

# Železniční most pod Vyšehradem: Jak probíhal soutěžní dialog

Předmětem článku je souhrnná informace o průběhu soutěžního dialogu, jakožto formy architektonické soutěže na novou podobu železničního mostu pod Vyšehradem. Základní zadání vyšlo z dohody Správy železnic a hlavního města Prahy, kde po řadě dlouhých diskusí a jednání došlo ke shodě, že soutěžní dialog může nalézt optimální řešení způsobu rekonstrukce tohoto významného mostu a že jde i o transparentní postup.

## ÚVOD

Správa železnic, jak je také uvedeno v [1], zvolila i na základě konzultace s Českou komorou architektů formu soutěžního dialogu ve smyslu zákona o zadávání veřejných zakázek. Klasická anonymní architektonická soutěž byla vyhodnocena jako riziková z hlediska možného zpochybnění výsledků. Důvodem byla skutečnost, že před samotným vypisáním soutěže byla již veřejně známá tři možná řešení. Pokud by se jejich autoři do anonymní architektonické soutěže přihlásili, hrozilo by prolomení jejich anonymity. Zároveň Správa železnic chtěla umožnit i autorům těchto tří známých řešení, aby prokázali v soutěži výhody svých návrhů. Proto byli k účasti v soutěžním dialogu vyzváni přímo. Účast byla umožněna komukoli, kdo splnil stanovená kritéria.

Cílem bylo najít řešení tříkolejného přemostění přes Vltavu v místě stávajícího železničního mostu. Požadavek na tři koleje v tomto traťovém úseku vyplývá z varianty Aktualizace studie proveditelnosti Zaústění 3. TŽK do železničního uzlu Praha, kterou schválilo Ministerstvo dopravy. Současně vychází z potřeby zajistit takový výhledový

rozsah dopravy, pro který není stávající dvoukolejné přemostění postačující.

Navržené řešení mělo respektovat současné technické požadavky na železniční provoz s výjimkami, které byly stanoveny tak, aby soutěžní návrhy mohly uvažovat i o variantě zachování stávající ocelové konstrukce mostu. V zadání byla akcentována funkce navrhovaného přemostění pro pěší a cyklistické propojení obou břehů Vltavy i na navázání pěších cyklistických tras. Dále měly být respektovány požadavky na vznik nové železniční zastávky na Výtoni, která by sloužila jako přestupní uzel mezi různými druhy hromadné dopravy.

Zadání soutěžního dialogu bylo zpracováno za úzké spolupráce se členy hodnotící komise, zejména se zástupci Magistrátu hlavního města Prahy, a bylo konzultováno se zástupci památkové péče. Diskuse o zadání byly i v průběhu činnosti komise ty nejnáročnější a nejkomplicovanější.

Složení hodnotící komise bylo stanoveno ve spolupráci Magistrátu hlavního města Prahy a Správy železnic. Obecně lze uvést, že komise byla sestavena multidisciplinárně. Celkem zasedalo 18 porotců, z toho bylo 11 hlasujících a sedm náhradníků. Správa železnic měla v komisi čtyři zástupce, Magistrát hl. m. Prahy tři zástupce, Klub za starou Prahu dva zástupce a v komisi



Celkový pohled na most pod Vyšehradem z jihu.



Celkový pohled na most pod Vyšehradem ze severu.

zasedalo sedm autorizovaných architektů, tři autorizovaní inženýři a tři odborníci na mostní konstrukce z ČVUT Praha. Podrobné složení komise je uvedeno v [1]. Dále byli k jednání komise přizváni odborníci, a to jak ze Správy železnic, tak i z dalších organizací, jako jsou Technická správa komunikací hl. m. Prahy, a. s., a Národní památkový ústav.

#### Hodnotící kritéria byla stanovena následujícím způsobem:

- Kritérium Celková nabídková cena v Kč bez DPH (20 %).
- Kritérium Kvalita návrhu řešení (80 %).

#### V rámci kritéria Kvalita návrhu řešení byla definována tato dílčí kritéria:

- Architektonické a urbanistické řešení (kde byla poměrně vysoká váha 40 %).
- Budoucí provoz (15 %), konkrétně pak převedení bezстыkové koleje, životnost, provádění údržby, použití běžných materiálů a schválených systémů, robustnost.
- Technické parametry (15 %), konkrétně pak podjezdové výšky, jednoduchost mostní konstrukce, hluková zátěž, zřízení kolejového lože.
- Dopravní řešení (10 %), konkrétně pak přestupní vazby, silniční, veřejná, pěší a cyklistická doprava.



Návaznosti na cyklistické trasy – bílá šipka naznačuje přesun železniční zastávky na Výtoň.

- Omezení během výstavby (10 %).
- Ekonomické kritérium (10 %), konkrétně pak náklady na výstavbu a údržbu.

#### Z hlediska postupu se v soutěžním dialogu nacházely tři etapy:

1. etapa. Předložení Konceptu a snížení počtu řešení na šest návrhů.
2. etapa. Zpracování Upraveného konceptu a příprava prezentace a dialog s každým účastníkem.
3. etapa. Výzva k podání nabídek všem šesti účastníkům, posouzení nabídek, hodnocení a stanovení pořadí.

#### PŘEDSTAVENÍ NEPOSTUJÍCÍCH KONCEPTŮ

V 1. etapě bylo předloženo 12 soutěžních návrhů, tzv. konceptů, ze kterých komise vybrala dne 13. 10. 2021 celkem šest postupujících. Je třeba zdůraznit, že všech 12 návrhů prokázalo výjimečnou invenci a ukázalo široké spektrum myšlenek a nápadů, o to pak byla náročnější práce komise. Lze zmínit, že z 12 konceptů celkem sedm návrhů uvažovalo o využití a zachování původního mostu. Koncepty byly bodovány v rozmezí 15–50 bodů, přičemž podle pořadí vycházela hranice počtu bodů pro postup 28 bodů. Dále je zde představeno šest konceptů, které nepostoupily do dalšího kola.



**Koncept 3. – ov architekti s. r. o. a V-CON s. r. o. most Výtoň, 26 bodů**

Tento koncept využívá stávající most pro jednu kolej, pěši a cyklisty. Dále buduje nový ocelový most s dolní mostovkou typu Langerova trámu pro dvě koleje a pěši.

Jedním z důvodů nepostoupení do dalšího kola byla statická nevyváženost konstrukce, kde tuhost neodpovídá charakteru namáhání, které je největší v krajních polích, a dále i autory ukázané vysoké napětí a nízká tuhost, jež neodpovídá požadavkům na železniční mosty. Nevhodné bylo i navázání pěších a cyklistů zejména na výtoňské straně.

**Koncept 4. – Sdružení s názvem „SEU+ADNS+EX\_ Mosty Vyšehrad“ (SUDOP EU a. s., A.D.N.S. architekti s. r. o., EXprojekt s. r. o.), 15 bodů**

Tento koncept navrhuje nový most pro tři koleje a jednostrannou lávku pro pěši a cyklisty. Jde o konstrukci trémovou, v hlavním poli pak jde o příhradovou konstrukci s obloukovým horním pasem.

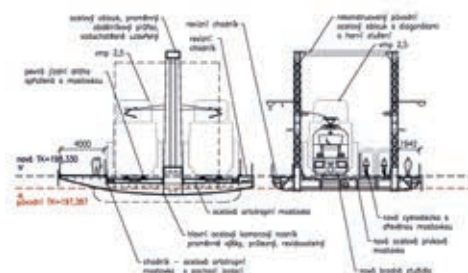
Tento návrh postrádá oboustranné lávky, což je z hlediska výhledů nevhodné, za nevhodné technicky i architektonicky byly považovány i nové podpory v korytě Vltavy, a to i s ohledem na lodní provoz v lokalitě. Rovněž kombinace nové podpory se stávajícím pilířem nebyla hodnocena pozitivně.

**Koncept 6. – Dissing + Weitling, COWI, Petr Tej, WaltGalmarini, Praha 6, 23 bodů**

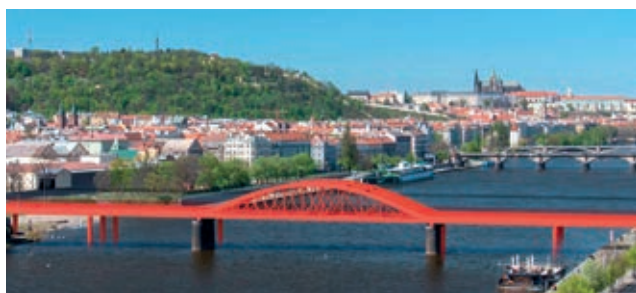
Tento koncept navrhuje dva nové mosty pro dvě a jednu kolej s oboustrannými lávkami. Stávající most využívá pro rekreační aktivity a je umístěn vedle nového přemostění. Technicky jde o ocelový trémový most s dolní mostovkou proměnné výšky. Zde komise považovala za nevhodné nezapojení stávajícího mostu do funkční dopravy, omezený výhled pěších vedle vysokých plných nosníků i celkový neklidný dojem ze zvládnutých nosníků ze šikmých pohledů.



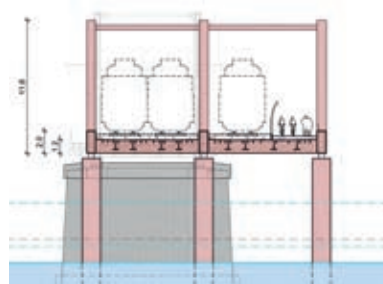
Koncept č. 3 – celkový záběr.



Koncept č. 3 – příčný řez.



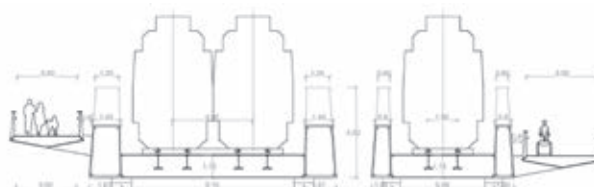
Koncept č. 4 – celkový záběr.



Koncept č. 4 – příčný řez.



Koncept č. 6 – celkový záběr.



Koncept č. 6 – příčný řez.

### Koncept 8. – monom works s. r. o., 17 bodů

Tento koncept navrhuje nový jednokolejný most s jednostrannou lávkou. Technicky jde o železobetonový obloukový most s horní mostovkou, trám mostovky je tvořen dvojicí komorových nosníků. Původní most je zde ponechán pro dvě koleje a oboustranné lávky pro pěší, jde o rekonstrukci či repliku. Návrh na stávajícím mostě nedodržel požadavek zadání na VMP 2,5.

Zde komise považovala za nevhodné omezení podjezdné výšky pod mostem pro lodní dopravu a neoslovilo ji ani celkové řešení v konfrontaci dvou značně odlišných tvarů.

### Koncept 9. – „Železniční mosty pod Vyšehradem – arch. studie – PGP, TUBES, BOELE“ (PRAGOPROJEKT, a. s., TUBES spol. s r. o. a Boele s. r. o.), 21 bodů

Tento koncept navrhuje dva nové mosty, pro jednu a dvě koleje. Jsou to ocelové trámové mosty s dolní mostovkou a komorovými nosníky proměnné výšky. Původní most je zde podélně rozříznut, zúžen a použit pro cyklistickou a pěší dopravu.

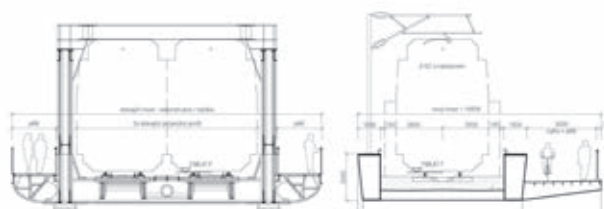
Komise zde negativně hodnotila jednak zakrytí původního mostu, a zejména umístění pěších mezi obousměrný železniční provoz s omezeným výhledem. To vedlo i k nekomfortnímu napojení pěších a cyklistů.

### Koncept 10. – „PX/A6/METROPROJEKT – Žel. Mosty Vyšehrad – 2021“ (Pontex, spol. s r. o., ATELIER A6, s. r. o., a METROPROJEKT Praha a. s.), 21 bodů

Tento koncept navrhuje dva nové mosty, jeden zcela tvarově nový pro jednu kolej a lávku pro pěší, druhý most je tvarovou rozšířenou replikou původního mostu pro dvě koleje a cyklisty. Komise zde negativně hodnotila celkovou tvarovou komplikovanost celého soumostí a nedořešené a neoptimální zapojení pěších a cyklistických tras do území.



Koncept č. 8 – celkový zákres.



Koncept č. 8 – příčný řez.



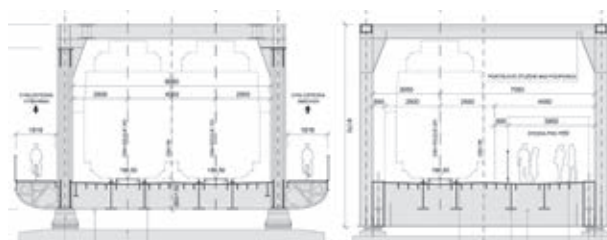
Koncept č. 9 – celkový zákres.



Koncept č. 9 – příčný řez.



Koncept č. 10 – celkový zákres.



Koncept č. 10 – příčný řez.

## PŘEDSTAVENÍ UPRAVENÝCH KONCEPTŮ

Celkem šest návrhů bylo po postoupení do 2. etapy dopracováno. Tyto návrhy byly představeny komisi a proběhla nad nimi s účastníky diskuse, po které je soutěžící dále dopracovali do konečných nabídek. Dne 16. 9. 2022 se uskutečnilo závěrečné jednání komise, kde proběhlo celkové vyhodnocení soutěže.

Dále jsou zde představeny nabídky seřazené ve vyhodnocení sestupně od 6. do 1. místa.

### **Koncept 7. – Sdružení mosty pod Vyšehradem zastoupené spol. Valbek, spol. s r. o. (Valbek, spol. s r. o., a Ing. arch. akad. arch. Libor Kábrt), 30,32 bodu – 6. místo**

Tento koncept navrhuje nový trojkolejný most s horní mostovkou, vedle kterého je umístěna stávající konstrukce upravená na pěší a cyklistický provoz. Zde byla komise rozdělena, na straně jedné ocenila městský charakter nového mostu, na druhé straně působí návrh spíše nesourodým a provizorním dojmem.

Návaznosti pěší a cykloprovozu nebyly dokonale vyřešeny a za nevhodné lze považovat umístění jednostranného nástupiště. V porovnání obou mostů je patrná mohutnost a objemnost nové tříkolejné konstrukce, z řady pohledů zakrývající stávající most, v jiných pohledech se ale dařilo zajistit vzájemný soulad. Není také umožněn volný výhled na obě strany. Výstavba s úplným vyloučením železničního provozu na zhruba čtyři měsíce a celková doba výstavby přibližně tři roky je velmi dlouhá.

### **Koncept 11. – Společnost „The Büro & SHP“ (The Büro, s. r. o., a Stráský, Hustý a partneři s. r. o.), 47,16 bodu – 5. místo**

Tento koncept navrhuje nový trojkolejný most s dolní mostovkou typu síťového oblouku, vedle něhož je umístěna stávající konstrukce upravená na pěší a cyklistický provoz. Samotný nový most je elegantní, nicméně z technického hlediska je nešťastné nevyužití velké části plochy nového mostu. Celkem čtyři hlavní nosníky v jednom poli s odlišným tvarem a barevností v některých pohledech vytvářejí nepřehlednou a nepřesvědčivou siluetu, především z nižšího horizontu. Z původního mostu také není umožněn volný výhled na obě strany.

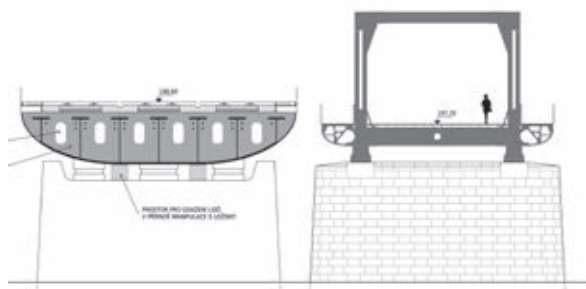
### **Koncept 12. – HUA+FAN+PS\_Vyšehrad (HUA HUA ARCHITECTS s. r. o., Fandament Architects s. r. o., PROJEKTSTUDIO EUCZ s. r. o.), 61,6 bodu – 4. místo**

Tento koncept navrhuje dva nové mosty, dvojkolejný a jednokolejný, kde chodci a cyklisté jsou umístěni na obou stranách a zčásti i mezi mosty. Jde o most s dolní mostovkou typu Langerova tráma bez horního ztužení.

Koncept dokázal efektivně otevřít prostor na obou náplavkách díky zvětšení rozpětí krajních polí, což ale na druhou stranu mělo vizuální dopad na celkové pohledy. Současné čtyři hlavní nosníky a celkový motiv zvlnění v řadě detailů komisi neoslovily.



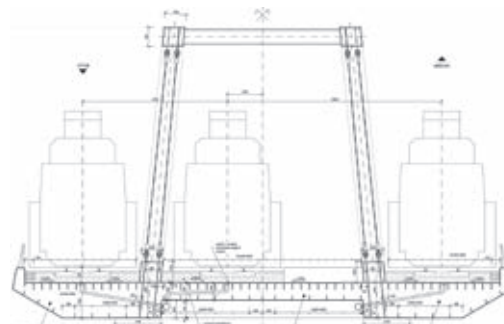
Koncept č. 7 – celkový model a návaznosti.



Koncept č. 7 – příčný řez.

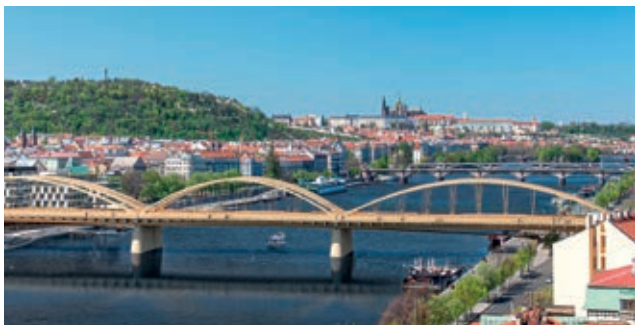


Koncept č. 11 – celkový zázrak.



Koncept č. 11 – příčný řez novým mostem.

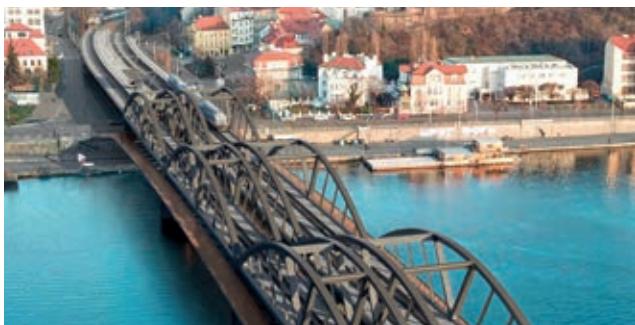




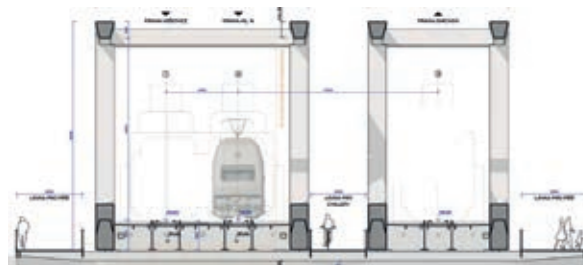
Koncept č. 12 – celkový zákres.



Koncept č. 12 – celkový zákres.



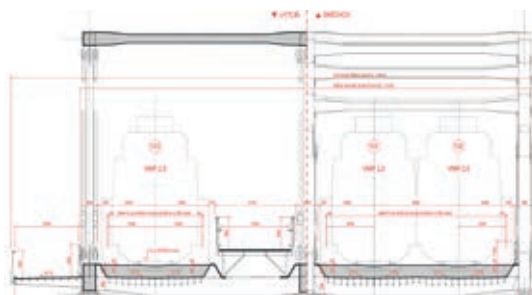
Koncept č. 5 – celkový zákres.



Koncept č. 5 – příčný řez.



Koncept č. 1 – celkový zákres.



Koncept č. 1 – příčný řez.

### Koncept 5. – SUDOP PRAHA a. s., 76,22 bodu – 3. místo

Tento koncept navrhuje dva nové mosty, dvojkolejný a jednokolejný, kde pěší jsou umístěni na obou stranách a cyklisté mezi mosty. Jde o most s dolní mostovkou typu Langerova trámu. Zde komise hodnotila pozitivně odkaz nových mostů na stávající most. Čtveřice oblouků omezuje příčnou průhlednost konstrukce a výrazně zasahuje do panoramatických pohledů. Středový závěs ve tvaru V je v bočním pohledu příliš výrazným a dominantním prvkem. Současně, i když řešení pro pěší a cyklisty působí velkoryse, nenabízí bezkolizní překonání prostoru Výtyně.

### Koncept 1. – Společnost 3.0

(Institut plánování a rozvoje hlavního města Prahy, příspěvková organizace, EXCON, a. s., koucky-arch.cz s. r. o., Ing. Ivan Šír, projektování dopravních staveb CZ s. r. o.), 82,90 bodu – 2. místo

Tento koncept navrhuje jeden tříkolejný most se třemi hlavními nosníky a jednostrannou lávkou pro pěší a cyklisty, druhá lávka je umístěna mezi kolejemi. Zde komise ocenila netradiční „steampunkový“ tvar mostu naznačující původní tvarosloví a architektonicky návrh hodnotila pozitivně. Na druhé straně bylo negativem umístění pěšího provozu mezi koleje a absence vnější lávky na severní straně.

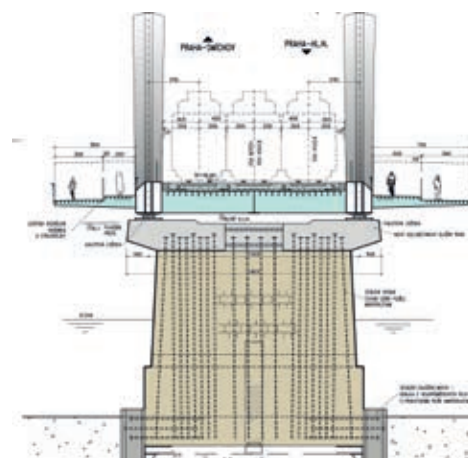
Ve finálním návrhu byla pěší a cyklistická doprava řešena bezkolizně na jižní straně mostu. Pro její napojení na Smíchov, kde cyklotrasy jsou vedeny po zrušené koleji na severní straně, bylo nutné převést trasu pod železničním tělesem podjezdem. Negativem bylo vyloučení železničního provozu na 21 týdnů a dlouhá doba výstavby 3–4 roky.



Koncept č. 2 v druhém kole soutěže – celkový zákres.

**Koncept 2. – 2T engineering, s. r. o., Praha 6, 91,95 bodu – 1. místo**

Tento koncept navrhuje jeden nový tříkolejný most s oboustrannými lávkami pro pěší a cyklisty. Oproti 2. etapě upraveného konceptu byla v konečné nabídce předložena síťová oblouková konstrukce se dvěma samostatně stojícími oblouky bez horního ztužení. Komise zde pozitivně hodnotila celkově elegantní a čistý vzhled mostu. Toho autoři dosáhli mimo jiné díky tomu, že se jim podařilo svést všechny tři koleje při nájezdu na most těsně vedle sebe. Tím dosáhli úsporného profilu, který bylo možno umístit na rozšířená zhlaví stávajících pilířů při zachování jejich autentického tvaru. Celkové řešení pěších a cyklistických tras bylo ze všech návrhů jednoznačně nejlépe pojato. Řešení také umožňuje efektivní přemístění původního mostu do nové polohy.



Koncept č. 2 – příčný řez v místě zesíleného pilíře, konečná nabídka.

**ZÁVĚR**

V hodnocení konceptů [1] je uvedeno: „Členové komise se po vzájemné diskusi při závěrečném hodnocení návrhů nakonec přiklonili k těm návrhům, které přesvědčivým způsobem vyřešily otázku komplexního architektonického řešení v urbanizovaném kontextu města, s respektem k zažitému historickému a mentálnímu obrazu území, a zároveň čistého a racionálního konstrukčního řešení, které by mělo obstát v dlouhodobém horizontu sta let. Komise je toho názoru, že v unikátní urbanistické situaci oblasti Vyšehradu a Vltavy zcela naplnily tyto požadavky pouze první dva návrhy řešení.“

Všechny ostatní návrhy ale umožnily vést podrobnou diskusi nad výhodami a nevýhodami jednotlivých řešení a komise si velmi váží profesionálně odvedené práce všech účastníků. Autoři článku by rádi uvedli, že názory členů komise se v průběhu více než roční práce postupně vyvíjely. Na počátku byla evidentní většinová snaha komise o záchranu stávajícího mostu, v průběhu hodnocení ale bylo patrné, že kombinace nového ani původního mostu nevede i přes snahu soutěžících k optimálnímu a urbanisticky hodnotnému řešení na dalších 100 let. Proto se

komise nakonec většinou přiklonila k novému tříkolejnému mostu, jenž nepůsobí v daném území dominantně a dává v dálkových pohledech vyniknout unikátním památkám, jako jsou Vyšehrad nebo Pražský hrad. Současně vítězná konstrukce umožňuje budoucí rozvoj celého území a veřejné dopravy, a to na nejlepší úrovni ze všech návrhů.

Je také třeba si uvědomit, že výjimečná univerzální hodnota světového kulturního dědictví „Historické centrum Prahy“ ilustruje proces nepřetržitého růstu města od středověku až po současnost, zásahy do takovéto památky musí být uvážlivé a citlivé. Praha nemá být neměnným skanzenem a musí citlivě reagovat na potřeby rozvoje veřejné dopravy. V tomto smyslu komise svým rozhodnutím komplexně hodnotila všechny veřejné zájmy.

**prof. Ing. Pavel Ryjáček, Ph.D.,  
Ing. arch. Jaroslav Wertig, architekt,  
doc. Ing. Tomáš Rotter, CSc.,  
Fakulta stavební ČVUT v Praze**

**Reference:**

[1] *Webové stránky o novém mostě pod Vyšehradem,*  
<https://novymostvyton.cz/>