

105 P43

Národní památkový ústav

Došlo: 22.06.2016 10:18:47

Č. j.: NPU-310/49750/2016

Listů: 1 Příloh: 14



01000805898



Ministerstvo kultury

Maltézské náměstí 471/1
118 11 Praha 1

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

České dráhy, a. s., nábreží Ludvíka Svobody 1222/22, 110 15 Praha - Nové Město
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1
Ing. Ivo Kaderka, Hostavická 34/14, 198 00 Praha 14, Hloubětín

Váš dopis značky

Naše značka
MK 69474/2015 OPP

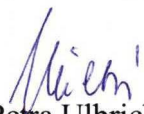
Vyřizuje/linka
Mgr. Alena Pavlůsková / 435

V Praze dne:

3.12.2015

Věc: Řízení o prohlášení železniční stanice Martinice v Krkonoších za kulturní památku - rozhodnutí

V příloze Vám zasíláme rozhodnutí Ministerstva kultury sp. zn. MK-S 6536/2013 OPP, č. j. MK 69474/2015 OPP ve výše uvedené věci.


Mgr. Petra Ulbrichová
vedoucí oddělení ochrany kulturních památek
odboru památkové péče Ministerstva kultury

MINISTERSTVO KULTURY

Maltézské náměstí 471/1
118 11 Praha 1 – Malá Strana
IČ: 00023671

21

Příloha: Rozhodnutí Ministerstva kultury sp. zn. MK-S 6536/2013 OPP, č. j. MK 69474/2015 OPP ze dne 3. 12. 2015.

Stejnopis rozhodnutí:

Národní památkový ústav, ústřední pracoviště

Národní památkový ústav, územní odb. pracoviště v Liberci

Městský úřad Jilemnice, úsek státní památkové péče

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu



Ministerstvo kultury

Maltézské náměstí 471/1
118 11 Praha 1

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

Rozhodnutí nabylo právní moci: *6.6.2016*

za správnost: *Paulusová*

V Praze dne 3. 12. 2015
Č. j. MK 69474/2015 OPP
Sp. zn. MK-S 6536/2013 OPP

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo kultury jako příslušný orgán státní správy na úseku státní památkové péče **prohlašuje** podle ustanovení § 2 odst. 1 písm. a) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, a zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, oba ve znění pozdějších předpisů, areál železniční stanice Martinice v Krkonoších včetně technického vybavení za kulturní památku. Součástí tohoto souboru jsou:

na k. ú. Martinice v Krkonoších:

- Staniční zabezpečovací zařízení v objektech čp. 93 na st. p. č. 18/8, stavědel č. 1 a č. 2 na p. p. č. 814/1 a další prvky včetně drátovodů, všech mechanických návěstidel a mechanických závor s předzváněčem „Trojlístek“
- Předvěst ve směru od Jilemnice na p. p. č. 1181/4
- Výpravní budova čp. 93 na st. p. č. 18/8
- Krytá nástupištní veranda na st. p. č. 18/8 a na p. p. č. 814/1
- Stavědlo č. 1 na p. p. č. 814/1
- Stavědlo č. 2 na p. p. č. 814/1
- Lokomotivní remíza bez čp. na st. p. č. 18/14
- Vodní jeřáby a popelová jáma na p. p. č. 814/1
- Vodárna bez čp. na st. p. č. 18/5
- Studna u vodárny a okolní kamenné opěrné zdi na p. p. č. 814/1
- Skladiště čp. 107 včetně nakládací rampy na st. p. č. 18/9
- Strážní domek čp. 96 na st. p. č. 18/11
- Zděná kůlna bez čp. na st. p. č. 18/12
- Dva dvoukolejné kamenné klenuté mosty na p. p. č. 814/1
- Uspořádání kolejiště v rámci železniční stanice – sypaná nástupiště, koleje, výhybky na p. p. č. 814/1
- pozemky st.p.č. 18/5, 18/8, 18/9, 18/11, 18/12, 18/14, 429 a p.p.č. 814/1, v k. ú. Martinice v Krkonoších
- Předvěst ve směru od Chlumce nad Cidlinou na p. p. č. 1673/1 na k. ú. Roztoky u Jilemnice *442 562*
- Předvěst ve směru od Trutnova na p. p. č. 1864/1 na k. ú. Horní Branná *642 584*

Ministerstvo kultury jako příslušný orgán státní správy na úseku státní památkové péče **neprohláší** podle ustanovení § 2 odst. 1 písm. a) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, a zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, oba ve znění pozdějších předpisů, objekt sociálního zařízení bez čp. na st. p. č. 429, jednokolejný nýtovaný ocelový most na p. p. č. 1181/3 a 1181/4, výkolejky a osvětlovací stožáry na p. p. č. 814/1 v areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších, vše v k.ú. Martinice v Krkonoších, za kulturní památku

V tomto řízení dle § 27 odst. 1 písm. b) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jsou účastníky řízení:

České dráhy, a. s., nábřeží Ludvíka Svobody 1222/22, 110 15 Praha - Nové Město,
IČO: 709 94 223

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1,
IČO: 709 94 234

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

Odůvodnění

Ministerstvo kultury obdrželo podnět Obce Martinice v Krkonoších, na prohlášení areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších včetně technického vybavení za kulturní památku. Odůvodněním podnětu bylo:

„Areál stanice je nedílnou součástí obce Martinice v Krkonoších a její historie. Železniční stanice jako komplex budov a systém funkčního staničního zabezpečení je živou ukázkou historie, která se dožila současnosti v téměř nezměněné podobě. Srovnatelný funkční celek se díky probíhající automatizaci železnice v České republice již dnes nevyskytuje a jeho význam je jednoznačně nadregionální, celostátní. Výjimečnost stanice, coby kulturního statku dokládajícího způsob výstavby, provozování, organizace a návštěvní dráhy, spočívá v dnes již unikátní celistvosti dochovaných budov a zařízení, navíc z větší části provozovaných, tj. se zajištěným využitím a původní funkční náplní. Je unikátní zejména počtem a rozmanitostí mechanických návěstidel, naprostou raritou jsou návěstidla seřadovací.

Pro svoji dochovanou podobu a jedinečnost je vyhledávaným cílem návštěv odborné i laické veřejnosti.„

Ministerstvo tento podnět vyhodnotilo a v uvedené věci zahájilo správní řízení.

Popis dle návrhu:

Železniční stanice Martinice v Krkonoších je komplexem historických budov a původního technického zařízení, včetně zabezpečovacího. Podobně zachovalá stanice nemá na území České republiky obdoby.

Součástí stanice jsou následující objekty a vybavení, které se navrhuje k památkové ochraně: Výpravní budova, objekt sociálního zařízení, stavební č. 1 a 2, lokomotivní remíza, vodárna se studnou, vodní jeřáby, popelová jáma, skladiště s nakládací rampou, strážní domek č. 60 se

zděnou kůlnou, osvětlovací stožáry a dva dvoukolejné obloukové mosty. Detailní popis veškerých staveb a zařízení stanice je uveden v příloze č. 1. Základní údaje, historie, budovy a další zařízení.

Stanice je vybavena unikátním, zachovalým a v plném rozsahu funkčním Systémem zabezpečení. Jedná se o elektromechanické zabezpečovací zařízení 2. kategorie s mechanickými návěstidly. Srdcem je řídicí pult v dopravní kanceláři výpravčího, který dává elektricky pokyny jednotlivým stavědlům, kde jsou umístěny výhybkářské přístroje. Signalista pak ovládá mechanicky pomocí pák jednotlivá návěstidla, výhybky a samostatně ovládá závory na přejezdu P 4505v km 88,734 na roztockém/jilemnickém zhlaví stanice.

Stanici vystavěla společnost Rakouská severozápadní dráha (ÖNWB, Österreichische Nordwestbahn) při výstavbě trati Velký Osek (km 0,000) - Trutnov-Poříčí (km 128,972). První dva úseky dráhy (Velký Osek - Ostroměř a Kunčice n. L. - Trutnov-Poříčí) byly zprovozněny 21. 12. 1870. Zbývajících úsek (Ostroměř - Kunčice n. L.), na kterém leží i žst. Martinice v Krkonoších, byl uveden do provozu 1. 6. 1871. Rakouská severozápadní dráha byla privátní železniční společností, jejíž síť se nacházela na území dnešní České republiky a Rakouska. Za dobu své existence v letech 1869 - 1909 firma vybudovala 1398 km železničních tratí. Jednalo se tak o jednu z největších dopravních společností v Rakousku - Uhersku.

Rozvoj textilního a sklářského průmyslu v údolí podél Jizery v západních Krkonoších si vyžádal výstavbu lokální trati Martinice v Krkonoších - Rokytnice nad Jizerou. Stavbu inicioval a financoval lokální vizionář a mecenáš Jan Nepomuk František hrabě Harrach. Provoz byl zahájen 7. 12. 1899 akciovou společností Místní dráha Jilemnice - Rokytnice. V rámci výstavby místní dráhy bylo rozšířeno kolejiště žst. Martinice v Krkonoších a byla zvětšena přijímací budova. Obě nejvýznamnější stavební etapy popisuje dobová projektová dokumentace, která je součástí přílohy č. 3 DVD s fotodokumentací současnosti a historie stanice, původní projektová dokumentace.

Stanice původně nesla název Jilemnice (Starkenbach), po několika letech provozu místní dráhy byla přejmenována na Jilemnice - Martinice (Starkenbach - Martinitz) a 1. 6. 1921 na Martinice.

V důsledku územních změn v roce 1938 se posunuly hranice Velkoněmecké Říše /Sudet/ až do Martinic. Tím se stanice stala přechodovou nejprve pro II. Republiku československou a po 15. 3. 1939 pro Protektorát Čech a Moravy. Byl zde zřízen celní úřad a pasová kontrola. Celní úřad tu setrval až do zrušení celního opatření mezi Protektorátem Čechy a Morava a ostatní říší. Pasová kontrola v Martinicích zůstala až do revoluce tj. 3. 5. 1945, prováděná však byla pouze orgány německými. Protože byla stanice nejen stanicí přechodovou, ale i výměnnou, přebíraly zde německé čtyři vlaky pokračující z Protektorátu do ostatní říše.

Těsně po druhé světové válce bylo ve stanici zřízeno elektromechanické staniční zabezpečovací zařízení, které nahradilo původní jednodušší systém zabezpečení s bubnovými klíčovými přístroji. Výstavba byla zahájena v červnu 1946 na kunčickém zhlaví. Tam bylo dílo předáno provozu 10. 12. 1946. V dubnu 1947 byla zahájena výstavba stavědla č. 2. Stavba byla v jejím průběhu několikrát přerušena pro nedostatek pracovních sil. Nakonec bylo kompletní elektromechanické zabezpečení ve stanici uvedeno do provozu 9. 6. 1948 a slouží dodnes.

Městský úřad Jilemnice, úsek státní památkové péče, jako příslušný správní orgán památkové péče, ve svém dopise ze dne 4. 9. 2013, č. j. MUJI 3406/2013 ROZ, vyjádřil s prohlášením předmětné věci za kulturní památku souhlas, a to s následujícím odůvodněním: „V železniční stanici v Martinicích v Krkonoších je dochováno původní staniční technické vybavení, budovy

a zařízení sloužící v minulosti parnímu provozu a další stavby využívané dříve v železniční dopravě (skladiště apod.). V jedné stanici zůstala zachována zařízení parního i motorového železničního provozu. V hlavní budově je dochováno poválečné technické vybavení dopravní kanceláře výpravního, některá železniční zařízení (závory, stavědla) jsou ovládána mechanicky. Mezi staniční zajímavosti patří zachovaná a dodnes používaná mechanická návěstidla. Jsou zde nejen odjezdové mechaniky pro běžné odbavení vlaků, ale i původní „grány“, tedy mechanická návěstidla pro posun.

Nádražní budova je v poměrně dobrém stavebnětechnickém stavu, ale nese stopy novodobých zásahů. Nejcitelnější je výměna dřevěných okenních a dveřních výplní za plastové. Fasády objektů stavědel jsou zateplené, rovněž došlo k výměně oken (u stavědla č. 1 za plastová). Vodní jeřáby s vodárnou jsou nyní mimo provoz, nicméně tvoří autentický soubor zařízení pro parní provoz. Oba objekty skladišť č.p. 107 jsou ve značně neutěšeném stavu z důvodu dlouhodobé neúdržby. Objekt celodřevěného skladiště byl v nedávné minulosti částečně opraven. Naprosto degradované dřevěné konstrukce byly nahrazeny novými rovněž dřevěnými prvky, zcela nefunkční lepenková střecha a dožilé prkenné bednění bylo nahrazeno krytinou z velkoformátového vlnitého plechu. U zděného skladiště byla odstraněna rampa z pískovcových kvádrů na severní straně objektu.

Kulturně historickou hodnotu má bezesporu soubor veškerého staničního technického vybavení - drátovody, návěstidla, mechanické závory, výhybky, zařízení pro parní provoz (vodní jeřáby, vodárna s příslušenstvím a popelová jáma) a technické vybavení dopravní kanceláře, stavědla a jejich technické vybavení apod.), kolejiště, mosty apod. Vyjmenovaná zařízení tvoří spolu se stavebními objekty (výpravní budova, strážní domek, vodárna atd.) nedílný autentický celek.

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor kultury a památkové péče, ve svém vyjádření č.j. KULK 3783/2013 ze dne 29. 5. 2013, prohlášení uvedené věci za kulturní památku doporučil. „Železniční stanice Martinice v Krkonoších je unikátní a výjimečná co do zachování původního staničního technického vybavení - jedná se především o návěstidla všech druhů, výhybky atp. a na to navazující drátovody, staniční a traťové zabezpečení, ale také vodní jeřáby či popelová jáma - ale i staveb žst. Martinice, tj. samotné výpravní budovy, stavědel, lokomotivní remízy a strážního domku, neboť toto technické vybavení, ale i zázemí stanic (jako je vodárna, lokomotivní remíza) dnes kvapem mizí. V současné době se předpokládá, že vlakový provoz bude víceméně ovládán elektronicky a nikoliv mechanicky, tj. technická zařízení, která potřebují lidskou obsluhu, budou odstavena a definitivně z železničního provozu na našem území zmizí. Současně s technickým vybavením vyžadujícím lidskou obsluhu mizí z železničního provozu také budovy, které již pro současný provoz železnice nejsou potřeba, jedná se především o vodárny, které sloužily parnímu provozu. Parní provoz byl zrušen koncem 70. let 20. století, pokud jsou dnes parní vlaky používány, doplňuje se jim voda z jiných zdrojů (většinou z hasičských cisteren SŽDC, neboť podnikový hasiči SŽDC většinou zajišťují při těchto příležitostech i bezpečný provoz parních lokomotiv), tj. nejsou potřeba ani vodní jeřáby, jak tomu bývalo v minulosti. V současnosti nejsou většinou využívány i další budovy, jako skladiště, na mnohých místech tyto budovy zanikly už zcela, a to, že se v železničním provozu vyskytovaly, dnes dokládají jen rampy, které po nich na nádražích zůstávají. Zanikají i lokomotivní remízy a výtopy, které již v současném železničním provozu též postrádají svůj účel. Dále mizí veškerá mechanická návěstidla, která jsou v současnosti nahrazována technikou, která se dá ovládat dálkově - elektronicky, podobně je tomu u zabezpečení železničního provozu na tratích. Všechny tyto atributy parního (později motorového) železničního provozu jsou na železniční stanici Martinice v Krkonoších zachovány, jedná se o velmi autentický celek, jednak je tu dochován celý soubor budov, sloužící obsluze železničního provozu - typická je hlavní budova, která se shoduje svým

slohem s dalšími výpravními budovami tehdejší Rakouské severozápadní dráhy - a jednak je zachováno poválečné elektro-mechanické vybavení dopravní kanceláře výpravčího, která elektricky dává pokyny jednotlivým stavědlům, kde jsou umístěny výhybkářské přístroje. Jednotlivá návěstidla, výhybka a samostatně závory na roztočojilemnickém zhlaví stanice jsou ovládána mechanicky signalistou. Elektro-mechanické ovládací soustavy stanic byly v 50. letech 20. století nahrazovány novější reléovou ovládací soustavou původně používané pruskými drahami.

V současnosti je žst. Martinice vyhledávaným místem fotografování pro milovníky a znalce železničního provozu, neboť je to jedna z mála stanic vybavených ještě mechanickými návěstidly, výhybkami apod. “

Ve smyslu ustanovení § 3 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, byl o podání návrhu písemně vyrozuměn vlastník věcí navržených na prohlášení za kulturní památku, a v souladu s ustanovením § 36 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, mu bylo umožněno, aby se před vydáním rozhodnutí vyjádřil k podkladům, které Ministerstvo kultury v průběhu řízení shromáždilo. Zástupce Českých drah se se spisem seznámil 25. 10. 2013, zápisem do protokolu požádal o přerušení řízení do projednání věci v Komisi pro ochranu památkového fondu v oblasti železniční dopravy při Generálním ředitelství NPÚ. Ministerstvo kultury požádalo ostatní účastníky o vyjádření k návrhu na přerušení. Správa železniční dopravní cesty, s.o. se však nevyjádřila a proto nebylo možné řízení přerušit, neboť k přerušení řízení z moci úřední je třeba souhlasu všech účastníků řízení. Zástupce Správy železniční dopravní cesty se s obsahem spisu seznámil 20. 11. 2014. Pan Kaderka svého práva nevyužil.

Dne 27. 3. 2014 obdrželo Ministerstvo kultury stanovisko Národního památkového ústavu, Generálního ředitelství, č.j. NPÚ-310/22136/2014:

„V návaznosti na jednání Komise pro ochranu památkového fondu v oblasti železniční dopravy, zřízenou generální ředitelkou Národního památkového ústavu, které se konalo dne 26. 11. 2013, se uskutečnila pochůzka na místě v areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších dne 19. 2. 2014 za účasti zástupců místní samosprávy a zástupců kulturní sféry regionu, zástupce MK ČR a památkové péče, zástupců legislativně příslušných organizací ČD a SŽDC, Národního technického muzea a pracovníků železniční stanice Martinice v Krkonoších.

Jedním ze závěrů jednání Komise pro ochranu památkového fondu v oblasti železniční dopravy byla shoda na unikátnosti elektromechanického zabezpečovacího zařízení železniční stanice Martinice v Krkonoších a hledání neoptimálnější cesty k jeho záchraně. Po prohlídce železniční zastávky a seznámení se s vlastním elektromechanickým staničním zabezpečovacím zařízením bylo konstatováno, že zařízení je z hlediska památkové péče jedinečné a bezesporu nadregionálního významu.

Vzhledem ke skutečnosti, že návrh na prohlášení železniční stanice Martinice v Krkonoších byl MK ČR zaslán a za jeho zpracování vyslovil pochvalu i předseda železniční komise Ing. Mojmír Krejčířík, nepovažujeme za nutné zasílat celý přepis návrhu.

Na základě prohlídky a ověření si unikátnosti zařízení včetně srovnání se zahraničními příklady doporučujeme prohlásit areál železniční stanice Martinice v Krkonoších za kulturní památku.

Odůvodnění:

Areál železniční stanice Martinice v Krkonoších je z hlediska památkové péče zcela unikátní soubor celostátního významu. Vycházíme-li z předpokladu, že technická památka by měla být

v optimálním případě tvořena nejen vnější schránkou, tedy dochovanými budovami a objekty, ale také dochovanou a funkční technologií, pak je žst. Martinice v Krkonoších zcela učebnicovým příkladem takové památky.

Primárním důvodem pro navrhovanou památkovou ochranu je existence kompletního - ve své úplnosti na území republiky nikde jinde nedochovaného - elektromechanického staničního a zčásti též traťového zabezpečovacího zařízení s mechanickými návěstidly. Zařízení se nachází v historických budovách, které jsou samy o sobě - zejména v případě výpravní budovy s dopravní kanceláří - z architektonického hlediska hodnotné a dokládají vývoj železniční stanice. Její obraz výrazným způsobem spoluvytváří další objekty a zařízení, nacházející se v jejím obvodu; dřevěné a zděné skladiště, objekty stavědlových věží, jako doklad provozu parní trakce pak vodárna s dochovanou nádrží a studnou, vodní jeřáby a popelové jámy. Rádi bychom zdůraznili, že památková hodnota spočívá právě v této komplexnosti, dnes již v železniční síti České republiky ojedinělé a rychle zanikající. Je nepochybně ve veřejném zájmu, aby alespoň jedna stanice na území republiky zůstala zachována pro budoucí generace jako ukázka systému stavění a zabezpečení vlakové cesty, zde navíc ve „schránce“ architektonicky hodnotného celku. Existence stávajícího zabezpečovacího zařízení v železniční stanici není v rozporu s dopravními předpisy správce železniční infrastruktury a plánovaná automatizace trati Chlumec n. Cidlinou - Trutnov hl. n. nemusí být s jeho zachováním v kolizi. Jsme toho názoru, že správce infrastruktury by se naopak mohl touto stanicí v budoucnu pyšnit a prezentovat ji v rámci svého public relations.

Závěrem připomínáme, že představitelé místní samosprávy zachování zařízení podporují, vytvářejí pro budoucí prezentaci a zapojení do místní ekonomiky prostředí a pozitivně pak ovlivňují i dlouhodobé perspektivy zachování statku.

Z hlediska odborného je pak deklarována ochota ČVUT Fakulta dopravní pomoci při hledání a realizaci konkrétního technického řešení, které zachování elektromechanického zabezpečení za řízení vyžaduje.

Stanovisko NPÚ GR bylo zasláno účastníkům řízení.

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, reagovala vyjádřením zn. 15017/2014-O13, ze dne 16. 4. 2014. „Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále SŽDC) obdržela dne 3. 4. 2014 oznámení odboru památkové péče Ministerstva kultury ČR o doplnění podkladů ve věci řízení o prohlášení železniční stanice Martinice v Krkonoších za kulturní památku (spis.zn. MK-S 6536/2013 OPP). Podklady řízení byly doplněny o stanovisko Národního památkového ústavu, generálního ředitelství (dále NPÚ), ve kterém je mimo jiné uvedeno, že existence stávajícího zabezpečovacího zařízení v železniční stanici není v rozporu s dopravními předpisy správce železniční infrastruktury a že plánovaná automatizace trati Chlumec nad Cidlinou - Trutnov nemusí být s jeho zachováním v kolizi. Stanovisko NPÚ se kromě jiného opírá o závěry vyplývající z pochůzky v areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších, která se uskutečnila 19. 2. 2014, kde však nebyli přítomni zástupci SŽDC mající na starosti zabezpečovací zařízení. Domníváme se, že celá věc je natolik komplikovaná, že vyžaduje podrobnější rozbor - zejména ve spojitosti s platnou legislativou a zpětnou vazbou na povinnosti SŽDC, jako provozovatele a vlastníka dráhy. V následujícím textu se proto budeme snažit tuto problematiku více přiblížit.

Železniční stanice Martinice v Krkonoších leží na celostátní dráze Chlumec nad Cidlinou - Trutnov. Stávající stav z hlediska zabezpečení stanice je následující: stanice je vybavena elektromechanickým staničním zabezpečovacím zařízením se stavědlem vz. 5007, s mechanickými hlavními a seřaďovacími návěstidly a mechanickými přestavíky ovládanými prostřednictvím drátovodů. V obvodu železniční stanice se dále nachází mechanické přejezdové zabezpečovací zařízení v km 88,734 druhu PZM 2 s předzváněčem, trojlístek.

Zabezpečovací zařízení železniční stanice byla uvedena do provozu v roce 1946, přičemž již několikrát prošla generální opravou.

SŽDC jsou zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění, jako provozovateli a vlastníkově dráhy mimo jiné uloženy následující povinnosti:

- a) Vlastník dráhy je povinen zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a umožnit styk dráhy s jinými dráhami.
- b) Vlastník dráhy celostátní a dráhy regionální je dále povinen pečovat o rozvoj a modernizaci dráhy v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti území kraje.
- c) Provozovatel dráhy je povinen provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení.
- d) Provozovatel dráhy je povinen provozovat určené technické zařízení jen s platným průkazem způsobilosti a v technickém stavu, který odpovídá schválené způsobilosti.

Prohlášení staničního zabezpečovacího zařízení v žst. Martinice v Krkonoších kulturní památkou neumožňuje SŽDC plnění minimálně tří výše uvedených bodů. To je dáno zejména skutečností, že staniční zabezpečovací zařízení je již za hranici své technické a morální životnosti, je značně opotřebované a nelze u něj zajistit do budoucna bezpečnost a provozní způsobilost. Dlouhodobý provoz současného zařízení není možný bez generální opravy; další možností je výměna současného staničního a přejezdového zabezpečovacího zařízení za zařízení nové identické nebo za zařízení nové splňující nejnovější bezpečnostní standardy.

Výměna zabezpečovacího zařízení, respektive jeho generální oprava, za zařízení identické, by byla enormně nákladná, neboť v současnosti již neexistuje dodavatel schopný zařízení tohoto typu dodat, respektive jej generálně opravit a ani dodat potřebné náhradní díly. V tomto případě by bylo nutno potřebné komponenty získat formou kusové výroby, která bude značně finančně náročná. V takovém případě je však výměna dílů vysokým rizikem pro bezpečnost železničního provozu, protože u kusové výroby není možno garantovat potřebnou kvalitu dodaných výrobků z hlediska budoucí bezchybné funkčnosti. Je nutné zdůraznit, že v případě nečekaného chybného zafungování zabezpečovacího zařízení může jít o životy lidí.

Z pohledu SŽDC je tedy reálné uvažovat s výměnou stávajícího zabezpečovacího zařízení za nové pouze cestou jeho modernizace. Vzhledem k tomu, že trať Chlumec nad Cidlinou - Trutnov je celostátní dráhou, je také dle § 3a odst. 1 zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, součástí Evropského železničního systému. Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, je povinna při modernizaci a rekonstrukci zařízení na tratích zařazených do Evropského železničního systému postupovat také v souladu s některými předpisy Evropského společenství tak, aby byla zajištěna interoperabilita železničního systému jako celku. Dále musí být při modernizaci postupováno podle zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, v aktuálním znění a také v souladu s vyhláškou č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v aktuálním znění. Přitom § 23, odst. 1 a 2 vyhlášky 177/1995 Sb., obsahují výčet technických norem, se kterými musí být nově budované zabezpečovací zařízení v souladu. Mezi limitní z pohledu provozu a budování nového zabezpečovacího zařízení patří zejména tyto normy:

ČSN EN 50126 - norma definuje požadavky na stanovení a prokázání bezporuchovosti, pohotovosti, udržitelnosti a bezpečnosti

ČSN EN 50129 - norma definuje požadavky na prokazování technické bezpečnosti elektronických zabezpečovacích systémů

TNŽ 34 2620 - norma definuje požadavky na funkční chování staničních a traťových zabezpečovacích zařízení.

Konstatujeme, že současné zabezpečovací zařízení v žst. Martinice v Krkonoších požadavky výše uvedených norem, které zejména stanovují dnešní standardy v oblasti bezpečnosti, nesplňuje a že ani případnou rekonstrukcí stávajícího zařízení s drátovody není možné požadavky uvedených norem naplnit.

Dalším argumentem, který hovoří pro výměnu stávajícího zabezpečovacího zařízení za moderní, je skutečnost, že zařízení v současnosti provozované v žst. Martinice v Krkonoších je značně závislé na spoluúčasti obsluhujícího zaměstnance na zajištění bezpečnosti železničního provozu, a zejména proto nenaplnuje dnešní požadavky na úroveň bezpečnosti zabezpečovacího zařízení a bude se jednat o rizikový prvek na železniční dopravní cestě. Uvedené staniční zabezpečovací zařízení (zejména použitá mechanická návěstidla) také komplikuje vazbu na případné nové traťové zabezpečovací zařízení. Tímto totiž dochází k rozšíření oblasti spolupůsobnosti obsluhujícího zaměstnance i na přilehlé traťové úseky, což dále zvyšuje riziko možné chyby a tedy i riziko vzniku mimořádné události.

Dále konstatujeme, že v současné době probíhá celá řada projektů financovaných z prostředků Evropské unie, konkrétně Operačního programu doprava 1. SŽDC předpokládala, že i traťový úsek Chlumec nad Cidlinou - Trutnov bude zařazen to těchto projektů, a to jako stavba „Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov“. Součástí této stavby má být také změna konfigurace žst. Martinice v Krkonoších, výstavba nového zabezpečovacího zařízení, zvýšení rychlosti a výstavba nového dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení celé tratě. Bez realizace nového zabezpečovacího zařízení v žst. Martinice v Krkonoších tento záměr SŽDC nejde naplnit. Mimo jiné nebude možné tuto žst. dálkově ovládat, nedojde k předpokládané úspoře zaměstnanců a tím dojde ke zhoršení ekonomické efektivity této stavby, což patrně ve svém důsledku bude znamenat, že stavba nebude realizována vůbec. Tím dojde k zakonzervování současného stavu na celé trati Chlumec nad Cidlinou - Trutnov a v dotčených žst. budou prováděny pouze opravné práce pro udržení dotčených zařízení v činnosti. V dlouhodobém časovém horizontu tak nebudou naplňovány základní podmínky pro provozování železniční dopravní cesty SŽDC zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, v platném znění.

Pokud by byla železniční stanice Martinice v Krkonoších prohlášena za kulturní památku včetně stávajícího elektromechanického staničního zabezpečovacího zařízení a mechanického přejezdového zabezpečovacího zařízení, pak nebude možné tuto stanici zapracovat do připravované stavby Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou - Trutnov s použitím dálkového ovládání všech stanic. V žst. Martinice v Krkonoších by pak bylo nutné zachovat stávající způsob řízení železničního provozu, kdy stanice bude vyjmuta z dálkového ovládání. Pak zůstane zachována stávající úroveň zajištění bezpečnosti železniční i silniční dopravy, která je značně závislá na lidském činiteli a nebude možno zde aplikovat bezpečnostní doporučení drážní inspekce k mimořádným událostem typu nedovolené projetí návěstidla. Pro účely řízení železničního provozu bude nutno zachovat stávající obsazení dopravního zaměstnanci SŽDC bez možnosti racionalizace jejich činnosti. Obdobně bude nutno přijmout skutečnost, že ani v navazujících mezistaničních úsecích, tj. v úsecích Martinice v Krkonoších - Kunčice nad Labem a Martinice v Krkonoších - Rostoky u Jilemnice, nebude možno taktéž vybudovat traťové zabezpečovací zařízení splňující současně požadavky na bezpečnost. V tomto případě by bylo možné ponechat stávající telefonické dorozumívání pro řízení železničního provozu při maximální rychlosti 60 km/h (viz § 23 vyhl. 177/1995 Sb.) nebo na mezistaničních úsecích realizovat reléový poloautoblok doplněný kontrolou volnosti mezistaničního úseku. Ovšem v případě výstavby nového reléového poloautobloku může vzniknout problém s jeho uvedením do provozu, konkrétně s vydáním průkazu způsobilosti

určeného technického zařízení. Tuto problematiku by bylo nutné předem konzultovat s Drážním úřadem.

Pro doplnění uvádíme, že SŽDC obdobné typy zabezpečovacího zařízení uchovává v rámci specializovaných muzejních expozic v Hradci Králové a Děčíně. Tyto muzejní expozice jsou vytvářeny ve spolupráci s Národním technickým muzeem a v nemalé části jsou upraveny takovým způsobem, který imituje reálný provoz zabezpečovacích zařízení. “

Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v aktuálním znění, a výše uvedené normy platí pro nově postavenou dráhu a nijak se nevztahují na stávající zabezpečovací systém železniční stanice. Pokud by provoz železniční stanice byl v rozporu se zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, vystavovala by se SŽDC již 20 let postihu za provoz dráhy v rozporu s tímto zákonem. Dle tohoto zákona je vlastník povinen pečovat o rozvoj a modernizaci dráhy v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti kraje. Nikde neuvádí, že nezbytné je dálkové řízení trati.

Dle § 3 odst. 1 písm. a) je celostátní dráhou dráha, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková označena, ale neříká, že taková dráha je automaticky součástí Evropského železničního systému. V § 49a zmíněného zákona je uvedeno, že provozní a technická propojenost evropského železničního systému je schopnost umožnit bezpečný a nepřerušovaný pohyb drážního vozidla na dráhách evropského železničního systému. Ani zde nespátřujeme nutnost změny zabezpečovacího zařízení ve stanici Martinice v Krkonoších, kterou navíc mezinárodní doprava neprojíždí. Po prostudování zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky, ve znění pozdějších předpisů, Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2001/16/ES o interoperabilitě systému transevropské železniční dopravy a Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 1996/48/ES o provozní propojenosti systému vysokorychlostní železniční dopravy, nebyl nikde zjištěn požadavek na dálkové ovládání trati, nebo odmítnutí elektromechanického SZZ.

Co se týče rizika tzv. lidského faktoru, toto riziko neodpadne, dokud nebudou na plně automatických tratích jezdit plně automatické vlaky, tedy vše bez přítomnosti člověka. Avšak i dálkové ovládání železničních stanic obsluhuje člověk.

K výše uvedeným námitkám konstatuje Ministerstvo kultury, že na schůzce dne 26. 11. 2013 v Martinicích v Krkonoších přítomní zástupci SŽDC tvrdili, že prohlášení s žádným projektem nekoliduje, že je zvažován, ale ještě se na něm nezačalo pracovat.

České dráhy, a.s., zaslaly Ministerstvu kultury stanovisko č.j. 3717/2014O31, ze dne 17. 4. 2014:

„České dráhy, a.s. obdržely dne 3. 4. 2014 oznámení odboru památkové péče Ministerstva kultury ČR ze dne 28. 3. 2014 o doplnění spisu zn. MK-S 6536/2013 o stanovisko Národního památkového ústavu, generální ředitelství.

České dráhy, a.s., jako vlastník předmětné budovy, sdělují k problematice zahájení následující:

- V doporučení NPÚ se uvádí, že dne 19. 2. 2014 se uskutečnila pochůzka v areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších a zástupců legislativně příslušných organizací ČD a SŽDC. K tomu uvádím, že za České dráhy a.s. se nikdo pověřený této pochůzky neúčastnil, takže ani nevíme, zda došlo k posouzení případných změn, které byly a do budoucna nutně musí být provedeny s ohledem na funkční a bezpečný provoz železniční stanice.

- Konstatujeme, že dnešní stav již neodpovídá původní výpravní budově, kterou v r. 1871 postavila Rakouská severozápadní dráha podle návrhu, jehož autorem byl Ing. arch. Carl Schlimp. Stávající objekt oproti původní výpravní budově se zásadním způsobem liší ve hmotě

(přístavba západního křídla, přístavba veřejných WC a perónního přístřešku) i v použitých materiálech (původní objekt je z opracovaného červeného pískovce, přístavba západního křídla je již zděná, omítaná, s rozdílnou konstrukcí i sklonem střechy). Přístavba WC a perónního přístřešku je další zcela zřejmou stavební etapou, odlišnou od původního objektu (pultová střecha, břízolitová škrabaná omítka).

- Zásadním způsobem byly změněny (kvůli nutné tepelné a hlukové izolaci) některé fasádní prvky - výplně otvorů na celém objektu (původní dřevěná špaletová okna a dřevěné vchodové dveře byly vyměněny za plastové). Na fasádě přibyla i zapuštěná plastová pojistková skříň spol. ČEZ. Původní nejsou ani klempířské prvky. Střešní krytina je falcovaná FeZn a ze stejného materiálu jsou i dešťové žlaby a svody. Nad střechu je dále vyvedeno nové třívrstvé komínové těleso z nerezového plechu.

- Interiéry žst. již rovněž neodpovídají svojí dispozicí i použitými materiály původní výpravní budově. V I. NP je provedeno etážové vytápění s ocelovými radiátory a zdrojem tepla je nainstalovaný elektrokotel.

Vyjádření NPÚ je v rozporu se závěrem jednání Komise pro ochranu památkového fondu v oblasti železniční dopravy ze dne 26. 11. 2013

V tomto případě není pro prohlášení za kulturní památku nutné, aby veškeré stavební prvky budovy byly původní nebo z původních materiálů. Důležitý je celkový vzhled budovy, která si o přes uvedené stavební úpravy zachovala svůj původní ráz, značnou část konstrukcí a řadu původních stavebních detailů jako např. okenní šambrány s bosovaným segmentovým obloukem, nárožní bosáže. Přítomnost několika stavebních etap je naopak přínosným příkladem vývoje drážních budov.

Dále obdrželo Ministerstvo kultury vyjádření Českého vysokého učení technického v Praze, fakulty dopravní ze dne 15. 10. 2014, č.j. 0048-01/14/16911/osif: „Úvodem je třeba objektivně konstatovat, že žst. Martinice v Krkonoších je v současnosti mimořádně zachovalým celkem s vysokou autenticitou, jenž dokumentuje mimo jiné jeden z významných vývojových stupňů zabezpečení jízdy vlaků v dopravně s kolejovým rozvětvením, včetně přípravy vlakových cest - elektromechanické staniční zabezpečovací zařízení. Celý komplex žst. prošel od svého vzniku po současnost několika úpravami (přístavba výpravní budovy, odebrání ramene u odjezdového návěstidla atp.), ty mu však neubírají na celkové historické a dokumentační hodnotě. Nejcenějším prvkem je dosud zachované staniční zabezpečovací zařízení (dále SZZ) bez závažných dodatečných zásahů, které stále pracuje na základním původním principu, s mechanickými návěstidly nejen odjezdovými, ale i vjezdovými včetně předvěstí, a na síti SŽDC, s. o., již zcela ojedinělými návěstidly mechanickými seřaďovacími. Ta spolu s konfigurací kolejíště a nástupiště vytvářejí ojedinělý obraz železniční stanice první poloviny XX. století.

(...)

Ke stanovisku ČD, a. s., ze dne 17. dubna 2014, č. j. 3717/2014-031

a) S výhradou, že výpravní budova neodpovídá plně stavu v roce 1871, se ztotožňujeme. Domníváme se, že pro hodnotu železniční stanice jako celku však nesnižuje uvedená skutečnost historickou hodnotu a význam žst. Martinice v Krkonoších.

b) K poznámce o výměně oken a dveří se stavíme stejně jako k bodu a).

c) Poznámka o jiném využití interiérů, než jaké bylo v roce 1871, je sice rovněž pravdivá, jsme ale názoru, že v hodnocené věci jde o záležitost nesouvisející.

(...)

Ke stanovisku SŽDC, s. o., ze dne 16. dubna 2014, zn. 15017/2014-013

a) Připomínka, že u zabezpečovacího zařízení elektromechanického nelze do budoucna zajistit jeho bezpečnost a provozní způsobilost je přinejmenším sporná a spíše představuje (ze strany provozovatele dráhy zcela pochopitelnou) neochotu udržovat atypické zařízení, než objektivně vyjádřené ohrožení bezpečnosti provozu. Nevidíme jediný důvod, proč by kusově vyráběné, avšak identické náhradní díly neměly garantovanou potřebnou kvalitu a bezchybnou funkčnost.

V současné době je garantem výroby dílů mechanického i elektromechanického zabezpečovacího zařízení pro železnice firma Signal Mont, s. r. o., Hradec Králové. Nevěříme, že by SŽDC, s. o., připustila, aby její dodavatelé v současnosti i v budoucnosti vyráběli nekvalitní a bezpečnost provozu ohrožující náhradní díly.

b) S poznámkou, že SZZ nevyhovuje novým normám, souhlasíme. Avšak takováto zařízení není možné dle těchto norem posuzovat, v opačném případě by musela být vyřazena téměř okamžitě, což by jistě znamenalo zásadní provozní komplikace z hlediska zabezpečení jízdy vlaků v ne zcela bezvýznamném množství žst. na tuzemské železniční síti. Problematiku je třeba vnímat z pohledu, že se nejedná o nově budované zabezpečovací zařízení, ale o opravu stávajícího zabezpečovacího zařízení. V takovém případě se na zařízení vztahují normy a předpisy platné v době jeho vybudování.

c) S připomínkou o spoluúčasti zaměstnanců na obsluze zařízení souhlasíme, je to jeden ze základních znaků elektromechanického SZZ. V případě požadavku na zvýšení bezpečnosti lze zařízení doplnit dalšími prvky, například pro spolupůsobení vlaku na zabezpečovací zařízení (kolejové obvody nebo počítače náprav zjišťující volnost jízdní cesty apod.).

d) S připomínkou, že ponechání žst. Martinice v Krkonoších znemožní revitalizaci trati Chlumec nad Cidlinou - Trutnov hl. n. nesouhlasíme. Předmětnou žst. je možné z projektu vyjmout a ponechat ji jako samostatnou (pomyslný Ostrov) s vytvořením odpovídajících vazeb potřebných pro zajištění řízení provozu na této trati. Technicky je možné přenášet informace o aktuální situaci v žst. Martinice v Krkonoších na dispečerské pracoviště dálkové obsluhy zabezpečovacího zařízení, bez možnosti přímého dálkového ovládání zařízení. Stejně tak je možné zřídit i traťové zabezpečovací zařízení (dále TZZ) v přilehlých mezistaničních oddílech, není vhodné zde ponechávat telefonické dorozumívání. Toto si vyžádá doplnění SZZ o příslušné rozhraní, které umožní vytvořit vazbu mezi staničním a TZZ, avšak bez nutnosti zásadní přestavby elektromechanického SZZ. Vazba elektromechanického SZZ s elektrickým TZZ je v provozu na mnoha místech železniční sítě ČR a i v současné době je v rámci staveb projektována a realizována. Na naší železniční síti existují dokonce i případy navázání elektronického SZZ a elektromechanického TZZ - hradlového poloautomatického bloku. Propojení prvků elektromechanického zabezpečovacího zařízení s elektronickým zabezpečovacím zařízením byla v minulosti v provozu například v žst. Praha hl.n. a i v současné době se na železniční síti v ČR vyskytují. Pro splnění některých normativně definovaných podmínek se zpravidla při realizaci takové vazby nahrazují mechanická návěstidla světelnými. Vzhledem k tomu, že v žst. Martinice v Krkonoších je požadováno zachování mechanických návěstidel, musí být zvoleno jiné technické řešení. V minulosti byl v provozu zaveden a běžně používán prvek - tzv. elektromagnetické návěstní spřahadlo, s jehož využitím by bylo například možné vazbu realizovat. Na železniční síti též stále existují i varianty navázání elektrického TZZ na elektromechanické SZZ s mechanickými návěstidly (žst. Nemotice).

Financování řízení drážní dopravy

Provozovatel dráhy se obává, že ponecháním současného stavu SZZ v žst. Martinice v Krkonoších mu porostou personální náklady na řízení provozu. Personální náklady se budou odvíjet zejména od počtu obsluhujících staničních zaměstnanců, který zůstane stejný. Je třeba si uvědomit, že se jedná o zabezpečovací zařízení 2. kategorie dle TNŽ 34 2620:2002, které pro zajištění správné činnosti obsluhující zaměstnance vyžaduje.

Zvýšení bezpečnosti železniční dopravy při zachování stávajícího SZZ

Při prohlášení žst. Martinice v Krkonoších kulturní památkou nesmí být bráněno opatřením a úpravám, které mají zajistit zvýšení kvality operativního řízení provozu, nebo v budoucnosti umožní snížit možnost případné chyby obsluhujících zaměstnanců, a zabrání tak potenciálnímu nebezpečí vzniku mimořádné události. Jde především o umožnění:

- Vybudování TZZ v přilehlých mezistaničních úsecích s možností navázání elektrického TZZ na elektromechanické SZZ, například volbou vhodného typu TZZ, u něhož byla vazba na elektromechanické SZZ s mechanickými návěstidly na síti SŽDC již v minulosti provedena a schválena. Navázání TZZ na elektromechanické SZZ by bylo možné provést i doplněním specifických technických prvků na straně SZZ, například elektromagnetických spřahadel, která byla dříve běžně používána (podle výše uvedeného odstavce).
- Doplnit zařízení prvky pro zajištění indikací na pracovišti dálkové obsluhy zabezpečovacího zařízení. Nesmí být znemožněno vybavit kolejiště kolejovými obvody nebo počítači náprav, případně prvky pro snímání polohy jazyků výměn, polohy návěstních ramen a terčů apod. Všechny uvedené prvky se v zabezpečovací technice vyskytují a jsou používány. Stejně tak nesmí být znemožněno doplnění detekčních systémů pro kontrolu volnosti kolejových úseků, včetně jejich případné vazby do stávajícího SZZ.
- Zajištění výroby náhradních dílů a možnosti provádění údržby SZZ, v současné době zajišťuje například již zmíněná firma Signal Mont, s.r.o., Hradec Králové.

Závěrem uvádíme, že jsme toho názoru, že žst. Martinice v Krkonoších je ojedinělým souborem dochovaných drážních budov, zařízení a technologií, jenž by si zasloužil zachování pro další generace. Zabezpečovací zařízení v dané žst. není cenné jako historická památka z hlediska svého stáří, nýbrž jako obsáhlý soubor v minulosti běžně používaných prvků zabezpečovací techniky. Podobný komplex již na naší železniční síti prakticky nemá obdoby a se stoupajícím počtem projektů na dálkově ovládané zabezpečovací zařízení se bude i počet železničních stanic s ojediněle dochovanými mechanickými návěstidly a elektromechanickým zařízením velmi rychle snižovat. Památkovou ochranu je však třeba nastavit tak, aby se stanice nestala skanzenem, ale byla funkční součástí železnice XXI. století, avšak s co největší možnou mírou zachovaných původních prvků. Při jakýchkoliv zásazích by nemělo docházet k zásadní změně prvků zabezpečovacího zařízení, stejně tak by neměl být měněn celkový vizuální dojem z prostoru kolejiště. Z toho důvodu je třeba klást důraz především na zachování elektromechanického zabezpečovacího zařízení včetně mechanických návěstidel. Jak jsme uvedli výše, jsou technické problémy se stávající technologií technicky řešitelné a statut kulturní památky neohrozí bezpečnost železničního provozu jak v žst. Martinice v Krkonoších, tak v přilehlých mezistaničních oddílech.

Po přečtení a prostudování zaslaných stanovisek konstatujeme, že na celou záležitost je třeba hledět v celé šíři problematiky, nikoliv pouze užívat normativní a předpisová ustanovení vytržená z kontextu, bez hlubších souvislostí. Veškerá jednání ve věci památkové ochrany je třeba vést ve snaze nalézt shodu, tedy umožnit dílčí zásahy do SZZ, s důrazem na zachování základního principu fungování zařízení, technologie jeho obsluhy včetně mechanických návěstidel, které zvýší bezpečnost provozu a umožní zřízení dálkového ovládní zabezpečovacího zařízení na traťovém úseku Chlumeč nad Cidlinou - Trutnov hl. n. “

Na toto stanovisko reagovala Správa železniční a dopravní cesty, s.o. stanoviskem ze dne 13. 3. 2015, zn. 11574/2015-O13:

„Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, (dále jen SŽDC) obdržela od odboru památkové péče Ministerstva kultury ČR sdělení o shromáždění dostatečných podkladů k rozhodnutí ve věci řízení o prohlášení železniční stanice Martinice v Krkonoších za kulturní památku a výzvu k seznámení se se shromážděnými podklady. Tyto podklady, do kterých naše organizace měla následně možnost nahlédnout, obsahují kromě jiného také dopis děkana Fakulty dopravní ČVUT, pana prof. Ing. Dr. Miroslava Svítka, vztahující se k dané problematice. Tento dopis pod čj. 0048-01/14/1691 1/osif ze dne 15. 10. 2014, který byl adresovaný starostovi obce Martinice v Krkonoších - panu Leošovi Mejvaldovi, byl odpovědí na žádost pana starosty o odborné posouzení problematiky památkové ochrany předmětné železniční stanice. Svým obsahem dopis ČVUT reaguje především na vyjádření SŽDC a Českých drah, as., která obě společnosti zaslaly Ministerstvu kultury v rámci vedeného správního řízení na prohlášení žst. Martinice za kulturní památku.

Jak bylo nastíněno výše, dopis ČVUT kromě jiného reaguje na vyjádření SŽDC čj. 15017/2014-013 ze dne 16. 4. 2014, ve kterém SŽDC po uvedení množství argumentů žádá MK ČR, aby návrhu na prohlášení žst. Martinice v Krkonoších za kulturní památku nevyhovělo, a to především z důvodu nemožnosti dlouhodobého zajištění provozování stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení v normovém a legislativou předepsaném stavu. Tým expertů ČVUT uvedl ve svém vyjádření, že výhrady ze strany SŽDC nejsou vždy opodstatněné a jsou technicky řešitelné. Toto tvrzení dokládá ČVUT oponentními reakcemi k jednotlivým argumentům SŽDC uvedeným ve vyjádření čj. 15017/2014-013 ze dne 16. 4. 2014. Vzhledem k závažnosti celé problematiky považujeme v dané situaci za nezbytné Ministerstvu kultury ČR sdělit ve zpětné vazbě reakce odborníků SŽDC v oblasti zabezpečovacího zařízení k oponentnímu stanovisku ČVUT čj. 0048-01/14/1691 1/osif ze dne 15. 10. 2014. K jednotlivým bodům tohoto stanoviska ČVUT sdělujeme:

K bodu 3, písm. a):

Vzhledem k tomu, že bezpečnost železničního provozu u elektromechanického zabezpečovacího zařízení je postavená na pevné páce, je pro její zajištění rozhodující kvalita dodávaných komponentů. Nemůžeme se ztotožnit s tvrzením ČVUT, že je v současnosti garantem výroby všech dílů pro mechanické a elektromechanické zabezpečovací zařízení firma Signal Mont, s.r.o., Hradec Králové. Neboť i tato firma na základě přímého dotazu zaslala následující informaci k dostupnosti dílů na elektromechanická zabezpečovací zařízení:

- na mechanické přestavníky a záporníky neexistují náhradní díly;
- kladky a kolečka pro drátovody nejsou;
- stavěcí páky lze v omezeném rozsahu repasovat;
- náhradní části na mechanická návěstidla nejsou.

Není nám tedy v tento okamžik znám dodavatel, který by byl schopen dodat kompletní sortiment náhradních dílů na tento typ zařízení. V této souvislosti je také nutno uvést, že SŽDC v rámci svých investičních a opravných prací nad stanovený rozsah je povinna postupovat v souladu se zákonem č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, což znamená povinnost soutěžit jak investiční, tak i opravné práce. Nelze tedy předjímat zhotovitele a naopak je nutné velmi detailně popsat požadavky na dodávané komponenty, ke kterým již v řadě případů chybí kvalitní výkresové podklady.

Dále je nutno opět připomenout, že SŽDC má jako provozovatel a vlastník dráhy povinnost pečovat o rozvoj a modernizaci dráhy v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb

státu a dopravní obslužnosti území kraje a provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení.

K bodu 3, písm. b):

Skutečnost, že zařízení nevyhovuje v současnosti platným normám, znemožňuje začlenění tohoto zařízení do systému dálkového ovládání. Také jakékoliv zvýšení rychlosti v oblasti vlivu tohoto zařízení (samotná železniční stanice a přilehlé traťové úseky) považujeme za problematické. Taktéž nelze uvažovat v budoucnu o využití jakýchkoliv systémů pro automatizaci řízení železničního provozu při ponechání stávajícího SZZ, například systémů pro automatické stavění vlakových cest.

K bodu 3, písm. c)

Doplňovat do stávajícího staničního zabezpečovacího zařízení (dále jen SZZ) další prvky, například navrhované kolejové obvody nebo počítače náprav, představuje nikoliv triviální zásah. V tomto případě již nelze hovořit o posuzování zařízení (minimálně provedených změn, obecně však lépe celého zařízení) podle norem platných v době jejich schválení, ale je nutno postupovat striktně podle současných norem se všemi důsledky. Současně lze v případě doplnění dalších prvků do stávajícího zabezpečovacího zařízení pochybovat o výsledné autenticitě zařízení, což je jedna ze snah zastánců kulturní památky.

K bodu 3, písm. d)

Ponechání stávajícího zařízení v žst. Martinice v Krkonoších skutečně může znemožnit realizaci celé akce „Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou - Trutnov“. Investiční akce tohoto rozsahu jsou v souladu s požadavky Ministerstva dopravy ČR a Evropských fondů schvalovány na základě prokázaných ekonomických přínosů dané stavby - mezi tyto patří na straně jedné celospolečenské přínosy (např. zvýšení rychlosti, zkrácení jízdních dob) a na straně druhé i úspory počtu obsluhujících zaměstnanců. Ponechání stávajícího zabezpečovacího zařízení v žst. Martinice v Krkonoších má dopad do obou kategorií přínosů.

V současnosti je již stavba schválena centrální komisí MDČR ve variantě dálkového ovládání celého úseku Stará Paka - Trutnov. Znamená to, že v případě nemožnosti dodržení schváleného nastavení stavby nebude možné stavbu dle schválené dokumentace realizovat a finanční prostředky dosud vynaložené na přípravu stavby budou částečně znehodnoceny nutností přepracování části dokumentace.

Dále uvádíme, že přenos informací o stavech prvků stávajícího SZZ na pracoviště dispečera dálkového ovládání nepředstavuje žádné zlepšení současných parametrů SZZ a jako takový je jeho význam při řízení provozu minimální.

Jako problematické také vnímáme zřízení traťového zabezpečovacího zařízení (dále jen TZZ). V současnosti je při výstavbě nového TZZ ze strany SŽDC požadováno téměř výhradně TZZ 3. kategorie dle TNŽ 34 2620, tj. zařízení bez vlivu lidského činitele na bezpečnost železničního provozu. Použití zařízení 3. kategorie dle TNŽ 34 2620 je mimochodem také podmínkou použití dálkového ovládání daného úseku včetně navazujících železničních stanic. Vzhledem k absenci světelných návěstidel v žst. Martinice v Krkonoších nasazení této kategorie považujeme za komplikované až nereálné. Použití tzv. elektromagnetického návěstního spráhla (dle návrhu expertů ČVUT) naráží na skutečnost, že toto zařízení není v současnosti nabízeno žádným dodavatelem a v minulosti bylo svou vysokou poruchovostí.

K uváděné vazbě TZZ na SZZ žst. Nemotice je nutno uvést, že v tomto případě se jedná o TZZ typu RPB a HPB (bez volnosti tratě a bez vazeb na přejezdová zabezpečovací zařízení v traťových úsecích, tj. TZZ 2. kategorie), a to na úseku bez dálkového ovládání

zabezpečovacích zařízení. Přitom je nutné konstatovat, že vazba elektromechanického SZZ na TZZ typu HPB (vznikla v rámci výstavby SZZ ESA ve stanici Nesovice) není z hlediska provozních zkušeností hodnocena kladně.

Dále je nutno také řešit vazbu SZZ (odjezdových návěstidel) na přejezdová zabezpečovací zařízení (dále Jen PZS) v souladu s TNŽ 34 2620 kapitolou 13.3. V případě ponechání mechanických návěstidel lze opět pro některá PZS řešit pouze doplněním návěstních spráhel.

K bodu 4:

Zde pouze konstatujeme, že v tomto bodě se tým expertů ČVUT ztotožňuje se stanoviskem SŽDC, že pro zajištění obsluhy SZZ i po realizaci revitalizační akce bude nutný vyšší počet zaměstnanců, než v případě, kdyby byla žst. vybavena moderním dálkově ovládaným SZZ.

K bodu 5:

Jakékoliv zvyšování bezpečnosti při zachování stávajícího SZZ bude představovat další posun tohoto zařízení směrem k atypickému řešení. Přitom není současně možné s principy elektromechanického zabezpečovacího zařízení dosáhnout bezpečnosti srovnatelné se současnými elektronickými systémy. Zde opět konstatujeme, že jakékoliv doplňování stávajícího zařízení vyvolává otázku autentičnosti „zařízení bez závažných dodatečných zásahů, které pracuje na základním původním principu, což je dle zpracovatelů stanoviska ČVUT nejcenějším prvkem.

Závěrem k oponentnímu stanovisku ČVUT sdělujeme, že dle našeho názoru není možno zařízení tohoto typu zcela začlenit jako funkční součást železnice 21. století. Z pohledu bezpečnosti železničního provozu nebude možné zařízení založené na spoluúčasti obsluhujícího zaměstnance nikdy doplnit takovým způsobem, aby bylo rovnocenné se současnými moderními zabezpečovacími systémy s úrovní integrity bezpečnosti 4 dle ČSN EN 50126-1.

SŽDC naprosto chápe snahu Ministerstva kultury ČR zachovat pro další generace alespoň jedno takové dosud funkční staniční zabezpečovací zařízení jako živou ukázkou vývoje technologického zařízení železnice a také umu a zručnosti našich předků. Ovšem vzhledem k dosud sděleným a znovu opakovaným argumentům SŽDC nepovažuje za reálné tento záměr uskutečnit v žst. Martinice v Krkonoších, která se navíc nachází na celostátní trati, kde je plánována stavba „Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov“, jejíž projekční příprava byla již v době zahájení řízení MK ČR v pokročilém stupni rozpracování.

Na schůzce 26. 11. 2013 v Martinicích v Krkonoších bylo zástupci SŽDC uvedeno, že modernizace trati je zatím čistě teoretickou záležitostí, nad kterou se uvažuje.

Kromě toho ještě předepisujeme, že pokud by bylo přese všechny námi přednesené argumenty současné zařízení nadále do budoucna provozované, musí SŽDC jako provozovatel dráhy trvat na dodržování § 4a, odst. 2 zákona 266/1995 Sb., o dráhách, v platném znění. Znamená to, že i v případě prohlášení zabezpečovacího zařízení za kulturní památku budou veřejnosti nadále přístupná pouze místa v zákoně k tomu uvedená. Jinými slovy - pokud panuje představa místních nadšenců historie železnice o možnosti exkurzí do prostor ze zákona určených výhradně zaměstnancům provozovatele dráhy, tak sdělujeme, že tato představa je z důvodu legislativních neuskutečnitelná.

Přístupnost zařízení široké veřejnosti není podmínkou památkové ochrany SZZ.

Jako reálnou možnost zachování tohoto zařízení SŽDC vidí buď v přenesení předmětného elektromechanického SZZ na některou trať využívanou pro historické účely nebo do lokality, kde není v dohledné době plánována investiční akce obdobného rozsahu jako v případě

žst. Martinice v Krkonoších. SŽDC se domnívá, že pro tyto účely by bylo možné například využít žst. Krupá, která se nachází na trati Lužná u Rakovníka - Chomutov, je také vybavena elektromechanickým SZZ s mechanickými návěstidly, nachází se na regionální trati a není zde připravována žádná investiční akce liniového charakteru. K tomu ještě uvádíme, že SZZ žst. Martinice v Krkonoších by mohlo být - samozřejmě po realizaci stavby připravované revitalizace trati - využito jako zdroj náhradních dílů pro udržení a obnovu SZZ v žst. Krupá.

Přednost žst. Krupá vidíme v jejím umístění, neboť se v nedaleké lokalitě nachází areál turisticky hojně navštěvovaného Železničního muzea Lužná u Rakovníka, kde se také konají pravidelné jízdy historických vlaků. Pro představení žst. Krupá v příloze předáváme Ministerstvu kultury ČR několik fotografií dokládajících stav stávajícího zabezpečovacího zařízení a železničních objektů zde se nacházejících.

Ministerstvo kultury v tomto řízení nemůže řešit případné prohlášení železniční stanice Krupá, hodnotí pouze památkové hodnoty železniční stanice Martinice v Krkonoších.

Závažnost otázky zachování stávajícího zabezpečovacího zařízení v žst. Martinice v Krkonoších ve vztahu k potřebě zajištění bezpečného provozu na železnici je zřejmá i podle toho, že je opakovaně projednávána na Komisi pro ochranu památkového fondu v oblasti železniční infrastruktury (dále jen Komise) - naposledy na jejím 3. jednání, které proběhlo 25. 2. 2015. Zde byla na dané téma diskutována hlavně otázka údržby a provozuschopnosti elektromechanického zabezpečovacího zařízení včetně všech jeho vnějších prvků v dlouhodobějším časovém výhledu. K diskuzi byli přizváni odborníci v oblasti zabezpečovacího zařízení - za GŘ SŽDC ředitel odboru automatizace a elektrotechniky Ing. Martin Krupička a za FD ČVUT zástupce týmu zpracovatelů oponentního stanoviska Ing. Martin Jacura, Ph.D. Protože v průběhu diskuze nedošlo v této věci u obou stran k názorovému sjednocení, bylo členy Komise doporučeno svolat schůzku se zástupci firem, které se výrobou a opravami zabezpečovacího zařízení zabývají. Schůzka se následně uskutečnila dne 13. 3. 2015 na půdě ČVUT, bohužel z oslovených 7 firem se zúčastnila pouze jediná - Signal Mont s.r.o. Lze usuzovat, že důvodem k tomu byl nezájem oslovených firem o výrobu atypického a dnes již zastaralého zařízení. Zástupce firmy Signal Mont s.r.o. sice na místě sdělil, že jsou schopni vyrobit cokoli - ať už náhradní díly či funkční celky a že k tomu účelu mohou využít nejen vlastní dokumentaci, ale i dokumentaci uloženou v muzeu sdělovací a zabezpečovací techniky. Co ovšem zodpovědět nedokázal, byla otázka časového horizontu, který budou potřebovat pro výrobu těchto komponentů, a také otázka finanční - tj. za jakou cenu budou tyto jednotlivé komponenty vyrábět. Potvrdil ovšem, že jejich výroba bude mnohonásobně dražší než v případě typizovaných výrobků a že je možné, že se vyšplhá do závratných výšek - dle zkušeností SŽDC z uplynulých let se může se jednat i o stonásobek ceny typizovaného výrobku.

Ministerstvo kultury nemá doklad o tom, že by se výše zmíněná komise do vydání rozhodnutí usnesla na řešení této otázky.

Na základě výše uvedeného sdělujeme, že SŽDC jako provozovatel dráhy, který má ve svěřené správě majetek České republiky, nesouhlasí s prohlášením žst. Martinice v Krkonoších za kulturní památku, neboť to zabraňuje v jednání správného hospodáře - bude znemožněno provedení plánované stavby revitalizace trati podle záměru schváleného Ministerstvem dopravy ČR (pozn.: při vyjmutí žst. Martinice v Krkonoších ze systému dálkového ovládání celé trati pravděpodobně nevyjde ekonomika stavby, tzn. nebude vůbec možné stavbu realizovat z prostředků k tomu určených). Dále uvádíme, že z důvodu potřeby rychlých reakcí při opravách zabezpečovacího zařízení na trati celostátního významu musí SŽDC zajistit výměnu vadných komponentů zařízení tak, aby byla v co nejkratší době opět zajištěna

bezpečnost a plynulost provozu. To ovšem v případě prohlášení žst. Martinice v Krkonoších z důvodu nevyjasněné doby výroby náhradních komponentů zajistit nemůže.

Prohlášení žst. Martinice v Krkonoších jako celku proto nepovažujeme za správné a nabízíme Ministerstvu kultury ČR využít k tomu účelu jinou železniční stanici na méně významné - tj. regionální trati, jako je např. žst. Krupá.“

Na toto stanovisko SŽDC reagoval Spolek železniční historie Martinice v Krkonoších dopisem ze dne 14. 5. 2015. Ministerstvo kultury si je vědomo, že tento spolek, stejně jako ČVUT, není účastníkem řízení, je však povinen zvážit všechny dostupné důkazy, podklady a tvrzení.

„1. k bodu 3 písm. a): Vyjádření k dostupnosti náhradních dílů firma Signal Mont, s. r. o., Hradec Králové se při jednání na dopravní fakultě ČVUT vyjádřila v tom smyslu, že má kompletní dokumentaci k staničnímu zabezpečovacímu zařízení, které se nachází ve stanici Martinice v Krkonoších, a také deklarovala, že je schopná náhradní díly do budoucna zajistit a vyrobit již s ohledem na to, že tak již činí v rámci Železniční muzejní expozice sdělovací a zabezpečovací techniky v Hradci Králové, které se nachází v areálu firmy. Toto tvrzení dokládá zápis z jednání, který Vám byl zaslán prostřednictvím Obecního úřadu Martinice v Krkonoších dne 15. 4. 2015.

Souhlasíme s tím, že při výrobě náhradních dílů bude potřeba postupovat dle platných zákonů, ale musíme doplnit, že toto by mělo být v právním statě normou a samozřejmostí, nikoliv argumentem proti vyhlášení areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších kulturní památkou.

Souhlasíme také s tím, že bude v budoucnu nutné provozovat trať Chlumec nad Cidlinou - Trutnov dle platných pravidel provozu - v souladu se zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, příslušnými vyhláškami Ministerstva dopravy a předpisy provozovatele dráhy. Opět to však není v rozporu s vyhlášením areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších kulturní památkou. Pouze bude potřeba se tomuto statusu přizpůsobit, tak jako to činí stovky jiných subjektů v České republice, které se nějakým způsobem musejí potýkat se skutečností, že spadají do kategorie kulturní památky v rámci uchování kulturního dědictví České republiky příštím generacím.

2. k bodu 3 písm. b): Kdyby bylo pravdivé tvrzení SŽDC, že stávající SZZ ve stanici Martinice v Krkonoších nevyhovuje platným normám, musel by se okamžitě zastavit provoz na všech stanicích, které jsou obdobným zařízením SZZ vybaveny. Skutečnost je taková, že veškeré SZZ na všech železničních stanicích odpovídá platným normám a zákonům České republiky, a proto na nich může být provozována železniční doprava na základě schválení drážním úřadem. Při ponechání stávajícího SZZ nebude problém navázat v železniční stanici Martinice v Krkonoších na systém automatizace řízení železničního provozu z toho důvodu, že, laicky řečeno, bude pohon na zařízeních místo servomotoru ponechán na lidské síle s tím, že konečná podoba stavu daného zařízení se promítne na pultu dálkového řízení, za použití esteticky nerušivých koncových snímačů poloh, které doplní stávající SZZ.

3. k bodu 3 písm. d): Vyhlášení jakékoliv kulturní památky je v zájmu uchování tradice a umu našich předků pro další generace a děje se tak z toho důvodu, že bez této ochrany by se kulturní památky nevyplácelo uchovávat právě kvůli zvýšeným nákladům. Jinak řečeno, zrušení jakékoliv kulturní památky by představovalo ekonomický přínos a ušetřilo by finanční prostředky. Tvrzení SŽDC o úspoře nákladů zůstává pouze v rovině teoretické diskuse, neboť nikde není uvedeno, jaká by byla skutečná úspora, již jen proto, že i v plně automatizované stanici musí neustále provádět servis údržbáři a k tomu je nutno přičíst ještě náklady

na energie k zajištění celoročního provozu například v zimě, kdy je potřeba vytápět výhybky, aby zůstal zachován provoz. Nyní je vymetají službu konající zaměstnanci.

4. k bodu 4: Jak již bylo uvedeno výše, status kulturní památky přináší vždy určité zvýšení finančních nákladů. Právě z tohoto důvodu máme zákon o památkové péči, aby se vybrané objekty uchovaly pro další generace i přes mírné zvýšení finančních nákladů. V případě zachování stávajícího počtu zaměstnanců (počet zaměstnanců by se nezvyšoval, jedná se o mylné tvrzení SŽDC) v železniční stanici Martinice v Krkonoších je potřeba odečíst uspořené finanční prostředky, které by stát musel vynakládat prostřednictvím Úřadu práce v souvislosti s nezaměstnaností v regionu. Po realizaci projektu revitalizace trati Chlumec n. C. - Trutnov nebude možné všechny současné zaměstnance převést na jiná pracovní místa v rámci společnosti SŽDC, a tato tedy budou zrušena, což způsobí nemalé náklady jak SŽDC, tak následně státu.

5. k bodu 5: Jestliže by nevalilo atypické SZZ ve stanici Krupá, nemůže vadit ani ve stanici Martinice v Krkonoších. Naopak výhodou zachování SZZ v areálu stanice Martinice v Krkonoších by bylo jeho ponechání v autentickém prostředí, což také patří k přínosu kulturních památek. Určitou výhodou areálu stanice Martinice v Krkonoších je z tohoto hlediska regionální trať Martinice - Rokytnice, kde se také konají hojně navštěvované pravidelné jízdy historických vlaků. Zároveň by se ušetřily značné finanční prostředky na budování nové popelové jámy, která byla v železniční stanici Martinice v Krkonoších ke konci roku 2014 celá opravena, a dále na přesun vodních jeřábů a SZZ s následným nákladným zprovoznováním ve stanici Krupá. Zde se shodneme s SŽDC na nutnosti úspory finančních prostředků - které není nutné vynakládat na zbytečné přesouvání zařízení z Martinic a následnou přestavbu stanice Krupá. Musíme také upozornit, že kulturní památku by tvořil celý areál železniční stanice Martinice v Krkonoších jako celek včetně budov, tj. budova stanice, vodárna, remíza, stavědla atd. Ještě je potřeba uvést, že kdyby dle tvrzení SŽDC nevalily mírně zvýšené náklady na výrobu náhradních dílů v železniční stanici Krupá, nemohou vadit ani v železniční stanici Martinice v Krkonoších.

Spolek železniční historie Martinice v Krkonoších nesouhlasí s přesunem SZZ, popelové jámy a vodních jeřábů do železniční stanice Krupá zdůvodňovaného větší blízkostí železničního muzea Lužná u Rakovníka, a to kvůli zachování turistického ruchu v našem regionu, který má přímý dopad i na zaměstnanost v našem kraji. Případným přesunem zařízení na jiné místo by byla regionální zaměstnanost značně negativně ovlivněna. Důvody pro přesun do stanice Krupá jsou neopodstatněné.

Spolek železniční historie Martinice v Krkonoších nikdy neuvažoval o tom, že by v rozporu s předpisy a zákony ČR vodil lidi do kolejiště k SZZ. Jedná se o nepodložené tvrzení SŽDC. Stanice by byla pro veřejnost přístupná pouze v rámci příležitostných akcí a jízd zvláštních historických vlaků, tak jak se to děje na desítkách míst v rámci železnice České republiky. Fotografování vjíždějících vlaků se staničním zabezpečovacím zařízením by bylo možné i z nástupiště, bez vstupu do kolejiště, stejně jako si vlaky fotografují železniční nadšenci po celou dobu historie železnice bez toho, že by ohrožovali železniční provoz nebo vstupovali do drážního tělesa, kam je vstup zakázán. Příležitostná prohlídka staničních prostor veřejnosti ze zákona nepřístupných by byla možná výhradně ve spolupráci se SŽDC a vždy za přítomnosti zaměstnance dohlížejícího na bezpečnost - jak to bývá obvyklé při pořádání dnů otevřených dveří. Taktéž natáčení filmů v dobových kulisách areálu stanice by se dělo na základě splnění všech předpisů a zákonů, tak jak se to opět děje na mnoha místech, kde se v kulisách železnice České republiky natáčejí filmy. V případě vyhlášení železniční stanice Martinice v Krkonoších kulturní památkou se počítá se zbudováním naučné stezky, která by vedla v okolí stanice po již existujících místních komunikacích, s přechodem na druhou stranu

stanice pod jedním z kamenných viaduktů, aby veřejnost nevstupovala do nepřístupných částí stanice, a přitom měla možnost si vše prohlédnout, vyfotografovat či případně natáčet.

Dále uvádíme na pravou míru tvrzení SŽDC ohledně stádia přípravy revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou - Trutnov. Dne 8. 4. 2015 nám bylo sděleno projekční organizací SUDOP, která je dodavatelem projektů pro SŽDC, že je v současné době vyhotovena pouze úvodní studie projektu a čeká se na verdikt Ministerstva kultury České republiky ohledně vyhlášení stanice Martinice v Krkonoších kulturní památkou, aby se případné vyhlášení kulturní památkou mohlo do projektu zapracovat. Teprve na základě závěru řízení vyhlášení železniční stanice Martinice v Krkonoších kulturní památkou bude projekt znovu oživen a začne se provádět dokumentace pro stavební povolení, jelikož bylo ověřeno, že územní rozhodnutí není potřeba. Z Drážního úřadu jsme obdrželi sdělení DUCR-20021/1 5/Lb z 9. 4. 2015 (viz Příloha č. 2), že se v současné době nevede žádné stavební řízení v této věci. Naopak dle věstníku veřejných zakázek bylo dne 14. 4. 2015, ev. č. 511560, zahájeno výběrové řízení na zhotovitele projektové dokumentace pro stavební povolení na uvedenou stavbu. Nabídky mají být podané do 18. 6. 2015, na projektování je stanoveno 25 měsíců. Ze zadání soutěže není zcela jasné, že má být bráno v úvahu řízení o památkové ochraně stanice Martinice v Krkonoších. V koordinovaném stanovisku MěÚ Jilemnice PDMUJI 7422/2014 z 18. 7. 2014 (viz Příloha č. 3) ve sdělení odboru památkové ochrany je však informace o vedení řízení uvedena. Z výše uvedeného vyplývá, že nemůže dojít ke znehodnocení doposud vynaložených finančních prostředků, ani k ohrožení čerpání finančních prostředků z Evropské unie, protože veškerá řešení nezbytných provozních opatření, která nebudou v kolizi s památkovou ochranou a zároveň umožní památkově chráněnou stanici zakomponovat do revitalizované trati, lze zahrnout do dalšího projektového stupně právě na základě koordinovaného stanoviska MěÚ Jilemnice. “

Na tento dopis reagovala SŽDC stanoviskem ze dne 12. 8. 2015, zn. 34035/2015/SŽDC-O13: „Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, (dále jen SŽDC) obdržela od odboru památkové péče Ministerstva kultury ČR (dále jen MK ČR) stanovisko Spolku železniční historie Martinice v Krkonoších (dále jen Spolek) ze dne 14. 5. 2015, kterým Spolek reaguje na dopis SŽDC čj. 11574/2015-013 ze dne 13. 3. 2015. Vzhledem k tomu, že stanovisko Spolku určitým způsobem zkresluje celou situaci a obsahuje tzv. polopravdy, považuje SŽDC za nutné se k dané věci vyjádřit. Toto činíme formou komentáře a vysvětlení k jednotlivým bodům stanoviska Spolku:

- k bodu 1 - dostupnost náhradních dílů:

- zástupce společnosti Signal Mont, s. r. o., na jednání dne 13. 3. 2015 na ČVUT FD skutečně deklaroval, že společnost je schopna zajistit výrobu potřebných náhradních dílů. K tomu je ovšem nutno dodat, že při první následné objednávce, kterou v 07/2015 zaslal správce SŽDC (SŽDC, Oblastní ředitelství Hradec Králové) na dodávku vybraných cca 40 náhradních dílů pro zabezpečovací zařízení v železniční stanici (dále jen žst.) Martinice v Krkonoších, společnost reagovala v 07/2015 odpovědí (v případě potřeby je možné toto doložit emailovou korespondencí), že je schopna dodat pouze velmi omezený sortiment požadovaných náhradních dílů (možná dodávka byla potvrzena pouze u jedné položky!!!). Současně společnost poukázala, že pro poptávané díly není schopna určit ani rámcovou cenovou hladinu pro zajištění jejich dodávky. Zápis z jednání, které proběhlo dne 13. 3. 2015 na ČVUT a který zapsal Ing. Jacura, se problematice cenové náročnosti dodávky potřebných náhradních dílů účelově vyhnul. Otázka na finanční náročnost byla ze strany SŽDC na tomto jednání vznesena, avšak nezodpovězena - pouze bylo ze strany výrobce konstatováno, že výroba bude nákladná.

SŽDC jako státní instituce samozřejmě vnímá a podporuje uchování kulturního dědictví České republiky - svědčí o tom mimo jiné například provozování Železniční muzejní expozice sdělovací a zabezpečovací techniky v Hradci Králové, nebo podpora Muzea ČD v Lužné u Rakovníka. Současně však musí svěřený majetek řádně spravovat a také vynakládat finanční prostředky na jeho údržbu s péčí správného hospodáře. V případě ŽST Martinice v Krkonoších je SŽDC stavěna do pozice, kdy jako správce zařízení nemá jistotu, zda vůbec bude možné výrobu náhradních dílů potřebných pro zajištění provozu a provozuschopnosti stávajícího zařízení zajistit a kromě toho nemá ani od případného výrobce informace, v jaké finanční výši to bude, pokud vůbec bude výroba možná. A proti tomu všemu vyvstává fakt, že stávající zařízení je možné nahradit moderním a bezpečnějším zabezpečovacím zařízením (s nižším podílem lidského faktoru na zajištění bezpečnosti železničního provozu), kde žádný problém s výrobou náhradních dílů po deklarované dobu životnosti zařízení nenastane.

Ke konstatování Spolku, že v případě prohlášení žst. Martinice v Krkonoších za nemovitou kulturní památku „bude pouze nutné se tomuto statusu přizpůsobit, tak jako to činí stovky jiných subjektů v České republice, které se nějakým způsobem musejí potýkat se skutečností, že spadají do kategorie kulturní památky v rámci uchování kulturního dědictví“, máme určité výhrady. Pisatel pravděpodobně při výčtu stovek subjektů myslel především na vlastníky památkově chráněných budov - s tím souhlasíme, tam je možné senovému statusu přizpůsobit. Zkušenosti ukazují, že takové objekty mohou nadále sloužit jak svému původnímu účelu, tak i novému účelu, který třeba umožní i přístup veřejnosti. K věci ale musíme důrazně poznamenat, že rozhodně není běžné ani obvyklé, aby kulturní památky technologického charakteru, kterým předmětné zabezpečovací zařízení skutečně je, byly využívány pro zajištění standardních služeb - v tomto případě k řízení a zabezpečení železničního provozu. Logicky si vezmeme třeba jako ukázkový příklad jízdy historických parních lokomotiv, které se dnes sice také stále využívají, ale pouze pro nostalgické jízdy, rozhodně ne pro každodenní dopravu cestujících.

• k bodu 2 - nevyhovující stav stávajícího zařízení ve vztahu k platným normám:

- zařízení provozované v žst. Martinice v Krkonoších skutečně nevyhovuje požadavkům v současnosti platných norem. Ovšem výklad Spolku, že pokud by to byla pravda, pak by zde bylo nutné zastavit provoz, je zcela mylný. Takový stav, kdy je nadále provozováno zařízení, které nevyhovuje nově platným technickým předpisům, je obvyklý, neboť právní a technické předpisy (není-li v konkrétním předpise stanoveno jinak) se vztahují na zařízení uváděná do provozu po datu účinnosti daného předpisu. Zařízení v žst. Martinice v Krkonoších bylo uvedeno do provozu podle norem platných v době jeho aktivace. Problém nastává při plánované revitalizaci trati. Skutečnost, že stávající zabezpečovací zařízení nevyhovuje současným normám, nám totiž neumožní jeho zapracování do dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení (dále jen DOZ). Problémem v případě zapracování do DOZ tedy není, jak uvádí Spolek, zjištění stavu jednotlivých prvků zařízení, ale skutečnost, že elektromechanické zařízení neobsahuje závislosti nutné pro zapracování do systému DOZ. A právě z důvodu začlenění stávajícího zařízení do DOZ bude nutné tuto dopravu vyjmout z DOZ a provozovat ji v ostrovním režimu řízení provozu.

V případě pokusu o začlenění stávajícího zabezpečovacího zařízení žst. Martinice v Krkonoších do DOZ lze očekávat potřebu rozsáhlejších úprav stávajícího zařízení, kdy bude nutné zajistit plný soulad zařízení se stávajícími normami včetně odpovídajícího posouzení, což vidíme jako velmi problematické. Kromě toho upozorňujeme, že zcela jistě také půjde o výrazný zásah do autentičnosti zabezpečovacího zařízení. K věci ještě konstatujeme, že cenový rozsah takové úpravy je nám v současnosti zcela neznámý - dle dosavadních zjištění lze ale předpokládat, že se bude jednat o významné finanční částky.

• k bodu 3. - kulturní památka a souvislost s ekonomikou připravované stavby

- upozorňujeme, že ekonomické přínosy jednotlivých investičních staveb financovaných z evropských fondů (a obecně z veřejných zdrojů) jsou posuzovány v souladu se Směrnicí č. V-2/2012 „Směrnice upravující postupy Ministerstva dopravy, investorských organizací a Státního fondu dopravní infrastruktury v průběhu přípravy a realizace investičních a neinvestičních akcí dopravní infrastruktury, financovaných bez účasti státního rozpočtu“ č.j. 644/2012-910-IPK13 ve znění změny č. 3. Nejedná se tedy o žádné „tvrzení SŽDC o úspoře nákladů pouze v teoretické rovině“, jak tvrdí Spolek. Stavba „Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou - Trutnov“ je jedinou možností, jak lze při respektování metodiky hodnocení podle uvedené směrnice celou trať zrekonstruovat a výrazně zkvalitnit podmínky pro cestující tak, aby celospolečenské přínosy stavby byly finančně vyjádřitelné a jakákoliv stavba směřující ke zlepšení podmínek pro cestující a železniční dopravu na této trati obecně tak byla z hlediska ekonomických pravidel vůbec uskutečnitelná. Příprava stavby a úvodní projektový stupeň včetně ekonomického hodnocení byly schváleny Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR dne 27. 5. 2014 a její financování je plánováno v rámci Operačního programu Doprava 2 (dále OPD2), kde je pro realizaci stavby vyčleněno 900 mil. Kč. Stavba je od začátku připravovaná s nasazením moderního elektronického staničního zabezpečovacího zařízení v žst. Martinice v Krkonoších. V případě vyhlášení stávajícího zabezpečovacího zařízení v této žst. za kulturní památku by bylo nutné změnit celou koncepci stavby a projekt přepracovat a znovu předložit Centrální komisi Ministerstva dopravy ČR s tím, že bude nutno prokázat finančně vyjádřitelné celospolečenské přínosy stavby tak, aby byla dodržena pravidla pro možnost jejího financování z veřejných zdrojů. Podle dosavadních poznatků z předchozího prověřování v rámci přípravy stavby bohužel očekáváme, že pokud bude v této stavbě žst. Martinice v Krkonoších vyjmuta z dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení, nebudou splněny závazné ukazatele ekonomiky stavby, což znamená, že celou stavbu revitalizace trati nebude vůbec možné financovat z prostředků OPD2, ani z jiných veřejných zdrojů. Musíme upozornit, že SŽDC má pro financování svých investičních akcí pouze prostředky z veřejných zdrojů a žádné jiné. Výsledkem by nutně bylo ponechání celé trati ve stávajícím stavu, který nevyhovuje současným přepravním potřebám. Lze pak pouze polemizovat o tom, v jakém časovém horizontu bude osobní železniční doprava v této trase nahrazena jiným druhem dopravy.

• k bodu 4. - otázka počtu zaměstnanců v žst. Martinice v Krkonoších

- o otázce zachování vybraných objektů pro další generace jsme se zmiňovali již výše, nyní se vrátíme ještě k otázce „zvyšování“ počtu zaměstnanců v žst. Toto patrně nebylo ze strany Spolku správně pochopeno, proto uvádíme bližší vysvětlení. V předchozím vyjádření SŽDC byl porovnáván počet obsluhujících zaměstnanců v žst. pro dva různé stavy - tj. pro stav při prohlášení žst. za kulturní památku (včetně zabezpečovacího zařízení), a pak pro stav vybavení žst. moderním dálkově ovládaným staničním zabezpečovacím zařízením. Počet obsluhujících zaměstnanců je samozřejmě při těchto dvou různých stavech jiný - v případě prohlášení celé žst. kulturní památkou (včetně zabezpečovacího zařízení) bude vyšší oproti možnému stavu po výstavbě nového zabezpečovacího zařízení, kdy je jedním z cílů revitalizace trati také úspora provozních zaměstnanců. Musíme však konstatovat, že další úvahy Spolku o uspořené finančních prostředcích vynakládaných státem prostřednictvím Úřadu práce při nezrušení několika pracovních míst v žst. jsou zcela zcestné. Při plošné aplikaci takového pravidla by mělo být v zájmu České republiky ponechání všech mechanických přejezdových zabezpečovacích zařízení a elektromechanických staničních zabezpečovacích zařízení v provozu, respektive měla by být zajištěna jejich nová výstavba a jejich obsazení závoráři/výpravčími/signalisty, aby byla řešena otázka zaměstnanosti České republiky v širším měřítku. Tímto směrem skutečně není možné uvažovat v době, kdy je naopak

požadováno snižování počtu státních zaměstnanců, neboť je snaha o financování provozu železniční dopravní cesty (nákladů na obsluhující zaměstnance) pouze z poplatků za železniční dopravní cestu vybraných od dopravců. Hledání nových pracovních míst musí jít celospolečensky skutečně jinou cestou, než je ponechávání zastaralých technologií nadále v činnosti.

K této věci ovšem musíme ještě doplnit, že vybavení tratí nejnovějším typem zabezpečovacího zařízení skutečně není jen cílené snižování stavu zaměstnanců dráhy. Jde především o vyloučení vlivu lidského faktoru na zajištění bezpečnosti železniční dopravy, neboť lidský faktor může být zdrojem chyb. A jak ukazují zkušenosti (a bohužel i zkušenosti z poslední doby), může mít chyba pracovníka podílejšího se na zajištění bezpečnosti železniční dopravy katastrofické následky - a to zejména na lidských životech, ale také i na majetku.

• k bodu 5. - žst. Krupá a žst. Martinice v Krkonoších

- k poznámkám Spolku zpochybňujícím návrh SŽDC prohlásit za kulturní památku namísto žst. Martinice v Krkonoších žst. Krupá uvádíme, že je zde podstatný rozdíl, neboť žst. Martinice v Krkonoších leží na celostátní dráze, zatímco žst. Krupá na regionální dráze. Na základě Smlouvy o fungování Evropské unie jsou členské státy povinny plnit stanovená nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) tak, aby byly zajištěny technické specifikace pro interoperabilitu (dále jen „TSI“). Požadavky na interoperabilitu železniční sítě zajišťují shodné parametry v rámci celoevropské sítě tzv. TEN-T. Od roku 2015 se požadavky TSI vztahují rovněž na dráhy celostátní, to znamená i na celostátní dráhu Chlumec nad Cidlinou - Trutnov. Požadavky TSI zahrnují celou oblast od parametrů koleje (sklon, osová vzdálenost kolejí, průjezdní průřez), prvků pro bezpečnost provozu, velikost zatížení až po nástupiště, schody, rampy, prvky pro imobilní osoby, informační tabule apod. V případě, že se nepodaří realizovat stavbu revitalizace této trati v rámci OPD2 z důvodu vyjmutí žst. Martinice v Krkonoších z přípravy stavby, jak bylo popsáno výše ve vyjádření k bodu 3, hrozí dlouhodobé ponechání celé trati ve stávajícím stavu. Naproti tomu je trať Lužná u Rakovníka - Chomutov, kde leží žst. Krupá, dráhou regionální, kde případná modernizace trati nepodléhá splnění požadavků TSI. Kromě toho ještě dodáváme, že na rozdíl od trati Chlumec nad Cidlinou - Trutnov pro trať Lužná u Rakovníka - Chomutov není žádná významná investiční akce připravována.

Problémy se zajištěním náhradních dílů zabezpečovacího zařízení pro žst. Krupá budou samozřejmě obdobné, jako v případě žst. Martinice v Krkonoších, ale jednak by zde bylo možné využít některé náhradní díly vyzískané ze zrušeného technologického zařízení v žst. Martinice v Krkonoších a pak vzhledem k nižšímu počtu přepravovaných osob a nižší rychlosti na trati lze náhlé problémy řešit operativněji, s menšími dopady na cestující veřejnost.

Dále je nutné objasnit proces přípravy stavby, neboť i toto je podáváno ve stanovisku Spolku ve zkreslené podobě, i když je to pravděpodobně způsobeno spíše neznalostí celé problematiky přípravy staveb SŽDC, než úmyslem věc zkreslit. Spolek ve svém stanovisku poukazuje na to, že prozatím je vyhotovena pouze úvodní studie projektu. K tomu podotýkáme, že zpracování dokumentace staveb SŽDC se řídí platnou legislativou a zároveň Směrnicí generálního ředitele č. 11/2006 „Dokumentace pro přípravu staveb na železničních drahách celostátních a regionálních“. V souladu s touto směrnicí byla v předchozích letech zpracována a projednána přípravná dokumentace (tj. dokumentace v rozsahu rozšířené dokumentace pro územní řízení), na jejíž vyhotovení byly vynaloženy náklady ve výši 12 015,3 tis. Kč. Pro vysvětlení uvádíme, že tato fáze přípravy musí být provedena u staveb SŽDC vždy - tedy i v tom případě, že stavba nevyžaduje územní rozhodnutí. Připomínáme, že návrh na prohlášení žst. Martinice v Krkonoších byl podán až v době, kdy již byla zahájena příprava stavby.

V případě, že v přípravě stavby nebude pokračováno dle nastavených podmínek, znamenalo by to, že výše uvedená finanční částka byla vynaložena zcela zbytečně a půjde o zmařenou investici. K tomu je nutné podotknout, že obdobná situace se objevuje často u jiných staveb SŽDC - zájem aktivistů či příslušných pracovníků v oblasti památkové péče o památkovou ochranu předmětného objektu či zařízení se projeví až v době, kdy se začne projektovat stavba, v rámci které jsou tyto objekty či zařízení nějak ohroženy. Do té doby však nikdo zájem o prohlášení dané věci za kulturní památku neprojeví. Daný postup vždy s sebou nese pro SŽDC problémy se ztrátou finančních prostředků - minimálně na přeprojektování stavby, z důvodu zpoždění přípravy však může být ohrožena i celá realizace stavby (finanční prostředky jsou vázány také k termínu dokončení realizace stavby).

Finanční krytí stavby „Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou Trutnov“ bylo původně plánováno v rámci OPD1, avšak vzhledem k zahájení řízení Ministerstva kultury ČR nebylo možné přípravu stavby splnit dle předepsaných podmínek v řádném termínu. Pokud žst. Martinice v Krkonoších nebude prohlášena za kulturní památku, resp. nebude prohlášeno předmětné zabezpečovací zařízení, bude možné stavbu financovat z OPD2. Aby toto bylo ovšem vůbec možné nastavit, musí mít SŽDC dokončenou přípravu stavby, neboť možnost čerpání finančních prostředků v rámci OPD2 je časově omezena. Proto se pokračuje v přípravě stavby - v současné době je vybrán dodavatel projektové dokumentace pro stavební povolení (SUDOP PRAHA, a.s.). Smlouva o dílo na vypracování projektu pro stavební povolení je v současné době před podpisem. V souladu s podmínkami smlouvy o dílo musí být projekt dokončen do 8 měsíců od podpisu. Pokud budou do té doby vyřešeny související překážky, předpokládá se, že v 04/2016 bude požádáno o vydání stavebního povolení, zároveň by proběhla veřejná soutěž na zhotovitele stavby a stavbu by pak bylo možné zahájit na podzim r. 2016.

Snahou SŽDC bylo tímto vyjádřením Ministerstvu kultury ČR objasnit neúplné a poněkud zkreslené informace podávané Spolkem, ale také vysvětlit souvislosti a negativní dopady na připravovanou stavbu SŽDC a na celou trať Chlumec nad Cidlinou - Trutnov v případě prohlášení žst. Martinice v Krkonoších za kulturní památku. Domníváme se, že celá kauza byla rozpoutána na základě přání několika nadšenců a přátel historie železnice, kteří se věnují sice krásnému koníčku a chtějí pro ten účel stávající stav železniční stanice zachovat, ale pohled na situaci mají jednostranný, podřízený svému zájmu, bez skutečné znalosti souvisejících dopadů této věci.

Doplňujeme ještě, že nejsme toho názoru, že by turistika v obci Martinice v Krkonoších utrpěla, pokud se změní staniční zabezpečovací zařízení a stanice bude přestavěna podle podmínek interoperability. Naopak se domníváme, že po realizaci stavby revitalizace trati turistů v těchto místech přibude právě z důvodu zvýšení rychlosti na trati a zlepšení podmínek pro cestující.

Doufáme, že se nám podařilo tímto dokumentem společně s předchozími vyjádřeními zaslanými na Ministerstvo kultury ČR dostatečně celou problematiku žst. Martinice v Krkonoších objasnit, a to včetně dalších souvislostí a dopadů. V souvislosti s tím bychom rádi ještě poukázali na skutečnost, že ať je názor různě zainteresovaných nezávislých subjektů na další provozování stávajícího zabezpečovacího zařízení v žst. Martinice v Krkonoších z různých důvodů jiný, vždy jde jenom o názor a postoj bez důsledků pro tento subjekt, neboť plnou zodpovědnost za funkčnost zabezpečovacího zařízení ponese vždy a jenom SŽDC. Na základě uvedených skutečností proto znovu vyjadřujeme náš nesouhlas s prohlášením žst. Martinice v Krkonoších za kulturní památku a vzhledem k pokročilé době od zahájení správního řízení vedeného v této věci a možného dopadu na přípravu stavby revitalizace trati žádáme odbor památkové péče Ministerstva kultury ČR o vydání rozhodnutí v co nejkratší době.

Dalšími podklady rozhodnutí bylo koordinované stanovisko Městského úřadu Jilemnice ke stavebnímu řízení na akci „Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov“ ze dne 23. 5. 2014, č.j. PDMUJI 7422/2014, které uvádí, že dokumentace k tomuto stavebnímu řízení byla úřadu podána 23.5.2014, a že projektová dokumentace byla vypracována bez ohledu na zahájené řízení o prohlášení za kulturní památku, a sdělení drážního úřadu ze dne 9. 4. 2015, zn. MP-SDP0248/15-2/Lh, DUCR-20021/15/LH, že v současné době nevede žádné stavební řízení ve věci Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov.

K výše uvedeným stanoviskům je třeba podotknout, že Ministerstvo kultury řeší otázku instalace moderního dálkového zabezpečovacího zařízení jen jako možný konflikt veřejných zájmů mezi zvýšením bezpečnosti na trati a ochranou kulturního dědictví. Nemůže se v rámci svých kompetencí zabývat otázkou návštěvnosti, turistické atraktivity lokality, zaměstnanosti, ale ani financování přestavby nebo rekonstrukce trati. Přejít z zabezpečovacího zařízení na dálkové ovládání není z bezpečnostního hlediska nezbytný, neboť se nejedná o úsek, kde by byly zaznamenány železniční nehody. Chybavost lidského faktoru neodstraníme tím, že zodpovědnost z několika lidí převedeme na jednu osobu. Výroba náhradních dílů je prokazatelně možná, není však v pravomoci Ministerstva kultury hledat pro SŽDC výrobce. Výroba náhradních dílů, byť kusovou výrobou jistě nedosáhne nákladů na kompletní přestavbu železniční stanice. Na schůzce všech zainteresovaných stran, která se konala dne 26. 11. 2013 v Martinicích v Krkonoších, bylo zástupci SŽDC sděleno, že modernizace trati je zatím čistě teoretickou záležitostí. Pokud tedy SŽDC konalo další přípravy tímto směrem, aniž by vzalo v úvahu případné prohlášení za kulturní památku, neleží zodpovědnost za vynaloženou práci ani peníze na Ministerstvu kultury.

Vyhláška č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, v aktuálním znění, a výše uvedené normy platí pro nově postavenou dráhu a nijak se nevztahují na stávající zabezpečovací systém železniční stanice. Pokud by provoz železniční stanice byl v rozporu se *zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách*, vystavovala by se SŽDC již 20 let postihu za provoz dráhy v rozporu s tímto zákonem. Dle tohoto zákona je vlastník povinen pečovat o rozvoj a modernizaci dráhy v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti kraje. Nikde neuvádí, že nezbytné je dálkové řízení trati.

Dle § 3 odst. 1 písm. a) je celostátní dráhou dráha, která slouží mezinárodní a celostátní veřejné železniční dopravě a je jako taková označena, ale neříká, že taková dráha je automaticky součástí Evropského železničního systému. V § 49a zmíněného zákona je uvedeno, že provozní a technická propojenost evropského železničního systému je schopnost umožnit bezpečný a nepřerušovaný pohyb drážního vozidla na dráhách evropského železničního systému. Ani zde nespatřujeme nutnost změny zabezpečovacího zařízení ve stanici Martinice v Krkonoších, kterou navíc mezinárodní doprava neprojíždí. Po prostudování zákona č. 22/1997 Sb., o technických požadavcích na výrobky, ve znění pozdějších předpisů, Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 2001/16/ES o interoperabilitě systému transevropské železniční dopravy a Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 1996/48/ES o provozní propojenosti systému vysokorychlostní železniční dopravy, nebyl nikde zjištěn požadavek na dálkové ovládání trati, nebo odmítnutí elektromechanického staničního zabezpečovacího zařízení.

Možným alespoň částečným řešením konfliktu dálkového zabezpečení s elektromechanickým by mohlo být například zneplatnění starých návěstidel (v souladu s vyhláškou Ministerstva dopravy č. 173/1995 Sb., kterou se vydává dopravní řád drah, v platném znění) při zachování funkčnosti elektromechanického zařízení.

Železniční stanice Martinice v Krkonoších je ojedinělým souborem převážně historických budov v jednotném nádražním architektonickém stylu, s plně funkčním elektromechanickým

zabezpečovacím systémem s mechanickými návěstidly. Byla vystavěna Rakouskou severozápadní dráhou, jejíž reprezentativní budovou bylo dnes již neexistující nádraží Praha – Těšnov architekta Carla Schlimpa. Ten byl autorem většiny pozemních staveb Rakouské severozápadní dráhy, včetně nádražní budovy v nynější železniční stanici Martinice v Krkonoších. Tato budova byla postavena roku 1871 a na přelomu 19. a 20. století byla kontextuálně doplněna o západní křídlo a průběžné zastřešení nástupiště. I přes dílčí změny a dostavby si zachovala jednotné historizující pojetí architektury s velkým množstvím autentických detailů (tesařská trámová konstrukce verandy nástupiště, litinová zábradlí, řezbářské provedení štítů, výtvarné řešení fasád, střídající režné zdivo s kamennými prvky atd.). Některé budovy v areálu železniční stanice jsou řešeny ve stejném architektonickém stylu jako výpravní budova nebo za použití stejného materiálu, což zvyšuje architektonickou i vypovídací hodnotu celého areálu.

Budovy stavědel sice nevykazují architektonické hodnoty je v nich však uloženo ovládání zabezpečovacího zařízení a jsou tradiční součástí nádražních areálů.

Areál železniční stanice Martinice v Krkonoších dokumentuje jeden z významných vývojových stupňů zabezpečení jízd vlaků - elektromechanické staniční zabezpečovací zařízení. Nejcenějším prvkem je dosud zachované funkční staniční zabezpečovací zařízení (dále SZZ) bez závažných dodatečných zásahů, které stále pracuje na základním původním principu, s mechanickými návěstidly odjezdovými, vjezdovými včetně předvěstí a již zcela ojedinělými mechanickými seřaďovacími návěstidly.

Díky existenci uceleného areálu zahrnujícího nejen stavby ale i funkční zabezpečovací zařízení je areál železniční stanice Martinice v Krkonoších jedinečným představitelem nádraží a jeho funkce před rozšířením elektronicky řízených tratí.

Objekt sociálního zařízení bez čp. na st. p. č. 429 je novodobou stavbou bez architektonické hodnoty, jejíž vazba k areálu železniční stanice spočívá jen v jejím umístění. Osvětlovací stožáry na p. p. č. 814/1 a výkolejky s areálem souvisí pouze svým umístěním, doba jejich vzniku je obtížně určitelná a nijak významně se nepodílí na vzhledu stanice ani funkčnosti zabezpečovacího zařízení. Jednokolejný nýtovaný ocelový most na p. p. č. 1181/3 a 1181/4 se nachází ve značné vzdálenosti od areálu železniční stanice, prohlašovaného za kulturní památku, prohlásit ho za kulturní památku v rámci areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších by tedy bylo zavádějící.

Po vyhodnocení podkladů jednotlivě i ve vzájemné souvislosti dospělo Ministerstvo kultury k závěru, že areál železniční stanice Martinice v Krkonoších, včetně elektromechanického zabezpečovacího zařízení, pro své hodnoty architektonické, historické a technické, jako doklad historického vývoje, životního způsobu a prostředí společnosti a projev tvůrčích schopností a práce člověka z nejruznějších oborů lidské činnosti, splňuje podmínky ustanovení § 2 odst. 1 písm. a) zákona 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, pro prohlášení věci za kulturní památku.

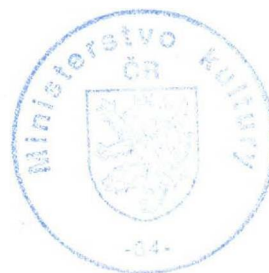
Poučení

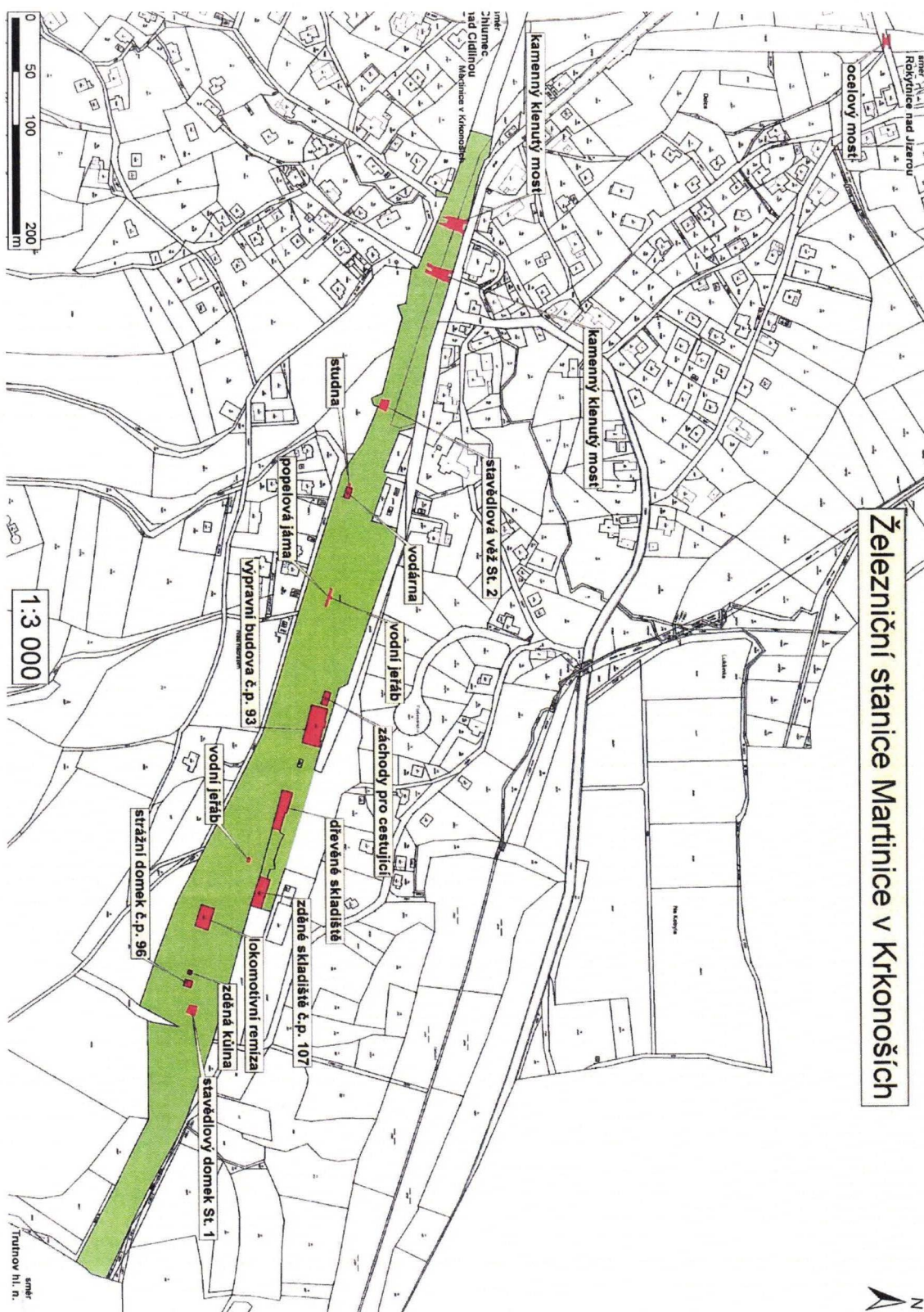
Proti tomuto rozhodnutí lze podle ustanovení § 152 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, podat ve lhůtě 15 dnů od jeho doručení rozklad. Lhůta pro podání rozkladu počíná běžet podle § 40 odst. 1 písm. a) správního řádu den následující po dni, kdy bylo toto rozhodnutí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

poštovních služeb připraveno, nevyzvedne, považuje se rozhodnutí podle § 24 odst. 1 správního řádu za doručené posledním dnem této lhůty (od tohoto dne běží v tomto případě lhůta pro podání rozkladu). Doručení písemnosti pomocí datové schránky upravuje § 17 zákona č. 300/2008 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů, který rovněž stanoví přednostní doručování dokumentů prostřednictvím datové schránky. Nepřihlásí-li se adresát do své datové schránky ve lhůtě 10 dnů ode dne, kdy byl dokument dodán do datové schránky, považuje se tento dokument za doručený posledním dnem této lhůty. O rozkladu proti tomuto rozhodnutí rozhoduje ministr kultury. Rozklad se podává u Ministerstva kultury na výše uvedenou adresu.



Mgr. Petra Ulbrichová
vedoucí oddělení ochrany kulturních památek
v odboru památkové péče Ministerstva kultury





Zákres umístění kulturní památky areál železniční stanice Martinice v Krkonoších, nedílná součást výroku rozhodnutí Ministerstva kultury č.j. MK 69474/2015 OPP ze dne 3.12.2015.