



Mgr. Daniel Herman
ministr kultury

V Praze dne 18. května 2016
Č.j.: MK 34107/2016 OLP

Rozhodnutí

Podle ustanovení § 152 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění (dále též „správní řád“), jsem na základě rozkladu ze dne 18. 12. 2015, který podala společnost České dráhy, a. s., se sídlem nábreží Ludvíka Svobody 1222/22, 110 15 Praha - Nové Město, IČO: 709 94 223 (dále též „ČD“), rozkladu ze dne 18. 12. 2015, který podala Správa železniční dopravní cesty, státní organizace, se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO: 709 94 234, zastoupena Mgr. Martinem Bělinou, advokátem, se sídlem Pobřežní 370/4, 186 00 Praha 8 (dále též „SŽDC“) a rozkladu ze dne 14. 1. 2016, který podal

zastoupen JUDr.

Richardem Malečkem, advokátem, se sídlem Lužná 716/2, 160 00 Praha 6 (dále též „podatelé rozkladu“ nebo „účastníci“) přezkoumal rozklady napadené rozhodnutí Ministerstva kultury č.j. MK 69474/2015 OPP, sp. zn. MK-S 6536/2013 OPP ze dne 3. 12. 2015 (dále též „napadené rozhodnutí“), a to v rozsahu rozklady napadené výrokové části, kterou se podle § 2 odst. 1 písm. a) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (dále též „zákon č. 20/1987 Sb.“), za kulturní památku prohlašuje areál železniční stanice Martinice v Krkonoších, včetně technického vybavení. 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; předvěst ve směru od Trutnova na p. p. č. 1864/1 na k. ú. Horní Branná (dále též „areál“ nebo „soubor“). Ve smyslu § 27 odst. 1 písm. b) správního řádu jsou účastníky řízení podatelé rozkladů.

Podle § 152 odst. 5 písm. b), § 152 odst. 4 a § 90 odst. 5 správního řádu jsem na základě návrhu rozkladové komise, ustavené podle § 152 odst. 3 správního řádu, rozhodl

n á s l e d o v n ě :

rozklady se z a m í t a j í

a rozklady napadené rozhodnutí Ministerstva kultury

č.j. MK 69474/2015 OPP, sp. zn. MK-S 6536/2013 OPP ze dne 3. 12. 2015

s e p o t v r z u j e .

O d ů v o d n ě n í :

Rozklady se jejich podatelé shodně domáhají zrušení napadeného rozhodnutí s tím, že ČD navíc požadují zastavení řízení a SŽDC navíc požaduje vrácení věci k novému projednání Ministerstvu kultury.

Ze správního spisu byly zjištěny následující podstatné skutečnosti:

Ministerstvo kultury zahájilo řízení na základě podnětu Obce Martinice v Krkonoších, na prohlášení areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších včetně technického vybavení za kulturní památku, který byl odůvodněn takto: „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 seřad'ovací. Pro svoji dochovanou podobu a jedinečnost je vyhledávaným cílem návštěv odborné i laické veřejnosti.“

Ministerstvo kultury v napadeném rozhodnutí s využitím obsahu podnětu popsalo předmětný soubor takto:

„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, stavědla 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 výpravního, 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. Zbývající 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.“

V řízení se vyjádřil dle § 3 odst. 1 zákona č. 20/1987 Sb. Městský úřad Jilemnice, úsek státní památkové péče, jako příslušný správní orgán památkové péče, který ve svém dopise ze dne 4. 9. 2013, č. j. MUJI 3406/2013 ROZ, vyjádřil s prohlášením souboru za kulturní památku souhlas, a to s následujícím odůvodněním: „V žst. 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 výpravčího, 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 stavebně-technickém 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.), kolejíště, mosty apod. Vyjmenovaná zařízení tvoří spolu se stavebními objekty (výpravní budova, strážní domek, vodárna atd.) nedílný autentický celek.“

Dále se v řízení vyjádřil dle § 3 odst. 1 zákona č. 20/1987 Sb. Krajský úřad Libereckého kraje, odbor kultury a památkové péče, který ve svém vyjádření č.j. KULK 3783/2013 ze dne 29. 5. 2013, prohlášení souboru za kulturní památku doporučil s tímto odůvodněním: „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 podnikoví 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 těž 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 roztockojilemnickém zhlaví stanice jsou ovládána mechanicky signalistou. Elektro-mechanické ovládací soustavy stanic byly v 50. letech 20. stol. 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 § 3 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. byli o podání návrhu písemně vyrozuměni vlastníci věcí navržených na prohlášení za kulturní památku, a v souladu s § 36 odst. 3 správního řádu jim bylo umožněno, aby se před vydáním rozhodnutí vyjádřili k podkladům, které Ministerstvo kultury v průběhu řízení shromáždilo. Zástupce ČD 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 NPU. Ministerstvo kultury požádalo ostatní účastníky o vyjádření k návrhu na přerušení. SŽDC 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. Ing. Ivo Kaderka, CSc. svého práva nevyužil.

Dne 27. 3. 2014 obdrželo Ministerstvo kultury stanovisko Národního památkového ústavu, generálního ředitelství, č.j. NPÚ-310/22136/2014, kde se uvádí: „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 nejoptimálnější 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 s tímto odůvodněním: 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 GŘ bylo zasláno účastníkům řízení.

K vyjádření SŽDC zn. 15017/2014-O13, ze dne 16. 4. 2014 (jeho obsah je plně citován v napadeném rozhodnutí) Ministerstvo kultury uvedlo v odůvodnění napadeného rozhodnutí následující: „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.“

K vyjádření ČD č.j. 3717/2014O31 ze dne 17. 4. 2014 (jeho obsah je plně citován v napadeném rozhodnutí) Ministerstvo kultury uvedlo v odůvodnění napadeného rozhodnutí toto: „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 i 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.“

K vyjádření SŽDC ze dne 13. 3. 2015, zn. 11574/2015-O13 (jeho obsah je plně citován v napadeném rozhodnutí) Ministerstvo kultury uvedlo v odůvodnění napadeného rozhodnutí toto: „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. Přístupnost zařízení široké veřejnosti není podmínkou památkové ochrany SZZ. Ministerstvo kultury v tomto řízení nemůže řešit případné prohlášení železniční stanice Krupá, hodnotí pouze památkové hodnoty železniční stanice Martinice v Krkonoších. Ministerstvo kultury nemá doklad o tom, že by se výše zmíněná komise (Komise pro ochranu památkového fondu v oblasti železniční infrastruktury) do vydání rozhodnutí usnesla na řešení této otázky (možnosti údržby SZZ a výroby náhradních dílů SZZ).“

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, kde 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 Ministerstvo kultury uvedlo v odůvodnění napadeného rozhodnutí následující: „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. Chybovost 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.“

Na základě vyhodnocení shromážděných podkladů Ministerstvo kultury vydalo rozkladem napadené rozhodnutí č.j. MK 69474/2015 OPP, sp. zn. MK-S 6536/2013 OPP ze dne 3. 12. 2015, kterým prohlásilo soubor za kulturní památku dle § 2 odst. 1 písm. a) zákona č. 20/1987 Sb., což v rozhodnutí odůvodnilo takto:

„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. pro prohlášení věci za kulturní památku.“

Výše citované rozhodnutí Ministerstva kultury bylo doručeno ČD a SŽDC shodně dne 7. 12. 2015 a Ing. Ivo Kaderkovi, CSc. dne 14. 12. 2015. Následně bylo cit. rozhodnutí napadeno rozkladem ČD ze dne 18. 12. 2015, rozkladem SŽDC ze dne 18. 12. 2015 a rozkladem Ing. Ivo Kaderky, CSc. ze dne 14. 1. 2016.

Rozklad ČD obsahuje následující odůvodnění: V částech I. až VII. rozkladu jsou obsaženy námitky týkající se věci ve vlastnictví SŽDC a nikoliv ČD.

Část VIII. rozkladu: Ačkoliv se zákon č. 20/1987 Sb. stal součástí českého právního řádu předtím, než se Listina základních práv a svobod stala součástí ústavního pořádku ČR, nutno jej interpretovat a aplikovat v souladu s tímto ústavním pořádkem. Jestliže tedy prohlášením kulturní památky dochází na základě zákona ve veřejném zájmu k nucenému omezení vlastnických práv jejího vlastníka, mělo by se tak stát v souladu s čl. 11 odst. 4 Listiny za náhradu, která však v napadeném rozhodnutí absentuje. Napadené rozhodnutí je tak v rozporu s ústavním pořádkem a tedy s § 2 odst. 1 SŘ. Nutno vzít v úvahu i názor Nejvyššího správního soudu vyjádřený v rozsudku ze dne 13. 8. 2009, č.j. 7 As 4312009, a požadující, aby zachování původní funkčnosti kulturní památky, požadované i napadeným rozhodnutím, bylo ekonomicky udržitelné a dlouhodobě životaschopné. To ostatně konstatoval i ministr kultury coby odvolací správní orgán ve svém rozhodnutí ze dne 4. 4. 2011, č.j. MK 15977/2011 OLP, týkajícím se odvolání proti prohlášení železniční stanice Ostrava — Vítkovice kulturní památkou. Zachování stávajícího systému provozování dráhy resp. řízení drážní dopravy je dražší než řízení dálkové. To činí drážní dopravu méně konkurenceschopnou či vůbec nekonkurenceschopnou ve srovnání s dopravou silniční, veřejnou a ještě více individuální. Z vyjádření SŽDC vyplývá, že řešení souladné s napadeným rozhodnutím je nepoměrně dražší než plánované dálkové řízení a výroba náhradních komponent nemožná resp. výrazně komplikovaná. Hrozí tak, že se při zajišťování dopravní obslužnosti nefungujícím, byť možná funkčním, skanzenem stane nejen stanice Martinice v Krkonoších, nýbrž celá trať Trutnov hl. n. - Chlumec n. C. a v jistém rozsahu i trať s ní dopravními proudy související. To napadenému rozhodnutí upírá aspekt ekonomické udržitelnosti i životaschopnosti. Dlouhodobou životaschopnost úprava napadeného rozhodnutí postrádá i s ohledem na výše uvedený rozpor s národními i komunitárními obecně závaznými právními předpisy upravujícími stavby drah a na dráze či provozování dráhy a drážní dopravy. Rovněž nutno zvážit, že většina součástí stanice prohlašovaných napadeným rozhodnutím za kulturní památku splňuje podmínky podle § 4a ZoD, nebude veřejnosti přístupná, a nebude tedy možné získat z případného vstupného příspěvky na jejich zachování. Rada z nich už modernímu zajišťování dopravní obslužnosti neslouží, nelze proto uvažovat ani o tom, že by jejich údržba a opravy mohly být zajišťovány poplatky za jejich provozní

užívání v souladu s původním účelem. OPP přitom neprokázal existenci jiných zdrojů, zajišťujících ekonomickou udržitelnost, neboť financování z jiných zdrojů SŽDC resp. ČD za takové považovat nelze. Jednalo by se o dotaci údržby a oprav kulturních památek prostředky, které objednatel veřejné služby v přepravě cestujících poskytl dopravci resp. dopravce provozovateli dráhy ke zcela jiným účelům, než k údržbě a opravám nepoužitelných kulturních památek. Užití těchto prostředků k jiným než předem stanoveným účelům by bylo v rozporu se zákonem č. 194/2010 Sb., resp. smlouvami o veřejných službách v přepravě cestujících, resp. s prohlášením o dráze, resp. eurokonformním výkladem je upravujících ustanovení ZoD dle směrnice EP a Rady 2012/1341/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (přepracované znění). Od doby vydání rozhodnutí č.j. MK 15977/2011 OLP se tam uvedené skutečnosti ani jiné okolnosti nezměnily natolik, aby odůvodňovaly odklon od tohoto rozhodnutí formou prohlášení součástí stanice Martinice v Krkonoších kulturní památkou. V této souvislosti předně nezbyvá než připomenout judikát Nejvyššího správního soudu ze dne 16. 3. 2010, č.j. 1 Afs 50/2009-233, publikovaný v ASPI pod č. JUD16428OCZ, který praví: „Existence možnosti účastníků řízení spolehnout se na to, že jejich věc správní orgán posoudí stejným způsobem, jakým již dříve posoudil skutkově obdobné či stejné věci, je nezbytnou součástí jednoho ze základních znaků právního státu – právní jistoty.“ Napadené rozhodnutí je tak v rozporu i s § 2 odst. 4 SŘ.

Část IX. rozkladu: SŽDC v podání ze dne 13. března 2015, zn. 1157412015-013 připomíná, že podle § 4a odst. 1 ZOD „nikdo nesmí, vstupovat na dráhu a v obvodu dráhy na místa, která nejsou veřejnosti přístupná“, pročez nemalý počet součástí stanice prohlašovaných za kulturní památku, nebude přístupný veřejnosti, jak plyne a contrario z § 4a odst. 2 ZOD. OPP na to na str. 15 napadeného rozhodnutí reaguje tvrzením, že „přístupnost zařízení široké veřejnosti není podmínkou památkové ochrany SZZ. Tvrzení OPP však odporuje § 1 odst. 1 zákona č. 20/1987 Sb., kde stojí: „Účelem zákona je vytvořit všestranné podmínky pro další prohlubování politicko-organizační a kulturně výchovné funkce státu při péči o kulturní památky, o jejich zachování, zpřístupňování a vhodné využívání, aby se podílely na rozvoji kultury, umění, vědy a vzdělávání, formování tradic a vlastenectví, na estetické výchově pracujících a tím přispívaly k dalšímu rozvoji společnosti.“ Kulturní památka dle napadeného rozhodnutí se stěží bude podílet na estetické výchově pracujících, pokud ji tito neuvidí. Tvrzení OPP je v rozporu s § 1 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., kde stojí: „Péče státu o kulturní památky (dále jen „státní památková péče“) zahrnuje činnost opatření a rozhodnutí, jimiž orgány a odborná organizace státní památkové péče (§ 25 až § 32) v souladu se společenskými potřebami zabezpečují zachování, ochranu, zpřístupňování a vhodné společenské uplatnění kulturních památek. Ostatní orgány státní správy a organizace spolupracují v oboru své působnosti s orgány a odbornou organizací státní památkové péče a pomáhají jim při plnění jejich úkolů. Rovněž § 18 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb. by stěží, v případě, že by se OPP ve svém názoru nemýlil, požadoval souhlas krajského úřadu pro trvalé přemístění kulturní památky z veřejně přístupného místa. OPP pak otázku nesprávně právně i věcně posoudil, a tak porušil § 2 odst. 1 a 4 SŘ.

Část X. rozkladu: Ust. § 56 SŘ praví: „Závisí-li rozhodnutí na posouzení skutečností, k nimž je třeba odborných znalostí, které úřední osoby nemají, a jestliže odborné posouzení skutečností nelze opatřit od jiného správního orgánu, správní orgán usnesením ustanoví znalce. Usnesení se oznamuje pouze znalci. O zamýšleném ustanovení znalce, popřípadě o ustanovení znalce správní orgán vhodným způsobem účastníky vyrozumí. Správní orgán znalci uloží, aby posudek vypracoval písemně a předložil mu jej ve lhůtě, kterou současně určí. Může znalec také vyslechnout. Není proto zřejmé, proč se OPP v napadeném rozhodnutí opírá a cituje podání Fakulty dopravní ČVUT v Praze (dále jen „FD ČVUT“), ze dne 15. 10. 2014, č.j. 0048-01114/16911/osif (dále jen „podání ČVUT“). Jelikož z napadeného

rozhodnutí neplatí, že by personální substrát OPP disponoval potřebnými odbornými znalostmi v oblasti staveb dráhy či na dráze nebo provozování dráhy a drážní dopravy, čehož důkazem je právě podání ČVUT, měl OPP v souladu s § 56 SŘ nejprve odborné posouzení opatřit od Drážního úřadu nebo Ministerstva dopravy, a teprve pokud by to nebyl možné, ustanovit znalce. Jej navíc měl OPP ustanovit usnesením, o jehož existenci však napadené rozhodnutí mlčí. OPP pak svým postupem v rozporu s § 56 SŘ porušil i § 2 odst. 1 SŘ. Tato skutečnost je o to více alarmující, že Ing. Martin Jacura, Ph.D., coby zpracovatel nadepsaného podání ČVUT byl v letech 1999 — 2004, tedy převážně v době před účinností zákona č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizaci Správa železniční dopravní cesty a o změně zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 77/1997 Sb., o státním podniku, jímž byla dotud unitární železnice rozdělena na SŽDC, coby provozovatele dráhy v majetku státu a na ČD coby provozovatele drážní dopravy jakožto národního dopravce, zaměstnán jako vlakvedoucí a průvodčí osobních vlaků domovské žst. Trutnov hl. n. Služebně tedy doprovázel vlaky osobní dopravy na trati Trutnov hl.n. - Chlumec n. C. a zná se se zaměstnanci všech železničních stanic na trati, včetně těch v žst. Martinice v Krkonoších i s členy Spolku železniční historie Martinice v Krkonoších z řad železničářů. Dálkově řízení drážní dopravy by mělo za následek změnu či ztrátu pracovního místa řady z nich, naopak prohlášení stanice kulturní památkou instalaci dálkového řízení, a tedy i jeho pracovněprávním důsledkům pro zaměstnance SŽDC nejen v Martinicích, ale na celé dotčené trati, zjevně zabrání. Jmenovaný proto má s ohledem na svůj poměr k věci takový zájem na výsledku řízení, pro nějž lze pochybovat o jeho nepodjatosti, a pokud by byl postupem konformním právu ustanoven v daném případě znalcem, vztahovala by se na něj dle § 14 odst. 7 SŘ výluka dle prvního odstavce téhož paragrafu. Pokud má podání ČVUT charakter nikoliv znaleckého posudku, nýbrž „jen“ listinného důkazu, činí jej podjatost Ing. Jacury důkazem nevěrohodným.

Část XI. rozkladu: Bez ohledu na zabezpečovací zařízení, OPP rovněž nijak neprokázal, proč zrovna architektonické prvky předmětné stanice mají být ze všech děl Carla Schlimpa, resp. ze všech stanic někdejší Rakouské severozápadní dráhy takové kvality, že zasluhují ochranu kulturní památky. Sama skutečnost, že se ve stanici nachází údajně hodnotné zabezpečovací zařízení, takovým důvodem být nemůže. Pak by, pokud by to bylo možné, což není, mělo požívat ochrany jen toto zařízení, nikoliv i architektonické prvky stavby dráhy nebo na dráze. Jak napadené rozhodnutí na str. 25 samo přiznává, Carl Schlimp „byl autorem většiny pozemních staveb Rakouské severozápadní dráhy“. Nutno proto s ohledem na § 68 odst. 3 SŘ náležitě zdůvodnit, proč právě martinické nádraží mezi nimi vyniká, resp. proč vyniká mezi ostatními staničními budovami veškeré tuzemské železniční sítě, resp. mezi díly téhož architekta. Konstatovat unikátnost v případě budov v martinické stanici bude o to složitější, že Rakouská severozápadní dráha, i její konkurenti, stavěly stanice této velikosti a významu typizovaně, a tedy z prefabrikátů, aby minimalizovaly stavební a projekční náklady. To znamená, že nádražní budovy téže epochy jsou si velmi podobné a o unikátnosti lze stěží hovořit. Současně musí být OPP náležitě objasněno, proč martinické nádraží představuje významnou položku v díle architekta, srovnatelnou s jinými jeho díly, již památkově chráněnými. OPP se přitom musí náležitě vypořádat i s tím, že zjevně hodnotnější nádraží Praha Těšnov od téhož architekta stát nejen že dovolil, nýbrž nařídil zbourat. Hodnocení stanice na str. 25 napadeného rozhodnutí, že „i přes dílčí změny a dostavby si zachovala jednotné historizující pojetí architektury s velkým množstvím autentických detailů“ a že „některé budovy... jsou řešeny ve stejném architektonickém stylu jako výpravní budova... což zvyšuje architektonickou i vypovídající hodnotu celého areálu“, lze aplikovat na velkou řadu stanic, a to nikoliv jen na ty někdejší společnosti Rakouské severozápadní dráhy. OPP tedy v rozporu s § 3 SŘ neprostudoval ostatní nádraží ani ostatní díla C. Schlimpa, a nemohl

tak, v rozporu s § 68 odst. 3 SŘ náležitě zdůvodnit své rozhodnutí. Jelikož napadené rozhodnutí takové hodnocení postrádá, je v tomto rozsahu nepřezkoumatelným.

Část XII. rozkladu: OPP na str. 24 napadeného rozhodnutí konstatuje, že Drážní úřad coby speciální stavební úřad k 9. dubnu 2015 nevede žádné stavební řízení ve věci „Revitalizace trati Chlumec n. C. — Trutnov“ a že MěÚ Jilemnice coby stavební úřad sdělil, že obdržel dne 23. května 2014 dokumentaci ke stavebnímu řízení „Revitalizace trati Chlumec n. C. - Trutnov“. Přinejmenším z podání SŽDC ze dne 12. 8. 2015, zn. 34035/2015/SŽDC - 013, je OPP známo, že dne 27. května 2014 schválila Centrální komise Ministerstva dopravy přípravu stavby uvedené revitalizace a její financování. Pokud by OPP postupoval v souladu s § 3 a 8 odst. 2 SŘ, musil by včas před vydáním napadeného rozhodnutí zjistit, např. dotazem u Ministerstva dopravy, v jaké fázi je příprava revitalizace, resp. jejího financování, a nemohl by nezohlednit zjištěné skutečnosti a zájmy veřejné (i ty soukromé SŽDC) v napadeném rozhodnutí s ohledem na § 2 odst. 3 a § 4 SŘ. Jelikož tak OPP neučinil, způsobil pravděpodobně SŽDC svým nesprávným úředním postupem škodu. SŽDC nemohla dost dobře, a to ani s ohledem na probíhající řízení o vyhlášení kulturní památky, zastavit přípravu revitalizace. Výše uvedené obecně závazné právní předpisy upravující stavby drah či na dráze, resp. provozování dráhy nebo drážní dopravy jí, jak výše uvedeno, nedovolují rezignovat na uvedenou revitalizaci. Kromě toho, s ohledem na absenci ekonomické udržitelnosti i dlouhodobé životaschopnosti takové kulturní památky ve smyslu rozsudku Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 8. 2009, č.j. 7 As 4312009, a s ohledem na identické stanovisko ministra kultury coby odvolacího správního orgánu, sdělené v rozhodnutí ze dne 4. 4. 2011, č.j. MK 15977/2011 OLP, byla SŽDC oprávněna legitimně očekávat, že OPP předmětné věci kulturní památkou neprohlásí.

Část XIII. rozkladu: ČD ve svém podání ze dne 17. 4. 2014, č.j. 371712014-031 uvedly, že schůzky v areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších dne 19. 2. 2014 se neúčastnil nikdo ze zástupců ČD. OPP se s tímto tvrzením v napadeném rozhodnutí jednak v rozporu s § 68 odst. 3 SŘ nevypořádal, čímž porušil § 2 odst. 1 SŘ. Současně odepřel účastníkovi řízení v daném rozsahu uplatnění jeho procesních práv a porušil zásadu rovnosti účastníků řízení.

Část XIV. rozkladu: V rozporu s § 68 odst. 2 SŘ (Ve výrokové části se uvede řešení otázky, která je předmětem řízení, právní ustanovení, podle nichž bylo rozhodováno ...), neobsahuje ani napadený, ani zbývající výrok ustanovení SŘ, dle něhož bylo rozhodováno.

Rozklad SŽDC obsahuje následující odůvodnění:

Ministerstvo kultury prohlásilo areál železniční stanice Martinice v Krkonoších za kulturní památku s odkazem na § 2 odst. 1 písm. a) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (dále „ZPP“), aniž by však náležitě zdůvodnilo, jakým způsobem areál železniční stanice Martinice v Krkonoších naplňuje podmínky stanovené v § 2 odst. 1 písm. a) ZPP pro prohlášení za kulturní památku. Rozhodnutí Ministerstva kultury na téměř 21 stranách z odůvodnění pouze cituje obsah vyjádření účastníků řízení a dalších subjektů, aniž by závěrem jednotlivá vyjádření a skutečnosti zjištěné v průběhu řízení relevantně vyhodnotilo v kontextu podmínek stanovených v § 2 odst. 1 písm. a) ZPP.

Jak lze dovodit z obsahu odůvodnění, má význam železniční stanice Martinice v Krkonoších spočívat v komplexu historických budov a původního technického zařízení, včetně zabezpečovacího (viz podnět Obce Martinice na str. 2 rozhodnutí; vyjádření Městského úřadu Jilemnice, úseku státní památkové péče na str. 3 a 4 rozhodnutí; vyjádření Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru kultury a památkové péče na str. 4 a 5

rozhodnutí). K tomu je však nutné uvést, že zatímco výpravní budova, lokomotivní remíza, vodárna, skladiště, strážní domek a zděná kůlna byly vystavěny v roce 1871 nebo v období těsně poté, bylo staniční zabezpečovací zařízení včetně předvěstí a stavědel instalováno do železniční stanice až po 2. světové válce okolo roku 1948 jako modernější náhrada tehdy již zastaralého zařízení a v žádném případě tak nelze hovořit o tom, že by se jednalo „původní“ mechanické zařízení. Většina staničních kolejí je poté moderního tvaru S49 z let 1971 až 1982, stejně jako výhybky, a rovněž tak ani s budovami ani se zabezpečovacím zařízením netvoří historicky jednotný celek. Dle SŽDC tak není na místě závěr o tom, že by železniční stanice Martinice v Krkonoších představovala „ucelený areál“, který by byl významným dokladem historického vývoje v kontextu § 2 odst. 1 písm. a) ZPP. SŽDC tímto nerozporuje možný význam některých jednotlivých částí areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších jako kulturních památek; rozporuje však zahrnutí těchto jednotlivých částí do souboru, který by měl být chráněn hromadně, a to navíc při zajištění jeho plné provozuschopnosti.

Jako subjekt odpovědný za správu železniční dopravní cesty považuje SŽDC za nesprávný a v rozporu s právními předpisy závěr o tom, že do souboru areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších prohlášeného za kulturní památku má náležet rovněž: 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; Uspořádání kolejíště v rámci železniční stanice – sypaná nástupiště, koleje, výhybky na p. p. č. 814/1; Předvěst ve směru od Chlumce nad Cidlinou na p. p. č. 1673/1 na k. ú. Roztoky u Jilemnice; Předvěst ve směru od Trutnova na p. p. č. 1864/1 na k. ú. Horní Branná.

K důvodům, pro něž je rozhodnutí o prohlášení výše uvedených částí areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších za součást souboru kulturní památky nesprávné a v rozporu s právními předpisy si SŽDC nad rámec čl. II tohoto rozkladu dovoluje uvést následující: 1. Ke staničnímu zabezpečovacímu zařízení v objektech čp. 93 na st. p. č. 18/8, stavědel č. 1 a č. 2 na p. p. č. 814/1 a dalším prvkům včetně drátovodů, všech mechanických návěstidel a mechanických závor s předzváněčem „Trojlístek“; k předvěsti ve směru od Jilemnice na p. p. č. 1181/4; k předvěsti ve směru od Chlumce nad Cidlinou na p. p. č. 1673/1 na k. ú. Roztoky u Jilemnice; a k předvěsti ve směru od Trutnova na p. p. č. 1864/1 na k. ú. Horní Branná (společně dále jen jako „staniční zabezpečovací zařízení“ nebo jen „SZZ“). Ministerstvo kultury se v rámci odůvodnění obsaženého zejména na str. 24 rozhodnutí zcela nedostatečně a nesprávně vypořádalo s argumenty uváděnými SŽDC proti zařazení SZZ do souboru chráněného v rámci kulturní památky areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších.

V žádném případě nelze dle SŽDC akceptovat jako důvodný argument Ministerstva kultury, dle něhož „Přechod zabezpečovacího zařízení na dálkové ovládání není z bezpečnostního hlediska nezbytný, neboť se nejedná o úsek, kde by byly zaznamenány železniční nehody. Chybovost lidského faktoru neodstraníme tím, že zodpovědnost z několika lidí převedeme na jednu osobu.“ Neustálé zvyšování míry bezpečnosti v rámci železničního (stejně jako silničního či leteckého) provozu je celospolečenským veřejným zájmem a jako takové je zakotveno v příslušných právních předpisech. Z práva Evropské unie lze v tomto odkázat např. na čl. 4 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. 4. 2004, o bezpečnosti železnic, ve znění pozdějších předpisů, dle něhož „Členské státy zajistí, aby byla všeobecně zachována a v proveditelné míře stále zvyšována bezpečnost železnic, přičemž zohlední vývoj právních předpisů Společenství a technický a vědecký pokrok a upřednostní předcházení vážným nehodám.“ V rámci českého právního řádu poté tento požadavek rozvádí zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“) včetně jeho prováděcích předpisů. Je přitom zřejmé, že požadavek na

konzervaci stávajícího stavu, kdy provoz na celostátní trati ve stanici Martinice v Krkonoších je řízen elektromechanickým SZZ, je s výše uvedenými požadavky na vyšší míru bezpečnosti železničního provozu v rozporu. Dálkové ovládání zabezpečovacích zařízení je přitom pouze jedním z prvků zvýšení bezpečnosti provozu, a to ve spojení s instalací moderních zařízení za současné eliminace závislosti řízení provozu na lidském činiteli. Při standardním provádění některých úkonů obsluhy stávajícího elektromechanického SZZ je bezpečnost zajišťována obsluhujícím zaměstnancem (například volnost staničních kolejí, stavy traťových světelných přejezdových zabezpečovacích zařízení), kdežto moderní zabezpečovací systémy při bezporuchovém stavu bezpečnost železničního provozu zcela zajišťují a naopak kontrolují, zda obsluhující zaměstnanec nedělá úkon, který by mohl bezpečnost ohrozit. Principy fungování stávajícího elektromechanického SZZ a moderních SZZ jsou tedy zcela odlišné, kdy u moderních zabezpečovacích systémů v případě bezporuchové činnosti obsluha pouze organizuje železniční provoz, přičemž bezpečnost na straně železniční dopravní cesty zajišťuje právě zabezpečovací zařízení.

Ministerstvo kultury zcela chybně uvádí, že „Výroba náhradních dílů je prokazatelně možná, není však v pravomoci Ministerstva kultury hledat pro SŽDC výrobce.“ Nejenže Ministerstvo kultury neuvádí, z čeho dovozuje prokazatelnou možnost výroby náhradních dílů, ale zároveň se, opětovně, nevypořádává se skutečnostmi uváděnými SŽDC, které tento závěr prokazatelně vyvracejí. SŽDC již ve svém vyjádření ze dne 13. 3. 2015, zn. 11574/2015-O13, uvedlo, že firma Signal Mont, s.r.o., která jako jediná z oslovených firem deklarovala možnost výroby náhradních dílů na SZZ, sdělila na základě přímého dotazu SŽDC k dostupnosti náhradních dílů, že: na mechanické přestavníky a závorníky neexistují náhradní díly; kladky a kolečka pro drátovody nejsou; stavěcí páky lze v omezeném rozsahu repasovat; náhradní části na mechanická návěstidla nejsou. Ve svém vyjádření ze dne 12. 8. 2015, zn. 34035/2015/SŽDC-O13, SŽDC dále uvedlo, že v červenci 2015, konkrétně dne 2. 7. 2015, zaslalo firmě Signal Mont, s.r.o. žádost o zaslání cenové nabídky na výrobu celkem 40 náhradních dílů na SZZ uvedených v příložené tabulce. Z těchto 40 náhradních dílů přitom firma Signal Mont, s.r.o. potvrdila pouze možnost dodání osových doteků, tj. jedné ze 40 požadovaných položek. Nemožnost firmy Signal Mont, s.r.o. zajistit náhradní díly ke SZZ poté byla definitivně potvrzena dopisem ze dne 13. 8. 2015, který byl ze strany SŽDC Ministerstvu kultury předán e-mailem dne 30. 9. 2015. Jak e-mailovou korespondenci ohledně dodávky 40 náhradních dílů, tak dopis ze dne 13. 8. 2015 si SŽDC dovoluje připojit jako přílohu tohoto rozkladu. Z uvedeného vyplývá, že SŽDC není do budoucna schopna reálně zajistit provozuschopnost celostátní dráhy v železniční stanici Martinice v Krkonoších, když jí není znám dodavatel, který by byl schopen vyrobit a dodat potřebné náhradní díly na stávající SZZ. Nejen, že tak prohlášení SZZ za kulturní památku v rámci souboru areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších odporuje požadavku na zvyšování bezpečnosti železničního provozu, ale je zejména v rozporu s požadavkem na samotné zachování provozuschopnosti celostátní dráhy Chlumec nad Cidlinou – Trutnov a zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti kraje. Do konfliktu s veřejným zájmem na ochraně kulturního dědictví se tu tak dostává nikoliv pouze zájem na zvýšení bezpečnosti trati, ale zejména veřejný zájem na zajištění provozuschopnosti celostátní dráhy.

Ministerstvo kultury ve svém rozhodnutí dále vychází ze skutečnosti, že „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.“ Schůzka v Martinicích v Krkonoších se však uskutečnila až dne 19. 2. 2014, kdy datum 26. 11. 2013 je datem jednání Komise pro ochranu památkového fondu v oblasti železniční dopravy, jak mimo jiné vyplývá ze stanoviska Národního památkového ústavu, Generálního ředitelství, č.j. NPÚ-310/22136/2014, citovaného na str. 5 rozhodnutí. Ke schůzce konané v

Martinicích v Krkonoších dne 19. 2. 2014 je dále nutné uvést, že se nejednalo o žádnou oficiální schůzku pod záštitou např. Ministerstva kultury, ale o neformální setkání, jehož se neúčastnili zástupci SŽDC mající na starosti bezpečnost a modernizaci železniční dopravní cesty. SŽDC navíc již ve svých vyjádřeních adresovaných Ministerstvu kultury uvedla, že sdělení zaměstnance SŽDC, který se účastnil schůzky dne 19. 2. 2014, bylo nepravdivé, když již dne 22. 4. 2013 byla podepsána smlouva o dílo na zpracování Studie souboru staveb „Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov“, na jejímž základě zhotovitel začal zhotovovat předmětnou studii za cenu díla ve výši 12 015 300 Kč včetně DPH. Tuto dohodu včetně jejího dodatku č. 1 si SŽDC rovněž dovoluje přiložit k rozkladu. Již ode dne 22. 4. 2013 tak v žádném případě nelze označit modernizaci tratě Chlumec nad Cidlinou – Trutnov za „čistě teoretickou záležitost“. Ačkoliv SŽDC opakovaně upozorňovalo, že „Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov“ byla v době zahájení správního řízení Ministerstvem kultury v pokročilém stupni rozpracovanosti (viz např. stanovisko SŽDC ze dne 13. 3. 2015, zn. 11574/2015-O13, citované na str. 13 rozhodnutí), Ministerstvo kultury toto sdělení bez uvedení bližších důvodů ve svém rozhodnutí zcela přehlíží.

Za zásadní považuje SŽDC pochybení Ministerstva kultury při výkladu vnitrostátní a evropské právní úpravy. Jedná-li se o zákon o dráhách a vyhlášku č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „vyhláška 177/1995 Sb.“), uvádí Ministerstvo kultury, že „uvedené normy platí pro nově postavenou dráhu a nijak se nevztahují na stávající zabezpečovací systém železniční stanice“. Dle § 88 odst. 2 vyhlášky 177/1995 Sb. však platí, že „Stavby drah a stavby na dráze, které byly pořízeny a dány do užívání podle dosavadních předpisů, je možno provozovat do doby nejbližší rekonstrukce nebo modernizace.“ Z citovaného ustanovení, jakož i ze samotného smyslu a účelu uvedených norem, vyplývá, že ačkoliv stávající stav SZZ není přímo v rozporu s platnými právními předpisy, pak v případě, jakmile bude nutné přikročit k rekonstrukci SZZ, včetně výraznějších oprav, bude SŽDC povinna postupovat v souladu s platnými právními předpisy, zejména vyhláškou 177/1995 Sb. Není tedy pravdou, že by se citované normy na SZZ nijak nevztahovaly.

Rovněž nesprávně vyložilo Ministerstvo kultury ustanovení § 3 odst. 1 písm. a) zákona o dráhách, když uvedlo, že předmětné ustanovení „neříká, že taková dráha je automaticky součástí Evropského železničního systému“. Ministerstvo kultury však zřejmě přehlédlo následující ustanovení § 3a odst. 1 zákona o dráhách, které výslovně stanoví, že „Dráha celostátní je součástí evropského železničního systému.“, a to bez ohledu na to, zda jí v současné době fakticky mezinárodní doprava projíždí či nikoliv. Jelikož trať Chlumec nad Cidlinou – Trutnov včetně železniční stanice Martinice v Krkonoších je součástí dráhy celostátní, je rovněž součástí evropského železničního systému. Jako na takovou se na ní poté vztahuje směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. června 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství, jakož i rozhodnutí Komise ze dne 25. ledna 2012 2012/88/EU, o technické specifikaci pro interoperabilitu týkající se subsystémů pro řízení a zabezpečení transevropského železničního systému (TSI CCS). Mezi požadavky na zabezpečení a řízení dle citovaných norem náleží zejména dosažení kompatibility mezi použitými systémy pro detekci vlaků a vozidly a umožnění výstavby systému třídy A podle TSI CCS. Naplnění obou požadavků by bylo prohlášením SZZ za kulturní památku v rámci souboru areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších znemožněno.

Jelikož směrnice Evropského parlamentu a Rady 2008/57/ES ze dne 17. 6. 2008 o interoperabilitě železničního systému ve Společenství zrušila s účinkem ode dne 19. 7. 2010 směrnice 96/48/ES a 2001/16/ES, nelze z nich nadále vycházet, jak činí Ministerstvo kultury na str. 24 rozhodnutí. Z výše uvedeného vyplývá, že rozhodnutí Ministerstva kultury se

zakládá jak na nesprávných skutkových zjištěních, tak na nesprávném právním posouzení věci, když Ministerstvo kultury zcela nesprávně aplikovalo a vyložilo platnou právní úpravu. Dle SŽDC bylo v daném případě na místě, aby Ministerstvo kultury, v případě pochybností o argumentech uváděných SŽDC jako správcem železniční dopravní cesty, požádalo o stanovisko k bezpečnosti a udržitelnosti SZZ v rámci provozu celostátní dráhy v kontextu platných právních předpisů Ministerstvo dopravy jako věcně příslušné ministerstvo jakož i případně i příslušného znalce z oboru zabezpečovací techniky. Na místo toho však Ministerstvo kultury při posuzování předmětné záležitosti vycházelo z vyjádření Městského úřadu v Jilemnici, úseku památkové péče; Krajského úřadu Libereckého kraje, odboru kultury a památkové péče; Národního památkového ústavu; a Spolku železniční historie Martinice v Krkonoších; kdy ani jeden ze subjektů není odborníkem přes zabezpečení železniční dopravní cesty včetně příslušné právní úpravy. Jedná-li se o vyjádření Českého vysokého učení technického, fakulty dopravní, nelze toto dle SŽDC považovat za zcela objektivní, když daný subjekt od počátku aktivně vystupuje ve prospěch navrhovatele prohlášení areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších za kulturní památku. Dalo-li Ministerstvo kultury přednost tvrzením uvedených subjektů před tvrzeními a skutečnostmi uváděnými SŽDC, aniž by takový postup náležitě zdůvodnilo, postupovalo Ministerstvo kultury neobjektivně a nikoliv nestranně. Důsledkem takového postupu je poté rozhodnutí, které je věcně nesprávné a v rozporu s právními předpisy.

2. K uspořádání kolejiště v rámci železniční stanice – sypaná nástupiště, koleje, výhybky na p. p. č. 814/1. Jak již bylo uvedeno výše, většina staničních kolejí jakož i výhybek je moderního tvaru S49 z let 1971 až 1982, a SŽDC proto není znám důvod, proč by tyto měly být prohlášeny za kulturní památku, i když se tak děje v rámci souboru areálu železniční stanice. Definice souboru části kulturní památky je nadto v uvedeném bodě nejednoznačná, když není jasně specifikováno, zda se má ochrana týkat pouze polohové konfigurace kolejiště (jako je dopravní schéma, poloha nástupišť, počet kolejí a výhybek) nebo konkrétní koleje a výhybky tvořící kolejiště stanice.

Jedná-li se o požadavek zachování sypaných nástupišť, je nutné rovněž poukázat na skutečnost, že tímto opatřením bude znemožněna bezbariérová úprava nástupišť a tím omezena, resp. vyloučena, možnost osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace využít železniční stanici Martinice v Krkonoších jako součást celostátní dráhy. K této věci je nutno zdůraznit i skutečnost, že železniční stanice Martinice v Krkonoších je stanicí odbočnou, tedy zde v pravidelném provozu dochází a nadále bude docházet k přestupu mezi jednotlivými vlaky. Takový stav zároveň znemožní plnění závazků vyplývajících pro Českou republiku z nařízení Komise (EU) č. 1300/2014 ze dne 18. listopadu 2014, o technických specifikacích pro interoperabilitu týkajících se přístupnosti železničního systému Unie pro osoby se zdravotním postižením a osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.

Dle SŽDC areál železniční stanice Martinice v Krkonoších nesplňuje podmínky pro jeho prohlášení za kulturní památku dle § 2 odst. 1 písm. a) ZPP. I kdyby však areál železniční stanice Martinice v Krkonoších podmínky pro prohlášení za kulturní památku splňoval, nelze v žádném případě akceptovat závěr, dle něhož by součástí chráněného souboru mělo být rovněž SZZ včetně kolejiště, a to za současného požadavku na zachování jeho provozuschopnosti v rámci celostátní dráhy. Důvodem nepřijatelnosti takového řešení je faktická nemožnost zajistit do budoucna provozuschopnost SZZ a tudíž i provozuschopnost celostátní dráhy na daném úseku. Jak bylo v rámci řízení prokázáno, není již v současné době možné nalézt dodavatele, který by byl schopen dodat náhradní díly SZZ nutné pro jeho údržbu a opravy. Dle SŽDC je tak do budoucna prakticky nereálné, aby byla celostátní dráha

provozována za pomoci stávajícího SZZ, nehledě na zákonné požadavky na rekonstrukci a modernizaci dráhy, jakož i závazky České republiky vyplývající z jejího členství v EU.

Nadto je nutné poukázat na skutečnost, že požadavek, aby kulturní památka byla nadále do budoucna využívána pro zajištění základních potřeb společnosti, je zcela neobvyklý. Dle SŽDC je daný případ možné přirovnat k požadavku, aby letový provoz na letišti byl i nadále do budoucna řízen prostřednictvím zastaralé technologie z poloviny 20. století, nebo k požadavku, aby v textilním závodě probíhala do budoucna výroba za pomoci zastaralých a téměř neopravitelných strojů prohlášených za kulturní památku. Dle SŽDC se v daném případě dostávají do kolize s veřejným zájmem na ochranu kulturního bohatství veřejný zájem na zajištění provozuschopnosti a bezpečnosti celostátní dráhy, která zajišťuje dopravní obslužnost nejen v rámci České republiky, ale rovněž v rámci Evropské unie. Dle SŽDC je to přitom právě zájem na zajištění provozuschopnosti a bezpečnosti celostátní dráhy, který převažuje nad požadavkem ochrany funkčního SZZ v rámci areálu železniční stanice

Tím samozřejmě není vyloučeno, aby SZZ bylo chráněno samostatně jako věc movitá, tj. nikoliv ve spojení s areálem železniční stanice Martinice v Krkonoších. Taková ochrana by po vyřazení SZZ z provozu na celostátní dráze umožňovala jeho vyjmutí a zprovoznění např. v rámci muzejní nebo jiné historické dráhy funkčně pro tyto účely oddělené od dráhy zajišťující dopravní potřeby společnosti. Převaha veřejného zájmu na zajištění provozuschopnosti a bezpečnosti celostátní dráhy zde tak přímo nevylučuje zájem na ochraně SZZ, když toto je možné chránit jako movitou věc mimo areál železniční stanice Martinice v Krkonoších. Naopak ochrana SZZ mimo provozovanou železniční infrastrukturu by zaručila vyšší možnost zájemců k prohlídce SZZ, když v rámci provozované železniční infrastruktury nelze tuto možnost mimo výjimečné příležitosti připustit.

SŽDC nerozporuje unikátnost elektromechanického SZZ. Za nesprávný však považuje závěr o tom, že by SZZ mělo být chráněno jako kulturní památka v rámci souboru areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších, a to za současného udržení jeho plné provozuschopnosti pro účely zajištění provozu na celostátní dráze. Má-li být SZZ chráněno jako kulturní památka, pak jako věc movitá, která po demontáži z celostátní dráhy může být opětovně zprovozněna např. v rámci muzejní nebo jiné historické trati, jejímž cílem není zajištění dopravní obslužnosti. Požadavek, aby celostátní dráha byla do budoucna provozována za použití stávajícího SZZ je však zcela nereálný, jakož i v rozporu s platnými právními předpisy a veřejným zájmem na zajištění dopravních potřeb společnosti.

Nebude-li do souboru areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších začleněno SZZ, je poté otázkou, zda zbývající části souboru ve svém souhrnu naplňují podmínky § 2 odst. 1 písm. a) ZPP. Pochybovat lze v tomto směru např. o budově Stavědla č. 1 na p. p. č. 814/1 a budově Stavědla č. 2 na p. p. č. 814/1, které nevykazují architektonické hodnoty a bez uložení ovládnutí SZZ nemají pro areál žádný historicko-kulturní význam.

Rozklad Ing. Ivo Kaderky, CSc. obsahuje následující odůvodnění:

„Žádám o prominutí zmeškání lhůty pro podání rozkladu. Ing. Ivo Kaderka, CSc. byl informován paní Mgr. Petrou Ulbrichovou, vedoucí oddělení ochrany kulturních památek v oboru památkové péče Ministerstva kultury o rozkladem napadeném rozhodnutí a současně byl poučen o možnosti podat proti tomuto rozhodnutí rozklad. Ing. Ivo Kaderka, CSc. informoval telefonicky paní Mgr. Petru Ulbrichovou o skutečnosti, že rozklad proti citovanému rozhodnutí podává s tím, že odůvodnění rozkladu bude vypracováno dodatečně. Současně Ing. Ivo Kaderka, CSc. omluvil skutečnost, že rozklad není odůvodněn včas tím, že se jako prezident Českého tenisového svazu účastní jednání International Tennis Federation a

dále mezinárodního utkání Davis Cupu v Indii. Z tohoto důvodu je písemné odůvodnění rozkladu podáno právním zástupcem JUDr. Richardem Malečkem nyní. Rozkladem napadeným rozhodnutím byl areál železniční stanice Martinice v Krkonoších včetně technického vybavení prohlášen za kulturní památku. Součástí souboru na katastrálním území Martinice v Krkonoších je mimo jiné skladiště č.p. 107 včetně nakládací rampy na stavebním pozemku 18/9 a zděná kůlna bez č.p. na stavebním pozemku 18/12. Všechny tyto nemovitosti jsou ve vlastnictví odvolatele a účastníka řízení Ing. Ivo Kaderky, CSc. Uvedené nemovitosti ve vlastnictví Ing. Ivo Kaderky, CSc. jsou využívány k podnikatelské činnosti jako sklady, pila a dílny. V jedné z nemovitostí se instaluje pěstitelská pálenice. Na ploše bezprostředně sousedící s nemovitostmi ve vlastnictví Ing. Ivo Kaderky, CSc. byly uhelné sklady včetně násypů, přepravních pásů a váhy. Prodej uhlí, koksu a dřeva v uhelných skladech bude obnoven v polovině roku 2016. Jak dokládají i přiložené kopie fotografií jsou nemovitosti ve vlastnictví Ing. Ivo Kaderky, CSc. v technickém a stavebním stavu, který odpovídá potřebám podnikatelské činnosti. Rozhodně nesplňují podmínky pro prohlášení za kulturní památku ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb. Jednotlivé stavební prvky předmětných nemovitostí jako okna, vrata, nátěry dřeva, střešní krytiny atd. jsou součástí staveb a rovněž nesplňují nároky na prohlášení za kulturní památku. Případné stavební a technické úpravy předmětných nemovitostí by znamenaly pro odvolatele velmi vysoké finanční náklady, odvolatel by se ocitl v situaci ohrožení jeho podnikatelské činnosti ve svých nemovitostech a případné finanční ztráty lze vyčíslit v řádu milionů korun českých. V případě nevyhovění tohoto rozkladu by byl nucen odvolatel bránit se formou nároku na úhradu škod a finančních ztrát soudní cestou. Odvolatel rozhodně nezpochybňuje prohlášení za kulturní památku železniční stanici v Martinicích v Krkonoších se systémem staničního zabezpečení. Jím vlastněné nemovitosti jsou od komplexu budov železniční stanice i od systému staničního zabezpečení funkčně odděleny, netvoří s hlavní budovou železniční stanice v Martinicích v Krkonoších propojený celek a od této hlavní budovy jsou umístěny v dostatečné vzdálenosti.“

V souladu s § 152 správního řádu bylo přezkoumáno rozklady napadené rozhodnutí Ministerstva kultury, jakož i řízení, které rozhodnutí předcházelo, a to zejména s přihlédnutím k námitkám v rozkladech uvedeným.

Shledal jsem, že Ministerstvo kultury shromáždilo všechny potřebné podklady a na základě jejich řádného vyhodnocení dospělo k závěru, který v napadeném rozhodnutí dostatečně odůvodnilo, že předmětný soubor splňuje zákonem č. 20/1987 Sb. předepsané podmínky pro prohlášení za kulturní památku.

Dále zdůrazňuji, že prohlásit předmětný soubor za kulturní památku shodně doporučily všechny dotčené orgány státní památkové péče ve smyslu § 3 odst. 1 zákona č. 20/1987 Sb., tj. Krajský úřad Libereckého kraje a Městský úřad Jilemnice, a rovněž odborná organizace státní památkové péče ve smyslu § 32 odst. 2 písm. e) zákona č. 20/1987 Sb., tj. NPÚ, dále obec Martinice v Krkonoších, v jejímž katastru se areál nachází a v neposlední řadě Fakulta dopravní Českého vysokého učení technického v Praze. S odbornou argumentací těchto orgánů a institucí se ztotožňuji.

Shledal jsem, že z napadeného rozhodnutí a správního spisu vyplývá, že v řízení bylo řádně prokázáno, že památkové hodnoty předmětného areálu spočívají především ve skutečnosti, že jde o ojedinělý soubor převážně historických budov v jednotném nádražním architektonickém stylu, s plně funkčním elektromechanickým zabezpečovacím systémem s mechanickými návěstidly. Tato železniční stanice byla vystavěna Rakouskou severozápadní dráhou, jejíž reprezentativní budovou bylo dnes již neexistující nádraží Praha – Těšnov architekta Carla Schlimpa, který je 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 mimořádné architektonické hodnoty, je v nich však uloženo ovládání zabezpečovacího zařízení a jsou tradiční součástí nádražních areálů. Areál dokumentuje jeden z významných vývojových stupňů zabezpečení jízd vlaků - elektromechanické staniční zabezpečovací zařízení. Nejcenějším prvkem je dosud zachované funkční staniční zabezpečovací zařízení (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.

Námítky v rozkladech, že se v napadeném rozhodnutí Ministerstvo kultury dostatečně nezabývá památkovou hodnotou budov předmětné železniční stanice, nepovažují za důvodné, neboť v napadeném rozhodnutí Ministerstvo kultury v této souvislosti uvedlo mj. následující: „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.“. Podotýkám, že typizace budov neznamena výrobu z prefabrikátů, prefabrikáty jsou díly vyrobené v továrně, které se následně pouze sestaví. Mnoho nádraží z daného období je typických, stejně jako mnoho radnic a kostelů postavených ve shodném architektonickém slohu a přece je řada z nich kulturními památkami. Typičnost památkové hodnoty nesnižuje, naopak je jedním z důvodů, proč danou věc za kulturní památku prohlásit.

Dodávám, že pro areál nádraží jsou typické též budovy ve vlastnictví Ing. Ivo Kaderky, CSc., tj. skladiště s nakládací rampou a zděná kůlna. Budova skladiště je typickou a neodmyslitelnou součástí téměř každého nádraží odpovídajícího stáří v České republice. Zděná kůlna je pak historickým příslušenstvím strážního domku. Použitý stavební materiál v případě tohoto skladiště i zděné kůlny časově dokládá jejich vznik současně s výpravní budovou. Toto skladiště a zděná kůlna je tak, spolu s popelovou jámou, vodním jeřábem atd., nedílnou součástí historického technického vybavení této železniční stanice.

V souvislosti s námitkami v rozkladech, které vychází ze skutečnosti, že se soubor nachází na celostátní dráze, připomínám, že z veřejné vyhlášky Ministerstva dopravy č.j. 80/2015-1230-SPR/9 ze dne 20. 10. 2015 vyplývá, že SŽDC požádala dopisem č.j. 20043/2015-SŽDC-O26 ze dne 27. 8. 2015 Ministerstvo dopravy o změnu kategorie části celostátní dráhy č. 040 Chlumec nad Cidlinou – Stará Paka – Trutnov, z kategorie celostátní do kategorie dráha regionální. Tuto žádost dopisem č.j. 42174/2015-SŽDC-O 26 ze dne 9. 10. 2015 stáhla, přičemž jako důvod uvedla „připravovaný návrh na zahájení správního řízení o vyhlášení železniční stanice Martinice v Krkonoších za národní technickou památku“, a to

v době, kdy řízení o prohlášení areálu za kulturní památku již 2 roky běželo. Je tedy zjevné, že SŽDC provedla kroky k převedení trati do nižší kategorie, pak by se na trať evropské předpisy nevztahovaly, čímž by se pak ovšem většina vznesených námitek stala bezpředmětnými. Nicméně SŽDC vzala svou žádost zpět. Zdůrazňuji však, že i za předpokladu, že by trať zůstala v kategorii celostátní, lze požádat o výjimku z evropské směrnice s tím, že jak ukazují příklady ze zahraničí (např. Německo), lze zkombinovat elektromechanické staniční zabezpečovací zařízení s dálkově ovládaným.

Ohledně námitek v rozkladech týkajících se dostupnosti náhradních dílů SZZ, podotýkám, že SŽDC v nedávné době zrušila podobná zabezpečovací zařízení v několika stanicích (např. Janovice nad Úhlavou), čímž získala značné množství náhradních dílů. Námitku, že již nejsou k dispozici kladky, kolečka a drátovody, a proto nelze zabezpečovací zařízení provozovat, nelze akceptovat, když tyto díly se používají v mnoha průmyslových odvětvích (jeřáby atp.). Námitka, že v dopisu společnost Signal Mont, s.r.o. uvádí, že není schopná díly vyrobit, se nezakládá na pravdě. Ministerstvo kultury má k dispozici pouze dopis, ve kterém tato společnost uvádí, že nemůže být garantem technického a legislativního řešení ponechání stávajícího elektromechanického zabezpečovacího zařízení v žst. Martinice v Krkonoších včetně zajištění dílů a zápis z jednání na ČVUT, kde zástupce této společnosti sdělil, že je schopná výrobu potřebných dílů zajistit, neboť se tím dlouhodobě zabývá.

Co se týče smlouvy se společností SUDOP, která byla předložena SŽDC, tak tato smlouva se týká zpracování studie staveb. Připomínám, že veřejnou zakázku na projektovou dokumentaci stavby Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov poptávala SŽDC až v dubnu roku 2015, přičemž uchazeče vybrala v srpnu téhož roku. Námitka, že projekt byl již v době zahájení řízení ve vysokém stupni rozpracovanosti, se tedy nezakládá na pravdě. Podotýkám, že k revitalizaci nebylo v době zahájení řízení o prohlášení areálu za kulturní památku vydáno stavební povolení, ani nebylo vedeno řízení o tomto povolení a v koordinovaném stanovisku Městského úřadu Jilemnice byla SŽDC opět upozorněna na možnost prohlášení železniční stanice Martinice v Krkonoších za kulturní památku. Smlouva s firmou SUDOP předložená SŽDC je pouze na zpracování studie staveb. Veřejnou zakázku na projektovou dokumentaci stavby Revitalizace trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov poptávala SŽDC až v dubnu roku 2015, přičemž uchazeče vybrala v srpnu téhož roku, tvrzení, že projekt byl ve vysokém stupni rozpracovanosti již v době zahájení řízení o prohlášení za kulturní památku, se tak nezakládá na pravdě.

Dodávám, že v případě dokončení převodu na regionální trať, tak jak mělo SŽDC v úmyslu, se na tuto stanici nebudou vztahovat ani směrnice EU, ani v případě citlivé rekonstrukce. Při zneplatnění stávajících návěstidel a použití dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení za ponechání funkčnosti starého, rovněž nedojde ke konfliktu s aktuálně platnými předpisy. Při pouhé opravě stávajícího zabezpečovacího zařízení stanice se na něj nové tuzemské ani evropské směrnice nevztahují.

Výtka v rozkladech ohledně odkazu na nesprávné evropské směrnice je oprávněná, nicméně chyba vychází z argumentace SŽDC, která se právě na tyto směrnice v průběhu řízení odvolávala.

K námitkám ohledně ustanovení znalce uvádím, že Ministerstvo kultury nestanovilo znalce podle § 56 správního řádu, neboť mu bylo doručeno stanovisko Fakulty dopravní ČVUT, které je možno považovat za odborné posouzení, které vyvrací potřebu znaleckého posudku a které je pro posouzení věci dostačující. Co se týče souvisejících námitek ohledně podjatosti Ing. Martina Jacury, Ph.D., který se podílel na vypracování předmětného stanoviska ČVUT, uvádím, že tyto námitky byly uplatněny až v rámci rozkladu, ačkoliv se

s tímto stanoviskem (kde je Ing. Jacura, Ph.D. uveden v jeho závěru jako člen zpracovatelského kolektivu) podatel této námitky seznámil již v průběhu prvoinstančního řízení, přičemž mu prokazatelně bylo z jeho vlastní činnosti známo, že Ing. Jacura, Ph.D. v minulosti pracoval jako zaměstnanec ČD mj. na předmětné dráze, na níž se soubor nachází. K této námitce podjatosti proto nelze přihlídnout dle věty druhé § 14 odst. 2 správního řádu, kterou je stanoveno, že k námitce se nepřihlédne, pokud účastník řízení o důvodu vyloučení prokazatelně věděl, ale bez zbytečného odkladu námitku neuplatnil.

Ohledně námitky, že byla porušena procesní práva ČD tím, že ČD nebyly řádně předvolány na schůzku konanou na předmětném nádraží dne 14. 2. 2014, uvádím, že tato námitka není důvodná, neboť tato schůzka nebyla svolána či nařízena Ministerstvem kultury, nýbrž byla domluvena na zasedání Komise pro ochranu památkového fondu v oblasti železniční dopravy, kde mají ČD tři zástupce. Schůzka tedy nebyla svolána bez vědomí ČD.

K další námitce uvádím, že v napadeném rozhodnutí není vysloven požadavek, aby stanice nebyla připojena na dálkově ovládané staniční zabezpečovací zařízení, naopak je v napadeném rozhodnutí uvedena možnost zneplatnění stávajících návštěvidel při jejich současném zachování ve funkčním stavu tak, jak tomu je v zahraničí (např. Německo).

Ohledně námitky, že všechny prostory stanice nejsou a nebudou veřejnosti přístupné, uvádím, že tato skutečnost je irelevantní, neboť přístupnost veřejnosti není nezbytnou podmínkou prohlášení věci za kulturní památku. Existuje mnoho částí kulturních památek, které nejsou veřejnosti přístupné.

K námitce ohledně možnosti osob se zdravotním postižením a osob s omezenou schopností pohybu a orientace využít železniční stanici Martinice v Krkonoších jako součásti celostátní dráhy, které mají být dle sdělení SŽDC řešeny centrálními přechody, uvádím, že prohlášení kolejiště za kulturní památku nijak nebrání výstavbě podchodů či přechodů.

K námitkám týkajícím se zabezpečení provozu nádraží uvádím, že režim kulturní památky nezkomplikuje běžnou údržbu, ani nezabrání operativnímu řešení náhlých havarijních situací. Povinnost zajistit dobrý stavební stav budov vyplývá i ze stavebního zákona, a to bez ohledu na to, zda objekt je či není kulturní památkou. Památková ochrana není na překážku rekonstrukce ani odstraňování stavebních závad. K běžné údržbě provozně-technického charakteru není zapotřebí závazného stanoviska orgánu památkové péče.

Dodávám, že ani tato závazná stanoviska by však neměla být na překážku zajištění bezpečného a ekonomicky udržitelného provozu areálu, neboť z ustálené judikatury ve věci závazných stanovisek na úseku státní památkové péče vyplývá, že Nejvyšší správní soud setrval odmítá v oblasti památkové ochrany neproporcionální praxi orgánů státní památkové péče. Nejvyšší správní soud má tak za to, že správní orgán musí při rozhodování na úseku státní památkové péče vždy velmi pečlivě vážit, zda omezení vlastnického práva, kterým je i závazné stanovení, jakým způsobem vlastník památkově chráněné nemovitosti smí, či naopak nesmí, tuto nemovitost opravit, upravit či přebudovat, je proporcionální veřejnému zájmu na zachování památkové hodnoty dané nemovitostí či lokality, v níž se nachází. Test proporcionality v užším smyslu může v určitých případech vést k tomu, že zájem na zachování původních prvků kulturní památky bude muset ustoupit jiným zájmům, například nebude-li bez stavebních úprav (dostaveb, přístaveb, změny prostorových dispozic, změny sanitárních a dalších rozvodů, nahrazení původních poškozených prvků stavby replikami aj.) nemovitá kulturní památka byla provozovatelná s ohledem na současné standardy bydlení či jiné způsoby užívání nemovitostí (zde železniční doprava a s tím související zajištění její bezpečnosti a ekonomické udržitelnosti), tedy i se zohledněním ekonomických nákladů na

stavební úpravy a ekonomické udržitelnosti běžného fungování nemovitosti. Je věcí státu, chce-li, aby vlastník byl povinen strpět i v užším smyslu neproporcionální omezení, aby tato omezení svojí dotační politikou (§ 16 zákona č. 20/1987 Sb.) kompenzoval anebo jejich nepříznivé ekonomické důsledky přinejmenším ve významné míře zmírnil. Orgán státní památkové péče tedy bude muset při vydávání závazného stanoviska dle § 14 zákona č. 20/1987 Sb. dostatečně zohlednit též specifika tohoto případu, která se týkají respektování konkurujícího veřejného zájmu na řádném zajištění bezpečnosti provozu této železniční stanice, jakož i soukromého zájmu na ekonomické udržitelnosti tohoto provozu. Je v zájmu státní památkové péče, aby areál železniční stanice nadále sloužil svému původnímu účelu, neboť tím bude zajištěna jeho údržba i další životaschopnost jako kulturní památky.

Dodávám, že rovněž tak není v zájmu státní památkové péče, aby stanovováním přehnaně přísných požadavků v rámci památkové ochrany bylo bráněno dalšímu využívání a opravám nemovitostí ve vlastnictví Ing. Ivo Kaderky, CSc. Naopak zájmem státní památkové péče je, aby tyto typické součásti nádraží zůstaly zachovány budoucím generacím, tj. aby nechátraly a byly i nadále plně využívány a udržovány. V rozkladu uváděné současné i zamýšlené využití těchto nemovitostí (sklady, pila, dílny a pálenice) je možno realizovat i v režimu památkové ochrany. Dle výše uvedené judikatury tedy bude nutno ve smyslu § 14 zákona č. 20/1987 Sb. dospět ke kompromisní podobě případných budoucích úprav těchto nemovitostí, která bude pokud možno co nejlépe vyhovovat požadavkům státní památkové péče, ale zároveň nebude pro vlastníka finančně nedostupná nebo technicky nerealizovatelná.

Lze tedy shrnout, že námitky v rozkladech ohledně budoucího zajištění provozu souboru jsou založeny na obavách z možného budoucího postupu orgánu státní památkové péče a svým obsahem tak směřují vůči případným závazným stanoviskům dle § 14 zákona č. 20/1987 Sb., která budou vydána ve věci zamýšlených stavebních úprav předmětného souboru. To však nemůže být předmětem tohoto řízení o rozkladech proti rozhodnutí o prohlášení souboru za kulturní památku, kde je posuzováno, zda věc i nadále vykazuje památkové hodnoty ve smyslu § 2 odst. 1 zákona č. 20/1987 Sb. Ostatně v rozhodnutí o prohlášení za kulturní památku ani nelze předjímat a závazně určovat jaký má být obsah budoucích závazných stanovisek. Nehledě na to, že ani nelze předem odhadnout a vymezit všechny možné budoucí situace, které si vyžádají úpravy kulturní památky a závazně předjímat, jak mají být posouzeny. Budoucí úpravy je tedy nutno posuzovat individuálně na základě aktuálních a úplných podkladů a následně o jejich přípustnosti rozhodnout v řádně odůvodněném závazném stanovisku. Pokud jsou účastníci přesvědčeni, že budou poškozeni budoucím závazným stanoviskem dle § 14 zákona č. 20/1987 Sb., pak nechť svá práva brání podáním odvolání (a následně též i správní žalobou) proti rozhodnutí drážního úřadu, kterému takové závazné stanovisko slouží či bude sloužit za podklad. Nicméně mám za to, že judikatura Nejvyššího správního soudu svědčí o tom, že považuje za akceptovatelný pouze proporcionální postup orgánu státní památkové péče při vydávání závazného stanoviska dle § 14 zákona č. 20/1987 Sb., kterým jsou účinně eliminovány případné negativní dopady památkové ochrany do konkurujících veřejných zájmů (na bezpečnosti a ekonomické udržitelnosti železniční dopravy) a rovněž do soukromých práv vlastníků dotčených věcí na jejich ekonomickém využití.

Dospěl jsem proto k závěru, že napadené rozhodnutí bylo vydáno v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb. a správním řádem, přičemž ani námitkami v rozkladu nebyla vyvrácena prokázaná skutečnost, že soubor vykazuje památkové hodnoty vymezené v § 2 odst. 1 písm. a) zákona č. 20/1987 Sb. Soubor byl důvodně a oprávněně prohlášen za kulturní památku.

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

P o u č e n í :

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

otisk úředního razítka

Mgr. Daniel Herman, v. r.
ministr kultury

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

České dráhy, a. s., Ludvíka Svobody 1222/22, 110 15 Praha 1,

Správa železniční dopravní cesty, s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1,

Mgr. Martin Bělina, advokát, Pobřežní 370/4, 186 00 Praha 8

Ing. Ivo Kaderka, CSc., Hostavická 34/14, 198 00 Praha 9,

JUDr. Richard Maleček, advokát, Lužná 716/2, 160 00 Praha 6

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

Národní památkový ústav, generální ředitelství, Valdštejnské nám. 3, 118 01 Praha 1

Národní památkový ústav, ú.o.p. v Liberci, Jablonecká 642/23, 60 01 Liberec 1

Krajský úřad Libereckého kraje, úsek památkové péče, U Jezu 642/2a, 461 80 Liberec 2

Městský úřad Jilemnice, úsek památkové péče, Masarykovo nám. 82, 514 01 Jilemnice