

PRAHA, 31. října 2023

Nový most na Výtoni bude až o 1,1 miliardy korun levnější a může sloužit příštích minimálně 100 let

Analýza mezinárodní poradenské skupiny JASPERS, která je součástí Evropské investiční banky potvrdila, že nový tříkolejný most je ekonomicky i technicky nejvýhodnější variantou, jak vyřešit problém vysloužilého železničního mostu na pražské Výtoni.

Dnes dvoukolejný most, postavený v roce 1901, je součástí důležitého železničního spojení ze západu republiky na pražské hlavní nádraží a odtud dále na východ. Most je již ve velmi špatném stavu a průjezd vlaků je na něm výrazně omezen – dvě koleje navíc brzy nebudou stačit rostoucí poptávce po traťové kapacitě. O tom, zda jej nahradit mostem novým či jej pouze renovovat, se vede debata na odborné i laické úrovni již mnoho let. Všichni tuzemští odborníci z oboru mostního inženýrství, kteří byli v minulosti pověřeni řešením tohoto úkolu, dospěli k jednoznačnému doporučení stavby mostu nového.

Jelikož se však neustále objevují názory rozporující toto řešení, rozhodla se Správa železnic zadat zpracování posudku renomované mezinárodní instituci. Expertní tým JASPERS porovnal obě nejvíce diskutované varianty, tedy stavbu nového tříkolejného mostu, jehož návrh koncem minulého roku vzešel z mezinárodní architektonické soutěže, a renovaci stávajícího ocelového mostu s přístavbou třetí koleje.

Ze závěrů studie vyplynulo, že stavba nového tříkolejného mostu:

- může být minimálně o 40 % levnější než rekonstrukce (rozdíl 1,1 mld. Kč);
- může být dokončena až o 1,5 roku dříve než rekonstrukce;
- na rozdíl od rekonstrukce umožní úplný soulad s technickými normami (TSI);
- pravděpodobně dosáhne i nižšího hluku a vibrací.

Důležitým závěrem analýzy JASPERS také je, že rekonstrukce starého mostu by prodloužila jeho životnost pravděpodobně jen o zhruba 30 let. Vzhledem k předpokládané komplikovanosti rekonstrukce navíc autoři studie konstatují, že je tato prognóza značně nejistá. „Když vezmeme, že příprava obdobných dopravních staveb u nás trvá i několik desítek let, znamená by varianta rekonstrukce potřebu téměř okamžitě znovu zahájit hledání řešení, co s mostem po dalších třech dekádách. Životnost nového mostu by přitom byla minimálně 100 let, při vhodné údržbě i 150 let,“ říká Pavel Paidar, ředitel odboru přípravy staveb Správy železnic.

Hlavní závěry analýzy JASPERS na základě dat:

	Rekonstrukce s přístavbou třetí koleje	Nový tříkolejný most
Investiční náklady	1,75–2 mld. Kč	1–1,2 mld. Kč
Náklady na provoz a údržbu za 30 let	280 mil. Kč	80 mil. Kč
Součet	2–2,3 mld. Kč	1,1–1,3 mld. Kč
Prognóza nákladů na provoz a údržbu za 60 let	Pravděpodobně více než za prvních 30 let. Kvůli vysoké míře nejistoty ohledně stavu mostu nelze přesněji vyčíslit.	173–185 mil. Kč
Délka stavby	33–41 měsíců s potenciálně vyšší nejistotou	24 měsíců s vyšší jistotou správnosti odhadu
Časové ztráty pro cestující po dobu stavebních prací	až 420 mil. Kč	cca 247 mil. Kč

Časové ztráty pro cestující vzniknou v důsledku omezení provozu na jedné koleji po celou dobu stavebních prací (odřeknutí nebo zkrácení vlaků). Denně to může mít dopad až na 6 000 cestujících, což se rovná socioekonomickým nákladům ve výši až 5 milionů eur ročně. Vzhledem k tomu, že omezení provozu jsou kvůli špatnému technickému stavu starého mostu již zavedena, vznikají cestujícím velmi pravděpodobně podobné ztráty již nyní.

Rozhodování komplikuje památková ochrana

Pokud by se rozhodovalo pouze na základě technických a ekonomických kritérií, bylo by rozhodnutí – s odbornými podklady, které jsou k dnešnímu dni k dispozici – jednoznačné. Výtoňský železniční most je však od roku 2004 také kulturní památkou, která je součástí Pražské památkové rezervace zařazené na seznam světového dědictví UNESCO. To rozhodování značně komplikuje a posouvá na úroveň, kde je potřeba pečlivě zhodnotit váhu do jisté míry protichůdných společenských zájmů: potřeba modernizace dopravní infrastruktury, efektivita vynakládání veřejných financí či zachování technické památky v původní podobě.

Potenciálně vhodným kompromisem by i podle expertů JASPERS mohl být přesun starého mostu na jiné místo, kde by sloužil jako lávka pro pěší a cyklisty. Hlavní město Praha se Správou železnic již varianty řešení analyzují a v dohledné době zveřejní.

Správa železnic: projekt nového mostu je připraven

Na základě řady odborných posudků, které prokázaly problematičnost opravy mostu ve stávající podobě, a po zvážení narůstajících potřeb železniční dopravy se Správa železnic rozhodla v květnu 2021 uspořádat soutěž na nové komplexní řešení mostu.

„Vítězný návrh, vybraný loni v listopadu, nejlépe splnil všechna kritéria zadání. Nabízí kompaktní řešení s rozšířením trati na tři koleje místo stávajících dvou, novou železniční zastávku na Výtoni s napojením na tramvaj a kultivaci okolí mostu, na Výtoni pro volnočasové využití a na smíchovské straně pro sport. Dále dojde ke zlepšení průchodnosti a bezpečnosti pro pěší a cyklisty. Nyní se architektonický návrh dopracovává v rámci expertní skupiny složené ze zástupců institucí, které se na rozhodování o konečné podobě podílí,“ dodává Pavel Paidar.

Návrh bude finalizován nejpozději do konce letošního roku a poté by měla následovat příprava dokumentace pro správní řízení k povolení stavby. Pokud se s přípravou začne v prvním čtvrtletí příštího roku, je reálné zahájení stavby v roce 2026 s dokončením v roce 2029.

O JASPERS

Kolektiv JASPERS je iniciativou Evropské komise, Evropské investiční banky a Evropské banky pro obnovu a rozvoj, která od listopadu 2005 pomáhá městům a regionům dodávat vysoce kvalitní projekty.

Odborníci JASPERS poskytují nezávislou a praktickou podporu ve strategiích, programech a projektech s cílem realizovat investice financované EU, které podporují růst a dláždí cestu k zelenější, propojenější a inovativnější Evropě.

Od svého založení kolektiv JASPERS pomohl realizovat více než 2240 projektů ve 27 zemích a v hodnotě investic ve výši více než 317 mld. eur.

Pomoc JASPERS je pro místní orgány a organizátory bezplatná a je dostupná většině zemí EU a kandidátských zemí.

Více informací získáte na <https://jaspers.eib.org/>