

## Mezinárodní expertní skupina NPÚ potvrdila možnost obnovy Vyšehradského mostu s dlouhodobou životností

### TISKOVÁ ZPRÁVA

Praha, 10. 6. 2026

**Mezinárodní odborná pracovní skupina ustanovená generální ředitelkou Národního památkového ústavu dospěla k většinovému závěru, že stávající ocelová konstrukce železničního mostu pod Vyšehradem je při zachování své památkové hodnoty technicky obnovitelná s předpokládanou životností 100 let. Podmínkou je pravidelná údržba a obnovování protikorozi ochrany. Závěry vycházejí z odborných diagnostik, mezinárodních zkušeností i přímého posouzení stavu mostu.**

Historicky převládající přístup k údržbě kovových mostů – v Československu i následně v České republice – spočíval v zanedbávání pravidelné péče, které zákonitě vedlo k dožití konstrukcí a jejich výměně za nové. Demolice tak postupně začala být vnímána jako standard: „běžné“, „jediné možné“ a „finančně výhodnější“ řešení, a to i v odborných kruzích. Důsledkem je nevratná ztráta velké části historického kovového mostního fondu, případně zachování původních konstrukcí jen jako torza zbaveného původní funkce.

V případě Vyšehradského mostu, významné součásti památky s mezinárodním statutem, byla proto otázka jeho obnovy posouzena také prostřednictvím mezinárodní odborné expertizy a porovnání se současnou evropskou praxí.

Multioborová pracovní skupina spojila přední evropské odborníky na mostní inženýrství, životnost ocelových konstrukcí, správu železniční infrastruktury, památkovou péči a industriální dědictví z České republiky, Švýcarska a Belgie. Zastoupeny byly významné technické vysoké školy, jako je prestižní ETH Zürich nebo České vysoké učení technické v Praze. V pracovní skupině zasedli odborníci s praktickou zkušeností s péčí o historické železniční mosty, specialisté na ocelové mostní konstrukce, zástupci Mezinárodní rady památek a sídel ICOMOS, odborníci se zkušeností se správou železniční infrastruktury v prostředí světového dědictví UNESCO a památkáři. Posuzovány byly zejména otázky životnosti konstrukce, únavy materiálu, rozsahu možných zásahů, bezpečnosti provozu a vztahu technických a památkových hodnot mostu.

### **Most je opravitelný s dlouhodobou životností**

Pracovní skupina konstatuje, že Vyšehradský most je **opravitelný při zachování jeho funkce i památkové hodnoty**. Při odpovídajícím rozsahu zásahu – zahrnujícím opravu, výměnu či zesílení jednotlivých prvků – lze dosáhnout **životnosti minimálně 100 let**, za předpokladu systematické údržby a pravidelné obnovy protikorozi ochrany. Významný odborný přínos do diskuse o životnosti a únosnosti konstrukce přinesl zejména prof. Dr. Andreas Taras (ETH Zürich), mezinárodně respektovaný odborník v oblasti ocelových konstrukcí. Doplnil, že vedle údržby mostu je jeho dlouhodobá životnost podmíněna také předpokladem, že budou realisticky

posuzovány a pravidelně ověřovány prognózy objemů a složení železniční dopravy na mostě. Nezbytná je důkladná, pravidelně opakovaná kontrola všech prvků a kritických detailů.

### **Dočasné přemístění mostu během opravy**

Pracovní skupina doporučuje **během opravy most dočasně rozebrat a přemístit na břeh**. To umožní

- výměnu prvků bez zatížení a použití vhodnějšího nářadí a mechanizace, než by bylo možné při opravě nad řekou
- objektivní a kvalitní posouzení jednotlivých prvků a jejich následné dokonalé očištění od koroze.

### **Posouzení jednotlivých prvků mostu**

Na základě důkladného posouzení budou vybrány části mostu, které bude nezbytné vzhledem k jejich stavu a korozi rozebrat na jednotlivé prvky, aby bylo možné jejich **důkladné očištění a následné ošetření proti korozi**. Praktická zkušenost z nedávných projektů obnovy nýtovaných mostů ve Švýcarsku a Itálii pak nabízí příklady použití konkrétních protikorozních systémů včetně duplexního systému pro nejkritičtější místa.

Díly s nadlimitní plastickou deformací, korozi nebo poškozením by měly být vyměněny. Prohlídka a diagnostika stavu Vyšehradského mostu prokázaly nutnost výměny podélníků, které jsou u mostů s otevřenou mostovkou standardně považovány za „opotřebitelné“ prvky. U příčníků bude nutné individuální posouzení.

### **Autenticita technologie**

Z hlediska památkové péče a v návaznosti na praktické poznatky z nedávno realizovaných obnov železničních staveb v Evropě doporučuje NPÚ zachovat původní technologický princip konstrukce, zejména **primární využití nýtování** jako autentické spojovací technologie a použití vysokopevnostních šroubů v konstrukčně odůvodněných případech jako doplňkové (např. u podélníků), nikoliv však v rámci jednoho spoje společně s nýty.

Zahraniční zkušenosti potvrzují, že tento přístup odpovídá běžné praxi při obnově historických železničních mostů v evropském kontextu. Kombinace tradičních technologií a moderních materiálových postupů umožňuje dosáhnout vysoké životnosti konstrukce při zachování její autenticity.

### **Průjezdny profil a kapacita**

Otázka případného rozšíření průjezdného profilu a navýšení kapacity byla posouzena z hlediska technických i památkových souvislostí. **Většina expertů doporučuje zachování stávajícího profilu**. Případné nutné zvýšení kapacity doporučuje většina členů pracovní skupiny řešit umístěním **třetí koleje na samostatné nové konstrukci**, ideálně na jižní straně mostu, v minimální vzdálenosti od stávající konstrukce, se subtilním a architektonicky střídým výrazem. Tento přístup umožňuje oddělit požadavky na kapacitu od ochrany historické konstrukce a představuje řešení používané i v zahraničí.

### **Mezinárodní expertiza jako klíčový přínos**

Mimořádná odborná úroveň mezinárodní pracovní skupiny umožnila na problematiku nahlédnout způsobem zohledňujícím současné zahraniční technické zkušenosti s historickými nýtovanými konstrukcemi. Vedle českých odborníků se na závěrech podíleli i zahraniční experti s přímou zkušeností s obnovou historických železničních mostů v evropském kontextu. Zásadní význam má účast prof. Andree Tarase, jehož expertiza v oblasti posuzování životnosti ocelových konstrukcí a jeho podíl na tvorbě evropských norem poskytují závěrům skupiny mezinárodně srovnatelný odborný rámec.

## Další postup

Na základě těchto závěrů připraví Národní památkový ústav v souladu se zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči, podmínky pro obnovu kulturní památky Vyšehradský most.

Závěry pracovní skupiny představují odborný podklad pro další rozhodování investora v platných zákonných rámcích a navazují na dlouhodobou spolupráci Národního památkového ústavu se Správou železnic při obnově kulturně hodnotných železničních staveb.

## Členové odborné pracovní skupiny

Jméno	Instituce	Země	Specializace	Relevance pro Vyšehradský most
<b>Andreas Taras</b>	ETH Zürich, člen národních i mezinárodních profesních a standardizačních komisí a výborů. Podílí se na tvorbě evropských norem pro navrhování ocelových konstrukcí	Švýcarsko	Únava materiálů, životnost konstrukcí, ocelové mosty, evropské normy	Posuzování životnosti a obnovitelnosti ocelové mostní konstrukce
<b>Karl Baumann</b>	nezávislý konzultant, dříve Rhätische Bahn	Švýcarsko	Železniční mosty, správa infrastruktury, historické viadukty	Zkušenosti s obnovou železniční infrastruktury v prostředí UNESCO
<b>Bernard Espion</b>	Université Libre de Bruxelles – emeritní profesor	Belgie	Historie stavebnictví, ocelové konstrukce, železniční mosty	Historický a konstrukční vývoj mostních staveb
<b>Pavel Ryjáček</b>	České vysoké učení technické v Praze – Fakulta stavební	Česko	Ocelové mosty, diagnostika konstrukcí, zesilování mostů	Posuzování technického stavu a možností prodloužení životnosti mostu
<b>Tomáš Efler</b>	České vysoké učení technické v Praze – Fakulta architektury	Česko	Památková péče, architektura, obnova historických objektů	Vztah památkové ochrany a současných stavebních zásahů
<b>Šárka Jiroušková</b>	ICOMOS – Český národní komitét	Česko	UNESCO, mezinárodní standardy památkové ochrany	Posouzení mostu v kontextu světového dědictví a mezinárodních závazků
<b>Miloš Matěj</b>	Národní památkový ústav – Metodické centrum průmyslového dědictví	Česko	Industriální dědictví, technické památky, metodiky ochrany	Hodnocení památkové a historické hodnoty železničního mostu
<b>Alena Borovcová</b>	Národní památkový ústav – Metodické centrum průmyslového dědictví	Česko	Železniční dědictví, dokumentace technických staveb	Výzkum a dokumentace historických železničních staveb
<b>David Měska</b>	Národní památkový ústav – Územní odborné pracoviště Praha	Česko	Technické a dopravní památky, železniční infrastruktura	Odborný garant NPÚ pro železniční mosty pod Vyšehradem

**Kontakt:** Blanka Černá, tisková mluvčí NPÚ, tel. 724 511 225, [cerna.blanka@npu.cz](mailto:cerna.blanka@npu.cz)