

Debata o budoucnosti železničního mostu pod Vyšehradem má šanci se posunout dál

Praha, 18. ledna 2023 - Železniční most pod Vyšehradem, památkově chráněná industriální stavba z roku 1901, je přes svůj neuspokojivý stav opravitelný. Petici za jeho záchranu podepsalo už více než 8000 občanů České republiky, podporuje ji několik senátorů a další osobnosti veřejného života. Kam se posune debata o budoucnosti mostu po oficiální prezentaci návrhu jeho nové podoby?

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."*

Možnost most opravit a zachovat jako součást funkčního dopravního řešení ale dlouhodobě zpochybňuje jeho majitel, Správa železnic, která v listopadu 2022 publikovala návrh nové podoby železničního mostu, který zachovává pouze pilíře mostu a kovovou část nahrazuje novostavbou.

Návrhy nové podoby mostu, jež se umístily na předních místech architektonického soutěžního dialogu uspořádaného Správou železnic, budou odborné veřejnosti a médiím prezentovány ve dnes, ve středu 18. ledna v 17:30 v Národním technickém muzeu. Pro veřejnost bude z prezentace připraven online stream a poté záznam. Ministerstvo dopravy také chystá technické kolokvium, které má ještě jednou odborně posoudit aktuální stav mostu a zvážit možnost zachování historické konstrukce.

„Dočkali jsme se prezentace procesu, kterým Správa železnic došla k nápadu na novostavbu mostu. Naším zájmem je diskuse o rozvoji železniční dopravy v Praze a památkové péči. To jsou témata, která kauza mostu pod Vyšehradem otevírá.“ říká Pavel Štorch, zakladatel iniciativy Nebourat.cz a člen petičního výboru a dodává: *„Z tohoto procesu nesmí být vyloučena široká veřejnost. Její zájem dokládá počet podpisů petice.“*

Za iniciativu je nutné v průběhu uspořádané prezentace zodpovědět především následující otázky, které pomohou posunout debatu o osudu mostu dál:

1, Železniční most je památkově chráněn i díky tomu, jak se zapsal do panoramatu historického centra Prahy chráněného jako světové dědictví UNESCO. Ztotožňují se orgány památkové péče s názorem Správy železnic, že je možné zachování památkové ochrany i při kompletním odstranění stávající ocelové nýtované konstrukce?

2, Studie COWI a Prof. Brühwiler potvrzuje, že kompletní výměna mostovky a 4 diagonál v každém oblouku zcela dostačuje pro kompletní rekonstrukci. Byl tento návrh někdy rozpracován, naceněn a zvažován jako proveditelná alternativa?

3, Od roku 2004, kdy byl most vyhlášen kulturní památkou dodnes nebyla na mostě prováděna protikorozní ochrana, úbytek materiálu důsledkem koroze tedy pokračuje i nyní a komplikuje opravu více a více. Kontrola mostu z prosince 2022 mluví o nutnosti brzkého omezení provozu. V roce 2018 posudek konstatoval, že most vydrží nejdéle 5 let. Vítězný návrh by se měl začít realizovat v roce 2026. Má SŽ pro případ, že dojde v procesu projekčních prací, úředních postupů a výběru realizační firmy k zdržení, plán jak zachovat železniční dopravu mezi Smíchovským a Hlavním nádražím?

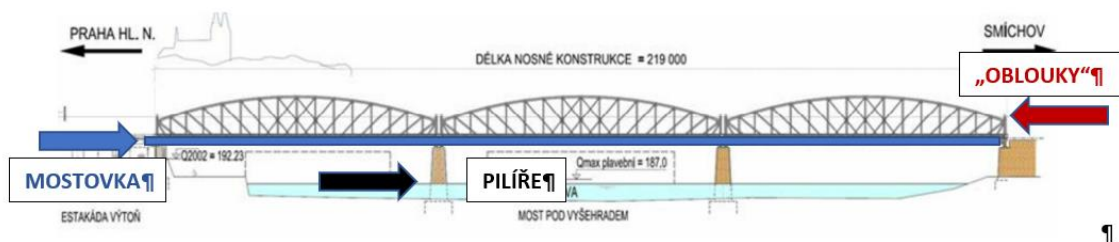
4, Je a, nerespektování obsáhlých studií předních expertů dokazujících opravitelnost mostu a splňující požadavky rezervace UNESCO v soutěžním dialogu a b, probíhající zasmluvnění dopracování sporného vítězného návrhu v souladu s péčí řádného hospodáře?

5, Budou k plánovanému technologickému kolokviu přizváni inženýři Eugen Brühwiler a Ian Firth a odborníci z českých firem, které dokáží opravovat nýtované mostní konstrukce?

Iniciativa Nebourat.cz plánuje v únoru několik akcí, které budou ukazovat další, alternativní východiska pro budoucnost mostu. První se bude konat už ve čtvrtek 2. února ve vile Winternitz na pražských Malvazinkách (www.loosovavila.cz). Hostem bude Dr. Ing. Johannes Rödel, zakladatel iniciativy Viadukt Chemnitz (viadukt-chemnitz.de), která má za sebou téměř identický příběh jako železniční most, ale již s dobrým koncem, a která byla oceněna hlavní německou cenou za příspěvek k památkové péči. Z akce je plánovaný online přenos. Ve dnech 21. a 22. února se uskuteční návštěva výše zmíněného Prof. Eugena Brühwiler, odborníka na nýtované historické mosty v Praze. V těchto dnech plánujeme komentované procházky s výkladem po mostě. Do všech aktivit iniciativa nebourat.cz aktivně zve i zástupce památkářů, Ministerstva dopravy, Hlavního města Prahy i Správy železnic.

Informace k této a dalším akcím budou zveřejňovány na profilu iniciativy na Facebooku.

- Web: www.nebourat.cz
- Facebook: <https://www.facebook.com/zachranmezeleznicnimost>
- Petice: <https://bit.ly/3ZFSZHM>
- Kontakty pro další dotazy:
 - e-mail: nebourat@email.cz
 - Ing. Mgr. Pavel Štorch – 602 553 638
 - doc. PhDr. Richard Biegel, Ph.D. – 604 873 674



Obr.1: Rozlišení pojmů pilíře, mostovka a oblouky mostu. Správa železnic chce zachovat pouze pilíře, iniciativa nebourat.cz, podpořena zahraničními odborníky je 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
			d1/d2	All others		
0.99	0.78	0.67	1.27	0.94	1.73	1.1

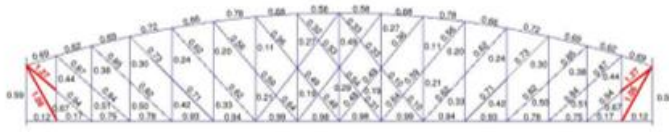


Fig. 7. Fatigue stress threshold utilization in the main truss, assuming a 15% corrosion allowance

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 riveted 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.](#)