



Spolufinancováno Evropskou unií

Nástroj pro propojení Evropy

Tisková zpráva

Datum: 8. června 2017

V Praze začíná rekonstrukce historického Negrelliho viaduktu. Potrvá téměř tři roky

Za účasti premiéra Bohuslava Sobotky se dnes v Praze uskutečnilo slavnostní zahájení rekonstrukce více než 160 let starého Negrelliho viaduktu. Stavební práce potvrzují téměř tři roky, jejich výsledkem bude nejen zvýšení traťové rychlosti, ale díky použití moderních technologií také tišší provoz vlaků.

Viadukt z pískovcových a žulových kvádrů byl vybudován v letech 1846 až 1850. Vede z Karlína přes ostrov Štvanice do Holešovic v celkové délce 1 110 metrů. Důvodem jeho stavby bylo přivést železnici ze severu, konkrétně Děčína a Drážďan, na dnešní Masarykovo nádraží. Pojmenován je po svém staviteli Aloisi Negrellim, který převzal projekt po tragicky zesnulém Janu Pernerovi. Po Karlově mostě je druhým nejstarším přemostěním Vltavy v Praze, spolu s přilehlým historickým hradlem je zapsán mezi kulturní památky.

Po ničivých záplavách v roce 2002 se viadukt stal nedílnou součástí protipovodňové ochrany v Karlíně i v Holešovicích. V mostních pilířích na obou stranách Vltavy je zabudovaná konstrukce, do které se v případě hrozícího nebezpečí osadí mobilní protipovodňové bariéry. V roce 2002 byl jedním ze čtyř mostů přes Vltavu v Praze, na kterých nemusel být kvůli pětisetleté vodě přerušen provoz. Z tohoto počtu byly přitom hned tři železniční.

„Zahájení rekonstrukce Negrelliho viaduktu je zároveň první etapou výstavby spojení mezi Masarykovým nádražím a Letištěm Václava Havla, které se řadí mezi vládní prioritní projekty. Věřím, že další fáze výstavby komplexního spojení Masarykovo nádraží – Kladno – Letiště Václava Havla budou brzy následovat. Zároveň mě velmi těší, že se na opravu viaduktu podařilo získat velkou část prostředků z fondů Evropské unie z programu Nástroj pro propojení Evropy,“ uvedl předseda vlády ČR Bohuslav Sobotka.





Spolufinancováno Evropskou unií

Nástroj pro propojení Evropy

„Po viaduktu se v současné době může jezdit maximálně čtyřicítkou, po rekonstrukci se traťová rychlost zvýší až na 60 km/h. Tím dojde k výraznému zvýšení plynulosti provozu. Moderní zabezpečovací a sdělovací technika zajistí vyšší bezpečnost provozu,“ přibližuje generální ředitel SŽDC Pavel Surý a zároveň dodává: „Rekonstrukce samozřejmě zásadním způsobem ovlivní vlakovou dopravu. Od 4. července čekají cestující změny v jízdních řádech. Většina vlaků mezi Prahou a Kladnem bude končit či začínat na nově zřízené zastávce Vltavská s možností přestupu na metro C, pro vybrané vlaky budou konečnou stanicí Praha-Bubny či Praha-Dejvice. Rychlíky z Děčína a osobní vlaky z Kralup nad Vltavou pojedou z Roztok u Prahy na Masarykovo nádraží odklonem přes holešovické nádraží.“

„Rekonstrukce železničního spodku a nový svršek se odrazí na kvalitě cestování v podobě klidné a plynulé jízdy. Pro nás je to svým způsobem unikátní projekt, neboť se jedná o modernizaci a rekonstrukci funkčního a vytíženého dopravního objektu, který je ale zároveň technickou kulturní památkou,“ sdělil předseda představenstva společnosti HOCHTIEF CZ Tomáš Bílek.

Sanací projde všech 99 původních mostních oblouků. Nahradí se pouze dvě mostní konstrukce z pozdějšího období, které překonávají ulici Prvního pluku a Křížíkovu. V rámci rekonstrukce se sjednotí řada částí a prvků, které jsou v současné době nesourodé a liší se jak konstrukcí, tak tvarem. V tomto případě půjde především o jednotnou podobu průběžných říms mostních konstrukcí a zábradlí v celé délce mostu.

Opraví se rovněž tzv. spojovací viadukt, který v roce 1875 umožnil přímé spojení stanic v Bubnech a Libni mimo dnešní Masarykovo nádraží. V současné době se na něm provozuje pouze jedna ze dvou kolejí, vzhledem k předpokládané budoucí intenzitě provozu zde bude v rámci rekonstrukce položena pouze kolej jedna. Součástí projektu je rovněž vybourání veškerých zastavěných kleneb a nepůvodních přístaveb s výjimkou trafostanice u Křížíkovy ulice. Oblouky u autobusového nádraží Florenc se opět z jedné strany zazdí, aby se usměrnil pohyb chodců.

Stavba s názvem Rekonstrukce Negrelliho viaduktu je spolufinancovaná Evropskou unií z programu Nástroj pro propojení Evropy (CEF). Plánované celkové investiční náklady projektu dosahují 1 443 478 260 Kč bez DPH. Míra podpory EU je 85 % ze způsobilých nákladů. Výše dotace činí maximálně 36 646 713 €, tedy zhruba 990 360 000 Kč.





Spolufinancováno Evropskou unií

Nástroj pro propojení Evropy

Název stavby	Rekonstrukce Negrelliho viaduktu
Investor stavby	Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
Generální projektant	SUDOP PRAHA a.s.
Zhotovitel	Sdružení firem HOCHTIEF CZ, STRABAG Rail a AVERS
Termín zahájení	04/2017
Termín dokončení	01/2020
Celkové náklady stavby	1 443 478 260 Kč bez DPH
Schválený příspěvek EU	990 360 000 Kč

Kateřina Šubová
Správa železniční dopravní cesty, státní organizace
T: 724 240 718
E: subova@szdc.cz
www.szdc.cz

Poznámka:

Za tuto publikaci odpovídá pouze její autor. Evropská unie nenes odpovědnost za jakékoli využití informací v ní obsažených.

