

PRAHA, 10. listopadu 2023

Správa železnic dnes představila aktuální podobu architektonické studie nového trojkolejného mostu na Výtoni

Správa železnic dnes radním a zastupitelům hl. m. Prahy představila aktuální podobu architektonické studie nového železničního mostu na pražské Výtoni. Ten by měl v budoucnosti nahradit starý most z roku 1901, který je již za hranicí své životnosti a kapacitně nestačí narůstajícím požadavkům železniční dopravy. Zastupitelé se tak mohli poprvé seznámit se změnami návrhu, které vyplynuly z jednání expertní skupiny složené ze zástupců Správy železnic, hl. m. Prahy, NPÚ a dalších dotčených subjektů.

Architektonická studie přináší komplexní urbanistické a dopravní řešení dané lokality, které zajistí:

- splnění požadavků evropské železniční sítě pro mezinárodní železniční přepravu, jakožto preferované a ekologičtější formy dopravy,
- rozšíření trati ze dvou na tři koleje, což umožní uspokojení rostoucích požadavků na kapacitu železniční dopravy,
- plynulé napojení železniční dopravy na MHD díky nové vlakové stanici Praha–Výtoň,
- znatelné zrychlení jízdní doby na trasách využívajících nový most, přičemž se sníží hluk na a u okolí mostu,
- lepší řešení pro pěší, maminky s kočárky, vozíčkáře a cyklisty,
- kultivaci okolí, kde soumostí nabídne využití pro komunitní život a volný čas.

Dvě nebo tři koleje?

V rámci jednání Správa železnic také vyvrátila argumentaci nedávno zveřejněné studie spolku Nebourat, která měla dokazovat, že most nepotřebuje třetí kolej. Odborníci ze Správy železnic uvedli všechny nedostatky, které zmíněná studie spolku Nebourat obsahuje. „Zpracovatel studie prezentované spolkem Nebourat chybně interpretuje vstupy do výpočtu kapacity vlaků a také účelově opomíjí některé výhledové linky. Rovněž zavádí nepřípustné zjednodušení odpovídající provozu metra, kdy všechny vlaky jedou spořádaně za sebou, což v případě železniční dopravy není možné. Navrhovaná stanice Praha Vyšehrad je umístěna zcela

nevhodně s ohledem na dopravní obslužnost území a vazby na páteřní linky povrchové MHD. Navrhovaná stanice Praha Vyšehrad je v poloze, která není přijatelná pro ROPID a MČ Praha 2," vysvětluje Pavel Paidar, ředitel odboru přípravy staveb Správy železnic.

Spolek Nebourat opírá svá tvrzení také o připravované řešení Nové spojení II. Ani tyto argumenty nejsou podle SŽ správné, protože podzemní vlakové spojení bude reálně možné očekávat v horizontu zhruba 20 let a bude pouze doplňkem k tříkolejnému mostu na Výtoni v modelu 3 + 2. „Do dvou podzemních drah se přesune většina příměstských vlaků, zatímco most budou využívat převážně dálková a rychlá meziregionální doprava, společně se zbývajících linkami regionálními/městskými," uvedl Paidar.