



Martin Kupka
ministr dopravy

V Praze dne 11-05-2023

Č. j.: MD-10089/2023-083/7

Vážená paní inženýrko, vážený pane inženýre,

především bych Vás rád ujistil, že i mně leží na srdci památková hodnota železničního mostu pod Vyšehradem. Výrazným způsobem dotváří panorama Prahy, je dokladem technického umu našich předků a jako takový je nepochybně velmi cenný. Jsem si plně vědom toho, že o jeho dalším osudu nelze rozhodovat bez otevřené diskuse za účasti odborníků z různých technických oborů, památkářů, architektů, zástupců Prahy i široké veřejnosti. Tomu odpovídají také kroky, které jsme od počátku roku podnikli.

Víte o jiné důležité stavbě, kterou bychom v takovém rozsahu prezentovali veřejnosti a aktivně otevírali odbornou i laickou diskusi? Ke kolika významným projektům v oblasti dopravní infrastruktury proběhlo v České republice kolokvium s účastí domácích i zahraničních expertů?

Prvním počinem bylo podrobné představení výsledků soutěžního dialogu na rekonstrukci mostu, který v předchozích letech organizovala Správa železnic s účastí hlavního města Prahy a řady renomovaných nezávislých osobností. Spolupráce zmíněných subjektů s památkáři byla také na samém začátku při přípravě zadání architektonické soutěže. Základním vodítkem proto bylo mimo jiné zachování spodní části mostu s pilíři. Celkem 12 soutěžních návrhů s časovým odstupem ukazuje různé přístupy – zejména k tomu, jak naplnit požadavky památkové ochrany mostu a jak je skloubit s nároky na klíčovou dopravní funkci přemostění.



Ministerstvo dopravy

Soutěžní návrhy šesti finalistů architektonické soutěže si veřejnost mohla prohlédnout ve výstavních prostorách Národního technického muzea v Praze po dobu delší než jeden měsíc. Den před ukončením samotné výstavy proběhla ještě jedna veřejná prezentace. Oceňuji, že souběžně byla uspořádána například i veřejná debata v režii Vaší iniciativy ve Winternitzově vile.

Inicioval jsem také zmíněné mezinárodní kolokvium, kde se odborníci se specializací na mostní stavby nejen z Česka, ale i dalších zemí, po dva dny problematikou železničního mostu pod pražským Vyšehradem podrobně zabývali. Měli přitom k dispozici veškeré podklady, které v posledních 5 letech vznikly.

Jak už to bývá, shoda není nikdy stoprocentní, a to ani mezi odborníky. Za prokázaný a doložený je nicméně třeba považovat závažný technický stav mostní konstrukce. Jasným závěrem kolokvia bylo, že most potřebuje naléhavý zásah. Není rovněž sporu, že oprava mostu je možná, názory se nicméně liší v pohledu na rozsah a náročnost takové opravy, včetně životnosti a nákladů na další údržbu opraveného mostu. Musím z hlediska objektivit rovněž zmínit, že většina účastníků kolokvia se přiklonila ke stavbě mostu nového.

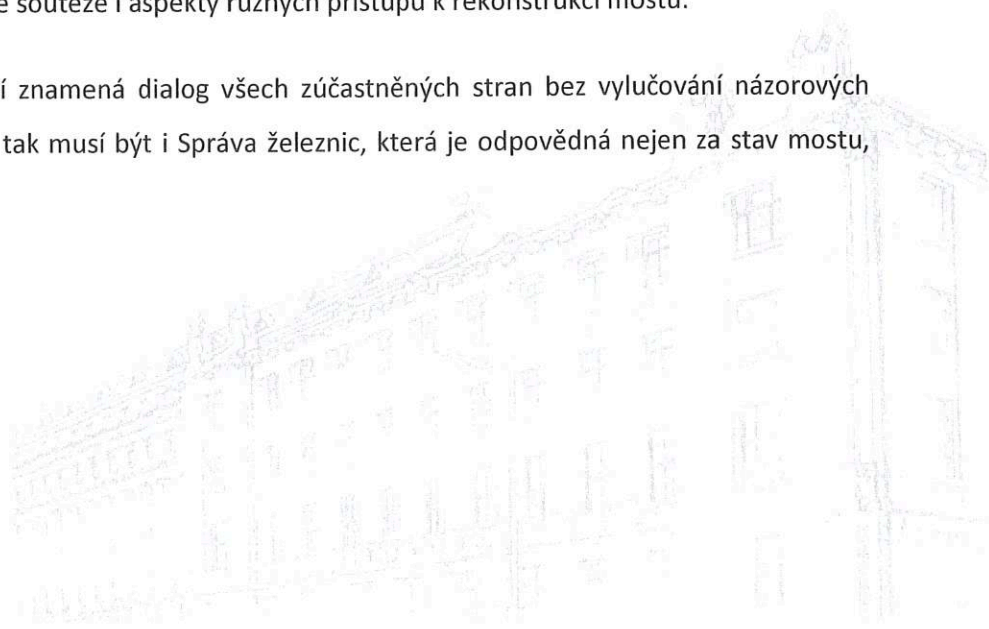
Dalším klíčovým prvkem otevřené komunikace s veřejností je internetová stránka www.novymostvyton.cz, kde jsou dostupné všechny shromážděné podklady a také výstupy kolokvia.

Na základě regulérní soutěže i výstupů kolokvia nyní autoři vítězného návrhu dopracují architektonickou studii a zahrnou do ní vznesené připomínky.

Zároveň Správa železnic na základě podnětu a mého veřejného příslibu z diskuse ve Winternitzově vile zadala kritické posouzení návrhu rekonstrukce z pera společnosti SUDOP z roku 2020. Jako podklad pro mé výsledné rozhodnutí, které, jak už jsem dříve uvedl, učiním nejpozději do konce letošního roku, vezmu v potaz nejen výstupy z kolokvia, ale i usnesení hlavního města Prahy, názory odborných i občanských iniciativ včetně spolku Nebourat.

V dohledné době proběhne rovněž seminář pro senátory a pražské zastupitele, na kterém chceme představit výsledky architektonické soutěže i aspekty různých přístupů k rekonstrukci mostu.

Férová komunikace v mém pojetí znamená dialog všech zúčastněných stran bez vylučování názorových odpůrců. Relevantním partnerem tak musí být i Správa železnic, která je odpovědná nejen za stav mostu, ale i za železniční provoz v Praze.



Most pod Vyšehradem představuje jedno z nejužších hrdel pražské železniční sítě, jehož řešení se hledá od roku 1992. Zatímco nyní zde denně projede 288 vlaků, v roce 2035 by jich mělo být více než 400. I to musíme brát všichni v úvahu.

V jedné ze svých otázek voláte po vyvození odpovědnosti za současný stav mostu. Jsem si vědom toho, že v předchozím třicetiletém období měl stát do jeho údržby a oprav investovat více energie i peněz. Právě současné vedení Správy železnic začalo v posledních letech věnovat mostu větší pozornost. Bez ní by nepochybně neproběhla ani náročná architektonická soutěž. Neměli bychom k dispozici podrobné analýzy, průběžný monitoring statiky mostu i projekt rekonstrukce z pera společnosti Sudop.

Závěrem mi dovoluji Vás ujistit, že konečné resumé bude výsledkem pečlivého zvážení všech možných faktorů, úhlů pohledu, relevantních argumentů a faktů. Do té doby se nebráním dalším setkáním, kde můžeme vést debatu o možnostech, jak skloubit požadavky na památkovou ochranu s budoucími potřebami železniční dopravy v Praze. Taková diskuse, na rozdíl od vzájemného osočování a kladení ultimát, by mohla být skutečně přínosná pro všechny zúčastněné strany.

S pozdravem



Nebourat
Ing. Ina Koldová
Ing. Mgr. Pavel Štorch
Bartoškova 1368
Praha – Nusle
140 00



Ministerstvo dopravy



Doložka z automatizované konverze dokumentu do elektronické podoby – z moci úřední

Dokument Reakce na dopis pana Štorcha vznikl převedením listinného dokumentu do elektronického dokumentu pod pořadovým číslem **1965696-000-230511163419**. Vzniklý dokument obsahem odpovídá vstupnímu dokumentu. Počet stran dokumentu: **4**

Vstup neobsahoval viditelný prvek, který nelze plně přenést na výstup.

Konverzi provedl subjekt: Ministerstvo dopravy, IČ: 66003008

Datum vyhotovení: **11.05.2023**

Poznámka:

Konverzí dokumentu se nepotvrzuje správnost a pravdivost údajů obsažených v dokumentu a jejich soulad s právními předpisy. Kontrolu doložky lze provést v centrální evidenci doložek na adrese <https://www.czechpoint.cz/overovacidolozky>.



1965696-000-230511163419