



MĚSTSKÁ ČÁST PRAHA 5  
MGR. JAROSLAV PAŠMIK, MBA  
STAROSTA



Vážená paní  
Ing. arch. Zuzana Hamanová  
členka ZMČ Praha 5

Praha 15. února 2023

Č. j.: MC05 32413/2023

Vážená paní zastupitelko,

dovolte mi reagovat na Vaši interpelaci vznesenou na 2. zasedání Zastupitelstva městské části Praha 5 konaném dne 17. 1. 2023 k problematice týkající se Železničního mostu pod Vyšehradem.

Ve svém vystoupení jste vznesla dotazy odkazující se na usnesení RMČ Praha 5 ze dne 02.01.2023 (č.j. RMČ/1/16/2023) následujícího znění:

*„1. Z jakých podkladů pramení přesvědčení rady, že právě toto řešení je správné a realizovatelné?*

*2. V jakých samosprávných poradních orgánech, výborech a komisích, bylo toto řešení prezentováno a projednáno?*

*3. Na jaké stanovisko Hlavního města Prahy rada reagovala? Vycházím z toho, že podkladem pro rozhodování rady byl toliko dopis náměstka HMP Scheinherra.*

*4. Proč Rada MČ ignoruje výsledky a závěry dvouletého mezinárodního dialogu, který k dané problematice uspořádal majitel mostu a investor rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem, tedy Správa železnic? Připomínám, že v mnoha prohlášeních členů současné rady v minulosti zaznělo, že architektonická soutěž je nejvhodnějším způsobem návrhu významné veřejné stavby.*

*5. Jaký postoj chce nyní městská část zaujmout vůči připravované rekonstrukci železničních mostů pod Vyšehradem?*

*6. Jaké odborné řešení tedy navrhujete a na základě jakých podkladů?*

K Vaším dotazům sděluji následující:

Důležitou skutečností je, že Správa železnic od vyhlášení výsledků soutěžního dialogu poskytuje pouze velmi omezené informace k soutěžním návrhům i k jeho průběhu. Jako vedení MČ Praha 5 jsme měli zájem na tom, aby mohly být výstupy soutěžního

dialogu projednány v orgánech MČ Praha 5. Odbor územního rozvoje proto dne 07. 12. 2022 kontaktoval e-mailem autory vítězného návrhu, aby se mohly členové na jednání výboru dopravy MČ Praha 5 seznámit s projektem Železničního soumostí. Správa železnic ovšem projednání záměru podmínila uzavřením smlouvy s autory vítězného návrhu. K projednání výstupů ze soutěžního dialogu (výkresy apod.) tedy nemohlo dojít.

Návazně na to, dne 21.12.2022 mne Výbor dopravy požádal, abych vešel v dialog se Správou železnic, státní organizace ve věci posunutí podpisu smlouvy mezi Správou železnic a autory vítězného návrhu na zásadní rekonstrukci mostu. Výbor dále doporučil, aby byl vítězný návrh prezentován investorem stavby ve Výboru dopravy. Na to navázalo Vámi zmíněné usnesení Rady MČ, ve kterém Rada vyzvala Správu železnic, aby nepodnikala nevratné kroky, které vedou k ohrožení statutu kulturní památky Železničního mostu pod Vyšehradem.

Do dnešního dne, což je přibližně 3 měsíce od oznámení vítězného návrhu, dosud nebyl zveřejněn protokol o průběhu soutěže. Ten by objasnil postup při výběru vítězného návrhu a detailně popsal hodnocení jednotlivých návrhů porotou. K soutěžním návrhům byly zveřejněny pouze vizualizace, nikoliv základní výkresová dokumentace potřebná pro jejich patřičné posouzení a zhodnocení.

V druhé části usnesení Rada vyjádřila podporu rekonstrukce stávajícího železničního mostu. Jejím hlavním cílem je především zachování mostu jako unikátní kulturní a technické památky, která má pro Prahu neodmyslitelnou hodnotu i z urbanistického pohledu. V tomto směru ho lze považovat i jako unikátní inženýrské dílo reprezentující důležitý doklad etapy stavební historie naší země

Podporu zachování stávajícího mostu podpořila svým usnesením Komise Rady Hlavního města Prahy pro památkovou péči dne 14. 2. 2020: *„Komise Rady Hlavního města Prahy pro památkovou péči konstatuje, že soubor železničních mostů pod Vyšehradem je výjimečnou technickou i kulturní památkou, která se významným způsobem podílí na charakteru Pražské památkové rezervace. Jakákoli kopie nebo napodobenina v případě zániku stavby je podle názoru komise z památkového hlediska zcela nevhodná a nemůže originální konstrukci nahradit. V dané situaci komise podporuje variantu řešení rekonstrukce mostu, která zachovává stávající mostní konstrukci a doplňuje o samostatnou soudobou konstrukci s třetí kolejí.“*

Opravitelnost stávajícího mostu potvrdila studie zadaná Hlavním městem Prahou, zpracovaná mezinárodním sdružením jedné z největších světových projekčních firem COWI a WaltGalmarini AG, jako kancelářím nezávislým od českého prostředí a se stovkami významných realizací novostaveb i rekonstrukcí mostů po celém světě. Její závěry potvrdily realizovatelnost rekonstrukce mostu s tím, že byla navržena kompletní výměna mostovky, jejíž konstrukci lze řešit díky konstrukčním úpravám nově lépe vzhledem k nárokům provozu i údržby. Naopak poloparabolické příhradové ocelové nýtované nosníky, které vytvářejí zásadní hodnotu mostu v rámci pražského panoramatu a zároveň právě ty nejvíce reprezentují tehdejší mostařství a technologii nýtování, lze opravit výměnou či zesílením vybraných prvků konstrukce.

Rada MČ výsledky soutěžního dialogu neignoruje, ani nezpochybňuje jeho průběh. Rada MČ zpochybňuje zadání soutěžního dialogu, ve kterém Správa železnic a Ministerstvo dopravy jasně deklaruje preference nahrazení stávající konstrukce mostu, připouští pouze možnost navržení jiného řešení. Tímto zřetelně ukazuje svůj dlouholetý postoj, jehož smyslem není hledání cest, jak stávající most zachovat, ale naopak hledání důvodů, proč stávající most nahradit.

Citace zadání soutěžního dialogu:

**„Výměnu stávajících ocelových konstrukcí Zadavatel a Ministerstvo dopravy České republiky nadále upřednostňuje.**

Zadavatel ovšem nevylučuje, aby účastník představil v rámci SD jakékoliv jiné řešení, které bude bez výhrad naplňovat závazné podmínky dle odst. 2.3.2 ZD a řešit výchozí skutečnosti uvedené v bodě 1.2. odst. 1) a 2) Zadání.

Účelem SD je předložené návrhy řešení posoudit a zhodnotit a nalézt to řešení, které předmět SD v rozsahu tohoto Zadání, a zejména výchozí skutečnosti uvedené v bodě 1.2. odst. 1) a 2) Zadání naplňuje a řeší nejvhodnějším způsobem, a to s ohledem na hodnotící kritéria uvedená v odst. 5.8, resp. 5.11 ZD.“

Tento postoj je pak v přímém rozporu s vyjádřením NPÚ, které bylo podkladem zadání: *K dosud známým principiálním možnostem opravy / rekonstrukce dané památky NPÚ zaujímá následující postoj:*

1. *Preferovanou možností je obnova kulturní památky soumostí v její maximální možné celistvosti. Nejen podržení původního tvaru a členění, ale i zachování autentického materiálu a originálního způsobu konstrukčního řešení (nýtovaná konstrukce). Z pohledu památkové péče je akceptovatelná výměna či přizpůsobení stávající mostovky a výměna dožilých prvků konstrukce. Během takové opravy by vedle výměn, očištění a provedení vhodné PKO mohly být řešeny i technické nedokonalosti původní konstrukce (štěrbiny, kapsy apod.). Provedením této formy opravy dané části stavby bude zachováno všech pět výše zmíněných základních památkových hodnot.*

2. *Přemostění nutné pro převedení třetí koleje v rámci této varianty doporučujeme řešit novou konstrukcí provedenou současnými technickými možnostmi a soudobým architektonickým pojetím. Soutěžní návrh pro třetí kolej by pak byl ze strany památkové péče posuzován dle ustanovení nařízení vlády 66/1971 „o památkové rezervaci v hlavním městě Praze“, konkrétně dle §3, oddílu (1), písmene b). Citace tohoto právního předpisu: „při nové výstavbě a při vnějších úpravách nechráněných objektů se musí 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“.*

3. *V případě, že bude dosaženo odborné shody na neopravitelnosti stávající konstrukce, pak vnímáme jako první náhradní variantu provedení kopie. Touto formou rekonstrukce daných mostních konstrukcí bude dosaženo zachování původního tvarového členění včetně konstrukčního technologického postupu. Bude zachována celková autentická forma mostu i její ikonografická role v obrazu města. Konkrétní forma provedení kopie může být přizpůsobena stávajícím nárokům na současný železniční provoz v daném koridoru (únosnost, průjezdní profily, bezpečnostní odstupy apod.). Zároveň může být aplikována moderní PKO, zaručující výrazně větší životnost daných prvků. Z pohledu památkové péče budou provedením této varianty zachovány první tři z pěti výše uvedených základních památkových hodnot dané části stavby.*

*Řešení pro přemostění třetí koleje k této možnosti rekonstrukce mostu doporučujeme uvažovat dle bodu č. 1.*

4. *Možnost uchopení věci ve formátu 3 + 0 (nový most bez využití / posunutí starého mostu) vnímáme z hlediska památkové péče jako nevhodnou, neboť směřuje k výrazné redukci stávajícího mostu – kulturní památky – omezující se pouze na uchování historických mostních pilířů. Takto významné přetvoření stávající podoby kulturní památky je z pohledu zájmů památkové péče nepřijatelné.*

*V rámci projednávání věci však byla uváděna i varianta vytvoření nového dvoukolejného, případně trojkolejného mostu ve stopě mostu starého (s využitím původních pilířů) a přesunutí původní ocelové konstrukce na nové podpory, situované na pohledově exponované (původní) straně nového mostu ve směru pohledu od centra k Vyšehradu. Takto umístěná a opravená původní ocelová konstrukce by mohla být využita v případě realizace dvoukolejného nového mostu pro jednu kolej s lávkou pro pěší a cyklisty, v případě trojkolejného mostu pouze pro pěší a cyklisty. Realizovatelnost této zmiňované varianty doporučujeme prověřit.*

*5. V otázce podoby opravy či rekonstrukce železničního mostu byla rovněž diskutována varianta zhotovení volné tvarové kopie tří současných poloparabolických mostních polí pomocí stávajících technologií (tj. svařováním). Z pohledu památkové péče se jedná o variantu vysoce problematickou, která z výše uvedených hodnot zachovává pouze její ikonický tvar a celkovou působnost v prostředí pražské památkové rezervace. Uvedené řešení je řešením krajním a je možné je tolerovat pouze za situace, kdy se nepodaří najít širokou shodu na variantách jednoznačně preferovaných. Nově vytvořená konstrukce by pak měla být zdařilou kopií stávajícího prostorového uspořádání jednotlivých příhradových konstrukčních prvků vytvořenou pro zachování stávajících vizuálních účinků celku. Pro původní konstrukce je pak třeba hledat nové využití nebo ji bezpečně deponovat pro budoucnost.*

*Řešení pro přemostění třetí koleje k této případné možnosti rekonstrukce mostu doporučujeme uvažovat dle bodu č. 1.*

#### Závěr:

*Předmětem soutěže by vzhledem k výše uvedenému měl být především 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. Ostatní způsoby řešení přinášejí velká rizika pro samotnou památku a její bezprostřední okolí v prostředí Pražské památkové rezervace.*

*Celkové znění soutěžních podmínek by mělo respektovat požadavek památkové péče na provedení dané věci v nastíněných okruzích.*

Kritéria soutěžního dialogu byla nastavena tak, že provozní, dopravní, technické a ekonomické aspekty převažovaly nad estetickým, architektonickým a urbanistickým řešením. Při tomto nastavení je logické, že 120 let starý most může jen těžko konkurovat mostům novým, které umí mnohem lépe zohlednit provozní a technické potřeby 21. století. Je však velmi diskutabilní, jestli je tento způsob hodnocení správný. Dochází tak k potlačení historické hodnoty původního mostu, kterou nelze jednoduše vyčíslit. Pokud by tento přístup byl obecně aplikován u všech staveb, tak dnes pravděpodobně máme naprosté minimum památek. Demolice a následná nová výstavba je většinou jednodušším, levnějším a časově rychlejším řešením nevyhovujícího stavebně-technického stavu.

Cílem MČ Praha 5 je apel na prověření skutečnosti, zda-li je skutečně stávající konstrukce mostu za všech okolností neopravitelná, či nikoliv. Dle dostupných podkladů není tato informace jednoznačná. Z našeho pohledu je v celospolečenském zájmu hledání cest pro záchranu současného soumostí jakožto jedinečné kulturní

a technické památky. Možnosti řešení naznačuje postoj NPÚ, a takové možnosti by dle MČ Praha 5 měly být prioritně prověřeny ze všech výše popsaných hledisek.

Věřím, že je naše snaha o nalezení optimálního řešení technického stavu stávající konstrukce Železničního mostu pro oba společná a že chápete důvody, které nás vedly k přijetí Vámi zmíněného usnesení Rady MČ Praha 5. Stojím o vzájemné porozumění a dialog při hledání cesty prospěšné nejen pro MČ Prahu 5, ale i pro všechny návštěvníky a občany Prahy.

S pozdravem

Mgr. Jaroslav Pašmik, MBA  
starosta městské části Praha 5