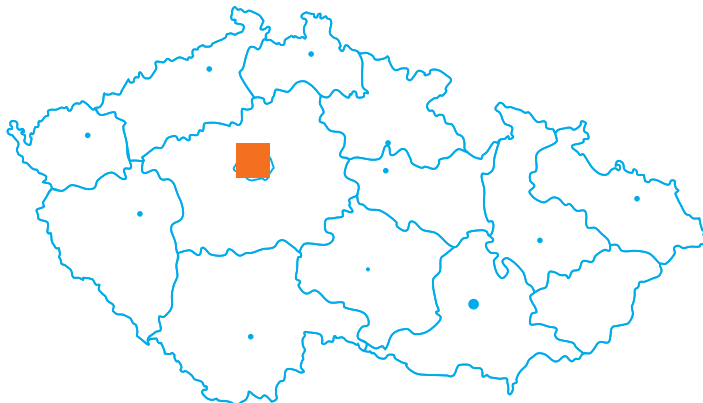


Rekonstrukce Negrelliho viaduktu

Datum realizace: 04/2017–04/2020



kód stavby: A-02
aktualizace: 6. 8. 2018



Od jeho otevření utekla již dlouhá doba, během níž přes jedinečnou stavbu projel nespočet vlaků. Řeč je o Negrelliho viaduktu, technické a kulturní památce, která Pražanům a dalším cestujícím slouží už od poloviny 19. století. Žádné jiné totožné železniční přemostění v České republice nenajdete. Negrelliho viadukt je vsutku unikátní, což je vidět na první pohled. Při procházce Karlínem či přes ostrov Štvanice se vyplatí na chvíli zastavit a pohledět na stavební dílo, jehož funkčnost si uchovala nezastupitelný dopravní význam až do současnosti.

Aby ale mohl viadukt, stejně jako jakýkoliv jiný most, nadále plnit svoji úlohu i do budoucna, je potřeba udržovat jeho stav v patřičné kondici. Současná kompletní rekonstrukce viaduktu má za cíl prodloužit jeho životnost s ohledem na zachování historického rázu tohoto mimořádného díla. Přes 160 let už první železniční spojnice obou břehů Vltavy funguje, další desítky či stovky let poslouží pro další generace.



01



02

HISTORIE VIADUKTU

Naši předci tu zanechali vsutku pozoruhodnou stavbu. Člověk nemusí být žádný velký znalec či přímo historik, aby snadno poznal, že životopis Negrelliho viaduktu je obsáhlý. Souhlas se stavbou byl dán v roce 1842, načež se do práce pustil tým odborníků pod vedením předního rakouského projektanta a inženýra Aloise Negrelliho, jehož architektonicky vzácná díla lze spatřit v několika dalších evropských městech.

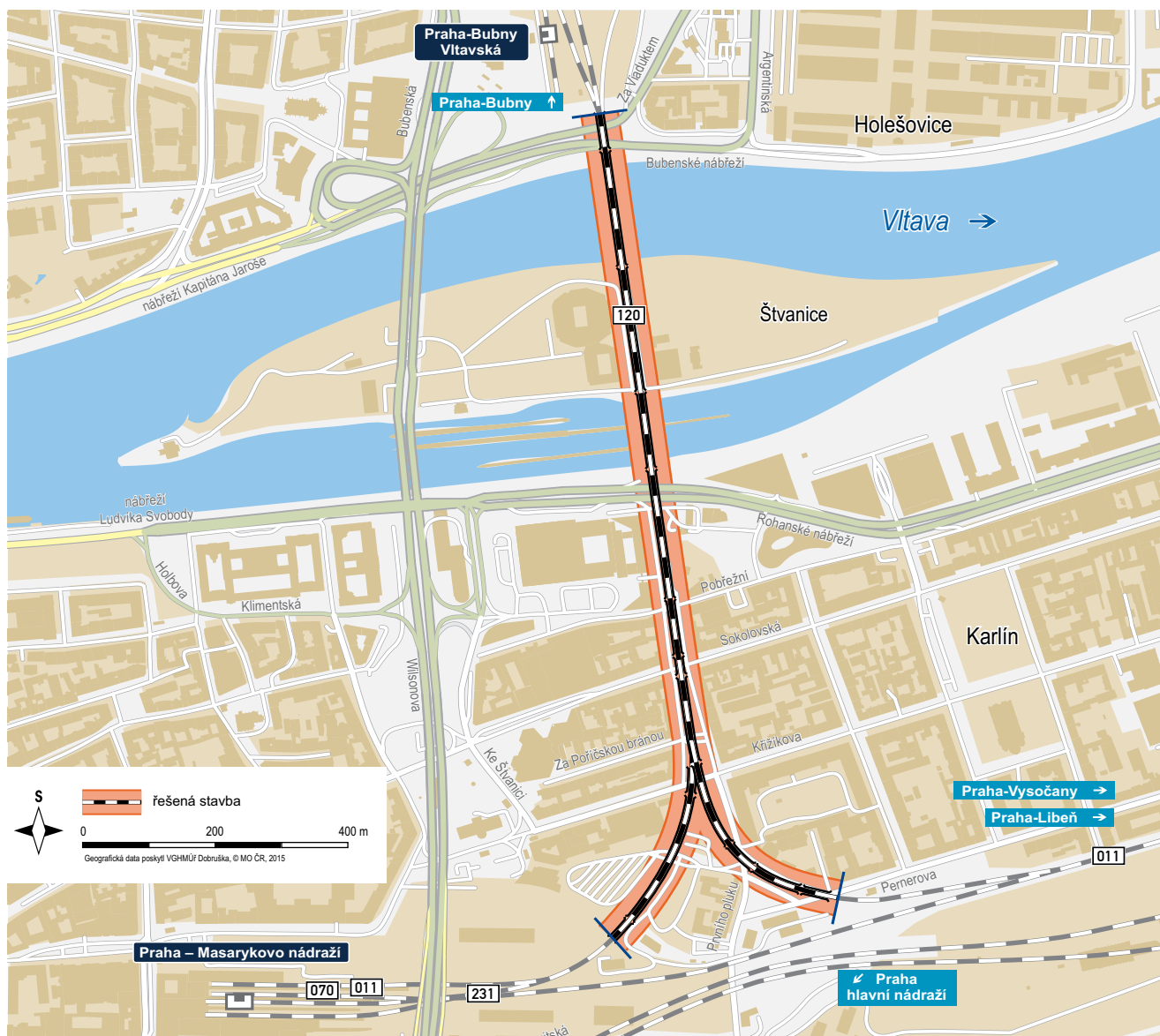
Empírový kamenný viadukt dlouhý 1120 metrů začal růst na jaře 1846. Zhotovitelem se staly firmy bratří Kleinů a Vojtěcha Lanny. Svého dokončení se dočkal o tři roky později. Provoz byl dle dochovaných záznamů spuštěn 1. června 1850. Na výstavbě se podílely až tři tisíce dělníků různých národností, kterým náročnou práci usnadňovaly na tehdejší dobu pokročilé nástroje. Stavební náklady dosáhly na

hodnotu jednoho a půl milionu zlatých.

Nápadité provedení mostní konstrukce přineslo využití nejen pro provoz vlaků, ale také dalších služeb, které našly zázemí ve spodní části půlkruhových oblouků. Svě místo zde měly dílny či garáže, do nichž se vměstnalo celkem 50 automobilů a 100 motocyklů. Postupně se ale nabídka tohoto druhu využití z jedinečných prostorů vytratila a prázdná místa pod oblouky začala sloužit jako sklady, parkoviště či v horším případě smetiště. Mnohé plochy spodní stavby viaduktu se v průběhu času rovněž staly terčem vandalů, kteří svými spreji poničili původní materiál. Ten tvoří převážně pískovec a žula, která byla dovážena do Prahy po vodě. Pokud bychom počítali jednotlivé kamenné oblouky, dojdeme k číslu 87. Z tohoto množství je 77 oblouků pískovcových a osm

žulových, které se nachází v úseku nad řekou.

Finální podobu dostávaly jednotlivé díly konstrukce až na místě. O tom, že bylo vše postaveno pečlivě a zároveň kvalitně, svědčí i zdárné obstání při zkoušce, kterou si viadukt prošel v relativně nedávné historii. Tisíce metrů krychlových vody se každou vteřinou valily v roce 2002 korytem Vltavy. Dravá řeka za sebou mnohde napáchala nenávratnou spoušť. Pevnost Negrelliho viaduktu však náporu vody odolala. Co víc, dokonce i v nejkritičtějších dnech ničivých povodní zůstal viadukt otevřený pro běžný provoz, což bylo v Praze možné už jen na dalších třech mostech. Podobné události budiž důkazem, že projektanti i stavitelé odvedli znamenitou práci.



STAVEBNÍ ÚPRAVY V PRŮBĚHU ČASU

01 — Historická fotografie viaduktu
02 — Alois Negrelli

Viadukt není v celé míře ve své původní podobě. Za dobu své existence prošel částečnými úpravami, které ovlivnily jeho vzhled. Stavební zásahy byly provedeny zejména kvůli zlepšení plynulosti silniční dopravy. Kvůli tomu byly na počátku 50. let minulého století odstraněny tři oblouky nad Křížickou ulicí, jež je součástí Karlína. Vzniklá proluka byla nahrazena novou konstrukcí tvořenou trámovými překlady z předpjatého betonu. Ze stejného důvodu bylo přistoupeno v roce 1981 k totožné úpravě také nad Bubenským nábřežím, které se nachází na druhém břehu Vltavy.

Drobnější, ale o to více viditelnější změnou je náhrada původně kamenného zábradlí, které bylo v 50. letech 20. století vyměněno za užší, ocelové. Výraznější úprava se datuje do podstatně dřívějšího období, a to konkrétně do počátku 70. let

19. století, kdy byl přistavěn 351 metrů dlouhý karlínský spojovací viadukt. Ten umožnil přímé spojení mezi pražskými nádražími Bubny a Libeň. Vlakům tímto užitečným doplňkem odpadla nutnost zajíždět na Masarykovo nádraží. Stavbou spojovacího viaduktu, který se skládá z 26 oblouků, vznikl mezi tratěmi trojúhelníkový prostor, který dnes zaplňuje autobusové nádraží Florenc.

Se zmíněnými záplavami v roce 2002 se pojí ještě jedna věc. Viadukt se od té doby stal součástí protipovodňové ochrany částí Karlína a Holešovic. Do mostních pilířů na obou březích Vltavy totiž byly zabudovány konstrukce, do nichž se v případě dalších větších povodní osadí mobilní protipovodňové bariéry.



03



04



05

PŘÍNOS REKONSTRUKCE

- 03 — Přemostění mezi Karlínem a ostrovem Štvanice
- 04 — Renovace jednoho z mnoha oblouků
- 05 — Přemostění Vltavy ze Štvanice do Holešovic (Vltavská)

Probíhající kompletní rekonstrukce přinese řadu pozitiv. Zvláště dojde ke zlepšení technického stavu mostních konstrukcí. Cestující pocítí dopad prací ve zkrácení jízdní doby, kterou zajistí zvýšení rychlosti. Nový železniční svršek a spodek pak bude znamenat klidnější a plynulejší jízdu. Náhrada stávajícího zabezpečovacího a sdělovacího zařízení za moderní elektronické zvýší bezpečnost. Změna nastane i pro obyvatele okolní přilehlé husté městské zástavby. Instalace antivibračních rohoží či modernějších výhybek sníží hladinu hluku před jejich domy. Propustnost dvoukolejné elektrifikované tratě se zvýší, což umožní navýšení počtu vypravovaných vlaků až na 14 párů za hodinu. Obnovou projde taktéž trakční vedení a jiná energetická zařízení. V neposlední řadě se práce týkají i výměny dotčených inženýrských sítí. Spolu se spojovacím

viaduktem má rekonstrukce rozsah patnácti mostních objektů o celkové délce cca 1400 metrů.

Kolemjdoucí chodci i projíždějící řidiči si všimnou opravených kamenných kleneb, které jsou částečně sanovány dle výsledku průzkumu. Příliš narušené kameny čeká náhrada. Ta se uskuteční i v případě dvou mostních konstrukcí, jejichž životnost se již chýlí ke konci. Pohled na nové mosty se naskytne lidem v Křížkové ulici a taktéž v ulici Prvního pluku. Celá stavba získá ucelenější a jednodušší vzhled, k němuž přispěje například sjednocený typ ocelového zábradlí, které bude zhotoveno podle historického vzoru. V určitých částech však bude instalováno cihlové zábradlí ukončené kamennou deskou.



06



07

06 — Stav viaduktu před rekonstrukcí v ulici Prvního pluku, Karlín

07 — Vizualizace stavu po dokončené rekonstrukci

NÁSLEDNÉ VYUŽITÍ

Viadukt je zapsán na Státním seznamu nemovitých kulturních památek. Neznamená to však, že by to byla překážka pro jeho budoucí plánované využití, byť se při návrhu rekonstrukce i při samotné realizaci oprav musí postupovat v souladu s požadavky orgánů památkové péče. Dvě koleje ovšem budou nadále sloužit pro obsluhu tratí Praha – Kralupy nad Vltavou a Praha–Kladno. Zásadního oživení se ale dočkají léta zanedbávané prostory pod oblouky. Již v minulých letech části památky probudily ze všednosti zorganizované kulturně-společenské akce, během nichž se spodní část viaduktu proměnila například v taneční parket, divadelní

scénu či bistro. Prostor pro pestrou škálu nových aktivit a nabídku služeb bude zajištěn po vybourání takřka všech zadržovaných otvorů. Z ploch pod viaduktem se stane příjemné prostředí pro trávení volného času. Potenciál druhého nejstaršího pražského mostu je zkrátka velký. Svě místo zde mohou najít obchůdky, galerie a ateliéry, bistra či dílny. Jak se ukázalo před několika lety, patřičného využití se zde dočkali i sportovci. Vedle viaduktu vznikl parket pro jógu, aerobik či tanec. Zahrát na písku si mohli příznivci plážového volejbalu, na stolech stolní tenisté. Spektrum aktivit bylo široké a stalo se inspirací i pro budoucí využití.

Stav přípravy / realizace:	EIA	ZP	UR	SP	VZ	ZS	UP
	–	10/2013	09/2014	12/2015	08/2016	04/2017	04/2020

Význam zkratk: EIA: stanovisko EIA; ZP: schválení záměru projektu; UR: vydání územního rozhodnutí; SP: vydání stavebního povolení; VZ: vyhlášení výběrového řízení; ZS: zahájení výstavby; UP: uvedení do provozu

ÚDAJE O STAVBĚ

Rozsah stavby:

délka úpravy: km 410,512–411,710

Úpravy výhybek:

počet: 3 s elektrickým ohřevem výměn

Mostní objekty:

opravy a přestavby: 15
návěstní lávka: 1

Potrubní vedení:

počet objektů: 4

Inženýrské objekty:

ochrana inž. sítí: 14

Název stavby:

Rekonstrukce Negrelliho viaduktu

Místo stavby:

Negrelliho viadukt, Praha, kraj hlavní město Praha

Katastrální území:

Karlín, Holešovice, Nové Město, Žižkov

Druh stavby:

rekonstrukce

Objednatel:

Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Zpracovatel projektové dokumentace:

SUDOP PRAHA a.s.

Zhotovitel:

Společnost „Negrelliho viadukt“ (Hochtief CZ a. s., divize Dopravní stavby – vedoucí sdružení; Strabag Rail a.s., Avers, spol. s r.o.)

Celkové investiční náklady stavby:

1 443 478 260 Kč

Tento leták byl aktualizován v srpnu 2018.

Jelikož výstavbu významných dopravních komunikací ovlivňuje velké množství faktorů, které se nedají předem předvídat, jsou uvedená data pouze orientační.