

Dle rozdělovníku

Váš dopis zn./ze dne:

Vyřizuje/tel.:

Č. j.:

Ing. arch. Michal Chalupka

MHMP 972368/2020

236 003 158

Sp. zn.:

Počet listů/příloh: **18/0**

S-MHMP 2063585/2019

Datum:

13.07.2020

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 dotčených pozemků, Hlavního města Prahy – Technické správy komunikací hl. m. Prahy a.s., se sídlem Řásnovka 770/8, 110 00 Praha 1, IČO: 03447286, kterou podala společnost MOBA studio s.r.o., Turkmenská 1420/2, 101 00 Praha 10, IČO: 61459712, v zastoupení na základě plné moci ze dne 30.1.2020, a rozhodl podle § 67 a násl. zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů,

ve věci **pozemků parc.č. 864/2 až 864/11, 863/6 až 863/18, 860, 869, 870, 871, 873, k. ú. Karlín**, které jsou součástí nemovité kulturní památky, zapsané v Ústředním seznamu kulturních památek pod R.č.Ú.s. 47337/1-1554 – Negrelliho viadukt s viaduktem v Královské oboře a hradlem, **pozemku parc. č. 2539/2, k. ú. Nové Město**, který je v památkové rezervaci v hlavním městě Praze, prohlášené nařízením vlády č. 66/1971 Sb., o památkové rezervaci v hlavním městě Praze, **pozemků parc.č. 863/1, 863/2, 799, 861/1, 861/2, 861/3, 861/4, 800, 779, 780/1, 874/5 až 874/29, 859, k.ú. Karlín**, které jsou v památkové zóně Karlín, 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 a **pozemků parc.č. 874/1, 874/5, 943/1, k.ú. Karlín**, které jsou v ochranném pásmu památkové rezervace v hl. m. Praze, vyhlášeném rozhodnutím býv. odboru kultury NVP č.j. Kul/5-932/81 ze dne 19.5.1981 o určení ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze a jeho doplňkem ze dne 9.7.1981, kterými se určuje toto ochranné pásmo a podmínky pro činnost v něm, všechny výše uvedené pozemky se nachází v **ulicích Pernerova, Malého, Prvního pluku, Rohanské nábřeží, Praha 8**

spočívající v úpravě navazujícího městského prostředí na těleso Negrelliho viaduktu v Praze 8 s cílem vytvoření pěti (v textu prezentovaných šesti) charakteristických „iniciačních“ prostorů – Park Viadukt, U Kasáren, Negrelliho náměstí, Karlínská brána a Jeruzalémský ostrov s následujícími podrobnostmi:

„Park Viadukt“ – definovaný ulicemi Pernerova, Prvního Pluku a Malého – prostor má mít parkovou úpravu. Provedení záměru předpokládá:

- Reorganizace dopravního schématu lokality – ulice Pernerova jednosměrná k jihu, ulice Malého v režimu „pěší zóny“. Při východní hraně ulice Pernerova zhotovení kolmých parkovacích stání pro dopravu v klidu namísto současných podélných.
- Ulice Pernerova a Prvního pluku zůstávají výškově segregovány (pochozí plochy vzhledem k pojižděným plochám), ulice Malého v jedné výškové úrovni vzhledem k jihozápadní hraně, k severozápadní hraně výškový rozdíl u obrubníku 8 cm.
- Chodníkové obruby ohraničující lokalitu „park viadukt“ navrženy z červené žuly. Povrch vozovky ulice Pernerovy zůstane asfaltobetonový, vozovka ulice Malého bude provedena z velké žulové dlažby (kočičí hlavy), povrch vozovky ulice Prvního Pluku (dle textu – zde rozpor s grafickou částí) bude rovněž z velké žulové dlažby.
- Pochozí plochy kolem viaduktu a v navrhovaném parku z červené žuly – štípaných odseků, pochozí plochy při severovýchodní hraně ulice Malého z drobné pražské vápenné mozaikové dlažby.
- Reorganizace stávajících ploch zeleně – ponechání části vzrostlé zeleně, její doplnění dalšími kusy. Vnitřní (k prostoru poměrná) trojúhelníková část spolu s pásem přiléhajícím k jižní hraně ulice Prvního Pluku navržena jako zelená, s částmi této plochy oseté „luční travou“.
- V ulici Malého je nově navrženo stromořadí, jednotlivé stromy pravidelně umístěny v rabatech navržených do pojižděné plochy.
- Prostor doplněn historizujícím veřejným osvětlením, dvěma stojany pro kola při východní hraně ulice Pernerovy a lavičkami při jižní hraně ulice Prvního Pluku. Rozmístění sloupků není možné z grafické části odečíst pro nedostatečné měřítko těchto prvků.
- Vestavbu různých provozů pod jednotlivé oblouky viaduktu, prostor pod prvním obloukem při ulici Prvního Pluku je ponechán pro pěší. Funkční náplň jednotlivých provozů není studií konkretizována.
- Reorganizace dopravních vazeb souvisejících s úpravou lokality si vyžádá i reorganizaci a rekonstrukci přilehlých křižovatek včetně světelných signalizačních zařízení.

„U Kasáren“ – prostor při východní hraně Negrelliho viaduktu mezi ulicemi Křížíkova a Malého – má být „aktivním“ parterem, ve vnitřní části mezi jednotlivými rameny viaduktu má vzniknout letní scéna Karlínského divadla. Provedení záměru předpokládá:

- Prostory pod oblouky západní větve Negrelliho viaduktu budou využívány provozem Karlínského divadla – vznikne zde workshopová dílna, galerie divadla, divadelní kavárna a technické zázemí pro venkovní letní scénu. První dva prostory pod oblouky přiléhajícími k ulici Křížíkova z jižní strany ponechány jako volné, po 22 hodině večer budou uzavírány bránou (rozpor textu a grafické části předložené PD –

v grafické části nejsou prostory pod prvními dvěma oblouky ponechány jako volně průchozí).

- Pochozí plochy východně od tělesa viaduktu řešeny štípanou kostkou z červené žuly. Do prostoru jsou nově navrženy tři stromy.
- Doplnění prostoru některými prvky městského mobiliáře – lavičkami, stojany na kola (tvar, barva, rozměry nespecifikovány) a historizujícím veřejným osvětlením.
- Při východní hraně revitalizovaného prostoru bude zřízen záliv pro zastávku autobusu MHD.
- Chodník při východní hraně přilehlé části ulice Prvního Pluku bude proveden z drobné vápenné pražské mozaikové dlažby.
- Prostory pod oblouky východní větve (karlínského spojovacího viaduktu) budou funkčně využity (zřejmě mimo ten první při ulici Křížkova), jednotlivé funkční polohy nejsou předloženou PD specifikovány.
- Provedení západní hrany pojezděné plochy vozovky ulice Prvního Pluku ve stejné úrovni, v jaké se nachází pochozí chodníkové plochy.

„Negrelliho náměstí“ – prostor ulice Prvního pluku po obou stranách Negrelliho viaduktu v úseku mezi ulicemi Křížkova a Sokolovská. Dle předložené studie by tento subprostor měl plnit úlohu ústředního prvku společenského života. Z hlediska dopravy by celý prostor měl mít statut obytné zóny. Provedení záměru předpokládá:

- Pojezděné plochy vozovky ulice Prvního Pluku (rozkládající se po obou stranách mostního tělesa) z velké žulové dlažby, včetně stávajícího jednosměrného průjezdu pod viaduktem v čele ulice Za Poříčskou branou.
- Provedení chodníkových ploch při fasádách činžovních domů z drobné vápenné pražské mozaikové dlažby.
- Ponechání stávající vysoké zeleně, její doplnění o několik kusů stromů ve vnitřní části prostoru a doplnění čtyř stromů k východní hraně vozovky ulice Prvního Pluku (rabata pro stromy budou provedena v pravidelných rozestupech v pásu podélného parkování).
- Výrazné plochy ve vnitřních pobytových plochách mlatové, doplněné vysokou zelení a ostrůvky lučních travin. Pochozí zpevněné plochy kolem tělesa viaduktu ze štípaných kostek červené žuly.
- Pochozí plochy po obou stranách železničního mostu budou na svých hranách k pojezděným plochám vozovky ulice Prvního Pluku doplněny o antiparkovací sloupky, neboť je navržena jejich jednotná úroveň. Plochy určené pro pěší a plochy pojezděné jsou navrženy ve stejné úrovni i při západní hraně ulice Prvního Pluku, zde však hrana pojezděných ploch tvořených podélnými stánými pro dopravu v klidu není doplněna o antiparkovací sloupky.
- Funkční využití jednotlivých prostorů pod oblouky viaduktu, přičemž volné by zůstaly dvě pole v čele ulice Za Poříčskou branou a pěší průchod při ulici Sokolovská. Konkrétní funkční návrh však prezentován není.
- Doplnění vnitřního prostoru „náměstí“ prvky městského mobiliáře – lavičkami, historizujícím veřejným osvětlením.

„Karlínská brána“ – prostor obklopující viadukt v úseku mezi ulicemi Sokolovská a Pobřežní. Návrh sleduje zklidnění dopravy a rozšíření obecného potenciálu pro pěší formu dopravy, která by v tomto úseku měla mít formu obytné zóny. Provedení záměru předpokládá:

- Provedení pěších ploch při fasádách okolních činžovních domů s povrchem z drobné vápenné pražské mozaikové dlažby.
- Provedení pochozích ploch navazujících bezprostředně na těleso viaduktu ze štípaných kostek z červené žuly. Na hranách těchto ploch směrem k poježděným plochám ulice Prvního Pluku jsou umístěny antiparkovací sloupky.
- Provedení pojezdných vozovek ulice Prvního Pluku z velké žulové dlažby (kočičí hlavy).
- Umístění tří stromů při východní hraně řešené lokality, rabata pro stromy jsou umístěny do ploch podélného stání pro dopravu v klidu.
- Umístění škály funkčních provozů do 7 prostorů pod oblouky viaduktu, nacházejících se v daném řešeném úseku.
- Hrany ploch pro pěší ve styku s plochami poježděnými budou řešeny v jedné úrovni.

„Jeruzalémský ostrov“ – prostor obklopující viadukt v úseku mezi ulicemi Pobřežní a Rohanským nábřežím. Oblouky viaduktu jsou v tomto úseku dimenzovány na větší průjezdný profil, neboť tři z nich v linii dnešního Rohanského nábřeží, respektive zdejší silniční komunikace, byly historicky využívány pro průjezd vlaků na bývalé Dennisovo nádraží. Z hlediska dopravního řešení je celý úsek zamýšlen jako pěší zóna. Provedení záměru předpokládá:

- Zhotovení povrchu ploch pro pěší při západní hraně dotčené lokality z drobné vápenné pražské mozaikové dlažby. Provedení tohoto povrchu se předpokládá i pod plochou pro dopravu v klidu (navržena jsou šikmá stání) v západní části ulice Prvního Pluku.
- Zhotovení ploch pro pěší, navazujících bezprostředně na těleso viaduktu, ze štípaných kostek z červené žuly. Na západní hraně této plochy budou umístěny antiparkovací sloupky společně s historizujícím veřejným osvětlením.
- Východní hrana subprostoru bude opatřena stromořadím (5 ks. stromů), rabata stromů jsou navržena v ploše pro pěší pohyb. I v této linii je navrženo historizující veřejné osvětlení.
- Do bohatěji dimenzovaného prostoru pod jednotlivými oblouky jsou navrženy funkční provozky, přičemž dva z nich jsou vynechány jako potenciál pro propojení vzhledem k záměru daným projektem Vienna Insurance Group ČR, který plánuje v bezprostřední návaznosti zhotovit „náměstí“.

Obecná řešení, poplatná celému záměru revitalizace okolí Negrelliho viaduktu, předpokládají provedení následujícího:

- Zhotovení technických prostorů v dimenzi 4 x 5 x 2-2,2 m (d x š x v) pod úrovní terénu v jednotlivých prostorech pod mostními oblouky.
- Zhotovení základových pasů pro jednotlivé samonosné prosklené stěny vyplňujících jednotlivé profily mostních oblouků.
- Zhotovení nových fasád v jednotlivých prostorech pod mostními oblouky. Tyto prvky jsou řešeny variantně pro jednotlivé charakteristické subprostory – typ A. pro

„Park Viadukt“ a část „U Kasáren“, typ B. pro „Negrelliho náměstí“ a „Karlínskou bránu“ a typ C. pro „Jeruzalémský ostrov“. Studie obsahuje návrh na vytápění pobytových místností na minimální možnou teplotu (18,5

□ C) pro ome

rizik v kontaktu nové prosklené fasády s kamennou nebo cihelnou konstrukcí viaduktu (navržen je zde také „předělový pás“, který případný teplotní spád v kamenné / cihelné konstrukci protahuje do větší hloubky nevytápěné konstrukce mostu). Nová prosklená fasáda je navržena do líce vnějších svislých rovin tělesa viaduktu. Prosklená fasáda je ve všech třech případech řešena obdobným způsobem – pole je horizontálně rozděleno masivním prvkem přibližně v polovině jeho výšky, další členění plochy je pak pouze vertikální jednotlivými rámy okenních výplní. Nasávání i výfuk vzduchu pro potřeby funkční VZT je do venkovního prostředí zaústěno v masivním horizontálním dělicím prvku.

- Noční osvětlení prostorů bude zajištěno historizujícími SVO „Praha“, případně tvarovou obdobou tohoto výrobku.
- Do jednotlivých interiérů pod mostními oblouky jsou ilustrativním způsobem navrženy různé konstrukce pro variantní komerční využití;

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**:

Příprava navrhovaných prací v rozsahu předložené studie „Koncepční studie Negrelliho viaduktu příležitost pro kreativní město“, kterou zpracovala společnost MOBA studio s.r.o., Turkmenská 1420/2, 101 00 Praha 10, IČO: 61459712, v 10/2019 (verze: VIII zkrácená), je z hlediska zájmů státní památkové péče **p ř í p u s t n á** za těchto základních podmínek:

1. Dvě klenební pole (klenby 45. a 46., objekt bývalé vodárny) jižně od ulice Pobřežní budou z předloženého záměru komerčního využití zcela vyloučeny. Dvě klenební pole přilehlé k rozšířenému pilíři nacházejícího se uprostřed úseku mezi ulicemi Sokolovská a Za Poříčskou bránou zůstanou volná bez trvalých vestaveb.
2. Bude zpracováno detailní zaměření stavby podzemního proplachovacího kanálu bývalého Karlínského přístavu pod klenbou 54, který je stále funkční a posouzení jeho stavebně technického stavu. Na základě výsledků zaměření jeho přesné polohy a zjištění jeho technického stavu, bude rozhodnuto o možnosti a způsobu budování navržených podzemních konstrukcí nad tělesem kanálu.
3. Návrh podzemních technických prostor (rozměry 4 x 5 x 2,0-2,2 m - š x d x v) bude upraven tak, že rozměry těchto prostor budou redukovány na nezbytně nutné minimum sloužící k umístění přípojek inženýrských sítí. Upravený návrh podzemních technických prostor bude předložen MHMP OPP k posouzení v dalším stupni projektové dokumentace.

4. Bude zpracován detailní návrh minimalistického způsobu založení samonosných prosklených stěn, které bude odděleno od základové situace mostního objektu. Návrh a postup realizace základových konstrukcí pro samonosné prosklené stěny vestavovaných komerčních provozů bude předložen MHMP OPP k posouzení v dalším stupni projektové dokumentace.
5. Prosklené stěny navržené v rovině fasády mostního objektu budou posunuty směrem dovnitř minimálně o délku příčného rozměru cihly, tedy min. o 15 cm. V rámci dalšího stupně projektové dokumentace bude zpracován variantní návrh fasád vestavovaných komerčních jednotek, který bude vycházet z originální historické, fotograficky doložené předlohy těchto původně zde existujících provozoven.
6. U každého uvažovaného provozu v plánovaných uzavřených vestavbách pod klenbami mostu bude zpracován stavebně fyzikální posudek řešící produkci zvýšené vlhkosti (vodních par) a její pronikání do konstrukce mostu s následným rizikem vzniku vodního kondenzátu, který bude předložen MHMP OPP k posouzení v dalším stupni projektové dokumentace.
7. Zadláždění pochozích ploch v části návrhu „Park Viadukt“ nebude provedeno z žulových odseků, ale ze štípaných žulových kostek stejného formátu tak, jak je v návrhu zamýšleno u zbytku revitalizovaných ploch.
8. Pochozí plochy a pojížděné části vozovek (povětšinou navrhované z velké žulové dlažby – kočičích hlav) nebudou řešeny v jedné výškové úrovni, ale bude použito tradiční řešení výškové segregace, kdy jsou chodníkové plochy vyvýšeny oproti těm určeným pro automobilový provoz (základní výška nášlapu cca 8 – 15 cm).
9. Při úpravách dotčených městských komunikací budou užity původní (stávající) žulové obruby a budou opět osazeny tradičním způsobem - na sraz pomocí zámků. Spára nebude vyplněna dalším materiálem. V případě nutnosti doplnění těchto žulových obrub bude použito tvarových replik ze stejného nebo obdobného materiálu. Obruby nebudou prováděny z červené žuly, ale klasicky z žuly šedé.
10. Na hranách pochozích ploch nebudou použity antiparkovací sloupky.
11. Veškeré prvky nového městského mobiliáře budou předloženy MHMP OPP k posouzení v dalším stupni projektové dokumentace nebo v samostatném správním řízení.
12. Budou zpracovány vzory dlážděných pochozích ploch v drobné pražské mozaikové dlažbě. Pokládka této dlažby bude provedena tradičně do pískového či štěrkového lože, spára může být zavápněna. Kladečské plány pochozích ploch budou předloženy MHMP OPP k posouzení v dalším stupni projektové dokumentace nebo v samostatném správním řízení.

13. Při obnově uličních vpustí, budou použity stávající litinové mříže. Nové uliční vpustí (mříže) budou shodné se stávajícími, tedy budou litinové obdélného tvaru.
14. Pod klenbou č 36 se nacházela historická podlahová konstrukce (teraco), která bude obnovena a zakomponována do nového řešení obnovené provozovny.
15. Návrh bude doplněn přehledným grafickým schématem, kde bude jasně zaznamenáno rozhraní mezi plochami pro pěší a plochami pro automobilový provoz, který bude předložen MHMP OPP k posouzení v rámci dalšího stupně projektové dokumentace.
16. Veškerý historický materiál nalezený pod stávajícími povrchy nebo dotčený revitalizací předmětných městských prostor bude fotograficky zdokumentován *in situ*, rozebrán, vytříděn a znovu použit do nového řešení (obruby, drobná vápenná mozaiková dlažba, velká žulová dlažba, křemencová dlažba apod.). Doplnění tohoto materiálu o nové prvky bude provedeno ze skladu Technické správy komunikací hl. m. Prahy (TSK). Teprve pokud požadovaný prvek nebude možné zajistit ze skladu TSK, pak je možné ho nahradit novým výrobkem.
17. U nově navržených pobytových ploch (např. „Negrelliho náměstí“) bude přeřešen poměr mlatových zpevněných a vegetačních ploch včetně přesného návrhu „zeleně“ (trávníky, keře, stromy). Mlatové plochy by měly být užity pouze jako funkční doplňky např. v podobě cest, okolo stromů nebo v ploše dětského hřiště.
18. Nově navržená stromořadí umístěná v ploše ulice v blízkosti fasád stávajících domů nebudou realizována.
19. U nově zřizovaných přechodů pro chodce budou signální pásy a varovné pásy provedeny z kostek ze stejného materiálu jako dlažba (vápenec) nebo z materiálu polymer-beton s upraveným povrchem pro nevidomé. Signální i varovný pás budou vyskládaný ve stejném vzoru a barevnosti jako navazující mozaiková dlažba. Lem hmatové dlažby bude proveden ze stejného materiálu jako dlažba (vápenec) nebo stejného materiálu jako hmatová dlažba (polymer-beton) a bude stejně jako hmatová dlažba zakomponován do vzoru.

Odůvodnění:

Podle ustanovení § 14 odst. 1 a 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, byla dne 15.10.2019 podána oprávněnou osobou žádost o vydání závazného stanoviska k návrhu výše uvedených stavebních úprav předmětné kulturní památky a jejího bezprostředního okolí 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 20.11.2019 Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště Praha (dále jen NPÚ ÚOP PR), o zpracování písemného vyjádření k předloženému návrhu v zákonné lhůtě 20 ti 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. 311/92330/2019 ze dne 20.2.2020, které MHMP OPP obdržel dne 20.2.2020. Ve svém vyjádření tato odborná organizace považuje navrhované práce za realizovatelné za následujících podmínek:

1. *Plánované využití nebude navrhováno ve dvou klenebních polích nacházejících se jižně od dvojice průjezdních polí v trajektorii ulice Pobřežní (klenby 45. a 46., objekt bývalé vodárny). Tyto dvě klenební pole budou z předloženého záměru zcela vyloučeny.*
2. *Realizaci předloženého záměru nesmí dojít k negativnímu ovlivnění stavby podzemního proplachovacího kanálu bývalého Karlínského přístavu, který je stále funkční. Tento kanál podchází pod stavbou viaduktu v šestém poli severně od dvojice průjezdních polí v trajektorii ulice Pobřežní (klenba 54).*
3. *Uvažované technické prostory o rozměrech 4 x 5 x 2,0-2,2 m (š x d x v) navržené pod úroveň terénu do jednotlivých využitých klenebních polí vyžadují individuální statické posouzení stability pilířů mostu včetně stanovení způsobu realizace, při které nesmí v žádném případě dojít k přenosu vibrací do opraveného zdiva pilířů a kleneb viaduktu.*
4. *Návrh a postup realizace základových pasů pro samonosné prosklené stěny musí být individuálně posouzeny ze statického hlediska. Nesmí dojít k negativnímu ovlivnění základové situace mostního objektu ani během případné výstavby, ani během další životnosti mostní konstrukce.*
5. *Uvažované prosklené stěny instalované v rovinách fasády mostního objektu budou posunuty směrem dovnitř alespoň o délku příčného rozměru cihly, tedy cca o 15 cm.*
6. *U každého uvažovaného provozu v plánovaných vestavbách budou z hlediska stavební fyziky individuálně posouzena rizika plynoucí z možnosti pronikání zvýšené vlhkosti (vodních par) do konstrukce mostu s následným rizikem vzniku vodního kondenzátu uvnitř jeho konstrukce.*
7. *Zadláždění pochozích ploch v části návrhu „Park Viadukt“ nebude provedeno z žulových odseků, ale ze štípaných žulových kostek stejného formátu, jaký projekt zamýšlí užít u zbytku revitalizovaných prostorů.*
8. *Pochozí plochy a pojižděné části vozovek (povětšinou navrhované z velké žulové dlažby – kočičích hlav) nebudou řešeny v jedné úrovni, ale bude použito tradiční*

řešení výškové segregace, kdy jsou chodníkové plochy vyvýšeny oproti těm určeným pro automobilový provoz (základní výška nášlapu cca 8 – 15 cm).

9. Pro potřeby úpravy dotčených městských prostorů daných předloženou projektovou dokumentací budou užity původní (stávající) žulové obruby a budou opět osazeny na své původní místo tradičním způsobem - na sraz pomocí zámků. Spára nebude vyplněna dalším materiálem. V případě nutnosti doplnění těchto žulových obrub bude použito tvarových kopií ze stejného nebo obdobného materiálu. Obruby nebudou prováděny z červené žuly, ale klasicky z žuly šedé.
10. Nebudou realizovány antiparkovací sloupky na hranách pochozích ploch. Pokud bude výška nášlapu dle podmínky č. 8, pak jsou tyto prvky zbytečné.
11. Veškeré prvky užitého městského mobiliáře (mimo sloupů veřejného osvětlení) budou předloženy a posouzeny v samostatném správním řízení
12. Zástupcům památkové péče (MHMP OPP, NPÚ ÚOP PR) budou v samostatném správním řízení předloženy ke schválení vzory dlážděných pochozích ploch pojednaných v drobné vápenné pražské mozaikové dlažbě. Pokládka této dlažby bude provedena tradičně do pískového či štěrkového lože a spára může být zavápněna.
13. Při rekonstrukci uličních vpustí budou použity stávající litinové mříže. Nové uliční vpusti (mříže) budou pouze doplněné a budou litinové obdélného tvaru, nikoliv čtvercové.
14. Pod některými klenebními segmenty se nachází cenné historické podlahové konstrukce, tyto podlahy nesmí být záměrem nijak poškozeny.
15. V navazujícím stupni projektové dokumentace bude přehledným grafickým způsobem prezentován rozdíl průběhu rozhraní mezi plochami pro pěší a plochami pro automobilový provoz.
16. Veškerý historický materiál dotčený revitalizací předmětných městských prostor bude v maximální možné míře znovu použit (obruby, drobná vápenná mozaiková dlažba, velká žulová dlažba, křemencová dlažba apod.). Doplnění tohoto materiálu o nové prvky požadujeme přednostně ze skladu Technické správy komunikací hl. m. Prahy (TSK). Teprve pokud požadovaný prvek nebude možné zajistit ze skladu TSK, pak je možné ho nahradit novým výrobkem.

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 13.3.2020. K podkladům uplatnil námítky a doplnění dle jednotlivých podmínek písemného vyjádření NPÚ ÚOP PR:

- 1) „Klenby č 45 a 46 jsou z aktualizované studie vyloučeny
- 2) Dle průzkumu prováděném na místě, je podzemní proplachovací kanál pod klenbou č. 54 umístěn ve střední části na ose klenebního pole, aby nedošlo ke kolizi s touto významnou památkou. Pozice základu a technického prostoru budou realizovány s největší opatrností. V další části PD dojde ke zmenšení hloubky základu a technického prostoru.
- 3) Po kontrole únosnosti základů a po jednání s hlavním projektantem rekonstrukce je v projektu zasíťování oblouků nově upravena dimenze technického prostoru na 1,2 x 2,4 x 1,2 m (š x d x v).

- 4) *Základové pasy budou sníženy na minimální dimenzi, tak aby byly zakládány v nezámrazné hloubce. Přesný vliv na statiku základů bude zajištěn dilatační spárou od konstrukce základu mostního tělesa. Pro zabezpečení nezávislosti nosné konstrukce podlah, základů a technického prostoru je kolem dokola navržena dilatační spára, která je v interiéru propsána pásem oblázků. Tímto je zajištěna jak dilatační funkce, tak i zabezpečení proti vzestupu v případě proti vodní vlhkosti.*
- 5) *Pozice jednotlivých stěn je navržena dle čtyř druhů materiálu následovně:
Pískovcové zdivo - Oblouky: 016, 017, 018, 019, 020, 021, 022, 023, 024, 025, 026, 027, 028, 029, 030, 031, 032, 033, 034, 035, 036, 037, 038, 039, 040, 041, 042, 043, 044, 045, 046, 047, 048, 052, 053, 054, 055
Omitnuté cihly - Oblouky: 083, 084, 085
Beton - Oblouky: 049, 050, 051, 056, 057
Cihly - Oblouky: 086, 087, 088, 089, 090, 091, 092, 093, 094, 095, 096, 097, 098
(U všech druhů zdiva znázorněn stejný detail kotvení rámu prosklené stěny)*
- 6) *Pro řešení vodních pár v každém oblouku bude umístěna vzdouotechnická jednotka, která zajistí odvod vodní páry vzniklé z provozu. S ohledem na nemožnost kotvit vzdouotechniku pod stropem, nebude VZT poruby hned pod stropem. Není možné odvětrat nejvyšší bod pod klenbou, proto je v návrhu počítáno nově s automaticky otvíravými okny a s automaticky otvíravým pruhem, který zajistí přirozenou cirkulaci vzduchu v nejvyšším místě každé klenby. Výpočet stavební fyziky bude dodán v dalším stupni projektové dokumentace.*
- 7) *Bude upraveno v dalším stupni PD.*
- 8) *Jedná se o detail, který je již stávající všude v okolí viaduktu, zejména v ulici Prvního pluku a v ulici Malého. Jedinou výjimkou, kde je obrubník požadován je v současnosti v ulici Prvního pluku ve východní části mezi ulicemi Sokolovská a Křížíkova o celkové délce 145 m. Zbytek ulice Prvního pluku o celkové délce 60 metrů a ulice Malého o celkové délce 112 m mají stejný detail, který navrhujeme. Návrh je inspirován současným stavem kolem viaduktu, kde je uliční profil realizován tak, že od fasády domu je obrubník vysoký 8-11 cm a směrem k viaduktu se již obrubník neobjevuje. Návrh, který předkládáme, počítá s vymešovacím obrubníkem, jak je tomu v ulici Dlouhá na Praze 1. K dispozici není žádná historická fotka, která by dokumentovala obrubníky směrem k viaduktu. Od svého postavení je Negrelliho viadukt umístěn ve volné krajině. K němu pak přirůstalo město z obou stran - jak z karlínské strany, tak i ze strany Nového Města. Vyjma ulice kolem viaduktu měly veškeré karlínské ulice obrubník. Teprve po zintenzivnění automobilové dopravy, plní ulice vedoucí paralelně s viaduktem roli ulic. Před tím se jednalo historicky o skladové prostory nebo zázemí, do kterých se vstupovalo po vydlážděné nebo zhutněné ploše. Viz foto.*
- 9) *Bude upraveno v dalším stupni PD.*
- 10) *Antiparkovací sloupky budou vypuštěny z projektu, dle konzultace s TSK nejsou zapotřebí.*
- 11) *Ano, bude konzultováno v dalších stupních PD.*
- 12) *Ano, bude upraveno v dalších stupních PD.*
- 13) *Ano, bude upraveno v dalších stupních PD.*

- 14) *Při rekonstrukci Negrelliho viaduktu byly bohužel veškeré podlahové konstrukce odstraněny. Pod obloukem č. 36 se nacházela terrazzo dlažba, která byla rekonstrukcí poškozena a následně odstraněna. (viz fotografie dále) Terrazo je materiál typický pro pražské interiéry a zejména pasáže a veřejné objekty, bude tedy použit na podlahy oblouků, vyjma podlah pod klenbou č. 45 a č. 46. Bude vypracováno v dalším stupni projektové dokumentace.*
- 15) *Veřejný prostor kolem Negrelliho viaduktu jsou řešeny jako pěší zóna, vyjma ulic Sokolovská, Křížkova a Rohanské nábřeží. Tento stav, že se jedná o jednotnou plochu bez výškového rozdílu je dokumentován na řadě historických fotek.*
- 16) *Bude upraveno v dalším stupni PD a v samotné realizaci. Původní žula = 1 504,5 m².*

Námítky a návrhy uplatněné účastníkem řízení MHMP OPP sice akceptuje, neboť jsou většinou souhlasem s požadavky uvedenými v podmínkách písemného vyjádření odborné organizace NPÚ ÚOP PR, ale jelikož pouze souhlasně odkazují na budoucí zpracování těchto požadavků, uvedl MHMP OPP podmínky písemného vyjádření odborné organizace NPÚ ÚOP PR do výroku rozhodnutí.

V jedné z mála nesouhlasných námitek žadatele k podmínce č 8 uvedené v písemném vyjádření odborné organizace NPÚ ÚOP PR je uvedeno, že cit.: ... „K dispozici není žádná historická fotka, která by dokumentovala obrubníky směrem k viaduktu.“ MHMP OPP nesouhlasí s námitkou žadatele k tomuto bodu a uvádí, že disponuje dobovými fotografiemi (které jsou veřejně dostupné na internetu), kde je prvek chodníkového obrubníku u pilíře viaduktu jasně zachycen. Z těchto důvodů MHMP OPP neakceptuje námitku žadatele a podmínku na užití chodníkových obrub k docílení výškové separace rozdílných účelů komunikací do rozhodnutí uvádí.

MHMP OPP, který žádost posoudil, se ztotožnil s písemným vyjádřením NPÚ 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.

Předložený návrh se přímo dotýká objektu drážní stavby Negrelliho viaduktu, který je nemovitou kulturní památkou, zapsanou v Ústředním seznamu kulturních památek pod R.č.Ú.s. 47337/1-1554 a návrhem dotčené pozemky leží výhradně v památkové zóně Karlín, 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.

Předmětem památkové ochrany kulturních památek je objekt jako celek, zejména jeho historické vodorovné a svislé nosné konstrukce (zdivo, stropy, včetně všech historických prvků a detailů), ale i veškeré autentické konstrukce a prvky nenosné a výplňové (fasády, vnější i vnitřní omítky, dlažby, obklady, včetně všech autentických historických prvků a detailů).

Podle vyhlášky č. 10/1993 Sb. hl. m. Prahy, o prohlášení částí území hl. m. Prahy za památkové zóny a o určení podmínek jejich ochrany jsou dle čl. 3 předmětem ochrany v tomto případě: uliční interiéry spolu s povrchy komunikací – zejména mozaiková dlažba chodníků a historická komunikační dlažba, charakter objektů a pozemků, architektura objektů a jejich exteriéry.

Mezi památkové hodnoty identifikované v dané lokalitě a dotčené předloženým záměrem patří zejména uliční interiér s historickou komunikační dlažbou (povrchy parteru) a těleso mostu samotného.

Negrelliho viadukt, byl vystavěn v letech 1846-1849 a 1. června roku 1850 byl uveden do provozu. Ve své době se jednalo o nejdelší most v Evropě. Projekt a stavbu měl mít na starosti Jan Perner, pro jeho předčasné úmrtí však byla práce svěřena inženýru Aloisi Negrellimu.

V době vzniku byl most obklopen relativně volnou příměstskou krajinou, postupem času spolu s urbanizací dnešního Karlína se zástavba dostala do těsné blízkosti mostu. V roce 1871 byl most v jihovýchodní části doplněn druhým ramenem pro přímé spojení Libně a Buben. Tato část obsahovala dvě ocelové nýtované mostní konstrukce.

Přemostění Křížkovy ulice bylo v letech 1852-1954 upraveno pro zvýšení podjezdného profilu, přičemž byly tři kamenné mostní oblouky zbořeny a nahrazeny byly trémovými překlady z předpjatého betonu (podobná úprava byla provedena rovněž na holešovické straně viaduktu nad Bubenským nábřežím).

Předložený záměr částečně respektuje ochranu této kulturní památky a předkládá řešení mající snahu o eliminaci případného negativního vlivu na mostní konstrukce, avšak i s ohledem na stupeň dokumentace jsou navrhovaná řešení pouze schématická a v některých ohledech obtížně realizovatelná.

Rizikem návrhu je z pohledu památkové péče návrh objemných podzemních prostor pro technologická zařízení a skladování - v prostorech mezi pilíři pod oblouky a stejně tak návrh masivního základu pro nově navrhované prosklené stěny uzavírající prostory mezi pilíři. Provedením záměru nesmí být ovlivněna základová situace stavby.

Další rizikem pro mostní konstrukci je možný prostup vodních par z vytápěného prostředí do konstrukce mostu (riziko vzniku kondenzátu uvnitř konstrukce, přičemž ta proti tomuto vlivu není nijak chráněna). Tyto rizika musí být v dalších stupních projektové dokumentace komplexně prověřeny a musí k nim být navrženo odpovídající komplexní řešení.

K popisu předloženého návrhu MHMP OPP uvádí popis předložené dokumentace z písemného vyjádření NPÚ ÚOP PR, se kterou se ztotožňuje, cit.: ... „*Nutno poznamenat, že kvalita předloženého dokumentu není valná – byl zvolen nevhodný formát (A4) a měřítko (pro jistotu povětšinou ani neuvedeno) pro prezentaci daného záměru. Měřítko a orientace šraf v grafických podkladech nesouhlasí s legendou, rozlišit návrh a stav je obtížné (grafická zkratka pro strom), objevují se nepopsané prvky (stromy v „parku viadukt“). Rovněž texty nemají valnou kvalitu, některé pasáže pak nedávají smysl obecně. Velikost prezentovaného textu v některých pasážích předložené studie je vyložene nedostatečná (celková situace v měřítku 1:1000 – text takřka nečitelný, uvedené měřítko lživé – viadukt by měl ve skutečnosti celkovou délku přibližně 160 m), některé prvky veřejného prostranství v grafických částech pro zvolené měřítko takřka nelze dohledat (sloupky, stojany na kola apod.). Předložené řemeslné zpracování studie neodpovídá důležitosti řešeného prostředí.“*

Dále MHMP OPP uvádí popis předloženého návrhu uvedený v písemném vyjádření odborné organizace NPÚ ÚOP PR, se kterým se ztotožňuje, cit.: ... „*Záměr daný předloženou projektovou dokumentací kultivuje a společensky posiluje nejbližší přilehlé městské prostory k liniové drážní stavbě Negrelliho viaduktu. Stavba jako taková, přes veškeré své architektonické a technické kvality, je určitou bariérou v přirozeném městském pohybu. Tento moment do jisté míry historicky způsoboval vznik vnitřních městských periferií v prostorech bezprostředně navazujících na těleso mostu. Umístěním škály cílových aktivit v jednotlivých klenebních polích viaduktu a umožněním příznivějšího pěšího propojení přilehlého území dojde k výraznému omezení efektu bariéry této liniové stavby včetně omezení nežádoucích aktivit spojených se vznikem vnitroměstských periferií... .., S ustanovením silných společensko-kulturních aktivit ve vztahu ke stavbě viaduktu bude vyloučena řada hrozeb poškození jeho konstrukcí případným vandalismem nebo nevhodným využíváním (parkování). Nicméně předloženým záměrem vzniká jiná množina rizik, kterých je nutné se vyvarovat, proto jsou v těchto záležitostech stanoveny výše uvedené podmínky k usměrnění.“*

Odůvodnění podmínek uvedených ve výroku rozhodnutí:

Ad. 1) V uvedených klenebních polích se nalézá historické využití prostoru (bývalá vodárna – čerpací stanice), přičemž všechny konstrukce související s daným prostorem jsou součástí chráněné kulturní památky „Negrelliho viaduktu s viaduktem v Královské oboře a hradlem“, do kterých není možné neadekvátním způsobem zasahovat. Vzhledem k dosud nedostatečnému zmapování této části technické památky není možné v těchto prostorách připustit realizaci další stavební vrstvy. Další dvě klenební pole, které jsou požadované zachovat jako volné bez trvalých vestaveb, leží uprostřed dlouhého úseku mezi ulicemi Za Poříčskou bránou a Sokolovská a jejich trvalým uzavřením by byl radikálně omezen průhled i komunikace pěších, což by způsobilo nepříznivou změnu kulturní památky, a proto MHMP OPP stanovil tuto podmínku, která byla mimo jiné stanovena již v rozhodnutí MHMP OPP S-MHMP 639762/2012 ze dne 25.7.2012 vydávaném k velmi podobné studii řešící totožný záměr (nyní posuzujeme v podstatě totožnou studii, která má pouze širší záběr).

Ad. 2) V uvedeném klenebním poli se pod terénem nachází historická technická stavba proplachovacího kanálu Karlínského přístavu. V souvislosti s realizací předloženého záměru nesmí být tato stavba negativním způsobem ovlivněna.

Ad. 3) Pilíře mostu a jeho založení bylo v rámci rekonstrukce posíleno, přičemž povšechně byly základové konstrukce zesilovány zhotovením vertikálních pilot pro přenesení statického zatížení a šikmými mikropilotami byly základové konstrukce zesilovány pro dostatečnou odolnost proti dynamickému zatížení. Tato základová situace nesmí být ohrožena ve své schopnosti přenést s dostatečnou rezervou veškerá možná zatížení mostní konstrukce během její životnosti (nejedná se tak pouze o účinky plynoucí z vlastní váhy konstrukce a provozu na ní, ale i škály dalších možných zatížení, např. povodní, kdy by musely být tyto prostory zatopeny). Vzhledem k tomu, že se základová situace mění s každým polem, je nutné posoudit každý takový zamýšlený prostor individuálně.

Ad. 4) Zhotovením základových pasů pro prosklené samonosné stěny nesmí být v žádném případě ovlivněna základová situace mostního tělesa a konstrukce viaduktu samotného.

Ad. 5) Hloubkové vnímání charakteristických oblouků mostu by bylo v rovinách nových svislých „fasád“ setřeno v případě umístění prosklené stěny do líce takové „fasády“. Z tohoto důvodu požadujeme posunutí vnějšího líce stěny vůči svislým fasádám (rovinám) viaduktu minimálně o příčný rozměr cihly klasického formátu (cca 15 cm) směrem dovnitř. Návrh nových fasád (uzavření prostoru pod oblouky) zcela rezignoval na historické předlohy technických i komerčních vestaveb do oblouků. MHMP OPP požaduje variantní zpracování formy nových stěn uzavírajících oblouky, které budou vycházet z fotograficky zdokumentovaných historických předloh. (charakteristické prvky původních „uzávěrů“ oblouků – svislé bednění, tzn. hustý svislý rastr horní plochy perforovaný okenními/dveřními otvory, ukončený mohutným „poutcem“ v úrovni stropu s označením provozovny, v přízemí klasický krámcový výkladec, nebo vrata).

Ad. 6) Riziko průniku vodních par do konstrukce mostu je v souvislosti se zvoleným technickým řešením značné (nejedná se o samostatné vestavby s vlastním pláštěm, ale pouze o „uzavření“ prostoru pod klenbami, čímž se spodní plocha klenby stane konstrukcí obrácenou do interiéru namísto exteriéru). Aby nedošlo k nežádoucí kondenzaci vodních par uvnitř konstrukce viaduktu, která proti tomuto vlivu není nijak chráněna, je nutné každý provoz individuálně posoudit z hlediska stavební fyziky v rovině průniku par do mostního tělesa. Protože různé provozy generují odlišné vnitřní klima a mostní konstrukce není v celé své délce homogenní, je nutné individuální posouzení tohoto rizika u každého provozu (vestavby) zvlášť.

Ad. 7) Dlažba zhotovená ze štípaných odseků vytváří nepravidelný vzor. Vzhledem k tomu, že ve všech dalších „charakteristických“ prostorech je k zadláždění zamýšlena žulová štípaná kostka, a také faktu, že drtivá většina pražských dlažeb vytváří pravidelný rastr, požadujeme i v prostoru „Parku Viadukt“ užití štípané žulové kostky.

Ad. 8) Výškové a půdorysné uspořádání křížení ulic je nedílnou součástí historického půdorysu a jemu odpovídající prostorové skladbě – tedy souboru chráněných vlastností dané památkové zóny Karlín. Dodržením minimálního nášlapu o výšce 8 cm zaniká nutnost na ohraničení takové hrany antiparkovacími (bezpečnostními) sloupky.

Ad. 9) Tato podmínka je stanovena s ohledem na zachování charakteristického vzhledu uličního profilu kamenných obrubníků. Způsob řemeslného pracování a položení obrub je součástí tradiční historické podoby pražských chodníků. Zámek (šipka) velkých žulových obrubníků při pohledu z chodníku do ulice vždy směřoval doprava. Tento směr bude u všech zachovávaných obrubníků zachován. Původní i nově doplňované obrubníky budou osazeny na sraz pomocí zámků bez vyplňování mezer maltou či betonem. Stejně tak není přípustné, aby mezery mezi nepřesně osazenými obrubníky byly vyplněny betonem. Toto řešení je z historického i estetického hlediska zcela nepřijatelné a navíc jím jsou hodnotné kamenné prvky nevratně poškozeny.

Ad. 10) Užití antiparkovacích (bezpečnostních) sloupků na hrany pochozích ploch zbudovaných dle podmínky č. 8 je nedůvodné, respektive jediným důvodem je zabránění případného využití takových ploch jako ploch pro parkování. Zamýšlené řešení nemá v daném prostředí žádný historický precedens, proto požadujeme osazení sloupků z návrhu vypustit. Požadavek na dodržování obecných pravidel formou fyzických překážek není možné priorovat na úkor podoby chráněného historického prostředí.

Ad. 11) Škála a podoba prvků městského mobiliáře, který doplní dané prostředí, bude předmětem dalších jednání. Vzhledem k různým požadavkům dotčených institucí (městské části, magistrát, památková péče, IPR) není ambice zdržovat projednání předloženého záměru vyřešením této otázky, proto byla stanovena podmínka na vyčlenění této problematiky do samostatného správního řízení.

Ad. 12) Vzory nově dlážděných ploch budou předloženy MHMP OPP k posouzení z důvodu absence detailního zpracování záměru v této fázi dokumentace. Při obnově dlažeb je nutné dbát základních zásad pro způsob dláždění, aby nevznikaly a neopakovaly se chyby, které se v minulosti často objevovaly. Historické provedení mozaikových dlažeb vždy vzorem vyplňovalo v maximální míře celou plochu chodníku a podle typu vzoru a tvaru chodníku dobíhal vzor až k fasádě nebo byl ukončen dle logiky vzoru a doplněn neutrální dlažbou podél fasády. Vzor musí být vždy rozvržen na chodník tak, aby pokryl celou jeho plochu a uplatnil se výhradně celý.

Ad. 13) MHMP OPP požaduje použití dochovaných historických litinových kanalizačních vpustí. Tyto prvky jsou předmětem památkové ochrany, protože jsou nedílnou součástí a jedním z určujících prvků historické podoby uličního prostoru. V současnosti bývají často bez povolení nahrazovány tvarově i materiálově zcela nevhodným typem (především čtvercovými 50 x 50 cm). V místech, kde historické kanalizační vpusti kvůli svému technickému stavu není možné opět použít, budou osazeny historické vpusti uložené ve skladu správce komunikace nebo novodobé obdélníkové litinové vpusti. V případě

nekompatibility betonových skruží a litinových vpustí, je nutné vytvořit prvek (nejlépe betonový), který umožní jejich napojení. Drobný rozdíl velikostí průměru těchto dílů není možné brát jako nepřekonatelnou překážku pro jejich osazení.

Ad. 14) Dobové podlahové konstrukce (teraso) byly do klenebních polí zhotovovány druhotně, nicméně vzhledem k jejich stáří a dobové analogii jsou součástí chráněného historického řešení a není možné je nahradit novodobým řešením. Tam kde byla existence historických podlah doložena, tam je požadováno jejich obnovení.

Ad. 15) Současný průběh rozhraní ploch pro pěší a automobilový provoz, pojednaný povětšinou linkou velkých žulových chodníkových obrub, není v návrhu zcela respektován. Z tohoto důvodu pro možnost posouzení navrhovaných půdorysných změn orgány památkové péče požadujeme doložit srovnání průběhu tohoto rozhraní ve vztahu stav – návrh. Orgány památkové péče (NPÚ, MHMP OPP) si vyhrazují právo v dalších fázích projednávání záměru k individuálnímu posouzení změn půdorysného rozvržení ploch pro pěší a ploch pro automobilový provoz a ke stanovení případné podmínky v této věci.

Ad. 16) Původní stavební materiál je nedílnou součástí chráněného historického prostředí a jako takový ho požadujeme v maximální možné míře zachovat a znovu použít. Pro vztah daného prostředí s dobou minulou je viditelná míra opotřebovanosti kontaktních povrchů jedním ze zásadních znaků památkových hodnot.

Ad. 17) Navržené převládající rozsáhlé mlatové plochy v těsném okolí mostu nemají historickou souvislost (pokud se nevracíme do období hned po dostavbě mostu, kdy Karlín ještě nebyl plně zastavěn) a nejsou v městském prostředí vhodné z důvodu prašnosti a komplikované údržby. Je-li posláním návrhu kultivace prostředí viaduktu, bude z pohledu památkové péče mnohem vhodnější vystřídat převládající plochy za trávnikové a mlatové plochy použít logicky jako funkční doplňky v podobě cest a podkladu pro aktivní plochy, např. dětské hřiště apod.

Ad. 18) MHMP OPP akceptuje záměr výsadby stromů v okolí viaduktu, neboť historicky se zde stromy vyskytovali, ale předložený záměr soustředí výsadbu stromů podél fasád stávajících bloků domů navíc v ploše ulice vedle chodníku, což nemá historické ani technické opodstatnění. V kraji komunikace je soustředěno podzemní vedení inženýrských sítí, což samo o sobě znemožňuje tuto výsadbu a uživatelé přilehlých domů, které jsou již stíněny vlastním viaduktem, by nárůst zastínění stromořadím asi těžko snášeli.

Ad. 19) Reliéfní dlažba včetně hladkého lemu je vyžadována ve stejné barvě jako okolní dlažba, aby byl potlačen vizuálně kontrastní efekt, který je v historickém prostředí z hlediska památkové péče nežádoucí. Tento požadavek vyplývá z metodického pokynu OPP MHMP ze dne 15. 3. 2011, který vychází z dohody mezi OPP MHMP, NPÚ ÚOP HMP a SONS mající za cíl minimalizovat rušivý dopad tohoto prvku na charakter uličního prostoru. Tento požadavek je v souladu s vyhláškou 398/2009 Sb. o obecných technických požadavcích zabezpečující bezbariérové užívání staveb (Příloha č. 1, bod 1.2.2).

Předložený návrh je, za předpokladu splnění podmínek uvedených ve výroku rozhodnutí, v souladu s kritérii památkové ochrany objektu i jeho bezprostředního okolí.

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.

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 nepřípustné. 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.

Mgr. Jiří Skalický

ředitel odboru památkové péče

podepsáno elektronicky

otisk úředního razítka

Rozdělovník:

- I. Doručuje se do vlastních rukou prostřednictvím datové schránky
MOBA studio s.r.o., U Půjčovny 4, 110 00 Praha 1
- II. Na vědomí
NPÚ HMP