

PT
Petiční výbor
Petice za zachování barokního mostu
v Květnici

Vážení sousedé,

dostala se mi do ruky Vaše Petice k zachování Barokního mostu v Květnici. Vzhledem k tomu, že se již 35 let zabývám projektováním mostů a s kolegy máme za sebou nemálo realizací, jak mostů nových, tak rekonstrukcí a to mostů postavených nedávno, tak mostů historických i mostů, které by se daly zařadit mezi „rodinné stříbro“ českého mostního stavitelství, cítím potřebu se k petici vyjádřit.

Osobně si Vážím řady věcí, které děláte pro obec i Vaší snahy o to posouvat věci k lepšímu. Nicméně v případě mostu v Květnici s Vámi nemohu souhlasit a dovolím si i opravit několik nepřesností ve Vaší petici.

Nejprve ke stavu mostu. Na mostě jsou pravidelně prováděny mostní prohlídky v souladu s ČSN 73 6221 a z té poslední vyplývá, že spodní stavba mostu je ve stavu V a nosná konstrukce ve stavu VI (ze sedmistupňové škály). Je tedy obtížně možno akceptovat tvrzení, že po statické stránce je nosná konstrukce klenbové části mostu v pořádku. Zdivo klenby je hloubkově degradované, malta ze spár vydrolená, stopy po zatékání a v klenbě je trhлина na celou délku šířky cca 1,2mm. I když uznávám, že konstrukce rozšíření je horším stavu, než klenbová část, nic to nemění na skutečnosti, že konstrukce mostu je ve špatném stavu.

Je nutno dodat, že mostní prohlídky provádí zkušení zpracovatelé s oprávněním k jejich provádění a k obdobnému výsledku došlo během posledních několika prohlídek více zpracovatelů.



Trhлина v klenbě mostu v Květnici

Navíc je zjevné, že most měl problémy s podemláním základů, což bylo v minulosti řešeno přebetněním, tato přebetobávka již pozbyla funkčnost (je podemleta). Takže lze předpokládat, že problém založení trvá, jen je nyní skryt. V tomto případě se jeví jako výhoda to, že podstatná část základové spáry je pravděpodobně tvořena skalním podkladem, což význam tohoto problému poněkud umenšuje, v opačném případě by byl fatální.



Nefunkční podemleté obetonován základů

Několik slov si dovolím uvést i ke stáří mostu, které bylo odhadnuto, pro účely petice, na barokní. V mostní evidenci se rok postavení klenbové část neuvádí. Ale stanovení stáří běžných klenbových mostů, jako je tento, je poněkud komplikované. Důkazem budiž i ve Vaší petici jmenovaný most v Klášterní Skalici. U něj bylo opakovaně a mnoha místech uváděno, že se jedná o gotický most. Tento odhad vycházel z předpokladu souvislosti mostu a kláštera. Jak se později ukázalo, most v žádném případě gotický nebyl. V rámci přípravy projektu rekonstrukce byly nalezeny doklady o tom, že ve druhé polovině 19. století most na místě nestál. Na mostě pak byl nalezen letopočet 1808, vytesané v jednom kameni v pilíři. Z toho bylo pak odhadnuto, že tento most pocházel někdy z druhé poloviny 19. století s tím, že byl použit materiál ze staršího mostu datovaného do roku 1808. I ze strany NPÚ a Muzea v Čáslavi bylo konstatováno, že se rozhodně nejedná o gotický most, ani o most, který by z jiných důvodů vyžadoval památkovou ochranu.



Původní most v Klášterní Skalici



Původní most v Klášterní Skalici (strana s rozšířením)

Je potřeba si uvědomit, že řadu mostů výrazně poškodily v průběhu času povodně, nebo zub času a byly přestavovány, takže i když na místě stál obdobný most již dříve, často se nejedná stále o stejný most. I u mostu v Květnici se tak u jeho „barokního“ stáří jedná o odhad, nikoli o doloženou skutečnost a most může být o mnoho mladší. Klenbové kamenné mosty se stavěly velmi obdobně po řadu století a případné dobové znaky se stírají tím, že byly v průběhu doby upravovány např. aby vyhovely požadavkům dopravy. I most v Klášterní Skalici byl velmi nevhodně rozšířen na vjezdu. Most v Květnici byl rozšířen také.

Parametry mostů jsou další podstatné téma. Zatím co u kostela je jeho funkce a parametry návštěvníků již 2000 let v podstatě stejná. U mostů tomu tak není ani náznakem. Požadavky na dopravní zatížení od počátku minulého století zásadním způsobem vzrostly. Totéž platí o prostorových nárocích, řada mostů byla jednosměrná, nebo alespoň šířkově neumožňovala míjení dvou nákladních vozidel / autobusů, dnes je toto standardním požadavkem. Obdobné je to s umístěním chodníků na mostě. U mostu v Květnici se historicky pokusil někdo vyřešit šířku mostu dostavbou ze železobetonu, která je v havarijním stavu. Nicméně původní klenbová konstrukce neumožňuje umístění dvou jízdních pruhů, pokud by tedy měla být zachována, nebude vyhovovat šířkově a ani zatížitelností.

Tady si dovoluji citát jednoho z nestorů českého mostního stavitelství, který byl mimo jiné hlavním inženýrem zhotovitele rekonstrukce Karlova mostu, ing. Ivana Batala: „Největším zločincem byl Karel IV, protože nechal zbourat významnou románskou památku – Juditin most, a místo něj postavil moderní gotickou konstrukci a aby toho nebylo dost, ty ladné strohé gotické křivky později znectili nabubřelými barokními sousošími“. Víím, že je to extrémní nadsázka, ale jedno z ní jasně plyne, když Praze, rychle se rozvíjející v době Karla IV, nevyhovoval zastaralý most, byl prostě přestavěn. Aby mohl být nadále funkční i dnes, musela z něj být vyloučena veškerá doprava, kromě pěší. Obdobné je to s mostem v Písku apod. Prostě historické mosty, pokud mají být zachovány, velmi často nejsou schopny převést dopravu v dnešní podobě a jejich zatížení musí být zásadně omezeno.

Obdobný problém je potřeba vnímat i u údržby, malta a mnohdy i kámen klenbových mostů není odolný vlivu chloridů a tím pádem je potřeba na nich omezit solení, to pak vede k podstatným problémům při zimní údržbě. V opačném případě pak dochází k podstatnému snížení živostnosti a urychlení degradace.

Neposledním parametrem je návrhový průtok, který musí být proveden mostním otvorem, pokud není dodržen, hrozí výrazné vzduť hladiny a tím zhoršení případných povodňových škod. V intravilánu obce to může v konečném důsledku vést ke zhoršení škod na majetku při povodni. Častým problémem starších mostů je jejich nekapacitnost, pilíře v korytě, které zvyšují pravděpodobnost ucpání splavím.

Je potřeba si uvědomit, že zejména po povodních 2002 došlo jednak ke zpřísnění podmínek na rezervy v kapacitě dle ČSN 73 6201, ale zvýšily se i návrhové průtoky, které plynou ze sledování průtoků v dlouhých časových úsecích.

Pokud se vrátím k problematice mostu v Květnici, jsem dalek tvrdit, že by most nebylo možno zesílit, rozšířit a jako jeho součást ponechat i původní klenbu, nicméně by to bylo nepřiměřeně nákladné a navíc je pak velmi diskutabilní, jaká by byla hodnota zachované části silně doplněné novými konstrukcemi. Pokud by se pouze ponechala jen původní klenba, zbyl by úzký most bez chodníku a s omezenou zatížitelností. Obě řešení jsou velmi diskutabilní a mělo by cenu je zvažovat jen v případě, že by se jednalo o opravdu cennou konstrukci.

Na konec si dovolím trochu statistiky. Ve správě Středočeského kraje je 1864 mostů, z toho počtu je 481 klenbových, z těch pak je většina kamenných kleneb. Téměř všechny tyto mosty mají sníženou zatížitelnost. Snížená zatížitelnost mostů v konečném důsledku vede k řadě komplikací, v extrémních případech i k omezené dostupnosti pro vozidla integrovaného záchranného systému.

Asi proto, že mosty jsou má profese, snažím se na ně dívat, jako na technické dílo, jehož prvořadým účelem je převedení dopravy přes překážku. Vážím si odkazu našich předků, ale stejně tak chápu, že „si můžeme dovolit“ jen určité množství mostů, které budou dokladem toho odkazu, a my přijmeme to, že budou omezujícími prvky v dopravní síti.

Není mým cílem Vás přesvědčit, že Vaše petice nemá vzniknout, ale chci Vás upozornit i na jiný pohled na věc, který by možná bylo dobré zvážit. Pohled, který říká, že Květnice si zaslouží nový most, i když možná bude z pohledu některých méně vzhledný, než je klenbová část toho dnešního a že je k tomu řada důvodů.

V každém případě doporučuji neuvádět v petici gotický most v Klášterní Skalici, neboť opravdu gotický nebyl.

Přeji Vám pohodový den, a pokud budete mít pocit, že si na téma most v Květnici, nebo prostě mosty chcete povídat, jsme Vám k dispozici.

Martin Havlík