

### *Úpravy v historii*

Kamenné klenby a pilíře pocházejí z doby stavby a nebyly výrazně upravovány. Jedinou úpravou je snaha o stažení a provizoria u krajních pilířů.

V roce 1953 byl most rekonstruován: byla vyměněna mostovka za spřaženou železobetonovou a v úrovni mostovky byla původní klenba rozšířena o chodníkové konzole na vnější straně hlavních nosníků.

V roce 2000 a 2001 byl proveden zásah do konstrukce mostu (došlo k havárii obou krajních břehových pilířů), podél břehových pilířů byly vybudovány provizorní podpory a do ocelové nosné konstrukce příhradových nosníků byly vloženy dodatečné diagonály, které přenášejí zatížení od mostní konstrukce na provizorní podporu. Tyto dodatečné ocelové prvky byly k původní nosné konstrukci přivařeny. Ložiska na původních břehových pilířích byly vyřazena z funkce, aby nedocházelo k zatěžování poškozených pilířů.

### *současný stav*

Most se nachází v havarijním stavu označeném stupněm VII (ve stupnici I-VII). Havarijní stav platí pro horní i spodní stavbu. Na mostě je omezená zatížitelnost (8 t, výhradní 26 t a jedna náprava 6 t).

Střední pilíř je příčně roztržen a provizorně stažen. Po vybudování brandýského jezu na Labi (cca 50 let po vzniku mostu) došlo ke změně režimu proudění v korytě řeky, který ohrožuje stabilitu středního pilíře jeho postupným podemláním.

Havarijní stav vykazují i pilíře na břehu, kde je vidět deformace a dále pak lámání pískovcových kvádrů a silné poškození pod ložisky. Na to bylo reagováno provizoriem osazeným před pilíř na břeh řeky. Provizorium je nesené pilíři z tryskové injektáže a pilíře PIŽMO. Podchycení hlavních nosníků zasahuje do železné konstrukce.

Ocelová příhradová konstrukce je původní, její podstatné části jsou zkorodované. ?

Po vyhodnocení výše uvedeného jednotlivě i ve vzájemných souvislostech dospělo Ministerstvo kultury k závěru, že příhradový most ev.č. 610-013 v Brandýse nad Labem, okres Praha-východ, Středočeský kraj, je jistě výraznou historickou dominantou obce a současně doklad umu stavebního inženýrství z období 70. let 19. století. V období svého vzniku patřil most svými rozměry k největším silničním mostům k českých zemích a dodnes si zachoval řadu původních cenných prvků, kterými jsou na prvním místě ocelová příhradová konstrukce a dále pískovcové pilíře. Ministerstvo kultury bohužel musí na základě odborných posudků, které se zabývaly technickým stavem mostu, konstatovat, že současný stav mostu je havarijní (klasifikováno stupněm VII na stupnici I až VII).

Ministerstvo kultury nepochybovalo v průběhu celého správní řízení o historické hodnotě mostu. Rovněž nebyl popírán jeho esteticko-urbanistický význam pro panorama MPZ Brandýs nad Labem. Avšak vzhledem k pochybnostem ohledně současného technického stavu mostu, které i ve svých vyjádřeních doporučující prohlášení mostu za kulturní památku podávali jak odborníci tak laici z oblasti památkové péče, historie architektury či technických oborů, bylo nutné zajistit exaktní důkazy o možné rekonstrukci mostu. A to tak, aby po jeho obnově nevznikla kopie stávajícího mostu, kterou zákonem č. 20/1987 Sb., o státní památkové péči nelze chránit. Posouzením všech stanovisek zabývajících se technickým stavem mostu dospělo Ministerstvo kultury k závěru, že je prokázán havarijní stav mostu klasifikovaný stupněm VII a oprava mostu je natolik problematická, že by jeho případná obnova znamenala zásahy do původní památkové podstaty takového rozsahu, kdy by v budoucnu nebylo možné hovořit o památkově hodnotném objektu.

V průběhu správního řízení se muselo Ministerstvo kultury vypořádat s řadou námitek a podnětů zejména ze strany navrhovatelů, ke kterým ministerstvo uvádí následující.