



HLAVNÍ MĚSTO PRAHA  
MAGISTRÁT HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY  
ODBOR PAMÁTKOVÉ PÉČE



MHMPP0665L9G

- dle rozdělovníku -

Váš dopis zn.

Č.j.  
S-MHMP 33205/2011

Vyřizuje/linka  
Mgr. Petra Tůmová / 2663

Datum  
25.7.2011

## ROZHODNUTÍ

Magistrát hl. m. Prahy, odbor památkové péče (dále jen MHMP OPP), jako orgán státní památkové péče na území hlavního města Prahy věcně a místně příslušný podle zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, posoudil žádost vlastníka dotčené nemovitosti, společnosti Správa železniční a dopravní cesty s. o., IČ: 70994234, Dlážděná 10003/7, Praha 1, a rozhodl podle § 67 a násl. zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů,

ve věci nemovitosti „soubor železničních mostů na trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov“ nad parc. č. 267/3, 284/2 (části) a 285/1, přes Vltavu, Svobodova, Vnislavova ul., Rašínovo a Hořejší nábřeží, k. ú. Smíchov, Vyšehrad, Praha 2, Praha 5, která je nemovitou kulturní památkou, zapsanou v Ústředním seznamu kulturních památek pod R.č.Ú.s. 101315/1-2391 a nachází se v památkové rezervaci v hlavním městě Praze, prohlášené nařízením vlády č. 66/1971 Sb., o památkové rezervaci v hlavním městě Praze, v ochranném pásmu NKP Vyšehrad vymezeném podle § 1 vyhlášky č. 118/1959 Ú. 1. a usnesení vlády č. 251/1982 a v památkové zóně Smíchov, prohlášené vyhláškou hl. m. Prahy č. 10/1993 Sb. hl. m. Prahy, o prohlášení části území hl. m. Prahy za památkové zóny a o určení podmínek jejich ochrany,

**spočívající v úpravách s následujícími podrobnostmi:**

**A)**

- návrh řešení zkapacitnění stávající železniční trati formou výhledového trojkolejného překročení řeky Vltavy, návrh řeší úsek trati od km 3,3, tj. od hranice kulturní památky – železničního mostu v katastru Vyšehradu (před křížením ulic Vyšehradské a Svobodovy ve směru k Vltavě) po km 4,2 v katastru Smíchova.

**Pravobřežní území v k. ú. Vyšehrad**

- snesení stávajících konstrukcí předpolí stávajícího mostu a jejich náhrada ocelovými konstrukcemi přímopásovými plnostěnnými (subtilnější konstrukce),
- sanace stávající klenbové části předpolí s doplněním o železobetonovou konstrukci včetně odstranění zadržování klenbových oblouků,

- sjednocení konstrukčního řešení na všech kolejích, tj. ukončení ocelových konstrukcí před klenbovou částí a podél ní provedení železobetonové spojité trémové konstrukce s náběhy směrem k pilířům, situovaným v taktu pilířů klenb,
- realizace nové dvoukolejné mostní konstrukce v souběhu se stávající podél Svobodovy ulice, s průběžným šterkovým ložem, podjezdová výška min. 4,2 m, navržena variantně ocelová nebo železobetonová konstrukce.

### Přemostění Vltavy

Stávající most:

- celková rekonstrukce stávající mostní konstrukce (výměna zkorodovaných prvků, kompletní obnova nátěrů),
- zjednokolejnění trati na mostě,
- celkový zdvih konstrukce mostu cca o 1 m,
- v ose mostu zřízení nové prvkové mostovky se spojitými podélníky o výšce 0,9 m (dle upřesnění projektanta se jedná o mostovku rozměrově shodnou se stávající, úprava je vyvolaná poškozením stávající),
- odstranění stávající severní lávky pro pěší, včetně navazujícího schodiště ústícího na Rašínovo nábřeží na povodní straně.

Nový dvoukolejný most při severní straně stávajícího:

- varianta R – ocelová příhradová konstrukce se zakřiveným horním pásem a dolní ortotropní mostovkou, proporcionální členění příhrad včetně sklonu diagonál, tvarově vychází z vnější siluety stávající konstrukce (výška nosníku 1/6,5 L),
- varianta P - ocelová příhradová konstrukce konstantní výšky s dolní ortotropní mostovkou (kosoúhlá, výška nosníku 1/8 L),
- varianta L – ocelová konstrukce typ Langerův trám (nosník vyztužený obloukem), se svislými závěsy a dolní ortotropní mostovkou (vzepětí oblouku 1/5 L, výška nosníku větší než u stávajícího mostu - 1/24 L), větší výška nosníku umožní odlišit stávající a novou konstrukci,
- varianta Z – trémová komorová konstrukce z předpjatého betonu s náběhy k pilířům a s horní železobetonovou mostovkou,
- varianty R, P a L umožní zdvih konstrukce mostu o 0,8 m, varianta Z vyžaduje zdvih o 1,5 m.

### Levobřežní území v k. ú. Smíchov

- v km 3,912 – 4,122 odtěžení stávajícího náspevého tělesa,
- sanace železničního spodku v místě nové mostní estakády

### B)

- realizace nové vlakové zastávky Výtoň, včetně pěšího přemostění Svobodovy ulice,

a vydává podle ustanovení § 14 odst. 1 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**:

**Příprava** navrhovaných prací uvedených pod bodem A v rozsahu předložené studie „Optimalizace traťového úseku Praha hl. n. – Praha Smíchov. Studie cílového přemostění Vltavy“, kterou zpracoval Ing. Peter Lastovecký, ČKAIT 0010419 v 06/2008 a 09/2009 a Ing. Martin Vlasák, ČKAIT 0009271 v 01/20011 je z hlediska zájmů státní památkové péče **p ř í p u s t n é** za těchto základních podmínek:

1. Nová estakáda s dvoukolejnou železniční tratí včetně pěših přemostění Svobodovy ulice, která je navržena na pravém břehu Vltavy v katastrálním území Vyšehrad, bude provedena jako ocelová konstrukce, dle technických možností co nejsubtilnější.
2. Materiál a tvarosloví nové mostní konstrukce přemostující Vltavu bude provedeno dle varianty R – tj. jako ocelová příhradová konstrukce se zakřiveným horním pásem a dolní ortotropní mostovkou, tvarově kopírující vnější siluetu stávající konstrukce a respektující proporcionální členění příhrad včetně sklonu diagonál.
3. Po snesení stávající pěší lávky podél severní, tj. povodní strany stávajícího železničního mostu, včetně navazujícího schodiště bude prověřena možnost použití těchto konstrukcí v nové pozici na severní – povodní straně nového souběžného železničního mostu. Navrhované řešení bude součástí dalšího stupně projektové dokumentace předložené MHMP OPP k posouzení.

**Příprava** navrhovaných prací uvedených pod bodem B v rozsahu předložené studie „Optimalizace traťového úseku Praha hl. n. – Praha Smíchov. Studie cílového přemostění Vltavy“, kterou zpracoval [redacted] v 06/2008 a 09/2009 a [redacted] je z hlediska zájmů státní památkové péče **nepřípustná**.

#### Odůvodnění:

Podle ustanovení § 14 odst. 1 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, byla dne 13.1.2011 podána oprávněnou osobou žádost o vydání závazného stanoviska k návrhu výše uvedených stavebních úprav předmětné kulturní památky v rozsahu předložené dokumentace.

Žádost obsahuje následující doklady a podklady:

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

K žádosti nebylo doloženo:

- plná moc

Proto MHMP OPP vyzval podle § 45 odst. 2 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, žadatele, aby odstranil nedostatky žádosti v termínu do 30 dnů od doručení výzvy. Současně vydal MHMP OPP podle § 64 odst. 1 písm. a) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, usnesení o přerušení správního řízení o vydání závazného stanoviska za účelem doplnění podání do 11.3.2010.

Toto usnesení bylo dne 11.2.2011 doručeno účastniku řízení. Řízení bylo v souladu s § 40 odst. 1 písm. a) a § 72 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, přerušeno ode dne 11.2.2011.

Dne 2.3.2011 účastník řízení doplnil podání o požadované doklady a podklady.

MHMP OPP požádal dne 21.1.2011 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. 311/819/2011 ze dne 10.2.2011, které MHMP OPP obdržel dne 10.2.2011. Ve svém vyjádření tato odborná organizace považuje navrhované práce za realizovatelné za následujících podmínek:

1. *Nová estakáda s dvoukolejnou železniční tratí včetně pěšího přemostění Svobodovy ulice, která je navržena na pravém břehu Vltavy v katastrálním území Vyšehrad, bude provedena jako ocelová konstrukce, dle technických možností co nejsubtilnější.*
2. *Materiál a tvarosloví nové mostní konstrukce přemostující Vltavu bude provedeno dle varianty R – tj. jako ocelová příhradová konstrukce se zakřiveným horním pásem a dolní ortotropní mostovkou, tvarově kopírující vnější siluetu stávající konstrukce a respektující proporcionální členění příhrad včetně sklonu diagonál.*
3. *Snesená stávající pěší lávka podél severní, tj. povodní strany stávajícího železničního mostu, včetně navazujícího schodiště bude přenesena do nové pozice na severní – povodní straně nového souběžného železničního mostu.*
4. *Konkrétní hmotové, tvarové, materiálové a barevné řešení všech prvků trati bude upřesněno v dalších stupních dokumentace a bude vždy předem konzultováno s NPÚ HMP.*

MHMP OPP si za účelem zjištění úplného stavu věci, o němž nejsou důvodné pochybnosti, a všech okolností důležitých pro ochranu veřejného zájmu (§ 3, § 50 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů) vyžádal další důkazy: posouzení nezávislým poradním orgánem MHMP OPP - Sbohem expertů pro památkovou péči na jeho zasedání dne 7.4.2011, který vyjádřil nesouhlas s předloženou studií, především z důvodu, že přidání nových konstrukcí by deformovalo památkovou podstatu objektu a došlo by jím k poškození okolí PPR v kontaktu s NKP Vyšehrad. Došlo by k nenávratnému poškození panoramatických pohledů na Vyšehrad a Pražský hrad, což se týká též návrhu zastávky Výtoni, která by zásadním způsobem narušila objekt celnice na Výtoni a NKP Vyšehrad včetně jedinečných kubistických vil pod Vyšehradem.

Účastníkovi řízení byla v souladu s § 36 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, před vydáním rozhodnutí ve věci dána možnost vyjádřit se k podkladům rozhodnutí. Účastník řízení této možnosti využil dne 11.3.2011 a 3.6.2011. K podkladům uplatnil námitku:

*„Podmínky stanovené v odborném stanovisku plně akceptujeme s výjimkou bodu č. 3. Vzhledem k osazení železničních mostů do nové vyšší nivelity nebude pravděpodobně možné stávající konstrukci lávky pro pěší a především navazujícího schodiště zachovat. Použití částí těchto konstrukcí bude v další přípravě stavby prověřeno. Je možné, že z tohoto důvodu bude nutno volit repliku i u těchto konstrukcí.“*

*„Na základě Vámi postoupeného zápisu ze 144. jednání Sboru expertů Vám zasiláme naše vyjádření k usnesení, jeho zdůvodnění a doporučení a návrhem vneseným k diskusi k předmětné studii.“*

*Studie cílového přemostění Vltavy byla Správou železniční dopravní cesty, státní organizace (SŽDC) zpracována s cílem nalézt řešení ztrojkolejnění železniční trati v úseku výhybna Vyšehrad – žst. Praha Smíchov, které by bylo průchodné ve vztahu k územnímu plánu, památkové ochraně i architektonickému a panoramatickému vyznění stavby při zachování požadovaných dopravně technických parametrů. Požadavek na zkapacitnění tohoto úseku trati sleduje SŽDC již dlouhodobě. Ztrojkolejnění bylo jako veřejně prospěšná stavba zapracováno již do územního plánu hl. města Prahy v roce 1992, tehdy ještě jako nový trojkolejný most přes Vltavu, situovaný severně od stávajícího, který nebyl v té době památkově chráněn. Důvodem zvýšení počtu kolejí je požadavek na vyšší propustnost trati v souvislosti s rostoucí příměstskou dopravou především na rameni Praha – Beroun, kde se rozvíjí sídelní aglomerace v okolí trati podél řeky Berounky. V souvislosti s modernizací 3. tranzitního železničního koridoru Praha – Plzeň – hranice SRN vzroste i dálková osobní doprava vedená na centrální nádraží Praha hl. n. Úsek trati Praha – Smíchov – Praha hl. n. je atraktivní i v rámci městské hromadné dopravy a má být v budoucnu využíván pro městské tangenciální linky Radotín – Vršovice – Malešice – Běchovice. Svůj význam v rámci městské hromadné dopravy potvrdila železniční trať v době povodní v roce 2002, kdy v době výluky zaplavené trasy metra B zajišťovala přístup do centrální části Prahy. Z těchto důvodů je prodloužení třech traťových kolejí procházejících muselským údolím až do žst. Praha Smíchov nutné a je sledováno i v rámci konceptu nového územního plánu hl. m. Prahy jako stavba veřejně prospěšná.*

*Vzhledem k vyhlášení památkové ochrany souboru železničních mostů na Výtoni v roce 2004 došlo ke změně původní koncepce překročení Vltavy. Předložená studie počítá s trvalým ponecháním a využitím železničního mostu přes Vltavu pro jednu traťovou kolej; nový most situovaný severně bude dvoukolejný. Tato koncepce byla v letech 2008 – 2011 postupně po konzultacích s NPÚ modifikována a dopracována do předložené podoby. Při projektových pracích na studii bylo prověřeno, že nelze při požadovaném zkapacitnění trati vyloučit podstatné stavební zásahy do památkově chráněných mostů na pravobřežním předpolí mostu přes Vltavu. Proto SŽDS podala žádost na Ministerstvo kultury o omezení památkové ochrany pouze na most přes Vltavu. Toto řízení bylo ukončeno zamítnutím návrhu ČŽDC. Proto pokládáme diskusní návrh na rezignaci na památkovou ochranu za nereálný.*

*Stávající most by při rekonstrukci musel získat novou mostovku (podélníky a příčníky), ale dominantní parabolické hlavní nosníky by zůstaly zachovány. Podrobné řešení zásahu do mostu (např. zachování detailů dokládajících dobovou technologii z doby stavby) by muselo být v další přípravě i nadále konzultováno s MHMP a NPÚ, aby poškození památkové podstaty bylo vyloučeno. Snížení zatížení zjednokolejněním mostu by se pozitivně projevilo na životnosti prvků hlavních nosníků památkově chráněné konstrukce především vzhledem ke zpomalení vyčerpání únavové životnosti mostní konstrukce.*

*Při hledání tvaru nové dvoukolejné konstrukce byla jako výsledná ze strany SŽDC i NPÚ doporučena varianta R právě z důvodu nenarušení panoramatických pohledů na Vyšehrad, resp. z Vyšehradu směrem k Pražskému hradu. Nová konstrukce by k této variantě z dálkových pohledů splyvala s konstrukcí stávající, ale v detailech by její řešení bylo ovlivněno nutností navrhovat most podle stávajících norem (zejména pro zatížení) a byla by svařovaná. Domníváme se, že nová konstrukce by v detailech měla přiznávat dobu svého vzniku a nereplikovat technologie běžné 100 let před svým vznikem. Konstrukce původního železničního mostu – kulturní památka – by tak zůstala jasně čitelná.*

*Z uvedených důvodů jsme přesvědčeni, že navržená rekonstrukce mostu je z hlediska města Prahy možná, s ohledem na své cíle potřebná a přijatelná svými dopady na památkově chráněnou konstrukci a památkově chráněná území.“*

Námítky a návrhy uplatněné účastníkem řízení MHMP OPP akceptuje.

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

Nemovitost „soubor železničních mostů na trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov“ nad parc. č. 267/3, 284/2 (části) a 285/1, přes Vltavu, Svobodova, Vnislavova ul., Rašínovo a Hořejší nábřeží, k. ú. Smíchov, Vyšehrad, Praha 2, Praha 5 je nemovitou kulturní památkou, zapsanou v Ústředním seznamu kulturních památek pod R.č.Ú.s. 101315/1-2391 a nachází se v památkové rezervaci v hlavním městě Praze, prohlášené nařízením vlády č. 66/1971 Sb., o památkové rezervaci v hlavním městě Praze, v ochranném pásmu NKP Vyšehrad vymezeném podle § 1 vyhlášky č. 118/1959 Ú. I. a usnesení vlády č. 251/1982 a v památkové zóně Smíchov, 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.

Návrh řeší úsek trati od km 3,3, tj. od hranice kulturní památky – železničního mostu v katastrálním území Vyšehrad (před křížením ulic Vyšehradské a Svobodovy ve směru k Vltavě) po km 4,2 v katastrálním území Smíchov. Dotčená část stávající železniční trasy – původně Pražské spojovací dráhy – zahrnuje úsek vedoucí po pravém břehu Vltavy od křížení ulic Svobodovy a Vyšehradské (od km 3,3), ležící v katastrálním území Vyšehrad, až po nádražní ulici ležící na levém břehu Vltavy v katastrálním území Smíchov. Pravobřežní úsek včetně plochy Vltavy až po Hořejší nábřeží je součástí Pražské památkové rezervace, úsek od Hořejšího nábřeží po Nádražní ulici je součástí památkové zóny Smíchov.

Traťový úsek Praha hl. nádraží – Praha Smíchov je součástí Pražské spojovací dráhy, která 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.

V řešeném území je součástí dráhy kulturní památka „Soubor železničních mostů na trati Praha hl.n.- Praha Smíchov“, který 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 svárkového železa v roce 1871. Unikátní je skutečnost, že osazení stávajícího mostu trvalo pouze 2 dny a 3 noci, a to bez přerušení 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 20.

století. Stávající historická konstrukce mostu přes Vltavu o délce 3 x 72 m (celková délka cca 220 m) je dvoukolejná ocelová nýtovaná konstrukce s parabolicky zakřiveným horním pásem a příhradovými nosníky trojúhelníkové svislicové násobné soustavy. Navazující estakáda na pravém břehu Vltavy je provedena z ocelové plnostěnné nýtované konstrukce délky 4 x 19 m (celková délka cca 80 m) a klenbové kamenné segmentové mostní konstrukce délky cca 70 m.

Památková hodnota území dotčené stávající železniční trasy – Pražské spojovací dráhy - spočívá především v urbanistické struktuře území, v architektuře a charakteru objektů (v tomto případě především v charakteru historického drážního tělesa) a pozemků a v panoramatech Pražské památkové rezervace a památkové zóny.

Část trati, na které se nachází chráněný soubor železničních mostů a která je nyní předmětem posouzení, byla v předchozím návrhu úprav trati díky složitosti problematiky úprav dotčené kulturní památky vyňata. Současný návrh úprav je zpracován na základě konzultací NPÚ HMP se zpracovatelem dokumentace a zástupcem investora, uskutečněných 25. 8. 2010 a 20. 9. 2010, s ohledem na požadavky památkové péče sledující ochranu kulturní památky - souboru železničních mostů a nutnost variantně prověřit možnosti konstrukčního řešení a jeho vizuálního působení v prostředí Pražské památkové rezervace. V nynějším návrhu je jasně patrná snaha o zachování chráněných konstrukcí včetně zachování kleneb v pravobřežním předpolí mostu, snaha o šetrný přístup při opravě mostu a o pohledové začlenění nového mostu do památkově chráněného prostředí.

Dotčená dvoukolejná trať je vytiženým mezinárodním železničním koridorem s velkou přepravní kapacitou. Nutnost jejího ztrojkolejnění je zjevná, zdvih mostu je vyvolán požadavkem na zvýšení podjezdné výšky na Rašínově nábřeží. MHMP OPP přihlédl dále k tomu, že veškeré úpravy objektu musí být prováděny se zřetelem k trvalému zabezpečení jeho hmotné podstaty, k jeho přiměřenému společenskému využití a k dalšímu zhodnocování jeho výtvarných a dokumentárních funkcí. Nelze ovšem spravedlivě požadovat, aby každý zásah do objektu památkového zájmu vedl ke zhodnocení jeho výtvarných a dokumentárních funkcí. Postačí tedy, když v rovině výtvarných a dokumentárních funkcí zamýšlený zásah objekt neznehodnocuje – nenarušuje podstatně jeho hodnoty, pro které je za objekt památkového zájmu považován.

Vzhledem k charakteru chráněného území, ve kterém se trať nachází a ke stísněným prostorovým možnostem v lokalitě Svobodovy ulice a přilehlého parku s kulturní památkou r. č. 40131/1-1242 – Podskalskou celnicí je nutné, aby nová dvoukolejná estakáda působila co nejsubtilněji. Proto je pro její realizaci vhodnější použití ocelové konstrukce a nikoliv železobetonové. Z navržených variant nového dvoukolejného přemostění Vltavy se rovněž nejlépe začleňuje do chráněného prostředí Pražské památkové rezervace ocelová konstrukce. Tvarově se nejlépe projevuje řešení evokující stávající most (varianta R), vytvářející v dálkových pohledech zdvojenou krajkovinu příhradové konstrukce, která z pohledů z Pražské památkové rezervace a od Vyšehradu bude nejméně rušit panorama chráněného území. Stávající historickou konstrukci severní lávky pro pěší podél přemostění Vltavy (včetně navazujícího schodiště ústícího na Rašínovo nábřeží), která by překážela těsnému sepětí původního a nového mostu, je žádoucí zachovat a při realizaci zvolené varianty R, která vytváří kopii stávajícího mostu, ji přenést do polohy podél severní (povodní) strany nového mostu.

Práce uvedené ve výrokové části B byly posouzeny jako z hlediska památkové péče nepřijatelné, neboť MHMP OPP navrhované práce musí posuzovat tak, že žadatelé zakládá svým

rozhodnutím právní jistotu o možnosti pokračovat v připravovaných pracích v intencích předložené studie, která je z pohledu památkové péče neakceptovatelná. Vzhledem k tomu, že dotčená lokalita se nachází v ochranném pásmu národní kulturní památky Vyšehrad, které bylo vymezeno vyhláškou č. 4/1963 sbírky nařízení, vyhlášek a instrukcí NV hl. m. Prahy a dále také v Pražské památkové rezervaci jak uvedeno výše, tedy na území s nejvyšším možným stupněm ochrany prohlášeném za ně před posuzovaným návrhem, nebyly k tomuto doloženy adekvátní materiály dokládající zjevnou nutnost umístění zastávky na Výtoni. MHMP OPP v souladu s NPÚ HMP požaduje vzhledem k rozsahu a složitosti této problematiky nové prověření nutnosti umístění zastávky Výtoň a vyvolání společného jednání zástupců všech dotčených orgánů před zpracováním dalšího stupně projektové dokumentace.

Vzhledem ke složitosti problematiky úprav trati vyplyne při projednávání dalších stupňů dokumentace nutnost dořešení dalších detailů. Trať se nachází v památkově chráněném území velkého významu a je proto bezpodmínečně nutné konzultovat jednotlivé detaily s dostatečným předstihem.

**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 zákresy do fotografií - pohledy z Palackého mostu, z Hořejšího nábřeží, z Císařské louky a z Vyšehradu.**

Po provedeném správním řízení ve věci rozhodl příslušný správní orgán v souladu s platnou právní úpravou tak, jak je uvedeno ve výroku tohoto závazného stanoviska. Podle § 44a odst. 3 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, je toto závazné stanovisko samostatným správním rozhodnutím. V dané věci je dána výlučná rozhodovací pravomoc MHMP OPP, neboť o dané věci není příslušný rozhodovat stavební úřad.

#### **Poučení o odvolání:**

Proti tomuto rozhodnutí může účastník řízení podat podle ustanovení § 81 a násl. zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, odvolání, ve kterém uvede, v jakém rozsahu se rozhodnutí napadá, v čem se spatřuje namítaný rozpor s právními předpisy, případně poukáže na jinou nesprávnost rozhodnutí nebo řízení, jež mu předcházelo, ve lhůtě 15 (patnácti) dnů ode dne oznámení rozhodnutí, a to k Ministerstvu kultury ČR, podáním u Magistrátu hlavního města Prahy, odboru památkové péče, na výše uvedenou adresu našeho úřadu. Odvolání jen proti odůvodnění rozhodnutí je nepřipustné. Odvolání se podává s potřebným počtem stejnopisů tak, aby jeden stejnopis zůstal správnímu orgánu a aby každý účastník dostal jeden stejnopis. Nepodá-li účastník potřebný počet stejnopisů, vyhotoví je správní orgán na náklady účastníka.

Lhůta pro podání odvolání počíná běžet podle § 40 odst. 1 písm. a) správního řádu dnem následujícím 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 daném případě lhůta pro podání odvolání). Podle § 17 zákona č. 300/2008 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů, ve znění pozdějších předpisů, je dokument, který byl dodán do datové schránky, doručen okamžikem, kdy se do datové schránky přihlásí osoba, která má s ohledem na rozsah svého oprávnění přístup k dodanému dokumentu. Nepřihlásí-li se ve lhůtě do 10 dnů ode dne dodání do datové schránky, považuje se dokument za doručený posledním dnem této lhůty.

Včas podané a přípustné odvolání má odkladný účinek.



[REDACTED]  
**Jan Kněžínek**  
ředitel odboru

otisk úředního razítka

#### **Rozdělovník:**

- I. Doručuje se prostřednictvím datové schránky  
Správa železniční a dopravní cesty, státní organizace  
[REDACTED]  
Sokolovská 278/1955, 190 00 Praha 9
  
- II. Na vědomí  
NPÚ HMP

Za správnost vyhotovení: Mgr. Petra Tůmová