

## Pracovní skupina GŘ NPÚ pro obnovu Vyšehradského mostu

15. – 16. 4. 2026

### Příloha: Dokumentační příloha závěrů pracovní skupiny (doplnění, poznámky a komentáře členů pracovní skupiny k závěrům jednání)

(pro přehlednost jsou doplnění a poznámky jednotlivých členů barevně odlišeny)

#### **Stanoviska členů pracovní skupiny k zachování a obnově mostu**

Prof. **Ryjáček** požádal o zanesení stanoviska do protokolu z jednání: „Obecně lze konstatovat, že problematika historických ocelových mostů tohoto typu, včetně jejich degradace, možností opravy i limitů zachování, je odborně dlouhodobě zvládnutá. Zmíněné poznatky máme k dispozici a umíme s nimi pracovat. Podle mého názoru při možném a pravděpodobném rozsahu zásahů dojde k faktické likvidaci autenticity mostu. Demontáž, masivní výměny prvků, technologické zásahy a konstrukční úpravy povedou k tomu, že výsledkem nebude jen historická památka, ale z převážné části její novodobá napodobenina. Z původního mostu zůstane v podstatě tvar, nikoliv jeho podstata. Můj názor je, i když tyto úpravy jsou obecně možné, dopady do investic jsou mimořádné a představují neefektivní a neúměrně nákladný postup. Poměr mezi náklady a výsledkem je nevyvážený a jako takový těžko obhajitelný. Jakkoli akceptuji rozhodnutí bývalého ministra Kupky, můj osobní názor je, že za racionální řešení je z mého pohledu nutné považovat variantu přesunu, která zachová autentickou konstrukci jako lávku pro pěší a cyklisty. Tímto krokem lze skutečně ochránit její historickou hodnotu a zároveň v lokalitě splnit současné dopravní, kapacitní, urbanistické i technické požadavky. Mé náměty a návrhy v protokolu je proto potřeba chápat v tomto smyslu, kdy cesta směřující k rekonstrukci mostu byla bývalým ministrem dopravy již definována, i když s ní osobně nesouhlasím.“  
(připomínky k závěrům pracovní skupiny, příloha emailu z 26. 4. 2026)

**Baumann:** „Jsem překvapen reakcí Pavla Ryjáčka a nesouhlasím s ní, zejména s následujícími slovy (citace vynechána, vyjádření prof. Ryjáčka je uvedeno výše – pozn. předsedy pracovní skupiny). Na úterním dopoledním zasedání jsme všichni souhlasili s body NPÚ. Pokud však něco takového zapíšeme do závěrečného dokumentu, podle mého názoru to nedává smysl. Měli bychom poskytnout obecné odpovědi, ale neměli bychom zacházet příliš do detailů. Množství nové oceli není prioritní otázkou. Poškození uvidíme mnohem lépe, pokud bude celá konstrukce pískována. Z vlastní zkušenosti mám různé příklady, kdy bylo poškození po pískování mnohem menší.“  
(připomínky k návrhu doplnění prof. Ryjáčka, email 27. 4. 2026)

**Espion:** „...Nejde ani tak o zachování mostu jako „muzejního exponátu“ jeho přeměnou na lávku pro pěší a cyklistickou stezku mimo město: jak jasně ukázala analýza HIA Michaela Kloose, právě zachování mostu na jeho současném místě představuje jeho památkovou hodnotu a jeho přínos k výjimečné univerzální hodnotě (OUV), nikoli samotná inženýrská stavba. Nahrazení stávajícího mostu moderním by proto mělo být zvažováno pouze jako krajní řešení, a to až po úplném posouzení jeho stavu a odhadu jeho nosnosti v případě renovace. Nahrazení stávajícího mostu moderním by proto mělo být zvažováno pouze jako absolutně poslední možnost, a to až po důkladném posouzení jeho stavu a odhadu jeho nosnosti v případě případné renovace. Z mého pohledu se proto jeví

jako nevhodné vydávat v této fázi definitivní stanovisko k nutnosti výměny mostu: nadále se domnívám, že by měl být opraven...“

(email z 27. 4. 2026, odpověď prof. Ryjáčkovi)

**Taras:** „ ... Můj osobní názor je, že procento oceli, nýtů nebo prvků, které mají být nahrazeny, by nemělo být považováno za příliš důležité měřítko: relevantní otázkou je, zda je rekonstrukce ekonomicky a environmentálně odůvodněná, zvážena s ohledem na – již potvrzený – kulturní význam stavby.“

(email ze 7. 5. 2026)

**Efler** (za ČNK ICOMOS): „Dle mého názoru vyjadřuje zasláný zápis z jednání věrně to podstatné, co zaznělo na jednání pracovní skupiny. Čas pro jednání byl omezený, takže jak jsem avizoval během jednání, připojuji níže některá vyjádření, na která se v časové tísní nedostalo. V mezích jsem měl také možnost seznámit se s dalšími podklady, týkajícími se Vyšehradského mostu, které navrhuji doplnit do seznamu podkladů (návrh je zařazen v závěru tohoto dokumentu – pozn. předsedy pracovní skupiny), a připojuji svůj komentář. A také si dovoluji zareagovat na materiály zasláné prof. Ryjáčkem... Domnívám se, že místo pro odlišné závěry od většinového názoru je právě v disentaním stanovisku, tak jak to svoje formuloval prof. Ryjáček. Jen je škoda, že nebyly předneseny již během jednání pracovní skupiny, mohla o nich být vedena expertní diskuse. Dále se domnívám, že úkolem pracovní skupiny je v souladu s platnou legislativou, mezinárodními závazky České republiky, a také rozhodnutím ministerstev dopravy a kultury stanovit podmínky pro citlivou obnovu mostu (s přihlédnutím k oprávněným požadavkům na dopravu a bezpečnost), a nikoliv oživovat slepé uličky (stěhování mostu do Modřan), které byly odmítnuty i v materiálech zpracovaných na zakázku Správy železnic (Zpráva z mise UNESCO/ICOMOS, HIA). A k hodnocení autenticity konstrukce zde máme kvalifikovanou státní autoritu – Národní památkový ústav.“

(připomínky k závěrům pracovní skupiny a návrhu úprav prof. Ryjáčka, příloha emailu 8. 5. 2026)

## **K jednotlivým bodům závěrů pracovní skupiny:**

### **A. Oprava mostu s ohledem na jeho aktuální stav**

#### **A.1. Opravitelnost mostu a výhled životnosti**

**Ryjáček:** „Délka životnosti – až zmíněných 100 let – závisí na řadě faktorů, a je ovlivněna rozsahem výměny prvků, jejich protikorozním ošetřením .... pro 100 let je nutné uvažovat vyšší bezpečnostní součinitele s dopadem do větší nutnosti zesílení či výměny prvků.“

(připomínky k závěrům pracovní skupiny, příloha emailu z 26. 4. 2026)

#### **A 2. Přemístění mostu během opravy**

##### ***K otázce přesunu mostu na místo opravy:***

**Efler:** „V prezentaci prof. Ryjáčka jsme viděli návrh na přemístění mostu k opravě cca 6 km jižně proti proudu řeky Vltavy, do Modřan, a náhradu mostním provizoriem ze státních hmotných rezerv. S tím, že během přepravy na speciálních pontonech má být konstrukce ponořována pod hladinu řeky v místech, kde jsou v cestě mosty (nově postavený Dvorecký a dále Barrandovský most).“

Prezentace přemístění mostu na místo opravy vychází z projektu firmy TOP CON SERVIS s.r.o., který navrhoval na to samé místo most definitivně umístit jako lávku pro pěší a cyklisty. Protože jsou po cestě ty dva uvedené mosty, pod které se ocelová konstrukce Vyšehradského mostu nevejde, navrhuje TOP CON poměrně složité řešení s potápěním přesunovaných konstrukcí pod hladinu řeky. <https://topcon.cz/presun-zelezniciho-mostu-pod-vysehradem-do-modran/>

Existují při tom vhodná místa v bezprostřední blízkosti mostu, kde by bylo možné ocelová pole opravit, a po cestě nejsou žádné překážky a mosty. V podkladových materiálech pro EIA na nový most (SUDOP Praha a.s., Oprávněná osoba Ing. Kateřina Hladká, Ph.D. březen 2024) je navržen pro montáž nového mostu Smíchovský přístav, který je cca 900 m vzdálený od Vyšehradského mostu a po cestě neleží žádná překážka. <https://mapy.com/cs/letecka?mereni-vzdalenosti&rm=9g.9xxXqq8fh03IP&x=14.4126840&y=50.0630814&z=16>

Pokud je ve Smíchovském přístavu dle posudku EIA a návrhu SUDOPu vhodné místo pro výrobu nových mostních konstrukcí (viz strana 111 posouzení a plánek na straně 69 posouzení), lze zde jistě provádět i opravu těch stávajících.“

(připomínky k závěrům pracovní skupiny a návrhu úprav prof. Ryjáčka, příloha emailu z 8. 5. 2026)

**Ryjáček:** „Je potřeba si uvědomit, že uskladnění a rekonstrukce 3 x 72 nm dlouhých polí, které se musí demontovat, jejich hlavní nosníky položit vodorovně pro repasi diagonál, postupně opravovat, mít i přístup techniky a zázemí vyžaduje mnohem větší plochu a zejména mnohem větší čas. Potřebujete plochu, která se dá pronajmout na min. 3 roky – a to zcela jistě soukromý přístav Smíchov není, je využit i pro jiné činnosti. Navíc slouží jako ochranný přístav pro velké vody na Vltavě a do něj se pak odváží vše, co je zakotveno na Vltavě. Mimo to, zde se trvale bydlí (houseboats), ty by byly obtěžovány nejenom hlukem, ale pravděpodobně i nečistotami v ovzduší při tryskání OK. Většinou to znamená agresivní spad tryskaného drobného materiálu. Obecně na velkých stavbách, kde se tryská, tak jemný prach z tryskání se šíří do vzdálenosti 200–300 m. Navíc se jedná o karcinogenní prach, který by měl dopad na lidi žijící v tomto přístavu. Varianta je z pohledu hygieny neprůchodná – zaplachtování spad značně omezí, ale neodstraní. Proto byla hledána jiná lokalita, na které by se dalo dlouhodobě pracovat. Modřany jsou pak jediná varianta, kde pozemek je již s Povodím Vltavy projednán.“

(reakce na připomínky arch. Eflera, příloha emailu z 11. 5. 2026)

Rovněž oprava na místě není reálná s ohledem na striktní hlukové limity na Výtoni.

(připomínky k závěrům pracovní skupiny, příloha emailu z 26. 4. 2026)

**Efler:** „Pokud byl smíchovský přístav v posouzení EIA a projektu zpracovaném firmou SUDOP shledán vhodným pro výrobu konstrukce nového mostu (tří ocelových polí), které budou svařovány, broušeny a opatřovány protikorozní ochranou, musí vyhovět i pro potřebu opravy stávající ocelové konstrukce. Délka stavby nového mostu je uváděna cca 2 roky, oprava ocelových polí stávajícího mostu také cca 2 roky (studie COWI/Walt Galmarini).

Ohledně úniku nečistot z ochranné konstrukce kolem opravovaného mostu bych si dovolil vznést dotaz na pana kolegu Baumanna – jaká je zkušenost například z opravy mostu v Appenzell. Byl to nějaký problém? A v jaké vzdálenosti od obytných budov oprava probíhala?

A ještě je zde další možnost – plocha pro opravu ocelové konstrukce. Náplavka bezprostředně navazující na most (na Smíchovské straně severně od mostu), kde se má v budoucnu stavět hotel. To by bylo pro manipulaci úplně nejlepší.“

(reakce na připomínky prof. Ryjáčka, příloha emailu z 31. 5. 2026)

**Ryjáček:** „Rád bych vysvětlil jednu věc – most v posudku není vyráběn v přístavu, pro výrobu se používá tzv. mostárna a z ní se do přístavu dováží tzv. montážní díly. Ty jsou dokončené a spojují se do jen pomocí montážních styků. To je z hlediska pracnosti a množství tryskání i hluku zcela nesrovnatelná situace s rozebráním 3 polí starého mostu a použitím hlučného nýtování a tryskání celého mostu.

Jako alternativní plocha je zmiňována také náplavka navazující na most na smíchovské straně, kde je v budoucnu plánována výstavba hotelu. Tato úvaha opomíjí zásadní skutečnost, že se jedná o soukromý pozemek určený k vlastnímu rozvojovému projektu vlastníka a jednání, která proběhla o možných využitích, nevedly k dohodě. Na rozdíl od této lokality je pozemek ve Velké Chuchli již předběžně projednán s Povodím Vltavy a představuje variantu, u níž byla ověřena základní majetkoprávní a provozní realizovatelnost.“

(reakce na připomínky arch. Eflera, příloha emailu z 4. 6. 2026)

**Efler:** „Souhlasím s prof. Espionem, že přesun mostu do Modřan by mohl u veřejnosti budit negativní dojem, že de facto „jede na hřbitov“, a že už se zpět nevrátí. (Formulace prof. Espiona zazněla v diskusi dne 16. 4. – pozn. předsedy pracovní skupiny.)

Přesun mostu s potápěním pod hladinu řeky považuji za poměrně riskantní operaci, a u opravené konstrukce za velmi nebezpečnou (možné poškození, zbytečné zatížení tlakem vody apod.).“ (připomínky k závěrům pracovní skupiny a návrhu úprav prof. Ryjáčka, příloha emailu z 8. 5. 2026)

**Ryjáček:** „Doporučuji [https://litomericky.denik.cz/zpravy\\_region/fotogalerie-labe-preklene-novy-most-prvni-oblouk-je-na-pilirich-20151002.html](https://litomericky.denik.cz/zpravy_region/fotogalerie-labe-preklene-novy-most-prvni-oblouk-je-na-pilirich-20151002.html) – a foto níže, pokud se takto dá smontovat nový most a přesunout most v Lovosicích, jistě tak lze přesunout i most pod Vyšehradem. Je to technicky náročné, ale reálné a je to projekčně připraveno, staticky ověřeno včetně pontonů. Nenapadá mne žádný technický důvod, proč když se potápěč může rekreačně potopit do hloubky 40 m, tak by ocel nevydržela hloubku 2 m?“

(reakce na připomínky arch. Eflera, příloha emailu 11. 5. 2026)



**Efler:** „Zde se dle dostupných informací jednalo o přesun mostního pole bez jeho potápění pod hladinu řeky/podplouvání jiných mostů. Tedy o stejný postup, jaký je navržen ve studii COWI/Walt Galmarini – přesun na místo opravy ve Smíchovském přístavu.“

(reakce na připomínky prof. Ryjáčka, příloha emailu z 31. 5. 2026)

**Ryjáček:** „Ano, jde u ukázkou principu použití pontonů, pokud je předmětem připomínky to, že se zde most nepotápěl, tak takový příklad nemám. Nicméně tvrzení o mimořádném riziku nebylo podloženo žádným technickým zdůvodněním, jde o čistou spekulaci oproti řešení, které je staticky ověřeno. Konstrukce bude po dobu přepravy vystavena zatížení výrazně nižšímu, než jakému byla vystavena během více než stoleté existence.“  
(reakce na připomínky arch. Eflera, příloha emailu z 4. 6. 2026)

**Efler:** „Náklady na stěhování o 6 km do Modřan na speciálních pontonech schopných potápění v místě mostů pod hladinu budou oproti stěhování o necelý kilometr v místě bez překážek nepochybně řádově vyšší než do smíchovského přístavu, a památková péče by také měla myslet na úsporu finančních nákladů, když je to možné, a v tomto případě dokonce pro vlastní památku lepší a bezpečnější.“

Stěhování mostu do místa jeho opravy a stejně tam osazení mostního provizoria je velký zásah do stávajícího mostu – kulturní památku. Z výše uvedeného vyplývá, že zde existují velká rizika s tím spojená a stejně tak obavy, aby most po přestěhování nezůstal léta „trčet někde na břehu“. Proto považuji za zásadní, aby se přesun ocelové konstrukce, osazení mostního provizoria a oprava mostu projektovala a povoloval současně. Jeden projektant, a jeden generální zhotovitel.

Proto navrhuji závěr upravit a doplnit takto: Most by měl být k opravě přemístěn co nejbližší svému stávající místu (například do Smíchovského přístavu), a to jak z hlediska efektivity a nákladů opravy, tak i eliminace rizika jeho poškození transportem. Během transportu by neměl být ponořován pod hladinu řeky. Projekt jeho přemístění by měl být součástí projektu opravy (jeden projekt, jedno povolení, jeden zodpovědný generální zhotovitel).“  
(připomínky k závěrům pracovní skupiny a návrhu úprav prof. Ryjáčka, příloha emailu z 8. 5. 2026)

**Ryjáček:** „Zcela zásadně nesouhlasím. Důvody k přístavu Smíchov viz výše. Požadavek na nepoužití ponoření do vody nemá logiku žádnou. Požadavek na jednotnost chápu, ale zcela jistě dnes nelze zajistit – projekt provizoria je zadán a pracuje se na něm, projekt vymístění sítě také a musí proběhnout v předstihu. Zadání soutěže na most pro 3 koleje, z ní vycházející studie nelze nyní zadat, neboť není vítěz této soutěže. Výše uvedený požadavek znamená zastavení prací a jakékoliv přípravy, zpoždění stavby odhadem minimálně o 5 let a za 3 roky možné uzavření mostu.“  
(reakce na připomínky arch. Eflera, příloha emailu z 11. 5. 2026)

**Efler:** „Požadavek na to, aby projekt přemístění mostu byl součástí projektu opravy je zcela logický a neznamena žádné zdržení v přípravě stavby. Dle informací SŽ nelze opravu mostu zahájit dříve než v roce 2028, až budou vymístěny sítě, které jsou dnes vedeny po mostě (plyn, atd). 2 roky je zcela dostatečná doba na přípravu a povolení záměru opravy mostu. A architektonická soutěž na vše ostatní může běžet paralelně, nezávisle na opravě mostu.“

Informace o tom, že projekt provizoria je již zadán je překvapivá. Byl tento záměr konzultován s NPÚ? Dle platného památkového zákona platí, že: „*Stavbu, která je kulturní památkou, lze přemístit jen s předchozím souhlasem krajského úřadu po vyjádření odborné organizace státní památkové péče.*“ Správa železnic by proto měla k věci přistupovat s „*péčí řádného hospodáře*“, a takovýto záměr předem konzultovat s NPÚ, aby nezjistila až v době, kdy bude mít zpracovaný projekt, což s sebou jistě ponese značné

náklady, že není v souladu se zájmy státní památkové péče a vynaložené finance tak přijdou vniveč.“

(reakce na připomínky prof. Ryjáčka, příloha emailu z 31. 5. 2026)

**Ryjáček:** „Požadavek je teoreticky logický, ale neodpovídá aktuálnímu stavu přípravy. Přeložky sítí, projekt provizoria i další navazující kroky již běží samostatně. Trvání na úplném sloučení všech projektů by znamenalo faktické zastavení přípravy a významné časové zdržení.“

(reakce na připomínky arch. Eflera, příloha emailu z 4. 6. 2026)

**Efler:** „Prezentace mostního provizoria vychází z projektu firmy TOP CON SERVIS s.r.o., strany 60 až 66 (<https://www.sudop.cz/files/CmsBlocks/marek-0b5dv75dbd.pdf>). Náklady na jednokolejné mostní provizorium ZM 16 pro všechny tři pole jsou zde vyčísleny na 500 mil. Kč. Ve Studii proveditelnosti „Obnova Vyšehradského železničního mostu a řešení souvisejícího území“ je na stranách 113 až 116 navrženo použití jednoho dvoukolejného provizoria, které je na straně 264 studie vyčísleno na 134 mil. Kč. A dále je navrženo po skončení obnovy mostu jeho využití jako lávky v Modřanech (jedno pole Vyšehradského mostu odpovídá šířce řeky Vltavy v tomto místě). Proto navrhuji závěr upravit a doplnit takto: S ohledem na ekonomickou efektivitu opravy je vhodné využít po dobu rekonstrukce mostu takové mostní provizorium, které bude nákladově a provozně nejefektivnější, přičemž z hlediska památkové péče není rozhodující, zda se použije provizorium pro jedno mostní pole, a jednotlivá pole se budou snášet a navracet postupně, nebo se použijí tři provizoria a všechna pole budou snesena a po opravě navrácena najednou.“

(připomínky k závěrům pracovní skupiny a návrhu úprav prof. Ryjáčka, příloha emailu z 8. 5. 2026)

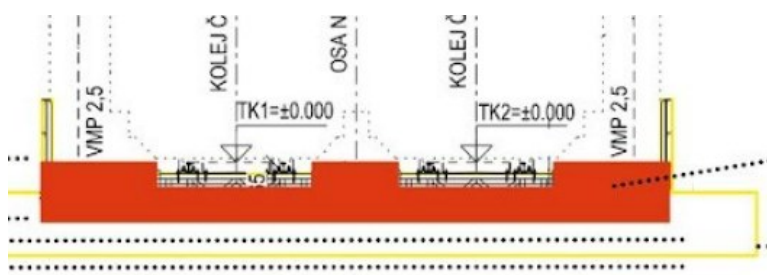
**Ryjáček:** „Namítaný rozpor v ceně je dán zcela jiným rozsahem projektu. Původní ocenění vycházelo striktně z pouhé náhrady mostu provizoriem ŽM16 do současné nivelety. Aktuální návrh jak na základě požadavku SŽ, tak Dopravních podniků definoval polohu provizoria do vyšší polohy, aby se odstranil problém podjezdové výšky na Výtoni. Dále zvýšení nivelety o 1,15 m umožňuje návrh technologického objektu pro stavbu Praha hl. n. – Praha Vyšehrad, který se má postavit za posledními klenbami na Výtoni. Tedy výsledně se provizorium zvětšuje na celou Výtoň – Vltavu a Smíchov až po most přes ul. Svornosti. Tento rozsah stavby je cca 3x větší než samotný most přes Vltavu. Proto došlo k navýšení ceny. Jde o řadu souvislostí a návazností. Náhrada jednotlivými poli také naráží na nutnost předělání trakčního vedení celkem 3x v celé trase.“

(reakce na připomínky arch. Eflera, příloha emailu z 11. 5. 2026)

**Efler:** „To je nová informace, ale vyplývá z ní, že s výdaji na mostní provizorium je účelové nakládáno – jsou připisovány výhradně k opravě mostu, a neférově používány jako argument pro ekonomickou nevýhodnost opravy. Záměr s navýšením nivelety o 1,15 m je také nová a překvapivá informace. Nicméně zcela jistě nevychází z požadavku Dopravních podniků, ty požadují pouze zvýšení podjezdové výšky na Výtoni, což lze zajistit i bez manipulace s niveletou mostu. Blíže viz vypořádání otázek SŽ Nadačním fondem pro záchranu Vyšehradského železničního mostu ze dne 5. září 2025, strana 12–15. Navíc navýšení nebylo posuzováno ani misí UNESCO, HIA a dle dostupných informací ani konzultováno s orgány památkové péče.“

(reakce na připomínky prof. Ryjáčka, příloha emailu z 31. 5. 2026)

**Ryjáček:** „Zvýšení nivelety koleje na mostním provizoriu o 1,15 m není samoučelným rozhodnutím, ale vyplývá z objektivních požadavků na zajištění provozu a budoucího rozvoje dopravní infrastruktury v dané lokalitě. Po osazení provizoria se musí splnit nejen aktuální požadavky, ale i požadavky navazujících připravovaných staveb, zejména úseků Praha hlavní nádraží – Praha Vyšehrad a žst. Praha-Smíchov. Požadavek na zvýšení nivelety koleje a dosažení odpovídajících průjezdných parametrů pod mostem je zcela logický. Vyplývá z nutnosti zajistit bezpečný a plynulý provoz železniční, tramvajové i silniční dopravy a současně respektovat současné technické normy a požadavky na infrastrukturu 21. století. K vypořádání připomínek uvedu, že Nadačním fondem navrhované zvýšení hlavních nosníků z 5.9.2025 zapomíná na existenci příčníků, které jen tak zdvihnout nelze a navíc by vedlo ke kolizi s průjezdným profilem VMP2,5. Současně červený obdélníček uvedený v této odpovědi nepovažuji za relevantní návrh řešení mostu, viz obrázek níže – už jen umístění mostnic do betonového koryta postrádá jakýkoliv smysl.



*Obr. 1 - Schéma úpravy mostního pole nad tramvajovou tratí dle Nadačního fondu.“*  
(reakce na připomínky arch. Eflera, příloha emailu z 4. 6. 2026)

**Efler:** „Přepojení trakčního vedení zcela jistě nebude zásadní položkou a překážkou v tomto záměru. Důležitá je celková efektivita, a také aby orgány památkové péče podpořily řešení, které bude finančně úsporné, při dosažení požadavků na ochranu kulturní památky. V prezentaci „PROPOJENÍ TRATĚVÝCH ÚSEKŮ PRAHA-VYŠEHRADE – PRAHA-SMÍCHOV NOVÉ ŽELEZNIČNÍ MOSTY POD VYŠEHRADEM A NA SMÍCHOVĚ“ – Konference ŽELEZNICE 2026 (ING. LIBOR MAREK – TOP CON SERVIS S.R.O.), se na straně 66 uvádí, že v roce 2029 (cca) má být rekonstruována trať Praha hl nádraží – Praha Vyšehrad s dobou trvání stavby 20 měsíců. V prezentaci se výslovně neuvádí, že by během této doby mělo dojít k výluce na této trati, ale působí to tímto dojmem. Pokud by tomu tak bylo, a uvažovalo se s celkovou výlukou v trvání 20 měsíců, bylo by možné v tomto období sejmout všechna mostní pole bez náhrady mostním provizoriem, opravit je a osadit na původní místo, což by ušetřilo značné náklady a technické komplikace (studie COWI/WG uvádí délku opravy cca 2 roky, což zhruba odpovídá době opravy trati).

<https://www.sudop.cz/files/CmsBlocks/marek-0b5dv75dbd.pdf>

Proto navrhuji závěr doplnit takto: Doporučuje se od Správy železnic vyžádat informaci, zda se při rekonstrukci trati Praha hl nádraží – Praha Vyšehrad počítá s celkovou výlukou, a pokud ano tak v jaké délce, a kdy se plánuje její zahájení.“

(reakce na připomínky prof. Ryjáčka, příloha emailu z 31. 5. 2026)

**Ryjáček:** „Tato úvaha je založena na předpokladu, který není technicky podložen. Skutečnost, že by na navazujícím úseku mohla probíhat dlouhodobá výluka, ještě automaticky neznamena, že lze bez dalšího sejmout všechna pole historického mostu, během dvaceti měsíců je opravit a vrátit zpět na původní místo.

Zásadní otázkou je, v jakém stavu se jednotlivá mostní pole budou nacházet po jejich snesení, otryskání a odkrytí všech konstrukčních detailů. Předpokládat již dnes, že

všechny práce bude možné bezpečně a spolehlivě dokončit během přibližně dvaceti měsíců a následně most vrátit do provozu, je proto spíše zbožným přáním, než technicky podloženým závěrem vychází z optimistického scénáře, který nezohledňuje nejistoty spojené se skutečným stavem konstrukce ani mimořádnou složitost navrhované opravy. Právě tyto nejistoty představují jeden z hlavních důvodů, proč SŽ musí při přípravě stavby pracovat s podstatně konzervativnějšími předpoklady.“

(reakce na připomínky arch. Eflera, příloha emailu z 4. 6. 2026)

#### ***K otázce povrchového ošetření:***

Pojem „galvanizace“ byl prof. Ryjáčkem nahrazen v zápisu „metalizací“ s odůvodněním, že zinkování ponorem nepůjde použít vždy, dle zkoušek chemického složení.

(připomínky k závěrům pracovní skupiny, příloha emailu z 26. 4. 2026)

#### ***K otázce rozebrání:***

Prof. Ryjáček upozornil na časovou náročnost postupu.

(připomínky k závěrům pracovní skupiny, příloha emailu z 26. 4. 2026)

### **A.3. Posouzení jednotlivých prvků**

#### ***K posouzení rozsahu výměny původních prvků:***

Prof. **Ryjáček** vyzval prof. Espiona, p. ředitele Baumanna a prof. Tarase, aby odhadli procentuální podíl oceli, který by měl být vyměněn, případně alespoň odhadnutý rozsah a „našli příklad srovnatelného a podobně poškozeného mostu, který byl opraven někde ve světě na trati s podobným zatížením a počtem vlaků.“

Prof. Ryjáček odhaduje rozsah výměny na 60 %: horní pás – 20 %, spodní pás – 18 %, diagonály – 14 %, vertikály – 12 %, příčné nosníky – 9 %, nosníky a výztuhy mostovky – 12 %, lávky, podlaha a zábradlí – 8 %, ložiska, výztuhy horního pásu atd. – 6 %.

(email z 26. 4. 2026)

**Baumann:** „Podle mého názoru nejde zatím o to, jaké přesně bude množství vyměňované oceli. Odhaduji, že se bude pohybovat někde mezi 30 a 40 %. Skutečné poškození konstrukce můžeme určit až po pískování celé konstrukce. Často jsem viděl mosty, jako je Vyšehradský most, před a po pískování – rozdíl v rozsahu poškození je obvykle poměrně velký. Jak jsme se všichni dohodli na dopoledním zasedání, je nutný nový výpočet, zejména v souvislosti s únosností, a samozřejmě prvky, které nemají správnou únosnost, musí být vyměněny nebo zesíleny. Nemám zkušenosti s podobnými dvouproutovými konstrukcemi železničních mostů s normálním rozchodem – ale ani tento bod není podstatný. Viděl jsem podobné nebo dokonce větší poškození na mostě Sitterbrücke v Appenzellu. Vyšehradský most je pevná konstrukce. Hmotnost na metr činí 8,25 t/m, což je hodně. To také ukazuje, že most by měl být renovovatelný.“

(email z 27. 4. 2026, odpověď prof. Ryjáčkovi)

**Espion:** „Milý Pavle (adresováno prof. Ryjáčkovi – pozn. předsedy pracovní skupiny), Je pravda, že díky tvému dlouholetému zapojení do posuzování tohoto mostu a seznámení se všemi dokumenty, které v průběhu let vznikly, máš v této věci skutečně fundovaný názor. Nemyslím si však, že by to mělo mít přednost, zejména proto, že jiní zahraniční

odborníci (Eugen Brühwiler, Ian Firth) vyjádřili odlišné názory. Současní členové komise nemají mandát k tomu, aby se vyjadřovali k množství oceli, které je třeba vyměnit, a vzhledem k časovým a finančním omezením, která jim byla uložena, by to ani nemohli udělat. Osobně se proto k tomuto tématu nevyjádřím. Osobně jsem spokojen s rozhodnutím most dočasně demontovat a mostní pole přepravit proti proudu k břehu, protože to skutečně umožní důkladné prozkoumání všech částí po pískování, jak správně poukazuje. ... (vynechaná část je citována výše, v části Stanoviska členů pracovní skupiny k zachování a obnově mostu) ... Pokud jde o příklady opravy zkorodovaných nýtovaných ocelových železničních mostů, předpokládám, že jich existuje mnoho, avšak publikace popisující takové opravy nemusí být početné. Osobně se od konce roku 2021 podílím na případu v Belgii, který vykazuje určité podobnosti a týká se mostu na hlavní trati (jedné z hlavních tratí sítě): mostu, který měl trhliny a vážné problémy s korozí v důsledku nedostatečné údržby a který belgický správce železniční infrastruktury (Infrabel) chtěl zbourat a nahradit. Díky práci a doporučením výboru odborníků, jak je popsáno v přiloženém článku však Infrabel upustil od svého plánu nahradit most a ten v současné době prochází renovací. Pokuším se shromáždit nějaké informace pro naši zprávu o tom, jak renovace postupuje, a o zkušenostech v Belgii.“

(email z 27. 4. 2026, odpověď prof. Ryjáčkovi)

**Taras:** „Pokud jde o prohlášení týkající se procenta oceli, které má být nahrazeno, obávám se, že seriózní stanovení takového počtu by vyžadovalo z mé strany řádnou inženýrskou smlouvu – všichni se shodneme na tom, že dohady nejsou součástí modus operandi naší profese. Mohu zopakovat, že je pozoruhodné, že různé renomované inženýrské firmy, národní i mezinárodní, dosud dospěly k tak odlišným závěrům ohledně rozsahu potřebných oprav a výměny oceli. Jedním zjevným důvodem je různé počítání prvků, které mají být nahrazeny: zatímco jeden přístup považuje všechny prvky za vyžadující opravu, pokud je jeden prvek stejného typu, nebo dokonce spoj v takovém prvku, považován za „nedostatečný“, jiný přístup se zaměřuje na jednotlivé komponenty. Můj osobní názor je, že procento oceli, nýtů nebo prvků, které mají být nahrazeny, by nemělo být považováno za příliš důležité měřítko: relevantní otázkou je, zda je rekonstrukce ekonomicky a environmentálně odůvodněná, zvážená s ohledem na – již potvrzený – kulturní význam stavby.“

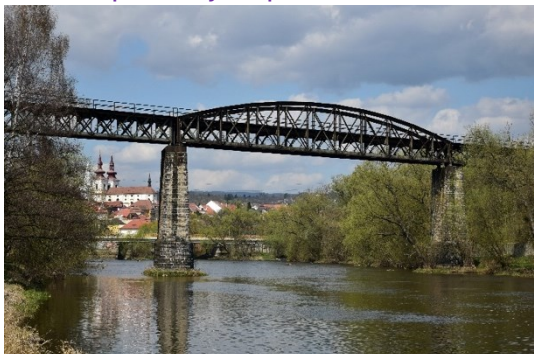
(email ze 7. 5. 2026)

**Efler:** „K požadavku prof. Ryjáčka na odhady výměny oceli – domnívám se, že poradní orgán má vyslovovat odborně podložené závěry a tady by to mohlo sklouznout do snadno zpochybnitelné tipovací soutěže. Navrhuji místo toho uvést spíše příklady z praxe, s jakou výměnou oceli dopadly obnovy mostů ve světě i v České republice v poslední době. V tomto smyslu si dovoluji požádat o zaslání příkladů jak zahraniční experty (ze zahraničí), tak i prof. Ryjáčka (z České republiky). Stejně tak by byly podnětné i informace o cenách, dobách oprav i jejich přípravy.“

(připomínky k závěrům pracovní skupiny a návrhu úprav prof. Ryjáčka, příloha emailu z - 8. 5. 2026)

**Ryjáček:** „Ohledně cen, aktuální nabídkové ceny se pohybují okolo 600 Kč/kg nýtované konstrukce, výměna 1 nýtu cca 500 Kč/ks. Kvalitní shrnutí stavu v síti SŽ je například zde: <https://www.spravazeleznic.cz/documents/50004227/165142662/Anal%C3%BDza+n%C3%BDtovan%C3%BDch+OK.pdf/21e948df-7b2c-48d3-b5f7-e5492a292121>

Dále doporučuji např. most v Kadani:



První tender na opravu na místě byl vyhlášen s cenou 99 mil. Kč a s ohledem na překročení ceny byla soutěž zrušena. Druhý tender s cenou 126 mil Kč byl opět zrušen. Další výhled není znám. Na tomto mostě šlo ale o mnohonásobně menší objem prací – v řádu procent, je ale patrná finanční náročnost.“ (reakce na připomínky arch. Eflera, příloha emailu z 11. 5. 2026)

**Efler:** „Ještě bych si dovilil požádat o odhad ceny náhrady nýtu vysokopevnostním šroubem. A potom švýcarské kolegy o obdobné ceny v evropských zemích.

Ve shrnutí stavu v síti SŽ mně zaujala mapka na straně 31, kde mně překvapilo, jak málo tratí v ČR splňuje požadavek dovolené tratové třídy zatížení D4....

... A máme příklady cen již opravených mostů v České republice? Jak to například dopadlo u nedávno opraveného mostu v km 29,319 trati Dobříš – Vrané nad Vltavou?

<https://topcon.cz/oprava-mostu-v-km-29319-trati-dobris-vrane-nad-vltavou/>“

(reakce na připomínky prof. Ryjáčka, příloha emailu z 31. 5. 2026)

**Ryjáček:** „Srovnávání této opravy je zavádějící, jde o zcela jiný rozsah prací a mnohem méně poškozenou konstrukci. Nemám ale podrobnější informace o jednotkových cenách této stavby.“ (reakce na připomínky arch. Eflera, příloha emailu z 4. 6. 2026)

#### A.4. Technologie nýtování

##### ***K otázce zohlednění horizontálních tahů v době výstavby mostu:***

**Espion:** Názor, že horizontální tahy nebyly v době výstavby mostu ve výpočtech zpochybnuje vyjádření profesora Van Bogaerta (bod 12).

(připomínky k závěrům pracovní skupiny, příloha emailu z 4. 5. 2026)

Výňatek z citovaného dokumentu „Vyšehradský železniční most, Odpovědi prof. Philippa Van Bogaerta na otázky prof. Bernarda Espiona“:

Otázka prof. Espiona: „12. Na závěr ještě jedna poznámka: zdá se, že v roce 1900 nebyly při konstrukčních výpočtech zohledněny brzdové síly, a pokud odborníkům správně rozumím, únavová namáhání, která je dnes nutné brát v úvahu, by vedla k značnému (únavovému?) namáhání příčniců, protože konstrukce mostovky nespĺňuje moderní požadavky. Setkali jste se někdy s podobným problémem?“

Odpověď prof. Van Bogaerta: „Je překvapivé, že nebyl zohledněn horizontální účinek brzdění. V roce 1900 jezdily všude parní lokomotivy. Horizontální síly jsou výrazně větší než u elektrických lokomotiv a motorových vozů. Prohlížím si „inženýrskou příručku“ z roku 1887, kterou mi zanechal můj dědeček a která se neustále odvolává na německé železniční předpisy. Neobsahuje konkrétní čísla, ale z knihy vyplývá, že se počítaly trakční síly. Pokud byla tato síla známa, musely být zohledněny i brzdové síly.“

## A.5. Mostovka

### **K otázce výměny příčníků:**

**Ryjáček:** „Výměna musí vyjít jak z úprav mostovky, úprav šířkového uspořádání mostu a nového uložení koleje, tak i z posouzení jejich únosnosti. V případě výměny podélníků a příčníků a nového systému uložení koleje je účelnější provést mostovku soudobými technologiemi.“

(připomínky k závěrům pracovní skupiny, příloha emailu z 26. 4. 2026)

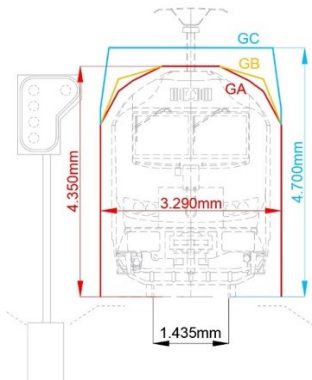
**Espion:** „...prof. Philippe Van Bogaert souhlasí s nutností výměny nosníků (viz bod 10), navrhuje však také jiný typ podpory kolejí, který je méně hlučný a méně namáhá nosníky (bod 11). V zásadě by u tohoto systému nebylo nutné vyměňovat příčníky (a možná ani nosníky).“

(připomínky k závěrům pracovní skupiny, příloha emailu z 4. 5. 2026)

Výňatek z citovaného dokumentu „*Vyšehradský železniční most, Odpovědi prof. Philippa Van Bogaerta na otázky prof. Bernarda Espiona*“:

Otázka prof. Espiona: „10. Otázka rozchodu kolejí: zdá se mi, že v Mechelenu byla tato otázka rovněž nastolena. V Praze by České dráhy uvítaly úpravu rozchodu kolejí („profil ZG-C“ – viz přiložené dokumenty), což by ve skutečnosti znamenalo zásadní úpravu mostovky včetně výměny příčníků. I když se shodujeme na tom, že by bylo žádoucí vyměnit podélné mostní prvky (nosníky), které přímo podpírají kolejnice, vzhledem k přítomnosti únavových trhlin v určitých oblastech, otázka, zda je třeba vyměnit příčníky, zůstává otevřená. Prodloužení příčníků se mi jeví jako významná změna architektury – a tím i památkové hodnoty – tohoto památkově chráněného mostu. Co skutečně ospravedlňuje tuto změnu rozchodu? Vzhledem k tomu, že se jedná o dlouhý rovný úsek, kde je rychlost z různých důvodů (nosnost, oblouky na obou koncích, městské prostředí, hluk) fakticky omezena, je opravdu nutné zvětšit vzdálenost mezi kolejemi? Mohlo by to souviset s vojenskými požadavky? Prodloužení rozpěrek a rozšíření hlavních nosníků by mělo také poměrně neblahé a nákladné důsledky u říčních pilířů a opěr.“

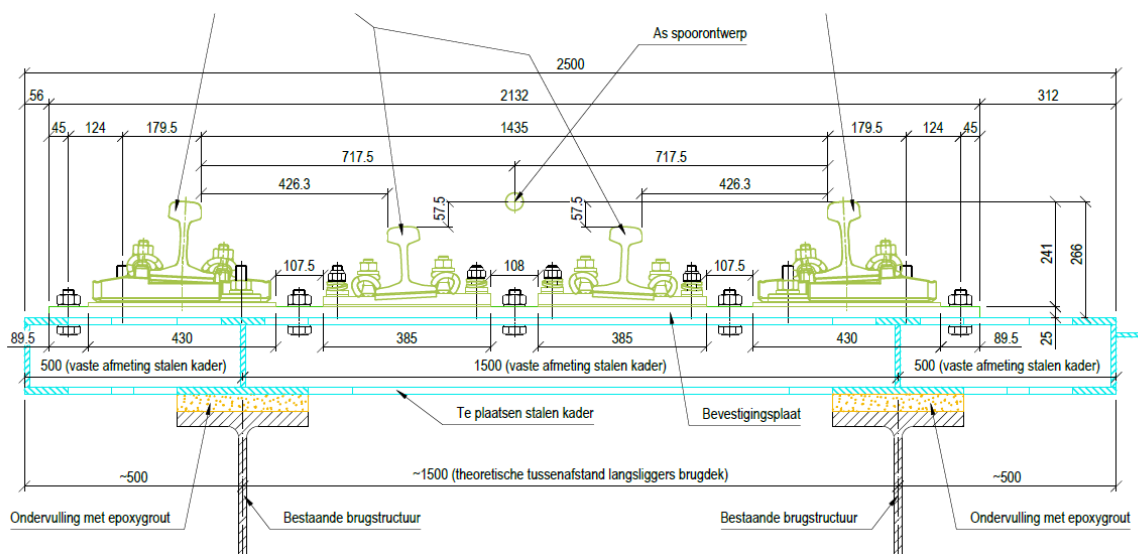
Odpověď prof. Van Bogaerta: „V Evropě se obecně používá rozchod GC (viz níže). Nejdůležitější údaje jsou: rozchod kolejí (vzdálenost mezi vnitřními kolejnicemi), který musí činit minimálně 2,10 m a nejlépe 2,25 m (rychlosti 140 km/h až 160 km/h na konvenčních tratích). U vysokorychlostních tratí je rozchod kolejí minimálně 3 m; minimální vzdálenost mezi vnějšími kolejnicemi a jakýmkoli pevným tělesem je 1,40 m. Pokud je toto těleso souvislé a neumožňuje personálu úkryt při průjezdu vlaku, je vyžadována minimální vzdálenost 2,50 m. U vysokorychlostních tratí (HSL) je tato vzdálenost 3 m. A konečně, světlá výška mezi horní přírubou kolejnice a jakoukoli překážkou nad hlavou je u standardních tratí 4,80 m. Tento rozměr byl však v současné době zvýšen na 5,10 m z důvodu nových technologií trolejového vedení. U vysokorychlostních tratí je minimum 5,20 m.“



Je třeba poznamenat, že celková šířka 4,4 m, jak ji uvažuje SŽ, je pouze o 10 cm širší než rozchod GC. Pokud jde o vzdálenost mezi kolejnicemi, není nic specifikováno. Navíc by výška 6 m mohla platit pouze pro rychlosti přesahující 300 km/h. Sečtením horizontálních rozměrů SŽ uvádí, že je k dispozici horizontální rozchod 8,136 m. Jelikož úhlopříčky příhradové konstrukce tvoří souvislou stěnu, měla by být volná šířka alespoň  $1,40 + 1,50 + 2,25 + 1,50 + 1,40 = 8,05$  m. To naznačuje, že stávající situace je přijatelná. Souhlasím s tím, že nosníky bude třeba vyměnit. Je to nezbytné, protože kolejnice nelze umístit do původní polohy, pokud se nepoužije systém upevnění kolejnic popsany v bodě 11.“

Otázka prof. Espiona: „11. V současné době jsou kolejnice pokládány přímo na pražce bez šterkového lože a pražce jsou položeny na nosníky. Je možné navrhnout lepší způsob pokládky kolejí – takový, který by byl méně namáhavý, méně hlučný a v ideálním případě i lehčí?“

Odpověď prof. Van Bogaerta: “Jistě. Přesně takový systém se právě buduje v Mechelenu. Jedná se o „rámy“, které jsou připevněny přímo k příčným nosníkům, čímž se vyhneme nutnosti vyměňovat pražce. Tento systém generuje méně hluku a vibrací. Byl nainstalován na dalších dvou mostech v belgické železniční síti. Jelikož jsou rámy částečně samonosné, výrazně se snižuje únavové poškození. Níže uvedená ilustrace může být matoucí: dvě vnitřní kolejnice jsou navrženy tak, aby zabránily pádu vykolejeného vozidla.“



## A.6. Výpočty únavy materiálu a zbytková životnost

**Ryjáček:** „Nerozumím, proč experti neměli k dispozici přepočítání zatížitelnosti mostu, který měli například účastníci kolokvia anebo donedávna byly na <https://novymostvyton.cz/vizualizace>. Myslím, že přepočítání Sudopu je pokročilý a než se bude něco dělat, měli by se s ním zahraniční experti seznámit.“

(připomínky k závěrům pracovní skupiny, příloha emailu z 26. 4. 2026)

### ***K rozdílům ve výpočtech:***

**Ryjáček:** Návrh upřesnění textu: „Ve výpočtu únavy materiálu se uplatňují uvažované pravděpodobnosti odolnosti detailů a volba kategorie detailu, různé způsoby vytvoření výpočetního modelu mostu a tuhosti přípojí, což může vést k rozdílným výsledkům (až v desítkách či stovkách let) na rozdíl od statických výpočtů, u kterých by závěry měly být shodné (nebo podobné).“

(připomínky k závěrům pracovní skupiny, příloha emailu z 26. 4. 2026)

*Pozn. předsedy pracovní skupiny: V textu závěrů byla použita paralelně zasláná upřesňující formulace prof. Espiona.*

### ***K závěru, že výpočet únavy nemá být hlavním aspektem při posuzování stavu mostu:***

**Ryjáček:** „Nesouhlasím, to nelze takto uvádět a ani nebylo takto v diskusi. (Téma bylo prodiskutováno druhý den zasedání 16. 4., kterého se prof. Ryjáček nezúčastnil. — pozn. předsedy pracovní skupiny). Aktuálně diagonály a mostovka jsou únavově exponovány s existujícími trhlinami. Pouze jsem uvedl, že pokud by diagonály a svislice nebyly korozně poškozeny, nejspíše by na únavu vyhověly.“ (připomínky k závěrům pracovní skupiny, příloha emailu z 26. 4. 2026)

**Efler:** „Rozsah dopravy ve výhledovém stavu včetně údajů o přesných typech souprav a hnacích vozidel je uveden v oznámení EIA (SUDOP Praha a. s., Oprávněná osoba Ing. Kateřina Hladká, Ph.D. březen 2024) – strana 7, „Tab.č.1 Výhledový rozsah dopravy na úseku Praha-Smíchov sev. zhl. – výh. Praha-Vyšehrad k roku 2035+ (ruční průměrná denní intenzita)“.

Proto navrhuji závěr doplnit takto: Doporučuje se při posouzení únavy, statickém posouzení i posouzení požadavků na průjezdné profily vycházet z dat uvedených v oznámení EIA, pokud bude SŽ potvrzena jejich platnost.“

(připomínky k závěrům pracovní skupiny a návrhu úprav prof. Ryjáčka, příloha emailu z 8. 5. 2026)

**Ryjáček:** „Nesouhlasím. Posouzení musí odpovídat době, kdy bude zpracováno a aktuálnímu stavu výhledu dopravy. K EIA lze přihlídnout, možná i bude použito ale nelze to do budoucna takto definovat. Existuje spojitost s požadavkem na přechodnostní třídu (D4) a zatížitelnost a dopady do posudku únavy s ohledem na objem přepraveného nákladu, nikoliv s ohledem na tabulku v EIA. Věta nedává smysl.“

(reakce na připomínky arch. Eflera, příloha emailu z 11. 5. 2026)

**Efler:** „Posudek EIA je závazný materiál, který byl zpracován společností SUDOP pro povolení záměru nového mostu a ze zákona musí obsahovat pravdivé predikce budoucího provozu, které nelze překročit. Pokud by tomu tak nebylo, šlo by o porušení zákona.“

(reakce na připomínky prof. Ryjáčka, příloha emailu z 31. 5. 2026)

**Ryjáček:** „EIA není projektová dokumentace ani návrhový předpis pro statické výpočty. Požadavek na mechanickou odolnost a stabilitu je zákonným požadavkem a odkazuje se na ČSN EN 1993-1-9, ta je zásadním závazným podkladem. EIA do ní promlouvá pouze předpokladem převezených mil. tun nákladu.“

(reakce na připomínky arch. Eflera, příloha emailu z 4. 6. 2026)

### ***K potřebě provedení nových výpočtů:***

**Efler:** „Necítím se být kompetentní v odborných výrazech, takže komentáře k popisům protikorozní ochrany apod. ponechávám na zahraničních expertech a následné odborné korektuře překladu. Nicméně navržené významové změny textu (například vypuštění zmínky o nutnosti provést nové nezávislé výpočty únavy a statické posouzení) neodpovídají výsledkům diskuse v pracovní skupině, a proto požaduji zachování původního znění textu.“

(připomínky k závěrům pracovní skupiny a návrhu úprav prof. Ryjáčka, příloha emailu z 8. 5. 2026)

**Ryjáček:** „Zásadně nesouhlasím. Ano, byla diskutována potřeba nového posouzení, nebyla ale shoda všech na jeho nutnosti. Tato potřeba ale vycházela z toho, že členové pracovní skupiny neměli k dispozici žádné předchozí přepočty zatížitelnosti a únavové posudky, i když jsou veřejně dostupné. Hlavní výsledky jsem ukazoval – aktuální modely považuji za velmi kvalitní a pokročilé. Požadovat nové posouzení, když nebylo umožněno ani nahlédnout do stávajících posudků je zcela nelogické – navíc posudky jsou veřejně přístupné na E-ZAK, zasílám níže – a to i s posudkem Žilinské university a posouzením od Kloknerova Ústavu ČVUT (<https://www.uschovna.cz/en/zasilka/VF6YXV5NW6KELF8S-6FW/>). Požadavky na nová posouzení znamenají minimálně rok času a náklady v řádu milionů. Pokud by měl být tento požadavek výsledkem práce skupiny, pak by měla proběhnout fundovaná diskuse o těchto přepočtech a případné požadavky by měly vycházet z konkrétních připomínek k nim.“

(reakce na připomínky arch. Eflera, příloha emailu z 11. 5. 2026)

**Efler:** „Diskuse na toto téma byla uzavřena druhý den jednání pracovní skupiny, kterého se pan prof. Ryjáček již neúčastnil. A zápis toto věrně zachycuje. Nicméně souhlasím s tím, že by bylo vhodné, aby zpracovatelé dostupných výpočtů únavy a statických posouzení (SUDOP, COWI/Walt Galmarini) měli možnost pracovní skupině prezentovat a obhájit své postupy a závěry... Ano, diskuse (o přepočtech – pozn. předsedy pracovní skupiny) by mohla proběhnout v návaznosti na prezentace zpracovatelů dostupných výpočtů. A dovoluji si požádat prof. Tarase o názor na časovou náročnost zpracování nového posouzení.“

(reakce na připomínky prof. Ryjáčka, příloha emailu z 31. 5. 2026)

### ***K otázce významu výpočtu únavy:***

**Ryjáček:** Nesouhlas s tvrzením, že „výpočet únavy nemá být hlavním aspektem při posuzování stavu mostu“.

(připomínky k závěrům pracovní skupiny, příloha emailu z 26. 4. 2026)

## A.7. Protikoroziční ochrana

**Baumann:** „Pokud jsem to správně pochopil, je to nutné pouze k určení barvy poslední vrstvy nového systému ochrany proti korozi.“

(připomínky k závěrům pracovní skupiny, příloha emailu z 23. 4. 2026)

Pozn. předsedy pracovní skupiny: Ponechání referenčního vzorku je požadavkem památkové péče na lokální zachování vzorku starších vrstev nátěru.

## B. Průjezdné profily:

### *K nutnosti přechodu na nové průjezdné profily:*

**Espion:** K zachování příčníků a rozšíření – viz odpovědi č. 10 a 11 prof. Philippa Van Bogaerta (citováno výše). (připomínky k závěrům pracovní skupiny, příloha emailu z 4. 5. 2026)

**Baumann:** „Domnívám se, že není nutné rozšiřovat mostní desku, a to ani z hlediska bezpečnosti osob, ani z hlediska samotného průjezdného profilu. U stávajících konstrukcí není nutné dodržovat průjezdný profil nových konstrukcí.“

(připomínky k závěrům pracovní skupiny, příloha emailu z 23. 4. 2026)

**Efler:** „Řada pražských železničních tratí, a to i těch které byly v nedávné době rekonstruovány (například Negrelliho viadukt) nesplňuje průjezdný profil Z-GC. Stejně tak této normě neodpovídají ani navazující Vinohradské tunely. České normy umožňují výjimky/úlevy pro stávající konstrukce, které se při rekonstrukcích běžně používají. A na takto opravných tratích následně probíhá standardní železniční provoz. Ze specifikace Správy železnic uvedené v oznámení EIA na nový most nevyplývají žádné specifické požadavky na přepravu nadrozměrných nákladů. Rozsah dopravy ve výhledovém stavu včetně údajů o přesných typech souprav a hnacích vozidel je uveden v oznámení EIA (SUDOP Praha a.s., Oprávněná osoba Ing. Kateřina Hladká, Ph.D. březen 2024) – strana 7, [https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA\\_OV1278?lang=cs](https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/EIA_OV1278?lang=cs).

Proto navrhuji závěr doplnit takto: Doporučuje se od Správy železnic vyžádat informaci, zda se od doby zpracování materiálu EIA pro Rekonstrukci železničních mostů pod Vyšehradem změnila požadavky na rozsah dopravy v tomto úseku, a pokud ano, tak jak.“

(připomínky k závěrům pracovní skupiny a návrhu úprav prof. Ryjáčka, příloha emailu z 8. 5. 2026)

**Ryjáček:** „Jsem názoru, že vlastník infrastruktury, odpovídající za bezpečnost provozu na dalších 100 let má právo mluvit do průjezdného profilu, obzvláště, pokud ho přesune na břeh a bude nutné prakticky celý hlavní nosník rozebrat. Úprava průjezdného profilu už pak je logickým krokem. Navíc se má upravit i vstupní portál.“

(reakce na připomínky arch. Eflera, příloha emailu z 11. 5. 2026)

**Efler:** „V případě jako je tento, kdy se hledá cesta, jak nejlépe skloubit požadavky na bezpečný železniční provoz s ochranou a zachováním kulturních hodnot je myslím důležité „položit karty“ na stůl a bavit se otevřeně o všech aspektech. Tedy i tom, zda požadavek na maximalistický průjezdný profil Z-GC vychází z reálných provozních potřeb, nebo jde jen o snahu mít „vše papírově“ jako u nového mostu (přes to, že to normy nevyžadují).“

(reakce na připomínky prof. Ryjáčka, příloha emailu z 31. 5. 2026)

**Ryjáček:** „Opětovně připomínám, že slovo „maximalistický“ je nesmyslné – Z-GC je již redukcí na průjezdný profil VMP2,5. Slova o tom že vše má být jako u nového mostu jsou nepravdivá. Odpovědnost za provozuschopnost tratě na příštích sto let nese vlastník infrastruktury. Pokud Správa železnic požaduje splnění určitého profilu, musí být její požadavky považovány za legitimní vstup do návrhu. Nelze automaticky předpokládat, že budoucí potřeby budou stejné jako dnes.“

(reakce na připomínky arch. Eflera, příloha emailu z 4. 6. 2026)

### ***K prodloužení/výměně příčníků v souvislosti s přechodem na nové profily:***

**Ryjáček:** „Jejich přechodnost je nedostatečná pro třídu D4 i posudek na únavu a nové uložení koleje do nich zasahuje do takové míry, že zachování je prakticky vyloučené.“ Prodloužení je tak komplikované, že nemá význam.

(připomínky k závěrům pracovní skupiny, příloha emailu z 26. 4. 2026)

### ***K úpravě úložného prahu pilířů:***

**Ryjáček:** Tak jako tak budou muset být minimálně výrazně zesíleny.

(připomínky k závěrům pracovní skupiny, příloha emailu z 26. 4. 2026)

## **C. Řešení třetí koleje**

### ***K otázce nového mostu:***

**Efler:** „Výstavba třetí koleje na jižní straně stávajícího motu ve formě minimalistické subtilní konstrukce byla kladně posouzena misí UNESCCO/ICOMOS. Jiné řešení tedy prakticky nepřipadá do úvahy.“

(připomínky k závěrům pracovní skupiny a návrhu úprav prof. Ryjáčka, příloha emailu 8. 5. 2026)

**Ryjáček:** „Zásadně nesouhlasím. Mise UNESCO/ICOMOS vycházela ze studie Nadačního fondu Vyšehrad, který má v návrhu technického řešení mostu pro 3 kolej zcela elementární chyby a nedostatky, nejen dílčí ale koncepční, dochází ke střetu hlavních nosníků s kolejovým řešením, kolizi s Botičem – má pouze hezké a líbivé vizualizace. O řešení dopravy v tomto území se ale přeci nedá rozhodovat na základě obrázků, navíc účelově upravených (viz přeložená prezentace, kterou jsem měl na konferenci Olšanka). A opět opakuji, že k mostu pro 3 kolej proběhla jen redukovaná diskuse, bez jakýchkoliv podkladů pro členy komise.

Most na jižní straně má mnoho negativních technických dopadů, které nejspíše nebyly na jednání prezentovány, jde například o:

- Nevhodnou polohu zastávky Výtoň, odsunutou od dopravního uzlu, mimo požadavek IPR, zcela bezpečnostně nevhodné nástupiště v oblouku zejména pro osoby se sníženou pohyblivostí,
- Zcela nevhodné ostrovní nástupiště mezi střední a jižní kolejí, kde 80 % provozu pojedje severní a střední kolejí, poloha povede k nutnosti křížení vlaků a velké redukci kapacity trati,
- Kolize mostu s Botičem, problémy se soukromými pozemky u bývalého nádraží Vyšehrad, kolejové řešení nevhodné z dopravního pohledu a nemožnost umístění kolejových dilatačních zařízení

Tedy komise ani nemůže vyjadřovat nějaké závěry k poloze mostu. Samozřejmě ale může ICOMOS a NPÚ vyjádřit jejich stanovisko k preferované poloze, mělo by ale být jasné, že jde o jejich stanovisko, a nikoliv názor všech členů komise. Jde ale podle mne o požadavek na něco, co je konstrukčně, a hlavně dopravně technicky a dopravně extrémně nevhodné a téměř nereálné.

Na závěr si dovoluji citovat z dopisu IPR ze dne 9.12.2024, která hodnotila umístění mostu dle studie nadačního fondu na jižní straně – uvádím proto, že námitky nemám jen já nebo Správa železnic:

*„Předložená studie neposkytuje řešení, které by prokazovalo splnění výše uvedených podmínek. Zcela absentuje řešení zastávky na Výtoni, která je při umístění třetí koleje jižně od stávajícího mostu v podstatě nemožná. Samotné vedení třetí koleje v tomto umístění vyvolává celou řadu otázek, na které studie neposkytuje relevantní odpovědi. Relevantnosti celého dokumentu pak nepomáhá celá řada nepodložených tvrzení a zavádějících vizualizací. Z tohoto důvodu se obáváme významného rizika, že v případě volby předložené studie, bychom dospěli do bodu, kdy by došlo k rekonstrukci mostu, avšak dále by se zjistilo, že výstavba třetí koleje a umístění nové zastávky, nejsou technicky proveditelné.“*

(reakce na připomínky arch. Eflera, příloha emailu z 11. 5. 2026)

**Efler:** „To jsou poměrně silná tvrzení vůči autorům studie Nadačního fondu pro záchranu Vyšehradského mostu. Z dostupných materiálů plyne, že studie byla zpracována členy ČKAIT (Česká komora autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě), ČKA (Česká komora architektů), a renomovanými mezinárodními mostařskými firmami (COWI, Waltgalmarini), u kterých bych očekával profesionálně odvedenou práci. Považuji proto za vhodné, aby byli s výše uvedenými výtkami seznámeni a poskytli poradnímu orgánu vysvětlení/reakci, a to nejlépe formou osobní prezentace.“ (reakce na připomínky prof. Ryjáčka, příloha emailu z 31. 5. 2026)

**Ryjáček:** „Návrh Nadačního fondu pro záchranu Vyšehradského mostu nelze považovat za rovnocennou alternativu k zatím zpracovaným řešením. Zcela jasné a konkrétní připomínky k němu jsou v mé prezentaci, která je podkladem této skupiny a ty dosud nikdo nevyvrátil. Za tímto svým názorem si stojím. Osobně studii prezentovanou Nadačním fondem považuji spíše za marketingový nástroj než realistické zobrazení výsledného technického řešení. Ve spojení s tím, že autoři návrhu dosud uspokojivě nevypořádali řadu zásadních technických dotazů vlastníka infrastruktury, vznikají oprávněné pochybnosti o technické proveditelnosti a celkové věrohodnosti předkládaného řešení.“ (reakce na připomínky arch. Eflera, příloha emailu z 4. 6. 2026)

### **K otázce nové železniční zastávky a celkovému řešení obou předpolí mostu:**

**Efler:** „Poradní orgán neměl dostatek podkladů ani časový prostor se touto tematikou podrobněji zabývat. Opravu mostu lze řešit separátně, před vyhlášením architektonické soutěže na most pro třetí kolej, novou vlakovou zastávku a úpravy předpolí mostu. Nicméně lze doporučit, aby se poradní orgán touto problematikou v budoucnu také zabýval, tak aby mohly orgány památkové péče kvalifikovaně stanovit limity pro plánovanou architektonickou soutěž. Stejně tak bude nutno ve variantách zpracovat HIA a vše projednat s ICOMOS/UNESCO.“

(připomínky k závěrům pracovní skupiny a návrhu úprav prof. Ryjáčka, příloha emailu z 8. 5. 2026)

**Ryjáček:** „Zásadně nesouhlasím. Jedná se o komplexní uzel, kde vše souvisí se vším, a jde o velký urbanistický zásah do celého území Výtoně, který má dopad do celého využití jak po stránce dopravy, pak i pěších a cyklistů. Vzniká nový veřejný prostor, který zde vytváří podmínky pro život pro budoucí generace. Mimo samotný most je třeba řešit i navazující klenby a ocelové konstrukce na pravém břehu, výškovou polohu mostu po rekonstrukci a úpravy GPK. Ano, zcela obecně asi lze opravit most tak jak je, a nestarat se o další návaznosti. Zakonzervovat stávající stav a po utracení několika miliard vyhlásit soutěž, kde se zjistí že to, co se postavilo, znemožní kvalitní řešení mostu pro třetí kolej a zastávky Výtoň, pak něco zbourat a přestavět a utratit další stovky milionů z veřejných prostředků. Ale to je nesmyslný postup – tedy řešením problému bez jakékoliv koncepce a představy o výsledku. Takto dopravní plánování nemá fungovat a je smutné, že se o tom vůbec uvažuje. Variantní zpracování HIA považuji za absurdní – jak z hlediska času, tak nákladů (pokud vím, náklady na HIA byly cca 8 milionů Kč) ale i logiky – mají se zpracovat varianty které možná vyjdou z architektonické soutěže „dopředu“? Nebo udělat soutěž, pak na návrhy zpracovat HIA, soutěžící pak budou čekat rok na vyhodnocení a pak o vítězi soutěže nerozhodne porota, ale jeden zpracovatel HIA? Jakou pak má taková soutěž logiku?“

(reakce na připomínky arch. Eflera, příloha emailu z 11. 5. 2026)

**Efler:** „Domnívám se, že opravu vlastního mostu je možné řešit separátně. S jeho polohou a niveletou hýbat není potřebné, a to co se bude dít na břehu na něj musí navázat. Požadavky na zhotovitele projektové dokumentace opravy mostu budou zcela jiné než na účastníky architektonické soutěže. A u té je hlavně potřeba se vyvarovat chyb, které vedly k neúspěchu proběhlého soutěžního dialogu. To znamená dojít k průniku požadavků všech aktérů v daném území a ty potom vtělit do soutěžních podmínek. Požadavek na zpracování HIA je jasně daný a je potřeba ho respektovat. Legitimní je samozřejmě debata o tom, kdy má být zadána (v jaké fázi přípravy stavby) a co přesně má posuzovat (jaké varianty). Pohybujeme se v území citlivém na jakékoliv zásahy, a je potřeba hledat cesty, jak je provést tak, aby byl dopad na OUV Prahy co nejmenší.“

(reakce na připomínky prof. Ryjáčka, příloha emailu z 31. 5. 2026)

**Ryjáček:** „To je v rozporu se základními principy dopravního plánování. Most, zastávka Výtoň, třetí kolej, navazující tratě a veřejný prostor tvoří jeden funkční celek. Rozhodnutí o jedné části bez znalosti výsledného uspořádání může významně omezit budoucí možnosti řešení. UNESCO ani ICOMOS neposuzovaly dopravní řešení v podrobnosti potřebné pro návrh železniční infrastruktury. Posuzovaly především dopady na památkové hodnoty a panorama města. Z toho nelze odvozovat závěr o technické správnosti dopravního řešení.“

(reakce na připomínky arch. Eflera, příloha emailu z 4. 6. 2026)

### ***K podmínce Správy železnic na zachování stávajících pilířů mostu:***

**Efler:** „Tato podmínka vylučuje nějaké větší zásahy do ocelové konstrukce mostu, a to ze statických důvodů. Statické důvody byly příčinou toho, že v soutěžním dialogu na nový most nebyla vítězným návrhem splněna závazná podmínka zachování stávajících pilířů. Nový most byl příliš těžký, a proto bylo navrženo jejich zbourání a nahrazení novou konstrukcí s částečně odlišným tvarem. Stejně riziko by mohl přinést požadavek na rozšíření stávající ocelové konstrukce mostu. Závěrem navrhuji, aby poradní orgán

(zejména jeho technická expertní část) vyjádřil názor na to, jaká řešení opravy mostu mohou být nákladově efektivní, minimalizovat výluky v železniční dopravě, a zajistit, aby oprava mostu proběhla co nejdříve (tak aby se obnovil plnohodnotný železniční provoz). Památková péče sice v první řadě sleduje jiné ukazatele, nicméně tyto věci jsou také důležité, i s ohledem na to, že těmito faktory se často argumentuje v neprospěch opravy mostu.“

(připomínky k závěrům pracovní skupiny a návrhu úprav prof. Ryjáčka, příloha emailu z 8. 5. 2026)

**Ryjáček:** „Podmínka přesně zní: „Využití stávající kamenné spodní stavby včetně zachování památkově chráněných kamenných mostů na výtoňské straně“. To znamená že se mají zachovat klenby na pravém břehu, spodní stavba se má využít – což nevyklučuje její sanaci, zesílení či úpravy úložného prahu. Podotýkám, že zesílení pilíře a úprava staviva je nezbytná v každém případě – ať se most rozšíří nebo nikoliv. Myslím, že předchozí odstavec nemá s podmínkou SŽ souvislost. Jediné řešení opravy mostu, které považuji za nákladově efektivní a z hlediska rozvoje území za správné, je stavba nového mostu a přemístění stávající konstrukce na jiné místo jako lávka pro pěší. Vše ostatní nákladově neefektivní nebude a v žádném případě nebude levnější. Chápu, že ale tento názor mám v komisi možná jen já. Pokud ale vyjdeme z rozhodnutí bývalého ministra, které definovalo další směr prací, tak to, co považuji za nejmenší špatné řešení (můžeme to nazvat v této podmnožině za nejefektivnější), je přesun mostu na složiště do Modřan, umístění provizora, kompletní repase s procenty výměn, které jsem zmínil i dalšími úpravami mostovky za moderní systém koleje, rozšíření lávek pro pěší a cyklisty, navrácení do polohy současně se stavbou mostu pro 3 kolej na severní straně a zastávkou Výtoň tam, kam kde má být, tedy u Vltavy. To jsem v zásadě v připomínkách k záznamu se snažil uvést.“

(reakce na připomínky arch. Eflera, příloha emailu z 11. 5. 2026)

**Efler:** „Pokud ponese kamenné pilíře stávající ocelovou konstrukci, bude je samozřejmě potřeba opravit (zejména v části pod hladinou řeky, kde jsou lokálně podemleté). Ale nebude nutné je celé zbourat a nahradit novostavbou, tak jak to (v rozporu se závaznými soutěžními podmínkami) navrhnul vítězný projekt nového mostu 2T/TOP CON. Takže pokud má být splněna podmínka SŽ – jejich zachování, nelze je nijak významně přitěžovat.“

(reakce na připomínky prof. Ryjáčka, příloha emailu z 31. 5. 2026)

**Ryjáček:** „Je třeba zdůraznit, že otázka budoucnosti kamenných pilířů nespočívá v tom, zda do nich bude či nebude zasahováno. Vzhledem k jejich stáří a známým poruchám je zřejmé, že budou muset projít rozsáhlou sanací. Případné úpravy pilířů nemusí znamenat ztrátu jejich historické hodnoty. Pokud bude nutné některé části přestavět nebo konstrukčně zesílit, lze jejich vnější vzhled zachovat prostřednictvím použití stejného nebo materiálově a vzhledově odpovídajícího kamenného obkladu. Výsledkem může být konstrukce, která bude respektovat historický charakter mostu, ale současně bude splňovat bezpečnostní a provozní požadavky moderní železniční infrastruktury. Představa, že více než sto let staré pilíře mohou bez zásadních stavebních zásahů spolehlivě sloužit dalších sto let, není reálná.“

(reakce na připomínky arch. Eflera, příloha emailu z 4. 6. 2026)

**Efler:** „Studie Nadačního fondu uvádí, že rekonstrukce s dostavbou třetí koleje bude cca o 1 mld. korun levnější než stavba nového tříkolejného mostu a o mnoho let rychlejší.“

Naproti tomu firma TOP CON (zřejmě v koordinaci s firmou SUDOP) uvádí, že rekonstrukce bude o cca 1,5 mld. korun dražší a o několik let delší než novostavba nového mostu. To jsou velmi rozdílné údaje, a je těžké si na věc udělat relevantní názor bez toho, že by obě strany svoje názory osobně prezentovaly a obhájily.“ (reakce na připomínky prof. Ryjáčka, příloha emailu z 31. 5. 2026)

**Ryjáček:** „Studie NF uvažuje zcela nesmyslné ceny stavebních prací, opět mnou rozporované v mé prezentaci. Dále je třeba uvést, že nezávislé posouzení JASPERS dospělo k závěru, že varianta rekonstrukce stávajícího mostu pod Vyšehradem je ekonomicky výrazně méně výhodná než výstavba nového tříkolejného mostu. Investiční náklady rekonstrukce odhaduje na 71–81 mil. EUR, zatímco nový most na 44–50 mil. EUR. Současně jsou provozní a údržbové náklady rekonstruovaného mostu více než trojnásobné. (JASPERS – Joint Assistance to Support Projects in European Regions je poradenská iniciativa Evropské komise, Evropské investiční banky (EIB) a Evropské banky pro obnovu a rozvoj).“

(reakce na připomínky arch. Eflera, příloha emailu z 4. 6. 2026)

## Doporučení

**Efler:** „Navrhuji závěr doplnit takto: Zhotovitel projektové dokumentace obnovy mostu, včetně projektové dokumentace na jeho snesení, nahrazení mostním provizoriem, přesun do místa opravy a navrácení na původní místo by měl mít zkušenost s opravou obdobných historických konstrukcí a památkově chráněných objektů.“

(připomínky k závěrům pracovní skupiny a návrhu úprav prof. Ryjáčka, příloha emailu z 8. 5. 2026)

**Ryjáček:** „To je ale standardní požadavek v zadávacích podmínkách v případě rekonstrukcí historických mostů.“

(reakce na připomínky arch. Eflera, příloha emailu z 11. 5. 2026)

## Návrh doplnění podkladů

**Efler:** Návrh doplnění aktuálních materiálů Správy železnic a jejich projekčních partnerů popisující technický stav mostu a další plánované kroky a záměry SŽ.

Ing. Jiří Krouský, projektový manažer staveb – Správa železnic, Železniční mosty pod Vyšehradem, poznatky z přípravy, 22.01.2026, konference Železniční mosty a tunely 2026, dostupné z: <https://www.sudop.cz/files/CmsBlocks/05-zmt-2026-rekonstrukce-mostu-pod-vysehradem-sz-krousky-330wc3klc0.pdf>

Pavel Ryjáček a kol. Aktuální kroky pro stabilizaci mostu, 22.01.2026, konference Železniční mosty a tunely 2026, dostupné z: <https://www.sudop.cz/files/CmsBlocks/06-ryjacek-nadace-vysehrad-zhd3aw3ilm.pdf>

Martin Vlasák, SUDOP PRAHA a.s., Aktualizace přepočtu ocelové konstrukce mostu 2025, 22.01.2026, konference Železniční mosty a tunely 2026, dostupné z: <https://www.sudop.cz/files/CmsBlocks/6-vlasak-zmt-2026-rekonstrukce-mostu-pod-vysehradem-2026-01-22-full-v01-6j3eq05rqr.pdf>

Iveta Torkoniaková – 2T engineering, TOP CON SERVIS, s.r.o., NOVÉ ŽELEZNIČNÍ MOSTY POD VYŠEHRADEM A NA SMÍCHOVĚ, 22.01.2026, konference Železniční mosty a tunely 2026, dostupné z: <https://www.sudop.cz/files/CmsBlocks/16-torkoniakova-m0syzo3ixe.pdf>

ING. Libor Marek – TOP CON SERVIS s. r. o., Propojení traťových úseků Praha-Vyšehrad – Praha-Smíchov, Nové železniční mosty pod Vyšehradem a na Smíchově, 5.3. 2026 Konference ŽELEZNICE 2026 (29. ročník), dostupné z: <https://www.sudop.cz/files/CmsBlocks/marek-0b5dv75dbd.pdf>

Aktuální materiály Nadačního fondu Vyšehradský most – studie COWI/WaltGalmarini 2024 (obsahující výpočty únavy materiálu a statické posouzení), návrh na umístění zastávky na Výtoni a vypořádání dotazů Správy železnic, dostupné z: <https://vysehradskymost.cz/studie-2>