



Rekonstrukce Vyšehradského mostu je chytré řešení pro Prahu i železnici, prokázala studie nezávislých expertů

- *Výměna 15 % mostu, životnost 100 let, záchrana památky i s třetí kolejí levnější než nový most*
- *Minimální výluky a dopady na dopravu ve městě – ohleduplnost k Pražanům*
- *Subtilní třetí kolej, která neruší pražské panorama*
- *O dalším postupu Nadační fond jedná se zainteresovanými stranami*

PRAHA, 31. října 2024: Nadační fond pro záchranu Vyšehradského železničního mostu dnes představil komplexní projekt, podle kterého lze Vyšehradský most efektivně rekonstruovat a dostavět k němu subtilní třetí kolej. Existuje tak postup ve shodě se záchranou vzácné památky i s požadavky železniční dopravy. Proto by se nadále neměla zvažovat likvidace či přesun. NF Vyšehradský most již řadě zainteresovaných stran studii představil a v jednáních bude pokračovat. Studii dá bezplatně k dispozici, aby český stát mohl rozhodnout o zahájení procesu, který povede k zahájení rekonstrukce.

Studii zpracoval britsko-švýcarsko-český tým odborníků, kteří mají zkušenosti s desítkami podobných staveb po celém světě, a to jak se záchranou historických mostů, tak s nejnáročnějšími novostavbami. Rekonstrukci samotnou řešil tým z Velké Británie, mezi jehož reference patří například sanace slavného Tower Bridge, společně s expertem na strukturální analýzy Andreasem Galmarinim ze Švýcarska. Projekt třetí koleje se svým týmem zpracoval Petr Tej, autor Štvanické lávky. Urbanistické řešení navrhl Marek Kopeček, který se touto problematikou v Praze dlouhodobě zabývá.

Rekonstrukce – chytré řešení

Studie, kterou vypracovali jedni z nejzkušenějších mostních expertů na světě, jednoznačně vyvrací základní mýty o Vyšehradském mostě a říká že:

- Vyměnit je nutné jen zhruba 15 % hmotnosti mostu, tedy 270 z celkem 1 800 tun materiálu.
- 85 procent mostu stačí otryskat a obnovit protikorozní nátěr.
- Rekonstruovaný most s životností minimálně 100 let plně vyhoví požadavkům soudobé železniční dopravy

K závěrům tým dospěl také díky možnosti most navštívit a provést jeho detailní analýzu – za spolupráci NF Vyšehradský most děkuje Správě železnic.

Tým expertů doporučuje historická pole sejmut pomocí samohybného modulárního transportéru (metodou SPMT) a jejich renovaci provést na břehu. Díky tomu lze na jejich místo dát dočasné prvky, po kterých mohou jezdit vlaky. Po sanaci s aplikací nového antikorozního systému bude zachráněná historická stavba usazena zpět na místo. Jde o celosvětově osvědčenou praxi.

Závěr studie ukazuje, že rekonstrukce je chytré řešení nejen pro Prahu a Pražany, ale také pro železnici. Kromě záchrany ikonické památky nabízí rychlost, zachování provozu vlaků, ohleduplnost k Pražanům a také k penězům, které jdou z naší společné kapsy.

Detailní studii najdete na sdíleném disku v sekci COWI – viz odkaz níže.

Rychlost a ohleduplnost k Pražanům

U tříkolejného mostu lze čekat silný odpor občanů a také entit zodpovědných za památkovou péči. Reálné je zprovoznění mostu za sedm, deset nebo více let. U rekonstrukce lze naopak čekat minimum sporů. Odhad je dva roky na povolovací a přípravné procesy, další dva roky pro stavbu, celkově zhruba čtyři roky. Také u subtilní třetí koleje lze očekávat rychlejší průběh než u tříkolejného mostu.

Zachování provozu mimo dobu rekonstrukce železniční tratě související s mostem znamená méně komplikací v železniční dopravě, méně lidí přesedajících do aut a menší zácpy na Strakonické a Rašínově nábřeží. Výluka z důvodu výměny polí by trvala celkem tři až čtyři týdny, zatímco novostavba počítá s nepřetržitou výlukou dvacet měsíců. Použití dočasných prvků by navíc zajistilo průjezd vlaků v případě zhoršování stavu mostu. Na rozdíl od novostavby by tak nehrozilo mnohaleté přerušení provozu. Jeden dočasný prvek lze následně využít pro přemostění v Modřanech, případně další například ve státních hmotných rezervách po povodních.

Důležitý je také nižší objem materiálu na rekonstrukci než na nový most. To znamená méně nákladní dopravy, méně zplodin a prachu, navíc po kratší dobu. Výsledkem je také menší staveniště, což opět znamená omezenější zásahy do dopravy v okolí mostu.

Třetí kolej

Studie nehodnotí, zda je třetí kolej nutná, pouze nabízí řešení. Subtilní třetí kolej s třímetrovou lávkou pro pěší a cyklisty má vlastní úzké pilíře a nenarušuje panorama Prahy. Tvoří ji spojitý nosník s mezilehlou mostovkou a parapetními nosníky. Kolej je bezstyková ve šterkovém loži. Rozpětí zachovává průjezdný profil pro lodě 50 m ve středním poli. Rekonstruovaný most se třetí kolejí je o cca 4 metry užší než tříkolejná novostavba.

Dvě nezávislé konstrukce jsou výhodné pro údržbu, opravy i stavbu. Rekonstrukce historického mostu tak může běžet zatímco se bude připravovat třetí kolej. Řešení na rozdíl od tříkolejného mostu navíc nabízí budoucí variabilitu. Pokud by po vybudování tunelů pod Vltavou zůstala třetí kolej nevyužita, je možné konstrukci odstranit a použít jinde.

Přidaná třetí kolej k historickým stavbám je ve světě běžné řešení. To ukazují příklady mostů Hinterheinbrücke ve Švýcarsku nebo mostu Eisenbahnbrücke v Ingolstadtu pro zkapacitnění trati Mnichov-Norimberk.

Rozvoj území

Vyšehradské soumostí zasahuje do rozlehlého území. Přilehlé části Výtoně, Vyšehradu a Smíchovské náplavky jsou pro městský život vyloučenými lokalitami. Tmavá zákoutí, nevábné oblouky a prostor pod nimi, zpustlá Vnislavova ulice plná křoví a náletů, absence veřejných prostranství a nebytových prostor (obchody, kavárny....).

Rekonstrukce mostu je tak příležitost, kterou by Praha měla využít. Přestože je zřízení vlakové zastávky na Výtoni možné, navrhujeme využít kolejiště nádraží Vyšehrad a přilehlý pozemek, které jsou v majetku Správy železnic.. To má řadu souvislostí – jednodušší stavbu a nižší náklady, návrat celé oblasti do života města a oživení brownfieldu, ponechání prostoru na Výtoni pro chodce a zachování plynulosti MHD a IAD.

Navíc lze oživit zpustlou Vnislavovu ulici a vytvořit z ní centrum života v oblasti. Vzniknou zde nová parkovací místa, což je pro obyvatele lokality velmi důležité. Navíc by nabídla dalších skoro 2 500 m² nebytových prostor a celkem by jich vzniklo 3 700. Nájemné by konzervativním odhadem přineslo 15 milionů Kč ročně/1,5 miliardy za stoletou životnost mostu. Prostředky je možné využít na jeho údržbu.

Náklady

NF nabízí o projektu otevřené informace, což platí také o rozpočtu. Vypočten byl metodikou SPOŽES 2024 (Sborník pro oceňování železničních staveb ve stupni studie). Pro srovnání s tříkolejným mostem známe jen celkovou sumu 3,4 miliardy Kč, která se objevila v zadání pro výběr projektanta. Pravděpodobně obsahuje náklady pro tříkolejný most včetně přesunu současného mostu do Modřan.

Srovnatelné náklady projektu NF s využitím dočasného prvku v Modřanech pro variantu Vyšehrad činí 2,548 miliardy CZK, pro variantu Výtoň pak 2,822 miliardy CZK. Po rekonstrukci Vnislavovy ulice, která v projektu SŽ není zahrnuta, by náklady stále byly v obou variantách nižší (2,969 mld. respektive 3,242 mld.). Rozpočet NF je již transparentně navýšen o rizika, rezervy a vedlejší rozpočtové náklady v celkové výši 44 % tak, jak je vyčísluje systém SPOŽES.

„I když je naše varianta levnější, nepoužívejme cenu jako parametr, který by měl rozhodovat, zda se budou opravovat nebo bourat naše zákonem chráněné vzácné památky. Pokud přistoupíme na takové hodnocení, mohli bychom zanedlouho třeba řešit, zda se vyplatí opravit nebo zbourat Národní divadlo, Petřínskou rozhlednu či Karlštejn,“ dodává k tomu spoluzakladatel nadačního fondu Tomáš Bistřický.

Potvrzení třetích stran

Studie získala potvrzení řady třetích stran a řešení bylo předběžně projednáno s vybranými orgány státní správy. Projekt získal pozitivní nezávislý posudek od prestižní švýcarské polytechniky ETH. S ní je spojeno 22 držitelů Nobelovy ceny včetně jmen jako Albert Einstein. Ve světových žebříčcích vysokých škol se pohybuje v první desítce mezi jmény jako Harvard, Stanford nebo MIT. Projekt má dále kladný posudek o shodě s českými normami i pozitivní akustickou studii.

O Nadačním fondu pro záchranu Vyšehradského železničního mostu

Za Nadačním fondem stojí filantropové Martin Vohánka a Tomáš Bistrický. V případě Vyšehradského mostu je spojily celoživotní zájem o železnici a péče o místo, kde žijí. Fond spolu s nimi podporuje také podnikatel Jan Barta, jehož předkem byl František Křížík. Ve vedení fondu pak stojí mimo jiné akademický architekt David Vávra, známý seriálem Šumná města, Petr Janda, architekt pražských náplavek a autor mezinárodně oceňovaných prosklených kobek a Petr Lešek, spoluautor ikonické Národní technické knihovny. Nadační fond zadal týmu špičkových mezinárodních i českých expertů aby našli způsob, jak Vyšehradský most ohleduplně, rychle a efektivně opravit, včetně možnosti přidat k němu třetí kolej, jak požaduje Správa železnic.

Kontakt pro média:

Jan Havlíček, mluvčí NF Vyšehradský most

jan.havlicek@vysehradskymost.cz

tel.: 724 442 902

www.vysehradskymost.cz

Přílohy na adrese <https://mediaservis.vysehradskymost.cz> obsahují:

- Executive summary – dokument shrnující studii
- Kompletní část studie COWI zabývající se rekonstrukcí
- Vybrané technické výkresy a ilustrace
- Vizualizace