

310/18025/2013



Mgr. Alena Hanáková
ministřka kultury

V Praze dne 8. března 2013
Č.j.: MK 12497/2013 OLP
Vyřizuje: JUDr. P. Strupek

Rozhodnutí

Podle ustanovení § 152 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění (dále též „správní řád“), na základě rozkladu ze dne 31. 10. 2012, který podala společnost České dráhy, a.s. (dále též „účastník“), se sídlem Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1, IČ 70994226, jsem přezkoumala rozhodnutí Ministerstva kultury č.j. MK 59068/2012 OPP ze dne 17. 9. 2012 (dále též „napadené rozhodnutí“), kterým se prohlašuje za kulturní památku podle ustanovení § 2 odst. 1 písm. a) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (dále též „zákon č. 20/1987 Sb.“) výpravní budovu č.p. 27, U Nádraží č.o. 25, na parc. č. 1331, k.ú. Vítkovice, obec Ostrava, část obce Vítkovice, okres Ostrava-město, Moravskoslezský kraj (dále též „objekt“). Ve smyslu § 27 odst. 1 písm. b) správního řádu je účastníkem řízení společnost České dráhy, a.s., neboť je vlastníkem předmětného objektu. Podle ustanovení § 152 odst. 4 a § 90 odst. 1 písm. b) správního řádu jsem na základě návrhu rozkladové komise, ustavené podle § 152 odst. 3 správního řádu, rozhodla

t a k t o :

**rozhodnutí č.j. MK 59068/2012 OPP ze dne 17. 9. 2012
se zrušuje a věc se vrací
Ministerstvu kultury k novému projednání.**

Odůvodnění:

Rozkladem podaným v zákonné lhůtě se účastník domáhá zrušení napadeného rozhodnutí.

Ze správního spisu byly zjištěny následující podstatné skutečnosti:

Ministerstvo kultury rozhodnutím ze dne 30. 11. 2010 s 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 ze dne 4. 4. 2011 s č.j. MK 15977/2011 OLP byl změněn výrok napadeného rozhodnutí a tato část souboru věcí (výpravní budova) nebyla prohlášena za kulturní památku a to s následujícím odůvodněním:

„Shledal jsem, že rozkladem napadenou část výroku rozhodnutí Ministerstva kultury č.j. MK 34132/2010 OPP ze dne 30. 11. 2010, kterou byla za kulturní památku prohlášena výpravní budova, je nutno změnit dle § 152 odst. 5 písm. a), § 152 odst. 4 a § 90 odst. 1 písm. c) správního řádu tak, že výpravní budova se za kulturní památku neprohláší, neboť dochované původní architektonické prvky a konstrukce výpravní budovy nevykazují ve svém souhrnu dostatečné památkové hodnoty, které jsou nezbytné k prohlášení věci za kulturní památku dle § 2 odst. 1 písm. a) zákona č. 20/1987 Sb. Touto změnou části výroku rozhodnutí se v souladu s § 152 odst. 5 písm. a) plně vyhovuje rozkladu ČD, a.s. (tj. vlastníku výpravní budovy) a zároveň tím nemůže být způsobena újma druhému účastníku řízení, tj. SŽDC, neboť je pouze vlastníkem nadchodu a I. a II. nástupiště a nikoliv výpravní budovy. Změnu rozkladem napadeného rozhodnutí jsem učinil zejména s přihlédnutím k výše citovaným obligatorním odborným vyjádřením orgánů státní památkové péče dle § 3 odst. 1 zákona č. 20/1987 Sb., tj. krajského úřadu a obecního úřadu obce s rozšířenou působností, které shodně nedoporučily prohlášení výpravní budovy za kulturní památku. Jde o vyjádření odboru územního plánování, stavebního řádu a kultury Krajského úřadu Moravskoslezského kraje č.j. MSK 91416/2010 ze dne 21. 6. 2010 a dále o vyjádření Útvaru hlavního architekta Magistrátu města Ostravy č.j. SMO/143382/10/ÚHA/Če/Zem ze dne 19. 7. 2010, s jejichž odbornými argumenty jsem se plně ztotožnil. Ačkoliv tato obligatorní stanoviska nejsou pro Ministerstvo kultury závazná dle § 3 odst. 1 zákona č. 1987 Sb., přesto považuji jejich význam v řízení za klíčový a nezastupitelný, neboť jde o orgány zabývající se výkonem státní památkové péče v přenesené působnosti, které jsou způsobilé k posuzování věci nejen odborně, ale rovněž vychází z dobré znalosti objektu a kontextu místa, v němž se objekt nachází. Jako podklad pro své rozhodnutí jsem vzal následující skutečnosti, které vyplývají ze správního spisu a z nichž některé byly rovněž shledány v rámci místního šetření dne 2. 6. 2010: Výpravní budova se nachází ve špatném technickém stavu. Poškozena je část vnitřní výzdoby z drátoskla, skleněný sloup s hodinami, část keramické dlažby, zastřešení přednádražního prostoru, na četných místech opadává omítka, stěny a konstrukce jsou poškozeny sprejery, mnohá okna jsou nahrazena novodobými. Byla přebudována nádražní restaurace. Rovněž došlo k zazdění schodišť do galerie haly, čímž bylo výrazně pozměněno dispoziční a estetické řešení výpravní budovy. Nádraží, které bylo budováno a dimenzováno jako druhé největší v Ostravě, dnes leží na vedlejší trati a je z velké části nevyužívané a nevyužitelné – nelze totiž předpokládat, že by znovu nastala situace z doby před rokem 1989 a nádraží by denně využívaly tisíce pracujících zejména ze železáren v Ostravě - Vítkovicích. 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. Výpravní budova tedy 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. Absenci významnějších architektonických hodnot lze dovodit i ze skutečnosti, 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 architektury 20. století“, která je v současné době nejucelenější studií architektury 60. let 20. století v ČR. Výpravní budova jako příklad industriální (dopravní) architektury své doby měla svou hodnotu zejména v době, kdy byla plně funkční, resp. byla využívána pro účely, pro které byla vytvořena a kdy v plném rozsahu existovaly její autentické prvky a konstrukce. Plnohodnotné zachování industriálního dědictví dle Charty industriálního dědictví (2003) závisí do značné míry na funkční celistvosti objektu. Jak z výše uvedeného vyplývá, objekt svému původnímu účelu již slouží jen v minimálním rozsahu s tím, že v budoucnu tomuto účelu zřejmě přestane sloužit zcela (viz výše citované vyjádření ČD, a.s. ze dne 11. 8. 2010), neboť z důvodu prostorové předimenzovanosti, funkční zastaralosti a útlumu provozu je jeho provozování v oblasti železniční dopravy ekonomicky neudržitelné. U objektů, které aspirují na statut kulturní památky industriálního charakteru, je tedy zachování původní funkčnosti velmi podstatným hodnotícím parametrem, které však předmětná výpravní budova vykazuje ve značně snížené míře a do budoucna jej zřejmě nebude vykazovat vůbec. Dodávám, že považuji za zcela legitimní zájem vlastníka, aby zachování původní funkčnosti bylo ekonomicky udržitelné a dlouhodobě životaschopné (viz např. rozsudek Nejvyššího správního soudu č.j. 7 As 43/2009 - 52 ze dne 13. 8. 2009). Dalším neopomenutelným důvodem pro neprohlášení výpravní budovy za kulturní památku je skutečnost, že již nyní značně degradovaná míra dochování původních stavebních prvků a konstrukcí bude v budoucnu ještě více snížena v rámci rekonstrukce objektu, která je nezbytná nejen k umožnění nového ekonomicky udržitelného způsobu využití objektu, ale především k zajištění souladu stavebně technických parametrů objektu s platnými právními předpisy, tj. stavebními, hygienickými, požárními a dalšími bezpečnostními normami. Jako konkrétní příklad zásahu, který značně změní charakter objektu, lze zmínit stavební opatření k zajištění normovaných tepelně-izolačních vlastností vnějšího pláště budovy, včetně okenních otvorů.“

Dne 19. 3. 2012 byl Ministerstvu kultury doručen podnět ze dne 15. 3. 2012 k přezkumu rozhodnutí ministra kultury č.j. MK 15977/2011 OLP ze dne 4. 4. 2011, který podal Národní památkový ústav, ústřední pracoviště, se sídlem Valdštejnské nám. 3, 118 01 Praha 1 (dále též „NPÚ“), který je odůvodněn takto:

„Není pravdou, že by značná část vnitřní výzdoby z drátoskla byla poškozena. Ve skutečnosti byla vandaly poškozena pouze jedna tabule z drátoskla od sklářů Františka Buranta a Benjamina Hejlka a to z více než padesáti tabulí umístěných v hale výpravní budovy. 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 poškozuji 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 význačným 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 o 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 neznamená fakt, že poklesla jeho vytíženost 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 i 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 zahraniční 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 „Estacion de Franca“ 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 prosklena menší tělocvična 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 alitové 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 výdejen 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 nejrozličnější 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 pojednaného 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 významnými 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 chápány 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 uměleckořemeslných 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 nepříliš dobrém stavebnětechnickém 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 uvedená 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.“

Vyrozuměním ze dne 18. 4. 2012 s č.j. MK 20494/2012 OLP ministryně kultury 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 Ministerstvu kultury (odboru památkové péče), aby posoudilo, zda skutečnosti v něm uvedené nezakládají důvod pro zahájení nového správního řízení o prohlášení předmětné věci za kulturní památku.

Ministerstvo kultury podnět vyhodnotilo, shledalo jej důvodným a zahájilo ve věci správní řízení. V odůvodnění rozkladem napadeného rozhodnutí Ministerstvo kultury uvedlo, že v řízení o prohlášení věci za kulturní památku se neuplatňuje překážka věci rozhodnuté (*rei iudicata*), ani se neaplikuje zásada „ne znovu o tomtéž“ (*ne bis in idem*). Z tohoto důvodu je možno zahájit řízení i o věci, v jejímž případě v minulých řízeních nedošlo k neprohlášení za kulturní památku. Památková péče je totiž 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 NPU

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.

Podle ustanovení § 3 odst. 1 zákona č. 20/1987 Sb. se v řízení dne 4. 7. 2012 s č.j. MSK 81549/2012 vyjádřil odbor územního plánování, stavebního řádu a kultury Krajského úřadu Moravskoslezského kraje, který po uskutečněním místním šetření ze dne 22. 6. 2012 nedoporučil prohlášení výpravní budovy železničního nádraží v Ostravě-Vítkovicích za kulturní památku s tímto odůvodněním:

„.... protože „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 týmem 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 hospodárny 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 hospodárny a z hlediska životního prostředí šetrný provoz.“

Dále se v řízení podle ustanovení § 3 odst. 1 zákona č. 20/1987 Sb. v dopise ze dne 2. 8. 2012 s č.j. SMO/200977/2012/ÚHA/Kri vyjádřil Útvar hlavního architekta Magistrátu města Ostravy, který vyslovil nesouhlas s prohlášením objektu za kulturní památku, což odůvodnil takto:

„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 poškozování 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, strojren a dolů. Se znalostí věci je možno konstatovat, že toto nádraží je z důvodu 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 bez toho, aniž by doznalo význačnějších úprav jak exteriéru, tak interiéru budovy.“

Ve smyslu ustanovení § 3 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. byl o podání návrhu písemně vyrozuměn vlastník věci dopisem ze dne 8. 6. 2012, tj. společnost České dráhy, a.s., která dopis převzala dne 14. 6. 2012. Dopisem ze dne 3. 8. 2012 bylo vlastníkově v souladu s ustanovením § 36 odst. 3 správního řádu umožněno, aby se před vydáním rozhodnutí vyjádřil k podkladům, které Ministerstvo kultury v průběhu řízení shromáždilo (vlastník dopis převzal dne 3. 8. 2012).

Dopisem ze dne 15. 8. 2012 s č.j. 10421/2012-O31 vyjádřil vlastník nesouhlas s prohlášením souboru věcí za kulturní památku, s tímto odůvodněním:

„K návrhu obsaženému v předloženém podnětu ze dne 15. 3. 2012 Národního památkového ústavu, jímž se tento domáhá, aby bylo ve věci zahájeno přezkumné řízení podle § 94 a násl. správního řádu, lze uvést, že v současnosti již uplynula objektivní jednorozhodnutí lhůta pro vydání usnesení o zahájení takového řízení, vycházející z data právní moci rozhodnutí ve věci (§ 96 odst. 1 správního řádu). Z toho důvodu nelze než takový návrh nadále považovat za bezpředmětný; pokud jde o zahájení zcela nového správního řízení o prohlášení věci za kulturní památku ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., poukazujeme na to, že základní principy správního práva, jakož i znění relevantní zákonné normy, tj. správního řádu, neumožňují výklad, podle něhož by takový postup byl možný. Jak se jinak správně uvádí ve vyrozumění vlastníka odboru památkové péče Ministerstva kultury ČR ze dne 8. 6. 2012, je možno zahájit řízení i o věci, v jejímž případě v minulých řízeních nedošlo k neprohlášení za kulturní památku. Jak nicméně vyplývá z proběhnuvšího správního řízení, ve věci nyní panuje pravomocné rozhodnutí o neprohlášení věci za kulturní památku. Dle ustanovení § 48 správního řádu lze z téhož důvodu téže osobě přiznat totéž právo, nebo uložit tutéž povinnost pouze jednou. Se zřetelem k tomu, že ve věci nepřipadá v úvahu uplatnění mimořádných opravných prostředků dle správního řádu, kdy zcela zřejmě nevyšly najevo dříve neznámé skutečnosti nebo důkazy, které existovaly v době původního řízení a které nemohly být kdykoliv průběhu původního řízení uplatněny dříve (čemuž svědčí i poukaz na precizaci o odborné rozšíření podnětu NPÚ), nelze přisvědčit tomu, aby bylo o téže věci zahájeno zcela nové řízení. Dále uvádíme, že jednotlivé nepravdy o stavebním stavu nádražní budovy popisované v podnětu k přezkumu řízení nebudeme zbytečně slovně komentovat, neboť o věci samé daleko lépe vypovídá fotodokumentace skutečného současného stavu budovy, kterou v příloze přikládáme. Trváme na tom, že předmětná budova je z hlediska morálního využití a opotřebení již dožilá, kromě toho zde byly použity materiály a prvky, které nebyly koncipovány na delší životnost a nelze zde např. aplikovat využití tepelných izolací, z čehož plyne neřešitelný energetický problém. Rekonstrukce budovy, která je bezpodmínečně nutná pro nové využití budovy, by tak bezpochybně s sebou nesla podstatnou změnu vzhledu budovy. Podotýkáme, že vyvracení této skutečnosti v přípisu Národního památkového ústavu formou porovnávání se současnou využitelností a zachováním původního vzhledu „obdobných“ kulturních památek, jako je např. nádraží „Gare d' Orsay“ nebo ve španělské Barceloně či srovnání s Valdštejnským palácem, kde sídlí Senát České republiky, je skutečně nesmyslné.“

K výše uvedeným námitkám ve vyjádření vlastníka uvedlo Ministerstvo kultury v odůvodnění rozkladem napadeného rozhodnutí následující:

„Ministryně kultury odložila podnět k provedení přezkumného řízení, protože nebyly dány důvody pro zahájení tohoto řízení a ne snad proto, že by podnět nebyl podán v termínu do 1

roku od právní moci rozhodnutí (ust. § 96 správního řádu). Oproti předchozímu řízení byly v podnětu NPÚ nově představeny památkové hodnoty věci a objekt samotný byl uveden do kontextu české i mezinárodní moderní architektury a ostatně i vývoje železničních staveb. V neposlední řadě Ministerstvo kultury uvádí, že ostatně NPÚ je znaleckou organizací a tudíž disponuje odborníky, kteří jsou schopni posoudit kvality nejen moderní architektury, ale i průmyslových staveb. Dále Ministerstvo kultury nepopírá, že výpravní budova železničního nádraží v Ostravě-Vítkovicích se skutečně nachází v nepříliš dobrém stavebně-technickém stavu vlivem dlouhodobé neúdržby ze strany vlastníka. Tento stav ovšem zdaleka není havarijní, o čemž svědčí mimo jiné to, že hala stále slouží svému původnímu účelu (odstavování cestujících). Od 90. letech 20. století zde došlo k několika degradujícím stavebním zásahům (např. nahrazení oken novodobými, zazdění schodišť do galerie haly, přebudování nádražní restaurace apod.), nicméně i přesto si výpravní budova zachovala své nesporné architektonické hodnoty. Detailní diskuze mezi odbornou organizací a ostatními orgány státní památkové péče o rozsahu spíše drobnějších poškození (počet poškozených skleněných tabulí či keramické dlažby nebo posprejované zdi apod.), které ani výrazně nesnižují architektonickou hodnotu a ani nepostihují statiku objektu, pokládá Ministerstvo kultury za zcela nerelevantní. Je zřejmé, že vítkovické nádraží bylo koncipováno pro podstatně větší množství cestujících než-li odbavuje v současné době (jednalo se tehdy především o zaměstnance Vítkovických železáren a dolů). Ministerstvo kultury se nedomnívá, že by se v ekonomicko společenské realitě počátku 21. století tato situace mohla vrátit (opakovat), ale spíše je na místě uvažovat o konverzi tohoto objektu, který je svým halovým uspořádáním vhodný pro využití i k jiným účelům (funkcím). Ministerstvo kultury proto na následujících řádcích uvádí příklady zdařilých konverzí zejména industriálních objektů v ČR, které již byly prohlášeny za kulturní památky: Elbelova kartounka v České Lípě (dnes výroba příze a potahových látek), J. Phil. Schmidt a synové, přádelna v Liberci-Novém Městě (dnes sklady), Scheiblerova huť v Jablonci nad Nisou (dnes výroba skleněné bižuterie), Ústřední jatky a dobytčí trh v Praze - Holešovicích (dnes sklady a obchody), čistírna odpadních vod v Praze-Bubenči (dnes Ekotechnické muzeum), vodárenský areál v Praze-Vinohradech (dnes sídlo administrativy) či pivovar hrabat Lažanských z Bukové v Chyši (dnes rodinný minipivovar a restaurace). Dále Ministerstvo kultury uvádí, že prohlášení věci za kulturní památku neznamená absolutní zakonzervování jejího stavu. A ostatně interpretaci Charty industriálního dědictví v tom smyslu, že aspirovat na statut kulturní památky industriálního charakteru může jen ten objekt, který slouží (a do budoucna bude sloužit) svému původnímu účelu, považuje Ministerstvo kultury minimálně za problematickou. Vzhledem k výše uvedeným příkladům zdařilé konverze Ministerstvo kultury nesouhlasí s tvrzením, že by případná rekonstrukce objektu znamenala naprostou degradaci architektonických hodnot a výrazné snížení míry autenticity objektu. Ministerstvo kultury uznává, že příklady užívání kulturních památek v ČR a v zahraničí uvedené v podnětu k přezkumu nebyly vhodně zvolené, ale příklady úspěšně konvertovaných industriálních staveb z českého prostředí uvedené výše v tomto rozhodnutí považuje za adekvátní. Ze zahraničních příkladů uveďme např. slavné londýnské doky, které byly úspěšně adaptovány pro jiné účely (luxusní byty, restaurace, obchody, hotely, administrativní sídla aj.). Prohlášení věci za kulturní památku rovněž není nijak v rozporu s jejím běžným užíváním, např. provozováním obchodní nebo výrobní činnosti či v oblasti služeb, neboť kulturní památku lze opravovat, rekonstruovat, restaurovat nebo jinak stavebně-technicky upravovat na základě závazného stanoviska příslušného orgánu státní památkové péče dle § 14 zákona č. 20/1987 Sb. tak, aby objekt splňoval příslušné technické, bezpečnostní a hygienické normy při maximální míře zachování památkové hodnotných prvků objektu. Ministerstvo kultury v tomto smyslu připomíná, že orgány státní památkové péče jsou si vědomy toho, že umožnění přiměřeného

využívání objektu je podstatné pro zachování jeho existence a proto není v zájmu památkové péče stanovovat dle § 14 zákona č. 20/1987 Sb. nepřiměřeně přísné a ekonomicky neúnosné požadavky na obnovu a úpravu objektu, neboť tím bude dosaženo pouze toho, že vlastník přestane objekt využívat a rezignuje na jeho údržbu, což povede k jeho dalšímu chátrání nebo dokonce zániku.“

Ministerstvo kultury dále v odůvodnění rozkladem napadeného rozhodnutí uvedlo, „že se rovněž zabývalo porovnáním nádraží v Ostravě-Vítkovicích a v Havířově, ze kterého vyplynulo, že vítkovické nádraží je mladší, zjevně inspirované vítkovickým, s podstatně jednodušším architektonickým výrazem, který téměř rezignoval na estetický účín, o čemž svědčí i nepoměrně menší množství uplatněných dekorativních prvků. Zbývající architektonické a urbanistické hodnoty budovy havířovského nádraží nepostačily k prohlášení věci za kulturní památku, a proto Ministerstvo kultury rozhodnutím ze dne 17. 5. 2012 s č.j. MK 28862/2012 OPP (nabytí právní moci ze dne 7. 6. 2012) neprohlásilo železniční nádraží v Havířově za kulturní památku. Nadto se nádraží v Havířově nachází ve špatném stavebně-technickém stavu z důvodu mnohaletého zanedbání běžné údržby. V současnosti je nutná komplexní obnova objektu, protože většina použitých materiálů je na samé hranici své životnosti. Ministerstvo kultury se rovněž zabývalo porovnáním s ostatními stavbami provedenými v tzv. bruselském stylu na území širšího Ostravska a zjistilo, že vítkovické nádraží představuje skutečně jeden z nejkvalitnějších a nejzachovalejších objektů tohoto architektonického stylu (ve srovnání např. s kancelářskou budovou na ulici Gregorova v Moravské Ostravě, kancelářskou budovou zv. Černá Perla v Ostravě-Porubě či obytným a obchodním domem zv. Centrum v Ostravě-Porubě, které Ministerstvo kultury v minulých letech neprohlásilo za kulturní památku). Ve srovnání s ostatními „drážními“ realizacemi architekta J. Dandy představuje vítkovické nádraží opět jeden z nejkvalitnějších projektů, kdy byl důsledně použit tzv. bruselský styl a spolupráce s ostatními výtvarnými umělci povýšila tuto stavbu takřka na barokní „gesamtkunstwerk“. Nádraží v Pardubicích a Chebu vychází stylově spíše z monumentálního funkcionalismu, i když v případě chebského nádraží se již ojediněle uplatnily některé prvky „bruselu“. A navíc pardubické nádraží již je kulturní památkou (r. č. ÚSKP ČR 47810/6-4875). Vítkovické nádraží je i významným článkem vývoje železničních staveb, které byly realizovány od 1. poloviny 19. století po současnost, a to v různých architektonických stylech. Několik desítek objektů již bylo pro své architektonické či technické kvality prohlášeno za kulturní památky, např. nádraží v Ústí nad Orlicí (romantický historismus), Wilsonovo nádraží v Praze (secese) či nádraží v Poděbradech (funkcionalismus). A jako takové je vítkovické nádraží jejich důstojným pokračovatelem. Objekt vítkovického nádraží sice není uveden v publikaci O. Ševčíka „Architektura 60. let – Zlatá šedesátá léta v české architektuře 20. století“ (na rozdíl od vyjádření příslušného krajského úřadu se Ministerstvo kultury domnívá, že i několika set stránková publikace leckdy může skutečně skýtat málo prostoru pro to všechno, co chce autor čtenářům sdělit), ale je detailně představen v několika jiných monografiích zabývajících se architekturou 60. let 20. století v celé ČR i v Ostravě, např. R. Švácha, *Architektura 1958 - 1970*. In: R. Švácha – M. Platovská (eds.), *Dějiny českého výtvarného umění VI/1 (1958 - 2000)*, Academia, Praha 2007, s. 39; M. Strakoš, *Česká architektura mezi Bruseltem a Montrealem (1956 - 1965)*, in: D. Kramerová – V. Skálová, *Bruselský sen. Československá účast na světové výstavě EXPO 58 v Bruselu a životní styl I. poloviny 60. let (katalog)*, Arbor vitae, Praha 2008, s. 248 a 251 či M. Strakoš, *Průvodce architekturou Ostravy*, Ostrava, Národní památkový ústav, 2009, s. 360-361, 388.

Ministerstvo kultury následně na základě vyhodnocení shromážděných podkladů vydalo rozkladem napadené rozhodnutí č.j. MK 59068/2012 OPP ze dne 17. 9. 2012, kterým prohlásilo výpravní budovu č.p. 27, U Nádraží č.o. 25, na parc. č. 1331, k.ú. Vítkovice, obec Ostrava, část obce Vítkovice, okres Ostrava-město, Moravskoslezský kraj za kulturní památku, když shledalo, že splňuje podmínky § 2 odst. 1 písm. a) zákona č. 20/1987 Sb. pro prohlášení věci za kulturní památku. Tento závěr Ministerstvo kultury odůvodnilo v rozhodnutí následovně:

„Na základě výše uvedených důkazů dospělo Ministerstvo kultury k tomuto závěru: Výpravní budova v Ostravě-Vítkovicích byla realizována ve 2. polovině 60. let 20. století podle projektu arch. Josefa Dandy v tzv. bruselském stylu. Objekt se dochoval ve své hmotě, částečně dispozičním řešením, exteriéru a interiéru, s četnými původními architektonickými prvky a detaily. Nádražní budova v Ostravě-Vítkovicích má jedinečné postavení jak mezi stavbami architekta Josefa Dandy (1906-1999), tak i mezi českými a středoevropskými železničními nádražími. J. Danda studoval v meziválečné době architekturu na Českém vysokém učení technickém v Praze. Krátce praktikoval v pařížském ateliéru architekta Le Corbusiera a pracoval u předních českých architektů, jakými byli Ladislav Machoň nebo Adolf Benš. Ve své tvorbě vycházel z funkcionalismu. Od roku 1936 byl zaměstnán u ředitelství státních drah v Olomouci, roku 1939 přešel do Prahy a pokračoval ve své práci pro železnici. V letech 1936-1939 se podílel na realizaci tratě Hranice-Púchov. Při té příležitosti navrhl elegantní funkcionalistické nádraží v Teplicích nad Bečvou, příklad vědeckého funkcionalismu s důrazem na hmotovou kompozici a moderní výraz, patrný v dobrém urbanistickém začlenění nádraží mezi trať a silnici, v uplatnění kubických hmot, jejich otevření prostřednictvím velkých prosklených ploch, završení stavby plochou střechou. Funkcionalistický výraz skloubil s monumentální formou Danda i v případě budovy železničního nádraží v Pardubicích z let 1948-1959 společně s dalším autorem, pardubickým architektem Karlem Řepou. Podle Dandova návrhu realizované nádraží v Klatovech (1958 - 1960) se drží spíše tradičnějšího výrazu, patrného ve hmotě budovy, kryté zvalbenou střechou a rytmizované vertikálně členěným rastrem okenní stěny hlavního průčelí klasicistního výrazu. Od 50. let pracoval i na koncepci řešení přestavby hlavního nádraží v Praze. V případě další své realizace – nádražní budovy v Chebu (1956-1962) vycházel z funkcionalismu, avšak inspiroval se i nastupujícím bruselským stylem. Ten plně převážil právě v návrhu železničního nádraží v Ostravě-Vítkovicích. Podle historika architektury Rostislava Šváchy se jako jeden z mála Danda pokusil dekorativní systém bruselského stylu, spočívající v uplatnění různých geometrických tvarů v podobě spirál, diagonál, oblých tvarů a pilovitých motivů atd. „architektonizovat“ a tím jej transformoval z dekorativní polohy do role plnohodnotného architektonického formotvorného principu, projevujícího se v utváření konstrukce i v pojetí prostoru. Ve vítkovickém případě skloubil princip kontinuálního prostoru jak s oním diagonálním tvaroslovím, tak i s vynikajícími výtvarnými díly v podobě sklářských realizací, typických pro československé prostředí a především pro jeho prezentaci na mezinárodním fóru, kde mělo dílo našich sklářů ohromný úspěch. Mimochodem Vladimír Kopecký i František Burant, kteří se svými díly podíleli na výzdobě objektu, se přímo podíleli na výtvarném utváření československých výstavních pavilonů jak v případě EXPO 58 v Bruselu, tak i EXPO 67 v Montrealu. Jejich ostravská realizace tak ukazuje, jakým způsobem se tehdy propojovala architektura a výtvarné umění. Pilovité tvarování průčelí haly je umocněno obdobnými diagonálami exteriérových i interiérových prvků, např. zalamovaným tvarováním stropního podhledu haly. Architektovi se podařilo ve shodě s projektem při realizaci uplatnit různorodé dobové materiály, charakteristické zvláště pro bruselský styl: závěsové prosklené stěny z boletických panelů, skleněná mozaika, ocelové stěny s hliníkovými povlaky ZUKOV, chodopak,

keramické alitové obklady, ocelová okna ZUKOV, keramická mozaika, přírodní kámen, vlnitý hliníkový plech. Zachováno zůstalo mnoho dalších detailů jako travertinové obklady v přízemí, příčky výdejen lístků a kamenná sedátka před nimi, mnohobarevná keramická dlažba na galerii, prosklené vitríny tamtéž, dobové otočné ukazatelé jízdních řádů a další. Architekt J. Danda v případě Ostravy-Vítkovic uplatnil od 40. let 20. století rozvíjený nový dispoziční typ nádraží bez do té doby běžných dlouhých spojovacích chodeb ve veřejné části. Objekt svým utvářením i detailem představuje velmi hodnotnou stavbu tzv. bruselského stylu v celorepublikovém měřítku. Ministerstvo kultury po předložení veškerých důkazů a fotodokumentace shledalo dostačující důvody k prohlášení výše zmíněné věci za kulturní památku dle § 2 odst. 1 písm. a) zákona č. 20/1987 Sb.“

Rozhodnutí č.j. MK 59068/2012 OPP ze dne 17. 9. 2012 (účastníkovi doručeno dne 16. 10. 2012) napadl účastník včas podaným rozkladem ze dne 31. 10. 2012, kterým se domáhá toho, aby bylo napadené rozhodnutí zrušeno. Rozklad je odůvodněn takto:

„Předně účastník uvádí, že prvostupňovým orgánem byla v rámci řízení, jakož i při vydání rozhodnutí, zcela ignorována skutečnost, která byla účastníkem uvedena v jeho dopise ze dne 15. 8. 2012, pod č.j. 10421/2012-031, jehož téměř doslovná citace je uvedena na str. 13 a násl. napadeného rozhodnutí, totiž že základní principy správního práva, jakož i znění relevantní zákonné normy, tj. správního řádu, neumožňují výklad, podle něhož by bylo možné zahájit zcela nové správní řízení o prohlášení věci za kulturní památku ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb. K této námitce účastníka nebylo prvostupňovým orgánem přihlédnuto, když jeho vypořádání s touto připomínkou představuje pouze chybný výklad ustanovení § 96 správního řádu, když je k možnosti zahájení přezkumného řízení tvrzeno, že podnět k provedení přezkumného řízení byl odložen proto, že nebyly dány podmínky pro zahájení tohoto řízení a ne snad proto, že by podnět nebyl podán v termínu 1 roku od právní moci rozhodnutí.“ Ustanovení § 96 správního řádu stanoví, že usnesení o zahájení přezkumného řízení lze vydat nejdéle do 2 měsíců ode dne, kdy se příslušný správní orgán o důvodu zahájení přezkumného řízení dozvěděl, nejpozději však do 1 roku od právní moci rozhodnutí ve věci. Je zřejmé, že ve lhůtě 1 roku tak musí dojít k vydání usnesení o zahájení přezkumného řízení, nikoli toliko k podání podnětu. Výše uvedený příklad dle názoru účastníka dokresluje chybnou aplikaci základních správních procesních předpisů a je tak dokladem nezbytnosti přezkoumání napadeného rozhodnutí a jak bude dále ukázáno, ke zrušení tohoto rozhodnutí. Účastník se o skutečnosti, že prvostupňový orgán uvažuje o provedení nového správního řízení o téže věci, dozvěděl z přípisu - vyrozumění vlastníka - odboru památkové péče Ministerstva kultury ze dne 8. 6. 2012, které by mělo být součástí spisu. Účastník se ztotožňuje toliko s myšlenkou, že je možno zahájit řízení i o věci, v jejímž případě v minulých řízeních nedošlo k neprohlášení za kulturní památku. Jak nicméně vyplývá z proběhnuvšího správního řízení, ve věci nyní panuje pravomocné rozhodnutí o neprohlášení věci za kulturní památku, konkrétně rozhodnutí ministra kultury ze dne 4. 4. 2011, č.j. MK 15977/2011 OLP, jímž byla rozkladem napadená část výroku rozhodnutí Ministerstva kultury č.j. MK 34132/2010 OPP ze dne 30. 11. 2010, změněna tak, že se neprohláší část souboru věcí železničního nádraží Ostrava-Vítkovice, na parc. č. 1331 a 1332/1, k.ú. Vítkovice, obec Ostrava, Část obce Vítkovice, okres Ostrava-město, Moravskoslezský kraj, za kulturní památku. Tato část souboru sestává z výpravní budovy č.p. 27, U Nádraží č.o. 25, na parc. č. 1331.“ Nynějším rozkladem napadené rozhodnutí přitom směřuje k majetku účastníka, a to konkrétně výpravní budově č.p. 27, U Nádraží č.o. 25, na parc. č. 1331, k.ú. Vítkovice, obec Ostrava, část obce Vítkovice, okres Ostrava-město, Moravskoslezský kraj. Z výše uvedeného je zcela zřejmé, že

napadené rozhodnutí směřuje k téže věci téže osoby jako v předchozím řízení s tím, že práva a povinnosti účastníka jsou dotčena v rozporu se způsobem, jak určuje nyní pravomocné rozhodnutí ve věci. Účastníkovi nezbyvá než citovat ustanovení § 48 správního řádu, dle něhož lze z téhož důvodu téže osobě přiznat totéž právo nebo uložit tutéž povinnost pouze jednou, je evidentní, že v daném případě panuje překážka věci pravomocně rozhodnuté, neboť věc je res iudicata. Účastník si dovoluje připomenout, že se jedná o negativní podmínku řízení, spočívající v tom, že jakmile bylo o totožné věci pravomocně rozhodnuto, nemůže být tatáž věc v rozsahu závaznosti výroku rozhodnutí projednávána znovu. Účastník opakuje, že totožnost věci je dána stejným předmětem řízení a stejnými účastníky či dotčenými subjekty. Se zřetelem tomu, že ve věci nepřípadá v úvahu uplatnění mimořádných opravných prostředků dle správního řádu, kdy zde zejména nevyšly najevo dříve neznámé skutečnosti nebo důkazy, které existovaly v době původního řízení a které nemohly být kdykoli v průběhu původního řízení uplatněny dříve, není jakkoli možné přisvědčit tomu, aby bylo o téže věci zahájeno zcela nové řízení. Pokud prvostupňový správní orgán spatřuje nové skutečnosti v tom, že došlo k precizaci a odbornému rozšíření podnětu NPÚ, jakož i v tom, že obor památkové péče je považován za obor dynamický, považuje účastník za nezbytné vyslovit svůj kategorický nesouhlas. Účastník tedy trvá na svém dřívějším stanovisku, uplatněném v téže věci opakovaně, že nevyšly najevo dříve neznámé skutečnosti nebo důkazy, které existovaly v době původního řízení a které nemohly být kdykoliv průběhu původního řízení uplatněny dříve. Dokladem tohoto úsudku je celá odborná stať, odkazující na prameny a informace existující již před vydáním jakéhokoliv rozhodnutí v dotčené věci. Účastník závěrem podotýká, že výše uvedená vada rozhodnutí je vadou neodstranitelnou, pročež jeho návrh nemůže než směřovat ke zrušení tímto rozkladem napadeného rozhodnutí v celém rozsahu. Jak již jsme uvedli v rozkladu č.j. 15909/2010 ze dne 20. 12. 2010, správní orgán v rozporu s ustanovením § 12 odst. 4 správního řádu nepostupoval ve své rozhodovací praxi stejně, tj. tak, aby při rozhodování skutkově shodných nebo podobných případů nevznikaly nedůvodné rozdíly. Toto jsme doložili rozhodnutím MK ČR č.j. 3360/2008, které si pro ten účel České dráhy, as. vyžádaly a který se týká neprohlášení areálu zaniklé tabákové továrny v Novém Jičíně za kulturní památku. V odůvodnění tohoto rozhodnutí správní orgán uvádí: „Stavební úpravy v objektech, které by zajistily soulad s platnými hygienickými, bezpečnostními a požárními předpisy, by znamenaly velmi výrazné zásahy do jejich hmotové podstaty. Tyto zásahy by nutně narušily autencitu objektů“. U výpravní budovy Ostrava — Vítkovice je stavebně technický stav celého objektu velmi špatný a místy havarijní a to i vzhledem k materiálům z kterých byl objekt postaven (VSŽ plechy, ocelové roury, drátosklo atd.). Podstatná část konstrukcí budovy je zcela po době životnosti. Jestli má budova i výhledově alespoň částečně fungovat pro železniční dopravu, bude v ní nutno udělat, kromě celkové rekonstrukce, několik zásadních stavebních úprav, které budou s ohledem na nutnost splnění současných závazných norem a předpisů takové, že po případné rekonstrukci bude objekt vypadat zcela jinak a to vzhledem k normám zajišťujících bezpečnost a pohodlí cestujících. Dále chceme upozornit, že nesouhlasná stanoviska Útvaru hl. architekta Magistrátu města Ostravy ze dne 19. 7. 2010 a také Odboru územního plánování, stavebního řádu a kultury Krajského úřadu Moravskoslezského kraje ze dne 21. 6. 2010 byla v nově vedeném správním řízení znovu potvrzena, resp. dále rozšířena a to zejména o popis stavu budovy, který zcela odporuje tvrzení NPÚ v podnětu na přezkum rozhodnutí o neprohlášení za kulturní památku. Dále chceme upozornit, že v protokolu o provedení místního šetření v areálu železničního nádraží Ostrava- Vítkovice dne 21. 7. 2010 zahájeného v 13:30 jsou uvedeni čtyři zástupci NPÚ, jmenovitě Mgr. Marta Koubová, Mgr. Martin Strakoš, Mgr. Tomáš Nitra a Mgr. Alena Borovcová a nikdo se písemně k dané problematice nevyjádřil, až v podnětu k přezkumu rozhodnutí ze dne 15. 3. 2012, ve kterém jsou

uvedeny nepravdy o technickém stavu budovy, jak je uvedeno ve vyjádření Krajského úřadu - odboru úz. plánování, stavebního řádu a kultury a v podnětu nejsou uvedeny žádné nové skutečnosti, které byly zjištěny při místním šetření. Dále srovnávání a porovnávání se současnou využitelností a zachováním původního vzhledu „obdobných“ památek. jako je např. nádraží „Gare d'Orsay“, nebo ve španělské Barceloně či srovnání s Valdštejnským palácem, kde sídlí Senát České republiky nebudeme komentovat. Se zřetelem ke všemu výše uvedenému společnost České dráhy, a.s. trvá na svém stanovisku o nezákonnosti a nesprávnosti rozkladem napadeného rozhodnutí a navrhuje, aby bylo rozkladu podle 152 odst. 5 písm. a) správního řádu plně vyhověno a napadené rozhodnutí č.j. MK 59068/2012 OPP ze dne 17. 9. 2012 bylo zrušeno.“

V souladu s § 152 správního řádu byla přezkoumáno rozkladem napadené rozhodnutí Ministerstva kultury č.j. MK 59068/2012 OPP ze dne 17. 9. 2012, jakož i řízení, které rozhodnutí předcházelo, a to zejména s přihlédnutím k námitkám v rozkladu uvedeným.

Nejprve jsem se zabývala otázkou, zda v řízení o prohlášení věci za kulturní památku platí překážka věci rozhodnuté v případě, kdy již bylo v minulosti vydáno rozhodnutí, kterým se věc neprohláší za kulturní památku. Dospěla jsem k závěru, že tato překážka v tomto řízení neplatí a proto se ztotožňuji se závěrem Ministerstva kultury, který je uveden ve 2. odst. na str. 6 rozkladem napadeného rozhodnutí, že „v řízení o prohlášení věci za kulturní památku se neuplatňuje překážka věci rozhodnuté (*rei iudicata*), ani se neaplikuje zásada „ne znovu o tomtéž“ (*ne bis in idem*). Z tohoto důvodu je možno zahájit řízení i o věci, v jejímž případě v minulých řízeních došlo (pozn.: v odůvodnění napadeného rozhodnutí je nelogicky uvedeno slovo „nedošlo“) k neprohlášení za kulturní památku.“ S tímto závěrem Ministerstva kultury souhlasím rovněž z toho důvodu, že nepovažuji za správný názor účastníka, který uvádí v rozkladu, a to, že se na tento případ vztahuje ustanovení § 48 správního řádu, dle něhož lze z téhož důvodu téže osobě přiznat totéž právo nebo uložit tutéž povinnost pouze jednou. V daném případě totiž bylo v minulosti vydáno rozhodnutí, kterým se věc neprohláší za kulturní památku a tedy nejde o rozhodnutí, kterým by bylo někomu přiznáno konkrétní právo nebo uložena konkrétní povinnost. Proto následným rozhodnutím o prohlášení téže věci za kulturní památku nemohlo dojít vůči stejné osobě znovu k přiznání téhož práva nebo k uložení téže povinnosti ve smyslu § 48 správního řádu. Platí tak, že nepřípustné by bylo vydat rozhodnutí o prohlášení za kulturní památku takové věci, která již kulturní památkou prohlášena je, neboť nová práva a povinnosti vznikají v souvislosti s prohlášením a nikoliv neprohlášením věci za kulturní památku. Ve vyrozumění MK 20494/2012 OLP ze dne 18. 4. 2012 jsem konstatovala, že „rozhodnutí o tom, zda památkové hodnoty věci dosahují míry dostatečné k jejímu prohlášení za kulturní památku, je založeno na kvalitativním hodnocení, které nelze vždy opřít o objektivně kvantifikovatelné a trvale platné parametry či neměnnou stupnici hodnot. Proces hodnocení kulturního dědictví je dlouhodobý a hodnotící kritéria se neustále vyvíjí. Památkové hodnoty jsou proto v ustanovení § 2 odst. 1 písm. a) zákona č. 20/1987 Sb. formulovány velmi obecně a flexibilně. Při aplikaci tohoto ustanovení jde tedy o výklad neurčitého právního pojmu. Zpětné hodnocení věcné správnosti takového rozhodnutí může být proto proměnlivé v čase.“ S ohledem na tyto okolnosti proto nelze akceptovat, že v případech, kdy došlo k vydání rozhodnutí o neprohlášení věci za kulturní památku, by již nebylo možno korigovat dřívější odlišné subjektivní hodnocení památkových hodnot věci. V této souvislosti se proto ztotožňuji s konstatováním Ministerstva kultury, které uvedlo v odůvodnění rozkladem napadeného rozhodnutí, že „památková péče je dynamický obor, který se neustále vyvíjí, a proto nelze rezignovat na poskytnutí památkové ochrany věcem, které v minulosti nebyly vnímány jako hodnotné.“

Není však nutno zdůrazňovat, a to zejména z důvodu zamezení svévole státní správy a rovněž z důvodu právní jistoty adresátů rozhodnutí, že pro nové rozhodnutí (zde prohlášení věci za kulturní památku) tehdy, bylo-li v předchozím řízení rozhodnuto opačně (tedy o jejím neprohlášení), musí tato změna hodnocení vycházet z významných skutečností faktických či právních. Tedy taková změna přípustná je, byť výjimečně.

Důvody pro změnu hodnocení v tomto případě konkrétně vychází z té skutečnosti, že oproti předchozímu řízení byly v podnětu NPÚ nově představeny památkové hodnoty objektu a současně byl objekt uveden do kontextu české i mezinárodní moderní architektury a vývoje železničních staveb. V podnětu byly uvedeny i další nové odborné důvody, které svědčí pro prohlášení objektu za kulturní památku. Dále pak byla v podnětu NPÚ novými argumenty napadána správnost skutkových zjištění v předchozím řízení, jakož i správnost hodnotících závěrů v rozhodnutí o neprohlášení objektu za kulturní památku. Ministerstvo kultury tedy s ohledem na obsah podnětu nemohlo bez dalšího přistoupit k jeho odložení a naopak mu za těchto okolností nezbylo než zahájit nové řízení o prohlášení objektu za kulturní památku tak, aby se skutečnostmi uvedenými v podnětu mohlo řádně zabývat. Nelze též odhlédnout od skutečnosti, že právě v rámci správního řízení má účastník možnost uplatňovat svá procesní práva a hájit své zájmy a vyjadřovat se k tomu, 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.

Následně jsem se zabývala hodnocením, zda je rozkladem napadené rozhodnutí dostatečně odůvodněno ve smyslu § 68 odst. 3 správního řádu, tj. zda je přezkoumatelné. Dospěla jsem k závěru, že nikoliv. Shledala jsem totiž, že v napadeném rozhodnutí není dostatečně vyvrácena argumentace původního rozhodnutí č.j. MK 15977/2011 OLP ze dne 4. 4. 2011 o neprohlášení objektu za kulturní památku a zejména pak není vyvrácena argumentace obsažená v nynějším řízení opatřeného negativního vyjádření Krajského úřadu Moravskoslezského kraje a vyjádření Magistrátu města Ostravy, kterými je zpochybňována správnost a relevantnost důvodů obsažených v podnětu NPÚ. V rámci rozhodování o rozkladu proto nelze učinit závěr o tom, zda Ministerstvo kultury tyto podklady vyhodnotilo správně, když tyto hodnotící úvahy téměř zcela absentují. Je tedy nutné, aby Ministerstvo kultury přesvědčivě a podrobně uvedlo, proč jsou jednotlivé argumenty obsažené v těchto podkladech mylné, liché a vyvrácené. Připomínám, že účelem odůvodnění správního rozhodnutí není pouze provést zcela vyčerpávající shrnutí a rekapitulaci dosavadního průběhu správního řízení včetně citace celého obsahu shromážděných podkladů, ale především podrobně rozhodné skutečnosti zdůvodnit a předložit argumenty, proč správní orgán ve věci rozhodl tak, jak je ve výroku rozhodnutí učiněno.

Dále jsem shledala, že v napadeném rozhodnutí nebyl proveden bližší rozbor využitelnosti objektu a možnosti jeho konverze při zachování jeho památkově hodnotných prvků v režimu kulturní památky tak, aby byly vymezeny základní technické parametry a typologické principy možného využití objektu v režimu památkové ochrany, včetně dopadů na objekt i jeho okolí. Tento rozbor by měl vycházet z odborného či znaleckého posudku. Při řešení těchto otázek by 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 (např. boletické panely, obklady ze skleněné mozaiky, ocelové stěny s hliníkovými povlaky ZUKOV a chodopak, ocelová okna ZUKOV, keramické alitové obklady bočních fasád, lité sklo a další druhy unikátních keramických a kovových obkladů, apod.) Důležité je též odborně zjistit stav nosných konstrukcí

objektu, které se mohou blížit konci své životnosti, což může mít zásadní vliv na rozsah a charakter budoucí rekonstrukce, resp. zachování objektu.

Na základě výše uvedeného jsem proto podle ustanovení § 152 odst. 4 a § 90 odst. 1 písm. b) správního řádu rozhodla o zrušení rozkladem napadeného rozhodnutí a vrácení věci Ministerstvu kultury k novému projednání, a to zejména z důvodů shora popsané nepřezkoumatelnosti jeho odůvodnění, nedostatečného odborného posouzení možností budoucího využití objektu v režimu památkové ochrany s ohledem na stavebně - technické limity objektu a urbanistické limity dotčeného území.

Především s ohledem na nutnost zachování zásady dvouinstančnosti správního řízení není možno provést toto nové dokazování v rámci řízení o rozkladu, neboť účastník by již neměl možnost podat řádný opravný prostředek proti druhoinstančnímu rozhodnutí, které by vycházelo z nově zjištěných a vyhodnocených skutečností.

Výše uvedenými právními názory vyslovenými ve smyslu § 90 odst. 1 písm. b) správního řádu bude Ministerstvo kultury vázáno při novém projednání věci.

K projednání podaného rozkladu byla svolána ustavená rozkladová komise, která věc komplexně posoudila a na základě výše uvedeného mně navrhla rozhodnout tak, jak je uvedeno ve výroku.

P o u č e n í :

Toto rozhodnutí je podle § 91 odst. 1 a § 152 odst. 4 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění, konečné a n e l z e se proti němu dále odvolat.

Za správnost vyhotovení:
JUDr. Petr Strupek, v. r.

otisk úředního razítka

Mgr. Alena Hanáková, v. r.
ministerně kultury

České dráhy, a.s., Ludvíka Svobody 1222/12, 110 15 Praha 1

Na vědomí obdrží: Ministerstvo kultury, OPP/O, zde

Národní památkový ústav, ústřední pracoviště, Valdštejnské nám. 3, 118 01 Praha 1

Národní památkový ústav, ú.o.p. v Ostravě, Korejská 12, 702 00 Ostrava

Krajský úřad Moravskoslezského kraje, úsek památkové péče, 28. října 117, 702 18 Ostrava

Magistrát města Ostravy, úsek památkové péče, Prokešovo náměstí 8, 729 30 Ostrava