

# ICOMOS

INTERNATIONAL COUNCIL ON MONUMENTS AND SITES  
CONSEIL INTERNATIONAL DES MONUMENTS ET DES SITES



CZECH NATIONAL COMMITTEE

COMITÉ NATIONAL TCHÉQUE

V Praze 17. 2. 2023

**Otevřený dopis ministru dopravy,  
panu Mgr. Martinu Kupkovi  
Ministerstvo dopravy  
Nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12  
110 15 Praha 1**

Č.j. 154/ 23 PREZ.

Vážený pane ministře,

dovolte mi, abych Vám úvodem vyjádřil poděkování za Vaši osobní angažovanost, díky které se mohla alespoň část odborné veřejnosti zapojit do debaty o budoucnosti železničního mostu pod Vyšehradem, byť v podobě nezávazné a omezené diskuze na představení organizovaném 18. ledna tohoto roku Správou železnic v Národním technickém muzeu.

Tento krok umožnil odborné veřejnosti alespoň částečně obnažit záměry komise, která o mostu rozhodovala za zavřenými dveřmi a zcela nekompetentně ve vztahu k památkové péči. Současně také umožnil díky prezentaci doc. Ing. Tomáše Rottera, CSc., o aktuálním stavu mostu seznámit veřejnost s katastrofálním výsledkem péče Správy železnic o tuto významnou kulturní památku. Poslední oprava obloukové konstrukce Vyšehradského mostu byla provedena v roce 1987.

Od roku 2004 je soubor železničních mostů na trati Praha hlavní nádraží – Praha Smíchov prohlášen nemovitou kulturní památkou. Podle zákona č. 20/1987 Sb. o státní památkové péči je vlastník kulturní památky povinen na vlastní náklad pečovat o její zachování, udržovat ji v dobrém stavu a chránit ji před ohrožením, poškozením, znehodnocením nebo odcizením. Již 19 let je tedy Správou železnic porušován zákon o státní památkové péči. Je zřejmé, že Vám podřízená organizace zcela selhala ve své povinnosti řádně pečovat o svěřený majetek. Opravy Vyšehradského mostu budou nyní nutně nákladnější, než kdyby byl průběžně udržován. Dle našeho názoru je na místě prověřit, zda organizace postupovala s péčí řádného hospodáře, jak je její zákonnou povinností.

Ministerstvo kultury opakovaně odmítlo sejmout z Vyšehradského mostu památkovou ochranu. Nevidíme důvod, proč by k tomu mělo přistoupit v budoucnu, je-li zřejmé, že je most opravitelný a provozuschopný. Bez sejmutí památkové ochrany není myslitelné, aby byla odstraněna jeho oblouková konstrukce. Vzhledem k uvedenému je jediná možná varianta most opravit.

Představa Správy železnic, že ponechá z památkově chráněného mostu jen jeho podstavec, a tím bude památka zachována, je naprosto zcestná a je nepochopením smyslu ochrany

kulturních památek i principu ochrany pražské památkové rezervace, památky Světového dědictví UNESCO. Vyšehradský most se uplatňuje v ikonických pražských panoramatech a jeho nahrazení tuctovou soudobou konstrukcí by toto panorama významně poškodilo. Nesmyslná je i představa přesunutí ocelové konstrukce mostu na nějaké jiné místo.

Výbor světového dědictví bedlivě sleduje dění v České republice a v otázce Vyšehradského mostu výslovně požádal smluvní stát, aby byl předem informován o záměrech, které se ho týkají. Sekretariát Mezinárodní rady památek a sídel ICOMOS k této věci už vznesl dotaz na Český národní komitét ICOMOS. Musím konstatovat, že aktuální situaci spjatou s tímto mostem považuje ČNK ICOMOS za skandální a jen velmi těžko uvěřitelnou. Snaha Správy železnic zbourat památkově chráněný železniční most a nahradit ho novotvarem zadělává na mezinárodní ostudu.

Vážený pane ministře,  
uvítali jsme také Vaši aktivitu ohledně zřízení technického kolokvia k Vyšehradskému mostu. Naše naděje, že Správa železnic bude na Váš popud od této chvíle postupovat transparentně a v souladu s právními předpisy České republiky ovšem vzala nečekaně rychle za své. Ještě než se kolokvium stihlo poprvé sejít, vyšlo najevo, že Správa železnic již 26. ledna 2023 potají uzavřela smlouvu s firmou 2T engineering s.r.o., jejímž předmětem je dopracovat její soutěžní návrh, který spočívá ve zbourání Vyšehradského mostu a jeho nahrazení novostavbou. Upozornujeme, že smlouva obsahuje výčet 85 zákonů, vyhlášek a dalších předpisů, kterými by se zhotovitel měl řídit, avšak zákon o státní památkové péči, vyhlášku o zřízení pražské památkové rezervace, ani Úmluvu o ochraně světového kulturního a přírodního dědictví UNESCO, která je součástí právního řádu České republiky (Sbírka zákonů čl. 159/1991 Sb.), smlouva nezmiňuje.

Z dostupných analýz vyplývá, že je most opravitelný. Odborná doporučení se liší rozsahem potřebných výměn prvků, metodickým přístupem k opravě, její životností a odhadovanými náklady. Zatímco experti svázaní se Správou železnic uvádí, že rozsah výměn prvků by byl značný a oprava se proto nevyplatí, zahraniční odborníci navrhují modernější způsob opravy mostu, který by zachoval daleko více z původní konstrukce, byl by rychlejší, levnější a nevyžadoval přerušení provozu na trati. K tomu uvádějí, že při správné péči s námi Vyšehradský most může být dalších sto let.

Správa železnic při zadání soutěžního dialogu na železniční mosty pod Vyšehradem zcela ignorovala, že se jedná o kulturní památku, součást pražské památkové rezervace pod ochranou UNESCO. Nastavila tak podmínky soutěže předem vylučující návrhy, které by zachovávaly stávající most s jeho funkcí a na jeho místě. Správa železnic si byla vědoma ze studií, které nechalo pořídit hlavní město Praha, ale i ze svých vlastních podkladů, že most je opravitelný. Není proto na místě zaštiťovat se odkazy na průběh a výsledky soutěže. Navíc existují oprávněné pochybnosti o její regulérnosti a ekonomické nezávislosti údajně „nezávislých“ členů poroty na Správě železnic, která evidentně prosazuje zbourání mostu a jeho náhradu novostavbou.

Jediná správná cesta přístupu k památce spočívá v zodpovědném výběru projektanta opravy mostu. Přičemž je třeba požadovat, aby most zůstal stát na svém místě a prošel šetrnou opravou se zachováním maximálního množství původních dílů. Kritériem výběru by měla být zkušenost autorů s opravami obdobných historických příhradových mostních konstrukcí. Pokud by se opravdu prokázalo, že je potřeba železniční spojení pod Vyšehradem posílit o třetí kolej a s tímto záměrem by vyslovilo souhlas Centrum světového dědictví UNESCO, tak by bylo na místě vypsát řádnou mezinárodní architektonickou soutěž na paralelní most, dle

podmínek stanovených orgány památkové péče a předem projednaných s Centrem světového dědictví UNESCO.

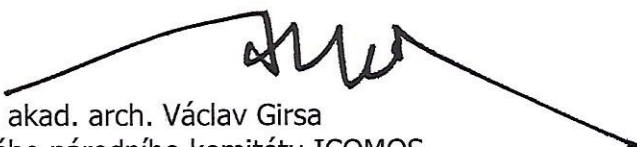
Aby se technické kolokvium, založené na Váš popud, nestalo jen dalším alibi pro zbourání kulturní památky, je dle našeho názoru nutné, aby bylo Vaším poradním orgánem, zcela nezávislým na Správě železnic. Současně je nutné, aby se zaměřilo na konkrétní kroky k záchraně mostu, nikoliv na akademicky nezávaznou debatu. Kompetentní experti v kolokviu by měli odpovědět na následující otázky:

- Jakým způsobem lze co nejlépe opravit Vyšehradský most, aby byla zachována jeho památková hodnota a přitom vyhovoval současnému i očekávanému železničnímu provozu?
- Jaké inovativní postupy, technologie či výrobky je potřeba zavést na české železnice, aby Vyšehradský most, jakož i další cenné ocelové příhradové konstrukce mohly nadále sloužit?
- Jaké moderní normy a předpisy je potřeba zanést do českého právního řádu či vnitřních regulí Správy železnic, aby se daly realisticky posuzovat historické mostní konstrukce a byly udržitelně a šetrně spravovány?

Česká republika dosud nemá normy pro posuzování stávajících historických mostních konstrukcí. Tento nedostatek by šlo jednoduše vyřešit převzetím osvědčené švýcarské normy SIA269. Správa železnic již ostatně má obdobnou zkušenost, když v roce 2019 převzala francouzské technické předpisy pro vysokorychlostní tratě (VRT). Mezinárodní odborníci mohou doporučit k převzetí i další normy, a stejně tak poradit, jak nejlépe certifikovat v České republice pevnou jízdní dráhu systému edilon sedra, což je moderní prvek, který by umožnil na Vyšehradském mostě plné zatížení soudobým železničním provozem s výrazným snížením hluku. Co se týká účastníků kolokvia, doporučujeme neopominout mezinárodní experty Iana Firtha, Andrease Galmariniho a Eugena Brühwilerā, kteří jsou detailně seznámeni se stavem Vyšehradského mostu a současně disponují nezpochybnitelnou odbornou erudicí v oboru oprav ocelových nýtovaných konstrukcí. Pokud by jednání ovlivňovaly osoby ekonomicky provázané se Správou železnic, považovali bychom to za známku jeho neobjektivitu, stejně jako tomu bylo u výše uvedeného soutěžního dialogu.

Vážený pane ministře,  
věříme ve Váš energický zásah a jsme Vám setrvale k dispozici.  
Děkuji Vám za porozumění

S úctou



Prof. Ing. arch. akad. arch. Václav Girsá  
prezident Českého národního komitétu ICOMOS

Na vědomí:  
Ministerstvo kultury  
Maltézské náměstí 1, 118 00 Praha 1