

NÁRODNÍ
PAMÁTKOVÝ
ÚSTAV

ÚZEMNÍ ODBORNÉ
PRACOVÍŠTĚ
V PRAZE



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

Váš dopis čj. / sp. zn.: 55-1832/2020-Vot
Ze dne / doručeno dne: 21. 12. 2020 / 23. 12. 2020
Naše čj.: NPÚ-311/102524/2020
Vyřizuje / linka: Ing. arch. Měska / 233
Spisový znak: 820.1

Praha 12. 5. 2021

K. ú. Holešovice, k. ú. Bubeneč, trať 120, Praha 7, nemovitá kulturní památka r. č. ÚSKP 40595/1 – Královská obora a letohrádek, 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. Holešovice, k. ú. Bubeneč, trať 120, Praha 7 – modernizace trati Praha Bubny (včetně) – zastávka Praha Výstaviště (včetně).

Přílohy žádosti:

Dokumentace ke stavebnímu řízení (Metroprojekt Praha a. s., Argentinská 1621/36, Praha 7, Ing. Kamil Bednařík, 11/2020).

Popis zamýšlených prací:

Předmětem předložené projektové dokumentace (PD) je návrh na modernizaci trati 120 v úseku Praha Bubny (včetně) – Praha Výstaviště (včetně) a trati č. 090 v žst. Praha Bubny. Stavba navazuje na záměr „modernizace a novostavba trati Praha Výstaviště zastávka (mimo) – Praha Dejvice“ (včetně) a „modernizace trati Praha Dejvice (mimo) – Praha Veleslavín“.

V rámci stavby jsou řešeny následující stavební objekty:

- Zabezpečovací zařízení.
- Železniční sdělovací zařízení.
- Silnoproudá technologie včetně DŘT.
- Ostatní technologická zařízení.
- Železniční svršek, spodek.
- Nástupiště.
- Železniční přejezdy.

- Mosty, propustky, zdi, návěštní lávky a krakorce.
- Ostatní inženýrské objekty.
- Potrubní vedení (voda, plyn, teplo, kanalizace).
- Pozemní komunikace, parkovací a cyklo-parkovací stání pro veřejnost, ostatní zpevněné plochy a prostranství, dopravní opatření.
- Kabelovody a kolektory.
- Protihlukové objekty.
- Pozemní objekty budov.
- Zastřešení nástupišť, přístřešky.
- Orientační systém.
- Demolice.
- Oplocení a drobná architektura.
- Trakční vedení.
- Napájecí stanice (měnárna, trakční transformovna).
- Spínací stanice – stavební část.
- Ohřev výměn.
- Elektrické předtápěcí zařízení.
- Rozvodny vn, nn, osvětlení a dálkové ovládání odpojovačů.
- Ukolejnění kovových konstrukcí.
- Vnější uzemnění.
- Sadové úpravy a kácení zeleně.

Pro potřeby vyhotovení tohoto vyjádření rozdělil NPÚ ÚOP PR navrhovaný záměr na následující části:

- **Část A.** – zahrnuje záměr v části ochranného pásma Pražské památkové rezervace v prostoru nádraží Bubny (východně od ulice Bubenská) – od Bubenského nábřeží po ulici Bubenskou.
- **Část B.** – zahrnuje záměr v části památkové zóny (PZ) Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice při ulici Strojnická (mezi ulicemi Bubenská a Dukelských hrdinů); a prostor nové zastávky Praha – Výstaviště, kterého se výše zmíněná PZ dotýká v jeho jižní části a kterého se zároveň na katastru obce Bubeneč dotýká kulturní památka Královská obora a Letohrádek. Zbylá část prostoru zastávky je součástí ochranného pásma Pražské památkové rezervace.

Realizace záměru předpokládá v **části A.** provedení následujícího:

- Demolice objektu archivu (parc. č. 2416/80, k. ú. Holešovice).
- Demolici objektu skladové haly - Eurosport (parc. č. 2416/1, k. ú. Holešovice).
- Demolici stavědla nádraží Bubny (parc. č. 2416/39, k. ú. Holešovice).
- Demolici bývalého depa a školy – provozní budovy v žst. Bubny (parc. č. 2468, k. ú. Holešovice).
- Demolici objektu šatny (parc. č. 2473, k. ú. Holešovice).
- Demolici drážního domku (parc. č. 2466, k. ú. Holešovice).
- Demolici administrativní budovy (parc. č. 2416/59, k. ú. Holešovice).
- Rekonstrukci jižního zhlaví, zrušení severního zhlaví, respektive DKS konstrukce pro každou traťovou větev.
- Realizace 1 ostrovního a 2 mimoúrovňových nástupišť ve stanici Praha – Bubny, respektive čtveřice staničních kolejí. Výška nástupiště 550 mm nad TK.
- Nová stanice Praha – Bubny řešena jako minimalistické tvarové a konstrukční řešení, vycházející ze stejných architektonických principů jako zastávka Praha – Liboc a ŽST Praha – Ruzyně. Přístřešky nástupišť řešeny jako „vlaštovka“.
- Provedení mimoúrovňového přístupu na nástupiště pomocí tří pochodů, přístup zajištěn kombinací schodišť, výtahů a eskalátorů. Jižní vestibul propojen pěší vazbou se stanicí metra C – Vltavskou.
- Zřízení mostní estakády na trati č. 120 před přechodem přes ulici Bubenskou – ten proveden právě pomocí estakády.
- Provedení souvislých staveb (příjezdová komunikace ke stanici Praha Bubny, zařízení pro stání vozů taxi a K+R u stanice).
- Opuštění stávající výpravní budovy stanice Praha – Bubny.

- Technologické zázemí včetně odbavovacích prostorů umístěno do nové dispozice mezi podchody ve stanici.
- Zastřešení nástupišť včetně staničních kolejí ve stanici Praha – Bubny po celé délce stanice.
- Zřízení nové trafostanice.
- Provedení nového osvětlení stanice.
- Umístění stožáru pro BTS prvek systému GSM-R a technologického domku. Stožár železobetonový o výšce 35 m.
- Úprava (přizvednutí) stávajícího přemostění přes Bubenské nábreží.

Realizace záměru předpokládá v **části B.** provedení následujícího:

- Demolici objektu prodejního prostoru (p. č. 2416/59, 1463, k. ú. Holešovice).
- Demolici skladů, garáží a dílen (parc. č. 2416/59, 1487, k. ú. Holešovice).
- Demolice spodní stavby (základů) bývalého drážního domku (parc. č. 2416/60, k. ú. Holešovice).
- Provedení stávající jednokolejné trati jako dvoukolejné, včetně zastávky Výstaviště. V prostoru za zastávkou Výstaviště provedena výměna – pokračování trati dále jednokolejné.
- Demolici stávajícího zařízení přejezdu v ulici Bubenské.
- Demolici stávajícího mostního tělesa přes ulici Dukelských hrdinů. Konstrukce bude zvednuta jeřáby, uložena na manipulační plochu v úrovni komunikace vedle tělesa trati, následně bude rozřezána a odvezena, spodní stavba zbourána, materiál odvezen na skládku.
- Zřízení zastávky Praha – Výstaviště. Délka nástupiště 200 m. Umístění zastávky mezi Holešovický hřbitov a zeď Královské obory. Konfigurace terénu determinuje umístění západní části zastávky do zářezu a východní části nad terén pomocí nově budovaných zárubních zdí. Opěrné zdi navrženy z pohledového betonu, respektive z obkladu z prefabrikovaných panelů s pohledovou plochou realizovanou v patřičné kvalitě.
- Nástupiště zastávky tvořené šedými žulovými deskami.
- Zastřešení zastávky Praha – Výstaviště orientováno do východní poloviny. Zastřešení realizováno pomocí lehké ocelové konstrukce s prosklenými stěnami. Součástí přístřešků jsou boční prosklené stěny.
- Mobiliář v zastávce Praha – Výstaviště jednoduchý, odpovídající konceptu jednoduchého zastřešení stanice. Jedná se především o sedací prvky, odpadkové koše, orientační a informační systém, cyklo stojany apod.
- Částečná demolice ohradní zdi Královské obory v úseku přiléhajícím k ulici Dukelských hrdinů. Vedení nové opěrné zdi zasahující do Královské obory těsně podél stávající kamenné ohradní zdi (součást kulturní památky – Královské obory), která bude v části vybourána a nahrazena replikou. Stávající zeď dlouhá cca 260 m. Demolice, respektive její přeložení se týká úseku cca 154 m. Na nově vyzděnou, respektive překládanou část, bude použit stávající kamenný materiál, tvořící cca 60 % jejího objemu, spojení provedeno maltou. Zeď opatřena novou omítkou a krytinou. V krátkých úsecích zeď provedena ponechanou půdorysnou stopou, jedná se o úsek ve střetu s navrhovanými pěšími komunikacemi (přístup na zastávku od lávky, propojení pod opěrnou zdí zastávky v oblasti přemostění přes ulici Dukelských hrdinů – toto je však řešeno v koordinovaném projektu rekonstrukce tramvajové trati Dukelských hrdinů – U Výstaviště).
- Provedení opěrné stěny podél Strojnické ulice v její západní části od ulice Dukelských hrdinů.
- Provedení nové lávky pro pěší přes těleso trati v km 1,400. Návrh lávky přizpůsoben požadavku na minimalizaci stavební výšky konstrukce. Navržena je ortotropní plechová mostovka s podélnými výztuhami. Hlavní nosný systém lávky navržen jako Vierendeelův rám vysoký 2,3 m tak, aby byl umožněn výhled z lávky. Rozpětí mostní konstrukce 21,0 m. Dolní pasy navrženy jako svařované I profily, svislice a horní pas potom jako uzavřené komorové nosníky. Příčnický mostovky tvořeny otevřenými nesymetrickými I profily, horní pas tvoří plech mostovky. Spodní stavby tvořena železobetonovými konstrukcemi (opěra 1 – čepy kotvené k železobetonovému prahu, opěra 2 – železobetonová hlavice na velkopřůměrové pilotě (průměr 1300 mm)).
- Provedení souvislého staničního orientačního systému a přidružené drobné architektury.
- Přístup na novou zastávku z ulic Dukelských hrdinů, Strojnické a z parku Stromovka. Přístup proveden pomocí schodišť, šikmých chodníků a výtahů, příčný prostup proveden lávkou pro pěší.

- Provedení úprav k zastávce přilehlých zpevněných ploch pěších i pojízdných komunikací. Zvětšení ploch chodníkových komunikací v prostoru křižovatky ulic Dukelských hrdinů a Strojnické. Z úrovně chodníku v parteru ulice Dukelských hrdinů umožněn výtahem bezbariérový přístup na novou železniční zastávku. Chodníkové plochy řešeny kamennou dlažbou.
- Provedení úprav a doplnění chodníků v Královské oboře. Chodníky navrženy v šíři 3 m s povrchem z kamenné dlažby a zajišťují bezbariérový přístup.
- Provedení nového osvětlení zastávky.
- Provedení nové mostní estakády namísto stávajícího železničního náspu podél ulice Strojnické, nové přemostění ulice Bubenské a ulice Dukelských hrdinů (zde rozpětí zvětšeno na 28 m). Rytmus podpor proveden tak, aby byl zajištěn volný průhled pod estakádou v prodloužených osách navazujících ulic. Estakáda pohledově jednotná v celé délce, konstrukční princip založen na dodatečně předpínané železobetonové desce vylehčené v příčném směru krajními konzolami. Estakáda ukončena západně od ulice Dukelských hrdinů, navazující traťové těleso, respektive zastávka Praha – Výstaviště řešena na zemním tělese.
- Architektonicky estakáda řešena spojitou železobetonovou mostovkou nesenou vždy dvojicí piliřů. Mostovka na krajích modelována s římsou. Přemostění ulice Dukelských hrdinů a Bubenské mostní konstrukcí s náběhy, ostatní pole estakády bez náběhů. Zábradlí na mostní konstrukci navrženo od zastávky Praha – Výstaviště přibližně po ulici Schnirchovu řešeno jako ocelové s doplněným perforovaným plechem jako ochranou proti odlétávajícímu štěrku na obou hranách, uprostřed mostní konstrukce hliníková protihluková stěna (PHS) výšky 0,68 m. Od ulice Schnirchovy po ulici Bubenskou osazeny na krajích a uprostřed mostní konstrukce protihlukové stěny s výškou 1,1 m na severní hraně, výškou 1,2 m uprostřed a výškou 1,5 m na jižní hraně. Od ulice Bubenské po stanici Praha – Bubny ocelové zábradlí výšky 1,1 m na severovýchodní hraně, uprostřed PHS výšky 1,2 m, na jihozápadní hraně PHS výšky 1,5 m. Uvedené výšky jsou vztaženy k temenu kolejnice (TK). PHS navržena z hliníkových segmentů s vnitřní pohltivou výplní. Barevné řešení PHS, zábradlí a dalších ocelových prvků shodné, odstín RAL 9007 (šedý hliník).
- V prostoru pod estakádou uvažovány komerční vestavby, vedení pěších a cyklistických komunikací.
- V celé délce trati navrženy protihlukové stěny (na mostních římsách nebo samostatně stojící). Dále jsou realizována protihluková opatření jakou součást železničního spodku a svršku apod.
- Provedení přípravy na elektrifikaci trati – zhotovení základů stožárů a osazení stožárů. Trakční stožáry ocelové s průřezem I, barevný odstín RAL 9007 (šedý hliník).
- Celková komplexní rekonstrukce zařízení zabezpečovací techniky včetně napojení na přilehlé traťové úseky, příprava na ovládání z centrálního dispečinku CDP Praha, příprava ZZ pro provoz pod plnou kontrolou ETCS.
- Pokládka nových sdělovacích kabelů, rekonstrukce zařízení sdělovací techniky, zřízení pevné části systému GSM-R.
- Zřízení nové trafostanice v zastávce Praha – Výstaviště v technologické místnosti v přízemí zastávky.
- Realizace stavební úpravy silniční komunikace v ulici Bubenské v místě stávajícího přejezdu. Stávající komunikace výškově přizpůsobena průběhu stávajících chodníků (zahlobena o cca 2,6 m oproti stávající úrovni). Délka stavební úpravy komunikace činí 174 m, šířka vozovky 8 m. Komunikace odvodněna do uličních vpustí. Povrch komunikace z asfaltobetonu, přilehlý chodník řešen z kamenné štípané mozaiky.
- Provedení nového osvětlení podjezdu v ulici Bubenské a v ulici Dukelských hrdinů.
- Přeložení stávajícího VO v ulici Dukelských hrdinů, Strojnické, provedení osvětlení pěších cest v okolí zastávky Praha – Výstaviště.
- Provedení se stavbou souvislých přeložek a úprav stávajících technických sítí uvedených ve střet s předloženým záměrem.
- Provedení kácení zeleně. Dřeviny v přímé kolizi se stavebním záměrem jsou navrženy k odstranění. Z celkového počtu 144 stromů, které jsou v kolizi se záměrem, je 32 umístěno v ploše KP Královské obory. Z celkového počtu revidovaných 32 vegetačních skupin je v kolizi se stavebním záměrem 19 vegetačních či keřových skupin o celkové výměře 2 889 m². Z celkového počtu 19 vegetačních skupin je 6 vegetačních skupin v ploše KP Královské obory.

- Kácení provedeno v období vegetačního klidu (září – březen včetně). Ochrana ponechávané zeleně ve střetu s výstavbou dle požadavků normy ČSN 83 9061 „ochrana stromů, porostu a ploch pro vegetaci při stavebních činnostech“.
- Návrh sadových úprav má být řešen v dalším stupni projektové dokumentace (podmínka EIA ve smyslu vypracování projektu vegetačních úprav je vázána ke stupni pro stavební řízení – tedy ke stupni PD hodnocené tímto odborným vyjádřením). Tyto úpravy mají být navrženy lokálně v prostoru železničních stanic v podobě výsadby alejových stromů a keřových porostů, na svazích nově vzniklých náspů v podobě půdokryvných dřevin a travního porostu, v nově vzniklých uličních prostorech v podobě výsadby alejových stromů, keřových a travních porostů, pod mosty navržené rostlin schopných vegetace ve srážkovém stínu, protierozní ochranu svahů apod.

Charakteristika objektu a území:

Záměr prochází třemi úseky odlišné ochrany – část stavby leží uvnitř kulturní památky (Královská obora), část stavby leží na území památkové zóny (PZ Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice) a celá stavba je součástí ochranného pásma Pražské památkové rezervace.

Kulturní památka - Královská obora a letohrádek - 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 zdevastovaná.

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 přivedena 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.

Dotčená lokalita je částečně nemovitou kulturní památkou (r. č. ÚSKP 40595/1-1560 – Královská obora s letohrádkem), 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 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:

Na území památkové zóny Dejvic, Bubenče a horních Holešovic bude dotčeno celkové schéma stávajícího vedení trati č. 120, čímž dojde k celkové architektonicko-urbanistické proměně dané lokality s vazbou na širší okolí. Stávající těleso jednokolejné trati je součástí Buštěhradské dráhy, dokončené v uceleném úseku Praha Bubny – Lužná u Rakovníka – Chomutov – Cheb k roku 1873. Součástí záměru je snesení historického traťového náspu včetně stávající ocelové nýtované mostní konstrukce přes ulici Dukelských hrdinů a jeho náhrada železobetonovou estakádou pro dvojkolejnou trať, které uvolní parter v ulici Strojnické. Z pohledu památkové péče se jedná o razantní zásah do stávající podoby historického chráněného prostředí.

Dosavadní stav projednání

V uvedené věci bylo závazné stanovisko MHMP OPP ze dne 4. 9. 2014 s čj. S-MHMP 479818/2014, které uvedený záměr shledalo jako realizovatelný (včetně všech souvisejících demolic) za těchto podmínek:

1. Bude zpracován návrh definitivní podoby a materiálového řešení zastávky Výstaviště včetně případné transformace mostu přes ulici Dukelských hrdinů a předložen MHMP OPP k posouzení.
2. Bude zpracován návrh definitivní podoby a materiálového řešení protihlukových stěn na území památkové zóny, tj. v území od křižovatky ulic Bubenské a Strojnické (včetně) směrem na Kladno a předložen MHMP OPP k posouzení.
3. Bude zpracován návrh povrchové úpravy nově stavěných úseků v památkové zóně a předložen MHMP OPP k posouzení, včetně vzorků obkladů.
4. Bude zpracován návrh povrchu komunikací v památkové zóně (zejména mozaiková dlažba včetně vzorů) a předložen MHMP OPP k posouzení.
5. Bude navržen sortiment vysazovaných dřevin v památkové zóně a předložen MHMP OPP k posouzení.

Tomuto odbornému vyjádření předcházelo vydání odborného vyjádření NPÚ pod čj. 29285/2014 ze dne 16. 5. 2014.

Předložená projektová dokumentace ve fázi ke stavebnímu řízení řeší výše uvedené podmínky následujícím způsobem:

Ad 1) Předložená PD plně saturuje podmínku č. 1.

Ad 2) Předložená PD plně saturuje podmínku č. 2.

Ad 3) Předložená PD tuto podmínku splňuje pouze částečně – většina povrchů je podrobně specifikována, nicméně vzorky předloženy nebyly. Předpokládáme další plnění této podmínky při realizaci stavby.

Ad 4) Tato podmínka je předloženou PD saturována pouze částečně – v této věci byla vymezena další podmínka.

Ad 5) Předložená PD tuto část neobsahuje – v této věci byla uložena další podmínka.

Vyhodnocení žádosti:

Národní památkový ústav na základě prostudování předložených podkladů a znalosti situace konstatuje, že zamýšlené práce **v části A. jsou v souladu se zájmem ochrany výše uvedených kulturně historických hodnot.**

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

1. V samostatném správním řízení budou předloženy přidružené sadové úpravy umísťované na území památkové zóny Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice a na ploše kulturní památky Královské obory a letohrádku, r. č. ÚSKP 40595/1-1560.
2. Před provedením celkových prací na přezdění dotčených úseků ohradní zdi kulturní památky Královské obory a letohrádku bude proveden krátký vzorový úsek, jenž bude předmětem odsouhlasení zástupcem NPÚ ÚOP PR.
3. Při provádění předmětných prací na dotčených veřejných komunikacích v území památkové zóny Dejvice, Bubeneč, horní Holešovice budou zpětně použity stávající historické velké žulové obruby sesazené zámky. Tyto chráněné prvky nesmí být prováděním předmětných prací poškozeny.
4. V samostatném správním řízení předloženy ke schválení vzory nově dlážděných mozaikových ploch. Navržené vzory budou vycházet z historického řešení. Drobná mozaiková dlažba bude provedena klasicky do pískového lože a spára bude závápněna. Tyto vzory budou rozkresleny od obruby k fasádě v modulu dvou opakujících se vzorů.
5. Při realizaci záměru budou v maximální možné míře znovu použity stávající historické povrchové znaky podzemní technické infrastruktury včetně obdélných litinových mříží kryjících uliční vpusti.

Zdůvodnění:

Modernizace trati je dána požadavkem na realizaci kvalitního železničního propojení centra Prahy a Kladna a je předpokladem pro zřízení traťové odbočky k Letišti Václava Havla. Předmětný úsek mezi stanicí Bubny a zastávkou Výstaviště je dále součástí rozsáhlých záměrů přestavby v širší souvislosti, čemuž je nutné přizpůsobit celkovou formu modernizované a kapacitně rozšiřované trati. Konkrétní nároky na toto přizpůsobení jsou dány zpracovávanou urbanistickou studií Holešovice – Bubny – Zátory. Zároveň se jedná o dopravní veřejně prospěšnou stavbu. Koncept tohoto záměru byl památkovou péčí respektován vydáním závazného stanovisko MHMP OPP (s čj. S-MHMP 479818/2014 – viz. výše) umožňujícím realizaci záměru na základě předložené PD ve fázi k územnímu rozhodnutí (tj. včetně všech souvisejících demolic, náhradě stávající jednokolejné tratě na náspu dvojkolejnou estakádou apod.).

K části A.:

Předložený návrh není v rozporu s režimem památkové ochrany stanoveným pro dané území, neboť realizace předloženého záměru neohrozí hodnoty památkové rezervace, tj. její urbanistickou kompozici, měřítko a siluetu.

K části B.:

Provedením předmětných prací bude výrazným způsobem zasaženo do podoby stávajícího chráněného historického prostředí. Nicméně nelze pominout oprávněný nárok na rozvoj veřejné městské dopravní infrastruktury, která je základem pro obecně funkční město s výrazným podílem historické zástavby v centrální části. Z tohoto důvodu NPÚ ÚOP PR připouští předmětné práce za níže stanovených podmínek.

K podmínkám:

Ad 1) Návrh sadových úprav by měl být součástí projektové dokumentace v daném stupni ke stavebnímu povolení. Vzhledem k tomu, že tato část v předložené PD absentuje, žádáme doložení takového návrhu na území památkové zóny Dejvice, Bubeneč a horní Holešovice a v dotčených částech KP Královské obory s letohrádkem v samostatném správním řízení. V současnosti probíhá opětovné přehodnocení dřevin určených ke kácení v rámci Královské obory a revize úprav na trať navazující vegetace. Požadujeme proto předložení finální verze projektu sadových úprav uvnitř Královské obory.

Ad 2) Při nezbytné rekonstrukci předmětných částí ohradní zdi, která je součástí kulturní památky Královské obory s letohrádkem, je nutné zvolit takový stavební postup, který se co nejvíce přiblíží svým postupem a užitými materiálu původnímu řešení. Z tohoto důvodu žádáme zhotovení krátkého reprezentativního vzorku rekonstrukčních prací pro možnost celkového zhodnocení záměru v této věci.

Ad 3) Jedná se o cenné prvky daného historického prostředí. Prvky historických obrub mají významnou určující roli ve vizuálním charakteru parteru daného památkově chráněného městského prostředí, proto je žádáme opětovně použít v maximální možné míře. Zároveň s nimi musí být během realizační fáze záměru nakládáno s maximální péčí takovým způsobem, aby bylo riziko jejich poškození zcela minimalizováno.

Ad 4) Při obnově dlažby chodníků je nutné dbát základních zásad pro způsob dláždění, aby nevznikaly chyby a neopakovala se některá zažitá chybná řešení. 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.

Mozaiková dlažba se historicky vždy kladla do pískového lože a i dnes se běžně provádí do písku. Jiné provedení zde není nijak opodstatněné, prostor není v neobvyklém sklonu ani není v místě nadměrně zatěžovaném odtékající vodou. Skladba dlážděné plochy s pískovým ložem mimo jiné umožňuje prostup vzliňající vlhkosti, která je pod maltovým ložem do určité míry utěsněna. Proto požadujeme realizaci do pískového lože (nanejvýš s příměsí vápna), tradičním způsobem.

Ad 5) Veškeré tradiční historické znaky technických sítí (poklopy, víka, značky, krycí mříže vpustí apod.) jsou součástí chráněného historického prostředí, neboť tradičním detailem dokreslují celek historického výrazu města. Z tohoto důvodu jsou ceněnou součástí parterů památkově chráněných území a žádáme tedy o jejich maximální opětovné užití při realizaci záměru a jejich ochranu při provádění předmětné stavby.

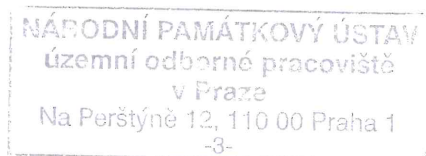
Doporučení:

Doporučujeme koncepčně řešit lícovou plochu obkladových panelů nosné konstrukce zastávky Praha – Výstaviště ve spojení s odpovídajícím kvalifikovaným výtvarným návrhem (reliéfy, materiály, barevnost apod.). Jedná se o tradiční a veskrze logický přístup, který v pražských souvislostech můžeme vidět na všech linkách metra, nádražích, přestupních uzlech apod.

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



Za správnost: Pohlová