OTEVŘENÝ DOPIS MINISTRU DOPRAVY

Vyšehradský železniční most: přijaté rozhodnutí musí přejít do realizace

Hlavní požadavek: Bez dalšího odkladu zahájit přípravu obnovy historického mostu, vybrat provozně nejšetrnější provizorní řešení, oddělit případnou třetí kolej od samotné opravy a urychlit přípravu a realizaci Nového spojení 2 jako klíčové součásti systémového řešení železničního uzlu Praha.

	V Praze dne 10. srpna 2026
Miroslav Vyka prezident Svaz cestujících ve veřejné dopravě, z. s.	Ivan Bednárik, MBA ministr dopravy Ministerstvo dopravy

Věc: Bezodkladné provedení rozhodnutí o zachování a obnově Vyšehradského železničního mostu, minimalizace dopadů na cestující a systémové řešení kapacity pražského železničního uzlu

Vážený pane ministře Bednáriku,

Vyšehradský železniční most je jednou z nejviditelnějších zkoušek, zda Ministerstvo dopravy dokáže prosadit veřejný zájem, nebo zda se rozhodování znovu podřídí setrvačnosti institucí a již rozběhnutých zakázek. Pro cestující nejsou rozhodující politické a institucionální spory o podobu projektu. Rozhodující je bezpečné a spolehlivé spojení, co nejkratší výluky a jistota, že další odklady nebudou zvyšovat náklady ani riziko náhlého omezení provozu.

Po několika letech sporu Ministerstvo dopravy pod vedením Vašeho předchůdce dne 16. září 2025 oznámilo, že historický železniční most na Výtoni bude kompletně rekonstruován a zachován na původním místě. Rozhodnutí se opíralo o posouzení dopadů na kulturní dědictví (Heritage Impact Assessment, HIA) a o doporučení památkových institucí. Tím však kauza neskončila. Nyní se rozhoduje, zda bude oznámený směr převeden do závazného projektu a následně včas realizován.[1]

Podle veřejně dostupných informací nebyl ke dni 10. srpna 2026 tento směr dosud převeden do jednoznačného rozhodnutí o způsobu realizace. Podle vyjádření mluvčí Správy železnic citovaného v MF DNES v červenci 2026 chce Správa železnic o konečném řešení rozhodnout do konce roku 2026. Stavební práce by mohly začít v roce 2028. Současně mluvčí označila most za havarijní a upozornila na riziko jeho úplného uzavření. Ve stejném článku Ministerstvo dopravy uvedlo, že o podobě mostu má rozhodnout Správa železnic. Právě proto je nutné jasně vymezit odpovědnost resortu za zadání, harmonogram, hospodárnost a kontrolu investora.[2]

Most je opravitelný a jeho stav vyžaduje rychlou obnovu

Dostupné odborné podklady nepodporují kategorický závěr, že dopravní modernizace musí znamenat odstranění historické nýtované konstrukce. Mezinárodní odborná pracovní skupina ustanovená Národním památkovým ústavem (NPÚ) dospěla v červnu 2026 poměrem hlasů 8 : 1 k závěru, že stávající ocelovou konstrukci lze technicky obnovit při zachování její památkové hodnoty a dopravní funkce a že

při pravidelné údržbě a obnově protikorozní ochrany má předpokládanou životnost 100 let. Starší odborné studie zároveň popisují konkrétní metody opravy, výměny a zesílení poškozených prvků.[3]

Studie COWI/WaltGalmarini z roku 2024 uvádí jako projektový odhad, že konstrukční opravu nebo zlepšení vyžaduje přibližně 261 tun z celkové hmotnosti 1 773 tun ocelové konstrukce, tedy asi 15 %. Tento údaj není realizačním rozpočtem ani konečným rozsahem prací. Dokládá však, že odborně rozpracovaná varianta počítá s cílenou obnovou, nikoli s automatickou náhradou celého mostu.[4]

Současný špatný technický stav je proto důvodem k neodkladné odborné obnově, nikoli automatickým důkazem nutnosti demolice. Dlouhodobě nedostatečná údržba se nesmí stát argumentem pro odstranění kulturní památky.

Cestující potřebují měřitelný výlukový plán

Ministerstvo musí bezodkladně porovnat nejméně dvě reálná provizorní řešení: postupnou opravu jednotlivých polí s jednou opakovaně použitelnou dočasnou konstrukcí podle studie Nadačního fondu pro záchranu Vyšehradského železničního mostu a opravu s plnohodnotným dočasným mostem, jehož podobu Správa železnic veřejně představila v únoru 2026.

Veřejně představený scénář opravy po jednotlivých polích podle Nadačního fondu počítá se čtyřmi výlukami. U výměny jednoho pole je v citovaném popisu uvedena výluka v délce přibližně dvou až tří týdnů. Celkovou délku a rozsah výluk proto musí potvrdit projektová dokumentace, nezávislé technické posouzení a dopravně-provozní plán.[5]

Požadujeme proto zveřejnit porovnání výlukových scénářů po dnech a týdnech: počet dotčených vlaků a cestujících, změny jízdních dob, kapacitu náhradní dopravy, dopady na jiné tratě a rizika mimořádného uzavření. Vybráno má být řešení s nejmenším souhrnným dopadem na cestující, nikoli řešení nejsnáze připravitelné z hlediska investora.

Třetí kolej není důvodem k demolici a sama kapacitu pražského uzlu nevyřeší

Aktualizované Kapacitní posouzení železniční tratě Praha hlavní nádraží – Praha-Smíchov z 15. prosince 2023 ukazuje, že kapacitní problém nelze zjednodušit na počet kolejí na jednom mostě. V cílovém stavu po dokončení Nového spojení 2 (NS2) postačují podle studie pro požadovaný rozsah 12 vlaků za hodinu v každém směru dvě koleje ve vyhovující kvalitě. V přechodném stavu po zprovoznění Berounského tunelu, avšak před dokončením NS2, je požadavek 20 vlaků za hodinu v každém směru na dvou kolejích dosažitelný pouze v rizikové kvalitě. Podle typu provozu a části dne lze ve vyhovující kvalitě vést přibližně 15 až 19 vlaků za hodinu v každém směru.[6]

Studie současně upozorňuje, že v přechodných stavech jsou zásadními problémy provozní koncepce, kombinace intervalů, zastavování na Vyšehradě, linka S61 a úrovňová křížení vlakových cest ve stanici Praha-Smíchov. Pro rozhodnutí je podstatný její závěr: kombinace dvou dvoukolejných tratí v cílovém stavu postačuje, zatímco samotné tříkolejné povrchové řešení není podle studie pro cílový stav postačující. Systémovou prioritou proto musí být urychlení přípravy a realizace Nového spojení 2.[7]

Kapacitní studie není závazným provozním modelem Správy železnic a musí být aktualizována podle současných vstupů a termínů zavedení evropského vlakového zabezpečovacího systému (ETCS), Berounského tunelu a Nového spojení 2. Ukazuje však, že třetí kolej sama o sobě není důvodem k odstranění opravitelného mostu. Pokud se její potřeba v přechodném období nezávisle prokáže, má být připravena jako samostatná subtilní konstrukce a nesmí blokovat zahájení opravy historického mostu.

Památka, UNESCO a drážďanské varování

Vyšehradský železniční most je kulturní památkou České republiky a významnou součástí prostředí Historického centra Prahy, které je zapsáno na Seznamu světového dědictví UNESCO. Výbor světového dědictví UNESCO žádá Českou republiku, aby jej zachovala a obnovila v současném umístění kvůli jeho příspěvku k výjimečné světové hodnotě Historického centra Prahy. Současně uvádí, že stávající most lze doplnit novou železniční tratí vedenou vedle něj. Oprava, mostní provizorium a případná samostatná

subtilní třetí kolej tedy představují cestu, která může spojit dopravu, památkovou ochranu a mezinárodní odpovědnost České republiky.[8, 9]

Situace v Praze není totožná se situací v Drážďanech a nelze tvrdit, že by nevhodný zásah automaticky znamenal ztrátu zápisu UNESCO. Drážďanský precedent však není rétorickou nadsázkou: Výbor světového dědictví v roce 2009 vyřadil lokalitu Dresden Elbe Valley (Drážďanské údolí Labe) ze Seznamu světového dědictví kvůli čtyřpruhovému mostu, který podle UNESCO poškodil výjimečnou světovou hodnotu kulturní krajiny. Stát nemá důvod otevírat obdobný mezinárodní spor o ochranu světového dědictví tam, kde existuje odborně doložená cesta zachování mostu.[10]

Hospodárnost zahrnuje cenu odkladu i ekonomickou hodnotu historické Prahy

Částka 3,4 miliardy Kč, kterou Správa železnic veřejně uváděla, patřila starší variantě nového tříkolejného mostu. Po oznámení záměru zachovat historickou konstrukci ji nelze vydávat za aktuální cenu současného řešení. Ministerstvo musí zveřejnit metodicky srovnatelné náklady na samotnou opravu, jednotlivá provizorní řešení, případnou samostatnou třetí kolej a navazující stavby, včetně nákladů výluk, rizikových rezerv a nákladů v celém životním cyklu.[11]

Součástí ekonomického hodnocení musí být pravidelně zveřejňované náklady spojené s odkladem: další zhoršování stavu konstrukce, inflace, diagnostika a dočasná opatření, opakované projektování, omezení provozu a riziko pozdějšího nákladnějšího zásahu. Čím později se oprava skutečně zahájí, tím vyšší může být účet pro daňové poplatníky.

Praha je městem, jehož prosperita je významně spojena s autenticitou historického prostředí. Regionální satelitní účet Českého statistického úřadu (ČSÚ) uvádí, že přímá hrubá přidaná hodnota (HPH) cestovního ruchu v Praze dosáhla v roce 2024 částky 62,792 miliardy Kč, tedy ekonomického výkonu v řádu desítek miliard korun. V celé České republice dosáhla přímá HPH cestovního ruchu 179,8 miliardy Kč, což představovalo 2,44 % celkové HPH. Podíl přímého hrubého domácího produktu (HDP) cestovního ruchu činil 2,50 % HDP České republiky, což odpovídá přibližně 202 miliardám Kč. Netvrdíme, že jediný most přímo ovlivňuje celý tento ekonomický výkon. Tvrdíme, že pověst Prahy jako města, které chrání své světově uznané dědictví, je skutečným ekonomickým aktivem, nikoli dekorací bez hospodářské hodnoty.[12]

Transparentnost a nezávislý audit

Netvrdíme, že v kauze Vyšehradského mostu bylo prokázáno korupční či jiné trestné jednání ani že byly vypláceny konkrétní provize. Tvrdíme však, že hodnota zakázek, dlouhodobé upřednostňování varianty odstranění historické konstrukce, změny projektového směru a rozdílné vypořádání odborných posudků vyvolávají legitimní otázky k přípravě, zadávání a plnění veřejných zakázek i k možnému nepřiměřenému vlivu zájmových skupin.

Nejde přitom o obavu vytrženou z širšího kontextu. V prostředí železničních veřejných zakázek byly pravomocně doloženy kartelové dohody dodavatelů, včetně kartelu při zakázce na technická řešení vysokorychlostních tratí a rozsáhlejšího kartelu dodavatelů veřejných zakázek pro Správu železnic. Nejvyšší kontrolní úřad navíc v roce 2026 při kontrole přípravy vysokorychlostních tratí upozornil, že některé očekávané přínosy nebyly dostatečně prokázány, a u části kontrolovaných veřejných zakázek zjistil výrazné navyšování vysoutěžených cen. Tyto skutečnosti samy o sobě neprokazují pochybení Ministerstva dopravy nebo Správy železnic v kauze Vyšehradského mostu. Jsou však dostatečným důvodem k tomu, aby stát u takto významné a dlouhodobě sporné investice nastavil mimořádně vysoký standard transparentnosti a nezávislé kontroly.[13]

Nezávislé prověření nemá předem hledat viníka. Má posoudit původní zadání, soutěžní dialog, **veřejnou zakázku „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“, navazující smlouvy a jejich změny**, ekonomické modely, výlukové scénáře, vypořádání studií opravitelnosti, komunikaci s dodavateli a poradci a záznamy o rozhodnutích Ministerstva dopravy a Správy železnic.[14] Zvláštní pozornost má věnovat tomu, zda byly realistické varianty porovnávány podle stejných kritérií a se stejnými vstupy a zda

některá z nich nebyla institucionálně zvýhodněna ještě před jejich rovnocenným porovnáním. Pokud byl postup v pořádku, nezávislé prověření to doloží. Pokud nikoli, stát musí chyby napravit dříve, než budou vynaloženy další veřejné prostředky a ztraceny další roky.

Žádáme sedm konkrétních rozhodnutí – s odpovědností a termíny

Žádáme, aby ministerstvo přijalo následujících sedm rozhodnutí, určilo za ně odpovědné osoby a průběžně zveřejňovalo plnění uvedených termínů. Lhůty níže počítáme od doručení tohoto dopisu.

1) **do 30 dnů** veřejně potvrdit, že zachování a obnova historického mostu v původní poloze jsou závazným zadáním resortu, a určit odpovědného člena vedení resortu a vedoucího projektu.
2) **do 60 dnů** zveřejnit ucelený soubor podkladů a dat: diagnostiku, přehled plánovaných zásahů do původní konstrukce, vypořádání odborných posudků, HIA, varianty provizorního řešení, výlukový model, aktualizované rozpočty, smlouvy a vyčíslení nákladů odkladu.
3) **do 60 dnů** na základě nezávislého technického a dopravně-provozního posouzení rozhodnout, zda bude oprava provedena po jednotlivých polích s jednou opakovaně použitelnou dočasnou konstrukcí, nebo s plnohodnotným dočasným mostem.
4) **do 90 dnů** zveřejnit harmonogram s kontrolními milníky pro projektování, povolování, zadávací řízení a nejdříve dosažitelné zahájení stavebních prací, včetně čtvrtletního informování veřejnosti.
5) **oddělit opravu historické konstrukce** od sporů o třetí kolej, zastávku a řešení předpolí a okolního území. Případnou třetí kolej připravovat pouze jako samostatný, subtilní doplněk po doložení její skutečné potřeby.
6) **zadat aktualizované nezávislé kapacitní posouzení** celého úseku Praha hlavní nádraží – Praha-Smíchov, včetně ETCS, linky S61, uzlu Praha-Smíchov, Berounského tunelu, Nového spojení 2 a železniční Jižní spojky (Praha-Radotín – Praha-Krč – Praha-Vršovice). Současně urychlit přípravu systémového tunelového řešení.
7) **zadat z úrovně Ministerstva dopravy nezávislé prověření** rozhodovacího procesu, hospodárnosti a postupu při zadávání a plnění veřejných zakázek a zveřejnit jeho závěry v rozsahu dovoleném právními předpisy.

Vyšehradský most není překážkou moderní železnice. Je příležitostí dokázat, že Česká republika umí modernizovat chytře, hospodárně a s respektem ke kulturnímu dědictví. Že stát umí opravit to, co zdědil. Že dlouhodobě nedostatečná údržba není cestou k demolici. A že veřejná zakázka nikdy nestojí nad veřejným zájmem.

Vážený pane ministře, cestující, Praha ani státní rozpočet nepotřebují další období neurčitosti. Ukažte, že o postupu Ministerstva dopravy rozhodují ověřená data, jasná odpovědnost a veřejný zájem, nikoli setrvačnost. Rozhodněte o způsobu provedení opravy. Zadejte její přípravu. Zvolte řešení s nejmenším dopadem na cestující. Zveřejněte podklady, harmonogram a náklady odkladu. Zadejte nezávislý audit.

S úctou

Miroslav Vyka

prezident
Svaz cestujících ve veřejné dopravě, z. s.

Na vědomí

generální ředitel Správy železnic;
Národní památkový ústav;
Ministerstvo kultury;
Česká komise pro UNESCO;
Český národní komitét ICOMOS;
hlavní město Praha;
městské části Praha 2 a Praha 5;
ROPID;
Hospodářský výbor Poslanecké sněmovny;
Podvýbor pro dopravu Hospodářského výboru Poslanecké sněmovny;
Výbor pro hospodářství, zemědělství a dopravu Senátu;
Podvýbor pro energetiku a dopravu Výboru pro hospodářství, zemědělství a dopravu Senátu;
UNESCO World Heritage Centre.

Poznámky a zdroje

1) Ministerstvo dopravy ČR – Martin Kupka: Železniční most na Výtoni zůstane, během rekonstrukce ho nahradí mostní provizorium, 16. 9. 2025.
https://md.gov.cz/Media/Media-a-tiskove-zpravy/Ministr-dopravy-Martin-Kupka-Zeleznicni-most-na-p

2) iDNES.cz – O mostu na Výtoni se rozhodne do konce roku, slovo mají i památkáři, 25. 7. 2026. Článek cituje vyjádření Správy železnic k rozhodnutí do konce roku 2026, možnému zahájení stavby v roce 2028 a riziku úplného uzavření. Současně cituje Ministerstvo dopravy, podle něhož má o podobě mostu rozhodnout Správa železnic.
https://www.idnes.cz/praha/zpravy/praha-vyron-zeleznicni-most-sprava-zeleznic-rekonstrukce-oprava.A260708_950722_praha-zpravy_bur

3) Národní památkový ústav – Mezinárodní expertní skupina NPÚ potvrdila možnost obnovy Vyšehradského mostu s dlouhodobou životností, 10. 6. 2026; plné znění závěrů zveřejněno 12. 6. 2026, aktualizováno 25. 6. 2026.
https://npu.cz/cs/novinky/133916-mezinarodni-expertni-skupina-npu-potvrdila-moznost-obnovy-vysehradskeho-mostu-s-dlouhodobou-zivotnosti
https://www.npu.cz/cs/uop-ostrava/zpravy/133967-narodni-pamatkovy-ustav-zverejnuje-plne-zneni-zaveru-pracovni-skupiny-pro-obnovu-vysehradskeho-mostu

4) Nadační fond pro záchranu Vyšehradského železničního mostu – Studie proveditelnosti obnovy Vyšehradského železničního mostu; část zpracovaná týmy COWI a WaltGalmarini, 2024.
https://vysehradskymost.cz/studie-2

5) Zdopravy.cz – Sundejme vždy jen třetinu. Výtoňský most by se podle mostařů dal opravit jednodušeji, 15. 9. 2025; Zdopravy.cz – Kvádr na Výtoni. SŽ ukázala, jak bude vypadat provizorní most pod Vyšehradem, 9. 2. 2026.
https://zdopravy.cz/sundejme-vzdy-jen-tretinu-vytonsky-most-by-se-podle-mostaru-dal-opravit-jednoduseji-259583/
https://zdopravy.cz/kvadr-na-vytoni-sz-ukazala-jak-bude-vypadat-provizorni-most-pod-vysehradem-273239/

6) Ing. Jiří Pospíšil, Ph.D. a kol. – Kapacitní posouzení železniční tratě Praha hlavní nádraží – Praha-Smíchov, zpracováno 8. 11. 2023, aktualizováno 15. 12. 2023. Aktualizovaná verze je veřejně dostupná

na webu NEBOURAT:
https://nebourat.cz/?jet_download=1616f81e570a86a937eeb8f5f5e411a9992a90d1

7) Tamtéž, zejména aktualizace kapacitních výpočtů a závěrečné shrnutí v kap. 8.2–8.4, s. 21–33.

8) Památkový katalog – Soubor železničních mostů na trati Praha hl. n. – Praha-Smíchov.
https://pamatkovykatalog.cz/soubor-zeleznicnich-mostu-na-trati-praha-hl-n-praha-smichov-15729980

9) UNESCO World Heritage Centre – Decision 47 COM 7B.104, Historic Centre of Prague, 2025.
https://whc.unesco.org/en/decisions/8828/

10) UNESCO World Heritage Centre – Dresden is deleted from UNESCO's World Heritage List, 25. 6. 2009.
https://whc.unesco.org/en/news/522

11) Správa železnic – Tříkolejný most na pražské Výtoni má svého projektanta, 8. 1. 2025; starší odhad celkových nákladů 3,4 miliardy Kč.
https://www.spravazeleznic.cz/-/trikolejny-most-na-prazske-vytoni-ma-sveho-projektanta

12) Český statistický úřad – Regionální satelitní účet cestovního ruchu 2024: Praha 62,792 mld. Kč přímé HPH. Český statistický úřad – Satelitní účet cestovního ruchu 2024: Česká republika 179,8 mld. Kč přímé HPH; podíl cestovního ruchu na celkové HPH 2,44 % a na HDP 2,50 %. Přibližná hodnota 202 mld. Kč odpovídá uvedenému podílu na HDP.
https://csu.gov.cz/produkty/rtsa_cr
https://csu.gov.cz/produkty/zisk-z-cestovniho-ruchu-v-cesku-dosahl-364-miliard

13) Úřad pro ochranu hospodářské soutěže – *Úřad odhalil díky leniency programu kartel v oblasti železničních projektů, SUDOP Praha zaplatí pokutu*, 15. 2. 2021. ÚOHS potrestal kartelovou dohodu při veřejné zakázce na technická řešení vysokorychlostních tratí; rozhodnutí nabylo právní moci.
https://uohs.gov.cz/cs/informacni-centrum/tiskove-zpravy/hospodarska-soutez/2962-urad-odhalil-diky-leniency-programu-kartel-v-oblasti-zeleznicnich-projektu-sudop-praha-zaplati-pokutu.html

Úřad pro ochranu hospodářské soutěže – *Výroční zpráva ÚOHS 2025: pokuty za protisoutěžní jednání ve výši půl miliardy a komplikované případy v oblasti veřejných zakázek*, 9. 4. 2026. ÚOHS uvádí rozsáhlý kartel šesti dodavatelů veřejných zakázek pro Správu železnic s pravomocnými sankcemi v celkové výši téměř 130 mil. Kč.
https://uohs.gov.cz/cs/informacni-centrum/tiskove-zpravy/pristup-k-dopravni-infrastrukture/4520-vyrocni-zprava-uohs-2025-pokuty-za-protisoutezni-jednani-ve-vysi-pul-miliardy-a-komplikovane-pripady-v-oblasti-verejnych-zakazek.html

Nejvyšší kontrolní úřad – *Na efektivní výstavbu sítě vysokorychlostních železničních spojení není ČR připravena*, kontrolní akce č. 25/09, 27. 4. 2026. NKÚ mimo jiné upozornil na nedostatečné prokázání některých očekávaných přínosů a na výrazné navyšování cen u části kontrolovaných veřejných zakázek.
https://www.nku.cz/cz/pro-media/tiskove-zpravy/na-efektivni-vystavbu-site-vysokorychlostnich-zeleznicnich-spojeni-neni-cr-pripravena-id15621/

14) Správa železnic, profil zadavatele E-ZAK – veřejná zakázka „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem", systémové číslo P24V00000660; zadávací řízení zahájeno 14. 5. 2024, smlouva uzavřena 19. 12. 2024.
https://zakazky.spravazeleznic.cz/contract_display_14838.html

Příloha č. 1 – Výsledek multikriteriálního hodnocení variant a rozhodovací podklady

Hodnocení je pracovní multikriteriální model, nikoli znalecký posudek.
Vážené body jednotlivých kritérií se sčítají do výsledného skóre ze 100. Čím vyšší skóre, tím lépe varianta naplňuje sledované veřejné zájmy. Skóre je orientační a musí být aktualizováno po zveřejnění závazného výlukového modelu, rozpočtů a dopravně-technologického posouzení.
Použité zkratky: NS2 – Nové spojení 2, ETCS – evropský vlakový zabezpečovací systém, III. TŽK – III. tranzitní železniční koridor, NPÚ – Národní památkový ústav, HPH – hrubá přidaná hodnota, HDP – hrubý domácí produkt.

Varianta	Hlavní přínos	Hlavní riziko	Celkové skóre
A. Oprava po jednotlivých polích + jedna opakovaně použitelná dočasná konstrukce + ETCS + urychlení NS2	**Možnost minimalizovat souhrn úplných výluk; zachování památky; systémový rozvoj**	**Manipulace s poli, logistika, nutnost ověřit délku a rozsah čtyř výluk**	**93**
B. Oprava s plnohodnotným dočasným mostem + ETCS + urychlení NS2	Vysoká kontinuita provozu; oprava polí bez provozního zatížení	Vyšší nároky na přípravu a vyšší náklady na provizorium; zásahy do území	86
C. Oprava + samostatná subtilní třetí kolej + urychlení NS2	Kapacitní rezerva bez demolice; soulad se směrem UNESCO a NPÚ	Územní, vizuální a povolovací rizika; nesmí zdržet opravu	82
D. Nový tříkolejný most místo historické konstrukce	Tři koleje v jednom novém objektu	Nevratná ztráta autenticity; rozpor s vyhlášeným směrem ministerstva; památková, mezinárodní a právní rizika	42
E. Další odklad a pouze udržovací režim	Krátkodobé odložení investice	Další zhoršování stavu, inflace, opakované náklady, nejistota cestujících a riziko krizového omezení	30

Výpočet výsledného skóre – vážené multikriteriální hodnocení

Každá varianta může v jednotlivém kritériu získat nejvýše počet bodů odpovídající jeho váze. Součet bodů tvoří výsledné skóre ze 100.

Kritérium	Váha	A	B	C	D	E
Dopad na cestující a kontinuita provozu	25	**24**	22	20	12	6
Památková hodnota a ochrana světového dědictví	20	**20**	20	17	3	9
Rychlost přípravy a zahájení	15	**14**	12	10	7	3
Kapacita a systémové řešení uzlu	15	**12**	12	15	13	4
Náklady a životní cyklus	10	**9**	8	8	5	3
Povolovací a právní riziko	10	**9**	9	8	2	3
Materiálová a emisní náročnost zásahu a dopad na veřejný prostor	5	**5**	3	4	0	2
CELKEM	100	**93**	86	82	42	30

Kritérium	Váha	A	B	C	D	E
Doporučení pro další rozhodování: Primárně varianta A nebo B podle nezávislého srovnání provizorních řešení. Variantu C připravovat pouze při doložené potřebě třetí koleje v přechodném období. Variantu D neobnovovat bez nového mimořádně silného důkazu nemožnosti opravy. Variantu E odmítnout jako nákladný odklad. Odklad není neutrální a může se stát nejdražší variantou kvůli další degradaci, inflaci, dočasným opatřením a riziku krizového omezení provozu.						

Kritérium „Materiálová a emisní náročnost zásahu a dopad na veřejný prostor“ hodnotí v celém životním cyklu zejména spotřebu nových materiálů, související emise skleníkových plynů a rozsah stavebního zásahu do okolí mostu.

Kapacitní studie Praha hl. n. – Praha-Smíchov: závěry podle rozvojových stavů

Rozvojový stav	Požadavek / cílový stav	Výsledek studie	Omezení interpretace
Po dokončení Nového spojení 2 (NS2)	12 vlaků za hodinu v každém směru	Dvě koleje podle studie postačují ve vyhovující kvalitě.	Nejde o dnešní stav; předpokládá dokončené NS2.
Berounský tunel v provozu, NS2 dosud ne	20 vlaků za hodinu v každém směru	Na dvou kolejích pouze riziková kvalita; 15–19 vlaků za hodinu v každém směru ve vyhovující kvalitě podle typu provozu a špičky.	Vyžaduje přechodné řešení a aktualizaci vstupů.
Po modernizaci navazující infrastruktury (III. TŽK)	20 vlaků za hodinu v každém směru	Provozní koncept je značně problematický kvůli intervalům, zastavování a S61.	Nelze zjednodušit na počet kolejí.
Cílový stav	Dvě dvoukolejné tratě	Kombinace povrchové tratě a NS2 podle studie pro cílový rozsah postačuje; samotné tři povrchové koleje nepředstavují postačující cílové systémové řešení.	Podporuje urychlení přípravy a realizace NS2.

Ekonomický kontext, který musí být součástí rozhodnutí

Položka	Význam pro rozhodnutí
Historický odhad 3,4 mld. Kč	Odhad starší varianty nového tříkolejného mostu; není aktuální cenou opravy ani dnešního řešení.
Praha: 62,792 mld. Kč přímé hrubé přidané hodnoty (HPH) cestovního ruchu v roce 2024	Doložený ekonomický výkon cestovního ruchu v řádu desítek miliard; není to přímá škoda kauzy mostu.
ČR: 179,8 mld. Kč přímé HPH; přibližně 202 mld. Kč přímého HDP; 2,50 % HDP v roce 2024	Dokládá celostátní ekonomický význam cestovního ruchu. Přímá HPH představovala 2,44 % celkové HPH; podíl přímého HDP cestovního ruchu činil 2,50 % HDP ČR.
Náklady spojené s odkladem	Musí zahrnout další zhoršování stavu, inflaci, diagnostiku, dočasná opatření, omezení provozu a zmařené projektové práce.
Životní cyklus	Srovnat opravu, provizoria, třetí kolej a případné alternativy ve stejné metodice a časovém horizontu.

Otevřené otázky a úkoly, které musí ministerstvo vyřešit

- aktuální závazný harmonogram po oznámení Ministerstva dopravy z 16. 9. 2025, závěrech NPÚ z června 2026 a vyjádřeních Správy železnic z července 2026;
- porovnání jedné opakovaně použitelné dočasné konstrukce a plnohodnotného dočasného mostu;
- výlukový model po dnech včetně cestujících, náhradní dopravy a provozních rizik;
- aktuální rozpočty vypočtené jednotnou metodikou a veřejný ukazatel nákladů spojených s odkladem;
- aktualizace kapacitního modelu podle vstupů roku 2026, termínů ETCS, Berounského tunelu, linky S61, uzlu Praha-Smíchov, Jižní spojky a Nového spojení 2;
- památkový plán obnovy s přehledem zachovávaných, opravovaných a nahrazovaných částí konstrukce;
- jasné zadání nezávislého auditu a úplný dohledatelný přehled podkladů, rozhodnutí, smluv a jejich změn.

Souhrn rozhodovacích milníků

Termíny shrnují body 1–4 otevřeného dopisu:
30 dnů – potvrzení závazného zadání opravy a určení odpovědného člena vedení resortu a vedoucího projektu;
60 dnů – výlukový model, nezávislé posouzení provizorních řešení, rozpočty, náklady odkladu a ucelený soubor podkladů;
90 dnů – harmonogram s kontrolními milníky a nejdříve dosažitelným termínem zahájení stavebních prací;
čtvrtletně – veřejná zpráva o termínech, nákladech, rizicích a dopadech na cestující.