

## Otevřený dopis autorizovaných inženýrů

podílejících se na přípravě projektu rekonstrukce železničního mostu pod Vyšehradem  
adresovaný České komoře autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě (ČKAIT)

---

### I. Úvod

#### Vážené představenstvo ČKAIT,

obracíme se na Vás jako autorizovaní inženýři různých odborností, kteří se podílejí na přípravě projektu rekonstrukce železničního mostu pod Vyšehradem pro Správu železnic.

Návrh na výstavbu nového mostu vzešel z legitimní mezinárodní architektonické soutěže, která proběhla podle standardních soutěžních pravidel, za účasti zahraničních i domácích odborníků, a jejíž výsledky byly odbornou porotou vyhodnoceny jako nejvhodnější řešení z hlediska architektonického, urbanistického i technického. Na tento soutěžní výsledek navazuje transparentní odborný proces projektové přípravy.

Žádáme Českou komoru autorizovaných inženýrů a techniků činných ve výstavbě, aby se v této věci jednoznačně a veřejně přihlásila k ochraně odborné role a zákonné odpovědnosti autorizovaných inženýrů, kteří nesou osobní odpovědnost za bezpečnost, únosnost, spolehlivost a provozuschopnost této stavby.

Nejde pouze o konkrétní projekt. Jde o princip odpovědnosti autorizované osoby a o postavení technické profese při rozhodování o strategické infrastruktuře státu.

---

### II. Strategický význam stavby

Železniční most pod Vyšehradem je významnou technickou památkou. Současně je však nedílnou součástí klíčové železniční infrastruktury České republiky.

Trat' Praha hlavní nádraží – Praha-Smíchov představuje strategickou tepnu celostátní železniční sítě. Nejde pouze o městské propojení, ale o zásadní uzel umožňující:

- vedení tranzitních vlaků v rámci hlavního dopravního koridoru,
- operativní odklony při mimořádných událostech,
- zajištění provozu při výpadku jiných částí infrastruktury,
- udržení dopravní obslužnosti hlavního města v krizových stavech.

Význam této trati přesahuje běžné dopravní hledisko. V kontextu dlouhodobě nestabilní bezpečnostní situace v Evropě a zvyšujících se nároků na odolnost infrastruktury je plně funkční a kapacitně odpovídající železniční spojení v hlavním městě otázkou strategické bezpečnosti státu.

Strategická infrastruktura musí být navržena a obnovena tak, aby:

- obstála při dlouhodobém zatížení,
- umožnila další kapacitní rozvoj,
- byla provozně spolehlivá i při zvýšených nárocích,
- minimalizovala rizika pro cestující i okolní zástavbu.

Jakékoli řešení, které by tyto parametry oslabovalo nebo dlouhodobě zvyšovalo provozní rizika, je z hlediska odpovědnosti za veřejnou bezpečnost nepřijatelné.

---

### **III. Rozhodovací proces a prodlužování nejistoty**

Rozhodnutí Ministerstva dopravy ze září loňského roku vedlo ke změně původního směru uvažování o výstavbě nového mostu a k přiklonění se k variantě opravy stávající konstrukce. Toto rozhodnutí následovalo po dlouhodobém odkládání konečného stanoviska, které bylo zdůvodňováno vyčkáváním na stanoviska UNESCO a na zpracování dokumentace HIA.

Prodlužování rozhodovacího procesu u strategické infrastruktury znamená prodlužování technické i provozní nejistoty. Takový stav nepovažujeme za žádoucí.

Na tiskové konferenci Ministerstva dopravy bylo deklarováno „odblokování patové situace“ mezi zastánci záchrany mostu a navrhovateli nového řešení. Máme však za to, že přijatý postup naopak posunul těžiště rozhodování směrem k památkovým argumentům a orgánům památkové péče.

Rozhodování o takto zásadní stavbě musí být založeno především na odborných podkladech a na jasně vymezené zákonné odpovědnosti. Odpovědnost za bezpečnost, únosnost a provozuschopnost stavby nelze přenášet na subjekty, které tuto odpovědnost nenesou.

---

### **IV. Technické podklady a fáze odborného posouzení**

K dispozici jsou dlouhodobé výsledky průzkumů, diagnostických měření, monitoringu konstrukce i statických přepočtů. Tyto podklady představují dostatečný odborný základ pro kvalifikované technické rozhodování.

Definitivní rozsah zachování jednotlivých prvků konstrukce bude možné objektivně stanovit až po jejich demontáži a detailní kontrole mimo vlastní most, což bude možné nejdříve v roce 2028. Zásadní závěry před touto fází jsou nutně zatíženy mírou nejistoty.

Za této situace považujeme za problematické zřízení nové expertní skupiny pod vedením památkové instituce. Není zřejmé, jaký nový technický podklad má tato skupina přinést, pokud již existují komplexní diagnostická data a výpočty.

Ustavování paralelní expertní struktury může vytvářet tlak na předjímání výsledku, aniž by byla dokončena klíčová fáze technického ověření. Odborné závěry musí vycházet z objektivně měřitelných dat a z odpovědnosti osob, které řešení autorizují.

---

### **V. Odborná kompetence a zkušenosti z praxe**

Česká mostní škola má dlouhodobou a prokazatelnou zkušenost s obnovou historických ocelových a nýtovaných konstrukcí. Řada obdobných mostů byla úspěšně rekonstruována při respektování jejich památkové hodnoty i současných technických požadavků.

Zapojení zahraničních expertů může mít poradní význam. Je však nutné zdůraznit, že jejich stanoviska vycházejí z odlišných právních a normových podmínek a nenesou zákonnou odpovědnost za bezpečnost stavby.

Zkušenost z případu Libeňského mostu v Praze je poučná. V daném případě byli rovněž výrazně exponováni švýcarští experti a jejich návrhy byly prezentovány jako technicky realizovatelné řešení záchrany konstrukce. Následné detailní prověřování však ukázalo, že navržené řešení není v reálných podmínkách technicky ani ekonomicky udržitelné. Výsledkem bylo odstranění původní konstrukce a výstavba novodobé repliky.

Tato zkušenost potvrzuje, že zahraniční doporučení musí být vždy pečlivě posuzována v kontextu českého právního, normového a provozního prostředí.

---

## VI. Stanoviska UNESCO

Stanoviska a doporučení UNESCO je třeba vnímat v jejich skutečném rozsahu a kompetenčním rámci. Jejich role je výhradně památková a hodnotící z hlediska ochrany kulturního dědictví.

UNESCO nenese žádnou právní, odbornou ani majetkovou odpovědnost za bezpečnost, únosnost, kapacitu ani provozuschopnost železniční infrastruktury České republiky. Nemá odpovědnost za případná selhání konstrukce, provozní omezení ani ekonomické dopady zvoleného řešení.

Přesto byla jeho doporučení v rozhodovacím procesu prezentována jako klíčový faktor, který významně ovlivňuje další směřování projektu. Takový posun váhy rozhodování směrem k instituci, která nenese odpovědnost za důsledky technického řešení, považujeme za systémově problematický.

Otázky dlouhodobé bezpečnosti, kapacity a provozní spolehlivosti železniční dopravy nejsou hlavním hodnotícím kritériem UNESCO. Je proto nezbytné, aby tato doporučení byla podrobena důslednému technickému oponentnímu posouzení v rámci českého odborného prostředí a nebyla nadřazována zákonné odpovědnosti autorizovaných osob.

Mezinárodní doporučení mohou být jedním z podkladů. Nemohou však nahrazovat odborný úsudek a odpovědnost autorizovaného inženýra podle českého právního řádu.

Bezpečnost železničního provozu a dlouhodobá spolehlivost konstrukce musí zůstat primárním kritériem rozhodování o strategické infrastruktuře státu.

---

## VII. Výzva České komoře autorizovaných inženýrů

Jsme si vědomi citlivosti celé problematiky i významu mostu pod Vyšehradem pro historickou identitu Prahy.

Současně však nemůžeme rezignovat na princip, že za bezpečnost, únosnost a provozuschopnost staveb nesou podle zákona č. 360/1992 Sb. odpovědnost autorizovaní inženýři.

Očekáváme proto, že ČKAIT:

- Jednoznačně potvrdí princip osobní odpovědnosti autorizované osoby za bezpečnost a technickou správnost řešení.
- Veřejně zdůrazní, že rozhodování o strategických stavbách musí vycházet primárně z odborných podkladů a zákonné odpovědnosti.
- Aktivně vystoupí jako garant odbornosti svých členů tam, kde může docházet k oslabování jejich profesní role.

Nejde o střet památkářů a inženýrů.

Jde o odpovědnost za bezpečnost veřejnosti a o integritu technické profese.

---

## Závěr

Jsme připraveni své odborné závěry kdykoli detailně obhájit v otevřené, věcné a odborné diskusi.

Současná situace však není pouze odborným sporem o technickou variantu řešení. Je testem toho, zda je v České republice skutečně respektována zákonná odpovědnost autorizovaných osob za bezpečnost staveb.

Autorizovaný inženýr nese osobní odpovědnost za správnost a bezpečnost řešení podle zákona. Tato odpovědnost nemůže být pouze formální. Pokud má být reálná, musí mít odpovídající váhu i jeho odborný úsudek. Nelze požadovat odpovědnost a současně relativizovat odborné závěry, na nichž je tato odpovědnost založena.

Za zvláště problematické považujeme skutečnost, že v procesu rozhodování Ministerstva dopravy byl významně akcentován dokument HIA, který nemá přímou oporu v českém stavebním ani autorizačním právu a nepředstavuje právně závazný podklad ve smyslu české legislativy. Jeho případné nadřazování technickým podkladům zpracovaným podle platných právních předpisů by bylo systémově nepřijatelné a v rozporu s principem zákonné odpovědnosti autorizovaných osob.

Očekáváme proto jasné, veřejné a principiální stanovisko ČKAIT, které potvrdí, že bezpečnost strategické infrastruktury musí být posuzována především na základě odborných podkladů a zákonné odpovědnosti.

Nejde o konkrétní most.

Jde o precedent pro budoucí rozhodování o strategických stavbách.

Jde o bezpečnost veřejnosti a o důvěru v technickou profesi.

S úctou

Autorizovaní inženýři podílející se na přípravě projektu rekonstrukce železničního mostu pod Vyšehradem

---

**Tento otevřený dopis podepisujeme jako autorizovaní inženýři – členové ČKAIT, kteří se s jeho obsahem plně ztotožňují.**

**Za signatáře otevřeného dopisu:**

Ing. Libor Marek  
autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce  
ČKAIT č. 0006986  
Praha

---

**Další signatáři:**

Ing. Ondřej Lojík, Ph.D. – autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce, ČKAIT č. 0010348  
Ing. Martin Vlasák – autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce; autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, ČKAIT č. 0009271  
Ing. Jiří Jirásko – autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce, ČKAIT č. 0602105  
Ing. Tomáš Martínek – autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce; autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, ČKAIT č. 0009674  
Ing. Štěpán Jakeš – autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce, ČKAIT č. 0014094  
Ing. Tomáš Vejběra – autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce, ČKAIT č. 0015428  
Ing. Vít Najvárek – autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce, ČKAIT č. 0008560  
Ing. Pavel Hora – autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce, ČKAIT č. 0014906  
Ing. Pavel Ryjáček, Ph.D. – autorizovaný inženýr pro mosty a inženýrské konstrukce, ČKAIT č. 0009851  
Ing. Jiří Kolísko, Ph.D. – autorizovaný inženýr pro zkoušení a diagnostiku staveb, ČKAIT č. 0007981  
Ing. Ivan Pomykáček – autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, ČKAIT č. 0006346  
Ing. Petr Burda – autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, ČKAIT č. 0601748  
Ing. Adam Petrásek – autorizovaný inženýr pro dopravní stavby, ČKAIT č. 0601600  
Ing. Petr Nosek – autorizovaný inženýr pro geotechniku, ČKAIT č. 0000667  
Ing. Martin Srb, Ph.D. – autorizovaný inženýr pro geotechniku, ČKAIT č. 0005009

V Praze dne 24. 2. 2026

Seznam autorizovaných osob byl sestaven dle údajů vedených v evidenci ČKAIT.