

Železniční mosty pod Vyšehradem

Ing. Jiří Krouský
Projektový manažer staveb

22.01.2026, konference Železniční mosty a tunely 2026





A-09	kód stavby z interaktivní mapy Správy železnic	
	řešená stavba	ostatní stavby
	most	tunel
	žel. stanice	žel. zastávka
rušená původní trať		



spravazeleznic.cz

16. Září 2025 – Tisková konference MD

Rozhodnutí ministra dopravy (Martina Kupky)

o dalším postupu

- Železniční most Pod Vyšehradem opravit
- Na konstrukci železničního mostu pro třetí kolej uspořádat architektonickou soutěž
- Během opravy konstrukcí pro stávající provoz využít mostní provizorium

Martin Kupka: Železniční most na Výtoni zůstane, během rekonstrukce ho nahradí mostní provizorium

16.9.2025 | [Tiskové zprávy](#)

Historický železniční most na pražské Výtoni bude kompletně zrekonstruován a zachován na svém původním místě. Rozhodnutí ministra dopravy Martina Kupky bylo učiněno na základě odborného posudku HIA (Heritage Impact Assessment) a dalších doporučení památkových institucí, včetně Národního památkového ústavu. Správa železnic plánuje do tří let původní Výtoňský most z roku 1901 snést a přemístit na vhodné místo, kde bude důkladně opraven. Pod pražským Vyšehradem zároveň vybuduje mostní provizorium, které umožní zachovat železniční dopravu.



Co rozhodnutí předcházelo

Prosinec 2023 rozhodnutí MD o dalším postupu

- Sledovat variantu dle výsledku architektonické soutěže



Co rozhodnutí předcházelo

Prosinec 2023 rozhodnutí MD o dalším postupu

- Sledovat variantu dle výsledku architektonické soutěže

Zpracování posudku HIA (Heritage impact assessment)

- Nový most má velký dopad na památkové dědictví

Záměr	Typ vlivu	Atributy / Další hodnoty podporující OUV	Počáteční situace	Popis vlivu	Hodnocení
Je navrženo nové konstrukční řešení mostu pod Vyšehradem, které zahrnuje novou konstrukci oblouků, rozšíření mostovky pro tři koleje a nové stezky pro pěší a cyklisty. Fyzický vzhled historických pilířů zůstane zachován, avšak pro zvýšení objemu mostu budou nutné konstrukční změny.	Stavební vliv Odstranění (přemístění) historické mostní konstrukce	2: Soubor mostů přes řeku Vltavu	Neutrální	Ztráta historické mostní konstrukce, která je klíčovou součástí souboru mostů přes Vltavu	Značně negativní vliv
		Průmyslové dědictví na Smíchově (podporující hodnota)	Neutrální	Vliv na historický výhled/podobu mezi Vyšehradem a Smíchovem od 20. století formovaný železničním mostem pod Vyšehradem	Značně negativní vliv
	Stavební vliv Úpravy šířky mostu, oblouků a lávek	2: Soubor mostů přes řeku Vltavu	Mírně negativní <i>Stávající šířka pěších/cyklistických stezek je pro současnou poptávku nedostatečná)</i>	Stavební (a následné vizuální) změny konstrukce mostu, které mění vzhled architektonického souboru mostů přes řeku Vltavu	Značně negativní vliv
	Funkční vliv Změny v přístupnosti břehu řeky	1: Krajina řeky Vltavy	Neutrální	Zvýšená přístupnost břehu řeky	Středně pozitivní vliv
	Vizuální vliv Vlivy na vizuální propojení v důsledku návrhu nového mostu	1: Krajina řeky Vltavy	Neutrální	Vliv na vizuální propojení mezi souborem mostů přes řeku Vltavu	Středně negativní vliv
		2: Soubor mostů přes řeku Vltavu	Neutrální	Ztráta „ikonického pohledu“ na Vyšehradský železniční most	Středně negativní vliv
		3: Národní kulturní památka Vyšehrad	Neutrální	Vliv na vizuální propojení mezi Vyšehradem a břehy řeky; Zastínění baziliky sv. Pavla a Petra	Středně negativní vliv
		4: Urbanistické uspořádání pod Vyšehradem	Neutrální	Vizuální propojení mezi břehy řeky a urbanistickým uspořádáním pod Vyšehradem	Středně negativní vliv

Co rozhodnutí předcházelo

Prosinec 2023 rozhodnutí MD o dalším postupu

- Sledovat variantu dle výsledku architektonické soutěže

Zpracování posudku HIA (Heritage impact assessment)

- Nový most má velký dopad na památkové dědictví

Ekonomické posouzení JASPERS (oprava x nový most)

- Oprava ekonomicky nevýhodná, jen náklady na přemostění Vltavy odhadem o 1 mld. Kč vyšší

3.5.8 Souhrnná tabulka s porovnáním variant

Následující tabulka (na dvou stranách) shrnuje výše uvedené porovnání. Zeleně jsou označeny výsledky kritérií, u nichž je podle našeho názoru jednoznačně lepší jedna nebo druhá varianta, a červeně jsou označena významná rizika.

Kritéria (nejlepší odhady JASPERS, pokud jsou kvantifikovány)	Varianta Rekonstrukce (+ nová jednokolejná trať)	Varianta Nový tříkolejný most (a přemístění starého mostu)
Diskontované investiční náklady (CAPEX) <i>Kapitola 2.5.1</i>	71-81 mil. EUR	44-50 mil. EUR: Výrazně levnější <i>Bez nákladů na přesun a rekonstrukci starého mostu úměrně pro jeho využití pro pěší a cyklistickou dopravu.</i>
Náklady na provoz a údržbu (OPEX) diskontované po 30 let <i>Kapitola 2.5.2</i>	11,3 mil. EUR Dražší a po 30 letech není odhadováno, avšak pravděpodobně více než za prvních 30 let s vysokou mírou nejistoty (buď v CAPEX nebo OPEX).	3,2 mil. EUR Výrazně levnější a předvídatelnější po delší dobu (odhad 7-7,5 mil. EUR za 60 let). <i>Upozorňujeme, že nebyly odhadnuty ani OPEX, ani socioekonomické přínosy přemístění stávajícího mostu.</i>
Čas na přípravu	Ani jedna z variant není rozpracována nad úroveň koncepčního návrhu, a musí tedy projít kompletním plánovacím procesem, takže může trvat několik let, než se některá z variant dostane do fáze výstavby. Není možné, aby JASPERS odhadl rozdíly v čase na přípravu u jednotlivých variant, ačkoli pravděpodobná míra komplikací zde může být faktorem.	
Čas na stavbu mostu <i>Kapitola 2.5.3</i>	33-41 měsíců s potenciálně vyšší nejistotou	24 měsíců: výrazně rychlejší a předvídatelnější
Časové ztráty pro cestující <i>Kapitola 2.5.5</i>	Dopad až na 6 000 cestujících denně = až 5 mil. EUR ročně socioekonomická hodnota časových ztrát od roku 2024 do dokončení mostu.	
Status kulturní památky a stanoviska <i>Kapitola 2.3</i>	Jednoznačně preferované a přijatelné řešení pro orgány památkové péče	Nejasná cesta ke kladnému stanovisku orgánů památkové péče, kterému brání i chybějící řešení pro přesun mostu.

Kritéria (nejlepší odhady JASPERS, pokud jsou kvantifikovány)	Varianta Rekonstrukce (+ nová jednokolejná trať)	Varianta Nový tříkolejný most (a přemístění starého mostu)
Technické parametry pro železniční provoz	V případě rekonstrukce bez rozšíření má stávající most osovou vzdálenost kolejí 3,8 m a volný mostní průřez (VMP) 2 m, což není v souladu s TSI. Ačkoli osová vzdálenost 3,8 m je v tomto případě dle našeho názoru vzhledem k nízké rychlosti vlaku okrajovým problémem, VMP 2 m je z hlediska provozní bezpečnosti méně vhodným řešením, neboť ponechává mezi mostem a vlakem vzdálenost jen cca 0,5 m.	Úplný soulad s TSI pro osovou vzdálenost kolejí 4 m a volný mostní průřez (VMP) 2,5 m. <i>Osová vzdálenost kolejí je vzdálenost mezi osami jednotlivých kolejí na vícekolejné trati.</i> <i>Volný mostní průřez (VMP) je vzdálenost mezi osou koleje a vnějším pláštěm mostu na dané straně koleje.</i>
Hluk a vibrace	Pravděpodobně výrazně vyšší než u varianty Nového mostu, ale údaje nejsou k dispozici.	Pravděpodobně výrazně nižší, avšak údaje nejsou k dispozici
Architektonická a urbanistická perspektiva (včetně městské dopravy) <i>Kapitola 2.4</i>	Řešení v maximální možné míře respektuje vyhlášenou památkovou hodnotu stávajícího mostu z hlediska dobové technologie a tvaru, zároveň je funkčním železničním mostem na původním místě.	JASPERS z výsledku soutěžního dialogu usuzuje, že výsledek dialogu byl vnímán jako: - architektonicky příjemné moderní řešení s tvarem v duchu starého mostu bez vizuálního nesouladu nového moderního mostu vedle starého mostu, - umožňující optimální řešení pro pěší a cyklisty optimálně provázané s městskou dopravní sítí na obou stranách řeky, - umožňující funkční využití stávajícího mostu pro pěší a cyklisty, a tím zachování části památkové hodnoty, na zatím blíže nespecifikovaném jiném místě na řece v Praze

Co rozhodnutí předcházelo

Prosinec 2023 rozhodnutí MD o dalším postupu

- Sledovat variantu dle výsledku architektonické soutěže

Zpracování posudku HIA (Heritage impact assessment)

- Nový most má velký dopad na památkové dědictví

Ekonomické posouzení JASPERS (oprava x nový most)

- Oprava ekonomicky nevýhodná, jen náklady na přemostění Vltavy odhadem o 1 mld. Kč vyšší

Vznik nadačního fondu pro záchranu Vyšehradského mostu

- Vlivová skupina prosazující opravu konstrukcí mostu



Nadační fond
Vyšehradský most

[Naše iniciativa](#)

[Studie](#)

[Vizualizace](#)

[Tým](#)

[Pro média](#)

[O fondu](#)

[Poděkování](#)

Naše iniciativa

Motivem pro založení Nadačního fondu bylo rozhodnutí: pojďme ukázat, že Vyšehradský most jde opravit a zároveň lze vyhovět současným požadavkům na moderní železniční dopravu. Pojďme vytvořit komplexní studii s těmi nejlepšími světovými odborníky.

To se podařilo a zde se s vámi dělíme o výsledek.

Co rozhodnutí předcházelo

Prosinec 2023 rozhodnutí MD o dalším postupu

- Sledovat variantu dle výsledku architektonické soutěže

Zpracování posudku HIA (Heritage impact assessment)

- Nový most má velký dopad na památkové dědictví

Ekonomické posouzení JASPERS (oprava x nový most)

- Oprava ekonomicky nevýhodná, jen náklady na přemostění Vltavy odhadem o 1 mld. Kč vyšší

Vznik nadačního fondu pro záchranu Vyšehradského mostu

- Vlivová skupina prosazující opravu konstrukcí mostu

Mise UNESCO v Praze

- Doporučilo zachovat stávající konstrukce dle návrhu nadačního fondu

REPORT
of the joint World Heritage Centre/ICOMOS
Advisory mission
to the World Heritage property 'Historic Centre of Prague' (Czechia)
11-12 December 2024



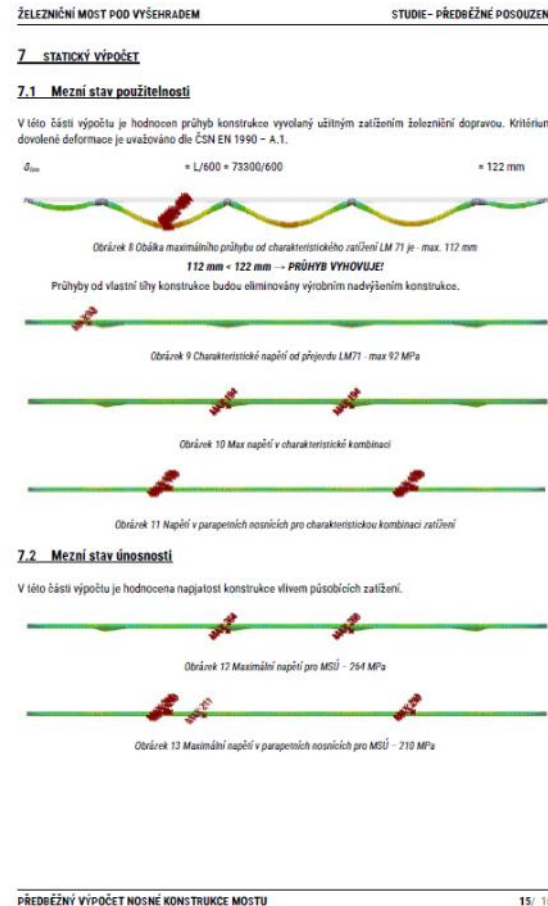
Návrh nadačního fondu

- Zkreslené vizualizace
- Nereálné rozměry konstrukcí
- Dobře zpracované PR
- Vazby na zástupce památkové péče
- Stejný tým zpracovatelů, který neuspěl v soutěžním dialogu

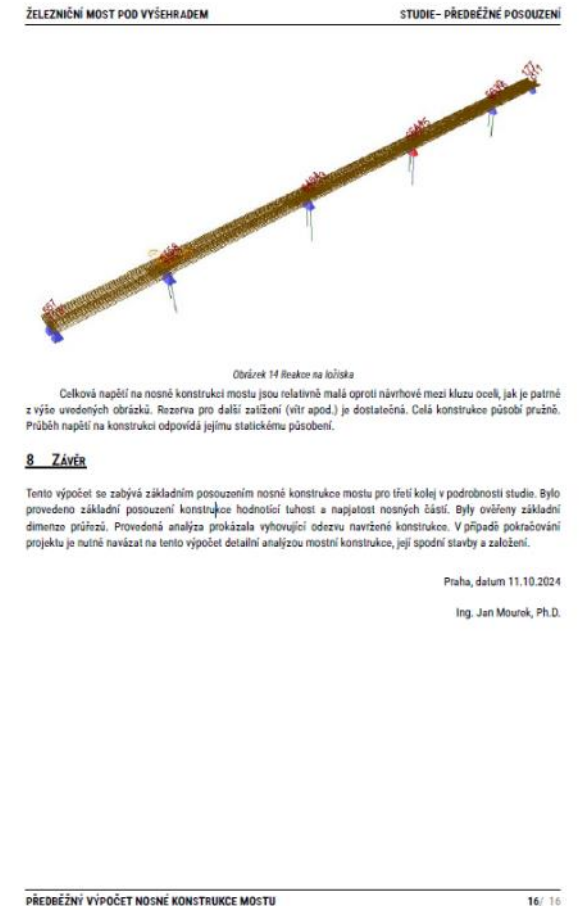


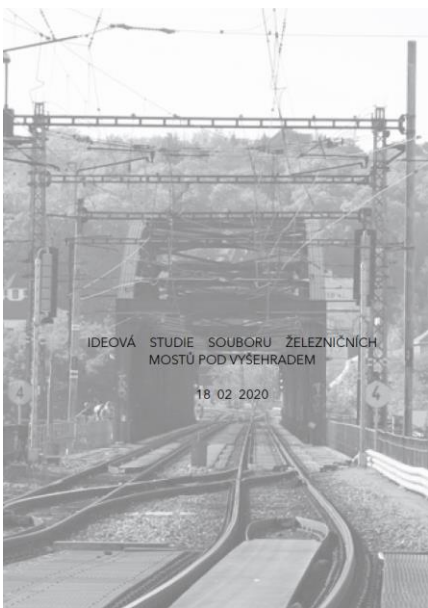
Návrh nadačního fondu

- Zkreslené vizualizace
- Nereálné rozměry konstrukcí
- Dobře zpracované PR
- Vazby na zástupce památkové péče
- Stejný tým zpracovatelů, který neuspěl v soutěžním dialogu



<https://vysehradskymost.cz/studie-2>





Železniční most Výtoň

Zadavatel
Adam Scheinherr, Náměstek primátora pro oblast dopravy hlavního města

Autoři
Petr Tej
Marek Kopeč
Ian Firth
Andreas Galmarini
Steen Trojaborg
prof. Eugen Brühwiler

Dopravní řešení
Tomáš Cach, Ivan Lejčar

Spolupracovníci
Pavol Ondovčák, Marek Blank, Milan Holý, Jan Mourek,
Oto Melter, Jan Srnka, Sofie Jürs, Lukáš Beran
Martina Procházková, Kryštof Uhlík

AI PRAHA – Architects and Engineers Prague
WALTGALMARINI, Zurich, Switzerland – waltgalmarini.ch
DISSING+WEITLING architecture, Copenhagen, Denmark – dw.dk
BAUGRUPPE.CZ

SOUTĚŽNÍ DIALOG – ŽELEZNIČNÍ MOSTY POD VYŠEHRADEM – KONCEPT

Dissing + Weitting, COWI, Petr Tej, WaltGalmarini

Steen Savery Trojaborg, Ian Firth, Petr Tej, Andreas Galmarini, Sofie Jürs, Marek Kopeč

Phoebe Cowen, Cameron Archer-Jones, Tomáš Cach, Pavol Ondovčák, Jan Mourek, Oto Melter, Viktor Tonner, Pavel Matyska

Auftraggeber / Auftrag
TSK a.s
Vyšehradský Bridge
Prague

2341_100
Design Concept of the Footbridges V-025 and V-026
17. June 2021



waltgalmarini
with COWI

WaltGalmarini AG
Dipl. Ing. ETH SIA USIC
Drahtzugstrasse 18
8008 Zürich
043 222 66 66
info@waltgalmarini.ch
www.waltgalmarini.ch



2 Parties Involved

Parties	Address	Represented by
Client	TSK a.s. Řásnovka 770/8 CZ-110 00 Praha 1	Mgr. Jozef Sincák
Deputy Mayor of Prague for Transport	Marianske nam. 2/2, 110 00 CZ-Praha 1	Dr. Adam Scheinherr +420 236 002 296 adam.scheinherr@praha.eu
Consultant		Prof. Petr Tej
Structural Design Consultant	WaltGalmarini AG Drahtzugstrasse 18 CH-8008 Zurich	Dr. Andreas Galmarini +41 43 222 66 22 andreas.galma- rini@waltgalmarini.ch
	COWI UK Bevis Marks House 24 Bevis Marks London EC3A 7JB	Ian Firth +44 20 7940 7600 iptf@cowi.com

Tab. 1: Parties involved



Podobné studio WaltGalmarini patří ke špičkovým světovým firmám, které navrhují výjimečné nové stavební struktury i jejich rekonstrukce. Mezi známé projekty patří stadion Letzigrund v Curychu, rozšíření koncertní arény Hallenstadion nebo stavba Prime Tower, jednoho z nejvyšších mrakodrapů ve Švýcarsku.

Lokální část projektu koordinuje Petr Tej – český architekt a mostní inženýr věnující se především navrhování konstrukcí mostů a lávek. Jednou z jeho posledních výrazných realizací je široce oceňovaná Štvanická lávka v Praze spojující Holešovice a Karlín. Spolu s ním na projektu pracuje řada dalších známých jmen jako například architekt Marek Kopeč.

Všichni naši expertní partneři se na projektu podílejí proto, že v zachování minulosti vidí budoucnost. Proto, že Vyšehradský most považují za vzácnou a nenahraditelnou památku. Uvědomujeme si, že by bez nejmenší pochybnosti vytvořili násobně vyšší příjmy, pokud by kapacity dedikované pro Vyšehradský most naplňeli do standardního komerčního sektoru. Dovolujeme si jim zde proto ze srdce poděkovat.





Aktuálně probíhající kroky

Příprava přeložek inženýrských sítí

- Nutno vymístit všechny inženýrské sítě, aby bylo možné s konstrukcemi manipulovat

STARTOVACÍ ŠACHTA 5,0 x 4,0 m hl. 3,0 m

chráničky 4x HDPE 250/22,7 mm, PE100, SDR11
VRT DN 800 dl. 320 m

STL HDPE 630x57,2 mm, PE100, SDR11
VRT DN 1000 dl. 320 m

k.ú. Smíchov
k.ú. Nové Město

Smíchovský pivovar-nábřeží

CÍLOVÁ ŠACHTA 5,0 x 4,0 m, hl. 3

Smíchov

Vltava

Vltava

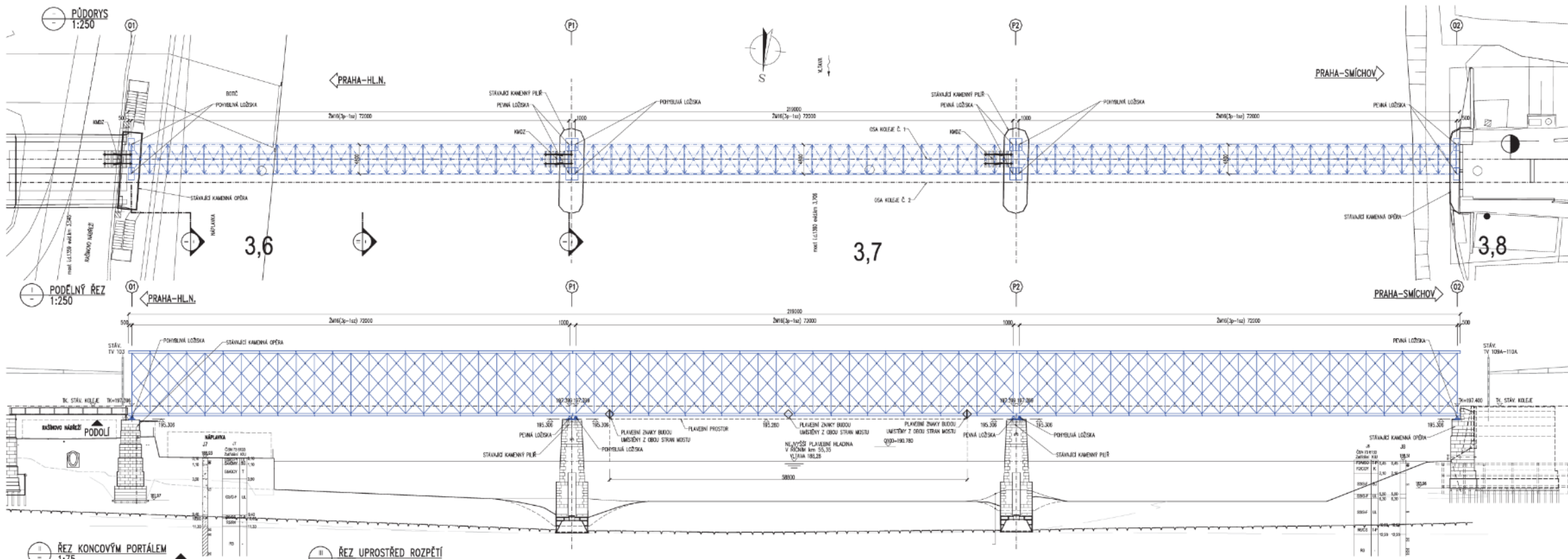
Aktuálně probíhající kroky

Příprava přeložek inženýrských sítí

- Nutno vymístit všechny inženýrské sítě, aby bylo možné s konstrukcemi manipulovat

Příprava dokumentace mostního provizoria

- Pro zajištění bezpečného provozu je nutné do roku 2029 vložit mostní provizoria



POZNÁMKY:

1. NÁVRH, PŘÍLOHY, MONTÁŽ A DEMONTÁŽ A VŠECHY DALŠÍ PRÁCE SPOJENÉ S MOSTNÍM PŘECHODEM SE ŘÍDÍ PŘEDPISY „JEZEZNÝCH MOSTŮ ŽM M“ – VYDANÝM POD ZN. ŽEL-6-3/1,3,3 V1998, KTERÝ JE NEODLUČNOU SOUČÁSTÍ MOSTNÍHO PŘECHODU A DÁLÉ PŘEDPISY SDCS S472.
2. PŘED MONTÁŽÍ JE NUTNÉ ZAMĚŘIT STAVAJÍCÍ STAVY SPONNÉ STAVBY A TV KOLEJE A DLE TÝTOH UPRAVIT PŘÍSLUŠNÉ OLOŽENÍ VÝŠKŮ NK POPŘE NÁVÝŠNÍ.
3. MP JE NAVRŽENO PRO ZATĚŽENÍ ÚLAK C DLE PŘEDPISU „JEZEZNÝCH MOSTŮ ŽM M“.
4. VÝŠKOST NA MOSTE MÁA 30 km/h.
5. VÝŠKOSTI ZATĚŽENÍ PRO VĚTRU VĚŠN NEŽ 80 km/h VÝŠNÍ.
6. PŘ VÝŠKOSTI BUDĚ NUTNÉ NEZADAT VÝŠKŮ POKROKŮ VÝŠKŮ K PŘÍSTUPU PŘEŠEDNÍHO KONCE.
7. NÁVÝŠN BUDĚ PŘEŠEDNÍHO KONCE PRO PŘÍSTUP OD VLAKTŮ NÁVÝŠNÍ VÝŠKOSTI BUDĚ PŘÍSTUPU „JEZEZNÝCH MOSTŮ ŽM M“.
8. BUDĚ PŘEŠEDNÍHO KONCE KONCOVÝCH OBLUK ZVÝŠENÍ.
9. 3 KRAJIN PŘÍSTUPŮ OBLUK VYKONANÝCH ZVÝŠENÍ (VĚTRNÝ NOSNÝ) BUDŮ ZVÝŠENÍ NA OBLUK STAVAJÍCÍ AKROUOVÝCH KONSTRUKCÍ.
10. DOLNÍ A HORNÍ PÁSEK HLAVNÍHO NOSNÉHO BUDŮ ZVÝŠENÍ.
11. PŘ VÝŠKOSTI BUDĚ NÁVÝŠNÍHO POJIZDÍ HORNÍ PÁSEK ZVÝŠENÍ.
12. DOLNÍ PÁSEK ZVÝŠENÍ BUDĚ NÁVÝŠNÍHO POJIZDÍ HORNÍ PÁSEK ZVÝŠENÍ.
13. PO DOKONČENÍ NÁVÝŠNÍ BUDŮ BUDŮ ZVÝŠENÍ PŘÍSTUPU DOKONČENÍ.
14. VĚTRNÝ NOSNÝ BUDĚ PŘ VÝŠKOSTI V PÁSEK ZVÝŠENÍ PO DOKONČENÍ MONTÁŽE BUDĚ PŘÍSTUPU DO POJIZDÍ NÁVÝŠNÍ.
15. MÍSTO MOSTNÍ BUDŮ POJIZDÍ OBLUK ZVÝŠENÍ H x B = 150 x 250 mm + NEŽ KÁŽDÝ BĚH PŘÍSTUPU S UPŘEDNÍM BUDĚ KLUŠEN PŘÍSTUPU KONCOVÝ POJIZDÍ S POKROKŮM.
16. ZA KAŽDÝ KONSTRUKCI NA STRANĚ POHYBLNÝCH LŮŽEK BUDŮ UMÍSTĚNÍ KOLEJOVÁ DLAŽDIČKA ZÁŘEŽENÍ DLE PŘEDPISU S2 53.

Aktuálně probíhající kroky

Příprava přeložek inženýrských sítí

- Nutno vymístit všechny inženýrské sítě, aby bylo možné s konstrukcemi manipulovat

Příprava dokumentace mostního provizoria

- Pro zajištění bezpečného provozu je nutné do roku 2029 vložit mostní provizoria

Přepočet a stabilizace stávajících konstrukcí

Aktuálně probíhající kroky

Příprava přeložek inženýrských sítí

- Nutno vymístit všechny inženýrské sítě, aby bylo možné s konstrukcemi manipulovat

Příprava dokumentace mostního provizoria

- Pro zajištění bezpečného provozu je nutné do roku 2029 vložit mostní provizoria

Přepočet a stabilizace stávajících konstrukcí

Architektonická studie na Smíchově

Děkuji za pozornost

Ing. Jiří Krouský

Projektový manažer staveb
Stavební správa západ

M 601 124 959

E Krousky@spravazeleznic.cz

