

Nebourat z.s.

IČO 19274408, se sídlem Fráni Šrámka 2632/32, 150 00 Praha 5
zapsaný ve spolkovém rejstříku vedeném Městským soudem v Praze pod sp. zn. 77533

Magistrát hlavního města Prahy

Odbor památkové péče
Jungmannova 35/29
110 00 Praha 1

4. 5. 2023

Věc: Podnět k uložení opatření k nápravě protiprávního stavu podle §10 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči

Vážení,

dáváme tímto podnět k uložení opatření k nápravě protiprávního stavu postupem podle ustanovení § 10 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči (dále jen „**Zákon**“), vlastníku kulturní památky „Soubor železničních mostů na železniční trati Praha Smíchov - Praha hl. n.“, evidováno v Ústředním seznamu kulturních památek pod rejstř. č. 101315, která byla za kulturní památku prohlášena rozhodnutím Ministerstva kultury ze dne 8. 12. 2004 č. j. 9417/2000 (tato kulturní památka dále jen „**Most**“).

Aktuální nevyhovující stav Mostu

K tomu v podrobnostech uvádíme, že Most má být dle sdělení vlastníka, resp. dle Správy železnic, která ve vztahu k Mostu a na něm se nacházející železniční dráze vykonává funkci vlastníka, i dle údajů obsažených v Ústředním seznamu kulturních památek v podstatě v „havarijním stavu“.

Informace z Ústřední seznam kulturních památek obsažené na internetových stránkách <https://www.pamatkovykatalog.cz/soubor-zeleznicnich-mostu-na-trati-praha-hl-n-praha-smichov-15729980> přímo charakterizují stav Mostu jako havarijní. K datu 24. 9. 2018 je na nich k tomu dále obsažen údaj: „Podle studie, kterou nechala zpracovat Správa železniční dopravní cesty, most přestluhuje deset let a nachází se v horším stavu, než se předpokládalo. Odhaduje se, že oprava by vyžadovala výměnu 60% ocelových konstrukcí. Životnost se však zjevně zkrátila zanedbanou základní údržbou. Kvůli degradovaným nátěrům koroduje povrch nosných konstrukcí, lávek a dalších částí. Možnosti řešení budou předmětem dalších zkoumání a jednání. V současné době jsou uzavřeny boční lávky pro pěší a je omezena rychlost projíždějících vlaků.“

Správa železnic uvádí ještě vyšší podíl ocelových konstrukcí, které by bylo žádoucí vyměnit – ředitel Odboru přípravy staveb Správy železnic s.o. Pavel Paidar, který má budoucnost mostu

na starosti, v jednom z poskytnutých rozhovoru uvádí „minimálně 70%“ (viz Moderní Železnice 3/2023 strana 2, dostupné na: <https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/87039601/Modern%C3%AD+%C5%BE+eleznice+-+b%C5%99ezen+2023/1795c33e-29df-464c-966e-07cec05be263>). Dokumentace k akci „Rekonstrukce Železničních mostů pod Vyšehradem“ datovaná 5/2018, kterou vypracoval SUDOP PRAHA a.s. pro tehdejší Správu Železniční dopravní cesty, s.o. (dnes Správa Železnic) z roku 2018 stanovuje, že by se muselo vyměnit 60-70 procent prvků (mostovka, svislice, diagonály a částečně dolní pasy). Naopak zprávy prof. Brühwilera z roku 2019 pro Správu Železnic s.o. a COWI & WaltGalmarini 2021 pro hlavní město Prahu (https://www.praha.eu/file/3556721/Pr6_Studie_rekonstrukce.pdf) uvádějí nutnost výměny kompletní mostovky a 4 diagonál v každém oblouku. V každém případě nelze pochybovat o tom, že Most vyžaduje provedení opravy.

Jak plyne z tiskové zprávy Správy Železnic ze dne 19. 1. 2023 (dostupné na <https://www.spravazeleznic.cz/-/stav-mostu-pod-vysehradem-si-vyzada-dalsi-dopravni-omezeni>), vzhledem ke stavu Mostu a pokračujícím změnám tohoto stavu, má být na něm v letošním roce omezován provoz Železniční dopravy.

Příčiny nevyhovujícího stavu kulturní památky

Již výše zmíněné údaje z Ústředního seznamu kulturních památek z roku 2018 konstatují, že současný špatný stav Mostu přivodilo neprovádění základní údržby a oprav. Podobně kupř. v dopise Národního památkového ústavu z 23. 10. 2018 č.j. NPÚ-311/76562/2018 citovaném v rozhodnutí Ministerstva kultury ze dne 3. 3. 2020 č.j. MK 14553/2020 OPP, jímž bylo rozhodnuto o tom, že prohlášení Mostu za kulturní památku se neruší, je výslovně uvedeno: „*Na nynějším havarijním stavu železničního mostu pod Vyšehradem se rozhodující mírou podepsalo dlouhodobé zanedbávání údržby*“. Na špatný technický stav mostu bylo též upozorňováno již v roce 2004 v rámci rozhodnutí o prohlášení mostu za kulturní památku (rozhodnutí Ministerstva kultury ze dne 8. 12. 2004 č. j. 9417/2000) a taktéž v letech 2010 a 2020 v rámci rozhodnutí o nezrušení památkové ochrany mostu (viz rozhodnutí Ministerstva kultury ze dne 15. 2. 2010 č.j. MK 2120/2010 OPP a rozhodnutí Ministerstva kultury ze dne 3. 3. 2020 č.j. MK 14553/2020 OPP).

Navzdory tomu ani do dnešního dne např. nebyly adekvátně ošetřeny protikorozním nátěrem hlavní ocelové konstrukce Mostu. Vlastník v podstatě nechává Most dále chátrat.

Z odpovědí Správy Železnic na Žádost o informace pana Adama Scheinherra (viz dopis Správy Železniční dopravní cesty, státní organizace ze dne 13. 6. 2018 zn. 34002/2018-SŽDC-GŘ-O25) či pana Pavla Štorcha ze dne 28. 2. 2023 zn. 13536/2023-SŽ-GŘ-O25), které přikládáme, vyplývá, že např. na nosných obloukových částech Mostu nebyly za posledních cca 20 lety provedeny žádné zásadní opravy, které by zabránily dalšímu chátrání ocelové konstrukce Mostu. Poslední kompletní protikorozní ochrana ocelových konstrukcí Mostu proběhla v roce 1957 (!), resp. u mostovky v rámci její opravy v roce 1987.

Podle našich informací navíc v roce 2019 proběhly na ocelové obloukové konstrukci Mostu materiálové a korozní zkoušky. Po jejich dokončení však místa nebyla nijak ošetřena a byla ponechána dalšímu chátrání a působení vnějšího prostředí, jak dokumentují přiložené fotografie s označením 1-6.

Z celkem devíti míst byly přímo odebrány vzorky materiálu a místa byla posléze ponechána bez jakékoliv nápravy. Na dalších několika místech pak byly provedeny korozní zkoušky bez následného ošetření. Fotografie s označením 1-3 dokládají stav po korozních zkouškách. Fotografie s označením 4-6 dokládají stav po materiálových zkouškách, kdy z konstrukce byly přímo odebrány vzorky.

Konstrukce mostu je poškozována také stovkami graffiti a tagy, bez jakékoliv snahy o jejich odstranění. Dále je poškozována ptačím trusem a odpadky. Toto vše vede ke zhoršení stavu antikorozního nátěru a v důsledku ke korozi i vlastních ocelových prvků. Viz fotografie s označením b1-b14. Fotografie s označením b5 a b8 pak ukazují i nánosy stavebního materiálu způsobené špatným či neodborným zásahem při správě Mostu. Tento stav dokládá i zpráva Kloknerova ústavu, kterou přikládáme (Korozní analýza, Kloknerův ústav, 2019). Ta na straně 5 uvádí: "*Na mnoha místech ocelové konstrukce jsou zřejmé úsady tvořené především odprýsknutými korozními produkty, v menším podílu pak zbytky nátěrového systému, prachem, exkrementy ptáků a zbytky z jejich hnízdění. V uzavřených prostorách zejména dolního pasu nosné konstrukce byl zjištěn i antropogenní odpad (především obaly)*". Podobné znečištění uvádí i na stranách 7, 9 a 10 protokol z podrobné prohlídky 2020, který též přikládáme. Fotografie s označením b13-b14 pak dokládají znečištění spár odpadky. To vede k zvýšení vlhkosti a zadržování vody uvnitř spár a tím umocněné korozi v těchto místech.

K opravitelnosti Mostu

Nevyhovující stav Mostu lze nicméně řešit jeho opravou a údržbou. Oprava Mostu je realistické řešení pro jeho zachování jako stále funkční kulturní památky.

K tomu uvádíme, že v rámci prověřování budoucnosti vykonzolovaných lávek pro pěší spravovaných Technickou správou komunikací hl. m. Prahy, a.s. (dále jen „**TSK Praha**“), nechala TSK Praha zpracovat studii konstatující mj. i opravitelnost Mostu. Jedná se o studii Design Concept of the Footbridges V-025 and V-026, WaltGalmarini AG, Zürich 17. 6. 2021 (studii přikládáme v příloze a je rovněž dostupná na internetové stránce https://www.tsk-praha.cz/static/Vysehrad_Railway_Bridge.pdf?fbclid=IwAR1oM-NyOgLfGBqcCRv7nwCarFhyi-9JpTobmMvLIOSUgdemH_DPafd2SpQ). Opravitelnost Mostu potvrzuje např. také studie k proveditelnosti rekonstrukce Mostu Brühwiler E.: Railway Bridge „Pod Vyšehradem“ in Prague – Preservation of the existing bridge: Assessment and feasibility study for the restoration 1.7.2019, vypracovaná pro Správu Železnic s.o. v rámci studie Kloknerova ústavu.

Pokud je nám známo, bylo tak již vypracováno několik návrhů na rekonstrukci Mostu, které počítají s jeho zachováním. Doposud však z nejasných důvodů nebyly realizovány a nepokračuje se ani v jejich další přípravě. Jako příklad lze zmínit projektovou dokumentaci k akci „Rekonstrukce Železničních mostů pod Vyšehradem“ datovanou 5/2018, kterou vypracoval SUDOP PRAHA a.s. pro tehdejší Správu železniční dopravní cesty, s.o. (dnes Správa železnic). Tato dokumentace by měla existovat ve stupni pro vydání územního rozhodnutí (viz příloha č.8). Zmíněný návrh rekonstrukce počítá s výměnou značné části ocelových prvků mostu a tedy v podstatě s obnovou původní podoby konstrukce Mostu. Alternativou k tomuto návrhu může být návrh moderněji pojaté rekonstrukce, který je představen v dokumentu Design Concept of the Footbridges V-025 and V-026, WaltGalmarini AG, Zürich 17. 6. 2021. V rámci ní by došlo ke kompletní výměně kolejového svršku a mostovky, a to za využití současných možností mostařství, technologií a materiálů. Mostovka je v tomto případě navrhována nově moderním konstrukčním řešením s tím, že její životnost dosahuje stejné délky jako nová konstrukce. Navíc takto upravená mostovka odlehčuje obloukové části mostu a odhlučňuje dopravu na něm. Z každého nýtovaného oblouku by bylo nutné díky tomu vyměnit pouze 4 diagonály. Konceptně podobný příklad rekonstrukce, který byl využit na Hohenzollernbrücke v Kolíně nad Rýnem, je ostatně zmíněn i ve výše citovaném dopise Národního památkového ústavu z 23. 10. 2018 č.j. NPÚ-311/76562/2018.

Vedle toho je pochopitelně nutné, aby byla u prvků, které zůstanou zachovány, prováděna jejich údržba.

Podotýkáme, že rekonstrukce železničních mostů z ocelových nýtovaných konstrukcí nejsou ani podle zahraničních zkušeností nijak neobvyklé. V podrobnostech odkazujeme např. na dokument Tej P. a kol.: Ideová studie souboru mostů pod Vyšehradem, AI PRAHA — Architects and Engineers Prague a další z 18. 3. 2020 vypracovaná pro hl. m. Prahu, která je dostupná na webových stránkách hl. m. Prahy: https://www.praha.eu/file/3556717/Pr3_Ideova_studie.pdf.

Porušení povinností vlastníka kulturní památky a možnost uložení opatření k nápravě

Podle § 9 odst. 1 věta první Zákona platí, že vlastník kulturní památky je povinen na vlastní náklad pečovat o její zachování, udržovat ji v dobrém stavu a chránit ji před ohrožením, poškozením, znehodnocením nebo odcizením. Podobné povinnosti má dle § 9 odst. 2 Zákona také ten, kdo kulturní památku užívá.

Tyto povinnosti jsou dále rozvedeny ve vyhlášce č. 66/1988 Sb. kterou se provádí zákon České národní rady č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči. Z jejího § 8 odst. 1 písm. a) vyplývá, že vlastník kulturní památky je povinen se postarat o včasnou přípravu a řádné provedení všech prací a jiných opatření potřebných k zabezpečení péče o kulturní památku,

zejména (tedy nikoliv však výlučně) o zajištění dobrého technického stavu a estetického vzhledu kulturní památky.

Zmíněné povinnosti jsou v případě Mostu jeho vlastníkem delší dobu porušovány. Jak bylo rozebráno výše, v případě Mostu jako kulturní památky nelze aktuálně hovořit o dobrém stavu, zejména technickém. Správa železnic dokonce uvádí, že provoz na něm musel být s ohledem na jeho technický stav letos dále omezen. Tento stav lze přičíst zejména zanedbávání správy, údržby a oprav Mostu, které jsou však povinností vlastníka kulturní památky, neboť bez jejich včasného provádění z podstaty věci nemůže být kulturní památka uchováвана v dobrém stavu. Mezi neprováděním údržby a oprav Mostu jako kulturní památky, tj. porušováním povinností dle Zákona, a nyníjším špatným technickým stavem Mostu tak existuje zjevná příčinná souvislost.

V důsledku porušování povinností vlastníka Mostu je omezována i dosavadní funkce Mostu, což zeslabuje hodnotu této kulturní památky z hlediska památkové ochrany. Most je jako kulturní památka cenný do značné míry právě i díky tomu, že doposud slouží svému původnímu účelu. Zjednodušeně řečeno, je to stále živá kulturní památka, nikoliv jen jakási mrtvá kulisa.

Za uspokojivý nelze považovat ani estetický vzhled Mostu, podstatná část jeho ocelových konstrukcí je dlouhodobě bez jakéhokoliv nátěru. Ocelové prvky tak podléhají korozi. Jak lze porovnat i z různých historických fotografií, stav Mostu takový v minulosti nebyl. Most byl podle všeho opatřován nátěrem. Zanedbávání péče o tuto kulturní památku, která se navíc výrazně uplatňuje v řadě pohledových situací na historické centrum Prahy, tak vede zároveň k významnému negativnímu ovlivnění jejího vzhledu. Estetický vzhled Mostu, který je neoddělitelnou součástí kulturní památky jako kulturního dědictví, je tak v nemalé míře neprováděním údržby zhoršen. Ze strany hl. m. Prahy opravené a udržované lávky pro pěší na Mostě, jsou doslova v křiklavém kontrastu s celkově zanedbanou údržbou hlavních ocelových konstrukcí Mostu ze strany Správy železnic s.o. Současný stav konstrukcí i zanedbané údržby tak snižuje estetickou kvalitu a především celkovou hodnotu této jedinečné kulturní a technické památky.

Zanedbávání výše popsaných povinností vlastníka kulturní památky je z pohledu zájmu památkové péče zvláště závažné i kvůli tomu, že Most zásadním způsobem spoluvytváří obraz historického centra Prahy, které je zapsáno na Seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. Česká republika v důsledku toho popírá závazky, které pro ni vyplývají z Úmluvy o ochraně světového kulturního a přírodního dědictví. Zachování Mostu v dobrém stavu je potřebné dále i s ohledem na úbytek podobně autentických historických železničních staveb, k němuž na našem území dochází v posledních letech. Resp. u Mostu lze hovořit dokonce o tom, že jde v rámci České republiky doslova o jedinečnou historickou technickou stavbu, neboť sotva lze najít stavbu, která by měla srovnatelný charakter při podobných parametrech. Právě jako jedinečný reprezentant jedné epochy mostařství českých zemí a zároveň most s výjimečným umístěním, byl v roce 2004 prohlášen za kulturní památku.

Ustanovení § 10 odst. 1 Zákona uvádí: „*Neplní-li vlastník kulturní památky povinnosti uvedené v § 9, vydá obecní úřad obce s rozšířenou působností po vyjádření odborné organizace státní památkové péče rozhodnutí o opatřeních, která je povinen vlastník kulturní památky učinit, a zároveň určí lhůtu, v níž je vlastník kulturní památky povinen tato opatření vykonat. Jde-li o národní kulturní památku, vydá toto rozhodnutí po vyjádření odborné organizace státní památkové péče krajský úřad v souladu s podmínkami, které pro zabezpečení ochrany národní kulturní památky stanovila vláda České republiky.*“

Vzhledem k výše popsanému porušování povinností plynoucích pro vlastníka Mostu z § 9 Zákona a jeho prováděcího předpisu, a dále vzhledem k naléhavé potřebě stav kulturní památky zlepšit a předejít jejímu dalšímu poškození a chátrání, dáváme tímto Magistrátu hlavního města Prahy podnět k zahájení řízení podle § 10 odst. 1 Zákona, v rámci kterého by měla být uložena opatření, která povedou ke zjednání nápravy při zjevně zanedbané péči o Most.

Současně si dovoluujeme požádat, abychom byli ve smyslu § 42 zákona č. 500/2004 Sb., správního řádu, ve lhůtě 30 dnů informováni o tom, jak bylo s tímto podnětem naloženo a jaká byla na jeho základě učiněna opatření.

Za vyřízení tohoto podnětu předem děkujeme.

.....
Nebourat z.s.

zastoupen Ing. Inou Koldovou, členkou předsednictva

Přílohy:

1. Ideová studie souboru Železničních mostů pod Vyšehradem
2. Studie proveditelnosti opravy (Design concept of the Footbridges V-025 and V-026) včetně českého překladu (Studie proveditelnosti rekonstrukce Železničního mostu pod Vyšehradem (Koncept návrhu lávek V-025 a V-026) – Český překlad kapitol 1, 6 a 7)
3. Brühwiler E.: Railway Bridge „Pod Vyšehradem“ in Prague – Preservation of the existing bridge: Assessment and feasibility study for the restoration 1.7.2019
4. Protokol o podrobné prohlídce 2020
5. Korozní analýza, Kloknerův ústav, 2019
6. 6 fotografií s označením 1-6
7. 14 fotografií s označením b1-b14

8. Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem, 5/2018, Technická zpráva
z dokumentace pro územní rozhodnutí, SUDOP PRAHA

Přílohy jsou ke stažení na následujícím odkazu:

<https://www.uschovna.cz/zasilka/KB9SU5RXJNCB78CU-5J3/>

Na vědomí:

Národní památkový ústav
Územní odborné pracoviště v Praze
Na Perštýně 356/12
110 00 Praha 1 – Staré Město