

POSTOJ NPÚ K ZAMÝŠLENÉMU SOUTĚŽNÍMU WORKSHOPU SPRÁVY ŽELEZNIC s. o. NA OPRAVU / REKONSTRUKCI STÁVAJÍCÍHO PŘEMOSTĚNÍ A DOPLNĚNÍ TŘETÍ KOLEJE STÁVAJÍCÍHO SOUBORU ŽELEZNIČNÍCH MOSTŮ NA TRATI PRAHA HL. N. – PRAHA SMÍCHOV

Výtoňský železniční viadukt je tvořen několika typy mostních konstrukcí řazených za sebou, přičemž jako kulturní památka je chráněno celé soumostí o celkem pěti částech. Připravovaná rekonstrukce stávajícího souboru železničních mostů a jejich doplnění o třetí kolej je provázena řadou protichůdných požadavků, jejichž spojení v jediném funkčním řešení se ukazuje jako velmi obtížné. Národní památkový ústav proto připravovaný soutěžní workshop vítá a považuje jej za vhodný prostředek pro nalezení obecně přijatelného řešení. V rámci hledání tohoto řešení je třeba respektovat několik vstupních bodů, z nichž musí každá funkční varianta rekonstrukce mostu vyjít. Jedná se o tyto zásadní skutečnosti:

- Soubor železničních mostů má památkovou ochranu (nemovitá kulturní památka r. č. ÚSKP 101315, Pražská památková rezervace, ochranné pásmo národní kulturní památky – Pevnosti Vyšehrad – neplatí pro prostor případného průběhu třetí koleje na povodní straně stávajícího mostu). Ministerstvo kultury opakovaně deklarovalo, že most památkové ochrany nezbaví.
- Analýza IPR na umístění železniční zastávky v Praze na Výtoni v bezprostřední návaznosti na přemostění Vltavy ve vazbě na MHD na nábreží.
- Požadavek Ministerstva dopravy na průběh další (třetí) koleje přes tok Vltavy na povodní straně stávajícího přemostění. Požadavek je zahrnut i v platném územním plánu sídelního útvaru hlavního města Prahy.
- Doba životnosti stávajících konstrukcí je omezená, respektive je zde zřetelná obecná časová tíseň.
- Kulturní památka soubor železničních mostů je integrální součástí funkční páteřní železniční infrastruktury. Tento fakt se nutně musí odrazit v individuálním přístupu k věci ze strany památkové péče.

Památková hodnota stavby pak sestává z několika podstatných aspektů, jež je třeba důsledně zvážit s ohledem na nutnost zachovat památkové hodnoty mostu v co největší šíři a celistvosti.

- **Autentická hmota** – zhotovení z plávkové oceli, tedy oceli zpracované moderní, i v současnosti užívanou formou.
- **Autentická forma** – subtilní nýtovaná ocelová příhradová konstrukce vzhledu oblouků.
- **Ikona, symbol** - součást pražského panoramatu, významný urbanistický prvek, součást pražské památkové rezervace.
- **Autentická funkce** – historická konstrukce stále slouží svému původnímu účelu.

Důležité je připomenout, že takovéto typy historických ocelových nýtovaných mostních konstrukcí postupně mizí a je neoddiskutovatelným zájmem zachování alespoň části z nich, přičemž unikátní historické prostředí Prahy se pro takovýto přístup přímo nabízí.

K dosud známým principiálním možnostem opravy / rekonstrukce dané památky NPÚ zaujímá následující postoj:

1. Preferovanou možností je obnova kulturní památky soumostí v její maximální možné celistvosti. Nejen podržení původního tvaru a členění, ale i zachování autentického materiálu a originálního způsobu konstrukčního řešení (nýtovaná konstrukce). Z pohledu památkové péče je akceptovatelná výměna či přizpůsobení stávající mostovky a výměna dožilých prvků

konstrukce. Během takové opravy by vedle výměn, očištění a provedení vhodné PKO mohly být řešeny i technické nedokonalosti původní konstrukce (šterbiny, kapsy apod.). Provedením této formy opravy dané části stavby bude zachováno všech pět výše zmíněných základních památkových hodnot.

2. Přemostění nutné pro převedení třetí koleje v rámci této varianty doporučujeme řešit novou konstrukcí provedenou současnými technickými možnostmi a soudobým architektonickým pojetím. Soutěžní návrh pro třetí kolej by pak byl ze strany památkové péče posuzován dle ustanovení nařízení vlády 66/1971 „o památkové rezervaci v hlavním městě Praze“, konkrétně dle §3, oddílu (1), písmene b). Citace tohoto právního předpisu: „při nové výstavbě a při vnějších úpravách nechráněných objektů se musí dbát architektonických vztahů ke kulturním památkám a jejich souborům, navazovat na jejich objemovou a prostorovou skladbu i prostředí a dotvářet jejich celky přiměřenými prostředky současné architektonické tvorby“.
3. V případě, že bude dosaženo odborné shody na neopravitelnosti stávající konstrukce, pak vnímáme jako první náhradní variantu provedení kopie. Touto formou rekonstrukce daných mostních konstrukcí bude dosaženo zachování původního tvarového členění včetně konstrukčního technologického postupu. Bude zachována celková autentická forma mostu i její ikonografická role v obrazu města. Konkrétní forma provedení kopie může být přizpůsobena stávajícím nárokům na současný železniční provoz v daném koridoru (únosnost, průjezdní profily, bezpečnostní odstupy apod.). Zároveň může být aplikována moderní PKO, zaručující výrazně větší životnost daných prvků. Z pohledu památkové péče budou provedením této varianty zachovány první tři z pěti výše uvedených základních památkových hodnot dané části stavby.

Řešení pro přemostění třetí koleje k této možnosti rekonstrukce mostu doporučujeme uvažovat dle bodu č. 1.

4. Možnost uchopení věci ve formátu 3 + 0 (nový most bez využití / posunutí starého mostu) vnímáme z hlediska památkové péče jako nevhodnou, neboť směřuje k výrazné redukci stávajícího mostu – kulturní památky – omezující se pouze na uchování historických mostních pilířů. Takto významné přetvoření stávající podoby kulturní památky je z pohledu zájmů památkové péče nepřijatelné.

V rámci projednávání věci však byla uváděna i varianta vytvoření nového dvoukolejného, případně trojkolejného mostu ve stopě mostu starého (s využitím původních pilířů) a přesunutí původní ocelové konstrukce na nové podpory, situované na pohledově exponované (původní) straně nového mostu ve směru pohledu od centra k Vyšehradu. Takto umístěná a opravená původní ocelová konstrukce by mohla být využita v případě realizace dvoukolejného nového mostu pro jednu kolej s lávkou pro pěší a cyklisty, v případě trojkolejného mostu pouze pro pěší a cyklisty. Realizovatelnost této zmiňované varianty doporučujeme prověřit.

5. V otázce podoby opravy či rekonstrukce železničního mostu byla rovněž diskutována varianta zhotovení volné tvarové kopie tří současných poloparabolických mostních polí pomocí stávajících technologií (tj. svařováním). Z pohledu památkové péče se jedná o variantu vysoce problematickou, která z výše uvedených hodnot zachovává pouze její ikonický tvar a celkovou působnost v prostředí pražské památkové rezervace. Uvedené řešení je řešením krajním a je možné je tolerovat pouze za situace, kdy se nepodaří najít širokou shodu na variantách jednoznačně preferovaných. Nově vytvořená konstrukce by pak měla být zdařilou kopií stávajícího prostorového uspořádání jednotlivých příhradových konstrukčních

prvků vytvořenou pro zachování stávajících vizuálních účinků celku. Pro původní konstrukce je pak třeba hledat nové využití nebo ji bezpečně deponovat pro budoucnost.

Řešení pro přemostění třetí koleje k této případné možnosti rekonstrukce mostu doporučujeme uvažovat dle bodu č. 1.

Závěr

Předmětem soutěže by vzhledem k výše uvedenému měl být především způsob provedení nové mostní konstrukce pro třetí kolej ve schématu 2 + 1, způsob provedení železniční zastávky a způsob začlenění třetí koleje do stávající mostní stavby při ulici Svobodova za předem stanovené nové výškové nivelety temen kolejnic. Ostatní způsoby řešení přinášejí velká rizika pro samotnou památku a její bezprostřední okolí v prostředí Pražské památkové rezervace.

Celkové znění soutěžních podmínek by mělo respektovat požadavek památkové péče na provedení dané věci v nastíněných okruzích.

Zpracoval: NPÚ ÚOP PR + GnŘ, 1. 12. 2020