

TISKOVÁ ZPRÁVA O osudu železničního mostu pod Vyšehradem rozhodne technologické kolokvium expertů

Praha, 24. ledna 2023 – **Na prezentaci vítězných návrhů soutěžního dialogu na novou podobu železničního mostu pod Vyšehradem, kterou pořádala Správa železnic ve středu 18. ledna, ministr dopravy Kupka oznámil konání odborného kolokvia. To posoudí aktuální stav mostu a opravitelnost jeho historické konstrukce.**

Kolokvium je reakcí na petici apelující na opravu a záchranu této památkově chráněné industriální stavby. Petici podepsalo za zhruba 6 týdnů více než 9000 občanů České republiky. Petice je podložena odbornými posudky, které dokazují, že historickou konstrukci mostu lze opravit a zajistit na ní železniční provoz. Petici podpořilo mnoho známých osobností včetně několika pražských senátorů, kteří chystají otevřený dopis ministrovi dopravy.

„Ačkoliv jako iniciativa za zachování kulturní památky vítáme uspořádání odborného kolokvia, přáli bychom si, aby bývalo proběhlo před samotným vypsáním soutěžního dialogu. Nyní je ale zásadní, aby se kolokvium konalo s nejvyšší možnou mírou transparence a za účasti relevantních expertů nejen z České republiky, ale i za zahraničí. Pokud se to nepodaří, bude už navždy přetrvávat pachutí z toho, že k záchraně kulturní památky se Správa železnic nepostavila seriózně a kolokvium jí pouze posloužilo k obhájení stavby nového mostu,“ komentuje Pavel Štorch, člen petičního výboru.

O termínu konání a personálním složení kolokvia bude informovat Správa železnic.

Na nevyváženost debaty o mostu upozornili i účastníci prezentace nové podoby mostu 18. ledna. V krátké diskuzi po sérii prezentací, které argumentovaly pro vznik nového mostu a detailně představily vítězný návrh mostu ze soutěžního dialogu, vystoupili i starosta Prahy 5 Jaroslav Pašmik (Praha sobě) a zastupitel Prahy 2 Tomáš Čada (Piráti). Oba poukázali na nedostatečnou komunikaci Správy železnic vůči městským částem ohledně celého procesu soutěžního dialogu a finálního řešení, s nímž počítá vítězný návrh. Padla kritika i za to, že do panelu vystupujících nebyli přizváni zástupci hlavního města Prahy.

V návaznosti na prezentaci Správy železnic plánuje iniciativa Nebourat.cz v únoru několik veřejných akcí věnovaných budoucnosti mostu. Informovat o nich bude na svém profilu na sítích Twitter a Facebook.

Kontakty:

Web: www.nebourat.cz

Twitter: @nebourat_cz

Facebook: <https://www.facebook.com/zachranmezeleznicimost>

Petice: <https://bit.ly/3ZFSZHM>

Podporovatelé petice: <https://nebourat.cz/podporovatele/>

Kontakty pro další dotazy:

- e-mail: nebourat@email.cz

- Ing. Mgr. Pavel Štorch – 602 553 638

Doplňující informace:

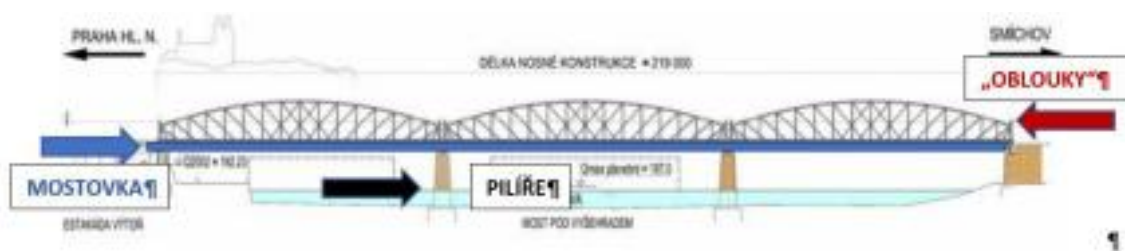
Železniční most pod Vyšehradem, památkově chráněná industriální stavba z roku 1901, je přes svůj neuspokojivý stav opravitelný.

Opravitelnost mostu prokázaly v posledních letech dvě studie, zpracované zahraničními odborníky: profesorem Eugenem Brühwilerem ze Švýcarského federálního technologického institutu v Lausanne a renomovanou britskou projekční kancelář COWI.

Závěr studie prof. Brühwillera: Zachování současného mostu je technicky realizovatelné za splnění podmínek současných norem a zároveň s předpokladem na dlouhou životnost provozu.

Závěr studie COWI a WaltGalmarini: Po dokončení všech rekonstrukčních prací bude most schopen provozu na obou kolejích i na lávkách, s tím, že konstrukce bude považována za spolehlivou po mnoho dalších let.

Rozhovor s prof. Brühwilerem: [Švýcarský expert o železničním mostu na Výtoni: Nový se stavět nemusí, stál by víc než rekonstrukce](#) irozhlas.cz, listopad 2019



Obr.1: Rozlišení pojmů pilíře, mostovka a oblouky mostu. Správa železnic chce zachovat pouze pilíře, iniciativa Nebourat.cz je na základě posudků zahraničních odborníků přesvědčena o možnosti zachování oblouků. Ty jsou zásadní pro panorama Prahy i pro zachování řemeslného odkazu průmyslové revoluce v Praze.

Table 4.7 – Maximum fatigue utilization assuming 15% corrosion allowance

Bottom Chord	Top Chord	Vertical Post	Diagonal bracing members		Crossbeam	Stringers
			at/62	All others		
0.99	0.78	0.67	1.27	0.94	1.73	1.1



Fig. 7 Bridge steel member utilization in the arch base assuming a 15% corrosion allowance

This shows that under the cyclic loading model assumed in the analysis, the diagonal bracing members at the end of the bridge experience cyclic stress levels higher than the threshold level above which some fatigue damage accumulation can occur. The critical section is the reduced net cross section in the parent plate through the rivet holes. The parent plate in these areas is covered by the welded cover plates, so if any fatigue cracking is occurring it may not be visible to inspection.

Obr.2: Pasáž z analýzy inženýrské kanceláře COWI London, podložená digitálním modelem, vyhodnocující stabilitu prvků oblouků. Vyměnit je nutné především spodní a červeně zvýrazněné diagonální nosníky.