



Expertní tým SPEŽ se jednomyslně postavil proti závěrům pracovní skupiny NPÚ. Pro českou železnici by bylo katastrofou, kdyby Vyšehradský železniční most skončil stejnou pohromou jako Libeňský most

Praha, 17.6. 2026 – V sobotu 20. června to bude přesně 13 let, kdy pražské zastupitelstvo v roce 2013 schválilo změnu územního plánu, ve kterém se poprvé počítalo s novým Vyšehradským železničním mostem mezi Smíchovem a Výtoní v tříkolejně podobě. Expertní tým Spolku pro efektivní železnici se dnes jednomyslně postavil proti závěrům pracovní skupiny Národního památkového ústavu (NPÚ) z 12.6.2026, která požaduje opravu mostu, i proti rozhodnutí bývalého ministra dopravy Martina Kupky, který těsně před loňskými volbami rozhodl o zrušení soutěže na nový most. Podle názoru expertního týmu je výstavba nového tříkolejného mostu jedinou racionální variantou, protože rekonstrukce stávajícího mostu a případná výstavba druhého mostu pro třetí kolej by byla výrazně dražší a časově i prostorově náročnější. Varianta rekonstrukce by také nedovolovala zřízení nové železniční zastávky Výtoň, která se má stát novým přestupním uzlem mezi vlaky a tramvajemi.

„Vyšehradský železniční most leží na III. železničním koridoru, který je hlavní železniční spojnici nejen mezi západními Čechy a Prahou, ale i mezi západní a střední Evropou. Jeho význam v budoucnu ještě poroste s tím, jak se bude nadále zvyšovat počet příměstských spojů a trať se napojí na nově postavený Berounský tunel. Nemůžeme si na takto důležitém spojení dovolit úzké hrdlo. Železnice není skanzen, ale dopravní cesta,“ říká **Josef Hendrych, předseda Spolku za efektivní železnici**. Už v současné podobě se před mostem tříkolejná trať spojuje na dvoukolejnou a na tři koleje se zase rozdělí zhruba na úrovni bývalého nádraží Praha – Vyšehrad. Podle propočtů PID (Pražská integrovaná doprava) se počet denních spojů využívajících most má do deseti let zvýšit až na 500 vlaků denně. Ty by sice zvládl i dvoukolejný most, nezvládl by je ale ve špičkovém výkonu při požadovaném charakteru provozu se zastavováním vlaků na nové zastávce Výtoň. Podle údajů PID bude mostem projíždět ve špičce až 50 párů vlaků za hodinu (což považujeme za velice přehnané číslo, ale nezbyvá, než ho nyní akceptovat), což by dvoukolejný most nezvládl.

Třetí kolej také umožní postavit na Výtoni novou železniční zastávku s přestupem na tramvaje. Z Výtoně se tak stane nový důležitý uzel hromadné dopravy. Další důležitou vlastností nového mostu je jeho dvojnásobná životnost oproti variantě s rekonstrukcí a zhruba poloviční cena oproti variantě rekonstrukce a výstavby nového mostu pro třetí kolej.

„Vyšehradský most nesmí v žádném případě dopadnout jako Libeňský most. Tam si aktivisté reprezentovaní Pirátskou stranou a stranou Praha Sobě vynutili rekonstrukci soumostí, o kterém všichni staváři věděli, že zrekonstruovat nelze. Pražská Technická správa komunikací (TSK) nejdříve vysoutěžila zhotovitele na rekonstrukci mostu, pak ale zadala jeho demolici a stavbu repliky. ÚOHS však rozhodl o zastavení prací a novém vysoutěžení zakázky. V tuto chvíli se očekává, že napůl zbouraný most bude v plném rozsahu dokončen a uveden do provozu až v roce 2032! Takový debakl si ale česká železnice nemůže dovolit,“ pokračoval Josef Hendrych.

Červen je pro Vyšehradský železniční most klíčovým měsícem. V červnu 1848 se v tomto místě poprvé objevilo přemostění v podobě provizorního přechodu v době revolučních událostí. V červnu 2013 se poprvé rozhodlo o tříkolejně podobě. Novodobá koncepce železničního přemostění Vltavy v tomto klíčovém místě tak poprvé dostala oficiální podobu. V červnu 2018, v souvislosti s obnovou lávek pro pěší, se na veřejnosti poprvé objevilo stanovisko tehdejší SŽDC, že oprava mostu by byla velmi náročná technicky, finančně i časově, a nejhodnější



variantou je výstavba mostu zcela nového. V červnu 2023 podpořila Praha 2 zachování mostu a jeho rekonstrukci. Spolek Nebourat na Výtoni veřejně vyzval ministra dopravy, aby most neboural.

„Červen letošního roku je tím správným okamžikem, kdy by ministr dopravy pan Bednárík i generální ředitel Správy železnic pan Tóth měli rozhodnout o realizaci nového mostu podle návrhu vzešlého z mezinárodní architektonické soutěže. Výstavba nového mostu je nejlepším řešením pro Prahu i českou železnici. Pánové, nebojte se hlasitě aktivistické menšiny a udělejte rozhodnutí, na které všichni čekají. A nebojte se rozporovat posudky, které si (s předvídatelnými výsledky) nechal zpracovat NPÚ.“ uzavřel Josef Hendrych.

O Spolku pro efektivní železnici (SPEŽ) - Spolek pro efektivní železnici vznikl v roce 2013 pod starým názvem Spolek pro bezpečnou železnici. Je názorovou a komunikační platformou osob a institucí, kterým není lhostejný osud železnice v České republice. Naším hlavním posláním je podpora věcné diskuse a zprostředkovávání výměny názorů mezi předními odborníky a širokou veřejností na aktuální témata. V diskuzích se soustředíme především na otázky rozvoje bezpečné železniční dopravy jako efektivního a ekologického způsobu přepravy, která patří svým významem mezi klíčové součásti kritické infrastruktury státu. Vysokou odbornost, ale i názorovou rozmanitost garantují osobnosti, které jsou součástí našeho expertního týmu, z nichž všichni mají dlouholeté pracovní či akademické zkušenosti.