

PRAHA, 1. března 2023

## **Vyjádření k nepravdivým a zavádějícím informacím v newsletteru Prahy sobě**

Správa železnic nesouhlasí s některými vyjádřeními z aktuálního newsletteru politického uskupení Praha sobě, pod kterým jsou podepsáni Adam Scheinherr a Jan Čížinský. Adresáti je obdrželi do svých e-mailových schránek s předmětem Železniční most má stále naději na záchranu.

V uvedeném textu se mimo jiné uvádí, že „na opravitelnosti mostu se též shodlo technické kolokvium“. Tato informace není pravdivá, protože ministr dopravy Martin Kupka od účastníků kolokvia dosud neobdržel souhrnná vyjádření k danému tématu. Zároveň Správa železnic nepopírá opravitelnost mostu, pouze realisticky poukazuje na podmínky, za kterých by byla oprava realizovatelná s ohledem na ekonomickou stránku, udržitelnost a bezpečnost provozu. Tyto aspekty studie předložené Prahou sobě nezahrnují.

Vzhledem k potřebám stále narůstající železniční dopravy není možné s variantou opravy stávající mostní konstrukce počítat pro praktické dlouhodobé využití, jak z hlediska zajištění nutných kapacit, tak bezpečnosti. Studie zároveň pracuje se švýcarskými normami, které nejsou v souladu se soustavou norem Evropské unie, potažmo v České republice. Z pozice správce železniční infrastruktury si Správa železnic nemůže dovolit u takto frekventovaného mostu jakkoli experimentovat.

Newsletter hned vzápětí cituje profesora Eugena Brühwilera ze Švýcarska, že „most lze rekonstruovat s životností více než 70 let“. Z několika vypracovaných posudků přitom vyplývá, že případná oprava ocelové mostní konstrukce by prodloužila její životnost maximálně o 30 let. Správa železnic by chtěla zdůraznit, že náklady na kompletní výstavbu nového mostu včetně urbanistického řešení obou břehů jsou kalkulovány na 2,2 mld. korun. Jsou tak ve stejné výši jako pouhá oprava stávající konstrukce, ovšem s tím, že do další údržby bude nutné investovat každých cca 30 let kolem 250 milionů korun. Správa železnic nyní pracuje na srovnání nákladů obou variant.

Součástí textu je rovněž harmonogram, z něhož má vyplývat, že rekonstrukce stávajícího mostu je časově nejvýhodnější variantou. S uvedeným vyjádřením a harmonogramem se Správa železnic neztotožňuje. Chybí v něm totiž řada nezbytných kroků nebo je doba jejich trvání nepřiměřeně upravena tak, aby odpovídala celkové rétorice pro zachování mostu, která se více než o fakta v současné chvíli opírá o emoce.