



ČESKÁ KOMORA
AUTORIZOVANÝCH INŽENÝRŮ A TECHNIKŮ ČINNÝCH
VE VÝSTAVBĚ
KANCELÁŘ KOMORY

Sokolská 15, 120 00 Praha 2, tel.: 227090111, e-mail: ckait@ckait.cz, ID DS: krvaigt

Ing. Libor Marek
autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce
čl. č. 0006986
ID DS: pkbkhpj

V Praze 9.4.2026
Č.j.: 681/2026

Vážený kolego, autorizovaní inženýři,

otázku řešení zcela nevyhovujícího stavu přemostění Vltavy na Výtoni shledáváme, stejně jako Vy, z hlediska železniční dopravy v Praze jako naprosto klíčovou. Výtoňský most představuje jednu z nejvíce viditelných dominant železniční dopravní infrastruktury v Praze a současně také jedno z jejích nejužších hrdel.

Co nejrychlejší vyřešení nevyhovujícího stavu přemostění Vltavy, ale i celé trati v úseku mezi nádražím Praha – Smíchov a bývalým nádražím Praha – Vyšehrad, je zcela klíčové pro zlepšení dopravní situace v Praze. Strategický význam opravy soumostí i zkapacitnění („ztrojkojení“) převáděné železniční trati je zřejmý jak z rychlosti rozvoje území Smíchova, kde dochází k masivní výstavbě, tak i ze stále rostoucího množství cestujících přepravovaných po obou tratích vedených na mostě (Praha Smíchov – Praha hl. nádraží a Praha Smíchov – Praha Vršovice).

Do velmi komplikovaného procesu přípravy této významné dopravní stavby dotýkající se mnoha veřejných zájmů se ale, stejně jako v případě Libeňského mostu, velmi nepříznivě propisuje prosazování dílčích zájmů řady vlivových skupin, které však nenesou za jimi prosazovaná řešení odpovědnost ani finanční náklady. V případě Výtoňského mostu byla dokonce příprava stavby prakticky zastavena, a to bezprostředně po dokončení a vyhlášení výsledků všeobecně uznávané, rozsáhlé mezinárodní architektonicko-konstrukční soutěže. Důvodem pro pozastavení přípravy byl „tlak veřejnosti“ vyplývající z neúplných, zavádějících či dokonce zcela nepravdivých informací záměrně šířených ve veřejném prostoru různými zájmovými skupinami a jednotlivci.

Je jasné, že oprava přemostění Vltavy na Výtoni bude vyžadovat řadu kompromisů vyplývajících ze široké škály požadavků platné legislativy a technických předpisů, oprávněných zájmů celé řady zainteresovaných stran i veřejnosti. Tyto kompromisy je nutno činit transparentně, zodpovědně a na půdorysu realistických možností, platných legislativních i technických předpisů a přírodních zákonů.

Jako profesní organizace stavebních inženýrů si dovoluujeme reagovat na Váš otevřený dopis, konkrétně na výzvu v něm uvedenou. Níže uvádíme naše stanovisko k otázkám vzneseným ve Vašem dopisu:

1) Odpovědnost účastníků výstavby

Za stavbu jako celek je jednoznačně odpovědný vlastník (viz zákon č. 283/2021 Sb.), který musí po celou dobu existence stavby provádět její údržbu a opravy. Podrobněji upravuje odpovědnost vlastníka dráhy zákon č. 266/1994 Sb., konkrétně §20. Vlastník dráhy je mj. povinen:

- *zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a umožnit styk dráhy s jinými dráhami;*

- *pečovat o rozvoj a modernizaci dráhy v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti území kraje.*

Odpovědnost autorizovaných osob (dále jen AO) vyplývá ze zákonů č. 283/2021 Sb. a č. 360/1992 Sb. Tato odpovědnost se vztahuje k činnostem spojeným s návrhem a realizací staveb, resp. odpovědnosti za splnění základních požadavků u staveb provedených podle projektové dokumentace zpracované AO nebo staveb provedených pod vedením AO v pozici stavbyvedoucího. V případě údržby a oprav staveb se odpovědnost AO uplatňuje ve stejném rozsahu.

Z výše uvedeného rozhodně nelze dovodit, že AO je odpovědná za základní princip řešení stavebních prací požadovaný objednatelem (vlastníkem) stavby, resp. za ekonomickou nebo jinou výhodnost takového (zadaného) principu řešení. Tato odpovědnost je odpovědností vlastníka. Za co je však AO osobně odpovědná je splnění základních požadavků na stavbu v rámci projektové přípravy a u staveb realizovaných podle jí zpracované projektové dokumentace. Pokud není možné základní požadavky na stavbu nebo jiné obecně závazné požadavky zajistit při respektování požadavků objednatele (vlastníka) na principy řešení, je AO povinna tyto skutečnosti objednateli oznámit a takovou projektovou dokumentaci neautorizovat.

2) Otázka rozhodování o strategických stavebách, jejich změnách a opravách

Rozhodování o základních principech výstavby, oprav a údržby strategických staveb náleží do odpovědnosti vlastníka. V případě základní dopravní infrastruktury se jedná o stát, resp. organizace za tímto účelem zřízené. Je obecnou odpovědností vlastníka, aby respektoval všechny okolnosti a principy nakládání se svým nebo svěřeným majetkem a choval se jako řádný hospodář (viz zákon č. 89/2012 Sb., §159).

Jedním ze základních předpokladů činnosti řádného hospodáře je vycházet při rozhodování o způsobu opravy z kompletních, odborně a pravdivě zpracovaných podkladů. S ohledem na povahu a typ stavby přemostění Vltavy na Výtoni je nasnadě, že odpovědnost vlastníka vůči celé společnosti je enormní, a to jak z hlediska zajištění provozuschopnosti dráhy, jejího rozvoje a modernizace jako základních požadavků zákona o drahách (viz výše), tak i z hlediska zajištění ostatních veřejných zájmů, včetně dopravní obslužnosti, trvanlivosti, památkové ochrany a ekonomické přiměřenosti.

3) Otázka společenské role, postavení a odbornosti autorizovaných osob

Současná doba přináší přes veškeré vymoženosti a technický pokrok rovněž zvýšenou úroveň pochybností o správnosti a odbornosti rozhodnutí na všech úrovních a oborech lidské činnosti. Tento trend se nevyhnul ani stavebnictví, které působí dojem „jednoduché vědy“. Ne nadarmo je ovšem stavební inženýrství součástí regulovaných povolání. Celková šíře a komplexnost oboru, požadavky na podrobnou znalost všech principů, materiálů a konstrukcí, včetně přesahů do dalších oborů, a extrémně vysoká osobní odpovědnost stavebních inženýrů dělají z tohoto povolání vysoce náročnou činnost s nutným celoživotním vzděláváním. Vynášet jakékoliv soudy stran opravitelnosti nebo využitelnosti stávajících konstrukcí bez podrobných znalostí teorie konstrukcí, zkušeností s dlouhodobým chováním tohoto typu staveb a kontextu konkrétního mostu je nezodpovědné a bezohledné.

V návaznosti na tyto skutečnosti a souvislosti zdůrazňujeme extrémně vysokou odpovědnost autorizovaných osob v procesu výstavby, zejména odpovědnost trestně-právní, která se pojí s projektovou přípravou i prováděním staveb. Současně zásadně odmítáme jakoukoliv bagatelizaci a zjednodušování závěrů práce autorizovaných osob ve vztahu k posuzování stavu a opravitelnosti mostu přes Vltavu na Výtoni, zejména závěry prací a článků zpracovaných osobami odborně nezpůsobilými podle platných zákonů ČR ve vztahu k dopravnímu stavitelství. K čemu může vést nerespektování skutečného stavu stavby, jejích materiálů a základních principů mostního stavitelství velmi dobře ukazuje případ Libeňského mostu.

Na závěr nám dovoluňte vyjádřit podporu Vaší snaze o odpovědné řešení problematiky přemostění Vltavy na Výtoni. Tento nesmírně složitý a svými dosahy a přesahy zcela ojedinělý infrastrukturní projekt v sobě plně zrcadlí současné problémy stavebnictví, včetně kompetenčních sporů v rámci celého aparátu státní správy a uplatňování zájmů specifických zájmových skupin i jednotlivců.

S přátelským pozdravem

Ing. Michal Drahorád, Ph.D.

a

Ing. Robert Špalek
předseda ČKAIT