

Praha vítá diskusi o budoucnosti železničního mostu pod Vyšehradem

9.2.2023 - | Magistrát hlavního města Prahy

Železniční most pod Vyšehradem je součástí Pražské památkové rezervace od roku 1971, jako součást památky Světového dědictví UNESCO je od roku 1992 a samostatně má památkovou ochranu od roku 2004. Zároveň byly obě snahy o odebrání jeho památkové ochrany v letech 2010 i v roce 2020 Ministerstvem kultury zamítnuty. „Jen málo železničních mostů na světě má tak unikátní polohu a hodnotu jako má ten na Výtoni. Z hlediska dopravy je navíc důležitý vznik třetí koleje a nové zastávky na Výtoni,“ komentuje situaci Adam Scheinherr, náměstek primátora pro oblast dopravy a památkové péče.

Hlavní město Praha spolu s Technickou správou komunikací (TSK) nechalo v minulosti zpracovat dvě studie posuzující možnosti budoucnosti železničního mostu. Pro metropoli je z hlediska veřejných zájmů zásadní jak památková hodnota mostu, tak nutnost rozšířit most o třetí kolej a vybudovat nové zastávky na Výtoni.

Aby hlavní město prokázalo realizovatelnost daného řešení, nechalo si zpracovat Ideovou studii souboru železničních mostů pod Vyšehradem. Závěry potvrdily možnost doplnit současnou konstrukci o samostatnou soudobou konstrukci s třetí kolejí, včetně zřízení nové železniční zastávky v oblasti Výtoně. Tato ideová studie proveditelnosti byla taktéž posouzena Národním památkovým ústavem s kladným hodnocením.

To se shoduje i se závěry rozhodnutí Ministerstva kultury ČR ze dne 3. března 2020 o nezrušení památkové ochrany, kdy ministerstvo konstatovalo: *„Z podkladů shromážděných v tomto řízení je však zřejmé, že špatný technický stav ocelové konstrukce mostu přes Vltavu je řešitelný, aniž by byla zásadním způsobem narušena památková hodnota soumostí či vyloučena původní funkce mostu. Třetí kolej lze realizovat výstavbou nového jednokolejného mostu vedle mostu přes Vltavu, spolu s novou přestupní zastávkou na pravém břehu Vltavy.“*

Aby byla dostatečně prověřena možnost zachování a rekonstrukce ocelové nosné konstrukce dnešního mostu, byla TSK v roce 2021 zadána Studie proveditelnosti opravy mostu. Zpracování bylo zadáno mezinárodnímu sdružení jedné z největších světových projekčních firem COWI a WaltGalmarini AG, jako kancelářím nezávislým na českém prostředí a se stovkami významných realizací novostaveb i rekonstrukcí mostů po celém světě. Autory jsou Ian Firth a Andreas Galmarini.

Závěry studie na základě statického výpočtu mostu potvrdily realizovatelnost rekonstrukce mostu s tím, že byla navrhována kompletní výměna mostovky, tedy té části mostu, která přenáší síly ze železničního svršku do obloukové části mostu. Konstrukci mostovky lze tak v rámci rekonstrukce řešit díky konstrukčním úpravám kompletně nově vzhledem k aktuálním technickým možnostem a nárokům provozu i údržby. Naopak poloparabolické příhradové ocelové nýtované nosníky lze opravit výměnou či zesílením vybraných prvků konstrukce. Model určuje ke kompletní výměně 4 diagonály v každém oblouku.

„Právě tyto obloukové části vytvářejí zásadní hodnotu mostu v rámci pražského panoramatu a zároveň právě tyto části jsou nejvýznamnější z hlediska dokladu tehdejšího mostářství a technologie nýtování,“ říká náměstek primátora Adam Scheinherr a dodává: *„Vítáme snahu Ministerstva dopravy o širokou veřejnou i odbornou diskusi a vznik technického kolokvia pro most.“*

Ministrem dopravy Martinem Kupkou byla Praha oslovena k výběru odborníků do kolokvia. V minulém týdnu náměstek primátora zaslal návrh tak, aby byli osloveni experti napříč obory mostařství i památkové péče: Prof. Pavel Ryjáček (ČVUT Praha); Prof. Jiří Kolísko (Kloknerův ústav), Prof. Stanislav Pospíšil (Akademie věd ČR), Prof. Eugen Brühwiler (ETH Lausanne); Prof. Peter Strasser (Donau Universität Krems), Prof. Silke Langenberg (ETH Zürich) a Ian Firth (COWI) nebo Andreas Galmarini (WaltGalmarini AG).

Zároveň bylo v návrhu zasláno posouzení výše uvedených studií a z nich sestaveného harmonogramu různých variant pro rekonstrukci mostu. Vzhledem k rozpracovanosti rekonstrukce, kde je již Správou železnic připravena dokumentace pro územní rozhodnutí, vychází právě tato cesta jako nejrychlejší pro řešení aktuálního špatného technického stavu mostu. Při pokračování v přípravě může být rekonstrukce zahájena na přelomu let 2024 a 2025. Paralelně s tím může být spuštěna příprava jednokolejné konstrukce umístěné v blízkosti mostu. Varianta s novým trojkolejným přemostěním bude dle harmonogramu Správy železnic připravena k realizaci až v roce 2026.

Přílohy:

- Ideová studie
- Studie rekonstrukce
- Harmonogramy

https://www.praha.eu/jnp/cz/o_meste/magistrat/tiskovy_servis/tiskove_zpravy/praha_vita_diskusi_o_budovnosti.html