



NÁRODNÍ
PAMÁTKOVÝ
ÚSTAV

ÚZEMNÍ ODBORNÉ
PRACOVÍŠTĚ
V PRAZE

Nadační fond pro záchranu
Vyšehradského železničního mostu
Tomáš Bistřický
Vodičkova 704/36
110 00 Praha 1 – Nové Město

Váš dopis čj. / sp. zn.: --/--
Ze dne / doručeno dne: 31. 1. 2025 / 31. 1. 2025
Naše čj.: NPU-311/9293/2025
Vyřizuje / linka: Ing. arch. Měska / 233
Spisový znak: 82.1

Praha 30. 4. 2025

Parc. č. 267/2, 267/3, 267/5, 267/6, 267/7, 267/8, 267/9, 279/1, 284/1, 284/12, 285/1, 285/2, 280, 281, 284/2, ..., k. ú. Vyšehrad, parc. č. 561, 5030/28, 5077/1, ..., k. ú. Smíchov, Vyšehradský železniční most, Praha 2, Praha 5; kulturní památka r. č. ÚSKP 101315 – soubor železničních mostů na tati Praha hl. n. – Praha Smíchov, kulturní památka r. č. ÚSKP 50534/1-2274 – část areálu železniční stanice Praha – Vyšehrad, Pražská památková rezervace, památka UNESCO, památková zóna Smíchov, ochranné pásmo Pražské památkové rezervace, ochranné pásmo NKP Vyšehrad

Vyjádření odborné organizace státní památkové péče k žádosti podle § 32 odst. 2 zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o státní památkové péči“).

Předmět žádosti:

K. ú. Vyšehrad, parc. č. 267/2, 267/3, 267/5, 267/6, 267/7, 267/8, 267/9, 279/1, 284/1, 284/12, 285/1, 285/2, 280, 281, 284/2, k. ú. Smíchov, parc. č. 561, 5030/28, 5077/1; Vyšehradský železniční most, Praha 2, Praha 5 – Obnova Vyšehradského železničního mostu – studie proveditelnosti.

Přílohy žádosti:

Studie proveditelnosti (Nadační fond pro záchranu Vyšehradského železničního mostu, Vodičkova 704/36, Praha 1, britsko-švýcarsko-český kolektiv autorů, 12/2024).

Popis zamýšlených prací:

Předmětem předložené studie je prověření možnosti opravy stávajících ocelových nýtovaných konstrukcí Vyšehradského železničního mostu, možnosti přistavění přemostění pro třetí kolej v trajektorii tratě, možnosti umístění nové vlakové zastávky v prostoru bývalého nádraží Vyšehrad a návrh architektonicko-urbanistického řešení v bezprostředně navazujícím okolí.

Studie proveditelnosti je strukturována následovně:

1. Návrh projektu – obnova mostu v detailu studie proveditelnosti, návrh řešení souvisejících ploch.
2. Odhad nákladů stavby.
3. Plán organizace výstavby včetně časoprostorového harmonogramu a harmonogramu nutných výluk a odstávek.
4. Hluková studie.
5. Nádraží Vyšehrad a zastávka Výtoň.

Úvodem NPÚ zdůrazňuje, že toto vyjádření není písemným vyjádřením ve smyslu § 14 odst. 6 zákona o státní památkové péči a nenahrazuje rozhodnutí nebo závazné stanovisko věcně a místně příslušného orgánu státní památkové péče. Na základě tohoto vyjádření nelze bez dalšího realizovat obnovu kulturní památky, nezakládá žádná práva ani povinnosti.

NPÚ ÚOP PR se vzhledem ke své roli jako odborné organizace státní památkové péče se dále v tomto odborném vyjádření věnuje především výše uvedeným bodům č. 1 a č. 5. Kontext ekonomiky věci, organizace vlastní výstavby a hlukové parametry jsou důležitými parametry návrhu, nicméně NPÚ ÚOP PR tak, jak mu ukládají legislativní předpisy, na věc nahlíží primárně způsobem zachování a rozvoje vlastní kulturní památky v prostředí jednotlivých památkově chráněných území.

Obecné principy návrhu studie proveditelnosti:

- Základním principem návrhu je zachování historického Vyšehradského železničního nýtovaného mostu jako unikátní technické památky a její plnohodnotné využití pro železniční, pěší i cyklistickou dopravu. Pro rekonstrukci se uvažuje návrhová rychlost 60 km/h, případné zvýšení provozní rychlosti na 70 km/h by nemělo záměr významně ovlivnit.
- Prověření možnosti přístavby dalšího mostního tělesa pro třetí kolej.
- Návrh změn v urbanistickém kontextu místa.

Pro potřeby vyhotovení tohoto odborného vyjádření rozdělil NPÚ ÚOP PR navrhované práce na **část A**, **část B** a **část C**. **Část A** zahrnuje opravu a úpravu vlastního tělesa kulturní památky (souboru mostů, především pak třípolového přemostění toku Vltavy), **část B** zahrnuje návrh na provedení nové mostní konstrukce pro třetí kolej v trajektorii tratě a **část C** zahrnuje úpravy v urbanistickém kontextu věci. Toto rozdělení vychází ze struktury předložené studie a zahrnuje celky, jež lze za určité relativizace posoudit individuálně bez dopadu na ostatní části.

Realizace navrženého předpokládá v části A (rekonstrukce historického souboru mostů) provedení následujícího:

Ocelové poloparabolické konstrukce přemostující tok Vltavy:

- Oprava konstrukcí navržena tak, aby vyhověly pro budoucí zatížení (provoz železniční, cyklistický a pěší) dlouhodobě (uvažovaná životnost 100 let) a aby splňovala nároky českých i evropských norem.
- Stávající niveleta kolejí zachována i po opravě soumostí.
- Obecně se očekává výměna prvků v rovině 15 % hmotnosti stávajících konstrukcí.
- Navrhovaný způsob opravy vychází z osvědčených technologických postupů a jejich rozsah je srovnatelný s jinými opravami obdobných mostních konstrukcí ve světě.
- V rámci opravy provedení celkového očištění konstrukcí od starých nátěrů, odstranění rzi a aplikace nového nátěru (PKO).
- Strategie opravy počítá s použitím náhradní oceli třídy minimálně S355 J0/J2 (vyšší třída pevnosti) podle normy EN 10025 pro všechny opravné zásahy do stávajících ocelových konstrukcí. Požadované pevnosti dosaženo zvýšením třídy materiálu – jsou tak eliminovány případně nutné větší změny geometrie jednotlivých konstrukčních elementů oproti stavu.
- Pro obnovované spoje uvažováno především použití nýtů (nákladnější, potřeba pečlivého plánování postupné sestavy celku).

- Pro prostorové omezení kolem některých spojů rovněž navrženo použití předpjatých šroubů.
- Přednostní provedení očištění konstrukcí v místech identifikovaných závad, aplikace PKO a průběžné čištění do doby provedení celkové opravy (dočasné opravy). Tento postup umožní kontrolu těchto závadných míst a tím i lepší reakci ve fázi projekce celkové opravy.
- Nejvíce urgentní defekty se nachází na koncích podélných nosníků a vertikálních elementů. Pro rizika a problémy s přístupem k některým konstrukčním uzlům se doporučuje namísto dočasných oprav rovnou provést opravu celkovou.
- Pro minimalizaci případných budoucích závad navrženy detaily opravovaných míst tak, aby bylo účinně omezeno zadržování vody v konstrukcích a byl obecně vytvořen prostor pro jejich účinné odvodnění.
- Provedení rozšíření stávající povodní boční lávky v případě implementace přemostění pro třetí kolej, nebo rozšíření obou bočních lávek v případě přemostění ve stávající dvoukolejně konfiguraci. Rozšíření lávky/lávek na celkem 3,0 m (oproti stávajícímu šíře 1,81 m). Podrobnosti, včetně napojení rozšířeného chodníku, vypracovány v další fázi projekce oprav. Rozšíření provedeno vložením nových konstrukčních prvků mezi stávající lávky a vlastní mostní konstrukci. Rozšíření technicky vychází ze stávajícího schématu nýtovaných prvků a jejich konstrukčního uspořádání.
- Vyčištění všech oblastí zkorodovaných ocelových konstrukcí před podrobnou prohlídkou, která určí přesný rozsah oprav a renovačních prací. Odstranění všech uvolněných materiálů, nečistot a rzí. Po odstranění uvolněného materiálu vyplnění a utěsnění mezer způsobených historickou korozí, čemuž použita předem schválená výplňová hmota.
- Bezprostředně před aplikací nové PKO otryskání konstrukcí tak, aby bylo dosaženo kvality povrchu Sa2,5, nebo dokonce Sa3 v případě některých uvažovaných fluoropolymerových nátěrových systémů, případně alternativního dohodnutého stavu, kterého má být dosaženo před nanesením první vrstvy PKO. Veškeré čisticí i nátěrové práce prováděny v úplném ochranném krytu tak, aby bylo zcela omezeno jakékoli znečištění řeky nebo přilehlých oblastí. O přesném nátěrovém systému bude rozhodnuto blíže před jeho aplikací (nátěrové systémy se neustále vyvíjejí, přičemž v této věci by měl být aplikován co nejlepší dostupný nátěrový systém). Nové součásti ocelových konstrukcí mohou být před lakováním také žárově pozinkovány pro zvýšení PKO.
- Zachování stávající světlé šířky mezi hlavními příhradovými konstrukcemi. Stávající šířka je považována za mírně nevyhovující. Nicméně pro možnosti úniku mezi prvky svislé příhrady či na přilehlé chodníky, dále pro vysoké ekonomické náklady a rovněž pro historickou tvarovou autenticitu věci se rozšíření nepovažuje za vhodné.
- Zahuštění spojů palubek mostovky v prostoru pěších lávek pro eliminaci nadměrných deformací těchto prvků v průběhu času.
- Možná výměna stávajících kolejnic za nové průběžně svařované (za použití speciálních kolejnicových úchytek, sledováno snížení hluku).
- Realizace oprav jednotlivých polí postupně – varianta č. 1 – vždy jedno pole vymístěné s jeho nahrazením provizorním mostním tělesem. Opravné práce na předem dohodnutém vhodném místě (předpokladem pevnina). Následně návrat opraveného pole, vymístění dalšího pole a jeho náhrada již použitou provizorní mostní konstrukcí. Stejně schéma zopakováno i s třetím historickým mostním polem. Tento způsob realizace minimalizuje nutné provozní výluky.
- Realizace oprav jednotlivých polí postupně – varianta č. 2 – podepření stávajících konstrukcí provizorní konstrukcí uloženou na vlastním založení (zatlačené ocelové štetovnice pomocí systému Gliken). Opravné práce provedeny na stávajícím místě při jejich odlehčení. Po ukončení opravných prací vymístění založení pro provizorní mostní konstrukce za použití systému Gliken.
- Oprava stávajících konstrukcí příznivá pro cirkulární ekonomiku a množství uhlíku vázaného na stavby (provoz, výroba).
- Posouzení a návrh opravy vychází z navrhované rychlosti 60 km/h. Případné zvýšení provozní rychlosti na 70 km/h znamená cca 6% nárůst zatížení podélných nosníků a příčných nosníků, což nevyvolá žádné dodatečné požadavky na zesílení a méně než 2% nárůst zatížení hlavní příhradové konstrukce, což rovněž nevyvolá žádné dodatečné požadavky na zesílení konstrukcí.

- Pro zmírnění rizika náhodných zatížení lze uvažovat o použití ochranných zábran proti vykolejení, které by toto riziko zmírnily.
- Omezení hluku při průjezdu vlaku – lze snížit moderními nízkohlučnými příchytkami kolejnic. Případné provedení revize dilatačních spár (největším zdrojem hluku). Případné použití průběžně svařovaných kolejnic může vést k požadavku na použití specializovaných kolejnicových příchytok bez tření nebo s nízkým třením v blízkosti dilatačních spár mostních konstrukcí.
- Možnost případné aplikace tenké desky z UHPC (ultra vysokohodnotný beton) s vestavěným kolejnicovým systémem (ERS). Toto řešení by mělo pozitivní vliv na zatížení mostu provozem (únavová námaha), snížilo by nároky na údržbu a omezilo by hluk. Jistým negativním vlivem je zvýšení vlastního zatížení mostní konstrukce spolu s omezením historické tvarové autenticity věci.
- Principiálně opravy příhradových konstrukcí navrženy výměnou prvku, výměnou části prvku, posílením prvku nebo posílením části prvku (detaily A, C, D, E, F).
- Detail A – oprava styčnicku svislice, diagonály a horizontály. Oprava formou odříznutí konců svislice a diagonály, jejich protézování na původní délku a posílení horizontály.
- Detail C – oprava diagonály ve styčnicku. Oprava formou odříznutí konce diagonály a její protézování na původní délku.
- Detail D – oprava diagonály. Oprava formou náhrady části prvků – výměna bočních L profilů, posílení pásoviny diagonály.
- Detail E – oprava a zesílení styčnicku vertikály a diagonály.
- Detail F – oprava styčnicků podélníků a příčnicků. Oprava formou protézování prvků, ve styčnicku použity předpínané šrouby pro prostorové omezení montáže (tedy bez nároku na demontáž dalších prvků).
- V rámci navrhovaných oprav není přímo uvažováno s detailním průzkumem a posouzením spodní stavby (ve stávajícím režimu konstrukce nevykazují významnější defekty, zejména tedy v rovině statiky věci, jak bylo potvrzeno provedenou analýzou Sudop Praha a. s.). Takové posouzení bude nezbytné v důsledku případného nově uvažovaného zatížení (zatím uvažováno není), přičemž toto případné posouzení může generovat návrh dalších opatření.

Viadukty na Výtoni (nad pevninou):

- Nová mostní konstrukce nad stávající nábrežní komunikací. Tato konstrukce subtilní výšky – dosažena je tak podjezdová výška stejná jako ve Vyšehradském tunelu (zvýšení stávající podjezdové výšky).
- Provedení očištění stávajících kamenných mostních konstrukcí.
- Zachování stávajících ocelových konstrukcí viaduktu na výtoňském břehu, vyjma prvního pole nad nábrežní komunikací.
- Nově po bocích viaduktu vedeny cyklistické a pěší lávky, navazující na boční lávky přemostění přes Vltavu. Lávky navrženy jako konzoly se šikmým podhledem. Lávky umístěny v elevaci navazujících lávek – zabírají tedy část stávajícího navýšení nad klenbami kamenných viaduktů.
- Pod kamennými klenbami zřízení komerčních prostor. Vytvoření středového průchozího koridoru v užších pilířích klenb. Částečná rehabilitace původní výšky v prostorech pod klenbami – odhalení historických pilířů. Zpřístupnění interiérů schodišti propojujícími sníženou elevaci podlahy pod klenbami a přilehlý (stávající) terén.
- Ve zcela východní sekci pěti-obloukového viaduktu zřízení prostupu pro pěší a cyklisty.

Realizace navrženého předpokládá v části B (stavba nového jednokolejného mostu, autorem Ing. arch. Petr Tej) provedení následujícího:

- Most pro třetí kolej zcela nezávislou konstrukcí na stávajícím historickém mostě, alokovan do těsné blízkosti historického mostu na jeho návodní (jižní) stranu.
- Most řešen jako třípolový s novými pilíři v osách historických pilířů.
- Most navržen jako subtilní minimalistická konstrukce co nejméně zasahující do pohledových figur historického mostu.
- Nová mostní konstrukce tvořena dvojicí bočních parapetních nosníků výšky 2,4 m, které jsou vzájemně propojeny systémem příčných žeber pod úrovní mostovky. V místech pilířů navazujících

na nejdelší pole mostu je nosná konstrukce zesílena dolními plnostěnnými náběhy dohromady tvořících jeden komorový průřez max. výšky 4,2 m.

- Mostní konstrukce navrženy jako svařované uzavřené bez náročných detailů (minimální požadavky na údržbu věci).
- Pilíře navrženy jako monolitické železobetonové, založené do skalního podloží. Pilíře v řece v zákrytu se stávajícími pilíři, na výtoňské straně pilíře představeny před zcela západní stávající pilíř a před dva menší pilíře, doplněné při přestavbě v roce 1901 mezi původní opěry prvního pole na východě. Rozšíření části stávajících pilířů jižním směrem pro vynesení konstrukce pro uložení třetí koleje, přesná forma rozšíření nedefinována (respektive nedefinována ve formě finálních vizuálně aktivních povrchů).
- Kolej na mostě řešena jako bezestyková, uložená do štěrkového lože.
- Na jižní hraně nového mostu provedení lávky pro pěší a cyklisty v šíři 3 metrů. Mostovka lávek prkenná. Zábradlí ve formě subtilní síťoviny s integrovaným LED osvětlením v madle.
- Konstrukce opatřena standardním systémem PKO dle TKP 19.

Realizace navrženého předpokládá v části C (změny v urbanistickém kontextu, železniční zastávka Vyšehrad) provedení následujícího:

- Řešené území zahrnuje celý kontext souboru mostu – od smíchovské náplavky na západě až po křížení ulic Neklanovy, Vnislavovy a Přemyslovy na východě.
- Úpravy jsou navrženy s ohledem na stávající konfiguraci (jeden dvoukolejný historický most) i s ohledem na případné nové mostní těleso převádějící třetí kolej přes tok Vltavy (dvoukolejný historický most a jednokolejný nový most).
- Umístění „nové“ vlakové zastávky do prostoru bývalého nádraží Vyšehrad. Návrh není podmíněn využitím historické budovy nádraží, nicméně v jistém omezeném režimu (využití středového přístupového koridoru) by to bylo prospěšné. Navrženo je jedno jednostranné nástupiště při nádražní budově a jedno dvoustranné nástupiště umístěné mezi druhou a třetí kolej (ve směru od nádražní budovy). Oboustranné nástupiště přestřešeno, nikoliv však v celé délce. V rámci vlakové zastávky navrženo propojení ulice Vnislavovy a Svobodovy koridorem pro pěší.
- Před nádražím pozitivně prověřena možnost umístění obousměrné tramvajové zastávky.
- Umístění dvojice výtahů propojujících úroveň výtoňské náplavky a úroveň pěších a cyklistických lávek na mostě.
- Umístění dvojice výtahů propojujících úroveň Vnislavovy a Svobodovy ulice s úrovní pěších a cyklistických lávek na mostě.
- V souvislosti se západním ukončením mostu provedení nutných úprav místa – svedení cyklistické dopravy z lávek, svedení pěší dopravy lávkami a schodišti. V navazujícím úseku odtěžení stávajícího náspu mezi mostem a ulicí Hořejší nábreží a zhotovení nové mostní konstrukce pro převedení trati. Část nově vzniklých prostor pod mostem využita pro volnočasové aktivity (kavárna apod.).
- Jižní hrana prostoru bývalého nádraží Vyšehrad nově řešena pomocí stavebních objektů, nikoliv náspu. Vytvoření série komerčních prostor obrácených do ulice Vnislavovy. Při severní hraně ulice Vnislavovy podél bývalého nádraží Vyšehrad vytvoření chodníku se stromořadím.
- Při jihovýchodním konci bývalého nádraží vyústění jižní vykonzolované lávky pro pěší a cyklisty. Severní lávka ukončena v místech stávajícího hradla, zřízení zakřivené rampy pro vyrovnání výšek.

Charakteristika objektu a území:

Dotčený objekt je nemovitou kulturní památkou (r. č. ÚSKP 101315), a je proto chráněn ve smyslu ustanovení zákona č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, ve znění pozdějších předpisů. Vyšehradský železniční most je souborem mostů, přičemž předmětem ochrany jsou: Kamenný železniční most o pěti otvorech (38,6 m), ocelový železniční most o jednom otvoru, kamenný železniční most o osmi otvorech (69 m), železniční most o čtyřech otvorech (77,5 m) a stěžejní část přemostující tok Vltavy – ocelový příhradový železniční most o třech otvorech se spodní mostovkou (261,05 m).

Předmětem památkové ochrany kulturních památek je objekt jako celek, zejména jeho historické vodorovné a svislé nosné konstrukce (zdivo, stropy, včetně všech historických prvků a detailů), ale i veškeré autentické konstrukce a prvky nenosné a výplňové (schodiště včetně zábradlí, fasády, včetně všech autentických historických prvků a detailů). Veškeré dožilé prvky je možno odstranit pouze v případě prokazatelně neopravitelného stavu, a to výhradně za přesné kopie odstraňovaných prvků. Při rekonstrukci a opravách těchto staveb je nutno vycházet z poslední hodnotné dochované historické vrstvy. Veškeré dispoziční a stavební úpravy související s modernizací a novým využitím stavby je nutno provádět tak, aby zásahy do historických konstrukcí byly minimalizovány, neboť tyto konstrukce tvoří podstatu památky a mají nenahraditelnou památkovou a vypovídací hodnotu.

Vzhledem ke skutečnosti, že se jedná o stavbu nacházející se výraznou většinou na území Pražské památkové rezervace (PPR), vztahují se na stavební úpravy takové části stavby rovněž ustanovení nařízení vlády č. 66/1971 Sb., o památkové rezervaci v hlavním městě Praze, ze dne 21. 7. 1971.

Podle §3, odstavce 1, písmene b) nařízení vlády č. 66/1971 Sb., je v obvodu PPR nezbytné „při nové výstavbě a při vnějších úpravách nechráněných objektů (rozuměj objektům v území PPR bez vlastního statutu kulturní památky) dbát architektonických vztahů ke kulturním památkám a jejich souborům, navazovat na jejich objemovou a prostorovou skladbu i prostředí a dotvářet jejich celky přiměřenými prostředky současné architektonické tvorby; dle písmene c) pak „řešení a provádění veškerých úprav terénních i staveb dopravních, ... nesmí narušovat její prostředí (PPR) a ohrožovat jednotlivé kulturní památky.

Památková rezervace v hlavním městě Praze, představující historické jádro Prahy, byla v roce 1992 zařazena do Seznamu světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO.

Stavba je výrazně menšinově součástí památkové zóny Smíchov, proto se na takovou část stavby vztahují ustanovení dané vyhláškou hlavního města Prahy č. 10/1993 Sb. ze dne 28. 9. 1993 „o prohlášení části území hlavního města Prahy za památkové zóny a o určení podmínek jejich ochrany“. Podle této vyhlášky jsou dle čl. 3, písmene a) předmětem ochrany v tomto případě: historický půdorys a jemu odpovídající prostorová a hmotná skladba; dle písmene b) pak: urbanistická struktura a uliční interiéry spolu s povrchy komunikací (zejména mozaiková dlažba chodníků, historická komunikační dlažba); a dle písmene e) historické zahrady a parky, doplňkové parkové – zahradní plochy a prvky, tvořící nedílnou součást krajinného celku, nebo historického prostředí.

Dotčená lokalita je zároveň částečně součástí ochranného pásma památkové rezervace v hl. m. Praze, vyhlášeného rozhodnutím bývalého odboru kultury NV hl. m. Prahy čj. Kul/5-932/81 ze dne 19. 5. 1981 a jeho doplňkem ze dne 9. 7. 1981, kterými se určuje ochranné pásmo a podmínky pro činnost v něm.

Současný stav poznání dotčených chráněných kulturně historických hodnot:

Obecně:

Historická hodnota Vyšehradského železničního mostu spočívá v několika rovinách. První rovinou je most sám o sobě, kde jsou ve velké míře zastoupeny kulturně historické hodnoty vyplývající z vysoké autenticity věci (vlastní konstrukční materie – tehdy moderním způsobem vyrobená ocel plávková, autentická forma – původní tvarové řešení z roku 1901 je doposud zachováno bez výraznějších tvarových změn; dochovaný dobový způsob sestavy jednotlivých konstrukčních prvků pomocí nýtování; autentická provozní funkce). Další kulturně historické hodnoty vyplývají z jeho umístění v nyní již historickém území Prahy – zahrnut je v obvodu Pražské památkové rezervace (památky UNESCO), v menší části pak v území památkové zóny Smíchov. V urbanistickém kontextu uzavírá po staletí se utvářející nejstarší část Prahy a je představitelem doby skokového růstu města podmíněného průmyslovou revolucí. Nejvýznamnější část soumostí tvoří přemostění Vltavy za pomoci tří poloparabolických příhradových nýtovaných ocelových konstrukcí, které je patrné z blízkých, středních i dálkových pohledů. Tato součást je pro most jako památku

nosná a stěžejní, neboť se výrazně pohledově propisuje v urbanistickém řešení města, v tomto momentě zároveň podmíněným prostorem řečiště Vltavy.

V části A:

Obsáhle jsou kulturně historické hodnoty soumostí definovány v rozhodnutí Ministerstva kultury prohlašujícího předmětný soubor železničních mostů za kulturní památku (r. č. ÚSKP 101315). Z tohoto rozhodnutí citujeme:

„Viadukt představuje architektonicky vysoce hodnotnou technickou stavbu, zbudovanou v duchu pozdního klasicismu, plynule navazující na architektonický typ a tvarosloví liniových železničních staveb z 50. a 60. let 19. století. Most je svým řešením vynikající technickou stavbou, dokládající svou historií rozvoj a kontinuitu tohoto druhu stavitelství v našich zemích v závěru 19. a na počátku 20. století.

Rekonstrukce železničního mostu pod Vyšehradem se stala bezesporu nejpozoruhodnější událostí mostního stavitelství své doby. Snesení mostu a jeho nahrazení novým bylo znamenitým dílem české techniky; způsob rekonstrukce navrhl mostárna bratří Prášilů v Libni tak, aby tři velká pole poloparabolických příhrad byla uložena na nově založených a zděných pilířích, jež mohly být stavěny v řece bez přerušení lodního a železničního provozu. Hlavním konstruktérem mostu byl inženýr Jan Kolář.

Na základě výše uvedených důkazů dospělo Ministerstvo kultury k závěru, že předmětný soubor mostních objektů je dokladem technické práce z období největšího rozmachu české techniky na přelomu 19. a 20. století. Statické schéma poloparabolických nosníků dvojkolejného mostu není příliš časté, cenné je i dochování detailů konstrukce bez zásadních rušivých zásahů. Soubor má také důležitou roli v urbanistických souvislostech se svojí návazností na město, a to zejména na vyšehradské straně, kde je plně zachován nástup z lávek a zvýšené těleso se soustavou mostů nad městskou ulicí. Samotné uspořádání mostu se stalo zajímavým i v kontrastu s Vyšehradskou skálou, tunelem a vedením nábreží. Místo je unikátním uzlem se zachovalými inženýrskými konstrukcemi z doby před 100 lety a důležitou návazností na strukturu hlavního města. Most se nyní nachází v nepříliš změněné podobě, byl pouze udržován a byly provedeny úpravy pro elektrizaci trati. Údržba probíhala klasickým způsobem, kdy ještě v 80. letech bylo provedeno nýtování vyměňované součásti v rovině spodního ztužení mostu.

O vysoké památkové hodnotě souboru svědčí jeho konstrukční systém, velmi dobrá dochovanost, včetně detailů a navazujících konstrukcí. Jeho kladné vnímání v průmětech směrem na Vyšehrad je výsledkem nejenom změny estetického názoru, ale také pozdější tvarové a vizuální chudoby novějších mostních konstrukcí. Most je horizontálou, dynamizovanou vlnami vrcholů parabol horního pásu a spolu s dvojicí vertikál věží kostela sv. Petra a Pavla na Vyšehradě tvoří zajímavé seskupení.“

Historická konstrukce mostu je tedy celostně dochována ve vysoké autenticitě původního provedení – později provedené zásahy (vliv elektrizace trati – úpravy portálů, úpravy mostovky v roce 1987) nemají na originální tvarosloví a konstrukční řešení zásadní vliv.

V části B:

Záměr doplnění stávajícího mostu dalším mostním tělesem jednoznačně ovlivní pohledové vlastnosti figury mostu historického. Historický most je zároveň vysoce pohledově akcentovaný, zejména tedy pro pohledy a průhledy v souvislosti s otevřeným prostorem řeky.

V části C:

Samotná oprava historického mostu by nemusela mít vliv na stávající uspořádání bezprostředně navazujícího území. Nicméně záměr zřízení nové zastávky v oblasti Výtoně tyto změny determinuje. Předložený záměr tuto „novou“ železniční zastávku umísťuje do prostoru historického nádraží Vyšehrad.

Technický stav věci:

V části A:

Třípolový poloparabolický nýtovaný příhradový most přes tok Vltavy:

Navržený způsob opravy ocelových konstrukcí přemostujících tok Vltavy vychází ze zjištění technického stavu východního pole, které je považováno za aktuálně nejvíce degradované. Návrh opatření a rozsah

konkrétních úprav je interpolován na zbylá dvě pole, v dalším textu jsou popisovány zjištění k východnímu (blíže k Výtoni) poli.

Celkově je ocelová konstrukce hlavní nosné konstrukce v průměrně dobrém stavu a je nutné ji kompletně vyčistit až na holý kov a následně aplikovat protikorozi ochranu (PKO). Jižní průčelí je v lepším stavu oproti severnímu průčelí, tento fakt se připisuje rychlejšímu prosychání jižní části. Bylo zjištěno celkem pět různých typů závad a každá závada byla dále zařazena do kategorie drobné nebo závažné. Průzkum identifikoval celkem 25 závažných závad, jež je třeba individuálně zohlednit. Čtyři z pěti charakteristických typů závad jsou spojeny s nedostatečným odvodněním prvku, koroze a absencí pravidelné údržby (PKO naposledy provedena v 60. letech). Stávající zbytky nátěru obsahují olovo, což determinuje způsob očištění konstrukcí (odstraňované zbytky nátěru musí být kompletně zachyceny a odborně zlikvidovány). Ložiska mostu nebyla detailním způsobem zkoumána, nicméně se zdá, že jsou ve středně dobrém stavu s důkazy určité koroze, která může mít vliv na omezení pohybu konstrukcí vlivem zvýšeného tření.

Závažnost jednotlivých závad vyplývajících z koroze konstrukce byla rozdělena do tří kategorií, přičemž zohlednění úbytku do 5% průřezu je považováno nezávadné, zohlednění úbytku do 10% průřezu se považuje za dostatečné pro pokrytí únosnosti konstrukce a u závad závažných (různý úbytek průřezu, patrně však vyšší než 10%) je potřeba individuálního posouzení ve vztahu ke kapacitě únosnosti.

Typy identifikovaných vad:

- Typ vady 1 (drobná) – vertikální úbytek průřezu na vnějších prvcích.
- Typ vady 1 (závažná) – masivní vertikální úbytek průřezu na vnějších prvcích.
- Typ vady 2 (drobná) – koroze v diagonálách s menším úbytkem průřezu na vnějších prvcích.
- Typ vady 2 (závažná) – koroze a rozevírání v diagonálách s velkým úbytkem průřezu na vnějších prvcích.
- Typ vady 3 (drobná) – drobný úbytek průřezu v diagonále u spodního spoje, rozevírání v diagonálách.
- Typ vady 3 (závažná) – významný úbytek průřezu v diagonále u spodního spoje.
- Typ vady 4 (drobná) – úbytek průřezu spodní pásu a klínového plechu / koroze a ztráta průřezu spodního pásu a klínového plechu.
- Typ vady 4 (závažná) – úbytek průřezu spodní příruby / úbytek průřezu spodního klínového plechu.
- Typ vady 5 – prasklina horní příruby podélného nosníku.

Další zjištění:

- Nemožnost kontroly vnitřních „zapečetěných“ částí konstrukce v rámech čel.
- Výrazné nahromadění ptačích exkrementů na spodní přírubě pod krycím plechem.
- Dilatační spáry kolejnic jsou hlavním zdrojem hluku při pojezdu.
- Identifikace prvků zesílení mostovky z roku 1987.

Kamenné mosty na Výtoni (nad pevninou):

Kamenné viadukty (jeden s pěti otvory, druhý s osmi otvory) vykazují různé formy a míry poruch. V horším stavu se zdá být viadukt starší (severní), zhotovený z pískovcového kvádříkového zdiva, který trpí zvýšenou povrchovou degradací prvků. Na mostních tělesech se pak dají identifikovat různé nevhodně provedené druhotné úpravy (např. v souvislosti s výměnou ocelového mostu v prodlouženém trajektorii ulice Vyšehradské). Kamenné viadukty nevykazují na první pohled patrné statické poruchy.

Ocelové mosty na Výtoni (nad pevninou):

Ocelové mosty na Výtoňském břehu jsou dvojího typu – jeden typ představuje čtyřpolové přemostění navazující z východu na parabolickou příhradovou mostní konstrukci a druhý typ představuje most přes otvor v trajektorii ulice Vyšehradské / Vratislavovy. Čtyřpolový ocelový most navazující ze západu na kamenný viadukt s osmi otvory je historicky cenný – pochází z doby přestavby (1901-1908), je řešen se spodní mostovkou nevelké konstrukční výšky, má architektonicky zajímavě tvarované příhradové nýtované konzoly bočních lávek a jinak je řešen jako nýtovaná, většinově plnostěnná konstrukce. Most v trajektorii ulic Vyšehradské / Vnislavovy je novodobý svařovaný a nahradil původní historické řešení.

Jeho památková hodnota je oproti ostatním celkům snižena, nicméně i tento most je součástí kulturní památky soumostí.

Dosavadní průběh obnovy:

Otázka rekonstrukce souboru železničních mostů pod Vyšehradem (Vyšehradský železniční most) či jejich částečné náhrady je řešena s různou intenzitou jednotlivých aktérů od začátku tohoto tisíciletí.

Pro další rozvoj železniční dopravy je v území rovněž sledováno umístění třetí koleje do přemostění Vltavy. Tento fakt je potvrzen platným územním plánem. NPÚ ÚOP PR obecně takový záměr nikdy nerozporoval – je součástí širší skupiny veřejných zájmů – nicméně různé varianty řešení mohou mít různý vliv na památkově chráněné atributy v lokalitě. Zájmem NPÚ ÚOP PR je, aby se prosadilo takové řešení, které tyto hodnoty omezí co možná nejméně.

Nedílnou součástí úvah o způsobu řešení železničního přemostění je záměr zbudovat v oblasti Výtoně novou železniční zastávku (historické železniční nádraží Praha – Vyšehrad přestalo být k osobní dopravě používáno v roce 1960). Tento záměr NPÚ ÚOP PR vždy obecně ctil jako součást logického nároku na rozvoj města. Zároveň však také platí, že různé formy řešení nové zastávky mají různé dopady na památkově chráněné struktury v daném území, přičemž znovu platí, že zájmem NPÚ ÚOP PR je minimalizovat ty negativní.

Dvakrát byla řešena žádost k Ministerstvu kultury o sejmutí památkové ochrany jako kulturní památky. Dvakrát bylo Ministerstvem kultury rozhodnuto o ponechání této formy ochrany (MK 2120/2010 OPP, MK 14553/2020 OPP).

V průběhu doby byly konstrukce železničního mostu pod Vyšehradem podrobeny různým technickým analýzám. Velmi důležitou analýzu věci provedl SUDOP Praha a. s. v letech 2017-2018 (Ing. Michal Mečl, Ing. Tomáš Martinek, Ing. Martin Vlasák) pod názvem „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“. V této analýze byl zpracován návrh rekonstrukce mostu s využitím stávajících ocelových konstrukcí při zajištění provozu na 30 let se zachováním alespoň stávající přechodnosti TTZ C3/60, dále stanovení zatížitelnosti a posouzení přechodnosti dle MP 2015, dále průzkum ocelové konstrukce a spodní stavby, dále provedení zkoušek vzorků oceli (mechanické, metalografické, CEV), dále provedení statické a dynamické ověřovací zkoušky (ověření reálného chování) a provedení dlouhodobého monitoringu účinků dopravního zatížení (stanovení spekter napětí pro posouzení mezního stavu únavy kumulací únavového poškození podle Palmgren-Minera).

Závěry analýzy pro případný návrh rekonstrukce s další životností 30 let: U mostu Pod Vyšehradem v km 3,706 (ocelové parabolické příhradové konstrukce nad řekou) nutná výměna až 63 % prvků a demontáž dalších až 8 % prvků; u ocelového mostu na Výtoni nutná výměna až 63 % prvků; celkem nutno vyměnit až 1250 tun oceli; rekonstrukci je nutné provést v podskruženém stavu mimo otvor; náročná rekonstrukce si vyžádá min. 4 roky v místě stavby; po dobu stavby pouze jednokolejný provoz po mostním provizoriu; omezená životnost rekonstruovaných konstrukcí 30 let. Závěr zhodnocení návrhu rekonstrukce tedy zní: „*Lze konstatovat, že rozsah rekonstrukce ocelových konstrukcí mostů je neúměrný výsledně dosaženým parametrům s omezenou životností a je tedy nezbytné v nejbližší době zpracovat alternativní řešení, které by zajišťovalo bezpečný provoz na návrhovou dobu min. 100 let*“.

Analýza SUDOP Praha a. s. prakticky nepracuje s hodnotou věci vyplývající z její památkové podstaty.

Ve věci byla vypracována koncepční rozvaha „Vyšehrad Railway Bridge in Prague – Preservation of existing bridge: Assessment and feasibility study for the restoration“, autorem Dr. Eugen Brühwiler. Tato studie ve svých závěrech uvádí následující doporučení: Je nutná oprava poškozených konstrukčních prvků, přičemž je nutné omezit náklady na tuto opravu; oprava by měla být provedena účinnými metodami bez nutnosti výměny celých konstrukčních prvků (takové opravy byly v obdobných případech již provedeny); je potřeba aplikovat novou protikorozi ochranu a provést údržbu ložisek; provést sanaci přírodního kamene zdiva

pilířů a opěr a zpevnit základy. Dále důrazně doporučuje doplnit nosný systém mostovky o instalaci pevné kolejové dráhy (zhotovení tenké desky z R-UHPFRC betonu).

Studie významným způsobem přihlíží ke kulturně historické hodnotě věci.

Následně byla ke dni 23. 10. 2019 vydána Expertní zpráva č. 1900 J 059 Kloknerova ústavu „Zhodnocení doposud provedených prací a posudků k památkově chráněnému železničnímu mostu v ev. km 3,706 Pod Vyšehradem za účasti zahraničního experta“ (Doc. Ing. Jiří Kolísko, Ph.D., Ing. Milan Holý, Ing. Petr Tej, Ph.D., za spolupráce s Prof. Dr. Eugenem Brühwilerem, EPFL, Doc. Pavlem Ryjáčkem, Ph.D., Ing. Janem Kudláčkem, Ph.D., Radkem Pokorným a Ing. Petrem Pokorným, Ph.D.). Tato expertní zpráva posuzuje mimo jiné Expertní zprávu prof. Brühwiler z 1. 7. 2019, podkladem k tomuto posouzení byla i výše uvedená analýza „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“, Sudop Praha a. s.; a tyto dva odlišné přístupy srovnává spolu s možností zhotovit zcela nový most). Posudek Kloknerova ústavu obě nabízející se možnosti (SUDOP Praha / Prof. Brühwiler) označuje jako možné. U návrhu prof. Brühwiler uvádí následující: „Lze konstatovat, že posudek pana prof. Brühwiler je zpracován srozumitelně, přehledně a pečlivě. Oproti stávajícímu pohledu na opravu prezentovanou dokumentací SUDOP přichází pan profesor s inovativními, avšak z pohledu ČR experimentálními a v podmínkách ČR neprověřenými a právně nepodloženými postupy“. V závěru zprávy uvádí autoři následující: *Vzhledem k aktuálnímu stavebnímu stavu mostu, který je potřeba řešit velmi urgentně, vysoké intenzitě provozu současné, a ještě vyšší plánované, možnostem provedení opravy a rizikům při realizaci opravy a při budoucím provozu a dalším hlediskům se jeví jako nejschůdnější varianta realizace nového mostu“.*

Z výše uvedeného závěru je patrné, že při jeho definování znovu nebylo prakticky přihlédnuto ke kulturně historickým hodnotám věci.

Na podzim roku 2019 byla konzultována studie řešení vypracovaná SUDOP Praha a. s. Meritem této studie bylo provedení výměny stávajících ocelových nýtovaných poloparabolických mostních konstrukcí přes řeku Vltavu za nové poloparabolické konstrukce podobného tvarování (tvarová nápodoba původního řešení, ovšem navržena jako svařovaná – tedy s odlišně řešenými detaily a konstrukčními celky). Konceptně se jednalo o řešení, kdy stávající mostní konstrukce budou nahrazeny dle výše uvedeného a převedení třetí koleje bylo zajištěno aditivním přidáním (na povodní stranu stávajícího mostu) tvarově stejné konstrukce s menší šířkou.

Dá se konstatovat, že tato studie již pracovala s památkovými hodnotami stávajícího mostu, nicméně tato práce byla značně uvolněná. Z identifikovaných kulturně historických hodnot tak zachovávala pouze část (původní funkční určení, siluetu).

V závěru roku 2019 byla na půdě Institutu plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR) vyhotovena Studie umístění nové železniční zastávky Praha – Výtoň (věcným garantem Ing. Marek Zděradička, vedoucí projektu Ing. Lukáš Tittl, ve spolupráci s organizací ROPID). V této studii je rovněž navrženo nové přemostění Vltavy pomocí nových konstrukcí. Se zástupci NPÚ ÚOP PR nebyla tato studie ve fázi vypracování žádným způsobem konzultována. Později byla tato studie rovněž účastníkem soutěžního dialogu. Nově navržené tříkolejné přemostění pouze volně formálně navazuje na stávající řešení. Z původních kulturně historických hodnot přemostění Vltavy tak tyto hodnoty nezůstávají zachovány prakticky žádné.

Na přelomu roku 2019 a 2020 byla rovněž publikována studie autorů WaltGalmarini / Petr Tej / Ian Firth / Marek Kopeć. Součástí studie byla oprava stávajícího mostu dle návrhu Dr. Eugena Brühwiler a návrh nového mostu pro třetí kolej na povodní straně mostu stávajícího. Nový most byl navržen jako moderní s jednoduchým úsporným tvarováním architektonicky reagujícím na tvary stávajícího přemostění.

Ke dni 3. 3. 2020 vydal NPÚ ÚOP PR odborné vyjádření (s č. j. NPU-311/15510/2020) k výše uvedené studii IPR a ke studii autorů WaltGalmarini / Petr Tej / Ian Firth / Marek Kopeć. V tomto odborném vyjádření zhodnotil NPÚ ÚOP PR tehdy předložené záměry následovně:

- Studii autorů WaltGalmarini / Ing. arch. Petr Tej / Ian Firth / Marek Kopeć jako souladnou s identifikovanými kulturně historickými hodnotami věci za následujících podmínek:
 1. Bude pořízen stavebně historický průzkum na celý „Soubor železničních mostů na trati Praha hl. n. – Praha Smíchov“.
 2. NPÚ ÚOP PR bude předložen aktualizovaný stavebně technický průzkum mostu dle §2 vyhlášky 499/2006 Sb., k posouzení. Tento průzkum se bude týkat celé stavby chráněného soumostí, tj. i navazujících ocelových i kamenných konstrukcí mostní stavby na Výtoni. Práce bude doplněna o rozvahu, jakým způsobem bude následně postupováno při jejich opravách a celkových revitalizacích, zejména v rovině kamenných konstrukcí.
 3. U nového jednokolejného mostu bude kladen důraz na maximální subtilitu nové konstrukce vzhledem k významu pražského panoramatu. Takovému řešení bude podřízen výběr dostupných smysluplných konstrukčních principů tvarově souladných se stávající mostní stavbou.
- Studii IPR Praha, věcný garant Ing. Marek Zděradíčka, vedoucí projektu Ing. Lukáš Tittl jako nesouladnou se zájmem ochrany identifikovaných kulturně historických hodnot.

Pro obtížnou porovnatelnost tří výše uvedených studií, kdy každá představovala zcela jiné principiální řešení, rozhodla Správa železnic o uspořádání architektonické soutěže pro řešení přemostění Vltavy v novém kontextu. Během přípravy soutěže byl nakonec zvolen režim soutěžního dialogu. NPÚ ÚOP PR měl možnost se vyjádřit k zadání tohoto soutěžního dialogu, nicméně závěry tohoto vyjádření nebyly do zadání soutěžního dialogu nijak propány, byly pouze jeho přílohou. Pro objasnění přístupu NPÚ ÚOP PR k soutěžnímu dialogu uvádíme závěr tohoto vyjádření: *„Domníváme se, že předmětem soutěže by vzhledem k výše uvedenému měl být pouze způsob provedení nové mostní konstrukce pro třetí kolej ve schématu 2+1, způsob provedení železniční zastávky a způsob začlenění třetí koleje do stávající mostní stavby při ulici Svobodova za předem stanovené nové výškové nivelety temen kolejnic“*.

Následovalo uspořádání soutěžního dialogu, ve kterém bylo předloženo celkem 12 návrhů s různým akcentem vzhledem k ovlivněným památkově chráněným entitám v lokalitě, nicméně tyto návrhy nejsou předmětem tohoto odborného vyjádření, a proto nebudou dále komentovány.

Pro zachování objektivního přístupu k věci bude k jakémukoli dalšímu návrhu (a tedy i nyní posuzovaného tímto odborným vyjádřením) NPÚ ÚOP PR přistupovat prismatem výše uvedeného (znovu citujeme: *„Domníváme se, že předmětem soutěže by vzhledem k výše uvedenému měl být pouze způsob provedení nové mostní konstrukce pro třetí kolej ve schématu 2+1, způsob provedení železniční zastávky a způsob začlenění třetí koleje do stávající mostní stavby při ulici Svobodova za předem stanovené nové výškové nivelety temen kolejnic“*).

Dne 1. 2. 2023 se uskutečnilo jednání Komise pro ochranu památkového fondu v oblasti železniční dopravy. Jednání se rovněž zúčastnila ředitelka NPÚ Ing. arch. Naděžda Goryczková. Komise projednávala mimo jiné kauzu rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem, přičemž reagovala i na prezentaci výsledků soutěžního dialogu uspořádanou v prostorách NTM. V následné diskuzi byl komisí potvrzen význam kovové konstrukce, pro kterou bylo soumostí (kulturní památka r. č. ÚSKP 101315) prohlášeno za kulturní památku.

Ve dnech 20. a 21. února 2023 se uskutečnilo z iniciativy ministra dopravy Martina Kupky technické kolokvium k problematice železničního mostu pod Vyšehradem. Cílem kolokvia bylo v odborné diskuzi zhodnotit všechny platné věcné argumenty s ohledem na co možná nejkratší omezení provozu na klíčové dopravní spojnici. Předpokládaná shoda názorů přizvaných odborníků se nekonala. Závěr kolokvia tak tvoří text o sedmi bodech, na kterém se přizvaní odborníci byli schopni shodnout. Pro potřeby tohoto odborného vyjádření uvádíme pouze body přímo relevantní k veřejnému zájmu na zachování památkově chráněného kulturního dědictví: *Bod č. 3 – posouzení možností sanace mostu na požadované budoucí*

zatížení – Účastníci považují opravu mostu na budoucí železniční zatížení za možnou. Nalezení řešení opravy je inženýrskou výzvou (s ohledem na bezpečnost, čas, náklady, údržbu, monitorování) Existují různé názory, do jaké míry a jak obtížný úkol to je; Bod č. 6 – posouzení technických řešení z hlediska ochrany kulturního dědictví – Most se nachází na území světového kulturního dědictví, v historickém centru Prahy a je uveden v reaktivní monitorovací zprávě 2019. Existuje několik možností, jak na něj navázat, například přizvat poradní misi nebo reaktivní monitorovací misi. Posouzení vlivu na kulturní dědictví je možné provést až po definování projektu. Rozvoj centra města je součástí výjimečné univerzální hodnoty světového dědictví; Bod č. 7 – celkové vyjádření k variantám mostu s jejich výhodami a nevýhodami jako podklad pro rozhodnutí ministra – Celkové prohlášení je složitý a náročný úkol a nelze jej připravit v omezeném čase během kolokvia. Navíc není možné získat jednotný závěr celého kolokvia. Účastníci se dohodli, že prohlášení připraví každý účastník během jednoho týdne a jednotlivá prohlášení budou součástí prohlášení kolokvia“.

Z jednotlivých prohlášení deseti přizvaných odborníků lze dovodit, že tři z nich jsou pro zachování stávajícího mostu a sedm z nich dává přednost novému mostnímu tělesu.

Dne 27. 4. 2023 bylo NPÚ vydáno sdělení (č. j. NPU-310/36081/2023) zachycující závěr ze 31. zasedání Vědecké rady generální ředitelky NPÚ k otázce „obnovy Železničního mostu“. Vědecká rada se po seznámení s podklady a po proběhlé diskuzi shodla na tomto závěru: „Vědecká rada podporuje postoj NPÚ ve věci zachování a památkové obnovy Výtoňského mostu. Rada konstatuje, že most je chráněnou kulturní památkou, která je nejen významnou součástí vnitřního panoramatu Pražské památkové rezervace, ale také jedinečným příkladem cenné autenticky dochované historické konstrukce, jejíž zachování musí být při obnově trati jednoznačnou prioritou. Stejně tak rada doporučuje prověření provozní nutnosti třetí koleje“.

Vědecká rada rovněž upozorňuje na nezbytnost prověřit dopady projektu na oblast Výtoně a navazujících částí Nového Města, které jsou součástí Pražské památkové rezervace a jejichž historické prostředí je třeba respektovat“.

Vyhodnocení žádosti:

Národní památkový ústav na základě prostudování předložených podkladů a znalosti situace konstatuje, že zamýšlené práce **jsou v části A v souladu se zájmem ochrany výše uvedených kulturně historických hodnot.**

Národní památkový ústav na základě prostudování předložených podkladů a znalosti situace konstatuje, že zamýšlené práce **budou v části B v souladu se zájmem ochrany výše uvedených kulturně historických hodnot za této podmínky:**

V navazujících projekčních pracích budou detailním způsobem řešeny stavební vstupy do stávajících historických konstrukcí podmíněných potřebou realizovat třetí kolej na samostatném mostním tělese přes tok řeky Vltavy.

Národní památkový ústav na základě prostudování předložených podkladů a znalosti situace konstatuje, že zamýšlené práce **jsou v části C v souladu se zájmem ochrany výše uvedených kulturně historických hodnot.**

Zdůvodnění:

Obecně:

Soubor železničních mostů na trati Praha hl. nádraží – Praha Smíchov byl kulturní památkou prohlášen ke dni 8. 12. 2004. V průběhu času bylo následně dvakrát žádáno o zrušení památkové ochrany soumostí (v kategorii kulturní památka), nicméně Ministerstvem kultury byly obě tyto žádosti zamítnuty (MK 2120/2010 OPP ze dne 15. 2. 2010, MK 14553/2020 OPP ze dne 3. 3. 2020). Kulturně historické hodnoty, pro které byla stavba prohlášena v roce 2004 kulturní památkou, tak byly dvakrát Ministerstvem kultury potvrzeny – nikam tedy nezmizely. Zároveň je potřeba upozornit, že stěžejní část, pro kterou bylo předmětné soumostí prohlášeno kulturní památkou, tvoří přemostění řeky – tedy ony tři poloparabolké

příhradové nýtované mostní konstrukce. V těchto konstrukcích jsou kulturně historické hodnoty s ohledem na jejich umístění nad krajinou řeky nejvíce koncentrovány, neboť se významně pohledově uplatňují i v lokalitách relativně vzdálených. Navazující viadukty a mosty na výtoňském břehu se již ve vzdálených pohledech tolik neuplatňují, ovšem jsou zase zčásti historickými objekty (severní polovina kamenných viaduktů z pískovcového zdiva) dokládajícími nejstarší řešení Pražské spojovací dráhy z roku 1872.

Ke konkrétnímu řešení se začalo směřovat po vypracování průzkumů SUDOP Praha v roce 2019. SUDOP Praha následně navrhl ve variantách nové přemostění řeky (v mírně odlišných variantách), tvarově vycházející z konstrukcí stávajících, nicméně konstrukčně řešených odlišným způsobem – svařováním (namísto nýtování) tvarově zjednodušených prvků. S tímto návrhem se pojila ztráta řady definovaných kulturně historických hodnot, ovšem ze středních či dálkových pohledů by se jednalo o změnu relativně mírnou. Tento návrh byl subjektem SUDOP Praha učiněn na bázi tvrzení závěrů plynoucích z jím vypracovaných průzkumů, kdy se očekávala nutnost výměny až 63 % s následnou životností věci v horizontu 30 let. Takto pojatý princip rekonstrukce se pojil se značnou ztrátou původní materie a nová životnost v horizontu 30 let se i NPÚ ÚOP PR zdála jako problematická (vzhledem ke stávající situaci, kdy ani v roce 2025 není zvoleno konkrétní řešení opravy/náhrady, by se v podstatě ihned musela začít projednávat náhrada těchto celků novými konstrukcemi, neboť šlo předpokládat, že další prodloužení životnosti by již nebylo možné, stejně tak jako je možné očekávat projednávání nového jako časově náročného). K roku 2020 tak byla k dispozici studie „tvarové nápodoby“ od společnosti SUDOP Praha a. s., dále pak návrh zaštitěný Institutem plánování a rozvoje města Prahy (IPR Praha) a studie autorů WaltGalmarini / Ing. arch. Petr Tej / Ian Firth / Marek Kopecký, vyplývající z principů opravy stávajících konstrukcí navržených švýcarským profesorem panem Eugenem Brühwilerem. Tyto tři návrhy řešení byly principiálně velmi odlišné a navzájem problematicky porovnatelné.

Následně byl Správou železnic, s. o., připraven soutěžní dialog, který měl nalézt odpovídající řešení. S NPÚ ÚOP PR záměr uspořádání soutěžního dialogu nikdo nekonzultoval; NPÚ ÚOP PR byl ve věci přizván až ve fázi pokročilé přípravy zadání. NPÚ ÚOP PR se k tomuto zadání vyjádřil (viz. výše, znovu citujeme: *„Domníváme se, že předmětem soutěže by vzhledem k výše uvedenému měl být pouze způsob provedení nové mostní konstrukce pro třetí kolej ve schématu 2+1, způsob provedení železniční zastávky a způsob začlenění třetí koleje do stávající mostní stavby při ulici Svobodova za předem stanovené nové výškové nivelety temen kolejnic“*). Z pohledu NPÚ ÚOP PR je obecně problematické soutěžit princip opravy kulturní památky, neboť tento je povšechně definován v zákoně č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči. Nicméně NPÚ ÚOP PR respektuje záměr doplnění nové vlakové zastávky v oblasti Výtoně a rovněž respektuje záměr zhotovení přemostění pro třetí kolej ve formě samostatného přemostění. Tímto prismaem tak hodnotí i předložený záměr *„Obnovu Vyšehradského železničního mostu a řešení souvisejícího území“*.

K části A:

Předložený záměr obecně splňuje všechna kritéria důležitá pro veřejný zájem zachování kulturně historického dědictví tak, jak jej v uplynulé době NPÚ ÚOP PR definoval. Jak je již uvedeno výše, vlastní kulturně historické hodnoty byly NPÚ ÚOP PR v předmětné věci definovány v pěti okruzích (autentická materie, autentická forma, historická technologie, zachování věci v rovině symbolické/ikonické, zachování provozní funkce).

Ztráta autentické materie je stanovena na cca 15 % hmotnostních, což je za celou dobu trvání kauzy zatím nejnižší číslo, které zaznělo. Zároveň, vzhledem k aktuálnímu technickému stavu věci, lze takové číslo považovat za mimořádný inženýrský úspěch. NPÚ ÚOP PR v této rovině nemá důvod nedůvěřovat návrhu, neboť tento je deklarován renomovanými světovými mostními inženýry a garantován je rovněž českými mostními inženýry.

Výměna poškozených částí v režimu jejich náhrady a protézování částí stávajících prvků v rovině 15 % hmotnosti a v maximálním možném přiblížení ke stávajícímu tvaru lze považovat za minimální vstup do autentické formy věci. Původní historická tvarová forma je tak v rovině opravy či doplnění stávajících ocelových prvků konstrukcí ovlivněna minimálně (vložením nových prvků, zesílením stávajících prvků, přeplátováním protéz). Uvažováno je rovněž vložení nové UHPC desky jako pevné jízdní dráhy. Tento vstup lze považovat za výraznější, avšak stále přípustný, neboť v jisté chvíli může determinovat minimalistický

přístup k opravě či náhradě ocelových prvků, navíc tímto způsobem lze účinně snížit hlukové zatížení projíždějícími vlaky.

Historická technologie nýtování zůstává zachována prakticky v celém možném rozsahu navržené opravy. Nýtování bude v částech výměn nebo v částech posílení zachováno tam, kde to je prostorově možné (pro umožnění celostního nýtování spoje je potřebné mít k němu vhodný přístup, čehož lze ve fázi výroby věci dosáhnout správným seřazením jednotlivých montážních kroků, nikoliv však ve fázi opravy, kdy je plánován pouze minimální zásah). V místech, kde nejsou prostorové možnosti pro opětovné snýtování prvků, je navrženo řešení za použití předpjatých šroubů. Tento postup lze z pohledu NPÚ ÚOP PR považovat za obecně logický a v navrženém rozsahu za akceptovatelný.

V rovině ikonické/symbolické prakticky není navrženým způsobem opravy vlastní kulturní památka dotčena, neboť navržené způsoby opravy mají vliv pouze na blízké pohledy. Působnost věci a její městotvorné charakteristiky se tedy vlastní opravou prakticky nemění. Výrazněji jsou tyto vlastnosti ovlivněny případným umístěním nového přemostění pro třetí kolej na návodní straně stávajícího soumostí (viz. odůvodnění k části B).

Provedení opravy a udržení stávajícího soumostí ve stopě stávající trati předznamenává jeho další budoucnost spjatou s železničním provozem. V rámci navrženého způsobu opravy a doplnění stávajících mostních konstrukcí je počítáno s životností dalších 100 let za provozních podmínek, které počítají s výrazným navýšením dopravního zatížení. Původní technická památka bez významných druhotných vstupů, která stále slouží původnímu účelu, je maximálně komplexní ve svých kulturně historických charakteristikách.

K části B:

Návrh nového mostu vyplývá z požadavku, který je NPÚ ÚOP PR obecně respektován. Nový most je navržen jako maximálně subtilní konstrukce doplňující stávající most pouze minimalistickou linkou na jeho návodní straně. Pohledově ho tedy ovlivňuje na jeho jižní straně, tedy na straně odvrácené při pohledech z Pražské památkové rezervace (památka UNESCO). NPÚ ÚOP PR považuje předložený návrh za maximálně ohleduplný vůči ovlivněnému kulturně historickému dědictví a proti jeho umístění v předložené formě nemá v tuto chvíli, respektive v této fázi (studie), žádných významnějších námitek. Při respektu k požadavku na přemostění pro třetí kolej je zřejmé, že menšího ovlivnění stávajícího snad ani nelze odlišnou formou návrhu dosáhnout.

Předložená studie zároveň umožňuje přemostění pro třetí kolej neumístit bez významných vazeb na ostatní parametry návrhu.

K části C:

Návrh umísťuje „novou“ železniční zastávku do lokality bývalého nádraží Vyšehrad. Toto umístění je veskrze logické, neboť využívá prostoru, historicky k železničnímu provozu užívaném oplývajícími dostatečnými prostorovými parametry. Případné umístění nové železniční zastávky nad mostními konstrukcemi na výtoňském břehu lze chápat jako nepatrně výhodnější z pohledu zajištění maximálně krátkých přestupních vazeb, nicméně na straně druhé je spojeno s velmi výraznou a invazivní přestavbou a dostavbou stávajících objektů se statutem kulturní památky (ocelové mosty, kamenné viadukty z let 1872 i 1901-1908). Pro NPÚ ÚOP PR se tak jedná o návrh přiměřený, zároveň spojený s využitím problematických struktur bývalého nádraží Vyšehrad (budova, strážný domek, demolovaná čekárna).

Shrnutí:

Přeložená studie „Obnovy Vyšehradského železničního mostu a řešení navazujícího území“ jednoznačně odpovídá způsobům sanace dané historicky významné technické památky tak, jak ji v průběhu kauzy NPÚ definoval.

Zároveň se jedná o řešení, které symetrickým způsobem zohledňuje i ostatní veřejné zájmy v místě – tedy zájem na rozvoji dopravních funkcí (umístění nové železniční zastávky v oblasti Výtoně, navýšení kapacity trati), zájem na bezpečné dopravní cestě, zájem na minimálním omezení železniční dopravy v průběhu realizace stavby a zájem na ekonomické smysluplnosti věci; to vše v návrhové životnosti minimálně 100 let. Lze tak závěrem konstatovat, že tato studie plně vyhovuje nárokům na stav a rozvoj věci, jak bylo

zároveň požadováno v zadání uskutečněného soutěžního dialogu, přičemž jsou rovněž zohledněny legislativní požadavky na úseku památkové péče.

Doporučení:

NPÚ ÚOP PR doporučuje provést pro celý soubor soumostí stavebně historický průzkum. Jedná se o cenný podklad pro rozhodování na půdoryse památkové péče, v tuto chvíli také o dílo dokumentující historický stav věci před očekávanými významnými stavebními zásahy.

Zároveň doporučujeme vyhotovit aktualizovaný stavebně technický průzkum kamenných částí soumostí, které v rámci plánovaných prací bude rovněž nutné sanovat. Míra jejich potřebné sanace je však v tuto chvíli pouze odhadem (nevykazují zřejmé statické poruchy, ovšem povrchové struktury jsou narušeny, zejména pak u staršího viaduktu zhotoveného z pískovcového kvádrového zdiva).

Při respektování výše uvedené podmínky není předložený záměr v rozporu s požadavky památkové péče na obnovu kulturních památek a s režimem ochrany platným v daném území.

PhDr. Jaroslav Podliska, Ph.D.
ředitel