



01000350171



MKCRX006G5TO



Ministerstvo kultury

Maltézské náměstí 471/1
118 11 Praha 1

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

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

Váš dopis značky

Naše značka
MK 47384/2013 OPP

Vyřizuje/linka
Pavlůsková Alena Mgr. / 435

V Praze dne: 5. 11. 2013

Věc: Řízení o prohlášení železniční trati Kořenov – Harrachov za kulturní památku - rozhodnutí

V příloze Vám zasíláme rozhodnutí Ministerstva kultury sp. zn. MK-S 2849/2013 OPP, č. j. MK 47384/2013 OPP ve výše uvedené věci.

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

Ministerstvo kultury
odbor památkové péče
Maltézské náměstí 1
118 01 Praha 1, Malá Štápa
120 700

Příloha: Rozhodnutí Ministerstva kultury sp. zn. MK-S 2849/2013 OPP, č. j. MK 47384/2013 OPP ze dne 5. 11. 2013.

Stejnopis rozhodnutí:

Národní památkový ústav, ústřední pracoviště

Národní památkový ústav, územní odb. pracoviště v Liberci

Městský úřad Lovosice, úsek státní památkové péče

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



Ministerstvo kultury

Maltézské náměstí 471/1
118 11 Praha 1

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

Rozhodnutí nabylo právní moci: 22.11.2013 V Praze dne 5. 11. 2013
Č. j. MK 47384/2013 OPP
za správnost: Paulina Šová Sp. zn. MK-S 2849/2013 OPP

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo kultury jako příslušný orgán státní správy na úseku státní památkové péče **prohlašuje** podle ustanovení § 2 odst. 1 písm. a) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, a zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, oba ve znění pozdějších předpisů, železniční trať Kořenov – Harrachov na pozemcích p.p.č. 3039, 3081 a 3096 v k.ú. Polubný, včetně těchto pozemků a následujících součástí:

kamenný klenutý most přes cestu na km 34,8 na p.p.č. 3039 v k.ú. Polubný,
kamenný klenutý propustek s kaskádou na km 36,4 na p.p.č. 3039 v k.ú. Polubný,
most přes řeku Jizeru na km 36,628 mezi parcelami p.p.č. 3039 a 3096 v k.ú. Polubný
a tunel na km 36,773 s vyústěními na p.p.č. 3096 a 3081,
vše v k.ú. Polubný, za kulturní památku.

V tomto řízení dle § 27 odst. 1 písm. a) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění, je účastníkem řízení Správa železniční a dopravní cesty s.o., Dlážděná 1003/7, 110 00 Praha, IČ 70994234.

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

Odůvodnění

Ministerstvo kultury obdrželo podnět Národního památkového ústavu, územního odborného pracoviště v Liberci na prohlášení železniční trati Kořenov – Harrachov, navazující logicky a funkčně na již prohlášenou ozubnicovou trať Tanvald – Kořenov, za kulturní památku. Ministerstvo tento podnět vyhodnotilo a v uvedené věci zahájilo správní řízení.

Odůvodnění NPÚ ÚOP v Liberci: „Rozšíření rozsahu památkové ochrany na navazující traťový úsek Kořenov - Harrachov je navrženo z důvodu výrazného zvýšení památkového potenciálu kulturní památky, která tak bude obohacena zejména o mimořádnou stavbu tzv. Jizerského mostu. Soubor tunelů chráněných v rámci stávajícího rozsahu ochrany bude doplněn o jediný dosud nechráněný, tzv. Harrachovský tunel. Právě ten se přitom

od ostatních tunelů výrazným způsobem odlišuje, neboť byl stavěn dle normálií Pruských královských drah. To se projevuje mj. odlišným řešením portálů a také vyšší výškou tunelové trouby, uzpůsobené pro trakční vedení. Vynikající ukázkou stavebního řemesla a technického umu na přelomu 19. a 20. století jsou také kamenný klenutý most přes cestu a klenutý propustek s kaskádou na p. p. č. 3039 v k. ú. Polubný, které se nachází mezi železniční stanicí Kořenov a Jizerským mostem. Dalším důvodem pro památkovou ochranu tohoto úseku je fakt, že celá trať, postavená v roce 1900-1902 z pruské strany (Kořenov byl pohraniční přechodovou stanicí), tvořila nedílnou součást přeshraničního spojení, které bylo hlavním motivem vzniku dráhy. Pouze tento úsek z celé dnešní trati Tanvald - Kořenov - Harrachov byl v letech 1927-1945 provozován v elektrické trakci, přičemž elektrizace byla realizována v pruské střídavé jednofázové soustavě 15 kV 16 2/3 Hz. Ačkoliv v roce 1945 bylo elektrické vedení kompletně sneseno a mezinárodní provoz ukončen, dodnes jej připomínají např. konzole trakčních stožárů právě na Jizerském mostě. I to je jeden z důvodů jeho výjimečnosti a památkové hodnoty. Další důvody spočívají v jeho výrazném krajinotvorném významu a také ve významu symbolickém - jedná se o jakýsi neoficiální symbol celé trati z Tanvaldu do Harrachova. Od samého počátku šlo o nejfotografovanější místo celé trati, zachycené na desítkách dobových pohlednic. “

Městský úřad Tanvald, odbor rozvoje a komunálních věcí, jako příslušný správní orgán památkové péče, ve svém dopise ze dne 1. 3. 2013, č. j. MěÚT/ORKV/04083/2013, vyjádřil s prohlášením předmětné věci za kulturní památku souhlas, a to s následujícím odůvodněním: „Návrh na prohlášení věci za kulturní památku je ve vazbě na ozubnicovou trať Tanvald - Kořenov, prohlášenou za KP, doplňujícím článkem dokladujícím vývoj celého komplexu v určitém časovém období. Železniční trať Tanvald - Kořenov byla uvedena do provozu v roce 1902. Trať prochází terénem, který si vyžádal specifické pojetí na naší straně jako ozubnice, na slezské byl provoz zajišťován parními lokomotivami a již v roce 1911 bylo na tomto úseku trati průkopnický využito elektrické energie. “

Krajský úřad Libereckého kraje, odbor kultury, památkové péče a cestovního ruchu, ve svém vyjádření č.j. KULK 11170/2013 ze dne 26. 2. 2012, prohlášení uvedené věci za kulturní památku doporučil. „Trať mezi Tanvaldem a Harrachovem byla postavena v letech 1899 - 1902 jako důležité spojení průmyslové oblasti Liberecka a Jablonecka se západní oblastí Slezska, jejímž významným střediskem bylo město Hirschberg (Jelenia Góra). Z památkově chráněného kořenovského nádraží (701 m. n. m.) pokračuje železnice táhlým obloukem ve tvaru podkovy přes 26 metrů vysoký most nad řekou Jizerou (tzv. Jizerský most), kterým přechází z Jizerských hor do Krkonoš. Dále již koleje pokračují přes 280 m dlouhý esovitý Jizerský tunel do poslední stanice na českém území v harrachovské místní části Mýtiny (740 mnm.). Odtud vedou koleje dál přes Novosvětský průsmyk (885 m.n.m.) dalších 15 km., až do lázeňského města a krkonošského střediska Szklarska Poreba v Polsku. Jizerský most byl postaven přes řeku Jizeru, která tvořila státní hranici mezi Rakousko-Uherskem a Pruskem, později Československým státem a Německem. Na konci 2. světové války došlo ke změně hranic na Odře a Nise - Jizera tvořila hranici mezi Československem a Polskem. Trolejové vedení, které bylo na trati z Kořenova do Pruska (následně do nástupnického státu - Polska) zavedeno pruskými drahami ve 20. letech 20. století bylo sneseno a odvezeno do Sovětského svazu a byla zastavena doprava přes hranice – poslední vlak přes Jizerský most přešel 15. listopadu 1945. Po územním vyrovnání mezi Československem a Polskem v roce 1958 připadla trať z Kořenova do Harrachova včetně Jizerského mostu pod správu Československých státních drah a 26. května 1963 byl na trati obnoven provoz.

Celá trať je unikátní a výjimečná. Jedinečná je dodnes dochovaná 4.43 km dlouhá dvoupásová ozubnice Abtova systému v ose koleje na sedmikilometrovém úseku Tanvald –

Kořenov překonávající výškový rozdíl 235 metrů stoupáním až 58 ‰, které je největší v České republice.

Tato část trati byla prohlášena za kulturní památku již v roce 1992. Mimořádné jsou také stavby dotvářející trať. V úseku navrženém na doprohlášení kulturní památky železniční ozubnicové tratě Tanvald - Kořenov, se jedná především Jizerským most a tzv. Harrachovský (nebo Jizerský) tunel. Na základě projektu „Obnova identifikace nemovitých kulturních památek ČR“ byl přesněji vymezen rozsah ochrany a zároveň s tím vznikla nutnost prohlášení technické části tratě, která nebyla výslovně zmíněna v rozhodnutí MK ČR ze dne 17. března 1992, č. j. 7461/91. Tato část trati byla postavena v letech 1900 -1902 z pruské strany, nádraží v Kořenově bylo přechodovou stanicí na pruské území. Harrachovský tunel se odlišuje od ostatních čtyř tunelů trati především díky tomu, že byl stavěn dle normativu Pruských královských drah, což se odráží na výšce tunelové trouby, která počítala s elektrifikací trati a odlišným řešením portálů tunelu. Na Jizerském mostě se dodnes zachovaly konzole trakčních stožárů připomínající elektrifikaci pruské části trati, i když bylo po skončení 2. světové války trolejové vedení sneseno. Jizerský most je zajímavý nejen po stavební a technické stránce, ale tvoří symbol trati a je nejčastěji vyhledávaným místem pro fotografování od začátku existence trati mezi Tanvaldem a Harrachovem. Část trati mezi Kořenovem a Harrachovem dotvářejí celek celé železniční ozubnicové trati, která je na našem území ojedinělou technickou památkou.“

Ve smyslu ustanovení § 3 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, byl o podání návrhu písemně vyrozuměn vlastník věci navržených na prohlášení za kulturní památku, a v souladu s ustanovením § 36 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění, jim bylo umožněno, aby se před vydáním rozhodnutí vyjádřil k podkladům, které Ministerstvo kultury v průběhu řízení shromáždilo. Při seznamování s podklady rozhodnutí, které proběhlo dne 22. 3. 2013, si účastník řízení vyžádal 14denní lhůtu pro zaslání svého stanoviska.

Ve svém stanovisku zn. 15654/13-OTH ze dne 9. 4. 2013 SŽDC namítá: „V roce 1992 byla zapsána do seznamu kulturních památek ozubnicová železniční trať Tanvald - Kořenov. Úsek trati Kořenov - Harrachov nemá zabudovanou ozubnici a není ničím výjimečný a specifický ve vztahu k jiným traťovým úsekům, které jsou rovněž napojeny na uvedenou ozubnicovou dráhu. V letech 1960, 2005 a 2007 byla v rámci stavebních úprav u Harrachovského tunelu provedena částečná výměna ostění tunelu. Nejedná se tedy o původní objekt. V roce 2014 je plánovaná rekonstrukce, při které je z důvodu velmi špatného stavebního stavu mimo jiné navržena další částečná výměna ostění. Obdobná situace je u ostatních objektů, na nichž bylo nutno pro jejich udržení v provozuschopném stavu provádět stavební zásahy. Vyhlášovat za kulturní památku železniční spodek a svršek, který je z roku 1985 je rovněž zavádějící.

Prohlášení objektů za kulturní památku si ve většině případů vyžaduje náročnější technologie při provádění oprav nebo rekonstrukcí s neúměrným navýšením vynaložených finančních nákladů, než při běžně prováděných opravách a komplexních rekonstrukcích. Jsou kladeny větší nároky na údržbu, je nutná větší četnost oprav. Období, po kterém se přistupuje k opětovné sanaci, je kratší. Jedná se o nemalé finanční částky, které budou čerpány ze státního rozpočtu.

V současné době jsou zasílány jiné návrhy na zařazení dalších objektů SŽDC mezi kulturní památky. Tyto návrhy mají negativní ekonomický dopad do oblasti bezpečnosti železničního provozu. Finanční prostředky na zabezpečení kulturních památek jsou vynakládány na úkor toho, že nejsou realizovány nebo jsou odkládány plánované opravy nebo rekonstrukce u řady dalších mostních objektů. Upozorňujeme na skutečnost, že SŽDC

hospodaří se značným počtem velmi starých mostních objektů, které si vyžadují naléhavě sanaci.“

Po vyhodnocení podkladů dospělo Ministerstvo kultury k následujícímu závěru. Důvodem vzniku nynější trati Kořenov – Harrachov bylo přeshraniční spojení do Polska. Železniční stanice Kořenov byla na počátku 20. století přechodovou stanicí na této trati a je styčným bodem dvou různě stavěných úseků jedné dráhy, která byla součástí mezinárodního projektu přímé dopravy ze severních Čech do Pruského Slezska. Česká strana vyřešila problém velkého stoupání (až 58 ‰) ozubnicovou tratí (již prohlášenou za kulturní památku), pruská souborem smyček a ramp. Vlivem poválečných událostí je v současnosti na českém území i část původně pruské trati, na níž se nachází řada připomínek původní, ve své době ojedinělé, elektrifikace dráhy, včetně u nás unikátního tvaru tzv. Harrachovského tunelu, a původních stavebních prvků a staveb. Trať jako taková dává logický a funkční smysl a je důvodem vzniku všech souvisejících staveb. Součástí železničního spodku jsou i mostky a propustky, které jsou rovněž součástí pruského řešení stavby a které jsou mimořádnou ukázkou stavebního řemesla a technického umu na přelomu 19. a 20. století.

Námítky vlastníka, že prohlášení za kulturní památku způsobí větší investice, se jeví jako neopodstatněná, neboť údržbu a opravy trati musí provádět již z toho důvodu, že trať je stále v provozu. Oprava tzv. Harrachovského tunelu nebyla tak zásadní, aby bylo možné tvrdit, že již postrádá památkovou hodnotu.

Na základě výše zmíněných skutečností Ministerstvo kultury dospělo k rozhodnutí, že železniční trať Kořenov – Harrachov a její součásti splňují podmínky ustanovení § 2 odst. 1 písm. a) zákona 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, pro prohlášení věci za kulturní památku.

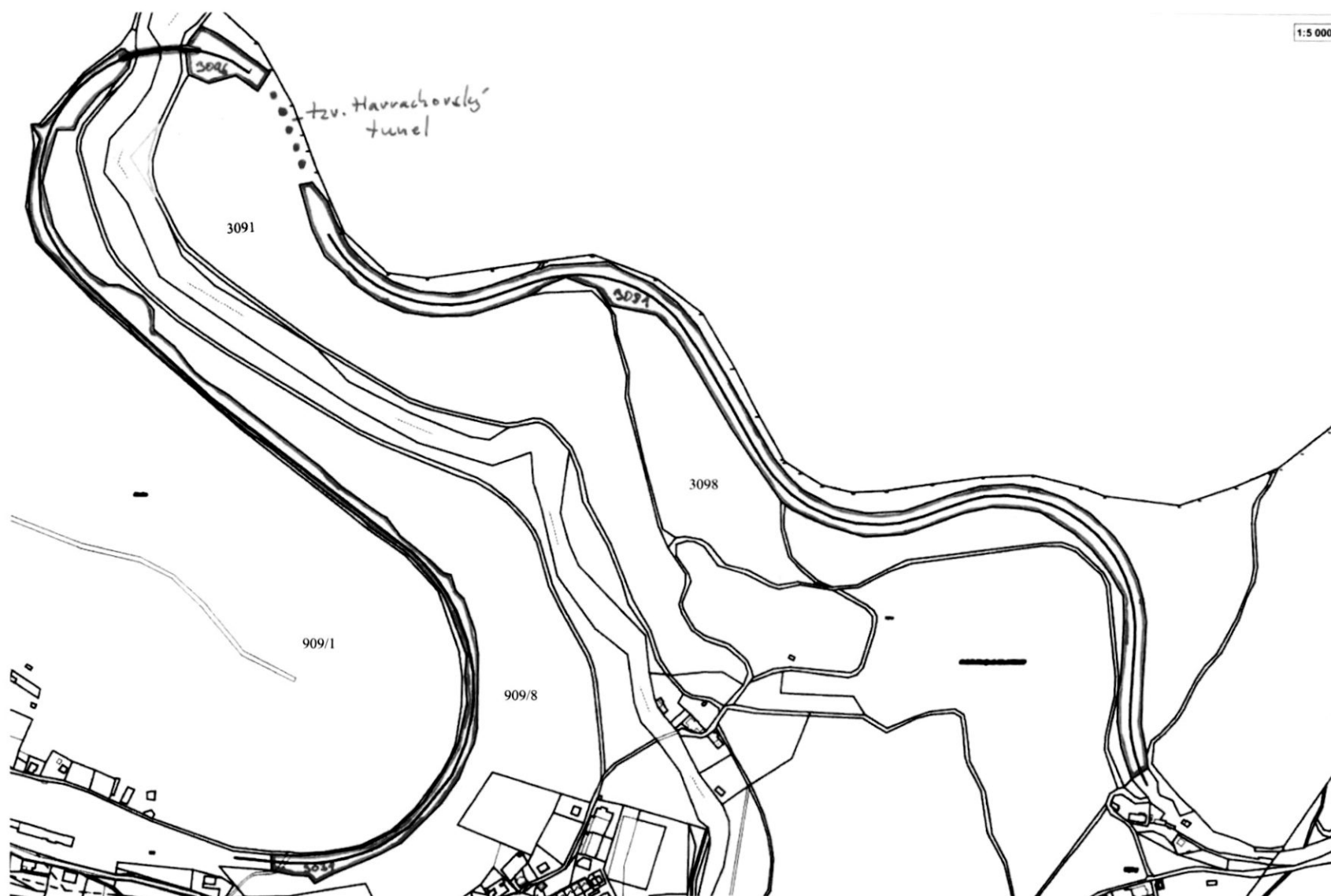
Poučení

Proti tomuto rozhodnutí lze podle ustanovení § 152 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, v platném znění, podat ve lhůtě 15 dnů od jeho doručení rozklad. Lhůta pro podání rozkladu počíná běžet podle § 40 odst. 1 písm. a) správního řádu den následující po dni, kdy bylo toto rozhodnutí doručeno. Doručení písemnosti upravuje § 23 a § 24 správního řádu, který stanoví, že nebyl-li adresát tohoto rozhodnutí zastižen, rozhodnutí se uloží v provozovně provozovatele poštovních služeb. Jestliže si adresát uložené rozhodnutí ve lhůtě 10 dnů ode dne, kdy bylo rozhodnutí k vyzvednutí v provozovně provozovatele poštovních služeb připraveno, nevyzvedne, považuje se rozhodnutí podle § 24 odst. 1 správního řádu za doručené posledním dnem této lhůty (od tohoto dne běží v tomto případě lhůta pro podání rozkladu). Doručení písemnosti pomocí datové schránky upravuje § 17 zákona č. 300/2008 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů, který rovněž stanoví přednostní doručování dokumentů prostřednictvím datové schránky. Nepřihlásí-li se adresát do své datové schránky ve lhůtě 10 dnů ode dne, kdy byl dokument dodán do datové schránky, považuje se tento dokument za doručený posledním dnem této lhůty. O rozkladu proti tomuto rozhodnutí rozhoduje ministr kultury. Rozklad se podává u Ministerstva kultury na výše uvedenou adresu.




Mgr. Petra Ulbrichová

vedoucí oddělení ochrany kulturních památek
v odboru památkové péče Ministerstva kultury



Zakreslení kulturní památky železniční trať Kořenov – Harrachov do kopie katastrální mapy, nedílná součást rozhodnutí Ministerstva kultury č.j. MK 47384/2013 OPP.