

106 799



Ministerstvo kultury

Maltézské náměstí 471/1
118 11 Praha 1

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

Národní památkový ústav
Došlo: 2022-01-11 10:58:46
Č. j.: **NPU-310/2664/2022**
Listů: 6 Příloh: 0



Rozhodnutí nabylo právní moci : 31.12.2021

za správnost : 

V Praze dne: 13. 12. 2021
Č. j.: MK 79135/2021 OPP
Sp. zn.: MK-S 7401/2021 OPP
Vyřizuje: Ing. M. Bezděková

Správa železnic, státní organizace, Dlážděná 1003/7, Nové Město, 110 00 Praha 1,
Ing. Vanda Šimánková, pověřená zaměstnankyně
ID datové schránky: uccchjm

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo kultury jako příslušný orgán státní správy na úseku státní památkové péče podle ustanovení § 2 odst. 1 písm. a) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, a zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, oba ve znění pozdějších předpisů,

prohlašuje za kulturní památku

„železniční stanici Hlavní nádraží v Českých Budějovicích“, která sestává z pozemku parc. č. 190/3, jehož součástí je výpravní budova železniční stanice č. p. 119, v kat. území České Budějovice 6, obec České Budějovice, okres České Budějovice, kraj Jihočeský (dříve tzv. pozdní zápis kulturní památky s rejstř. č. ÚSKP ČR 44603/3-5736).

Nedílnou součástí výroku rozhodnutí je příloha s orientačním zákresem železniční stanice Hlavní nádraží v Českých Budějovicích do kopie katastrální mapy a nedílnou součástí rozhodnutí je příloha s identifikační fotografií železniční stanice Hlavní nádraží.

V tomto řízení dle § 27 odst. 1 písm. b) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je účastníkem řízení Správa železnic, státní organizace, IČ 70994234, se sídlem Praha 1 - Nové Město, Dlážděná 1003/7, PSČ 110 00, s právem hospodařit s majetkem České republiky.

O d ů v o d n ě n í

Ministerstvo kultury (dále též jen „ministerstvo“) obdrželo dne 4. 6. 2021 od **Národního památkového ústavu, územní odborné pracoviště v Českých Budějovicích** (dále jen „památkový ústav“), dopis č. j. NPU-331/19353/2021 z 1. 6. 2021, kterým navrhl na prohlášení za kulturní památku hlavní nádraží v Českých Budějovicích na Vídeňském Předměstí s tím, že:

„...předmětná nemovitost s pozemkem je evidována v Ústředním seznamu kulturních památek ČR pod č. ÚSKP 44603/3-5736, zápis do seznamu ze dne 29. 1.1988“, **jedná se tedy o tzv. pozdě zapsanou památku.**

Památkový ústav v návrhu na prohlášení hlavního nádraží v Českých Budějovicích za kulturní památku mj. uvedl:

„**Popis:**

1. nádraží

Historizující budova českobudějovického hlavního nádraží byla postavena v letech 1907-1908. Autorem návrhu byl Ing. Gustav Kulhavý, který pracoval na mnoha nádražních budovách na území Rakouska-Uherska a Československa.

Rozměrná podlouhlá stavba hlavního českobudějovického nádraží se nachází východně od historického jádra, cca 1 km od středu náměstí. Tato zhruba 120 m dlouhá symetrická budova je postavena v historizujícím slohu, kombinující prvky renesance a klasicismu a doplněná prvky vídeňské secese. Budějovické nádraží tvoří uliční čáru bloku Nádražní ulice, který je ohraničen Lannovou a Žižkovou třídou. Budova je tvořena centrální dvoupatrovou částí, ze které po stranách vybíhají na jih a na sever patrová podlouhlá křídla zakončená dvoupatrovými bloky. Na oba krajní bloky pak v linii zadní východní fasády navazují přízemní křídla technického zázemí pod prvním nástupištěm. Čtyři nástupiště v úrovni patra hlavní budovy jsou orientovány podélně mezi kolejišti, která leží východně od nádraží. Centrální část nádraží je hmotnější, předstupuje výrazně před spojovací křídla, mírněji vystupují krajní bloky. Celek působí dojmem souboru třech stojících hranolů spojených ležatými kvádry spojovacích křídel.

Průčelí jsou výrazně horizontálně členěna římsami a pásovou bosáží, vertikálně okenními osami a pilastry. Ve spodní části obepíná stavbu sokl ze žulových desek, omítané plochy nad soklem jsou zdobeny pásovou bosáží, mezi přízemím a patrem stavbu obíhá římsa s mírným členěním. Na centrálním a na krajních blocích je stavba završena korunovou římsou s atikou. V patře spojovacích bloků se nachází průběžná nadokenní římsa segmentově vyklenutá v místech nadpraží okenních otvorů. Většina oken je lemována jednoduchou vpadlinou, na blocích částečně doplněnou plastickou šambránou. Krajní bloky mají v patrech fasády pilastry s ionskými hlavicemi, část oken má v suprafenestře umístěn trojúhelný tympanon nesený hlavním klenákem rovného nadpraží. Na fasádě lze naléznout i sdružená okna a dále okna se segmentovým zaklenutím. Podobně jsou okna v patře spojovacích křídel zaklenuta segmentově, v přízemí se nachází pravoúhlá okna a portály. Krajní bloky jsou dále doplněny štukovými rostlinnými motivy s prázdným erbem.

Centrální blok je ve střední ose vybaven velkorysým vstupem s výraznou markýzou nesenou kovovými žebry, po stranách vstupu vybíhají z centrálního bloku úzké rizality o šířce jedné okenní osy. Nad markýzou je průčelí prolomeno rozměrnými zasklenými okny s kovovou mříží. Nároží centrálního bloku jsou pod hlavní římsou zdobena štukovými okřídlenými hlavami Merkura odkazujícími na rychlost a komunikaci. Pilastry jsou zakončeny korintskými hlavicemi, suprafenestry oken jsou kromě tympanonů opatřeny zdobnými štukovými hlavními klenáky a kruhovými zrcadly. Korunní římsa je ve spodní části zdobena zubořezem. Atika je doplněna sochami orlů, jehlanů s kuželkami a v centrální ose sousoším dvou ženských postav se slepým erbem a datací „MCMVIII“.

Zastřešení nad bočními bloky je valbové, střechy nad spojovacími křídly jsou sedlové, nad centrálním blokem je vztyčena kupole. Kupole na čtvercovém půdorysu se středním hranolovým tamburem je kryta měděným plechem, zbylé střechy jsou kryty šablonami.

Severní krajní blok má dispoziční schéma hloubkového dvojtraktu. V traktu při ulici je umístěno vřetenové schodiště do suterénu, na které navazuje dvouramenné schodiště do pater. Dispozice přízemí obsahuje ve východním traktu plochostropý prostor restaurace, původně se jednalo o restauraci třetí třídy se zcela otevřeným prostorem, přístupnou přímo z hlavní

komunikační chodby z příjezdové haly. Hlavní prostor s bohatou štukovou výzdobou plochého stropu byl původně čekárnou třetí třídy. První patro severního bloku má shodnou dispozici s drobnými úpravami. Hlavní sál byl určen pro restauraci třetí třídy, západní trakt sloužící původně jako kuchyně pro všechny kategorie restaurací s nezbytným zázemím byl posléze užíván jako zasedací místnost. Prostor restaurace s bohatě štukovaným geometricky členěným stropem a druhý sál sloužily od druhé poloviny 20. století jako zasedací a jednací prostory. Druhé patro severního bloku nese základní dispoziční schéma předchozích podlaží. Východní část sloužila jako kanceláře úřednictva, v západní byly situovány byty. Všechny prostory byly vytápěny kachlovými kamny. Krov nad severním blokem je tvořen vaznicovou konstrukcí s kleštinami, hambálky a šikmými vzpěrami, použité dřevo bylo strojně řezáno.

Přízemí severního spojovacího křídla lze dispozičně charakterizovat jako hloubkový trojtrakt. Západní část je členěna na tři oddíly. Severní prostor obsahující vřetenové schodiště původně umožňoval přístup personálu pro obsluhu restaurací všech kategorií. Při jihovýchodním rohu je vloženo novodobé schodiště do patra. Původně tento prostor sloužil jako restaurace první a druhé třídy. Navazující jižní oddíl má při východní stěně vloženo půlkruhový prosklený výtah. Původně sloužila tato místa jako čekárny první a druhé třídy. Podélná chodba umožňuje spojení k toaletám a účelovým prostorům východního traktu, které jsou vsunuty mimo půdorys pod první nástupiště. Podkroví je přístupné po vřetenovém schodišti do dnešní strojovny vzduchotechniky s omítaným podhledem. Konstrukce krovu je tvořena pěticí ocelových příhradových nosníků spojených nýty. Na nosníky dosedá dřevěné bednění s horizontálními nosnými trámkami.

Centrální blok je tvořen ústředním prostorem otevřené odjezdové haly, která je lemována úzkým obvodovým traktem. Hala zabírá tři podlaží až do neckové kupole se středovým světlíkem, přisvětlena je rozměrnými okny v kovových rámech. Na bočních stěnách haly se nacházejí mozaiky z poloviny sedmdesátých let 20. století. Mozaika od Václava Boukala na severní straně představuje jihočeské vesnice, mozaika Karla Březiny na jižní straně zpracovává město České Budějovice. Za zdvojeným vstupem členěným piliři na tři části je situován užší vestibul, prostor úzkých rizalitů po stranách vstupu obsahuje kromě schodišť dvě drobné komory. V levé byla původně umístěna trafika, v pravé sídlil vrátný. V jižní části haly se nachází rozměrný průchod do spojovacího křídla. Přímo v ose vstupu je situován koridor s přístupovými schodišti na nástupiště. Vpravo od vstupu do koridoru je umístěna mramorová deska na památku obětem druhé světové války z řad drážních zaměstnanců. Hlavní prostor je zastropen neckovitou kupolí s ocelovou omítanou konstrukcí zdobenou štukovým státním znakem a drážním emblémem. Krov středního bloku tvoří dřevěná vaznicová soustava s kleštinami. Konstrukce kupole je příhradová z válcovaných nosníků spojených nýty. Uložena je na válcích na kamenných patkách, což umožňuje pohyb konstrukce vlivem tepelné roztažnosti. Na nosnících je uloženo prkenné bednění s dřevěným trámovým roštem.

Západní část jižního spojovacího křídla je oddělena mříží a slouží jako prodejna tiskovin. Původně zde byla hlavní pokladna. Východní část křídla je uzavřena příčkou a nachází se zde zavazadlová pokladna. V jižní části východní stěny je proražen pravouhlý prostup od nástupišť obsluhující cestující po příjezdu. Strop je členěn geometrickým štukovým rastrem, jižní stěnu zdobí nástěnná malba Karla Březiny Vývoj železnice z poloviny sedmdesátých let 20. století. Jižní část spojovacího křídla je v přízemí příčně dělena na účelové prostory s přímými vstupy z haly a s propojením do suterénu pod jižním bočním blokem. Prostory v přízemí jsou většinou plochostropé s částečně prosvětlenými příčkami. Západní část přízemí sloužila nosičům a úschově zavazadel, prostory při dnešní vrátnici byly původně toalety. Dnešní úschovna pod prvním nástupištěm je valeně klenutá. Patro jižní části spojovacího křídla provozně patří k jižnímu bloku. Tvořeno je plochostropými příčkami rozdělenými místnostmi. Původně sloužil větší sál jako telegrafní středisko, ve zbylém prostoru se

nacházela dopravní kancelář. Přístup do podkroví nad spojovacím křídlem je zajištěn z prostoru schodiště jižního krajního bloku přes segmentově sklenutou předsíň a původní lávku v prostoru světlíku při společné zdi. Podkroví je částečně vyplněno účelovými vestavbami. Konstrukce krovu je tvořena pětici ocelových příhradových nosníků spojovaných nýty. Na nosníky dosedá dřevěné bednění s horizontálními nosnými trámkami.

Přízemí jižního krajního bloku má dispoziční schéma podélného trojtraktu. V hloubkové ose je umístěn vstup s průchodem do středu dispozice pod výstupním ramenem dvouramenného schodiště s kamennými stupni a litinovým zábradlím. Průchod je sklenut třemi poli kleneb do travers. Postranní spojovací chodby jsou segmentově klenuté. Jižní trakt je plochostrapý s dvojicí místností po obou stranách schodiště. Severní trakt tvoří trojice shodných prostor, vpravo od vstupu byla původně situována úřadovna policie, jihozápadní nároží bylo bytem vrátného. Prostory pod prvním nástupištěm jsou valeně sklenuté a sloužily původně jako sklepy. Dispozice přízemí se bez výraznějších změn opakuje i v patře. Východní část jižního traktu byla kancelář přednosty stanice a jeho zástupce, v západní části se nacházely úřadovny dopravní kanceláře. Ve středním traktu se nacházely místnosti posunovačů, průvodčí a dopravní kanceláře. Místnosti jsou plochostrapé s výjimkou chodby sklenuté klenbami do travers. Druhé patro téměř zcela kopíruje půdorysné schéma předchozího podlaží. Téměř všechny místnosti jsou plochostrapé, dnešní kanceláře byly dva symetricky disponované byty. Z předsíně východního bytu pak vedla dochovaná lávka na půdu uzavřená pancéřovanými dveřmi. Podkroví nad jižním blokem je přístupné pancéřovanými dveřmi z dvouramenného schodiště. Podobně jako v severním bloku je zastřešení řešeno vaznicovým krovem se stojatou stolicí s kleštinami a ztužujícími šikmými věšadly. Prvky jsou řezané, opatřené protipožárním vápenným nátěrem. Původně bylo podkroví určeno pro potřeby bytů.

Nádraží je částečně podsklepené. Nejrozsáhleji je podsklepen severní blok, a to v plné půdorysné ploše. Převážně plochostrapé sklepy mají železobetonové stropní konstrukce s malou světlostou výškou, dispozičně jsou zcela podřízeny základnímu členění přízemí. Jižní boční blok je podsklepen pouze ve své západní části. Tyto převážně plochostrapé prostory byly upraveny v sedmdesátých letech 20. století na kryty civilní ochrany.

2. nástupiště

Severní boční technické křídlo zapuštěné pod prvním nástupištěm tvoří skupina převážně plochostrapých místností. V prostoru při hlavní budově byl zřízen ve druhé polovině 20. století nákladový výtah, spojující suterén s úrovní nástupiště.

Jižní technické křídlo je podobně jako severní tvořeno plochostrapými utilitárními prostory. Většina místností prošla zásadními změnami, včetně výměn výplní. Nerovnoramenné schodiště s kamennými stupni ústí na první nástupiště prostupem s mřížovanou uzávěrou.

Nástupiště jsou přístupná čtveřicí přímých schodišť s mezipodestou s kamennými stupni. Koridor zapuštěné chodby má pravoúhlý profil, stěny jsou obloženy novodobými keramickými obklady. První nástupiště je kryto do středu klopenou stříškou nesenou osmnácti litinovými sloupy. Sloupy nesou ocelový nosník profilu I, který nese čtyři pole střechy vynesené krokviemi z válcovaných nosníků. Krytinu tvoří novodobé prolamované plechy. Druhé až čtvrté nástupiště jsou kryta dovnitř klopenou střechou s kratšími vnějšími rameny. Ocelová nýtovaná konstrukce je podobná té na prvním nástupišti a je zajištěna příčnými táhly.

3. pozemek parc. č. 190/3, k. ú. České Budějovice 6

Zastavěný pozemek pod budovou nádraží má na své severní straně obdélnou volnou plochu, která dříve sloužila jako drobný oddechový park a posléze zde byla prezentována historická lokomotiva. V současnosti je plocha částečně dlážděna. Většina plochy, která je oplocena kovovým zábradlím, je volně zatravněna.

Datace:

Nádraží, které bylo postaveno v letech 1907-1908, bylo slavnostně uvedeno do provozu 17. prosince 1908. Na návrh Ing. Gustava Kulhavého ho provedla firma J. M. Köhler & Sohn

z Aše. Gustav Kulhavý byl autorem mnoha projektů drážních budov na území Rakouska-Uherska a posléze Československa, k nejvýznamnějším patří administrativní budova ČSD v Praze na Florenci (dnes sídlo SŽDC [pozn. ministerstva: dnes sídlo provozovny Správy železnic, státní organizace]), kterou spolu s Dr. Ing. arch. Vojtěchem Krchem vypracovali roku 1922 ve stylu českého art-deco. Z jeho historizujících budov postavených před první světovou válkou můžeme zmínit nádraží v Mariánských Lázních, na Vyšehradě a v Plzni. Výstavba staniční budovy byla naceněna na 800 000 korun, zastřešení nástupišť bylo zhotoveno v červenci 1908 pražskou firmou Franta a Jiresch a elektrické zařízení provedla firma Františka Křížika.

Po uvedení do provozu prošlo nádraží průběžnými změnami, zejména v rámci adaptací na nové technologie provozu. Z významných událostí souvisejících s architektonickou podobou lze jmenovat značné poškození budovy na konci 2. světové války. Areál nádraží byl zasažen dvěma nálety spojeneckých vojsk na oblast Českých Budějovic 23. a 24. března 1945. Druhý nálet částečně pobořil jižní křídlo samotného nádraží.

V roce 1968 došlo ke kompletní elektrifikaci provozu a související výměně technologií. Mezi lety 1972-1973 byla přestavěna restaurace, došlo k úpravám zázemí, kiosků na nástupištích a vestibulu, byly upraveny vnitřní rozvody vody, plynu a kanalizace. Další technické úpravy proběhly v úseku ústředního vytápění v březnu 1974. V roce 1985 proběhla oprava peronů. Další úpravy proběhly v letech 1991 a 1997, přičemž byla přetřena fasáda, opraveny klempířské prvky a dílčím způsobem upraven interiér. Od roku 2000 probíhala rozsáhlá obnova nádraží, změn doznaly koridory pod nástupišti, byla zapojena nová technologie řízení provozu, ve druhé polovině roku 2002 došlo k rekonstrukci kupole a odjezdové haly výpravní budovy. V současnosti probíhá dlouho odkládaná generální rekonstrukce nádraží, při které má proběhnout celková oprava značně poškozené fasády, úprava interiérů atd.

Stav a využití:

Nádraží v současnosti prochází generální rekonstrukcí, opravují se povrchy a omítky, výměně podléhá zejména technologická část, ale i některé poškozené nosné konstrukce. Nádraží od svého uvedení do provozu slouží takřka nepřetržitě svému původnímu účelu.

Zhodnocení:

Hlavní nádraží v Českých Budějovicích je jedna z největších budov předmoderního období ve městě, zároveň patří k nejvýraznějším stavbám 19. století na území města. Historizující architektura a celkové pojetí je hodnotným příkladem drážní budovy na území bývalé rakousko-uherské monarchie. Nádraží je zároveň symbolickou připomínkou mnoha historicky významných událostí, v přeneseném slova smyslu navazuje na historii železnice na území jižních Čech, konkrétně pak odkazuje např. na návrat prvního československého prezidenta Tomáše G. Masaryka v roce 1918 či na bombardování Českých Budějovic v roce 1945. Budova je významná i spojením s osobností Ing. Gustava Kulhavého, který se podílel na mnoha drážních budovách na území Rakouska-Uherska a Československa, a dále se podílel na významné stavbě moderní české architektury v podobě centrály ČSD na pražské Florenci.

Nádraží je rovněž hodnotné mírou dochování historických konstrukcí — štukové výzdoby a celkové podoby fasád, interiérové výzdoby, ocelových konstrukčních prvků, zastřešení kupolí, zastřešení nástupišť, kamenných schodišť včetně zábradlí, části výplní otvorů apod.“

Přílohou výše uvedeného dopisu památkového ústavu byl dopis **Českých drah, a.s.** (dále též jen „ČD“) *Vyjádření k návrhu na prohlášení za nemovitou kulturní památku, České Budějovice – Vídeňské Předměstí, hlavní nádraží č. p. 119 s č. j. 606/2021 ze dne 19. 3. 2021:* „... [památkový ústav] navrhuje prohlášení objektu hlavního nádraží v žst. České Budějovice, stojícího na pozemku p. č. 190/3, k. ú. České Budějovice 6, za nemovitou kulturní památkou. Objekt však není ve vlastnictví naší společnosti od 1. 7. 2016. Ve věci souhlasu je nutné se obrátit na vlastníka, Správu železnic, státní organizace.

Jednání komise [památkového ústavu] čj. NPU-331/18798/2021 ze dne 8. 3. 2021 také zmiňuje prohlášení na pozemcích p. č. 3363/1 a p. č. 190/4, vše k. ú. České Budějovice 6, ve vlastnictví naší společnosti. Je nutné, aby se památková ochrana nevztahovala na tyto pozemky.

Památková ochrana rozhodně nesmí zasahovat do lávky vedoucí z prvního nástupiště do budovy č. p. 152, případně dalších objektů a pozemků ve vl. ČD, a.s.“

Další přílohou dopisu památkového ústavu byl dopis **Správy železnic, státní organizace** (dále též jen „SŽ“), Stanovisko ve věci prohlášení výpravní budovy v ŽST České Budějovice za nemovitou kulturní památku zn. 7302/2021-SŽ-OR PLZ-OTE z 6. 4. 2021:

„Správa železnic, státní organizace, vznikla na základě zákona č. 77/2002 Sb. a hospodáří s majetkem státu. V majetku státu (České republiky) je:

- výpravní budova železniční stanice České Budějovice č. p. 119 včetně pozemku p. č. 190/3 v k. ú. České Budějovice 6
- podchody k nástupišťům v železniční stanici České Budějovice
- schodiště k nástupišťům v železniční stanici České Budějovice
- nástupiště v železniční stanici České Budějovice

Z hlediska zákona č. 266/1994 Sb. (Zákon o drahách) se jedná o stavby dráhy. Pozemky p. č. 3363/1 a 190/4 v k. ú. České Budějovice 6, na kterých jsou umístěny podchody, schodiště a nástupiště a některé prostory pod nástupišti, jsou v majetku Českých drah, a. s. Pozemky nejsou součástí stavby dráhy.

S návrhem na prohlášení výpravní budovy za nemovitou kulturní památku souhlasíme.

S návrhem na prohlášení podchodů k nástupišťům, schodišť k nástupišťům a vlastních nástupišť za nemovitou kulturní památku však zásadně nesouhlasíme — byly sice postaveny současně s výpravní budovou, avšak jsou již novodobě zcela přestavěny pro potřeby bezpečného železničního provozu, bezbariérové přístupnosti cestujících, byť s ponecháním několika původních prvků — viz následující vysvětlení.

Podchody mají novodobé obklady a dlažbu. Stropní část je z důvodu zvýšení únosnosti pod kolejiemi též novodobá — pouze se obnovily historizující omítky. Dále jsou doplněny prvky informačního zařízení pro cestující (informační tabule, rozhlas) a osvětlení. V severním podchodu jsou od roku 2013 zaústěny vstupy do výtahů, které mají betonový povrch.

Ze schodiště zůstaly původní pouze vlastní schodišťové stupně, podesta a zábradlí kolem výstupů na nástupiště, která byla repasována. Vše ostatní je novodobé.

Nástupiště jsou po rekonstrukci provedené v letech 2011-2013 kompletně nová. Nástupní hrany jsou tvořeny ze standardních novodobých betonových bloků s výškou 550 mm nad temenem kolejnice (současný standart na železniční síti). Povrch nástupišť je ze zámkové dlažby. Zde není z podstaty věci co památkově chránit. Před rekonstrukcí byla výška nástupišť nižší (cca 200 - 300 mm). Hrany nástupišť tvořily monolitické zídky a povrch byl asfaltový (též novodobý). Nástupiště byla doplněna o výtahy a jsou zde instalovány řady sedaček uchycených na betonových zídkách. Při rekonstrukci byly z původních prvků zachovány pouze části nosné konstrukce zastřešení nástupišť. Vzhledem k technickému stavu původních sloupů byla nosná konstrukce z větší části doplněna o repliky litinových sloupů. Krytina je z novodobého trapézového žárově poaluzikovaného plechu s polyesterovou povrchovou úpravou. Současně došlo k úpravě tvaru zastřešení z důvodu zajištění bezpečné vzdálenosti od živých částí trakčního vedení. Na konstrukci přístřešků jsou umístěny informační tabule, osvětlení a ochranné sítě proti zalétávání ptactva.

V žádném případě se však Správa železnic, státní organizace, nevzdává práva na odvolání a nahlížení do spisu!

V souladu s § 3 odst. 1 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „zákon o památkové péči“), **Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor**

kultury a památkové péče, oddělení památkové péče (dále jen „krajský úřad“), dopisem č. j. KUJCK 37740/2021 z 30. 3. 2021, doručeným ministerstvu prostřednictvím datové schránky dne 31. 3. 2021 a dále prostřednictvím dopisu památkového ústavu dne 4. 6. 2021, prohlášení železniční stanici Hlavní nádraží v Českých Budějovicích za kulturní památku doporučil následovně:

„Areál hlavního nádraží s výpravní budovou č. p./č. o. 119/4 na pozemku p. č. 190/3 a přilehlá nástupiště s kolejištěm na pozemku č. 3363/1 v k. ú. České Budějovice 6, se nachází na východní straně Nádražní třídy na východním kraji širšího centra Českých Budějovic. Celý rozsáhlý areál vlakového nádraží je výsledkem rozsáhlé a náročné přestavby z let 1905—1908, kterou si vynutila zvýšená hustota provozu a potřeba oddělit nákladní a osobní dopravu a postavit novou nádražní budovu s nástupišti pro osobní dopravu severně od původního nádraží. Od jara 1905 hloubilo 500 dělníků českobudějovické stavební firmy Bohuslav Kebl zářez seřaďovacího nádraží směrem k obci Mladé. Materiál byl odvážen do prostoru mezi Skuherského ulicí a dosavadním nádražím a na náspu 4 metry nad úrovní terénu bylo zřízeno kolejiště nového osobního nádraží. Autorem projektu nádraží byl architekt Gustav Kulhavý, výstavbu vlastní staniční budovy realizovala na základě soutěže firma J. M. Köhler a syn z Aše v letech 1907—1908. Nové nádraží bylo uvedeno do provozu 17. prosince 1908 a prvním vlakem byl rychlík č. 502, jedoucí z Terstu do Prahy. Na sklonku druhé světové války, 23. a 24. března 1945, bylo při leteckých náletech na město z velké části poškozeno kolejiště a jižní část nádražní budovy.

Vlastní nádražní budova představuje důsledně symetrickou kompozici, tvořenou dvoupatrovou dominantní ústřední částí s hlavní nádražní halou, na níž po stranách navazují jednopatrová křídla zakončena dvoupatrovými pavilóny. K vlastnímu objektu nádražní budovy přiléhá pod prvním nástupištěm přízemní trakt technického zázemí. Z nádražní budovy směřují východním směrem v úrovni terénu dva podchody o délce přes 50 m, z nichž se po schodech vystupuje na 4 zastřešená nástupiště s litinovými sloupy nesoucími střešní konstrukce. Po slohové stránce reprezentuje českobudějovická nádražní budova eklektickou architekturu, v níž se mísí motivy a prvky neorenesance, neobaroka a secese. Střední části budovy dodává na reprezentativnosti výrazná plastická výzdoba v podobě hlav Merkura na nárožích pod hlavní římsou, plastik orlů a jehlanů na atice, a především sousoší dvou ženských postav s erbem a datací MCMVIII. Hlavní vstup zdůrazňuje masivní markýza nesená kovovými žebry. V 70. letech 20. století obohatily interiér hlavní haly mozaika od Václava Boukala na její severní stěně na téma jihočeské vesnice a mozaika Karla Březiny na jižní straně s tematikou města České Budějovice, jižní stěnu příjezdové haly pak zaujala nástěnná malba Karla Březiny Vývoj železnice.

Po dispoziční stránce tvoří nádražní budova složitý organismus. Ústřední hmotu zaujímá téměř beze zbytku prostor odjezdové haly, pouze na západní straně se po stranách vstupu nachází prostory schodišť a dvou drobných komor původně určených pro trafiku a vrátného. Severní křídlo se severním krajním pavilónem zaujímaly původně v přízemí prostory restaurace a čekárny. V patrech se pak nacházely kanceláře a byty úřednictva. Jižní křídlo zaujímá z podstatné části příjezdová hala, část byla původně určena pro hlavní pokladnu. Část patra sloužila telegrafnímu středisku a dopravním kancelářím. Jižní krajní pavilón byl určen pro kancelář přednosty stanice a jeho zástupce, úřadovny dopravní kanceláře a místnosti posunovačů, průvodčích a dopravní kanceláře. V druhém patře se nacházely dva byty.

Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor kultury a památkové péče, doporučuje prohlášení objektu hlavního nádraží č. p./č. o. 119/4 v Nádražní třídě, na pozemku p. č. 190/3 v k. ú. České Budějovice 6 a přilehlých podchodů a nástupišť na části pozemku 3363/1 v k. ú. České Budějovice 6, obec České Budějovice, okres České Budějovice, Jihočeský kraj, za kulturní památku.

Předmětný objekt hlavního nádraží s areálem přilehlých nástupišť reprezentuje ve své době nový typ nádražní budovy, která reflektuje nárůst a novou organizaci železniční dopravy a do značné míry i převzetí podstatné části železniční dopravy do rukou státu. Českobudějovické nádraží tak již není produktem typového stavitelství některé ze železničních společností, ale monumentální architekturou reprezentující důležitost města jako významného železničního uzlu a tomu uzpůsobující také celou organizaci budovy. Významu nádraží odpovídá jak poměrně náročné architektonické řešení odrážející doznívající éru historismu s aktuálně módním secesním tvaroslovím, tak celkové provozní řešení včetně velkorysých nástupišť spojených podchody s nádražními halami. Do současnosti si nádraží zachovalo vysokou míru autenticity spočívající nejen ve vlastní hmotě nádražní budovy, ale také ve velké míře zachování původní plastické výzdoby exteriéru i interiéru, konstrukčních prvků a celkového materiálového řešení. V rámci českých zemí tak českobudějovické nádraží představuje po pražském hlavním nádraží vedle hlavního nádraží v Brně, Plzni a několika dalších městech hodnotný příklad soudobé monumentální drážní budovy. Lze tedy konstatovat, že předmětný objekt hlavního nádraží s areálem přilehlých nástupišť představuje významnou realizaci nádražní architektury po stránce architektonické, dispoziční, řemeslné a konstrukční, a tím nepochybně naplňuje pojem kulturní památky, jakožto významný doklad historického vývoje, životního způsobu a prostředí společnosti ve smyslu ustanovení § 2 odst. 1 písm. a) zákona číslo 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.“

V souladu s § 3 odst. 1 zákona o státní památkové péči zaslal ministerstvu dne 4. 6. 2021 prostřednictvím památkového ústavu své vyjádření dopisem zn. OPP/622/2021 č. j. OPP/1198/2021 ze dne 27. 5. 2021 **Magistrát města České Budějovice, odbor památkové péče** (dále jen „magistrát“); k prohlášení železniční stanice Hlavní nádraží v Českých Budějovicích za kulturní památku zaujal doporučující stanovisko:

„Magistrát města České Budějovice, odbor památkové péče obdržel žádost [památkového ústavu] ve věci návrhu na prohlášení za nemovitou památku železniční stanice Hlavní nádraží, Nádražní č.p./č.o. 119/4, parc. č. 190/3 a 3363/1, vč. parcely č. 190/3, k. ú. České Budějovice 6, obec a okres České Budějovice, kraj Jihočeský.

Vzhledem k tomu, že budova i uvedené parcely jsou evidovány v Ústředním seznamu kulturních památek ČR pod rejstříkovým číslem ÚSKP 44603/3-5736 (pozdní zápis), a jsou v něm popsány hodnoty, které objekt nese, a k dnešnímu dni zůstaly zachovány, doporučujeme jejich prohlášení za kulturní památku.“

Ministerstvo shora uvedený návrh památkového ústavu společně s výše citovaným vyjádřením ČD, SŽ, krajského úřadu a magistrátu vyhodnotilo, shledalo ho důvodným a na jeho základě zahájilo řízení o prohlášení železniční stanice Hlavní nádraží v Českých Budějovicích, která sestává z pozemku parc. č. 190/3, jehož součástí je výpravní budova železniční stanice č. p. 119, v kat. území České Budějovice 6, obec České Budějovice, okres České Budějovice, kraj Jihočeský (dále též jen „železniční stanice Hlavní nádraží“, „železniční stanice Hlavní nádraží v Českých Budějovicích“ nebo jen „hlavní vlakové nádraží v Českých Budějovicích“).

Účastník řízení, Správa železnic, státní organizace, byl o zahájení řízení vyrozuměn podle § 3 odst. 2 zákona o státní památkové péči dopisem Ministerstva kultury č. j. MK 52963/2021 OPP ze dne 20. 8. 2021 a byl informován o svých právech a povinnostech v řízení. Dále byl v souladu s § 36 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „správní řád“), tímž dopisem informován o tom, že již byly shromážděny všechny podklady pro rozhodnutí a byl vyzván, aby se vyjádřil jak k nim, tak ke způsobu jejich zjištění, případně navrhl jejich doplnění v zákonem stanovené lhůtě. Účastník řízení svého práva využil a prostřednictvím pověřené zaměstnankyně SŽ paní Ing. Vandy Šimánkové mu bylo umožněno dne 1. 11. 2021 nahlédnout do spisu a pořídit si kopie

veškerých listin ze spisu sp. zn. MK-S 7401/2021 OPP, o čemž na místě sepsán protokol č. j. MK 67565/2021 OPP; ve sjednané lhůtě dopisem zn. 166566/2021-SŽ-GŘ-023 z 1. 12. 2021 účastník řízení zaslal ministerstvu vyjádření:

„Sdělujeme, že Správa železnic jako účastník řízení byla seznámena s podklady shromážděnými k rozhodnutí a že s prohlášením výpravní budovy čp. 119 a pozemku parc. č. 190/3, kat. úz. České Budějovice 6, obec České Budějovice, za kulturní památku souhlasí.“

Ministerstvo kultury posuzovalo návrh na prohlášení vypracovaný památkovým ústavem, doplněný vyjádřením Správy železnic, státní organizace, a Českých drah, a.s., a dále výše uvedená doporučující vyjádření krajského úřadu a magistrátu jednotlivě i ve vzájemných souvislostech a rozhodlo o prohlášení železniční stanice Hlavní nádraží v Českých Budějovicích za kulturní památku, a to v takovém rozsahu, jak je uvedeno ve výroku tohoto rozhodnutí, tj. se všemi součástmi, které k budově hlavního nádraží podle její povahy náleží a které nemohou být od ní odděleny, aniž by se tím tato budova znehodnotila.

Hlavní vlakové nádraží v Českých Budějovicích je jedna z nejvýraznějších a zároveň svým hmotově odstupňovaným symetrickým průčelím obráceným k dnešní ulici Nádražní (dříve Lastenstraße (Nákladní třída), Bahnstraße, Denisova třída, resp. třída Prezidenta Roosevelta) jednou z největších veřejných budov, vystavěných na sklonku rakousko-uherská monarchie v historizujícím stylu.

Urbanistický kontext této drážní budovy se v průběhu času výrazně proměnil. Z velkoryse široce pojaté (původně nezpevněné) příjezdové komunikace s alejí v průběhu času doplněné tramvajovými zastávkami a na nárožích protějščí uliční fronty pro pěší na dohled lehce dostupným hotelem Grand (vystavěným v letech 1908 – 1909) a později hotelem Imperial z r. 1924, je dnes frekventovaná magistrála s několika jízdními pruhy v obou směrech a podchody pro pěší. Při hlavním vstupu do nádražní budovy je dnes pro chodce pamatováno jen poměrně úzkým chodníkem, který s odstavným pruhem navazuje na rušnou komunikaci.

Členitá fasáda se sochařskou výzdobou v současnosti pozbyla potřebný odstup pro vyniknutí jejího estetického účinku. Dynamika vývoje železniční dopravy a její obsluhy místy postupně proměnila i funkční náplň této drážní budovy. O to impozantněji a reprezentativněji působí její historizující členité vnitřní prostory se stylizovanou štukovou výzdobou, kvalitně řemeslně zpracovanými detaily, ocelovými konstrukčními prvky, zastřešenou kupolí, částečně původními výplněmi okenních a dveřních otvorů aj.

Památkový ústav podal výše uvedený návrh na prohlášení pozdě zapsané kulturní památky ÚSKP ČR 44603/3-5736 v souladu s rozsudkem Nejvyššího správního soudu č. j. 5 As 157/2019 - 27 ze dne 13. 11. 2020 a vzhledem k nezbytnosti uchovat kontinuitu odborného památkového zájmu, respektive zákonem ustanovenou památkovou ochranu v případě státem dříve evidovaného kulturního dědictví, které administrativně náleží k tzv. pozdě zapsaným kulturním památkám.

Naplnění zákonné povinnosti památkové péče plnit veřejný zájem na zachování dochovaných památkových hodnot železniční stanice Hlavní nádraží v Českých Budějovicích se jeví jako naléhavé zejména díky skutečnosti, že předmětná nádražní budova v současnosti prochází generální rekonstrukcí, která mj. zahrnuje opravy exteriérových a interiérových povrchů (podlah) včetně omítek, přičemž při modernizaci budovy dochází např. k výměně některých staticky poškozených nosných konstrukcí, dožilých technologií, apod.

Závěrem ministerstvo konstatuje, že předmětná „železniční stanice Hlavní nádraží v Českých Budějovicích“, která sestává z pozemku parc. č. 190/3, jehož součástí je výpravní budova železniční stanice č. p. 119, v kat. území České Budějovice 6, obec České Budějovice, okres České Budějovice, kraj Jihočeský, svým charakterem, historickou, architektonickou a urbanistickou podstatou, dochováním autentických

řemeslných prvků a jako projev tvůrčích schopností a práce člověka splňuje podmínky pro prohlášení za kulturní památku ve smyslu ustanovení § 2 odst. 1 písm. a) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

P o u ě n í

Proti tomuto rozhodnutí lze podle ustanovení § 152 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, 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 písemnosti 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 doručený 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



Přílohy rozhodnutí č. j. MK 79135/2021 OPP ze dne 13. 12. 2021:

1. orientační zakres železniční stanice Hlavní nádraží v Českých Budějovicích do kopie katastrální mapy – nedílná součást výroku rozhodnutí
2. identifikační fotografie železniční stanice Hlavní nádraží – nedílná součást rozhodnutí

Stejnopis rozhodnutí (po nabytí právní moci):

Národní památkový ústav, generální ředitelství

Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Českých Budějovicích

Krajský úřad Jihočeského kraje, odbor kultury a památkové péče, oddělení památkové péče

Magistrát města České Budějovice, odbor památkové péče

České dráhy, a.s.

vlastní

1. orientační zakres železniční stanice Hlavní nádraží v Českých Budějovicích do kopie katastrální mapy – nedílná součást výroku rozhodnutí; železniční stanice sestává z pozemku parc. č. 190/3, jehož součástí je výpravní budova železniční stanice č. p. 119, v kat. území České Budějovice 6, obec České Budějovice, okres České Budějovice, kraj Jihočeský

zdroj: <https://nahlizenidokn.cuzk.cz/>



2. identifikační fotografie železniční stanice Hlavní nádraží – nedílná součást rozhodnutí
zdroj: https://www.idnes.cz/ceske-budejovice/zpravy/rekonstrukce-nadrazi.A200603_551115_budejovice-zpravy_mrl (6/2020)



pohled od JJZ na železniční stanici Hlavní nádraží v Českých Budějovicích