



Městský soud v Praze
úsek správního soudnictví
Hybernská 1006/18
111 21 Praha 1

V Praze dne 20. července 2016

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

zastoupen Mgr. Martinem Bělinou, advokátem vykonávajícím advokacii jako
společník 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**
Maltézské náměstí 471/1, 118 11 Praha 1

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

Ing. Ivo Kaderka,

Věc: **Žaloba proti rozhodnutí ministra kultury ze dne 18. 5. 2016, č.j.**
MK 34107/2016 OLP

Soudní poplatek ve výši 2.000,- Kč bude uhrazen k výzvě soudu.

Přílohy:

- *plná moc právního zástupce žalobce;*
- *osvědčení o registraci právního zástupce žalobce (dříve společnosti BelBel s.r.o.) k DPH;*
- *rozhodnutí ministra kultury ze dne 18. 5. 2016, č.j. MK 34107/2016 OLP;*
- *rozhodnutí Ministerstva kultury ze dne 3. 12. 2015, č. j. MK 69474/2015 OPP, sp. zn. MK-S 6536/2013 OPP;*
- *spis žalovaného;*
- *dále dle textu.*



I.

Ministerstvo kultury svým rozhodnutím ze dne 3. 12. 2015, č. j. MK 69474/2015 OPP, sp. zn. MK-S 6536/2013 OPP, **prohlásilo** areál železniční stanice Martinice v Krkonoších včetně technického vybavení za kulturní památku, přičemž určilo, že 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;

a zároveň **neprohlásilo** za kulturní památku objekt sociálního zařízení bez čp. na st. p. č. 429, jednokolejný nýtovaný ocelový most na p. p. č. 1181/3 a 1181/4, výkolejky a osvětlovací stožáry na p. p. č. 814/1 v areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších, vše v k.ú. Martinice v Krkonoších.

Proti předmětnému rozhodnutí Ministerstva kultury ze dne 3. 12. 2015, č. j. MK 69474/2015 OPP, sp. zn. MK-S 6536/2013 OPP (dále též jen „**Rozhodnutí Ministerstva kultury**“), podal žalobce v zákonem stanovené patnáctidenní lhůtě rozklad, jímž napadl Rozhodnutí Ministerstva kultury v rozsahu, v němž Ministerstvo kultury **prohlásilo** areál železniční stanice Martinice v Krkonoších včetně technického vybavení za kulturní památku.

O žalobcem podaném rozkladu rozhodl ministr kultury svým rozhodnutím ze dne 18. 5. 2016, č.j. MK 34107/2016 OLP, tak, že žalobcem podaný rozklad zamítl a rozkladem napadené

rozhodnutí Ministerstva kultury ze dne 3. 12. 2015, č. j. MK 69474/2015 OPP, sp. zn. MK-S 6536/2013 OPP, potvrdil. Rozhodnutí ministra kultury ze dne 18. 5. 2016, č. j. MK 34107/2016 OLP (dále též jen „**Rozhodnutí ministra kultury**“), bylo právnímu zástupci žalobce doručeno dne 20. 5. 2015.

Vzhledem k tomu, že Rozhodnutí ministra kultury ve spojení s Rozhodnutím Ministerstva kultury je v rozsahu, v němž bylo rozhodnuto o prohlášení areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších včetně technického vybavení za kulturní památku, v rozporu s právními předpisy, napadá žalobce prostřednictvím svého právního zástupce touto žalobou, kterou odůvodňuje níže, v zákonné lhůtě dvou měsíců výrok Rozhodnutí ministra kultury **v rozsahu**, v němž tento **potvrdil prohlášení** areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších včetně technického vybavení za kulturní památku, a to **z důvodu** nezákonnosti tohoto rozhodnutí.

II.

Žalobce je státní organizací zřízenou zákonem č. 77/2002 Sb., o akciové společnosti České dráhy, státní organizací 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, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „**zákon o ČD a SŽDC**“), která vznikla ke dni 1. 1. 2003 jakožto jedna z nástupnických organizací po státní organizaci České dráhy. Žalobce je právnickou osobou, která je způsobilá vlastním právním jednáním nabývat práv a brát na sebe povinnosti.

Předmětem činnosti žalobce je hospodaření s majetkem státu vymezeným v § 20 odst. 1 a 2 a v § 38a zákona o ČD a SŽDC, jímž je zejména majetek, který tvoří železniční dopravní cestu. V souladu se zákonem č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále též jen „**zákon o dráhách**“), plní žalobce funkci vlastníka a provozovatele dráhy ve vlastnictví státu spočívající v zajišťování provozu železniční dopravní cesty ve veřejném zájmu, v zajišťování provozuschopnosti železniční dopravní cesty, jakož i v zajišťování údržby, opravy, rozvoje a modernizace železniční dopravní cesty.

Žalobce je tak v souladu s § 65 s.ř.s. oprávněn podat žalobu proti Rozhodnutí ministra kultury ve spojení s Rozhodnutím Ministerstva kultury, jimiž bylo zasaženo do veřejných subjektivních práv žalobce jako vlastníka a provozovatele dráhy v železniční stanici Martinice v Krkonoších, když předmětnými rozhodnutími bylo v rozporu s právními předpisy rozhodnuto o prohlášení areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších za kulturní památku včetně technického vybavení tvořícího železniční dopravní cestu, kterým je dle napadaného rozhodnutí rovněž:

- Staniční zabezpečovací zařízení v objektech čp. 93 na st. p. č. 18/8, staveb 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 ministra kultury ve spojení s Rozhodnutím Ministerstva kultury o prohlášení uvedených částí areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších za součást souboru kulturní památky (dále společně též jako „**Rozhodnutí**“) v rozporu s právními předpisy, si žalobce dovoluje uvést následující:

III.

Žalovaný prohlásil 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 jen „**ZPP**“), aniž by však v daném případě byly splněny podmínky stanovené v § 2 odst. 1 písm. a) ZPP pro prohlášení předmětného areálu za kulturní památku.

Jak lze dovodit z obsahu odůvodnění Rozhodnutí žalovaného, má význam železniční stanice Martinice v Krkonoších spočívat v komplexu historických budov v jednotném nádražním architektonickém stylu s plně funkčním elektromechanickým zabezpečovacím systémem s mechanickými návěstidly. 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 staveb 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 o „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 žalobce 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.

Žalobce 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.**

IV.

Dle žalobce byly v rozporu s právními předpisy do souboru areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších prohlášeného za kulturní památku zahrnuty následující části železniční dopravní cesty:

- 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 kolejiště 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 není možné prohlásit výše uvedené části železniční dopravní cesty za součást areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších jako kulturní památky, uvádí žalobce 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“).**

Prohlášení SZZ za kulturní památku v rámci souboru areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších je v rozporu s právními předpisy upravujícími technické požadavky na stavby drah a stavby na dráze. Dle § 88 odst. 2 vyhlášky č. 177/1995 Sb., kterou se vydává stavební a technický řád drah, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*vyhláška 177/1995 Sb.*“) platí, že *„Stavby drah a stavby na dráze, které byly porýzeny 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 žalobce povinen postupovat v souladu s platnými právními předpisy. V daném případě se bude jednat zejména o ustanovení § 23 vyhlášky 177/1995 Sb. upravující uspořádání zabezpečovacího zařízení a § 25 odst. 14 vyhlášky 177/1995 Sb. upravující přípustný stupeň opotřebení zabezpečovacího zařízení. Konkrétními technickými normami jsou poté zejména: ČSN EN 50126 definující požadavky na stanovení a prokázání bezporuchovosti, pohotovosti, udržitelnosti a bezpečnosti; ČSN EN 50129 definující požadavky na prokázání technické bezpečnosti elektronických zabezpečovacích systémů; či TNŽ 34 2620 definující požadavky na funkční chování staničních a traťových

zabezpečovacích zařízení. S uvedenými právními předpisy a technickými normami jsou však opravy SZZ v režimu jeho památkové ochrany v rámci areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších v rozporu. Skutečnost, že stávající SZZ nevyhovuje současným normám, přitom neumožňuje ani jeho zapracování do systému dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení.

K uvedeným otázkám technických požadavků na stav SZZ navrhuje žalobce vyslechnout Ing. Martina Krupičku, zaměstnance žalobce, který je na úseku provozuschopnosti dráhy ředitelem odboru automatizace a elektrotechniky, do jehož působnosti spadají rovněž technické otázky týkající se zabezpečovacích zařízení.

Důkaz: výslech svědka Ing. Martina Krupičky, zaměstnance žalobce na pozici ředitele odboru automatizace a elektrotechniky

Prohlášení SZZ za kulturní památku v rámci souboru areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších je v rozporu s právními předpisy požadovanou mírou bezpečnosti v rámci železničního provozu. 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 odpovídající míru bezpečnosti železničního provozu v rozporu. 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 zabezpečovacích zařízení 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.

Požadavky na odpovídající míru bezpečnosti železničního provozu by přitom nesplňovala ani ministrem kultury zmiňovaná kombinace elektromechanického SZZ s dálkově ovládaným. Uvádí-li v souvislosti s tím ministr kultury jako příklad Německo (avšak bez uvedení

konkrétní železniční stanice), nejsou žalobci takové příklady, které by byly srovnatelné s nyní řešeným případem, známy.

Mělo-li by dle návrhu ministra kultury dojít ke zneplatnění stávajících návěstidel a použití dálkového ovládání zabezpečovacího zařízení za ponechání funkčnosti starého, je k tomu nutné upozornit, že by současně bylo nutné mechanická návěstidla nahradit návěstidly světelnými, což by ve svém důsledku znamenalo, že by vedle zneplatněných (přeškrtnutých) mechanických návěstidel byla před těmito umístěna návěstidla světelná, čímž by však byla prolomena současná podoba železniční stanice Martinice v Krkonoších.

K uvedeným technickým otázkám zajištění bezpečnosti při ponechání stávajícího SZZ navrhuje žalobce vyslechnout Ing. Martina Krupičku, zaměstnance žalobce, který je na úseku provozuschopnosti dráhy ředitelem odboru automatizace a elektrotechniky, do jehož působnosti spadají rovněž technické otázky týkající se zabezpečovacích zařízení.

Důkaz: výslech svědka Ing. Martina Krupičky, zaměstnance žalobce na pozici ředitele odboru automatizace a elektrotechniky

V případě pochybností o žalobcem uváděných skutečnostech navrhuje současně žalobce k technickým otázkám možnosti zajištění odpovídající míry bezpečnosti v rámci železničního provozu při zachování stávajícího SZZ a jeho napojení na zbývající části celostátní dráhy 21. století zpracování znaleckého posudku znalce z oboru zabezpečovací techniky.

Důkaz: znalecký posudek znalce z oboru zabezpečovací techniky

Prohlášení SZZ za kulturní památku v rámci souboru areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších je v rozporu s právními předpisy požadovaným zajištěním interoperability železniční dopravní cesty. Jelikož celostátní dráha Chlumec nad Cidlinou – Trutnov včetně železniční stanice Martinice v Krkonoších je v souladu s § 3a odst. 1 zákona o dráhách součástí evropského železničního systému, vztahuje se na ní rovněž 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 přitom bylo prohlášením SZZ za kulturní památku v rámci souboru areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších znemožněno.

V případě pochybností o žalobcem uváděných skutečnostech navrhuje žalobce k technickým otázkám možnosti zajištění interoperability železniční dopravní cesty při zachování

stávajícího SZZ a jeho napojení na zbývající části celostátní dráhy 21. století zpracování znaleckého posudku znalce z oboru zabezpečovací techniky.

Důkaz: znalecký posudek znalce z oboru zabezpečovací techniky

Za účelem naplnění výše uvedených právních předpisů a technických norem týkajících se požadavků na stavby drah a na dráze, a to jak s ohledem na zajištění bezpečnosti tak interoperability železniční dopravní cesty, je připravována revitalizace *trati Chlumec nad Cidlinou – Trutnov*, jejíž příprava a úvodní projektový stupeň včetně ekonomického byly schváleny Centrální komisí Ministerstva dopravy ČR dne 27. 5. 2014, a to za předpokladu financování v rámci Operačního programu Doprava 2, z něhož však dle očekávání nebude možné finanční prostředky použít v případě, bude-li železniční stanice Martinice v Krkonoších vyjmuta ze systému připravovaného dálkového ovládacího zabezpečovacího zařízení.

Prohlášení SZZ za kulturní památku v rámci souboru areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších je do budoucna neudržitelné pro faktickou nemožnost zajištění náhradních dílů SZZ. Žalovaný zcela v rozporu s žalobcem předloženými důkazy dospěl k chybnému závěru, že výroba náhradních dílů na SZZ je prokazatelně možná. Žalobce již ve svém vyjádření ze dne 13. 3. 2015, zn. 11574/2015-O13, uvedl, 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 žalobce 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, žalobce dále uvedl, že v červenci 2015, konkrétně dne 2. 7. 2015, zaslal firmě Signal Mont, s.r.o. žádost o zaslání cenové nabídky na výrobu celkem 40 náhradních dílů na SZZ uvedených v přiložené 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 žalobce žalovanému předán e-mailem dne 30. 9. 2015. Jak e-mailovou korespondenci ohledně dodávky 40 náhradních dílů, tak dopis ze dne 13. 8. 2015 žalobce opětovně připojil jako přílohu svého rozkladu. Vyjádřil-li se kdy dříve zástupce společnosti Signal Mont s.r.o., že je schopen výrobu potřebných dílů zajistit, ukázalo se později v návaznosti na konkrétní požadavky žalobce k výrobě potřebných náhradních dílů, že tyto společnost Signal Mont s.r.o. ve skutečnosti není schopna zajistit. K tomu případně žalobce navrhuje provést výslech pana Miroslava Chejnovského, vedoucího výroby společnosti Signal Mont s.r.o., který žalobci svým e-mailem ze dne 3. 7. 2015, který byl ve správním řízení předložen k důkazu, potvrdil, že společnost Signal Mont, s.r.o. může z celé tabulky požadovaných 40 náhradních dílů dodat pouze osově doteky. Z uvedených podkladů přitom jednoznačně vyplývá, že žalobce není do budoucna schopen reálně zajistit provozuschopnost celostátní dráhy v železniční stanici Martinice v Krkonoších, když mu není

znám dodavatel, který by byl schopen vyrobit a dodat potřebné náhradní díly na stávající SZZ.

Důkaz: výslech svědka pana Miroslava Chejnovského, vedoucího výroby společnosti Signal Mont s.r.o.

Uvádí-li ministr kultury, že žalobce získal „značné množství náhradních dílů“ tím, že zrušil podobná zabezpečovací zařízení v několika stanicích (např. Janovice nad Úhlavou), není žalobci známo, na základě jakého podkladu ministr kultury tento závěr učinil. Ke zrušení obdobných zabezpečovacích zařízení v posledních letech došlo výhradně z důvodu jejich neuspokojivého technického stavu, kdy rekonstrukci těchto zabezpečovacích zařízení nebylo možné provést pro rozpor s platnými právními předpisy, jakož i pro absenci technicky vyhovujících náhradních dílů. Taková přitom byla i situace v Janovicích nad Úhlavou, kde pro neuspokojivý technický stav zabezpečovacího zařízení nemohly být žádné použitelné náhradní díly z demontovaného zařízení vyzískány. Nadto je nutné rovněž upozornit, že i kdyby některé části zrušených zabezpečovacích zařízení bylo možné použít, nejednalo by se o do budoucna udržitelné řešení.

Uvádí-li ministr kultury, že kladky, kolečka a drátovody se používají v mnoha průmyslových odvětvích (jeřáby atp.) je k tomu nutné upozornit, že kladky, kolečka a drátovody SZZ nejsou shodné s žádnými, které se používají v jiných průmyslových odvětvích. Jednotlivé díly zabezpečovacího zařízení musejí z důvodu zachování funkční bezpečnosti a spolehlivosti systému odpovídat typovým výkresům. Takové díly však na trhu již nejsou a náhrada podobnými výrobky je nepřijatelná. Ani kusovou ruční výrobu přitom již není možné v současné době zajistit, nehledě na její značnou ekonomickou náročnost. Žalobce v souvislosti s tím opětovně odkazuje na svou objednávku u společnosti Signal Mont s.r.o., která z požadavku na výrobu 40 náhradních dílů potvrdila pouze možnost dodání osových doteků.

K uvedeným otázkám dostupnosti a použitelnosti náhradních dílů navrhuje žalobce vyslechnout Ing. Martina Krupičku, zaměstnance žalobce, který je na úseku provozuschopnosti dráhy ředitelem odboru automatizace a elektrotechniky, do jehož působnosti spadají rovněž technické otázky týkající se zabezpečovacích zařízení.

Důkaz: výslech svědka Ing. Martina Krupičky, zaměstnance žalobce na pozici ředitele odboru automatizace a elektrotechniky

Měl-li by soud o výše uvedených tvrzeních žalobce stran faktické nemožnosti zajištění náhradních dílů SZZ pochybnosti, navrhuje současně žalobce k technickým otázkám možnosti zajištění oprav stávajícího SZZ včetně jejich ekonomické náročnosti vypracování znaleckého posudku znalce z oboru zabezpečovací techniky a ekonomiky (ceny a dohady).

Důkaz: znalecký posudek znalce z oboru zabezpečovací techniky a ekonomiky (ceny a odhady)

K tomu je nutné uvést, že **výše uvedené závěry o zajištění provozuschopnosti a bezpečnosti SZZ a jeho napojení na celostátní dráhu 21. století nebyl žalovaný oprávněn učinit bez odborného posouzení správního orgánu či znaleckého posudku**, když pro tyto závěry jsou nutné odborné znalosti z oblasti staveb dráhy a staveb na dráze a provozování drážní dopravy včetně bezpečnosti, kterými však žalovaný nedisponuje.

Dle § 56 správního řádu platí, že: „*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.*“ Dle žalobce tak bylo v daném případě na místě, aby žalovaný požádal o stanovisko k bezpečnosti a udržitelnosti SZZ v rámci provozu celostátní dráhy v kontextu platných právních předpisů Ministerstvo dopravy jako věcně příslušné ministerstvo, Drážní úřad, jakož případně i příslušného znalce z oboru zabezpečovací techniky. Na místo toho však žalovaný při posuzování předmětné záležitosti vycházel 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 technické otázky zabezpečení železniční dopravní cesty v kontextu platné právní úpravy. Jedná-li se o vyjádření Českého vysokého učení technického, fakulty dopravní, nesplňuje ani toto požadavky § 56 správního řádu, když se nejedná o odborné posouzení správního orgánu ani znalecký posudek. Dle žalobce přitom správní řád neumožňuje, aby v případě, kdy je pro rozhodnutí třeba odborných znalostí, bylo možné odborné posouzení vyžádat od jiného subjektu, než správního orgánu či znalce. Za odborné posouzení, které by mělo vyvracet potřebu znaleckého posudku, přitom prohlásil vyjádření Českého vysokého učení technického, fakulty dopravní až ministr kultury ve svém Rozhodnutí o podaných rozkladech, ačkoliv do té doby bylo k tomuto přistupováno jako k jednomu z listinných důkazů, a to i přes to, že žalobce objektivnost tohoto listinného důkazu zpochybňoval.

Jelikož žalovaný správní orgán dal přednost tvrzením uvedených subjektů před tvrzením a skutečnostmi uváděnými žalobcem, aniž by takový postup náležitě zdůvodnil, postupoval žalovaný neobjektivně a nikoliv nestranně a v daném případě tak v rozporu s § 50 odst. 3 správního řádu, který stanoví, že: „*Správní orgán je povinen zjistit všechny okolnosti důležité pro ochranu veřejného zájmu. V řízení, v němž má být z moci úřední uložena povinnost, je správní orgán povinen i bez návrhu zjistit všechny rozhodné okolnosti svědčící ve prospěch i v neprospěch toho, komu má být povinnost uložena.*“ V daném případě však všechny rozhodné okolnosti zjištěny nebyly.

S ohledem a uvedené lze uzavřít, že v důsledku popsaného postupu žalovaného byl při zjišťování skutkového stavu porušen § 56, § 50 odst. 3 jakož i § 2 odst. 1 správního řádu, a to takovým způsobem, který ovlivnil zákonnost napadaného rozhodnutí v neprospěch žalobce.

2. K uspořádání kolejíště 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 žalobci 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 jasné specifikováno, zda se má ochrana týkat pouze polohové konfigurace kolejíště (jako je dopravní schéma, poloha nástupišť, počet kolejí a výhybek) nebo konkrétní koleje a výhybky tvořící kolejíště stanice. S uvedeným problémem se přitom nevypořádalo ani Rozhodnutí ministra kultury a prohlášení železniční stanice Martinice v Krkonoších kulturní památkou je tak v tomto rozsahu neurčité.

Jedná-li se o požadavek zachování sypaných nástupišť, bude tímto opatřením 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.

Uvádí-li k tomu ministr kultury, že prohlášení kolejíště za kulturní památku nijak nebrání výstavbě podchodů či přechodů, uniká žalobci smysl prohlášení souboru areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších za kulturní památku, když výstavbou podchodů či přechodů by byla prolomena současná podoba železniční stanice Martinice v Krkonoších.

V.

Dle žalobce nesplňuje areál železniční stanice Martinice v Krkonoších 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 s kolejištěm, a to za současného požadavku na zachování jejich provozuschopnosti v rámci celostátní (případně též regionální) dráhy.

Důvodem nepřijatelnosti takového řešení je jak rozpor takového řešení s výše uvedenými právními předpisy, tak i 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 žalobce je tak do budoucna prakticky nereálné, aby byla celostátní (případně též regionální) dráha provozována za pomoci stávajícího SZZ, nehledě na zákonné požadavky na rekonstrukci a modernizaci dráhy, její bezpečnost a interoperabilitu, včetně závazků České republiky vyplývající z jejího členství v Evropské unii.

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 žalobce 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, k požadavku, aby v textilním závodě probíhala do budoucna výroba za pomoci zastaralých a téměř neopravitelných strojů, nebo k požadavku, aby České dráhy a.s. zajišťovaly dopravu na železniční trati parními lokomotivami z 19. století.

V souladu s § 2 odst. 4 správního řádu dbá správní orgán, aby přijaté řešení bylo v souladu s veřejným zájmem a aby odpovídalo okolnostem případu. Jak vyplývá z ustálené judikatury Nejvyššího správního soudu, je zájem na památkové ochraně jen jedním z více veřejných zájmů, které se střetávají, a tedy si vzájemně v jednotlivých případech konkurují. Památková ochrana přitom nesmí představovat extrémní řešení nezohledňující v potřebné míře i jiné konkurující legitimní zájmy, práva či hodnoty, a musí usilovat o co nejmenší omezení, která ještě vedou k dosažení cíle této ochrany.¹ S uvedeným požadavkem je však rozhodnutí žalovaného v rozporu.

Vedle zájmu na památkové ochraně SZZ v rámci souboru areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších zde stojí zcela legitimní veřejný zájem na ekonomicky udržitelném a dlouhodobě životaschopném zajištění provozuschopnosti a bezpečnosti železniční stanice Martinice v Krkonoších, která jako součást celostátní dráhy Chlumec nad Cidlinou – Trutnov zajišťuje dopravní obslužnost nejen v rámci České republiky, ale rovněž v rámci Evropské unie. Dalším veřejným zájmem je v daném případě veřejný zájem na přiměřeném pohodlí a dostupnosti různých služeb, obvyklých civilizačních vymožeností železniční dopravy a jiných aspektů vytvářejících komfortní životní podmínky. Správní orgán však střet uvedených veřejných zájmů, včetně snížení konkurenceschopnosti železniční dopravy na daném úseku ve vztahu k dopravě silniční, nijak nezohlednil, ač mu tato povinnost ze zákona vyplývá, a to i ve fázi, kdy je rozhodováno o památkové ochraně, tj. nejen ve fázi vydávání závazných stanovisek. Dle žalobce je to přitom právě zájem na ekonomicky udržitelném a dlouhodobě

¹ K tomu srov. např. rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 8. 2009, č. j. 7 As 43/2009-52, či rozsudek Nejvyššího správního soudu ze dne 13. 3. 2013, č. j. 7 As 188/2012-25.

životaschopném zajištění provozuschopnosti a bezpečnosti celostátní dráhy, který v daném případě převažuje nad požadavkem ochrany stávajícího SZZ a kolejí v rámci souboru areálu železniční stanice Martinice v Krkonoších.

Uvedený závěr je podpořen rovněž tím, že 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.

Žalobce nerozporuje možnou unikátnost elektromechanického SZZ. Za nesprávný však považuje závěr o tom, že by SZZ včetně kolejí 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 (nebo i jen regionální) 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 (nebo i jen regionální) dráha byla do budoucna provozována za použití stávajícího SZZ a stávající podoby kolejí je však zcela nereálný, jakož i v rozporu s platnými právními předpisy a veřejnými zájmy zejména 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 vedle kolejí 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 ovládání SZZ nemají pro areál žádný historicko-kulturní význam.

VI.

S ohledem na shora uvedené žalobce navrhuje, aby soud rozhodnutí ministra kultury ze dne 18. 5. 2016, č.j. MK 34107/2016 OLP, jakož i s ohledem na § 78 odst. 3 s.r.s. rovněž rozhodnutí Ministerstva kultury ze dne 3. 12. 2015, č. j. MK 69474/2015 OPP, sp. zn. MK-S 6536/2013 OPP, zrušil a vrátil věc žalovanému k dalšímu řízení a přiznal žalobci právo na náhradu nákladů řízení.

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

