



MKCRP00CNR9D

Váš dopis zn.:

Zde dne:

Naše zn.: 45560/2018-SŽDC-GŘ-O28

Vyřizuje:

Telefon:

Mobil:

E-mail:

Datum: 6. 9. 2018

Ministerstvo kultury GR  
Odbor památkové péče  
odd. ochrany kulturních památek  
Maltézské nám. 1  
118 01 Praha 1

Ministerstvo kultury	
Došlo: 10-09-2018	
Č.j.	počet listů: 4/5
Přídel: OPP	počet listů příloh: 1 CD

**„Železniční most – soubor železničních mostů na trati Praha hl. n. – Praha Smíchov“ – kulturní památka vedená v ÚSKP pod č.rejstříku 101315:**

**- žádost o zrušení prohlášení za kulturní památku**

Soubor železničních mostů na trati Praha hl. n. – Praha Smíchov, který je kulturní památkou vedenou v ÚSKP pod č.rejstříku 101315, je ve vlastnictví České republiky, právo hospodařit s tímto majetkem státu má Správa železniční dopravní cesty, státní organizace (dále jen SŽDC). Popis souboru železničních mostů dle ÚSKP je dobře patrný z dokumentu *Vyrozumění o zápisu do ústředního seznamu kulturních památek ČR* ze dne 8.11.2005 (viz Příloha č.1). V evidenci SŽDC se jedná o mostní objekt v traťovém úseku 0201 Praha hl. n. (mimo) – Praha-Smíchov (mimo), který je tvořen pěti mosty. Při sledování ve směru od nádraží Vyšehrad jde o tyto památkově chráněné mosty:

- kamenný klenbový most o 5 otvorech v km 3,390 („Vyšehrad garáže I“);
- ocelový trámový most o jednom otvoru přes ul. Vyšehradská v km 3,415 („Vyšehradská“);
- kamenný klenbový most o 8 otvorech v km 3,470 („Vyšehrad garáže II“);
- ocelový trámový most se čtveřicí mostních otvorů přes pravobřežní komunikace v km 3,545 („Výtoň“);
- ocelový příhradový železniční most se třemi mostními otvory přes řeku Vltavu v km 3,706 („Pod Vyšehradem“), který je zároveň dominantním mostem celého soumostí.

Uvedený mostní objekt má celkovou délku **459,6 m**, délka přemostění je **432,8 m** (viz Příloha č. 2a, 2b – přehledný výkres celého mostního objektu).

I.

Ještě než přistoupíme k popisu důvodů, které vedly k podání naší žádosti, nejdříve uvádíme k jednotlivým památkově chráněným mostům bližší popis – tj. popis jejich nosné konstrukce, údaje o stáří mostu a u mostů v km 3,545 a km 3,706 přehled oprav a úprav, které byly v průběhu jejich existence provedeny.

Popis nosných konstrukcí:

- nosné konstrukce klenbových mostů v km **3,390** a km **3,470** jsou tvořeny kamennou polokruhovou segmentovou klenbou. Pravá část pod kolejí č. 2 byla vybudována v roce 1871 z pískovce. Levá část pod kolejí č. 1 byla dobudována v rámci zdvoukolejňování v roce 1901 až 1907 ze žulového zdiva. Zdivo poprsních zdí je pravidelné řádkové;
- nosná konstrukce mostu v km **3,415** je novodobá ocelová svařovaná trámová komorová uzavřená (typový provizorní most uzavřeného lichoběžníkového průřezu) s přímým uložením koleje na rozpětí 21,0 m. Konstrukce jsou samostatné pod každou z převáděných kolejí a byly osazeny v roce 1994;
- nosné konstrukce mostu v km **3,545** jsou samostatné pod každou z převáděných kolejí. Hlavní nosníky jsou plnostěnné nýtované o rozpětí 18,90 m ve všech čtyřech mostních otvorech. Mostovka je otevřená prvková s plošně uloženými mostnicemi na neprůběžných podélnících. Celková délka přemostění je 76,74 m a délka mostu 80,33 m;
- nosné konstrukce mostu v km **3,706** jsou navrženy jako dvoukolejné ocelové nýtované uzavřené příhradové násobné soustavy se zakřiveným horním pásem o shodném rozpětí 71,72 m. Celková délka

přemostění je 215,550 m a délka mostu 234,450 m. Jedná se o konstrukci, která byla v té době nejhospodárnějším řešením. Konstrukční uspořádání mostu odpovídalo době vzniku a snaze o snížení hmotnosti konstrukce. Jednotlivé profily jsou často odstupňovány dle očekávaných namáhání. Detaily členěných prutů příhradové konstrukce nebyly řešeny s ohledem na nebezpečí rozvoje koroze oceli při poruše protikorozi ochrany (zejména štěrbinové koroze). Tento problém se týká zejména dolního pásu, diagonál a svislic, které se ve styčnicích vzájemně prostupují;

- nosné konstrukce mostu v km **3,545** a km **3,706** byly vyrobeny v roce 1901 z plávkové oceli, kdy nahradily původní jednokolejný most z roku 1871.

#### Popis spodní stavby mostů v km 3,545 a km 3,706:

- spodní stavba mostu v km **3,545** je částečně původní z roku 1871 z rádkového zdiva z pískovce a částečně dostavěna v roce 1901 z rádkového zdiva ze žuly. Opěra O01 a pilíř P03 byly ponechány z původního přemostění. Pilíř P03 byl tvarově rozšířen pro potřeby uložení nové nosné konstrukce mostu. Dostavěny byly nově pilíře P01 a P02 ze žulového rádkového zdiva;
- spodní stavba mostu v km **3,706** je masivní z rádkového kamenného žulového zdiva, příp. z granodioritového zdiva s výplní betonem s úlomky žuly. Založení opěry O01 a pilířů P01 a P02 je plošné na skalním podloží (břidlice). Pilíře P01 a P02 jsou založeny na ocelových nýtovaných kesonech. Smíchovská opěra O02, která byla již vybudována jako dvoukolejná, zůstala původní z roku 1871 a je založena na dřevěném pilotovém roštu. Tato opěra byla v roce 1901 upravena pouze v horní části pro uložení nové nosné konstrukce.

#### Popis oprav a úprav mostů v km 3,545 a km 3,706:

- v rámci elektrifikace železniční sítě proběhla v letech 1969 až 1970 na ocelových konstrukcích mostu v km **3,706** úprava horního ztužení vč. koncových portálů. Původní zakřivený tvar portálu a celé vnitřní příhradové příčné ztužení bylo odstraněno a nahrazeno novým ztužením ze svařovaných „I“ profilů. Konzoly trakčního vedení byly uchyceny přímo na profily svislic hlavního nosníku;
- rozsáhlejší konstrukční úpravy mostu v km **3,706** byly provedeny na mostovkové části v roce 1987, kdy byly zesíleny podélníky, doplněno podmostovkové ztužení a brzdné ztužidlo u krajů a ve středu nosné konstrukce;
- nosné konstrukce mostu v km **3,545** byly rekonstruovány v letech 1997-1998, kdy byla vyměněna dolní pásnice hlavních nosníků ve 4. otvoru, zesíleny podélníky a provedena celková obnova protikorozi ochrany (dále jen PKO),
- na mostě v km **3,706** byla celková oprava PKO provedena v roce 1957. Částečná oprava PKO v mostovkové části byla provedena současně se zesílením podélníků,
- opravy spodní stavby mostu v km **3,706** byly v pravidelných intervalech prováděny na opěrách v místech uložení konstrukce mostu, kde vlivem působení zvýšeného tření v ložiskách dochází k posunu úložných kvádrů.

## II.

Vzhledem k naléhavé potřebě provedení celkové rekonstrukce úseku trati Praha hl. n. (mimo) - Praha-Smíchov (vč.) vedoucí k požadovanému zkapacitnění trati, zvýšení bezpečnosti a snížení hlukových zátěží přistoupila SŽDC k novému zadání zakázky na zpracování dokumentace pro vydání rozhodnutí o umístění stavby (dále jen DÚR)<sup>1</sup>. Celý tento úsek je projekčně rozdělen do tří částí, kterými jsou „Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)“, „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“ a „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“. Rozmezí a návaznost všech tří úseků jsou dobře viditelné z přiložené situace (viz Příloha č. 3).

<sup>1</sup> Přílohou této žádosti je část E1.4 a další vybrané výkresy z DÚR. V rozpiskách dokumentace je uveden stupeň „PD“ (přípravná dokumentace), neboť toto označení pro DÚR se na SŽDC užívalo v době zpracování dokumentace dle tehdy platného vnitřního předpisu SŽDC.

Zadání přípravné dokumentace vycházelo ze zpracované aktualizace studie proveditelnosti (SUDOP PRAHA a.s., 06/2015), která byla schválena Centrální komisí Ministerstva dopravy dne 18. 9. 2015, ve variantě **Střed 1.1 SH**, dále ze Schvalovacího protokolu čj. 50705/2015-SŽDC-07 na základě Posuzovacího protokolu čj. 13224/2015-SŽDC-SSZ-ÚTI-Frk ze dne 18. 8. 2015 (Schvalovací protokol včetně příloh - viz Příloha č. 4).

Úsek, kde se soubor památkově chráněných mostů nachází, řeší první dvě jmenované části stavby. Z hlediska zásahů do památkově chráněných mostů je stěžejní druhá část – tj. „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“, která řeší rekonstrukci mostu v km 3,545 (most „Výtoň“) a mostu v km 3,706 (most „Pod Vyšehradem“). V dalším textu se proto budeme zabývat právě touto částí přípravné dokumentace. V příloze naší žádosti přikládáme část dokumentace E.1.4, která řeší profesi „mosty“ (viz Příloha č. 5). Zpracovatelem této dokumentace je společnost SUDOP PRAHA a.s., Olšanská 1a, Praha 3, za profesi mosty je odpovědným specialistou [REDAKOVANÉ]

V následujícím textu bude postupně přehledně objasněno:

- A) co bylo předmětem zadání přípravné dokumentace „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“;
- B) jaké průzkumy, zkoušky apod. byly v rámci dokumentace požadovány pro účely objektivního zpracování statického přepočtu mostu;
- C) co bylo na základě průzkumu a diagnostiky zjištěno;
- D) výsledky statického přepočtu mostů – tj. stanovení výsledné zatížitelnosti a životnosti stávajících mostů;
- E) rozsah rekonstrukce mostních konstrukcí v km 3,545 a v km 3,706 dle zadání přípravné dokumentace, její celospolečenské dopady a závěrečné zhodnocení.

#### **ad A) Předmět zadání přípravné dokumentace:**

V úvodu nejdříve chceme zdůraznit, že zadání dokumentace bylo **koncipováno se zřetelem na památkovou ochranu mostního objektu s předpokladem prodloužení životnosti rekonstruované ocelové konstrukce na dobu dalších 30 let**. Předmětem zadání tedy bylo:

- provedení rekonstrukce všech kolejí v celé délce stavby, přičemž kolejové řešení bude respektovat návrh ze studie proveditelnosti;
- u mostních objektů s předpokladem využití stávajících mostních konstrukcí s prodloužením provozu na následujících 30 let při zachování alespoň stávající přechodnosti traťové třídy zatížení C3/60, která však umožní výhledové navýšení počtu vlakových kapacit;
- umožnění realizace budoucí úpravy na stav v trojkolejně variantě (STŘED 2.1 dle SP) od zhlaví ŽST Praha-Smíchov po obvod Vyšehrad ve směru ŽST Praha-Smíchov.

K věci doplňujeme, že pro dominantní železniční most v km 3,706 pod Vyšehradem přes řeku Vltavu byl dále specifikován požadavek na provedení podrobného přepočtu podle nových zásad daných Metodickým pokynem SŽDC pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů **v nejpodrobnější kategorii D, který vychází ze zásad platných norem ČSN EN 1990 až 1996 a ČSN ISO 13 822**.

#### **ad B) Pro odpovědné provedení přepočtu v rámci zakázky bylo požadováno zajistit zejména tyto podklady:**

- ověření rozměrů ocelové konstrukce a spodní stavby (globální zaměření, lokální oměření průřezu),
- vyhotovení výkresů (stávajícího stavu) nosné ocelové konstrukce a spodní stavby,
- podrobná prohlídka ocelové nosné konstrukce mostu se stanovením korozních úbytků prvků OK,
- zkoušky vzorků oceli (mechanické zkoušky, metalografické zkoušky, chemické složení),
- podrobná prohlídka kamenného zdiva opěr a pilířů (podvodní a nadvodní části),
- provedení statické a dynamické ověřovací zatěžovací zkoušky (ověření reálného chování),
- analýza historického vývoje dopravního zatížení na daném úseku trati,

Dále - nad rámec zadání - bylo zpracovatelem dokumentace zajištěno ještě provedení dlouhodobého monitoringu účinků dopravního zatížení (pro stanovení spekter napětí pro posouzení mezního stavu únavy).

Pro představu náročnosti projekčních a diagnostických prací uvádíme, že výše uvedené činnosti byly zahájeny již v lednu 2017 - tzn., že celková doba potřebná na jejich zpracování dosáhla **16 měsíců**. Pro stanovení zatížitelnosti a posouzení přechodnosti bylo použito nej přesnějších současných postupů v oblasti přepočtů železničních mostů s využitím specializovaných mostních výpočetních programů. K věci podotýkáme, že v rámci posouzení průřezů byly aplikovány **veškeré úlevy** dané Metodickým pokynem SŽDC se zohledněním jeho aktuálně připravovaných změn. Výsledky výpočtu byly verifikovány s experimentálně zjištěnými měřeními provedenými v rámci ověřovací statické a dynamické zkoušky a s nezávisle prováděným výpočetním modelem pro dynamickou analýzu konstrukce. Pro posouzení mezního stavu únavy byla použita metoda "kumulace únavového poškození" tzv. Palmgren-Minerovou hypotézou, která patří mezi nej přesnější a nejvíce rozšířené metody.

#### **ad C) Co bylo na základě průzkumových prací a diagnostiky zjištěno:**

Z výsledků diagnostického průzkumu mostu v km **3,706** vyplynulo následující:

- při podrobné prohlídce korozního oslabení byly zjištěny poruchy, které jsou limitující pro zbytkovou životnost mostní konstrukce. Zejména se jedná o detail v místě připojení příhradové spojky členěného prutu mezi dvojicí krčních úhelníků a vlastních prutů ke styčnickovým plechům příp. přímo k dolnímu pásu. V úzkém prostoru štěrbiny mezi krčními úhelníky se usazuje nečistota a stálou vlhkostí dochází k prokorodování celých přírub krčních úhelníků nebo výraznému koroznímu úbytku. Pro názornost přikládáme několik fotografií zřetelně vypovídajících o stavu a míře koroze některých konstrukčních prvků stávajícího mostu (viz Příloha č. 6);
- z hlediska možnosti opravy se jedná o neopravitelnou poruchu, kterou lze **vyřešit pouze výměnou celého prvku**. Omezení koroze v místě poruchy nelze jakkoli snížit, protože oprava protikorozní ochrany není účelně proveditelná s ohledem na vrstevnatý nárůst koroze v místě štěrbiny, který způsobuje trvalé deformace vnějších přírub úhelníků. V čase se bude koroze těchto poruch dále zhoršovat. Z hlediska únosnosti jsou zjištěné poruchy významné a snižují únosnost prutů. Při prohlídce byla zjištěna velká četnost těchto poruch. Týká se prakticky všech svislic a diagonál. Výměnu všech těchto postižených prvků ve zjištěném rozsahu lze provést pouze v odlehčeném stavu na montážní skruži mimo stavební otvor.

Zde je nutné uvést, že se jedná o charakteristické vady příhradových nýtovaných konstrukcí středních a větších rozpětí s členěnými pruty a dolním pásem profilu II z počátku 20. století. Výše uvedené poruchy jsou dány především nevhodným konstrukčním řešením, které odpovídá poznání, možnostem provedení a účelnosti mostních konstrukcí v době jejich vzniku. Omezení koroze těchto detailů je i při pravidelné údržbě velmi omezené a v dlouhodobém horizontu jí nelze spolehlivě dosáhnout;

- dalším prvkem, který je oslaben korozí, jsou krční úhelníky dolního pásu a styčnickové plechy dolního vodorovného ztužení vč. nadložiskových styčnickových desek. Zde dochází vlivem stálé vlhkosti v místě styčnicků ke korozním úbytkům krčních úhelníků, což je dáno malou mezerou mezi pásnicemi dolního pásu, která neumožňuje samovolný spád nečistot. Poruchu lze opravit pouze výměnou těchto úhelníků a styčnickových plechů;
- v rámci prohlídky korozního oslabení byly diagnostikovány 2 nové trhliny délky 185 mm a 580 mm v horních pásnicích podélníků, které v konstrukci nebyly zjištěny při podrobné prohlídce v roce 2014;
- nosná ocelová konstrukce mostu v km 3,706 v mostním otvoru 1, 2 a 3 je aktuálně hodnocena dle stavebního stavu v nejhorším stupni 3. a poškození protikorozní ochrany je klasifikováno nejvyšším stupněm poškození R15 dle ČSN EN ISO 4628-3;
- ve srovnání s pravidelnou prohlídkou z roku 2014 se jedná o vzrůstající zhoršení stavebního stavu mostní konstrukce, o čemž svědčí i nově diagnostikované trhliny v podélnících;
- z průzkumu spodní stavby mostu v km **3,706** vyplývá, že vlivem nefunkčnosti pohyblivých ložisek dochází k narušování kvádrového zdiva opěr. Kotvy realizované cca v roce 1987 způsobily posunutí vlivu o řadu níže. Spárování je tedy nutné pravidelně opravovat;

- z podvodního průzkumu pilířů v korytě řeky Vltavy vyplynulo, že dno okolo pilíře P01 a P02 je výrazně vymleté na návodní straně. Kaverna dosahuje hloubky ~ 5,0 m tzn. až na skalní podloží. Odhalena je i spodní konstrukce kesonu. Opláštění kesonu vykazuje velká poškození a deformace vlivem účinků koroze;
- výsledky provedených laboratorních destruktivních zkoušek (zkouška rázem v ohybu) prokázaly, že **ocel nemá zaručenu dostatečnou odolnost vůči křehkému lomu při běžných teplotách (může tedy dojít ke zhroucení konstrukce rázem (náhlým lomem), bez vzniku varovných stavů)**. Tato ocel tedy v našich podmínkách **není vhodná na konstrukce dynamicky namáhaných mostů**.

#### **ad D) statický přepočet stávajících konstrukcí, výsledná zatížitelnost mostních objektů a stanovení životnosti stávajících mostních objektů:**

Na základě diagnostických průzkumů byl proveden statický přepočet stávajících konstrukcí. Z tohoto statického přepočtu, který byl proveden dle Metodického pokynu SŽDC pro určování zatížitelnosti železničních mostních objektů, vyplývá, že:

- výsledná zatížitelnost mostu v km **3,545** je  $ZLM71 = 0,82$  a mostu v km **3,706** je  $ZLM71 = 0,61$ ,
- těmto hodnotám zatížitelnosti odpovídá přechodnost traťovou třídou zatížení **D4/70** u mostu v km **3,545** a **C3/40** u mostu v km **3,706**.

U mostu v km **3,706** je přechodnost posouzena pro **zbytkovou životnost 5 let** tzn., že v krátkodobém horizontu je nezbytně nutné zajistit rekonstrukci mostního objektu, protože přechodnost pro traťovou třídu C3/40 nelze dlouhodoběji garantovat. Po uplynutí doby omezené životnosti by bylo nutné provést snížení přechodnosti, což by vedlo k omezení počtu vlakových spojů v daném úseku. Vzhledem k významu trati pro osobní dopravu a její mezinárodní důležitost je ovšem z celospolečenského hlediska toto opatření naprosto nepřijatelné.

Dalším velmi důležitým aspektem je vyčerpání životnosti prvků mostovky vlivem cyklického zatížení, které je velmi ovlivněno stále se zvyšující intenzitou dopravní zátěže. Z posouzení mezního stavu únavy vyplývá, že:

- zbytková únavová životnost mostu v km **3,545** je **1 rok** (tzn. do 2019)
- zbytková únavová životnost mostu v km **3,706** je **6 let** (tzn. do 2024).

Z posouzení únavového poškození mostní konstrukce je zřejmé, že prvky mostovky jsou na konci své **životnosti** a je třeba při podrobných prohlídkách těmto prvkům věnovat zvýšenou pozornost s ohledem na možný rozvoj únavových poruch - tzn. trhlin. Z prvků hlavního nosného systému jsou nejvíce únavově poškozené zejména středové diagonály, kde jsou vyšší rozkmity napětí a výrazné korozní oslabení – zejména těmto prvkům je proto nutné při prohlídkách věnovat zvýšenou pozornost.

**Na základě výše uvedených zjištění lze stávající stav prvků mostu charakterizovat, že jsou na hranici své životnosti a v mnohých případech i za touto hranicí.**

#### **Ad E) Rozsah rekonstrukce mostních konstrukcí v km 3,545 a v km 3,706 dle zadání přípravné dokumentace, její celospolečenská dopady a závěrečné zhodnocení:**

Z vyhodnocení závěrů průzkumu korozního oslabení a statického výpočtu bylo na základě výkazů materiálu položek oceli stanoveno, že pro zajištění požadovaných parametrů je nutné vyměnit:

- u mostu v km **3,545** ~ 46% prvků ocelové konstrukce tzn. ~**110 t** oceli,
- u mostu v km **3,706** ~ 63% prvků ocelové konstrukce tzn. ~**1130 t** oceli a dalších cca 8% ~**120 t** oceli demontovat a zpětně zase osadit. Celkově by bylo nutné manipulovat s ~**71%** prvků mostní konstrukce.

Toto uvedené procento výměny prvků ocelové konstrukce vyplývá ze současných znalostí na základě provedeného průzkumu. Ovšem ze zkušeností již realizovaných rekonstrukcí jiných ocelových konstrukcí vyplývá, že při samotné realizaci je nakonec zjištěno větší poškození, než bylo možno zjistit průzkumem.

Upozorňujeme proto, že i v tomto případě lze předpokládat následné zvětšení podílu prvků k nutné výměně, než je výše uvedeno.

Rekonstrukce nosných konstrukcí výtoňského předpolí, tj. mostu v **km 3,545**, je s předpokladem provádění mimo stavební otvor v mostárně zhotovitele. Rekonstrukce ocelové konstrukce mostu v **km 3,706** v navrženém rozsahu je s předpokladem úplného odlehčení konstrukce - tzn. podepření na montážních bárkách v odsunutě poloze (po směru řeky). Železniční provoz by byl zajišťován pomocí jednokolejného mostního provizoria.

Takto náročná rekonstrukce mostu v **km 3,706** by vyžadovala i odpovídající čas na vlastní realizaci, která by probíhala v místě stavby nad vodním tokem. Předpoklad realizace stavby byl stanoven na **42 měsíců během 4 stavebních sezón**, což představuje zásadní dlouhodobé omezení dopravní kapacity tohoto úseku.

#### **Závěrečné zhodnocení rekonstrukce mostů v km 3,545 a km 3,706 při splnění předmětu zadání:**

Je nutné konstatovat, že ani za výše uvedeného předpokladu výměny větší části prvků ocelové konstrukce není možné dosáhnout vyšších provozních parametrů vyžadovaných současnými normami a zejména potřebami železničních dopravců. Dále není možné předpokládat prodloužení zbytkové životnosti rekonstruované mostní konstrukce nad 30 let.

Z rozsahu navrhovaných úprav na rekonstrukci při zachování stávajících mostních konstrukcí bylo vyhodnoceno, že navrhovaný rozsah rekonstrukce ocelových konstrukcí mostů v km 3,545 a km 3,706 **je zcela neúměrný** celkové době provádění, dlouhodobému omezení provozu, vysokým finančním nákladům a **výsledně dosaženým parametrům s omezenou životností 30 let.**

#### III.

Z důvodu ověření objektivitu statického přepočtu mostu v km 3,706, který vypracovala společnost SUDOP PRAHA a.s. v rámci dokumentace stavby „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“, zadala SŽDC zpracování expertizního posouzení přepočtu mostu. Zpracovatelem expertizního posouzení je Žilinská univerzita v Žilíně, Stavební fakulta, Katedra stavebních konstrukcí a mostov (vypracovali: [redacted]). Toto expertizní posouzení rovněž v příloze přikládáme (viz Příloha č. 7).

K věci doplňujeme, že se SŽDC nyní obrací ještě na **Kloknerův ústav ČVUT v Praze** s objednávkou na vypracování odborného posudku stavu stávající konstrukce mostu v km 3,706. Podotýkáme, že odebrání vzorků na této kulturní památce bude řádně projednáno s NPÚ ÚOP v Praze. Zpracování odborného posudku je sice dlouhodobější záležitostí, která je navíc ještě umocněna nutností naplánování výluky železničního provozu během prohlídky mostu, avšak jakmile bude mít SŽDC vypracovaný posudek k dispozici, neprodleně ho také předá na MK za účelem doplnění podkladů rozhodnutí.

#### IV.

Na základě zhodnocení závěrů zvažované rekonstrukce mostů v km 3,545 a km 3,706 přistoupila SŽDC ke sledování ještě jiného řešení - takového, co by zachovávalo současný krajinný ráz v památkové rezervaci centra Prahy a zároveň by zajistilo pro dané oba mostní objekty životnost 100 let. K tomu se přímo nabízí řešení **s výměnou nosných ocelových konstrukcí mostů a se sanací stávající spodní stavby**. Pro stanovení možných alternativ tohoto řešení SŽDC zadala zpracování architektonicko-technické studie, kterou vypracovala společnost SUDOP PRAHA a.s. a kterou v příloze také přikládáme (viz Příloha č. 8).

Návrh řešení, který je obsahem této studie, byl veden snahou zachovat „Genius loci“ daného místa a celkový historický charakter území pod Vyšehradem. Návrh mostu přes Vltavu je řešen jako tvarová obdoba dnešního mostu – zachováno je jak vzepětí horního pásu příhradové konstrukce, tak i členění příhrad. Proti stávajícímu stavu je navrhovaná konstrukce mírně zvětšena – a to jak šířkově, tak i výškově, což vyplývá z dnešních nároků na prostorovou průchodnost mostní konstrukce, umístění trakčního vedení a dalších podmínek. Toto řešení však v portálové části mostní konstrukce **vrací jeho původní historický vzhled mostu**, který byl v rámci oprav v roce 1970 necitlivým způsobem poškozen.

Při zachování stávajícího členění konstrukce mostu působí návrh i přes všechnu snahu konstrukci odlehčit (děrování stěn svislic i diagonál) poněkud masívnějším dojmem, než stávající konstrukce. Proto je studií sledována ještě druhá varianta, která citlivě odlehčuje množství svislic a diagonál, což představuje rozšíření jednotlivých příhrad o cca 0,5m. Návrh v této variantě vytváří vzdušnější a lehčí konstrukci při zachování ideového charakteru původního řešení.

Studie obsahuje vizualizace obou variant jak z pohledu od Vyšehradu, tak z Palackého mostu. Zároveň také studie obsahuje porovnání vizualizací obou variant s fotografiemi současného stavu.

#### V.

Dne 12. června 2018 proběhla v prostorách GŘ SŽDC za přítomnosti zástupců MK, MD, NPÚ Praha, GŘ NPÚ a IPR prezentace výše popsané přípravné dokumentace na rekonstrukci mostů pod Vyšehradem včetně shrnutí, jaký obrovský zásah do stávajících konstrukcí mostů by tato rekonstrukce znamenala. Zároveň byla představena Architektonicko – technická studie železničních mostů pod Vyšehradem, o níž je podrobněji pojednáno v čl. IV. Prezentaci [redacted] rovněž pro potřeby MK přikládáme (viz Příloha č. 9).

Řešení podle Architektonicko – technické studie by znamenalo zrušení prohlášení předmětného souboru mostů za kulturní památku, avšak nová konstrukce mostu přes Vltavu by do značné míry ctěla vzhled původního mostu, takže historický charakter území pod Vyšehradem by nebyl narušen. Zároveň by v budoucnu bylo možné řešit přidání třetí koleje na samostatné soumostí souběžné se stávajícími mosty. Tato varianta by znamenala zachování kamenných klenbových mostů v km 3,390 a km 3,470. Zde podotýkáme, že ocelový most v km 3,415 z roku 1996 byl postaven jako mostní provizorium s návrhovou životností 30 let (tzn. do roku 2026), sám o sobě nemá žádnou památkovou hodnotu, pouze je mezičlánkem soumostí, které tvoří jiné historicky významné mosty. V budoucnu by měl být nahrazen trvalým mostem.

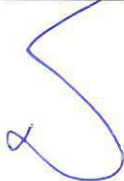
V závěru jen doplňujeme, že veškeré přílohy, které jsou v tištěné formě doloženy k této žádosti, jsou v digitální podobě uvedeny na přiloženém CD nosiči (viz Příloha č. 10).

#### VI.

Vzhledem k nám známým a diskutovaným představám o hypotetické možnosti zachování stávajícího mostu pro jiné účely a vybudování nového přemostění pro železniční dopravu v posunuté poloze musíme konstatovat, že tato idea je dle našeho názoru nereálná vzhledem k prostorovým poměrům v území. Zejména jde o oblast Výtoně – toto území je velmi exponované a omezené mnoha limity, mimo jiné i existencí jiných památkově chráněných objektů. Výstavba železničního přemostění v posunuté poloze by narazila hlavně na tyto limity

Kromě toho musíme také podotknout, že i když platný územní plán hl. města Prahy umožňuje výstavbu nového přemostění, tak přemostění v této poloze neumožňuje trasování všech potřebných kolejí, proto vždy bylo uvažováno s přemostěním pro železniční dopravu ve stávající poloze.

**Na základě výše uvedených skutečností Ministerstvo kultury žádáme, aby v případě souboru železničních mostů na trati Praha hl. n. – Praha Smíchov vedeného v ÚSKP pod č. rejstříku 101315, bylo zrušeno rozhodnutí o prohlášení za kulturní památku.**



Přílohy:

- Příloha č. 1: vyznění o zápisu do ÚSKP č. rejstříku 101315 ze dne 8.11.2005
- Příloha č. 2a, 2b: přehledný výkres celého mostního objektu
- Příloha č. 3: situace s vyznačením hranic tří na sebe navazujících staveb SŽDC - „Rekonstrukce trati Praha hl. n. (mimo) – Vyšehrad (vč.)“, „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“ a „Rekonstrukce ŽST Praha-Smíchov“
- Příloha č. 4: Schvalovací protokol č. j. 50705/2015-SŽDC-07
- Příloha č. 5: dokumentace „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“ – část E.1.4 Mosty, propustky, zdi
- Příloha č. 6: fotografie staticky nejzávažnějších poruch nosné konstrukce mostu v km 3,706
- Příloha č. 7: Expertízní posouzení přepočtu mostu (Žilinská univerzita v Žiline)
- Příloha č. 8: Architektonicko – technická studie „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem“
- Příloha č. 9: prezentace „Rekonstrukce železničních mostů pod Vyšehradem v Praze (Ing. Martin Vlasák, SUDOP PRAHA a.s.)
- Příloha č. 10: CD nosič (přílohy 1 - 9 v digitální formě)