

Formulace podmínek, limitů a doporučení pro opravu Vyšehradského železničního mostu

– podklad pro projednání v pracovní skupině generální ředitelky Národního památkového ústavu

Vymezení řešeného objektu

Předmětný most je fakticky soumostím. Od východu k západu se jedná o:

- kamenný železniční viadukt o pěti klenutých otvorech (délka 38,6 m),
- jednopolový ocelový most přes komunikační propojení Vratislavova – Vyšehradská,
- kamenný železniční viadukt o osmi klenutých otvorech (délka 69,0 m),
- čtyři jednopolové ocelové mosty (celková délka 77,5 m),
- tři poloparabolické příhradové mostní konstrukce přes tok Vltavy (celková délka 261,1 m).

Oba kamenné viadukty lze ještě rozlišit na severní a jižní části. Severní pískovcové části jsou součástí původního přemostění zprovozněného k roku 1872, jižní žulové části byly dostavěny k roku 1908, kdy bylo celé přemostění zprovozněno jako dvoukolejné.

Stávající poloparabolické příhradové konstrukce byly vystavěny k roku 1901, stejně tak ocelový čtyřpolový most na výtoňském břehu pochází z této doby.

Památková ochrana

Most je ve výše uvedeném rozsahu kulturní památkou r. č. ÚSKP 101315 (soubor železničních mostů na trati Praha hl. n. – Praha Smíchov) prohlášenou rozhodnutím Ministerstva kultury č. j. 9417/2000, ze dne 8. 12. 2004.

Vyjma zcela západní (smíchovské) opěry je celé soumostí umístěno v Pražské památkové rezervaci, vyhlášené Nařízením vlády ČR č. 66/1971 Sb., ze dne 21. 7. 1971 o památkové rezervaci v Hlavním městě Praze.

Pražská památková rezervace byla v roce 1992 zapsána na seznam světového dědictví UNESCO.

V rozsahu smíchovské opěry je most součástí ochranného pásma Pražské památkové rezervace.

Ze strany správce byly učiněny dva pokusy o sejmutí památkové ochrany souboru mostů ve smyslu kulturní památky, dvakrát tomuto požadavku nebylo ze strany Ministerstva kultury vyhověno.

Památkové hodnoty přemostění přes Vltavu

1. Typologické a konstrukční

Jedná se o jeden ze dvou Pražských mostů se spodní mostovkou (druhým je výsostně moderní Trojský most, převádějící automobilovou a tramvajovou dopravu). Dále se jedná o jediný železniční most v Praze klenutý nad Vltavou, který je tvořen ocelovou příhradovou konstrukcí. Příhradová nýtovaná mostní konstrukce, je typická konstrukce pro poměrně krátkou dějinnou epizodu – závěr 19. a začátek 20. století. Konstrukce je zhotovena z plávkové oceli, tedy oceli vyrobené na tehdejší dobu moderní technologií, používanou do dnešní doby. Je rovněž jedním ze stěžejních děl významného českého konstruktéra té doby – inženýra Františka Prášila (který je rovněž autorem konstrukčního řešení Petřínské rozhledny nebo Průmyslového paláce).

2. Architektonické a urbanistické

Je to vlastní architektura mostu, která byť původně komponovaná jako přísně funkční, má vlastní ceněnou estetiku, jasně odkazující na dobu vzniku. Role urbanistická je rovněž významná, neboť svou expozicí nad tokem Vltavy se přirozeně prokresluje v dálkových i

středních průhledech údolím Vltavy. Spolu s Negrelliho viaduktem je ve vltavském údolí symbolem uzavírajícím po staletí se vyvíjející a dnes historické centrum Prahy, za těmito mosty se nachází městská exploatace poplatná průmyslové revoluci. Je rovněž liniovou stavbou, která významnou měrou určuje charakter navazující městské struktury.

3. Hodnota autenticity dochování a autenticity funkce

Most je dochován v téměř původním, hodnověrném stavu. V roce 1969 proběhla na mostě úprava trakčního vedení a spolu s tím byla upravena čela jednotlivých oblouků ve smyslu zvýšení podjezdného profilu. V roce 1987 byla zesílena mostovka. Neopominutelnou hodnotou je kontinuální provozní funkce mostu – jedná se tak o živou památku v rozsahu původního určení, nikoli věc druhotně využitou odlišným způsobem.

4. Hodnota ikonická

Most je nejen cennou součástí městského organismu, ale je propsán i v řadě jiných kulturních oblastí. Je tak častým námětem pro různá výtvarná zpracování, především pak obrazová či fotografická. Velmi často je součástí různých reklamních aktivit.

Formulace podmínek památkové péče k opravě přemostění přes Vltavu

Oprava železničního mostu pod Vyšehradem musí zajistit bezpečný železniční, pěší a cyklistický provoz, zachovat maximum původních konstrukčních prvků a původní podobu mostu. Životnost mostu by měla být prodloužena tak, aby byl splněn nárok na očekávané provozní zatížení po dobu minimálně sta let.

Ve snaze o zachování památkových hodnot (viz výše) a prodloužení funkční životnosti mostu přistoupil Národní památkový ústav již dříve na kompromisní podmínky obnovy, které je ovšem možné korigovat v návaznosti na nové okolnosti, odborná doporučení a rovněž závěry pracovní skupiny.

Národní památkový ústav nerozporuje požadavky vyplývající z rozvoje dopravní obslužnosti města. Podmínky pro zajištění dopravní cesty pro nákladní vlaky s těžkou technikou lze podle názoru NPÚ splnit v rámci přemostění pro třetí kolej.

Národním památkovým ústavem dosud formulované podmínky obnovy připouštěly:

1. **ztužení jednotlivých prvků** (příložky, případně jiné technické řešení) a to tak, aby nebyla výrazně změněna celková podoba konstrukce;
2. **výměnu dožilých konstrukčních prvků** (nosníky, styčníky, ...) za předpokladu objektivního a nezávislého posouzení nutnosti výměny;
3. **výměnu mostovky** za předpokladu objektivního a nezávislého posouzení nutnosti výměny;
4. **nové konstrukční řešení prvků a mostovky** v případě, že bude nutné vyměnit dožilé a nepoužitelné typy prvků, konstrukční celky nebo mostovku; pak by bylo možné navrhnout soudobé řešení, které zlepší jejich statické vlastnosti nebo prodlouží jejich životnost za předpokladu, že nebudou mít vliv na celkovou podobu mostu;
5. **použití soudobých materiálů** (konkrétně uhlíkových vláken a lepidel), ke kterým Národní památkový ústav vydal jednorázové stanovisko a které by měly být zpětně předmětem odborné diskuze.

Požadavky ze strany provozovatele

- **Požadavek na minimální životnosti rekonstruovaného mostu po dobu 100 let.** Požadavek na udržitelnost provozu nebyl formulován konkrétně, ale v obecné rovině s ohledem na účelnost vynaložených prostředků.
- **Splnění průjezdného profilu ZG-C.** Otázkou je, zda je potřeba profil splnit u všech tří kolejí, nebo zda nepostačí, že ji splní třetí kolej. Pokud se podmínka týká všech tří kolejí, pak pravděpodobně vylučuje řešení spočívající v doplnění stávající věci a vyžaduje rozsáhlejší zásah do mostovky.
- **Očekávané provozní zatížení v horizontu cca 420 vlaků denně.** Toto zatížení je však uvažováno pro celkové řešení přemostění Spojovací dráhy, při předpokládaném doplnění třetí koleje by se pak mělo jednat o zatížení o třetinu nižší.
- **Zvýšení rychlosti na 70 km/h.** Tento požadavek je zřejmě propojen i s uvažovanou kapacitou přemostění (420 vlaků/den).
- **V minimálním režimu umožnit převést po přemostění i cyklistickou dopravu, pěší je samozřejmá.**

Aktuální podklady a nové okolnosti

Nové okolnosti představují v první řadě především budoucí zjištění, která mohou v různých směrech vychýlit dosud uvažované způsoby řešení. Dále pak podklady a materiály, které v mezinárodním časovém rámci nechala zpracovat Správa železnic, a které poskytují řadu důležitých informací a vodítek pro posouzení v pracovní skupině.

- Stavebně historický průzkum
- Posouzení vlivu na kulturní dědictví HIA – prof. Kloos
- ZPRÁVA společné poradní mise Centra světového dědictví / ICOMOS k památce světového dědictví „Historické centrum Prahy“ (Česko) 11.–12. prosince 2024
- Výsledky měření – trvalého elektronického monitoringu mostu.
- Dopis generálního ředitele Správy železnic Ing. Tomáše Tótha s č. j. 41103/2026-SŽ-GR-06

Pracovní skupina se zaměří na projednání a posouzení následujících témat a otázek:

1. Jaká zesílení konstrukcí/ztužení na mostě jsou potřeba a jakým způsobem je možné je provést? Požadavkem NPÚ je, aby jejich rozsah a provedení byly přizpůsobeny historické hodnotě Vyšehradského mostu, tedy aby působily co nejméně rušivě (při splnění oprávněných požadavků na bezpečnost, únosnost a životnost opravené konstrukce).
2. Jakým způsobem lze minimalizovat rozsah výměny oceli a zachovat co nejvíce z původního materiálu mostu?
3. Je možné ponechat (opravit a zesílit) stávající mostovku, nebo je potřeba ji nahradit novou konstrukcí, případně Pevnou jízdní dráhou (PJD)?
4. Lze na mostě provádět lokální výměny prvků? Lze poškozené prvky protézovat (například pokud je zkorodovaná jen jejich část – typicky styčník v místě spodního napojení, kde se drží voda), nebo je třeba je měnit celé?
5. Lze na mostě provádět všechny spoje nýtováním, nebo to není v určitých místech možné, ev. vhodné (například v místech špatně přístupných)?

6. Jakým způsobem lze provést očištění konstrukcí a jejich povrchovou ochranu, aby měla opatření co nejvyšší trvanlivost a současně byla zachována autenticita mostu?
7. Jaká opatření lze provést proti zadržování vody v konstrukci, aby byla prodloužena její životnost a prodloužen interval nutných oprav?
8. Jakým způsobem lze řešit snížení hlučnosti mostu? Lze na mostě použít bezstykovou kolej?
9. Jakým způsobem souvisí únava materiálu a jeho zbytková životnost s požadavky na výměnu či posílení prvků? Proč se tak liší výpočty těchto parametrů a s tím související požadavky na výměnu původních prvků u existujících posouzení mostu?
10. Jaký vliv bude mít na další životnost a kvalitu opravy ocelové konstrukce způsob provedení? Lze doporučit opravu na místě, nebo spíše sejmutí z pilířů a opravu na břehu?
11. Jakým způsobem by měla probíhat po obnově mostu jeho následná údržba, aby se dosáhlo předpokládané životnosti a předešlo se opakování současného stavu způsobeného dlouhodobým zanedbáním údržby?

Úkolem pracovní skupiny by mělo být projednání podmínek obnovy mostu (přemostění přes Vltavu) ze strany památkové péče, jejich potvrzení, upřesnění, rozšíření nebo opuštění v návaznosti na odbornou diskuzi a expertní názory.

Dlouholetá praxe v bývalém Československu a poté v České republice spočívala v zanedbání pravidelné údržby kovových mostů, nevyhnutelném dožití konstrukcí a jejich výměně za nové. Tento přístup vedl k tomu, že veřejnost, včetně odborné a vysokého školství, začala vnímat uvedený postup jako „normální“ a prakticky „jediný možný“ a naprosto nesmyslně jako „finančně výhodnější“. Výsledkem je nahrazování značné části historických kovových mostních konstrukcí novými, nebo zachování původních konstrukcí jen v torzálním stavu, zbavených své původní funkce. Spor o zachování Vyšehradského železničního mostu tak může posloužit jako modelový příklad řešení a přispět ke změně dosavadních postupů a názoru veřejnosti.

Národní památkový ústav, 23. 3. 2026