

NÁRODNÍ
PAMÁTKOVÝ
ÚSTAV

ÚZEMNÍ ODBORNÉ
PRACOVÍŠTĚ
V PRAZE



Metroprojekt Praha a.s.
Vážený pan
Ing. Pavel Votruba
Argentinská 1621/36
Praha 7
170 00

Váš dopis čj. / sp. zn.: 55-1576/2020-Vot
Ze dne / doručeno dne: 2. 11. 2020 / 5. 11. 2020
Naše čj.: NPÚ-311/87367/2020
Vyřizuje: Ing. arch. David Měska / linka 233
Spisový znak: 820.1

Praha 23. 2. 2021

K. ú. Dejvice, k. ú. Bubeneč, k. ú. Holešovice, trať 120, Praha 6, Praha 7, nemovitá kulturní památka r. č. ÚSKP 40595/1 – 1560 - Královská obora a letohrádek, nemovitá kulturní památka r. č. ÚSKP 49714/1-2259 – železniční stanice Dejvice, památková zóna Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice, ochranné pásmo Pražské památkové rezervace

Písemné vyjádření odborné organizace státní památkové péče k žádosti podle § 14 odst. 6 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Předmět žádosti:

K. ú. Dejvice, k. ú. Bubeneč, k. ú. Holešovice, trať 120, Praha 6, Praha 7 – modernizace trati Praha – Výstaviště (mimo) – Praha Dejvice (včetně)

Přílohy žádosti:

Dokumentace k územnímu řízení (Metroprojekt Praha a. s., Argentinská 1621/36, Praha 7, Ing. Kamil Bednařík, 09/2020)

Popis zamýšlených prací:

Předmětem předložené projektové dokumentace (PD) je návrh na modernizaci trati 120 v úseku Praha Výstaviště (mimo) – Praha Dejvice (včetně), tedy žkm 1,360 – žkm 4,312. Stavba navazuje na záměr „modernizace a novostavba trati Praha Bubny – Praha – Výstaviště“ (včetně) a „modernizace trati Praha Dejvice – Praha Veleslavín“. Realizace záměru předpokládá provedení následujícího:

- Provedení stávající jednokolejné trati jako dvoukolejné.
- Elektrifikace trati v celém řešeném úseku.
- Vedení trati po povrchu parkem Stromovka (respektive Královskou oborou s letohrádkem) až k tunelovému portálu v km 2,264 (přibližně v tomto místě se nachází stávající tunelový portál). Od tohoto tunelového portálu vedení trati pod zemí v tunelovém komplexu o délce cca 5,7 km (zakončený v žst. Veleslavín). Veškeré tunely v dotčeném úseku trati prováděny jako hloubené.
- Tunely stavebně rozděleny na dvě části – tunel Stromovka (v úseku stávajícího tunelu ve Stromovce, km 2,264 – 2,383), navazuje tunel Bubeneč (km 2,383 – 3,470).

- V železniční stanici Dejvice tunelový komplex dočasně přerušen a trať napojena na stávající stopu jednokolejné tratě. Potřeba výškového propojení stávající trati a navrhované trati v místě stávajícího západního zhlaví žst. Dejvice determinuje provedení stavební jámy půdorysně přizpůsobené odlišnému směrovému vedení pokračujícího tunelového komplexu směr Veleslavín.
- Nový tunel Stromovka prováděn v otevřené stavební jámě (pažena pilotovými stěnami kotvenými pramencovými kotvami ve dvou úrovních, spodní část ve vrstvách skalního podloží zajištěna stříkaným betonem a kotvami SN). Během realizace stavební jámy rozebrání původního jednokolejného tunelu. Nový tunel hloubený, ostění z monolitického železobetonu (podkovovitý tvar, železobetonová základová deska).
- Tunel Bubeneč proveden pomocí železobetonového monolitického jednolodního rámu s tloušťkou stěn i stropní desky 900 mm, dilatován po úsecích 12 m.
- Provedení tunelového portálu v km 2,264 v podobě železobetonové konstrukce obložené lícovými cihlami. Nová kompozice portálu ničím nevychází ze stávající architektonické formy stávajícího portálu, chráněného v rámci areálu Královské obory a letohrádku. Portál tunelu navržen šikmý (respektující přirozený sklon terénu), obložen kamenem (dle text. zprávy, dle grafické části – pohledové lícové cihly). Obklad je možno sestavit z rozebraného materiálu původního portálu.
- Provedení úpravy komunikace v místě stávajícího východního tunelového portálu. Povrchy obnoveny ve stávajícím materiálovém režimu.
- V km 2,562 – 2,762 tunelová výška zvýšena na 7,5 m z důvodu přechodu způsobu napájení ze stejnosměrné na střídavou trakci.
- V rozsahu tunelového komplexu navržena pevná jízdní dráha (PJD).
- Realizace dvou únikových objektů (km 2,665 a km 3,050). Konstrukce podzemní i nadzemní části železobetonová.
- Trať nově zabezpečena zabezpečovacím zařízením 3. kategorie s dálkově řízeným provozem, navýšení traťové rychlosti na V100=80 km/h a V130=85-90 km/h. Provedení pokládky nových kabelů zabezpečovacího zařízení a sdělovacích kabelů ve stopě stávající trati z žst. Dejvice do žst. Veleslavín.
- Kácení vzrostlé zeleně ve značném rozsahu, upřesněno bude v další fázi projektové dokumentace stavby.
- Provedení demolice stávajících stavebních objektů nacházejících se v přímé kolizi s navrženým řešením nebo s navrženým realizačním postupem.
- Kompletní úprava ŽST Praha Dejvice. Nově provedena jako podzemní. Zrušení východního zhlaví, západní zhlaví tvořeno pouze dvojicí jednoduchých kolejových spojek. Ve výhybkách použity výhybky 2. generace s pružným upevněním na betonových pražcích. Stanice bude obsahovat pouze dvojici hlavních kolejí.
- V ŽST Praha Dejvice realizace 1 ostrovního nástupiště délky 220 m. Výška nástupní hrany 550 mm nad temenem kolejnic. Celá zastávka posunuta oproti stávajícímu nádraží východním směrem, respektive východní konec nové zastávky umístěn do prostoru stávajícího podchodu pod tratí 120 z vestibulu metra Hradčanská.
- Prostorové provedení zastávky Dejvice jako jednolodní. Zastávka zastropena železobetonovým trámovým stropem. Předpokládá se umělé osvětlení zastávky, vestibuly osvětleny denním světlem. Pochozí plochy nástupiště z velkoformátové kamenné dlažby. Barevné schéma stanice v modrozelených tónech, obklad stěn prosvětlenými skleněnými panely, a dále v odstínech oranžové a zlaté (odkaz na barevné řešení stanice metra Hradčanská). V souvislosti s novou zastávkou výstavba dvou vestibulů – staveb v úrovni parteru. Střechy vestibulů tvořeny lehkou ocelovou konstrukcí, opláštění svislých stěn průsvitným profilovým sklem. Podhled tvořen zlatavým děrovaným plechem. Oba vestibuly vybaveny výtahem, východní výtah se třemi obsluhovanými úrovněmi (nástupiště, podchod, terén) západní výtah se dvěma obsluhovanými úrovněmi (nástupiště, terén).
- Mimoúrovňový přístup na nástupiště v ŽST Praha Dejvice realizován pomocí dvou lávek, bezbariérový přístup zajištěn kombinací schodišť, výtahů a eskalátorů.

- Přestavba stávajícího silničního mostu Kamenická. Spolu s úpravou mostu bude provedena úprava komunikace v délce 176,8 m, šířka bude zachována stávající 3,0 m. Komunikace smíšená, povrch obnoven ve stávající podobě (pochozí část dlážděná, pojížděná část asfaltobetonová). Provedení obnovy sypaných zídek a schodiště.
- Realizace nových zárubních zdí v rozsahu km 1,1730 – 1,910 a 3,810 – 4,250.
- Náhrada všech úrovnových přejezdů mimoúrovňovým křížením. Přejezd U Vorlíků nahrazen živičnou komunikací s oboustrannými dlážděnými chodníky v šířkách odpovídajících stávajícímu stavu. Přejezd Pelléova nahrazen živičnou komunikací s oboustrannými dlážděnými chodníky v šířkách odpovídajících stávajícímu stavu.
- Provedení nových komunikací - příjezd k únikovému objektu v km 2,665 a v km 3,050, příjezd k šachtám kanalizace Milady Horákové (délka komunikace 50 m, šířka 5,0 m, vozovka provedena z betonových zatravnovacích dlaždic, chodník dlážděný se zesílenou konstrukcí).
- Provedení nové účelové komunikace v Královské oboře Stromovka pro příjezd dvoucestných vozidel k železniční trati před tunelem a jejich nakolejnění. Kryt této komunikace v délce 21,5 m a šířce 4,0 m tvořen zatravnovacími betonovými tvárnicemi.
- Upravení parteru v návaznosti na novou polohu ŽST Praha Dejvice. Navrženy pouze nezbytné provozní úpravy zajišťující funkční vazby. Předpokladem je následná urbanizace území.
- V lokalitě Stromovky (Královské obory s letohrádkem) realizace protihlukových opatření – aplikace kolejnicových absorbérů (dle provedené hlukové studie).
- Opuštění stávající výpravní budovy stanice Praha – Dejvice.
- Úprava dotčeného parteru v návaznosti na nové umístění zastávky Dejvice.
- Pro technické účely a pro zázemí odbavení cestujících využití místností za konci nástupišť.
- Vybavení zastávky orientačním systémem a drobnou architekturou.
- Kompletní a komplexní rekonstrukce zařízení zabezpečovací techniky, napojení na návazné traťové úseky, příprava pro ovládání z centrálního dispečerského pracoviště CDP Praha. Provedení přípravy zabezpečovacího zařízení pro výlučný provoz vlaků pod plnou kontrolou ETCS.
- Pokládka nových sdělovacích kabelů.
- Rekonstrukce zařízení sdělovací techniky.
- Vytvoření informačního systému s využitím dynamických ukazatelů.
- Zřízení nových trafostanic ve stanici Praha Dejvice a v technologických objektech Dejvice, Střešovice a Veleslavín.
- Nové osvětlovací soustavy stanic a zastávek.
- Nové pohony výhybek.
- Trakční vedení v soustavě 3kV stejnosměrné a 25kV střídavé s umístěním neutrálního pole v blízkosti mostu Korunovační.
- Součástí záměru jsou demolicí pozemních stavebních objektů (zděná budova na parc. č. 682, prodejna „Barvy – laky na parc. č. 29, sklad „Francouzské krby“ na parc. č. 28/2, administrativní budova na parc. č. 21, administrativní budova na parc. č. 20, administrativní budova na parc. č. 19, garáž na parc. č. 18/3 a 18/2, budova ubytovacího zařízení na parc. č. 92 a dále objektů nezapsaných v katastru nemovitostí (technologické objekty ČD a SŽ, ochranná zeď podél parcel č. 23, 26 a 27, stávající podchod pod tratí z vestibulu stanice metra Hradčanská).
- Umístění souvislé drobné architektury (lavičky, koše, informační tabule apod.).
- Provedení nových sadových úprav dotčeného území.
- Provedení nadzemní části tunelu jako „zeleného koridoru“. Vrchní část tělesa tunelu uvažována jako cyklistické a pěší propojení (není součástí projektu).

Charakteristika objektu a území:

Záměr prochází třemi úseky odlišné ochrany – část stavby leží uvnitř kulturní památky (Královská obora), část stavby prochází památkovou zónou (PZ Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice), a celá stavba je součástí ochranného pásma PPR.

Královská obora má středověký původ. V místech dnešního místodržitelského letohrádku založil Přemysl Otakar II. malý hrádek a přilehlé ovencecké stráně nechal obehnat ohradou. Oboru rozšířil Václav II. Za Karla IV a Václava IV byl a obehnána vysokou kamennou zdí a v oboře bylo chováno více druhů zvěře, včetně daňků. Oboru také využívala cizí vojska, za husitů byla zdevastována.

K velké úpravě obory došlo za Ferdinanda Tyrolského po roce 1547. Obora byla rozšířena a v jejím středu vybudován rybník. Zároveň byl výrazně rozšířen chov zvěře a v rámci obory byla rozlišena Tiergarten a Baumgarten. K největšímu rozšíření došlo za Rudolfa II. V roce 1585 došlo k podstatnému rozšíření - byla zahájena výstavba Rudolfovy štol. Byl rekonstruován rybník a opatřen novými stavidly. Byl rozšířen chov zvěře, až do počátku třicetileté války bylo o oboru pečováno a stala se oblíbeným místem Habsburků. Za třicetileté války byla zdevastována.

Po roce 1648 byla obora postupně obnovována, z praktických důvodů byla rozdělena na Bažantnici, arboretum a zvířetnici. V roce 1678 došlo k rozšíření o pozemky dnešního výstaviště. Ve středu rybníka byl navršen ostrůvek a na něm postaven glorieta. K ostrůvku vedl dřevěný most. Na konci 17. století nechal Leopold I. postavit dvoranu (dolní letohrádek) - pozdější Šlechtovu restauraci. V polovině 18. století byla obora na dvakrát vypleněna francouzskými a posléze pruskými vojáky.

Marie Terezie chtěla oboru rozprodat - k tomu sice nedošlo, ale až do počátku 19. století se táhly různé majetkové spory. Patentem Josefa II. byla obora zpřístupněna veřejnosti a předána do správy českým stavům. V roce 1845 byla obora sloučena se štěpnicí.

Obnova zdevastované obory byla pomalá, r. 1840 byla upravena jen sedmina celkové rozlohy, štěpnice byla pozvolna přeměněna na anglický park. Teprve po r. 1880 se obnova zrychlila. Na místě bývalého rybníka byly zbudovány dva nové a došlo rovněž k obnově historických objektů. Královská dvorana (Dolní letohrádek) byla přebudovaná na restauraci, u které byla postavena litinová besídka. V letech 1803-1821 byl neogoticky přestavěn Místodržitelský letohrádek. Na obnově zeleně měl velkou zásluhu zahradník Karel Rozínek. R. 1884 byla do obory přivezena koňka, pro kterou byly vybudovány stáje. Do podoby obory významně zasáhlo vybudování železniční trati Praha - Drážďany, dále vybudování stok a výstavba areálu Výstaviště, které zmenšilo její rozsah. Na podobě parku se v roce 2002 podepsaly povodně, za kterých byla poškozena řada objektů v areálu a zničena velká část původní zeleně.

V parku byla vždy bohatá druhová skladba, která je od povodní postupně obnovována. Koncept obnovy vychází ze studie zpracované atelierem Florart v roce 1997, které předcházela obsáhlá studie historických podkladů. Jednotlivé části obory jsou postupně dopracovávány do dílčích projektů.

Dotčený objekt je částečně nemovitou kulturní památkou (r. č. ÚSKP 40595/1-1560), a je proto v této části chráněn ve smyslu ustanovení zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Předmětem památkové ochrany kulturních památek je objekt jako celek, u historického parku zejména jeho architektonická kompozice: půdorys, různé profily jeho terénu, rostlinná hmota – dřeviny, jejich druh, prostorové rozmístění, vzájemné poměry a veškeré stavební, dekorativní a vodní prvky a architektura či drobné objekty na jejím území.

Předloženým návrhem je částečně dotčeno území zahrnuté do celku městské památkové zóny Dejvic, Bubenče a horních Holešovic.

Předmětem ochrany v takové části stavby jsou, ve smyslu čl. 3, písmene a) historický půdorys a jemu odpovídající prostorová a hmotná skladba; písmene b) urbanistická struktura, uliční interiéry spolu s povrchy komunikací (zejména mozaiková dlažba chodníků, historická komunikační dlažba), charakter objektů a pozemků, architektura objektů a jejich exteriér; písmene c) historické podzemní prostory; písmene e) historické zahrady a parky, tvořící nedílnou součást krajinného celku, nebo historického prostředí.

Dotčená lokalita je zároveň součástí ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze, vyhlášeného rozhodnutím bývalého odboru kultury NV hl. m. Prahy čj. Kul/5-932/81 ze dne 19. 5. 1981 a jeho doplňkem ze dne 9. 7. 1981, kterými se určuje ochranné pásmo a podmínky pro činnost v něm.

Současný stav poznání dotčených chráněných kulturně historických hodnot:

Dotčený traťový úsek je součástí bývalé Buštěhradské dráhy (BD, případně B.E.B. – Buschtehrader Esienbahn), tedy skupiny tratí ovládaných v letech 1855 – 1922 touto společností. Roku 1863 získala společnost koncesi k přestavbě převzaté koněspřežné dráhy v úseku Bruska – Vejhybka na parostrojní provoz a současně její prodloužení do Buben. Společnost BD (B.E.B) obsluhovala železniční dopravou prakticky celé severozápadní Čechy.

Jedná se tedy o trať s historií sahající na samý počátek železniční dopravy na území Česka. Tím je dán i její vliv na podobu urbanizace navazujících území v širším okolí tehdejší Prahy, neboť trať na svém počátku vedla územím osídleným prakticky pouze příměstskými zemědělskými usedlostmi a dvory. Následná urbanizace přilehlých prostorů se této bariéře musela podřítit.

Předloženým záměrem bude značným způsobem dotčena podoba této trati, respektive trať bude prakticky vymístěna z povrchu a její místo v parteru města zaujme ve výhledu pěší / cyklistický koridor, na povrchu tedy prakticky dojde k funkční konverzi.

Dosavadní stav projednání

V uvedené věci bylo závazné stanovisko MHMP OPP ze dne 18. 8. 2010 s č. j. S-MHMP 410 266/2010/Rad, které uvedený záměr shledalo jako realizovatelný za těchto podmínek:

1. Nebude realizováno zakrytí trati geotextilií v úseku od zastávky Výstaviště až k portálu tunelu pod Královskou oborou.
2. Detailní řešení nového portálu tunelu pod Královskou oborou, vzhled nových nádraží včetně materiálového řešení nových nádraží a úprava přilehlých veřejných prostor, konkrétní řešení prostorou nově vytvářeného náměstí Hradčanská se zastřešením stanice Dejvice – Hradčanská, vzhled včetně materiálového řešení únikových objektů a výduchu větrání (v km 6,435), rozsah úprav a demolice doprovodných železničních staveb (mosty, podchody, viadukty, průchodky atd.) a náhrada odstraňované zeleně na ploše kulturní památky – areálu Královské obory a na území plošně památkově chráněném budou předmětem samostatného posouzení v rámci zpracování dokumentace pro stavební řízení a budou předloženy MHMP OKP.

Tomuto odbornému vyjádření předcházelo vydání odborného vyjádření NPÚ pod č. j. 6154/2010 ze dne 18. 6. 2010.

Předložená projektová dokumentace saturuje podmínku č. 1 výše zmíněného závazného stanoviska, geotextilie v kolejišti již není součástí návrhu. Podmínka č. 2 je předloženou projektovou dokumentací saturována pouze částečně a celistvě musí být splněna v dalším stupni projektové dokumentace (stavební povolení).

Vyhodnocení žádosti:

Národní památkový ústav na základě prostudování předložených podkladů a znalosti situace konstatuje, že zamýšlené práce **budou v souladu se zájmem ochrany výše uvedených kulturně historických hodnot za těchto podmínek:**

1. V samostatném správním řízení bude předloženo detailní architektonicko-stavební řešení nového tunelového portálu v Královské obore.
2. Bude představeno detailní architektonicko-stavební řešení všech nových nadzemních objektů v částech záměru ležících v obvodu kulturní památky r. č. ÚSKP 40595/1 1560 – Královská obora a letohrádek a obvodu památkové zóny Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice.
3. Bude představeno detailní řešení všech horizontálních povrchů parteru dotčeného realizací záměru ležících v obvodu kulturní památky r. č. ÚSKP 40595/1 1560 – Královská obora a letohrádek a obvodu památkové zóny Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice.
4. Součástí předloženého záměru v dalším stupni projektové dokumentace bude aktualizovaný dendrologický průzkum vzhledem k souvisejícím úpravám zeleně nacházející se na plochách kulturní

památky r. č. ÚSKP 40595/1 1560 – Královská obora a letohrádek a v obvodu památkové zóny Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice.

Zdůvodnění:

V řešeném úseku trati 120 dojde prakticky k vymístění trati a jejího traťového zařízení, neboť trať bude nově v daném koridoru vedena pod zemí. Zároveň nebude jednokolejná ale dvoukolejná a nově bude elektricky napájena (kombinace stejnosměrné a střídavé trakce). Kulturně civilizační vývoj za dobu existence této trati v pražském obvodu proměnil obecný nárok na podobu dopravní přepravy v jejím koridoru. V této souvislosti již není prakticky uvažována nákladní doprava, ale význam trati stoupl především v dopravě osobní, neboť spojuje Prahu s největší středočeskou aglomerací – Kladnem. Stávající kapacita trati je v podstatě vyčerpána. Vzhledem k poloze trati vůči letišti Václava Havla je také počítáno s traťovým napojením tohoto důležitého dopravního uzlu. Pro obecný rozvoj města (Prahy) je důležité umožnit provedení opodstatněných strukturálních projektů, v opačném případě hrozí městu v dlouhodobém výhledu stagnace následující úpadkem. Přestože je z pohledu NPÚ ÚOP PR zamýšlený záměr výrazným zásahem do (historicky cenného) městského prostředí, není možné tento v meritru věci nerespektovat.

K podmínkám:

Ad 1) Předložená varianta architektonicko-stavebního zpracování podoby daného portálu není finálně dořešena. Je představeno řešení v grafické části (obklad lícovým zdivem), nicméně v textové zprávě se uvádí možnost pojednání portálu kamennými prvky sejmutými ze stávajících portálů, dále bylo projektantem mimo předloženou projektovou dokumentaci prezentováno řešení z pohledu NPÚ ÚOP PR vhodnější a architektonicky kvalitnější. Vzhledem k tomu, že tento prvek není prezentován jednotně, žádáme jeho finální podobu předložit v samostatném správním řízení.

Ad 2) V souladu s podmínkou č. 2 závazného stanoviska MHMP OPP MHMP OPP ze dne 18. 8. 2010 s č. j. S-MHMP 410 266/2010/Rad, žádáme v částech stavby ležících v území s režimem památkové ochrany v rámci památkové zóny nebo kulturní památky doložit detailní architektonicko-stavební řešení všech nadzemních objektů pro možnost dostatečného a celistvého posouzení věci z pohledu památkové péče.

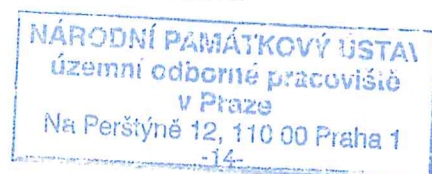
Ad 3) V souladu s podmínkou č. 2 závazného stanoviska MHMP OPP MHMP OPP ze dne 18. 8. 2010 s č. j. S-MHMP 410 266/2010/Rad, žádáme v částech stavby ležících v území s režimem památkové ochrany v rámci památkové zóny nebo kulturní památky doložit detailní architektonicko-stavební řešení všech horizontálních povrchů stavbou dotčeného parteru města.

Ad 4) V uvedeném záměru žádáme předložit aktualizovaný dendrologický průzkum pro možnost kvalitního a celistvého posouzení věci.

Při respektování výše uvedených podmínek není předložený záměr v rozporu s požadavky památkové péče a s režimem ochrany platným v daném území.

Toto odborné vyjádření nenahrazuje závazné stanovisko orgánu památkové péče, o které je nutné požádat odbor památkové péče Magistrátu hlavního města Prahy, Jungmannova 35/29, P. O. box 800. 111 21 Praha 1.

PhDr. Jaroslav Podliska, Ph.D. v. r.
ředitel



Příloha: dokumentace

Za správnost: H. Stejskal