinuální pás z matného skla, pravděpodobně sloužící jako pásové osvětlení přízemí haly. Podobný prosklený pás zachován i v severní přízemní části haly. Zachovalo se také torzo dekorativní skleněné stěny v parteru hlavního průčelí mezi dveřmi vchodu a východu z haly do přednádražního prostoru. Obslužné třípodlažní a trojtraktové východní křídlo objektu železničního nádraží je obdélného půdorysu. Postaveno je ze skeletové, zčásti vyzdívané konstrukce a situováno je do mírného svahu. Křídlo je opatřeno plochou střechou se střešním šikmým světlíkem v podélné ose. Křídlo je rozděleno do 3 dilatačních celků. Jižní průčelí křídla, obrácené do přednádražního prostoru, je komponováno dle dilatací do třech částí, přičemž všechny tři části jsou v přízemí prolomeny různě širokými obdélnými vstupy, osazenými kovovými prosklenými dvoukřídlymi dveřmi s kovovými lesklými madly, na západní straně i širším bočním vchodem do odbavovací haly ve zdvojené kombinaci. Před východní a střední částí tohoto jižního průčelí betonová terasa a anglické dvorky, sloužící k osvětlení oken suterénu. Na východní straně jižního průčelí křídla na vstup navazuje vertikální okenní osa schodišťového prostoru, vyzdřená z průsvitných nebarvených luxfer. Ve střední části přízemí jižního průčelí je do hmoty křídla vložena nákladová rampa. V kompozici průčelí v úrovni přízemí jsou uplatněna čtvercová okna, složená vždy ze dvou obdélných dřevěných oken, tvořených spodní větračkou a horním obdélným výklopným křídlem. Dvě obdélné osy v přízemí jsou vyzdřeny z nebarvených průsvitných luxfer. Patro jižního průčelí složeno převážně z boletických panelů. Kompozičně do této úrovně na východní straně zasahuje pouze schodišťová vertikální osa z luxfer a na západní straně čtvercové okno odpovídající okenním výplním přízemí. Kompozice boletických panelů s okny je tvořena sestavami směrem od východu: 3-3-2, přičemž každý segment této sestavy je tvořen čtyřmi okny s navazující parapetní a nadokenní výplní z mléčného skla. Okna jsou dřevěná, obdélná, tvořená spodní větračkou a horním výklopným křídlem. Okenní osy jsou odděleny vertikálně loženými lesklými kovovými lištami. Jednotlivé sestavy jsou odděleny jednotkou shodného modulu bez okenní výplně, zato s běžovou skleněnou výplní. Boční východní průčelí je v suterénu prolomeno 15 oddělenými obdélnými dřevěnými okny, v úrovni přízemí a patra je aplikováno průčelí z boletických panelů, tvořené rastrem patnácti vertikálních pásů, v němž jsou v přízemí i patře obdélná dřevěná okna se spodními větračkami a horním výklopným křídlem. Okna doplňují parapetní a nadokenní plochy, vyplněné tabulemi mléčného skla. Průčelí obrácené na nástupiště je tvořeno také ze sestav výše uvedených okenních výplní, zčásti vyměněných za novodobé, zčásti jsou i zde uplatněny luxfery. Fasáda je v ploše kolem dveří, oken, luxferových výplní a výplní z boletických panelů obložena obdélnými, horizontálně i vertikálně kladenými keramickými pásky v béžové barvě. Sokl fasád je vyskládán z obdobných pásků tmavě hnědé barvy, z kachlí shodné tmavě hnědé barvy jsou vyskládány i parapety oken v suterénu a přízemí. Toto východní křídlo budovy nádraží je zčásti využito pro neveřejnou část nádraží - tj. pro zázemí železniční stanice, obsahující prostory administrativy, vedení stanice a potřebné technologické zařízení. Západní část křídla je v přízemí otevřena do hlavní odbavovací haly s prostory pro zavazadlový provoz a manipulaci, v patře nad tím bylo umístěno stravovací zařízení s kuchyňským a skladovým zázemím. Dispozice trojtraktová, ve východní i střední části dvojramenná železobetonová

schodiště na povrchu pojezdná v umělém kameni s kovovým zábradlím. Výše uvedené dobově příznačné a v současnosti již jen ojediněle dochované uplatnění skla při výzdobě budovy se projevilo také užitím skleněných mozaik v obkladech průčelí (tmavě modrá mozaika části hlavního průčelí) dále v obkladu kubusu schodiště z přízemní části haly na galerii a v obkladech sloupů výpravní budovy. Z jiných nových materiálů je třeba zdůraznit užití boletických panelů, ocelové stěny s hliníkovými povlaky ZUKOV, chodopaku, keramických alitových obkladů, ocelových oken ZUKOV, keramických mozaik, přírodního kamene, vlnitého hliníkového plechu atd. V minulosti nádraží prošlo dílčími úpravami zvl. v interiérech. Ve dvoraně provedeno provizorní zazdění nástupu na schodiště vedoucí na galerii v druhém nadzemním podlaží. Zčásti provedena výměna oken směrem do kolejíště. Zčásti odstraněna umělecky ztvárněná skla v hlavním průčelí a do prostoru dvorany osazen prodejní Stánek. Až na výjimky (výtvárně pojezdná skleněná stěna) se jedná o vratné záležitosti. Nádraží má rozsáhlý předprostor s napojením na hromadnou dopravu – s tramvajovým přístřeškem na západní straně, navazujícím na tramvajovou trať z Ostravy-Vítkovic do Ostravy-Jihu a s točnou, na východní straně výpravní budovy je lokalizován příjezd pro automobily a parkoviště. Předprostor je zčásti opatřen asfaltovým kobercem s pásy z kamenných desek, sousední plochy parkově upraveny. Řešení předprostoru odpovídá monumentálnímu pojetí budovy železničního nádraží.

K historii budovy NPÚ uvádí: „*Výpravní železničního nádraží v Ostravě-Vítkovicích byla postavena podle projektu pražského architekta Josefa Dandy (1906, Koleč u Slaného - 1999, Praha) v 60. letech 20. století. Josef Danda studoval na Fakultě pozemního stavitelství a architektury Českého vysokého učení technického v Praze, kde absolvoval roku 1928. Během studia praktikoval u Ferdinanda Fencla a Adolfa Benše, po studiu pak u Vojtěcha Kerharta. V letech 1931-1932 získal stipendium francouzské vlády, takže odjel do Paříže. Tam působil v ateliérech předních představitelů architektonického modernismu André Lurcata a Le Corbusiera. Po návratu pracoval opět u Adolfa Benše, následně u Ladislava Machově. V roce 1933 se osamostatnil a od roku 1936 byl zaměstnán jako projektant u Československých státních drah. Po válce působil v projekčních organizacích zaměřených na železniční dopravu, od počátku 50. let v projekční organizaci SUDOP (Státní ústav dopravního projektování) v Praze. Josef Danda je autorem několika významných nádraží - například funkcionalistického nádraží v Teplicích nad Bečvou, po roce 1945 novostaveb železničních nádraží v Chebu, Pardubicích a Klatovech. Navrhoval také nové výpravní nádraží v Lovosicích, Mostu, vytvořil nerealizovaný návrh na železniční nádraží v Praze - Vršovcích. Podílel se řadu let na utváření představ o přestavbě pražského hlavního nádraží v podobě mnoha studií a autorského podílu na výsledném projektu dostavby nádraží. Danda patří k předním autorům funkcionalistické a pozdně internacionální architektury v českých zemích. Poválečnou etapu jeho práce dokumentuje nejlépe právě stavba vítkovického nádraží, v níž autor zúročil konstruktivní kvality vycházející z funkcionalismu, ale zároveň i výtvarné podněty poválečné architektury, patrné především v architektuře samotné (diagonální tvarosloví hlavního průčelí s markýzou, krytou zastávkou, vlajkovými stožáry, pilovitým systémem nosníků hl. průčelí, konstruktivní utváření haly s dekorativním geometrickým pohledem, galerie se schodišti, výtvarná výzdoba z drátoskla, skleněná věž s hodinami, nadchod, nové materiály apod.). Umělecká díla skláře Kopeckého, výtvarníků Buranta a Hejlka, představují výtvarně nejpozoruhodnější a ve vztahu k architektuře uvedeného nádraží i nejceněnější část celé koncepce. Podobně lze hodnotit velkorysost prostoru samotné výpravní včetně jejího rozčlenění dle navrženého systému komunikačních tras a konstrukčního utváření.*“

Ministerstvo kultury vydalo pod č. j. MK 59068/2012 OPP rozhodnutí o prohlášení předmětné věci za kulturní památku, proti němuž se účastník řízení – České dráhy - odvolal. **Druhoinstanční rozhodnutí ministryně kultury č. j. MK 12497/2013 OLP ze dne 8. 3. 2013** zrušilo prvoinstanční rozhodnutí a věc vrátilo k novému projednání, přičemž uložilo provést bližší rozbor využitelnosti objektu a zvážit, zda je možné provést konverzi objektu

při zachování jeho památkově hodnotných prvků v režimu kulturní památky. Při řešení těchto otázek mělo být též zjištěno, zda lze akceptovatelným způsobem nahradit a doplnit poškozené, zničené či odstraněné architektonické prvky a konstrukce, když původní materiály a technologie typické pro 60. a 70. léta již nejsou vyráběny a aplikovány.

K možnostem konverze budovy při zachování jeho památkově hodnotných prvků v režimu kulturní památky i k možnostem nahrazení dožilých prvků se na žádost ministerstva vyjádřilo **Výzkumné centrum průmyslového dědictví Fakulty architektury ČVUT v Praze** v dopise ze dne 14. 4. 2015, kde uvádí: „ ... k dotazu o možnostech jejího udržitelného využití, které bezesporu ovlivní i budoucí efektivní péči o kulturní památku mohou především potvrdit na základě srovnání typologicky specifických drážních staveb šedesátých let 20. století, které umožňuje Registr průmyslového dědictví VCPD FA ČVUT, že jde o výjimečný objekt, který v dobovém kontextu svého vzniku, architekturou, propojením technického díla s výtvarným uměním a výrazným autorským rukopisem předního projektanta drážních staveb Josefa Dandy výrazně přesahuje obvyklou produkci a představuje příklad, na kterém lze demonstrovat charakteristické vývojové rysy dobové tvorby na území České republiky v mezinárodním kontextu. Konečně toto vše je velmi dobře, přesvědčivě a detailně popsáno v podání Martina Strakoše z NPÚ k zapsání nádraží Ostrava-Vítkovice jako kulturní památky. Tyto dnes už rozeznávané hodnoty jsou také tím, co by mělo být rozhodujícím argumentem pro další nakládání s památkou. Tak lze asi nejstručněji odpovědět na otázku o „využitelnosti objektu a možnosti jeho konverze při zachování jeho památkově hodnotných prvků v režimu kulturní památky“. V obecné rovině lze uvést, že dnes už existuje řada přesvědčivých příkladů udržitelného využití a uvážlivé obnovy památek techniky a průmyslového dědictví, které by mohly sloužit jako inspirace. Jistě by bylo možné v této souvislosti citovat mnohé transformace halových prostorů, případně technicky zvládnuté příklady sanací, odstraňování konstrukčních či statických závad vzniklých opotřebením, neúdržbou atp. Doložit reálnost obnovy či konverze památky techniky a průmyslového by jistě bylo možné bezpočtem ilustrací, včetně příkladů druhé poloviny dvacátého století a drážních staveb. Volba konkrétního řešení ale i tentokrát, právě tak jako u památek jiných období a odlišných typologických okruhů (v tom by se nemělo dělat rozdíl) vychází z jejich jedinečnosti, specifík, detailně zmapovaného stavu a místních možností, záleží i na nastavených společenských prioritách. A zdůrazňeme, že obdobné diskuze jsou zcela obvyklé u všech památek, například zda při realizaci konkrétního projektu obnovy či případné konverze použít určité technologie, kdy tu původní nahrazovat, zda je možné druhotně použít prvky či materiál z jiných likvidovaných staveb (po tomto se často sahá), jak rozhodovat o míře zásahů a nových intervencí z důvodů provozních, statických atp. Přesto se dá předpokládat, že tentokrát může být právě výhodou, vzhledem k menšímu časovému odstupu, lepší přehled o původních postupech, schůdnější orientace v plánové dokumentaci či dostupnost zobrazení historické stavby v její původní podobě a funkci, což může usnadnit další rozhodování. Shrnutí: Hodnoty výpravní budovy č. p. 27, U Nádraží č. o. 25, na parc. č. 1331 jsou jasně definované a přesvědčivé. Není pochyb o tom, že výpravní budova vlakového nádraží Ostrava-Vítkovice vyžaduje vzhledem k jejímu původnímu poslání a architektuře velmi uvážlivý a citlivý přístup. Vzhledem k menšímu časovému odstupu, pouze půl století, lze spíše očekávat dosažitelnost ekonomického, provozního i technického řešení. Předpokladem udržitelné péče o památku je ale zpracování stavebně historického průzkumu, včetně evidence zachovaných prvků (tak jak to provedlo například VCPD FA ČVUT u vysílače a hotelu na Ještědu či u hotelu Thermal v Karlových Varech, abychom uvedli díla srovnatelného období), právě tak jako vypracování vyhledávacích studií optimálního využití, které by respektovalo ekonomické a technické limity i místní kontext... “.

Následně ministerstvo vydalo druhé prvoinstanční rozhodnutí ve věci č. j. MK 48635/2015 OPP ze dne 8. 9. 2015, v němž opět rozhodlo o prohlášení budovy za kulturní památku. Proti tomuto rozhodnutí účastník podal rozklad. **Druhoinstanční rozhodnutí ministra kultury č. j. 34131/2016 OLP ze dne 18. 5. 2016** vrátilo věc prvoinstančnímu

orgánu a uložilo mu opatřit pro účely tohoto řízení nové znalecké či odborné posudky založené na důkladné znalosti stavu objektu z nově opatřeného stavebně historického průzkumu objektu a na jejich základě vyhodnotit veškeré oblasti nezbytné k úplnému splnění všech již dříve zadaných i nadále trvajících úkolů, neboť jediný nově opatřený podklad od VCPD FA ČVUT shledalo příliš obecným.

Na žádost ministerstva o zpracování stavebně historického průzkumu vlakového nádraží Ostrava-Vítkovice odpověděl **Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě** dopisem ze dne 14. 11. 2016, č. j. NPÚ-381/82049/2016. V něm uvádí: „ ... na základě Vaší žádosti o zpracování stavebně historického průzkumu vlakového nádraží Ostrava-Vítkovice Vám sdělujeme, že tento průzkum můžeme vypracovat nejdříve v 2. polovině roku 2017. Vzhledem k tomu, že se naše pracoviště podílí na řešení vědeckovýzkumného úkolu NAKI II (Moderní architektura 60. a 70. let 20. století), v jehož rámci se připravuje monografie vlakového nádraží Ostrava-Vítkovice, budeme při zpracovávání SHP moci využít i výsledky tohoto úkolu, např. rozborů konstrukcí a materiálů, připravované ve spolupráci s ČVUT. Tyto výsledky by měly být k dispozici ve 2. polovině roku 2017. Rovněž by bylo možné v rámci tohoto vědeckovýzkumného úkolu zadat vypracování dalších potřebných posudků. “

Vzhledem k tomu, že **Druhoinstanční rozhodnutí ministra kultury** uložilo prvoinstančnímu orgánu k novému vyhodnocení opatřit nové znalecké či odborné posudky založené na důkladné znalosti stavu objektu z nově opatřeného stavebně historického průzkumu, bylo ministerstvo vyčkalo na nové podklady od odborné organizace (NPÚ). Dne 29. 3. 2018 je obdrželo v příloze dopisu **Národního památkového ústavu, g. ř.**, pod č. j. NPU-381/16327/2018, v němž uvádí: „V rámci výzkumného projektu „Analýza a prezentace hodnot moderní architektury 60. a 70. let 20. století jako součást národní a kulturní identity ČR“, jenž je součástí „Programu aplikovaného výzkumu a vývoje národní a kulturní identity“ (NAKI), byly v průběhu roku 2017 provedeny rozborů odborné literatury, průzkumy archivních materiálů ve fondech Správy železniční dopravní cesty, Českých drah, a. s., Národního technického muzea i Národního archivu a shromáždění obrazových dokumentů. Zároveň jednotlivé odborné instituce (NPÚ, ÚOP v Ostravě, Fakulta stavební Českého vysokého učení technického v Praze, Fakulta stavební Vysokého učení technického v Brně, Ústav teoretické a aplikované mechaniky Akademie věd ČR) provedly příslušné vyhodnocení shromážděných materiálů a terénní práce, související s pořízením aktuální fotografické dokumentace, analýzy vzorků železobetonové konstrukce a další činnosti. Výsledky byly publikovány v knize Martin Strakoš a kol. **Nádraží Ostrava-Vítkovice. Historie - architektura - památkový potenciál**, Praha: Národní památkový ústav, 2017, 256 s. Dále si Národní památkový ústav jako samostatný výstup objednal u Centra AdMaS Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně výzkumnou zprávu týkající se stavu ocelové konstrukce horní stavby hlavního křídla výpravní budovy železniční stanice Ostrava-Vítkovice (Výzkumná zpráva č. SR12757210L). Výše uvedené materiály Vám posíláme jako součást přílohy tohoto dopisu. Odborná zjištění, získaná specialisty z různých oborů v průběhu detailní analýzy stavby, uskutečněné v rámci výzkumného projektu NAKI jak z hlediska konstrukčního,- tak stavebně historického, doplněná **výzkumnou zprávou Centra AdMaS Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně** o stavu ocelové konstrukce objektu, poskytují obsáhlé a detailní podklady pro posouzení skutečného stavu objektu a hledání možností jeho konverze při zachování jeho památkově hodnotných prvků v režimu kulturní památky. Zpracovatelé mimořádné odborné vizuální prohlídky nosné ocelové konstrukce uvádějí, že v současnosti je ocelová konstrukce výpravní budovy dochována v poměrně dobrém stavu. Na místa výrazněji zasažená korozí zpracovatelé upozornili vlastníka. Současně lze konstatovat, že tato poškození lze opravit a že neohrožují podstatu potenciální kulturní památky. Podle názorů jednotlivých zpracovatelů výše jmenovaných rozborů a studií si výpravní budova železniční stanice Ostrava-Vítkovice uchovala značný památkový potenciál a lze ji případně využít k jiným funkcím. Z těchto důvodů lze doporučit prohlášení předmětné stavby za kulturní památku.

*Materiály, které přikládáme v příloze, pokrývají většinu položek standardního SHP podle platné metodiky stavebně historických průzkumů. V knize **Nádraží Ostrava-Vítkovice. Historie - architektura - památkový potenciál** jsou kromě textových částí, věnovaných historii železniční stanice, uveřejněny kapitoly, zabývající se její architekturou, uměleckou výzdobou, konstrukčním utvářením a současně tam jsou publikovány i obrazové materiály v podobě historické a aktuální fotodokumentace a plánové dokumentace. K vytvoření definitivní podoby standardního stavebně historického průzkumu by bylo třeba pořídit aktuální zaměření celé budovy, což přesahuje možnosti Národního památkového ústavu. V únoru 2018 jsme sice od zpracovatele studie využití budovy získali upravené původní plány, které však zcela neodpovídají současnému stavu, takže jejich využití ke grafickému vyhodnocení stavebně historického průzkumu je problematické.*

Druhou přílohou výše uvedeného dopisu je **Výzkumná zpráva č. SR1275721OL. Zpráva z mimořádné odborné vizuální prohlídky nosné ocelové konstrukce výpravní budovy železniční stanice Ostrava-Vítkovice** Centra AdMaS Fakulty stavební Vysokého učení technického v Brně, která posuzuje stav ocelové konstrukce budovy na základě vizuální prohlídky. Závěry této zprávy jsou rozdělené do dvou oddílů, první se vyjadřuje k hlavní nosné ocelové konstrukci budovy. Konstatuje, že přes zanedbávanou údržbu je konstrukce v poměrně dobrém stavu a prohlídka neodhalila nepřípustné deformace ocelových prutů a přípojů, které by indikovaly závažné vady, či nefunkčnost nosných částí konstrukce. Dále shledala absenci běžné pravidelné údržby (ochranné nátěry a opravy zatékání) a proto varuje před pokračováním zanedbávání údržby, neboť by to mohlo mít za následek zhoršení stavu konstrukce. (Ministerstvo zde dodává, že vlastník objektu má povinnost až do ukončení tohoto řízení pečovat o jeho stav tak, aby se nezhoršoval, o čemž byl informován spolu s vyrozuměním o probíhajícím řízení.) Druhý oddíl se zabývá stavem ocelové konstrukce přístřešku nad nástupištěm tramvajové zastávky a markýzy navazující na čelní stěnu výpravní budovy. Shledává ji „z velké části ve velmi špatném až havarijním stavu“, napadenou povrchovou korozí a lokálně i korozí hloubkovou především v místech krajních přípojů, vystavených zatékání. Tuto část budovy – přístřešek nad tramvajovým nástupištěm, nazývá zpráva „nezpůsobilou k dalšímu užívání“. Zpráva dále uvádí tato konkrétní doporučení k údržbě a opravě: „Rekonstrukci či výměnu prvků opláštění (výplní obvodového pláště včetně upevňovacích profilů) haly výpravní budovy. Sledovat, zda nedochází k nárůstu plastických deformací čelních desek v přípojkách horních pásů vazníků zastřešení haly výpravní budovy. Sanaci výplňového zdiva a míst napojení na nosnou ocelovou konstrukci. Kompletní rekonstrukci ocelové konstrukce přístřešku nad nástupištěm tramvajové zastávky a markýzy navazující na čelní stěnu výpravní budovy. Za vyhovující dalšímu provozu lze označit pouze hlavní konzolové nosníky napojené kolmo na čelní stěnu výpravní budovy. Všechny ostatní prvky jsou ve velmi špatném nebo havarijním stavu a musí být včetně přípojů vyměněny. Opravu povrchových nátěrů ocelové konstrukce – původní nátěr odstranit a ocelovou konstrukci opatřit novým systémem povrchové úpravy. Pravidelně kontrolovat, zda nejsou zanesené vpusti – zejména před zimním obdobím, v případě jejich zanesení provést vyčištění.“

Dosavadní účastník řízení – **České dráhy, a. s.** – sdělil ministerstvu v dopise ze dne 22. 3. 2017, že došlo k převodu majetku Českých drah a společnost České dráhy již není vlastníkem předmětné budovy. Novým vlastníkem je Česká republika v zastoupení **Správou železniční dopravní cesty, s. o.**, se sídlem Dlážděná 1003/7, Nové Město, 110 00 Praha 1. Ministerstvo nového účastníka řízení vyrozumělo v dopise ze dne 29. 3. 2017, č. j. MK 23255/2017 OPP, o tomto řízení a zároveň ho informovalo o jeho právech a povinnostech v řízení. Dopisem ze dne 16. 4. 2018 ho poté informovalo o tom, že již shromáždilo potřebné podklady pro rozhodnutí a vyzvalo ho v souladu s § 36 odst. 3 správního řádu k seznámení s nimi a k vyjádření. Této možnosti **účastník řízení** využil a dne 26. 4. 2018 se se spisem prostřednictvím své zástupkyně seznámil. V dopise ze dne 23. 5. 2018, pod zn. 30632/2018-SŽDC-GR-028 se vyjadřuje k podkladům rozhodnutí. Především uvádí: „Po prostudování doložených podkladů rozhodnutí konstatujeme, že kniha autorů Strakoš a kol. poměrně široce

popisuje historii výpravní budovy (ale i jiných výpravních budov v České republice). Jedna kapitola knihy je věnována také popisu stavebně technického průzkumu na ověření stavu nosných konstrukcí a vlastností betonu, kde jsou uvedeny např. dokumentační fotografie a určité popisy postupů průzkumu. Nenahrazuje to však v žádném případě klasický stavebně technický průzkum - domníváme se, že celá kapitola je spíše pojata jako zajímavost pro čtenáře této publikace. Co se týče ocelových konstrukcí haly, zde už je doložena lépe vypovídající Výzkumná zpráva z 18. 12.2017 č. SR12757210L zpracovaná prof. Ing. Miroslavem Bajerem, CSc., kde je popis konstrukce odbavovací haly dle provedené vizuální prohlídky, je k tomu doložena fotodokumentace, schémata a závěry prohlídky. V této věci upozorňujeme na určitou nesrovnalost uvedenou v průvodním dopise NPÚ č. NPÚ- 381/16327/2018 ze dne 20. 3. 2018, kde je na str. 2 uvedeno, že zpracovatelé prohlídky nosné ocelové konstrukce uvádějí, že v současnosti je ocelová konstrukce výpravní budovy dochována v poměrně dobrém stavu. K tomu podotýkáme, že toto tvrzení se nezakládá zcela na pravdě, neboť některé části konstrukce jsou dle popisu uvedeného ve Výzkumné zprávě bez bezprostředně provedené sanace v havarijním stavu nebo nezpůsobilé k dalšímu užívání. Na str. 27 je konstatován havarijní stav u konstrukce přístřešku nad nástupištěm tramvajové zastávky a markýzy navazující na čelní stěnu výpravní budovy. Je zde uvedeno, že v případě dalšího užívání konstrukce přístřešku nad nástupištěm tramvajové zastávky a markýzy navazující na čelní stěnu výpravní budovy hrozí přímě ohrožení osob pohybujících se v daném prostoru! Výzkumná zpráva dále popisuje velmi špatný stav v případě stěnového opláštění haly, kde hrozí odpadávání částí výplní z konstrukce. V obou případech Výzkumná zpráva uvádí, že hrozí přímě ohrožení osob pohybujících se v daném prostoru! Nedomníváme se, že k dokreslení standardního stavebně historického průzkumu chybí již jen zaměření celé budovy, které je po všech stránkách značně náročné a přesahuje možnosti NPÚ - což v tomto směru chápeme. Jsme ale přesvědčeni, že pro objektivní stavebně historický průzkum by měla být budova posouzena jako celek, tzn. nejen ocelové a železobetonové nosné konstrukce, ale i další prvky, který vzhled budovy dotvářejí a jsou její nedílnou součástí - jako např. skleněné výplně, skleněné mozaiky, keramické obklady apod. Z těchto uvedených důvodů považujeme doplněné podklady rozhodnutí za nedostatečné pro potřeby Ministerstva kultury k prověření zadaných úkolů uvedených v rozhodnutí ministra kultury č. j. MK 34131/2016 OLP a tedy i nedostatečné pro nové objektivní rozhodnutí ve věci návrhu na prohlášení budovy za kulturní památku.“

Během hodnocení Ministerstvo kultury zvážilo výše uvedené jednotlivě i ve vzájemných souvislostech. Konstatovalo, že železniční výpravní budova Nádraží Ostrava-Vítkovice z let 1964-1967 je příkladem dobového hledání moderního soudobého výrazu tohoto typu budovy v prostředí průmyslové aglomerace Ostrava – Vítkovice, proslulé svými železárnami. Odborná publikace M. Strakoše a kol. **Nádraží Ostrava-Vítkovice** kvalifikovaně charakterizuje stylové zařazení budovy do kontextu vývoje architektury na našem území v charakteristice tzv. „bruselského stylu“ na str. 25: „... Přesto se pozvolně v projektech nádraží od konce 50. let uplatňují opět formy a principy modernismu, tentokrát v opožděné kombinaci dozrívajícího funkcionalismu a nastupujícího pozdního internacionálního stylu, respektive pozdního modernismu. V českém prostředí se zmíněný stylový modus vyjadřuje termínem bruselský styl, odvozeným od úspěchu československého pavilonu na EXPO 58 v Bruselu a následné módní vlny, týkající se jak designu, tak i interiérové tvorby a architektury. K nejvýraznějším příkladům bruselského stylu patří výpravní nádraží Ostrava-Vítkovice od Josefa Dandy z let 1963-1967 ...“ Architektura budovy je založena především na ocelové konstrukci ve spojení s hmotovou kompozicí budovy. Pohledově výrazná ocelová konstrukce dává hlavní výraz budově především v diagonálách nosné konstrukce v průčelí, ocel se však uplatňuje i v doplňkových konstrukcích, jako např. markýzy, sloupy i v drobném detailu (drátosklo, zábradlí apod.) Namísto výtvarně zdobných uměleckořemeslných či řemeslných prvků nastupuje u tohoto

typu architektury práce s plochami, členěnými rytmicky se opakujícími rastry jako jakési „grafické“ pojetí ploch. To se uplatňuje jak v keramických obkladech, tak v užití vlnitého plechu jako dekorace, či perforovaných desek. Na tuto strohou práci s materiály navazuje i výtvarná výzdoba (perforované drátosklo apod.) Celek působí poněkud nesourodě, jde však o hledání „nového“ výrazu architektury v prostředí průmyslového města železáren a sléváren. Právě toto hledání je základem významu této budovy v kontextu vývoje české architektury. Stanoviska krajského úřadu a magistrátu, která nedoporučují prohlášení budovy za kulturní památku, vyjadřují obavy z možnosti budoucího využití budovy, jejíž původní funkce zanikla a upozorňují na špatný stav budovy, spatřovaný především v korozi ocelových prvků, detailu povrchových úprav stěn, okenních výplní, výtvarných prvků apod. Tato poškození jsou opravitelná, jak se výše podrobněji vyjádřil Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě. K technickému stavu ocelové nosné konstrukce budovy se na základě vizuální prohlídky vyjádřila Výzkumná zpráva VUT Brno, která vytýká zanedbanou údržbu, stav je však napravitelný, pouze u přístřešku nad nástupištěm tramvajové zastávky a markýzy je stav označen jako havarijní s tím, že dožilé části je nutné vyměnit. Tyto dožilé části tvoří jen malou část celku a jejich nahrazení novými nesnižuje zásadním způsobem památkovou hodnotu budovy. K námitce účastníka, že *„pro objektivní stavebně historický průzkum by měla být budova posouzena jako celek, tzn. nejen ocelové a železobetonové nosné konstrukce, ale i další prvky, které vzhled budovy dotvářejí a jsou její nedílnou součástí - jako např. skleněné výplně, skleněné mozaiky, keramické obklady apod.“* uvádíme, že k těmto prvkům a k možnosti jejich obnovy se již Národní památkový ústav vyjádřil, viz výše. Podklady, které byly shromážděny, ministerstvo považuje za dostatečné, nemá význam podrobné sčítání rozbitých desek drátoskla či obkladaček. Je na místě zde doplnit, že tento typ architektury není založen na uměleckořemeslných detailech, nýbrž na detailech sériové průmyslové produkce, tedy na materiálech a prvcích zaměnitelných a nahraditelných. Těžištěm kvalit architektury zde není uměleckořemeslně či řemeslně zpracovaný detail, nýbrž invenční práce se sériově vyráběnými a tedy nahraditelnými výrobky. K problematice architektonické produkce období 2. poloviny 20. století u nás obecně patří nedostatek kvalitních materiálů a i u méně kvalitních jejich omezený rejstřík. Přesto se někteří architekti v těchto podmínkách pokusili o výraznou individuální architekturu, reflektující jedinečnost místa. Architekt Josef Danda k nim nesporně patřil.

Z výše uvedených důvodů Ministerstvo kultury dospělo k závěru, že jde o architektonicky a urbanisticky hodnotný doklad hledání nového výrazu architektury nejen železničních staveb v období druhé poloviny 20. století. Proto splňuje podmínky pro prohlášení věci za kulturní památku ve smyslu ustanovení § 2 odst. 1 a) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí lze podle ustanovení § 152 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění, podat ve lhůtě 15 dnů od jeho doručení rozklad. Lhůta pro podání rozkladu počíná běžet podle § 40 odst. 1 písm. a) správního řádu den následující po dni, kdy bylo toto rozhodnutí doručeno. Doručení písemností upravuje § 23 a § 24 správního řádu, který stanoví, že nebyl-li adresát tohoto rozhodnutí zastižen, rozhodnutí se uloží v provozovně provozovatele poštovních služeb. Jestliže si adresát uložené rozhodnutí ve lhůtě 10 dnů ode dne, kdy bylo rozhodnutí k vyzvednutí v provozovně provozovatele poštovních služeb připraveno, nevyzvedne, považuje se rozhodnutí podle § 24 odst. 1 správního řádu za doručené posledním dnem této lhůty (od tohoto dne běží v tomto případě lhůta pro podání

rozkladu). Doručení písemnosti pomocí datové schránky upravuje § 17 zákona č. 300/2008 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů, který rovněž stanoví přednostní doručování dokumentů prostřednictvím datové schránky. Nepřihlásí-li se adresát do své datové schránky ve lhůtě 10 dnů ode dne, kdy byl dokument dodán do datové schránky, považuje se tento dokument za doručенý posledním dnem této lhůty. O rozkladu proti tomuto rozhodnutí rozhoduje ministr kultury. Rozklad se podává u Ministerstva kultury na výše uvedenou adresu.

Mgr. Ing. Eva Trejbalová
vedoucí oddělení ochrany kulturních památek
v odboru památkové péče Ministerstva kultury

Příloha: zákres výše uvedené kulturní památky do kopie katastrální mapy, foto

Stejnopis rozhodnutí:

Národní památkový ústav, generální ředitelství
Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Ostravě
Krajský úřad Moravskoslezského kraje, úsek státní památkové péče
Magistrát města Ostravy, úsek státní památkové péče
vlastní

Příloha: zákres kulturní památky - **železniční výpravní budovy č. p. 27 na pozemku parc. č. 1331, k. ú. Vítkovice, město Ostrava, část obce Vítkovice, okres Ostrava-město, Moravskoslezský kraj** do kopie katastrální mapy – nedílná součást výroku rozhodnutí Ministerstva kultury ze dne 24. 3. 2020, č. j. MK 18298/2020 OPP.

