



# Ministerstvo kultury

Maltézské náměstí 471/1  
P. O. BOX 74  
118 11 Praha 1 - Malá Strana

105 03P

NPU - Generální ředitelství

Došlo: 20.3.2013 10:34

Č. j.: NPU-310/20389/2013

Listů: 1 Příloh: 1



01000225481

MKPRADSDLYK

Žižkov Station Development, a. s.  
Ke Štvanici 656/3  
186 00 Praha 8

Váš dopis značky

Naše značka

Vyřizuje/linka


V Praze dne

č. j. MK 75394/2012 OPP Ing. J. Dvořáková/431  
MK-S 5205/2010 OPP

26.11. 2012

**Věc: řízení o prohlášení souboru budov bývalého Nákladového nádraží Žižkov, sestávajícího z: hlavní budovy nádraží č. p. 2200 na pozemku parc. č. 4481/1 a 4450/1, budov vrátnic na pozemku parc. 4475, 4478, a oplocení na pozemku parc. č. 4450/1, k. ú. Žižkov, Praha 3, za kulturní památku – třetí rozhodnutí ve věci v prvoinstančním řízení**

V příloze Vám zasíláme rozhodnutí Ministerstva kultury č. j. MK 75394/2012 OPP, spis. zn. MK-S 5205/2010 OPP, ve výše uvedené věci.

  
Mgr. Petra Ulbrichová

vedoucí oddělení ochrany kulturních památek  
v odboru památkové péče Ministerstva kultury

Ministerstvo kultury

odbor památkové péče

Maltézské náměstí 1

118 01 Praha 1 - Malá Strana

IČO: 00023671

Příloha: 1 x rozhodnutí Ministerstva kultury č. j. MK 75394/2012 OPP, sp. zn. MK-S 5205/2010 OPP ze dne 26. 11. 2012

Stejnopis rozhodnutí:

Národní památkový ústav, ústřední pracoviště  
Národní památkový ústav, územní odbor. prac. v hl. m. Praze  
Magistrát hl. m. Prahy, odbor památkové péče  
Katastrální úřad pro hl. m. Prahu, Katastrální pracoviště Praha  
vlastní



# Ministerstvo kultury

Maltézské náměstí 471/1  
P. O. BOX 74  
118 11 Praha 1 - Malá Strana

telefon: 257 085 111  
fax: 257 322 181  
e-mail: posta@mkcr.cz

Rozhodnutí nabylo právní moci: *12.3.2013*



za správnost: *J. Dvořáková*

V Praze dne 26. 11. 2012  
Č. j.: MK 75394/2012 OPP  
sp. zn. MK-S 5205/2010 OPP

## ROZHODNUTÍ

### I.

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

### *prohlašuje*

podle ustanovení § 2 odst. 1 a) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, **hlavní budovu bývalého nákladového nádraží č. p. 2200 na pozemku parc. č. 4481/1 a 4450/1, včetně pozemku parc. č. 4481/1, k. ú. Žižkov, Praha 3, za kulturní památku. Hlavní budova nádraží č. p. 2200 sestává ze tří křídel (administrativního a dvou křídel překladišť), stojí na pozemku parc. č. 4481/1 a v podzemní části jižního křídla přesahuje na pozemek parc. č. 4450/1 vjezdy do suterénu.**

### II.

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

### *neprohlašuje*

podle ustanovení § 2 odst. 1 b) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, **budovy vrátnic na pozemku parc. 4475, 4478, a oplocení na pozemku parc. č. 4450/1, k. ú. Žižkov, Praha 3, za kulturní památku.**

V tomto řízení dle § 27 odst. 1 písm. b) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění, (dále jen správní řád) je účastníkem řízení vlastník všech staveb souboru - společnost České dráhy, a. s. se sídlem Nábřeží L. Svobody 1222, 110 15 Praha 1, IČ 70994226, kterou zastupuje společnost Žižkov Station Development, a. s., se sídlem Ke Štvanici 656/3, 186 00 Praha 8, IČ 28209915.

Nedílnou součástí výroku tohoto rozhodnutí je zakres umístění předmětné kulturní památky do kopie katastrální mapy.

## O d ů v o d n ě n í

Protože jde o řízení velmi náročné, v němž bylo vydáno prvoinstančním orgánem již po dvakrátě rozhodnutí ve věci, a v němž druhoinstanční orgán již po dvakrátě prvoinstanční

rozhodnutí zrušil a vrátil k doplnění, považujeme za nutné v tomto odůvodnění uvést pro přehlednost postupný sled kroků, učiněných ve třech etapách prvoinstančního řízení, z nichž každá byla dovršena prvoinstančním rozhodnutím.

**I. etapa:** Ministerstvo kultury v květnu 2010 na základě podnětu Národního památkového ústavu, územního odborného pracoviště v hl. městě Praze, zahájilo řízení o prohlášení souboru budov bývalého Nákladového nádraží Žižkov. Soubor sestává z: **hlavní budovy nádraží č. p. 2200** na pozemku parc. č. /1 a v 4481podzemní části jižního křídla i na poz. parc. č. 4450/1, **spolu s pozemkem parc. č. 4481/1**, k. ú. Žižkov, **budov vrátnic** na pozemku parc. 4475, 4478, 4450/1 a **oplocení** na pozemku parc. č. 4450/1, k. ú. Žižkov, Praha 3. Areál Nákladového nádraží Žižkov je značně rozlehlý a obsahuje řadu staveb: budovy, kolejiště, parkoviště a komunikace. Z navržených staveb byl proto po řadě úvah a konzultací vybrán výše uvedený soubor staveb jako architektonicky, urbanisticky a technicky nejhodnotnější část areálu.

**Hlavní budova nádraží č. p. 2200** stojí na pozemku parc. č. 4481/1 a v podzemní části jižního křídla na pozemku parc. č. 4450/1 sestává ze tří křídel: administrativního křídla a dvou křídel překladišť. Podél ulice se dochovalo původní oplocení a dvě symetricky umístěné původní vrátnice, z nichž dodnes slouží svému účelu vrátnice na pravé straně.

Hlavní budova nákladového nádraží Žižkov stojí na pravouhlej půdoryse ve tvaru písmene U - je složena ze tří křídel, která jsou spojena v úrovni suterénu. Suterén jižního křídla zčásti přesahuje na pozemek parc. č. 4450/1. Prostřední – **administrativní křídlo** je orientováno podélně s uliční čarou ulice Jana Želivského v průhledu ulice Olšanské. Toto křídlo je komponováno jako průnik tří hranolů, hlavní fasádu tvoří podélný dvoupatrový hranol o třech traktech, vlevo za ním mírně ustupuje bíle hladce omítnutý třípatrový hranol, vpravo ustupuje o jeden trakt opět hladce omítnutý bílý třípatrový hranol. Hlavní – uliční fasáda tohoto šestipodlažního křídla (se dvěma podlažními suterénu) je členěna horizontálními pásy oken v každém patře, orámovanými na horní straně tenkým omítaným pásem. Jednotlivá okna jsou oddělena pilířky, vodorovná linie je zdůrazněna tmavě červeným keramickým obkladem, tentýž obklad je použitý i na bočních fasádách křídla. Polozapuštěný suterén je rovněž osvětlen pásem oken, členěným meziokenními pilíři. V třítraktové dispozici je ve středním traktu umístěna široká chodba se vstupy do jednotlivých kanceláří, prostor chodby je osvětlen proskleným pásem pod stropem, kterým do chodby proniká v dostatečném množství denní světlo z kanceláří. Hlavní schodiště je umístěno uprostřed budovy vedle hlavního vstupu, další schodiště jsou umístěna po obou stranách tohoto křídla.

Na administrativní křídlo kolmo navazují po obou jeho stranách **dvě podélná křídla provozní (překladiště a sklady)**, uprostřed obou křídel jsou koleje s nakládacími a vykládacími rampami. Všechna tři křídla budovy jsou konstrukčně i komunikačně spojena v úrovni suterénů, v úrovni 1. nadzemního podlaží již vystupují jako samostatné budovy. V pásu mezi oběma provozními křídly jsou nakládací rampy s kolejišti, podél provozních budov zastřešené lehkou konstrukcí, aby nepršelo na vykládané zboží. Obdobně zastřešené rampy lemují i vnější linii provozních křídel. Fasáda v úrovni přízemí nad rampami je obložena pásem tmavočervených dlaždic – obdobně jako u administrativní budovy. Nosná konstrukce všech tří křídel je tvořena železobetonovým skeletem s hřibovými sloupy, což zcela uvolňuje dispozici pro přizpůsobení funkci. Provozní křídla na rozdíl od administrativního jsou čtyřtraktová. Křídlo pro podej zboží (severní) je čtyřpodlažní, křídlo pro výdej zboží (jižní) je rovněž čtyřpodlažní, v první třetině délky - měřené od administrativní budovy, je však opatřeno ještě jedním podlažím suterénu, pro skladování zboží, které potřebovalo chlad.

Obě tato skladová křídla stojí na dlouhém obdélném půdoryse (delší – 350m), horizontální linie je u kratšího (severního) křídla pro podej členěna v pravidelných úsecích čtyřmi vystupujícími věžemi vertikálních komunikací, delší (jižní) křídlo pro výdej zboží je obdobně členěno sedmi věžemi vertikálních komunikací, vystupujícími nad úroveň střechy,

v nichž jsou umístěna schodiště a výtahy. Jižní křídlo je v částečně zapuštěném 1. PP rozšířené směrem k jihu (na pozemek parc. č. 4450/1), se samostatnými vjezdy z jižní strany do podzemních skladů. Toto řešení umožnilo přirozeně zajistit optimální teplotu v suterénních skladech.

Obě křídla jsou navzájem spojena komunikačními mosty z ocelové příhradové konstrukce, překlenujícími prostor kolejišť. Hladce omítnuté fasády jsou vertikálně členěny pásovými okny.

Před hlavním (administrativním) křídlem jsou vzhledem k podélné ose hlavní budovy symetricky umístěné i symetricky řešené podél uličního chodníku **budovy dvou vrátnic**: přízemní, s hladkou fasádou, členěné delším horizontálním pásem oken a navazující na **bránu s původním oplocením** při uliční linii. Objekty vrátnic a oplocení jsou navrženy v jednotném stylu a doplňují architektonickou kompozici hlavní budovy. Vrátnice byly ve druhé polovině 20. století zčásti stavebně upravovány – byly měněny okenní otvory a výplně oken a dveří, částečně změněna je i vnitřní dispozice. Oplocení sestává z železobetonových pilířků a podezdívky, které nesou ocelové rámy z výpletem ocelovou sítí. Rám je složený z L profilů, síť je vyplétaná ocelovými pruty do obdélníkového rastru. Ocelová vrata osazená ve vstupních branách nejsou původní, jsou stylově odlišná a pocházejí ze 2. pol. 20. století.

Kompozice souboru byla zpracována zároveň s řešením dopravním – dvouproutá Olšanská třída byla součástí projektu.

**Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v hl. městě Praze**, ve svém stanovisku (ve spise pod č. **3a, 8, 30, 31**) uvádí k historii objektu: „*Objekt nádraží byl postaven v letech 1934-1937 podle projektu ing. K. Caivase a arch. V. Weise. (...) Koncepce postavení centrálního Nákladového nádraží na Žižkově na pozemcích olšanských velkostatků Červený dvůr, Direktorů a Vápenky, vznikla již ve 20. letech 20. století v rámci přestavby pražského železničního uzlu. Jednalo se o nákladnou přestavbu rozplánovanou v celopražském kontextu s cílem racionalizace a optimalizace nákladní dopravy a odlehčení dopravy osobní u všech zbylých pražských nádraží smíšených. V první přípravné etapě byla postavena železniční spojka vedoucí z nádraží ve Vršovicích včetně rozsáhlého kamenného obloukového viaduktu v Malešicích v ulici U tvrze (1927). Vlastní nádraží na Žižkově v prostoru bývalého Červeného dvora bylo postaveno v období 27. 8. 1928 (zahájení) - říjen 1935 jako první stavba jednotného projektu železničních přestaveb v Praze, do provozu byla uvedena 1. 3. 1936. Stavba, jejíž náklady se vyšplhaly na 100 mil. Kč, byla ve své době nejmodernější svého druhu u nás a jednou z technologicky nejpokročilejších v evropských souvislostech, svou koncepcí a vybavením se vyrovnala a v některých ohledech překonala řadu moderních nákladových nádraží především v Německu.*

*Celkové dispozice budov a kolejiště navrhl Ing. Miroslav Chlumecký, autor budoucí úpravy železničních zařízení v Praze, detailní plány budov a architektonické řešení jsou dílem ing. arch. Vladimíra Weisse a ing. Karla Caivase. Stavební práce provedla fa Ing. V. Feigl, Českomoravská stavební akc. spol. (konstrukce skladiště výdeje) a fa Ing. Dr. Skorkovský (konstrukce skladišť prodeje a správní budovy), zednické práce fa Strnad a Bellada.*

*Objekt byl určen ke krátkodobému skladování a rychlému pohybu zboží, zahrnuje sklady výdeje v přízemí a mechanismus překládání přímo do nákladních automobilů, dále rovněž chladírny vybavené vzduchotechnikou situované v suterénu a přístupové výtahy. Objekt nádraží je dokonalou realizací stavby, plně stavebně i funkčně propojující celý stavební koncept a organismus budovy. Je zároveň dokladem racionalizace provozu, navazující na vývoj tohoto typu, zejména na nákladové nádraží v Curychu z r. 1896 a řadu meziválečných realizací v Evropě (Drážďany, Lipsko, Mnichov, Frankfurt, Milán, Varšava). Novinkou oproti starším typům těchto budov byly i patrové objekty skladišť, propojené výtahy vč. suterénního patra s propojujícími tunely, nekolidující s drážní manipulací v přízemí objektu.*

*V rámci funkcionalistické i industriální architektury je nádraží dokonalým a mimořádně dochovaným příkladem nejtěsnějšího propojení architektonického řešení*

a výrazu s jeho funkcí a strojním vybavením, prorůstajícím celou budovu. Podobný princip se uplatnil rovněž u od roku 2004 chráněné kulturní památky: strojové kartotéky při Ústavu sociálního zabezpečení na Smíchově z druhé poloviny 30. let 20. století, tedy z téhož časového období. V tomto smyslu je žižkovské nákladové nádraží jednou z nejzachovalejších a nejpromyšlenějších pražských industriálních staveb, i ve středoevropském kontextu (srvn. Katz 1937, str. 3: „vybudovaly československé státní dráhy doposud jedině toho druhu nádraží ve střední Evropě“). V dokonalé podobě reprezentuje principy a řešení, kterých česká architektura v oblasti průmyslových staveb ve své době dosáhla.“

Stanovisko definuje památkovou hodnotu: „Významná funkcionalistická stavba technického určení, výrazně se uplatňující svou hmotovou kompozicí s vrátnicí a branou i vlastním členěním fasády objektů s výrazným rozlišením materiálů. Původní rozsah i charakter budov je zachován bez výraznějších rušivých zásahů do původních funkcionalistických budov. Přední meziválečná realizace stavby tohoto druhu v Praze“.

K návrhu Národního památkového ústavu připojil své stanovisko **Klub Za starou Prahu**, v dopise ze dne 18. 5. 2010 (ve spise pod č. 6), v němž doporučuje prohlášení souboru za kulturní památku. Jako důvod uvádí: „Nákladové nádraží Žižkov je svým provozním řešením zcela jedinečné a dnes představuje největší a nejlépe dochovanou funkcionalistickou průmyslovou budovu v Praze.“ Ve svém stanovisku mimo jiné uvádí:

„Domníváme se, že soubor budov žižkovského nákladového nádraží je důstojným reprezentantem kvalit funkcionalistické industriální architektury, který nemá v Praze obdoby. Jeho zachování a vkomponování do nové výstavby Žižkova pomůže této čtvrti si zachovat svoji původní industriální tvář. Nákladové nádraží Žižkov s novým využitím a v nových urbanistických souvislostech může být pro moderně se rozvíjející čtvrt hodnotným souborem, který může organicky vytvořit její nové přirozené centrum. Praktické možnosti nového využití areálu se zachováním budovy v navrhovaném rozsahu byly prověřeny urbanistickou studií (ing. arch. Jan Sedlák, 2005—2007), studií architektonickou (ing. arch. Jaroslav Šafer a ing. arch. Oldřich Hájek, 2006) a také četnými pracemi studentskými — na Škole architektury AVU (2003), FA a FSv ČVUT (2006—2007), aktuálně na Fakultät für Architektur und Raumplanung TU Wien.“

Vedle zvážení dále popsaných kvalit, ze kterých zde stručně zmiňujeme zejména jedinečnost provozního řešení nádraží, bychom také rádi upozornili na skutečnost, že současná doba je do jisté míry přelomová v oblasti změny vnímání hodnoty industriálních objektů. Posun názorů odborné i širší veřejnosti v oblasti ochrany industriálních objektů je možné dokumentovat stále se rozvíjejícím výzkumem a teoretickým studiem, zaštitěným Mezinárodním výborem pro obnovu industriálního dědictví TICCIH (srov. Charta industriálního dědictví z roku 2003), aktivitami NPÚ (Výzkumný úkol 8140—Územní plošný a oborový výzkum industriálního dědictví v rámci výzkumného záměru Ministerstva kultury ČR MK07503233304) i činností specializovaných akademických pracovišť (VCPD FA ČVUT). Domníváme se, že ignorování fenoménu změny vnímání industriálního dědictví by v případech tak ucelených souborů, jakými jsou pražská nádraží obecně, mohlo vést k nenávratné ztrátě, kterou je snad možné přirovnat k plošné asanaci pražského židovského města na přelomu 19. a 20. století.“

Mimo historii objektu dopis dále uvádí k popisu funkcí hlavní budovy nádraží: „Typologicky je budova kombinací halového nákladového nádraží a etážových skladišť. Provozní budova (parc. č. 4481/1) má dvě čtyřtraktová křídla se dvěma patry a dvěma suterény, přízemí je lemováno zastřešenými vnitřními vagónovými a vnějšími automobilovými rampami. Jejich železobetonový skelet má hříbové stropy projektované na nosnost 2000 kg/m<sup>2</sup>. Křídla jsou složena z modulů o sedmi polích, spojených půlpoli s prosklenými fasádami. Severní křídlo, pro zboží vyvážené z Prahy, má těchto modulů šest, větší jižní, pro zboží přivážené, osm, a dosahuje tak délky přes 350 m. Provoz nádraží probíhal oběma směry ve dvou vertikálně oddělených větvích, jednu provozovaly dráhy, druhou soukromí dopravci.“

*Dráhy manipulovaly zboží z vagonů po vnitřních rampách skrze přízemí skladišť na rampy vnější — v jižním křídle, v severním směrem opačným. Dopravcům sloužila rampa uprostřed kolejiště, na níž stojí deset ocelových výtahových věží, spojených lávkami s horními dvěma podlažími obou křídel skladišť, která byla dopravcům pronajímána, stejně jako jejich suterény. Tyto prostory obsluhovaly výtahy v půlpolicích, navazující na příčné tunely pod budovami i kolejištěm, ústícími po obvodu areálu. Správní budova (parc. č. 4481/1) - dvoupatrový pěti- až šestitrakt - je orientovaná kolmo na provozní křídla a souběžně s ulicí Jana Želivského, má předsazenou fasádu zdobenou kabřincem. Areál doplňují dvě symetricky umístěné vrátnice (obě stojící na parc. č. 4450/1) před hlavní budovou. Všechny stavby se stylově řadí ke střídme linii meziválečného funkcionalismu.“*

Účastník řízení – společnost České dráhy, a. s., nábřeží L. Svobody 1222, 110 00 Praha 1, byl o zahájení řízení vyrozuměn podle § 3 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění (dále jen: o státní památkové péči) dopisem Ministerstva kultury ze dne 5. 5. 2010, pod zn. MK-S 5205/2010 OPP (ve spisu pod č. 1).

V řízení se vyjádřil na základě § 3 odst. 1 zákona číslo 20/1987 Sb., o státní památkové péči, **Magistrát hlavního města Prahy, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu**, který ve svém stanovisku ze dne 26. 5. 2010, č. j. MHMP 420622/2010/Bb (ve spise pod č. 7), nedoporučil prohlásit předmětný soubor za kulturní památku.

Ve svém stanovisku uvádí k památkové hodnotě souboru: *„Žižkovské nákladové nádraží nemá svou koncepci v českých zemích srovnání. Obvyklým typem nákladového nádraží byla průjezdná hala, kryjící prostor pro (ruční) manipulaci se zbožím. Žižkovská stavba však zřejmě svým dopravním řešením navázala na známé nákladové nádraží v Curychu, které roku 1896 navrhnul Ing. Robert Moser na půdorysu tvaru dlouhého U s administrativní budovou v čele. I zde, dovnitř lehkých halových budov tvořících jeho křídla, vagony zajížděly, ale skrze pilovitě umístěné vjezdy na jejich vnitřní straně, a na stranách vnějších probíhala vykládací rampa. Pro skladování potravin pak od přelomu devatenáctého století v areálech nádraží stavěla družstva zemědělců charakteristická etážová skladiště, odvozená z tradičního typu sýpky, ale již vybavená vnitřními mechanickými dopravníky a ventilátory.*

*Typologicky, tedy jako skladiště navazující na automobilovou dopravu, i konstrukčně, užitím stropů na hřibových sloupech, je budova Nákladového nádraží blízká dvěma pražským stavbám, které jsou památkově chráněny – veřejnému skladišti v Holešovickém přístavu architekta Františka Bartoše, dokončenému roku 1928, a časově následujícímu poštovnímu skladišti ve Vysočanech z let 1931 – 1932 od Josefa Kalouse. Zmíněné hřibové konstrukce zde shodně realizovala firma Karla Skorkovského, pro kterou podobná řešení navrhoval již roku 1917 Stanislav Bechyně. Žižkovská stavba funkce skladu a nákladového nádraží kombinuje a zároveň mechanizuje. Nádraží se stalo záhy symbolem moderní československé železnice.“*

Jako důvod pro neprohlášení souboru za kulturní památku poté stanovisko uvádí: *„Zachování areálu v rozsahu původního záměru je neřešitelným úkolem. Objekty jsou sice poměrně kvalitní ukázkou industriální architektury své doby, ale svou hodnotu měly zejména v době, kdy celý komplex byl funkční, resp. byl využíván pro účely, pro které byl vytvořený. Architektonicko stavební uspořádání areálu velmi podstatným způsobem omezují možnost budoucího využití tohoto areálu. Proto, aby areál byl navržen za nemovitou kulturní památku, by bylo nezbytné, aby byla zachována funkční celistvost tohoto areálu, a to v maximální autenticitě včetně technického vybavení. Zachování industriálního dědictví dle Charty industriálního dědictví závisí na udržení funkční celistvosti dotčeného celku. Hodnota a autenticita průmyslové lokality se odstraněním strojního zařízení či jeho části mohou výrazně snížit.“*

**Společnost Žižkov Station Development, a. s.**, založená účastníkem řízení – a. s. České dráhy a společností Sekyra Group, a. s. za účelem nového využití území bývalého Nákladového nádraží Žižkov, zaslala svůj nesouhlas s prohlášením souboru za kulturní památku v dopise ze dne 3. 6. 2010 (ve spise pod č. 9), adresovaném ministru kultury a postoupeném prvoinstančnímu orgánu jako podklad. Jako důvod svého nesouhlasu uvádí obtížné komerční využití budovy bývalého nádraží. Dále uvádí, že plány Hlavního města Prahy a Městské části Praha 3 předpokládají budovu zbořit a na jejím místě postavit dopravní komunikaci – tzv. Jarovskou spojku.

K památkové hodnotě budovy dopis sděluje, že a. s. Žižkov Station Development již v roce 2007 nechala zpracovat **stavebně historický průzkum** staveb areálu Nákladového nádraží Žižkov, průzkum zhotovil **PhDr. Jan Vojta a BcA. Václav Dvořák** koncem roku 2007. Uvádí, že tento průzkum konstatuje, že se „*v případě objektů Nákladového nádraží Žižkov (administrativní budova a objekty nádraží pro výdej a podej) jedná o významné objekty funkcionalistické industriální architektury své doby. Zároveň ale konstatuje, že výjimečnost těchto budov spočívala v logistickém řešení vykládky a nakládky zboží – jinými slovy ve funkčnosti a vysoké organizační jednotě celku. Technologické vybavení objektu i jeho provozní náplň jsou nenávratně ztraceny, bez nich jsou zachované budovy bohužel jen materiálovým reliktem bez myšlenkového náboje. Moskevská charta, přijatá Mezinárodním výborem pro obnovu industriálního dědictví TICCH říká, že „zachování industriálního dědictví závisí na udržení funkční celistvosti, tudíž zásahy prováděné v průmyslové lokalitě by měly co nejvíce sledovat tento cíl. Hodnota a autenticita průmyslové lokality se mohou výrazně snížit, pokud se odstraní strojní zařízení či jeho části nebo pokud budou zničeny jiné prvky celku.“*

Na žádost Ministerstva kultury poté a. s. Žižkov Station Development 11. 8. 2010 zaslala jako další podklad kopii výše zmíněného **stavebně historického průzkumu** celého areálu se všemi kolejími i budovami **od PhDr. J. Vojty a BcA. V. Dvořáka** z roku 2007 (ve spise pod č. 25). Tento průzkum zahrnuje i kopie původní projektové dokumentace hlavní budovy nádraží a vrátnic. Průzkum dále uvádí další detaily k logistickému systému celého areálu nádraží. V závěrečném odstavci shrnuje, že areál nákladového nádraží (tedy celý rozlehlý areál se všemi kolejími a budovami) je „*výjimečným dokladem tvořivosti, organizačních a technických dovedností třicátých let. Kreativita a myšlenka byla náplní architektonicky pojatého celku, který byl na architektonické úrovni třicátých let, stejně jako jeho komplexní podpůrné technické vybavení.*“ Uvádí, že v současné době se vlastní hodnota areálu redukovala pouze na hmotnou stránku původního záměru, budovy jsou nyní pouze reliktem bývalých časů a jejich úžasné prosperity. „*Byla zničena funkční celistvost, nezbytné technické vybavení a některé jeho části, které ještě nyní existují – jako např. výtahové věže s mostky v kolejími – jsou odsouzeny k zániku. (...) Naplnění podmínek budoucího zachování areálu (se všemi kolejími a budovami) nákladového nádraží Žižkov, přes jeho nesporné hodnoty, je nerealistické a neuskutečnitelné.*“

Dne 30. 6. 2010 proběhlo za účasti pracovnice Ministerstva kultury ohledání věci přímo na místě, při němž pořídila aktuální fotodokumentaci všech věcí souboru a převzala kopii článku z dobového tisku, z doby uvedení budovy do provozu, popisujícího podrobně technologické funkce nádraží (ve spise pod č. 34).

Účastník řízení – České dráhy, a. s. zaslal dne 1. 9. 2010 své stanovisko v dopise ze dne 26. 8. 2010, č. j. 10536/2010-031 (ve spise pod č. 27), v němž vyjadřuje svůj nesouhlas s prohlášením souboru za kulturní památku. Jako důvod uvádí, že se zánikem provozu nádraží „*byla definitivně ukončena funkční celistvost a do současnosti se dochovaly pouze některé části technického vybavení – např. výtahové věže, přemostění kolejiště, části původní technologie v budovách skladů (chladírny, mrazicí boxy, šnekové dopravníky), které jsou však*

ve velmi zchátralém, havarijním a neopravitelném stavu a jsou odsouzeny k zániku“. Dále stanovisko uvádí, že z hlediska současných norem a platných předpisů není možné budovy využít jinak, než bylo jejich původní určení, které však zaniklo spolu s provozem nádraží. Ke svému stanovisku přiložil účastník řízení **posudek Prof. Ing. arch. Šlapety, DrSc.** (pod č. 27), nazvaný „Posouzení komplexu budov nákladového nádraží Žižkov za kulturní památku“, datováno: červenec 2010, a dále přiložil kopii výše uvedeného stavebně historického průzkumu PhDr. Jana Vojty a BcA. Václava Dvořáka z roku 2007.

Prof. Ing. arch. Šlapeta se ve svém posouzení vyjadřuje k celému rozlehlému areálu Žižkovského nákladového nádraží. Dospívá k tomuto závěru: „Z hlediska zdravé urbanistické strategie velkého a atraktivního území, které se tu nabízí, a které je velkou výzvou pro architekty, městskou správu, investory i obyvatele města, je zachování celého areálu naprosto nereálné: vytvářelo by značné překážky velkorysému konceptu nové zástavby, které by problematická památková hodnota bez původní funkce nemohla vyrovnat. (...) Také z ekonomického hlediska by byla rigorózní ochrana celého velmi rozsáhlého areálu nerentabilní a víc než problematická. Nedoporučuji proto zápis areálu Nákladového nádraží Praha-Žižkov do seznamu nemovitých památek.“

Poradní orgán Ministerstva kultury - **Komise Ministerstva kultury** pro hodnocení návrhů na prohlášení nemovitých věcí za kulturní památku a žádostí na zrušení prohlášení nemovitých věcí za kulturní památku na svém 8. jednání dne 7. 10. 2010 doporučila prohlášení předmětného souboru za kulturní památku. Citujme ze zápisu (ve spise pod č. 36): „Komise po všestranné a vyčerpávající diskusi jednomyslně dospěla k následujícímu závěru: soubor budov bývalého nádraží Žižkov je zcela vynikající a i typologicky jedinečnou realizací v našem architektonickém fondu. Architektura vznikla na základě projektů předních architektů a inženýrů období 1. republiky a byla ve vynikající kvalitě realizována špičkovými stavebními firmami. Vysoká architektonická i technická úroveň budov a jejich vybavení je dodnes zachována, zčásti včetně pozůstatků technologie. Celý areál má proto mimořádnou dokumentární i architektonickou hodnotu a je působivým zpřítomněním vysoké úrovně naší průmyslové a dopravní architektury 1. pol. 20. století. Výraznou hodnotou je i urbanistická vazba na bezprostřední okolí a uliční síť, a proto zachování souboru podstatně pomůže k uchování prvorepublikové atmosféry východní části Žižkova. Ačkoliv areál již není delší dobu využíván k původní funkci, je technický stav objektů poměrně velice dobrý. Na to navazuje i nesporná užitná hodnota celého souboru pro široký rejstřík možných funkcí, které mohou být i výrazně kulturního typu. Rozsáhlé skladovací prostory, splňující extrémní statické požadavky možno využít pro depozitáře kulturních institucí, které trpí chronickým nedostatkem depozitárních prostor (knihovny, archivy, sbírkové instituce apod.). Vstupní křídlo poskytuje velmi kvalitní prostory pro administrativu, pracoviště kulturních institucí a další. V případě, že by došlo k depozitárnímu využití areálu, bylo by vhodné umístit zde i pracoviště policie. Prostor vnitřního dvora s kovovými konstrukcemi rámu a navážecích věží je mimořádně působivým technickým prostředím, jehož památková a kulturní hodnota je nesporná. Technologické vybavení musí zůstat zachováno. Samotný prostor by bylo možno využít ku příkladu pro expozici kolejových vozidel. Navržené řešení je plně v souladu s doporučením Mezinárodní organizace pro ochranu průmyslového dědictví (TICCIH). In margine předložených posudků (shromážděných v řízení – pozn. MK) konstatovala komise, že některé komparační závěry v těchto posudcích vycházejí z nepochopení specifiky dopravní architektury a nelze proto na ně brát zřetel. Z tohoto hlediska ani závěry posudků nelze považovat za relevantní. Komise jednoznačně dospěla k závěru, že celý soubor vykazuje takové hodnoty, které nesporně zdůvodňují prohlášení kulturní památkou.“

Dne 6. 10. 2010 zmocnil účastník řízení - České dráhy, a. s., k zastupování v tomto správním řízení společnost Žižkov Station Development, a. s., se sídlem Praha 8, Ke Štvanici 656/3, PSČ 186 00, IČ 28209915, plná moc byla předána do spisu během seznámení

s podklady dne 26.10.2010 (ve spise pod č. 38 jako příloha protokolu ze seznámení s podklady).

Účastník řízení byl v souladu s § 36 odst. 3 správního řádu informován v dopise ze dne 18. 10. 2010, pod zn. MK-S 5205/2010 OPP (ve spise pod č. 37) 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. Této možnosti využil a po seznámení s podklady dne 26. 10. 2010 zaslal Ministerstvu kultury své stanovisko.

Dne 12. 11. 2010 obdrželo Ministerstvo kultury **stanovisko zástupce účastníka řízení – společnosti Žižkov Station Development, a. s.**, v dopise ze dne 12. 11. 2010 (ve spise pod č. 39), v němž je vyjádřen nesouhlas s prohlášením souboru za kulturní památku. Dopis namítá, že budova nádraží je „zcela vytržena (...) z jakéhokoli urbánního kontextu, neboť celé související území prochází rozsáhlou funkční a strukturální proměnou a transformací“. Dále dopis poukazuje na skutečnost, že nádraží „přestalo plnit svoji hospodářskou a dopravní funkci“. Dopis dále uvádí: „ve svém původním rozsahu a podobě představovalo zásadní překážku urbánního vývoje celého území, zejména bránilo přirozené prostupnosti území a vytváření souvislé městské zástavby“. Dopis dále opět sděluje, že urbanistická studie zadaná Hlavním městem Praha a Městskou částí Praha 3 předpokládá budovu zbořit a na jejím místě postavit dopravní komunikaci – tzv. Jarovskou spojku. Dopis uvádí: „Realizace Jarovské spojky byla zapracována jako významný veřejný zájem i do konceptu nového Územního plánu hl. m. Prahy, ke kterému vydalo Ministerstvo kultury souhlasné stanovisko.“

Dopis dále reaguje na stanovisko poradní komise Ministerstva kultury a na článek historika architektury PhDr. Zdeňka Lukeše, ve kterých jsou uvedeny příklady různých možností nového využití hlavní budovy bývalého nákladového nádraží. Dopis vyjadřuje názor, že najít nové využití je obtížné, neboť budova neodpovídá současným požadavkům a vyjadřuje obavy z budoucnosti případné kulturní památky.

Dále účastník řízení vyjadřuje nesouhlas s konstatováním poradní komise ministerstva, že některé dílčí závěry v zasláných posudcích vycházejí z nepochopení specifiky dopravní architektury a nelze na ně brát zřetel. Vyjadřuje zde domněnku, že účastníkem řízení předložené expertní posudky (Prof. Šlapety a stavebně historický průzkum PhDr. Vojty a BcA. Dvořáka) dospěly ke svým závěrům naopak pochopením dopravních staveb, jejich vývoje a nároků. Uvedenými dílčími závěry účastník řízení chápe „posouzení detailních řešení a funkčního vybavení objektu nákladového nádraží, resp. jeho nedochování či vytržení z bývalého zamýšleného konceptu“, které vedlo autory obou posudků k nedoporučení areál nádraží zachovat.

Závěrem stanovisko konstatuje, že budovy souboru Žižkovského nádraží by neměly „stát v cestě dopravnímu a urbanistickému rozvoji nejen Žižkova, ale celé Prahy“.

Ministerstvo kultury poté **rozhodnutím ze dne 3. 12. 2010**, č. j. MK 35505/2010 OPP (ve spise pod č. 40) prohlásilo celý předmětný soubor za kulturní památku.

Proti tomuto rozhodnutí podal účastník řízení rozklad v dopise ze dne 23.12.2010, který postupně doplnil (ve spise pod č. 41, 47, 56, 58, 59). V doplnění rozkladu ze dne 3. 5. 2011 (ve spise pod č. 58) zaslal účastník **posudek Prof. arch. Evy Jiřičné** ze dne 22.2.2011, zabývající se velmi stručně možnostmi konverze hlavní budovy. Nejprve posudek přináší letný přehled možností vzhledem k variantám dopravního řešení. K variantě přeložení dopravní komunikace mimo stavbu, uvádí: „Bude-li dopravní komunikace přeložena, bude možno uvažovat třeba část zastřešit a vytvořit kulturní komerční halu nebo ponechat otevřený „dvůr“ v limitované části objektu – dle komerčních možností. Odstranění centrální

komunikace by jistě prospělo současnému návrhu, ale nemohu komentovat nereálnost takového řešení.“ Posudek závěrem uvádí: „Zdá se mi nepravděpodobné, že objekt navržený na začátku minulého století pro převážně skladovací funkce s velmi omezujícím konstrukčním systémem by se dal v celé existující formě použít ke komerčním kulturním, správním či jiným účelům, pokud by neexistovala dostatečně velká dotace státu nebo jiných institucí. Komerčně je nepravděpodobné, že by takové řešení připadalo v úvahu. Je nutno vzít v úvahu již existující komerční komplexy v blízkosti nádraží Žižkov a požadavky vycházející z nového projektu. Nedomnívám se, že splnění požadavků památkové komise, jak formulováno v současné době, je reálné a skrývá v sobě nebezpečí úplného rozpadu existujících budov a dlouhé zdržení regenerace této části Prahy. Je nutno uvážit, jak případnou část rekonstruovaného objektu začlenit do nového projektu a zvýšit tak budoucí kulturně-historickou hodnotu v nově předloženém řešení.“

**II. etapa: Druhoinstanční rozhodnutí ministra kultury ze dne 23. 5. 2011, č. j. MK 26154/2011 OLP** (ve spise pod č. 60) zrušilo rozhodnutí prvoinstanční (ve spise pod č. 40), vrátilo věc prvoinstančnímu orgánu a uložilo mu doplnit dokazování „o znalecké posudky opatřené postupem dle § 56 správního řádu, které budou vypracovány takovým subjektem, který nepodal podnět k prohlášení objektu za kulturní památku, není ani členem poradního orgánu Ministerstva kultury a ani není tím, u koho si posudek objednal účastník řízení. Zjednodušeně řečeno, správní orgán si musí nechat zpracovat relevantní posudek od někoho, kdo nemůže mít přímý zájem na výsledku řízení.“ Konkrétně ukládá opatřit oponentní posudky k účastníkem řízení předloženým posudkům PhDr. Vojty a Bc. Dvořáka a posudku prof. Ing. Arch. Vladimíra Šlapety, DrSc. Dále konkrétně ukládá zabývat se problematikou „budoucího využití a vůbec využitelnosti objektu samého, včetně území, na němž se objekt nachází, a to z hlediska ekonomické udržitelnosti a funkčního uplatnění, jakož i veřejného zájmu ve smyslu § 2 odst. 4 správního řádu na urbanistickém řešení dané lokality v rámci Městské části Praha 3 ve vztahu k připravovanému novému územnímu plánu hl. m. Prahy, a to zejména co se týče plánovaných dopravních komunikací (např. zamýšlené prodloužení tzv. Jarovské spojky v místě objektu)“. A dále konkrétně ukládá zabývat se problematikou ochrany práv nabytých v dobré víře.

Po vyhledání znalců v příslušném oboru nejprve Ministerstvo kultury dopisem ze dne 18. 7. 2011 (ve spise pod č. 71) informovalo účastníka řízení o pokračování řízení a sdělilo, které znalce a znalecké organizace zamýšlí ustanovit a umožnilo mu vyjádřit se k zamýšlenému ustanovení znalců.

Této možnosti účastník řízení využil a zaslal své vyjádření v dopise ze dne 25.7.2011, (ve spise pod č. 72). V dopise uvádí: „Domníváme se, že někteří uvedení odborníci nebo pracovníci navržených organizací nesplňují kritéria naprosté nezávislosti. Např. pan ředitel Národního technického muzea je zároveň členem Klubu za starou Prahu (klub podal podnět k zahájení řízení) a pan prof. Ing. arch. Tomáš Šenberger úzce spolupracuje s Ústavem průmyslového dědictví a Frágnerovým centrem (cílem obou zmíněných organizací je záchrana Nákladového nádraží Žižkov). Pan prof. PhDr. Pavel Kalina, CSc. je dle našeho mínění odborníkem na středověkou architekturu a tudíž jeho zaměření neodpovídá materii, jež by měla být posouzena. Ve výčtu znalců postrádáme aktivně praktikujícího architekta, který by byl schopen posoudit nejen kulturní památkovou hodnotu těchto objektů, ale i problematiku možnosti následné rekonstrukce a využití souboru budov Nákladového nádraží Žižkov.“

Ministerstvo kultury následně v souladu s § 56 usnesením jmenovalo 4 vybrané znalce a znalecké organizace. Za účelem posouzení navrženého řešení dopravní situace v projednávaném návrhu nového územního plánu Hlavního města Prahy v lokalitě Praha-3 Žižkov se zřetelem na navrženou realizaci tzv. Jarovské spojky v místě stávající hlavní

budovy bývalého nákladového nádraží byla usnesením ze dne 19. 8. 2011, č. j. MK 42453/2011 OPP (pod č. 73) ustanovena znalcem organizace **Centrum dopravního výzkumu, v. v. i.** Citujeme z webových stránek centra: „*Centrum dopravního výzkumu, v. v. i. (CDV) je veřejnou výzkumnou institucí a jedinou dopravní vědeckovýzkumnou organizací v působnosti Ministerstva dopravy (MD). Bylo zřízeno v roce 1992 jako právní nástupce českých částí Výzkumného ústavu dopravního v Žilině. CDV tak úspěšně pokračuje v činnosti, jež má již 55letou tradici. Základním posláním CDV je výzkumná, vývojová a expertní činnost s celostátní působností pro všechny obory dopravy, veřejný i komerční sektor a zajišťování servisních činností pro MD a další orgány a organizace státního, veřejného i soukromého sektoru.*“

Dále Ministerstvo kultury jmenovalo za účelem posouzení předmětného souboru z hlediska historie architektury včetně oponentního posouzení dvou posudků, předložených účastníkem řízení (stavebně historického posudku PhDr. Vojty – ve spise pod č. 25 a Bc. Dvořáka a odborného posudku prof. Ing. Arch. Šlapety, DrSc. – č. 27) usnesením ze dne 19. 8. 2011, č. j. MK 42456/2011 OPP (pod č. 74) znalcem v oboru historie architektury za účelem posouzení památkové hodnoty předmětného souboru **Národní technické muzeum**, jakožto znaleckou organizaci, vedenou v Seznamu ústavů kvalifikovaných pro znaleckou činnost. V usnesení byla vypořádána námitka účastníka řízení, týkající se možné podjatosti Národního technického muzea. Z pouhého členství ředitele instituce ve sdružení, které podalo podnět, nevyplývá, že instituce jako celek by mohla být podjatá. Viz. judikát 8Ca 277/2008 – 73-79 Městského soudu v Praze ze dne 28.6.2010, který praví: „*Znalec nesmí podat posudek, jestliže lze mít pro jeho poměr k věci, k orgánům provádějícím řízení, k účastníkům nebo k jejich zástupcům pochybnost o jeho nepodjatosti. Jakmile se znalec dozví o skutečnostech, pro které je vyloučen, oznámí to neprodleně; stejnou povinnost mají i účastníci řízení. O tom, zda je znalec vyloučen, rozhoduje orgán, který jej pro podání posudku ustanovil (§ 11 odst. 1, 2 zákona č. 36/1967 Sb., o znalcích a tlumočnících, ve znění pozdějších předpisů). Účastníci řízení tedy mají nejen možnost, ale i povinnost své námitky na podjatost znalce vznést, ve vznesené námitce musí důvody vyloučení znalce přesně specifikovat. Podjatost znalce může dle názoru soudu reálně nastat toliko u znaleckého posudku zpracovávaného jedním nebo několika soudními znalci, kdežto u ústavního znaleckého posudku zpracovaného institucí, která má svoji právní subjektivitu, je dle názoru soudu pojmově vyloučena. Znalec by byl vyloučen pro poměr k věci tehdy, kdy by sám byl nebo mohl být účastníkem řízení, kdy by měl být současně slyšen jako svědek, kdy by měl na výsledku sporu přímý nebo nepřímý zájem, a nebo kdy by mohly oslabit jeho nezávislost.*“

Ministerstvo kultury dále jmenovalo usnesením ze dne 19. 8. 2012, č. j. MK 42622/2011 OPP (pod č. 75), za účelem zjištění skutečného stavu věci k vypracování oponentního posudku ke dvěma posudkům, předložených účastníkem řízení (stavebně historického posudku PhDr. Vojty a Bc. Dvořáka a odborného posudku Prof. Ing. Arch. Šlapety, DrSc.) znalcem **Prof. PhDr. Pavla Kalinu, CSc.** V usnesení byla vypořádána výše uvedená námitka účastníka řízení, zpochybňující odbornost znalce: „*K této námitce sdělujeme, že Prof. PhDr. Kalina, CSc., odborný pracovník Ústavu teorie a dějin architektury ČVUT, se skutečně dlouhodobě a systematicky věnuje středověkému výtvarnému umění včetně architektury. Krom toho publikuje také texty o umění a architektuře renesance a baroka. Jeho odborný zájem se však vztahuje rovněž k architektuře 20. a 21. století se zřetelem na její urbanistické a historické vazby. Moderní a současné architektuře se věnuje dlouhodobě a systematicky jako spolupracovník časopisů *Architekt* (v 90. letech) a *Revolver* revue (v současné době). (...) Výběr publikovaných prací rovněž splňuje kritérium nezávislosti, uložené druhoinstančním rozhodnutím, neboť nepodal podnět k prohlášení objektu za kulturní památku, není členem poradního orgánu Ministerstva kultury, a ani není tím, u koho si posudek objednal účastník řízení. Rovněž nemá přímý zájem na výsledku řízení.*“

Ministerstvo kultury dále jmenovalo usnesením ze dne 19. 8. 2012, č. j. MK 42620/2011 OPP (pod č. 76), znalce v oboru konverzí výrobně-technických staveb za účelem posouzení předmětného souboru z hlediska technicky a ekonomicky životaschopných možností využití souboru v rámci urbanistického rozvoje lokality **Prof. Ing. Arch. Tomáše Šenbergera**. V usnesení byly vypořádány výše uvedené námitky účastníka řízení, týkající se možné podjatosti znalce s poukazem na jeho spolupráci s Výzkumným centrem pro průmyslové dědictví ČVUT, které vede PhDr. Benjamin Fragner a námitka, žádající posouzení aktivně praktikujícím architektem: „*K těmto námitkám sdělujeme, že „Prof. Ing. Arch. Šenberger je uznávaným znalcem v oboru konverzí výrobně-technických staveb k novým účelům, autorem odborných publikací na toto téma a zároveň je i tvořícím architektem, který má za sebou i řadu realizovaných konverzí. V roce 2002 byl jmenován profesorem v oboru architektonická tvorba, v letech 2002 – 2009 byl zaměstnán ve Výzkumném centru průmyslového dědictví ČVUT. V současné době přednáší na katedře architektury Stavební fakulty ČVUT. Je přirozené a logické, že správní orgán hledal znalce, který by měl jak teoretickou, tak praktickou zkušenost s konverzemi staveb tohoto typu. Výběr rovněž splňuje jak kritéria nezávislosti, uložená druhoinstančním rozhodnutím, neboť nepodal podnět k prohlášení objektu za kulturní památku, není členem poradního orgánu Ministerstva kultury, a ani není tím, u koho si posudek objednal účastník řízení. Rovněž nemá přímý zájem na výsledku řízení. Jeho závislost ve smyslu podjatosti ve věci nelze spatřovat v jeho minulém zaměstnaneckém poměru (VCPD ČVUT), a ani případná spolupráce Prof. Ing. Arch. Šenbergera s odborně zaměřenými institucemi nenaplňuje znaky podjatosti. K této námitce uvádíme např. judikát 8Ca 277/2008–73-79 Městského soudu v Praze ze dne 28.6.2010, který praví: Znalec by byl vyloučen pro poměr k věci tehdy, kdy by sám byl nebo mohl být účastníkem řízení, kdy by měl být současně slyšen jako svědek, kdy by měl na výsledku sporu přímý nebo nepřímý zájem, a nebo kdy by mohla být oslabena jeho nestrannost.“*

Účastník řízení poté v dopise ze dne 22.8.2011 (ve spise pod č. 77 a 78) zaslal studii „*Prověření vedení dopravy v prostoru Nákladového nádraží Žižkov se zohledněním nutnosti zachování památkově chráněných budov*“, kterou zadal vypracovat firmě PUDIS, a.s. Studie navrhuje a prověřuje několik variant řešení dopravní situace a byla předána jako další z podkladů pro znalecký posudek Centru dopravního výzkumu, v.v.i.

Ministerstvo kultury 30. 9. 2011 obdrželo **znalecký posudek Národního technického muzea** (ve spise pod č. 81). Tento posudek se zabýval posouzením předmětného souboru z hlediska historie architektury včetně oponentního posouzení dvou posudků, předložených účastníkem řízení. Posudek upozorňuje na skutečnost, že autoři navrhli budovu s rezervou pro budoucí navýšení skladových křídel o další podlaží. Za tím účelem jsou výtahové věže o jedno podlaží vyšší, takže jejich převýšení oproti střeše skladových křídel je způsobeno nerealizovaným třetím nadzemním podlažím. Nebudeme zde citovat posudek v úplnosti, přiblížíme jen v kostce základní myšlenky. Zdůrazňuje architektonickou a stavební hodnotu ve spojení s prostorovým a funkčním konceptem i kvalitu interiérů:

„*Obě hodnoty jsou neoddělitelně spjaty s prostorovým a funkčním konceptem provozu v hlavní nádražní budově, který primárně vychází z návrhu železničního kolejiště, lemovaného rampami a skladištními křídly, která jsou propojena administrativní budovou. Prostorové a funkční řešení provozu, tzn. koordinace jednotlivých linek materiálových toků, jejich návaznost, případně bezkonfliktní křížení, rozmístění skladů, ramp, chodeb a vertikálních komunikací v obou křídlech představuje na svou dobu špičkový logistický systém. Jeho základem je racionalita myšlení autorů, plně souznící s dobovými zásadami funkcionalismu. Unikátní provozní řešení je poté promítnuto do řešení prostorového, které je následně rozpracováno do podoby stavebních plánů, přičemž lze uvažovat o inspiraci jednoduchostí a robustností provozu v zemědělských stavbách, které znal důvěrně Karel Caivas. Oba architekti důsledně promýšlejí celek i detaily budovy – od hmotové kompozice hlavní budovy včetně dvou kontrolních stanovišť, začleněných do oplocení areálu, po výběr kvalitních*

stavebních materiálů a řešení stavebních a architektonických detailů budovy. Za výraznější osobnost z architektonické dvojice můžeme považovat s největší pravděpodobností Karla Caivase.“ (str. 4) Posudek si dále všímá kvalitních a výtvarně jednotných prvků interiéru: „Tyto architektonické a stavební detaily nejsou zatím výkresově doloženy – prohlídkou dochovaných původních detailů však lze zcela jasně zjistit jejich jednotné, jednoduché, nikoliv však primitivní řešení, tvarovou kultivovanost a funkční promyšlenost. Týká se to především kovových částí stavby, obecně především nýtovaných ocelových konstrukcí, a dále pak patentních ocelových tabulkových oken, zábradlí na schodištích z ocelových pásků a prutů, posuvných vrat ve skladištích, aj. (...) Všechny tyto detaily jsou materiálově i proporčně sladěny v rámci budovy do jednotně působícího celku – racionálního, jednoduchého, odpovídajícího dobovým požadavkům na dobrou architekturu.“ (str. 4) Posudek se následně zabývá osobnostmi tvůrců souboru – Dr. Ing. arch. Karla Caivase, Ing. arch. Vladimíra Weisse i Ing. Miroslava Chlumeckého. Citujme: „Ani jeden z obou předložených posudků se podrobněji nezabývá osobami tvůrců nebo jejich dalšími díly. Tyto aspekty jsou však pro posouzení architektonické hodnoty předmětného souboru staveb neopominutelné, protože proklamace o „stavbě velmi solidní úrovně“, která však ve srovnání s jinými industriálními stavbami v mezinárodním měřítku „značně pokulhává“ (posudek L. Šlapety) nebo o tom, že hlavní nádražní budova se stala „pouhým materiálovým reliktem bez myšlenkového náboje“ (posudek J. Vojty) neodpovídají po seriózním rozboru těchto aspektů skutečnosti. NNŽ bylo ve své době jedním z nejmodernějších dopravních a skladovacích zařízení v Evropě, což přiznávají na jiném místě i oba posudky, a současné, radikálně odlišné logistické paradigma, odsunující NNŽ do role funkčně nevyhovujícího souboru staveb, neznamená, že by si architektonické dílo s nespornými kvalitami, kterými se vyznačuje hlavní budova nádraží, nezasloužilo památkovou ochranu.“ Posudek dále představuje podrobně všechny tři autory včetně přehledu jejich prací, z nichž některé jsou kulturní památky a zařazuje jejich tvorbu do kontextu vývoje. Především dílo Karla Caivase si zaslouží bližší pozornosti, neboť jeho dílo zahrnuje jak rodinné vily (některé jsou kulturní památky), zemědělské stavby i interiérové a designérské práce i publikační činnost. Posudek jej charakterizuje jako „velmi erudovaného tvůrce, překračujícího v souboru realizovaných vil v Hranicích na Moravě a blízkých Teplicích nad Bečvou striktní funkcionalistická prostorová i materiálová schémata směrem k organičnosti, romantismu a citovosti“ (str. 5). Odstavec 3 (str. 8-9) obsahuje oponentní posudek posudků, předložených účastníkem řízení.

K stavebně-historickému průzkumu PhDr. Jana Vojty a BcA. posudek uvádí: „Tento posudek splňuje nároky na standard stavebně-historického průzkumu jen částečně a není podle mého názoru použitelný v předmětném řízení jakožto plnohodnotný podkladový dokument. Kromě řady unikátních kopií pramenných materiálů (dobová plánová dokumentace, dobové fotografie) obsahuje – kromě citací z literatury a jiných dokumentů – pouze velmi stručné a neúplné vlastní hodnotící texty, které se spokojují s velmi fragmentárním popisem hodnocených budov. V případě podružných menších skladištních budov nebo budov nejasného účelu lze – vzhledem k objektivní zchátralosti nebo nepůvodnosti – takovéto hodnocení tolerovat, i když paušální soud typu „architektonicky zcela bezvýznamný objekt“ v některých případech neodpovídá skutečnosti. U hlavní trojkřídle budovy však zcela chybí systematická v popisování prostorového řešení, rozmístění vertikálních a horizontálních komunikačních prvků a sociálního zařízení, základní stavební rozměry nebo analýza hmotové kompozice jednotlivých křídel budovy. Chybí také soupis dochovaných stavebních konstrukcí a prvků (alespoň výčet typů) a unikátních uměleckořemeslných předmětů (fragment trojbokého osvětlovacího tělesa a zbytky nástrojných dekorací ve stylu art-deco v přízemní vstupní hale administrativní budovy).

Dobová plánová dokumentace není ztotožněna s dochovanými menšími objekty a přes velké množství barevných fotografií současného stavu nemají tyto fotografie příliš velkou vypovídací hodnotu vzhledem k úhlům záběrů a velikosti fotografií. Zcela pak chybí detailní snímky typických stavebních prvků, konstrukcí a materiálů v hlavní budově a záběry

z interiérů tamtéž. Základní hodnocení – autoritativní tvrzení o tom, že budova je pouhým reliktem minulosti a její hodnota zmizela se zánikem původní funkce, není podloženo věcnými argumenty. Posudek se odvolává pouze na vybrané části Charty průmyslového dědictví, která však uvádí i jiné možnosti zachrany industriálních objektů než je totální ochrana stavby včetně původní technologie in situ. Celkově lze tedy konstatovat, že tento posudek zkratkovitě spojuje kritické hodnocení a předpokládané využití, není také zpracován dostatečně podrobně.“

K posudku prof. Ing. Arch. Šlapety, DrSc. posudek uvádí: „Posudek s názvem „Posouzení komplexu budov nákladového nádraží Praha - Žižkov /1931 -1936/ z pohledu památkové ochrany“ zpracoval prof. Ing.arch. Vladimír Šlapeta v červenci 2010. Elaborát o rozsahu 8 nečíslovaných listů obsahuje pouze souvislý text, který se zabývá v úvodní části situací historických nádražních budov v centrech evropských měst ve změněném kontextu nových požadavků na osobní železniční přepravu. Lze souhlasit s tvrzením, že tyto změny mohou být řešeny různými způsoby - adaptací na nové podmínky, konverzí pro jiný účel nebo odstraněním stavby, nicméně v případě NNŽ jde o odlišný typ stavby - nádraží nákladové a ve větší vzdálenosti od historického jádra, takže paralela se stavbami typu pařížského Gare d'Orsay není odpovídající. V případě hlavní budovy NNŽ jde o typickou industriální stavbu s racionálně řešeným provozem. Budova také neobsahuje velkoryse řešené a nákladně zdobené veřejné prostory - pro jejich získání by bylo nutno přestřehit dvůr mezi křídly, jak je to dnes již přijatelné i u památkově chráněných veřejných staveb z 19. století - viz projekt rekonstrukce hlavní budovy Národního muzea v Praze.

Nicméně také industriální stavba skladištního typu, jakou je hlavní budova NNŽ, je schopna konverze a rekonstrukce. Lze uvést velkou řadu úspěšných pražských příkladů, nejen ekonomicky soběstačných, ale také s citem spojujících historickou industriální architekturu s moderními intervencemi. Architektonická hodnota budovy je nesporná (viz oddíl 2.3), její průkaznější doložení by samozřejmě vyžadovalo podrobnější stavebně historický průzkum, provedený standardním způsobem. Jeho hodnota urbanistická spočívá spíše v klidném uzavření Olšanské třídy než v dominantním pojetí hmot a jak prokazuje řada urbanistických studií, je možné úspěšně urbanisticky vyřešit celý areál NNŽ i při zachování hlavní budovy, zapojené v jiné funkci do organismu nového obytného území. Přestože posudek je jednoznačně zpracován na vyšší úrovni než druhý předložený elaborát, neobsahuje odpovídající zhodnocení architektonických hodnot jemu vlastních a díky předjímá asanaci celého areálu, což však vidím jen jako jednu z možností řešení území NNŽ.“

Závěrem posudek uvádí: „**Je zásadně potřeba oponovat názoru, že ztrátou původní funkce ztrácí jakákoliv stavba své architektonické kvality - při tomto pojetí by nebylo možné přizpůsobit novému určení jakoukoliv stavbu. Vzhledem k tomu, že hlavní budovu NNŽ projektovala kancelář dvou výtvarně nadaných architektů - a v prostorovém konceptu i architektonických detailech to lze bezpečně doložit - nemůžeme pohlížet na tuto budovu jako na jakýsi reliktní krásných starých časů, který však musí ustoupit novému, lepšímu. Jde o budovu, která právě díky jednoduchému provoznímu schématu je velmi dobře schopná adaptace a dochované detaily mohou podpořit nenapodobitelnou patinu, zcela přirozenou při citlivých konverzích industriálních staveb s použitím filosofie loftu. Je to sice poněkud pracnější než stavět na zelené louce, která by vznikla asanací budovy, ale přináší to trvalejší výsledky, veřejností kladně přijímané (viz příklady adaptací industriálních budov v Karlíně nebo Holešovicích). V procesu řízení o prohlášení památkové ochrany je samozřejmě nutné přesně a pečlivě zvážit, které části stavby a dochovaného technologického zařízení je nutno zachovat formou památkové ochrany a jaké zásady a hranice pro nové zásahy budou stanoveny pro konverzi budovy. Neméně důležitý je aspekt urbanistický, spočívající především v zachování kontinuity místa, v případě Žižkova zvláště akcentovaný. Alternativou k demolici dotčené budovy a následného prodloužení Olšanské třídy je její zachování a naplnění novou funkcí, tak jak se to stalo s budovou bývalé tiskárny na křižovatce ulic Vinohradské a Jana Želivského, nehledě na hospodárnost druhého řešení. Změny v trasování hlavních dopravních tepen města - zatočení, vyhnutí, přetočení o 90**

*stupňů nebo uskočení jako v tomto případě, patří k běžným prvkům městské uliční sítě. Nelze tedy argumentovat pro demolici ani nutností prodloužení osy Olšanské třídy, nebylo-li provedeno porovnání těchto dvou základních variant. Otázkou je rozplet dopravního řešení u zachovávané hlavní budovy NNŽ, kde bude nutné detailně prověřit varianty řešení nové křižovatky, což může zasáhnout výše uvedené budovy vrátnic a část původního oplocení.“*

Oponentní posudek **Prof. PhDr. Pavla Kaliny, CSc.**, (ve spise pod č. 83) se zabývá stavebně historickým posudkem PhDr. Vojty a Bc. Dvořáka a odborným posudkem Prof. Ing. Arch. Šlapety, DrSc. Nejprve se zabývá historií, formou a účelem stavebně–historického průzkumu (dále jen SHP) obecně s přihlédnutím k legislativě i současné praxi. Hodnocený SHP se praxi vymyká, neboť dochází k doporučení stavbu nezachovat, přičemž úkolem SHP je především popsat památkově hodnotné prvky stavby a doporučit způsob jejich ochrany. Posudek na str. 1 – 2 uvádí: *„Podobně by se mohlo z rozsáhlé partie SHP nazvané „hodnocení“ zdát, že autoři vycházejí z objektivně existujících, ne-li vysloveně právních, tedy přinejmenším odborných podkladů pro svá tvrzení. Ve skutečnosti ale neexistuje žádná závazná metodika konverzí industriální architektury. Pět bodů, z nichž autoři vycházejí, je sice v zásadě správných, připouštějí však velké množství interpretací a hlavně představují ideální situaci (například s bodem II je v rozporu běžná praxe, kdy se z industriálních objektů stávají loftové byty). Podobně tzv. Moskevská charta industriálního dědictví není právně závazným dokumentem, ale obecným návodem, který je třeba aplikovat na konkrétní případy. Je metodicky pochybné vzít si absolutistickou interpretaci tohoto dokumentu jako základ pro tvrzení, že budova vlakového nádraží je nevyužitelná. (...) Závěr posuzovaného SHP je tedy v příkrém rozporu s precedenční praxí i zákonným rámcem stavebně historických průzkumů. Jeho tvrzení se nezakládají na analýze hmotné podstaty stavby, ale na vnějších faktorech, které s ní bezprostředně nesouvisí a které z její hmotné podstaty nevyplývají. Zpracovatelům SHP vzhledem k jejich kvalifikaci naprosto nepřislušelo vyjadřovat se k tomu, zda je zachování stavby v rozporu nebo v souladu s urbanistickou koncepcí. Rovněž tak zpracovatelé SHP nebyli kompetentní k tomu, aby posuzovali případnou finanční náročnost konverze budovy. Z uvedeného rovněž vyplývá, že si investor může sám objednat SHP, resp. elaborát, který je označen jako „SHP“, ale nemůže používat jakákoli tvrzení v něm obsažená, zejména pak návrhy na další využití nebo dokonce destrukci stavby, jako relevantní.“*

K posudku prof. Šlapety poukazuje znalecký posudek na vnitřní rozpory textu a uvádí, že posudek se spíše zabývá možnostmi konverze nežli posouzením památkové hodnoty objektu. Pro obsáhlost zde nemůžeme uvést plné znění znaleckého posudku s uvedením množství konkrétních faktů a argumentů, podložených odbornou literaturou, před závěrem ocitujme alespoň část odstavce, odkazující na moderní urbanismus: *„Například významný italský architekt Aldo Rossi rozvinul odlišnou teorii města, vycházející z představy místa, utvářeného dějinami. Tato teorie se dočkala obecně uznání a panuje shoda, že v poměrech evropských měst je adekvátním přístupem k urbanistickým projektům. Z jejího hlediska by nákladové nádraží mohlo sloužit jako typický „urban artifact“, propojující minulost místa s jeho přítomností. (...) Závěrem tedy shrnuji: jak autoři stavebně–historického průzkumu, tak autor odborného posudku došli k závěru, že stavba nákladového nádraží na Žižkově může být zbourána. Pokud z jejich textů vybereme ryze odborné pasáže, zjistíme naopak, že jde o významnou památku české meziválečné architektury v dobrém technickém stavu, která by měla mít status kulturní památky. Z urbanistického hlediska by bylo nanejvýš žádoucí, aby se budova nákladového nádraží stala jádrem budoucí zástavby. Oba posudky proto pokládám za vnitřně rozporné, a to zejména pokud jde o jejich meritorní závěry, a domnívám se, že nemohou sloužit jako relevantní podklad v procesu dalšího rozhodování.“*

**Znalecký posudek prof. Ing. arch. Tomáše Šenbergera** (ve spise pod č. 82) se zabýval posouzením předmětného souboru z hlediska technicky a ekomicky životaschopných

možností jeho využití v rámci urbanistického rozvoje lokality. Posudek nejprve uvádí do problematiky konverzí průmyslových budov obecně a poté se zabývá konkrétním souborem. Znalecký posudek přehledně a systematicky uvádí, jak dospěl ke svým závěrům, a v textu uvádí řadu příkladů. Obdobně jako i další znalecký posudek – NTM (pod č. 81) poukazuje na volnou vnitřní dispozici železobetonového skeletu skladů, umožňující i vzhledem k jeho vysoké únosnosti velkou variabilitu vnitřní dispozice. Citujme zde např.: „...skladová část budovy Nákladového nádraží Žižkov (je) téměř učebnicovým příkladem víceúčelové výrobně-technické stavby, zcela univerzální a dokonale adaptabilní. Hloubka budovy poskytuje dostatek přirozeného světla i možnosti přirozeného větrání pro téměř jakoukoli potřebnou obytnou, vzdělávací nebo komerční funkci. Světlá výška prostorů 3,2 (přízemí 4-5 m) dobře kopíruje možné rozdělení funkcí po výšce stavby (obchody, služby, kultura x bydlení, kanceláře). Konstrukční systém s modulací 5,8 x 5,28 (skladiště prodeje) nebo 5,28 x 4,84 (skladiště výdeje) je natolik univerzální, že jen málo potenciálních funkcí by mohl omezit. Mimořádná únosnost skeletové konstrukce může být z pohledu masivnosti sloupů (průměrně 60 x 60 cm) na překážku, ale na druhé straně poskytuje dostatek rezervy pro případné nástavby dalších podlaží.“

V závěru shrnuje odpovědi na položené otázky: „*Životaschopnost (technická a ekonomická) využití souboru budov Nákladového nádraží byla posuzovaná ve dvou rovinách – z hlediska území a z hlediska vlastní budovy. V obou případech nebyly shledány zásadní překážky pro využití budovy formou konverze, tedy vložení nových funkcí do stávající stavební substance budovy. Území je ze všech dostupných pramenů vnímané jako rozvojové, s velkým potenciálem, a s nastavenou pozitivní budoucností moderní městské části. V tomto kontextu se konvertovaná monumentální industriální budova může stát dalším přínosem pro identifikaci a ojedinělost lokality. Vlastní budova (sklady i administrativa) byla typologicky zařazena mezi univerzální, dobře adaptovatelné (tzv. víceúčelové) výrobně-technické stavby, s dobrými předpoklady pro přijetí nových, nevýrobních funkcí.*

*Impozantní budova bývalého Nákladového nádraží je nepochybně ikonou a logem nejen vlastního brownfieldu, ale svým přesahem je jedinečná i pro Prahu. Možnost její konverze je výzvou, kterou by si její majitel neměl nechat ujít. Nebude se totiž již nikdy opakovat.“*

Znalecký posudek **Centra dopravního výzkumu, v. v. i.** (ve spise pod č. 84) se zabývá posouzením navrženého řešení dopravní situace v projednávaném návrhu nového územního plánu Hlavního města Prahy v lokalitě Praha-3 Žižkov se zřetelem na navrženou realizaci tzv. Jarovské spojky v místě stávající hlavní budovy bývalého nákladového nádraží. Posudek se dotýká i problematiky využití souboru, když navrhuje opět ho využívat pro zásobování města, a upozorňuje na problémy případné demolice, která by přinesla riziko poškození životního prostředí samotnou technologií demolice převážně železobetonové nosné části objektu včetně odvozu stavebního rumu a případně komplikované následné využití recyklátu pro stavební účely. Posudek navrhuje zachování a využití předmětného souboru jako veřejné logistické centrum (VLC) pro centrální část Prahy a upozorňuje, že v současné době Praha nemá aktuální moderní koncepci obsluhy města nákladní dopravou – tedy zásobování města zbožím – tzv. citylogistiku, kterou se posudek následně zabývá podrobněji. Uvádí příklady ekologicky šetrného zásobování vnitřních měst evropských metropolí a navrhuje pro tento účel využít Nákladové nádraží Žižkov v rozsahu hlavní budovy nádraží a kolejiště uprostřed hlavní budovy, spolu se zjednodušeným zhlavím ve směru Malešice; rozvoz zboží po Praze pak provádět ekologicky šetrnými vozy.

Posudek dále v bodě 3.3 popisuje možné varianty dopravního řešení tzv. Jarovské spojky: její vedení po jižní nebo severní straně areálu nákladového nádraží, nebo **vyosení pokračování Olšanské severně pomocí spirálově uspořádané okružní křižovatky s ulicí Želivského a rozpletem tramvajů průsečného resp. stykového uspořádání s řízením světly.** Ocitujeme zde v plném znění pouze závěry posudku:

*„Pokud má být objekt památkově chráněn resp. prohlášen za technickou památku, bylo by vhodné, aby sloužil původnímu nebo podobnému účelu.*

- 1. Objekty NNŽ jsou natolik zajímavé, že jejich ochrana je aktuální.*
- 2. Objekty lze využít pro původní účel s tím, že technologii je třeba modernizovat, aniž by došlo k výraznému ovlivnění zájmových objektů z hlediska ochrany.*
- 3. Objekty by po rekonstrukci technologie mohly zastávat funkci veřejného logistického centra pro historickou část města, konkrétně pro obvody 1, 2, 3, částečně 4, 8, 10 a příslušné MČ.*
- 4. Vedení tzv. Jarovské spojky (pokud bude její funkčnost opodstatněna vzhledem k východní části Městského okruhu) lze záměru přizpůsobit ve všech případech, tj. ponechání NNŽ v současném rozsahu (není doporučeno).*
- 5. Není doporučen prodej pozemku NNŽ a likvidace budov „U“ do vyřešení koncepce zásobování centrální části Prahy, tzv. koncepce citylogistiky.“*

Návrh vytvořit moderní koncepci citylogistiky, v níž by se významně uplatnila budova Nákladového nádraží, spadá do působnosti Hlavního města Prahy a přesahuje rámec tohoto řízení, proto k němu Ministerstvo kultury v hodnocení podkladů nepřihlíželo.

Ministerstvo kultury současně v řízení zkoumalo, zda účastníku řízení nevznikla práva nabytá v dobré víře, která by byla v rozporu s prohlášením souboru za kulturní památku. Za tím účelem informovalo o probíhajícím řízení o prohlášení za kulturní památku a požádalo o přerušení vedených řízení z důvodu předběžné otázky – zda soubor bude či nebude kulturní památka. Informace a žádost obdržely tyto orgány veřejné správy: stavební úřad Městské části Praha 3 (ve spisu pod č. 10, 91), výbor pro územní rozvoj Městské části Praha 3 (ve spisu pod č. 13), odbor územního plánu MHMP (ve spise pod č. 13, 21, 70), Drážní úřad (ve spise pod č. 28). Ministerstvo kultury se pro úplnost otázalo i účastníka řízení v dopise ze dne 1. 11. 2011 (ve spisu pod č. 86), zda „nebyl vydán nějaký dokument, zakládající účastníku řízení taková práva nabytá v dobré víře, která by byla v rozporu s případným prohlášením předmětného souboru za kulturní památku“.

Úřad MČ Praha 3, odbor výstavby ve své odpovědi ze dne 9.7.2010 (ve spise pod č. 16) sdělil, že nevede žádné stavební řízení, týkající se předmětného souboru a doporučil otázat se Drážního úřadu.

Drážní úřad v odpovědi ze dne 4.10. 2010 (ve spise pod č. 35) sdělil, že nevede žádné správní řízení, týkající se předmětného souboru.

Útvar rozvoje hl. m. Prahy v dopise ze dne 18.6.2010 (ve spise pod č. 19) informoval Ministerstvo kultury o probíhajícím procesu schvalování konceptu územního plánu, v němž se Ministerstvo kultury jako dotčený orgán vyjadřovalo a nevedlo žádné požadavky k navrhovaným změnám v prostoru Nákladového nádraží Žižkov. Dopis upozorňuje na navrhované prodloužení ulice Olšanská, které má sloužit propojení budoucího Městského okruhu se Žižkovem – tzv. „Jarovskou spojkou“, jejíž realizace předpokládá zbourání předmětného souboru.

Odbor územního plánu Magistrátu hl. m. Prahy odpověděl v dopise ze dne 13. 7. 2010 (ve spise pod č. 20), v němž informoval o celoměstsky významné změně stávajícího územního plánu Z 2600/00 v samostatném režimu pořizování. Dopis uvádí: „*Usnesením ZHMP č. 38/52 ze dne 3.6.2010 bylo schváleno zadání Z 2600/00 (včetně rozšíření řešeného území z důvodu dořešení dopravních vazeb). Pro zpracování návrhu změny je požadováno Vyhodnocení vlivů změny na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je SEA. Dále je požadováno doložení podrobnějšího řešení změny studií. Znění schváleného zadání Z 2600/00 Vám v příloze zasíláme.*“ Dopis dále uvádí: „*Vaše oznámení o zahájení řízení o prohlášení souboru budov*

bývalého Nákladového nádraží Žižkov za kulturní památku postupujeme ZHMP, URM a žadateli o změnu Z 2600/00 s doporučením, aby zpracovaná studie respektovala probíhající řízení a jeho závěry.“ Na dotazy MK odpověděl i doplňující dopis Odboru územního plánu Magistrátu hl. m. Prahy ze dne 5.8.2010, v němž se uvádí, že **předmětného souboru se týká pouze změna Z 2600/00, dále že podnět k jejímu pořízení podala MČ Praha 3, která je též žadatelem o změnu ÚP SÚ hl. m. Prahy.** Dále uvádí, že lokalita Nákladového nádraží Žižkov je též řešena v konceptu nového územního plánu.

Své stanovisko zaslal též zástupce starosty MěČ Praha 3 v dopise ze dne 22. června 2010 (ve spisu pod č. 17). V něm vyjádřil nesouhlas s prohlášením souboru a uvedl, že MěČ Praha 3 podporuje myšlenku realizace tzv. Jarovské spojky na místě nynější hlavní budovy nákladového nádraží, tak, jak je uvedena v konceptu nového územního plánu MHMP. Cit.: „*Při práci na urbanismu nové podoby nákladového nádraží se zrodila myšlenka napojení Olšanské třídy na koridor Jarovské spojky a přímé napojení radiály na křižovatku Městského okruhu v prostoru Spojovací.*“

Ministerstvo kultury dále obdrželo v druhoinstančním řízení dopis starostky MěČ Praha 3 ze dne 23. 12. 2010 (ve spise pod č. 44), který vyjadřuje nesouhlas s prohlášením souboru za kulturní památku, neboť „*předmětná budova brání územnímu rozvoji a rozvoji dopravní infrastruktury městské části*“, protože stojí v trase plánované „Jarovskou spojkou“. Dopis uvádí, že navrženou trasu nelze z dopravních důvodů posunout.

Ministerstvo následně obdrželo Otevřený dopis zastupitelů Prahy 3 z 11. 1. 2011 (ve spisu pod č. 43), v němž 16 zastupitelů vyjádřilo podporu prohlášení souboru za kulturní památku. K argumentům proti prohlášení, které byly v této souvislosti i publikovány v médiích dopis uvádí: „*Není pravda, že budova ani celé území nejsou pro svou původní funkci již využívány. Není ani pravda, že při ztrátě původní funkce dopravního překladiště nelze soubor budov smysluplně využít i jinak. Jak potvrzují i názory odborníků (např. historika architektury Zdeňka Lukeše), celý areál je možné i bez větších zásahů transformovat na multifunkční komplex, který by mohl poskytnout vhodné prostory jak pro nekomerční využití (výstavní síně, ateliéry, kulturní kluby apod.), tak i pro komerční jako byty, kanceláře, restaurace či volnočasová zařízení. Může zde tak vzniknout nové centrum moderní kultury, které bude díky své specifické a unikátní architektuře atraktivní pro místní i zahraniční návštěvníky. Dle existujících průzkumů terénu je možné v okolí vybudovat rozsáhlý park s vodními plochami, i střídou bytovou zástavbu respektující výšku původní okolní výstavby. Alternativou podle nás zůstává i modernizace areálu pro obnovení jeho původní funkce v přiměřeném rozsahu.*“

Dovolujeme si též polemizovat také s tvrzením, že zachování souboru budov brání dopravnímu rozvoji Prahy. Vedení městské části Praha 3 dlouhodobě navrhuje budovy nádraží zbořit a v návaznosti na Olšanskou vybudovat čtyřproudou rychlostní komunikaci, která má být součástí tzv. Jarovské spojky s napojením na Pražský okruh. Není pravda, že toto dopravní řešení je jediné možné. Kapacita dopravní komunikace závisí především na hustotě budoucí zástavby v lokalitě nákladového nádraží. Pokud ta zachová urbanistické parametry současného Žižkova, je možné komunikaci s kapacitou úměrnou zastavěnosti území vést např. podél severních zdí Vinohradských hřbitovů, jak to navrhuje původní studie arch. Sedláka z roku 2006, případně podél jižního i severního křídla budovy bývalého nádraží, jak navrhuji některé studie studentů FA a FS ČVUT. Jako zastupitelé Prahy 3 nesouhlasíme s výstavbou velkokapacitní silnice, která by znamenala zvýšené zatížení obyvatel Prahy 3 hlukem a prachem a domníváme se, že existují jiná vhodnější a šetrnější řešení, která zároveň respektují zachování budov nádraží. Zachování budov nákladového nádraží podle našeho názoru nijak nebrání rozvoji Prahy, naopak je příležitostí pro uplatnění šetrného moderního urbanismu 21. století, a to včetně dopravních řešení.“

Paní starostka MěČ Praha 3 následně zaslala stanovisko Zastupitelstva MěČ Praha 3 ze dne 29. 3. 2011 (ve spise pod č. 53), ve formě Usnesení č. 81, v němž nadpoloviční většina zastupitelstva schválila a potvrdila požadavky MěČ Praha 3 ke koncepci územního plánu v oblasti Nákladového nádraží Žižkov.

Ministerstvo kultury po vypracování ohlášeného Vyhodnocení vlivu celoměstsky významné změny Z2600/00 na udržitelný rozvoj území, tzv. SEA (únor 2011), a po jejím zveřejnění na webových stránkách MHMP si opatřilo její znění a zařadilo ji jako podklad do spisu pod č. 80.

Účastník řízení byl v souladu s § 36 odst. 3 správního řádu informován v dopise ze dne 26. 10. 2011 (ve spise pod č. 85) 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. Této možnosti využil a po seznámení s podklady dne 2.11. 2011 (ve spise pod č. 87) zaslal Ministerstvu kultury své stanovisko.

Účastník řízení následně zaslal v dopisu ze dne 9.11.2011 (ve spise pod č. 89) žádost o koordinaci správních procesů s Úřadem Městské části Praha 3, odborem výstavby, v územním řízení, které běží pod názvem „Změna stavby komunikace Jana Želivského a Malešická v k. ú. Žižkov, Praha 3“.

Ministerstvo kultury proto zaslalo odboru výstavby ÚMČ Prahy 3 dopis (ve spise pod č. 91), v němž připomíná svůj dopis ze dne 5.5.2010 a 16.6.2010 (ve spise pod č. 3 a 10) s informacemi o probíhajícím řízení, upozorňuje na to, že řízení dosud nebylo ukončeno a znovu žádá o přerušování veškerých řízení, na jejichž podobu by mělo případné prohlášení předmětného souboru vliv. Posouzení, zda na účastníkem řízení výše uvedenou konkrétní změnu („Změna stavby komunikace Jana Želivského a Malešická v k. ú. Žižkov, Praha 3“) by výsledek řízení o prohlášení souboru za kulturní památku měl vliv, není v kompetenci Ministerstva kultury, nýbrž příslušného odboru výstavby.

Účastník řízení následně zaslal v dopisu ze dne 14.11.2011, doplněném dne 15.11.2011 a 25.11.2011, své vyjádření (ve spise pod č. 90, 90A a 94). V dopise pod č. 90 především žádá o prodloužení lhůty k doplnění vyjádření do 25. 11. 2011. Ministerstvo kultury této žádosti vyhovělo. Dále uvádí soubor námitek a procesních návrhů. Ve stručnosti uvádíme zde přehled námitek: Účastník s odkazem na dříve vyjádřené námítky k výběru znalců a znalecké organizace (NTM) opět namítá, že znalci jsou podjatí. Konkrétně uvádí:

*„Znalci podepsali znalecký slib: „Slibuji, že znaleckou činnost budu konat nestranně podle svého nejlepšího vědomí, že budu plně využívat všech svých znalostí a že zachovám mlčenlivost. Byť se třeba znalci subjektivně necítí být podjatí ve vztahu k věci, k účastníkům nebo jejich zástupcům, lze mít pochybnost o jejich nepodjatosti, neboť by rozhodovali o věci, v níž jsou sami zainteresováni na výsledku řízení jako členové občanských sdružení a jiných společenských organizací, a to v souvislosti s účelem zřízení těchto organizací. Posudek těchto znalců končící doporučením nezapsat soubor budov NNŽ na seznam nemovitých památek se od počátku jevil jako nepravděpodobný. Ačkoliv jsou znalci profesionálové a subjektivně se v dané věci necítí být podjatí, je třeba mít na paměti i objektivní kategorii nestrannosti, tedy vnímat, zda neexistují objektivní okolnosti, které by mohly vést k reálným pochybnostem o tom, že znalec určitý vztah k věci má. Jelikož jako iniciátor řízení vystupují subjekty, jichž jsou někteří znalci členy, mohla by v daném případě vyvstat objektivní pochybnost, zda jsou znalci skutečně nestranní. Aby byly jakékoli pochybnosti účastníka o nepodjatosti znalců vyloučeny, mělo ministerstvo zadat zpracování znaleckého úkolu naprosto nestranným znalcům.“*

Dále namítá, že stavebně-historický posudek PhDr. Vojty a BcA. Václava Dvořáka byl zpracován jako interní posudek pro vlastníka a nebyl psán jako posudek pro hodnocení památkové ochrany objektů nákladového nádraží. Z tohoto důvodu považuje účastník řízení vypracování oponentních posudků za irelevantní.

Dále namítá, že příklady úspěšných evropských konverzí podobného rozsahu jsou možné pouze za předpokladu, že památková ochrana „*nesmí být prosazována dogmaticky, tak jak to chápe dnešní právní řád ochrany památek v ČR, protože pak nelze dosáhnout konverze těchto objektů, tak jak ji předjímá např. pan Prof. Šenberger*“.

Dále namítá, že „*do projektu takovýchto dimenzí musí být investovány prostředky ze státních nebo komunálních rozpočtů.*“

Dále dopis žádá, aby v sousedství objektů nebylo plánováno nové multifunkční zařízení.

Další žádostí je přepracování dopravního skeletu území.

Dále namítá, že správní orgán v dalším prvoinstančním řízení neuskutečnil místní šetření, a vyjadřuje domněnku, že by jinak nezbytně došel k závěru, že památkové „zakonzervování“ území NNŽ povede k jeho zpustnutí.

Doplňující dopis (pod č. 96) s odkazem na oprávněné zájmy osob, kterých se případné prohlášení týká, uvádí:

*„Společnost České dráhy jako vlastník nemovitostí nacházejících v lokalitě Nákladového nádraží Praha — Žižkov uzavřela dne 24.1.2008 smlouvu o realizaci projektu se společností Sekyra Group a.s. Cílem projektu bylo a stále je dosáhnout zejména těchto základních cílů:*

*- urbanistického rozvoje lokality „jižní části Nákladového nádraží Praha — Žižkov“, a to zejména pokud jde o renovaci, modernizaci a rozvoj nemovitostí v této lokalitě, a to vše s přihlédnutím k zásadám urbanistického rozvoje této lokality stanoveným hlavním městem Prahou a Městskou částí Praha 3. Koncepční studie projektu počítá od počátku s demolicí hlavního objektu NNŽ.*

*- získání odpovídajícího a garantovaného ekonomického příjmu z pronájmu a následného prodeje pozemků nacházejících se v lokalitě Nákladového nádraží Praha — Žižkov.*

*- komplexního a koncepčního řešení právních vztahů k pozemkům nacházejícím se v lokalitě Nákladového nádraží Praha — Žižkov.“*

Dále uvádí, že v sousedství objektů NNŽ se projednává návrh projektové dokumentace k umístění stavby pro severní část území NNŽ řešeného jinou společností a v této souvislosti upomínají na výše uvedené rozhodnutí stavebního úřadu MČ Prahy 3 ze dne 16.8.2011. Rovněž poukazuje na stanovisko Ministerstva kultury ze dne 7. 12. 2009 ke konceptu nového územního plánu.

Po seznámení účastníka řízení ve spise přibylo několik dalších položek – ty, které účastník neměl k dispozici, mu byly zaslány v elektronické podobě (konkrétně jde o kopie položek, uvedené v obsahu spisu pod č. 88, 91, 92, 93, 95, 97) a bylo mu umožněno, aby do lhůty 5 dnů doplnil své vyjádření. Této možnosti využil a vyjádřil se v dopise ze dne 22.12. 2011 (v dopise chybně uvedeno 2010) k dopisu ministra dopravy (ve spise pod č. 93), adresovanému ministru kultury, v němž ministr dopravy vyjadřuje podporu závěru znaleckého posudku Centra dopravního výzkumu, že prodloužení Olšanské ulice (tzv. Jarovská spojka) lze vést, aniž by protnulo areál NNŽ. Účastník řízení namítá, že tento posudek rovněž doporučuje využít budovu jako logistické drážní centrum, což považuje za nereálné.

Během hodnocení Ministerstvo kultury zvážilo výše uvedené jednotlivě i ve vzájemných souvislostech. K památkové hodnotě objektu se vyjadřovalo v průběhu řízení množství odborníků, odborných organizací, vč. příslušného správního orgánu státní památkové péče. Uvedme zde přehled těch podkladů, shromážděných v I. a II. etapě řízení, které se zabývají památkovými hodnotami předmětného souboru:

- odborné stanovisko Národního památkového ústavu (pod č. 3a, 8, 30)
- stanovisko Klubu za starou Prahu (pod č. 6)
- stanovisko Magistrátu hlavního města Prahy, odboru kultury, památkové péče a cestovního ruchu (pod č. 7)
- stanovisko poradní komise Ministerstva kultury, složené z předních odborníků památkové péče (pod č. 36)
- stavebně historický průzkum PhDr. Vojty a BcA. Dvořáka (pod č. 25)
- posudek Prof. Ing. arch. Šlapety, DrSc. (pod č. 27)
- znalecký posudek Národního technického muzea (pod č. 81)
- znalecký posudek Prof. PhDr. Pavla Kaliny, CSc. (pod č. 83)

**Druhoinstanční rozhodnutí ve věci ze dne 23. 5. 2011 (ve spise pod č. 60)** uložilo Ministerstvu kultury opatřit si za účelem kvalifikovaného posouzení stavebně-historického průzkumu a posudku prof. Šlapety oponentní posudek. Pro větší míru objektivitu jmenovalo Ministerstvo kultury znalce dva – Národní technické muzeum, které je nadto znaleckou organizací v oboru historie architektury a Prof. Kalinu, jako vyučujícího pedagoga FA ČVUT. Závěry obou znaleckých posudků potvrzují vysoké architektonické, urbanistické i historické kvality souboru a upozorňují na rozpory v posuzovaných posudcích. Oba posudky upozorňují na skutečnost, že tzv. Moskevská charta industriálního dědictví není právně závazným dokumentem, ale obecným návodem, který je třeba aplikovat na konkrétní případy, jak již během řízení konstatovala poradní komise Ministerstva kultury. Tuto skutečnost je třeba zvážit i u stanoviska odboru památkové péče Magistrátu hl. m. Prahy, které popisuje vysokou památkovou hodnotu souboru, z důvodu neuchování původní funkce však nedoporučuje jeho prohlášení, přičemž tento závěr dokládá doporučením tzv. Moskevské charty.

Ve shodě s odborným stanoviskem Národního památkového ústavu, stanoviskem Klubu za starou Prahu, stanoviskem Magistrátu hlavního města Prahy, odboru kultury, památkové péče a cestovního ruchu, stanoviskem poradní komise Ministerstva kultury, složené z předních odborníků památkové péče, a též ve shodě se stavebně historickým průzkumem PhDr. Vojty a BcA. Dvořáka, dodaným účastníkem řízení, konstatovalo Ministerstvo kultury již v I. etapě prvoinstančního řízení, že jde bezesporu o ve své době významnou a jedinečnou funkcionalistickou stavbu technického určení, postavenou v letech 1934-1937 podle projektu ing. K. Caivase a arch. V. Weise, která je velmi dobře dochovaná – téměř intaktně. Dochovala se i značná část technologického vybavení, které však není plně funkční.

Dále Ministerstvo kultury již v I. etapě řízení konstatovalo, že v rámci funkcionalistické i industriální architektury své doby představuje Nákladové nádraží Praha – Žižkov vskutku dokonalý a mimořádně dochovaný příklad nejtěsnějšího propojení architektonického řešení a výrazu s jeho funkcí. Hlavní budova nádraží s oběma skladištními křídly je architektonicky i stavebně technicky mimořádně velkoryse a racionálně koncipovaná – veškeré funkce nakládky, vykládky i skladování na sebe účelně a důmyslně navazovaly, suterény byly využity jako chladírny, sklady pro sypké látky jsou propojeny vertikálně šnekovými shozy. Dochovala se značná část původního technologického zařízení, u kterého je dodnes na první pohled patrný původní účel. Areál nádraží nemá svou koncepci na území České republiky srovnání, jde o jedinečný příklad, pozoruhodný nejen architekturou, ale také technickým řešením, včetně solidní a nenarušené železobetonové konstrukce skladišť, kterou provedla stavební firma Karla Skorkovského. Autentické dobové stavební detaily a interiérové vybavení jsou zčásti dochované i u administrativní budovy, kancelářské prostory jsou prosvětleny pro funkcionalistickou architekturu typickými pásovými okny, vnitřní dispozice je prostorná, světlá a přehledná, spojovací chodby ve středním traktu mají dostatek denního světla proskleným pásem ze světlých kancelářů. Typologicky shodné funkcionalistické administrativní budovy se stavěly i řadu dalších desetiletí, protože byly vysoce praktické i estetické – využitím denního světla i rytmickým střídáním horizontálních a vertikálních linií.

Všechny budovy souboru jsou kvalitní ukázkou funkcionalistické architektury s její charakteristickou estetikou. Převládá horizontální linie, kterou podtrhuje v uliční linii původní oplocení a budovy vrátnic, které nesou výrazné rysy funkcionalistické architektury – ploché střechy, práce s obloukem, kubusy hmot. **Ve shodě se stanoviskem poradní komise ministerstva konstatujeme, že výraznou hodnotou souboru je jeho urbanistická vazba na bezprostřední okolí a uliční síť, jež byla projektována zároveň (viz. dobová dokumentace, přehledně shromážděná v předloženém Stavebně-historickém průzkumu), s propojující administrativní budovou, která se průčelím obrací ke křižovatce ve tvaru „T“ podél ulice Želivského, proti mírně stoupající nové ulici Olšanská, projektované jako dvouproudá, aby zvládla zásobování Nákladového nádraží. Proti dvouproudé Olšanské třídě je soubor umístěn v mírně vyosené poloze, centrální budova na tuto situaci vhodně reaguje asymetrickou kompozicí fasády a hmotovým i barevným členění kubusů administrativní části areálu. Logicky ukončuje stoupající linii Olšanské třídy a svými horizontálními liniemi vnáší prvek zklidnění do rušné křižovatky. V rámci území Prahy 3 - Žižkova uchovává výraznou stopu industriálního rozvoje Žižkova v období první republiky.**

V rámci České republiky jde bezesporu o stavbu výjimečné kvality, některé posudky stavbě přisuzují význam i v mezinárodním kontextu (např. stavebně historický průzkum dodaný účastníkem řízení uvádí, že v době svého vzniku šlo o „jeden z špičkových evropských projektů železniční logistiky“, Národní památkový ústav ve svém stanovisku uvádí a dokládá uvedením dobových pramenů, že šlo o výjimečnou stavbu v rámci střední Evropy, stanovisko Odboru kultury, turistického ruchu a památkové péče Magistrátu Hl. m. Prahy uvádí pravděpodobnou inspiraci řešením nákladového nádraží v Curychu.

Tyto hodnoty byly oběma znaleckými posudky potvrzeny, nadto byla zdůrazněna vysoká kvalita výtvarného řešení detailů staveb, jemuž autoři stavby věnovali nemalou pozornost, jako např. zábradlí, kabřincové obklady, či nýtované části ocelových konstrukcí. Oba posudky též zdůraznily vysokou urbanistickou hodnotu souboru.

Stavebně-historický průzkum PhDr. Vojty a BcA. Dvořáka pořízený vlastníkem budovy popisuje ve stručnosti výše uvedené hodnoty celého areálu. Nad rámec obvyklého stavebně-historického průzkumu však dochází k závěru všechny budovy areálu zbořit, přičemž se opírá o text Moskevské charty industriálního dědictví. Ta však není právně závazným dokumentem, ale pouze doporučením, jak upozorňuje již stanovisko poradní komise MK a dále též oba znalecké posudky. Zde je na místě připomenout, že řízení je vedeno pouze o architektonicky i technicky nejhodnotnějších částech, které tvoří jen malou část celé plochy areálu.

Závěr posudku prof. Šlapety se vztahuje k celému rozlehlému areálu nákladového nádraží, toto řízení je však vedeno pouze o vymezené malé části celého areálu – hlavní budově nádraží, budovách vrátnic a oplocení. Oponentní posudky poukazují na řadu vnitřních rozporů v posudku prof. Šlapety. K architektonické a technické hodnotě posudek uvádí, že Praha má již památkově chráněné budovy skladišť s aplikací hřibových stropů. K tomuto argumentu však uvádíme, jak již zaznělo výše v oponentním posudku, že fakt, že jsou chráněny stavby postavené obdobnou technologií však památkovou hodnotu nesnižuje, spíše naopak. Dále posudek uvádí, že jde nepochybně o stavbu velmi solidní úrovně, že se však nevyrovná vybraným zahraničním industriálními stavbám či nádražím osobní přepravy. Toto srovnání rovněž památkovou hodnotu hlavní budovy nádraží nesnižuje, neboť zahraniční srovnání nadto se stavbami odlišného typu není pro stanovení hodnoty určující. Rovněž letmé a nahodilé srovnání s jinými industriálními stavbami a stavbami občanské vybavenosti na území České republiky nezřetňuje, že by předmětný soubor nevykazoval vysokou architektonickou a technickou kvalitu. Závěry oponentních posudků závěry posudku prof. Šlapety vyvracejí.

**Při zkoumání památkové hodnoty souboru proto Ministerstvo kultury má za dostatečně prokázané, že hlavní budova souboru nákladového nádraží Žižkov je**

mimořádně kvalitním příkladem funkcionalistické stavby technického určení, která se dochovala v dosti intaktní podobě. Dokládá vysokou technickou i architektonickou vyspělost industriálních staveb na území tehdejší Československé republiky a vykazuje vysokou urbanistickou hodnotu, potvrzenou znaleckými posudky.

Oproti tomu porovnání aktuální fotodokumentace s historickými snímky dokládá značnou míru stavebních zásahů do staveb vrátnic, a tedy jejich sníženou autenticitu.

Druhoinstanční rozhodnutí ve věci ze dne 23. 5. 2011 (ve spise pod č. 60) dále prvoinstančnímu orgán uložilo zabývat se problematikou možností budoucího využití souboru v rámci urbanistického rozvoje lokality. Touto problematikou se zabývaly tyto podklady, shromážděné v I. a II. etapě řízení (některé z jmenovaných jen okrajově):

- posudek Prof. Ing. arch. Šlapety, DrSc. (pod č. 27)
- posudek Prof. arch. Evy Jiříčné (pod č. 58)
- znalecký posudek Národního technického muzea (pod č. 81)
- znalecký posudek Prof. PhDr. Pavla Kaliny, CSc. (pod č. 83)
- znalecký posudek Prof. Ing. Arch. Tomáše Šenbergera (pod č. 82)

Posudek prof. Šlapety uvádí řadu příkladů konverzí rozličných industriálních budov. Jeho posudek, vypracovaný pro účastníka řízení jako podklad pro řízení uvádí, že z urbanistického hlediska je zachování celého areálu nereálné a připouští, že „případně se dá zvážit možnost využití některých fragmentů z nádražního komplexu“. V závěru vyslovuje jako důvod svého nesouhlasu se zachováním předmětného souboru: „z hlediska zdravé urbanistické strategie velkého a atraktivního území (...) je zachování celého areálu naprosto nereálné (...) z ekonomického hlediska by byla rigorózní ochrana celého velmi rozsáhlého areálu nerentabilní a víc než problematická“. Autor ve svém posudku uvažuje o zachování celého areálu, toto řízení však není vedeno o celém areálu, nýbrž pouze o vybraném souboru architektonicky a urbanisticky nejhodnotnějších budov – hlavní budovy a dvou vrátnic s oplocením. Oponentní znalecké posudky uvádějí, že posudek prof. Šlapety má řadu vnitřních rozporů, což dokládají řadou konkrétních příkladů, které lze v příslušných pasážích ověřit (např. srovnání budovy nákladového nádraží se zcela odlišným typem nádraží osobního, či srovnání funkcionalistické budovy s budovou ve stylu klasicizující moderny, či tvrzení, že světlé výšky skladových prostor nejsou dostatečné pro výstavní účely - podobně jako u Veletržního paláce, prohlášení skladišť stavěných stejnou technologií hřibových stropů za kulturní památku posudek uvažuje jako argument proti prohlášení hlavní budovy nádraží, ačkoli dle principu srovnatelnosti spíše památkovou hodnotu potvrzuje).

Posudek Prof. Ing. Arch. Jiříčné byl vypracován rovněž pro účastníka řízení jako podklad pro řízení. Autorka z pohledu své bohaté mezinárodní zkušenosti vyjadřuje názor, že bez velké dotace je nepravděpodobné nové komerčně životaschopné využití objektu.

S naprostým respektem ke zkušenostem autorky, která má bezesporu velké zkušenosti s novostavbami i rekonstrukcemi starších objektů, uvádíme, že právní rámec památkové ochrany je v každé zemi utvářen jinak, např. ve Velké Británii hlavní organizace památkové péče „English Heritage“ spadá pod dohled tzv. „památkové komise“, složené ze 16ti odborníků, volených vládou, která se také může vyjadřovat jako orgán s nejvyšší odbornou autoritou k rekonstrukci památkově chráněných objektů. Rekonstrukce kulturní památky v České republice se řídí tzv. „závazným stanoviskem“, které vydává místně příslušný orgán státní památkové péče (v tomto konkrétním případě Odbor památkové péče Magistrátu hl. m. Prahy). Podkladem pro závazné stanovisko pak je odborné stanovisko Národního památkového ústavu. Nejsou zde, jak paní architektka předpokládá, žádné „předem formulované požadavky památkové komise“, závazné stanovisko je připravováno individuálně – vždy ke konkrétní stavbě a konkrétnímu projektu, jeho cílem je ochrana památkově hodnotných prvků konkrétní památky. Paní architektka Jiříčná dosud nemá

zkušenost s konverzí industriální kulturní památky v České republice. Na příkladu úspěšné konverze kulturní památky – Holešovického pivovaru v Praze 7 - Holešovicích, která skloubila prvky moderní architektury s uchováním památkově hodnotných prvků lze doložit, že je možné úspěšně konvertovat industriální budovu, která je kulturní památkou, ke komerčním účelům v souladu s požadavky památkové péče. Jsou zde i různé dotační programy z rozpočtu MK či MHMP na rekonstrukci kulturních památek.

V souladu s druhoinstančním rozhodnutím ve věci ze dne 23.5.2011 (ve spise pod č. 60) Ministerstvo kultury jmenovalo za účelem posouzení možností využití budov souboru v rámci urbanistického rozvoje lokality znalcem prof. Šenbergera, neboť se dlouhodobě a systematicky věnuje teorii i praxi konverzí industriálních staveb, a to i kulturních památek (např. kanalizační čistírna v Praze 6 – Bubenči – pro potřeby muzea, mlýn v Dobřichovicích – na bytový dům, textilní továrna Moravan Brno - na bytový dům). Znalecký posudek dospěl k závěru, že především hlavní budova nádraží je typologicky univerzální a velmi dobře adaptovatelnou výrobně-technickou stavbou, s dobrými předpoklady pro přijetí nových, nevýrobních funkcí. Přehledně a systematicky uvádí, jak k závěru dospěl, a v textu uvádí i řadu příkladů. Obdobně jako i další dva znalecké posudky poukazuje na volnou vnitřní dispozici železobetonového skeletu skladů, umožňující i vzhledem k jeho vysoké únosnosti velkou variabilitu vnitřní dispozice včetně možnosti nástavby. Posudek NTM nadto poukazuje na skutečnost, že skladová křídla budovy byla autory projektována s předpokladem pozdější jednopatrové nástavby – na takový zásah je uzpůsobena i hmotová kompozice budovy. Případná budoucí konverze budovy tedy může na tento autorský záměr navázat, aniž by se dostala do rozporu s památkovou hodnotou původního architektonického pojetí. Všechny tři znalecké posudky se zmiňují o urbanistické hodnotě hlavní budovy nádraží, posudek NTM hovoří o důležité součásti identity této městské čtvrti (str. 5), posudek prof. Kaliny na str. 5 chápe nákladové nádraží v rámci stavebně-historické skladby Žižkova jako jakýsi „protipól Všeobecného penzijního ústavu od Josefa Havlíčka a Karla Honzíka (1928, dnes dům odborových svazů a kulturní památka – pozn. MK)“, jehož „destrukce by výrazně ochudila celou městskou část o podstatnou část jejich dějin“. Tentýž význam vyjadřuje posudek prof. Šenbergera, když hovoří o budově nádraží jako o možné „ikoně a logu nejen vlastního brownfieldu“.

Ministerstvo kultury po prostudování podkladů konstatovalo, že architektura i konstrukční řešení hlavní budovy nádraží umožňuje velkou škálu možností vnitřní náplně. Konkrétní volba náplně není v kompetenci Ministerstva kultury, vzhledem k velké variabilitě však možnosti vlastníka nejsou zúžené. Je na místě uvést i znaleckými posudky na okraj uváděný fakt, že vzhledem k pevnosti železobetonové konstrukce je i samotná demolice budovy velmi nákladná a bylo by tedy možné do rekonstrukce vložit prostředky ušetřené na demolici. Celá budova je v poměrně dobrém technickém stavu, nezbytné opravy si vyžadují dožilé (převážně plechové) části pláště. Administrativní křídlo budovy vyžaduje pouze vzhledem ke stáří obvyklou modernizaci TZB (technického zařízení budov – vnitřní instalace vody, kanalizace, plynu, elektrorozvodů) a sociálního vybavení (WC, kuchyňky), vnitřní dispozice s dostatkem denního světla vyhovuje pro kancelářskou práci i dnes. Skladová křídla je možné v souladu s původním projektem zvýšit o jedno podlaží.

**Ministerstvo kultury má proto za prokázané, že hlavní budovu předmětného souboru lze vhodně i ekonomicky životaschopně konvertovat v souladu s požadavky památkové péče i urbanistického rozvoje Žižkova.**

**Druhoinstanční rozhodnutí ve věci ze dne 23.5.2011 (ve spise pod č. 60) prvoinstančnímu orgán dále uložilo ve II. etapě doplnit dokazování o posouzení možností řešení dopravní situace lokality s ohledem na realizaci tzv. „Jarovské spojky“.**

Touto problematikou se zabývají shromážděné podklady:

- koncepce nového územního plánu, publikovaná na webových stránkách MHMP

- celoměstsky významná změna stávajícího územního plánu Z/2600, zadání zasláné v dopise Odboru územního plánu MHMP (pod. č. 20, 24) a současná podoba publikovaná na webových stránkách MHMP
- Vyhodnocení vlivu celoměstsky významné změny Z 2600/00 Nákladové nádraží Žižkov na udržitelný rozvoj území, jehož součástí je SEA, publikováno na webových stránkách MHMP (ve spise pod č. 80)
- Prověření vedení dopravy v prostoru Nákladového nádraží Žižkov se zohledněním nutnosti zachování památkově chráněných budov – PUDIS, a.s. (pod č. 77 a 78)
- znalecký posudek Centra dopravního výzkumu (pod č. 84)

Koncept nového územního plánu pro Hl. m. Prahu plánoval na místě hlavní budovy nádraží prodloužit trasu ulice Olšanská, která by vedla dopravu na v budoucnu plánovaný Městský okruh – tzv. „Jarovskou spojku“. Změna platného územního plánu Z 2600/00 s názvem Nákladové nádraží Žižkov řeší lokalitu rozlehlého areálu Nákladového nádraží a předkládá tutéž variantu, která byla uvedena v konceptu nového územního plánu.

Variantské řešení dopravy v lokalitě Nákladového nádraží Žižkov objednal pro toto řízení účastník řízení u fy PUDIS, a.s. Jsou zde uvedeny celkem 4 varianty, které jsou dále variovány. Se zachováním budov předmětného souboru počítá pouze varianta 1, 2a a 2b které předpokládají vedení Jarovské spojky po jižní nebo po severní straně areálu nádraží. Dále varianta 3, která vede dopravu po severní i jižní straně areálu zároveň. Varianty 4a-f vedou dopravu uvnitř areálu nádraží a předpokládají vždy jistou větší či menší míru stavebních zásahů do všech staveb souboru.

Za účelem posouzení této problematiky si Ministerstvo kultury opatřilo znalecký posudek od veřejné výzkumné instituce Centrum dopravního výzkumu, v.v.i..

K variantám, předloženým ve studii fy PUDIS, a. s., znalecký posudek uvádí ještě další možné varianty řešení. Konkrétně: „*Původní rezerva pro tzv. Jarovskou spojku byla na hranici mezi Olšanskými hřbitovy a jižní zástavbou ulice Olšanská ve vazbě na ulici U nákladového nádraží. Další možností je vyosení pokračování Olšanské severně např. pomocí okružní křižovatky s ulicí Želivského. Výhodné by bylo spirálové uspořádání okružní křižovatky s tím, že křížení resp. rozplet tramvají by zůstal průsečného resp. stykového uspořádání s plnou preferencí řízenou světly.*“

Posudek uvádí v bodě 3.3:

- „1. I při ponechání redukovaného NNŽ lze tzv. Jarovskou spojku (pokud se potvrdí její opodstatnění jako rychlostní komunikace) vést dle varianty 1 a 2 studie fy PUDIS,
2. Varianty 3 a 4 se jeví jako nepříznivé a prakticky vylučují zachování funkčnosti budov „U“,
3. Jsou možná ještě další řešení, např. okružní křižovatkou,
4. Při zachování funkčnosti NNŽ jako VLC je možno toto různými variantami napojit do stávající i výhledové uliční sítě.“

V posouzení možností řešení dopravní situace Žižkova znalecký posudek dospěl k závěru, že vedení tzv. Jarovské spojky (pokud bude její funkčnost opodstatněna vzhledem k východní části Městského okruhu) lze případnému zachování předmětného souboru přizpůsobit, a sice že je možná jak varianta vedení podél severní strany areálu, tak podél jižní strany areálu, nebo vyosením Olšanské severně, např. pomocí okružní křižovatky a ulicí Želivského, či ve stopě původní rezervy v územním plánu.

Nezávisle na tomto řízení bylo v procesu schvalování změny územního plánu Z 2600/00 vypracováno Vyhodnocení vlivu celoměstsky významné změny Z 2600/00. Vyhodnocení se předloženým návrhem podoby změny Z 2600/00, v němž je Jarovská spojka vedena v linii prodloužení Olšanské ulice, tedy na místě hlavní budovy nádraží, zabývalo z hlediska ekologické zátěže lokality. Vyhodnocení prokázalo, že navržená trasa Jarovské spojky nadměrně zatěžuje životní prostředí řešené lokality, a proto doporučilo hledat jinou alternativu její trasy.

**Ministerstvo kultury má proto za prokázané, že tzv. Jarovskou spojku lze realizovat, aniž by musely být zbourány stavby předmětného souboru, že tedy veřejný zájem na řešení dopravní situace této pražské čtvrti lze úspěšně sladit s veřejným zájmem na ochraně kulturního dědictví.**

Veřejný zájem na řešení dopravní situace Žižkova byl jediným uvedeným důvodem, proč Městská část Praha 3 opakovaně vyjádřila svůj nesouhlas s prohlášením předmětného souboru. Z dopisů, zaslaných v průběhu řízení paní starostkou této městské části vyplývá, že stanovisko nadpoloviční většiny zastupitelů vychází z předpokladu, že jediným vhodným dopravním řešením je přímé prodloužení Olšanské ulice, kterému předmětný soubor musí ustoupit. Po ověření, že dopravní situaci lze řešit trasou, umožňující zachování předmětného souboru, se Městské části Praha 3 otevírá prostor pro nový dialog nad možnostmi změny urbanistického plánu. Je zde k dispozici urbanistická studie, vypracovaná pro Městskou část Prahy 3, která původně integrovala hlavní budovu nádraží do nové zástavby a která byla přepracována pouze z důvodu záměru prodloužení Olšanské ulice. Je tedy možné navázat na variantu, která s hlavní budovou nádraží počítala.

**Za účelem zkoumání práv nabytých v dobré víře Ministerstvo kultury již v I. etapě řízení zkoumalo, jak vypadá právní stav zamýšlených urbanistických změn lokality, zda neexistují případná práva účastníka řízení, nabytá v dobré víře, či správní rozhodnutí, která by byla v rozporu s případným prohlášením budovy za kulturní památku.** Dokladem této snahy je korespondence s Městskou částí Praha 3, odborem výstavby a Výborem pro územní rozvoj, dále Odborem územního plánu MHMP a Drážním úřadem, uvedená v obsahu spisu pod č. **3, 10, 11, 13, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 28, 29, 35.**

Ministerstvo kultury ověřilo, že záměr zbořit budovy souboru není dosud zakotven v platném územním plánu, který budovy i dotčené pozemky stále eviduje jako plochu pro drážní stavby, a požádalo příslušné správní orgány, aby v souladu s § 57 a § 64 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v řízeních, týkajících se předmětného souboru, vyčkaly s rozhodnutím, dokud nebude rozhodnuto o předběžné otázce v řízení o prohlášení věci za kulturní památku. Účastník řízení – České dráhy, a.s., nenabyl do okamžiku zahájení tohoto řízení žádné právo předmětný soubor přestavět ani zbourat. Ačkoli v průběhu tohoto řízení probíhal proces projednávání konceptu nového územního plánu, nový územní plán nebyl schválen, a tedy žádné právo nabyté v dobré víře nezakládá. Jde o proces, který se neustále vyvíjí, a není nemožné do něj zakomponovat nové skutečnosti, obdobně jako se i platný územní plán neustále upravuje v souladu s požadavky vývoje.

**K námitce vznesené zástupcem účastníka řízení již v I. etapě řízení, že Ministerstvo kultury vydalo souhlasné stanovisko ke konceptu nového Územního plánu hl. m. Prahy, jsme již ve druhém prvoinstančním rozhodnutí uvedli, že Ministerstvo kultury se vyjádřilo v roce 2009 pouze v rozsahu ustanovení § 26, odst. 2, písm. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, v platném znění, který praví: „*Ministerstvo kultury uplatňuje stanovisko k politice územního rozvoje a k zásadám územního rozvoje, a dále stanovisko k územně plánovací dokumentaci pro území, ve kterém je památková rezervace, nebo nemovitá věc nebo soubor nemovitých věcí zapsané na Seznamu světového dědictví, a ve vztahu k tomuto území uplatňuje stanovisko k vymezení zastavěného území.*“** Na Seznamu světového dědictví UNESCO je zapsána Pražská památková rezervace, Ministerstvo kultury se proto vyjádřilo pouze ke změnám, které jsou ve vztahu k chráněným hodnotám Pražské památkové rezervace. Není oprávněné vyjádřit se k územním plánům Prahy 3 – Žižkova jinak, nežli z pohledu ochrany rezervace (tedy panorama či dálkové pohledy). Účastník řízení se mylí, když vyjadřuje domněnku, že Ministerstvo kultury vydalo souhlasné stanovisko ke zboření budovy Nákladového nádraží. Ministerstvo naopak konkrétně k lokalitě areálu Žižkovského nádraží

doporučilo zpracování územní studie, která by byla dále posuzována i z hlediska památkové péče.

Ministerstvo kultury se z dopisu v průběhu řízení dozvědělo o usnesení Zastupitelstva Hlavního města Prahy č. 38/52 ze dne 3. 6. 2010 (tedy po zahájení řízení o prohlášení souboru za kulturní památku), které schválilo textovou i obrazovou část zadání změny stávajícího územního plánu Z 2600/00. Po upozornění Ministerstvem kultury na probíhající památkové řízení bylo žadateli o tuto změnu (Městská část Praha 3) Odborem územního plánu MHMP doporučeno (ve spise pod. č. 20), aby zadaná studie respektovala probíhající řízení a jeho závěry. Studie byla přesto předložena v jediné variantě, přejaté z konceptu nového územního plánu. K předloženému návrhu se v procesu schvalování vyjádřilo i Ministerstvo kultury (ve spise pod č. 69), které opakovaně upozornilo na probíhající řízení a tedy na předběžnou otázku, která může mít rozhodný vliv na podobu navrhované změny.

**Vyhodnocení vlivu této změny na udržitelný rozvoj území (tzv. SEA), publikované na webových stránkách MHMP, uvádí v závěru k navržené podobě změny: „Nadlimitním hlukem bude zasaženo i samotné území posuzované změny, neboť je ohraničeno výraznými dopravními zdroji hluku. Samotné území změny je z akustického hlediska znehodnoceno vedením Jarovské spojky, která fragmentuje posuzovanou změnu na další dílčí plochy. Umístění chráněné zástavby do takto z akustického hlediska fragmentovaného území, bude prakticky nemožné a v dalších fázích projektových příprav (EIA, DÚR, atd.) neprojednatelné. Zpracovatel vyhodnocení upozorňuje, že na některé objekty nádraží, zejména na původní funkcionalistickou budovu, probíhá řízení o vyhlášení kulturní památkou. Zpracovatel VVURÚ proto považuje za vhodné zakomponovat tyto architektonicky cenné objekty nákladového nádraží do urbanistické a architektonické koncepce.“** Studie doporučuje následně tato opatření:

- „- Snižít kapacity navržených funkčních ploch redukcí kódu míry využití území.
- Zvážit celkovou koncepci urbanistického řešení území posuzované změny s ohledem na zachování a zakomponování stávajících objektů nákladového nádraží do urbanistické a architektonické koncepce.
- Zvážit změnu koncepce urbanistického řešení s ohledem jak na stávající objekty nákladového nádraží, tak na možnost přepólování veřejných prostor a parků a s tím přímo související změny interakce ploch veřejného vybavení, residenčních ploch a ostatních komerčních ploch.
- Provéřit další možnost prostorového rozmístění nových parkových ploch v rámci navrhované změny Z 2600/00 ÚP hl. m. Prahy tak, aby mohly lépe plnit svou rekreační funkci pro obyvatele pracující a bydlící v území posuzované změny.
- Koridor Jarovské spojky řešit alternativně tak, aby nedocházelo z akustického ani urbanistického hlediska k další fragmentaci území.“

Ministerstvo kultury se v dopise (pod č. 86) dotázalo účastníka řízení přímo, zda mu není známo, že by nabyl nějakého práva, které by bylo v rozporu s prohlášením souboru za kulturní památku. Účastník řízení na tento dotaz odpověděl v dopise pod č. 96 (viz výše), kde odkazuje na uzavření smlouvy o realizaci projektu se společností Sekyra Group (označenou v I. etapě řízení jako smlouvu o smlouvě budoucí). Dopis uvádí cíle zamýšleného projektu, přičemž tyto cíle stanovují rozvoj lokality, nikoli zbourání budov souboru. Uvedená smlouva nemůže založit dalšímu subjektu – společnosti Sekyra Group, právo předmětné budovy zbourat, neboť toto právo nemá sám jejich vlastník a účastník řízení – České Dráhy, a. s.

K výše uvedeným námitkám účastníka řízení (v dopise pod č. 90, 90A a 94) týkajících se podjatosti znalců jmenovaných v řízení uvádíme, že prof. Kalina ani prof.

Šenberger dle vlastního sdělení nejsou členy občanských sdružení, která se zabývají ochranou památek, jak mylně uvádí námitka účastníka řízení. Ministerstvo kultury se domnívá, že ani takové členství by apriori nenaplňovalo znaky podjatosti. Námitky, týkající se podjatosti znalců byly již dostatečně vypořádány při jejich ustanovení, viz výše (ve spisu pod č. 73, 74, 75, 76). K námitce, že stavebně-historický průzkum PhDr. Vojty a Bc. Václava Dvořáka byl zpracován jako interní posudek pro vlastníka, nikoli jako posudek pro toto řízení, a že je proto irrelevantní vypracování oponentních posudků sdělujeme, že doplnit dokazování o oponentní posudky uložilo prvoinstančnímu orgánu druhoinstanční rozhodnutí. K námitce, že příklady úspěšných evropských konverzí podobného rozsahu jsou možné pouze za předpokladu, že památková ochrana nesmí být dogmatická, jak ji chápe současný právní řád, uvádíme, že památkový zákon v aktuálním znění hovoří pouze o ochraně památkových hodnot. Není stanoveno žádné konkrétní „dogma“, které by bránilo smysluplnému využití kulturní památky. K námitce, že do projektu musí být investovány prostředky ze státních či obecních rozpočtů, uvádíme, že zde existuje řada dotačních programů na podporu kulturních památek. V případě zachování souboru pak vlastník ušetří nemalé prostředky, které by jinak vynaložil na jeho demolici. K námitce, která žádá přepracování dopravního skeletu území a neplánování multifunkčního zařízení v okolí uvádíme, že nejprve musí být rozhodnuto o předběžné otázce, zda soubor bude či nebude kulturní památkou. Jde o otázku rozhodnou pro schvalovací proces změny územního plánu Z 2600/00. K námitce, že správní orgán v dalším prvoinstančním řízení neuskutečnil místní šetření, uvádíme, že ohledání věci za účelem pořízení fotodokumentace proběhlo již v prvním prvoinstančním řízení - 30. 6. 2010 a stav objektu se od té doby zásadně nezměnil. Dále uvádíme, že znalecký posudek prokázal, že hlavní budovu souboru lze konvertovat v souladu s rozvojem lokality. K námitce, že návrh Centra dopravního výzkumu, v.v.i. využít soubor jako logistické centrum je nereálný, uvádíme, že přesahuje rámec tohoto řízení a nebyl proto v tomto řízení brán jako podklad pro zkoumání možností konvertování souboru. K návrhu účastníka řízení ustanovit dalšího znalce – aktivně praktikujícího architekta, který posoudil jak památkovou hodnotu, tak problematiku konverze sdělujeme, že za tím účelem již byl znalecký posudek v řízení vypracován. Pořízení dalšího bylo nadbytečné a nehospodárné.

Ve II. etapě řízení zástupce účastníka řízení vznesl námitku, proč Ministerstvo kultury nezahájilo řízení o prohlášení souboru za kulturní památku již dříve. V této souvislosti upozorňujeme na skutečnost, že prohlašování památkově významných věcí za kulturní památky je v České republice podobně jako v jiných evropských zemích projevem veřejného zájmu, že jde o proces stále otevřený, časově se vážící na předchozí vědecké poznání, které je v případě Nákladového nádraží Žižkov reprezentováno výsledky vědecké práce autorů Lukáše Berana a Vlastislavy Valchářové, pracovníků Výzkumného centra průmyslového dědictví ČVUT, vydanými v roce 2009 v publikaci *Industriál Prahy 3* a její následné zařazení do Registru stavebních děl, ČVUT v Praze v roce 2010. Z těchto poznatků čerpal i podnět Klubu za starou Prahu.

Památková ochrana průmyslových staveb obecně je poměrně mladým oborem, který si teprve nedávno vybudoval své místo mezi odbornou veřejností. Jak zaznělo již během prvního prvoinstančního řízení, posun ve vnímání průmyslové architektury jako důležité součásti našeho kulturního dědictví odbornou i širší veřejností postupně narůstá, což potvrzuje i frekvence odborných aktivit organizací zabývajících se památkovou ochranou, vznik nových studijních oborů v rámci vysokoškolského studia a aktivní zapojení odborných organizací v České republice do činnosti mezinárodní organizace pro ochranu průmyslového dědictví TICCIH (The International Committee for Conservation of the Industrial Heritage, zal. 1973 v Ironbridge ve Velké Británii), která je vědeckým poradním partnerem Mezinárodní rady pro památky a sídla (ICOMOS) ohledně industriálního dědictví. V odborné veřejnosti postupně sílil názor, že Nákladové nádraží Žižkov je cenným dokladem kvalitní funkcionalistické industriální architektury, reprezentující úroveň prvorepublikové produkce. K podnětu

Národního památkového ústavu se připojil i z odborného pohledu velmi fundovaně zpracovaný podnět Klubu za starou Prahu, v tomtéž roce byla vydaná výše zmíněná publikace *Industriál Prahy 3*. Zároveň se možnostmi konverze hlavní budovy zabývali studenti FA a FSv ČVUT, Školy architektury AVU i studenti *Fakultät für Architektur und Raumplanung TU Wien*. Dále Výzkumné centrum pro průmyslové dědictví ČVUT, které Nákladové nádraží Žižkov zařadilo jako jedno z témat 6. Mezinárodního bienále *Industriální stopy*.

Při zahájení řízení Ministerstvo kultury jako správní orgán nepředpojatě zkoumalo památkovou hodnotu navrženého souboru. Během řízení se Ministerstvo kultury postupně setkávalo s širokou podporou prohlášení souboru jak u odborné veřejnosti, tak u veřejnosti vůbec. Za všechny ohlasy jmenujme petici, podporující prohlášení souboru za kulturní památku, kterou k datu předání petice ministru kultury 4. 5. 2011 podepsalo 4154 lidí (ve spise pod č. 52). Upozorňujeme na fakt, že stanoviska, dodaná účastníkem řízení, a stanovisko odboru památkové péče MHMP, která prohlášení souboru nedoporučovala, konstatují bez ohledu na své závěry vysokou architektonickou i technickou úroveň hlavní budovy souboru. Její zachování se stalo tématem, které veřejnost reflektuje a o něž se zajímá. Tento široký zájem veřejnosti podtrhuje význam předmětné budovy jakožto ve své době jedinečné vysoce kvalitní industriální stavby, která představuje nejen promyšleně racionální a praktické řešení provozní stránky stavby, ale zároveň i vysokou kultivovanost výtvarného výrazu, pojetého civilně, dosaženého jednoduchými prostředky a formovaného v prostředí mladé prvorepublikové demokracie. Pro tyto kvality je veřejností vnímána i jako reprezentant prvorepublikové demokracie a prosperity.

Ministerstvo kultury dále shledalo, že budovy vrátnic se nedochovaly ve stejné míře autenticity jako hlavní budova souboru. Vzhledem k množství drobných stavebních úprav ze 2. pol. 20. století budovy vrátnic pozbyly kvalitní architektonické stylové detaily řešení – jako původní okna, dveře i okenní a dveřní otvory. Uchována je pouze jejich základní hmotová kompozice, architektonický výraz fasád je však oproti původnímu stavu značně změněn. Spolu s oplocením tvoří sice kompozičně a funkčně jednotné předpolí hlavní budovy, avšak po ztrátě původního využití areálu je jejich další využití diskutabilní.

**Ministerstvo kultury po vyhodnocení všech shromážděných podkladů dospělo ve II. etapě řízení k závěru, že hlavní budova předmětného souboru je mimořádně kvalitním příkladem funkcionalistické stavby technického určení, která se dochovala v dosti intaktní podobě. Dokládá vysokou technickou i architektonickou vyspělost industriálních staveb na území tehdejší Československé republiky. Splňuje tedy podmínky pro prohlášení věci za kulturní památku ve smyslu ustanovení § 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.**

Dále dospělo Ministerstvo kultury k závěru, že budovy vrátnic na pozemku parc. 4475, 4478, a oplocení na pozemku parc. č. 4450/1, k. ú. Žižkov, Praha 3, po množství stavebních úprav ze 2. pol. 20. stol. pozbyly značnou část autenticity a samostatně spolu s oplocením nevykazují dostatečnou míru památkové hodnoty. S přihlédnutím k nezbytné konverzi hlavní budovy a tedy možné ztrátě funkční vzájemnosti vzhledem k hlavní budově Ministerstvo kultury rozhodlo neprohlásit je za kulturní památku, neboť nesplňují podmínky pro prohlášení věci za kulturní památku ve smyslu ustanovení § 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Z výše uvedených důvodů proto 21.2.2012 Ministerstvo kultury vydalo druhé prvoinstanční rozhodnutí ve věci (ve spise pod č. 102), pod č. j. 5205/2010 OPP, ve kterém hlavní budovu nádraží č. p. 2200 spolu s pozemkem parc. č. 4481/1, k. ú. Žižkov, Praha 3 prohlásilo za kulturní památku a budovy vrátnic a oplocení neprohlásilo.

**III. etapa:** Proti tomuto v pořadí již druhému prvoinstančnímu rozhodnutí ve věci podal účastník řízení **rozklad** dne 12. 3. 2012, doplněnému dne 16.4.2012 (ve spise pod č. 104, 106), jemuž vyhovělo **druhé druhoinstanční rozhodnutí ze dne 4.7.2012, č. j. MK 43364/2012 OLP** (ve spise pod č. 111), které věc vrátilo první instanci k novému projednání. Konkrétně uložilo prvoinstančnímu orgánu podrobněji a určitěji, než stanovuje katastrální zákon, popsat a zakreslit ve výroku rozsah prohlašovaného objektu. Dále uložilo prvoinstančnímu orgánu „*nechat zpracovat nový doplňující posudek, ve kterém budou stanoveny základní technické parametry a typologické principy možného využití objektu v režimu památkové ochrany, včetně dopadů na objekt i jeho okolí*“, neboť znalecký posudek prof. Šenbergera není v tomto směru dostatečně podrobný a určitý. Dále uložilo prvoinstančnímu orgánu „*znovu se podrobněji zabývat veřejnými zájmy, které konkurují veřejnému zájmu na ochraně kulturního dědictví, a to zejména s ohledem na dopravní obslužnost dané lokality, např. v souvislosti s možnými variantami trasy Jarovské spojky a s přihlédnutím k aktuálnímu vývoji procesu tvorby nového územního plánu, případně jiných řízení vztahujících se k dané lokalitě, s řízením o prohlášení věci za kulturní památku (princip dobré správy).*“ Dále též vypořádat se s dalšími námitkami rozkladu.

Nejprve tedy zde uvádíme přehled událostí, které se odehrály po vydání napadeného rozhodnutí:

Zastupitelstvo Magistrátu hlavního města Prahy ukončilo práce na pořizování nového územního plánu a schválilo zahájení prací na zcela nové variantě, kterou pro odlišení nazvalo Metropolitní plán. Následně **Rada městské části Prahy 3 vydala dne 8. 8. 2012 Usnesení č. 484** (ve spise pod č. 115), v němž přehodnocuje požadavek městské části na realizaci tzv. Jarovské spojky v linii Olšanské ulice a doslova uvádí, že: „***neprosazuje přímé propojení Olšanské třídy s koridorem Jarovské spojky uvnitř území Nákladového nádraží Žižkov pro jeho neslučitelnost s požadavkem na zachování hlavních budov, ale i z důvodu souhlasu se záměrem konvertovat tyto stavby pro nové využití v rámci místního centra zakládané čtvrti***“. Součástí tohoto usnesení je i nová formulace urbanistických zásad pro přestavbu území brownfieldu, kde jsou uvedeny i nové principy řešení dopravy, které respektují zachování hlavní budovy nádraží.

Dále uvádíme, že na veřejném projednávání změny územního plánu Z 2600/00 bylo pracovníky Útvaru rozvoje hl. m. Prahy na dotaz veřejnosti sděleno, že za předpokladu, že soubor bude kulturní památkou, jsou připraveni začlenit stávající hlavní budovu do nové podoby území.

**Je tedy zcela jednoznačné, že v případě prohlášení budovy Nákladového nádraží Žižkov veřejnému zájmu na ochraně kulturního dědictví nekonkuruje žádný jiný veřejný zájem, naopak, zachování budovy je (jak již ostatně dříve navrhovaly některé ze znaleckých posudků), zcela v souladu s dalším urbanistickým rozvojem lokality.**

Druhé druhoinstanční rozhodnutí ve věci dále prvoinstančnímu orgánu uložilo zabývat se dalšími námitkami v rozkladu ze dne 12.3.2012, doplněném dne 16.4.2012 (ve spise pod č. 104 a 106). Tyto námitky se vztahují především k omezení vlastnického práva prohlášením předmětné budovy za kulturní památku. Zde je namístě citovat nálezný ÚS 35/1994, kde se praví: „*Omezení vlastníka kulturní památky jsou v zákoně (č. 20/1987 Sb.) kompenzována řadou ustanovení, která za ně poskytují náhradu. Tato náhrada spočívá především v tom, že v případě obnovy kulturní památky se poskytuje bezplatná odborná pomoc a poskytují se podklady a informace podle § 14 odst. 7 citovaného zákona. Dále – na žádost vlastníka – může příslušný okresní úřad, případně Ministerstvo kultury pro údržbu či uchování kulturní památky poskytnout příspěvek na zvýšené náklady (§ 16). Formulace zákona i vyhlášky používají podmíněného vyjadřování „příspěvek lze poskytnout“, resp. „může být poskytnut“. Přitom je třeba zvážit, že se tento příspěvek poskytuje na žádost, jež musí být odůvodněna a musí splňovat určité předpoklady. Lze proto mít za to, že neodůvodněné žádosti nebo*

neopodstatněným nárokům nemusí být vyhověno. Proto nelze fakultativní způsob vyjadřování obou norem apriori chápat jako popření ochoty státu poskytnout náhradu za nucené omezení vlastnického práva vůbec. Z uvedených skutečností vyplývá, že prohlášení za kulturní památku není zákonem pojato jako jednostranné omezení vlastnického práva bez náhrady. Vzhledem k povaze kulturní památky je však vlastník současně vázán Čl. 11 odst. 3 Listiny základních práv a svobod, který stanoví, že vlastnictví zavazuje a že ho nesmí být zneužito na újmu práv druhých a nebo v rozporu se zákonem chráněnými obecnými zájmy. Obecným zájmem je nepochybně i ochrana kulturních památek.“ Znění citovaného nálezu není proto v rozporu s prohlášením budovy za kulturní památku, neboť uvedené náhrady se váží k obnově již prohlášené kulturní památky, či k náhradě zvýšených nákladů na údržbu již prohlášené kulturní památky. Žádostem o náhrady zákonitě musí rozhodnutí o prohlášení předmětné věci předcházet, aby byl splněný základní předpoklad – pravomocně prohlášená kulturní památka. Právě pravomocné rozhodnutí v tomto řízení umožní vytvořit nezbytný prostor pro budoucí smysluplné využití, neboť vytvoří jasný právní základ.

K námitce, týkající se rovněž omezení vlastnického práva s odkazem na rozhodnutí NSS č. j. 7 As 43/2009-52 sdělujeme, že po seznámení s celým textem tohoto judikátu konstatujeme, že se netýká prohlášení věci za kulturní památku, nýbrž omezení vlastníka domu, který kulturní památka není a stojí na památkové zóně. Jde tedy o zcela jiný případ, kdy vlastník nemá zákonný nárok na bezplatnou odbornou pomoc při obnově kulturní památky.

K další námitce, týkající se problematiky budoucího využití připomínáme, že by bylo nad rámec památkového zákona, aby Ministerstvo kultury vlastníku diktovalo, jak má budovu využívat. Orgány památkové péče mohou pouze korigovat nevhodné využití – což je takové, které by ničilo hodnoty, pro které byla prohlášena. Je pravděpodobné, že vlastník bude hledat nové využití ve spolupráci s Městskou částí Praha 3, může též oslovit i různé instituce a hledat využití spolu s nimi. Prvním krokem pro jakákoli jednání však je prohlášení předmětné budovy za kulturní památku, neboť to dává právní rámec budoucím změnám a využití budovy. Není úkolem tohoto řízení suplovat práci architektů při konverzi budovy pro novou náplň. Toto rozhodnutí však může být vodítkem vzhledem k tomu, že pojmenovává a podrobně ohledává, v čem spočívá památková hodnota objektu.

K další námitce uvádíme, že stanovení míry zásahů do stávající kulturní památky je úkolem orgánů památkové péče teprve při vypracování závazného stanoviska k obnově **kulturní památky** – viz. § 14, odst. 1 Památkového zákona. Obnově – a s ní spojeném řízením stavebního úřadu, pro které se závazné stanovisko zpracovává, však bezesporu musí předcházet prohlášení věci za kulturní památku. V tomto konkrétním případě by závazné stanovisko zpracoval místně příslušný Odbor památkové péče MHMP. Vodítkem mu může být napadené rozhodnutí, kde jsou památkové hodnoty předmětné budovy dostatečně pojmenovány, včetně památkově hodnotných prvků, které jsou v jednotlivých posudcích specifikovány a obsaženy v úvahách správního orgánu.

Další námitka se týká šetření práv nabytých v dobré víře s odkazem na smlouvu o realizaci projektu „jižní části Nákladového nádraží Praha – Žižkov. K této námitce sdělujeme, že není známo, že by tato smlouva byla v kolizi s prohlášením souboru za kulturní památku, neboť zachování hlavní budovy nádraží není v rozporu s urbanistickým rozvojem lokality. Na přímý dotaz Ministerstva kultury účastník řízení žádné konkrétní prohlášením ohrožené právo nedoložil.

Námitky, vznesené proti osobám znalců byly dostatečně vypořádány výše.

V dalším odstavci rozklad namítá, že napadené rozhodnutí je „v rozporu se závazným stanoviskem odboru kultury, památkové péče a cestovního ruchu MHMP“ (podtrženo MK), které má za to, že „předpokladem prohlášení souboru budov za kulturní památku je podle stanoviska MHMP zachování funkční celistvosti areálu, a to v maximální autenticitě vč. technického vybavení“, které se však dochovalo jen částečně. K této námitce uvádíme, že argumentace rozkladu toto stanovisko pražského magistrátu nesprávně nazývá „závazným

stanoviskem“, které příslušný odbor vydává pouze ve stavebním řízení při obnově kulturní památky dle § 14, odst. 1, 2 Památkového zákona, které je pak pro vlastníka kulturní památky skutečně **závazné**. Stanovisko odboru památkové péče Magistrátu hl. m. Prahy si v tomto řízení o prohlášení za kulturní památku vyžádalo Ministerstvo kultury v souladu s § 3 odst. 1 PamZ, a není pro řízení závazné, nýbrž jde o podklad pro hodnocení správního orgánu. K této námitce proto odkazujeme na § 50, odst. 4 SpŘ: „*Pokud zákon nestanoví, že některý podklad je pro správní orgán závazný, hodnotí správní orgán podklady, zejména důkazy, podle své úvahy; přitom pečlivě přihlíží ke všemu, co vyšlo v řízení najevo, včetně toho, co uvedli účastníci.*“

V další námitce rozkladu je požadováno společné jednání Ministerstva kultury a Útvaru rozvoje hl. města Prahy v rámci koordinace správních procesů. To je však naprosto nelogické – nejprve musí být pravomocně ukončeno řízení o prohlášení předmětného souboru za kulturní památku, neboť od tohoto právního stavu se odvíjí i podoba územního plánu daného místa. Při veřejném projednávání změny územního plánu Z 2600/00 bylo pracovníky Útvaru rozvoje hl. m. Prahy na dotaz veřejnosti sděleno, že za předpokladu, že soubor bude kulturní památkou, je připraven začlenit stávající budovu do nové podoby území. Pravomocné ukončení tohoto řízení prohlášením budovy za kulturní památku je však základním předpokladem jak práce na variantách celkového řešení tohoto území, tak hledání nového využití budovy, od něhož se teprve může odvíjet konkrétní podoba konverze. Tuto logickou posloupnost prostě nelze přeskačovat, jak žádá účastník řízení.

Další námitka rozkladu uvádí, že problematika památkové ochrany industriální architektury není „zcela nový trend“, a že tedy toto řízení mohlo být zahájeno dříve. V této souvislosti uvádí dva konkrétní příklady: Důl Michal v Ostravě, který byl prohlášen za národní kulturní památku v roce 1995 a Důl Hlubina a Vysoké pece a koksovna Vítkovických železáren, které byly prohlášeny za národní kulturní památku v roce 2002. K této námitce uvádíme, že nevyvrací skutečnost, že památková ochrana industriální architektury je skutečně nejmladší specializací v oboru památkové péče a svá kritéria stále třibí. Ke každé stavbě je třeba přistoupit individuálně, i v případě typově shodné stavby může být její urbanistická souvislost a míra autenticity různá. Proto nelze porovnávat funkcionalistickou stavbu Nákladového nádraží Žižkov s výše uvedenými důlními areály, jejich prohlášení nevytvořilo „univerzální měřítko, použitelné pro jakoukoli průmyslovou stavbu“.

Dále k této námitce sdělujeme, že vyhodnocení podnětu bylo nesrovnatelně náročnější, než v jiných případech, neboť podaný podnět obsahoval ve svém vymezení větší část areálu Nákladového nádraží Žižkov, s kolejišti a dalšími budovami. Bylo nutné pečlivě zvážit rozumnou míru veřejného zájmu na památkové ochraně kulturního dědictví ve vztahu k vymezení souboru. Správní orgán přihlížel i k pohledu širší odborné veřejnosti, který obvykle koriguje úhel pohledu specialistů. Rozsah navrženého souboru byl nakonec redukován na hlavní budovu se všemi jejími křídly, budovy vrátnic a oplocení a pozemek, na němž hlavní budova stojí.

K námitce, týkající se umístění multifunkčního objektu na sousedním pozemku sdělujeme, že je věcí Městské části a příslušného stavebního úřadu posoudit, zda účel a porpore plánované novostavby vyhovuje veřejnému zájmu.

Ministerstvo kultury poté v souladu s požadavkem druhého druhoinstančního rozhodnutí požádalo o nový doplňující posudek prof. Šenbergera, neboť byl pro toto řízení ustanoven znalcem v oboru **konverzí výrobně-technických staveb** za účelem posouzení předmětného souboru z hlediska technicky a ekomicky životaschopných možností jeho využití v rámci urbanistického rozvoje lokality a je tedy z objektem dobře obeznámen. Tento nový doplňující posudek, nazvaný **Stanovení základních technických parametrů a typologických principů možného využití objektu v režimu památkové ochrany** Ministerstvo obdrželo 1. 11. 2012 (ve spise pod č. 122). Posudek se podrobně zabývá urbanistickými předpoklady využití objektu, jeho prostorovým uspořádáním, konstrukcí,

možnostmi parkování. **Posudek potvrzuje, že jde o budovu zcela univerzální, variabilní a dokonale adaptabilní v rámci nové čtvrti.** Možnosti jejího využití jsou široké. Nemá smysl zde uvádět celý posudek s jednotlivými parametry budovy, ostatně účastník řízení má celý posudek k dispozici a může z něj čerpat. Citujme zde alespoň část: „*Administrativní část odpovídá svým základním prostorovým uspořádáním i konstrukčním systémem typologii univerzální stavby, přímo osvětlené a větrané, se schodišti ve vzdálenosti cca 40m. Z tohoto pohledu vyhovuje budova různým alternativám dispozic jak po stránce prostorové, tak i konstrukční (únosnost konstrukcí, světlé výšky, únikové cesty, možnost oboustranného osvětlení dispozic). Příklady umístění vhodných funkcí jsou nepochybně v kompetenci každého architekta, který se novým využitím budovy bude zabývat. Prostorové uspořádání skladových částí budovy odpovídá obdobným konceptům univerzálních staveb, realizovaných bez ohledu na definovanou funkci i v současnosti. Rozdělení skladových sekcí vertikálními komunikacemi po 44m odpovídá v zásadě vzdálenostem, které jsou požadované pro umístění požárních únikových cest. Určitým omezujícím prvkem univerzality je výška parapetu, která není pro běžné typologie praktická a vyžádala by si příslušné korekce. Při zachování současné výšky parapetů je možnost nového využití významně snížena na takové funkce, při kterých nepotřebují výhled z budovy a rovnoměrné denní osvětlení. Kromě různých alternativ skladů nebo depozitářů jsou to například takové funkce, kde není nárok na osvětlení pracovišť (nebo bytů), jako například výstavní prostory, galerie, malá sportovní zařízení nebo určité typy specializovaných laboratoří. V úvahu přicházejí i prodejní plochy obchodů nebo prodejních skladů. Alternativ je nepochybně více.*“ Závěrem posudek poznamenává: „*Každá změna funkce si ale jistě vyžádá zásahy do původní stavební substance. Zásahy nemusí být nutně vyvolány jen potřebami nového programu, ale při vydání nového stavebního povolení musí předložené projekty splňovat požadavky, vyplývající ze stavebního zákona, příslušných vyhlášek i požadavků zúčastněných orgánů státní správy. Jde o celý komplex nezbytných nároků na hygienické parametry (osvětlení, větrání), tepelné posouzení budovy (zvýšení tepelné izolačních vlastností obvodových plášťů), požadavky požárních preventistů atd. V předloženém posudku nelze postihnout všechny alternativy i neočekávané překážky. V každém případě by se ale režim památkové ochrany neměl stát překážkou možného nového využití budovy. Je-li na miskách vah likvidace stavby proti její záchraně, je nové využití se zachováním podstatné části původní stavební substance i za cenu intervencí to lepší řešení. Vytváření architektonické koncepce - na základě sestaveného nového programu - bude vyžadovat i spolupráci a kreativní přístup pracovníků památkového dohledu na stanovení optimálních regulací, které vyústí ve všeobecně přijatelné řešení záchrany této impozantní budovy. Tento postup byl ověřený na stovkách úspěšně realizovaných příkladů konverzí památkově chráněných industriálních objektů v Evropě i v zámoří.*“

K možnostem nového využití objektu zaslal svůj příspěvek k diskuzi o stavebně technických a typologických limitech objektu i Ing. arch. Jan Aulík, který se spolu se studenty v rámci výuky na FA ČVUT budovou podrobně zabýval. Architekt Aulík nemá zkušenosti s konverzí kulturních památek, zato má bohaté zkušenosti s projektováním a realizací administrativních a obytných budov v rámci architektonické kanceláře Aulík Fišer architekti. Jde tedy o další pohled současného tvořícího architekta. Příspěvek zdůrazňuje jedinečnost urbanistické stopy ve tvaru „U“ a tedy sounáležitost všech tří křídel. U skladových křídel příspěvek podrobně uvádí, že je možné pouze s minimálními úpravami nevyžadujícími zásadní změny pláště obou křídel univerzální využití (např. pro archiv, retail, kulturu, administrativu a volnočasové aktivity). Jako další možnost uvádí i bytovou funkci, která by ovšem vyžadovala zvětšit některé okenní otvory orientované do vnitřní dvorany objektu. Administrativní křídlo je vzhledem ke své dispozici méně univerzální, nežli skladová křídla, avšak s minimálními zásahy lze i zde vložit řadu dalších funkcí. Dispoziční schema i konstrukční výšky objektu umožňují dodatečné doplnění vzduchotechnických rozvodů i dalších instalací, případně řešitelných i jako přiznané rozvody bez podhledů a zbytečného

snižování světlých výšek v místnostech. Poukazuje na nutnost zlepšit tepelně izolační schopnost objektu, to však se současnými technologiemi lze i formou vnitřních izolací, tedy bez esteticky znehodnocujícího vnějšího zateplení. Závěrem uvádí: „*Celkově považuji využití objektu v režimu památkové ochrany za slučitelné s celou řadou uvažovatelných typologií a za racionální postup v nakládání s finančními prostředky. Zásahy do konstrukce a vzhledu objektu potom zřejmě nemusí být nijak nezbytné pro bazální funkce objektu, mohly by být spíše mírným, přiměřeným projevem doby, kterou taková konverze zrcadlí.*“

Ministerstvo kultury dále požádalo svoji poradní komisi o doplnění již vydaného stanoviska ze dne 7. 10. 2012 (viz. výše – ve spise pod č. 36). Tato komise reprezentuje odbornou veřejnost v oboru památkové péče, jejími členy nejsou zaměstnanci orgánů či odborné organizace státní památkové péče. Její stanovisko je poradní a není nijak závislé na samostatných úvahách Ministerstva kultury. Na otázku položenou Ministerstvem kultury komise ve stručnosti formulovala památkovou hodnotu budovy ve vztahu k její konkrétní hmotě takto: „*Na základě shromážděných podkladů komise konstatuje, že se potvrdilo její původní stanovisko ze dne 7.10.2010, které jednoznačně formulovalo významné kulturní hodnoty celé hlavní budovy bývalého nádraží (administrativní křídlo a dvě skladová). Potvrdilo se, že je lze shledat především v:*

- 1. urbanistické kompozici budovy, tvořené dvěma skladovými křídly uzavřenými administrativní budovou. Její základní hmotová kompozice je určující památkovou hodnotou celého areálu. Narušení této skladby by znamenalo nespornou degradaci urbanistických a architektonických hodnot;*
- 2. autentičtě konstrukcí, dispozici i architektonickém ztvárnění vnějšího pláště;*
- 3. zachovaných autentických detailech jak obvodového pláště, tak vnitřních prostor se zvláštním zřetelem na dochované prvky technologického vybavení.*

*Předností všech tří křídel i vnitřního prostoru mezi skladovými křídly je jejich dobrá možnost transformace k nejrůznějšímu využití, aniž by se narušila integrita památkových hodnot, pro které je budova prohlašována za kulturní památku.“*

Dne 21.9. 2012 se dopisem (ve spise pod č. 116) jako nový účastník řízení přihlásil vlastník sousedního pozemku – firma Pražský projekt a.s. Jako důvod uvedla, že v probíhajícím řízení o umístění novostavby na jejich pozemku – projekt „Revitalizace nádraží Žižkov – sever, Praha 3“ se ve dvou odvoláních proti prvoinstančnímu rozhodnutí argumentuje prohlášením hlavní budovy nádraží.

Aby mohlo Ministerstvo kultury posoudit oprávněnost požadavku, opatřilo si kopii rozhodnutí stavebního úřadu Praha 3 v uvedeném územním řízení ze dne 20.9.2012 (ve spise pod č. 117), dále kopii odvolání Městské části Praha 3 ze dne 11.10.2012 (ve spise pod č. 119) a kopii odvolání Žižkov Station Development v zastoupení ČD, a.s. ze dne 25.10.2012 (ve spise pod č. 125). Usnesením ze dne 31.10.2012 (ve spise pod č. 121) pak přijalo firmu Pražský projekt za účastníka řízení z důvodů možného vzájemného dotčení obou řízení.

Účastníci řízení byli v souladu s § 36 odst. 3 správního řádu informováni v dopise ze dne 1. 11. 2012 (ve spise pod č. 124) o tom, že již byly shromážděny všechny podklady pro rozhodnutí a byli vyzváni, aby se vyjádřili jak k nim, tak ke způsobu jejich zjištění, případně navrhli jejich doplnění v zákonem stanovené lhůtě.

Této možnosti využila nejprve firma Pražský projekt, a.s., která se prostřednictvím svého zástupce dne 8.11.2012 seznámila se spisem. V průběhu seznámení na dotaz pověřené pracovnice ministerstva zástupkyně účastníka řízení uvedla, že společnost předpokládala, že by mohlo dojít ke kolizi při dopravním řešení nové čtvrti, na základě podkladů ve spise však žádnou kolizi nespaturuje – viz. protokol (ve spise pod č. 127). Své možnosti do 8mi dnů se písemně vyjádřit tento účastník řízení nevyužil. Na základě sdělení v průběhu seznámení se

spisem jej Ministerstvo kultury opět z řízení vyloučilo usnesením ze dne 23. 11. 2012 (ve spise pod č. 131), neboť předpoklad možného přímého dotčení na svých právech či povinnostech se nepotvrdil.

Zástupci účastníka řízení (vlastníka souboru České dráhy a.s.) - Žižkov Station Development, se se spisem seznámili dne 15.11. 2012. Do protokolu nic neuvedli. Byla jim poskytnuta lhůta 8mi dnů k písemnému vyjádření, této možnosti využili a poslední den lhůty - 23. 11. 2012 zaslali své vyjádření. V něm vyjadřují názor, že přijetí firmy Pražský projekt a.s. za účastníka řízení (usnesením MK č.j. 401/2012 OPP ze dne 31. 10. 2012 – ve spise pod č. 121) znamená, že je prokázáno, že prohlášení budovy č.p. 2200 za kulturní památku se **přímo** dotýká předmětu řízení o umístění stavby pro záměr s názvem „Revitalizace nádraží Žižkov – sever, Praha 3, Žižkov, vedené Stavebním úřadem Praha 3 a je tedy pro stavební řízení předběžnou otázkou.

K tomuto názoru Ministerstvo uvádí, že z prostudovaných podkladů (rozhodnutí stavebního úřadu Praha 3 v uvedeném územním řízení ze dne 20.9.2012 - ve spise pod č. 117, dále odvolání Městské části Praha 3 ze dne 11.10.2012 - ve spise pod č. 119 a kopii odvolání Žižkov Station Development v zastoupení ČD, a.s. ze dne 25.10.2012 - ve spise pod č. 125) nebylo jednoznačně zřejmé, zda se výsledek tohoto řízení skutečně **přímo** dotkne práv či povinností vlastníka sousedních pozemků. Z důvodů této nejasnosti správní orgán připustil možnost takového dotčení a přijal společnost Pražský projekt a.s. jako účastníka. Poté, co tento účastník nahlédl do spisu však bylo shledáno jím samým, že žádné takové **přímé** dotčení svých práv či povinností nespaturuje, a to ani v řešení dopravní obslužnosti svých staveb, neboť mezi plánovanou novostavbou i její dopravní obslužností a budovou Nákladového nádraží je dostatek prostoru pro umístění tramvajové trati. Proto bylo následně usnesením ze dne 23. 11. 2012 (ve spise pod č. 131) jeho účastenství v řízení zrušeno.

Dopis dále namítá, že doplňující znalecký posudek prof. Šenbergera dostatečně neobsahuje „*typologické principy možného využití objektu v režimu památkové ochrany vč. dopadů na objekt a jeho okolí*“, neboť „*zadání doplňujícího znaleckého posudku toto zcela neobsahuje a logicky se tudíž touto tematikou nemohl zabývat i doplněk znaleckého posudku*“. Dopis ministerstva však toto zadání obsahuje (ve spise pod č. 118), dopady objektu na jeho okolí jsou v posudku uvedené především v odstavci Situace, urbanistické předpoklady, kde se hovoří o příčném komunikačním propojení (především pěších tras) ve směru sever-jih pro lepší prostupnost a oživení nově koncipovaných městských prostorů, dále v řešení parkování v meziprostoru skladových křídel a tedy nezátěžujících okolí. Posudek potvrdil, že jde o budovu zcela univerzální, variabilní a dokonale adaptabilní v rámci nové čtvrti (viz výše). Potvrdila se možnost využití objektu jak pro kancelářské prostory, tak pro byty, obchody i pro nejrozmanitější společensko – kulturní účely.

Další námitka vyjadřuje obavy z „rigidního přístupu“ k památkové ochraně objektu. Tato námitka byla již dostatečně vypořádána výše.

Dopis dále sděluje, že rozhodnutí v tomto řízení by se „Ministerstvo kultury mohlo ve svém rozhodnutí opřít“ též o budoucí závěry pracovní skupiny, svolané účastníkem řízení (ve spise pod č. 120) nad revitalizací objektu NNŽ. K této námitce sdělujeme, že nelze přeskakovat posloupnost kroků – naopak závěr tohoto řízení, tedy skutečnost, zda objekt je či není kulturní památka a podrobné definování jeho památkové hodnoty – je naopak základním podkladem pro další úvahy nad revitalizací objektu. To ostatně zaznělo i na první schůzce pracovní skupiny.

**Oba posudky tvořících architektů, kteří se se svými studenty budovou podrobně a dlouhodobě zabývali a znají tedy její možnosti detailněji, potvrdili výše uvedené závěry Ministerstva kultury – a sice, že hlavní budovu předmětného souboru lze vhodně i ekonomicky životaschopně konvertovat v souladu s požadavky památkové péče i urbanistického rozvoje Žižkova. Technické a typologické parametry budovy jsou**

slučitelné s velkou variabilitou využití. Problémy s osvětlením či tepelnými parametry stávající podoby objektu jsou řešitelné a slučitelné s prohlášením za kulturní památku, tedy aniž by objekt pozbyl charakteristické prvky konstrukce, které se podílejí na jeho památkové hodnotě. Těmito prvky jsou především:

1. urbanistická kompozice budovy, 2. autenticita konstrukcí, dispozice i architektonické ztvárnění vnějšího pláště; 3. zachované autentické detaily jak obvodového pláště, tak vnitřních prostor se zvláštním zřetelem na dochované prvky technologického vybavení.

Dále Ministerstvo kultury konstatuje, že je nesporně v zájmu uchování kulturního dědictví, aby objekt byl náležitě revitalizován a naplněn novými funkcemi, v souladu s urbanismem nové čtvrti. Jak již bylo dříve uvedeno, není úkolem tohoto řízení určovat vlastníku novou náplň budovy. Podrobné prozkoumání a pojmenování památkových hodnot budovy, kterému se toto řízení věnovalo (podrobněji zejména str. 20-22) a shromážděné posudky však mohou být nápomocné při budoucí revitalizaci objektu tak, aby památková hodnota budovy nebyla konverzí potlačena, nýbrž, aby se stala přínosem a obohacením nové čtvrti (viz. posudek prof. Kaliny).

Závěrem nezbyvá nežli opakovat, že hlavní budova předmětného souboru je mimořádně kvalitním příkladem funkcionalistické stavby technického určení, která se dochovala v dosti intaktní podobě. Dokládá vysokou technickou i architektonickou vyspělost industriálních staveb na území tehdejší Československé republiky. Pozemek, který budova vyplňuje, je nedílnou součástí kompozice. Splňují tedy podmínky pro prohlášení věci za kulturní památku ve smyslu ustanovení § 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Budovy vrátnic na pozemku parc. 4475, 4478, a oplocení na pozemku parc. č. 4450/1, k. ú. Žižkov, Praha 3, po množství stavebních úprav ze 2. pol. 20. stol. pozbyly značnou část autenticity a samostatně spolu s oplocením nevykazují dostatečnou míru památkové hodnoty. S přihlédnutím k nezbytné konverzi hlavní budovy, a tedy možné ztrátě funkční vzájemnosti vzhledem k hlavní budově, Ministerstvo kultury rozhodlo neprohlásit je za kulturní památku, neboť nespĺňují podmínky pro prohlášení věci za kulturní památku ve smyslu ustanovení § 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

## P o u č e n í

Proti tomuto rozhodnutí lze podle ustanovení § 152 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění, podat ve lhůtě 15 dnů od jeho doručení rozklad. Lhůta pro podání rozkladu počíná běžet podle § 40 odst. 1 písm. a) správního řádu den následující po dni, kdy bylo toto rozhodnutí doručeno. Doručení 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 doručení posledním dnem této lhůty. O rozkladu proti tomuto rozhodnutí rozhoduje ministr kultury. Rozklad se podává u Ministerstva kultury na výše uvedenou adresu.

Mgr. Petra Ulbrichová

vedoucí oddělení ochrany kulturních památek  
v odboru památkové péče Ministerstva kultury

V příloze: situační zakres kulturní památky do mapy katastru



Situační zakres umístění souboru do katastrální mapy s barevným vyznačením hlavní budovy nádraží - kulturní památky (nadzemní část vyznačena plně, přesahující podzemní část šrafovane), nedílná součást výroku rozhodnutí Ministerstva kultury č.j. MK 75394/2012 OPP ze dne 26. 11. 2012

Legenda:

- 1) **Hlavní budova nádraží č. p. 2200** na pozemku parc. č. /1 a v 4481 podzemní části jižního křídla i na poz. parc. č. 4450/1, **spolu s pozemkem parc. č. 4481/1**, k. ú. Žižkov – prohlášená za kulturní památku.
- 2) **Budovy vrátnic** na pozemku parc. 4475, 4478, 4450/1 – neprohlášené za kulturní památku.
- 3) **Oplocení** na pozemku parc. č. 4450/1, k. ú. Žižkov, Praha 3 – neprohlášené za kulturní památku.

