

Vyšehradský most – rozhodnutí na dalších 100 let

Ing. Josef Schrötter – Nezávislý železniční expert

Provozovatel dráhy Správa železnic je plně odpovědná za bezpečný provoz železnice a když představila návrh nového trojkolejného mostu, spustila se vlna kritiky a organizovaly se různé spolky na záchranu starého mostu. Poslední kapkou bylo „doporučení“ UNESCO, že most je opravitelný. Bouchne ministr dopravy konečně do stolu a řekne „Dost, most bude nový, vždyť je to rozhodnutí na dalších 100 let a musíme zajistit i bezpečnost dopravy“?

Železniční trať z vyšehradského břehu směrem na Smíchov překonává Vltavu železným mostem, který byl původně nazýván jako most Spojených drah. Železniční trať z Hlavního nádraží na Smíchov byla tímto mostem přes Vltavu propojena již v roce 1871. Tenkrát to byl příhradový, přímopásový ocelový most ze svárkového železa a měl celkem 5 polí o rozpětí 56,9 metru. Směrem na vyšehradské nábřeží bylo 8 segmentových kleneb o světlostech 7,24/7,87 metru, a celkovou délku 196,3 metru. Most zhotovila Harkortova mostovna v Duisburgu.

V roce 1901 byl původní most nahrazen novým mostem, se třemi hlavními poli, který postavila Česká mostárna Bratři Prášilové v Libni společně s první českomoravskou strojárnou a Pražskou akciovou strojírenskou společností, dříve Ruston a spol. Nový most, oproti původnímu mostu, byl již z plávkového železa. Most má tři pole, každé o rozpětí bezmála 70 metrů, a jeho šířka je 8,1 metru. Navíc jsou k tomu ještě po obou stranách vysunuté pěší chodníky, každý široký 1,8 metru. Stavební um našich předků si vyžádal obdiv, protože po dobu stavby nebyla přerušena lodní doprava a železniční pak jen na 60 hodin. Bylo to ve výluce ve dnech 30. září až 1. října 1901. Při výměně se vykláněla stará konstrukce, a nasouvala se nová konstrukce na nové vyšší pilíře a upravovala se také obě předpolí. Most je dlouhý 298,4 metru a slouží železniční dopravě a pro pěší dodnes. Zub času přinesl své a je třeba jej nahradit novým mostem.

Je třeba si také uvědomit, že tento most je také nejproblematictější místem plánované modernizace trati mezi hlavním a smíchovským nádražím. S úpravou mostu na tříkolejný počítal už územní plán z roku 1999, kdy most ještě nebyl zapsán jako kulturní památka. V souvislosti s rozvojem železniční sítě se uvažovalo o jeho náhradě novým trojkolejným mostem v poněkud odsunutě poloze tak, aby bylo možno zvýšit poloměry oblouků ve výhybně Praha-Vyšehrad. K 8. prosinci 2004 byl soubor železničních mostů na trati Praha hlavní nádraží – Praha-Smíchov prohlášen nemovitou kulturní památkou pod rejstříkovým číslem 101315.

Most musel být mnohokrát opravován a potřeboval i nové nátěry. Ve druhé polovině 20. století se prováděla oprava mostu tím způsobem, že se proklepávaly nýty a vadné nýty podle zvuku byly nahrazovány novými nýty. Následně byl na celé mostě obnoven jeho nátěr. Na břehu byly desítky kovářských výhní pro přípravu šroubů. Celá práce trvala okolo tří let.

Zásadní chybou při zadávání nového projektu bylo to, že nebylo zadáno, aby se nová konstrukce co nejvíce podobala stávající konstrukci. Nová konstrukce v bílém provedení byla, jak se říká „jako pěst na oko“. Stávající mostní konstrukce má za sebou již 124 let provozu. Provoz na této pražské železniční spojnici je velmi intenzivní a třetí kolej je potřebná. Je třeba si uvědomit, že

Praha potřebuje moderní a vysokokapacitní železniční síť. Nový železniční most bude sloužit možná dalších 100 let. Oprava stávajícího mostu by nepřinesla nic nového a taková kulturní památka by byla pouze jako trn v patě pražské železniční dopravě.