

Praha, 21. června 2023
Čj. 42452/2023-SŽ-GŘ-O6

Vážený pane,

dovolte, abychom reagovali na Váš dopis ze dne 6. 4. 2023 vydaný pod zn. CLTANFIC/EUR/23/14320, kterým jste stálé zástupkyni České Republiky při Centru kulturního dědictví UNESCO zaslali Technický přezkum ICOMOS International týkající se navrhované výměny Železničního mostu v rámci statku Světového dědictví "Praha – historické centrum", který nás velice zaskočil, a který vycházel dle našeho názoru ze záměrně zkreslených a neúplných informací předložených jedním z členů bývalé politické reprezentace hlavního města Prahy.

Z tohoto důvodu jsme se rozhodli předat Vám informace v plném rozsahu a co možná nejobjektivnější.

Správa železnic, státní organizace, vykonává v České republice funkci manažera železniční infrastruktury a jejím úkolem je tedy, mimo jiné, i dbát o údržbu a rozvoj železniční infrastruktury. Součástí této infrastruktury je také železniční přemostění řeky Vltavy v Praze, které se nachází v jižní části lokality pod ochranou Centra světového dědictví UNESCO „Praha – historické centrum“.

Soubor mostních konstrukcí přemostění Vltavy, který je od prosince 2004 kulturní nemovitou památkou „Železniční most – soubor železničních mostů na trati Praha hl. n. – Praha Smíchov“ (č. reg. ÚSKP 101 315) a zároveň zasahuje do několika památkově chráněných území, tvoří součást velmi významného železničního spojení.

Domníváme se, že se jedná o jednu z nejdůležitějších a nejfrekventovanějších železničních mostních staveb v Česku. Železniční trať, na které se přemostění nachází je součástí evropského železničního koridoru Rýn – Dunaj a je zařazeno do hlavní sítě jak pro nákladní tak pro osobní železniční dopravu ve smyslu Nařízení EU č. 1315/2013 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě. Význam této železniční tratě je vysoký i z hlediska vnitrostátní a regionální dopravy – slouží pro spojení západní části Čech s Prahou a velice zatížená je vlaky regionální dopravy pro cestující dojíždějící každodenně do Prahy za prací. Z důvodu kapacitních nelze předpokládat, že by nějaký jiný druh dopravy mohl v této relaci železnici nahradit. Naopak, strategické záměry uvažují s dalším rozvojem této železniční spojnice. Ukazuje se, že je nezbytné doplnění třetí koleje ke dvěma stávajícím a na pravém břehu řeky Vltavy je nezbytné vybudovat novou železniční zastávku jako významný bod přestupu cestujících na městskou hromadnou dopravu. Všechny tyto rozvojové plány jsou zakotveny ve strategických dokumentech, ať už schválených Ministerstvem dopravy nebo hlavním městem Prahou, například v podobě územně plánovací dokumentace.

Správa železnic, státní organizace, postupuje ve své působnosti ve smyslu platných strategických dokumentů a zároveň se snaží najít vhodnou cestu, jak co nejméně zasáhnout do nemovité kulturní památky „Soubor železničních mostů na trati Praha hl. n - Praha Smíchov“ a zároveň nezasáhnout negativně do lokality pod ochranou Centra světového dědictví UNESCO „Praha – historické centrum“ a ostatních typů památkově chráněných území.

Železniční přemostění řeky Vltavy leží v jižní části historického centra Prahy. Na pravém břehu Vltavy na pomezí historických čtvrtí Nové město a Vyšehrad překonává zčásti kamennou

estakádou a zčásti menšími ocelovými mostními konstrukcemi území zvané Výtoň. Poté překračuje třemi obloukovými ocelovými mostními konstrukcemi na kamenných pilířích, z nichž dva stojí ve vodním toku, řeku a na Smíchově končí kamennou mostní opěrou s bočními křídly a železniční trať poté pokračuje po náspu. Z hlediska rozvojových plánů se výtoňská strana v okolí přemostění jeví jako celkem urbanisticky stabilizovaná (s potřebou zřízení nové železniční zastávky a dořešením ploch pro ostatní druhy dopravy). Smíchovskou stranu lze pokládat za rozvojovou s přepravovanou výstavbou nových objektů (hotel) a s potřebou dořešení zejména cyklistické dopravy a prostupnosti území včetně celkové kultivace prostoru.

Oblast mostního objektu na pražské Výtoni pod Vyšehradem prošla během vývoje na konci 19. století a začátku 20. století velkou proměnou. Výstavba historicky prvního přemostění Vltavy pod Vyšehradem se uskutečnila v roce 1871 jako součást tzv. „Spojovací dráhy“ mezi Hlavním nádražím a nádražím Praha-Smíchov. Spojovací dráha propojila tehdejší Českou západní dráhu (Praha-Smíchov – Plzeň) s dráhou císaře Františka Josefa I (Vídeň – České Velenice - Praha).

Původní most přes údolní nivu Vltavy byl o pěti mostních otvorech o rozpětí 56,9 m. Jednokolejná nosná konstrukce byla ocelová nýtovaná příhradová uzavřená přímopásová násobné soustavy lichoběžníkového tvaru se šikmými koncovými portály. Na výtoňském předpolí na most navazovaly kamenné klenbové konstrukce s loženým příhradovým mostem přes ulici Vyšehradská.

Po povodni v roce 1891 byl pravý břeh Vltavy opatřen nábrežní zdí s náplavkou. Společně s těmito úpravami celého břehu byl potok Botič přeložen podél levé strany mostního objektu. Celkové úpravy potoka Botiče byly dokončeny až v roce 1910.

Na začátku 20. století společně s rozvojem železniční dopravy vznikla potřeba vybudovat kapacitnější vícekolejné dopravní spojení. V roce 1901 byly mosty pod Vyšehradem kompletně přestavěny. Nově byla vystavěna mostní konstrukce přes řeku Vltavu o třech mostních otvorech o rozpětí 71,7 m. Nové nosné konstrukce byly navrženy jako ocelové nýtované uzavřené příhradové násobné soustavy se sestupnými diagonálami se zakřiveným horním pásem. Nové pilíře v toku Vltavy byly založeny na skalním podloží pomocí ocelových kesonů. Součástí mostu byly nově i oboustranné konzoly s lávkami pro pěší. Pravobřežní výtoňské předpolí bylo nově tvořeno mostem o čtyřech mostních otvorech o rozpětí 18,9 m. Návrh konstrukcí mostů byl proveden mostárnou Bratří Prášilů. Výroba a dodávka ocelových konstrukcí byla zajištěna ze tří různých mostáren (Bratří Prášilů, První Českomoravské strojírny a Pražské akciové strojírny). Výtoňské předpolí zajišťovaly Těšínské železárny. Podoba mostního objektu byla mezi veřejností terčem kritiky s ohledem na její estetiku s přáním „úhlednější“ konstrukce v centru metropole.

Až v roce 1907 byla uvedena do provozu druhá kolej, kdy bylo dokončeno rozšíření původních jednokolejných kamenných klenbových mostů na výtoňském předpolí. Komplexně bylo přestavěno i přemostění ul. Vyšehradská. Přestavba zahrnovala i úpravu krajních otvorů navazujících kamenných klenbových mostů.

Mostní objekt přes údolí řeky Vltavy pod Vyšehradem je tedy v současné době tvořen pěti mosty. Od nádraží Vyšehrad jej tvoří kamenný klenbový most o 5 otvorech, ocelový trámový most o jednom otvoru přes ulici Vyšehradská, kamenný klenbový most o 8 otvorech, výtoňské předpolí se čtveřicí mostních otvorů přes pravobřežní komunikace a ocelový příhradový železniční most se třemi mostními otvory řeku Vltavu, který je zároveň dominantním mostem celého mostního objektu.

V rámci elektrifikace železniční sítě proběhla v roce 1969-1970 na nosných konstrukcích přemostění Vltavy výměna horního ztužení včetně koncových portálů. Členité příhradové příčné ztužení svislic bylo kompletně odstraněno. Konzoly trakčního vedení byly uchyceny přímo na profily svislic hlavního nosníku. Z hlediska estetického a statického působení mostu došlo těmito úpravami k velmi necitlivému zásahu do vzhledu původní mostní konstrukce, který změnil její vzhled.

Další rozsáhlejší konstrukční úpravy byly na mostě přes Vltavu provedeny v roce 1987. Úpravy se soustředily na mostovkovou částí, kdy byly zesíleny podélníky, doplněno podmostvokové ztužení a brzdné ztužidlo u krajů a ve středu nosné konstrukce.

V roce 1994 byla provedena výměna nosné konstrukce mostu přes ulici Vyšehradskou. Nově most tvoří moderní svařovaná ocelová komorová konstrukce s přímým upevněním na rozpětí 21 m (typová provizorní konstrukce).

Ocelové konstrukce výtoňského předpolí byly komplexně rekonstruovány v roce 1997 až 1998. V rámci rekonstrukce byly zesíleny podélníky a dolní pásnice plnostěnného hlavního nosníku.

V současné době je přemostění, zejména jeho ocelová konstrukce ve velmi špatném stavu. Prvotním důvodem není zanedbaná údržba, ale materiál použitý při výstavbě mostu (tzv. plávková ocel), který mění své vlastnosti s počtem zatěžovacích cyklů a postupně křehne. Vznikají tak únavové trhliny, které hrozí přerůst ve fatální selhání nosné konstrukce. Z prvků nosného systému jsou nejvíce únavově poškozené zejména středové diagonály a svislice. Důvodem je také trvalé přetěžování mostu, protože ocelová konstrukce nebyla dimenzována na dnešní parametry železničních vozidel a současný rozsah provozu. V současné době je Správa železnic, státní organizace, na základě statických přepočtů a zkoušek nucena omezovat přechodnost (tj. hmotnost železničních vozidel projíždějících po mostě) a dle předpokladů bude nezbytné během roku 2023 omezit i kapacitu dráhy tak, aby nedocházelo k jízdě dvou vlaků na přemostění. Je nutno konstatovat, že omezení přechodnosti je v současnosti spíše problémem pro nákladní železniční dopravu, která prioritně využívá jinou trasu. Omezení kapacity dráhy se ale dotkne i osobní dopravy.

Z hlediska městského urbanismu je stávající most viditelnou bariérou v území, a to zejména na levém břehu řeky Vltavy.

Je nutno také konstatovat, že zejména ocelová konstrukce přemostění je výrazným zdrojem nadlimitního hluku v území využívaném pro obytné účely. To je i předmětem stížností obyvatel v okolí. Problematiku nadměrného hluku není možno vyřešit jakoukoliv rekonstrukcí stávající konstrukce, protože prioritním důvodem šíření hluku při průjezdu vlaku do okolí je přímé upevnění kolejí na mostní konstrukci.

Podrobný popis stávajícího mostu je zaměřen na hlavní přemostění přes řeku Vltavu, které je z hlediska železničního provozu limitujícím mostem.

Konstrukční uspořádání mostu přes řeku Vltavu odpovídá době vzniku na začátku 20. století a snaze o co nejhospodárnější konstrukci s nízkou celkovou hmotností. Jednotlivé profily jsou odstupňovány dle očekávaných namáhání. Detaily členěných prutů příhradové konstrukce však nebyly řešeny s ohledem na nebezpečí rozvoje koroze oceli při poruše protikorozi ochrany (zejména štěrbinové). Tento problém se týká zejména dolního pásu, diagonál a spodní části svislic.

Pro ověření stavebního stavu byl proveden v roce 2017 rozsáhlý diagnostický průzkum. Průzkum zahrnoval podrobnou prohlídku ocelových nosných konstrukcí včetně stanovení korozního oslabení, materiálové zkoušky oceli, statickou a dynamickou ověřovací zatěžovací zkouška a monitoring dopravního zatížení. Na základě závěrů průzkumu byl proveden podrobný statický přepoččet a stanovena přechodnost mostu.

Mostní konstrukce z roku 1901 je dle provedeného diagnostického průzkumu z roku 2017 v technicky nevyhovujícím stavu. Zejména se jedná o rozsáhlé korozní oslabení členitých detailů ocelové nosné konstrukce, které má akcelerační charakter a časem se tedy zrychluje. Jedná se o velmi silné oslabení a štěrbinovou korozi prvků, místy se zcela přerušeny jejich částmi. Jde o prostory mezi jednotlivými prvky, kde není dostatek místa pro vyčištění a provedení nátěru. Tyto poruchy jsou limitující pro zbytkovou živostnost mostní konstrukce. Z hlediska možnosti opravy je nutno zdůraznit, že omezení koroze v místě poruchy nelze jakkoli efektivně snížit a poruchy lze odstranit pouze výměnou celého prvku. Dalším aspektem

poškození mostní konstrukce je vyčerpání životnosti prvků mostovky vlivem cyklického zatížení, které je velmi ovlivněno již dnes vysokou intenzitou stávající dopravy. Celkově lze stávající stav prvků mostu charakterizovat, že jsou na hranici své životnosti a v mnohých případech i za touto hranicí, což limituje dobu provozuschopnosti mostu respektive možnost železničního dopravního spojení.

Pro zajištění bezpečného provozu by bylo třeba u nosných ocelových konstrukcí uvažovat s vyměněnou korozí poškozených prvků. Zejména se jedná o tažené prvky (dolní pás, diagonály svislice, prvky mostovky, ztužení apod.), které jsou náchylnější k destruktivnímu porušení (např. náhlý křehký lom). Celkově by se jednalo o výměnu dvou třetin prvků ocelové konstrukce a demontáž a zpětné osazení dalších 20% prvků mostu. Takto náročná rekonstrukce nýtované konstrukce by si vyžádala odpovídající čas na vlastní realizaci (předpoklad 4 roky), která by probíhala v místě stavby nad vodním tokem. Výměna takto postižených prvků ocelové konstrukce ve výše uvedeném rozsahu je možná pouze v odlehčeném stavu na montážní skruži mimo stavební otvor tzn. s vyloučením provozu.

Rekonstrukce ocelových konstrukcí v tomto rozsahu by byla zcela neúměrná výsledně dosaženým parametrům s omezenou životností (předpoklad ~30 let¹). Možnosti efektivní rekonstrukce stávajících ocelových konstrukcí jsou pouze teoretické a reálně s nimi nelze uvažovat.

K výše uvedeným závěrům byly zpracovány nezávislé odborné posudky. K části statického přepočtu mostu byl zpracován Žilinskou univerzitou v Žilině a k části diagnostického průzkumu byl zpracován ČVUT v Praze, Kloknerův ústav. Ze závěrů těchto posudků vyplývá celková shoda s výsledky a závěry a statického přepočtu a diagnostického průzkumu. Dále se v posudcích uvádí, že aktuální stavební stav mostu je potřeba řešit velmi urgentně a ve vazbě na další hlediska se jeví jako nejspokladnější varianta realizace nového mostu, respektive výměna nosné ocelové konstrukce. S tímto závěrem se ztotožnila i Správa železnic, státní organizace, i přesto však v dále popisované architektonické soutěži připustila i jiné možnosti řešení.

Od roku 2018 byl na mostě instalován monitorovací systém, který on-line sleduje odezvu mostní konstrukce na proměnná zatížení železniční dopravou a teplotou. Zprávy z monitoringu jsou vyhodnocovány kvartálně. S ohledem na zhoršující se stavební stav byl v roce 2023 monitorovací systém rozšířen o další snímače. Monitorovací systém zajišťuje ČVUT v Praze, Fakulta stavební.

S ohledem na kritický stav mostu byla ustanovena tzv. Kontrolní rada, složená z odborníků na mostní problematiku a krizové řízení provozu. Činností Kontrolní rady je zejména průběžné vyhodnocování výsledků monitoring a z nich stanovování dalších provozních omezení železniční dopravy. Dalším úkolem Kontrolní rady je operativně reagovat na krizové stavy, které by mohly nastat při kolapsu některého z prvků mostní konstrukce. V krátkodobém horizontu bude v rámci Kontrolní rady připravován krizový scénář provozu s náhradou mostu za jednokolejné provizorium, který by řešil případný havarijný stav mostu.

Aktuálně v roce 2023 byla snížena přechodnost na traťovou třídu zatížení C2 s přidruženou rychlostí 40 km.h⁻¹. Od roku 2024 je stanoveno další omezení provozu na mostě, kdy bude zakázáno setkávání vlakových souprav v úseku přemostění a snížena rychlost na 20 km.h⁻¹. Výše uvedená opatření mají za cíl zajistit provozuschopnost nosné konstrukce do doby její plánované výměny. Je třeba zdůraznit, že navrhovaná opatření budou znamenat zásadní omezení železniční dopravy na spojnici Praha hl. n. – Praha-Smíchov a to bez možnosti rychlé změny.

S ohledem na stále se zhoršující stavební stav mostní konstrukce je situaci třeba urgentně dořešit a přípravu plánované výměny zajistit v krátkodobém horizontu.

¹ Je třeba upozornit, že k reálným možnostem efektivní rekonstrukce pro dlouhodobější horizont provozu stávající nýtované mostní konstrukce neexistuje žádný relevantní podklad nebo studie.

Rekapitulace provedených nezávislých posudků:

- 1) Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem, Stavební část E.1.4, SUDOP PRAHA a. s., Návrh k projednání 04/2020 – zadavatel Správa železnic, státní organizace, viz příloha 1,
- 2) Expertní zpráva č. 1800 J 329, Zhodnocení provedeného diagnostického průzkumu konstrukcí mostu v ev. km 3,706 – Pod Vyšehradem, ČVUT – Kloknerův ústav, zadavatel Správa železnic, státní organizace, viz příloha 2,
- 3) Expertní posouzení statického přepočtu mostu „SO 20-20-05 Železniční most v evidenčním km 3,706 – Pod Vyšehradem, Žilinská univerzita v Žilině – Stavební fakulta, Katedra stavebních konstrukcí a mostov, zadavatel Správa železnic, státní organizace, viz příloha 3,
- 4) Zhodnocení doposud provedených prací a posudků k památkově chráněnému železničnímu mostu v ev. km 3,706 Pod Vyšehradem za účasti zahraničního experta, včetně Railway Bridge „Pod Vyšehradem“ in Prague – Preservation of the existing bridge: Assessment and feasibility study for the restoration, prof. Brühwiler, zadavatel Správa železnic, státní organizace, viz příloha 4.
- 5) Design Concept of the Footbridges V-025 and V-026, WaltGalmarini AG, zadavatel TSK a.s., viz příloha 5.

Posudek uvedený pod číslem 5) byl zpracován pro potřeby bývalého náměstka primátora hl. m. Prahy pro dopravu Ing. Adama Scheinherra, MSc., Ph.D. byl zpracován posudek, jehož účelem bylo ospravedlnit již provedenou městskou investici z let 2018 až 2019 do rekonstrukce lávek zavěšených na železničním mostě. Podkladem pro zahraniční zpracovatele byla pouze archivní dokumentace z let 1900 a 1969 a fotografie poskytnuté českým zástupcem týmu zpracovatelů. V celém posudku se několikrát uvádí poznámka, že je založen na nákresech a popisech současného stavu od třetích stran, a proto se opírá o určitá zjednodušení a domněnky.

Zároveň se zde uvádí, že může sloužit jako návod k možnému řešení, ale nemůže nahradit podrobnou studii obsahující zjištění skutečného stavu konstrukcí. Pokud aplikujeme na tento posudek informace o stávajícím stavu zjištěné diagnostickým průzkumem z roku 2018 a doporučení expertízy Žilinské univerzity, pak dojdeme k téměř shodnému výsledku a tedy nutnosti vyměnit více než dvě třetiny prvků ocelové konstrukce mostu.

Vzhledem k nestandardnosti tohoto posudku se k němu vyjádřili i jiní odborníci v rámci Kolokvia (Kolokvium viz dále):

- 6) Vyjádření k dokumentu „Design Concept of the Footbridges V-025 and V-026“, Prof. Ing. Pavel Ryjáček, PhD., viz příloha 6,
- 7) Odborné stanovisko SUDOP PRAHA a.s. k dokumentu „Design Concept of the Footbridges V-025 and V-026“, Ing. Martin Vlasák, viz příloha 7.

Výše uvedené posudky tvoří ucelený soubor (např. odborné posouzení profesora Eugena Brühwilera, které je v současné době některými kritiky vítězného návrhu znovu veřejně prezentováno a které bylo zpracováno jako podklad pro posudek Kloknerova ústavu ČVUT, je nutné interpretovat dohromady s tímto posudkem a nelze jej prezentovat separátně). Závěry těchto posudků jsou promítnuty do činnosti Správy železnic, státní organizace, jejímž úkolem jako správci infrastruktury je zejména zajistit (a zachovat) bezpečný provoz železniční dopravy.

Pro zajištění provozuschopného stavu mostu Správa železnic, státní organizace od doby svého vzniku k 1. lednu 2003 provedla postupně několik zásadních opatření, která je ale nutno chápat i s ohledem na výhledovou potřebu trojkolejného řešení přemostění a s tím souvisejícího hospodárného nakládání s veřejnými finančními prostředky.

Zde je výčet všech prováděných oprav:

1901 – výroba konstrukcí

1957 – poslední obnova PKO

1970 – rekonstrukce horního ztužení

1987 – poslední velká oprava OK

2008 – částečná výměna mostnic

2020-2021 – kompletní výměna mostnic

Čištění dolních pasů konstrukce: 1998, 2000, 2003, 2007, 2010, 2017, 2020

V době před rokem 1989 byla PKO mostů z důvodu nedostatečných finančních prostředků všeobecně odkládána. Ze stejného důvodu byly prováděny pouze nejnútnejší údržbové práce.

Zároveň je nutné podotknout, že pod údržbou mostu je potřeba si představit i jiné činnosti, než jen obnovu nátěru, jako jsou pravidelné kontroly, čištění, dotahování šroubů, výměnu mostnic a další drobné práce, které kontinuálně probíhají a v minulosti probíhaly.

Obnova nátěru na celém mostě je v tuto chvíli velmi časově a finančně náročná a vzhledem k situaci, kdy nosné konstrukci je téměř 120 let, a je tedy za svojí předpokládanou životností (hlavně z hlediska únavy), a od 90. let minulého století se reálně předpokládá a projektuje náhrada mostu za nový s dalšími funkcemi, jako je převedení dalších druhů dopravy (v minulosti silniční, dnes cyklistické a pěší), je vynakládání těchto nemalých finančních prostředků nehospodárné.

V současné podobě (za předpokladu neexistujících omezení z důvodu technického stavu mostu) je kapacita dvou traťových kolejí na přemostění v optimální kvalitě provozu 265 vlaků a v kritické kvalitě provozu 405 vlaků. V kritické kvalitě může být provoz jen dočasně, respektive časově omezen (po dobu krátkodobých výluk, nikoliv celý grafikon).

Po dokončení realizace všech schválených akcí týkající se rozvoje železniční dopravy v uzlu Praha a okolní železniční infrastruktury je k roku 2035 ve výhledovém rozsahu osobní dopravy uvažováno s počtem 479 vlaků za den, což je nárůst oproti současnému stavu cca o více jak 66 %. V případě realizace městských železničních tunelů, které jsou aktuálně prověřovány zpracovávanou studií proveditelnosti, je uvažováno po roce 2055 s vedením 421 vlaků v povrchové dopravě, tzn. přes mosty přes Vltavu pod Vyšehradem.

S ohledem na dopravní význam úseku mezi železniční stanicí Praha hl. n. a Praha-Smíchov je sledováno dlouhodobě jeho zkapacitnění. Železniční dopravu není možné nahradit z kapacitních důvodů jinými druhy dopravy a vzhledem k podmínkám v území, například rozložení zástavby, terénní konfiguraci a dalším limitům, rovněž není reálně změnit trasování této železniční trati. Ve strategických úvahách je uvažováno s podzemním vedením železnice v Praze, to však nebude schopné plně nahradit stávající povrchové vedení a bude tvořit jeho doplněk umožňující další rozvoj především příměstské železniční dopravy.

Zkapacitnění dvoukolejného úseku přes řeku Vltavu je v Územně plánovací dokumentaci Hlavního města Prahy zakotveno již dlouhodobě. Rovněž i projektová příprava probíhá intenzivně v průběhu posledních dvou dekad. Důvodem dlouhodobé přípravy jsou kromě omezení geografického charakteru vyplývající ze stávající městské zástavby i omezení daná vzájemně protichůdnými požadavky dotčených organizací (město Praha, památková ochrana, hygiena, policie apod.). Stručná rekapitulace projektové přípravy, která dokládá složitost a obtížnost nalezení vhodného resp. možného řešení, je uvedena dále:

2003 Studie proveditelnosti s přidáním třetí koleje

2004 Studie rekonstrukce mostu zpracovaná firmou Topcon servis s.r.o.

- 2007 Dokumentace pro územní rozhodnutí
- 2008 Studie proveditelnosti s doplněním o zastávku Výtoň
- 2015 Aktualizace Studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha a její projednání v Centrální komisi Ministerstva dopravy. Pro úsek Praha hl. n. – Praha–Smíchov byla schválena varianta „Střední 1.1“ (dvojkolejná), avšak současně s požadavkem na sledování varianty „Střední 2.1.“ (trojkolejná) jakožto cílového řešení
- 2018 Aktualizace Dokumentace pro územní rozhodnutí
- 2019 Technické průkazy (komplexní přehled možných variant řešení celého přemostění), včetně návrh Institutu plánování a rozvoje hl. m. Prahy na nový most v trojkolejném řešení
- 2019 Ministerstvo dopravy přehodnotilo výběr varianty z Aktualizace studie proveditelnosti zaústění III. TŽK do železničního uzlu Praha na variantu Střední 2.1. (trojkolejná).
- Původní myšlenka rekonstrukce respektive výměny stávající ocelové konstrukce musela být opuštěna jednak ve vztahu k provedeným průzkumům a současně i z hlediska možnosti realizovat úsek jako trojkolejný, což byl i cílový záměr.
- 2019 - na Ministerstvo kultury byla podána žádost o sejmутí památkové ochrany a to k dané problematice vydalo své stanovisko. V tomto stanovisku připouští výměnu stávající ocelové konstrukce za volnou tvarovou kopii, která by vyhověla moderním parametrům, aniž by bylo nutné rušit památkovou ochranu – viz příloha 12.
- 2020 – Představení dalšího návrhu tříkolejného řešení a nové podoby mostů pod Vyšehradem od pana náměstka primátora Hlavního města Prahy Adama Scheinherra.
- Protože kromě samotného navrhovaného řešení zajišťovaného Správou železnic byly, bez předchozí dohody se Správou železnic, předloženy a veřejně prezentovány i další návrhy, přistoupila Správa železnic k zadání soutěžního dialogu jako zcela transparentního a rovného způsobu výběru nové podoby železničních mostů pod Vyšehradem.
- 2021 Zahájení mezinárodní architektonicko-konstrukční soutěže formou Soutěžního dialogu
- 2022 Ukončení soutěžního dialogu – výběr vítězného návrhu společnosti 2T engineering
- 2023 Mezinárodní technické kolokvium k možnostem řešení přemostění pod záštitou ministra dopravy ČR
- 2023 Architektonicko-konstrukční studie (dopracování soutěžního návrhu)

Na návrh řešení přemostění přes Vltavu v místě stávajícího železničního mostu byl Správou železnic, státní organizací, jako zadavatelem vyhlášen mezinárodní otevřený soutěžní dialog. Varianta soutěžního dialogu byla zadavatelem zvolena ze dvou důvodů. Prvním z nich byla, vzhledem ke komplexnosti požadovaného soutěžního řešení, potřeba diskuze s budoucími účastníky k jimi navrhovanému řešení. Druhým důvodem byla skutečnost, že v době vyhlášení soutěžního dialogu existovala tři veřejně známá řešení různých autorů a zadavatel chtěl umožnit i jejich účast v soutěži, což varianta klasické architektonické soutěže s požadavkem na zachování anonymity návrhů neumožňovala.

Předmětem soutěžního dialogu bylo nejen řešení železniční přemostění přes Vltavu, ale i pěší a cyklistické propojení obou břehů Vltavy a navázání na pěší a cyklistické trasy. Požadován byl zároveň vznik nové železniční zastávky na Výtoni, která by sloužila jako přestupní uzel mezi různými druhy hromadné dopravy. Pokud jde o vlastní železniční přemostění, soutěžní zadání

pro účastníky dialogu stanovilo požadavek na doplnění třetí koleje stávajícího souboru železničních mostů na trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov, přičemž navržené řešení muselo respektovat současné technické požadavky na železniční provoz. Přemostění bylo možné uvažovat ve variantě 3+0 (tj. tříkolejné nové přemostění) a s ohledem na připuštěné výjimky z technických požadavků na železniční provoz i ve variantě 2+1 při současném zachování ocelové konstrukce mostu (tj. dvojice mostů, z nichž jeden převádí dvě koleje a po jednom je převedena jedna kolej bez určení, pro kolik kolejí má být využita stávající mostní konstrukce po případné rekonstrukci). Vyjádření českých orgánů památkové péče připouštějící obě varianty řešení byla součástí soutěžních podkladů pro účastníky.

Předmět soutěžního dialogu, jak je popsán výše, byl navržen zadavatelem za spolupráce s přizvanými odborníky, následně prodiskutován se všemi členy hodnotící komise a v návaznosti na tuto diskuzi i precizován. Všichni členové hodnotící komise se zněním předmětu soutěžního dialogu vyjádřili písemně svůj souhlas. Členy hodnotící komise byly vedle zástupců zadavatele, hlavního města Prahy a městské části Praha 5, uznávaní, na zadavateli nezávislí čeští autorizovaní architekti a inženýři a odborníci na mostní konstrukce. Dva zástupce v hodnotící komisi měl i Klub za starou Prahu. Památkové hledisko dále v řízení zastupovali zástupci Národního památkového ústavu jako přizvaní odborníci komise.

V rámci soutěžního dialogu byly hodnotící komisi účastníky představeny všechny možné varianty řešení přemostění – od varianty 2+1 uvažující rekonstrukci stávajícího přemostění a jeho zachování pro železniční provoz, přes variantu 1+2 odsouvající dvě koleje na nový most a ulehčující provozu na mostě stávajícím, až po variantu 3+0 uvažující využití stávající most k nově definovaným funkcím, a to ve stávajícím umístění mostu, nebo v jiné vhodné lokaci. Jednotlivé varianty měly rozličné způsoby ztvárnění; některé varianty 2+1 nabízející nový most vedle mostu stávajícího nabízely i plochou konstrukci doplňovaného mostu (flat desk bridge).

Rok trvající proces dialogu, kdy členové hodnotící komise měli možnost se seznámit se všemi variantami řešení a vést s jejich autory diskuzi, vedl hodnotící komisi, při vědomí všech hodnocených veřejných zájmů, včetně hlediska památkové péče, k závěru, že kombinace nového a původního mostu nevede k hodnotnému řešení. Komise se tak rozhodla se pro výběr návrhu představující variantu 3+0, a to návrhu, který adekvátním způsobem vyvažuje všechny hodnocená hlediska – provozně funkční tříkolejné přemostění, optimální převedení pěší a cyklistické dopravy, urbanisticky vhodným způsobem reaguje na širší okolí, v rámci technických možností zachovává a doplňuje památkové chráněné konstrukce pilířů a předmostí a zároveň minimálně zasahuje do všech sledovaných panoramatických pohledů.

Podrobnosti k průběhu soutěžního dialogu uvádí přílohy, přičemž v příloze 8 je uveden podrobný popis průběhu soutěžního dialogu sestavený právní firmou zajišťující jeho průběh a v příloze 9 je soutěžní dialog popsán z pohledu architekta, jednoho z nezávislých členů hodnotící komise, s doplněním popisu všech v rámci soutěžního dialogu předložených řešení včetně stručného odůvodnění jejich hodnocení.

Pro vyloučení pochybností dokládáme v příloze 10 zadání soutěžního dialogu včetně přílohy 10a stanovující technické požadavky. Z tohoto dokumentu je zřejmé, že zadání nijak neomezovalo návrh řešení a umožňovalo i zachování stávající konstrukce přemostění při respektování technických požadavků na zatížitelnost a prostorové parametry. V rámci přípravy soutěžních podmínek bylo zajištěno i stanovisko Národního památkového ústavu k zamýšlenému soutěžnímu workshopu Správy železnic na opravu/rekonstrukci stávajícího přemostění a doplnění třetí koleje stávajícího souboru železničních mostů na trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov. Toto stanovisko bylo rovněž součástí zadávací dokumentace – viz příloha 11.

I když vítězné řešení spočívá v náhradě stávající ocelové konstrukce přemostění přes Vltavu konstrukcí novou, tříkolejnou, Správa železnic má ambice zachovat stávající památku v maximální možné míře a zároveň zajistit požadované parametry železničního provozu. Nosné konstrukce lze bez nutnosti výrazných zásahů využít v jiné poloze například jako lávku pro pěší. Původní pilíře se zachovávají, dojde jen k jejich sanaci a zesílení. O využití stávajících ocelových nosných konstrukcí na jiném místě se aktuálně diskutuje zejména s hlavním městem

Prahou, a to i na základě doporučení vítězného návrhu na jejich přemístění do jiné polohy po proudu řeky².

Soutěžní dialog proběhl podle všech pravidel, což dokládá nejen stanovisko České komory architektů k jeho zadání (viz příloha 13³), ale i skutečnost, že nebyl po ukončení zpochybněně neúspěšnými účastníky v rámci odvolání.

Po vyhlášení jeho výsledků se rozeběhly za přispění některých lokálních politiků (včetně bývalého náměstka primátora hl. m. Prahy pro dopravu pana Ing. Adama Scheinherra, MSc., Ph.D.) živelné diskuze ve veřejném prostoru. Obecným rysem těchto diskuzí je neakceptace stanovisek odborníků a autorizovaných inženýrů, ale emocionální rovina založená na nepodložených předpokladech. Správa železnic, státní organizace se ale ve svých rozhodnutích musí řídit při hodnocení bezpečnosti konstrukcí stanovisky odborně erudovaných osob a nemůže stavět a financovat mosty, které nesplňují závazné normy a předpisy. Zároveň je povinna zajistit nezbytné základní technické a prostorové parametry mostní konstrukce, která zde bude sloužit minimálně dalších sto let.

Vítězná řešení ze soutěžního dialogu spočívající v náhradě stávající ocelové konstrukce novou tříkolejnou ocelovou konstrukcí s tvarem hlavní konstrukce inspirovaným dnešní podobou mostu, která využívá stávající spodní stavbu mostu včetně kamenné estakády na výtoňské straně a pilířů ve vodním toku, dokládáme v příloze 14. Součástí řešení je i nová podoba lávek pro pěší a cyklisty na obou stranách přemostění přes Vltavu. V souvislosti s novou železniční zastávkou na Výtoni je pak upravováno dopravní řešení na pravém břehu Vltavy. Na obou březích je z hlediska veřejného prostoru navrhováno takové řešení, aby stávající přemostění přestalo tvořit bariéru ve vnímání a faktickém využívání města.

Po ukončení soutěžního dialogu byla s vítězem uzavřena smlouva na dopracování řešení mostu formou studie tak, aby byly dořešeny všechny nejasnosti ohledně jednotlivých prvků návrhu. Zároveň je návrh projednáván se zásadními dotčenými organizacemi s cílem dosáhnout kompromisního a akceptovatelného řešení ve všech oblastech souvisejících s návrhem nového přemostění, včetně detailního projednání z hlediska zásahu do kulturní památky⁴.

Práce na této studii stále pokračují a zřejmě budou oproti původnímu návrhu provedeny některé drobné změny (diskuze se vedou zejména o barevnosti konstrukce z důvodu zachování charakteru prostředí, míře zásahů do pilířů stávajícího mostu a detailech dopravního řešení).

Nezávisle na této studii se ve dnech 20. a 21. února 2023 se z iniciativy ministra dopravy Martina Kupky uskutečnilo technické kolokvium k železničnímu mostu pod Vyšehradem. Šlo o další krok v otevřeném dialogu s veřejností.

Cílem kolokvia jako moderované odborné diskuse bylo zachytit všechny relevantní věcné argumenty, konfrontovat odlišné přístupy a popsat případnou shodu či společné styčné plochy a mělo především přinést odpovědi na níže uvedené dotazy:

- Zhodnocení provedených průzkumů a přepočtů únosného zatížení mostu.
- Zhodnocení aktuálního stavu mostu z hlediska jeho degradace.
- Zhodnocení možností opravy mostu pro požadované budoucí zatížení.

² V rámci možného využití stávající konstrukce přemostění je nutné vyřešit nejen její novou polohu a využití, ale i případné změny územně plánovací dokumentace a jejího budoucího správce, kterým nemůže být správce nynější, tedy Správa železnic.

³ Stanovisko České komory architektů osvědčuje regulérnost soutěžních podmínek a zadání architektonické soutěže, v tomto případě zadané formou soutěžního dialogu. Bez této doložky regulérnosti se architektonické soutěže nesmí účastnit autorizovaní architekti.

⁴ Z hlediska orgánů památkové péče je návrh vnímám jako obnova kulturní památky při zachování nebo rekonstrukci všech prvků, kde je to možné.

- Zhodnocení možností provedení rekonstrukce s ohledem na co nejkratší možná omezení provozu na klíčové dopravní spojnici.
- Zhodnocení možností technického řešení z hlediska památkové péče.
- Zhodnocení výsledků mezinárodní architektonické soutěže na podobu nového mostu a okolí z pohledu inženýrského.
- Celkové vyjádření k možnostem řešení mostu s jejich klady a zápory jako podklad pro rozhodnutí ministra.

Pro účast v kolokviu pak byli po dohodě s panem ministrem dopravy ustanoveni následující členové (část odborníků byla nominována ze strany bývalého náměstka primátora Ing. Scheinherra):

- prof. Dr. hab. Inž. Jan Bień
profesor Katedry silnic, mostů, železnic a letišť, Wrocław University of Science and Technology
- prof. Eugen Brühwiler
profesor Laboratoře stavební údržby a bezpečnosti, EPFL
- Dr. Andreas Galmarini
výkonný ředitel, WaltGalmarini AG
- prof. Ing. Jiří Kolísko, Ph.D.
ředitel Kloknerova ústavu ČVUT v Praze
- doc. Ing. Jaroslav Odrobiňák, Ph.D.
vedoucí Katedry stavebních konstrukcí a mostů, Žilinská univerzita v Žiline
- prof. Ing. Stanislav Pospíšil, Ph.D.
ředitel Ústavu teoretické a aplikované mechaniky, Akademie věd České republiky
- prof. Ing. Pavel Ryjáček, Ph.D.
vedoucí Katedry ocelových a dřevěných konstrukcí, Fakulta stavební ČVUT v Praze
- Univ.-Prof. Mag. Mag. Dr. Dr. Peter Strasser, LL.M.
vedoucí Centra pro ochranu kulturních památek, Donau-Universität Krems
- prof. Dr.-Ing. Richard Stroetmann
profesor Katedry ocelových a dřevěných konstrukcí, Technische Universität Dresden
- Ing. Martin Vlasák
člen dozorčí rady, SUDOP PRAHA, a.s.

Jednotlivá stanoviska členů kolokvia jsou uvedena v příloze 15 tohoto dopisu.

