



REKONSTRUKCE NEGRELLIHO VIADUKTU V PRAZE ■ RECONSTRUCTION OF THE NEGRELLI VIADUCT IN PRAGUE

Linda Černá Vydrová,
Michaela Pelešková

Projekt rekonstrukce Negrelliho viaduktu komplexně řeší nevyhovující stav mostní konstrukce, železničního svršku, zabezpečovacího, sdělovacího a silnoproudého zařízení a trakčního vedení. Cílem je zajistit plnění závazných parametrů modernizované trati. Rekonstrukce zahrnuje zejména odstranění vestavěb a přístavěb, při němž budou vybourány všechny zarděné otvory, umístění nových moderních výhybek v kolejišti, protihluková opatření aplikovaná na kolejnice a antivibrační rohože pod šterkovým ložem. Následovat bude také rekonstrukce železničního spodku a pokládka nového železničního svršku. Zastaralá mechanická zařízení budou nahrazena moderními elektronickými zabezpečovacími a sdělovacími zařízeními, čímž se výrazně omezí vliv lidského činitele a dojde ke zvýšení bezpečnosti provozu. ■ The project of reconstruction of the Negrelli viaduct is a complex solution to an unsuitable state of the bridge structure, rail superstructure, signalling block system, communication and heavy-current equipment and traction lines. The goal is to ensure fulfilling the binding parameters of the modernized railway. The reconstruction includes in particular removal of the in-built parts and extensions,

where all walled holes will be knocked, new, modern switches will be placed into the tracks, noise reduction measures will be applied to the rails and antivibration mats will be placed under the gravel bed. This will be followed by a reconstruction of the railway bed and laying the new rail superstructure. Obsolete mechanical equipment will be replaced by modern electronic signalling and communication systems which will significantly limit the human influence and increase of the security of all operations.

Negrelliho viadukt leží v traťovém úseku Praha Masarykovo nádraží – Praha-Bubny, který je součástí tratí Praha Masarykovo nádraží – Děčín hl. n. (TÚ 0801) a Praha Masarykovo nádraží Hrabovka – Praha Masarykovo nádraží Karlín (TÚ 1505). Začátek viaduktu leží v části Nového Města spadající do Prahy 8. Nad autobusovým nádražím Florenc tvoří hranici mezi Novým Městem a Karlínem, pokračuje územím Karlína přes vltavský ostrov Štvanice až do bubenské části Holešovic. Viadukt délky 1 110 m tvoří 15 samostatných mostních objektů, šířka mostovky mezi kamenným zábradlím je 7,6 m. (obr. 2)

Do provozu byl viadukt uveden 1. května 1850 a v roce 1875 byl

doplněn o tzv. spojovací viadukt pro trať Hrabovka–Karlín. Ještě před zahájením stavebních prací byl na základě zkušeností z povodně v roce 1845 projekt výstavby viaduktu upraven a také díky tomu byl v roce 2002 jedním ze čtyř mostů přes Vltavu v Praze, na kterých nebyl přerušen provoz. Po povodni v roce 2002 se navíc stal nedílnou součástí protipovodňové ochrany v Karlíně i v Holešovicích, neboť jsou v jeho mostních pilířích na obou stranách Vltavy zabudovány konstrukce, do kterých se v případě potřeby osadí mobilní protipovodňové bariéry.

Obě uvedené části trati jsou součástí celostátní dráhy, vlastníkem je ČR zastoupená SŽDC, s. o., a provozovatelem drážní dopravy je společnost ČD, a. s. Most je spolu s hradlem čp. 249 zapsán v Ústředním seznamu nemovitých kulturních památek ČR.

Obr. 1 Letecký pohled na drážní stavědlo č. 4 a místo styku dvou protichůdných oblouků, původního Negrelliho viaduktu a mladší hrabovské větve ■ Fig. 1 Aerial view of signal box No. 4 and a point of contact of two opposing curves of the original Negrelli viaduct and the younger Hrabovská brand