

- dle rozdělovníku -

Váš dopis zn./ze dne:

Vyřizuje/tel.:

Č. j.:

**Ing. arch. Hana Nezvedová**

**MHMP 564288/2019**

**236 003 159**

Sp. zn.:

Počet listů/příloh: **14/0**

**S-MHMP 958316/2018 Nezvedová**

Datum:

**27.03.2019**

### ZÁVAZNÉ STANOVISKO

Magistrát hl. m. Prahy, odbor památkové péče (dále jen MHMP OPP), jako dotčený orgán státní památkové péče na území hlavního města Prahy věcně a místně příslušný podle § 29 odst. 2 písm. b), e) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, posoudil žádost Správy železniční dopravní cesty, s. o. (Dlážděná 1003/7, Praha 1, IČ: 70994232), kterou podal společnost SUDOP Praha a.s. (Olšanská 2643/1a, Praha 3, IČ: 25793349), v zastoupení na základě plné moci ze dne 2. 5. 2017, o vydání závazného stanoviska **ve věci rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.) na nemovitostech v k.ú. Vinohrady, Nusle, Vyšehrad, Praha 2,**

jejichž součástí jsou nemovité kulturní památky, zapsané v Ústředním seznamu kulturních památek pod R.č.Ú.s. ÚSKP 101315 – Soubor železničních mostů na trati Praha hl. n. – Praha Smíchov a ÚSKP 50534/1-2274 – železniční stanice Vyšehrad – areál a jsou v památkové rezervaci v hlavním městě Praze, prohlášené nařízením vlády č. 66/1971 Sb., o památkové rezervaci v hlavním městě Praze a v památkových zónách, Vinohrady, Žižkov, Vršovice a Nusle, prohlášených vyhláškou hl. m. Prahy č. 10/1993 Sb. hl. m. Prahy, o prohlášení částí území hl. m. Prahy za památkové zóny a o určení podmínek jejich ochrany,

#### **spočívající v úpravách s následujícími podrobnostmi:**

návrh na rekonstrukci části traťového úseku Praha hl. – Praha – Smíchov, konkrétně trati od železniční stanice (dále jen ŽST) Praha hl. n. (mimo) po Vyšehrad (vč.), v rozsahu

od km 1,571 po 3,516 km. Navržené úpravy souvisejí s modernizací železniční trati a rekonstrukcí mostů:

#### **Celkové úpravy stávajícího tělesa trati**

- úpravy železničního svršku a spodku, včetně technologie a trakčního vedení.

#### **Katastrální území Vinohrady**

##### **Most v Závišově ulici v ev. km 0, 806:**

- nahrazení (v celém rozsahu stávající konstrukce) novou nosnou konstrukcí tvořenou železobetonovým polorámem s průběžným kolejovým ložem o jednom poli z betonu,
- rozměry: délka přemostění mezi opěrami 7,00 m (stávající min. 5,7 m), šířka mostní konstrukce 7,04 m (stávající min. 5,66 m), světlá výška 2,75 m (stávající min. 2,64 m), výška mostní konstrukce 1,23 m (stávající 0,73 m),
- vybudování zábradlí na římsách městského typu shodné s architektonickým řešením celé stavby (provedené na patní plechy kotvené pomocí chemických kotev),

#### **Katastrální území Nusle**

##### **Most v křížení ulic Křesomyslovy a Jaromírovy v ev. km 2, 076:**

- demolice 3 stávajících železničních mostů v km 2,08, včetně zaklenuté konstrukce s kamenným obkladem,
- km 1, 874 – snesení ocelových konstrukcí, zbourání spodní betonové stavby, stávající rozměry: délka přemostění mezi opěrami 35,10 m, šířka mostní konstrukce 5,77 a 4,90 m, světlá výška 7,30 a 4,70 m, výška mostní konstrukce 2,41 a 1,06 m,
- km 2, 065 – zbourání kamenných konstrukcí, stávající rozměry: délka přemostění mezi opěrami 9,40 m, šířka mostní konstrukce 11,70 – 12,60 m, světlá výška 7,50 m, výška mostní konstrukce 3,15 m,
- km 2, 080 – snesení ocelových konstrukcí a zbourání spodní betonové stavby, stávající rozměry: délka přemostění mezi opěrami 20 m, šířka mostní konstrukce 5,20 m a 5,60 m, světlá výška 5,70 a 3,94 m, výška mostní konstrukce 2,29 a 2,58 m,
- provedení nového šikmého mostu s uzavřeným kolejovým ložem s železobetonovou konstrukcí, o 2 polích, založených částečně na základových pasech v místních základech doplněných tryskovou injektáží a mikropilotami,
- rozměry: délka přemostění (mezi opěrami) 2 x 18,14 m, šířka mostní konstrukce 16,30 m, světlá výška 9,02 a 5,00 m, výška mostní konstrukce 1,57 m,
- na římsách mostu a na křídlech umístění nového zábradlí o výšce 1,3 m tzv. městského typu (blíže nespecifikováno),
- v severním poli nad Botičem obnovení komunikace po obou stranách potoka Botiče pro chodce a cyklisty, lemovány zábradlím o výšce 1,3 m,
- v jižním poli obnovení komunikace se smíšeným tramvajovým a automobilovým provozem, lemována chodníky z obou stran.

##### **Most/podchod v křížení ulic Svatoplukovy a Jaromírovy v ev. km 2, 352:**

- přestavba železničního mostu/podchodu,
- nahrazení stávající nosné konstrukce novou polorámovou železobetonovou deskou s úložnými prahy z betonu a zachování stávajících kamenných opěr,
- rozměry: délka přemostění mezi opěrami 3,00 m (stávající 3,00 m), šířka mostní konstrukce 15,53m (stávající 14,86 m), světlá výška 2,50 m (stávající 2,30 m), výška mostní konstrukce 0,82 – 1,05m (stávající 0,942 m),

- provedení nové schodišťové desky a umístění madel na stěny schodišť o výšce 0,6 a 0,9 m, blíže nespecifikováno,
- zachování stávajících betonových bočních opěr s kamenným obkladem,
- očištění povrchu kamenného zdiva na bočních opěrách tlakovou vodou a hloubkové přespárování,
- provedení pochozího povrchu z hrubé betonové dlažby s betonovým podkladem, blíže nespecifikováno,
- opatření schodišťových stupňů (vč. podstupnic) obkladem z žulových řezaných desek v celkové tloušťce dlažby 30 mm (25 mm deska, 5 mm podklad), v přední části všech stupnic bude zkosená hrana 15/5 a odfrézovaný žlábek šířky 25 mm s protiskluznou výplní tvořenou karborundovým tmelem,
- umístění zábradlí městského typu se svislou výplní na římsách blíže nespecifikováno.

**Most/podchod v ulici Jaromírově v ev. km 2, 782 (na Ostrčilově nám.):**

- nahrazení stávající mostní konstrukce novou polorámovou konstrukcí tvořenou novou železobetonovou deskou s úložnými prahy z betonu, vetknutými do stávajících kamenných opěr,
- zachování stávajících betonových bočních opěr s kamenným obkladem,
- rozměry: délka přemostění (mezi opěrami) 2,50 m (stávající 2,50 m), šířka mostní konstrukce 15,55 m (stávající 16,77 m), světlá výška 2,50 m (stávající 1,93 m), výška mostní konstrukce 0,82 – 1,05 m (stávající 0,786 m),
- umístění zábradlí městského typu se svislou výplní na římsách a křídlech (blíže nespecifikováno), kotveného na desky pomocí chemických kotev,
- vybavení stěn schodišť madly ve výšce 0,6 a 0,9 m (blíže nespecifikováno),
- provedení pochozích povrchů z hrubé betonové dlažby se spádovým betonem, schodišťovými stupni (vč. podstupnic) opatřenými obkladem z žulových řezaných desek v celkové tloušťce dlažby 30 mm (25 mm deska, 5 mm podklad), v přední části všech stupnic se zkosenou hranou 15/5 a odfrézovaným žlábkem šířky 25 mm s protiskluznou výplní tvořenou karborundovým tmelem.

**Most v ev. km 2, 896 (zatrubněný tok Botiče v závěru Ostrčilova nám.):**

- rekonstrukce neprůchozího železničního mostu se stávající nosnou konstrukcí tvořenou segmentovou kamennou klenbou,
- sanace kamenné klenby (blíže nespecifikováno),
- odbourání stávající korunní betonové římsy) a její nahrazení novou monolitickou samonosnou železobetonovou deskou shodné tloušťky, vykonzolovanou na vyšehradské straně na šířku 1,25 m,
- rozměry: délka přemostění (mezi opěrami) 9,39 m (stávající 9,39 m), šířka mostní konstrukce 16,81 m (stávající 15,66 m), světlá výška 4,60 m (stávající 4,60 m), výška mostní konstrukce 2,13 – 2,29 m (stávající 2,13 – 2,29 m),
- provedení uzavřeného kolejového lože,
- umístění zábradlí městského typu (blíže nespecifikováno) se svislou výplní na římsách, shodné s architektonickým řešením celé stavby,
- do nosné konstrukce spodní stavby nebude zasahováno,
- provedení rubové drenáže za opěrami s vyvedením na zadlážděný terén a následně do vsakovacích jímek,

- hloubkové vyspárování stávající kamenné pohledové plochy čel a křídel, na obou stranách tělesa.

**Most v ev. km 3, 050 (naproti Horské ulici, překonává komunikaci pro pěší a cyklisty):**

- nahrazení stávající vodorovné nosné ocelové konstrukce novou železobetonovou deskou se zabetonovanými nosníky, na němž bude průběžné kolejové lože,
- zachování stávajících opěr,
- rozměry: délka přemostění (mezi opěrami) 10,00 m (stávající 10,00 m), šířka mostní konstrukce 16,32 m (stávající 15,80m), světlá výška 2,50 m (stávající 2,50 m), výška mostní konstrukce 1,32 m (stávající 0,83 m),
- umístění zábradlí městského typu se svislou výplní (blíže nespecifikováno), v římsách a křídlech je zábradlí kotveno na desky pomocí chemických kotev,
- očištění povrchu kamenného obkladu tlakovou vodou a hloubkové přespárování a provedení zvětšení únosnosti stávající spodní stavby pomocí mikropilot délky 14,0 metrů ve dvou řadách (osově 600 mm) prostřídane po 500 mm.

**Most/podchod v ev. km 3, 210:**

- demolice dvoukolejného železničního mostu (podchodu) – stávajícího nepoužívaného podchodu ve výhybně Praha – Vyšehrad,
- snesení stávajícího železničního svršku v prostoru původního výstupu vlevo stávající koleje č. 1, odtěžení stavební sutě, ubourání betonové konstrukce výstupu (vč. schodišťových stupňů) a světlíku mezi stávajícími kolejemi č. 1 a 2,
- vybudování železobetonové (ŽB) stěny s výztuží z KARI sítí kotvené přes kotvy ke stávající ŽB konstrukci,
- opatření stěny izolací proti stékající vodě a zemní vlhkosti,
- vyplnění celého prostoru podchodu cementopopílkovou suspenzí pevnosti 7 MPa.

**Opěrné a zárubní zdi**

**v ev. km 2, 902 – 3, 040|:**

- sanace stávající opěrné kamenné zdi z kyklopského zdiva v celé délce Odstrčilova náměstí, tj. 141,13 m,
- sanace zdi injektáží zdiva, hloubkové spárování a oprava stávající kamenné římsy,
- ubourání a izolování horní části rubu opěrné zdi,
- vybudování 3 základů pro nové trakční stožáry v místě zdi,
- zachování rázu opěrné zdi,
- očištění tlakovou vodou, výplňová injektáž betonu za lícem a hloubkové spárování kamenného líce,
- snesení kamenů římsy v celé délce a po prohlídce a repasi jejich znovupoužití,
- uzavření spár mezi kameny v římse vodotěsně pružným tmelem,
- umístění zábradlí městského typu shodné s architektonickým řešením celé stavby, provedené na patní plechy kotvené pomocí chemických kotev.

**v ev. km 2, 210 – 2, 239 (mezi ulicí Jaromírovou a Nuselským mostem):**

- provedení nové prefabrikované zárubní železobetonové úhlové zdi o délce 23,9 m, včetně 1 základu pro trakční sloup,
- osazení plotu na římse a připojení sloupků plotu k římse přivrtnou čelní deskou,

**v ev. km 2, 276 – 2, 366 (mezi ulicí Jaromírovou a Nuselským mostem):**

- provedení nové prefabrikované zárubní železobetonové úhlové zdi (terénní úprava) včetně 2 základů pro trakční sloupy,
- osazení plotu na římse a připojení sloupků plotu k římse přivrtnanou čelní deskou,

**v ev. km 2, 390 – 2, 570:**

- úprava stávající železobetonové zárubní zdi (blíže nespecifikováno),
- vybudování 4 základů pro nové trakční stožáry v patě zdi – vlastní zeď nebude nijak dotčena a upravována,

**v ev. km 2, 127:**

- vybudování nového návěstní lávky, (základem je dvoustupňová betonová patka vyztužená konstrukční výztuží a KARI sítí) přes kolej č. 1 a 2 o délce 17,5 m se třemi návěstidly,

**v ev. km 2, 650:**

- nový návěstní krakorec přes kolej č. 1 a 3 o délce 9,6 m,
- sloup krakorce svařen z ocelových válcovaných profilů a přišroubován k základové patce pomocí kotevních šroubů,
- základ krakorce tvoří dvoustupňová betonová patka vyztužená konstrukční výztuží a KARI sítí,

**v ev. km 2, 822:**

- vybudování nového návěstního krakorce přes kolej č. 1 a 3 o délce 9,3 m,
- sloup krakorce svařen z ocelových válcovaných profilů a přišroubován k základové patce pomocí kotevních šroubů
- základ krakorce tvoří dvoustupňová betonová patka vyztužená konstrukční výztuží a KARI sítí.

Katastrální území Vyšehrad

**v ev. km 3, 317:**

- výstavba dvoupodlažního technologického objektu (obdélný půdorys, částečně zaříznutý do svahu), s přístupem ze Svobodovy ul.,

**stavědlo č. 2, parc. č. 288 (strážní domek):**

- prověření stavu střešního pláště (zajištění objektu proti zatékání),
- případné provedení výměny porušených prvků a natření plechové střechy ochranným nátěrem,
- vyspravení komínového tělesa v nadstřeší (vyspárování zdiva novou maltou),
- zbavení objektu popínavé vegetace a blízkých křovin,
- vyspravení opadané omítky a nový nátěr celého stavědla,
- zřízení okapového chodníčku okolo stavědla,
- dřevěné prvky: přebroušení a natření ochranným nátěrem okna, dveře, štítové,
- barevné řešení nátěrových hmot bude zachovávat původní ráz stavědla,
- další rozsah prací bude upřesněn v dalším stupni PD,

**v ev. km 3, 390 (kulturní památka soubor železničních mostů):**

- sanace klenbové mostní konstrukce za pomoci injektáže zdiva a podzákladí,
- očištění, nespárování a výměna degradovaných korunních kamenných říms poprsních zdí a kamenných lemů kleneb,
- obnovení izolačního souvrství – vedení odvodňovačů v místech stávajících,

- provedení reprofilyce odbouraného povrchu nad klenbami (pod kolejovým ložem) z vrstvy sanačního betonu vyztužené vrstvou ze svařované sítě KARI,
  - umístění nového zábradlí na římsách – provedení jako replika zábradlí původního, v dimenzích splňující požadavky bezpečnosti dle ČSN EN,
  - zpevnění terénu pod mostem kamennou dlažbou a upravení výšky tak, aby nebyly zakryty paty kleneb vč. patních kamenů,
  - dle upřesnění zpracovatele vybourání dodatečného zdiva uzavírajícího prostory pod klenbami,
  - uzavření klenbových otvorů za pomoci ocelových mříží s výplní z hustého tahokovu,
- v ev. km 3, 415 (kulturní památka soubor železničních mostů):**
- upravení konzol a kabelové lávky na stávající nosnou konstrukci,
- v ev. km 3, 470 - garáže II (kulturní památka soubor železničních mostů):**
- sanace klenbové mostní konstrukce za pomoci injektáže zdiva a podzákladí,
  - očištění, nespárování a vyměnění degradovaných korunních kamenných říms poprsních zdí a kamenných lemů kleneb,
  - upravení kamenných říms dle upravené nivelety koleje a podpěr trakčního vedení (blíže nespecifikováno),
  - vybudování nového železobetonového úložného prahu v místě opěr pro ponechávanou ocelovou mostní konstrukci.

#### **Opěrné a zárubní zdi**

##### **v ev. km 3, 065:**

- vybudování nového návěstního krakorce přes kolej č. 1 a 3 o délce 9,3 m,
- sloup krakorce svařen z ocelových válcovaných profilů a přišroubován k základové patce pomocí kotevních šroubů,
- základ krakorce tvoří dvoustupňová betonová patka vyztužená konstrukční výztuží a KARI sítí,

##### **v ev. km 3, 373:**

- vybudování nového návěstního krakorce přes kolej č. 1 o délce 5,5 m,
- sloup krakorce svařen z ocelových válcovaných profilů a přišroubován k základové patce pomocí kotevních šroubů,
- základ krakorce tvoří dvoustupňová betonová patka vyztužená konstrukční výztuží a KARI sítí.

- do stávající hradební zdi na vyšehradské straně při zatrubněném toku Botiče návrh nezasahuje,
- úpravy kovové konstrukce železničního mostu přes Vltavu nejsou předmětem žádosti,

a vydává podle ustanovení § 14 odst. 1 a 2 v souladu s § 14 odst. 3, § 44a odst. 3 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, toto **závazné stanovisko podle § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů:**

**Příprava** navrhovaných prací v rozsahu předložené projektové dokumentace „Rekonstrukce trati Praha hl. nádraží (mimo) – Vyšehrad (vč.)“, kterou zpracovala společnost SUDOP

Praha a.s. (Olšanská 2643/1a, Praha 3, IČ: 25793349), v 11/2017 pro územní řízení je z hlediska zájmů státní památkové péče **p ř í p u s t n á** za těchto základních podmínek:

1. Pro řešené konstrukce kulturních památek (r. č. ÚSKP 101315 – Soubor železničních mostů na trati Praha hl. n – Praha Smíchov, r. č. ÚSKP 50534/1-2274 – soubor staveb železniční stanice Vyšehrad – konkrétně stavědlo č. 2) bude zpracován stavebně technický a stavebně historický průzkum, na jehož základě bude zpracován podrobný návrh konkrétních zásahů. Průzkumy spolu s dokumentací návrhu budou předloženy MHMP OPP k posouzení v rámci dalšího stupně projektové dokumentace.
2. Úprava kamenné profilované korunní římsy v úseku, ve kterém stavba zasahuje do hmoty kulturní památky r. č. ÚSKP 101315 (Souboru železničních mostů na trati Praha hl. n – Praha Smíchov) bude v dalším stupni podrobně specifikována. Výška korunní římsy bude v celém průběhu mostu stejná. Návrh úpravy kamenné římsy bude předložen MHMP OPP k posouzení v rámci dalšího stupně projektové dokumentace.
3. Nová nosná konstrukce mostu v Závišově ulici bude obložena kamenem, vycházejícího ze stávajícího stavu. Dokumentace konkrétního řešení bude předložena MHMP OPP k posouzení v rámci následujícího stupně projektové dokumentace.
4. Stávající klenutá konstrukce z kyklopského zdiva dotčená výstavbou nového mostu v křížení ulic Křesomyslovy a Jaromírovy bude zachována. Kamenný obklad bude v případě potřeby doplněn. Nová opěrná mostní konstrukce bude v rozsahu stávající obložena kamenným obkladem. Bude zpracováno konkrétní řešení v dalším stupni projektové dokumentace, která bude předložena MHMP OPP k posouzení.
5. Nově navržená vodorovná nosná konstrukce mostu naproti Horské ulici bude ocelová s historizujícími architektonickými prvky, vycházející ze stávajícího stavu, při zachování stávajících opěr. Bude zpracován návrh konkrétního řešení, který bude předloženo MHMP OPP k posouzení v rámci následujícího stupně projektové dokumentace.
6. Bude zpracována podrobná dokumentace způsobu opravy dochovaných historických prvků v průběhu trati (kamenné obklady, spárování, zábradlí), spolu s návrhem nově doplňovaných architektonických prvků (zábradlí, madla, mříže), které budou MHMP OPP předložena k posouzení v rámci následujícího stupně projektové dokumentace.

#### **Odůvodnění:**

Podle ustanovení § 14 odst. 1 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, byla dne 15. 6. 2018 podána oprávněnou osobou žádost o vydání závazného stanoviska k návrhu výše uvedené obnovy předmětných nemovitostí v rozsahu předložené dokumentace.

Žádost obsahuje následující doklady a podklady:

- výpis z katastru nemovitostí
- výpis z obchodního rejstříku
- plnou moc
- projekt identifikovaný

MHMP OPP požádal dne 21. 6. 2018 Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v hl. m. Praze (dále jen NPÚ), o zpracování písemného vyjádření k předloženému návrhu v zákonné lhůtě 20 dnů ode dne doručení žádosti o jeho vypracování.

Ve smyslu ustanovení § 14 odst. 6 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, bylo ve věci vydáno písemné vyjádření NPÚ č. j. NPÚ-311/50318/2018 ze dne 30. 7. 2018, které MHMP OPP obdržel dne 1. 8. 2018. Ve svém vyjádření tato odborná organizace považuje navrhované práce za realizovatelné za následujících podmínek:

- 1. Pro řešení konstrukce kulturních památek (r. č. ÚSKP 101315 – Soubor železničních mostů na trati Praha hl. n – Praha Smíchov, r. č. ÚSKP 50534/1-2274 – soubor staveb železniční stanice Vyšehrad – konkrétně stavědlo č. 2) bude zpracován stavebně technický a stavebně historický průzkum, který stanoví a zpřesní možnosti konkrétních zásahů. Průzkumy budou předloženy NPÚ ÚOP PR k posouzení.*
- 2. Úprava kamenné profilované korunní římsy v úseku, ve kterém stavba zasahuje do hmoty kulturní památky r. č. ÚSKP 101315 (Souboru železničních mostů na trati Praha hl. n – Praha Smíchov) bude v dalším stupni podrobně specifikována tak, aby výška korunní římsy byla v celém průběhu mostu stejná.*
- 3. Nová nosná konstrukce mostu v Závašově ulici bude obložena kamenem, konkrétní řešení bude stanoveno a upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace a předem s NPÚ ÚOP PR konzultováno.*
- 4. Stávající mostní klenuté zdi z kyklopského zdiva dotčené výstavbou nového mostu v křížení ulic Křesomyslovy a Jaromírovy budou zachovány. Kamenný obklad bude v případě potřeby doplněn a rovněž bude v rozsahu stávající obložena kamenným obkladem nová opěrná mostní konstrukce. Konkrétní řešení bude stanoveno a upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace a předem s NPÚ ÚOP PR konzultováno.*
- 5. Konkrétní způsob opravy dochovaných historických prvků v průběhu trati (kamenné obklady, spárování, zábradlí atd.), mimo kulturní památky, bude stanoven a upřesněn v dalším stupni PD a předem s NPÚ ÚOP PR konzultován.*
- 6. Konkrétní podoba nově navrhovaných architektonických prvků (zábradlí, madla, mříže) bude stanovena a upřesněn v dalším stupni PD a předem s NPÚ ÚOP PR konzultována.*

a s tímto upozorněním:

*Upozorňujeme, že dotčené území můžeme klasifikovat jako území s archeologickými nálezy ve smyslu § 22 odst. 2 zák. č. 20/1987 Sb., ve znění pozdějších předpisů. Proto je povinností stavebníka již v době přípravy stavby tento záměr oznámit archeologickému ústavu AV ČR (<http://api.archeologickamapa.cz/oznameni/0/>) a umožnit jemu nebo oprávněné organizaci provést v dostatečném předstihu veškerých zemních prací záchranný archeologický výzkum, jehož náklady hradí stavebník. Archeologické pracoviště vhodné pro tuto práci doporučí Pražská archeologická komise. O jejím názoru je možno se informovat v archeologickém odboru Národního památkového ústavu v Praze, Na Perštýně 12, Praha 1, tel.: 234 653 307 (Dr. Lochmann). O podmínkách archeologického výzkumu bude v dostatečném předstihu uzavřena dohoda mezi stavebníkem a oprávněnou organizací (viz § 21 - 22 zák. 20/1987*



*Sb.). Stavebnímu úřadu bude předloženo písemné potvrzení o provedení archeologického výzkumu.*

Žadateli byla analogicky podle § 36 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, před vydáním závazného stanoviska ve věci dána možnost vyjádřit se k podkladům závazného stanoviska. Žadatel této možnosti nevyužil dne 23.1.2019. K podkladům uplatnil námitku:

*uplatňujeme námitku k podmínce č. 4, požadujeme zachování stávající mostní klenuté zdi v křížení ulic Křesomyslova a Jaromírova.*

*Důvodem je skutečnost, že ve stávajícím stavu je most tvořen několika konstrukcemi – dvě prosté jednokolejné ocelové konstrukce mostu v ev. km 1,074 jednokolejné žel. trati Praha-Vršovice – Vyhybna Vyšehrad, kamenná a betonová segmentová klenba v ev. km 2,080 přes ulici Sekaninovou dvojkolejné žel. trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov. Tento stav nevyhovuje jak prostorovému uspořádání pod mostem (malá podjezdná výška), tak ani prostorovému uspořádání na mostech (nové konfigurace os kolejí, nevyhovující ocelové konstrukce bez šterkového lože).*

*Z těchto důvodů je navržen nový most s nosnou konstrukcí tvořenou železobetonovým polorámem o dvou polích, který bude zajištěno dodržení normové prostorové průchodnosti jak na samotném mostě tak i v prostoru kolejiště žel. trati. Stávající klenba bude snesena až po úroveň povrchu stávajícího chodníku a zbylá část zachována.*

*Realizací výše uvedeného řešení dojde mj. ke zlepšení průtočného profilu pod mostem v prostoru potoka Botiče, a to odstíněním stávajících vykonzolovaných lávek. V ul. Sekaninova pak dojde k novému šířkovému uspořádání komunikace, vč. podjezdné výšky tramvajové trati, přičemž dojde mj. i ke snížení hlučnosti dopravy v přilehlé oblasti.*

*Zachováním celé stávající dvojkolejné kamenné konstrukce nelze zajistit normovou prostorou průchodnost (průtočný profil potoka Botič, šířkové uspořádání komunikace v ul. Sekaninova s normovou podjezdnou výškou tramvajové trati), jelikož by mohl být stávající ocelové konstrukce nahrazeny prostými poli s obdobnou výškou nové nosné konstrukce.*

*Vzhledem k výše uvedenému navrhuje tak upravit znění této podmínky, obdobně jako v podmínce č. 3, a to následovně: „4. Nová konstrukce před potok Botič a ul. Sekaninovu bude obložena kamenem, konkrétní řešení bude stanoveno a upřesněno v dalším stupni projektové dokumentace a předek s NPÚ ÚOP PR konzultováno.“*

Uplatněné námitky a návrhy MHMP OPP neakceptuje, neboť odstranění celého mostu, včetně zaklenuté konstrukce je z pohledu památkové péče nepřipustné. Složitý vývoj mostu, který se odráží v jeho konstrukční různorodosti, je naopak jednou z hodnot, které je nezbytné ze strany památkové péče chránit, nejen pro hodnotu dané stavby, ale i proto, že vytváří jedinečný urbanistický prostor. MHMP OPP si uvědomuje potřebu modernizace této tratě

a její úpravy v rámci navýšení kapacity, zároveň MHMP OPP přihlíží k potřebě navýšení podjezdového profilu pro tramvaje i ke stavu kovových nosných konstrukcí mostu, jejichž životnost se blíží konci (i z důvodu zásadně zanedbané údržby). Z výše uvedených důvodů MHMP OPP přistupuje k odstranění kovových konstrukcí mostů a jejich nahrazení betonovými. Kamenný oblouk vede přes vodoteč Botič a prochází pod ním pěší lávky, zde tedy není navýšení podjezdového profilu nezbytné. Po konzultaci se zástupcem žadatele se MHMP OPP domnívá, že k modernizaci a úpravou svrchní části mostu lze dosáhnout zlepšení stávajícího stavu v dostatečné míře i při zachování stávající klenuté konstrukce a pěších lávek a jejich začleněním do nově vzniklého soumostí. Spolu se užitím obložení nových, betonových, opěrných prvků stávajícím kamenem, či jeho doplnění lze dosáhnout alespoň částečného zachování hodnot dané lokality.

MHMP OPP, který žádost posoudil, se ztotožnil s písemným vyjádřením NPÚ ÚOP RP s tím, že příprava prací, uvedených v předloženém návrhu, je z hlediska zájmů státní památkové péče přípustná za podmínek, uvedených ve výrokové části závazného stanoviska.

Povinnost oznámit záměr stavební činnosti na území s archeologickými nálezy Archeologickému ústavu a umožnit provedení záchranného archeologického výzkumu vyplývá stavebníkům, a to již od doby přípravy stavby, přímo z ustanovení § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, proto nelze o takové povinnosti rozhodovat ve správním řízení.

V souladu s ustanovením § 14 odst. 7 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, bude další stupeň projektové dokumentace předložen MHMP OPP k projednání dle ustanovení § 14 odst. 2, 3, § 44a odst. 3 cit. zákona. Součástí této dokumentace budou okótované výkresy (půdorysy, řez), technické zpráva s popisem navržených prací, s uvedením materiálů nových prvků a jejich rozměrů.

K projektové dokumentaci pro vydání stavebního povolení bude přiložen stavebně historický průzkum včetně pasportu uměleckořemeslných prvků s určením, jak bude s historickými prvky v novém dispozičním uspořádání naloženo. Tato povinnost vyplývá z přílohy č. 5 k vyhlášce Ministerstva pro místní rozvoj č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, bod B č. 1 písm. b).

Řešený úsek stávající železniční trati Pražské spojovací dráhy vede od portálu vyústění železničního tunelu z Hlavního nádraží (v km 1,571) v památkové zóně Vinohrady, Žižkov, Vršovice, prohlášené vyhláškou hl. m. Prahy č. 10/1993 Sb. hl. m. Prahy, o prohlášení částí území hl. m. Prahy za památkové zóny a o určení podmínek jejich ochrany, přes území památkové zóny Nusle, prohlášené vyhláškou hl. m. Prahy č. 10/1993 Sb. hl. m. Prahy, o prohlášení částí území hl. m. Prahy za památkové zóny a o určení podmínek jejich ochrany, na území Pražské památkové rezervace, která je od roku 1993 prohlášena za památku světového kulturního dědictví UNESCO, a je chráněna dle citovaného zákona a nařízení vlády č. 66/1971 Sb., o památkové rezervaci v hlavním městě Praze. Stavba zahrnuje i část kulturní památky ÚSKP 101315 Železničního mostu na vyšehradské straně

(cca od km 3,390), od křížení ulic Vnislavovy a Neklanovy, až k počátku železného mostní konstrukce Železničního mostu v ose Podskalské ulice (v km 3,516), dále zasahuje do prostoru kulturní památky ÚSKP 50534/1-2274. Na území Pražské památkové rezervace stavba zasahuje i do ochranného pásma národní kulturní památky Vyšehrad.

K uvedené trati NPÚ ÚOP PR uvádí: *Pražská spojovací dráha, která propojila stanice soukromých železničních společností, byla dokončena v roce 1872 (15. 8. 1872 byl zahájen provoz). Propojovala Masarykovo nádraží přes tehdy nově dobudované nádraží Františka Josefa I. s nádražím Smíchov. Nejprve sloužila nepravidelně, s využitím nádraží Vyšehrad pro nákladní dopravu, od 1. 10. 1888 zde započala pravidelná osobní doprava. V roce 1894 byla dráha zestátněna.*

K jednotlivým kulturním památkám, do kterých stavba zasahuje, uvádí NPÚ ÚOP PR následující:

*V katastrálním území Vyšehradu zasahuje stavba do plochy těchto kulturních památek:*

- *„Železniční stanice Vyšehrad“ z let 1904 – 5, která je tvořena souborem 3 budov - hlavní třítraktové budovy s náročně členěnými fasádami, dále přízemní budovou čekárny stojící na protější straně kolejiště, zaniklé v letech 2007 - 2008 a strážním domkem (stavědlo č. 2 na parcele č. 288) - drobnou funkční přízemní stavbou na úrovni kolejiště, patrně s původním drážním zařízením uvnitř. Konkrétně se stavba týká pozemku parc. č. 287, na kterém stála budova čekárny a strážního domku na parcele 288.*
- *„Soubor železničních mostů na trati Praha hl. n. - Praha Smíchov“, postavený v roce 1901, je tvořen 5 částmi: kamenným viaduktem na 5 segmentových kamenných obloucích, přímým mostem na místě dvou oblouků viaduktu, kamenným viaduktem na 8 segmentových kamenných obloucích, 4 poli oddělenými zaoblenými kamennými pilíři s přímým přemostěním a železničním mostem se třemi poli příhradové poloparabolické konstrukce. Součástí mostu je na Vyšehradské straně po obou stranách mostu ocelové dvouramenné schodiště ústící na postranní pěší lávky a na Smíchovské straně rozšířený železniční násep zpevněný opěrnou zdí z kyklopského zdiva. Most přemostující Vltavu je z plávkového železa na pneumaticky založených pilotech. Nahradil původní most o 4 hlavních polích vyrobený ze svářkového železa v roce 1871. Unikátní je skutečnost, že osazení stávajícího mostu trvalo pouze 2 dny a 3 noci, a to bez přerušování lodní dopravy, od 30. září do 1. října 1901. Chráněný soubor mostů představuje vysoce hodnotnou technickou stavbu zbudovanou v duchu pozdního klasicismu, dokládá kontinuitu tohoto stavitelství od 50. let 19. století do počátku století 20. Konkrétně se stavba týká části mostu na vyšehradské straně.*

Památková hodnota území dotčené stávající železniční trasy – Pražské spojovací dráhy - spočívá především v urbanistické struktuře území, v architektuře a charakteru objektů a pozemků a v panoramatech Pražské památkové rezervace a památkových zón.

K nyní předložené dokumentaci dle NPÚ ÚOP PR předcházelo podání pro územní řízení (viz čj. NPÚ-311/10902/2009 z 3. 12. 2009), které řešilo úseku trati železniční stanice (dále

jen ŽST) Praha hl. n. v rozsahu 1. stavby, tj. od km 1,561 276, tj. od vyústění vinohradského tunelu při ulici Pod Nuselskými schody po vjezdové návěstidlo na km 5,944 664, na území ŽST Praha – Smíchov od Berouna. Navržené úpravy souvisely s požadavkem na dosažení požadovaných parametrů této trati, po jejím zařazení do evropského železničního systému. Součástí posuzované dokumentace nebyl úsek 2. stavby, který zahrnoval kulturní památku - soubor železničních mostů na trati Praha – hl. n. – Praha – Smíchov. Stavba byla jako celek připuštěna s podmínkami, částečně překlopenými do současné dokumentace. K výše uvedené dokumentaci nebylo ze strany MHMP OPP závazné stanovisko vydáno.

K jednotlivým podmínkám, jimiž MHMP OPP omezil provedení záměru žadatele, MHMP OPP uvádí následující zdůvodnění:

K podmínkám č. 1 a č. 2: Dotčená část trati je v technicky nevyhovujícím stavu, během let zde docházelo jen k dílčím úpravám. Její rekonstrukce je jako celek žádoucí. V místech, kde se navržené úpravy dotýkají kulturních památek, je však třeba při opravách postupovat na relevantním podkladu (kterým je stavebně technický a stavebně historický průzkum), umožňujícím v dalším stupni dokumentace rozpracovat a stanovit na základě těchto podkladů a konzultací šetrný způsob obnovy.

K podmínce č. 3, 4: Technicky nevyhovující měněné mosty v Závašově a Křesomyslově ulici jsou novodobější, především trojmostí v Křesomyslově ulici překlenující Botič prošlo novodobými zásahy. Při výměně mostů na území památkových zón je však nezbytně nutné zachovat charakter navazujících mostních zdí z kyklopského nebo rádkového zdiva. Použití kamenného obkladu i na nově provedených mostních konstrukcích umožní jejich zapojení do charakteru těchto chráněných oblastí. Klenutá část mostu přes Botič v Křesomyslově ulici, obložená převážně kyklopským zdivem, představuje část konstrukce z doby vzniku Pražské spojovací dráhy, proto je třeba ji zachovat a doplnit, včetně obkladu do požadované šíře.

K podmínce č. 5: Most naproti Horské ulici, je tvořen vodorovnou nosnou ocelovou konstrukcí, která je na hranici životnosti a opěrnými zdmi s kamenným obkladem, jejichž zachování návrh předpokládá. Most překonává komunikaci pro pěší a cyklisty. Nýtované železné konstrukce jsou nejen nositelem hodnotných detailů a svědectvím o technických a technologických možnostech doby výstavy, zároveň tvoří s nosnými opěrnými zdmi jednotný estetický celek a vytváří tak v daném místě jedinečný prostor. Památková péče proto tyto konstrukce chrání a požaduje jejich pravidelnou údržbu (pro prodloužení životnosti) před jejich výměnou. Zároveň MHMP OPP vnímá potřebu úpravy významného trati, tedy i nahrazení stávající konstrukce, která je nejen špatném technickém stavu, ale neodpovídá bezpečnostním potřebám trati. Vzhledem k tomu, že most překonává „pouze“ pěší komunikaci a není nezbytně navyšování podjezdné výšky, není ovšem z pohledu památkové péče žádoucí stávající ocelovou konstrukci nahradit novou železobetonovou deskou se zabetonovanými nosníky. Památková péče proto požaduje obnovu mostu ve stávajícím architektonickém vyznění, pro zachování celistvosti stavby a hodnot městského prostoru.

K podmínce č. 6: Je nezbytné, aby stanovený postup opravy dochovaných historických prvků v průběhu trati (např. zkonkretizován způsob spárování atd.) a blíže nespécifikovaná podoba nově navrhovaných architektonických prvků – především zábradlí a madel, byly rozpracovány v dalším stupni dokumentace podrobněji. Předpokládáme, že tvarově lze vyjít ze dvou stávajících typů kovového zábradlí, které se v řešeném úseku trati vyskytují – jednoduché horizontální zábradlí z plochých prvků a zábradlí se svislými, hustěji kladenými vertikálními prvky. Mříže ohraničující prostor kleneb jsou novotvarem, jejich základní podobu lze odvodit například z tvarosloví použitého ve stejném období na jiných dopravních stavbách.

Zamýšlená stavební činnost se má provádět na území s archeologickými nálezy a stavebník má tedy již od doby přípravy stavby oznamovací povinnost dle § 22 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, vůči Archeologickému ústavu. Stavebník je povinen umožnit Archeologickému ústavu nebo oprávněné organizaci provést na dotčeném území záchranný archeologický výzkum. Jeho zajištění je nutno projednat v dostatečném předstihu před zahájením výkopových prací a stavební činnosti.

V souladu s ustanovením § 14 odst. 7 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, bude další stupeň projektové dokumentace předložen MHMP OPP k projednání dle ustanovení § 14 odst. 1, 3, § 44a odst. 3 cit. zákona. Součástí této dokumentace budou okótované výkresy (půdorysy, řez), technická zpráva s popisem navržených prací, s uvedením materiálů nových prvků a jejich rozměrů, detailní výkresy ateliérových oken (materiál oken, členění, rozměry prvků a jejich barevná povrchová úprava), detailní výkresy nových výplní ve fasádě.


K projektové dokumentaci pro ohlášení nebo pro vydání stavebního povolení bude přiložen stavebně historický průzkum včetně pasportu uměleckořemeslných prvků s určením, jak bude s historickými prvky v novém dispozičním uspořádání naloženo. Tato povinnost vyplývá z přílohy č. 5 k vyhlášce Ministerstva pro místní rozvoj č. 499/2006 Sb., o dokumentaci staveb, bod B č. 1 písm. b).


Podle § 29 odst. 2 písm. b), § 44a odst. 3 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, § 136 odst. 1 a § 149 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko úkonem učiněným dotčeným orgánem pro řízení vedené stavebním úřadem.

#### **Poučení o opravném prostředku:**

Proti tomuto závaznému stanovisku **nelze** v souladu s ustanovením § 149 odst. 1 správního řádu **podat samostatné odvolání**, neboť tento úkon není samostatným rozhodnutím. Pokud toto závazné stanovisko znemožňuje vyhovět výše uvedené žádosti, příslušný stavební úřad v souladu s ustanovením § 149 odst. 4 správního řádu nebude provádět další dokazování a

žádost zamítne. **Až proti rozhodnutí příslušného stavebního úřadu je možné podat odvolání**, které umožní, aby bylo v souladu s ustanovením § 149 odst. 5 správního řádu přezkoumáno toto závazné stanovisko.

  
**Mgr. Jiří Skaličky**  
ředitel odboru

  
**podepsáno elektronicky**



**Rozdělovník:**

- I. Doručuje se prostřednictvím datové schránky  
SUDOP Praha a.s. (Olšanská 2643/1a, 130 00 Praha 3, dat. nd9sqfy)
- II. Na vědomí  
OVýs ÚMČ Praha 2  
NPÚ ÚOP PR