



V Praze dne 29. srpna 2016
Č.j.: MK 54759/2016 OLP

Městskému soudu v Praze
pracoviště Hybernská
Hybernská 18, 111 21 Praha 1

do datové schránky – vyjádření k žalobě
osobně na podatelnu soudu – správní spis

ke sp. zn. 10A 130/2016

Žalobce: **Správa železniční dopravní cesty, státní organizace**
se sídlem Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha 1, IČO: 709 94 234
zastoupen Mgr. Martinem Bělinou, advokátem
ve společnosti Bělina & Partners advokátní kancelář s.r.o.
se sídlem Pobřežní 370/4, 186 00 Praha 8
i.s. JUDr. Kateřina Jirkovská, advokátka

Žalovaný: **Ministerstvo kultury**
se sídlem Maltézské náměstí 471/1, 118 11 Praha 1 – Malá Strana
zastoupen Mgr. Janem Hubkou, ředitelem odboru legislativního a právního

(podepsáno elektronicky)

Věc: **Vyjádření žalovaného k žalobě** proti rozhodnutí ministra kultury č.j. MK 34107/2016 OLP ze dne 18. 5. 2016, kterým byl zamítnut rozklad žalobce a potvrzeno rozkladem napadené rozhodnutí Ministerstva kultury č.j. MK 69474/2015 OPP ze dne 3. 12. 2015, kterým byl za kulturní památku prohlášen areál železniční stanice Martinice v Krkonoších vč. technického vybavení, okr. Semily, Liberecký kraj.

D v a k r á t

Příloha : správní spis v originále

Na základě výzvy Městského soudu v Praze, pracoviště Hybernská, č.j. 10A 130/2016-27 ze dne 28. 7. 2016 (Ministerstvu kultury doručena do dat. schr. dne 29. 8. 2016), tímto žalované Ministerstvo kultury (v soudem stanovené lhůtě do jednoho měsíce ode dne doručení výzvy) podává k žalobě ze dne 20. 7. 2016 proti rozhodnutí ministra kultury č.j. MK 34107/2016 OLP ze dne 18. 5. 2016, kterým byl zamítnut rozklad žalobce a potvrzeno rozkladem napadené rozhodnutí Ministerstva kultury č.j. MK 69474/2015 OPP ze dne 3. 12. 2015, kterým byl za kulturní památku prohlášen areál železniční stanice Martinice v Krkonoších vč. technického vybavení, okr. Semily, Liberecký kraj (dále též „soubor“ nebo „areál“), následující

vyjádření:

I.

Žalovaný nesouhlasí s žalobou a navrhuje, aby byla zamítnuta, neboť je nedůvodná. Na podporu toho žalovaný uvádí, že žalobou napadené rozhodnutí ministra kultury a rovněž jím potvrzené rozhodnutí Ministerstva kultury byla vydána plně v souladu se zákonem č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále „správní řád“) a se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (dále „zákon č. 20/1987 Sb.“). Žalovaný má tak za to, že obě rozhodnutí jsou procesně právně i věcně správná a nejsou tedy dány žádné relevantní důvody pro jejich zrušení soudem.

Žalovaný podotýká, že argumenty, z nichž sestávají žalobní námitky, byly již žalobcem v naprosté většině uplatněny, a to v rámci prvoinstančního řízení a následně v rámci rozkladu. Žalovaný k tomu připomíná, že tyto námitky byly řádně vypořádány v prvoinstančním rozhodnutí a poté v rovněž žalobou napadeném rozhodnutí. Žalovaný proto tímto v celém rozsahu odkazuje na text žalobou napadeného rozhodnutí a jím potvrzeného prvoinstančního rozhodnutí.

Žalovaný proto trvá na tom, že předmětný soubor splňuje ustanovením § 2 odst. 1 písm. a) zákona č. 20/1987 Sb. předepsané podmínky pro prohlášení věci za kulturní památku. V odůvodnění správních rozhodnutí obou stupňů je náležitě objasněno, že v řízení bylo řádně prokázáno, což je doloženo obsahem správního spisu, 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 dle projektu architekta Carla Schlimpa, který je autorem většiny pozemních staveb této Rakouské severozápadní dráhy, včetně předmětné 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 trémová konstrukce verandy nástupiště, litinová zábradlí, rezbářské 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 seřadovacími 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.

Žalovaný zdůrazňuje, že prohlásit předmětný soubor za kulturní památku shodně doporučily ve svých vyjádřeních 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. Národní památkový ústav, 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 žalovaný plně ztotožňuje.

II.

Vzhledem k převážně opakujícímu se charakteru námitek žalobce uvádí žalovaný k žalobě samé nad rámec obsahu odůvodnění prvoinstančního rozhodnutí a žalobou napadeného rozhodnutí toliko následující:

Žalovaný podotýká, že dle § 2 odst. 2 správního řádu Ministerstvu kultury v řízení o prohlášení věci za kulturní památku nepřísluší meritorně přezkoumávat a posuzovat technické řešení případné modernizace trati, její potřebnost, možnost propojení se stávajícím SZZ či jiné související aspekty včetně reálnosti její výstavby. Podle uvedeného ustanovení správního řádu může Ministerstvo kultury uplatnit svou pravomoc pouze k těm účelům, k nimž mu byla zákonem nebo na základě zákona svěřena a v rozsahu v jakém mu byla svěřena, což je v tomto případě dle § 2 a § 3 zákona č. 20/1987 Sb. posouzení památkových hodnot předmětné železniční stanice včetně dochovaného zabezpečovacího zařízení. Výše uvedené otázky modernizace trati je možno meritorně posuzovat teprve až v rámci řízení o vydání závazného stanoviska státní památkové péče dle § 14 zákona č. 20/1987 Sb., a to v rozsahu vymezeném obsahem žádosti o vydání závazného stanoviska, kde bude specifikován konkrétní rozsah zamýšlených úprav modernizace trati. V rámci řízení o prohlášení za kulturní památku nelze předjímat obsah budoucích závazných stanovisek a vést hypotetické úvahy o přípustnosti případných úprav modernizace trati, když meritorní závěr o přípustnosti konkrétního řešení přísluší orgánu vydávajícímu závazné stanovisko. Sám žalobce zmínil namátkou velké množství budoucích problematických a sporných situací při zamýšlené modernizaci trati ohledně možných způsobů úprav objektů a zařízení, a to zdaleka ani nevyčerpal všechny možné varianty a alternativy s tím, že i kdyby je žalovaný již nyní v tomto řízení posoudil, žalobce by pak ve svých následných podáních (včetně žaloby) podotýkal, že žalovaný se nevypořádal i s dalšími situacemi, alternativami a variantami, které připadají v úvahu. Již z průběhu prvoinstančního řízení a následně z rozkladu a částečně z žaloby je možno vysledovat procesní strategii žalobce spočívající v systematické snaze přicházet dodatečně s dalšími a dalšími možnými situacemi týkajícími se budoucí případné modernizace tratě a nádraží a vynuocovat si na žalovaném řešení konkrétních otázek, které však mohou být meritorně řešeny až v závazných stanoviscích. Žalovaný proto v tomto případě zcela důvodně a oprávněně odmítá meritorně řešit jednotlivé dílčí otázky související s možnou budoucí modernizací předmětné tratě a tohoto areálu nádraží a odkazuje na budoucí konkrétní řízení o

vydání závazného stanoviska dle § 14 zákona č. 20/1987 Sb. Závazná stanoviska vydaná na úseku státní památkové péče k zamýšlené případné modernizaci předmětného nádraží pak budou moci být předmětem soudního přezkumu ve správním soudnictví na základě žaloby proti rozhodnutí stavebního úřadu, resp. zde drážního úřadu, jemuž budou tato závazná stanoviska sloužit za podklad ve smyslu § 149 správního řádu.

Žalovaný nicméně zdůrazňuje, že ani v tomto případě by režim kulturní památky neměl zkomplikovat běžnou údržbu, ani by neměl zabránit operativnímu řešení náhlých havarijních situací. Žalovaný je o tom přesvědčen a vychází ze své dlouhodobé praxe, kdy byly v četných případech již za kulturní památku pravomocně prohlášeny nejen objekty fungujících historických nádraží, provozované mosty, přehrady, ale i např. objekty fungujících škol, nemocnic, továren, těžebních zařízení, provozoven veřejného stravování a dalších, kde se uplatňují četné bezpečnostní, požární a hygienické předpisy. Tyto objekty v rámci ochranného režimu kulturní památky i nadále slouží svému původnímu oboru v náročných oborech dopravy, školství, zdravotnictví a průmyslu. Ostatně 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.

III.

K opakovaným námitkám žalobce, že žalovaný při svém rozhodování nepřihlédl k tomu, že příslušná trať, na níž se toto nádraží nachází, je v kategorii celostátních drah a tudíž se na ní vztahují přísnější evropské předpisy, žalovaný uvádí následující: Žalovaný konstatuje, že z veřejné vyhlášky Ministerstva dopravy – Odboru drážní a vodní doprav č.j. 80/2015-1230-SPR/9 ze dne 20. 10. 2015 (položka č. 9b spisu) vyplývá, že žalobce (Správa železniční a dopravní cesty, s.o.), požádal dopisem č.j. 20043/2015-SŽDC-O26 ze dne 27. 8. 2015 Ministerstvo dopravy o změnu kategorie části celostátní dráhy č. 040 Chlumeck 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 žalobce stáhl, přičemž jako důvod uvedl „připravovaný návrh na zahájení správního řízení o vyhlášení železniční stanice Martinice v Krkonoších za národní technickou památku“. Žalovaný podotýká, že tehdy řízení o prohlášení věci za kulturní památku již 2 roky běželo. Žalovaný má tak za to, že žalobce provedl kroky k převedení trati do nižší kategorie, kde by se na takovou trať nižší kategorie evropské předpisy nevztahovaly, čímž by se pak ovšem většina vznesených námitek stala bezpředmětnými, a proto žalobce vzal účelově svou žádost zpět, přičemž jako důvod uvedl právě řízení o prohlášení nádraží za kulturní památku. Žalovaný však zdůrazňuje, že i za předpokladu, že by trať zůstala v kategorii celostátní, lze požádat o výjimku z evropské směrnice. Jak ukazují příklady ze zahraničí, lze skloubit elektromechanické staniční zabezpečovací zařízení s dálkově ovládaným – např. dochovaná elektromechanická staničních zabezpečovacích zařízení na provozovaných železničních tratích v Německu (položka č. 14 spisu) - Bahnhof Neuburg (Donau) v Bavorsku Zařízení pochází z roku 1944. Stanice je na trati podobného charakteru, jako je trať 040, pouze s tím rozdílem, že je elektrifikovaná. Na související trati Donauwörth - Ingolstadt je dokonce dalších 5 stanic s elektromechanickými zabezpečovacími zařízeními: Burgheim, Unterhausen, Neuburg (Donau), Robrenfeld, Weichering. Propagační materiál DB vydaný k 1. 1. 2016 potvrzuje, že stanice tak funguje dodnes. Dále v Hessensku na trati č. 623 se nachází žst. Friedensdorf, která má mechanická návěstidla pod památkovou ochranou. Stanice pochází z roku 1883. Rekonstrukcí prošla v roce 2011. Zároveň se v textu uvádí, že provoz na trati je zajištěn dálkovým ovládním řízeným

elektronickým stavědlem ze stanice Friedensdorf, na které bylo zachováno elektromechanické SZZ s mechanickými návěstidly. V této žst. se dle jízdního řádu co dvě hodiny křížují vlaky, stejně jako ve stanici Martinice v Krkonoších. Podobné řešení situace by bylo možné použít v Martinicích, kde by výpravčí mohl v budoucnu dálkově řídit odbočnou trať 042 Martinice v Krkonoších - Rokytnice nad Jizerou. Dalším doloženým příkladem je stanice Storzingen na hlavní trati č. 766 v Bádensku Württembersku.

IV.

Ve věci dostupnosti náhradních dílů žalovaný odmítá tvrzení žalobce, že nebude možno vyrobit příslušné náhradní díly. Žalovaný je přesvědčen, že technologiemi 21. století (např. 3D) je možné vyrobit náhradní díly k zařízení z první poloviny 20. století. Je též běžnou praxí, že se vyrábí náhradní díly pro historické automobily, lokomotivy elektromotory, přičemž mnohdy je vyrábí na soustruhu malosériově sběratelé těchto historických vozidel, a to s nijak sníženou kvalitou. Je možné, že drátovody a kolečka určené pro jeřáby neodpovídají přesně požadavkům staničního zabezpečovacího zařízení, nicméně však podobné díly se i nadále vyrábí a příslušný výrobce by byl schopen vyrobit i obdobné výrobky, které by byly kompatibilní se SZZ.

Tvrzení žalobce, že žalovaný měl k dispozici dopis, ve kterém společnost SignalMont uvádí, že není schopná díly vyrobit, se nezakládá na pravdě. Žalovaný měl 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 (položka č. 2b spisu), a zápis z jednání na ČVUT, kde zástupce firmy sdělil, že firma je schopná výrobu potřebných dílů a komponent zajistit, neboť se tím dlouhodobě zabývá (položka č. 6b spisu).

V.

K otázce ustanovení znalce žalovaný uvádí, že vzhledem k tomu, že předmětem řízení bylo určit existenci nebo neexistenci památkových hodnot, nevymykalo se posuzování tohoto případu znalostem příslušných úředních osob Ministerstva kultury a nebylo tudíž třeba ustanovovat znalce. Dalším důvodem je skutečnost, že vzhledem k úzké specializaci, by bylo takřka nemožné najít znalce bez jakýchkoliv relevantních vazeb na žalobce (správce tratě) a tudíž zcela nestranného a objektivního. Ze stanovisek poskytnutých jak žalobcem, tak Fakultou dopravní ČVUT navíc vyplývá, že ani odborníci nemají na věc jednotný názor, neboť ČVUT se domnívá, že lze skloubit stávající SZZ s případným dálkovým ovládním trati, zatímco dle žalobce to možné není.

Nicméně žalovaný poukazuje na skutečnost, že o bezpečnosti této železniční stanice za současného stavu dostatečně svědčí nulový počet nehod. Stávající SZZ nepovolí ani záměrné navedení dvou vlaků na stejnou kolej. Naopak bezpečnost elektronicky řízených tratí byla v nedávné minulosti vyvrácena několika velkými železničními neštěstími. Navíc vyšší bezpečnost, případně nebezpečnost stávajícího SZZ, nebyla žalobcem nijak doložena. Není tedy prokázán vyšší veřejný zájem než je zájem na ochraně kulturního dědictví. Viz Listina základních práv a svobod čl. 2 odst. 3: „Vlastnictví zavazuje. Nesmí být zneužito na újmu práv druhých anebo v rozporu se zákonem chráněnými obecnými zájmy.“ Čl. 35 odst. 3 „Při výkonu svých práv nikdo nesmí ohrožovat ani poškozovat životní prostředí, přírodní zdroje, druhové bohatství přírody a kulturní památky nad míru stanovenou zákonem.“

VI.

Dále žalovaný poukazuje na skutečnost, že žalobce nesdělil žalobci pravdivé informace o existenci projektu na modernizaci předmětné trati, neboť až později vyšlo najevo, že soutěž o veřejnou zakázku na zhotovení projektu zadal žalobce až v dubnu 2015, samotné vypracování projektu vybrané firmě v srpnu 2015 (tedy asi rok a půl po zahájení řízení). Tvrzení, že již v době zahájení řízení o prohlášení byl projekt ve vysokém stupni rozpracovanosti, se tak nezakládá na pravdě, neboť ani nebyla vyhlášena veřejná soutěž na vypracování projektu, natož aby tento projekt mohl být ve vysokém stupni rozpracovanosti.

Žalovaný závěrem připomíná, že zařízení z roku 1948 je v této stanici užíváno i k dnešnímu datu, touto skutečností je plně vyvrácen argument žalobce o neslučitelnosti tohoto zařízení s platnými technickými normami, neboť pak žalobce dlouhodobě a úmyslně jednal v rozporu s předpisy. Vzhledem k tomu, že toto zařízení slouží téměř 70 let, pak bylo již jistě opravováno, odpadá tak argument o nemožnosti oprav. Přejezd s mechanickými závory, tzv. trojlístek, je v současnosti nevyužíván a závory jsou trvale spuštěny, proto jeho funkčnost není nutno urychleně obnovit. Co se týče nestejně doby vzniku jednotlivých částí nádraží, pak pokud by všechny části byly stejného stáří, pak by z hlediska památkové péče nedokládaly vývoj železniční dopravy, ale pouze stav v určité době.

VII.

Žalovaný proto na základě výše uvedených skutečností nesouhlasí s návrhem na vydání rozsudku tak, jak jej formuluje žalobce, a naopak navrhuje, aby Městský soud v Praze rozhodl o podané žalobě takto:

Žaloba není důvodná a proto se zamítá.