

PRAHA, 29. listopadu 2023

Průzkum: opravu starého železničního mostu na Výtoni podporuje pouze 20 procent veřejnosti

Je třeba modernizovat železniční dopravu, nebo přihlídnout raději k památkové ochraně? Je lepší postavit nový most na Výtoni, nebo opravit starý? Tyto a další názory veřejnosti zjišťovala Správa železnic v reprezentativním průzkumu, kterého se zúčastnilo přes 1 500 respondentů z Prahy a středních Čech. Výsledky ukázaly, že pouze pětina dotázaných preferuje opravu starého, zatímco téměř dvě třetiny podporují výstavbu nového mostu.

Správa železnic koncem minulého roku představila vítěze architektonické soutěže na návrh nového železničního mostu na pražské Výtoni. V reakci na to vznikla petice, jejíž signatáři proti nahrazení dosluhujícího mostu protestují a prosazují názor, že je třeba železniční most zachovat bez ohledu na výši nákladů, technickou složitost renovace či její krátkou životnost. Od té doby ve veřejném prostoru probíhají debaty pro nebo proti jedné či druhé variantě řešení. „Často vyostřená polemika o budoucnosti tohoto železničního mostu probíhá dominantně na sociálních sítích. Zajímalo nás tedy, jaký je reprezentativní názor veřejnosti nejen na tento konkrétní most, ale i na dilema mezi památkovou ochranou a modernizací železnice obecně,“ uvedl Pavel Paidar, ředitel odboru přípravy staveb Správy železnic.

Železniční mosty nelze srovnávat s jinými památkami

Podle průzkumu by se mírná většina veřejnosti (51,4 %) v obecné rovině přiklonila k upřednostnění památkové ochrany. Odlišný názor ale lidé mají v případě historických železničních mostů, kde má být podle 66,1 % respondentů vždy prioritou funkčnost a bezpečnost bez ohledu na historickou hodnotu. „Jiné typy železničních mostů lze většinou opravit tak, aby zároveň zvládly vyšší kapacitu dopravy. Dobrým příkladem je třeba pražský Negrelliho viadukt. Ocelové mosty jsou ale velký problém. Konstrukce je zeslabená korozí i na místech, kam se při opravě nelze dostat a neúměrně drahá rekonstrukce prodlouží životnost jen o několik desítek let. Dlouhodobě proto upozorňujeme, že jejich památková ochrana je sporná a komplikuje modernizaci železnic, nejen v případě železničního mostu na Výtoni,“ vysvětluje Pavel Paidar.

Dvě třetiny podporují nový most, skoro 40 procent chce starou konstrukci přesunout jinam

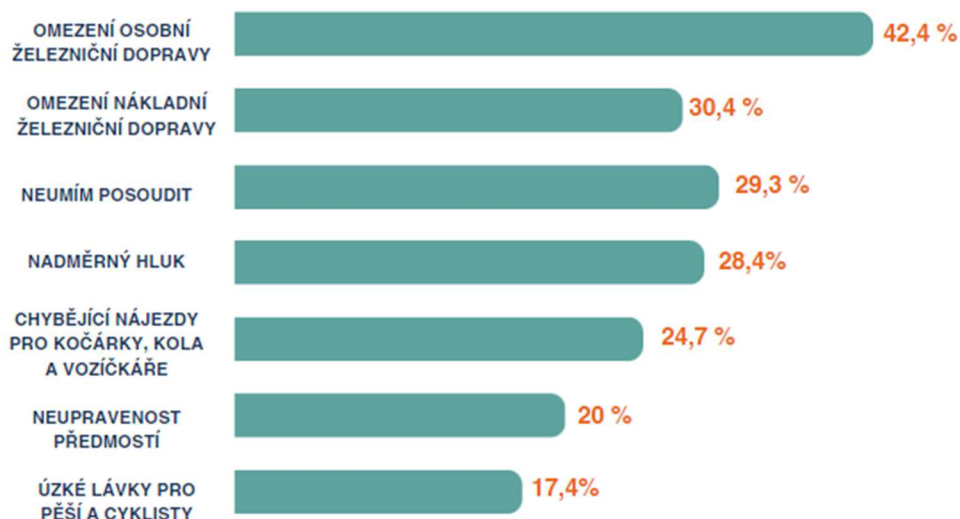
V konkrétním případě výtoňského železničního mostu se 65,7 % respondentů vyslovilo pro most nový. Část z nich (38,6 %) zvolila variantu nového mostu s přesunem staré ocelové konstrukce na jiné místo a 27,1 % je jen pro vybudování nového mostu. Pro renovaci původního mostu s přístavbou třetí koleje bylo pouze 20,1 %. Zbytek (14,2 %) nemá na tuto otázku žádný názor. Na dotaz, kdo by o osudu výtoňského železničního mostu měl rozhodovat, odpovědělo 67,9 % respondentů, že by měli rozhodovat odborníci s přihlédnutím k názoru veřejnosti.

Na současném stavu vadí zejména omezení dopravy

Aktuální technický stav mostu s sebou nese řadu nevýhod. Za nejzávažnější respondenti považují omezení osobní železniční dopravy – to vadí 42,4 % dotázaných, zatímco u lidí, kteří cestují vlakem často, je to dokonce 52 % respondentů. Na druhém místě jsou úplné výluky nebo objízdné trasy u nákladních vlaků (30,4 %). Na třetím místě skončil nadměrný hluk staré konstrukce.

Pro obyvatele Prahy 2 a Prahy 5 se mezi čtyřmi největšími nevýhodami umístil nadměrný hluk, který vnímají stejně intenzivně jako omezení osobní železniční dopravy (obojí 38 %), na třetím místě jsou to chybějící nájezdy (36 %). Neupravené předmostí mezi nevýhody zařadilo 31 % respondentů z těchto městských částí. Chybějící nájezdy pro cyklisty, kočárky a vozíčkáře pak více – na druhém místě se 34 % – řeší respondenti ve věku 27 až 35 let.

Aktuální technický stav mostu s sebou nese řadu nevýhod. Které z nich považujete za nejzávažnější?



Pozn.: Bylo možné vybrat až tři nevýhody.

Shrnutí současné situace

Dvoukolejný železniční most na pražské Výtoni byl uveden do provozu v roce 1901 a zpočátku po něm jezdily nižší desítky vlaků denně. Dnes je jich téměř 300 a počet do budoucna dále poroste. Most je již ve velmi špatném stavu a o tom, zda jej nahradit novým, či pouze renovovat, se vede debata již mnoho let. Odborníci z oboru mostního inženýrství, kteří v minulosti varianty řešení posuzovali, dospěli k jednoznačnému závěru, že nejlepší je postavit nový tříkolejný most. Na základě toho vzešel z mezinárodní architektonické soutěže návrh, který splňuje soudobé požadavky na bezpečnost i kapacitu železniční dopravy, řeší návaznost na MHD, nabízí komfort pro chodce a cyklisty a svým vzhledem zapadá do panoramatu.

Poté, co Správa železnic koncem minulého roku představila návrh nového mostu na Výtoni, vznikla petice, jejíž signatáři proti nahrazení dosluhujícího mostu protestují a prosazují, aby památka zůstala zachována bez ohledu na výši nákladů či technickou složitost řešení.

Ze studie mezinárodní expertní organizace Jaspers publikované koncem října vyplynulo, že oproti renovaci starého mostu (s boční přístavbou třetí koleje pro dosažení potřebné dopravní kapacity) bude stavba nového tříkolejného mostu minimálně o 40 % levnější (rozdíl činí 1,1 miliardy korun), bude dokončena až o 1,5 roku rychleji a nový most bude mít životnost minimálně 100 let oproti 30 letům v případě mostu renovovaného.

O průzkumu

Sběr dat proběhl 6. až 10. listopadu a byl realizovaný prostřednictvím aplikace Instant Research agentury Ipsos na vzorku 1544 respondentů z Prahy (52,7 %) a středních Čech (47,3 %). Vzorek respondentů byl reprezentativní z hlediska pohlaví, věku a vzdělání.