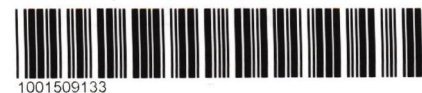


101315

Národní památkový ústav		
Došlo:	2020-05-11 09:54:01	
Č. j.:	NPU-310/35149/2020	
Listů:	5	Příloh: 0



Ministerstvo kultury

Maltézské náměstí 471/1
118 11 Praha 1

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

V Praze dne 3. 3. 2020
Č. j. MK 14553/2020 OPP
Sp. zn. MK-S 10406/2018 OPP
Vyřizuje: Ing. Jana Dvořáková

Správa železnic, s. o.
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

Rozhodnutí nabylo právní moci: 20. 3. 2020

za správnost: J. Dvořáková

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo kultury jako příslušný orgán státní správy na úseku státní památkové péče podle § 8 odst. 1 zákona číslo 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, rozhodlo v řízení o zrušení prohlášení „**Souboru železničních mostů na trati Praha-Smíchov a Praha hlavní nádraží**“, evidovaného v Ústředním seznamu kulturních památek pod rejstř. č. 101315, za kulturní památku, takto:

Ministerstvo kultury v tomto správním řízení vedeném podle zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen správní řád) a podle § 8 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (dále jen zákon o státní památkové péči), nevyhovuje žádosti a

neruší

prohlášení „**Souboru železničních mostů na trati Praha-Smíchov a Praha hlavní nádraží**“, evidovaného v Ústředním seznamu kulturních památek pod rejstř. č. 101315, za kulturní památku.

V tomto řízení dle § 27 odst. 1 písm. a) správního řádu, je účastníkem řízení Správa železnic, s. o., se sídlem Dlážděná 1003/7, Praha 1 - Nové Město, IČ 70994234.

O d ů v o d n ě n í

Ministerstvo obdrželo dne 10. 9. 2018 žádost Správy železniční a dopravní cesty, s. o. (v průběhu řízení přejmenovaná na Správu železnic, s. o.), o zrušení prohlášení „**Souboru železničních mostů na trati Praha-hl. n. a Praha Smíchov**“, evidovaného v Ústředním seznamu kulturních památek pod rejstř. č. 101315, za kulturní památku. Soubor sestává z pěti navazujících mostů, ve směru od Hlavního nádraží jsou to tyto mosty:

- kamenný klenbový most o 5ti zaklenutých otvorech v drážním km 3,390,
- ocelový trámový most s kamennými pilíři o jednom otvoru nad ulicí Vyšehradská v km 3,415,
- kamenný klenbový most o 8mi zaklenutých otvorech v km 3,470,
- ocelový trámový most se čtveřicí mostních otvorů přes pravobřežní komunikace v km 3,545,
- ocelový příhradový most na kamenných pilířích se třemi mostními otvory přes řeku Vltavu v km 3,706.

Jako důvod podání účastník řízení uvedl špatný technický stav dvou částí soumostí: ocelové příhradové konstrukce mostu přes Vltavu, doložený řadou příloh, především projektem rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem od fy SUDOP Praha a posouzením statiky mostu přes Vltavu, vypracovaným Stavební fakultou Žilinské univerzity v srpnu 2018 a ocelové konstrukce trámového mostu se čtveřicí mostních otvorů přes pravobřežní komunikace v km 3,545 (Výtoň), která je dle výpočtu podle mezních stavů na hranici životnosti. Dále účastník sdělil, že poslední celková oprava mostu přes Vltavu proběhla v roce 1957, později byly prováděny již jen dílčí opravy (úprava horního ztužení portálů v 60. letech, zesílení mostovky v roce 1987 a opravy spodní stavby mostu). Posouzení statiky ocelové konstrukce mostu přes Vltavu doložilo výpočtem mezního stavu únavy, že zbytková únavová životnost mostovky je 6 let, tedy do roku 2024. Na základě průzkumových prací a diagnostiky byl proveden odhad rozsahu rekonstrukce ocelových konstrukcí obou mostů takto:

- u mostu v km 3,545 – cca 46% prvků ocelové konstrukce,
- u mostu v km 3,706 – cca 63% prvků ocelové konstrukce.

Vyhodnocení rekonstrukce obou mostů soumostí, provedené SŽDC došlo k závěrům, že navrhovaný rozsah rekonstrukce nezajistí dostatečné parametry a životnost na dobu 30 let.

Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v hl. m. Praze, na žádost ministerstva zaslal své odborné stanovisko v dopise ze dne 23. 10. 2018, č. j. NPÚ-311/76562/2018, v němž nedoporučuje zrušit prohlášení předmětného souboru za kulturní památku, neboť památkové hodnoty, pro které byl soubor prohlášen za kulturní památku, nadále přetrvávají.

K historii a památkové hodnotě souboru NPÚ uvádí: „*Vyšehradský železniční most se nachází na trati Praha-Smíchov a Praha hlavní nádraží (tj. bývalé Pražské spojovací dráhy, která v roce 1871 propojila samostatná koncová nádraží Dráhy císaře Františka Josefa I., dnes Praha hlavní nádraží a nádraží České západní dráhy na Smíchově). Základ předmětných mostů tedy tvoří konstrukce z roku 1871, doplněné při úpravách na dvoukolejnou trať v letech 1900-1901. Právě v letech 1900-1901 byla postavena nová část mostu přes Vltavu, tvořená třemi poli příhradové poloparabolické konstrukce. Současně byly v říčním korytě vybudovány dva nové kamenné pilíře a vznikla i navazující čtyři pole s přímým přemostěním na Výtoni (tj. 4. část předmětného souboru). Nový most přes Vltavu tak nahradil původní jednokolejný přímopásový příhradový most z roku 1871. Nový most vyrobila česká mostárna bratří Prášilů společně s První českomoravskou strojárnou a s Pražskou akciovou strojárnou, dříve Ruston. Plechové plnostěnné nosníky na Výtoni dodaly Těšínské železářny. Autorem projektu byl Ing. František Prášil (1845-1917), spolumajitel mostárny. Za realizaci pouhé dva dny trvající výměny konstrukce starého mostu za novou stál Ing. Jan Kolář (1868-1958), pozdější význačný odborník v oboru ocelových mostů. K dalším dílčím zásahům docházelo i později (zejména novodobá konstrukce z 90. let 20. století části č. 2 - mostu o jednom otvoru v km 3,415). (...) V souvislosti s návrhem na zrušení prohlášení za kulturní památku i s ohledem na současný stav mostu a možnosti dalšího postupu byla problematika železničního mostu pod Vyšehradem projednána i v dalších příslušných komisích a poradních orgánech NPÚ (Vědecká rada GnŘ NPÚ; Metodické centrum průmyslového dědictví NPÚ ÚOP v Ostravě /dále jen MCPD/; Komise pro ochranu památkového fondu v oblasti železniční dopravy). Své vyjádření poskytl také ředitel Železničního muzea NTM Mgr. Michal Novotný, Ph.D. Kopie*

jednotlivých stanovisek a vyjádření přikládáme v příloze. V otázce navrhovaného zrušení prohlášení za kulturní památku zmíněné orgány nesouhlasí se zrušením prohlášení souboru železničních mostů r. č. ÚSKP 101315 za kulturní památku. Obsáhleji a v širším kontextu se porovnání zkušeností a různosti přístupů k zachování, obnově a provozu obdobných mostních konstrukcí věnovalo ve svém vyjádření zejména MCPD či ředitel Železničního muzea NTM Mgr. Michal Novotný, Ph.D. (viz. přílohy).

Ze zpracovaných průzkumů a podkladů přiložených SŽDC k žádosti o zrušení prohlášení je evidentní, že nejvíce poškozena je konstrukce mostu v km 3,706 nad korytem Vltavy (tj. 5. část souboru) a navazující konstrukce mostu v km 3,545 (tj. 4. část souboru). Jedná se o dominantní, pohledově nejvýraznější součásti předmětného soumostí tvořené ocelovými konstrukcemi. SŽDC v žádosti mj. zmiňuje dvě varianty uvažované výměny nosných ocelových konstrukcí mostů. K principiálně obdobným postupům, kdy dochází k plné výměně za novou konstrukci se snahou o nápodobu původního stavu lze konstatovat, že zkušenosti z posledních let nejsou z hlediska zachování klíčových památkových hodnot příliš pozitivní. K této záležitosti uvádí příslušné příklady a hodnocení zejména vyjádření MCPD a ředitele Železničního muzea NTM Mgr. Michal Novotný, Ph.D. (viz přílohy). Připomeňme např. právě probíhající výměnu konstrukce mostu v Pňovanech přes údolí Mže nad Hracholuskou přehradou. V tomto případě je výsledkem snahy o podobnost s původním řešením nový most se značně odlišnými dimenzemi, který zcela popírá subtilní působení původní konstrukce. Z několika možných obecných přístupů, které by mohly znamenat přijatelné řešení i v záležitosti železničního mostu pod Vyšehradem je třeba zmínit zejména příklad demonstrováný železničním mostem „Hohenzollembrucke“ v Kolíně nad Rýnem. Jedná se o variantu výměny mostovky za novou, zesílenou, která by vyhověla nárokům železniční dopravy při současném zachování původních příhradových oblouků (viz vyjádření MCPD v příloze).

Z hlediska památkové péče by řešení rozporu mezi mírou poškození, požadavky železničního provozu a památkovými hodnotami mostu mělo v maximální možné míře respektovat dochované konstrukce. Žádoucí je rovněž zachování původní funkce mostu pro železniční dopravu. Případná intervence musí vycházet ze stávající konstrukce, z její podoby, materiálu, technologií (eventuálně zvolit co nejpríznivější přiblížení původním technologiím). Na nynějším havarijním stavu železničního mostu pod Vyšehradem se rozhodující mírou podepsalo dlouhodobé zanedbávání údržby. S celkovým špatným stavem mostu i mírou novodobých zásahů se Ministerstvo kultury vypořádávalo již v prohlášení za kulturní památku v roce 2004, kde je mj. konstatováno že „prohlášení věci za kulturní památku nebrání pracím na její údržbě, opravě, rekonstrukci apod., ale je zde naopak dán impuls ke zvýšené péči o věc.“

Železniční most (resp. „Soubor železničních mostů“) pod Vyšehradem je jedinečnou technickou památkou svého druhu v rámci celé České republiky. V České republice se nenachází žádný poloparabolický most obdobných parametrů. Několik dosud dochovaných drobnějších, vesměs jednokolejných poloparabolických konstrukcí ze stejné doby (Benešov nad Ploučnicí, Vrané nad Vltavou, Jablonec nad Jizerou, Rataje nad Sázavou) nelze celkovými parametry s vyšehradským železničním mostem relevantně srovnávat (viz vyjádření M. Novotného z NTM v příloze). Železniční most pod Vyšehradem svým významem zaujímá také přední místo v soustavě historických pražských mostů přes Vltavu. Zároveň představuje do značné míry ikonickou součást pražského panoramatu s pohledem na Pražský hrad a zejména s pohledem na nedaleký Vyšehrad. (...) Železniční most jako historická součást Pražské spojovací dráhy budované od počátku 70. let 19. století a modernizované na přelomu 19. a 20. století reprezentuje významnou historicko-technickou vrstvu vývoje železniční dopravy v Čechách. Obnova mostu v letech 1900-1901 rovněž časově úzce koresponduje s postavením nových budov nádraží Vyšehrad (1904-1905) i se stavbou nové Fantovy budovy Hlavního nádraží (nádraží císaře Františka Josefa, 1901-1909). Vznik ocelové části mostu je mj. spojen se jménem inženýra Františka Prášila (společnost Bratři Prášilové), který byl

spolutvůrcem řady dalších významných staveb na území Prahy (Petřínská rozhledna, Průmyslový palác, Staroměstská tržnice aj.).“

Z přílohy stanoviska NPÚ – Závěry 22. Zasedání Vědecké rady GnŘ NPÚ ze dne 20. 9. 2018: *„Vědecká rada GR NPÚ byla seznámena s výsledky provedených průzkumů, které dokládají špatný technický stav historické konstrukce železničního mostu v Praze na Výtoni. Špatný technický stav spolu s významem dopravní funkce mostu v Praze na Výtoni. Špatný technický stav spolu s významem dopravní funkce mostu otevírá z hlediska památkové péče řadu otázek, a to zejména otázku způsobu obnovy a tím související otázku zachování památkové ochrany. Po diskusi přítomní členové Vědecké rady odpověděli na níže uvedené otázky takto:*

- A) Je železniční most do té míry součástí genia loci Prahy, že je žádoucí jeho podobu (na místě) zachovat jako hodnotnou součást prostředí Pražské památkové rezervace a zažitých pohledů na Vyšehrad? odpověď ANO*
- B) Je vhodné – za předpokladu použití odpovídající historické konstrukce (nýtování) – preferovat zachování mostu na místě a jeho opravu? odpověď ANO*
- C) Je vhodné zrušit s ohledem na stav historické konstrukce prohlášení kulturní památkou? odpověď NE“*

Z přílohy stanoviska NPÚ – Zápis z 8. jednání Komise pro ochranu památkového fondu v oblasti železniční dopravy ze dne 2. 10. 2018, v němž je uvedeno, že ing. Vlasák ze SŽDC podrobně seznámil komisi s poznatky o technickém stavu nýtované konstrukce soumostí. Komise většinou hlasů nesouhlasila se zrušením památkové ochrany soumostí: *„Snahu zachování mostu podpoří odbornými argumenty nejen v rovině technického dědictví, ale zejména jako ikonické stavby, která je součástí jednoho z typických obrazů Prahy, jako památky zapsané na Listinu světového dědictví UNESCO. Lze konstatovat, že po technické stránce má most řadu vad, ale je třeba hledat řešení, které umožní záchranu mostu. Např. zřízení souběžného nového mostu, jak bylo dříve při některých jednáních deklarováno. Tato varianta sice naráží na řadu překážek, zejména umístění nového mostu na výtoňském předpolí. Ty však bude třeba v blízké budoucnosti neprodleně řešit.“*

Z přílohy stanoviska NPÚ – Dopis Metodického centra průmyslového dědictví se zabývá možností opravy mostu. Závěrem uvádí: *„Předmětný most považujeme z pohledu památkové péče za významnou ikonickou stavbu, která by měla zůstat zachována na původním místě, v autentické formě a pokud možno také v provozuschopném stavu, který je zárukou její další životaschopnosti. Na výše popsanych příkladech historických kovových mostních staveb z obdobné časové vrstvy bylo doloženo několik přístupů: od konzervace s plným respektem k autenticitě konstrukce, jejíž zachování se stalo celospolečenským zájmem, až k ryze účelovým postupům, bez vztahu k historickým hodnotám, vedoucím k nevratným ztrátám dokladů vývoje mostního stavitelství i paměti místa.“*

Metodické centrum průmyslového dědictví preferuje variantu řešení, která umožní maximální možné zachování památkových hodnot předmětného železničního mostu, včetně autentické funkce. Na základě prověřeného přístupu demonstrovaného železničním mostem v Kolíně nad Rýnem, je akceptovatelná varianta výměny mostovky za novou, zesílenou, která bude splňovat požadavky železniční dopravy. Současně budou zachovány původní příhradové oblouky, u nichž budou provedeny nezbytné opravy, nutné výměny dožilých prvků za kopie a důsledné ošetření prověřeným nátěrovým systémem.“

V řízení se vyjádřil, na základě § 8 odst. 2 zákona číslo 20/1987 Sb., o státní památkové péči, **Magistrát hlavního města Prahy**, odbor památkové péče, v dopise ze dne 21. 11. 2018, č. j. MHMP 1688661/2018, v němž nedoporučuje zrušit prohlášení souboru za kulturní památku, neboť památkové hodnoty, pro které byl soubor prohlášen za kulturní památku, lze nezbytnou opravou jedné z jeho částí – mostu přes Vltavu, uchovat. Konkrétně stanovisko uvádí:

„Viadukt představuje architektonicky vysoce hodnotnou technickou stavbu, zbudovanou v duchu pozdního klasicismu, plynule navazující na architektonický typ a tvarosloví liniových železničních staveb z 50. a 60. let 19. stol. Most je svým řešením vynikající technická stavba, dokládající svou historií rozvoj a kontinuitu tohoto druhu stavitelství v našich zemích v závěru 19. a na počátku 20. stol. Již v rámci řízení o prohlášení daných objektů za nemovitou kulturní památku předložil vlastník objektu různé dokumentace a další podklady, ze kterých vyplynula nezbytná opatření, která je třeba provést pro zachování provozuschopnosti souboru mostů, tj. realizovat opravy, které zabrání vzniku havarijního stavu mostních objektů. Soubor mostních konstrukcí je jedinečným reprezentantem kvalitního technického díla v kontextu jádra města, jehož charakter spoluurčuje. Správce ve své žádosti o zrušení památkové ochrany uvedl naléhavou potřebu provedení celkové rekonstrukce úseku trati Praha hl. n. (mimo) - Praha Smíchov (vč.) vedoucí k požadovanému zkapacitnění trati, zvýšení bezpečnosti a snížení hlukových zátěží. Součástí této rekonstrukce je i navrhovaná úprava řešeného Souboru železničních mostů, který je pro potřeby plánované rekonstrukce rozdělen na dvě části a to most „Pod Vyšehradem“⁴⁴ (přemostění Vltavy) a most „Výtoň“⁴⁴ (památkově chráněné předpolí mostu). Jak správce uvedl, v rámci příprav dané dokumentace byly zpracovány tyto podklady:

ověření rozměrů ocelové konstrukce a spodní stavby (globální zaměření, lokální oměření průřezu),
vyhotovení výkresů (stávajícího stavu) nosné ocelové konstrukce a spodní stavby, podrobná
prohlídka ocelové nosné konstrukce mostu se stanovením korozních úbytků prvků OK,
zkoušky vzorků oceli (mechanické zkoušky, metalografické zkoušky, chemické složení),
podrobná prohlídka kamenného zdiva opěr a pilířů (podvodní a nadvodní části), provedení
statické a dynamické ověřovací zatěžovací zkoušky (ověření reálného chování),
analýza historického vývoje dopravního zatížení na daném úseku trati,
provedení dlouhodobého monitoringu účinků dopravního zatížení (pro stanovení spekter
napětí pro posouzení mezního stavu únavy).

K věci žadatel uvedl, že v rámci posouzení průřezů byly aplikovány veškeré úlevy dané Metodickým pokynem SŽDC se zohledněním jeho aktuálně připravovaných změn. Dle výsledků průzkumu a statického výpočtu je železná mostní konstrukce na hranici živostnosti. Most v km 3,706 je zde uveden se zbytkovou živostností 5 let, živostnost mostovky pak byla stanovena na 6 let v případě mostu v km 3, 706 a 1 rok v případě mostu v km 3,545. Obecně z předložených podkladů vyplývá, že objekt je ve špatném technickém stavu. Dle popisu dále vyplývá, že detaily konstrukce nebyly řešeny s ohledem na nebezpečí rozvoje koroze oceli při porušení protikorozní ochrany. V rámci soupisu oprav a úprav obou příhradové konstrukce mostu v km 3,706 je uvedeno, že v letech 1960-1970 v rámci elektrifikace proběhla úprava horního vyztužení na ocelových konstrukcích mostu. V roce 1987 byly provedeny konstrukční úpravy mostovkové části. A v roce 1957 byla provedena celková oprava PKO. Z toho vyplývá, že na mostě neproběhla zásadní údržba/obnova bezmála 60 let. Z předložených podkladů jednoznačně vyplývá, že ocelová parabolická konstrukce není v podstatě ve stavu, kdy by bylo možné ji zachovat. Míra poškození jednotlivých prvků dosahuje takové výše, že by bylo nezbytné vyměnit většinu z nich. Hodnotu samotné památky je však nezbytné vnímat nejen z pohledu pohledově dominantního přemostění samotné Vltavy, ale v rámci celé soustavy mostních konstrukcí, tak, jak byla památka prohlášena. Nositelem památkových hodnot, tak jsou bezesporu i pilíře stavby a celé předpolí Výtoně. Dalšími hodnotami této památky jsou začlenění do urbanistické struktury, její městotvorný charakter, či vžitá silueta Prahy. Pro všechny tyto hodnoty je nezbytné zachovat památkovou ochranu souboru mostů i v případě, že samotná parabolická konstrukce bude

z velké části vyměněna nebo nahrazena vizuálně shodnou náhradou. Součástí předložený podkladů je i studie nahrazení stávající ocelové konstrukce novou konstrukcí historizujícího tvaru. Tato studie vychází z předpokladu zrušení prohlášení souboru za kulturní památku. Vzhledem k tomu, že v tuto chvíli památková ochrana zrušena nebyla, MHMP OPP se k této studii nebude vyjadřovat. MHMP OPP dále upozorňuje, že v současné době probíhá jednání s Institutem plánování a rozvoje Hlavního města Prahy, který zpracovává zadání studie, která má prověřit možné využití dané památky v rámci nově navrženého řešení celého přemostění. Studie má prověřit možnosti dvou a tříkolejného řešení, umístění železniční zastávky Výtoň o dvou či třech nástupních hranách. MHMP OPP zadání dané studie opakovaně připomínkoval. Stávající stav ocelové konstrukce vyplývá mj. ze zanedbané údržby. Přesto je most stále nesporným nositelem kulturně historických hodnot, pro které byl před čtrnácti lety prohlášen za nemovitou kulturní památku. Ke zrušení prohlášení věci za kulturní památku lze přistoupit pouze z mimořádně závažné důvodu, mezi které stav způsobený zanedbáním povinné péče vlastníka kulturní památky nepatří. Dle MHMP OPP bude i po výrazné opravě řešený most nositelem kulturně historických hodnot a bude schopen plnit komunikační funkci v rámci svého okolí. Navrhovaná nemovitost svým charakterem a historickou podstatou splňuje i nadále podmínky pro prohlášení věci za nemovitou kulturní památku.“

Účastník řízení byl poté v souladu s § 36 odst. 3 správního řádu informován v dopise ze dne 10. 1. 2019, č. j. MK 2816/2019 OPP o tom, že již byly shromážděny všechny podklady pro rozhodnutí, a byl vyzván, aby se vyjádřil jak k nim, tak ke způsobu jejich zjištění, případně navrhl jejich doplnění v zákonem stanovené lhůtě. Této možnosti využil a dne 24. 1. 2019 se prostřednictvím svého zástupce seznámil se spisem. Následně zaslal své písemné vyjádření v dopise ze dne 22. 2. 2019. V něm uvedl: „*Po prostudování podkladů rozhodnutí pouze konstatujeme, že stanoviska všech vyjadřujících se institucí a složek v oblasti památkové péče jsou nesouhlasná ke zrušení kulturní památky. Je z nich patrné, že bližším studováním podkladů žádosti dokládajících stav ocelových konstrukcí mostů v km 3,706 a 3,545 se orgány památkové péče nezabývaly a k problematice přistupovaly zejména z hlediska významu zachování památkových hodnot těchto mostů. Protože si je SŽDC vědoma vážnosti celé problematiky, chce nyní nejvyšší správní orgán informovat ještě o další zpracovávané studii na posouzení stavu ocelového mostu přes Vltavu a náročnosti jeho opravy, a to s přihlédnutím ke zkušenostem ze zahraničí. Studii pro SŽDC zpracovává Kloknerův ústav ČVUT v součinnosti se švýcarským expertem na nýtované ocelové konstrukce – profesorem Eugenem Brühwilerem. V současné době se profesor Brühwiler seznamuje se skutečným stavem mostu a odprezentuje zde své dosavadní výsledky a zkušenosti. Závěry zmíněné studie SŽDC očekává cca do dvou měsíců. Ponecháváme zcela na zvážení Ministerstva kultury, zda mají být závěry studie ještě dalším podkladem pro jeho výsledné rozhodnutí.*“

Ministerstvo shledalo účelným počkat na výsledky ohlášené studie posouzení technického stavu ocelové části mostu přes Vltavu a možností její opravy.

Účastník řízení dopisem ze dne 25. 7. 2019, č. j. 44793/2019-SŽDC-GR-023 sdělil, že termín předání výsledků odborného posouzení ocelové konstrukce mostu přes Vltavu, na nichž pracuje Kloknerův ústav spolu s profesorem Brühwilerem se posouvá, neboť je nutné provést další experimentální zkoušky mostní konstrukce. Dne 5. 11. 2019 byly výsledky odborného posouzení ocelové konstrukce mostu přes Vltavu prezentovány odborníky Kloknerova ústavu ČVUT, a zároveň byl Ministerstvu kultury předána výsledný dokument: „*Zhodnocení doposud provedených prací a posudků k památkově chráněnému železničnímu mostu v ev. km 3,706 Pod Vyšehradem za účasti zahraničního experta. Expertní zpráva č. 1900 J 059*“ vypracovaný Kloknerovým ústavem ve spolupráci se švýcarským profesorem Eugenem Brühwilerem. Tato zpráva uvádí odborné zhodnocení

doposud provedených prací a posudků železničního mostu přes Vltavu. Posudek je zaměřen na zhodnocení praktických a ekonomických možností provedení sanace mostu s uvedením příkladů rekonstrukcí podobných mostů v ČR i zahraničí. Dle prof. Brühwiler je možné rekonstruovat most následujícím způsobem (str. 30- 31 zprávy):

- *Bude nutno opravit všechny vážně poškozené části.*
- *Je nutno eliminovat výměnu prvků, počet opravovaných míst. (...)*
- *Není potřeba zesilovat konstrukci, původně navržené průřezy mají dostatečnou únosnost, je ovšem potřeba opravit poškozené části s vážným úbytkem průřezové plochy.*
- *Je doporučeno provést úpravu mostovky na pevnou jízdní dráhu s využitím desky ultra-vysokohodnotného betonu nebo oceli (namísto jinak nutné kompletní výměny mostovky, která navíc není z hlediska únavy vhodná).*
- *Na základě zkušeností s podobnými mosty prof. Brühwiler předpokládá, že náklady na rekonstrukci by při provedení rekonstrukce způsobem, že by se nerozebíraly stávající nosné prvky, tzn. Nemusela by se konstrukce přesouvat, k celkové výluce by došlo pouze na kratší období v řádu týdnů, by byly menší než nahrazení mostu novou konstrukcí.*
- *Oprava musí být provedena efektivně, aby zajistila životnost konstrukce na min. dalších 80 let.*

Závěry zprávy Kloknerova ústavu zvažují, jak by řešení a postupy, navržené prof. Brühwilerem, byly úspěšné v českém prostředí a soustřeďuje se na možná rizika, která by s sebou nastíněný postup nesl (str. 42 zprávy). Vzhledem k nim doporučuje především z časových důvodů realizaci nového mostu (tedy nové příhradové konstrukce mostu) s tím, že je na úvaze a rozhodnutí zadavatele a investora stavby, jakou váhu a důležitost jednotlivým kritériím přisoudí, případně zda nezvolí ještě jiná nová. K variantě realizace nového jednokolejného mostu vedle stávajícího dvoukolejného uvádí:

„Z informací od zadavatele této zprávy vyplynulo, že je vážně uvažováno reálně o tzv. tříkolejné variantě. Prof. Brühwiler ve svém dokumentu naznačil pro případ realizace požadavku na převedení tří kolejí přes řeku Vltavu, že by mohlo být řešením stavba nového finálního paralelního jednokolejného mostu. Toto řešení by napomohlo k případné realizaci rekonstrukce původního mostu. Tímto řešením by došlo k snížení souvisejících nákladů (odpadá provizorní most, přesun mimo osu koleje) a k zachování alespoň jednokolejného provizorního provozu bez úplné výluky. Znamená to ovšem, že by nový most musel být realizován velmi rychle (životnost stávající mostovky dle výpočtů SUDOP je do roku 2024). Tříkolejných variant je jistě několik. Pro vyhodnocení a rozhodování, kterou zvolit, lze doporučit zpracování tzv. Technických průkazů k jednotlivým možnostem.“

V souladu s § 2 odst. 4 správního řádu Ministerstvo kultury požádalo **Ministerstvo dopravy** o sdělení, jaké veřejné zájmy resort dopravy ve věci oprav ocelové konstrukce železničního mostu přes Vltavu pod Vyšehradem potřebuje zajistit. Odpověď Ministerstva dopravy ze dne 11. 12. 2019, č. j. 122/2019-130-KR/6 především uvádí význam této **mezinárodní železniční tratě (Praha hl. n. – Nürnberg), která byla zařazena do transevropské dopravní sítě (TEN-T)**. Nyní je po předmětném soumostí vedeno 6 linek dálkové dopravy a 3 linky dopravy regionální. Ministerstvo dopravy předpokládá, že rozsah dopravy na této trati bude dále narůstat, přičemž kapacita stávajícího dvoukolejného řešení je na hranici možností. Z tohoto důvodu Ministerstvo dopravy považuje za nezbytné posílit úsek Praha hl. nádraží a Praha–Smíchov o **třetí kolej, určenou regionální dopravě, se zastávkou v oblasti Výtoně**.

Ministerstvo kultury rovněž v souladu s § 2 odst. 4 správního řádu požádalo **Magistrát hlavního města Prahy** o sdělení, jaké veřejné zájmy v oblasti dopravy jsou dotčeny v případě

nezbytné opravy soumostí „Soubor železničních mostů na trati Praha-Smíchov a Praha hlavní nádraží“. Odpověď Hlavního města Prahy v dopise náměstků primátora hlavního města Prahy Ing. Adama Scheinherra, MSc. Ph. D. a doc. Ing. Arch. Hlaváčka a radní MgA. Třeštíkové ze dne 14. 1. 2020, č. j. MHMP 82037/2020, potvrdila tyto veřejné zájmy: **veřejný zájem na umístění nové vlakové zastávky v oblasti Výtoně a veřejný zájem na rozšíření tratě o třetí kolej**, neboť posílení železniční dopravy by umožnilo snížit dopravní zátěž města od automobilové dopravy. Dopis zmiňuje i **veřejný zájem historicko-kulturně společenský na zachování původní nosné ocelové konstrukce mostu přes Vltavu a její rekonstrukci** (pro její urbanistický význam v pražských panoramatech).

Účastník řízení byl poté v souladu s § 36 odst. 3 správního řádu opětovně vyzván k seznámení se spisem v zákonem stanovené lhůtě. Této možnosti využil a dne 5. 2. 2020 se prostřednictvím svého zástupce seznámil se spisem. Písemně se již k novým podkladům nevyjadřoval s tím, že trvá na svém předešlém vyjádření.

Během hodnocení Ministerstvo kultury zvážilo výše uvedené jednotlivě i ve vzájemných souvislostech. Nejprve konstatovalo, že kulturní památka - „*Soubor železničních mostů na trati Praha-Smíchov a Praha hlavní nádraží*“, evidovaná v Ústředním seznamu kulturních památek pod č. 101315, byla prohlášena rozhodnutím Ministerstva kultury v roce 2004 a je nesporné, že nadále vykazuje památkové hodnoty, pro které byla za kulturní památku prohlášena. Tento soubor je soumostím, sestávajícím celkem z pěti mostů, z nichž nejdelší je most přes Vltavu v drážním km 3,706. Soumostí se uplatňuje velmi významně architektonicky a urbanisticky v území Pražské památkové rezervace, neboť charakteristické parabolické oblouky ocelové příhradové konstrukce mostu přes Vltavu tvoří významnou součást panoramatických pohledů na Vltavu s dominantou Pražského hradu při pohledu po toku Vltavy či opačným směrem s dominantou Vyšehradu. Pražská panoramata dále významně obohacuje ve vzájemném pohledovém vztahu s Petřínskou rozhlednou o charakteristickou a výraznou architektonickou stopu přelomu 19. a 20. století, ostatně obě tyto „ikonické“ stavby jsou dílem téhož konstruktéra - Ing. Františka Prášila. Dodejme, že kontinuální údržba zajistila ocelové nýtované příhradové konstrukci Petřínské rozhledny, stavbě vystavené extrémnímu zatížení od povětrnostních vlivů, dobrou životnost a kontinuitu původního využití. Je třeba též k urbanistickým hodnotám soumostí zmínit, že architektonický tvar mostu přes Vltavu se svými poloparabolickými oblouky kontinuálně navazuje na soubor historických pražských mostů přes Vltavu, z jejichž tvaru zaklenutí tvůrci železničního mostu pod Vyšehradem záměrně vycházeli a přispěli tak k harmonickému urbanistickému začlenění mostu do pražských panoramat. Celé soumostí, zbudované ve stylu pozdního klasicismu, navazuje na architektonický typ a tvarosloví liniových železničních staveb 19. století, (mimo jiné též Negrelliho viaduktu), je (jak bylo v řízení o prohlášení soumostí za kulturní památku vedeném v r. 2004 prokázáno) architektonicky, urbanisticky i technicky vysoce kvalitním dokladem historického vývoje železničního stavitelství a rozvoje železniční sítě v Praze. Na památkových hodnotách soumostí se podílí jak ocelové, tak zděné kamenné konstrukce pilířů nejen mostu přes Vltavu, ale i ostatních mostů soumostí.

Žádost o zrušení prohlášení soumostí za kulturní památku byla vznesena především pro špatný technický stav ocelové příhradové konstrukce právě nejdelšího mostu soumostí – mostu přes Vltavu. Vlivem dlouhodobě zanedbávané údržby (poslední celková oprava mostu přes Vltavu včetně čištění a nátěru ocelové konstrukce proběhla, jak uvádí účastník řízení, v roce 1957), se technický stav ocelové příhradové konstrukce blíží hranici životnosti. Dle statického posudku Fakulty stavební Žilinské univerzity bude životnost vyčerpána v roce 2024. Příhradová konstrukce mostu přes Vltavu tvoří pouze část konstrukce mostu přes Vltavu, kamenné pilíře mostu, které se podílejí na památkových hodnotách celého soumostí, mohou dál sloužit. Špatný technický stav této části kulturní památky (soumostí) nemůže být důvodem ke zrušení prohlášení celého soumostí za kulturní památku, ostatně posudky

shromážděné v tomto řízení prokázaly, že obnova této kulturní památky je možná, aniž by došlo k zásadnímu poškození památkové hodnoty soumostí.

Je na místě rovněž připomenout, že ministerstvo již v roce 2010 vedlo na základě žádosti Správy železniční a dopravní cesty (nyní Správy železnic, s. o.) řízení o zrušení prohlášení části předmětného souboru za kulturní památku z důvodu potřeby umístění třetí koleje. Toto řízení bylo ukončeno rozhodnutím o nezrušení částí souboru, neboť nebyl prokázán mimořádně závažný důvod pro zrušení prohlášení za kulturní památku. Rozhodnutí z roku 2010 také potvrdilo významnou památkovou hodnotu soumostí, cit.: „*předmětný soubor železničního mostu je po Negrelliho viaduktu největší a nejvýznamnější železniční stavbou v Praze a jednou z mála zachovaných, architektonicky vysoce hodnotných technických staveb, kde vlastní most nad tokem Vltavy společně s předmostím, resp. tělesem kamenného viaduktu tvoří jeden stavebně a architektonicky nedílný celek. Silueta tohoto mostu se stala neodmyslitelnou součástí panoramatu města*“. Předmětem řízení vedeného podle § 8 zákona o státní památkové péči, je především zjišťování té skutečnosti, zda předmětná věc má nebo nemá znaky kulturní památky podle § 2 zákona o státní památkové péči, když toto ustanovení (§ 8) upravuje postup v případech, kdy z mimořádně závažných důvodů není možné kulturní památku zachovat vůbec, nebo mají být při zachování její podstaty provedeny takové zásahy, které znamenají zásadní ztrátu její památkové hodnoty. Nezbytná oprava ocelové příhradové konstrukce jedné či dvou částí soumostí však neznamená zásadní ztrátu památkové hodnoty soumostí jako celku.

Ministerstvo se v tomto správním řízení dále zabývalo v souladu s § 2 odst. 4 správního řádu otázkou souladu dotčených veřejných zájmů, jakými v tomto případě jsou: zájem na kvalitním fungování vysoce exponované mezinárodní železniční tratě, dále rozšíření tratě o třetí kolej spolu se zastávkou v oblasti Výtoně určenou regionální dopravě, s veřejným zájmem na ochraně kulturního dědictví. Po prostudování všech shromážděných podkladů ve spise a konzultacích s dotčenými subjekty ministerstvo konstatuje, že všechny tři dotčené veřejné zájmy lze skloubit tak, aby byly naplněny. Obnova kulturní památky – soumostí, je možná, aniž by soubor pozbyl památkové hodnoty či přestal sloužit svému účelu. Podklady nastiňují více možností obnovy, která z nich bude zvolena, není předmětem tohoto řízení. Z podkladů shromážděných v tomto řízení je však zřejmé, že špatný technický stav ocelové konstrukce mostu přes Vltavu je řešitelný, aniž by byla zásadním způsobem narušena památková hodnota soumostí či vyloučena původní funkce mostu. Třetí kolej lze realizovat výstavbou nového jednokolejného mostu vedle mostu přes Vltavu, spolu s novou přestupní zastávkou na pravém břehu Vltavy.

Lze s podivem dodat, že účastník řízení si byl již v roce 2010, kdy podal poprvé žádost o zrušení prohlášení 4 mostů soumostí, vědom špatného technického stavu soumostí a potřeby třetí koleje. Práce na opravě této kulturní památky tedy již mohly být zahájeny.

Z výše uvedených důvodů rozhodlo ministerstvo prohlášení „**Souboru železničních mostů na trati Praha-Smíchov a Praha hlavní nádraží**“, evidovaného v Ústředním seznamu kulturních památek pod rejstř. č. 101315, za kulturní památku **nerušit**.

P o u č e n í

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 zastížen, 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. Ing. Eva Trejbalová
vedoucí oddělení ochrany kulturních památek
v odboru památkové péče Ministerstva kultury



Stejnopis rozhodnutí po nabytí právní moci:

Ministerstvo dopravy ČR

Hlavní město Praha

Národní památkový ústav, generální ředitelství

Národní památkový ústav, územní odbor. prac. v hl. m. Praze

Magistrát hl. m. Prahy, odbor památkové péče

vlastní