

ICOMOS

INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES
CONSEIL INTERNATIONAL DES MONUMENTS ET DES SITES



CZECH NATIONAL COMMITTEE

COMITÉ NATIONAL TCHÉQUE

Ministerstvo životního prostředí
Vršovická 1442/65
100 10 Praha 10

K č. j.: **MZP/2024/210/2123**

Ref.: ICOMOS/CZ/2024/06

Věc:

Vyjádření k oznámení dle zákona č. 100/2001 Sb. pro záměr „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“

Vážená paní, vážený pane,

na základě § 6 zákona č. 100/2001 Sb. bylo zpracováno **oznámení k záměru „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“** - dále též jen „oznámení“. Dle § 6 tohoto zákona může každý zaslat své písemné vyjádření ve lhůtě 30 dnů ode dne zveřejnění informace o oznámení.

K oznámení podává **Český národní komitét ICOMOS, z.s.**, IČ 22735941, se sídlem Rozdělovská 2002/13, 169 00 Praha 6 – Břevnov (dále též jen **ICOMOS**) následující vyjádření:

ICOMOS má za to, že záměr by měl být dále posuzován dle zákona č. 100/2001 Sb., a to zejména ve vztahu k níže uvedeným oblastem, v nichž lze očekávat negativní vlivy záměru.

Úvodem je však nutno k oznámení obecně uvést, že **jeho stěžejní vadou je, že neobsahuje a neřeší řádné hodnocení variant záměru, zejména varianty rekonstrukce (a případného rozšíření) stávajících železničních mostů pod Vyšehradem.**

V návaznosti na výše uvedené je možno též konstatovat, že **není řádně hodnocena varianta neprovedení záměru** (jak ovšem ukládá § 5 odst. 1 zákona č. 100/2001 Sb.), tj. rekonstrukce stávajících železničních mostů pod Vyšehradem. Fakt, že je stávající soumostí opravitelné, vyplývá rovněž z materiálů zpracovaných na zakázku Správy železnic. Jde tedy o variantu reálnou, která by navíc měla být vzhledem k níže uvedenému prioritní.

Záměr by tedy měl být dále posuzován dle zákona č. 100/2001 Sb., a to zejména v porovnání s variantou rekonstrukce stávajících železničních mostů pod Vyšehradem a **ve vztahu k níže uvedeným oblastem, v nichž lze očekávat závažné negativní vlivy záměru:**

1. Památková péče – ochrana kulturního dědictví

Jak uvedeno výše, **nebyla posouzena varianta (nulová) zachování a oprava stávajícího soumostí**, s případným přidáním samostatné nové konstrukce pro třetí kolej (pokud by se prokázalo, že je potřebná).

Posouzení varianty rekonstrukce stávajících železničních mostů pod Vyšehradem by přitom mělo být prioritou, protože jde o **kulturní památku, navíc v ploše Pražské památkové rezervace a jádrového území statku Světového dědictví UNESCO**. Soumostí je jedním z nositelů výjimečné světové hodnoty (OUV) statku, která je tvořena zejména právě říčním panoramatem řeky Vltavy a díky níž bylo historické centrum Prahy zapsáno na seznam Světového dědictví UNESCO. Pražská památková rezervace je přitom prvořadou památkou České republiky.

Je třeba připomenout, že se zde jedná o veřejného investora (Správa železnic), pro kterého by měla být prioritní ochrana veřejných zájmů, včetně zájmů uvedených v tomto vyjádření. Je třeba též připomenout, že podle zákona o státní památkové péči je vlastník kulturní památky povinen o ní řádně pečovat, a bez toho, že by byla památková ochrana z objektu sejmuta, nesmí památku zbourat. Již dávno tedy měla Správa železnic vypracovat projekt opravy stávajícího soumostí a opravit jej.

Je třeba též připomenout, že se sice hovoří o „rekonstrukci“ železničních mostů pod Vyšehradem, ale v tomto případě jde o určitý eufemismus. Na místě mají totiž ze současného soumostí zůstat jeho pilíře. Ani to však není reálné. S ohledem na řádově vyšší hmotnost nově navrhované konstrukce by musely být rozebrány a postaveny znovu, případně by se nové železobetonové konstrukce obložily zčásti původními kameny (opravdu jen zčásti, protože pilíře pro nové soumostí mají být navýšeny a podstatně rozšířeny). **Památková hodnota soumostí je přitom do značné míry dána právě jeho umístěním** (včetně jeho rozměrů – výšky, šířky, nivelety, působením v říčním panoramatu atd.) **a autenticitou materiálu**, včetně konstrukčních detailů.

Není zmíněno, že **Výbor světového dědictví UNESCO vyzval smluvní stát, aby opravil stávající soumostí** a předložil mu k tomu konkrétní návrhy, včetně případného návrhu na doplnění o třetí kolej (aby mohl celý záměr posoudit, než se přistoupí k realizaci). Připomínáme, že **Úmluva o ochraně světového kulturního dědictví je součástí českého právního řádu**, a je tedy pro smluvní stát, Českou republiku, závazná. Postup obsažený v navrhované dokumentaci (nahrazení stávajícího soumostí novostavbou) je i z tohoto pohledu neuskutečnitelný, neboť by odporoval smluvním závazkům České republiky.

Pro doplnění je třeba uvést, že **nebyla posouzena ani varianta obnovení nádraží Vyšehrad**, což by také měla být první volba, a návrh na zřízení zastávky na Výtoni by měla být jen jeho varianta. K záchraně nádraží Vyšehrad Centrum světového dědictví vyzývá smluvní stát opakovaně.

Dle dostupných informací a analýz je stávající soumostí opravitelné, což vyplývá i z materiálů zpracovaných na zakázku Správy železnic. Stejně tak je obnovitelný provoz zastávky v místě bývalého nádraží Vyšehrad. Od jiných analýz se liší údaje o nákladech a předpokládané doby do další potřeby opravy. **Reálně by byla oprava stávajícího soumostí včetně výstavby třetí koleje výrazně levnější než nová stavba.**

Je třeba posoudit dopad variant na Pražskou památkovou rezervaci, statek Světového dědictví UNESCO a území nesporného historického a kulturního významu. K tomu je potřeba mít reálné srovnávací vizualizace obou variant, srovnávací zákresy do panoramat, leteckých fotografií apod. **Materiály, které jsou součástí podkladů pro posouzení EIA, neposkytují věrný obraz skutečného dopadu posuzovaného záměru na kulturní dědictví.** Snaží se vzbudit mylný dojem, že nově navrhovaná konstrukce je podobná té stávající – přičemž toto je velmi daleko od pravdy.

Návrh předložený Správou železnic by poškodil říční panorama Prahy novou mostní konstrukcí, která by byla výrazně mohutnější a širší než jakýkoliv dosavadní most v historickém centru Prahy, s dimenzí odpovídající osmiproudé dálnici. Stávající soumostí má šířku 13,5 m, nově navrhovaný 32 m (!) a magistrála před Hlavním nádražím cca 26 m, stejně tak má šířku 26 m (!) Nuselský most. Tato skutečnost není v dokumentaci zmíněna a z příložených vizualizací a zákresů není zřejmá. Návrh by měl devastující vliv na unikátní historické panorama Prahy a vnesl by do historického centra města stavbu dálničního charakteru a dimenze.

Ve vztahu k variantám záměru se oznámení odvolává na soutěžní dialog, který na řešení soumostí pod Vyšehradem zorganizovala Správa železnic, jež ovšem dostatečně nezohlednila a nerespektovala požadavky památkové péče. Z tohoto hlediska soutěžní dialog vykazuje řadu znaků, které zpochybňují jeho výsledky, a proto nemůže být brán jako podklad pro další stupně projektové přípravy ani pro posouzení záměru v procesu EIA.

Správný postup (a současně postup odpovídající zákonu o státní památkové péči) by byl následující: Správa železnic by měla vypracovat **studii opravy soumostí** (a obnovení zastávky v místě bývalého nádraží Vyšehrad) ve stejné podrobnosti, jako byla zpracována studie pro nový most. Pokud by se prokázala potřeba třetí koleje, měla by vypsát soutěž na její návrh. Součástí této studie by měly být i vizualizace a zákresy do panoramat a dalších pohledů, ze stejných míst, jako je tomu u předkládaného návrhu, a identifikace všech dopadů obou variant záměru. Nepochybně by měla být nejdříve zpracována **HIA (Heritage Impact Assessment)**, dle pokynu vydaného ministrem dopravy) a její závěry by měly být použity jako podklad pro EIA.

Vzhledem k uvedenému je zřejmé, že záměr není v oznámení v úplnosti, řádně a dostatečně posouzen z hlediska dopadů na hmotný majetek (stávající železniční most, který je kulturní památkou) a na kulturní dědictví, vymezené a chráněné zvláštními právními předpisy (stávající soumostí, Pražská památková rezervace a kulturní dědictví), což je v rozporu s § 2 zákona č. 100/2001 Sb. Je tedy nezbytné, aby toto bylo řádně a v úplnosti provedeno v dokumentaci záměru.

2. Ochrana krajiny – krajinného rázu

K posouzení vlivů záměru na krajinný ráz je třeba uvést:

Studie obsahuje vymezení potenciálně dotčeného krajinného prostoru (pDOKP) za pomoci analýzy viditelnosti. To je efektivní a správný postup, ovšem z popisu a metodiky **není zřejmé, jakým způsobem byla analýza provedena**. Dle soudobých poznatků v problematice prostorových věd a GIS jsou velké rozdíly mezi výsledky analýz viditelnosti v závislosti na použitých vstupních datech, kdy jiné výstupy získáme za použití LIDAR, DMP 1G apod. Je proto nezbytné metodu upřesnit a zároveň zvolit správná vstupní data do specifického městského prostředí.

Analýza viditelnosti je dle metodiky počítána v okruhu 2 km. Ovšem v příloze 1 chybí zobrazení jižní části pDOKP, které je dle terénního šetření zcela zásadní. Tento nedostatek vnímáme jako zásadní zkrácení výsledků, jelikož v celé jižní části Prahy je mnoho míst, která budou záměrem dotčena, pokud jde o jejich uplatnění v krajinném rázu. **Je tedy třeba doplnit analýzu i hodnocení o prostor alespoň 4 km jižně od záměru.** Domníváme se, že poté dojde ke změně vyznění celého hodnocení.

Z analýzy viditelnosti není zřejmé, pro jaké části nového záměru se viditelnost počítala. Jelikož nejde o metodu tzv. pokročilé analýzy viditelnosti (spočívající v tom, že je viditelnost počítána pro několik bodů na celém záměru; výsledek pak ukazuje, zda je z nějakého pohledu vidět jen nějaká část záměru, anebo záměr celý), domníváme se, že skutečná viditelnost, tedy i stav, kdy je vidět jen určitá část záměru, bude zcela jiná, než jak je uvedeno v příloze 1 posouzení krajinného rázu.

V hodnocení **není konkretizováno, jaký vliv bude mít záměr na statek Světového dědictví UNESCO a dále nejsou rozepsány konkrétní památkové objekty, které budou dle analýzy viditelnosti reálně vizuálně zasázeny**. Toto považujeme za zásadní nedostatek, jelikož dopad záměru lze očekávat především na poli kulturně-historických znaků a charakteristik krajinného rázu.

Na základě výše uvedeného je třeba v dokumentaci **přeprocovat hodnocení vlivu na krajinný ráz s použitím metod, adekvátních pro daný záměr**: tedy využití relevantních podkladových dat pro městské prostředí, dále spočítání pokročilé analýzy viditelnosti pro různé body v rámci záměru a přidání zásadní části pDOKP – tedy jižního perimetru 4 km od záměru.

Je tedy třeba konstatovat, že stávající hodnocení nereflektuje skutečné atributy pDOKP ani záměru. Rovněž zde není dostatečně vyhodnocen vliv na kulturní a historické znaky krajinného rázu dle § 12 zákona č. 114/1992 Sb.

3. Ochrana přírody

Za **nedostatečné je nutno považovat i zhodnocení vlivu záměru na ÚSES a VKP.**

Západní část záměru je zasazena do renaturalizovaného prostoru tzv. městské divočiny. V hodnocení není zaneseno, jakým způsobem během výstavby dojde k ochraně tohoto prostoru. Záměr by měl být příležitostí k vylepšení stavu prostupnosti krajiny pomocí vymezených ÚSES a neměl by snižovat ekostabilizační potenciál stávající vegetace ve VKP. Toto není v hodnocení nijak zohledněno, ani ve formě kompenzačních opatření. Absence tohoto vyhodnocení je i v rozporu se Strategii adaptace Hlavního města Prahy na změnu klimatu.

Z uvedených důvodů nedostatečného vyhodnocení vlivu na ÚSES a VKP během stavby, jakožto chráněných zájmů dle zákona č. 114/1992 Sb., je tedy třeba v dokumentaci zpracovat detailní vyhodnocení vlivu záměru na tyto zájmy, včetně ochrany stávající vegetace tak, aby celý záměr byl v souladu s adaptační strategií Hl. m Prahy a využil potenciál na zlepšení, anebo alespoň udržení stávajícího stavu vegetace a VKP a ÚSES.

4. Ochrana ovzduší a klimatu

Srovnání s variantou rekonstrukce stávajících železničních mostů pod Vyšehradem (včetně stavby samostatné třetí koleje a obnovení nádraží Vyšehrad versus nová zastávka na Výtoni) je třeba v dokumentaci záměru provést i z hlediska uhlíkové stopy, včetně výluk železniční dopravy (a z toho plynoucího nárůstu automobilového provozu), souvisejících finančních nákladů atd.

Náhrada mostů za nový je **v rozporu s Klimatickým plánem hlavního města Prahy**, zejména pak s cíli vytyčenými v rámci cirkulární ekonomiky: <https://klima.praha.eu/cs/klimaplan-v-kostce.html>.

Je nepochybné, že **oprava stávajícího soumostí a ev. přidání třetí koleje** na samostatné subtilní konstrukci (a obnova provozu na stávajícím nádraží Vyšehrad místo budování nové zastávky na Výtoni) **si vyžádá též menší spotřebu nových stavebních materiálů**, tj. navrhovaný záměr nového železničního mostu vygeneruje větší a rozsáhlejší uhlíkovou stopu, což též není vyhodnoceno. Stejně tak si nepochybně výstavba nového mostu vyžádá delší výluku železničního provozu, což vygeneruje větší automobilový provoz, opět s dopadem na vznik emisí a další zátěž životního prostředí. Tyto hodnoty je třeba v dokumentaci odpovědně specifikovat a porovnat pro obě varianty; k tomu v oznámení absentují důležité podklady, respektive tím podstatným, návrhem na opravu stávajícího soumostí, se oznámení nezabývá.

5. Nakládání s odpady

Srovnání s variantou rekonstrukce stávajících železničních mostů pod Vyšehradem (včetně stavby samostatné třetí koleje a obnovení nádraží Vyšehrad versus nová zastávka na Výtoni) je třeba v dokumentaci záměru provést i z hlediska vygenerovaného stavebního (demoličního) odpadu.

Náhrada mostů za nový je v rozporu s Klimatickým plánem hlavního města Prahy, zejména pak s cíli vytyčenými v rámci cirkulární ekonomiky: <https://klima.praha.eu/cs/klimaplan-v-kostce.html>. Je nepochybné, že **oprava stávajícího soumostí a ev. přidání třetí koleje** na samostatné subtilní konstrukci (a obnova provozu na stávajícím nádraží Vyšehrad místo budování nové zastávky na Výtoni) **vygeneruje menší množství stavebního (demoličního) odpadu**, což též není hodnoceno. Srovnání variant z hlediska množství vzniklého odpadu je třeba v dokumentaci zodpovědně provést pro obě varianty; k tomu v oznámení absentují důležité podklady, respektive tím podstatným, návrhem na opravu stávajícího soumostí, se oznámení nezabývá.

Závěr

Vzhledem k uvedenému je zřejmé, že záměr není v oznámení v úplnosti, řádně a dostatečně posouzen z hlediska dopadů na životní prostředí (zahrnujících vlivy na živočichy a rostliny, ekosystémy, biologickou rozmanitost, půdu, vodu, klima a krajinu) a na hmotný majetek a kulturní dědictví (včetně jejich vzájemného působení a souvislostí), jak ukládá § 2 zákona č. 100/2001 Sb. Je tedy nezbytné, aby toto bylo řádně a v úplnosti provedeno v dokumentaci záměru.


ICOMOS závěrem konstatuje, že – jak vyplývá z výše uvedeného – předložená dokumentace záměru „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“ nenaplnuje hlavní účel posuzování vlivů na životní prostředí dle § 1 odst. 3 zákona č. 100/2001 Sb., kterým je získat objektivní odborný podklad pro vydání rozhodnutí či opatření podle zvláštních právních předpisů, a přispět tak k udržitelnému rozvoji společnosti.

Též s ohledem na požadavky směrnice Rady 85/337/EHS, o posuzování vlivů některých veřejných a soukromých záměrů na životní prostředí, je tedy – vzhledem ke všemu výše uvedenému – nezbytné úplné posouzení daného záměru dle zákona č. 100/2001 Sb.

Z výše uvedených důvodů ICOMOS požaduje, aby předmětný záměr „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“ byl dále posuzován podle zákona č. 100/2001 Sb., tj. aby byla zpracována podrobná dokumentace hodnocení vlivů, která posoudí komplexně a úplně všechny dopady navrhovaného záměru ve vztahu k výše uvedeným oblastem, zejména v porovnání s variantami záměru a jeho neprovedení. Další projednávání podle zákona č. 100/2001 Sb. rovněž bude garantovat, že záměr bude fundovaně oponován nezávislým odborným zpracovatelem posudku.

V Praze dne 16. července 2024




Český národní komitét ICOMOS, z.s.
IČO: 22735941
cnk@icomos.cz, www.icomos.cz
ICOMOS Rozdělovská 2002, Praha 6, 169 00

doc. PhDr. Martin Horáček, Ph.D.
prezident Českého národního komitétu ICOMOS, z.s.