



Ministerstvo kultury



Maltézské náměstí 471/1
118 11 Praha 1

Telefon: 257 085 111
Fax: 224 318 155
E-mail: epodatelna@mkcr.cz

Rozhodnutí nabylo právní moci dne 25. 4. 2025

Za správnost: Mikšovská

V Praze dne 15. 5. 2024

Č. j. MK 43255/2024 OPP

Sp. zn. MK-S 12448/2020

Vyřizuje: Mgr. Tereza Mikšovská

Dle rozdělovníku

ROZHODNUTÍ

Ministerstvo kultury jako příslušný orgán státní správy na úseku státní památkové péče podle ustanovení § 2 odst. 1 písm. a) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, a zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, oba ve znění pozdějších předpisů,

prohlašuje

soubor „*sypaný val s trojmostím v Dolních Slověnicích*“, vše k. ú. Dolní Slověnice, obec Lišov, okres České Budějovice, Jihočeský kraj, za kulturní památku (rozsázení rozsahu stávající kulturní památky „*Rožmberská rybniční soustava*“ r. č. ÚSKP: 33857/3-2381). Předmětný soubor, skládající se ze sypaného náspu a tří mostů, včetně stromořadí a litinového křížku, se nachází na pozemcích parc. č. 1122/1 (silnice) a parc. č. 1122/2 (jiná plocha) a dále na pozemcích parc. č. 127/1 a parc. č. 127/2 (oba pozemky vodní plocha), vše k. ú. Dolní Slověnice.

Nedílnou součástí výroku tohoto rozhodnutí je příloha s orientačním zázresem umístění kulturní památky do kopie katastrální mapy (příloha č. 1), nedílnou součástí rozhodnutí je dále deset identifikačních fotografií kulturní památky (příloha č. 2).

V tomto řízení dle § 27 odst. 1 písm. b) zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jsou účastníky řízení: Jihočeský kraj, IČ: 70890650, se sídlem

U Zimního stadionu 1952/2, 370 01 České Budějovice; Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, IČ: 70971641, se sídlem Nemanická 2133/10, 370 10 České Budějovice (zastoupená na základě plné moci panem JUDr. Martinem Slobodníkem, Ph.D., LL.M., advokátem, se sídlem advokátní kanceláře U Rybníčku 553, 383 01 Prachatice); Rybářství Třeboň Hld. a. s., IČ: 46678191, se sídlem Rybářská 801, 379 01 Třeboň a dále Město Lišov, IČ: 00245178, se sídlem třída 5. května 139/156, 373 72 Lišov Budějovice (zastoupené na základě plné moci panem JUDr. Martinem Slobodníkem, Ph.D., LL.M., advokátem, se sídlem advokátní kanceláře U Rybníčku 553, 383 01 Prachatice).

Odůvodnění

Ministerstvo kultury obdrželo dne 11. 11. 2020 **podnět od spolku S O V A M M, společnost pro obnovu vesnice a malého města, z. s.**, ze dne 4. 11. 2020 k prohlášení souboru „*sypaný val s trojmostím v Dolních Slověnicích*“, k. ú. Dolní Slověnice, obec Lišov, okres České Budějovice, Jihočeský kraj, za kulturní památku. Ministerstvo tento podnět vyhodnotilo, shledalo jej důvodným a v uvedené věci zahájilo správní řízení.

Ve výše zmíněném **podnětu** ze dne 4. 11. 2020 je k záměru prohlášení předmětného souboru sypaného valu s trojmostím za kulturní památku sděleno následující:

„[...] Charakteristika:

Situace: *Vesnici Slověnice rozděluje na dvě části jižní výběžek rybníka Dvořiště. Proto Dolní a Horní Slověnice spojuje pozoruhodné soumostí. Upřesněme, že tento systém dopravních objektů nepřekračuje vodní tok, ale rameno rybníka Dvořiště.*

Popis věci: *Předmětem návrhu je násep celkové délky 117 m, přičemž rozměr zahrnuje i tři mosty osazené v jeho tělese. Násep, jak napovídá již jeho název, vznikl technikou odpovídající zemní sypané hrázi, ale liší se od ní právě tím, že díky zmíněným mostům vodu volně propouští, a proto násep neodolává jednostranně náporu vody. Z archivních materiálů (viz část Historie) víme, že násep (v archivním materiálu označený za val) se provedl „ze sypaného kamenného štěrku a suti“. Upřesněme, že suť tehdejší doby obsahovala kámen, hlínu, popř. minimální množství vápenné malty. Od hráze se tento násep liší také zpevněním dvou návodních stěn velkými kameny, tedy na severní i jižní straně.*

Ze zmíněných mostů jsou mosty východní (č. mostu 148-005) a prostřední (č. mostu 148-006) zděné - valené klenuté. Západní most (č. mostu 148-007) je železobetonový rovný. Vznikly ve dvou etapách. Nejprve v roce 1857 došlo k výstavbě tří klenutých mostů. Jeden z nich byl v roce 1927 nahrazen mostem železobetonovým.

Most č. 148-007 je kamenný, valeně klenutý z lomového kamene, přímý, s mostními křídly na obou stranách. Opatřený na severní i jižní straně plným zděným zábradlím. Pochází z výstavby „trojmostí“ v roce 1857.

Most č. 148-006 je kamenný, valeně klenutý z lomového kamene, přímý, s mostními křídly na obou stranách. Opatřený na severní i jižní straně plným zděným zábradlím. Na severní parapetní zdi má osazený kamenný podstavec s litinovým křížem. V horní části kříže nechybí korpus Ježíše Krista. Rozšířenou patu kříže zdobí reliéf Panny Marie. Také tento most pochází z výstavby celého areálu v roce 1857. Kříž je osazen později.

Most č. 148-005 je železobetonový rovný, deskový, o jednom mostovém poli, přímý. Vybavený je zábradlím z železobetonových sloupků spojovaných ocelovými trubkami. Nahradil západní kamenný most vybudovaný v roce 1857. K výstavbě železobetonového mostu došlo v roce 1927.

Celý liniový areál spojuje asfaltová vozovka, která pokrývá jak násep, tak i mostovky. Při průjezdu autem tak působí dojmem, že areál tvoří jeden celek. Ostatně jako jeden celek byl také zkolaudován.

Hodnotné historické detaily a konstrukce:

- konstrukce všech mostů č. 148-005, 148-006 a 148-007 včetně několika detailů, zejména horních krycích desek zděného oplocení spojených ocelovými kramlemi
- kamenný podstavec s litinovým křížem na mostu č. 148-006
- těleso vlastního náspu

Stav: dobrý, bez viditelných zásadních poškození.

Historie: Počátky jednání o postavení «trojmostí» mezi Dolními a Horními Slověnicemi začínají v polovině 50. let 19. století. Stavba tohoto celku se realizovala v roce 1857, ale jeho dokončení včetně cesty na náspu i mostovkách se uskutečnilo až v říjnu 1859. Velmi zajímavá je vzhledem k souvislostem doba, kdy k výstavbě došlo. Takovéto řešení by byli schopni naši předkové stavebně zvládnout jistě již i mnoho desítek let dříve, ale téměř s jistotou můžeme konstatovat, že k tomu nedošlo z ekonomických důvodů. Díky archivní rešerši víme, že v rámci kolaudačních řízení (v letech 1858 a 1859) došlo ke sporům ohledně příspěvků na stavbu. A zatímco Horní Slověnice logicky vyzdvihovaly význam stavby kvůli usnadnění pohybu při dopravě do školy a do kostela, Dolní Slověnice a Dunajovice se naopak vyslovily proti praktické využitelnosti této stavby.

Realizace „trojmostí“ se tedy uskutečnila až téměř v samotném závěru tradičního budování staveb tohoto typu, jelikož o jednu generaci později by technické řešení vycházelo ze zcela jiných možností a jednoznačně by mělo industriální charakter.

Z dochované agendy Krajského úřadu České Budějovice víme, že Stavebně-technické oddělení krajského úřadu řešilo stavbu v součinnosti s jednotlivými obcemi, správami velkostatků, okresními hejtmanstvími a pražským místodržitelstvím. Samotnou stavbou mostu se krajský úřad zabýval od poloviny roku 1856, kdy krajský inženýr poukazoval na nutnost přemostění Dvořiště mezi oběma Slověnicemi, protože řešil stávající absenci komunikace Horních Slověnic hlavně s ohledem na přesun dětí do školy a farníků do kostela. Koncem roku se pak už zabýval praktickými záležitostmi (průtočné kapacity mostů, výška vodní hladiny, apod.).

Koncem roku 1857 pak došlo k vyčíslení částky 1 240 zl., za provedení cestního náspu přes Dvořiště, a 1220 zl., za následné postavení samotného trojmostí, a to stavitelem Janem Schwarzem z Českých Budějovic. Pronájem stavby celého úseku lišovsko-lomnické cesty byl řešen v první polovině roku 1858. V říjnu tohoto roku nájemce vyrozuměl krajský úřad o klesajícím kamenném náspu a také o vadném křídle slověnické mostní hlavy s požadavkem na dořešení včetně financování.

Kolaudační řízení započala v prosinci 1858, ale pro různé spory pokračující v následujícím roce. Nejzásadnější z těchto sporů se týkají příspěvků dotčených obcí na předmětnou stavbu.

Na podzim 1859 se dokončuje cesta z Hůrek do Dolních Slověnic. Ke dni 7. listopadu 1860 se nájemce stavby Schwarz zavazuje krajskému úřadu ke tříletému ručení za celý slověnický cestní násep.

Jedna z posledních zpráv o tomto trojmostí se týká odpovědi krajského úřadu ze dne 25. dubna 1863 na dotaz lišovského okresu ve věci provedené konečné kolaudace přímo na mostní stavbu. Podle sdělení Tomáše Nováka, nového nájemce, byl tehdy most od základů předán do užívání.

(Historie sestavena na základě archivní rešerše Státního oblastního archivu v Třeboni ze dne 17. července 2020, zpracované archivářem a historikem PhDr. Alešem Františkem Plávkem.)

Webové stránky: <https://www.dedictvilisovska.cz>; přistoupeno 18. října 2020, 20:03 hod.

Zdůvodnění podání návrhu: Jedná se o ojedinělý celek objektů tvořících z funkčního hlediska jeden nedělitelný areál. Zcela jistě nic podobného - tj. kombinaci mostů s náspy, či spíš dlouhý násep doplněný třemi mosty - a dosud existujícího v Čechách neznáme. Takové propojení objektů bariérových a nebariérových umožňuje využití celku v podobě zařízení respektujícího i značně výrazné změny hladiny, avšak přesto se nejedná o inundační most, přestože tak pohledově působí!

*Předmětný celek dopravních objektů vycházel nepochybně z požadavku relativně levné varianty komunikačního překonání vodní plochy, samozřejmě za podmínky zachování plné funkčnosti. Bez nadsázky tak lze mluvit o **unikátním řešení. Hodnoty takového systému objektů zvyšuje vazba na kvalitní urbanistickou strukturu, která spočívá ve spojení urbanistických skladeb dvou historicky samostatných lokalit, Dolních a Horních Slověnic. Z leteckých snímků a map je zřejmé, že tradiční urbanistická struktura se až na malé výjimky dochovala v téměř nenarušené podobě.***

*Význam předmětného celku pro poznání technických objektů tohoto typu (dopravní stavby) zvyšuje skutečnost, že **systém nepřekračuje vodní tok, jak je u mostů obvyklé, ale rameno rybníka Dvořiště.***

Návrh na prohlášení za kulturní památku zahrnuje nejen oba starší valené klenuté mosty a náspy, ale i mladší železobetonový most, jelikož celek těchto objektů je nejen nedělitelný funkčně, ale zároveň souběžná existence různých starých mostů dokládá jeho vývoj.

Při posuzování hodnot předmětného celku bereme v úvahu skutečnost, že nepochází, jak by bylo možné konstatovat na základě badatelských zkušeností, z barokního období, ale až ze samého závěru venkovského klasicismu.

*V kulturně-historických souvislostech je **neopominutelný význam celku coby krajinotvorného prvku nacházejícího se v prostředí kulturní památky - rybníka Dvořiště.*** [...]“

Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Českých Budějovicích, zaslal na Ministerstvo kultury nejprve své vyjádření č. j. NPU-331/85683/2020 ze dne 13. 11. 2020, které bylo vypracováno na základě žádosti podané odborem památkové péče Magistrátu města České Budějovice ve věci „Rekonstrukce mostů ev. č. 148-005, 148-006 a 148-007 přes rybník Dvořiště v obci Dolní Slověnice s dotčením parc. č. 127/1 a 127/2 v k. ú. Dolní Slověnice, nemovité kulturní památky r. č. ÚSKP33857/3-2381.“

„[...] ***Popis zamýšlených prací:** Předmětem žádosti je navržená úprava silnice a doplnění chodníků v k. ú. Dolní Slověnice a k. ú. Horní Slověnice. Pro umožnění rozšíření*

silnice se předpokládá vykácení stromořadí v úseku přes rybník Dvořiště. Je počítáno s částečnou náhradní výsadbou nových stromů. Pro realizaci rozšíření silnice a doplnění komunikace pro pěši v úseku přes rybník je navržena demolice všech tří stávajících mostů, které mají být nahrazeny novými. Pro eliminaci zasypání rybníku na pravé straně je mezi mosty navržena pilotová opěrná zeď.

„Projektová dokumentace řeší rekonstrukci úseku silnice II/148 začínajícího za křižovatkou v km 5,870 (údaj z geoportálu ŘSD) v Dolních Slověnicích a končí v obci Horní Slověnice přibližně na rozhraní starého a nového asfaltu v km 6,175 v blízkosti domu č.p. 41. Do stavby jsou zahrnuty demolice stávajících tří mostů ev. č. 148-005, 148-006 a 148-007 přes rybník Dvořiště a výstavba nových v novém šířkovém uspořádání, výstavba opěrné zdi mezi mosty, vykácení pravého stromořadí dvouřadé aleje a jeho obnovení [nejedná se o plnohodnotné obnovení vykáceného stromořadí v přímých alejových liniích - pozn. autora tohoto vyjádření], rekonstrukce stávajících chodníků a výstavba nových, úpravy sjezdů a zřízení nového veřejného osvětlení.“ (PD z 08/2020 - Průvodní zpráva A, str. 5).

*Charakteristika dotčeného předmětu ochrany a území: Rožmberská rybníční soustava, představující soubor vzájemně propojených rybníků napájených vodou ze systému umělých toků, vznikala v průběhu 16. století. Již ve středověku zde sice existovala různá vodní díla, podobu uceleného a technicky dokonale propracovaného systému získala ovšem teprve v průběhu 16. století díky Rožmberkům. Dotčený rybník Dvořiště je součástí Rožmberské rybníční soustavy v k. ú. Dolní Slověnice. **Kompozice rybníka, přetáého soustavou historických obloukových kamenných mostů na sypaném válu s oboustrannou lipovou alejí, dlouhodobě vytváří zdejší malebný obraz jihočeské venkovské rybníční krajiny.***

Současný stav poznání dotčených chráněných kulturně-historických hodnot: Rožmberská rybníční soustava představuje unikátní soustavu vzájemně propojených rybníků a umělých toků, která je mimořádně cennou technickou památkou, dokládající vynikající úroveň raně novověkého rybníkářství v jižních Čechách, a zároveň je dokladem rozsáhlých hospodářských aktivit zdejšího významného šlechtického rodu Rožmberků. Původně nehostinné území Třeboňské pánve s mokřinami a močály bylo od středověku postupně kultivováno systémem technických a vodohospodářských úprav, které směřovaly k vytvoření plně funkční krajiny s vysokou hospodářskou, přírodní i kulturně historickou hodnotou. Soustava, jejíž podstatná část vznikla v průběhu 16. století s využitím některých starších středověkých děl a jež úzce souvisí s rozvojem podnikání renesanční šlechty, je dodnes plně funkční a stále slouží svým původním účelům - systém umělých toků, napájených řekou Lužnicí, přivádí vodu do desítek rybníků, které jsou intenzivně využívány pro chov ryb. Vzhledem k délce toků se voda v průběhu své cesty do rybníků dostatečně okyslíčí a pročistí, což je předpokladem pro úspěšný chov ryb. V době povodní přispívá soustava také k regulaci stavu vody v oblasti. V minulosti navíc tyto umělé toky poháněly množství mlýnů, pil a dalších

zařízení. K významu celé soustavy přispívá rovněž skutečnost, že se tato vodní díla nacházejí ve velmi dobře uchovaném přírodním prostředí - podstatná část soustavy se nachází na území Chráněné krajinné oblasti Třeboňsko. Z hlediska historického i ekologického představuje rybníční soustava zcela jedinečný celek mimořádného významu. Památková ochrana vymezená zákresy v katastrální mapě se vztahuje na vodní díla (zahrnuje ochranu vodních ploch, koryt toků a hrází rybníků včetně vegetačního krytu) a na technologická zařízení a konstrukce. Technologická zařízení jsou průběžně opravována, aby byla zajištěna jejich funkčnost. Přes novodobé úpravy jsou tyto objekty součástí chráněného vodního díla. Památková ochrana odpovídá pojetí kulturní památky podle § 2 a 42 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči. **Vysoká památková hodnota rybníku Dvořiště spočívá též ve skutečnosti, že se prokazatelně jedná o vodní dílo středověkého založení, spojené s obdobím vlády Karla IV. [...]**

Vyhodnocení žádosti: Národní památkový ústav na základě prostudování předložených podkladů a znalosti situace konstatuje, že **posuzované práce, spočívající v demolici 3 stávajících mostů přes rybník Dvořiště v k. ú. Dolní Slověnice, jejich náhradě novými mosty, a s tím souvisejícím zásahem do tělesa sypané hráze v prostoru rybníka, v rozsahu předmětných mostů, a trvalým odstraněním části stávající oboustranné aleje, nejsou v souladu se zájmem ochrany výše uvedených kulturně historických hodnot.**

Národní památkový ústav na základě prostudování předložených podkladů a znalosti situace konstatuje, že posuzované práce, spočívající v realizaci stavebních úprav silnice v úseku od km 0,215=P.S. km 6,039 po km 0,351=P.S. km 6,175 v k. ú. Horní Slověnice, nejsou v rozporu se zájmem ochrany výše uvedených kulturně historických hodnot.

Zdůvodnění: Hned úvodem je nutno konstatovat, že předložený návrh ve své podstatě (vzhledem k povaze navrhovaných stavebních prací) nenaplňuje skutkovou podstatu „rekonstrukce“ předmětných mostů, jak je uvedeno v předmětu žádosti, a to jak ve smyslu zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon), tak ve smyslu zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči (památkový zákon). Stavební zákon s pojmem „rekonstrukce“ jako takovým nepracuje, definuje však pojem „změna dokončené stavby“, kterou je (mimo jiné): „stavební úprava, při které se zachovává vnější půdorysné i výškové ohraničení stavby...“ (§2 odst. 5 písm. c). Dochází-li ke změně vnějšího ohraničení stavby, jedná se podle stavebního zákona o nástavbu (§2 odst. 5 písm. a) nebo přístavbu (§2 odst. 5 písm. b). Památkový zákon uvádí pojem „rekonstrukce“ v §14 odst. 1. Dále je ve smyslu tohoto zákona pojem „rekonstrukce“ společně s dalšími uvedenými druhy prací veden pod pojmem „obnova“. „Obnovou“ se v prostředí památkové péče v principu rozumí návrat ke známému předchozímu stavu, a vždy se váže k dochovanému objektu jako takovému, se zachováním jeho podstaty. Charakter navržených prací však zcela jednoznačně řeší (mimo jiné) kompletní odstranění stávajících mostů a následnou výstavbu mostů zcela nových.

V předložené PD je výslovně uvedeno: „...Do stavby jsou zahrnuty demolice stávajících tří mostů ev. č. 148-005, 148-006 a 148-007 přes rybník Dvořiště a výstavba nových v novém šířkovém uspořádání,” (PD z 08/2020 - Průvodní zpráva A, str. 5). Vyjádření ve věci „rekonstrukce” předmětných mostů, tak považujeme za bezpředmětné a dále se tedy (v rámci předloženého záměru) v tomto dokumentu budeme (kromě jiného) zabývat posuzováním dopadů demolice a výstavby mostů (dle předložené PD z 03/2019, revize z 08/2020) na chráněné (dotčené) památkové hodnoty.

Negativní dopad předloženého záměru na předmět památkové ochrany lze vnímat především v radikálním zásahu nově navržených konstrukčních opatření do (památkově chráněných) pozemků parc. č. 127/1 a 127/2 v k. ú. Dolní Slověnice, nemovité kulturní památky r. č. ÚSKP 33857/3-2381. Předložené řešení, navyšující normové parametry stávajícího šířkového průjezdného profilu mostů, představuje masivní stavební zásah do současného tělesa (historického) valu střední hráze (zvláště pak v obou okrajových úsecích, navíc ve zcela novém stupňovitém terasovitém profilu), přirozeně lemované oboustrannou alejí, a významnou měrou jej (historický val) tak deformuje. Navržená úprava představuje změnu pozemkové hranice vůči kulturní památce a potírá tradiční tvarové řešení hráze jako náspu s oboustrannými svahy. Stávající alej vzrostlých lip má být nahrazena novou výsadbou v úsecích navazujících na břehy, avšak ve středovém úseku mezi mosty je symetrie historické aleje narušena, počítá-li se se zachováním pouze jedné řady stromů. Navržené klenbové rámy nových mostů ve svých podélných profilech nereflektují stávající mostní otvory, a to jak tvarovým (křivkovým), tak ani šířkovým průběhem svého profilu, pohledovým materiálovým provedením konstrukcí neodkazují ke stávajícímu historickému řešení kamenných klenebních konstrukcí, a ve smyslu řešení postranních linií (bočních zábran) pokračují v nevhodném trendu, aplikovaném již na konstrukci mladšího mostu ev. č. 148-005, kdy zděné kamenné čelní parapetní zídky mají být nahrazeny konstrukcemi ocelového zábradlí. Oprávněnou výtku lze mít též k (bez ohledu na přírodní prostředí) nově navrženým osvětlovacím stožárům (s rovným výložníkem). Souhrn uvedených negativních vlivů, doplněný navíc výrazně pohledově se uplatňujícím prvkem nově navržené opěrné stěny bez charakteristického vegetačního doprovodu (stěna celou soustavu 3 jednotlivých mostů hmotově sjednocuje a narušuje tak necitlivým způsobem současné měřítko), představuje výrazný (nežádoucí) potenciální zásah do stávající scenérie, tvořené soustavou mostů, zakomponovaných do liniového valu střední hráze s oboustrannou alejí, vytvářející již historicky takřka „ikonický” obraz jihočeské venkovské rybníční krajiny. Právě tuto skutečnost považujeme v rámci dotčených památkových hodnot za zcela zásadní a v mezích příslušné památkové ochrany za nepřijatelnou.

Vedle předložené projektové dokumentace byly důkladně posouzeny též existující odborné rešerše a posudky, vypracované v souvislosti s předmětnou kauzou řadou specialistů z oblasti památkové péče, historického urbanismu, územního plánování, statiky historických

konstrukcí a dalších souvisejících disciplín, a v neposlední řadě též platný Územní plán obce Lišov. (Jednotlivé dokumenty jsou přiloženy jakožto nedílná součást tohoto vyjádření) Veškeré tyto zmiňované přílohy, na které je v tomto textu odkazováno, budou Ministerstvem kultury citovány v rámci návrhu Národního památkového ústavu. V celku jednotné stanovisko, vyplývající z uvedených posudků, dle našeho názoru, vzhledem k vysoké odborné erudici autorů, nelze ignorovat, nýbrž naopak, závěry těchto posudků je nutno velmi pečlivě a v širších souvislostech zvážit a ve stanovisku památkové péče zohlednit.

*Jak uvádí např. doc. Ing. arch. Ivan Vorel, CSc. ve svém příspěvku: „Do vesnice mezi farou a kostelem ústí silnice z Horních Slověnic, která je vedena po hrázi s dvěma historickými klenutými mosty a lipovou alejí. **Scenérie zástavby Dolních Slověnic a hráze s alejí se objevuje na dobových pohlednicích a je jednou z ikonických scenérií jihočeské rybníční krajiny. Je vyjádřením identity a neopakovatelnosti hodnot, které jsou součástí charakteru této krajiny.***

*Do této scenérie, do krajinářských i kulturních hodnot, by měl zasáhnout záměr úpravy silnice II/148, která vede po hrázi s mosty, přetínající zátoku rybníka Dvořiště. Záměr bude vyžadovat zásadní zásahy do přemostění zátoky rybníka, a to odstraněním historických klenutých mostů a jejich nahrazením mosty novými, změnu charakteru náspu mezi mosty vybudováním opěrné zdi na pravé straně náspů a odstranění pravé strany oboustranné aleje na náspu. Se stavbou souvisí i demolice fary, a to z čistě technického hlediska, jímž je úprava rozhledových poměrů křižovatky. **Je zřejmé, že takový záměr bude představovat výrazný zásah do vzhledu náspu a charakteristické siluety okraje zástavby. Krajinné scenérie idylického souladu přírodních a historických hodnot krajiny by byly nejenom narušeny ale i částečně zlikvidovány.***

*Doc. Vorel ve svém příspěvku dále uvádí **příklady legislativních nástrojů, v nichž je „ochrana krajinného rázu“ výslovně zakotvena** a mimo jiné zde např. konstatuje: „**Rybník Dvořiště je součástí kulturní památky Rožmberská rybníční soustava. Jakékoliv zásahy do prostředí cenných kulturních hodnot, které jsou v krajině přítomny, představuje ve smyslu ochrany krajinného rázu dle zákona č. 114/1992 Sb. zásah do kulturních dominant krajiny.***

*Poznání rázovitosti krajiny Dolních a Horních Slověnic a rybníka Dvořiště, jednotlivých cenností a hodnot přírodních, kulturně-historických a estetických, kulturní historie a příběhů místa a naproti tomu popis záměru úpravy silnice s likvidací historických objektů fary, klenutých mostů a se změnou tradičního vzhledu krajiny svědčí o tom, že **podmínky zákona u takové stavby nemohou být naplněny a že záměr úpravy silnice včetně souvisejícího záměru demolice fary jsou z hlediska zákonné ochrany krajinného rázu neúnosné a tudíž nepřijatelné.***

V dané kauze byla dále vypracována např. rešerše PhDr. Aleše Františka Plávka, či Ing. Libora Elledera, Ph.D., stanovisko PhDr. Radima Urbánka nebo stavebně statické posouzení stávajících mostů od Ing. Jana Vinaře. Veškeré tyto zmiňované přílohy, na které je v tomto textu odkazováno, budou Ministerstvem kultury citovány v rámci návrhu Národního památkového ústavu.

Stavební stav stávajících mostů je v předložené PD (z 03/2019, revize z 08/2020) klasifikován jako: III-dobrý - v případě mostu ev. č. 148-005, V-špatný - v případě mostu ev. č. 148-006, III-dobrý - v případě mostu ev. č. 148-007.

Nezávisle zpracované stavebně statické posouzení stávajících mostů (Ing. Jan Vinař, říjen 2020) pak v kapitole „Závěr“ situaci hodnotí následovně:

„Z dosavadních podkladů a průzkumu na místě vyplývá, že:

- mosty nemají závažné statické poruchy, mají dostatečnou únosnost a jsou schopny plnit svou funkci,*
- sypaný val a mosty vyžadují opravu, která musí být navržena a provedena s ohledem na jejich významnou hodnotu památkovou, technickou i krajinotvornou,*
- oprava nevyžaduje mimořádné náklady ani náročné speciální technologie.*

*Návrh na odstranění mostů a jejich nahrazení novými obloukovými mosty ze železobetonu není možno obhájit z hlediska funkčního, ekonomického ani z hlediska trvanlivosti. Založení sypaného valu v celém rozsahu na pilotách je zbytečné a naprosto nevhodné. **Nehospodárné by bylo i nahrazení kamenných kleneb** (které přes téměř dvousetleté stáří stále plní svou funkci a jsou schopny opravy, která jejich životnost prodlouží na staletí) konstrukcemi železobetonovými, jejichž životnost je 70 až 100 let."*

*Kromě ohrožení výše uvedených (dotčených) chráněných kulturně-historických a památkových hodnot zároveň, z našeho pohledu, **předložený návrh nerespektuje platný Územní plán obce Lišov**, a to konkrétně jeho část l.b.2. Kulturní hodnoty. Zde se na str. 2 uvádí:*

„Dále jsou v území vyznačeny existující drobné sakrální objekty (např. kamenné kříže, boží muka, kapličky, křížové či pamětní kameny atd.), technické památky, které budou respektovány tak, aby při jakékoliv činnosti v území nedošlo k jejich poškození nebo nevhodné manipulaci s nimi.

V obci Hůrky u Lišova se dále nachází (č. p. 301) novogotická kaple sv. Jana Nepomuckého a kamenný silniční most s jedním obloukem, v obci Horní Miletín se nachází

návesní kaple a pomník padlým v první světové válce, obce Dolní a Horní Slověnice spojují dva kamenné mostky na silniční hrázi rybníka Dvořiště....

*Ačkoliv konstrukce mostů samotné nejsou (v současné době) chráněny statusem kulturní památky (a tedy napřímo zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči), jsou vedeny jako potenciál územně analytických podkladů, což je promítnuto i do příslušných pasáží citovaného platného Územního plánu obce Lišov. Zároveň **nelze opomenout mezinárodní Úmluvu o ochraně architektonického dědictví Evropy** (sdělení Ministerstva zahraničních věcí č. 73/2000 Sb. m. s.), která pro Českou republiku vstoupila v platnost dne 1. srpna 2000. Zde se v Čl. 1 (Definice architektonického dědictví) uvádí:*

„Pro účely této Úmluvy se výrazem „architektonické dědictví“ rozumí následující nemovité statky:

- 1. památky: všechny budovy a konstrukce pozoruhodné svým historickým, archeologickým, uměleckým, vědeckým, společenským nebo technickým významem, včetně jejich vestavěného zařízení a vybavy,*
- 2. místa: kombinovaná díla člověka a přírody, jimiž jsou oblasti částečně zastavěné a dostatečně charakteristické a homogenní, aby byly topograficky vymezitelnými jednotkami, která jsou pozoruhodná svým historickým, archeologickým, uměleckým, vědeckým, společenským nebo technickým významem.“*

Uvedená kritéria předmětná situace v prostředí rybníku Dvořiště bezpochyby naplňuje. Implementace „Úmluvy“ do legislativní praxe by měla být garantována prostřednictvím §18 (Cíle územního plánování) odst. 4 zákona č. 183/2006 Sb., o územním plánování a stavebním řádu (stavební zákon). Zde se (mimo jiné) výslovně uvádí:

*„**Územní plánování ve veřejném zájmu chrání a rozvíjí přírodní, kulturní a civilizační hodnoty území, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. Přitom chrání krajinu jako podstatnou složku prostředí života obyvatel a základ jejich totožnosti...**“*

§19 (tohoto zákona) odst. 1 písm. o) v rámci Úkolů územního plánování dále ukládá: „uplatňovat poznatky zejména z oborů architektury, urbanismu, územního plánování a ekologie a památkové péče.“

Územně analytickými podklady, jakožto jedním z nástrojů k zajišťování veřejného zájmu, se pak zabývá §26 (tohoto zákona) v odst. 1:

„Územně analytické podklady obsahují zjištění a vyhodnocení stavu a vývoje území, jeho hodnot, omezení změn v území z důvodu ochrany veřejných zájmů, vyplývajících

z právních předpisů nebo stanovených na základě zvláštních právních předpisů nebo vyplývajících z vlastností území (dále jen "limity využití území"), záměrů na provedení změn v území, zjišťování a vyhodnocování udržitelného rozvoje území a určení problémů k řešení v územně plánovací dokumentaci (dále jen "rozbor udržitelného rozvoje území"). " a dále v odst. 2:

„Náležitosti obsahu územně analytických podkladů stanoví prováděcí právní předpis." přičemž tímto prováděcím právním předpisem má být vyhláška č. 500/2006 Sb., o územně analytických podkladech, územně plánovací dokumentaci a způsobu evidence územně plánovací činnosti (novelizovaná vyhláškou č. 13/2018 Sb. Čl. II), která se ve své Příloze 1 v Části A (mimo jiné) zabývá Sledovaným jevem č. 11, kterým jsou urbanistické a krajinné hodnoty.

(Blíže k praktické aplikaci citované legislativy a příslušných právních nástrojů pro účely památkové péče:

- Karel Kuča - Věra Kučová, Metodika identifikace a klasifikace území s urbanistickými hodnotami, NPÚ-edice odborné a metodické publikace, svazek 54, Praha 2015*
- Mezinárodní dokumenty o ochraně kulturního dědictví, NPÚ, ústřední pracoviště, Praha 2007.)*

Ačkoliv v aktuálně podané žádosti je původní celkový záměr zúžen o (v současné době nedořešenou) demolici farní budovy č. p. 29 v Dolních Slověnicích, s níž se v rámci zamýšleného řešení úpravy silnice 11/148 počítalo, není od věci prověřit, zda navrhované normové parametry nových mostů nejsou podmíněny právě realizací celkového záměru (který s demolicí fary počítá) a zúžené řešení (vytržené z koncepce celku) tak není samo o sobě bezpředmětné. Zmíněná (správně nedořešená) demolice objektu fary je totiž, dle našeho názoru, též v rozporu s platným Územním plánem města Lišov (Příloha č. 1 t. v.), a to konkrétně s částmi: I.b.2 Kulturní hodnoty, I.b.3 Civilizační hodnoty, I.g.1. Vymezení veřejně prospěšných staveb a I.g.3 Navržené plochy pro provedení asanačních úprav. Ačkoliv (jak již bylo zmíněno) část původního návrhu, týkající se objektu fary a jejího okolí, není předmětem této žádosti, je z našeho pohledu v rámci objektivního posouzení nutno vycházet z komplexně nahlížených souvislostí a nehodnotit pouze účelově vytrženou část (podmíněně ?) provázaného celku.

- V části I.b.2 Kulturní hodnoty (ÚP obce Lišov) je na str. 2 uvedeno:*

„Ke kulturním hodnotám území patří nemovité kulturní památky, území s archeologickými nálezy, regiony lidové architektury,.... Z hlediska ochrany kulturních hodnot stanovuje územní plán v zastavěném území i na zastavitelných plochách takové podmínky využití, aby charakter města Lišov i místních částí zůstal zachován. Zejména je

respektován charakter zástavby a návesních prostorů v sídlech Červený Újezdec, Dolní Miletín, Dolní Slověnice, Horní Slověnice,.... “

- V části I.b.3 Civilizační hodnoty je na str. 3 uvedeno:

„Nejvýznamnější civilizační hodnotou je urbanizované území obecně,.... Z hlediska urbanistických hodnot jsou nejvýznamnější: urbanistický charakter tvořený harmonickou zástavbou vesnice s prvky lidové architektury v sídlech Červený Újezdec, Dolní Slověnice, Horní Slověnice, Hrutov, Kolný a Levín...“ [...]

Závěrem je nutno znovu zdůraznit, že předmětná akce byla od samého počátku koncipována v souvislosti s opatřeními a úpravami, spojenými s demolicí stávající budovy fary v obci Dolní Slověnice (na křižovatce naproti kostelu), přičemž nutnost demolice fary a tří mostů se na sebe v celkovém konceptu vzájemně odvolává. Tento **celkový koncept však od počátku probíhal bez součinnosti s NPÚ**. [...] Aktuálně je již zároveň podán též návrh na prohlášení předmětné soustavy mostů za kulturní památku (návrh podán právnickou osobou dne 5.11. 2020) <https://www.sovamm.cz/wordpress/2020/11/05/slovenicke-mosty/>. [...]

Na základě komplexního posouzení všech výše uvedených skutečností s předloženým záměrem za daných (i nedorozumění) okolností a v této (předložené) podobě nemůžeme souhlasit.

Poznámka: Jelikož záměr nebyl v přípravě ani v průběhu projektování žadatelem ani projektantem s odbornou organizací státní památkové péče projednán, nemohlo být ze strany NPÚ-ÚOP v Českých Budějovicích na uvedené okolnosti a souvislosti upozorněno dříve. Zároveň je nutno zmínit, že předložená PD (z 03/2019, revize z 08/2020) je zpracována ve stupni DSP+ZDS/PDPS, přičemž NPÚ nebyl požádán o vyjádření k záměru již ve fázi územního řízení, což je v rozporu s požadavky odst. 4 a 6 §14 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči (památkový zákon). “

Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Českých Budějovicích, ve svém návrhu č. j. NPU-331/91841/2020 ze dne 16. 12. 2020 prohlášení souboru náspu s mosty spojujících Horní a Dolní Slověnice za kulturní památku **doporučil**. Součástí tohoto podrobně zpracovaného návrhu byly také četné přílohy, ze kterých bude na závěr tohoto odborného návrhu také citováno.

„[...] **Charakteristika objektu:** Návrh na prohlášení zahrnuje sypaný val/násep, tři mosty v tělese valu - dva mosty obloukové kamenné z roku 1857 a jeden ŽB rovný most z roku 1927, lipové stromořadí v úseku přes rybník Dvořiště, po obou stranách komunikace II. třídy Lišov - Lomnice nad Lužnicí a litinový křížek v parapetní zídce klenutého mostu č. 148-006.

Umístění: Předmětná stavba sypaného válu s trojmostím, stromořadím a křížkem se nachází mezi obcemi Dolní a Horní Slovénice, přemostující jižní výběžek rybníka Dvořiště.

Obec: Lišov

Okres: České Budějovice

Kraj: Jihočeský

Výčet parcel: parc.č. 1122/1 a 1122/2 (silnice), parc.č. 127/1 a 127/2 (rybník Dvořiště)

Katastrální území: Dolní Slovénice

Výčet věcí: Sypaný val se třemi mosty, lipovým stromořadím a litinovým křížkem

Popis: Těleso valu se třemi mosty má celkovou délku 117 m. Stavba je provedená ze sypaného kamenného štěrku a suti (v suti býval v době výstavby i kámen, hlína a popř. i vápenná hlína). Stavba valu, která díky mostům propouští vodu, je na návodní straně/stěně, což je v tomto případě na severní a jižní, zpevněna velkými kameny. V pramenech je stavba označována jako val.

Návrhem na prohlášení jsou i tři mosty v tělese mostu. Jedná se o východní kamenný obloukový most č. 148-007, prostřední kamenný obloukový most č. 148-006 a západní ŽB most č. 148-005. Kamenné mosty byly postaveny spolu s valem v roce 1857. Původní západní kamenný most byl v roce 1927 nahrazen novým ŽB rovným mostem.

Kamenný obloukový most č. 148-007 je situovaný blíže obce Horní Slovénice jdoucí po valu (náspu) jižní zátoky rybníka Dvořiště. Most přemostuje nivu Miletínského potoka, který se v těchto místech vlévá do rybníka Dvořiště. Most je konstruován jako kamenný jednoobloukový (polokruhový) kolmý s horní mostovkou a se šikmými křídly. Zdivo je z drobného lomového kamene, celkově překryté vápenocementovou omítkou s pozdějším cementovým postřikem. Most vrcholí kamennými parapetními zídkami, jejichž koruna je kryta kamennými deskami, vzájemně spojenými železnými sponami. Parapetní zídky jsou omítnuty z obou stran. Komunikace na mostě živičná, se spádem k chrličům. Dno koryta vyloženo kamenem s dřevěnými rošty.

Kamenný obloukový most č. 148-006 je situovaný zhruba v polovině valu jdoucí po valu jižní zátoky rybníka Dvořiště. Most je konstruován jako kamenný jednoobloukový (polokruhový) kolmý, s horní mostovkou a se šikmými křídly. Zdivo je z drobného lomového kamene, celkově překryté vápenocementovou omítkou s pozdějším cementovým postřikem. Most vrcholí kamennými parapetními zídkami, jejichž koruna je kryta kamennými deskami, vzájemně spojenými železnými sponami. Parapetní zídky jsou omítnuty z obou stran. Komunikace na mostě živičná, se spádem k chrličům. Dno koryta vyloženo kamenem s dřevěnými rošty.

V parapetní zídce se nachází kamenný podstavec s litinovým křížem. Parapetní zídku přerušuje kamenný hranolový podstavec s patkou a jednoduchou hlavicí, do které je vetknut litinový křížek s korpusem Krista. Při základně kříže medailon s motivem Panny Marie. Křížení ramen obsahuje nápis "INRI". Zakončení ramen má bohatý rostlinný motiv.

ŽB rovný most č. 148-005 je situovaný blíže obce Dolní Slověnice jdoucí po valu jižní zátoky rybníka Dvořiště. Most je konstruován jako ŽB rovný deskový o jednom mostovém poli. Podpěry jsou masivní z prostého betonu, železobetonou konstrukci vlastního mostu, která je od podpor dilatována, tvoří čtyři podélné trámy s příčnými rozpěrami. Trámy nesou desku, její přesahy pod chodníky podpírají na obou stranách konzoly. Most je ukončen zábradlím z železobetonových sloupků, mezi nimiž se uplatňuje trubkové zábradlí.

Stromořadí - lipová alej se nachází v úseku přes rybník Dvořiště, po obou stranách komunikace. Převážně se jedná o lípu srdčitou, vysázenou na počátku 20. století.

***Datace:** Komunikace s mosty a s valem zde byla postavena v polovině 19. století, v letech 1857-1859, dříve zde býval přívoz. Západní klenutý most byl po povodních nahrazen novým ŽB mostem v roce 1927. Lipová alej byla vysázena na počátku 20. století.*

***Stav:** Mosty č. 148-005 a č. 148-007 mají klasifikaci technického stavu jako dobrý, most č. 148-006 je klasifikován jako špatný. **Mosty však nemají závažné statické poruchy, mají dostatečnou únosnost a schopny plnit svou funkci.** Stromy na břehu u Dolních a Horních Slověnic jsou v relativně dobrém zdravotním stavu, stromy stojící na sypaném valu jsou převážně proschlé. Většina stromů bude muset být postupně nahrazena novými.*

Zhodnocení:** Působivá a velkorysá kompozice rybníka Dvořiště, přetátého soustavou historických kamenných mostů na sypaném valu s oboustrannou lipovou alejí z poloviny 19. století, s menší úpravou ve 20. let 20. století, tvoří z funkčního hlediska jeden nedělitelný celek a představuje hodnotný příklad dopravně-technické stavby, která dokládá architektonické kvality, stavební a konstrukční technologie. **Stavba je unikátním příkladem zapojení inženýrské a technické stavby do krajiny a výrazně dotváří krajinotvorný ráz jihočeských historických obcí, Dolních a Horních Slověnic.

Celá koncepce stavby spoluvytváří a velmi dobře doplňuje historickou krajinu v kompozici jižní zátoky rybníka Dvořiště a tvoří tak mimořádně hodnotný krajinotvorný prvek s vazbou na Rožmberskou rybníční soustavu, jehož je nedílnou součástí. Vznik mostů je spojen s rozvojem silniční sítě v polovině 19. století a jako takový reprezentují kvalitní ukázkou mostního klasicistního stavitelství.

Koncepce valu s mosty a stromořadím tvoří mimořádný potenciál poukazující na urbanistickou, architektonickou a historickou výjimečnost tohoto specifického druhu inženýrské/technické stavby v celé České republice.

Z pohledu stavebně technického jsou mosty hodnotnou mostní stavbou historické konstrukce a materiálu a ukázkou dobré řemeslné i technické úrovně stavební produkce poloviny 19. století. I přes to, že jeden z původních klenutých mostů byl v roce 1927 nahrazen novým ŽB mostem, je i tento most dokladem doby a příkladem vývoje technických staveb.

Celá stavba je integrální součástí Rožmberské rybníční soustavy, která je již zapsanou kulturní památkou. V tomto případě se jedná o žádoucí doprohlášení a ucelení daného, již památkově chráněného, souboru.

Územní komise ve svém posouzení přihlédla k posudkům a rešerším zpracovaných řadou specialistů z oblasti památkové péče, historického urbanismu, územního plánování, statiky historických konstrukcí a dalších souvisejících disciplín např. rešerše PhDr. Aleše Plávka (příloha P2), či ing. Libora Elledera, PhD. (příloha P6), stanovisko PhDr. Radima Urbánka (příloha P4), statické posouzení stávajících mostů od ing. Jana Vinaře (příloha P5) nebo vyjádření doc. Ing. arch. Ivana Vorla, CSc. (příloha P3).

Zároveň komise přihlédla k platnému územnímu plánu města Lišova (příloha P1), ve kterém jsou uvedené mosty jmenovitě uvedeny jako „...technické památky, které budou respektovány tak, aby při jakékoli činnosti v území nedošlo k jejich poškození nebo nevhodné manipulaci s nimi...“

*Územní komise Národního památkového ústavu územního odborného pracoviště v Českých Budějovicích posoudila památkovou hodnotu souboru stavby sypaného valu se třemi mosty, lipovým stromořadím a litinovým křížkem v Dolních Slověnicích z hlediska architektonického, kulturně-historického a uměleckořemeslného a **d o p o r u ě l a** soubor stavby sypaného válu, mostů, stromořadí a litinového křížku v Dolních Slověnicích na pozemcích parc.č. 1122/1, 1122/2, 127/1 a 127/2, k.ú. Dolní Slověnice k prohlášení za nemovitou kulturní památku. [...]*

Ministerstvo kultury dále cituje z jednotlivých příloh, které byly k návrhu Národního památkového ústavu, územního odborného pracoviště v Českých Budějovicích, č. j. NPU-331/91841/2020 ze dne 16. 12. 2020 přiloženy:

Přílohy:

1. **Územní plán obce Lišov** (datum nabytí účinnosti: 3. 8. 2017) - výtah citovaných částí; kompletní dokument zde: http://www.lisov.cz/index.php?option=com_content&view=article&id=1104&Itemid=270
2. **Historický úvod k mostům** (PhDr. Aleš František Plávek, v Třeboni dne 17. července 2020): <https://www.dedictvilisovska.cz/slovenice/historie/historicky-uvod-k-mostum>
3. **Hledisko ochrany krajinného rázu Dolních Slověnic** (doc. Ing. arch. Ivan Vorel, CSc., v Božkově 30.10. 2020): <https://www.dedictvilisovska.cz/slovenice/vyjadreni-odborniku/hledisko-ochrany-krajinneho-razu-dolnich-slovenic>
4. **Památková hodnota mostů v Dolních Slověnicích** (PhDr. Radim Urbánek, v České Třebové, 19. srpna 2020): <https://www.dedictvilisovska.cz/slovenice/vyjadreni-odborniku/pamatkova-hodnota-mostu-v-dolnich-slovenicich>
5. **Stavebně statický průzkum a doporučený postup opravy objektu „Dolní Slověnice, mosty ev. č. 148-005; 148-006; 148-007“** (Ing. Jan Vinař, říjen 2020) - kopie textové části posudku
6. **Rybník Dvořiště a mosty ve Slověnicích v historických souvislostech** (Ing. Libor Elleder, Ph.D., ve Skorkově, 12.11. 2020): <https://www.dedictvilisovska.cz/slovenice/historie/rybnik-dvoriste-v-souvislostech-jeho-historie-ve-vykyvech-klimatu-a-doby>

V Územním plánu města Lišov z roku 2017 je k tématu ochrany přírodních, kulturních a historických hodnot, do kterých jednoznačně unikátně řešené přemostění rybníka Dvořiště mezi Dolními a Horními Slověnicemi jednoznačně patří, uvedeno následující: „[...] Hlavním cílem územního plánu je vytvořit předpoklady pro zajištění udržitelného rozvoje území založeného na vyváženém vztahu územních podmínek pro životní prostředí, pro hospodářský rozvoj a soudržnost společenství obyvatel území, tj. vytvoření podmínek pro kvalitní bydlení, každodenní rekreaci, kulturní a společenský život obyvatel, stabilizaci stávajících a rozvoj nových podnikatelských aktivit a zajištění odpovídající veřejné infrastruktury za předpokladu zachování a ochrany přírodních, kulturních a civilizačních hodnot, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví. [...] **Veškeré hodnoty, kdy se jedná především o charakter venkovského prostředí sídel i krajiny a charakter stávající klasické venkovské zástavby a venkovské krajiny, jsou respektovány.**

[...] Soulad přírodních, kulturních a civilizačních hodnot, a to včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví, je v řešeném území zajištěn vzájemným respektováním, vyváženým rozvojem těchto hodnot a respektováním limitů využití území, tak aby byl umožněn trvale udržitelný rozvoj všech výše uvedených hodnot.

Z přírodních hodnot v řešeném území jsou při řešení územního plánu respektována zejména chráněná území přírody: **Lokalita NATURA 2000 (EVL CZ0310080 - Dvořiště)**, maloplošná zvláště chráněná území - **přírodní rezervace Dvořiště včetně ochranného pásma...** [...] **Dále jsou přiměřeně respektovány plochy významných krajinných prvků, lesní plochy, plochy zeleně krajinné, včetně vymezení památných stromů, alejí, stromořadí, remízků, či skupin vzrostlé zeleně a vodní plochy.**

[...] Ke kulturním hodnotám území patří nemovité kulturní památky, území s archeologickými nálezy, regiony lidové architektury, místa významných událostí, sakrální objekty. Ochrana jednotlivých nemovitých kulturních památek, zapsaných v Ústředním seznamu nemovitých kulturních památek ČR, vyplývá z příslušných ustanovení zákona číslo 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Z hlediska ochrany kulturních hodnot stanovuje územní plán v zastavěném území i na zastavitelných plochách takové podmínky využití, aby charakter města Lišov i místních částí zůstal zachován. Zejména je **respektován charakter zástavby a návesních prostorů v sídlech Červený Újezdec, Dolní Miletín, Dolní Slověnice, Horní Slověnice, Hůrky, Hrutov, Kolný, Lhotice, Velechvín a Vlkovice, které jsou tvořeny harmonickou zástavbou vesnice s prvky lidové architektury či izolovaných statků.** [...] Dále jsou v území vyznačeny existující drobné sakrální objekty (např. kamenné kříže, boží muka, kapličky, křížové či pamětní kameny atd.), **technické památky, které budou respektovány tak, aby při jakékoliv činnosti v území nedošlo k jejich poškození nebo nevhodné manipulaci s nimi.** [...] **...obce Dolní a Horní Slověnice spojují dva kamenné mostky na silniční hrázi rybníka Dvořiště... [...]**“

Další citovanou přílohou je text **Historický úvod k mostům, Sypaný val a stavba mostu ve Slověnicích na Českobudějovicku** od PhDr. Aleše Františka Plávka, historika a archiváře:

„K dané problematice je optimální využít dochované agendy Krajského úřadu České Budějovice, která dokládá vývoj výstavby nejen zmíněného mostního objektu, nýbrž celé silnice v úseku Lišov - Lomnice nad Lužnicí - Jindřichův Hradec. [...] Plány, mapy ani rozpočty, na něž je v pramenech odkazováno, se však v popsané agendě českobudějovického krajského úřadu nedochovaly, byť se o nich píše i v souvislosti se spojovací částí komunikace, již se úřad zabýval už v červenci, v úseku z Hůrek do Dolních Slověnic a dále pak s přemostěním do Horních Slověnic přes rybník Dvořiště.

*Samotnou stavbou mostu se krajský úřad zabýval od poloviny roku 1856, kdy krajský inženýr poukazoval na nutnost přemostění Dvořiště mezi oběma Slověnicemi, protože řešil stávající absenci komunikace Horních Slověnic hlavně s ohledem na přesun dětí do školy a farníků do kostela. Koncem roku se pak už prakticky zabýval průtočnými otvory mostu, výškou vodní hladiny a využíváním vody z Dvořiště dolnoslověnickou školou, fungující tehdy ještě pod kostelem, a hospodářskými budovami fary. **Koncem roku 1857 pak došlo k vyčíslení částky 1 240 zl., za provedení cestního náspu přes Dvořiště, a 1 220 zl., za následné postavení samotného trojmostí, a to stavitelem Janem Schwarzem z Českých Budějovic.** [...]*

*V rámci kolaudačních řízení, započatých v prosinci 1858 a pokračujících v následujícím roce, se vedly také spory o příspěvky na stavbu od jednotlivých zainteresovaných obcí. Zatímco Horní Slověnice logicky vyzdvihovaly význam mostu, resp. sypané hráze, jako usnadnění pohybu při dopravě do školy a do kostela, Dolní Slověnice a Dunajovice se však vyslovily proti praktické využitelnosti této stavby, označily ji za zbytečnou a v porovnání s dobou bez překlenutí Dvořiště, v ní neviděly žádný přínos. Všechny tři obce zároveň odmítly na vybudování mostu jakkoliv finančně participovat s odůvodněním buď na nepotřebnost anebo již zapravenou úhradu příspěvku na silnici jako takovou. [...] Asi jedna z posledních zpráv o tomto trojmostí se týká odpovědi krajského úřadu ze dne 25. dubna **1863** na dotaz lišovského okresu ve věci provedené konečné **kolaudace přímo na mostní stavbu**. Podle sdělení Tomáše Nováka, nového nájemce, byl tehdy most od základů předán do užívání.*

Rekapitulace - Trojmostí mezi Horními a Dolními Slověnicemi lze pro účely zmapování jeho výstavby, v souvislosti se silnicí z Lišova do Lomnice nad Lužnicí a Jindřichova Hradce, vymezit několika základními daty. Jednání o realizaci probíhala zhruba od poloviny 50. let 19. století a přemostění rybníka Dvořiště mezi oběma dotčenými vesnicemi bylo jedním z nejproblematictějších úseků. Už proto, že stávající stav nedovoloval výstavbu na jakýchkoliv starších základech. Jak je přitom patrné z mapy Dolních Slověnic z roku 1804 (Velkostatek Třeboň, sign. IC B Nro 9g), měly obě vsi mostní objekt k dispozici již v této době. Znamená to tedy, že v první polovině 19. století došlo k jeho stržení bez náhrady za nový. Absenci mostní stavby zároveň spolehlivě dokládají vyjádření zástupců zúčastněných vesnic, jak je uvedeno výše. Stavba, provedená ze sypaného kamenného šterku a suti je v pramenech označována jako val, na němž byl vybudován most kvůli snazšímu pohybu po něm. Dá se říci, že už v roce 1857 byl stavebně dokončen, avšak v rámci několikerych kolaudačních řízení muselo dojít ještě k dalším opravám. Nejzávažnější z nich, vadné křídlo mostní hlavy, muselo být v roce 1858 neprodleně rekonstruováno. Definitivní kolaudace proběhla až o pět let později.

Následné citace pocházejí z přílohy č. 3 – z textu **Hledisko ochrany krajinného rázu Dolních Slověnic** od doc. Ing. arch. Ivan Vorel, CSc., architekta, urbanisty a krajináře:

*„Demolice fary v Dolních Slověnicích a úpravy hráze s odstraněním historických mostů z hlediska ochrany krajinného rázu - **Dolní Slověnice jsou působivě dochovanou jihočeskou vesnicí v rybníční krajině okraje Třeboňské pánve.** Má malebnou siluetu s dominantou vesnického kostela a je spolu s Horními Slověnicemi rozložena na březích zátoky rybníka Dvořiště. Má krásnou siluetu zástavby, lemující břeh zátoky. Silueta je na severu ukončena objekty klasicistní fary a gotického kostela sv. Mikuláše a sv. Linharta s barokní věží. Krajina se vedle cennosti a uspořádání přírodních prvků vyznačuje dlouhou historií a kulturním významem. V krajině se skrývají příběhy postupného vytváření a rozšiřování starobylého rybníka, vzniku a proměn sídel Dolní a Horní Slověnice, významu půdorysné struktury, cennosti jednotlivých staveb a dominanty kostela. Ladislav Stehlik píše v díle Země zamyšlená: „Tři mosty přerušují slověnickou hráz, dělící dva rybníky, v nichž se zrcadlí bílé štíty chalup i věž farního chrámu, kde byl celá léta ukryt kancionál slověnický, pocházející z patnáctého století...“*

*Do vesnice mezi farou a kostelem ústí silnice z Horních Slověnic, která je vedena po hrázi s dvěma historickými klenutými mosty a lipovou alejí. **Scenérie zástavby Dolních Slověnic a hráze s alejí se objevuje na dobových pohlednicích a je jednou z ikonických scenérií jihočeské rybníční krajiny. Je vyjádřením identity a neopakovatelnosti hodnot, které jsou součástí charakteru této krajiny.***

*Do této scenérie, do krajinářských i kulturních hodnot, by měl zasáhnout záměr úpravy silnice II/148, která vede po hrázi s mosty, přetínající zátoku rybníka Dvořiště. Záměr bude vyžadovat zásadní zásahy do přemostění zátoky rybníka, a to odstraněním historických klenutých mostů a jejich nahrazením mosty novými, změnu charakteru náspu mezi mosty vybudováním opěrné zdi na pravé straně náspu a odstranění pravé strany oboustranné aleje na náspu. Se stavbou souvisí i demolice fary, a to z čistě technického hlediska, jímž je úprava rozhledových poměrů křižovatky. Je zřejmé, že takový záměr bude představovat výrazný zásah do vzhledu náspu a charakteristické siluety okraje zástavby. **Krajinné scenérie idylického souladu přírodních a historických hodnot krajiny by byly nejenom narušeny ale i částečně zlikvidovány. [...]***

*...Takový nástroj existuje. Je to **ochrana krajinného rázu, která je zakotvena v dnešní legislativě České republiky - od roku 1992 v zákoně č. 14/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny.** [...] Vzhled krajiny je chráněn i v Německu jako krajinný obraz (Landschaftsbild) a podobně je tomu i v dalších zemích, kde je pozornost věnovaná charakteru krajiny, který je chápán jako hodnota, přírodní i kulturní dědictví. [...]*

V českém právním prostředí je charakter v podobě „rázu krajiny“ definován jako přírodní, kulturní a historická charakteristika místa či oblasti. Krajinný ráz je souhrnem znaků, vlastností, jevů a hodnot určité krajiny, které vytvářejí její celkový charakter. Krajinný ráz je chráněn před takovými zásahy do harmonického a esteticky (vizuálně) působivého vzhledu (obrazu) krajiny, které by narušením nebo změnou důležitých (klíčových, cenných, vzácných) znaků jednotlivých charakteristik změnilы obraz krajiny. To je pro prostředí Dolních Slověnic důležité, protože jsou zde evidentně patrné krajinářsko-estetické a kulturně-historické hodnoty.

*Předmětem ochrany krajinného rázu je celkový vzhled krajiny - krajinný obraz, ve kterém se **v harmonickém souladu vizuálně projevují prvky a struktury přírodní, kulturní a historické.** V případě Dolních Slověnic je to harmonie zástavby a dominant sídla a přírodního rámce rybníka Dvořiště a jeho zátoky. Je nutno předpokládat, že navrhovaný záměr úpravy silnice a demolice fary bude představovat velmi silné, až likvidační zásahy do rázu krajiny.*

Chráněny jsou také znaky krajinného rázu, jejich cennost, význam v obrazu krajiny a jejich význam kulturní či symbolický. Dochovanost urbanistické struktury Dolních Slověnic je kulturní hodnotou a dominantní působení kostela včetně sousedící fary představuje kulturní dominantu s památkovým významem - kostel je kulturní památkou. Rybník Dvořiště včetně zátoky jako jeden z nejstarších jihočeských rybníků je jedinečným znakem kulturní a historické charakteristiky, zásadním pro ráz krajiny. Rybník Dvořiště je součástí kulturní památky Rožmberská rybníční soustava. Jakékoliv zásahy do prostředí cenných kulturních hodnot, které jsou v krajině přítomny, představuje ve smyslu ochrany krajinného rázu dle zákona č. 114/1992 Sb. zásah do kulturních dominant krajiny.

*Do ochrany krajinného rázu jsou zahrnuty i přírodní hodnoty, vnímané vizuálně ve smyslu rozmanitosti přírodních prvků a struktur a udržitelnosti vývoje krajiny. **Rybník Dvořiště je významným krajinným prvkem,** který zákon definuje jako ekologicky, geomorfologicky nebo esteticky hodnotnou část krajiny, která utváří její typický vzhled nebo přispívá k udržení její stability. **Změny vzhledu hráze budou zasahovat do vzhledu krajiny - do vzhledu, který je spoluvytvářen právě významným krajinným prvkem - rybníkem.***

*Chráněny jsou rovněž estetické hodnoty, vnímané především jako vizuálně vnímaná **harmonie přírodních a kulturních (antropogenních) prvků a struktur.** V lokalitě Dolních Slověnic se jedná o charakteristické a neopakovatelné scénérie okraje obce s hrází, mosty a alejí přes zátoku, které představují ikonickou scénérii jihočeské rybníční krajiny. [...]*

V § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny se výslovně uvádí, že krajinný ráz je chráněn před činnostmi, snižujícími jeho estetickou a přírodní hodnotu, že

souhlas orgánu ochrany přírody je třeba k takovým záměrům, které mohou změnit krajinný ráz nebo snížit jeho hodnotu a že záměry mohou být prováděny pouze s ohledem na zachování významných krajinných prvků, zvláště chráněných území, kulturních dominant krajiny, harmonické měřítko a vztahy v krajině.

Poznání rázovitosti krajiny Dolních a Horních Slověnic a rybníka Dvořiště, jednotlivých cenností a hodnot přírodních, kulturně-historických a estetických, kulturní historie a příběhů místa a naproti tomu popis záměru úpravy silnice s likvidací historických objektů fary, klenutých mostů a se změnou tradičního vzhledu krajiny svědčí o tom, že podmínky zákona u takové stavby nemohou být naplněny a že záměr úpravy silnice včetně souvisejícího záměru demolice fary jsou z hlediska zákonné ochrany krajinného rázu neúnosné a tudíž nepřijatelné. [...]"

Ministerstvo kultury v tomto bodě odkazuje také na **vyjádření Národního památkového ústavu**, územního odborného pracoviště v Českých Budějovicích, č. j. NPU-331/85683/2020 ze dne 13. 11. 2020, **kde byl tento záměr na úpravu místní předmětné silnice, který s sebou nese i demolici stávajícího řešení historických mostů s náspem, hodnocen z hlediska památkového.**

Dále ministerstvo uvádí další citaci, tentokrát z přílohy č. 4 – **z textu Památková hodnota mostů v Dolních Slověnicích** od PhDr. Radima Urbánka, odborníka na technické památky:

*„[...] Zcela jistě nic podobného, tj. kombinaci mostů s dlouhými náspy v Čechách neznám. Tím nemyslím jen východní Čechy, ale obecně oblasti, které znám (severní Čechy, Českomoravská vrchovina, jižní Čechy...). Toto propojení objektů umožňuje jejich využití v podobě zařízení respektujícího i značně výrazné změny hladiny, avšak přesto se **nejedná o inundační most, přestože tak na první pohled může působit.** Pokud předmětný soubor dopravních objektů chápu správně, pak se jednalo se o poměrně levnou variantu komunikačního překonání vodní plochy. **Bez nadsázky tak lze mluvit o unikátním řešení.** Upřesníme, že **systém nepřekračuje vodní tok, ale rameno rybníka Dvořiště. Hodnoty takového souboru objektů zvyšuje kvalitní urbanistická struktura, která spočívá ve spojení urbanistických skladeb dvou historicky samostatných lokalit, Dolních a Horních Slověnic.** Z leteckých snímků je zřejmé, že tradiční urbanistická struktura se až na malé výjimky dochovala v (téměř) nenarušené podobě. [...]"*

*Při posuzování hodnot předmětného souboru objektů je třeba vzít v úvahu skutečnost, že nepochází, jak by bylo možné konstatovat na základě badatelských zkušeností, z barokního období, ale až ze **samého závěru venkovského klasicismu.** Jak vyplývá z archivní rešerše vyhotovené Státním oblastním archivem v Třeboni, počátky jednání o postavení "trojmostí"*

mezi Dolními a Horními Slověnicemi začínají v polovině 50. let 19. století. Ke stavbě došlo v roce 1857 a dokončení včetně cesty se uskutečnilo v říjnu 1859. [...] Naopak se realizace uskutečnila až téměř v samotném závěru tradičního budování staveb tohoto typu, jelikož o necelé dvě generace později by technické řešení vycházelo ze zcela jiných možností - jednoznačně by mělo industriální charakter.“

Následné citace vycházejí ze **stavebně statického průzkumu objektu „Dolní Slověnice, mosty ev. č. 148-005; 148-006; 148-007“**, který byl vypracován panem **Ing. Janem Vinařem, znalcem v oboru statiky staveb se zaměřením na obnovu památkově chráněných objektů**, v říjnu 2020 (pozn. MK: Originál citovaného průzkumu obsahuje v textu také mnohé odkazy na poznámky, obrazové přílohy a fotodokumentaci, které tento text lépe ilustrují, v rámci citací však byly tyto odkazy vynechány.):

„[...] Historie stavby a podklady - Indikační skicou je mezi Horními a Dolními Slověnicemi doložen zřejmě dřevěný most. V letech 1857-1858 byl zbudován sypaný val s kamennými mosty. Most ev. č. 148-005 byl ve 20. letech 20. století nahrazen mostem železobetonovým. [...]

Současný stav - Konstrukci, stavební a statický stav mostů dokumentují mostní listy a běžné prohlídky mostu z roku 2020.

Most ev. č. 148-005 má monolitickou konstrukci. Podpěry jsou masivní z prostého betonu, železobetonovou konstrukci vlastního mostu, která je od podpor dilatována, tvoří čtyři podélné trámy s příčnými rozpěrami. Trámy nesou desku, její přesahy pod chodníky podpirají na obou stranách konzoly. [...] nosníky jsou uloženy na lepence, most nemá klouby. Trubkové zábradlí je uloženo do železobetonových sloupků, které jsou nad podporami zdvojeny. Křídla mostu jsou obložena nebo zděna z lomového kamene, podle podkladu jsou betonová.

Mostní prohlídka uvádí: „Most zařazen v Bílé knize do plánu na celkovou rekonstrukci (zpracována PD, realizace v roce 2021)“ Podle poslední hlavní prohlídky byl „**stavební stav spodní stavby: Uspokojivý; stavební stav nosné konstrukce: Dobrý.**“

V kapitole B. Stav a závady... uvádí: „**Nezjištěny závady v založení mostních podpěr a křídel, zemní těleso stabilní**, na svazích roste křoví...beton podpěr je vlhký, pod hladinou silně degradovaný do hloubky 60-100 mm. Mostními závěry zatéká voda na úložné prahy...opadlá omítka na podpěrách...průsaky vody v křídlech. V úrovni úložných prahu podélná trhлина v pracovní spáře. Dilatacemi a pod římsami zatéká do nosné konstrukce... na krajním trámu odkrytá výztuž. V živičné vozovce trhliny. Přejížděcí oblasti prosedlé... betonové římsy jsou povrchově degradované...“

V kapitole C. Opatření... uvádí: „periodicky: ...odstraňování vegetace... čištění krajnic... odstranění nutno do 5 let: ...Činnost charakteru opravy, rekonstrukce a potřeby nového mostu.. Požadované datum odstranění: 12. 11. 2021... odhad ceny: vypracování dokumentace 450 000 Kč... odhad ceny charakteru opravy: 35 mil. Kč... “ [...]

Příčiny poruch, jejich závažnost a možnost opravy Prohlídka dokumentuje současný statický stav mostu, jeho závady a poruchy a poukazuje i na některé příčiny poruch.

Zásadní význam má zjištění, že statická funkce mostu není narušena a jeho únosnost je dostatečná. Velmi závažná je skutečnost, že do konstrukce mostu zatéká a dochází k narušení betonu. Obnažení výztuže bylo zjištěno zatím jen ve zcela omezeném rozsahu, nicméně oprava je nutná.

Příčinou zatékání je nedostatečné odvodnění vozovky na mostě, ale i na celém valu. Mostovka není dilatována, je prosedlá nad uložením mostu, kde dochází k zatékání.

Oprava mostu bude spočívat v provedení těchto prací:

- *úprava odvodnění celého valu (viz Doporučený postup),*
- *lokální oprava narušeného betonu.*

Návrh na odstranění mostu není v podkladu zdůvodněn, náklady na úpravu vozovky a opravy betonů jsou ve srovnání s náklady na stavbu nového mostu nesrovnatelné a zjevně neekonomické. Malý rozsah narušení betonového mostu dokládá kvalitu jeho provedení, téměř stoleté stáří je důvodem pro jeho zachování a ochranu jako technické a urbanistické památky.

Most ev. č. 148-006 je zděný z lomového kamene. Nosnou konstrukci tvoří téměř půlkruhová valená klenba. Podpěry a křídla jsou z lomového zdiva. Parapet je zděný, krytý masivními žulovými deskami, lokálně spojovanými železnými skobami. V severním parapetu je kamenný pilířek s litinovým krucifixem. Zdivo včetně parapetu je omítnuto cementovou stříkanou omítkou (torkretem).

Mostní prohlídka uvádí: „Most zařazen v Bílé knize do plánu na celkovou rekonstrukci (zpracována PD, realizace v roce 2021)“ Podle poslední hlavní prohlídky byl „stavební stav spodní stavby: Špatný, stavební stav nosné konstrukce: Uspokojivý“.

V kapitole B. Stav a závady... uvádí: „Nezjištěny závady v založení mostních podpěr a křídel, svahy obložené kamenným záhozem nevykazují poruchy... v torkretu podpěry svíslá trhlinka s průsaky... v omítce křídel trhliny... v čelních zdech drobné trhliny ve spárování...“

lokálně odpadlé spárování... v podhledu klenby trhliny v torkretu s průsaky vody... ve vozovce trhliny... chrliče v čelních zdech zaslepené.“

V kapitole C. Opatření... uvádí: „periodicky: ... odstraňování vegetace... čištění... **Odstranění mostu prohlídka nenavrhuje.**“ [...]

Příčiny poruch, jejich závažnost a možnost opravy Prohlídka dokumentuje současný statický stav mostu, jeho závady a poruchy a poukazuje i na některé příčiny poruch.

Zásadní význam má zjištění, že statická funkce mostu není narušena. Trhliny v podhledu klenby, zejména trhliny podélné, byly způsobeny vyluhováním pojiva z malty vodou protékající klenbou. Pronikání vody klenbou dokládají průsaky při deštivém počasí, degradaci malty krápníky a povlak sintru na spodním lici klenby. Trhliny v klenbě jsou při krajích, v blízkosti zděných parapetů, které zadržují povrchovou vodu a sníh. Dokládá to růst mechů a zelené řasy u parapetu.

*Podélné trhliny neovlivňují podstatným způsobem únosnost klenby, která je vzhledem k malému rozpětí a velké tloušťce klenby z kvalitního kamene pravděpodobně dostatečná. Čela klenby, kde je patrná dobrá kvalita zdiva, nemají kromě lokálně narušeného spárování žádné poruchy. **Příčinou zatékání je nedostatečné odvodnění vozovky na mostě, ale i na celém valu.***

*Velmi nevhodným zásahem bylo opatření kamenného zdiva nástřikem cementovou omítkou. Utěsnění povrchu zabraňuje vytékání a odpařování vody ze zdiva, kam se dostává ze srážek, tekoucí povrchové vody i odparem z rybníka. Voda zadržená ve zdivu vyluhuje vápenné pojivo, vyplavuje degradovanou maltu, vlhké zdivo při mrznutí zvětšuje svůj objem a vyvolává v degradovaném zdivu silová napětí. **Díky kvalitní vazbě zdiva a pevnému stavivu se nepříznivý vliv cementového nástřiku projevil zatím jen omezeně** (částečným narušením spar, vznikem trhlin v torkretovém nástřiku a jeho odpadáváním).*

Oprava mostu bude spočívat v provedení těchto prací:

- úprava odvodnění celého valu (viz Doporučený postup),
- odstranění cementového nástřiku takovým způsobem, aby nedošlo k narušení kamene a autentických spár,
- oprava trhlin ve zdivu (hloubkové spárování a případná injektáž) - v žádném případě není vhodné trhliny kotvit kovovými prvky,
- posouzení únosnosti klenby,
- oprava narušeného zdiva a spárování,
- oprava parapetů a uložení krycích desek,

- materiály pro opravu, zejména malty, je nutno volit s ohledem na stávající stavivo a malty,
- návrh opravy je nutno v rozpracovanosti konzultovat s NPÚ

Velmi dobrý stav nosné konstrukce mostu dokládá kvalitu jeho provedení, zásadní význam má jeho ochrana jako technické, urbanistické a historické památky.

***Most ev. č. 148-007** je zděný z lomového kamene. Nosnou konstrukci tvoří téměř půlkruhová valená klenba. Podpěry a křídla jsou z lomového zdiva. Parapet je zděný, krytý masivními žulovými deskami, lokálně spojovanými železnými skobami. Zdivo včetně parapetu je omítnuto cementovou stříkanou omítkou (torkretem).*

***Mostní prohlídka uvádí:** „Most zařazen v Bílé knize do plánu na celkovou rekonstrukci (zpracována PD, realizace v roce 2021)“ Podle poslední hlavní prohlídky byl „stavební stav spodní stavby: Špatný, stavební stav nosné konstrukce: Špatný“*

*V kapitole B. Stav a závady... uvádí: „**Nezjištěny závady v založení mostních podpěr a křídel**, svaHY obložené kamenným záhozem, v torkretové omítce trhliny ...v podpěry svislé trhliny s průsaky... v omítce křídel trhliny... v čelních zdech drobné trhliny ve spárování... lokálně odpadlé spárování... v podhledu klenby trhliny v torkretu s průsaky vody s výluhy pojívá... pod parapetní zdí podélná trhlina do šířky 5 mm... sádrové terče s datem listopad 2015 neporušené... ve vozovce trhliny... vozovka popraskaná a propadlá vlivem podmočení při povodni 2013.. původní chrliče jsou zaslepené.“*

*V kapitole C. Opatření... uvádí: „periodicky: ... odstraňování vegetace... čištění...
Odstranění mostu prohlídka nenavrhuje.“ [...]*

*Příčiny poruch, jejich závažnost a možnost opravy Prohlídka dokumentuje současný statický stav mostu, jeho závady a poruchy a poukazuje i na některé příčiny poruch. Příčiny poruch, jejich závažnost a možnosti opravy jsou shodné jako u mostu ev. č. 148-006: **Zásadní význam má zjištění, že statická funkce mostu není narušena.** Trhliny v podhledu klenby, zejména trhliny podélné, byly způsobeny vyluhováním pojiva z malty vodou protékající klenbou. Pronikání vody klenbou dokládají průsaky při deštivém počasí, degradaci malty krápníky a povlak sintru na spodním lici klenby. Trhliny v klenbě jsou při krajích, v blízkosti zděných parapetů, které zadržují povrchovou vodu a sníh. Dokládá to růst mechů a zelené řasy u parapetu.*

Podélné trhliny neovlivňují podstatným způsobem únosnost klenby, která je vzhledem k malému rozpětí a velké tloušťce klenby z kvalitního kamene pravděpodobně dostatečná. Čela

klenby, kde je patrná dobrá kvalita zdiva, nemají kromě lokálně narušeného spárování žádné poruchy. Příčinou zatékání je nedostatečné odvodnění vozovky na mostě, ale i na celém valu.

Velmi nevhodným zásahem bylo opatření kamenného zdiva nástřikem cementovou omítkou. Utěsnění povrchu zabraňuje vytékání a odpařování vody ze zdiva, kam se dostává ze srážek, tekoucí povrchové vody i odparem z rybníka. Voda zadržaná ve zdivu vyluhuje vápenné pojivo, vyplavuje degradovanou maltu, vlhké zdivo při mrznutí zvětšuje svůj objem a vyvolává v degradovaném zdivu silová napětí. Díky kvalitní vazbě zdiva a pevnému stavivu se nepříznivý vliv cementového nástřiku projevil zatím jen omezeně (částečným narušením spař, vznikem trhlin v torkretu a jeho odpadáváním).

Oprava mostu bude spočívat v provedení těchto prací:

- úprava odvodnění celého valu (viz Doporučený postup),
- odstranění cementového nástřiku takovým způsobem, aby nedošlo k narušení kamene a autentických spár,
- oprava trhlin ve zdivu (hloubkové spárování a případná injektáž) - v žádném případě není vhodné trhliny kotvit kovovými prvky,
- posouzení únosnosti klenby,
- oprava narušeného zdiva a spárování,
- oprava parapetů a uložení krycích desek,
- materiály pro opravu, zejména malty, je nutno volit s ohledem na stávající stavivo a malty,
- návrh opravy je nutno v rozpracovanosti konzultovat s NPÚ

Velmi dobrý stav nosné konstrukce mostu dokládá kvalitu jeho provedení, zásadní význam má jeho ochrana jako technické, urbanistické a historické památky.

Doporučený postup - Je nutná změna odvodnění vozovky na valu i mostech. Doporučuji zřídit v celé délce valu povrchové odvodnění žlábků v dostatečném spádu, které budou vhodným způsobem vyvedeny do zpevněných svahů valu. Na mostech by žlábků měly být spádovány na obě strany. Kamenné mosty by měly mít od parapetu spádovaný chodník se zvýšeným obrubníkem, při kterém **bude vpust' zaústěná do stávajících chrličů, jejichž funkce by měla být obnovena. Nad uložení mostů by měly být ve vozovce spolehlivě odvodněné dilatace.** Vozovku a odvodňovací systém je nutno pravidelně čistit a opravovat. Návrh řešení je třeba v rozpracovanosti konzultovat s NPÚ.

Únosnost kleneb by měla být posouzena, přestože se neprojevují statické poruchy způsobené přetížením (doporučuji posoudit lomové zdivo na maltu vápennou a na maltu nastavenou). **Vzhledem k malému rozpětí a velké tloušťce klenby předpokládám, že nebude nutné únosnost kleneb zvyšovat.**

Oprava mostů bude pravděpodobně možná jen s minimálním omezením provozu.

Závěr - z dosavadních podkladů a průzkumu na místě vyplývá, že:

- **mosty nemají závažné statické poruchy, mají dostatečnou únosnost a jsou schopny plnit svou funkci,**
- sypaný val a mosty vyžadují opravu, která musí být navržena a provedena s ohledem na jejich významnou hodnotu památkovou, technickou i krajinotvornou,
- oprava nevyžaduje mimořádné náklady ani náročné speciální technologie

Návrh na odstranění mostů a jejich nahrazení novými obloukovými mosty ze železobetonu není možno obhájit z hlediska funkčního, ekonomického ani z hlediska trvanlivosti. Založení sypaného valu v celém rozsahu na pilotách je zbytečné a naprosto nevhodné. Nevhodné by bylo i nahrazení kamenných kleneb (které přes téměř dvousetleté stáří stále plní svou funkci a jsou schopny opravy, která jejich životnost prodlouží na staletí) konstrukcemi železobetonovými, jejichž životnost je 70 až 100 let.“

Závěrem této části ministerstvo dokládá citace také z poslední doložené přílohy č. 6 - **Rybník Dvořiště a mosty ve Slověnicích v historických souvislostech**, autor: **Ing. Libor Elleder, Ph.D., hydrolog a historik hydrologie** - Rybník Dvořiště v souvislostech jeho historie ve výkyvech klimatu a doby:

*„[...] O nejstarších rybnících v Čechách - **Rybník Dvořiště patří mezi našimi velkými rybníky mezi ty nejstarší. Jeho dokončení se obvykle uvádí k r. 1367.** Jeho jméno souvisí patrně s původní osadou Dvořiště, jak např. v pamětním spisu o vodním hospodářství uvádějí dva význační vodohospodáři a královští inženýři Josef Dlouhý a František Fiala (Dlouhý, Fiala, 1897). Uvádějí dále, že koncem 18. století, zde byly nalezeny základy staveb a dokonce zbytky studní, tedy pozůstatek oné osady, která dala rybníku jméno. Větší podrobnosti k této zajímavé skutečnosti neuvedli.*

Dvořiště je podle nich založeno Ješkem (Ješkem) na Landštejně a Kosově hoře a doklad o dokončení stavby je podle nich nejstarším podobným dokladem v jihočeské oblasti. [...] Zůstaneme ale zatím u založení Dvořiště. K jeho založení došlo za života a vlády Karla IV., který podobným stavbám přál. [...] Dvořiště ale bylo založeno jako projekt majitele Lomnického panství výše zmíněného Ješka. Určitě stojí za to připomenout, že známý Velký rybník u Doks čili dnes „Máchovo jezero“ je stejně starý, resp. byl dokončen ve stejné době. Pravděpodobně jej nechal postavit sám Karel IV. Musíme to zdůraznit, protože tyto staré rybníky mají jisté znaky:

1. většinou využívají dokonale terénu, a to pokud jde o polohu hráze opřenu o skálu,
2. navíc hráz stačila k velikosti plochy délce obvodu jen relativně krátká,
3. obvykle nemají náhon anebo jsou to tu a tam dokonce rybníky nebeské.

Tato první velká rybníční díla s rozlohou alespoň 250 ha vznikala v zajímavé době. Z hlediska hydrologického a meteorologického vynikala doba vládnutí Karla IV. značnými extrémy. Tolik významných povodní v povodí Vltavy jako mezi r. 1359 až 1370 najdeme jindy jen těžko. Velká rozvodnění Vltavy zasáhla Prahu v letech 1359, 1367, 1370, 1373 a 1374 (Elleder, 2015). Voda v těch letech zaplavovala značnou část Starého Města pod Staroměstským náměstím a právě v r. 1367 poškodila voda provizorní dřevěný most a také novostavbu nového (dnes Karlova) mostu. [...] A byla tu i suchá období, zejména roky 1368 a 1371. V době, kdy se Dvořiště dokončovalo a bylo předáno do užívání, máme tedy příklady obou extrémů. [...]

Rybník Dvořiště nese znaky těchto nejstarších rybníků. Má také odtokový objekt vysekán do skály. Německý název „Steinröhren Teich“, tedy „kamenotrubný rybník“ odkazuje jistě k tomuto faktu. I zde je relativně krátká hráz. [...]

Dvořiště ve zlaté éře rybníkářství do r. 1565 a krátce potom - Vrátime-li se k rybníku Dvořiště, pak celá situace se začala podstatně měnit začátkem 16. století, a to v jeho první dekádě za působení Štěpánka Netolického v souvislosti s výstavbou kanálu, který známe dnes jako Zlatou stoku. Ta byla budována mezi lety 1508 až 1518. Ve stejné době vznikly rybníky Koclířov, Velký a Malý Tisý a také rybník Káňov. Zalistujeme-li publikacemi o rybnících, zjišťujeme, že toto období asi do r. 1565 je vůbec nejvýnosnější dobou českého rybníkářství (Vorel, 2007). [...]

Zvýšení hráze Dvořiště v r. 1582 - ***Dnešní rozsah Dvořiště a výška jeho hráze zřejmě souvisí až s koncem 16. století, a to s rožmberským stavebními počiny. Vlastně jde o stavbu rožmberského regenta Krčína z r. 1582, kdy byla navýšena hráz a voda a doplněn jez směřující odtok za povodně do Zlaté Stoky.*** [...] Pro nás je ale důležité, že navýšením hráze se voda vzdala o něco dále k jihu. O kolik, není jasné. Možná tak vznikla dnešní zajímavá podoba rybníka s dlouhým výběžkem původně až k obci Sádek. Na jedné straně rybníka se nachází původně farní obec Dolní Slověnice a na druhé straně, hydrologicky pravém břehu menší Slověnice Horní.

Dřevěné lávky, mostky a převozy přes cíp Dvořiště v letech 1680 až 1827 - Na mapě z let 1683 možná, a na výpravné mapě z r. 1684 určitě, je vidět mostek přes cíp rybníka u Sádku, který později mizí. Pokud hledám vysvětlení zániku mostku v účincích povodně, je možné vzít v úvahu třeba lokální přívalovou povodeň. [...] Důvodů a příležitostí pro zánik lávky, která chybí na I. vojenském mapování může být ale nekonečně mnoho. Jak je zřejmé z tohoto mapování v období 1764-1768 byly obě obce spojeny.

Na geometrickém plánu Wenzla Leschtiny z r. 1804 ale vidíme již most dřevěný o celkem šestnácti polích. Tentýž vidíme i na dalším plánu rybníka Dvořiště od Franze Krause z téhož roku. [...]

Otázkou je, kdy skutečně most zmizel, to že je na plánu z r. 1819, ještě nemusí být nutně důkazem o jeho existenci téhož roku, alespoň až do jeho konce. Vysvětlením může být povodeň r. 1829, jejíž výška bývala vyznačena na dřevěném pilíři pod Rožmberkem (dnes na kamenné stěle tamtéž). Pachatelem může být červnová povodeň roku 1824, která pokazila císařskou návštěvu v Praze a dosáhla bezmála úrovně stoleté vody. Tento problém by snad bylo možné ještě vyřešit z nějakých jiných zdrojů. V době měřičských prací v r. 1827 zde zřejmě most nebyl, ale uvažovalo se již o jeho náhradě. K té však došlo až o 30 let později.

*Originální řešení - násep s propustmi z r. 1857 - Současní klimatologové, tedy alespoň někteří, ukončují tzv. malou dobu ledovou (LIA), jejíž začátek se klade do konce 13. století, rokem 1850. [...] Mohly mít tyto extrémní podmínky nějaký vztah k budování spojení do Českých Budějovic přes Dvořiště? Možná vůbec ne, prostě jen došlo k realizaci dlouhodobějšího záměru. **V letech 1857-1859 propojila obě obce Horní a Dolní Slověnice silnice od Českých Budějovic. Silniční násep přes cíp rybníka s třemi mostními oblouky není právě obvyklé řešení, které jen tak někde uvidíme.***

Podobné řešení je u Staré Hlíny - Pokud hledáme podobnou situaci, vrátíme se znovu k Jakubu Krčínovi, a to do roku 1584, kdy se začal stavět Rožmberk, bylo to v letech 1584 až 1590. A původní rozsah rybníka byl větší než dnes. Pan regent nechal postavit dřevěný most u Staré Hlíny přes dva cípy Rožmberka. [...] Současný kamenný most nechali postavit Schwarzenbergové, pochází z r. 1799. V tomto bodě stojí za to připomenout, že tento rok přinesl jednu z nejostřejších zim a v únoru skutečně velkou zimní povodeň s ledy. Dokladů o tom, jak to bylo na Lužnici, ale mnoho není. [...] Je docela možné (ale docela jen hypoteticky), že po odchodu ledu v únoru 1799 bylo nutné postavit nový most přes cíp Rožmberka. Ten starý byl ledem těžce poškozen.

*Jsou tedy i jiné příklady a je dost pravděpodobné, že drobnější mostky či lávky zkracující cestu přes rybník by se našly. Jedna taková lávka zkracovala cestu přes Novořecký rybník, tuto dnes zaniklou situaci najdeme v prvním vojenském mapování. **Mezi Dolními a Horními Slověnicemi se nám toto řešení zachovalo dodnes.** Po technické stránce je schopné sloužit dál svému účelu, jak provozu, tak jako krajinotvorný prvek.*

Závěr - Nároky na houstnoucí silniční provoz nás připravily o mnoho krásných mostních staveb, řadu z nich ještě dnes najdeme pod rozšířenými mostovkami, řada z nich nyní rychle mizí, a to beze zbytku. Je to bezesporu určitý problém. V našem případě nejde ani o most ani o hráz, ale násep s třemi mostními oblouky, vedoucí cípem rybníka. Vidíme tu jistý

vývoj situace, mostu předcházela lávka, přívoz, dřevěný most. V 19. století se změnila užívaná trasa silnice mezi Budějovicemi a Lomnicí. [...]“

Krajský úřad Jihočeského kraje, úsek státní památkové péče, ve svém vyjádření č.j. KUJCK 12791/2021 - OKPP 15254/2020/ivna SO ze dne 20. 1. 2021 k prohlášení souboru sypaného valu se třemi mosty v Dolních Slověnicích konstatoval:

„[...] Obec Dolní Slověnice leží v Jihočeském kraji asi 5,5 km SV od města Lišov. Předmětný val s trojmostím překlenuje rameno rybníku Dvořiště a spojuje části obce Dolní a Horní Slověnice. Jedná se o násep v jehož tělese jsou umístěny i tři samostatné mosty a přes který vede asfaltová komunikace.

Krajský úřad Jihočeského kraje, Odbor kultury a památkové péče, nezaul
stanovisko k prohlášení souboru „sypaný val s trojmostím V Dolních Slověnicích“, k.ú.
Dolní Slověnice, obec Lišov, okres České Budějovice, Jihočeský kraj, za kulturní památku.

Předmětný soubor trojmostí je tvořen náspem o celkové délce 117 m, který ve svém tělese zahrnuje tři samostatné mosty, z nichž dva (východní a prostřední) jsou zděné, obloukové z roku 1857 a třetí rovný železobetonový z roku 1927. Mosty od počátku nesou komunikaci spojující Horní a Dolní Slověnice, které jinak vede z Lišova do Lomnice nad Lužnicí. Dle předloženého návrhu k prohlášení za kulturní památku se jedná o unikátní řešení v rámci ČR, jehož význam umocňuje skutečnost, že mosty nepřeklenují vodní tok, ale rameno rybníka a zároveň se jedná o realizaci poměrně mladou, neboť podobná řešení lze najít spíše v barokním období. Další odborná posouzení konstrukce lze dohledat na veřejně přístupných webových stránkách www.dedictvilisovska.cz.

Vlastníkem předmětného trojmostí i komunikace je Jihočeský kraj a v současné době probíhá správní řízení o návrhu celkové revitalizace trojmostí, která zahrnuje mj. i demolici všech tří mostů a rozšíření vozovky. Správní řízení je v tuto chvíli přerušeno, neboť původní rozhodnutí (stavební povolení) bylo zrušeno v přezkumném řízení na základě skutečnosti, že v řízení nebylo doloženo závazné stanovisko orgánu státní památkové péče. Rybník Dvořiště je totiž součástí kulturní památky Rožmberská rybníční soustava zapsaná v ÚSKP pod rej. 33857/3-2381 a nově navržené řešení přemostění zasahuje do této kulturní památky. Vzhledem ke skutečnosti, že investorem plánované obnovy i vlastníkem předmětných nemovitostí (mostů, parcel, vozovky) je Jihočeský kraj, jehož orgánem je Krajský úřad Jihočeského kraje (včetně OKPP), tak se nebudeme k předmětnému návrhu vyjadřovat. V souladu s ustanovením § 14, odst. 1 a 3, správního řádu se domníváme, že z důvodů možné podjatosti bychom měli být vyloučeni ze všech úkonů v tomto řízení, neboť náš poměr k předmětné věci by mohl ovlivnit naše doporučení a ve svém důsledku závěry celého řízení. Vzhledem ke skutečnosti, že předmětné správní řízení ve výše uvedené věci vede

Ministerstvo kultury České republiky, které je naším nadřízeným správním orgánem navrhuje uplatnit postup v souladu s ustanovením § 131, odst. 4 správního řádu.“

Magistrát města České Budějovice, úsek státní památkové péče, jako příslušný správní orgán památkové péče, ve svém dopise č. j. OPP/107/2021 - OPP/3020/2020 ze dne 14. 1. 2021 prohlášení předmětného souboru za kulturní památku rovněž **doporučil**:

„[...] Předmětný val s trojmostím a alejí se nachází mezi obcemi Dolní Slověnice a Horní Slověnice a přemostňuje jižní výběžek rybníka Dvořiště. Zahrnuje sypaný val, tři mosty v tělese valu - dva mosty jsou kamenné obloukové z roku 1857 (most ev. č. 148-006 a most ev. č. 148-007) a jeden železobetonový rovný most z roku 1927 (most ev. č. 148-005), stromořadí v úseku přes rybník Dvořiště, po obou stranách komunikace II. třídy Lišov - Lomnice nad Lužnicí a litinový kříž na kamenném podstavci, který se nachází severovýchodní straně mostu ev. č. 148-006 (prostřední most). Komunikace s mosty a s valem zde byla postavena v polovině 19. století, v letech 1857-1859, dříve zde býval přívoz. Západní klenutý most byl po povodních nahrazen novým železobetonovým mostem v roce 1927. [...]

Důvodem návrhu je, že se jedná o ojedinělý celek objektů tvořících z funkčního hlediska jeden nedělitelný areál.

Rybník Dvořiště je součástí kulturní památky Rožmberská rybníční soustava, zapsané v Ústředním seznamu památek (ÚSKP) pod rejstř. č. 33857/3-2381. Historie stavby trojmostí v Dolních Slověnicích je uvedena v archivní rešerši č. j. SOAT 2424/2020 ze dne 17. 7. 2020, vypracované Státním oblastním archivem v Třeboni (PhDr. Aleš František Plávek a Mgr. Markéta Hrdličková). **V knize Encyklopedie českých vesnic, Vesnické památkové rezervace, zóny a ostatní památkově hodnotná vesnická sídla v Čechách, díl II. Jižní Čechy**, která byla vydána v nakladatelství Libri v Praze roku 2004 a jejímž autorem je Jan Pešta, je na straně 412 až 414 uvedena historie obcí Dolní a Horní Slověnice a **na straně 413 je zmínka o dvou kamenných mostcích.**

Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Českých Budějovicích poskytl správnímu orgánu státní památkové péče společně se zápisem z jednání Územní komise Národního památkového ústavu územního odborného pracoviště v Českých Budějovicích, konaného dne 30. 11. 2020 přílohy, ve kterých jsou vyjádření PhDr. Aleše Františka Plávka a Ing. Libora Elledera, Ph.D. (vyjádření jsou publikovaná na veřejně přístupné webové adrese <https://www.dedictvilisovska.cz/slovenice/historie>), doc. Ing. arch. Ivana Vorla, CSc. a PhDr. Radima Urbánka (vyjádření jsou publikovaná na veřejně přístupné webové adrese <https://www.dedictvilisovska.cz/slovenice/vyjadreni-odborniku>) a Stavebně statický průzkum mostů ev. č. 148-005, ev. č. 148-006, ev. č. 148-007, vypracovaný v říjnu 2020 Ing. Janem Vinařem, autorizovaným inženýrem pro statiku a dynamiku staveb a pozemní stavby (ČKAIT

0000769), v jehož závěru je uvedeno, že **mosty nemají závažné statické poruchy, mají dostatečnou únosnost a jsou schopny plnit svou funkci.** Po prostudování výše uvedených podkladů správní orgán státní památkové péče vyhodnotil, že sypaný val s trojmostím v Dolních Slověnicích **přemostí uje jižní výběžek rybníku Dvořiště, který je součástí kulturní památky Rožmberská rybníční soustava.** Památková hodnota této rybníční soustavy spočívá v tom, že se jedná o mimořádně cennou technickou památku dokládající vynikající úroveň raně novověkého rybníkářství v jižních Čechách a zároveň je dokladem rozsáhlých hospodářských aktivit významného šlechtického rodu Rožmberků, v době povodní přispívá soustava také k regulaci stavu vody v oblasti. Komunikace s mosty a valem byla postavena v letech 1857-1859, dva mosty jsou kamenné obloukové, západní klenutý most byl po povodních nahrazen železobetonovým mostem (postaven v roce 1927), dle vyjádření autorizovaného statika **nemají mosty závažné statické poruchy, mají dostatečnou únosnost a jsou schopny plnit svoji funkci.** Stromořadí tvoří lipová alej, vysázená na počátku 20. století, která se nachází po obou stranách komunikace přes rybník Dvořiště.

Slověnice se dle odborné literatury řadí k architektonicky hodnotným vesnicím Třeboňska a Lišovska. Sypaný val s trojmostím dotváří krajinotvorný ráz jihočeských obcí Dolní a Horní Slověnice. Jedná se o krajinotvorný prvek v souvislosti s komunikačním propojením částí obce nad částí jižní zátoky rybníka Dvořiště. Tím vzniknul prvek určitého stavebního vývoje s lipovou alejí. Stromořadí a val s mosty tvoří urbanistickou, architektonickou výjimečnost spojenou s inženýrsko/technickou stavbu.

Z dostupných podkladů správní orgán vyhodnotil, že sypaný val s trojmostím v Dolních Slověnicích je významným dokladem historického vývoje a životního způsobu, tzn. historický vývoj dvou částí vsi Slověnice (Horní a Dolní) rozdělené do 1. pol. 19.stol. částí rybníka a následně spojení těchto částí hrází s lipovou alejí a dvěma kamennými mostky. Tímto historickým vývojem došlo ke změně půdorysné struktury - spojením dvou částí vsi. Důvodem byla absence komunikace a nutnost přemostění pro přesun dětí do školy a farníků do kostela. Vznik mostů je spojen s rozvojem silniční sítě v polovině 19. stol. a je tak ukázkou mostního klasicistního stavitelství proto sdělujeme, že **d o p o r u č u j e m e prohlášení „Sypaného valu s trojmostím v Dolních Slověnicích“, sestávajícího z náspu a tří mostů, včetně stromořadí a křížku, za kulturní památku (rozšíření rozsahu stávající kulturní památky „Rožmberská rybníční soustava“ č. ÚSKP: 33857/3-2381). [...]**

Ve smyslu ustanovení § 3 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, byli o zahájení řízení písemně vyrozuměni vlastníci jmenovaných staveb a pozemků utvářející předmětný soubor „sypaný val s trojmostím v Dolních Slověnicích“, vše k. ú. Dolní Slověnice, navrženého k prohlášení za kulturní památku, a v souladu s ustanovením § 36 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, jim bylo umožněno, aby se před vydáním rozhodnutí vyjádřili

k podkladům, které Ministerstvo kultury v průběhu řízení shromáždilo. **Účastníci řízení Správa a údržba silnic Jihočeského kraje**, se sídlem Nemanická 2133/10, 370 10 České Budějovice a **Město Lišov**, se sídlem třída 5. května 139/156, 373 72 Lišov, možnosti seznámení se s podklady a následného vyjádření se k těmto podkladům využili skrze právního zástupce JUDr. Ing. Romana Hájka, Slobodník & Partners s.r.o., advokátní kancelář, se sídlem U Rybníčku 553, 383 01 Prachatice (zastoupení jmenovaných účastníků na základě doložených plných mocí). Dne 15. 2. 2021 prostřednictvím tohoto výše jmenovaného právního zástupce dále zaslal **Jihočeský kraj** na Ministerstvo kultury následující vyjádření:

„[...] Základní zásady rozhodování v právním a demokratickém státě zahrnují též předvídatelnost (tzv. princip ochrany legitimního očekávání) a konzistentnost rozhodování státní správy jako celku. Jihočeský kraj považuje postup Ministerstva kultury za rozporný s proklamovanou zásadou dobré správy deklarovanou v ustanovení § 2 odst. 3 a 4 zákona č. 500/2004 Sb., o správním řízení, ve znění pozdějších předpisů, a to z toho důvodu, že k zahájení správního řízení správní orgán přistoupil až a právě v okamžiku, kdy probíhá správní řízení o vydání stavebního povolení ve věci rekonstrukce jmenovaných mostních objektů. Ačkoliv jsou mosty umístěny uprostřed stávající kulturní památky „Rožmberská rybniční soustava“ č. USKP: 33857/3-2381, rámci jejíhož prohlášení byl jistě zkoumán i historický význam předmětných mostů se závěrem, že spolu s touto kulturní památkou ochráněny nebyly, jeví se současná snaha správního orgánu o prohlášení mostů za kulturní památku jako obstrukční nástroj v probíhajícím stavebním řízení. K tomu je zapotřebí dodat, že tímto svévolným postupem správního orgánu dojde jednak ke zmaření investice na pořízení projektové dokumentace k rekonstrukci mostů jednak také vzhledem ke špatnému stavebně technickému stavu mostů k ohrožení komunikačního propojení dané lokality.

S ohledem na zásadu proporcionality, která ovládá diskreční pravomoc rozhodujícího správního orgánu, je nutné vážit mezi negativními dopady rozhodnutí na práva účastníků řízení a sledovaným účelem řízení. Dle našeho názoru i s ohledem na skutečnost, že mosty nebyly ochráněny společně s kulturní památkou „Rožmberská rybniční soustava“, převažují v projednávaném případě ve svém významu nad ochranou kulturního dědictví právo na ochranu a zdraví života při pohybu nemotorizovaných účastníků silničního provozu na předmětných mostech, které propojují dvě části jedné obce a dále právo na ochranu majetku s ohledem na prostředky vložené do přípravy rekonstrukce mostů a hrozící rychlé zhoršování jejich stavebního stavu, které přinese nezbytné navýšení finančních prostředků na jejich obnovu. Závěrem je zapotřebí podotknout, že s ohledem na to, že se mosty nacházejí uprostřed chráněné kulturní památky, jsou orgány památkové ochrany ve stavebním řízení dotčeným orgánem státní správy a mohou z této pozice klást podmínky na technické řešení jakož i na typ mostní konstrukce obnovovaných mostů s důrazem na zachování harmonického krajinného rázu ve vztahu k ochraně „Rožmberské rybniční soustavy“.

Jihočeský kraj jako vlastník silnice II/148 a mostů ev. č. 148 - 005, 148 - 006 a 148 - 007 tedy z důvodů výše uvedených nesouhlasí s prohlášením stavby „sypaný val s trojmostím v Dolních Slověnicích“ za kulturní památku.“

K obdržnému vyjádření ze dne 15. 2. 2021 Ministerstvo kultury dodává:
V prvním bodě je účastníkem řízení poukazováno na tzv. princip ochrany legitimního očekávání, tedy předvídatelnost jednání a rozhodování správního orgánu, kdy je tento princip z pohledu tohoto účastníka řízení porušen z důvodu, že bylo správní řízení o prohlášení věci za kulturní památku zahájeno v době, kdy probíhá správní řízení o vydání stavebního povolení ve věci rekonstrukce jmenovaných mostních objektů.

V první řadě k námitce zmařených investic ministerstvo upozorňuje, že mosty se nacházejí uprostřed chráněné kulturní památky, a orgány památkové péče jsou tak ve stavebním řízení o rekonstrukci dotčeným orgánem státní správy, který může klást podmínky na technické řešení jakož i na typ mostní konstrukce obnovovaných mostů s důrazem na zachování harmonického krajinného rázu ve vztahu k ochraně „Rožmberské rybníční soustavy“. Z odborného vyjádření Národního památkového ústavu (dále NPÚ), který je také součástí tohoto rozhodnutí (viz. str. 5-13) vyplývá, že **na počátku tento záměr na rekonstrukci mostů, která de facto počítá s jejich kompletní demolici, včetně vybavení stavebního povolení, probíhal bez jakékoliv součinnosti s NPÚ. Ačkoliv, jak nyní sám účastník argumentuje, je NPÚ jednoznačně přímo dotčeným orgánem v takovémto řízení. Tento fakt dokládá také vyjádření Krajského úřadu Jihočeského kraje** (viz str. 31 tohoto rozhodnutí), kde je uvedeno, že: „[...] ***Správní řízení (ohledně zamýšlené rekonstrukci slověnických mostů) je v tuto chvíli přerušeno, neboť původní rozhodnutí (stavební povolení) bylo zrušeno v přezkumném řízení na základě skutečnosti, že v řízení nebylo doloženo závazné stanovisko orgánu státní památkové péče. [...]***“ Dále již jen Ministerstvo kultury konstatuje, že NPÚ ve svém vyjádření, na které je výše odkazováno, **vyjádřil jasný nesouhlas se zamýšlenou podobou plánované rekonstrukce valu a mostů.** Naopak se ztotožňuje s nabízeným postupem obnovy v rámci památkové ochrany (viz posudek Ing. Jana Vinaře). Mosty se navíc, i před prohlášením za kulturní památku, nacházely v prostředí hned dvou jiných kulturních památek (rybník Dvořiště, kostel sv. Mikuláše a sv. Linharta), takže vyjádření NPÚ by bylo zcela zásadní i bez tohoto samotného prohlášení za kulturní památku.

Ministerstvo k této námitce rovněž poukazuje na skutečnost, že **zamýšlený projekt rekonstrukce mostů v Dolních Slověnicích** v podobě, v jaké byl prezentován – tedy, že počítal v podstatě s demolicí stávajících historických mostních konstrukcí a se zničením unikátního technologického řešení sypaného valu – **byl také zcela v rozporu s vydaným územním plánem Města Lišov z roku 2017**, kde je jednoznačně řečeno, že „[...] *Dále jsou v území vyznačeny existující drobné sakrální objekty (např. kamenné kříže, boží muka,*

kapličky, křížové či pamětní kameny atd.), technické památky, které budou respektovány tak, aby při jakékoliv činnosti v území nedošlo k jejich poškození nebo nevhodné manipulaci s nimi. [...]“

Ministerstvo v této věci dále konstatuje, že řízení zahájilo na základě podání oficiálního podnětu a dále na základě odborně zpracovaného návrhu Národního památkového ústavu. Z těchto podkladů byla vyhodnocena důvodnost podaného podnětu a bylo zahájeno řízení. Tento postup je ministerstvem ve věci správních řízení o prohlášení věci za kulturní památku běžně uplatňován, a je tudíž postupem naprosto standartním a plně naplňujícím tzv. princip ochrany legitimního očekávání. Zahájení a také následný celkový průběh takového řízení (stejně jako vyžádání si dalších zákonem požadovaných vyjádření) je prováděn vždy v souladu jednak se zákonem č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, tak také se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Co se dále týká argumentu, že ke zhodnocení památkových hodnot mostů muselo dojít již v rámci prohlášení kulturní památky „Rožmberská rybniční soustava“ r. č. ÚSKP: 33857/3-2381, jehož součástí je také rybník Dvořiště, který předmětné mosty s valem překračují, ministerstvo uvádí, že **k zapsání výše uvedené kulturní památky došlo podle dřívějšího památkového zákona č. 22/1958 Sb., o kulturních památkách, kdy zápis kulturních památek prováděly místně příslušné krajské úřady, nikoli Ministerstvo kultury, a nedocházelo tudíž k prohlašováním skrze rozhodnutí, jak je tomu dnes.** Ministerstvo kultury upozorňuje, že argument, že jakákoliv věc dosud nebyla zapsána nebo prohlášena za kulturní památku neznamená, že se tak nemůže stát v budoucnu. Tuto skutečnost potvrzuje též citace z rozhodnutí Nejvyššího správního soudu 2 As 120/2011, kde je přímo uvedeno: „[...] *proces posuzování kulturních, architektonických a urbanistických hodnot v souvislosti s jejich památkovou ochranou je v čase proměnlivý a jednotlivá hodnotící kritéria a přístupy se tak mohou postupem času měnit. Z faktu, že určitý objekt nebyl dosud památkově chráněn, a proti (navenek deklarovanému) záměru vlastníka o jeho přestavbě či demolici nebylo ze strany příslušných orgánů doposud nic namítáno, nemůže založit legitimní očekávání, že k památkové ochraně takového objektu nemůže kdykoli v budoucnu dojít.* [...]“ Tímto ministerstvo zcela odmítá tvrzení, že by současné správní řízení o prohlášení předmětného soumostí s valem v Dolních Slovincích bylo obstrukčním nástrojem ve stavebním řízení o rekonstrukci těchto mostů, které navíc mělo být v době, kdy došlo k zahájení řízení o prohlášení, přerušeno (viz vyjádření **Krajského úřadu Jihočeského kraje** str. 31 tohoto rozhodnutí).

K vyjádření zmaření investic ministerstvo uvádí další citaci z rozhodnutí Nejvyššího správního soudu 2 As 120/2011: „[...] *Je-li dostatečně prokázán veřejný zájem na omezení vlastnického práva (zákonným důvodem je existence památkové hodnoty posuzované věci),*

musí je vlastník strpět. Samotný fakt, že vlastník s tímto omezením nepočítal a provedl investice, které mohou být prohlášením věci za kulturní památku zmařeny, nemohou vést k rezignaci na památkovou ochranu objektu, jsou-li pro to splněny zákonné podmínky. [...]"

Co se pak týká konstatování špatného stavebně technického stavu mostů, ministerstvo se v tomto bodě odvolává na vyjádření ze stavebně statického posudku pana Ing. Jana Vinaře, který je součástí tohoto rozhodnutí (viz str. 23-28): „[...] Z dosavadních podkladů a průzkumu na místě vyplývá, že:

- mosty nemají závažné statické poruchy, mají dostatečnou únosnost a jsou schopny plnit svou funkci,
- sypaný val a mosty vyžadují opravu, která musí být navržena a provedena s ohledem na jejich významnou hodnotu památkovou, technickou i krajinotvornou,
- oprava nevyžaduje mimořádné náklady ani náročné speciální technologie.

Návrh na odstranění mostů a jejich nahrazení novými obloukovými mosty ze železobetonu není možno obhájit z hlediska funkčního, ekonomického ani z hlediska trvanlivosti. Založení sypaného valu v celém rozsahu na pilotách je zbytečné a naprosto nevhodné. Nevhodné by bylo i nahrazení kamenných kleneb (které přes téměř dvousetleté stáří stále plní svou funkci a jsou schopny opravy, která jejich životnost prodlouží na staletí) konstrukcemi železobetonovými, jejichž životnost je 70 až 100 let. [...]"

K následujícímu vyjádření ohledně **zásady proporcionality a zvážením veřejného zájmu na ochraně kulturního dědictví spolu s veřejným zájmem bezpečnosti dopravy** ministerstvo konstatuje, že dle výše uvedeného stavebně statického posudku nevykazují mosty závažné statické poruchy či nedostatečnou únosnost, aby nemohly dále plnit svou funkci, a tudíž se tyto dva veřejné zájmy nijak vzájemně nevylučují. K plnohodnotnému využívání mostů může val sloužit i nadále i po prohlášení věci za kulturní památku. Ve výše uvedeném stavebně statickém posudku jsou navíc dále rozvedeny i ekonomické nároky na budoucí zcela jistě potřebnou obnovu, která ovšem musí vycházet ze shledaných památkových hodnot a v souladu s nimi (na základě závazného stanoviska dle § 14 odst. 1 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči), která je v tomto posudku vyhodnocena jako ekonomicky úspornější než celková demolice stávající historické konstrukce (také s ohledem na životnost použitých materiálů a tradiční stavební technologie). Z pohledu Ministerstva kultury tak při prohlášení soumostí za kulturní památku nedochází k zamezení ani provozu, ani obnovy těchto mostů či valu, ale **pouze k usměrnění podoby této obnovy, aby zůstaly zachovány veškeré cenné památkové hodnoty, které byly na souboru shledány a v rámci tohoto rozhodnutí důkladně popsány.** Kulturními památkami je navíc mnoho jiných konstrukčně podobných mostů v České republice, které svou funkci dále plní a nijak neomezují běžný provoz komunikace, která přes ně přechází. Předmětné soumostí vestavěné

do sypaného valu v Dolních Slověnicích je navíc naprosto unikátní technickou památkou, která již nemá dochované obdoby a její památková ochrana je tak vysoce důležitá a žádoucí nejen pro zachování vzhledu a charakteru obcí Dolní a Horní Slověnice, ale také pro zachování kulturního dědictví v rámci celé České republiky. Soubor tak tedy jednoznačně naplňuje podmínky ustanovení § 2 odst. 1 písm. a) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, pro prohlášení věci za kulturní památku, což je v rámci tohoto rozhodnutí důkladně prokázáno.

Ve výše jmenovaném vyjádření, na které ministerstvo nyní reagovalo, zaslali tito účastníci řízení (Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, se sídlem Nemanická 2133/10, 370 10 České Budějovice a Město Lišov, se sídlem třída 5. května 139/156, 373 72 Lišov) skrze svého právního zástupce také žádost o prodloužení termínu pro důkladnější vyjádření se k podkladům, které doplní také o zpracování odborných posudků. Této žádosti bylo ze strany Ministerstva kultury vyhověno. Závěrečné vyjádření k podkladům, včetně těchto zmiňovaných posudků, bylo na ministerstvo zasláno dne 3. 3. 2021. Prostřednictvím svého právního zástupce se k podkladům vyjádřila Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, se sídlem Nemanická 2133/10, 370 10 České Budějovice a Město Lišov, se sídlem třída 5. května 139/156, 373 72 Lišov.

Samostatným dopisem zasláným na ministerstvo dne 26. 2. 2021 se k řízení vyjádřil další z účastníků řízení – **Rybářství Třeboň Hld. a. s.**, se sídlem Rybářská 801, 379 01 Třeboň. Ve svém stanovisku uvádí následující:

„[...] Na základě prostudování nám dostupných podkladů ke spisu Vám tímto sdělujeme, že nesouhlasíme s prohlášením stávající stavby sypaný val s trojměstím (tj. s rozšířením rozsahu stávající kulturní památky Rožmberská rybníční soustava) za kulturní památku.

Současný stavebně technický stav mostů mezi obcemi Horní a Dolní Slověnice je nevyhovující a vyžaduje celkovou rekonstrukci. Je nedostatečná únosnost a nedostatečná šířka nám způsobuje problémy s kamionovou přepravou ryb z nedalekých sádek Šaloun.

Nemožnost provádět strojní údržbu břehových porostů a mostní otvory nám neumožňují proplutí technických lodí. V neposlední řadě nedostatečná šířka mostů a jízdních pruhů ohrožuje bezpečnost chodců a cyklistů.

Dále bylo zjištěno, že trojměstí nebylo vždy součástí rybníční soustavy a vzniklo podstatně později až s rozmachem silniční dopravy mezi Lomnicí nad Lužnicí a Lišovem (Č. Budějovicemi), někdy v polovině 19. stol. A doplněno počátkem 20. stol. A proto nemá s Rožmberskou rybníční soustavou téměř nic společného.

Rozšířením a rekonstrukcí trojmostí nedojde k žádnému narušení funkčnosti původní Rožmberské rybníční soustavy ani samotného rybníka Dvořiště.

Obdobné rekonstrukce a rozšíření komunikací na hrázích Rožmberské rybníční soustavy byly prováděny i v nedávné minulosti a po povodních 2002 např.: rozšíření hráze a zatěžovací stolice u druhé výpusti rybníka Rožmberk – 2012, rekonstrukce mostu Stará řeka Lužnice – Rožmberk 2015, rekonstrukce mostu přes Zlatou stoku u Horusického rybníka 2017, rekonstrukce mostu přes Zlatou stoku v Lomnici nad Lužnicí. [...]"

K obdrženímu vyjádření dne 26. 2. 2021 Ministerstvo kultury dodává: V úvodu je účastníkem řízení poukazováno na špatný stavebně technický stav, nutnou rekonstrukci objektu a nevyhovující bezpečnost dopravního provozu. Ministerstvo kultury tuto skutečnost nerozpориje a s tímto tvrzením se shoduje. Celková obnova sypaného valu s trojmostím je nevyhnutelná. V tomto bodě se ministerstvo odvolává na vyjádření ze stavebně statického posudku pana Ing. Jana Vinaře, který je součástí tohoto rozhodnutí (viz str. 23-28):

„[...] Z dosavadních podkladů a průzkumu na místě vyplývá, že:

- mosty nemají závažné statické poruchy, mají dostatečnou únosnost a jsou schopny plnit svou funkci,*
- sypaný val a mosty vyžadují opravu, která musí být navržena a provedena s ohledem na jejich významnou hodnotu památkovou, technickou i krajinotvornou,*
- oprava nevyžaduje mimořádné náklady ani náročné speciální technologie.*

Návrh na odstranění mostů a jejich nahrazení novými obloukovými mosty ze železobetonu není možno obhájit z hlediska funkčního, ekonomického ani z hlediska trvanlivosti. Založení sypaného valu v celém rozsahu na pilotách je zbytečné a naprosto nevhodné. Nehospodárné by bylo i nahrazení kamenných kleneb (které přes téměř dvousetleté stáří stále plní svou funkci a jsou schopny opravy, která jejich životnost prodlouží na staletí) konstrukcemi železobetonovými, jejichž životnost je 70 až 100 let. [...]"

K následujícímu konstatování účastníka, že trojmostí nebylo vždy součástí rybníční soustavy, neboť vzniklo až v polovině 19. století, a proto nemá s Rožmberskou rybníční soustavou téměř nic společného, ministerstvo uvádí následující. K zapsání kulturní památky „Rožmberská rybníční soustava“ do státního seznamu došlo již v 60. letech 20. století. Skutečnost, že některá věc nebyla doposud samostatně nebo jako součást souboru zapsána nebo prohlášena za kulturní památku, neznamená, že se tak nemůže stát v budoucnu. Kulturní památka „Rožmberská rybníční soustava“ představuje soubor vzájemně propojených vodních děl, pocházejících převážně z průběhu 16. století, nikoliv však výlučně. Některé součásti souboru, jako je např. dotčený rybník Dvořiště, jsou dokonce středověkého založení. Konkrétně sypané valy, na nichž je vystavěno trojmostí, jsou součástí pozemků p. č. 127/1

a 127/2, tedy rybníku Dvořiště (již chráněné kulturní památky). **Kulturní památku „Rožmberská rybníční soustava“ tvoří vodní plochy, koryta toků, hráze rybníků včetně vegetačního krytu, technologická zařízení a další konstrukce.** Technologická zařízení a konstrukce jsou průběžně opravovány, tak aby byla zajištěna jejich funkčnost. I přes novodobé úpravy jsou tyto objekty součástí chráněného vodního díla. Stejně tak sypaný val s trojmostím, ač je svým založením mladší, přímo souvisí s rybníční soustavou. Mosty překlenují jižní výběžek jednoho z nejstarších rybníků na Třeboňsku a přímo na pozemku rybníka je založen sypaný val. Trojmostí je spojnicí mezi Horními a Dolními Slověnicemi a svým unikátním technickým provedením, formou sypané hráze s mosty, umožňuje nadále i propojení vodní plochy. **Dnes je tento historický most z 19. století technickým unikátem a současně již integrální součástí po staletí utvářeného rozsáhlého vodního díla.** Podstatná část kulturní památky „Rožmberská rybníční soustava“ vznikla v průběhu 16. století v souvislosti s hospodařením významného šlechtického rodu Rožmberků, avšak některé její části jsou staršího založení, některé naopak pocházejí z historických etap pozdějších. Památkově chráněné jsou i dva inundační mosty z konce 18. století při rybníku Rožmberk nedaleko obce Stará Hlína.

Závěrem účastník konstatuje, že plánovanou rekonstrukcí a rozšířením trojmostí nedojde k funkčnímu narušení Rožmberské rybníční soustavy. V souvislosti s tím poukazuje na obdobné, již provedené rekonstrukce, které se dotýkají samotné rybníční soustavy. Ministerstvo kultury podotýká, že plánovaná „rekonstrukce“ sypaného valu s trojmostím spočívá v podstatě v kompletní demolici stávajícího objektu a jeho nahrazení novostavbou. Potenciální obnova soumostí, provedená v souladu s principy památkové péče a na základě závazného stanoviska dle § 14 odst. 1 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, bude dozajista respektovat konkrétní požadavky tak, aby nedošlo k funkčnímu narušení rybníční soustavy a krajinného rázu. Konkrétní příklady rekonstrukcí objektů souvisejících s Rožmberskou rybníční soustavou, na něž poukazuje účastník řízení a které se přímo dotýkaly památkově chráněných částí soustavy, jistě probíhaly v součinnosti s orgány památkové péče. Záměr na „rekonstrukci“ mostů ve Slověnicích však probíhal bez jakékoliv kooperace s NPÚ. Nezákonně vydané stavební povolení na rekonstrukci slověnických mostů bylo zrušeno, neboť v řízení nebylo doloženo závazné stanovisko orgánu státní památkové péče.

Dne 3. 3. 2021, prostřednictvím výše jmenovaného právního zástupce, zaslala **Správa a údržba silnic Jihočeského kraje a Město Lišov** na Ministerstvo kultury následující vyjádření: „[...] 1. Za památku jsou považovány takové stavby, jiné nemovité či movité věci, popř. jejich soubory, které jsou významnými doklady historického vývoje, životního způsobu a prostředí společnosti od nejstarších dob do současnosti, jako projevy tvůrčích schopností a práce člověka z nejrůznějších oborů lidské činnosti, pro jejich hodnoty revoluční, historické,

umělecké, vědecké a technické nebo mají přímý vztah k významným osobnostem a historickým událostem (§ 2 odst. 1 zákona o státní památkové péči).

Tento zákonný požadavek na prohlášení památkou v případě předmětné stavby „sypaný val s trojmostí v Dolních Slověnicích“, k. ú. Dolní Slověnice, obec Lišov, okres České Budějovice, Jihočeský kraj (dále jen „trojmostí“) není splněn.

V případě předmětného trojmostí má jít podle odůvodnění o rozšíření rozsahu stávající kulturní památky „Rožmberská rybníční soustava“ (č. ÚSKP: 33857/3-2381).

Předmětná stavba, skládající se z náspu a tří mostů, včetně stromořadí a křížku, se nachází na pozemcích parc. č. 1122/1 (silnice) a parc. č. 1122/2 (jiná plocha) a dále na pozemcích parc. č. 127/1 a parc. č. 127/2 (oba pozemky vodní plocha), vše k. ú. Dolní Slověnice.

Vlastník pozemků č. 127/1 a 127/2 (Rybářství Třeboň Hld. a. s.) zjistil, že trojmostí nebylo vždy součástí rybníční soustavy a vzniklo podstatně později až s rozmachem silniční dopravy mezi Lomnicí nad Lužnicí, Lišovem a Českými Budějovicemi v polovině 19. století a doplněno počátkem 20. století a proto nemá s Rožmberskou rybníční soustavou v podstatě nic společného. Památková ochrana na obou těchto pozemcích není evidována.

Rozšířením a rekonstrukcí trojmostí, které plánuje účastník řízení, nedojde k žádnému narušení funkčnosti původní Rožmberské rybníční soustavy ani samotného rybníka Dvořiště. Obdobné rekonstrukce a rozšíření komunikací na hrázích Rožmberské rybníční soustavy byly prováděny i v nedávné minulosti (např. rekonstrukce mostu Stará řeka Lužnice - Rožmberk v r. 2015, rekonstrukce mostu přes Bošilecký rybník - Bukovský potok vr. 2016, rekonstrukce mostu přes Zlatou stoku u Horusického rybníka v r. 2017 apod.).

Z archivní rešerše zpracované Státním oblastním archivem v Třeboni ze dne 26.2.2021 vyplývá, že nejde o žádný ojedinělý celek objektů tvořících z funkčního hlediska jeden nedělitelný unikátní areál, jak ve svém podání tvrdí navrhovatel. Nejde o jednotný celek z hlediska architektonického ani stavebního - původně šlo o most dřevěný, který byl následně (v 50. letech 19. století) stržen.

Stavba, která jej nahradila, je provedená ze sypaného kamenného štěrku a suti a je v pramenech označována jako toliko jako val, na němž byl vybudován most pouze kvůli snazšímu pohybu po něm. I po kolaudaci válu docházelo k dalším opravám, včetně výměny vadného křídla mostní hlavy.

Účastník řízení v této souvislosti dává na zřetel, že archivní rešerše Státního oblastního archivu v Třeboni ze dne 17.7.2020, o kterou se navrhovatel opírá, nebyla zpracována v souladu s postupy Státního oblastního archivu v Třeboni ani podepsána odpovědnou osobou Státního oblastního archivu v Třeboni. Jde pouze o soukromý názor

PhDr. Aleše Františka Pávka, který se navrhovatel ve zjevné zlé víře pokusil vydávat za oficiální rešerši Státního oblastního archivu v Třeboni. Tento důkaz by proto správní orgán neměl vůbec brát v úvahu.

Důkazy:

- 1. Vyjádření Rybářství Třeboň Hld. a. s., v řízení o prohlášení stavby „Sypaný val s trojměstím“ č.j. 21/RTH/Vr. ze dne 19. 2. 2021*
- 2. Archivní rešerše „Sypaný val a stavba mostu ve Slověnicích na Českobudějovicku“ Státního oblastního archivu Třeboň č.j.: SOAT-853/2021 ze dne 26. 2. 2021*

*2. Veřejná správa je vykonávána výhradně ve veřejném zájmu, jeho naplňování zakládá působnost a pravomoc veřejné správy. **Samotná existence jednoho veřejného zájmu přitom není absolutní hodnotou**, při uplatnění diskreční pravomoci správního orgánu se soulad jednoho veřejného zájmu vždy posuzuje v souladu s jinými veřejnými zájmy, v jejich vzájemných vztazích (§ 2 odst. 4 správního řádu).*

V kontextu předmětného správního řízení je třeba poměřovat zájem památkové péče s veřejným zájmem ochrany zdraví, bezpečnosti dopravy, zájem obce o všestranný rozvoj svého území a potřeby svých občanů i stanoviska dotčených osob.

Účastník řízení konstatoval na základě obhlídek špatný stav všech těchto mostů, které jsou v nevyhovujícím stavu již od povodní v roce 2013. U všech mostů byly zjištěny trhliny spodní stavby v šířce 10 cm. V případě mostu ev.č. 148-005 je nosná konstrukce je ve velmi špatném stavu, vozovka na mostě je značně převýšena. Došlo k povrchové, místy až hloubkové degradaci betonu (nad i pod hladinou rybníka), v místě uložení trámů nosné konstrukce je narušen beton a protéká voda.

V případě mostu č. 148-006 a č. 148-007 byly navíc zjištěny i trhliny v ose klenby s intenzivními průsaky. Mosty mají nevyhovující (či žádná) záchytné zařízení i další bezpečnostní prvky zamezující pádu vozidel nebo chodců, absentuje i chodník pro pěší.

Špatný stav všech 3 mostů má jasnou progresi jejich dalšího zhoršování, mosty mají nevyhovující šířkové uspořádání zejména v přímém úseku silnice překonávající rybník neodpovídající požadavkům technických norem (ČSN 73 6201 - Projektování mostních objektů). Jako návrh na opatření byl proto u všech mostů navržena stavba nového mostu, a to ve lhůtě 2-3 let (v případě mostu č. 148-007 dokonce již požadovaný termín 31.8.2019 uplynul).

Vyjádření Magistrátu města České Budějovice, odbor památkové péče konstatující dobrý stav mostů nevzalo tyto skutečnosti v úvahu, jejich tvrzení o dobrém stavu mostů neodpovídá

skutečnosti. Tento orgán se opíral ve svém vyjádření o Stavebně statický průzkum Ing. Jana Vinaře, který je však osobou bez patřičných oprávnění (pokud se autorizovaná osoba chce vyjadřovat k mostům komplexně, musí mít oprávnění pro „Mosty a inženýrské konstrukce“).

Podle projektanta rekonstrukce mostů PRIS projekční kancelář spol. s r.o. je z celého textu „Stavebně statický průzkum Ing. Jana Vinaře“ zřejmá hluboká neznalost problematiky mostních konstrukcí, jejich terminologie, statického působení, konstrukčních zásad a také předpisů, které musí opravené nebo nové konstrukce splnit. Zpracovatel např. úplně pominul šířku komunikace (musí umožnit vyhnutí kamionu vedle chodce nebo cyklisty, současná šíře od 4,8 do 5,2 m nestačí), otázku zamezení pádu osob nebo automobilů z „valu“ i proveditelnosti rekonstrukce při zachování původních mostů.

Všechny tři mosty jsou pouze běžnými konstrukcemi své doby, nemají žádný prvek, který by je vyzvedl nad ostatní. U mostů nebyl v převážné většině použit kvalitní lomový kámen ale pouze běžný snosový kámen z polí, z řek, o čemž svědčí i jeho různorodost. Unikátnost trojmostí jako důvod prohlášení kulturní památkou proto neobstojí.

Důkazy:

3. Most ev. č. 148-005 - most přes rybník Dvořiště v obci Dolní Slověnice, okres Česká Budějovice, Hlavní prohlídka mostu dne 2.5.2020, Správa a údržba silnic Jihočeského kraje
4. Most ev. č. 148-006 - most přes rybník Dvořiště v obci Dolní Slověnice, okres Česká Budějovice, Hlavní prohlídka mostu dne 2.5.2020, Správa a údržba silnic Jihočeského kraje
5. Most ev. č. 148-007 - most přes rybník Dvořiště v obci Dolní Slověnice, okres Česká Budějovice, Hlavní prohlídka mostu dne 5.8.2017, Správa a údržba silnic Jihočeského kraje
6. Vyjádření PRIS projekční kancelář spol. s r.o. k elaborátu „Dolní Slověnice, most ev.č. 148-005, 148-006, 148-007, Stavebně statický průzkum a doporučený postup opravy objektu“ vypracovaného Ing. Janem Vinařem sp.zn. D/S- 0318/2021 -Řeh ze dne 10.2.2021
7. Aktuální fotodokumentace stavu mostů ev.č. 148-005,148-006 a 148-007 ze dne 2.3.2021

Mostní objekty ev. č. 148-005,148-006 a 148-007 mezi Dolními a Horními Slověnicemi, které mají být prohlášeny za kulturní památku, se nacházejí na silnici 11/148 v úseku překonávajícím vodní plochu rybníka Dvořiště.

Auditoři bezpečnosti pozemních komunikací zpracovali „Odborné posouzení silnice 11/148 v obci Slověnice, přes rybník Dvořiště“ ze dne 22.2.2021, které konstatovalo, že silnice zde funguje na principu smíšeného provozu, který však ČSN 73 6110 odst. 10.1.2.2 umožňuje

*jen na komunikacích s intenzitou motorových vozidel menší než 500 voz/den v obou směrech s převážně obytnou zastavbou. Skutečná intenzita provozu je však 1154 vozidel denně, z toho 207 nákladních. Místem projede i cca 155 cyklistů denně. Stávající řešení silnice tedy **nevyhovuje technickým normám a bez rozšíření se neobejde, nemají-li být ohrožováni nejzranitelnější účastníci silničního provozu - chodci a cyklisté.***

*Šířka jízdního pruhu (2,25-2,5m) zde není adekvátní, vyhýbání i dvou osobních vozidel je velmi těsné a pro případného chodce zde již prakticky nezbyvá žádné místo. Možnosti osob s omezenou schopností pohybu (např. vozičkáři nebo osoby s kočárky) jsou v tomto případě zcela limitovány a závislé **jen na libovůli projíždějících řidičů motorových vozidel.** Chybí šířky nezpevněných krajnic za svodidly (jejichž šířka je též nevyhovující), vozovka vykazuje síťové trhliny nenapravitelné při zachování stávajících mostů.*

*K obdobným závěrům došla i „Bezpečnostní inspekce akce: „Mosty ev.č. 148-005, 148-006 a 148-007 Dolní Slověnice“ z února 2021. V místě absentují chodníkové plochy, chodci jsou zde nuceni použít stávající silnice 11/148, kde je zcela nedostatečná šířka v místě mostů. Může tak zde dojít k **fatální nehodě chodce s projíždějícím vozidlem, protože chodci nemají jinou možnost než použití silnice.***

Důkazy:

8. Odborné posouzení silnice 11/148 v obci Slověnice, přes rybník Dvořiště zpracované auditory bezpečnosti pozemních komunikací Ing. Miroslavem Patočkou (ČKAIT ID00 1006621) a Ing. Michalem Kosňovským, Ph.D. (ČKAIT ID00 1005487) ze dne 22.2.2021
9. Bezpečnostní inspekce akce: „Mosty ev. č. 148-005, 148-006 a 148-007 Dolní Slověnice“ zpracované Akiprojektem, s.r.o. z února 2019

Řešení bezpečnosti dopravy i ochrany zdraví občanů přímo souvisí i s realizací investiční akce „mosty 148-005, 148-006 a 148-007 Dolní Slověnice“, které mají řešit současný havarijní stav uvedených mostů. Na realizaci této stavby již Magistrát města České Budějovice, odbor dopravy a silničního hospodářství jako věcně a místně příslušný stavební úřad ve věcech pozemních komunikací podle §15 odst. 1 stavebního zákona vydal účastníku řízení stavební povolení. Toto stavební povolení předpokládá demolici současných mostů a jejich nahrazení novým tělesem.

Účastník řízení dne 23.9.2020 konstatoval, že případné oddalování stavby znamená další zhoršování stavu mostů s rizikem pokračujícího vyklánění poprsních zdí a možnosti jejich zřícení. Konzervování stávajícího stavu je z pohledu chodců nesmyslným prodlužováním rizika jejich ohrožení, dochází k maření již vynaložených nákladů na projektovou dokumentaci ve výši nejméně 700000 Kč.

Stejné stanovisko zaujal i Jihočeský kraj - odbor zakázek a investic dne 24.9.2020. Uvedené mosty č. 148 005, 148-006 a 148-007 jsou ve špatném technickém stavu, jak

spodní stavby i vlastní mostní konstrukce, jejich šířkové uspořádání nevyhovuje současným platným ČSN ani současnému provozu.

Důkazy:

10. Stavební povolení Magistrátu města České Budějovice sp.zn. ODSH/15594/2019-Bo ze dne 9.12.2019 pro stavbu „mosty 148-005, 148-006 a 148-007 Dolní Slovénice“

11. Správa a údržba silnic Jihočeského kraje - Rekapitulace příčiny a následného postupu přípravy řešení mostů ev.č. 148-005, 148-006 a 148-007 v obci Dolní Slovénice ze dne 23.9.2020

12. Stanovisko Jihočeského kraje k mostům 148-005, 148-006 a 148-007 č.j. KUJCK/119609/2020 ze dne 24.9.2020

3. **Základní zásady rozhodování v právním a demokratickém státě zahrnují též princip ochrany legitimního očekávání a konzistentnost rozhodování státní správy jako celku.** Případný rozpor je tak rozporem se zásadami dobré správy (§ 2 odst. 3, 4 správního řádu). Rozporů s těmito zásadami dobré správy se Ministerstvo kultury dopustilo.

Jihočeský kraj (Odbor dopravy a silničního hospodářství) jako vlastník silnice 11/148 i trojmostí ve svém Vyjádření k podkladům rozhodnutí ve věci řízení o prohlášení stavby „sypaný val s trojmostím v Dolních Slovénicích za kulturní památku“ ze dne 12.2.2021 připomenul, že k zahájení správního řízení správní orgán přistoupil až a právě v okamžiku, kdy probíhá správní řízení o vydání stavebního povolení ve věci rekonstrukce jmenovaných mostních objektů a nesouhlasí s prohlášením trojmostí za kulturní památku.

Ačkoliv je trojmostí umístěno uprostřed stávající kulturní památky „Rožmberská rybniční soustava“, tak v rámci jejího prohlášení byl zkoumán i historický význam předmětných mostů se závěrem, že spolu s touto kulturní památkou ochráněny nebyly. Proto se jeví se současná snaha správního orgánu o prohlášení mostů za kulturní památku jako obstrukční nástroj v probíhajícím stavebním řízení. Tímto svévolným postupem správního orgánu může dojít jednak ke zmaření investice na pořízení projektové dokumentace k rekonstrukci mostů, ale i k ohrožení komunikačního propojení dané lokality ledem ke špatnému stavebně technickému stavu mostů.

Prohlášení trojmostí za kulturní památku **neobstojí ani optikou ochrany životního prostředí.** Rozšíření komunikace nezbytné s ohledem na výše uvedené požadavky technických norem není možné bez provedení kácení stromů na náspu. Odborný posudek Ing. Aleš Fišra ze dne 27.11.2020, českého certifikovaného arboristy a soudního znalce v oboru ochrana přírody, specializace hodnocení stavu dřevin a zapojených porostů dřevin rostoucích mimo

les, konstatoval špatný zdravotní stav převážné většiny stromů, zejména lip, které tvoří 22 z 25 stromů v dotčené oblasti.

Lípy zásadně prosychají, některé jsou již zcela odumřelé a mají odlomené části korun. Tři z nich jsou v havarijním stavu a je nutné je akutně odstranit, u dalších 10 lip je navrženo kácení jako naléhavý zásah, 4 lípy jsou navrženy na kácení v nižších naléhavostech. Posudek navrhuje kompletní rekonstrukci dvouřadé aleje s tím, že stromům budou zajištěny adekvátní stanovištní poměry a životní prostor, co nejméně ovlivněný provozem na přilehlé komunikaci.

Důkazy:

13. Vyjádření k podkladům rozhodnutí ve věci řízení o prohlášení stavby „sypaný val s trojmostím v Dolních Slověnicích za kulturní památku Jihočeského kraje (odbor dopravy a silničního hospodářství) č.j. KUJCK 20536/2021 ze dne 12.2.2021
14. Odborný posudek stromů - aktualizace hodnocení a návrh adekvátního ošetření stromů nacházejících se na náspu komunikace II. třídy, č. 11/148 nad přítokem rybníku Dvořiště v obci Dolní Slověnice soudního znalce Ing. Aleše Fišra ze dne 27.11.2020

Rozhodnutí ve věci prohlášení trojmostí za kulturní památku se nepochybně dotkne i práv dalších osob s ohledem na charakter veřejného užívání trojmostí.

Nadace Jihočeské cyklostezky (nevládní nezisková organizace, jejímž cílem je koordinace a podpora cyklistiky v Jihočeském kraji] konstatovala, že vítá investiční záměr rozšířit zemní těleso včetně mostů, vybudovat odpovídající šířku silnice II. třídy a zajistit tak bezpečný provoz z hlediska cyklistů i pěších. Případné prohlášení „sypaného válu s trojměstím v Dolních Slověnicích" za kulturní památku považuje z hlediska rozvoje cykloturistiky v tomto regionu za škodlivé a nežádoucí.

Investiční akci podporuje zastupitelstvo města Lišov, které opakovaně vyjádřilo svůj záměr realizovat dlouhodobě připravovanou investiční akci spojenou s rekonstrukcí trojmostí způsobem jejich demolice a nahrazení novým tělesem mostu. Stejně tak svou podporu vyjádřili i sami občané Dolních Slověnic, jejichž Osadní výbor dne 8.10.2020 schválil ustanovení petičního výboru na podporu oprav mostních konstrukcí spojujících Horní a Dolní Slověnice. K datu tohoto podání petici podepsalo 423 občanů Dolních Slověnic.

Důkazy:

15. Vyjádření rady Města Lišov k řízení o prohlášení stavby: „Sypaný val s trojmostím v Dolních Slověnicích", k.ú. Dolní Slověnice, obec Lišov, okres České

Budějovice, Jihočeský kraj, za kulturní památku ze dne 3.3.2021

16. Výpis usnesení ze zápisu č. 7/2020 Zastupitelstva Města Lišov ze dne 17.2.2020

17. Zápis ze schůze Osadního výboru ve Slověnicích ze dne 8.10.2020

18. Vyjádření k záměru prohlášení stavby „Sypaný val s trojměstím v Dolních Slověnicích za kulturní památku Nadace Jihočeské cyklostezky ze dne 26.2.2021

19. Petiční archy petice „Na podporu stávajícího záměru opravy mostní konstrukce silnice 148/11 spojující Dolní a Horní Slověnice“

III.

Na základě výše uvedených skutečností a přiložených listinných důkazů účastník řízení navrhuje, aby Ministerstvo kultury v souladu s § 3 odst. 4 zákona o státní památkové péči a za použití § 67 et seq. správního řádu vydalo následující rozhodnutí:

*Stavba „sypaný val s trojměstím v Dolních Slověnicích“, k. ú. Dolní Slověnice, obec Lišov, okres České Budějovice, Jihočeský kraj se **neprohláší** za kulturní památku.“*

Výše zmiňované důkazy, na které je v tomto textu odkazováno, budou Ministerstvem kultury citovány v rámci vypořádání s připomínkami účastníka níže.

K obdrženímu vyjádření ze dne 3. 3. 2021 Ministerstvo kultury dodává: V prvním bodě účastník řízení interpretuje připomínky zaslané vlastníkem pozemků p. č. 127/1 a 127/2 (Rybářství Třeboň Hld. a.s.). S těmito argumenty se ministerstvo vypořádalo v tomto rozhodnutí výše (viz str. 39-40).

Co se dále týká argumentu, že nejde o ojedinělý celek objektů tvořících z funkčního hlediska jeden nedělitelný unikátní areál, uvádí ministerstvo citaci z textu **Památková hodnota mostů v Dolních Slověnicích** od PhDr. Radima Urbánka, odborníka na technické památky:

*„[...] **Zcela jistě nic podobného, tj. kombinaci mostů s dlouhými náspy v Čechách neznám.** Tím nemyslím jen východní Čechy, ale obecně oblasti, které znám (severní Čechy, Českomoravská vrchovina, jižní Čechy...). Toto propojení objektů umožňuje jejich využití v podobě zařízení respektujícího i značně výrazné změny hladiny, avšak přesto se nejedná o inundační most, přestože tak na první pohled může působit. Pokud předmětný soubor dopravních objektů chápu správně, pak se jednalo se o poměrně levnou variantu komunikačního překonání vodní plochy. **Bez nadsázky tak lze mluvit o unikátním řešení.** Upřesníme, že systém nepřekračuje vodní tok, ale rameno rybníka Dvořiště. Hodnoty takového souboru objektů zvyšuje kvalitní urbanistická struktura, která spočívá ve spojení urbanistických skladeb dvou historicky samostatných lokalit, Dolních a Horních Slověnic.*

Z leteckých snímků je zřejmé, že tradiční urbanistická struktura se až na malé výjimky dochovala v (téměř) nenarušené podobě.

*Při posuzování hodnot předmětného souboru objektů je třeba vzít v úvahu skutečnost, že nepochází, jak by bylo možné konstatovat na základě badatelských zkušeností, z barokního období, ale až ze **samého závěru venkovského klasicismu**. Jak vyplývá z archivní rešerše vyhotovené Státním oblastním archivem v Třeboni, počátky jednání o postavení "trojmostí" mezi Dolními a Horními Slověnicemi začínají v polovině 50. let 19. století. Ke stavbě došlo v roce 1857 a dokončení včetně cesty se uskutečnilo v říjnu 1859. [...] Naopak se realizace uskutečnila až téměř v samotném závěru tradičního budování staveb tohoto typu, jelikož o necelé dvě generace později by technické řešení vycházelo ze zcela jiných možností - jednoznačně by mělo industriální charakter. [...]"*

Účastník dále namítá, že archivní rešerše předložená jako příloha návrhu NPÚ (ze dne 17. 7. 2020 podepsaná panem PhDr. Alešem Františkem Plávkem), o kterou se ministerstvo opírá, nebyla zpracována v souladu s postupy Státního oblastního archivu v Třeboni, a proto by tento důkaz správní orgán neměl vůbec brát v úvahu. V tomto bodě ministerstvo poukazuje na skutečnost, že účastníkem předložená **archivní rešerše ze dne 26. 2. 2021 zpracovaná Státním oblastním archivem v Třeboni se (až na v úvodu zmíněný dřevěný most, který předcházel stavbě mostu kamenného) doslovně shoduje a vyjádřením pana PhDr. Aleše Františka Plávka**. Uvedená připomínka účastníka je tedy zcela nerelevantní, neboť ministerstvo se opírá o shodné informace, jaké ve svém vyjádření připojil sám účastník řízení.

V bodě č. 2 se účastník odvolává na nutnost poměřovat zájem památkové péče s veřejným zájmem ochrany zdraví, bezpečnosti dopravy, zájmem obce o všestranný rozvoj svého území s odvoláním na špatný stavebnětechnický stav všech mostů a neoprávněný posudek pana Ing. Jana Vinaře. Jako důkaz pak předkládá prohlídky mostů provedené Správou a údržbou silnic Jihočeského kraje, fotodokumentaci pořízenou dne 2. 3. 2021 a vyjádření PRIS projekční kanceláře spol. s r. o. k posudku na pana Ing. Jana Vinaře.

Ministerstvo kultury je toho názoru, že zájem památkové péče se s veřejným zájmem na ochranu zdraví, bezpečnosti dopravy, zájmem obce o všestranný rozvoj svého území, v tomto případě nevylučují. **Plnohodnotnému využívání, coby dopravní cesty pro pěší, cyklisty i vozidla, mohou mosty sloužit i po prohlášení věci za kulturní památku.** Z pohledu Ministerstva kultury tak při prohlášení soumostí za kulturní památku nedochází k zamezení ani provozu, ani obnovy těchto mostů či valu, ale pouze k usměrnění podoby této obnovy, aby zůstaly zachovány veškeré cenné památkové hodnoty, které byly na souboru shledány. Kulturními památkami je navíc mnoho jiných mostů v České republice, které svou

funkci dále plní a nijak neomezují běžný provoz komunikace, která přes ně přechází. Jak obecně známo, v případě nutnosti lze dopravní provoz upravit pro potřeby konkrétního místa např. dopravním značením s předností v jízdě jedním směrem společně s vybudováním chodníku, snížením povolené rychlosti, světelnou signalizací nebo vybudováním lávky v blízkosti mostu. Celá řada mostů v České republice (ať už se jedná o kulturní památky nebo nikoliv) těchto dopravních značení využívá a usměrňuje tak provoz pro potřeby konkrétního místa. Zajištění bezpečnosti dopravního provozu a konkrétní opatření navrhuje samotná Správa a údržba silnic konkrétního kraje v ČR.

Výsledkem prohlídky mostů provedených Správou a údržbou silnic Jihočeského kraje je popis stavu, závad a navrhovaných opatření. V případě **mostu ev. č. 148-005**, jehož prohlídka byla provedena roku 2020, je výsledkem zprávy hodnocení - stavební stav spodní stavby: špatný, stavební stav nosné konstrukce: uspokojivý, opatření: zařazen do plánu na celkovou rekonstrukci. V případě **mostu ev. č. 148-006**, jehož prohlídka byla provedena roku 2020, je výsledkem zprávy hodnocení - stavební stav spodní stavby: špatný, stavební stav nosné konstrukce: špatný, opatření: zařazen do plánu na celkovou rekonstrukci. V případě **mostu ev. č. 148-007**, jehož prohlídka byla provedena roku 2017, je výsledkem zprávy hodnocení - stavební stav spodní stavby: špatný, stavební stav nosné konstrukce: špatný, opatření: zařazen do plánu na celkovou rekonstrukci.

Co se týká stavebně technického stavu mostních konstrukcí Ministerstvo kultury netvrdí, že by předmětný soubor nevyžadoval opravu. Jednoznačně však **nesouhlasí s tím, že by aktuální stav vyžadoval celkovou demolici a stavbu nového soumostí, ale z pohledu památkové péče se jedná o potřebu obnovy pouze vybraných poškozených částí v souladu s památkovými hodnotami** (prováděné na základě odborných vyjádření ze závazného stanoviska – viz § 14 odst. 1 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči). Nadto ministerstvo ke zhodnocení stavu účastníkem dodává, že pokud je objekt ve špatném stavebně technickém stavu, že by snad dokonce vyžadoval celkovou demolici a kompletní přestavbu, jak se domnívá Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, bylo by to pouze důkazem zanedbání péče vlastníka o stavbu, která je dána stavebním zákonem. Podle § 154 odst. 1 písm. a) stavebního zákona č. 183/2006 Sb. je vlastník povinen udržovat stavbu po celou dobu její existence. Podle § 3 odst. 4, téhož zákona, se údržbou stavby rozumí práce, jimiž se zabezpečuje její dobrý stavební stav tak, aby nedocházelo ke znehodnocení stavby a co nejvíce se prodloužila její užitelnost.

Účastník dále považuje posudek pana Ing. Jana Vinaře za neoprávněný a jako důkaz opatřil vyjádření projekční kanceláře PRIS zpracovaný panem Ing. Martinem Řehulkou dne 21. 2. 2021, z něhož citujeme zde: „[...]Posudek je zpracován osobou, která k tomu nemá oprávnění. Pokud se autorizovaná osoba chce vyjadřovat k mostům komplexně, musí mít oprávnění pro „Mosty a inženýrské konstrukce“.

Z celého textu je zřejmá hluboká neznalost problematiky mostních konstrukcí, jejich terminologie, statického působení, konstrukčních zásad a také předpisů, které musí opravené nebo nové konstrukce splnit. Z této neznalosti jsou následně vyvozovány chybné závěry týkající se rozsahu prací, statického působení, odhadu cen, aj.

Jedním ze základních faktorů, které zpracovatel úplně pominul je šířka. Šířka komunikace, která umožňuje bezpečné projetí dvou vozidel, umožní vyhnutí kamionu vedle chodce nebo cyklisty. Tu ale tento „val“ ani mosty nemají. Šířka stávající silnice se pohybuje od 4,8 do 5,2 m.

Dalším opomenutým faktorem je bezpečnost - zamezení pádu osob nebo automobilů z mostů anebo „valu“, náraz vozidel do pevné překážky (stromy). To, co bylo dříve běžné, je podle stávajících předpisů nepřijatelné. Bez osazení svodidel nebo zábradlí za zvýšeným obrubníkem není po jakékoliv rekonstrukci silnici možno používat.

Každý most je památkou své doby, kdy vznikl. Vždy jsou mosty výjimečné, ale také pouze běžné. Všechny tři mosty jsou pouze běžnými konstrukcemi své doby, nemají žádný prvek, který by je vyzvedl nad ostatní. V elaborátu je u kamenných mostů uváděn jako použitý materiál lomový kámen. To u těchto mostů je pouze v minimálním množství. Většinou se jedná o snosový kámen, kámen z polí, z řek, o čemž svědčí i jeho různorodost. Kvalitní kámen se použil pouze u límců kleneb. Tuto skutečnost může správce dokladovat z jiných akcí, kde docházelo k náhradám kleneb.

Autor se dále vůbec nezabývá proveditelností. Jeho poznámka, že práce by bylo možno provádět pouze za minimálního omezení provozu na silnici je velmi úsměvná.

Komentáře k částem posudku

Most ev.č. 148-005 - autor

uvádí:

- *Únosnost mostu je dostatečná. Toto tvrzení se ale nezakládá na jakémkoliv relevantním údaji a není správné. Stačí porovnat údaje z podkladů.*
- *Mostovka není dilatovaná - toto tvrzení se také nezakládá na pravdě viz. [3] - zatékáním do dilatační spáry dochází k poruchám na mostě. Most dilatační spáru má.*
- *Jako hlavní zdroj poruch vidí nedostatečné odvodnění mostu a celého „valu“ - toto je pouze částečná pravda. Vlastní val je odvodněn v příčném směru správně, voda odtéká na krajnice. U mostu je problematický malý podélný spád. Hlavním důvodem zatékání do mostu je nefunkční izolace a těsnění dilatační spáry.*
- *Technické řešení je nevhodné - zase se jedná pouze o jeho tvrzení, které není ničím doloženo. Naopak je možno tvrdit, že rekonstrukce mostu spojená se zvětšením*

volné šířky, zesílením mostu a celkovou opravou je investičně srovnatelné řešení, ale při uvážení nákladů na údržbu a životnost se v důsledku jedná o dražší řešení.

- *Není zmíněno porušení betonu opěr, které dosahuje 70-100 m, pod hladinou vody může být ještě větší.*

Most ev.č. 148-006 - autor uvádí:

- *Statická funkce není narušena - toto tvrzení se také nezakládá na pravdě viz. [4]. V klenbě i spodní stavbě jsou trhliny, most má snížený stavební stav.*
- *„Podélné trhliny neovlivňují podstatným způsobem únosnost klenby, která je vzhledem k malému rozpětí a velké tloušťce klenby z kvalitního kamene pravděpodobně dostatečná“ -podélné trhliny statickou funkci výrazně ovlivňují, zejména v oblasti parapetů, kde dochází vlivem vodorovných sil (tlaků od zeminy) k odtrhávání parapetů vedoucí až k destrukci těchto částí. Prvotním projevem jsou kromě trhlin i vykloněné poprsní zídky. Co je to za termín „pravděpodobně dostatečná“? Viděl autor někdy odkrytou klenbu ve střední části u mostů tohoto typu? Dále je nutno si uvědomit, že zatížení u mostů není statické (toto klenby přenesou výborně), ale dynamické.*
- *Pronikání vody klenbou není způsobeno jenom nefunkčním odvodněním vozovky (asfaltové vozovky jsou vždy propustné), ale i absencí izolace rubu klenby a oddrenážováním - to oprava povrchu nevyřeší.*
- *Cementový nástrík kleneb je také pozůstatkem historie - před 50-60-ti lety si mysleli, že je to správné řešení a použili technologie, které měli k dispozici, stejně jako při stavbě mostu.*
- *Velmi dobrý stav konstrukce - konstrukce je ale v V., resp. IV. stupni stavebního stavu - takže se všichni ostatní mýlili? Co je relevantní - odhad člověka bez oprávnění nebo názory odborníků s patřičným vzděláním, zkušenostmi a oprávněním?*
- *Kvalitní vazba zdíva - na základě čeho to autor tvrdí, když uvádí, že je skrytá pod cementovou omítkou.*

Most ev.č. 148-007 - autor uvádí, to stejné jako u předchozího mostu.

- *Komentář je u předchozího mostu, s poznámkou, že stavební stav dle evidence je zde ještě horší.*

Doporučený postup

- *Změna odvodnění:*

***o Zřízení vyspádovaných žlábků** - není jasné, co tím myslí. Na celém valu je podélný sklon cca 1,5%, což je po odstranění lokálních propadů hodnota více než dostatečná. Jak technicky by je provedl u mostů? Střechovitě na obě strany, jak uvádí? Se zaústěním do chrličů, které jsou uprostřed? Tento návrh si dost protiřečí. Při délce parapetu 8 m a při zachování stejného spádu by zapuštění bylo 0,12 m - nereálné řešení. Opatření by vedlo k zúžení vozovky.*

***o Spádový chodník** - správné řešení, ale zužující šířku vozovky.*

***o Spolehlivě odvodněné dilatace** - dilatace jsou navrhovány vodotěsné, u klenbových mostů se už z hlediska jejich funkce nenavrhují vůbec.*

- Únosnost kleneb - nechávám bez komentáře
- Minimální omezení provozu - nechávám bez komentáře

Závěr:

Uváděné závěry jsou velmi nevěrohodné, nejsou doloženy žádnými konkrétními údaji. Jsou značně protichůdné, autor v odstavci k mostu ev.č. 148-005 uvádí, že není nutné odstraňovat 100-let starý ŽB most a v závěru konstatuje, že železobetonové konstrukce mají životnost 70-100 let. Dále uvádí, že celý val je založen na pilotách. To se ale zase nezakládá na pravdě, na pilotách je založena pouze opěrná zeď, která byla navržena kvůli zmenšení zásahu do rybníka.

Celý tento posudek je technicky nevyvážený a neměl by být brán v potaz. Pokud nebude stažen, jsme rozhodnutí podat podnět na Komoru autorizovaných inženýrů a techniků. [...]

V první řadě zde ministerstvo poukazuje na **podjatost zpracovatele** předloženého oponentního posudku. Vyjádření bylo zpracováno Projekční kanceláří PRIS, panem Ing. Martinem Řehulkou, dne 21. 2. 2021. Toutéž projekční kancelář byla zpracována projektová dokumentace „Mosty ev. č. 148-005, 148-006 a 148-007 Dolní Slověnice“ (zpracovatel Ing. Martin Řehulka, datum 03/2019, revize 08/2020, stupeň PD: DSP+ZDS/PDPS, č. zakázky: 17054). Z uvedené projektové dokumentace vyplývá (z níž je citováno ve vyjádření NPÚ), že navrhovaná rekonstrukce zahrnuje demolici tří stávajících mostů a výstavbu mostů nových v novém šířkovém uspořádání. Zpracovatel byl tedy pověřen vypracováním projektové dokumentace, jež obsahuje navrhovanou demolici mostů stávajících a projekt na stavbu mostů dočista nových. Stanovisko zpracovatele k posudku pana Ing. Jana Vinaře se v kontextu výše zmíněného jeví minimálně jako neobjektivní a zaujaté proti zachování stávajících mostů.

S odhlédnutím na podjatost zpracovatele ministerstvo k výše citovanému vyjádření podotýká následující. Z pohledu Projekční kanceláře PRIS došlo ke zjevnému nepochopení, neboť posudek pana Ing. Jana Vinaře zohlednil případné opravy mostů již z pozice prohlášené kulturní památky. Při potenciální obnově mostů jednoduchých konstrukcí, jako jsou kamenné mosty slověnické, lze přihlídnout k obdobným rekonstrukcím mostů, které jsou kulturními památkami a běžně slouží dopravnímu provozu. Pan Ing. Jan Vinař, autorizovaný inženýr ČKAIT pro pozemní stavby a současně pro statiku a dynamiku staveb, je dlouholetým externím spolupracovníkem odborné organizace památkové péče a uznávaným specialistou svého oboru. Z pohledu statiky posuzoval nespočetné množství kulturních památek a podílel se i na zpracování stavebně statických posudků některých mostních konstrukcí (např. stavebně statický posudek inundačního mostu v Postoloprtech nebo zámeckého mostu

v Mimoní). V případě kulturních památek jsou nazírány i bezpečnostní rizika z jiného úhlu, kdy při zajištění maximálního bezpečí nesmí dojít k narušení zásadních památkových hodnot. (Pro představu jmenujme např. dnes již historické výtahy typu „páternoster“. Z bezpečnostního hlediska jsou v běžných stavbách tyto výtahy odstraňovány jako zdraví nebezpečné, kdežto v případě jejich zabudování v kulturních památkách jsou nadále ponechány v provozu ve svém původním provedení.)

Nadto je z vyjádření projekční kanceláře patrné, že obě strany se shodují v základním vymezení problémů, jež způsobují poruchy mostů. V první řadě se jedná o nevyhovující odvodnění mostů a valu, které má za následek degradaci konstrukcí. U železobetonového mostu, který pouze spoluutváří památkový význam souboru, je rozsah narušení výraznějšího charakteru a je možné, že potenciální obnova si v budoucnu zřejmě vyžádá i výměnu částí konstrukcí. U kamenných mostů jsou patrné malé trhliny ve zdivu, částečně narušené je zdivo a spárování, které rovněž vyžadují opravu. Nejedná se však o neřešitelné závady. V průběhu obnovy bude nutné provést také posouzení únosnosti kleneb a konstrukcí, jak ve svém posudku navrhuje i pan Ing. Jan Vinař. **Avšak malé rozpětí a velká tloušťka kleneb činí z mostů jednoduché mostní konstrukce, které jsou standartní a snadno opravitelné. Tuto skutečnost potvrzuje i závěr hlavní prohlídky mostů - mosty nemají neřešitelné statické poruchy - byly navrženy i za špatného stavu k rekonstrukci, nikoliv k demolici.**

Závěry a komentáře projekční kanceláře PRIS, nejsou takového charakteru, že by jednoznačně směřovaly k jedinému řešení – a to k nutné demolici stávajících mostů. Souhrnem lze konstatovat, že mnohokrát popsané památkové hodnoty v tomto rozhodnutí, vyjádření projekční kanceláře nevyvrací. Posudek pouze konstatuje špatný stav mostních konstrukcí, oponuje stanovisku pana Ing. Jana Vinaře, avšak nenavrhuje žádné řešení a možnosti rekonstrukce, které by zohledňovaly zachování stávajících mostů a současné statické poruchy vyřešily, ačkoliv potenciální obnova mostů je proveditelná za součinnosti orgánů památkové péče a souběžně s aktuálním doporučením a postupy k rekonstrukci přizvaného statika.

V České republice existuje celá řada památkově chráněných mostů situovaných na silnicích II. třídy, které umožňují běžný dopravní provoz. V rámci jihočeského regionu se jedná např. o kamenný klenutý most v obci Kunžak (okres Jindřichův Hradec), most v obci Stará Dobev (okres Písek), most u obce Čábuze (okres Prachatice), most u obce Řepice (okres Strakonice), most v Bechyni (okres Tábor), most u obce Drahov (okres Tábor). Za památkově chráněný kamenný most, situovaný dokonce na silnici kategorie I. třídy s nanejvýš frekventovanou dopravou, jmenujme most v obci Čimelice (okres Písek). Jak již bylo zmiňováno několikrát výše, v případě slovenických mostů se jedná veskrze o krátký úsek komunikace, který spojuje dvě sídla, a kupříkladu snížení povolené rychlosti, by bylo žádoucí nejen z pohledu bezpečnosti provozu, nýbrž i s ohledem na zastavěné a obydlené části

Slověnic. Z pohledu místních obyvatel by dozajista snížení povolené rychlosti vozidel bylo vítaným krokem.

Další připomínkou účastníka řízení je, že stávající řešení nevyhovuje technickým normám a bez rozšíření se neobejde, nemají-li být ohrožováni chodci a cyklisté. Svůj názor podložil posudkem „*Odborné posouzení - Silnice II/148 v obci Slověnice, přes rybník Dvořiště*“ ze dne 22. 2. 2021, který zpracoval pan Ing. Michal Kosňovský, Ph.D. a pan Ing. Miroslav Patočka. V úvodu posudku je konstatováno, že tento dokument se vyjadřuje výhradně k záležitostem spojeným s vozovkou, jejím vybavením a dopravním provozem a nikterak nehodnotí parametry ani technický stav stávajících mostních objektů. V posudku je konstatováno, že: „[...] Šířka jízdního pruhu 2,25 – 2,5 m se smí dle Tabulky 3 odstavce 8.2.2 ČSN 73 6110 navrhopat jen v odůvodněných případech. [...]“

Závěrem tohoto posudku je následující vyhodnocení: „[...] *Doporučujeme v řešeném úseku rozšířit vozovku silnice II/148 a vybudovat tak chybějící úsek chodníku, který propojí stávající chodníky vedené v obou částech obce Slověnice. Zmíněná úprava povede k bezpečnějšímu pohybu všech účastníků silničního provozu v obci Slověnice. Zároveň doporučujeme provést stabilizaci zemního tělesa silnice formou zmírnění sklonů svahů nebo jiným technickým opatřením. Tato úprava sníží riziko potenciálního kolapsu násypového tělesa a jeho sesuvu do rybníka. [...]*“

K uvedenému posudku „*Odborné posouzení - Silnice II/148 v obci Slověnice, přes rybník Dvořiště*“ Ministerstvo kultury dodává: Ze statistiky nehodovosti (předložené účastníkem řízení) je patrné, že v posledních letech se odehrály dopravní nehody v tomto úseku silnice minimálně. Od roku 2007 došlo pouze k jedné drobné nehodě bez újmy na zdraví (srážka vozidla s pevnou překážkou). Nejedná se tedy o nikterak výjimečně nebezpečný úsek silnice. Statistika svědčí o tom, že i stávající provedení mostu výrazně neohrožuje chodce ani cyklisty. Statistika rovněž nezohledňuje skutečnost, zdali nehodu nezpůsobil účastník svých vlastním chybným konáním. Přesto Ministerstvo kultury nepopírá, že obnova soumostí je nezbytná. I za předpokladu památkově chráněného mostu existuje několik možností, jak dopravní provoz na mostě zajistit nejbezpečnější formou. U celé řady mostů (i v kategorii silnic II. třídy) v České republice není výjimkou úprava provozu např. dopravním značením s předností v jízdě jedním směrem, snížením povolené rychlosti nebo prostřednictvím světelné signalizace. U některé z těchto variant by bylo dozajista možné na mostě dostavět i chybějící úsek chodníků propojující obě části Slověnic. Další alternativou je pak výstavba lávky v rozumné vzdálenosti do mostů.

Dále se účastník ve svém vyjádření opírá o dokument „*Bezpečnostní inspekce mosty ev. č. 148-005, 148-006 a 148-006 Dolní Slověnice*“ zpracovaný Akiprojektem, s.r.o. v listopadu roku 2020. Stěžejním argumentem vyjádření je nedostatečná bezpečnost chodců a cyklistů v daném úseku komunikace. V dokumentu je uváděno:

„[...] V pozorovaném období, tj. mezi roky 2007 až 2020, byla zaznamenána v uvedené lokalitě 1 dopravní nehoda, při které nebyl nikdo zraněn. Zájmové území není v současné době z veřejně přístupných podkladů nehodové. [...]

[...] Podél stávající silnice II/148 se nachází alej stromů. Před stromy bylo osazeno svodilo s nedostatečnou pracovní šířkou. Jedná se o jednostranné ocelové svodila (svodnicového typu), které nyní nejsou často umístěny 0,5m za zpevněnou krajnicí. Svodidla dnes nevyhovují technickým kvalitativním podmínkám staveb pozemních komunikací kapitoly 11 TPK ani z hlediska materiálu kapitole 19 TKP. Svodidla nemají účinnou délku. Stromy také vadí rozhledům stávajících křižovatek. [...]

[...] 5.1 Základní zhodnocení území

Silnice v zájmovém území je dvoupruhová a nachází se v obci Slověnice. Stávající šířkové uspořádání nedovoluje plynulé vyhýbání protijedoucích vozidel.

Vozovka je navržena dle PD s obrubníky s navazujícími chodníky v úseku od křižovatky u kostela po konec rybníka Dvořiště.

Navržená úprava silnice do normového šířkového uspořádání a doplnění chodníků umožní bezpečnější pohyb jak vozidel, tak hlavně chodců v obci.

5.2 Šířkové uspořádání

Z pohledu šířkového uspořádání je patrné, že stávající stav je zcela nevyhovující.

V současné době končí chodník před stávající farou, který dále nepokračuje. Toto bezpečnostní riziko je v PD řešeno novým chodníkem v místě fary. Fara je v současné době v demolici. Dále končí chodník i z druhé strany v Horních Slověnicích, chodnikové plochy tak chybí pouze v místě navrhovaných nových mostů. Tyto chodníky je nutné propojit.

V současné době není zajištěn bezpečný přístup ke kostelu či hřbitovu. Nový návrh PD tento přístup do značné míry umožňuje.

Stávající území je osvětleno veřejným osvětlením, počet lamp však není dostatečný. S návrhem nového VO projektová dokumentace počítá.

5.3 Svodidla a mostní zídky

Stávající silnici II/148 v zájmovém území lemují vzrostlé stromy. Před nimi jsou osazena svodidla bez dostatečné pracovní šířky. Tyto svodidla zabraňují vyjetí aut do stromu a převážně proti sjetí vozidel do rybníka. Tyto svodidla jsou z prostorových důvodů osazeny jen do zemního tělesa bez dostatečné nezpevněné krajnice, nesplňuje jistě úroveň zadržení dle TP 114. Svodidlo není osazené na normovou krajnicí dle ČSN 73 6160, jejíž šířka od líce svodidla ke koruně svahu by měla být 1 m. V tomto případě není svodidlo osazeno do krajnice, ale přímo již do svahu zemního tělesa, jehož sklon také není zdaleka dle příslušných norem.

Svodidla také nesplňují minimální délku svodidla. Tou se rozumí délka svodidla v jeho plné výšce, do které se nezapočítávají koncové náběhy, nebo jiná koncová část svodidla. Tato délka nesmí klesnout pod 28 m, což v současné době není zdaleka splněno.

V místě mostů nejsou osazeny mostní svodidla ale pouze betonové zídky s nedostatečnou výškou.

6. Posouzení stavu komunikace na zranitelné účastníky silničního provozu

V zájmovém území se nacházejí 2 turistické stezky (červená a zelená) a cyklotrasa č. 1243. Silnice II/148 je také jediná adekvátní možnost pro pěší spojující sousedící Dolní a Horní Slověnice.

Z pohledu chodců je zde velké bezpečnostní riziko absence chodníkových ploch, chodci jsou zde tak nuceni použít stávající silnice II/148, kde jsou zcela nevyhovující rozhledy pro zastavení v místě fary a nedostatečná šířka v místě mostů. Může tak dojít k fatální nehodě chodce s projíždějícím vozidlem. V místě mostů chodci nemají jinou možnost než použití silnice.

V návrhu nových mostů vidím z pohledu bezpečnosti největší přínos právě pro zranitelné účastníky silničního provozu

7. Závěr a doporučení

Zájmové území je dnes problematické zejména z hlediska nedostatečné šířky komunikace a absence chodníkových ploch pro bezpečnou chůzi pěších. Protijedoucí automobily se zde složitě vyhýbají, chodci mohou použít pouze komunikaci. Stávající chodníky končí těsně před mosty a je proto důležité je propojit, což stávající šířkové uspořádání nedovoluje.

Stávající svodidla a mostní zídky mají nedostatečnou výšku pro pohyb pěší a jízdy cyklistů. Svodidla mají nedostatečnou délku i úroveň zadržení, což nelze upravit bez rozsáhlejší rekonstrukce. Komunikace mají mít homogenní parametry v celé délce trasy. Stávající mosty nyní vykazují lokální zúžení komunikace. Z tohoto pohledu je zde rekonstrukce mostních objektů více než vhodná či dokonce nutná.

Úprava a rozšíření komunikace může vést ke zvýšení rychlosti v zájmovém území. Tento parametr je zde kompenzován navrženými chodníky. Z pohledu bezpečnosti bude mít zájmová stavba pozitivní vliv na zájmové území.

Stávající šířkové uspořádání nedovoluje řešení těchto bezpečnostních rizik. Z tohoto hlediska demolici stávajících mostů a stavbu nových mostů doporučuji. [...] “

K přiloženému vyjádření bezpečnostní inspekce ministerstvo podotýká, že celý elaborát pouze porovnává bezpečnost provozu na stávajícím soumostí s návrhem PD, která počítá s demolicí mostů stávajících a se stavbou mostů zcela nových. Projekt nového soumostí je zcela nepochybně navržen dle současných platných norem a z pohledu bezpečnosti provozu nabízí dozajista variantu bezpečnější, než představuje stávající situace.

Celý dokument se však nezabývá možností, jak zlepšit dopravní bezpečnost za předpokladu zachování a rekonstrukce stávajících mostů. Jak ministerstvo naznačilo již výše, v České republice existuje celá řada mostních komunikací na úrovni silnic II. třídy, kde v souvislosti s nedostatečnou šířkou vozovky byla bezpečnost provozu pro pěší, cyklisty i vozidla zajištěna prostřednictvím dopravního značení (např. snížením povolené rychlosti, dopravním značením s předností v jízdě jedním směrem, světelnou signalizací). Ministerstvo je toho názoru, že konkrétní bezpečnostní opatření v souvislosti s potenciální obnovou stávajících mostů lze provést i v souladu s principy památkové péče, jak je to patrné v mnoha jiných případech.

Účastník řízení se dále odvolává na stavební povolení Magistrátu města České Budějovice sp. Zn. ODSH/15594/2019-Bo ze dne 9. 12. 2019 pro stavbu „mosty 148-005, 148-006 a 148-007 Dolní Slověnice“ (kopie stavebního povolení je přílohou vyjádření účastníka k podkladům). Jak již bylo zmíněno v rozhodnutí výše, předmětné stavební povolení bylo vydané jednak v rozporu s platným Územním plánem města Lišov a především dotyčné **stavební povolení bylo zrušeno** v přezkumném řízení na základě skutečnosti, že v řízení nebylo doloženo závazné stanovisko orgánu památkové péče, neboť rybník Dvořiště je památkově chráněný a navržené řešení přemostění zasahuje do této kulturní památky. Odvolání účastníka na nezákonné stavební povolení Magistrátu města České Budějovice je zcela bezpředmětné.

K argumentu účastníka, že konzervováním stávajícího stavu dochází k maření investic vynaložených na projektovou dokumentaci, uvádí ministerstvo citaci z rozhodnutí Nejvyššího správního soudu 2 As 120/2011: „[...] ***Je-li dostatečně prokázán veřejný zájem na omezení vlastnického práva (zákonným důvodem je existence památkové hodnoty posuzované věci), musí je vlastník strpět. Samotný fakt, že vlastník s tímto omezením nepočítal a provedl investice, které mohou být prohlášením věci za kulturní památku zmařeny, nemohou vést k rezignaci na památkovou ochranu objektu, jsou-li pro to splněny zákonné podmínky.*** [...]“

Dalším argumentem účastníka řízení je, že prodlužováním termínu provedení plánové demolice a stavby mostů nových, dochází ke zhoršování stavebně technického stavu stávajících mostů a tím i k ohrožení bezpečnosti provozu. Účastník své tvrzení opírá o stanovisko Správy a údržby silnic Jihočeského kraje „Rekapitulace příčiny a následného postupu přípravy řešení mostů ev. č. 148-005, 148-006 a 148-007 v obci Dolní Slověnice“ ze dne 23. 9. 2020, jehož závěr citujeme: „[...] ***Zrušení již vydaného a pravomocného stavebního povolení představuje z pohledu špatného stavu mostů nebezpečné oddalování realizace popisované stavby, případně její znemožnění úplně. Oddalování stavby znamená další zhoršování stavu mostů s rizikem pokračujícího vyklánění poprsních zdí a možnosti jejich zřícení. Dále konzervováním stávajícího stavu je zejména z pohledu chodců nesmyslným prodlužováním rizika jejich ohrožení. V neposlední řadě je potřeba také uvážit již vynaložené***

náklady na PD v jednotlivých stupních a získaná rozhodnutí ve výši cca 700.000,-Kč. [...]“ Dále se opírá účastník o „Stanovisko Jihočeského kraje k mostům 148-005, 148-006 a 148-007“ ze dne 24. 9. 2020, (kopie přiložena jako příloha vyjádření k podkladům rozhodnutí), které vyvozuje totožné závěry jako stanovisko výše citovaného vyjádření Správy a údržby silnic Jihočeského kraje.

Ministerstvo k výše uvedeným připomínkám opětovně konstatuje, že současný stav mostů bezesporu vyžaduje opravu a je logické, že jejím oddalováním může docházet ke zhoršování stavebně technického stavu a s tím spojené bezpečnosti provozu. Ministerstvo však zásadně odmítá názor, že by kompletní demolice mostů byla jediným východiskem a řešením stávající situace. Naopak je toho názoru, že v součinnosti s orgány památkové péče bude dozajista možná celková obnova valu, mostů i úprava zdejší komunikace směřující k zajištění vyšší bezpečnosti dopravy. Následná pravidelná údržba pak bude historické konstrukce udržovat a jejich životnost prodloužovat. Ministerstvo k této věci již jen dodává, že pokud je objekt ve špatném stavebně technickém stavu, že by snad dokonce vyžadoval celkovou demolici a kompletní přestavbu, jak tvrdí někteří účastníci řízení, bylo by to pouze důkazem zanedbání péče vlastníka o stavbu, která je však dána stavebním zákonem. Podle § 154 odst. 1 písm. a) stavebního zákona č. 183/2006 Sb. je vlastník povinen udržovat stavbu po celou dobu její existence. Podle § 3 odst. 4, téhož zákona, se údržbou stavby rozumějí práce, jimiž se zabezpečuje její dobrý stavební stav tak, aby nedocházelo ke znehodnocení stavby a co nejvíce se prodloužila její užitelnost. K již vynaloženým nákladům na PD uvádí ministerstvo citaci z rozhodnutí Nejvyššího správního soudu 2 As 120/2011 viz str. 57 tohoto rozhodnutí.

V bodě č. 3 je účastníkem řízení poukazováno na tzv. **princip ochrany legitimního očekávání**, tedy předvídatelnost jednání a rozhodování správního orgánu, kdy je tento princip z pohledu tohoto účastníka řízení porušen z důvodu, že bylo správní řízení o prohlášení věci za kulturní památku zahájeno v době, kdy probíhá správní řízení o vydání stavebního povolení ve věci rekonstrukce jmenovaných mostních objektů. Ministerstvo k tomuto argumentu opakovaně konstatuje, že **řízení zahájilo na základě podání oficiálního podnětu společnosti SOVAMM a dále na základě odborně zpracovaného návrhu Národního památkového ústavu**. Z těchto podkladů byla vyhodnocena důvodnost podaného podnětu a bylo zahájeno řízení. Tento postup je ministerstvem ve věci správních řízení o prohlášení věci za kulturní památku běžně uplatňován, a je tudíž postupem naprosto standartním a plně naplňujícím tzv. princip ochrany legitimního očekávání. Zahájení a také následný celkový průběh takového řízení (stejně jako vyžádání si dalších zákonem požadovaných vyjádření) je prováděn vždy v souladu jednak se zákonem č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, tak také se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů.

Následující argument účastníka je špatný zdravotní stav převážné většiny stromů, který opírá o „Odborný posudek stromů“ zpracovaný panem Ing. Alešem Fišrem dne 29. 11. 2020, jehož kopie je rovněž přílohou vyjádření účastníka k podkladům rozhodnutí. Závěrem uvedeného posudku je citované vyhodnocení:

„[...] V rámci aktualizace hodnocení byl zjišťován aktuální stav u celkově 25 stromů. Konkrétně šlo o 22 lip, 2 duby a jednu vrbu. Jak bylo zjištěno v roce 2017 převážná většina lip je ve špatném zdravotním stavu. V minulosti muselo dojít k zásadní změně stanovištních podmínek – pravděpodobně navýšení terénu a tím zasypání bází kmenů a zejména kořenových systémů. Lípy zásadně prosychají, některé jsou již zcela odumřelé a mají odlomené části korun a dále se rozpadají. Častý je také výskyt infekcí kmenů a kosterních větví s výskytem dutin. Z hlediska provozní bezpečnosti jsou tři v havarijním stavu a je nutné je akutně odstranit, u dalších 10 lip je z výše uvedených důvodů navrženo kácení jako naléhavý zásah. Čtyři lípy jsou navrženy na kácení v nižších nálehavostech. Zbylé 4 lípy mají méně závažné defekty umožňující po adekvátním zásahu jejich setrvání na daném stanovišti, avšak vzhledem ke stavu převážné většiny okolních stromů, lze předpokládat také jejich brzkou degradaci a rozpad.

Proto navrhuji kompletní rekonstrukci této dvouřadé aleje s tím, že budou stromům zajištěny adekvátní stanovištní poměry – zejména dostatečný životní prostor, co nejméně ovlivněný provozem na přilehlé komunikaci. [...]“

Ministerstvo k uvedenému posudku poznamenává, že i NPÚ je shodného názoru ohledně stavu dřevin a ve zpracovaném návrhu konkrétně uvádí: „[...] Stromy na břehu u Dolních a Horních Slověnic jsou v relativně dobrém stavu, stromy na sypaném valu jsou převážně proschlé. Většina stromů bude muset být postupně nahrazena novými. [...]“ Ministerstvo rovněž konstatuje, že je zcela běžné, že stromy tvořící historické aleje reagují na přírodní cyklus, kdy dochází k odumírání a zániku jednotlivých exemplářů dřevin a následně dochází k jejich nahrazování druhově stejnými či podobnými dřevinami. Tento cyklus probíhá i za průběžné péče v rámci památkově chráněných areálů. Z hlediska památkových hodnot je rozhodující celkové uspořádání dřevin. **Ani v případě aleje situované na valu slověnických mostů není nezbytné, aby musely být zachovány konkrétní původní exempláře stromů, které mají přirozeně omezenou životnost.**

V dalším bodě účastník konstatuje, že organizace **Nadace Jihočeské stezky** a **zastupitelstvo města Lišov** vítají investiční záměr rozšířit zemní těleso včetně mostů. Podporu tohoto záměru vyjádřili i **občané Dolních Slověnic**, jejichž Osadní výbor schválil ustanovení petičního výboru na podporu oprav mostních konstrukcí spojujících Horní a Dolní Slověnice. Kopie podpisového archu je přílohou vyjádření účastníka k podkladům rozhodnutí, stejně jako zmíněná vyjádření k záměru prohlášení stavby za kulturní památku od Nadace Jihočeské stezky ze dne 26. 2. 2021 a Města Lišov ze dne 3. 3. 2021. Oba dokumenty vyjadřují nesouhlas s prohlášením stavby za kulturní památku, argumentují zejména špatným

stavem mostů, nevyhovující bezpečností dopravy v daném úseku a předkládají totožné připomínky jako řada stanovisek citovaná výše v tomto rozhodnutí.

K nevyhnutelné obnově stávajícího sypaného valu a mostních konstrukcí se ministerstvo vyjadřovalo opakovaně výše v tomto rozhodnutí. Současně s potenciální obnovou bude nutné navrhnout konkrétní opatření pro zlepšení dopravní bezpečnosti pro pěší, cyklisty i vozidla. K uvedeným připomínkám, včetně statistiky věnující se míře nehodovosti v daném úseku, se ministerstvo vyjadřovalo výše na str. 54 tohoto rozhodnutí.

Účastník dále předkládá Podpisový arch k petici „**Na podporu stávajícího záměru opravy mostní konstrukce silnice 148/II spojující Dolní a Horní Slověnice a s tím spojené demolice zchátralé budovy fary č.p. 29 v Dolních Slověnicích**“, který podepsalo 423 občanů Dolních Slověnic. Ministerstvo kultury k tomu na okraj poznamenává, že petiční arch nepodepsali jen obyvatelé Dolních Slověnic, jak uvádí účastník, ale i další osoby z jiných obcí, kterých se přímo plánovaná „rekonstrukce“ nedotýká. Nadto upozorňujeme na fakt, že takřka shodné množství osob podepsalo naopak „**Petici proti demolici fary a mostů v Dolních Slověnicích**“. Mezi podepsanými v petici proti demolici fary a mostů je navíc řada odborníků z oblasti památkové péče, historického urbanismu, územního plánování, statiky historických konstrukcí a dalších souvisejících disciplín.

Ministerstvo kultury vyhodnotilo výše uvedené podklady jednotlivě i ve vzájemných souvislostech a dne 22. 6. 2022 vydalo rozhodnutí čj. MK 38529/2022 OPP o prohlášení souboru „*sypaný val s trojmostím v Dolních Slověnicích*“, vše k. ú. Dolní Slověnice, obec Lišov, okres České Budějovice, Jihočeský kraj, za kulturní památku. Předmětný soubor sestává ze sypaného náspu a tří mostů, včetně stromořadí a litinového křížku, a nacházel se na pozemcích parc. č. 1122/1 (silnice) a parc. č. 1122/2 (jiná plocha) a dále na pozemcích parc. č. 127/1 a parc. č. 127/2 (oba pozemky vodní plocha), vše k. ú. Dolní Slověnice. Prohlášení je systematickým rozšířením rozsahu stávajícího souboru kulturní památky „*Rožmberská rybníční soustava*“ r. č. ÚSKP: 33857/3-2381.

Rozhodnutí Ministerstva kultury čj. MK 38529/2022 OPP ze dne 22. 6. 2022 však bylo napadeno rozklady. Odvolání zaslali tři ze čtyř účastníků řízení.

Město Lišov, se sídlem třída 5. května 139/156, 373 72 Lišov, zastoupené za základě plné moci panem JUDr. Martinem Slobodníkem, Ph.D., LL.M., advokátem, jednatelem a společníkem advokátní kanceláře Slobodník a Partners s. r. o., se sídlem U Rybníčku 553, 383 01 Prachovice, zaslalo ministerstvu **rozklad ze dne 8. 7. 2022:**

„[...]V souladu s ust. § 2 odst. 1 zákona o státní památkové péči platí, že „Za kulturní památky podle tohoto zákona prohlašuje Ministerstvo kultury nemovité a movité věci, popřípadě jejich soubory, které jsou významnými doklady historického vývoje, životního způsobu a prostředí společnosti od nejstarších dob do současnosti, jako projevy tvůrčích schopností a práce člověka z nejrůznějších oborů lidské činnosti, pro jejich hodnoty revoluční, historické, umělecké, vědecké a technické, NEBO, které mají přímý vztah k významným osobnostem a historickým událostem.“ Účastník řízení již ve svém vyjádření k podkladům rozhodnutí uvedl, že se domnívá, že trojmostí výše uvedenou definici ani zdaleka nesplňuje a na tomto svém tvrzení trvá.

Účastník řízení opětovně zdůrazňuje, že všechny tři mosty jsou pouze běžnými konstrukcemi své doby a nemají žádný prvek, který by je vyzdvihoval nad ostatní. U mostů byl použit pouze běžný snosový kámen z polí a z řek (nikoli kvalitní lomový kámen), o čemž svědčí jeho různorodost. Navíc kamenné obloukové mosty nejsou v našem prostředí ničím ojediněle se vyskytujícím. Dokladem toho, že trojmostí není unikátní stavbou je i fakt, že **jeden z mostů je již nahrazen novým železobetonovým mostem**. Trojmostí tudíž **není esteticky, historicky ani architektonicky nedělitelným unikátním areálem**, který by jakkoli dotvářel krajínovorný ráz obce.

Z archivní rešerše zpracované Státním oblastním archivem v Třeboni ze dne 26.02.2021 vyplývá, že původně na místě stál most dřevěný, který byl později nahrazen právě valem ze sypaného kmenného šterku a suti, na kterém byl vybudován most kvůli snazšímu pohybu po něm. Mosty, tak jak jsou panem PhDr. Radimem Urbánkem v jeho vyjádření popisovány, působí jako unikátní stavba, avšak pravda je taková, že hlavním účelem trojmostí bylo pouze zkrátit cestu mezi Horními a Dolními Slověnicemi, přičemž stavba rozhodně nebyla zamýšlena jako most v kombinaci s dlouhým náspem, neboť na místě byl vybudován nejprve val, na kterém byl až poté vystavěn most kvůli snazšímu pohybu.

Účastník řízení se domnívá, že kulturní hodnota mostů je i s ohledem na jejich **špatný stavebnětechnický stav** (který byl prokazatelně zjištěn obhlídkou Správy a údržby silnic Jihočeského kraje) přeceňována. Magistrát města České Budějovice, odbor památkové péče, konstatoval ve svém vyjádření dobrý stav mostů, přičemž se (stejně jako Ministerstvo kultury ve svém rozhodnutí) opíral o Stavebně statický průzkum Ing. Jana Vinaře, který je však **osobou bez patřičných oprávnění**. Účastník řízení namítal již ve svém vyjádření k podkladům rozhodnutí, že pokud se autorizovaná osoba chce vyjadřovat k mostům komplexně, musí mít oprávnění pro „Mosty a inženýrské konstrukce“, které pan Ing. Jan Vinař nemá. S touto námitkou se Ministerstvo kultury vypořádalo toliko poukázáním na podjatost zpracovatele oponentního posudku Ing. Martina Řehulky. Účastník řízení trvá na tom, že pan Ing. Jan Vinař ve svém posudku činí závěry, jenž by osoba, která nemá dostatečnou odbornost, neměla

vůbec činit viz např. tvrzení o velké tloušťce klenby z kvalitního kamene, která však **prokazatelně nebyla ověřována**. Na základě tohoto tvrzení dospěl pan Ing. Jan Vinař k závěru, že podélné trhliny neovlivňují únosnost klenby, což účastník řízení považuje přinejmenším za velice odvážné tvrzení. Účastník řízení zdůrazňuje, že posudku Ing. Jana Vinaře je v rámci rozhodnutí Ministerstva kultury přikládána velká váha, a to ačkoli se na základě výše uvedeného jedná o nezákonný důkaz, který neměl být brán v potaz. Účastník řízení by také rád upozornil na skutečnost, že prohlídka mostů byla ze strany Ing. Jana Vinaře provedena bez oznámení zainteresovaným osobám. Navíc, s ohledem na to, že se jedná o dlouholetého externího spolupracovníka odborné organizace památkové péče, lze mít též důvodné pochybnosti o objektivnosti jeho tvrzení. Účastník řízení se domnívá, že za účelem dosažení potřebné objektivnosti, **mělo Ministerstvo kultury objednat nezávislý posudek mostního inženýra, který by stavebnětechnický stav trojmostí postavil na jisto.**

Důkaz: aktuální fotodokumentace ze dne 30.06.2022

Účastník řízení by také rád poukázal na **rozporuplnost tvrzení** v posudku pana Ing. Jana Vinaře, kde v závěru stojí, že „Nehospodárné by bylo i nahrazení kamenných kleneb (které přes téměř dvousetleté stáří stále plní svou funkci a jsou schopny opravy, která jejich živnost prodlouží na staletí) konstrukcemi železobetonovými, jejichž životnost je 70 až 100 let.“ V opozici proti tomuto tvrzení, je na předchozích stránkách posudku nový železobetonový most, který původní kamenný obloukový most nahradil, vyzdvihován. Konkrétně je zde uvedeno „Malý rozsah narušení betonového mostu **dokládá kvalitu jeho provedení, téměř stoleté stáří** je důvodem pro jeho zachování a ochranu jako technické a urbanistické památky.“ Odborný názor na železobetonové mosty je tak v rámci posudku zcela nesmyslně ohýbán.

Rozšířením a rekonstrukcí trojmostí, které plánuje účastník řízení, **nedojde k žádnému narušení funkčnosti původní Rožmberské rybníční soustavy ani samotného rybníka Dvořiště** Zamýšlená rekonstrukce si klade za cíl vybudovat mosty do podoby, která odpovídá současné platné a účinné legislativě, zejm. též požadavkům technických norem (ČSN 73 6201 – Projektování mostních objektů), což účastník řízení považuje za zcela logické. Pokud již rekonstrukce předmětných mostů má proběhnout, měla by být vedena tak, aby po jejím dokončení **došlo ke zlepšení bezpečnosti dopravy a ochrany zdraví občanů**. Dle odborného posouzení silnice II/148 v obci Slověnice, přes rybník Dvořiště, zpracovaného auditory bezpečnosti pozemních komunikací Ing. Miroslavem Patočkou (ČKAIT ID00 1006621) a Ing. Michalem Kosňovským, Ph.D. (ČKAIT ID00 1005487) ze dne 22.02.2021 bylo zjištěno, že skutečná intenzita provozu činí 1.154 vozidel denně, z toho 207 nákladních. Místem projede také cca 155 cyklistů denně. V závěru Bezpečnostní inspekce akce: „Mosty ev. č. 148-005, 148-006 a 148-007 Dolní Slověnice“ zpracované Akiprojektem s. r. o. z února 2019 stojí „Zájmové území je dnes problematické zejména z hlediska nedostatečné šířky komunikace a absence chodníkových ploch pro bezpečnou chůzi pěších. Protijedoucí automobily se zde

složitě vyhýbají, chodci mohou použít pouze komunikaci. Stávající chodníky končí těsně před mosty a je proto důležité je propojit, což stávající šířkové uspořádání nedovoluje.“ Na tomto místě by účastník řízení rád připomenul primární účel předmětných mostů, kterým bylo zkrátit cestu mezi Horními a Dolními Slověnicemi, a zlepšit tak přístup dětí do školy a věřících do kostela. Trojmostí tedy bylo vybudováno hlavně za účelem pohybu pěších. S houstnoucí dopravou se však trojmostí stalo pro chodce, jejichž potřebám mělo zejména sloužit, prakticky nepoužitelné. Navíc trojmostí spojuje dvě části obce, tudíž se v úseku nadměrný pohyb chodců dá očekávat i dnes. Zůstává tak s podivem, že Ministerstvo kultury nespátříje v současné podobě trojmostí, tj. bez chodníku umožňujícího bezpečný pohyb pěších, dostatečně velké riziko. Snížení povolené rychlosti ani dopravní značení s předností v jízdě jedním směrem neposkytne pěším kýženou ochranu, neboť stále budou nuceni pohybovat se přímo po dnes již frekventované lokalitě na krajské silnici II. třídy. Argumentace Ministerstva kultury, že se dle statistik nejedná o nikterak výjimečně nebezpečný úsek silnice, je naprosto absurdní. **Vystavování pěších riziku fatální nehody s projíždějícím vozidlem, nelze odůvodňovat tvrzením, že se v daném úseku doposud nestalo nic, pokud byť jen potenciální riziko hrozí.** Takový postup zcela popírá principy bezpečnosti silničního provozu. S ohledem na to, že současný půdorys valů rozšíření vozovky ani vybudování chodníků neumožňuje, je z pohledu bezpečnosti dopravy a ochrany zdraví občanů zamýšlená rekonstrukce skutečně jediným východiskem stávající situace.

Důkaz: vizualizace budoucí podoby mostních objektů

Pro pochopení naprosto klíčového významu silnice II/148 pro pěší, potažmo cyklisty, považuje účastník řízení za nezbytné zdůraznit následující skutečnosti. Město Lišov je vlastníkem pozemků v autokempu Na Borkách, jenž se nachází v Dolních Slověnicích, a jenž je každoročně hojně využíván pro pořádání příměstských či klasických táborů. Zejména v letních měsících pak autokemp navštěvují rekreanti z celé České republiky. V Horních Slověnicích se dále nachází též rozsáhlá chatová oblast Malý Lišov. Turisticky vyhledávanou lokalitou je i lokalita kolem rybníku Dvořiště, který navštěvují turisté, cyklisté, rekreanti i chatari pobývající v okolí. Všichni tito lidé, za účelem návštěvy výše uvedených míst, využívají právě silnice II/148, přičemž řada z nich se po této rušné komunikaci v letních měsících pohybuje právě pěšky nebo na kolech. Není tak nadsázku tvrdit, že silnice II/148 je **páteří silnicí turistického ruchu v této oblasti. Současný žalostný stav trojmostí, které je pro pohyb pěších absolutně nevyhovující, tak má za následek ohrožení komunikačního propojení dané lokality.**

Navíc, navrhované řešení, tj. snížení povolené rychlosti či dopravní značení s předností v jízdě jedním směrem, neposkytuje řešení pro Rybářství Třeboň Hld. a. s., které nemůže provádět strojní údržbu břehových porostů, místní otvory neumožňují proplutí technických lodí a nedostatečná šířka mu způsobuje problémy s kamionovou přepravou ryb z nedalekých sádek.

Účastník řízení dále upozorňoval na **špatný zdravotní stav většiny stromů** (zejm. lip, které tvoří 22 z 25 stromů v dotčené oblasti), který byl prokázán Odborným posudkem stromů – aktualizace hodnocení a návrh adekvátního ošetření stromů nacházejících se na náspu komunikace II. třídy, č. II/148 nad přítokem rybníku Dvořiště v obci Dolní Slovénice, okres České Budějovice, soudního znalce Ing. Aleše Fišra ze dne 27.11.2020. Z návrhu Národního památkového ústavu, územního odborného pracoviště v Českých Budějovicích vyplývá, že „většina stromů bude muset být postupně nahrazena novými.“ I Ministerstvo kultury konstatovalo, že stromy mají přirozeně omezenou životnost, z čehož lze vyvozovat též závěr o nutnosti nahrazení stromů novými. S tímto tvrzením účastník řízení plně souhlasí, avšak není mu jasné, jak při zachování současného stavu, zejm. šíře mostů, toto nahrazení provést tak, aby bylo provedeno v souladu s požadavky orgánu životního prostředí. Ministerstvo kultury vůbec nevzalo v potaz, že legislativa klade požadavky na minimální vzdálenost kmenů stromů od zpevněné plochy. **Revitalizace stromořadí je tak při zachování stávající podoby mostů technicky zcela neproveditelná.**

Důkaz: aktuální fotodokumentace ze dne 30.06.2022

Účastník řízení by dále rád blíže připomněl okolnosti, za kterých bylo trojmostí za kulturní památku prohlášeno. Účastník řízení nikterak nezpochybňuje hodnotu kulturní památky „Rožmberská rybníční soustava“, avšak do-prohlášení trojmostí za kulturní památku s odůvodněním, že dochází k rozšíření rozsahu stávající kulturní památky „Rožmberská rybníční soustava“, považuje účastník řízení za čistý alibismus. V závěru napadeného rozhodnutí je uvedeno, že „sypaný val s trojmostím reprezentuje významné památkové hodnoty ..., a to jako samostatná věc, ale zároveň jako součást rozsáhlejšího, památkově již chráněného, celku. ... soumostí tak spoluutváří dnešní pozoruhodný obraz Rožmberské rybníční soustavy, stávající kulturní památky. Do-prohlášením soumostí za kulturní památku dochází k logické ucelenosti památkově chráněného souboru a současně k přehlednému a jasnému právnímu vymezení předmětu památkové ochrany.“ V podnětu od spolku SOVAMM je vyzdvihován „nepominutelný význam celku coby krajinnotvorného prvku nacházejícího se v prostředí kulturní památky rybníka Dvořiště.“ Z návrhu Národního památkového ústavu, územního odborného pracoviště v Českých Budějovicích vyplývá, že „celá stavba je integrální součástí Rožmberské rybníční soustavy, která je již zapsanou kulturní památkou. V tomto případě se jedná o žádoucí do-prohlášení a ucelení daného, již památkově chráněného, souboru.“ Celé napadené rozhodnutí je tak proluto tvrzeními o tom, že předmětné trojmostí je zcela evidentně integrální a neoddělitelnou součástí Rožmberské rybníční soustavy, která je chráněna již od 60. let 20. století. Otázkou tedy zůstává, co vedlo k tomu, že trojmostí, které je dle napadeného rozhodnutí unikátní stavbou, jenž v České republice nemá obdoby, a zároveň součást nedělitelného areálu Rožmberská rybníční soustava, **nebylo nikterak památkově chráněno až do okamžiku zahájení samotného stavebního řízení.** Ministerstvo kultury své rozhodnutí opírá o tvrzení, že „skutečnost, že některá věc nebyla doposud samostatně nebo jako součást souboru zapsána

nebo prohlášena za kulturní památku, neznamená, že se tak nemůže stát v budoucnu. “ Tomuto tvrzení účastník řízení rozumí a plně jej respektuje, avšak při zhodnocení postupu spolku SOVAMM, potažmo zhodnocení postupu Ministerstva kultury v širších souvislostech, má účastník řízení **důvodné pochybnosti o dobré víře obou aktérů**. Účastník řízení, resp. autor projektové dokumentace, si před samotnou realizací památkovou ochranu dotčených objektů zjišťoval, avšak památková ochrana na pozemku parc. č. 127/1 a parc. č. 127/2 (oba pozemky vodní plocha), k. ú. Dolní Slověnice, nebyla v katastru nemovitostí či portálu Národního památkového ústavu evidována. Neexistenci památkové ochrany potvrdil též samotný Národní památkový ústav, který autor projektové dokumentace oslovil skrze e-mail. Účastník řízení v dobré víře započal s vyřizováním stavebního povolení na předmětnou stavbu a došlo k vynaložení nemalých nákladů na projektovou dokumentaci. Snaha o prohlášení mostů za kulturní památku je, jak již účastník řízení upozorňoval ve svém vyjádření k podkladům rozhodnutí, evidentně **obstrukčním nástrojem v probíhajícím stavebním řízení**. Účastník řízení ve svém vyjádření též zdůrazňoval porušení **principu ochrany legitimního čekávání a konzistentnosti rozhodování státní správy jako celku** a na tomto svém tvrzení trvá. Ministerstvo kultury se s námitkou vypořádalo tak, že uvedlo, že „řízení zahájilo na základě podání oficiálního podnětu společnosti SOVAMM a dále na základě odborně zpracovaného návrhu Národního památkového ústavu. Z těchto podkladů byla vyhodnocena důvodnost podaného podnětu a bylo zahájeno řízení. Tento postup je ministerstvem ve věci správních řízení o prohlášení věci za kulturní památku běžně uplatňován, a je tudíž postupem naprosto standardním a plně naplňujícím tzv. princip ochrany legitimního očekávání.“ K tomu by účastník řízení rád uvedl, že veškerá vyjádření hovoří ve vztahu k trojmostí slovy – unikátní, nemající obdoby, integrální, neoddělitelný aj. Účastníku řízení tudíž není jasné, **proč právě trojmostí, které je navíc řadou kulturních památek obklopeno, jako jediné památkové ochrany již dávno nepožívalo**, pokud skutečně unikátní a neoddělitelné je. Postup, kdy k prohlášení za kulturní památku dochází až v průběhu stavebního řízení, navíc za situace, kdy je objekt kulturními památkami přímo obklopen, považuje účastník řízení v daném případě za nestandardní a účelový. V případě řízení o prohlášení za kulturní památku se stále jedná o řízení z moci úřední, které by Ministerstvem kultury mělo být zahajováno zásadně z vlastního podnětu. Účastník řízení se domnívá, že v případech, kdy je řízení o prohlášení za kulturní památku zahájeno až v rámci probíhající stavebního řízení, se **památková ochrana mnohdy spíše než nástroj k zachování kulturního dědictví, stává účinným nástrojem maření plánovaných investic, v daném případě do všestranného rozvoje území obce**.

Plánovaná investice se navíc těšila **plné podpory ze strany Nadace Jihočeské cyklostezky, Rybářství Třeboň Hld. a. s., zastupitelstva města Lišov či občanů Dolních Slověnic**. Ve vztahu k petici „Na podporu távajícího záměru opravy mostní konstrukce silnice 148/II spojující Dolní a Horní Slověnice a s tím spojení demolice zchátralé fary č. p. 29 v Dolních Slověnicích“ Ministerstvo kultury pouze konstatovalo, že „Petici proti demolici

fary a mostů v Dolních Slověnicích“ podepsala řada odborníků z oblasti památkové péče, historického urbanismu, územního plánování, statiky historických konstrukcí a dalších souvisejících disciplín. Pokud by snad Ministerstvo kultury tímto konstatováním chtělo poukázat na přikládání vyšší váhy „Petici proti demolici fary a mostů v Dolních Slověnicích“, účastník řízení by z opatrnosti rád upozornil na skutečnost, že **petice je vyjádřením názorů občanů a ani Ministerstvu kultury nepřísluší hodnotit odbornost petentů a činit na základě těchto hodnotových soudů závěry.**

V závěru rozhodnutí Ministerstva kultury dále stojí „Mosty mohou být po obnově nadále využívány ke svému účelu, tedy jako spojovací komunikace mezi Dolními a Horními Slověnicemi. Z tohoto pohledu tak tedy nijak nedochází ke kolizi veřejných zájmů na zachování kulturního dědictví a bezpečnosti dopravy, jelikož se oba dva dají v tomto konkrétním případě dohromady skloubit.“ Účastník řízení považuje za příhodné v tomto kontextu citovat z rozsudku NSS ze dne 13.08.2009, sp. zn. 7 As 43/2009, kde je uvedeno, že „**Správní orgán musí při rozhodování na úseku památkové ochrany vždy pečlivě vážit, zda omezení vlastnického práva, kterým je i závazné stanovení, jakým způsobem vlastník nemovitosti nacházející se na území památkové rezervace smí, či naopak nesmí, tuto nemovitost opravit, upravit či přebudovat, je proporcionální veřejnému zájmu na zachování památkové hodnoty dané lokality.** Zájem na památkové ochraně je totiž jen jedním z více zájmů veřejných a soukromých, které se střetávají, a tedy si vzájemně konkurují, v případech stavebních zásahů do nemovitostí. **Vedle zájmu na památkové ochraně dané nemovitosti zde stojí také zcela legitimní zájem vlastníka nemovitosti na jejím ekonomicky udržitelném a dlouhodobě životaschopném využití, jakož i veřejný zájem na účelném uspořádání měst,** v nichž se památková rezervace nachází, z hledisek např. dostupnosti různých služeb, dopravní obslužnosti, přiměřeného pohodlí a obvyklých civilizačních vymožeností obytných budov a jiných aspektů vytvářejících komfortní životní podmínky. **Památková ochrana tedy nesmí volit extrémní řešení nezohledňující v potřebné míře i jiné konkurující legitimní zájmy, práva či hodnoty, a musí usilovat o co nejmenší omezení vlastnických práv dotčených vlastníků nemovitostí, která ještě vedou k dosažení cíle této ochrany.**“ Účastník řízení již ve svém vyjádření k podkladům rozhodnutí uvedl, že v kontextu předmětného správního řízení je třeba poměřovat zájem památkové péče s veřejným zájmem ochrany zdraví, bezpečnosti dopravy, zájem obce o všestranný rozvoj svého území a potřeby svých občanů i stanoviska dotčených osob. V předmětném řízení tak stojí proti sobě zájem na památkové ochraně třech mostů, dvou kamenných obloukových a jednoho železobetonového, které z estetického ani architektonického hlediska neutvářejí jeden nedělitelný celek, neboť jeden z mostů je již nahrazen novým železobetonovým mostem, který se nikterak původnímu vzhledu trojmostí nesnaží přiblížit. Zamýšlená rekonstrukce si klade za cíl vybudovat mosty do jednotné podoby a zejména pak do podoby, která zajistí jejich bezpečnost pro nezranitelnější účastníky silničního provozu, tj. chodce a cyklisty. Protichůdným zájmem je v tomto řízení tedy zejm. legitimní zájem na zlepšení bezpečnosti dopravy a ochrany zdraví

občanů. Na rozdíl od Ministerstva kultury, se však účastník řízení nedomnívá, že by se tento zájem, se zájmem na památkové ochraně trojmostí, dal skloubit. Památková ochrana trojmostí prakticky znemožní rozšíření stávajících mostů tak, aby šířka jízdních pruhů byla adekvátní, stejně tak znemožní vybudování chodníkové plochy, jejíž absenci mezi dvěma obcemi považuje účastník řízení za tristní. Revitalizace souvisejícího stromořadí, jehož stav je v současné době také bezpečnostním rizikem, bude prakticky neproveditelná. Chodci tak neustále budou vystavováni nepřiměřenému riziku, které s sebou pohyb po frekventované silnici II. třídy nese, neboť stále budou nuceni vzdálenost mezi Horními a Dolními Slověnicemi překonávat přímo po komunikaci spolu s dalšími účastníky silničního provozu, zejm. osobními a nákladními automobily. Snížení povolené rychlosti ani dopravní značení s předností v jízdě jedním směrem není za současné hustoty provozu způsobilé poskytnout chodcům dostatečnou ochranu. Předmětné mosty zdaleka neodpovídají požadavkům, které s sebou současný silniční provoz přináší. Zájem na jejich památkové ochraně, v kontextu natolik extrémního řešení, kterým dobrovolné vystavování chodců riziku pohybu po frekventované silnici II. třídy prokazatelně je, nemůže obstát.

Dle účastníka řízení tedy došlo k prohlášení trojmostí za kulturní památku, aniž by trojmostí splňovalo podmínky pro takové prohlášení. Navíc prohlášení trojmostí za kulturní památku, a z toho plynoucí zájem na jeho památkové ochraně, klade extrémní požadavky na způsob rekonstrukce, jejíž výsledek se ani zdaleka nebude přibližovat požadavkům dle současných platných norem a ve svém důsledku tak povede k nepřiměřenému ohrožování nejzranitelnějších účastníků silničního provozu, což je zcela v rozporu s legitimním zájmem na zlepšení bezpečnosti dopravy a ochrany zdraví občanů. Památková ochrana tak vedle tohoto zájmu nemůže obstát. Nelze opomenout ani skutečnost, že k prohlášení trojmostí za kulturní památku došlo až v okamžiku probíhajícího stavebního řízení, a to ačkoli jej Ministerstvo kultury považuje za integrální součást Rožmberské rybniční soustavy, která památkově chráněna je již od 60. let 20. století. Tento postup prohlášení za kulturní památku je evidentně v rozporu s principem ochrany legitimního očekávání. Památková ochrana tak v daném případě namísto ochrany kulturního dědictví, ke které má především směřovat, slouží spíše jakožto nástroj pro zmaření probíhajícího stavebního řízení.

IV.

Rozkladový návrh

Vzhledem k výše uvedenému účastník řízení navrhuje, aby ministr kultury napadené rozhodnutí v souladu s ust. § 152 odst. 5, odst. 6 písm. a) ve spojení s ust. § 90 odst. 1 písm. a) SŘ zrušil a řízení zastavil. [...]“

Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, se sídlem Nemanická 2133/10, 370 10 České Budějovice, zastoupená na základě plné moci panem JUDr. Martinem Slobodníkem, Ph.D., LL.M., advokátem, jednatelem a společníkem advokátní kanceláře Slobodník a Partners s. r. o., se sídlem U Rybníčku 553, 383 01 Prachatice, zaslala ministerstvu **rozklad ze dne 8. 7. 2022**. Námitky uvedené v rozkladu se v celém rozsahu shodují s námitkami uvedenými ve výše citovaném rozkladu Města Lišov ze dne 8. 7. 2022.

Jihočeský kraj, se sídlem U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice, zaslal ministerstvu **rozklad ze dne 7. 7. 2022**, v němž podává následující odůvodnění:

„[...] Mosty ev. č. 148-005, 148-006 a 148-007, které tvoří součást silnice II/148 vykazují velmi špatný technický stav. U všech mostů byly zjištěny trhliny spodní stavby v šířce 10 cm. Nosná konstrukce mostů je poškozená a vozovka na mostech je značně převýšena. U mostů došlo k hloubkové degradaci betonu nad i pod hladinou rybníka a v místech uložení trámů nosné konstrukce protéká voda. Všechny tři mosty jsou běžnými konstrukcemi své doby, nemají žádný speciální historický prvek, který by je odlišoval od ostatních mostů. Materiálově se u mostů jedná o běžný snosový kámen z polí a z řek, o čemž svědčí i jeho různorodost použití při výstavbě mostů.

Stávající řešení silnice je v rozporu se současnými platnými technickými normami. Intenzita provozu na silnici II/138 vyžaduje rozšíření vozovky tak, aby bylo dodrženo bezpečnostní hledisko pro účastníky silničního provozu, což ovšem bez odstranění poškozených mostů nelze splnit. Na předmětné silnici je provozován smíšený princip fungování provozu, přičemž zde chybí bezpečný prostor pro pohyb chodců či jízdu cyklistů. Daná situace je značným bezpečnostním rizikem, které může vyústit ve fatální dopravní nehodu, neboť chodci nemají jinou možnost než použití této silnice, pokud se chtějí dostat ke kostelu či hřbitovu nebo mezi oběma částmi Slověnic. Lze upozornit na skutečnost, že daným místem vedou dvě turistické značky a cyklostezka. Žádný zájem nemůže převážít hodnotu lidského života a bezpečnost nejohroženější skupiny na komunikacích by měla nést prioritní význam.

Za kulturní památky jsou považovány takové stavby, jiné nemovitě či movité věci, které jsou významnými doklady historického vývoje, životního způsobu a prostředí společnosti od nejstarších dob do současnosti, jako projevy tvůrčích schopností a práce člověka z nejrůznějších oborů lidské činnosti, pro jejich hodnoty revoluční, historické, umělecké, vědecké a technické, které mají přímý vztah k významným osobnostem a historickým událostem.

Výše uvedený zákonný požadavek není pro „sypaný val s trojmostím v Dolních Slověnicích“ vše k.ú, Dolní Slověnice, obec Lišov, okres České Budějovic naplněn. Rozhodně nelze tvrdit, že se jedná o součást „Rožmberské rybníční soustavy“. Jde o mosty mezi Dolními a Horními Slověnicemi v úseku překonávajícím vodní plochu rybníka Dvořiště. Tyto mosty nesouvisí s předmětnou rybníční soustavou funkčně ani historicky. Datace výstavby mostů je polovina 19. století a počátek 20. století. Potřeba těchto mostů vyvstala v návaznosti na rozmach silniční dopravy mezi Lomnicí nad Lužnicí, Lišovem a Českými Budějovicemi. Předmětné trojmostí tak nemá s „Rožmberskou rybníční soustavou“ vůbec nic společného.

Prohlášení trojmostí za kulturní památku nelze odůvodnit ani hlediskem ochrany životního prostředí s odkazem na stávající lipovou alej vysazenou podél pozemní komunikace. Stromy jsou proschlé, odumřelé s odlomenými částmi korun, což potvrdil ve svém stanovisku i Národní památkový ústav. Z hlediska provozní bezpečnosti se jedná o havarijní stav stromů a tyto je nutné akutně odstranit.

Závěrem lze upozornit na skutečnost, že „sypaný val s trojmostím v Dolních Slověnicích“ byl prohlášen za kulturní památku právě v období, kdy je vedeno stavební řízení na základě zpracované projektové dokumentace rekonstrukce vozovky II/148 v souladu s platným územním plánem města Lišov, což svědčí spíše o snaze způsobit obstrukce v rámci vedeného správního řízení než zachovat trojmostí jako „nepostradatelnou“ kulturní památku.

V kontextu vydaného rozhodnutí je třeba položit si otázku zde zájem památkové péče u historicky neprůkazných objektů může převážet nad ochranou zdraví a bezpečností provozu. Dle názoru Jihočeského kraje je odpověď jednoznačná. Lidský život nelze poměřovat s jakýmkoliv jiným veřejným zájmem a záchranu byť i jediného člověka zvýšením bezpečnosti provozu pozemní komunikace dle platných právních norem nelze vyměnit za materiální hodnoty.

III. Návrh

Na základě výše uvedených skutečností Jihočeský kraj navrhuje, aby podanému rozkladu bylo v plném rozsahu vyhověno a vydané Rozhodnutí Ministerstva kultury ze dne 22.6.2022, č.j. MK 38529/2022 OPP, sp. zn. MK-S 12448/2020 bylo zrušeno. [...]“

Námítky uvedené v rozkladech byly důkladně projednány na zasedání tzv. „Rozkladové komise ministra kultury“. Poté **ministr kultury vydal rozhodnutí čj. MK 16014/2023 OLP ze dne 18. 7. 2023**, přičemž napadené rozhodnutí (čj. MK 38529/2022 OPP ze dne 22. 6. 2022) **zrušil a vrátil věc Ministerstvu kultury k novému projednání**, a to s následujícím odůvodněním:

„[...] Shledal jsem, že Ministerstvo kultury dospělo k závěru, že předmětné mosty, které jsou součástí Rožmberské rybniční soustavy, se vyznačují neobvyklým stavebně typologickým řešením přemostění, tj. spojením sypaného valu fungujícího jako hráz s propustmi formou tří mostů. Dále jsem shledal, že památková kvalita tohoto trojmostí spočívá v hodnotě historické a architektonické, neboť se jedná o kvalitní kamenné klenuté mosty postavené v polovině 19. století v duchu tradičního stavitelství.

Mám však za to, že Ministerstvo kultury se v napadeném rozhodnutí mělo podrobněji a přesvědčivěji zabývat tím, zda veřejný zájem na ochraně kulturního dědictví, tj. konkrétní důvody, pro které byly předmětné mosty prohlášeny za kulturní památku, převažuje nad veřejným zájmem na bezpečnosti silničního provozu na pozemní komunikaci, která se nachází na předmětném soumostí. Ministerstvo kultury by proto mělo zevrubně objasnit a vyřešit kolizi dvou výše uvedených veřejných zájmů, a to s ohledem na zásadu proporcionality.

Připomínám, že předmětné mosty mají – i přes svůj neuspokojivý stavebně-technický stav – nezpochybnitelný význam nejenom technický, architektonický a urbanistický, ale také krajinnotvorný, a to i s ohledem na netypické řešení překročení vodní plochy, které nepřechází tradičně přes řeku či potok, ale přes zátoku rybníka. Mám ostatně za to, že Ministerstvo kultury popsalo podrobně památkové hodnoty souboru v napadeném rozhodnutí na stranách 60 až 65, přičemž vysokou památkovou hodnotu trojmostí v Dolních Slovénicích potvrdilo i mnoho renomovaných odborníků z oboru památkové péče, historie, architektury, hydrologie, ochrany přírody a krajiny atd. Jak bylo ostatně řečeno již v napadeném rozhodnutí – jde o integrální součást po staletí utvářeného rozsáhlého vodního díla a funkčně i historicky souvisí s kulturní památkou „Rožmberská rybniční soustava“, což je soubor vzájemně propojených vodních děl pocházejících převážně z 16. století, a na ně navazující technologická zařízení a další konstrukce, které byly buď postaveny později (jako např. předmětné mosty) nebo byly průběžně opravovány.

Zdůrazňuji, že Ministerstvo kultury by – s přihlédnutím k výše uvedenému – zároveň mělo znovu prověřit a objasnit, zda silnice II/148, která prochází předmětným soumostím, je skutečně důležitou spojnici turistického ruchu v této oblasti, a zda by prohlášení za kulturní památku nemělo za následek nejen ohrožení bezpečnosti provozu, ale i komunikačního propojení v dané lokalitě, a to např. s ohledem na fakt, že celá oblast

Třeboňska a potažmo jižních Čech je především v letní sezóně vyhledávanou oblastí pro turisty i cyklisty. V této souvislosti podotýkám, že silniční úsek v rámci předmětných mostů tvoří poměrně krátkou vzdálenost (cca 150 m) s tím, že pro řidiče motorových vozidel je z obou stran situace na mostě přehledná. I přesto považuji za nutné posoudit, zda v případě potenciální obnovy mostů, která však bude předmětem závazného stanoviska příslušného orgánu státní památkové péče, je reálné zajistit bezpečnost provozu, a to i v souladu s principy památkové péče.

Upozorňuji, že v napadeném rozhodnutí je sice zmiňováno několik variant, jak skloubit památkovou péči o soumostí a současně zvýšit bezpečnost provozu, avšak Ministerstvo kultury by mělo objasnit, zda důsledkem prohlášení trojmostí za kulturní památku nebude omezení dopravního provozu, ale pouze jeho usměrnění tak, aby zůstaly zachovány veškeré cenné památkové hodnoty mostů. Podotýkám, že ze stavebně technického posudku Ing. Jana Vinaře, který je součástí napadeného rozhodnutí, vyplývá, že mosty nemají závažné statické poruchy, mají dostatečnou únosnost a jsou schopny plnit svou funkci. Navíc aktuální stav nevyžaduje celkovou demolici, resp. z hlediska památkové péče se jedná pouze o potřebu obnovy vybraných poškozených částí v souladu s památkovými hodnotami.

Podle mého názoru Ministerstvo kultury v novém rozhodnutí navíc musí podrobněji prověřit, zda je skutečně vhodné a potřebné prohlásit mosty za kulturní památku s ohledem na bezpečnost silničního provozu nejen pro motorová vozidla, ale také s ohledem na turistickou atraktivitu dané lokality rovněž pro pěší a cyklisty, které patří v rámci provozu k těm nejvíce zranitelným. Zároveň však prvoinstanční orgán nesmí pominout skutečnost, že kulturními památkami je mnoho jiných konstrukčně podobných mostů v České republice, které svou funkci dále plní a nijak neomezuji bezpečný provoz komunikace, a to včetně turistických tras nebo cyklostezek na těchto komunikacích.

Lze konstatovat, že v případě nutnosti je možné bezpečnost dopravního provozu na silnici s nedostatečnou šířkou vozovky pro pěší, cyklisty i vozidla zajistit prostřednictvím dopravního značení (např. snížením povolené rychlosti, dopravním značením s předností v jízdě jedním směrem, kyvadlovou dopravou, světelnou signalizací, lávkou pro pěší apod.). Je tedy nutné důkladně ověřit, zda tento způsob usměrnění provozu je technicky možný také v případě předmětných mostů, přes které prochází poměrně úzká vozovka.

Ministerstvo kultury v rámci správního uvážení, zda je prohlášení předmětných mostů za kulturní památku potřebné s ohledem na množství podobně památkově chráněných staveb v tomto regionu, se rovněž vypořádá se skutečností, že v nejbližším okolí, resp. při rybníku Rožmberk mezi obcemi Stará Hlína a Nová Hlína, jsou dnes již dva památkově chráněné tzv. inundační mosty z konce 18. století, které byly zachovány díky narovnání silnice první

třídy I/34, přičemž zhodnotí rozdíly mezi nyní řešeným soumostím a uvedenými mosty z hlediska jejich unikátnosti a s tím spojené nutnosti jejich památkové ochrany.

Závěrem shrnuji, že v České republice existuje celá řada památkově chráněných mostů situovaných na silnicích II. třídy, které umožňují běžný dopravní provoz. Ministerstvo kultury se tak musí zevrubně zabývat možnostmi, zda lze v praxi zlepšit dopravní bezpečnost, aby mosty mohly být i nadále využívány ke svému účelu, tj. jako spojovací komunikace mezi Dolními a Horními Slověnicemi (např. ve formě snížení povolené rychlosti či přednosti v jízdě jedním směrem). Z nového rozhodnutí by mělo být zcela patrné, že nedochází ke kolizi veřejných zájmů na zachování kulturního dědictví a bezpečnosti dopravy s tím, že při regulaci dopravního provozu v tomto místě budou uplatňovány ve vzájemném souladu oba si konkurující veřejné zájmy, tj. jak zájem na zachování kulturního dědictví, tak i veřejný zájem na bezpečnosti silničního provozu. [...]"

K rozhodnutí pana ministra ze dne 18. 7. 2023, k rozkladu Města Lišov ze dne 8. 7. 2022, k rozkladu Správy a údržby silnic Jihočeského kraje ze dne 8. 7. 2022, k rozkladu Jihočeského kraje ze dne 7. 7. 2022 Ministerstvo kultury dodává: S ohledem na výše citované námitky účastníků řízení rozvedené v rozkladech a připomínky uvedené v rozhodnutí pana ministra se Ministerstvo kultury v první řadě zaměřilo na nejnaléhavější otázku, zda je za stávající situace možné skloubit dva konkurující si veřejné zájmy. V případě slověnických mostů se jedná o veřejný zájem na ochraně kulturního dědictví a veřejný zájem na bezpečnosti silničního provozu. Účastníci řízení zastávají názor, že společně s památkovou ochranou trojmostí nelze vyřešit i problém s bezpečností dopravního provozu. Zásadní překážku spatřují ve stávajícím uspořádání komunikace, kdy vzhledem k nedostatečné šířce vozovky nelze na mostě zajistit bezpečný koridor pro pěší a cyklisty. Účastníci řízení pak jako jediné řešení problému navrhuji odstranění stávající konstrukce trojmostí a výstavbu mostu zcela nového.

Ministerstvo kultury, po důkladném a podrobném prozkoumávání běžně uplatňovaných dopravních opatření dospělo k závěru, že **v případě slověnického trojmostí lze skloubit zájem na ochraně kulturního dědictví společně se zájmem na bezpečnosti silničního provozu, aniž by docházelo ke vzájemné kolizi.** Po zevrubném prověření řady reálných situací bylo zjištěno, že v praxi se na silnicích kategorie II. třídy běžně užívá dopravních opatření, která vedou k trvalému usměrnění provozu. **Konkrétně na mostech, kde v souvislosti s nedostatečnou šířkou vozovky, která neumožňuje plynulý obousměrný provoz, se standardně užívá různých dopravních opatření, která ve svém důsledku vedou k vyšší bezpečnosti nejen pro vozidla, ale i pro pohyb chodců a cyklistů.** Zpravidla je na mostech uplatňováno schéma, kdy je vystavěn chodník po jedné straně mostu (popřípadě po obou stranách mostu) a zúžený prostor silniční vozovky je využíván jako

jednopruhová obousměrná komunikace. Provoz pro motorová vozidla na této komunikaci je pak upraven pomocí dopravního značení s předností v jízdě jedním směrem, popř. světelnou signalizací. Popsané schéma lze aplikovat i na situaci slovenických mostů, neboť z bodu při nájezdu na samotné mostní těleso je z obou stran celá délka mostu přehledná a ve výhledu řidičům nebrání žádná překážka, dokonce ani vzrostlé stromořadí a další zeleň lemující most z obou stran. Konkrétní rozhledové poměry lze snadno ověřit z mapových podkladů na veřejně dostupných webových stránkách Mapy.cz prostřednictvím prohlížeče Panorama (popř. na stránkách Google prostřednictvím prohlížeče Google Street View). Poslední uveřejněný záznam na prvně zmíněných stránkách byl pořízen dne 30. 7. 2021 a zachycuje tak pohledovou situaci v období nejbujnější vegetace. Navzdory vzrostlé zeleni je úsek mostu z obou stran přehledný a řidičům nic nebrání ve výhledu před vjezdem na inkriminovaný úsek vozovky. Rozhledové poměry jsou aktuálně přehlednější již od křižovatky u kostela, neboť v minulosti zde právě z tohoto důvodu došlo k odstranění historické klasicistní fary. Uvolněný prostor nyní umožňuje i úpravu a případné rozšíření vozovky pro lepší nájezd větších vozidel.

Další variantou, která je běžně užívaná k zajištění vyšší bezpečnosti provozu, je výstavba nenáročné lávky v rozumné vzdálenosti od mostu. Na mostě může zůstat ponechána obousměrná komunikace pro provoz motorových vozidel, kdežto samotná lávka zajistí bezpečný pohyb pro chodce a cyklisty. I toto schéma by bylo možné uplatnit v případě slovenického soumostí. Potenciální realizace lávky se navíc z hlediska ekonomických nároků na výstavbu jeví jako mnohonásobně hospodárnější, šetrnější a efektivnější, než demolice stávající konstrukce soumostí a výstavba mostu kompletně nového.

Obě výše popsané verze úpravy stávající komunikace navrhuji řešení, která jsou bezpečnější pro všechny účastníky dopravního provozu. Současně popsaná uspořádání umožňují zachování stávajícího soumostí za podmínky provedení jeho obnovy v souladu s principy památkové péče (viz citace vyjádření pana Ing. Jana Vinaře výše na str. 23-28 tohoto rozhodnutí). Dokladem o reálné možnosti aplikovat popsaná opatření je existence velkého počtu obdobných případů zavedených v praxi na silnicích II. třídy, tedy na úsecích se zvýšeným dopravním provozem. **Trvalé usměrnění provozu prostřednictvím výše popsaných opatření lze nalézt na řadě mostů i jiných úsecích pozemních komunikací po celé České republice.** Jen co se týče již památkově chráněných mostů, kde byl v souvislosti s nedostatečnou šířkou vozovky provoz usměrněn, je poměrně velké množství. Ministerstvo kultury zde může uvést některé z nich, které se nacházejí na silnicích kategorie II. třídy, tak jako slovenické soumostí. **Jen v Jihočeském kraji lze nalézt hned několik příkladů památkově chráněných mostů s trvale usměrněným dopravním provozem.** Jedná se o most v Řimově (okr. České Budějovice), most v Borovanech (okr. České Budějovice), most ve Dvorech nad Lužnicí (okr. Jindřichův Hradec), most u Malče (okr. Český Krumlov), most v Horní Vltavici (okr. Prachatice), most ve Staré Dobevi

(okr. Písek). **Po celé České republice lze nalézt velké množství dalších památkově chráněných mostů, po nichž prochází komunikace II. třídy a provoz na nich je trvale usměrněn dopravním značením nebo vybudováním lávky:** kamenný most v Rabštejně nad Střelou (okr. Plzeň-sever), most ve Staňkově (okr. Domažlice), most v Liblíně (okr. Rokycany), most v Terešově (okr. Rokycany), most v Brtnici (okr. Jihlava), most v Brzkově (okr. Jihlava), most na silnici I. třídy ve Žďáru nad Sázavou (okr. Žďár nad Sázavou), most v Poniklé (okr. Semily), most v Mimoně (okr. Česká Lípa), inundační most v Předměřicích nad Jizerou (okr. Mladá Boleslav), most v Tuřicích (okr. Mladá Boleslav), most v Kamenném Přívoze (okr. Praha-západ), most v Přelouči (okr. Pardubice), most v Pastvinách (okr. Ústí nad Orlicí), most v Budyni nad Ohří (okr. Litoměřice).

Z pohledu Ministerstva kultury tak **při prohlášení slověnického soumostí za kulturní památku nedochází k zamezení bezpečnosti provozu ani k zamezení jeho obnovy, ale pouze k usměrnění podoby této obnovy.** Po obnově tak mohou zůstat zachovány veškeré cenné památkové hodnoty, které byly na souboru shledány a v rámci tohoto rozhodnutí důkladně popsány. Současně může dojít i ke zvýšení bezpečnosti provozu, jak dokládá řada analogických (výše jmenovaných) příkladů běžně uplatňovaných v mnoha obdobných situacích. Užitím zmíněných dopravních opatření na slověnickém trojmostí bude zajištěn nejen bezpečnější pohyb vozidel, ale i cyklistů a chodců, tedy i těch nejzranitelnějších účastníků silničního provozu.

Jak již bylo zmíněno výše, po soumostí prochází turistická trasa i cyklotrasa (nikoliv však značená cyklostezka), která je v letní sezóně využívána turisty. Hustá síť tras a stezek pokrývá celé jižní Čechy, přičemž konkrétně lokalita v okolí Lišova zjevně nenáleží k nejvytíženějším turistickým cílům. Trasy vedené přes slověnické soumostí tvoří páteřní komunikační cyklistickou nebo turistickou tepnu (dle statistik Jihočeské centrály cestovního ruchu jsou nejnavštěvovanější místa na Budějovicku oblasti kolem Hluboké nad Vltavou). Ministerstvo však nepopírá, že v letní sezóně je trasa přes soumostí dotčena zvýšenou frekvencí turistů i cyklistů. V této souvislosti je ale nutné podotknout, že nejen oblast Budějovicka a Třeboňska, ale potažmo celý region jižních Čech je v letní sezóně hojně navštěvován jak turisty, tak cyklisty. Mnohé úseky značených turistických cest i cyklotras jsou vedeny přes silniční komunikace s vyšším provozem, přičemž na nich nejsou samostatně vybudované stezky. Zvýšená obezřetnost pro pěší a cyklisty je tak samozřejmostí na mnoha úsecích značených tras i stezek, nejen na veskrze krátkém úseku procházejícím přes slověnické soumostí. Most je také využíván místními obyvateli jako nejkratší spojnice mezi Horními a Dolními Slověnicemi, přes letní sezónu navíc návštěvníky nedalekých rekreačních zařízení. **Avšak i pro tuto nejzranitelnější skupinu účastníků provozu, jako jsou chodci a cyklisté, lze na historickém soumostí zajistit vyšší bezpečnost pohybu, a to zavedením výše popsaných opatření. Prohlášení slověnického trojmostí za kulturní památku rozhodně nebude mít za následek omezení komunikačního propojení dané**

lokality z turistického hlediska. Zároveň lze důvodně předpokládat, že případná zvažovaná celková novostavba soumostí nikdy nezaručí úplnou dopravní bezpečnost daného úseku, neboť nová široká přímá silnice situovaná mezi dvěma obcemi může naopak některé řidiče svádět k častějšímu předjíždění a překračování nejvyšší povolené rychlosti.

Kulturními památkami je navíc mnoho jiných konstrukčně podobných mostů v České republice, které svou funkci dále plní a nijak neomezují běžný provoz komunikace, která přes ně přechází. Předmětné soumostí vestavěné do sypaného valu v Dolních Slověnicích je navíc naprosto unikátní technickou památkou, která již nemá dochované obdoby a její památková ochrana je tak vysoce důležitá, odborně opodstatněná a žádoucí nejen pro zachování vzhledu a charakteru tradičních jihočeských obcí Dolní a Horní Slověnice, ale také pro zachování rozmanitého a jedinečného kulturního dědictví v rámci celé České republiky. Soubor tak tedy jednoznačně naplňuje podmínky ustanovení § 2 odst. 1 písm. a) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, pro prohlášení věci za kulturní památku, což je v rámci tohoto rozhodnutí důkladně prokázáno. **Památkovou ochranu posuzovaného souboru také jednoznačně podpořila řada odborníků z oboru památkové péče, dále odborná organizace památkové péče (NPÚ), odborná komise Ministerstva kultury a v samém závěru jednoznačné památkové hodnoty trojmostí shledal i pan ministr kultury, což je potvrzeno v rozhodnutí čj. MK 16014/2023 OLP ze dne 18. 7. 2023.**

V dalším bodě rozhodnutí ministr kultury upozornil, že v blízkém okolí (při rybníku Rožmberk mezi obcemi Stará Hlína a Nová Hlína) jsou již památkově chráněné dva tzv. inundační mosty z konce 18. století a Ministerstvo kultury by tak mělo vyhodnotit rozdíly mezi slověnickým soumostím a uvedenými mosty z hlediska jejich unikátnosti a s tím spojené nutnosti památkové ochrany.

Ministerstvo kultury k této připomínce podotýká, že **inundační mosty se ve srovnání se soumostím slověnickým liší ze své podstaty v řadě aspektů, avšak v obou případech nelze popřít jejich unikátnost a památkový význam, zejména z hlediska stavebně typologického funkčního řešení a z hlediska krajinotvorby.** Inundační mosty při rybníku Rožmberk byly postaveny na konci 18. století, kdy nahradily své dřevěné předchůdce. **Inundační mosty překlenovaly široké záplavové území a zajišťovaly tak zásadní komunikační spojnici během zvýšené úrovně vodní hladiny.** Jedná se o mohutné obloukové mosty postavené z lomového kamene, na povrchu omítané. Oba inundační mosty představují velmi hodnotné a autenticky dochované příklady dopravní technické stavby, které dokládají architektonické kvality, stavební a konstrukční technologie a jsou důležitým pramenem pro dokumentaci vývoje tohoto druhu staveb v jihočeském regionu. Oba mosty jsou také významným krajinotvorným prvkem. Představují doklad řemeslné dovednosti a zručnosti našich předků, včetně jejich estetického cítění. Svým umístěním, charakterem,

památkovou hodnotou a historickou podstatou odpovídají pojetí kulturní památky podle ustanovení § 2 odst. 1 písm. a) a § 42 odst. 1 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči.

Slověnické trojmostí pak bylo postaveno v polovině 19. století (jeden z oblouků později nahradil most postavený ve 20. letech 20. stol.) také na místě svého dřevěného předchůdce. Mosty však nebyly svým určením stavěny jako záplavové, nýbrž zajišťovaly nejkratší spojnici mezi zastavěným územím Horních a Dolních Slověnic. Slověnické soumostí představuje také velmi hodnotnou a autentickou ukázkou dopravní technické stavby, která dokumentuje architektonické kvality, stavební a konstrukční technologie a je důležitým pramenem pro dokumentaci vývoje tohoto druhu staveb nejen v jihočeském regionu. Slověnické soumostí je pak jednoznačně unikátní z hlediska stavebně technického řešení. Jedná se o naprosto ojedinělé spojení sypaného valu, na němž bylo vystavěno soumostí, původně ze tří kamenných obloukových mostů. Jak vyplývá z výše citovaného stanoviska PhDr. Radima Urbánka, odborníka na technické památky, **unikátní stavebně technické řešení slověnického soumostí nemá na území Čech dochované období**. Ojedinělé je také situování mostu, neboť nepřechází typicky přes řeku nebo potok, ale překlenuje vodní hladinu zátoky rybníka. Významné jsou také nenahraditelné krajínotvorné a estetické účinky soumostí při pohledu na rybníční hladinu, umocněné okolní historickou venkovskou zástavbou Horních i Dolních Slověnic. Působivá je zejména silueta trojmostí s alejí stromů a litinovým křížkem, na pozadí s dominantou barokního kostela sv. Mikuláše a sv. Linharta.

Mezi kulturní památky náleží pestrá škála rozmanitých mostních konstrukcí. Rejstřík zahrnuje mosty od těch nejstarších dochovaných středověkých objektů až po ty nejmodernější, vystavěné v průběhu 20. století. Jedná se o mosty nejrozličnějších velikostí, postavené z rozmanitých materiálů, které svým provedením mnohdy odrážejí dobové stavební technologie a současně představují zajímavé architektonické zpodobnění. Kamenných klenutých mostů vystavěných v průběhu 19. století je mezi památkově chráněnými celá řada, a to se nevyznačují výjimečným stavebně typologickým uspořádáním jako mosty slověnické. Slověnické soumostí si jednoznačně památkovou ochranu zaslouží, nejen pro své unikátní stavebně technické řešení. Výše popsané památkové hodnoty trojmostí nepochybně obstojí i ve srovnání s dalšími památkově chráněnými mosty, neboť splňují podmínky ustanovení § 2 odst. 1 písm. a) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, pro prohlášení věci za kulturní památku (viz přehled památkově chráněných mostů v ČR na webových stránkách <https://www.pamatkovykatalog.cz/>).

Další námitky, které předložili účastníci řízení v rozkladech, se ve svém obsahu shodují s připomínkami, které předložili v rámci seznámení se s podklady před vydáním rozhodnutí. Jedná se o okruhy námitek, které se týkají porušení principu ochrany legitimního očekávání a konzistentnosti rozhodování státní správy, obstrukčních nástrojů v probíhajícím stavebním řízení, nedostatečně zpracovaného posudku pana Ing. Jana Vinaře, maření investic,

apod. S těmito námitkami se ministerstvo vyrovnalo v tomto rozhodnutí výše (viz str. 35-38, 39-40, 47-49, 52-54, 56-60).

Dále Ministerstvo kultury, v rámci pokračujícího řízení, předložilo k posouzení trojmostí v Dolních Slověnicích komisi složené z předních odborníků v oblasti památkové péče – tzv. **„Komisi Ministerstva kultury pro hodnocení návrhů na prohlášení nemovitých věcí za kulturní památku a žádostí na zrušení prohlášení nemovitých věcí za kulturní památku“**. Zasedání komise proběhlo dne 29. 11. 2023 a závěrem obsáhlého jednání bylo následující zhodnocení: *„Komise doporučuje prohlášení souboru za kulturní památku pro jeho významné hodnoty estetické, urbanistické, krajinotvorné a historické. Soumostí má své nezastupitelné místo v urbanistickém kontextu Horních a Dolních Slověnic. Pohledově navazuje na historické jádro obou obcí, přičemž překlenuje rybník, který je kulturní památkou. Soumostí dokumentuje svými konstrukcemi vývoj tohoto spojujícího prvku, unikátní je spojení sypaného valu s mostními konstrukcemi uprostřed vodního díla. Veřejný zájem na ochraně kulturního dědictví zde není v rozporu s veřejným zájmem na řešení bezpečnosti, neboť existuje řada jiných možností, jak bezpečnost zajistit.“*

V souladu s ustanovením § 36 odst. 3 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, bylo účastníkům řízení umožněno (dopisem čj. MK 73356/2023 OPP ze dne 5. 12. 2023), aby se před vydáním rozhodnutí vyjádřili k novému podkladu, kterým je výše citovaný zápis z jednání komise ze dne 29. 11. 2023.

Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, se sídlem Nemanická 2133/10, 370 10 České Budějovice, se k novému podkladu vyjádřila prostřednictvím svého právního zástupce JUDr. Martina Slobodníka, Ph.D., LL.M., Slobodník & Partners s.r.o., advokátní kancelář, se sídlem U Rybníčku 553, 383 01 Prachovice. V dopise ze dne 21. 12. 2023 sděluje následující:

„[...] Účastník řízení v plném rozsahu setrvává na již uplatněných námitkách, zejm. ve svém vyjádření k podkladům rozhodnutí ze dne 03.03.2021 a v rozkladu ze dne 08.07.2022 a trvá na tom, aby se s nimi Ministerstvo kultury v novém rozhodnutí řádně argumentačně vypořádalo.

„III.

Vyjádření ke stanovisku „Komise Ministerstva kultury pro hodnocení návrhů na prohlášení nemovitých věcí za kulturní památku a žádostí na zrušení prohlášení nemovitých věcí za kulturní památku“

Komise Ministerstva kultury pro hodnocení návrhů na prohlášení nemovitých věcí za kulturní památku a žádostí na zrušení prohlášení nemovitých věcí za kulturní památku ve svém stanovisku konstatovala, že doporučuje prohlášení souboru za kulturní památku, a že veřejný zájem na ochraně kulturního dědictví zde není v rozporu s veřejným zájmem na řešení bezpečnosti, neboť existuje řada jiných možností, jak lze bezpečnosti zajistit.

S tímto závěrem se účastník řízení nemůže ztotožnit, neboť se dle jeho názoru jedná o ničím nepodložené konstatování. Komise uvedla, že existuje řada jiných možností, jak lze bezpečnosti zajistit, avšak žádnou z konkrétních možností blíže nespecifikovala. Účastník řízení je naopak toho názoru, že bezpečnost lze zajistit pouze rozšířením vozovky a vybudováním chodníků, což však současný půdorys valů neumožňuje. V daném případě tak veřejný zájem na bezpečnosti silničního provozu na pozemní komunikaci evidentně převládá nad veřejným zájmem na ochraně kulturního dědictví.

IV.

Na základě výše uvedených skutečností účastník řízení navrhuje, aby Ministerstvo kultury v souladu s § 3 odst. 4 zákona o státní památkové péči a za použití § 67 et seq. správního řádu vydalo následující rozhodnutí:

Soubor „sypaný val s trojmostím v Dolních Slověnicích“, vše k. ú. Dolní Slověnice, obec Lišov, okres České Budějovice, Jihočeský kraj, se neprohláší za kulturní památku. [...]“

Ministerstvo kultury k vyjádření Správy a údržby silnic Jihočeského kraje ze dne 21. 12. 2023 dodává: S argumenty uvedenými s dopise účastníka ze dne 3. 3. 2021 a s námitkami uvedenými v rozkladu ze dne 8. 7. 2022 se ministerstvo vypořádalo v tomto rozhodnutí výše (viz str. 47-60, dále na str. 72-76). K připomínce, že komise nespecifikovala, jak je možné zajistit bezpečnost provozu na stávajícím soumostí, odkazujeme ke komentáři ministerstva v tomto rozhodnutí výše (viz str. 72-74).

Město Lišov, se sídlem třída 5. května 139/156, 373 72 Lišov, prostřednictvím svého právního zástupce JUDr. Martina Slobodníka, Ph.D., LL.M., Slobodník & Partners s.r.o., advokátní kancelář, se sídlem U Rybníčku 553, 383 01 Prachovice, zaslalo ministerstvu dopis ze dne 5. 1. 2024, v němž zdůrazňuje, že setrvává na již uplatněných námitkách, zejména na svém vyjádření ze dne 3. 3. 2021 a na rozkladu ze dne 8. 7. 2022. Dále uvádí:

„[...]III.

Vyjádření ke stanovisku „Komise Ministerstva kultury pro hodnocení návrhů na prohlášení nemovitých věcí za kulturní památku a žádostí na zrušení prohlášení nemovitých věcí za kulturní památku“

Komise Ministerstva kultury pro hodnocení návrhů na prohlášení nemovitých věcí za kulturní památku a žádostí na zrušení prohlášení nemovitých věcí za kulturní památku ve svém stanovisku konstatovala, že doporučuje prohlášení souboru za kulturní památku, a že veřejný zájem na ochraně kulturního dědictví zde není v rozporu s veřejným zájmem na řešení bezpečnosti, neboť existuje řada jiných možností, jak lze bezpečnosti zajistit.

*S tímto závěrem se účastník řízení nemůže ztotožnit, neboť se dle jeho názoru jedná o ničím nepodložené konstatování. Komise uvedla, že existuje řada jiných možností, jak lze bezpečnost zajistit, avšak **žádnou z konkrétních možností blíže nespecifikovala**. Účastník řízení je naopak toho názoru, že bezpečnost lze zajistit pouze rozšířením vozovky a vybudováním chodníků, což však současný půdorys valů neumožňuje. V daném případě tak veřejný zájem na bezpečnosti silničního provozu na pozemní komunikaci evidentně převládá nad veřejným zájmem na ochraně kulturního dědictví.*

IV.

Vyjádření k bezpečnosti silničního provozu na pozemní komunikaci

*Účastník řízení opětovně zdůrazňuje, že bezpečnostní situace na předmětném trojmostí je neuspokojivá. Správa a údržba silnic Jihočeského kraje konstatovala na základě obhlídek špatný stav všech těchto mostů, které jsou v nevyhovujícím stavu již od povodní v roce 2013. U všech mostů byly zjištěny trhliny spodní stavby v šířce 10 cm. V případě mostu ev. č. 148-005 je nosná konstrukce ve velmi špatném stavu, vozovka na mostě je značně převýšena. Došlo k povrchové, místy až hloubkové degradaci betonu (nad i pod hladinou rybníka), v místě uložení trámů nosné konstrukce je narušen beton a protéká voda. V případě mostu ev. č. 148-006 a ev. č. 148-007 byly navíc zjištěny i trhliny v ose klenby s intenzivními průsaky. Mosty mají **nevyhovující (či žádná) záchytné zařízení i další bezpečnostní prvky zamezující pádu vozidel nebo chodců, absentuje chodník pro pěší.***

*Právě **problematiku bezpečného pohybu chodců** považuje účastník řízení za klíčovou, neboť tato v dané lokalitě **není v současné době nikterak řešena**. Obyvatelé dané lokality jsou nuceni k pěší dopravě mezi Dolními a Horními Slověnicemi **využívat prostor pozemní komunikace bez zřízených chodníků**. Účastník řízení považuje za nezbytné postavit na jisto, že:*

- **silnice II/148 je jedinou adekvátní možností pro pěší spojující sousedící Dolní a Horní Slověnice,***
- **jedná se o frekventovanou krajskou silnici II. třídy,***
- **v zájmovém území nacházejí 2 turistické stezky a cyklotrasa č. 1243, pohyb pěších a cyklistů je zde tedy zcela běžný (dle odborného posouzení silnice II/148 v obci Slověnice, přes rybník Dvořiště, zpracovaného auditory bezpečnosti pozemních komunikací Ing. Miroslavem Patočkou (ČKAIT ID00 1006621) a Ing. Michalem Kosňovským, Ph.D. (ČKAIT ID00***

1005487) ze dne 22.02.2021 bylo zjištěno, že skutečná intenzita provozu činí 1.154 vozidel denně, z toho 207 nákladních, místem projede také cca 155 cyklistů denně),

- v Dolních Slověnicích se nachází **autokemp Na Borkách**, jenž je každoročně hojně využíván pro pořádání příměstských či klasických táborů,
- v Horních Slověnicích se dále nachází též rozsáhlá **chatová oblast Malý Lišov**,
- lokalita kolem **rybníku Dvořiště** je hojně turisticky vyhledávaná.

Současná šířka komunikace od 4,8 m do 5,2 m je pro potřeby současného provozu a vytíženosti dané lokality nevyhovující. To konstatovala mimo i jiné i Bezpečnostní inspekce akce: „Mosty ev. č. 148- 005, 148-006 a 148-007 Dolní Slověnice“ provedená v roce 2020, když uvedla, že stávající šířkové uspořádání nedovoluje plynulé vyhýbání protijedoucích vozidel. Účastník řízení je toho názoru, že pokud by v prostoru trojmostí došlo ke střetu kamionu vedle chodce nebo cyklisty mohly by být následky fatální, neboť chodec či cyklista nemá v prostoru trojmostí ani možnost kamkoli uhnout a střetu zabránit, může tak pouze doufat a věřit v řidičské schopnosti řidiče vozidla, že se mu vyhnout zvládne. V prostoru trojmostí jsou tak chodci a cyklisté denně nedobrovolně vystavováni nebezpečí nehody. Dle účastníka řízení popírá principy bezpečnosti silničního provozu vystavovat pěší a cyklisty riziku potenciální nehody, která v případě střetu vozidla s pěším zpravidla mívá fatální dopady. S ohledem na to, že současný půdorys valů rozšíření vozovky ani vybudování chodníků neumožňuje, je z pohledu bezpečnosti dopravy a ochrany zdraví občanů zamýšlená rekonstrukce jediným východiskem stávající situace.

Účastník řízení si nedokáže představit jiné řešení, které by nejzranitelnějším účastníkům provozu zajistilo bezpečný pohyb po krajské silnici II. třídy, než je vybudování chodníků v daném místě. Veškerá ostatní řešení, kdy nejzranitelnější účastníci provozu stále budou nuceni pohybovat se přímo po vozovce, která je svou šířkou nedostačující, považuje účastník v takto turisticky vytížené lokalitě při přihlédnutí k současnému provozu na pozemních komunikacích z hlediska bezpečnosti za nedostačující.

V.

Vyjádření k ochraně kulturního dědictví

Účastník řízení opětovně zdůrazňuje, že trojmostí definici kulturní památky nenaplnuje, a to z níže uvedených důvodů:

- všechny tři mosty jsou pouze běžnými konstrukcemi své doby a nemají žádný prvek, který by je vyzdvihoval nad ostatní,
- hlavním použitým materiálem je běžný snosový kámen z polí a z řek,
- kamenné obloukové mosty nejsou v našem prostředí něčím ojediněle se vyskytujícím (viz např. Ministrem kultury uváděné mosty mezi obcemi Stará Hlína a Nová Hlína),
- mosty netvoří unikátní celek (jeden z mostů je již nahrazen novým železobetonovým mostem),
- kulturní hodnotu mostů snižuje jejich špatný stavebnětechnický stav,

- *trojmostí není integrální a neoddělitelnou součástí Rožmberské rybniční soustavy (trojmostí vzniklo podstatně později až z rozmachem silniční dopravy mezi Lomnicí nad Lužnicí, Lišovem a Českými Budějovicemi v polovině 19. století a doplněno počátkem 20. století, proto nemá s Rožmberskou rybniční soustavou v podstatě nic společného),*
- *hlavním účelem trojmostí bylo pouze zkrátit cestu mezi Horními a Dolními Slověnicemi, přičemž stavba rozhodně nebyla zamýšlena jako most v kombinaci s dlouhým náspem, neboť na místě byl vybudován nejprve val, na kterém byl až poté vystavěn most kvůli snazšímu pohybu.*

Účastník řízení tak stále nezná konkrétní důvody, pro které by měly být předmětné mosty prohlášeny za kulturní památku. Účastník řízení je toho názoru, že trojmostí není nikterak jedinečné ani vzácné, neboť mosty obdobného typu se nacházejí na řadě míst České republiky.

VI.

Vesnická památková zóna Horní a Dolní Slověnice

V průběhu tohoto roku bylo Ministerstvem kultury vedeno řízení o prohlášení vesnické památkové zóny Horní a Dolní Slověnice. Na základě výpisu z usnesení Zastupitelstva města Lišov č. 6/2023 ze dne 25.09.2023, v němž byl vyjádřen nesouhlas se záměrem vyhlášení vesnické památkové zóny Horní a Dolní Slověnice, výpisu z usnesení zastupitelstva obce Smržov č. 7/2023/007 ze dne 21.07.2023, v němž bylo vyjádřeno zamítnutí záměru vyhlášení vesnické památkové zóny Horní a Dolní Slověnice, jakož i na základě Petice proti záměru vyhlášení plošné památkové ochrany v Dolních i Horních Slověnicích a proti prohlášení trojmostí mezi Dolními a Horními Slověnicemi kulturní památkou, Ministerstvo kultury upustilo od záměru vyhlášení vesnické památkové zóny Horní a Dolní Slověnice.

Důkaz: Vyjádření Ministerstva kultury k vyhlášení vesnické památkové zóny Horní a Dolní Slověnice ze dne 13.11.2023

*Účastník řízení je toho názoru, že by Ministerstvo kultury mělo přihlédnout i k názoru místních, kteří jsou se situací v dané lokalitě obeznámeni ze všech nejlépe, neboť pozemní komunikaci vedoucí přes trojmostí denně užívají. Z petice je patrné, že **velká část místních obyvatel má zájem** nikoli o památkovou ochranu trojmostí, nýbrž **o rekonstrukci trojmostí do podoby, která odpovídá současné platné a účinné legislativě, zejm. též požadavkům technických norem** (ČSN 73 6201 – Projektování mostních objektů) tak, aby konečně byla v dané lokalitě **zajištěna bezpečnost pro nezranitelnější účastníky silničního provozu, tj. chodce a cyklisty.***

Důkaz: Petice proti záměru vyhlášení plošné památkové ochrany v Dolních i Horních Slověnicích a proti prohlášení trojmostí mezi Dolními a Horními Slověnicemi kulturní památkou

Účastník řízení navíc zdůrazňuje, že zamýšlená rekonstrukce, která umožní rozšíření vozovky a vybudování chodníků má být vedena velice citlivě, což je patrné z již předložené vizualizace budoucí podoby mostních objektů. Mosty tak **budou připomínat historický vzhled a do lokality budou zapadat a nebudou působit nikterak rušivě.**

Účastník řízení dovolí citovat z Veřejný ochránce práv, 3920/2009/VOP, 19. 11. 2009 „stát nemůže formou prohlášení nemovitosti za kulturní památku chránit všechny historické, architektonicky zajímavé, osobité a autorsky ojedinělé stavby. **Je především úkolem místních samospráv**, aby dovedly chránit architektonický obraz svého města či vesnice, a to jak prostřednictvím kvalitních územních plánů, tak spoluprací se stavebním úřadem a vlastníky těch staveb, které byť nejsou kulturními památkami, tak svým způsobem dotvářejí charakter vzhledu lidského sídla a v mnoha případech mohou být jeho typickou architektonickou dominantou.“ Dle účastník řízení je **rekonstrukce plně v souladu s architektonickým obrazem Dolních a Horních Slověnic zamýšlena.**

VII.

Návrh na doplnění dokazování a žádost o prodloužení lhůty

Podklad opatřený Ministerstvem kultury považuje účastník řízení za nedostačující k tomu, aby mohla být vyřešena kolize zájmu na ochraně kulturního dědictví se zájmem na bezpečnosti silničního provozu na pozemní komunikaci. Účastník řízení se domnívá, že aby tato kolize mohla být skutečně vyřešena v souladu s názorem Ministra kultury, je nezbytné opatřit vyjádření osob s patřičnými oprávněními, proto činí následující návrhy na doplnění dokazování.

Důkaz: Dopravní studie – která se vyjádří k bezpečnosti provozu, příp. možnostem řešení
Odborné vyjádření k památkové hodnotě mostů – které hodnotí mj. konkrétní důvody unikátnosti a významu mostů navrhovaných k prohlášení za kulturní památku

Výpis usnesení ze zasedání Zastupitelstva města Lišov ze dne 18.12.2023

Vyjádření Rybářství Třeboň a. s.

Účastník řízení tímto zdvořile **žádá o prodloužení lhůty za účelem doplnění podkladů pro vydání rozhodnutí** zejména o výše uvedené dokumenty (posudky), a to **do 28.02.2024**. Účastník řízení je přesvědčen, že tyto dokumenty mohou mít zásadní význam pro správné posouzení věci a vydání rozhodnutí. S ohledem na náročnost jejich zpracování však není možné tyto dokumenty předložit dříve. [...]“

Ministerstvo kultury výše uvedené žádosti vyhovělo a lhůtu k doplnění podkladů prodloužilo do 28. 2. 2024. **K vyjádření Města Lišov ze dne 5. 1. 2024 dodává:** S argumenty uvedenými s dopise účastníka ze dne 3. 3. 2021 a v rozkladu ze dne 8. 7. 2022 se ministerstvo vypořádalo v tomto rozhodnutí výše (viz str. 47-60, dále str. 72-76).

K připomínce v **odst. č. III.**, že komise nespécifikovala, jak je možné zajistit bezpečnost provozu na stávajícím soumostí, odkazujeme ke komentáři ministerstva v tomto rozhodnutí výše (viz str. 72-76), kde jsou rozvedeny konkrétní možnosti řešení problému bezpečnosti a seznam jejich uvedení v praxi.

S připomínkami uvedenými v **odst. č. IV.**, jenž se týkají bezpečnosti silničního provozu na pozemní komunikaci, se ministerstvo vyrovnalo výše v komentáři k rozhodnutí pana ministra ze dne 18. 7. 2023 (viz str. 72-76).

V **odst. č. V.** účastník podává vyjádření k ochraně kulturního dědictví, přičemž se domnívá, že hodnoty slovenského soumostí nejsou natolik výjimečné, aby naplňovaly znaky kultury památky podle § 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči. S těmito připomínkami se ministerstvo důkladně vyrovnalo a památkové hodnoty jednoznačně definovalo v závěru tohoto rozhodnutí (viz str. 100-106). Památkové hodnoty trojmostí shledala i řada renomovaných odborníků nejen z oboru památkové péče, dále prohlášení za kulturní památku doporučil Národní památkový ústav, ú. o. p. v Českých Budějovicích, odbor památkové péče Magistrátu města České Budějovice i Komise Ministerstva kultury pro hodnocení návrhů na prohlášení nemovitých věcí za kulturní památku a žádostí na zrušení prohlášení nemovitých věcí za kulturní památku. Jednoznačné památkové hodnoty u předmětného trojmostí ostatně shledal i pan ministr kultury, což je potvrzeno v textu rozhodnutí čj. MK 16014/2023 OLP ze dne 18. 7. 2023.

V **odst. č. VI.** účastník konstatuje, že Ministerstvo kultury v současné době upustilo od záměru vyhlášení vesnické památkové zóny Horní a Dolní Slovesnice. K této připomínce ministerstvo podotýká, že za těchto okolností je památková ochrana soumostí nanejvýš žádoucí a opodstatněná. Konkrétní památkové hodnoty historického soumostí, které nelze momentálně ochránit prostřednictvím plošné památkové ochrany, je nyní nutné ochránit formou individuálního prohlášení nemovitosti za kulturní památku. Správní orgán v tomto smyslu uvádí, že: „[...] *Jen ze samotného faktu, že prozatím nebyly prohlášeny za kulturní památku jiné stavby, které by si možná takové prohlášení také zasloužily, nelze usuzovat na to, že je nezákonné prohlášení o posuzované stavbě. [...]*“ (sp. zn. 9 As 133/2015 – 36 z 14. 7. 2016, B154) a dále: „[...] *Z faktu, že určitý objekt nebyl dosud památkově chráněn, a proti (navenek deklarovanému) záměru vlastníka o jeho přestavbě či demolici nebylo ze strany příslušných orgánů dosud ničeho namítáno, nemůže založit legitimní očekávání, že k památkové ochraně takového objektu nemůže kdykoliv v budoucnu dojít. [...]*“ (sp. zn. 2 As 120/2011 - 173 z 31. 10. 2013, B108). K námitce, že je především úkolem místních samospráv, aby dovedly chránit architektonický obraz své vesnice, ministerstvo upozorňuje, že zamýšlená demolice stávajícího soumostí a výstavba mostu nového jednoznačně není v souladu s tradičním a ceněným architektonickým obrazem Dolních

a Horních Slověnic, jak se domnívá účastník. Toto tvrzení jednoznačně zastává i NPÚ, což je písemně zaznamenáno ve vyjádření k záměru přestavby (viz citace na str. 5-13 tohoto rozhodnutí). V této souvislosti je nutné opět připomenout, že vlastník během příprav na rekonstrukci postupoval nezákonným způsobem, neboť se si k záměru přestavby nevyžádal závazné stanovisko příslušného odboru památkové péče. Sypané valy soumostí bezprostředně zasahují do kulturní památky, jíž je rybník Dvořiště (součást Rožmberské rybníční soustavy vedené v ÚSKP ČR pod r. č. 33857/3-2381). Současně také připomínáme, že zamýšlená „rekonstrukce“ je evidentně v rozporu s platným územním plánem. Zmíněné připomínky tak ilustrují aktuální situaci, která však jednoznačně popírá citaci z Veřejného ochránce práv, 3020/2009/VOP/, 19. 11. 2009, na níž sám účastník odkazuje.

Dne 28. 2. 2024 obdrželo ministerstvo doplněné podklady od účastníka řízení - **Města Lišov**, se sídlem třída 5. května 139/156, 373 72 Lišov, opětovně prostřednictvím svého právního zástupce. Přílohou tohoto dopisu ze dne 27. 2. 2024 bylo i stanovisko dalšího účastníka řízení – **Rybářství Třeboň Hld. a. s.** ze dne 9. 2. 2024, dále **Výpis z usnesení Zastupitelstva města Lišov č. 8/2023** ze dne 18. 12. 2023; a také kopie posudku **Bezpečnostní Inspekce sil. II/148 Slověnice** zpracovaná firmou Blahoprojekt s. r. o., se sídlem Čechova 727, 370 01 České Budějovice, v lednu roku 2024. Obsahy zmíněných příloh jsou dostatečně interpretovány v samotném vyjádření Města Lišov, jehož citaci uvádíme zde:

„[...] II.

Bezpečnostní inspekce sil. II/148 Slověnice 01/2024

*Za účelem posouzení bezpečnosti silničního provozu na pozemní komunikaci, která se nachází na předmětném soumostí, nechal Jihočeský kraj, IČO: 708 90 650, sídlem U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice, jakožto účastník řízení, vypracovat **Bezpečnostní inspekci sil. II/148 Slověnice 01/2024** (dále též jako „**bezpečnostní inspekce**“) zpracovatelem **BLAHOPROJEKT, s.r.o.**, IČO: 024 51 379, sídlem Čechova 727, 370 01 České Budějovice, a to panem **Ing. Jiřím Hovorkou**, autorizovaným inženýrem pro dopravní stavby, městské inženýrství a bezpečnost pozemních komunikací a panem **Milanem Blažkem**, autorizovaným technikem v oboru dopravní stavby.*

*Bezpečnostní inspekci bylo zjištěno celkem 7 rizik, kterým byla přidělena závažnost rizika a doporučení na jejich odstranění. Z celkem 7 rizik se jedná o **1 riziko nízkého stupně závažnosti**, **3 rizika středního stupně závažnosti** a **3 rizika vysokého stupně závažnosti**.*

Jako rizika vysokého stupně závažnosti byla vyhodnocena:

1) nedostatečná šířka komunikace

*Bezpečnostní inspekci bylo zjištěno, že pozemní komunikace šířkovým uspořádáním odpovídá jednopruhové obousměrné komunikaci, přičemž **fakticky obousměrné jednopruhové uspořádání nelze zajistit**, a to kvůli celkové délce zúženého prostoru a poloze*

křižovatky u kostela, kdy nelze zajistit průhled z jednoho konce na druhý. Použití světelné signalizačního zařízení a užití kyvadlového provozu by namísto zlepšení situace vedlo ke zhoršení bezpečnosti pro zranitelné účastníky silničního provozu, kteří se po mostech hojně pohybují zejména v letních měsících, neboť lze předpokládat, že by řidiči ve snaze vyhnout se čekání a v případě, že by nabyli dojmu, že žádné vozidlo v protijedoucím směru nejede, nerespektovali signál stůj nebo by se po komunikaci pohybovali záměrně rychleji než je žádoucí ve snaze zrychlit průjezd, aby nedocházelo ke vzniku kolon a čekání.

Stávající šíře pozemní komunikace navíc neumožňuje bezpečné předjíždění chodců ani cyklistů, tzn. **vozidlo při stávající šíři pozemní komunikace nemůže dodržet bezpečnostní odstup 1,5 m** od chodce nebo cyklisty. V případě, že by po mostech jelo například nákladní vozidlo, mělo by toto jet za chodcem nebo cyklistou v celé délce hráze a nepředjíždět. V praxi je však otázkou, do jaké míry toto nákladní vozidla skutečně budou respektovat a do jaké míry budou naopak riskovat a zranitelné účastníky i přes nedostatečnou šíři předjíždět. Účastník řízení ani nechce domýšlet, jaké následky by mohlo mít, pokud by se po mostech pohybovalo malé dítě, které při pohybu na kole ještě zpravidla nemá takovou stabilitu nebo rodič vezoucí malé dítě v závěsném vozíku za kolem.

2) pád vozidla do rybníka

Vzhledem k nedostatečné šířce pozemní komunikace je zde potenciálně vysoké riziko pádu vozidla do rybníka, a to zejména kvůli **nestabilní krajnici a nedostatečnému prostoru za svodidlem**. Za stávající šíře pozemní komunikace neplní svodidla řádně svou funkci, neboť po nárazu vozidla do svodidla dojde k jeho vychýlení a vozidlo přes něj přejede. Jediným možným řešením přitom je **vybudovat nebezpečnou krajnici, což však za stávající šíře je technicky neproveditelné**.

3) chybějící koridor pro pohyb chodců

Účastník řízení již několikrát zdůrazňoval, že silnice II/148 (která je frekventovanou krajskou silnicí II. třídy) je **jedinou adekvátní možností pro pěší** spojující sousedící Dolní a Horní Slověnice, přesto problematika bezpečného pohybu chodců v dané lokalitě není v současné době nikterak řešena. Obyvatelé dané lokality jsou nuceni k pěší dopravě mezi Dolními a Horními Slověnicemi využívat prostor pozemní komunikace bez zřízených chodníků.

Bezpečnostní inspekci bylo zjištěno, že **přes hráz a mostní objekty se musí chodci pohybovat po již tak úzké silnici v hlavním dopravním prostoru**, což bylo shledáno **bodovou závadou v kontinuitě bezpečného koridoru pro pohybu chodců** (neboť v navazujících úsecích, vyjma mostních objektů, se chodníky nachází).

Stávající uspořádání tudíž vůbec nechrání chodce, ba naopak je vystavuje nebezpečí srážky s projíždějícími vozidly. Nadto v prostoru hráze a mostních objektů **nelze za současného stavu ani uvažovat o možnosti zajistit bezbariérové užívání**.

Jako rizika středního stupně závažnosti byla vyhodnocena:

1) nevhodné směrové vedení silnice v křižovatce

Nevhodné směrové vedení komunikace v křižovatce má vzhledem k poloměru oblouku nedostatečné rozšíření jízdních pruhů, což může vést k **přejíždění obrysu vozidla do protisměru, kdy hrozí srážka s protijedoucím vozidlem.**

Dle účastníka řízení je toto riziko ještě vyšší v případech, kdy po mostních objektech pojede například autobus. Na tomto místě účastník řízení zdůrazňuje, že **místem pravidelně několikrát denně autobus skutečně projíždí.** Mosty jsou hojně využívány též **zemědělskou technikou (traktory, kombajny, pásovými vozidly využívanými v zemědělství a jinou nadrozměrnou technikou) či nákladními vozidly.**

2) nevyhovující stav svodidel

Bezpečnostní inspekci bylo zjištěno, že **svodidla** nacházející se podél pozemní komunikace na mostních objektech **nejsou dostatečně pevně ukotvena.** V některých úsecích je stav svodidel natolik žalostný, že s nimi lze volně pohybovat rukou.

Na několika místech **nejsou svodidla ukončena bezpečným způsobem,** což opět v případě dopravní nehody může vést ke **zhoršení následků dopravní nehody pro nejzranitelnější účastníky silničního provozu.**

Při stávajícím šířkovém uspořádání není technicky možné zajistit funkční zádržný systém. Za současného stavu navíc na několika úsecích svodidla nemohou plně plnit svou funkci, neboť se za nimi nacházejí pevné překážky, které brání svodidlům ve vychýlení se a tlumení energie nárazu. Pevné překážky navíc dle účastníka řízení opět mohou vést ke zhoršením následků dopravních nehod.

3) nedostatečný rozhled v napojení na hlavní silnici

Stromy nacházející se podél pozemní komunikace plní za současného stavu **pouze funkci překážky v rozhledových poměrech účastníků silničního provozu.** Z důvodu **nedostatečného šířkového uspořádání** opět **není možné zajistit odpovídající rozhledové poměry,** neboť stromy nelze vysadit jinak, než v těsné blízkosti pozemní komunikace, kde nejenže **brání** účastníkům silničního provozu **v rozhledu,** ale též **představují pevné překážky** (viz výše), čímž samy o sobě představují bezpečnostní riziko.

Jako riziko nízkého stupně závažnosti bylo vyhodnoceno:

1) nevyhovující stav vozovky, krajnic a chodníků

V důsledku podmáčení konstrukčních vrstev vozovky (mimo jiné i vlivem kořenů stromů, které způsobují zvedání povrchu vozovky a vznik trhlin), jejíž povrch není v dobrém stavu, dochází ke **klesání únosnosti nepevných krajnic.** Nevyhovující stav vozovky představuje nejen riziko pro vozidlo, kdy může v důsledku zhoršení adheze dojít k jeho **smyku,** ale též riziko pro chodce, který může na nevhodném povrchu **klopýtnout.**

Řešením je samozřejmě oprava povrchu silnice, nicméně toto řešení dle účastníka řízení nepředstavuje řešení komplexního problému, neboť není způsobilé vyřešit problematiku bezpečného pohybu chodců, kteří stále budou nuceni využívat při přechodu po mostních objektech prostor pozemní komunikace.

*Ze závěrů bezpečnostní inspekce je patrné, že **krucialním problémem v dané lokalitě je nedostatečná šířka stávajícího náspového tělesa**, která neumožňuje bezpečný pohyb nejzranitelnějších účastníků silničního provozu, a to zejména chodců a cyklistů. Účastník řízení je toho názoru, že prohlášením trojmostí za kulturní památku nejenže dojde k ohrožení bezpečnosti provozu, nýbrž, že **ve vztahu k nezranitelnějším účastníkům silničního provozu v podstatě na bezpečnost provozu bude rezignováno zcela**, neboť šířka náspového tělesa zůstane zachována a dojde tak pouze k **zakonzervování stávajícího nevyhovujícího uspořádání (současný půdorys valů rozšíření vozovky ani vybudování chodníků neumožňuje)** a chodci a cyklisté stále budou nuceni pohybovat v prostoru pozemní komunikace.*

*V rámci celostátního sčítání dopravy v roce 2020 byla na silnici II/148 zjištěna intenzita vozidel 1109 voz./24 hod., z tohoto počtu je 148 nákladních vozidel/24 hod. Z výsledků navíc vyplývá, že silnice II/148 je **významně zatížena cyklistickou dopravou**, a to cca **40 cyklo./hod.**, což znamená, že jen **25% průjezdů tvoří cyklisté**. Účastník řízení považuje vystavování nejzranitelnějších účastníků silničního provozu takovým rizikům, které mohou mít fatální dopady (jako může mít například dopravní nehoda, při níž dojde ke srážce chodce nebo cyklisty s projíždějícím vozidlem) za naprosto neobhájitelné. Navíc za situace, kdy se jedná o hojně vytíženou pozemní komunikaci právě cyklisty.*

*To, že šířka stávajícího náspového tělesa představuje reálné bezpečnostní riziko dokládá i skutečnost, že jen během prohlídky předmětného úseku pozemní komunikace byla zaznamenána **1 skoronehoda, kdy došlo k přímému ohrožení právě jednoho z nejzranitelnějších účastníků silničního provozu**, a to právě projíždějícího cyklisty.*

Účastník řízení se plně ztotožňuje se závěry bezpečnostní inspekce, ze kterých vyplývá, že jediným smysluplným a funkčním řešením bezpečnosti silničního provozu v posuzovaném místě je přebudování silničního náspu (hráze) a rozšíření šířkového uspořádání, které zajistí bezproblémové vyhýbání vozidel, bezpečné předjíždění cyklistů a zajistí bezpečný chodník pro pohyb pěších, který bude oddělen od provozu na vozovce.

K důkazu: Bezpečnostní inspekce sil. II/148 Slověnice 01/2024

III.

Stanovisko Rybářství Třeboň Hld. a.s. ze dne 09.02.2024

Skutečnost, že je v posuzovaném místě neuspokojivá bezpečnostní situace dokládá i Stanovisko Rybářství Třeboň Hld. a.s. ze dne 09.02.2024 (které po trojmostí roky přepravuje ryby kamionovou dopravou), a ze kterého je patrné, že:

1) *současný stavebně technický stav mostů nevyhovuje technickým a bezpečnostním nárokůmna dopravu*, zejména vzhledem k velkému množství pohybujících se chodců a cyklistů v období turistické sezóny, ale i místních obyvatel, kteří mosty využívají jako jedinou spojnici obou částí obce celoročně;

2) *šířka vozovky je nedostatečná*, jakož i *únosnost jednotlivých mostů je nízká*, což způsobuje Rybářství Třeboň Hld. a.s. problémy s kamionovou přepravou ryb – na tomto místě účastník řízení zdůrazňuje, že **nejen kamiony** přepravující ryby jsou nuceny využívat šířkově nedostačující náspové těleso, **ale též autobusy, zemědělská technika či nákladní vozidla**, která fakticky nemají možnost zvolit jinou vhodnější cestu, neboť silnice II/148 je jedinou dopravní tepnou spojující Dolní a Horní Slověnice;

3) v důsledku malé volné výšky mostů nad vodní hladinou **nelze proplout technickými loděmi**, což prakticky znemožňuje provádění strojní údržby břehových porostů.

Účastník řízení je toho názoru, že Stanovisko Rybářství Třeboň Hld. a.s. je **hmotným dokladem neuspokojivé bezpečnostní situace, jejíž hlavní příčinou je nedostatečná šířka stávajícího náspového tělesa mostů**, a které je narozdíl od neodůvodněného stanoviska „Komise Ministerstva kultury pro hodnocení návrhů na prohlášení nemovitých věcí za kulturní památku a žádostí na zrušení prohlášení nemovitých věcí za kulturní památku“ **podloženo nepřenositelnou praktickou osobní zkušeností**. Jak již účastník řízení uvedl, stanovisko „Komise Ministerstva kultury pro hodnocení návrhů na prohlášení nemovitých věcí za kulturní památku a žádostí na zrušení prohlášení nemovitých věcí za kulturní památku“ je ničím nepodložené konstatování, které navíc není podloženo žádnými konstruktivními návrhy řešení, jak tedy za stávajícího stavu zajistit bezpečnost silničního provozu.

K důkazu: Stanovisko Rybářství Třeboň Hld. a.s. ze dne 09.02.2024

IV.

Výpis z usnesení Zastupitelstva města Lišov č. 8/2023, ze dne 18.12.2023

Účastník řízení dále do spisu zakládá Výpis z usnesení Zastupitelstva města Lišov č. 8/2023, ze dne 18.12.2023, kterým Ministerstvo kultury informuje, že **Zastupitelstvo města Lišov** projednalo záměr prohlášení souboru „sypaný val s trojmostím v Dolních Slověnicích“ za kulturní památku, a **v souladu s doporučením Rady města Lišov nesouhlasí s prohlášením souboru „sypaný val s trojmostím v Dolních Slověnicích“ za kulturní památku.**

Stanovisko Rady města Lišov i Zastupitelstva města Lišov je tedy zamítavé. Dle účastníka řízení toto zamítavé stanovisko **reflektuje nejen stanoviska jeho orgánů, ale i názory občanů** (blíže viz. též Petice proti záměru vyhlášení plošné památkové ochrany v Dolních a Horních Slověnicích a proti prohlášení trojmostí mezi Dolními a Horními Slověnicemi kulturní památkou, kterou zorganizovali místní obyvatelé).

K důkazu: Výpis z usnesení Zastupitelstva města Lišov č. 8/2023, ze dne 18.12.2023

Petice proti záměru vyhlášení plošné památkové ochrany v Dolních i Horních Slověnicích a proti prohlášení trojmostí mezi Dolními a Horními Slověnicemi kulturní památkou (již ve spise)

V.

Vyjádření k památkové hodnotě mostů

Účastník řízení již několikrát zdůrazňoval, že trojmostí definici kulturní památky nenaplní, a to z níže uvedených důvodů:

- všechny tři mosty jsou pouze běžnými konstrukcemi své doby a nemají žádný prvek, který by je vyzdvihoval nad ostatní;
- hlavním použitým materiálem je běžný snosový kámen z polí a z řek;
- kamenné obloukové mosty nejsou v našem prostředí něčím ojediněle se vyskytujícím (viz např. Ministrem kultury uváděné mosty mezi obcemi Stará Hlína a Nová Hlína);
- mosty tvoří unikátní celek (jeden z mostů je již nahrazen novým železobetonovým mostem);
- kulturní hodnotu mostů snižuje jejich špatný stavebnětechnický stav;
- trojmostí není integrální a neoddělitelnou součástí Rožmberské rybníční soustavy (trojmostí vzniklo podstatně později až s rozmachem silniční dopravy mezi Lomnicí nad Lužnicí, Lišovem a Českými Budějovicemi v polovině 19. století a doplněno počátkem 20. století, proto nemá s Rožmberskou rybníční soustavou v podstatě nic společného)
- hlavním účelem trojmostí bylo pouze zkrátit cestu mezi Horními a Dolními Slověnicemi, přičemž stavba rozhodně nebyla zamýšlena jako most v kombinaci s dlouhým náspem, neboť na místě byl vybudován nejprve val, na kterém byl až poté vystavěn most kvůli snazšímu pohybu.

Vzhledem k tomu, že účastníkovi řízení stále nejsou známy konkrétní důvody, pro které by měly být předmětné mosty prohlášeny za kulturní památku., neboť je toho názoru, že trojmostí není nikterak jedinečné ani vzácné, a že mosty obdobného typu se nacházejí na řadě míst České republiky, oslovil účastník řízení **pana Jiřího Hladkého z Písku**, který se památkám dlouhé roky věnuje, a požádal jej o vyjádření k památkové hodnotě mostů. Dle názoru pana Jiřího Hladkého je trojmostí **naprosto nesourodý architektonický útvar, jehož památková hodnota není dána**, a to zejména vzhledem k tomu, že jeden z původních mostů je již **nahrazen novým betonovým mostem, který znehodnocuje krajínovotvorný, historický a urbanistický pohled na mosty jako na celek**. Jiří Hladký je autorem řady odborných publikací věnujících se památkám a památkové péči.

Dle účastníka řízení pro závěr, že trojmostí není kulturní památkou svědčí i skutečnost, že až do okamžiku, kdy mělo dojít k rekonstrukci trojmostí, nebylo trojmostí zahrnuto (ani se neuvažovalo o jeho zahrnutí) do památkové ochrany stávající kulturní památky „Rožmberská rybníční soustava“. Zůstává tak otázkou, **proč mosty až donedávna nepřipadaly nikomu**

hodny tohoto zápisu? Jak je možné, že mohlo dojít k nahrazení jednoho z původních mostů novým betonovým mostem zcela bez ingerence památkové péče, když se má údajně jednat o památkově hodnotný objekt? Dle účastníka řízení je odpověď na tuto otázku jednoduchá, mosty nemají nic společného ani s Rožmberskou rybníční soustavou, nejsou ani součástí vodního díla rybníka Dvořiště, neboť vznikly až podstatně později. Rozhodně se tak nemůže jednat o žádný nedělitelný unikátní areál, jak je nyní tvrzeno.

VI.

Vyjádření ke kolizi veřejného zájmu na bezpečnosti silničního provozu na pozemní komunikaci a veřejného zájmu na ochraně kulturního dědictví

Účastník řízení je toho názoru, že veřejný zájem na bezpečnosti silničního provozu na pozemní komunikaci II/148 v daném případě jednoznačně převládá nad veřejným zájmem na ochraně kulturního dědictví, a to z níže uvedených důvodů po zhodnocení s ohledem na zásadu **proporcionality**, kdy rozhodující jsou následující kritéria:

- 1) **vhodnosti**, tedy zda-li omezením určitého základního práva lze dosáhnout sledovaného cíle, tj. ochrany jiného základního práva;
- 2) **potřebnosti**, tedy zda nelze dosáhnout stejného cíle jiným opatřením neomezujícím určité základní právo;
- 3) **poměrování**, tj. porovnáním závažnosti obou v kolizi stojících základních práv.

Účastník řízení je toho názoru, že **pouhou regulací dopravního provozu nelze dosáhnout sledovaného cíle**, tj. zajištění bezpečnosti silničního provozu na pozemní komunikaci II/148 zejména pro nejzranitelnější účastníky silničního provozu, a že neexistuje jiné opatření, jak skloubit památkovou péči o soumostí a současně zvýšit bezpečnost provozu, než je zamýšlená rekonstrukce, která umožní rozšíření vozovky a vybudování chodníků, neboť silnice II/148 je nejen důležitou, ale v podstatě **jedinou spojnici** turistického ruchu, a zároveň veškeré dopravy jako takové v dané oblasti. Nejedná se o bezvýznamnou komunikaci, ale o **frekventovanou** krajskou silnici II. třídy (navíc propojuje dvě města, na nichž leží vysoce dopravně zatížené silnice I. třídy), po které se v hlavní sezóně pohybuje cca **40 cyklistů za hodinu**. Užití kyvadlového provozu či světelně signalizačního zařízení tak není prakticky možné, neboť délka cyklu světelně signalizačního zařízení by musela reflektovat fakt, že se po silnici pohybují ve značném počtu právě cyklisté, čímž by docházelo ke vzniku kolon. Kolony jsou zde reálnou hrozbou, neboť silnice II/148 je skutečně jedinou možnou cestou mezi Horními a Dolními Slověnicemi, řidiči tudíž **nemají ani možnost zvolit jinou objízdnou trasu**. Obdobně to platí pro cyklisty (pro které je přes tuto silnici navíc vedena cyklotrasa) i chodce (kteří tudy běžně chodí z Dolních do Horních Slověnic na dětské hřiště, sportoviště či kulturní a společenské akce). Účastník řízení má za to, že pouhá regulace dopravního provozu (jako je kyvadlová doprava, světlená signalizace či přednost v jízdě jedním směrem) by namísto zvýšení bezpečnosti naopak působila **zvýšenou nervozitou mezi řidiči**, a tím by

naopak došlo ke snížení bezpečnosti provozu, v důsledku **neukázněného chování řidičů**. Přednost v jízdě jedním směrem navíc znemožňuje i skutečnost, že se v rozhledových poměrech nacházejí pevné překážky a situace na mostech je tak nepřehledná. Navíc kvůli celkové délce zúženého prostoru a poloze křižovatky u kostela **nelze zajistit průhled z jednoho konce na druhý**.

S ponecháním stávajícího stavu tak, jak je, se též nelze spokojit, neboť v současné době se chodci a cyklisté pohybují v provozu, a to aniž by byla jakkoli řešena jejich bezpečnost. To, že doposud nedošlo k fatální nehodě je tak spíše dilem náhody (možná i dilem toho, že místní si nebezpečí jsou vědomi a chovají se při pohybu po trojmostí více obezřetně, což však nemusí platit, a nelze to ani předpokládat, u turistů, kteří místem projíždění/procházejí mnohdy poprvé a naposledy), než, že by bylo možno považovat stávající stav (či snad vyvozovat z toho, že doposud nedošlo k smrtelnému střetu chodce s vozidlem) z hlediska bezpečnosti za uspokojivý. Pokud dojde k prohlášení trojmostí za kulturní památku, a zároveň k pouhé regulaci dopravního provozu, dojde při stávajícím zatížení pozemní komunikace k **ohrožení komunikačního propojení v dané lokalitě**. Navíc ve vztahu k bezpečnosti pěších se situace opět nikterak nezlepší, neboť stále bude úsek ponechán bez chodníků.

Účastník řízení trvá na tom, že v daném případě musí veřejný zájem na ochraně kulturního dědictví ustoupit bezpečnosti provozu v dané lokalitě. Pro tento závěr svědčí i fakt, že jeden z mostů je nepůvodní. Pokud se tedy i přesto někdo domnívá, že trojmostí nějakou památkovou hodnotu má (účastník řízení si toto nemyslí), nelze od skutečnosti, že jeden z mostů je nepůvodní odhlédnout v tom smyslu, že **památkovou hodnotu nepůvodnost jednoho z mostů prokazatelně podstatně snižuje. Památková hodnota betonového mostu je totiž nulová**. V tomto regionu se navíc již nachází množství podobně památkově chráněných staveb (viz např. mosty mezi obcemi Stará Hlína a Nová Hlína). Jsou tedy skutečně mosty mezi Horními a Dolními Slověnicemi, kde jeden most je nahrazen jedním betonovým nepůvodním mostem, unikátnější než jiné již památkově chráněné mosty, aby byla potřeba je památkově chránit?

Stavebně technický stav mostů je navíc zcela **neuspokojivý**. Nejenže se **postupně rozpadají kamenné obruby náspů a spárované kamenné zdivo**, ale vzhledem k tomu, že docházelo pouze k navyšování vrstev materiálu vozovky, lze předpokládat, že došlo k **likvidaci funkce původních kamenných chrličů, které měly sloužit k odvodu dešťové vody z vozovky**. Je tedy otázkou, v jak žalostném stavu budou základové desky všech tří mostů a další vrstvy, což by se však prokazatelně ukázalo pouze zavedením sond nezávislou mostařskou firmou a zjištěním přesné skladby mostů.

Ve špatném stavu je mimo jiné i **stromořadí**, které má být též pod památkovou ochranou. Vzhledem k nedostatečné šířce pozemní komunikace však stromy v současné době

slouží pouze jako překážky v rozhledových poměrech účastníků silničního provozu a jako pevné překážky přímo za svodidly technicky znemožňují, aby bylo na mostech možné zajistit funkční zádržný systém, tzn. svodidla, která by namísto zhoršování následků dopravních nehod, plnila řádně funkci bezpečnostního prvku tak, jak mají.

Účastník řízení nezpochybňuje skutečnost, že památkově hodnotné, unikátní stavby si zaslouží náležitou ochranu. Dle jeho názoru si však mosty ve špatném stavebně-technickém stavu, které netvoří unikátní celek a jsou pouze běžnými konstrukcemi své doby, takovou ochranu nezaslouží. Navíc optikou toho, že vlivem jejich ochrany budou dennodenně i nadále vystavováno nebezpečí 1109 řidičů, množství cyklistů a v neposlední řadě především občané Slověnic, kteří se nikdy nebudou moci mezi Horními a Dolními Slověnicemi pohybovat po chodníku s pocitem bezpečí, aniž by museli stále obezřetně promýšlet, jaký úhybný manévr učinit až uslyší projíždějící vozidlo. Dle účastníka řízení tak je zcela nevhodné prohlásit za kulturní památku mosty, po nichž vede frekventovaná pozemní komunikace, jež je jedinou dopravní spojnici, navíc v turisticky atraktivní a vytížené lokalitě, neboť neexistuje (a doposud ani nebyl předložen) způsob, jak provoz na této pozemní komunikaci pouze usměrnit a zvýšit tak bezpečnost dopravního provozu, aniž by zároveň nedošlo k omezení provozu, ohrožení komunikačního propojení dané lokality a ohrožení bezpečnosti provozu na předmětné pozemní komunikaci ve vztahu k nejzranitelnějším účastníkům silničního provozu.

VII.

Vzhledem k tomu, že v daném případě dochází ke kolizi veřejného zájmu na bezpečnosti silničního provozu na pozemní komunikaci a veřejného zájmu na ochraně kulturního dědictví, přičemž oba tyto konkurující veřejné zájmy nelze uplatňovat ve vzájemném souladu, účastník řízení na základě výše uvedených skutečností a přiložených listinných důkazů navrhuje, aby Ministerstvo kultury v souladu s § 3 odst. 4 zákona o státní památkové péči a za použití § 67 et seq. správního řádu vydalo následující rozhodnutí:

Soubor „sypaný val s trojmostím v Dolních Slověnicích“, který se sestává ze sypaného náspu a tří mostů, včetně stromořadí a litinového křížku, na pozemcích parc. č. 1122/1 a parc. č. 1122/2 a dále na pozemcích parc. č. 127/1 a parc. č. 127/2, vše v k. ú. Dolní Slověnice, obec Lišov, okres České Budějovice, Jihočeský kraj se neprohláší za kulturní památku.[...]

Ministerstvo kultury k vyjádření Města Lišov ze dne 27. 2. 2024 dodává:

V bodě č. II. účastník řízení komentuje vyjádření Bezpečnostní inspekce sil. II/148 Slověnice 01/2024, kterou nechal vyhotovit Jihočeský kraj. V posudku bylo stanoveno celkem

sedm bezpečnostních rizik, přičemž se jedná o tři rizika vysokého stupně závažnosti, tři rizika středního stupně a jedno riziko nízkého stupně závažnosti:

Rizika vysokého stupně závažnosti:

1) Nedostatečná šířka vozovky

V souvislosti s nedostatečnou šířkou vozovky přecházející přes most, která neumožňuje plynulý obousměrný provoz, se běžně užívá různých dopravních opatření, která ve svém důsledku vedou k vyšší bezpečnosti provozu. Ministerstvo zevrubně prověřilo řadu analogických případů, kde jsou tato opatření trvale uplatňována na silnicích II. třídy se zvýšeným provozem. Tato opatření lze aplikovat i na slověnické trojmostí i za předpokladu zachování a obnovy stávajícího soumostí. Podrobný komentář k této připomínce, včetně seznamu obdobných případů užitých v praxi – viz výše v tomto rozhodnutí na str. 72-74. Námitka účastníka, že zavedení světelné signalizace by vedlo ke zhoršení bezpečnosti pro pěší, je v tomto případě nerelevantní. Umístění světelné signalizace by současně zahrnovalo i výstavbu chodníku. Z pohledu Ministerstva kultury tak při prohlášení soumostí za kulturní památku nedochází k zamezení bezpečnosti provozu ani k zamezení jeho obnovy, ale pouze k usměrnění podoby této obnovy.

2) Pád vozidla do rybníka

Účastníkem jmenovaná rizika, která by mohla vést k pádu vozidla do rybníka, jako je nestabilní krajnice nebo nedostatek prostoru za svodidlem, lze minimalizovat při uplatnění výše popsanych opatření na str. 72-74 tohoto rozhodnutí. Zřízením jednopruhové obousměrné komunikace se při krajnici uvolní další prostor.

3) Chybějící koridor pro pohyb chodců

Bezpečný koridor pro pěší lze zajistit buďto výstavbou chodníku (při zřízení jednopruhové obousměrné komunikace), snížením předepsané rychlosti nebo výstavbou lávky v blízkosti soumostí (viz komentář na str. 72-74).

Rizika středního stupně závažnosti:

1) Nevhodné směrové vedení silnice v křižovatce

Nevhodné směrové vedení silnice v křižovatce se vztahuje na křížení silnic u kostela. Samotné mostní těleso je však vzdálené od křižovatky nejméně 20 metrů. Potenciální úprava této křižovatky by nezasahovala do samotné mostní konstrukce. Nutno podotknout, že v této souvislosti byla údajně pro nepřehlednost křižovatky odstraněna budova historické klasicistní fary, která dle sdělení Města Lišov bránila v rozhledu řidičů a znemožňovala výstavbu chodníku. Aktuálně je pozemek, kde stávala fara, prázdný. V oblasti křižovatky je tedy možné adekvátně upravit jízdní pruhy takovým způsobem, aby se zvýšila bezpečnost při průjezdu velkých vozidel.

2) Nevyhovující stav svodidel

Nevyhovující stav svodidel bude možné vyřešit společně s užitím výše popsaných dopravních opatření v rámci celkové obnovy soumostí. Změnou uspořádání provozu (výstavbou chodníku a zavedením jednopruhé obousměrné silnice s předností v jízdě jedním směrem) se může rozšířit i prostor kolem svodidel.

3) Nedostatečný rozhled v napojení na hlavní silnici

Komunikace na mostě je přehledná, neboť řidičům z bodu vjezdu na samotné mostní těleso umožňuje dostatečný rozhled po celé délce rovně vedené linie vozovky. V bodech napojení mostu na silnici lze rozhledovou situaci snadno ověřit z mapových podkladů na veřejně dostupných internetových stránkách Mapy.cz prostřednictvím prohlížeče Panorama. Poslední uveřejněný záznam na zmíněných stránkách byl pořízen dne 30. 7. 2021 a zachycuje tak pohledovou situaci v období nejbujnější vegetace. Záznam ze dne 7. 9. 2014 situaci rovněž potvrzuje. I jiné internetové mapové prohlížeče prokazují, že rozhledová situace je jednoznačně přehledná a ve výhledu nebrání vzrostlé stromořadí ani další zeleň lemující mosty po obou stranách (viz Google Street View z června roku 2023, září 2019 nebo z července 2011). V této souvislosti je také nutné zmínit, že dřeviny je potřeba průběžně ošetřovat a udržovat v dobrém stavu, obzvláště pak v úsecích, kde by hypoteticky mohly omezovat bezpečnost dopravního provozu. Rozhledovou situaci lze také vylepšit umístěním dopravního zrcadla, jak je navrženo v samotném posudku bezpečnostní inspekce. K připomínce, že stromořadí představuje nebezpečí pro řidiče jakožto pevná překážka, ministerstvo poukazuje na nespočet stromových alejí po celé České republice. Oboustranné stromořadí lemují často i komunikace na dopravně velmi vytížených silnicích kategorie I. třídy s vyšší povolenou rychlostí. Nenáročné opatření v podobě snížení povolené rychlosti může vést k výrazné eliminaci nebezpečných situací, jako je srážka s pevnou překážkou v podobě stromořadí podél komunikace. Zároveň lze důvodně předpokládat, že případná zvažovaná celková novostavba soumostí nikdy nezaručí úplnou dopravní bezpečnost daného úseku, neboť nová široká přímá silnice situovaná mezi dvěma obcemi může naopak některé řidiče svádět k častějšímu předjíždění a překračování nejvyšší povolené rychlosti.

Riziko nízkého stupně závažnosti:

1) Nevyhovující stav vozovky

Neutěšený stav vozovky na soumostí v první řadě odkazuje na nedostatečnou a zanedbanou průběžnou údržbu. Tento problém lze snadno vyřešit i v rámci celkové obnovy trojmostí společně se zavedením potřebných dopravních opatření pro zvýšení bezpečnosti provozu.

Závěrem bezpečnostní inspekce je vyhodnocení, které jako nejzávažnější problém definuje nedostatečnou šířku vozovky. V posudku jsou pak navržena doporučení ke zlepšení stávající situace, vyzdvíženo je pak rozšíření komunikace, přičemž dva jízdní pruhy by bylo

vhodné doplnit výstavbou chodníku. Ministerstvo výše rozvedlo a důkladně popsalo dopravní opatření, která jsou v České republice běžně užívána v souvislosti s nedostatečnou šířkou vozovky, přičemž poukázalo i na konkrétní příklady jejich využití na památkově chráněných mostech. Výstavba chodníku (a případně i cyklostezky) při jedné straně vozovky pak umožní i provoz jednopruhové obousměrné komunikace, řízené dopravním značením nebo světelnou signalizací. Další možností je pak výstavba lávky pro bezpečný pohyb chodců a cyklistů v blízkosti mostu. Posudek bezpečnostní inspekce tak v případě slověnického soumostí nezážil možnost výstavby lávky ani jiná běžně uplatňovaná dopravní opatření.

Na okraj ministerstvo podotýká, že na inkriminovaném úseku komunikace, přecházejícím přes soumostí, se od doby započatého měření neodehrála ani jedna dopravní nehoda. V elaborátu bezpečnostní inspekce je pak zmíněna jedna nehoda na mostě, druhá na křižovatce u kostela. Po důkladném prozkoumání webových stránek s evidencí dopravních nehod (<https://nehody.cdv.cz/statistics.php>) musíme podotknout, že měření bylo započato již v roce 2006 (posudek bezpečnostní inspekce operuje s rokem 2008). Po prozkoumání podrobností ohledně nehod bylo zjištěno, že přímo na mostě se žádná nehoda za posledních 18 let neodehrála. Obě zmiňované nehody se staly na křižovatce u kostela, obě v nočních hodinách a důvodem bylo nezvládnutí vozidla řidičem. Lze důvodně předpokládat, že případná zvažovaná celková novostavba soumostí nikdy nezaručí úplnou dopravní bezpečnost daného úseku, neboť nová široká přímá silnice situovaná mezi dvěma obcemi může naopak některé řidiče svádět k častějšímu předjíždění a překračování nejvyšší povolené rychlosti.

V bodě č. III. účastník řízení komentuje **stanovisko Rybářství Třeboň Hld. A. s. ze dne 9. 2. 2024.** V první řadě je zde popisován špatný stav mostů, který nevyhovuje technickým a bezpečnostním nárokům na dopravu, zejména je vyzdvihováno nedostatečné bezpečnostní zajištění pro chodce a cyklisty. S touto připomínkou se ministerstvo vyrovnalo výše, kde rozvedlo možnosti, jak zajistit bezpečnější provoz i za předpokladu zachování stávajícího trojmostí – viz str. 72-74 tohoto rozhodnutí. Dále účastník upozorňuje na nedostatečnou šířku vozovky procházející po mostech, která způsobuje problémy s kamionovou přepravou ryb. S uvedenými námitkami ohledně nedostatečné šířky vozovky se ministerstvo vyrovnalo výše na str. 72-74 tohoto rozhodnutí. Jako třetí připomínku pak rybářství zmiňuje malou volnou výšku mostů nad vodní hladinou, která zde neumožňuje proplout technickými loděmi a znemožňuje provádění strojní údržby břehových porostů. K této námitce ministerstvo jen podotýká, že po dlouhá léta byla zajišťována údržba břehových porostů jiným způsobem, přičemž existence soumostí ve stávajícím konstrukčním provedení se nezměnila.

V bodě č. IV. účastník předkládá **Výpis z usnesení Zastupitelstva města Lišov č. 8/2023 ze dne 18. 12. 2023,** ve kterém je v souladu s doporučením Rady města Lišov

vyjádřen nesouhlas s prohlášením soumostí za kulturní památku. Účastník se v tomto bodě odvolává také na nesouhlasný názor občanů s památkovou ochranou, vyjádřený v *Petici proti záměru vyhlášení plošné památkové ochrany v Dolních a Horních Slověnicích a proti prohlášení trojmostí mezi Dolními a Horními Slověnicemi kulturní památkou*. Ministerstvo již výše v rozhodnutí komentovalo usnesení zastupitelstva i dříve předloženou petici. Opětovně zde upozorňujeme, že téměř shodné množství osob podepsalo naopak „**Petici proti demolici fary a mostů v Dolních Slověnicích**“.

V bodě č. V. se účastník vyjadřuje **k památkové hodnotě mostů**, přičemž zdůrazňuje, že objekty jsou pouze běžnými konstrukcemi své doby a dále uvádí totožné připomínky, s kterými se ministerstvo vyrovnalo již na str. 72-76 a na str. 100-106 tohoto rozhodnutí. Účastník řízení také oslovil pana Jiřího Hladkého z Písku, přičemž jeho názor interpretoval skrze vlastní vyjádření. Pan Jiří Hladký je přesvědčen, že slověnické trojmostí je nesourodý architektonický útvar, jehož památková hodnota není dána, a to zejména vzhledem k tomu, že jeden z původních mostů je již nahrazen novým betonovým mostem, který znehodnocuje krajinnotvorný, historický a urbanistický pohled na mosty jako celek. Stručný názor pana Jiřího Hladkého byl ve stanovisku účastníka řízení pouze interpretován, nebyl podložen vlastním odborným vyjádřením, které by bylo samotným autorem signováno. Ministerstvo již výše reflektovalo řadu odborných stanovisek, které mělo k dispozici již od počátku řízení o prohlášení za kulturní památku a z nichž bylo v rámci tohoto rozhodnutí hojně citováno. Památkovou ochranu jednoznačně doporučilo velké množství renomovaných odborníků z oboru památkové péče, historie, architektury, hydrologie, ochrany přírody a krajiny atd., a to prostřednictvím webových stránek www.dedictvilisovska.cz, dále pak odborná organizace památkové péče, tedy Národní památkový ústav, ú. o. p. v Českých Budějovicích, tak i oddělení památkové péče Magistrátu města České Budějovice. Jednoznačně soumostí k památkové ochraně doporučila i „Komise Ministerstva kultury pro hodnocení návrhů na prohlášení nemovitých věcí za kulturní památku a žádostí na zrušení prohlášení nemovitých věcí za kulturní památku“. Jednoznačnou památkovou hodnotu soumostí ostatně shledal i ministr kultury v rozhodnutí čj. MK 16014/2023 OLP ze dne 18. 7. 2023.

S připomínkami, proč nedošlo k prohlášení slověnického trojmostí za kulturní památku již dříve, se ministerstvo vypořádalo výše na str. 36 tohoto rozhodnutí. Argument, že jakákoliv věc dosud nebyla zapsána nebo prohlášena za kulturní památku, neznamená, že se tak nemůže stát v budoucnu. Tuto skutečnost potvrzuje též citace z rozhodnutí Nejvyššího správního soudu 2 As 120/2011 (viz str. 36 tohoto rozhodnutí). K následujícímu konstatování účastníka, že trojmostí nebylo vždy součástí rybniční soustavy, neboť vzniklo až v polovině 19. století, a proto nemá s Rožmberskou rybniční soustavou téměř nic společného, se ministerstvo vyrovnalo na str. 39 tohoto rozhodnutí. Jak již bylo popsáno výše, „Rožmberská rybniční soustava“ představuje soubor vzájemně propojených vodních děl, pocházejících převážně z průběhu 16. století, nikoliv však výlučně. Některé součásti souboru,

jako je např. rybník Dvořiště, jsou středověkého založení. Konkrétně sypané valy, na nichž je vystavěno trojmostí, jsou součástí pozemků p. č. 127/1 a 127/2, tedy rybníku Dvořiště (již chráněné kulturní památky). **Kulturní památku „Rožmberská rybníční soustava“ tvoří vodní plochy, koryta toků, hráze rybníků včetně vegetačního krytu, technologická zařízení a další konstrukce.** Technologická zařízení a konstrukce jsou průběžně opravovány, tak aby byla zajištěna jejich funkčnost. I přes novodobé úpravy jsou tyto objekty součástí chráněného vodního díla. Stejně tak sypaný val s trojmostím, ač je svým založením mladší, přímo souvisí s rybníční soustavou. Mosty překlenují jižní výběžek jednoho z nejstarších rybníků na Třeboňsku a přímo na pozemku rybníka je založen sypaný val. Trojmostí je spojnici mezi Horními a Dolními Slověnicemi a svým unikátním technickým provedením, formou sypané hráze s mosty, umožňuje nadále i propojení vodní plochy. **Dnes je tento historický most z 19. století technickým unikátem a současně již integrální součástí po staletí utvářeného rozsáhlého vodního díla.** Podstatná část kulturní památky „Rožmberská rybníční soustava“ vznikla v průběhu 16. století v souvislosti s hospodařením významného šlechtického rodu Rožmberků, avšak některé její části jsou staršího založení, některé naopak pocházejí z historických etap pozdějších.

V bodě č. VI. se účastník řízení vyjadřuje ke kolizi dvou veřejných zájmů. Účastník řízení je toho názoru, že veřejný zájem na bezpečnosti silničního provozu jednoznačně převládá nad veřejným zájmem na ochraně kulturního dědictví. K vyjádření ohledně **zásady proporcionality a zvážením veřejného zájmu na ochraně kulturního dědictví spolu s veřejným zájmem na bezpečnosti dopravy** ministerstvo konstatuje, že se tyto dva veřejné zájmy nikterak vzájemně nevylučují. Dle výše uvedeného stavebně statického posudku nevykazují mosty závažné statické poruchy či nedostatečnou únosnost, aby nemohly dále plnit svou funkci. Současně je možné na soumostí aplikovat dopravní opatření, která povedou k výraznému zvýšení bezpečnosti silničního provozu. Z výše popsané rozvahy ministerstva a po řádném prozkoumání analogických případů se nabízí několik možností, jak zvýšit bezpečnost provozu i za předpokladu zachování stávajícího soumostí. Podrobný komentář viz výše na str. 72-74 tohoto rozhodnutí. Důkazem o reálném fungování a zavádění těchto opatření v praxi je řada mostů po celé České republice. Nehledě na nespočet mostů bez památkové ochrany, kde jsou trvale uplatňována tato opatření, existuje i velké množství mostů památkově chráněných. Ministerstvo kultury zde odkazuje na výše identifikovaný seznam památkově chráněných mostů, přes které přechází silnice kategorie II. třídy (se zvýšeným dopravním provozem) a na nichž jsou uplatněna popsaná opatření (výstavba chodníku s jednopruhovou obousměrnou komunikací usměrněnou dopravním značením s předností v jízdě jedním směrem nebo výstavba nenáročná lávky v blízkosti mostu s ponecháním dvoupruhové komunikace). Při uplatnění popsaných opatření povede na slověnickém soumostí jednoznačně ke zvýšení bezpečnosti nejen pro motorová vozidla, ale zejména pro chodce a cyklisty. Zavedení zmíněných opatření je pak v souladu i se zachováním stávajícího soumostí za předpokladu jeho obnovy dle principů památkové

péče. V důsledku užití zmíněných opatření nemůže dojít ani k ohrožení komunikačního propojení v dané lokalitě.

S připomínkami ohledně stavebně technického stavu mostu, stavu stromořadí a dalších mostních doplňků se ministerstvo vyrovnalo výše v tomto rozhodnutí. Ministerstvo kultury se v dalším bodě shoduje s názorem účastníka řízení, že současný stavebně technický stav mostů není uspokojivý. Celková obnova sypaného valu s trojmostím je v brzké době nevyhnutelná. Na tomto místě se však ministerstvo odvolává na vyjádření ze stavebně statického posudku pana Ing. Jana Vinaře, který je součástí tohoto rozhodnutí (viz str. 23-28). Ministerstvo zastává názor, že aktuální stav rozhodně nevyžaduje celkovou demolici a stavbu nového mostu, nýbrž je nutné provést obnovu vybraných poškozených částí v souladu s principy památkové péče (tedy zamýšlenou obnovu provést na základě závazného stanoviska – viz § 14 odst. 1 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, které bude primárně vycházet z vyjádření odborné organizace památkové péče).

V této souvislosti ministerstvo také upozorňuje na aktuálně budovaný obchvat města Lišov, který může odlehčit provoz mezi Horními a Dolními Slověnicemi. Nákladní a dálkovou přepravu bude možné směřovat z Dolních Slověnic po silnici č. 148 přes Hůrky a Lišov na zmiňovaný obchvat, z Horní Slověnic pak přes Dunajovice s napojením na obchvat u Štěpánovic. Zprovoznění obchvatu se plánuje na druhou polovinu roku 2025, tudíž v blízké době budou mít řidiči možnost zvolit jinou objízdnu trasu. Odklonění dopravy směrem na chystaný obchvat bude výhodou i pro spediční společnost s kamionovou přepravou se sídlem v Dolních Slověnicích.

K novému podkladu se dále vyjádřil dopisem čj. KUJCK 16982/2024 ze dne 1. 2. 2024 další účastník řízení - **Jihočeský kraj**, se sídlem U Zimního stadionu 1952/2, 370 76 České Budějovice:

„[...] Jedná se o historickou silnici, která propojuje Lišov a Lomnici nad Lužnicí - komunikaci II. třídy s odpovídající dopravní intenzitou vyplývající ze skutečnosti, že propojuje dvě města a na nich ležící vysoce dopravně zatížené silnice I. třídy. Jde o jediné možné propojení, které jsou nuceni využívat obyvatelé Horních a Dolních Slověnic a turisté při cestách přes Miletínský potok. V násypové části silničního tělesa jsou vsazeny tři mostní objekty. Stav těchto mostů je takřka v havarijním stavu, což si vynutilo omezení zatížení mostů. Na hrázi se nacházejí vzrostlé stromy, které jsou proschlé a větve padají na vozovku, postupně bude docházet k jejich odumírání.

V území není uvažováno s obchvatem. Důvodem jsou zejména složité geologické podmínky a vliv na životní prostředí - jedná se totiž o mokřad, kde by bylo založení

a provedení silničního tělesa z technického a ekonomického pohledu nerealizovatelné. Taktéž zásah do prvků ochrany životního prostředí by byl neobhájitelný a neprůchozí.

Silnice II/148 je v tomto prostoru provozována v šířkovém uspořádání nedosahující ani minimální dvoupruhové kategorie S6,5, přičemž s ohledem na to, že se jedná o silnici II. třídy, měla by mít parametry S7, 5. Celková šířka zpevnění asfaltem je tedy v průměru cca 5,0 m. K vozovce by měly přiléhat nezpevněné krajnice - v řešeném úseku však nezpevněné krajnice chybí a na hranu vozovky navazuje zídka nebo násyp silničního tělesa. Pokud bychom měli šířkové uspořádání přiřadit některé z kategorií dle ČSN 736110, jednalo by se o jednopruhou obousměrnou komunikaci, která by měla být vybavena výhybnami. Fakticky zde nelze zajistit obousměrné jednopruhé uspořádání. V případě, že se v řešeném úseku potkají dvě širší vozidla může snadno dojít k najetí pravým kolem mimo prostor zpevnění asfaltem nebo k vzájemné srážce. Nejedná se však pouze o riziko srážky vozidel, na mostě a hrázi se pohybují i zranitelní účastníci silničního provozu. Jedná se o cyklisty a chodce - z výsledků průzkumů vyplývá, že silnice II/148 je mimo dopravní zatížení motorovými vozidly významně zatížena cyklistickou dopravou, je tudíž vedena cyklotrasa č. 1243. Trasy jsou hojně využívané jednak turisticky (po mostech je vedena červená a zelená turistická trasa) a současně pohyb chodců po hrázi a mostech je jedinou možností, jak se dostat z jednoho břehu na druhý mezi dvěma částmi obce. Rizikem je i problematika nestabilní krajnice a nedostatečného prostoru za svodidlem, kdy hrozí zřícení vozidla do rybníka. Aktuálně špatný stavebně technický stav silnice je způsoben tím, že již několik let probíhá správní řízení ke zpmárnění mostů a správce komunikace čeká na jeho výsledek. K tomu je nutné poznamenat, že s realizací všech třech mostů bylo počítáno v roce 2020, k tomu byla pořízena projektová dokumentace a vedeno správní řízení k získání stavebního povolení.

Z provedené bezpečnostní inspekce v lednu 2024 vyplývá, že v řešeném úseku se nachází celkem 7 rizik, z tohoto počtu se jedná o 1 riziko nízkého stupně závažnosti, 3 rizika středního stupně závažnosti a 3 rizika vysokého stupně závažnosti.

Navrhovaným řešením dle této bezpečnostní inspekce je rozšíření zemního tělesa a mostů, stavebně upravit šířkové uspořádání na hrázi, které umožní plnohodnotné 2 jízdní pruhy oddělené střední dělicí čarou a prostor pro pohyb chodců. Došlo by k vytvoření prostoru pro bezpečné vyhnutí vozidel, možnost předjíždění cyklistů a oddálení chodců od motorové dopravy. Současně v celé trase zajistit funkční zádržný systém. To však nelze provést při stávajícím šířkovém uspořádání a tvaru zemního tělesa. Dále je zapotřebí přebudovat sousední křižovatku, aby bylo zajištěno dostatečné rozšíření jízdního pruhu v navazujícím směrovém oblouku a provést úpravu prostoru před kostelem s doplněním chodníku, která svým rozsahem nepochybně zasáhne i na mosty přes Miletínský potok tak, aby tím byla dodržena potřebná šířka jízdního pruhu v směrovém oblouku jakož i nezbytná délka tohoto rozšíření.

Jak z předešlého vyplývá, stávající řešení silnice je v rozporu se současnými platnými technickými normami. Intenzita provozu na silnici II/148 vyžaduje rozšíření vozovky tak, aby bylo dodrženo bezpečnostní hledisko pro účastníky silničního provozu, což ovšem bez odstranění poškozených mostů nelze splnit. Na předmětné silnici je provozován smíšený princip fungování provozu, přičemž zde chybí bezpečný prostor pro pohyb chodců či jízdu cyklistů. Daná situace je značným bezpečnostním rizikem, které může vyústit ve fatální dopravní nehodu, neboť chodci nemají jinou možnost než použití této silnice. Žádný zájem nemůže převážet hodnotu lidského života a bezpečnost nejohroženější skupiny na komunikacích by měla mít prioritní význam.

Ve správním řízení o z památnosti mostů je s ohledem na výše uvedené nutné podrobit zájem na ochranu života, zdraví a majetku občanů na straně jedné a zájem na památkovou ochranu mostů na straně druhé testu proporcionality. Je zřejmé, že prohlášení mostů za kulturní památku znemožní dosáhnout stanoveného cíle - ochrany života, zdraví a majetku občanů a tohoto cíle nelze dosáhnout jinými prostředky. S ohledem na výše uvedené argumenty a závěry je vlastník silnice přesvědčen, že veřejný zájem na z památnosti mostů v testu proporcionality neobstojí a tímto krokem by došlo k porušení ústavně garantovaného subjektivního práva na ochranu osobnosti. [...]"

Ministerstvo kultury k vyjádření Jihočeského kraje ze dne 1. 2. 2024 dodává: Jihočeský kraj předkládá připomínky svým obsahem shodné jako Město Lišov. Zásadní je námitka vyzdvihující nedostatečnou šířku komunikace přecházející přes most, dále účastník upozorňuje na neuspokojivý stav bezpečnosti provozu zejména s ohledem na pohyb chodců a cyklistů, na celkově špatný stavebně technický stav soumostí, na střet dvou veřejných zájmů. S uvedenými námitkami se ministerstvo vyrovnalo výše v komentáři k vyjádření Města Lišov ze dne 27. 2. 2024 (viz str. 92-98).

Po vyhodnocení všech výše uvedených podkladů jednotlivě i ve vzájemných souvislostech dospělo Ministerstvo kultury k následujícímu závěru: Předmětný soubor zahrnující slověnické trojmostí propojené sypaným valem, a tvořící tak jedinou spojovací komunikaci mezi obcemi Dolní a Horní Slověnice, je jednoznačně **významnou technickou, architektonickou, urbanistickou i důležitou krajinotvornou památkou**. Fakt, že toto zcela netypické řešení překročení vodní plochy, které navíc nepřechází tradičně přes řeku či potok, ale přes zátoku rybníku, který je navíc sám součástí kulturní památky („Rožmberská rybníční soustava“ r. č. ÚSKP ČR: 33857/3-2381), jen ještě více vyzdvihuje význam tohoto souboru. Zakončení soumostí na straně obce Dolní Slověnice navíc ústí u další zdejší dominantní kulturní památky – kostela sv. Mikuláše a sv. Linharta, se kterou tvoří jedinečný pohledový celek.

Soubor je tvořen třemi mosty, dvěma klenutými kamennými z období výstavby celého soumostí – tedy z poloviny 19. století – a jedním rovným železobetonovým mostem, který nahradil třetí, původně kamenný most ve 20. letech 20. století. Součástí prostředního kamenného mostu je také litinový křížek s korpusem Ježíše Krista na kamenném podstavci, který je doslova vetknut do kamenné zídky mostu a vytváří tak jeho charakteristickou siluetu. Soubor dále zahrnuje též celkovou hmotu sypaného valu, který všechny výše uvedené mosty propojuje, včetně vzrostlého stromořadí. Podrobný popis viz vyjádření Národního památkového ústavu (str. 13-16).

Zdejší komunikace s mosty a valem propojující obce Dolní a Horní Slověnice zde byla postavena v polovině 19. století, konkrétně v letech 1857–1859. Dříve v minulosti zde býval přívoz, také starší mostek nebo lávka (lze doložit na výpravné mapě z r. 1684), na počátku 19. století zde stával most dřevěný, který v průběhu první poloviny 19. století zanikl. Původní západní klenutý kamenný most, který doplňoval dnešní dvojici dochovaných klenutých mostů, byl po poničení způsobeným povodněmi nahrazen v roce 1927 novým mostem železobetonovým. Současná lipová alej byla na valu po obou stranách komunikace vysázena na počátku 20. století. Celý soubor tvoří jeden funkčně nedělitelný celek a jako celek byl sypaný val s trojmostím i zkolaudován.

Stěžejní památkové hodnoty souboru shledává Ministerstvo kultury v **neobvyklém stavebně typologickém řešení přemostění** (spojení sypaného valu fungujícího jako hráz s propustmi formou tří mostů) a spojení dvou protilehlých obcí, které od sebe dělí nezvykle zátoka rybníka, nikoliv vodní tok. Dále také v jeho **hodnotě historické a architektonické** – vybudování kvalitních kamenných klenutých mostů v polovině 19. století postavených stále ještě v duchu tradičního stavitelství. Hodnota souboru dále spočívá v celkovém konceptu, kdy předmětné soumostí jednoznačně zasahuje a neodmyslitelně patří k rybníku Dvořiště, který je součástí kulturní památky („Rožmberská rybníční soustava“ r. č. ÚSKP: 33857/3-2381). Vysoký význam má soubor také z hlediska **urbanistického**, kdy jednoznačně v daných obcích spoluutváří charakter tradiční vesnické zástavby a sídelní struktury. Zásadní je pak zejména pohledová exponovanost celého souboru a jeho hodnota **krajinotvorná**. Působivá scénérie tvořená soustavou mostů zakomponovaných do valu s oboustrannou lipovou alejí, litinovým křížkem usazeným ve střední části mostů, s dominantním kostelem sv. Mikuláše a sv. Linharta na pozadí a vše obklopujícím středověkým rybníkem Dvořiště vytvářejí dnes již tradiční obraz jihočeské venkovské rybníční krajiny.

Sypaný val s trojmostím reprezentuje významné památkové hodnoty technické, stavebně typologické, historické, architektonické, uměleckořemeslné (litinový křížek), urbanistické a krajinotvorné, a to jako samostatná věc, ale zároveň jako součást rozsáhlejšího, památkově již chráněného, celku. Sypané valy přímo zasahují do rybníka Dvořiště, mosty

vytvářejí komunikační spojnici dvou obcí nad vodní hladinou a celé soumostí tak spoluutváří dnešní pozoruhodný obraz Rožmberské rybníční soustavy, stávající kulturní památky. Památkový význam celého souboru vyzdvihuje také skutečnost, že celá oblast Třeboňska, charakterizovaná právě soustavou rybníků a umělých kanálů, je zapsána na **Indikativním seznamu UNESCO** jako **Třeboňská rybníční krajina**.

Zmíněné hodnoty byly shledány a konkrétně popsány také **Národním památkovým ústavem a Magistrátem města České Budějovice**, jejichž stanoviska si ministerstvo vyžádalo na základě zákonné povinnosti (dle § 3 odst. 1 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči). Jihočeský kraj, jehož vyjádření také spadá mezi tímto zákonem vyžadovaná stanoviska při prohlašování věci za kulturní památku, k danému řízení nezaujal žádné stanovisko, jelikož je vlastníkem předmětných nemovitostí a investorem jejich plánované obnovy. Jednoznačnou podporu památkové ochrany trojmostí vyjádřila i komise složená z předních odborníků památkové péče, tzv. „**Komise Ministerstva kultury pro hodnocení návrhů na prohlášení nemovitých věcí za kulturní památku a žádostí na zrušení prohlášení nemovitých věcí za kulturní památku**“. Nezpochybnitelnou památkovou hodnotu předmětného soumostí dále shledal i **ministr kultury** ve svém rozhodnutí čj. MK 16014/2023 OLP ze dne 18. 7. 2023.

K vysokému významu (nejen) předmětného souboru historického soumostí s valem v Dolních Slověnicích se vyjádřilo i **mnoho renomovaných odborníků** z oboru památkové péče, historie, architektury, hydrologie, ochrany přírody a krajiny atd., a to prostřednictvím webových stránek www.dedictvilisovska.cz, ze kterých bylo také v rámci tohoto rozhodnutí hojně citováno.

Význam obcí Dolní a Horní Slověnice, stejně jako zdejších historických mostů, které jsou předmětem tohoto řízení, podtrhuje také odkaz ve veřejně dostupné odborné literatuře – **Encyklopedie českých vesnic, díl II. Jižní Čechy** - Jan Pešta, 2004; str. 412-414: „[...] *Slověnice mají velmi zajímavou půdorysnou strukturu. Obě samostatné části vesnice (východní Horní a západní Dolní Slověnice) spojuje hráz s lipovou alejí a dvěma kamennými mostky. Ještě v 1. polovině 19. století ale hráz neexistovala a Horní a Dolní Slověnice byly odděleny zátočinou rybníka. [...] Na mostku do Horních Slověnic a u silnice do Lišova jsou litinové křížky. [...] Dolní i Horní Slověnice si uchovaly vcelku nenarušený vzhled, umocněný dominantou kostela a malebnou krajinnou polohou. [...] starší zástavba nebyla s výjimkou dílčích modernizací významněji poškozena. Slověnice se tak dodnes řadí k architektonicky hodnotným vesnicím Třeboňska a Lišovska. [...]*“ Tento závěr znovu jednoznačně dokazuje, že demolice nebo jakýkoli nevhodný neodborný zásah do historické konstrukce soumostí s unikátním stavebně typologickým řešením hráze formou sypaného valu se stromořadím by byl nežádoucím citelným zásahem nejen do místní krajiny, ale také do stále ještě historicky vyhlížejícího intravilánu a dálkových vedut obou obcí Slověnic, které předmětné soumostí

spojuje. Dokladem vysoké urbanistické hodnoty mostů, jež propojují dvě historická sídla s takřka nenarušenou půdorysnou strukturou, je rovněž **zpracovaný návrh na prohlášení Slověnic za vesnickou památkovou zónu** (i když bylo v současné době od záměru vyhlášení ustoupeno, není vyloučeno, že se tak nemůže stát v budoucnu), ale také aktuální znění **platného územního plánu Města Lišov** (původní ochrana kulturních hodnot je i po provedených změnách v roce 2023 v územním plánu respektována).

Co se týká stavebně technického stavu mostů a valu Ministerstvo kultury netvrdí, že by předmětný soubor, prohlašovaný za kulturní památku, nevyžadoval opravu. Jednoznačně však **nesouhlasí s tím, že by aktuální stav vyžadoval celkovou demolici a stavbu nového mostu či mostů. Z pohledu památkové péče se jedná pouze o potřebu obnovy vybraných poškozených částí v souladu s památkovými hodnotami** (prováděné na základě závazného stanoviska, které bude vycházet z vyjádření odborné organizace památkové péče – viz § 14 odst. 1 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči). Konkrétní návrh řešení obnovy bylo ostatně od počátku vhodné konzultovat s odbornou organizací památkové péče. Opravitelnost dotčených mostů prokázaly i prohlídky mostů provedené Správou a údržbou silnic Jihočeského kraje. Moderní, nevhodné povrchové zásahy do historických konstrukcí, které byly v minulosti na stavbách provedeny (např. cementový postřik, který brání přirozenému odvodu vody ze staveb) jsou reverzibilního charakteru a v rámci památkové obnovy je možné tyto zásahy odstranit a zamezit tak dalším degradacím. Železobetonový most, který z pohledu památkové péče neobsahuje natolik hodnotné konstrukce, je ve srovnání s mosty kamennými v horším stavebně technickém stavu a je možné, že jeho obnova bude představovat poměrně razantní zásah. V součinnosti s orgány památkové péče bude dozajista možná také oprava a úprava uspořádání zdejší komunikace směřující k zajištění vyšší bezpečnosti dopravy. Následně je ministerstvem v této věci doporučována také pravidelná údržba jak mostů, tak také valu a stromořadí, která bude stavebně technický stav historických konstrukcí udržovat a obecně životnost celého souboru mnohonásobně prodlužovat.

Ministerstvo k této věci již jen dodává, že pokud je objekt ve špatném stavebně technickém stavu, že by snad dokonce vyžadoval celkovou demolici a kompletní přestavbu, jak tvrdí někteří účastníci řízení, bylo by to pouze důkazem zanedbání péče vlastníka o stavbu, která je však dána stavebním zákonem. Podle § 154 odst. 1 písm. a) stavebního zákona č. 183/2006 Sb. je vlastník povinen udržovat stavbu po celou dobu její existence. Podle § 3 odst. 4, téhož zákona, se údržbou stavby rozumějí práce, jimiž se zabezpečuje její dobrý stavební stav tak, aby nedocházelo ke znehodnocení stavby a co nejvíce se prodloužila její užitelnost. Dále uvádíme též citaci z Listiny základních práv a svobod, kde je v čl. 11 odst. 3) jasně vymezeno, že **vlastnictví zavazuje**. Nesmí být zneužito na újmu práv druhých anebo v rozporu se zákonem chráněnými obecnými zájmy. Takovým obecným zájmem

je i ochrana kulturního bohatství naší země a zamezení nevratných ztrát na rozmanitém a jedinečném kulturním dědictví České republiky.

V souvislosti s památkovou ochranou trojmostí bude nevyhnutelné vyřešit také problém bezpečnosti dopravního provozu na zdejší silnici, způsobený zejména nedostatečnou šířkou komunikace a absencí vhodného koridoru pro pěší. Řešením problému pak může být zavedení v praxi běžně uplatňovaných dopravních opatření. Jak obecně známo, k trvalému usměrnění provozu dochází často i na silnicích kategorie II. třídy, tedy na úsecích se zvýšeným dopravním provozem. **Konkrétně na mostech, kde nedostatečná šířka vozovky neumožňuje plynulý obousměrný provoz, se běžně užívá různých dopravních opatření, která ve svém důsledku vedou k vyšší bezpečnosti nejen pro pohyb vozidel, ale i chodců a cyklistů.** Zpravidla je na mostech uplatňováno schéma, kdy je vystavěn chodník po jedné straně mostu (popřípadě po obou stranách mostu) a zúžený prostor silniční vozovky je využíván jako jednopruhá obousměrná komunikace. Provoz pro motorová vozidla na této komunikaci je pak upraven pomocí dopravního značení s předností v jízdě jedním směrem, popř. světelnou signalizací. Popsané schéma lze aplikovat i na situaci slověnických mostů, neboť z bodu při nájezdu na samotné mostní těleso je z obou stran celá délka mostu přehledná a ve výhledu řidičům nebrání žádná překážka, dokonce ani vzrostlé stromořadí a další zeleň lemující most z obou stran. Konkrétní rozhledové poměry lze snadno ověřit z mapových podkladů na veřejně dostupných webových stránkách Mapy.cz prostřednictvím prohlížeče Panorama, popř. na stránkách Google prostřednictvím prohlížeče Google Street View. Jinou alternativou, jak docílit zlepšení bezpečnosti provozu, je výstavba nenáročné lávky v rozumné vzdálenosti od stávajícího trojmostí. I tato varianta je dnes zcela běžně užívaná, přičemž jednoznačně zajistí bezpečný pohyb pro pěší a cyklisty. Na soumostí pak může zůstat ponechána obousměrná dvoupruhová komunikace. K odlehčení provozu na slověnickém trojmostí může částečně dojít i v souvislosti s chystanou dostavbou obchvatu obce Lišov. Nákladní a dálkovou přepravu z Dolních a Horních Slověnic bude možné v blízké době směřovat na nově vybudovanou silnici kategorie I. třídy.

Na území České republiky existuje celá řada památkově chráněných mostů situovaných na silnicích kategorie II. třídy, na nichž není v důsledku nedostatečné šířky komunikace umožněn plynulý obousměrný provoz. V zájmu zlepšení dopravní bezpečnosti jsou na těchto mostech využívána výše popsaná dopravní opatření. Konkrétní seznam mostů se srovnatelným šířkovým uspořádáním a trvalým usměrněním provozu je uveden v tomto rozhodnutí na str. 73-74.

Mosty mohou být po zavedení popsaných dopravních opatření a po obnově nadále využívány ke svému účelu, tedy jako spojovací komunikace mezi Dolními a Horními Slověnicemi. Z tohoto pohledu tak tedy nijak nedochází ke kolizi veřejných

zájmů na zachování kulturního dědictví a bezpečnosti dopravy, jelikož se oba dva dají v tomto konkrétním případě bez problémů skloubit.

Ministerstvo dále podotýká, že **památková ochrana není pojata jako jednostranné omezení vlastnického práva bez náhrad**, vázaných na zachování a údržbu kulturní památky. Výše a způsob náhrad jsou dány povahou věci, zejména též odvisí od výše nákladů, jimiž obnova či údržba kulturní památky překračuje obvyklé náklady. Kromě možné částečné finanční kompenzace je další formou náhrady též bezplatná odborná pomoc a poskytnutí potřebných podkladů podle § 14 odst. 7 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči. O opravitelnosti mostů obdobných konstrukcí svědčí četné ukázky z veřejnosti online dostupného Památkového katalogu Národního památkového ústavu.

Závěrem ministerstvo znovu upozorňuje také na skutečnost **nezákonného porušení stanoveného územního plánu Města Lišov z roku 2017** (i po změnách účinných od roku 2023), kterým byly jasné definovány a konkrétně jmenovány cenné hodnoty obcí spadajících pod Město Lišov (mezi nimi i několikrát přímo jmenovitě uváděné Dolní i Horní Slověnice), mezi které patří hodnoty historické, architektonické i urbanistické, tvořící původní vesnickou zástavbu. Ministerstvo kultury konstatuje, že zamýšlený projekt rekonstrukce předmětných mostů v Dolních Slověnicích v té podobě, v jaké byl předložen, je v přímém rozporu s tímto uvedeným pravomocně vydaným územním plánem, který velice konkrétně ukládá povinnost zachování cenných, nejen památkových hodnot: „[...] *Nejvýznamnější civilizační hodnotou je urbanizované území obecně [...]. [...] Rybník Dvořiště v k. ú. Dolní Slověnice a k. ú. Horní Slověnice a jeho blízké okolí je částí rozsáhlého území, ve kterém je navržena k vymezení krajinná památková zóna „Třeboňská rybníční krajina“.* [...] *Ke kulturním hodnotám území patří nemovitě kulturní památky, území s archeologickými nálezy, regiony lidové kultury, místa významných událostí, sakrální objekty.* [...] *Dále jsou v území vyznačeny [...] technické památky, které budou respektovány tak, aby při jakékoliv činnosti v území nedošlo k jejich poškození nebo nevhodné manipulaci s nimi.* [...] *obce Dolní a Horní Slověnice spojují dva kamenné mostky na silniční hrázi rybníka Dvořiště [...]. [...] Hlavním cílem územního plánu je [...] zajištění odpovídající infrastruktury za předpokladu zachování a ochrany přírodních, kulturních a civilizačních hodnot, včetně urbanistického, architektonického a archeologického dědictví.* [...] *Veškeré hodnoty, kdy se jedná především o charakter venkovského prostředí sídel i krajiny a charakter stávající klasické venkovské zástavby a venkovské krajiny, jsou respektovány.* [...]“ Veškeré tyto konkrétně jmenované krajinné, urbanistické, architektonické, historické a celkově památkové hodnoty, které by měly být chráněny, jsou tímto plánovaným projektem zcela opomenuty.

Ministerstvo v této věci dále poukazuje na fakt, že mimo porušení územního plánu Města Lišov, bylo **jednání o plánované rekonstrukci mostů původně vedeno zcela bez vědomí a součinnosti orgánů památkové péče**, ačkoli byly tyto orgány tímto stavebním

řízením dotčeny. (Jelikož **rybník Dvořístě, do kterého mosty s valem zasahují, je součástí kulturní památky „Rožmberská rybníční soustava“** č. ÚSKP: 33857/3-2381.) Mosty se navíc nacházejí také v blízkosti další kulturní památky, kostela sv. Mikuláše a sv. Linharta), se kterou vytvářejí jedinečnou pohledovou vedutu na zbývající tradiční vesnickou zástavbu. **V tomto stavebním řízení bylo také dosaženo vybavení stavebního povolení, které ovšem bylo následně zrušeno v přezkumném řízení právě z důvodu porušení zákona a chybějícího vyjádření orgánů památkové péče.** Tento fakt jednoznačně dokládá vyjádření Krajského úřadu Jihočeského kraje (viz str. 30-31 tohoto rozhodnutí), kde je uvedeno, že současné řízení o stavebním povolení by mělo být v současné chvíli přerušeno. Dále již jen Ministerstvo kultury opětovně konstatuje, že Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Českých Budějovicích, vyjádřil jasný nesouhlas se zamýšlenou podobou plánované rekonstrukce valu a demolicí mostů.

V souvislosti s krajinotvornou hodnotou soumostí ministerstvo upozorňuje též na § 12 zákona č. 114/1992 Sb. o ochraně přírody a krajiny, kde se výslovně uvádí, že **krajinný ráz** má být chráněn před činnostmi snižujícími jeho estetickou a přírodní hodnotu. K záměrům, které mohou změnit krajinný ráz nebo snížit jeho estetickou hodnotu, což jednoznačně demolice stávajících mostů, úprava sypaného valu, redukce oboustranné aleje a zamýšlená novostavba soumostí představuje, je třeba souhlas orgánu ochrany přírody. **Zamýšlená radikální změna představuje zásadní zásah do kulturních a pohledových dominant, které jsou ve zdejší krajině přítomny, a je tudíž zcela v rozporu se zákonem o ochraně krajinného rázu.**

Pro své jmenované hodnoty kulturněhistorické, urbanistické a krajinotvorné, architektonické a stavebně typologické a jako projev tvůrčích schopností a práce člověka, soubor „*sypaný val s trojmostím v Dolních Slověnicích*“, vše k. ú. Dolní Slověnice, obec Lišov, okres České Budějovice, Jihočeský kraj, splňuje podmínky ustanovení § 2 odst. 1 písm. a) zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů, pro prohlášení věci za kulturní památku (rozšíření rozsahu stávající kulturní památky „Rožmberská rybníční soustava“ r. č. ÚSKP: 33857/3-2381). Předmětný soubor skládající se ze sypaného náspu a tří mostů, včetně stromořadí a litinového křížku, se nachází na pozemcích parc. č. 1122/1 (silnice) a parc. č. 1122/2 (jiná plocha) a dále na pozemcích parc. č. 127/1 a parc. č. 127/2 (oba pozemky vodní plocha), vše k. ú. Dolní Slověnice.

Poučení

Proti tomuto rozhodnutí lze podle ustanovení § 152 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů, podat ve lhůtě 15 dnů od jeho doručení rozklad. Lhůta pro podání rozkladu počíná běžet podle § 40 odst. 1 písm. a) správního řádu den

následující 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 tomto případě lhůta pro podání rozkladu). Doručení písemnosti pomocí datové schránky upravuje § 17 zákona č. 300/2008 Sb., o elektronických úkonech a autorizované konverzi dokumentů, který rovněž stanoví přednostní doručování dokumentů prostřednictvím datové schránky. Nepřihlásí-li se adresát do své datové schránky ve lhůtě 10 dnů ode dne, kdy byl dokument dodán do datové schránky, považuje se tento dokument za doručený posledním dnem této lhůty. O rozkladu proti tomuto rozhodnutí rozhoduje ministr kultury. Rozklad se podává u Ministerstva kultury na výše uvedenou adresu.

Mgr. Ing. Eva Trejbalová
vedoucí oddělení ochrany kulturních památek
v odboru památkové péče Ministerstva kultury

Rozdělovník:

Jihočeský kraj, U Zimního stadionu 1952/2, 370 01 České Budějovice
Správa a údržba silnic Jihočeského kraje, Nemanická 2133/10, 370 10 České Budějovice
Rybářství Třeboň Hld. a. s., Rybářská 801, 379 01 Třeboň
Město Lišov, třída 5. května 139/156, 373 72 Lišov

Na vědomí:

JUDr. Martin Slobodník, Ph.D., LL.M., Slobodník a Partners s. r. o., U Rybníčku 553, 383 01 Prachovice

Stejnopis rozhodnutí:

Národní památkový ústav, generální ředitelství
Národní památkový ústav, územní odborné pracoviště v Českých Budějovicích
Magistrát města České Budějovice, úsek státní památkové péče
Krajský úřad Jihočeského kraje, úsek státní památkové péče
Společnost pro obnovu vesnice a malého města, z. s.

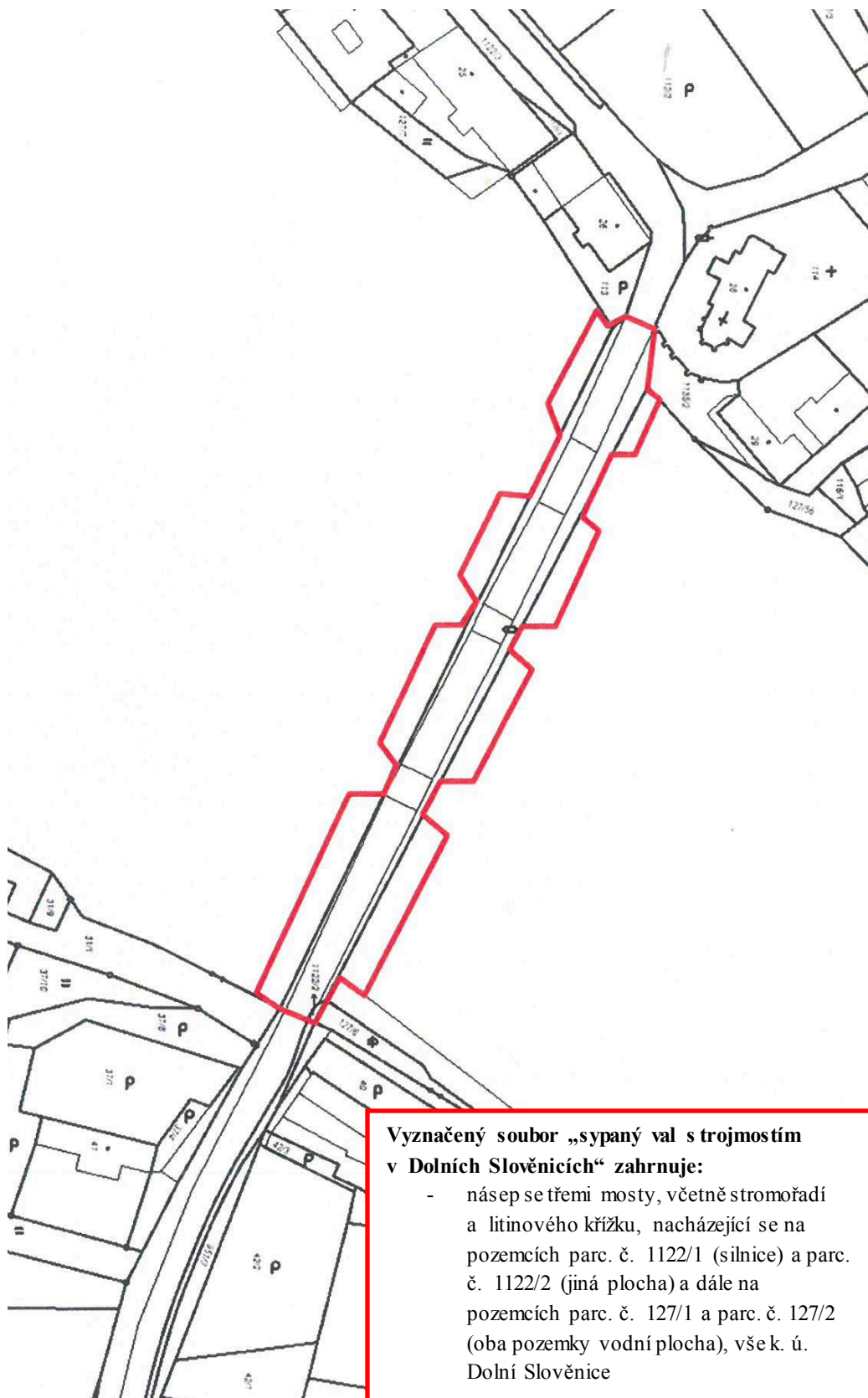
Příloha:

Orientační zakres umístění kulturní památky do kopie katastrální mapy.
Deset identifikačních fotografií kulturní památky.

Příloha 1:

Orientační zakres umístění kulturní památky do kopie katastrální mapy

– nedílná součást výroku rozhodnutí č.j. MK 43255/2024 OPP ze dne 15. 5. 2024



Příloha 2:

Identifikační fotografie kulturní památky

– nedílná součást rozhodnutí č.j. MK 43255/2024 OPP ze dne 15. 5. 2024



1. KP – detailní pohled na středový kamenný klenutý most z pol. 19. stol. a litinový křížek (osazen později)



2. KP – detailní pohled na postranní kamenný klenutý most z pol. 19. stol.



3. KP – pohled na železobetonový most z roku 1927



4. KP – pohled na celkovou konstrukci náspu se třemi mosty od Horních Slověnic, v pozadí dominantu kostela sv. Mikuláše a sv. Linharta, který je též, stejně jako rybník Dvořiště, kulturní památkou



5. KP – pohled na postranní kamenný klenutý most z pol. 19. stol.



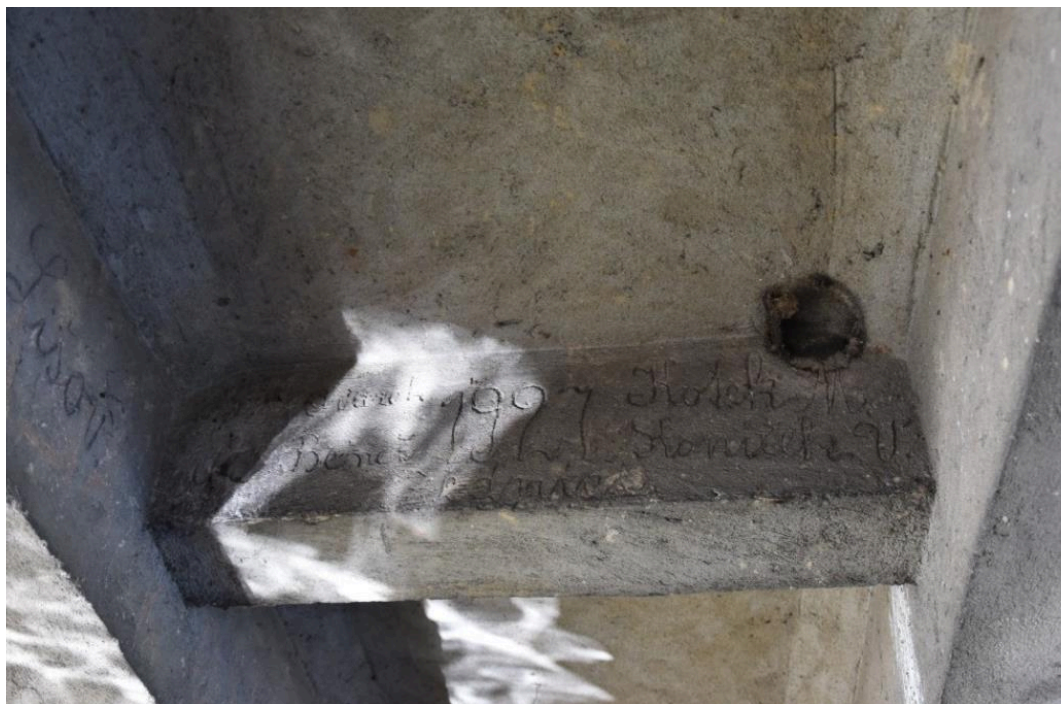
6. KP – pohled na násep se stromořadím a středovým kamenným klenutým mostem z pol. 19. stol.



7. KP – pohled na silnici vedoucí přes mosty a na lipové stromořadí



8. KP – pohled na násep se stromořadím a železobetonovým mostem z roku 1927



9. KP – detail železobetonového mostu - vročení 1927



10. KP – pohled na litinový křížek ze silnice vedoucí přes mosty