

I. Vlastník kulturní památky je povinen na vlastní náklad pečovat o její zachování, udržovat ji v dobrém stavu a chránit ji před ohrožením, poškozením, znehodnocením nebo odcizením.

II. Je povinností státu zajistit, aby památková ochrana vyhlášená ve veřejném zájmu našla odraz ve zvýšeném dozoru státních orgánů nad tím, zda vlastníci těchto objektů řádně plní své povinnosti udržovat tyto stavby v dobrém stavebně-technickém stavu.

V Brně dne 3. září 2013
Sp. zn.: 4102/2013/VOP/MH

Zpráva o šetření z vlastní iniciativy
ve věci
památkově chráněné budovy železniční stanice
bývalé Rakouské severozápadní dráhy v Děčíně

A - Předmět šetření

Veřejný ochránce práv z informací zveřejněných na webových stránkách Národního památkového ústavu (dále také „NPÚ“) v sekci - Nejohroženější nemovité kulturní památky¹ - zjistil, že mezi nejohroženější nemovité kulturní památky Ústeckého kraje je zařazen objekt památkově chráněné budovy železniční stanice bývalé Rakouské severozápadní dráhy v Děčíně.² Stavba je ve vlastnictví společnosti Č., a. s.

¹ <http://monumnet.npu.cz/ohr/ohrdetail.php?IdReg=138669&oKodKr=42&Nem=N&Limit=25>

² Výpravní budova železniční stanice severozápadní dráhy čp. 362 Děčín, ul. Železniční stanice, 17. listopadu 15, Děčín I, na pozemku p.č. 3045 k.ú. Děčín, je nemovitou kulturní památkou č. rej. 27428/5-4098.



Obrázek č. 1 - objekt nádražní budovy čp. 362, celkový pohled z ulice 17. listopadu, Děčín.

Daný objekt není dle zveřejněných informací na webových stránkách NPÚ dlouhodobě využíván a vinou neprováděné údržby dochází k degradaci autentických stavebních konstrukcí a prvků stavební výbavy. Plně funkční zůstává obytná část objektu, která je však z provozních důvodů dotčena řadou utilitárních, modernizačních úprav, které původní architektonickou kvalitu prostředí částečně poškozují. Na jaře 2010 se na objektu vinou dlouhodobé neúdržby, zatékání a činnosti biotických škůdců zřítila část střechy. V roce 2012 nedošlo k žádným změnám stavu. Proto byla tato kulturní památka zařazena na seznam nejohroženějších kulturních památek.



Obrázek č. 2 - propadlá střecha vstupní části nádražní budovy v důsledku dlouhodobého zatékání.

Z veřejně dostupných informačních zdrojů (články publikované na zpravodajských serverech na internetu) vyplývá, že „nádraží bývalo významnou pohraniční stanicí, procházela jím hlavní trasa spojující Vídeň a Drážďany, dnes však už budova drahám k ničemu není, a tak chátrá. Její vybavení rozkrádají zloději kovů, rozpadá se zdivo a propadá se strop.“³ Historickou budovu děčínského východního nádraží vlastní Č. Ty se rozhodly v rámci zbavování zbytného majetku chátrající památku prodat. Budova nádraží Děčín východ byla zařazena do seznamu nemovitého majetku určeného k prodeji.⁴ Objekt je rozlehlý a Č. pro něj nemají využití. Zkáza východního nádraží začala před několika desítkami let, kdy se dráhy přestaly o cennou budovu starat. Místo bohatě zdobené odjezdové haly je dnes tělocvična, litinové střechy nástupiště kdesi zmizely. A jednu z posledních ran ušetřila památce zima v roce 2010, která vážně poškodila její střechu. A to tak vážně, že kolem celého domu byly instalovány betonové zábrany, protože neustále opadávaly římsy. Část střechy se dokonce propadla“.⁵

³ <http://www.ceskatelevize.cz/ct24/regiony/204841-kdysi-vystavna-nadrazi-nikdo-nechce-zatim-se-rozpadaji/>

⁴ Aktuálně nabízejí Č., a. s., nebytové prostory v budově Děčín východ 610 k pronájmu za částku 100,- Kč/1m²/měsíc,

⁵ http://decinsky.denik.cz/zpravy_region/ostuda-historicka-nadrazni-budova-chatra20110718.html



Obrázek č. 3 - objekt nádražní budovy, zatékáním poškozená část uliční fasády.

Výše uvedené informace nasvědčovaly tomu, že v daném případě je porušován zákon č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, neboť je ze strany vlastníka nemovité kulturní památky dlouhodobě zanedbávána péče o nemovitou kulturní památku, což je v rozporu s ustanovením § 9 zákona o státní památkové péči.⁶

B - Skutková zjištění

S přihlédnutím k výše uvedeným skutečnostem se veřejný ochránce práv rozhodl využít svého oprávnění dle ustanovení § 9 písm. d) zákona č. 349/1999 Sb., o veřejném ochránci práv, a zahájit ve věci postupu orgánů státní památkové péče a speciálního stavebního úřadu z vlastní iniciativy šetření.

Za účelem prověření dané věci a postupu orgánu státní památkové péče Magistrátu města Děčína (dále také „magistrát“) a Drážního úřadu v Praze (dále také „drážní úřad“) jako příslušného speciálního stavebního úřadu staveb drah a na dráze jsem požádal podle ustanovení § 15 odst. 2 písm. a) a c) cit. zákona o veřejném ochránci práv o stanovisko k celému případu a doložení postupu magistrátu a drážního úřadu. Kromě toho jsem s odkazem na ustanovení § 16 zákona o veřejném ochránci práv požádal o součinnost také generální ředitelku Národního

⁶ Vlastník kulturní památky je povinen na vlastní náklad pečovat o její zachování, udržovat ji v dobrém stavu a chránit ji před ohrožením, poškozením, znehodnocením nebo odcizením. Kulturní památku je povinen užívat pouze způsobem, který odpovídá jejímu kulturně politickému významu, památkové hodnotě a technickému stavu. Je-li kulturní památka ve státním vlastnictví, je povinností organizace, která kulturní památku spravuje nebo ji užívá nebo ji má ve vlastnictví, a jejího nadřízeného orgánu vytvářet pro plnění uvedených povinností všechny potřebné předpoklady.

památkového ústavu (dále také „NPÚ“), na kterou jsem se obrátil s žádostí o stanovisko k celému případu. Současně jsem požádal o informaci o aktuálním stavebně-technickém stavu dané památkově chráněné stavby a sdělení, zda NPÚ vede v patrnosti ještě další památkově chráněné stavby železničních nádraží, u nichž je dlouhodobě zanedbávána údržba ze strany jejich vlastníka.

B.1 Vyjádření drážního úřadu

Drážní úřad mi ve své odpovědi ze dne 11. 7. 2013⁷ sdělil, že dne 30. 3. 2010 obdržel podnět Magistrátu města Děčína k provedení kontrolní prohlídky výše uvedené stavby. Magistrát ve svém podnětu uvedl, že při místním ohledání dne 24. 3. 2010 zjistil, že došlo ke zřícení části zastřešení nad hlavním vchodem nádražní budovy.

Na základě tohoto podnětu svolal drážní úřad kontrolní prohlídku stavby, která proběhla dne 22. 4. 2010. Při kontrolní prohlídce bylo zjištěno, že situace odpovídá stavu popsanému v podnětu magistrátu, proto drážní úřad uložil vlastníku stavby – Č., a. s. - posoudit možnosti řešení a výsledek oznámit drážnímu úřadu do 30. 9. 2010 a po dobu havarijního stavu zamezit vstupu nepovolaných osob do budovy. V uvedeném termínu vlastník stavby oznámil drážnímu úřadu, že po zpracování příslušné dokumentace k realizaci opravy zastřešení požádá drážní úřad o vydání stavebního povolení.

O vydání stavebního povolení požádal vlastník stavby dne 13. 7. 2011. Drážní úřad vydal k opravě zastřešení stavební povolení dne 5. 8. 2011.⁸ V současné době je strop ve vstupní části budovy opraven a stavebník podle informace drážního úřadu ze dne 11. 7. 2013 požádal o vydání kolaudačního souhlasu.



Obrázek č. 4 - opravený strop ve vstupní části nádražní budovy.

⁷ Zn. MP-OKO0226/13-2/Ce DUCR-37949/13/Ce.

⁸ Čj. DUCR-36704/11/Ce.

B.2 Vyjádření magistrátu

Dne 5. 8. 2013 jsem obdržel vyjádření primátora Magistrátu města Děčína, jenž v úvodu svého dopisu zmínil, že výpravní budova železniční stanice severozápadní dráhy čp. 362 Děčín, ul. Železniční stanice, 17. listopadu 15, Děčín I, na pozemku p.č. 3045 k.ú. Děčín, je nemovitou kulturní památkou č. rej. 27428/5-4098, za kterou byla prohlášena v roce 1965.

V letech 1975 - 1976 byla provedena generální oprava výpravní budovy. V roce 1996 vydal Okresní úřad Děčín závazné stanovisko čj. RK/288/P/96-D, ze dne 11. 3. 1996, kterým bylo povoleno snesení spojovací lávky mezi výpravními budovami obou nádraží a zároveň byl vydán souhlas s tím, že lávka nebude znovu osazena. V roce 2001, 2004, 2006 byla vydána závazná stanoviska k vnitřním úpravám budovy, např. plynofikace, úpravám kanceláří apod. V roce 2008 bylo Magistrátem města Děčína vydáno rozhodnutí o opatřeních pod čj. OSK/27046/2008/Rej, ze dne 7. 7. 2008, kterým bylo vlastníku budovy uloženo provést opravu letování klempířských prvků a jejich doplnění, přetmelení zasklení světlíků a nátěr, provést opravu střešní krytiny a provést výměnu napadených (poškozených zatékáním) dřevěných prvků. Opravy a provizorní zabezpečení byly provedeny ještě v roce 2008, vyjma opravy střechy nad vstupem. V roce 2010 došlo ke zřícení střechy nad hlavním vstupem do budovy. Na základě žádosti vlastníka o závazné stanovisko k opravě bylo toto vydáno pod čj. OSU/12585/2011/Rej, ze dne 31. 1. 2011.

Dne 29. 3. 2010 podal orgán státní památkové péče podnět Drážnímu úřadu k zahájení řízení ve věci opravy střechy nad vchodem. Na základě tohoto podnětu, resp. jeho prošetření, uložil drážní úřad vlastníku provedení prací - zamezit vstup třetích osob do objektu a navrhnout řešení celé situace. Vlastník provedl v roce 2011 provizorní zastřešení plachtou (z důvodu nedostatku finančních prostředků) a zamezil vstupu třetích osob. Dne 10. 1. 2012 pod čj. OSU/3049/2012/Ká byl vlastník dotázán, jak budou práce na zastřešení pokračovat. Sdělil, že na opravu střechy je vydáno stavební povolení a zahájení prací bude orgánu státní památkové péče ohlášeno. Dne 5. 6. 2012 požádal orgán státní památkové péče opětovně o sdělení, jak tedy budou práce pokračovat s tím, že zároveň byla tato žádost zaslána drážnímu úřadu jako podnět pro řízení. Vlastník sdělil, že má již odsouhlasen záměr opravy generálním ředitelstvím a dále má zpracovávánu zadávací dokumentaci pro výběrové řízení. V roce 2013 byla oprava střechy vstupu provedena. Budova je ve vlastnictví, a. s. Č. a v současné době je na prodej.

Nádražní budova je v neutěšeném stavu a je na ní prováděna jen základní údržba. To souvisí jednak s tím, že vlastník ji téměř nevyužívá, a proto má záměr ji prodat, neboť nemá dostatek peněz na stavební úpravy a udržovací práce, kterými by budovu uvedl do původního stavu. Nicméně se však nedá tvrdit, že je stav kritický a budova je ohrožena ve své podstatě. V současné době slouží část stavby jen pro bydlení a jako zázemí zaměstnanců drah. Cestující ji již několik desítek let nevyužívají. Nijak není využívána ani vývařovna, tělocvična a tzv. Modrý salónek. Změnou uspořádání města po II. světové válce došlo k tomu, že z budovy na hlavní třídě se stala budova na periferii. Stojí v poměrně odlehlé oblasti města, blízko průmyslové zóny, což ztěžuje její využití, ať už jako kulturní/sportovní stánek, či jiné. Smysluplné využití této rozsáhlé stavby je velmi těžké najít. Před několika lety se jednalo o tom, že by v budově mohlo být zřízeno železniční muzeum, avšak

nakonec bylo rozhodnuto, že bude umístěno v Praze. Nelze ani předpokládat, že by o budovu mělo zájem samo statutární město Děčín, neboť ani ono nemá finanční prostředky nazbyt, a pokud investuje, tak do kulturních památek ve svém vlastnictví, kterých má samo dostatek.

Závěrem své odpovědi primátor Magistrátu města Děčína uvedl, že teoreticky by vlastník mohl pro opravu budovy využít i některý z dotačních programů Ministerstva kultury, zejména program „Podpora obnovy kulturních památek prostřednictvím obcí s rozšířenou působností“. Finanční prostředky v programu jsou určeny na zachování a obnovu nemovitých kulturních památek, které se nalézají mimo památkové rezervace a zóny, nejsou národními kulturními památkami a nejsou ve vlastnictví České republiky. Zde však i nadále zůstává otázkou, zda by byl vlastník schopen vložit dostatečné finanční prostředky do povinné spoluúčasti. Ani prostředků v tomto programu není tolik, aby z něj mohly být pokryty náklady na úpravy budovy. Navíc je program určen vlastníkům, kteří mají kulturní památku na území obce s rozšířenou působností Děčín. Dalším programem, ze kterého by mohl čerpat, je Program Ústeckého kraje na záchranu a obnovu kulturních památek Ústeckého kraje, zde je však též povinnost finanční spoluúčasti.

Orgán státní památkové péče nezahájil ani nepodal podnět pro zahájení řízení o správním deliktu v souladu s ustanovením § 35 odst. 1 písm. c) zákona o státní památkové péči, neboť bylo vždy s vlastníkem dohodnuto a realizováno takové opatření, které zamezilo dalšímu chátrání budovy, byť se jedná o opatření provizorní, a jednání je delší, což je způsobeno organizační strukturou vlastníka. Pro obnovu této kulturní památky je třeba nejprve najít odpovídající využití a pak dostatek finančních prostředků. Pokud nebudou tyto dvě podmínky splněny, budou prováděny jen takové úpravy, které zamezí dalšímu chátrání budovy.

B.3 Vyjádření NPÚ

Dne 21. 8. 2013 jsem obdržel vyjádření generální ředitelky NPÚ, v jehož úvodu se uvádí, že společnost Rakouské severozápadní dráhy završila výstavbu železničního uzlu v Děčíně, když sem po pravém břehu Labe přivedla koleje z Vídně přes Znojmo, Kolín, Mělník a Ústí nad Labem-Střekov. Hlavním úkolem společnosti byla přeprava zboží, zejména mezi Čechami a Německem. V roce 1874 bylo v Děčíně postaveno tzv. dolní nádraží s výstavní výpravní budovou (reprezentativní objekt měl snad napodobovat vídeňské nádraží císaře Františka Josefa I.), první slavnostní vlak do stanice dorazil dne 5. října 1874. Výpravní budovu železniční stanice (1873 - 1874), jejíž projekt byl zadán arch. Robertu Freyovi, nechal hlavní projektant společnosti K. W. Hellwag postavit naproti staniční budově České severní dráhy, obě budovy pak propojovala lávka pro pěší, která byla stržena zhruba před 30 lety.

Jedná se o mohutnou neorenesanční stavbu, která je symetrická, po stranách centrálně umístěné, sedlově zastřešené odbavovací haly jsou krčky zakončené valbově zastřešenými rizality. Centrální hala s bohatou štukovou výzdobou (alegorie řek Labe a Dunaje) byla od konce padesátých let využívána jako tělocvična. Dodnes je v dolním nádraží také reprezentační, tzv. Modrý salónek vyzdobený znaky těch měst, s nimiž je železnice spojovala. Výpravní budova v Děčíně je sama o sobě nejen kvalitní architekturou, ale reprezentuje stavební produkci na trati bývalé Rakouské severozápadní dráhy v její první etapě výstavby. Reprezentativnost

a velkorysé dimenzování výpravny vypovídá o významu této železniční stanice a dokládá obecné tendence ve vývoji drážní architektury, která v tomto období (70. léta 19. století) začala upouštět od úsporných staveb prvních tratí a směřovala k prostorným honosným výpravnám uzlových stanic nazíraným jako nová společenská centra nebo vstupní brány do měst.

Byl jsem seznámen s tím, že NPÚ se případem neutěšeného stavebně-technického stavu objektu dlouhodobě zabývá. Už v roce 2008 vydalo NPÚ, územní odborné pracoviště v Ústí nad Labem, vyjádření podle ustanovení § 10 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, k odstranění nedostatků v péči o kulturní památku. V tomto vyjádření bylo požadováno odstranění náletové zeleně z objektu, oprava střech, 2 klempířských prvků, architektonických prvků apod. K požadované opravě střech nedošlo. Následovala havárie střechy vstupního rizalitu, která se částečně zřítla již na jaře 2010 v důsledku špatného technického stavu, a proto byla následně odstraněna. V roce 2011 proběhla její obnova.

Současný stavebně-technický stav celé výpravní budovy železniční stanice bývalé Rakouské severozápadní dráhy v Děčíně je dle vyjádření NPÚ v důsledku dlouhodobé neúdržby a dlouhodobého nevyužívání objektu velmi špatný. Objekt je na mnoha místech poškozen pokročilými degradačními procesy. Střešní krytina vykazuje četná poškození, a do objektu proto intenzivně zatéká. Dlouhodobé zatékání má nevyhnutelně vliv na rozklad dřevěných konstrukcí krovů, stropů apod. Rovněž klempířské prvky jsou na mnoha místech zkorodované a neplní již svoji funkci, bohatě zdobená, štuková neorenesanční fasáda stavby je značně opadaná. Okna a dveře jsou dlouhodobě neudržované, mnohde chybí zasklení, které je nahrazováno provizorní fólií. Některé okenní a dveřní výplně jsou již nevratně narušené degradací materiálu - nejvíce na objektu vstupního rizalitu, pravděpodobně však i na jiných místech. Mnohé části objektu - jako např. komíny, hlavní přístupové schodiště do vstupního rizalitu nebo bohatě zdobené hlavní římsy - se začínají rozpadat. Četný je výskyt vzrostlé náletové zeleně.

Zařazení památky na Seznam nejohroženějších památek v ČR je proto podle generální ředitelky NPÚ zcela namístě. Objekt, respektive jeho reprezentativní prostory jsou dlouhodobě využívány pouze druhotně, neodpovídající využití a zanedbávaná údržba způsobují nežádoucí poškození stavby i hodnotovou degradaci autentických stavebních konstrukcí a prvků stavební výbavy. Hala s bohatou štukovou výzdobou byla již od konce 50. let využívána jako tělocvična, v současnosti je však zcela bez využití. Pronajímány a využívány jsou dnes pouze prostory obytné části nacházející se v prvním a druhém patře severozápadního křídla.

V této souvislosti generální ředitelka NPÚ poznamenala, že využívání objektu je jedním ze zásadních faktorů ovlivňujících stavebně-technický stav budov. Zde se nabízí především otázka, zda je skutečně železniční stanice Děčín-východ ve svém původním rozsahu již nepotřebná. Vzhledem k tomu, že pracovníci NPÚ nejsou odborníci na dopravní řešení, mohou tuto otázku pouze vznést. Avšak z laického pohledu je dle vyjádření NPÚ stávající systém využití železničních stanic v Děčíně, kdy jsou cestující z celého města odkázáni u dálkových železničních spojů pouze na současné Hlavní nádraží v Děčíně-Podmoklech, značně vzdálené od větší, pravobřežní části města, zatímco železniční stanice bývalé Rakouské severozápadní dráhy se nachází v centrální části celé pravobřežní aglomerace, těžko pochopitelný.

Generální ředitelka NPÚ zastává názor, že pokud skutečně dojde ke ztrátě původní funkce památky, je třeba hledat nové využití. Z tohoto hlediska nebylo využití nádražní haly pro sportovní účely chybným krokem. Ze světa jsou známy příklady podobných úspěšných konverzí nádraží. Např. v Barceloně byl zcela ukončen provoz terminálu Estacio del Norte, v jeho kolejišti vzniklo fotbalové hřiště a pod zastřešenou halou tělocvična. V Lipsku byly minimalizovány prostory, které pro svůj provoz vyžaduje dopravní obsluha a výpravna. Budova nádraží, která si zachovala svůj historický vzhled, se díky kvalitnímu projektu stala obchodním centrem. Možností pro využití nehalových prostor nádraží je jistě celá řada, například pro kancelářské provozy. Vzhledem k velkorysým světlým výškám, okenním otvorům a reprezentativnímu charakteru prostor jsou vhodné i pro výuku, zájmové kroužky, ateliéry a mnohé jiné. Úvahu, že není možné prostory pronajmout, proto lze dle vyjádření generální ředitelky NPÚ těžko přijmout.

Dále jsem byl seznámen s tím, že v současné době je na Seznamu nejhroženějších památek ČR vedeno sedm památek drážního stavitelství z celkového počtu 60 železničních stanic, které jsou prohlášenými kulturními památkami. Nejzávažnější jsou tři případy, ve kterých se jedná o rozsáhlá poškození vlastní výpravní budovy železniční stanice. Jsou to kromě nádraží v Děčíně objekty železničních stanic v Duchcově a Praze-Vyšehradě. Tyto další významné neorenesanční výpravní budovy se nachází na samém pokraji své fyzické existence. Ve čtyřech zbylých případech se jedná o technické stavby v areálech železničních stanic - vodárny v Opavě a Praze-Dejvicích, výtopyna v Bečově nad Teplou a soubor technických objektů v Moravské Ostravě.

Areál Báňské dráhy v Moravské Ostravě je trvale opuštěn. Autenticky dochovaný komplex bývalé výtopyny dnes tvoří dvě stavby z režného cihelného zdiva a točna. Pilová remíza pro deset stání, jejíž název je odvozen od půdorysného tvaru tvořeného odstupňováním jednotlivých vjezdů, je z typologického hlediska unikátní stavbou. Vlastník provádí jen nutnou údržbu. V současné době probíhá jednání o možném odkoupení a využití pro umístění historických parních lokomotiv. Vodárna železniční stanice Opava-východ byla mnoho let opuštěná. Vlastník ji nabízel k prodeji ve zcela havarijním stavu. Díky iniciativě opavských občanských sdružení byla prodána a v současné době je zpracován kvalitní projekt nového využití na galerii s kavárnou, který respektuje plné zachování všech identifikačních znaků dokládající její původní funkci. Opavě tak zůstane historický doklad parního provozu na železnici.

Generální ředitelka NPÚ ve své odpovědi zdůraznila, že na Seznamu nejhroženějších památek ČR jsou evidovány pouze velice akutně ohrožené památkově chráněné drážní stavby. Kromě těchto nejvíce ohrožených železničních staveb jsou však i mnohé jiné vážně zanedbané objekty. Většinou se jedná o stavby, které už ztratily svoji původní funkci, ať již vinou změny trasy trati (Kařez, stanice Zbiroh, okres Rokycany), nebo prodeje soukromému majiteli (Plzeň-Jižní předměstí, západní odjezdová budova).

V péči o památky železničního stavitelství je v poslední době problémem pomalý a často neúspěšný proces prohlášení objektu kulturní památkou. Kromě památkově nejhodnotnějších železničních staveb, zapsaných v Ústředním seznamu kulturních památek ČR, existuje bezpočet méně známých, přesto hodnotných železničních nádraží a zastávek. Právě údržba menších venkovských zastávek

je často zanedbaná, mnohé budovy jsou nevyužívané. Problémem je také současná dopravní politika, kdy jsou masivně redukovány stanice s obsluhou, a majitel stavebních objektů, které nemají funkční využití, upřednostňuje demolice před opravou a novým využitím, to vede k mnoha vyhroceným případům, kdy se řeší otázka možností zachování. Mezi nejproblematictější regiony v tomto ohledu patří např. Střední Čechy nebo Krušnohoří. Proto ani výše uvedený výčet ohrožených památkově hodnotných objektů železničních stanic nelze považovat za úplný.

Generální ředitelka NPÚ ve své odpovědi rovněž připomněla, že v nedávné minulosti těsně unikla demolici památkově hodnotná nádraží v Ostravě-Svinově, v Ústí nad Orlicí a unikátní Nákladové nádraží Praha-Žižkov. V současnosti zamýšlejí Č., přes protesty občanů i odborné veřejnosti, demolici budovy nádraží v Havířově, postavené v bruselském stylu. V roce 2008 byla na žádost majitele zrušena památková ochrana hal lokomotivního depa v areálu nádraží Praha-Bubny a od té doby jsou stavby v této lokalitě likvidovány. Specifickou problematikou pak je ochrana železničních viaduktů, které jsou často demolovány v rámci modernizace tratí. Aktuálně se to týká např. památkově chráněného jižního viaduktu plzeňského hlavního nádraží. Z důvodu přeložky železniční trati bude pravděpodobně zdemolován železniční most Severní dráhy císaře Ferdinanda z poloviny 19. století v Ústí nad Orlicí.

V závěru svého vyjádření generální ředitelka NPÚ zmínila, že výzkumem kulturního dědictví našeho železničního stavitelství se dlouhodobě zabývá územní odborné pracoviště Národního památkového ústavu v Ostravě. Kromě toho jsem byl informován o tom, že na žádost Ministerstva kultury byla navržena společná komise NPÚ a Českých drah, a. s., pro posuzování železničních památek, dosud však nebyla jmenována.

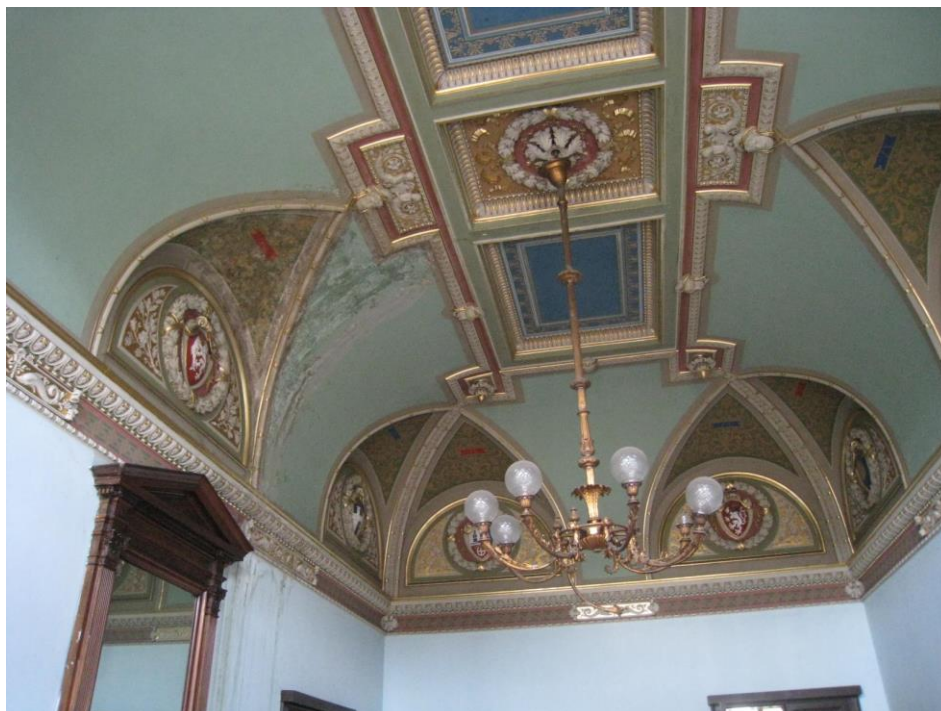
B.4 Místní šetření

Za účelem zjištění skutečného stavu věci jsem pověřil pracovníky Kanceláře veřejného ochránce práv provedením místního šetření, které se uskutečnilo dne 14. 8. 2013 za součinnosti pracovnice magistrátu a pracovníků Č., a. s., kteří umožnili prohlídku památkově chráněné budovy tzv. dolního nádraží.

Místní šetření bylo zahájeno obhlídkou budovy železniční stanice čp. 362 z ulice 17. listopadu a následně pokračovalo prohlídkou vnitřních prostor nádražní budovy. Již při pohledu z uliční fronty je patrné, že u budovy je dlouhodobě zanedbána ze strany vlastníka základní údržba, omítka uliční fasády je místy opadaná, a to zejména v horních částech uliční fasády nad okenními otvory (pod střešní římsou), na některých místech okenních říms roste tráva, včetně schodiště do vstupního rizalitu stavby, kde se v roce 2010 propadla střecha. Prohlídkou vstupní části budovy bylo zjištěno, že oprava propadlého stropu byla provedena, včetně štukové výzdoby a umístění zdobných prvků (lví hlavy a palmety), které jsou osazené na venkovní části střechy na hraně střešních žlabů.

Místní šetření poté pokračovalo prohlídkou obydlí části nádražní budovy situované v západním křídle stavby, kde se nachází pavlačové byty, z nichž některé jsou v současné době pronajímány k bydlení. Horní patra pavlačí užívaná nájemníky jsou v poměrně dobrém stavebně-technickém stavu, omítky byly opraveny, byly provedeny plynové přípojky, přízemí vstupní části je však poznamenáno

dlouhodobou neúdržbou, omítky jsou poškozené, je patrná vzlínající vlhkost, stopy zatékání a rezivějící železné nosníky pavlačí. Následně byla provedena prohlídka tzv. Modrého salonku, kde se nachází bohatě štukově zdobený strop se znaky měst spojených s městem Děčínem železniční tratí. Při vstupu do salonku bylo zjištěno, že vstupní dveře jsou otevřené, v místnosti došlo k poškození zavěšeného lustru, jedna ze štukových ozdob v podobě zlaté sádrové šišky původně osazené na stropě salonku byla rozbitá na zemi.



Obrázek č. 5 - tzv. Modrý salónek s bohatě zdobenou štukovou výzdobou, poškozenou zatékáním.

Šetření pokračovalo prohlídkou spojovacích prostor mezi jednotlivými prostory nádražní budovy až po bývalou hlavní odbavovací halu, která v minulosti (dle záznamů cca od 50. let minulého století) sloužila jako tělocvična. V hale se stále nachází velmi necitlivě osazené umělé osvětlení v podobě masivních kovových lamp, topení a hracích prvků na míčové hry. Ve většině prostor nádražní budovy byly na stropěch patrné stopy zatékání, poničení interiérového vybavení, stopy zlodějů kovů a vandalismu (odcizení kovových prvků vybavení, kabelů).

Ze strany pracovníka Č., a. s., jenž pověřeným pracovníkům Kanceláře veřejného ochránce práv prohlídku umožnil, bylo konstatováno, že dráhy nemají pro daný památkově chráněný objekt využití, jeho ostraha, tak aby nedocházelo k projevům vandalismu, je velmi obtížná, neboť jde o velmi rozsáhlou stavbu mimo centrum města a trvalý dohled u nevyužívaného objektu je prakticky nemožný. Havarijní situace se dle možností řeší, byly provedeny některé opravy střešní krytiny, okapů, naposledy pak oprava stropu ve vstupním rizalitu stavby. Pracovníkům Kanceláře veřejného ochránce práv bylo sděleno, že Č., a. s., aktuálně hodlají usilovat o prodej nemovitosti a nyní zabezpečují pro tyto účely znalecká posouzení.



Obrázek č. 6 - prostor hlavní odbavovací haly upravený na tělocvičnu.

Po prohlídce nádražní budovy pokračovalo šetření v budově magistrátu na ulici 28. října, kde byly pro účely šetření vyžádány písemné podklady dokumentující postup správních orgánů, vlastníka stavby a národního památkového ústavu v dané věci. Celkově mohou místní šetření shrnout tak, že v daném případě se jedná o velmi rozsáhlý objekt kdysi velmi reprezentativní nádražní architektury, který v současné době nemá využití s výjimkou části, kde se nachází pronajaté pavlačové byty. Na objektu jsou zjevné znaky dlouhodobě zanedbávané údržby ze strany vlastníka, přičemž dle poznatků z místního šetření je problémem také zajištění budovy před vstupem cizích osob a krádežemi či poškozením majetku.

C - Hodnocení věci zástupcem ochránce

Zákon o veřejném ochránci práv mi ukládá povinnost působit k ochraně osob před jednáním úřadů a dalších institucí uvedených v tomto zákoně, pokud je v rozporu s právem, neodpovídá principům demokratického právního státu a dobré správy, jakož i před jejich nečinností, a tím přispívat k ochraně práv a svobod.

V úvodu svého hodnocení postupu orgánů stavebního řádu a státní památkové péče musím předeslat, že veřejný ochránce práv není institucí, jež by mohla nahrazovat či ovlivňovat odborné posouzení z pohledu kritérií a hledisek založených na ryze odborné úvaze k tomu určených orgánů. Své hodnocení postupu příslušných úřadů proto budu odvíjet z pohledu právních předpisů a principů dobré správy a demokratického právního státu. V tomto směru mi pak nezbyvá než konstatovat, že správní orgány na úseku stavebního řádu

a státní památkové péče svým postupem ve vztahu k památkově chráněné budově dolního nádraží železniční stanice Děčín-východ principy dobré správy a základní zásady správního řízení zcela nenaplnily, přestože v průběhu času určité drobné opravy a udržovací práce na stavbě proběhly.

V této souvislosti je třeba podrobit postup státu a jeho orgánů kritice, neboť má-li stát zájem na tom, aby určité stavby podléhaly památkové ochraně, je zcela nepochybně jeho povinností dohlédnout na to, aby tato ochrana vyhlášená ve veřejném zájmu našla odraz ve zvýšeném dozoru nad tím, zda vlastník těchto objektů řádně plní své povinnosti udržovat tyto stavby v dobrém stavebně-technickém stavu.⁹

Poukazuji přitom na právní úpravu uvedenou v ustanovení § 9 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, kde se stanoví, že vlastník kulturní památky je povinen na vlastní náklad pečovat o její zachování, udržovat ji v dobrém stavu a chránit ji před ohrožením, poškozením, znehodnocením nebo odcizením. Kulturní památku je povinen užívat pouze způsobem, který odpovídá jejímu kulturně-politickému významu, památkové hodnotě a technickému stavu. Je-li kulturní památka ve státním vlastnictví, je povinností organizace, která kulturní památku spravuje nebo ji užívá nebo ji má ve vlastnictví, a jejího nadřízeného orgánu vytvářet pro plnění uvedených povinností všechny potřebné předpoklady. Povinnost pečovat o zachování kulturní památky, udržovat kulturní památku v dobrém stavu a chránit ji před ohrožením, poškozením, znehodnocením nebo odcizením má také ten, kdo kulturní památku užívá nebo ji má u sebe; povinnost nést náklady spojené s touto péčí o kulturní památku má však jen tehdy, jestliže to vyplývá z právního vztahu mezi ním a vlastníkem kulturní památky. Organizace a občané, i když nejsou vlastníky kulturních památek, jsou povinni si počínat tak, aby nezpůsobili nepříznivé změny stavu kulturních památek nebo jejich prostředí a neohrožovali zachování a vhodné společenské uplatnění kulturních památek.

Neplní-li vlastník povinnosti vyplývající z ustanovení § 9 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, a opatření uložená orgánem státní památkové péče ve smyslu ustanovení § 10 odst. 1 zákona o státní památkové péči¹⁰ nejsou respektována, je třeba, aby konal stát a jeho orgány, tzn., aby svou aktivní činností v zájmu zachování památkově chráněných objektů zajistil jejich řádnou údržbu a ochranu před znehodnocením nebo poškozením. Tomu ostatně svědčí povinnost státu a jeho orgánů uvedená v ustanovení § 15 odst. 1 zákona o státní památkové péči, kde se stanoví, že jestliže vlastník kulturní památky v určené lhůtě neprovede opatření podle ustanovení § 10 odst. 1, může obecní úřad obce s rozšířenou působností a, jde-li o národní kulturní památku, krajský úřad, rozhodnout, že se nezbytná opatření pro zabezpečení kulturní památky provedou na náklad jejího vlastníka.

⁹ <http://www.ochrance.cz/stiznosti-na-urady/pripady-a-stanoviska-ochrance/stanoviska-pamatkova-pece/kulturni-pamatky/>, viz případ památkově chráněného areálu bývalých lázní v obci Kyselka na Karlovarsku.

¹⁰ Ustanovení § 10 zákona o státní památkové péči:

(1) Neplní-li vlastník kulturní památky povinnosti uvedené v ustanovení § 9, vydá obecní úřad obce s rozšířenou působností po vyjádření odborné organizace státní památkové péče rozhodnutí o opatřeních, která je povinen vlastník kulturní památky učinit, a zároveň určí lhůtu, v níž je vlastník kulturní památky povinen tato opatření vykonat. Jde-li o národní kulturní památku, vydá toto rozhodnutí po vyjádření odborné organizace státní památkové péče krajský úřad v souladu s podmínkami, které pro zabezpečení ochrany národní kulturní památky stanovila vláda České republiky.

Podle ustanovení § 15 odst. 4 cit. zákona pak platí, že je-li kulturní památka bezprostředně ohrožena, provede obec s předchozím souhlasem obecního úřadu obce s rozšířenou působností nutná opatření k její ochraně. Jde-li o nemovitou kulturní památku, která je stavbou, dá obec podnět stavebnímu úřadu k nařízení udržovacích prací nebo nezbytných úprav nebo k nařízení neodkladných zabezpečovacích prací podle zvláštních předpisů a vyrozumí o tom obecní úřad obce s rozšířenou působností, a jde-li o národní kulturní památku, i krajský úřad.

V daném případě je zřejmé, že drážní úřad nebyl schopen v součinnosti s vlastníkem kulturní památky pružně reagovat na oznámení orgánu státní památkové péče o závadném stavebně-technickém stavu zastřešení vstupní části památkově chráněné budovy železničního nádraží, která dospěla do stádia havárie. Drážní úřad sice vyzval vlastníka stavby ke zjednání nápravy, na základě toho došlo k provizornímu zajištění stavby v podobě zastřešení propadlé části střechy plachtou, ale stavební povolení k opravě střechy nad vchodem do nádražní budovy bylo vydáno až dne 5. 8. 2011, tj. po více než roce od oznámení havárie, přičemž samotná oprava byla dokončena až v roce 2013. Do té doby byla na propadlé části střechy umístěna pouze provizorní plachta.

K výše uvedenému je zapotřebí dodat, že povinnosti vyplývající ze zákona o státní památkové péči tíží vlastníka kulturní památky i v době, kdy se vede například stavební řízení, jehož cílem má být obnova (stavební úpravy) kulturní památky. Odkazují přitom na rozsudek Městského soudu v Praze ze dne 26. 4. 2006, čj. 11Ca 169/2005-28, podle něhož je třeba odlišovat stavební řízení podle zákona č. 50/1976 Sb., stavebního zákona, a správní řízení podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, o opatřeních, která je vlastník kulturní památky povinen učinit, aby byly splněny povinnosti dle ustanovení § 9 tohoto zákona. Z žádného ustanovení zákona o státní památkové péči nelze dovodit, že by u nemovitosti, u které již předtím proběhlo stavební a kolaudační řízení, nemohlo řízení podle ustanovení § 10 tohoto zákona proběhnout.

V současné době lze jen obtížně zpětně zkoumat, zda v mezidobí od oznámení vzniklé havárie (propadlé střechy) do doby provedení opravy byl dán důvod vést řízení podle ustanovení § 10 zákona o státní památkové péči, kterým by orgán státní památkové péče uložil vlastníkovi kulturní památky provést opatření k zabezpečení památky. Na základě zkušeností s vyřizováním stížností na úseku státní památkové péče si však dovoluji konstatovat, že provizorní zabezpečení památkově chráněných staveb ohrožených pronikáním srážkových vod v důsledku poškozených střešních konstrukcí krycími plachtami, zpravidla není opatřením, které by mohlo plnit svou funkci po dobu několika let. V důsledku působení povětrnostních vlivů (světlo, teplo, vítr, změny teplot) totiž často dochází k výraznému poškození těchto plachet, což se potvrdilo i v tomto případě. Pouze pravidelnou kontrolou a výměnou či opravou poškozených plachet lze účinnost tohoto provizorního zastřešení stavby prodloužit. Je nicméně mojí zkušeností, že kontrola funkčnosti provizorního zaplachtování nebývá ze strany vlastníka ani odpovědných úřadů dostatečná.

Z doručených podkladů vyplývá, že magistrát přípisem ze dne 10. 1. 2012¹¹ písemně upozornil Č., a. s., že jako vlastník nemovité kulturní památky Nádražní budovy čp. 362, v Děčíně, porušuje ustanovení § 9 zákona o státní památkové péči. Magistrát současně vyzval vlastníka dané kulturní památky k provedení definitivní opravy nebo alespoň opravě provizorního zastřešení, přičemž jej upozornil, že provizorní zastřešení plachtou je zcela nefunkční. Na toto upozornění reagovala společnost Č., a. s., regionální správa majetku Ústí nad Labem, sdělením ze dne 26. 1. 2012, kde uvedla, že v roce 2012 má v plánu provést zastřešení dle zpracované a odsouhlasené projektové dokumentace v souladu se stavebním povolením. Opravit provizorní zastřešení vlastníka kulturní památky odmítl.

Dalším přípisem ze dne 5. 6. 2012¹² magistrát upozornil Č., a. s., na to, že došlo k podstatnému zhoršení stavebně-technického stavu objektu a budova ohrožuje své okolí. Bylo zjištěno, že plachta provizorně kryjící vstupní zádveří již neplní svou funkci a do budovy zatéká, přičemž dosud nebyly provedeny žádné kroky k nápravě. Magistrát vlastníka kulturní památky rovněž upozornil na to, že opadávají zdobné prvky fasády, a ohrožují tak životy, zdraví a majetek třetích osob. Magistrát proto požádal Č., a. s., o přijetí nezbytných kroků k zabezpečení budovy, aby nechátrala. Současně s tím upozornil magistrát vlastníka na to, že nebude-li zabezpečení budovy provedeno do 31. 7. 2012, bude ve věci postupovat podle ustanovení § 10 (nařízení zabezpečení památky) a ustanovení § 35 (sankční řízení) zákona o státní památkové péči. Magistrát své sdělení současně zaslal drážnímu úřadu jako podnět pro zahájení řízení dle stavebního zákona ve věci údržby stavby.

Výše popsané skutečnosti mě v celkovém souhrnu spíše vedou k závěru, že v průběhu uplynulých tří let byl dán důvod jak pro opatření dle stavebního zákona (v úvahu přichází zejména výzva ke zjednání nápravy, nařízení udržovacích prací, nařízení nezbytných úprav apod.), tak zákona o státní památkové péči (zejména nařízení zabezpečení památky), jimiž by byl vlastník kulturní památky ze strany správních úřadů nucen k provedení takových opatření, kterými by se dalšímu chátrání předmětné stavby zabránilo.

Zjištění v tomto případě rovněž naznačují, že v důsledku složitých organizačních vztahů a komplikovaných rozhodovacích procedur řídicích orgánů na straně vlastníka nebyl drážní úřad ani orgán státní památkové péče schopen dosáhnout zjednání nápravy v přiměřené době, ale až tři roky po zjištění havárie střechy. Ze shromážděných podkladů lze usuzovat, že vlastník kulturní památky požádal o vydání kolaudačního souhlasu za účelem ověření dokončenosti stavebních prací až na základě upozornění drážního úřadu, jenž ve věci jednal v návaznosti na informaci o tom, že jsem v dané věci zahájil šetření.

Domnívám se, že by se v daném případě mohlo jednat o systémový nedostatek, který se může do budoucna v obdobných případech památkově chráněných drážních budov opakovat. V tomto směru bych proto uvítal, kdyby vedl drážní úřad v součinnosti s Ministerstvem kultury jako ústředním orgánem státní památkové péče a Národním památkovým ústavem diskusi s vedením resortu Ministerstva dopravy a společností Č., a. s., nad tím, zda a v jakém směru lze

¹¹ Čj. OSU/3049/2012/Ká.

¹² Čj. OSU/50122/2012/Ká.

podobným případům předcházet a zajistit větší operativnost při řešení stavebně-technických závad na památkově chráněných stavbách v působnosti drážního úřadu. Prvním krokem by pak mohlo být naplnění záměru zřízení společné komise NPÚ a Č., a. s., pro posuzování železničních památek, o které se ve své odpovědi zmínila generální ředitelka NPÚ.

D - Závěry

Vlastník kulturní památky je povinen na vlastní náklad pečovat o její zachování, udržovat ji v dobrém stavu a chránit ji před ohrožením, poškozením, znehodnocením nebo odcizením.

Z žádného ustanovení zákona o státní památkové péči nelze dovodit, že by u nemovitosti, u které již proběhlo stavební a kolaudační řízení, nemohlo řízení podle ustanovení § 10 zákona o státní památkové péči proběhnout.

Má-li stát zájem na tom, aby určité stavby podléhaly památkové ochraně, je jeho povinností dohlédnout na to, aby tato ochrana vyhlášená ve veřejném zájmu našla odraz ve zvýšeném dozoru nad tím, zda vlastník těchto objektů řádně plní své povinnosti udržovat tyto stavby v dobrém stavebně-technickém stavu.

Na základě výše popsaných zjištění jsem ve smyslu ustanovení § 18 odst. 1 zákona č. 349/1999 Sb., o veřejném ochránci práv, dospěl k závěru, že drážní úřad nejednal vůči vlastníkovi stavby tak, aby oprava propadlé střechy byla provedena bez zbytečných prodlev. Rovněž magistrát jako příslušný orgán státní památkové péče, dle mého soudu, nepostupoval ve věci s dostatečným důrazem na plnění povinností, jež pro vlastníka památkově chráněné stavby vyplývají ze zákona o státní památkové péči, byť na závadný stav nádražní budovy vlastníka stavby a drážní úřad opakovaně upozorňoval a nabádal ke zjednání nápravy.

Zprávu o šetření zasílám řediteli Drážního úřadu v Praze, primátorovi Magistrátu města Děčína, ministrovi kultury a ministrovi dopravy a žádám je, aby se v zákonné lhůtě 30 dnů od jejího doručení vyjádřili ke zjištěným pochybením a informovali mě o přijatých opatřeních k nápravě. Zprávu o šetření zasílám rovněž generální ředitelce Národního památkového ústavu.

Zpráva shrnuje moje dosavadní poznatky, které mohou být podkladem pro moje závěrečné stanovisko.

JUDr. Stanislav K ř e č e k v. r.
zástupce veřejného ochránce práv
(zpráva je opatřena elektronickým podpisem)