

# Osud železničního mostu v Červené nad Vltavou je v rukou Jihočeského kraje

**ČERVENÁ NAD VLTA-VOU** – Zhruba před rokem se začalo mluvit o tom, že železniční most v Červené nad Vltavou není v dobrém stavu. Kvůli zastaralé ocelové konstrukci nevyhovuje železniční dopravě a měl by být zbourán. Místo něj měl vyrůst úplně nový most s podobnou konstrukcí jako most Žďákovský. To se nelíbilo mnoha lidem i institucím. Zbourání mostu odmítali s tím, že se jedná o historickou památku a také o jediné místo, kde by se mohli přes Vltavu bezpečně přepravovat cyklisté a pěší. Momentální situací přibližuje Karel Holl, muž, který za zachování mostu bojuje. Začátkem roku se zúčastnil jednání u Petra Hofhanzla, ředitele jihočeské organizační jednotky Správy železnic.

## Správa železnic zachování mostu nevyklučuje

Karel Holl měl během této návštěvy jasný cíl. Zachovat stávající železniční most v Červené nad Vltavou jako technickou památku, protože byl vybudován v letech 1886 až 1889, stejně jako například Eiffelova věž v Paříži. Dokonce se používala stejná technologie výstavby jako u pařížské dominanty. Karel Holl na železniční správě navrhl kolejové těleso nahradit cestou pro pěší turistiku a cyklistiku. V případě, že by bylo rozhodnuto o likvidaci mostu, usiloval Karel Holl o možnost využití nového železničního mostu také pro pěší turistiku a cyklisty, protože jiné spojení dvou břehů v širokém okolí neexistuje. Blízký Podolský most je pro tyto účely prakticky nepoužitelný.

Ředitel Petr Hofhanzl připomněl, že pro potřeby železnic je stávající most kvůli havarijnímu stavu únosné ocelové

konstrukce dál nepoužitelný. Na základě podrobného statického přepočtu a průzkumu bylo rozhodnuto o jeho likvidaci a výstavbě mostu nového. V případě rekonstrukce mostu v nynější stopě by musela být stávající ocelová konstrukce nahrazena novou ocelovou konstrukcí, navrženou podle současných norem. Tím by byla nová ocelová konstrukce výrazně těžší a rovněž by musela splňovat výrazně vyšší požadavky na zatížení železničním provozem. Toto zvýšené zatížení by neunesla stávající spodní stavba, která by se musela nahradit. Proto byla zvolena stavba nového mostu v jiné poloze. Ta je rovněž výhodnější i kvůli minimálnímu omezení železničního provozu.

Karel Holl na tyto informace reagoval dotazem, zda je možná eventuální spolupráce s jiným subjektem, aby bylo žádosti o zachování mostu pro pěší a cyklisty vyhověno. Reakce byla pozitivní. Správa železnic může podle Petra Hofhanzla předat stávající železniční most do vlastnictví a správy novému vlastníkovvi, například Jihočeskému kraji. Most by tak mohl nově sloužit cyklistické a pěší dopravě. S ohledem na dezolátní stav stávající ocelové konstrukce by ale bylo nutné podrobné posouzení sanace stávající ocelové konstrukce pro využití cyklostezkou a pěším provozem.

Petr Hofhanzl během návštěvy Karla Holla řekl, že v případě, že se ukáže tato možnost realizovatelná, je Správa železnic připravena část předpokládaných nákladů na demolici mostu použít na sanaci stávající ocelové konstrukce. Zároveň ale upozornil, že by mohlo dojít k rozporuplnému architektonické-

mu pohledu na dva mosty zcela jiné konstrukce stojící vedle sebe. A upozornil na náklady spojené s údržbou stávajícího mostu, které lze do budoucna odhadovat až na sto milionů korun každých 25 let. Přístupové cesty k mostu navíc musí být v úplné kompetenci jiného subjektu. Správa železnic je připravená jednat i o spolupráci a spolupráci na úpravě projektu nového mostu s cílem vybudovat zde současně lávku pro pěší a cykloturisty. Pořizovací náklady na údržbu cesty k novému mostu by byly nesrovnatelně nižší. V tomto případě by však stávající most byl zlikvidován.

## Jak reagovala hejtmanka?

Výsledky setkání s Petrem Hofhanzlem poskytl Karel Holl Jihočeskému kraji, konkrétně bývalému hejtmanovi Janu Zahradníkovi. Ten záležitost na kraji projednal a Karlu Hollovi přišel ve druhé polovině ledna dopis současné hejtmanky Ivana Stráské. Ta potvrdila, že nový železobetonový obloukový most by měl vzniknout podle původního plánu mezi zářím letošního roku a dubnem roku 2022. Součástí plánu je, že historický stávající most by měl být snesen. Zároveň Ivana Stráská uvedla, že přestože původní železniční most v současnosti nevyhovuje bezpečnosti pro železniční dopravu, mohl by po jisté úpravě sloužit i nadále pro pěší a cyklisty ještě dlouhou řadu let. V dopise také zaznělo přesvědčení hejtmanky, že zachování mostu pro tento účel by bylo ekonomicky výhodnější než jeho likvidace. Pro zachování původního mostu se rovněž vyjadřují okolní obce, Klub českých turistů, památkáři i Jihočeská centrála cestovního ruchu. Ivana Stráská konstatova-

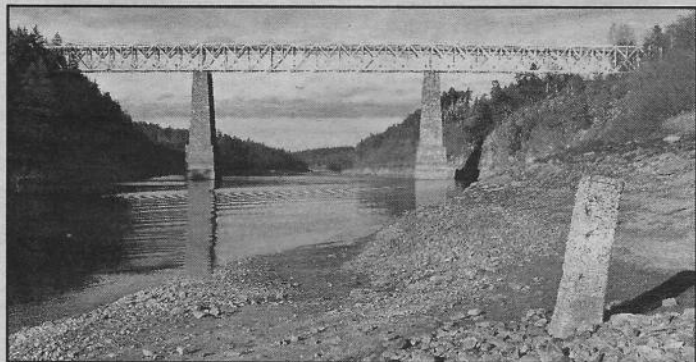
la, že i když most postrádá památkovou ochranu, je významnou ukázkou řemeslného umu. Jeho zachování by navíc podle ní ulehčilo jak Podolskému, tak i Zvíkovskému mostu. Tyto dva mosty nejsou pro cyklistický provoz s ohledem na jejich parametry bezpečné. Zachování mostu by umožnilo v budoucnu propojení cyklotrasy číslo 7 Vltavská a cyklotrasy 11/52 mezi obcemi Vlastec a Jetětice pro další rozvoj cestovního ruchu v této oblasti.

## Správa železnic je pro jednání s krajem

Správa železnic připravuje na začátek května zahájení tendru na realizaci nového mostu přes Vltavu u Červené nad Vltavou. Stávající most nelze zachovat pro železniční dopravu. Proto se rozhodla vybudovat vedle starého mostu nový obloukový most. Toto řešení bylo konzultováno na centrální komisi ministerstva dopravy a se všemi dotčenými orgány státní správy. Správa železnic se ovšem nebrání zachování stávajícího železničního mostu a jeho převodu na Jihočeský kraj za účelem dalšího možného využití. Doporučuje svolat jednání, kde by se vyjasnila možnost převodu mostu na Jihočeský kraj. Jednání ohledně zachování stávajícího železničního mostu však byla kvůli aktuální koronavirové situaci odložena.

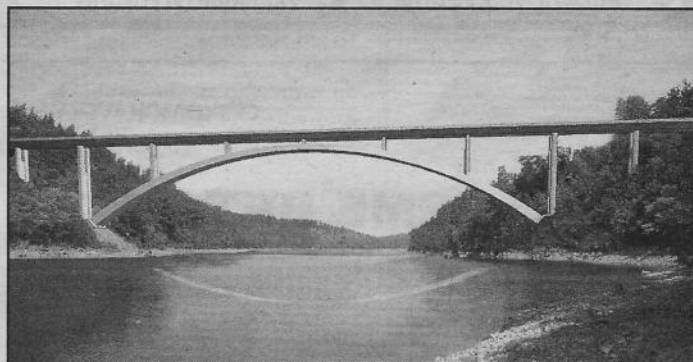
Karel Holl si však pro sebe nenechal jednu důležitou zprávu. Ředitel Národního památkového ústavu v Českých Budějovicích Daniel Šnejd řekl, že pokud by byl stávající železniční most na Červené nad Vltavou zachován, bude okamžitě žádat o zpětné zařazení mezi národní technické památky.

*Martin Petřík*



Most se klene nad Orlickou přehradou.

*Foto Roman Jan Bolek*



Podoba nového mostu, který by měl vyrůst zhruba sto metrů od toho původního.

*Foto-arch-*