

Vážený pane ministře,

jako účastníci a sympatizanti mezinárodního sympozia Mosty 2023, které jste poctil svou záštitou, se považujeme za reprezentativní zástupce společenství, které zahrnuje projektanty, stavitele a správce mostů i vědecké pracovníky v tomto oboru. Dohromady se identifikujeme, byť ne zcela přesně, jako **mostní inženýři**. Jako takoví odpovídáme za správný návrh, realizaci, správu a údržbu mostů. Naše odpovědnost je ze zákona rovněž trestněprávní a celoživotní.

Náš obor se stal v poslední době předmětem zvýšeného veřejného zájmu, naposledy v souvislosti s problematikou rekonstrukce železničního mostu přes řeku Vltavu v Praze pod Vyšehradem. Na tomto emocionálně vyhoceném případě lze velmi dobře ilustrovat obecné rysy znepokojivé situace, do které se naše profese v poslední době dostává.

Cílená příprava rekonstrukce mostu i navazujících úseků trati probíhá více než dvacet let. V jejím průběhu byly provedeny velmi podrobné diagnostiky a statický přepočet 120 let starého stávajícího mostu, včetně experimentálního ověření jeho závěrů měření. Na základě těchto podkladů byla zpracována projektová dokumentace, která porovnávala různé varianty využití stávajících nosných konstrukcí mostu a jejich náhrady konstrukcemi novými. Dle závěrů této dokumentace je případná úprava nosných konstrukcí na hranici smysluplnosti, neboť výměny či zesílení více než 60% konstrukčních prvků by umožnily provoz pouze redukovaného železničního zatížení v omezeném průjezdném profilu, a to po dobu nejdéle 30 let. Varianta nových nosných konstrukcí s minimální životností 100 let je proto pro vlastníka mostu (tedy stát) i jeho správce jednoznačně vhodnější z provozního i ekonomického hlediska.

S přihlédnutím ke vzrůstajícímu veřejnému zájmu přesto správce mostu vypsál formou soutěžního dialogu otevřenou architektonicko-konstrukční soutěž, v jejímž zadání byly připuštěny veškeré alternativy rekonstrukce mostu i řešení návazností. Reprezentativně obsazená hodnotící komise doporučila k realizaci jeden ze soutěžních návrhů, který zahrnoval výměnu nosných konstrukcí a zachování původní spodní stavby mostu. Po zveřejnění vítězného návrhu vznikla petice proti bourání stávajícího železničního mostu, na kterou jste reagoval svoláním mezinárodního technického kolokvia.

Účastníci kolokvia se většinou rovněž přiklonili k výměně nosných konstrukcí mostu, což však již zjevně nemá významný vliv na rozbourané veřejné mínění.

Zcela chápeme zájem laické veřejnosti o podobně exponované mosty. Všechny individuální zájmy musí být ze zákona zohledněny. V případě mostu pod Vyšehradem tento proces probíhá transparentně a v nadstandardním rozsahu. Konečného odborného rozhodnutí nicméně nemůže být dosaženo veřejným hlasováním - zde se přímo nabízí analogie s rozhodováním lékaře o provedení operativního zákroku.

Na železničním mostu pod Vyšehradem lze prezentovat i velmi znepokojivé narušování legitimních postupů lokálními politiky. Dříve odsouhlasené kroky v procesu jeho přípravy (výsledky soutěže, závěry kolokvia) jsou opakovaně zpochybňovány, pokud neodpovídají jejich tužbám. Veřejné mínění je ovlivňováno odkazy na nepochopené či snad záměrně zkreslené závěry zahraničních studií, které zatím zdaleka nedosahují vypovídací hodnoty prací provedených tuzemskými mostními inženýry.

Za profesně velmi nešťastné pak považujeme stanovisko skupiny architektů, zasláné prezidentovi republiky a dalším činitelům. Jsme přesvědčeni, že naprostá většina jeho signatářů není s problematikou mostu vůbec obeznámena, zatímco by měla alespoň tušit, že se zde zdaleka nejedná pouze o zachování původního vzhledu mostu a pražského panoramatu. V této souvislosti připomínáme, že architekt není podle §17 zákona 360/1992 Sb. odborně způsobilý k projektování inženýrských staveb a nesmí provádět statické ani dynamické výpočty.

Obecně je každý most náročným inženýrským dílem, jehož hlavním účelem je převedení dopravy přes překážku. Most musí splňovat celou řadu požadavků, mezi kterými jsou spolehlivost, funkčnost, trvanlivost i příznivý vzhled. Mostní inženýři absolvují pětileté odborné studium, přísné autorizační zkoušky a zejména další dlouhé roky praxe, aby byli schopni most navrhovat správně ve všech souvislostech. Za výsledek své práce pak nesou doživotní odpovědnost. Jejich odborné rozhodování proto nelze nahrazovat veřejnými peticemi ani politickými rozhodnutími.

Vážíme si skutečnosti, že jste za kauzu železničního mostu pod Vyšehradem převzal osobní odpovědnost.

My, mostní inženýři, jsme rovněž připraveni nést trvale odpovědnost za naši práci, kterou zároveň považujeme za naše poslání i vašeň. K tomu však potřebujeme nezbytnou důvěru, v první řadě Vaši. Současně jsme připraveni poskytnout Vám za naše společenství veškerou potřebnou součinnost pro Vaše rozhodování.

Za mostní inženýry, účastníky a sympatizanty symposia Mosty 2023