

# VÝTOŇSKÝ MOST

## ALTERNATIVY PRO PŘEMÍSTĚNÍ HISTORICKÉ KONSTRUKCE

KONCEPČNÍ PROVĚŘENÍ LOKALIT  
K MOŽNOSTI PŘEMÍSTĚNÍ  
HISTORICKÉ KONSTRUKCE  
VÝTOŇSKÉHO MOSTU



IPR ———  
PRaha

**VÝTOŇSKÝ MOST**

## ALTERNATIVY PRO PŘEMÍSTĚNÍ HISTORICKÉ KONSTRUKCE

KONCEPČNÍ PROVĚŘENÍ LOKALIT  
K MOŽNOSTI PŘEMÍSTĚNÍ HISTORICKÉ  
KONSTRUKCE VÝTOŇSKÉHO MOSTUVypracoval:

Institut plánování a rozvoje hl. m. Prahy

Věcný garant:

Ing. Marek Zděradička

Zpracovatelský tým:

Ing. arch. Jakub Hendrych

Bc. Marek Binko

Ing. Vojtěch Benedikt

Ing. Michal Novák

Daniel Korejs

2023-09

## 1. CÍL MATERIÁLU A VÝCHODISKA PRO ANALÝZU

### Cíl:

- 1) Zpracování analýzy spočívající v prověření možných lokalit pro přemístění historické konstrukce železničního mostu na Výtňu a doporučit vybrané k podrobnějšímu prověření.
- 2) Rámcově ověřit doporučené lokality z hlediska polohy umístění, výšky a vazeb na okolí jako zadání pro další rozpracování

Cílem není technické řešení přesunu a ani ekonomické zhodnocení přesunu konstrukce!

### VÝCHODISKA:

- Přesun pouze po řece
- Bez rozebrání konstrukce je přesun možný mezi sousedními mosty (tj. Palackého a budoucí Dvorecký most/Barrandovský most)
- Dle informace Správy železnic lze uvažovat i verzi s rozebráním konstrukce podélně
- Prověřit lze i možnost přesunu za sousední mosty, případně za plavební komoru
- S ohledem na parametry vodní cesty uvažovat polohy spíše proti proudu Vltavy (s podplutím mostů)
- Zvážit přesun a využití všech tří mostních polí obloukové konstrukce (celou mostní konstrukci) nebo i jen část (jedno či dvě pole)
- Most bude v aktivní službě, bude využíván pro pěší a cyklisty
- Ideálně vycházet z předpokladů územně plánovací dokumentace, která má vymezena propojení přes Vltavu (platný územní plán a připravovaný nový Metropolitní plán)
- Navázat na systém celoměstsky významných cyklistických tras, tj. doplnit spojnice v území celoměstsky významných cyklotras
- Zohlednit povodňové hladiny Q2002 a plavební hladiny s podjezdnými výškami mostů
- Navrhnout prostorové vazby přemostění na návazné vedení pěších a cyklistických tras s ohledem na povodně a okolní terén

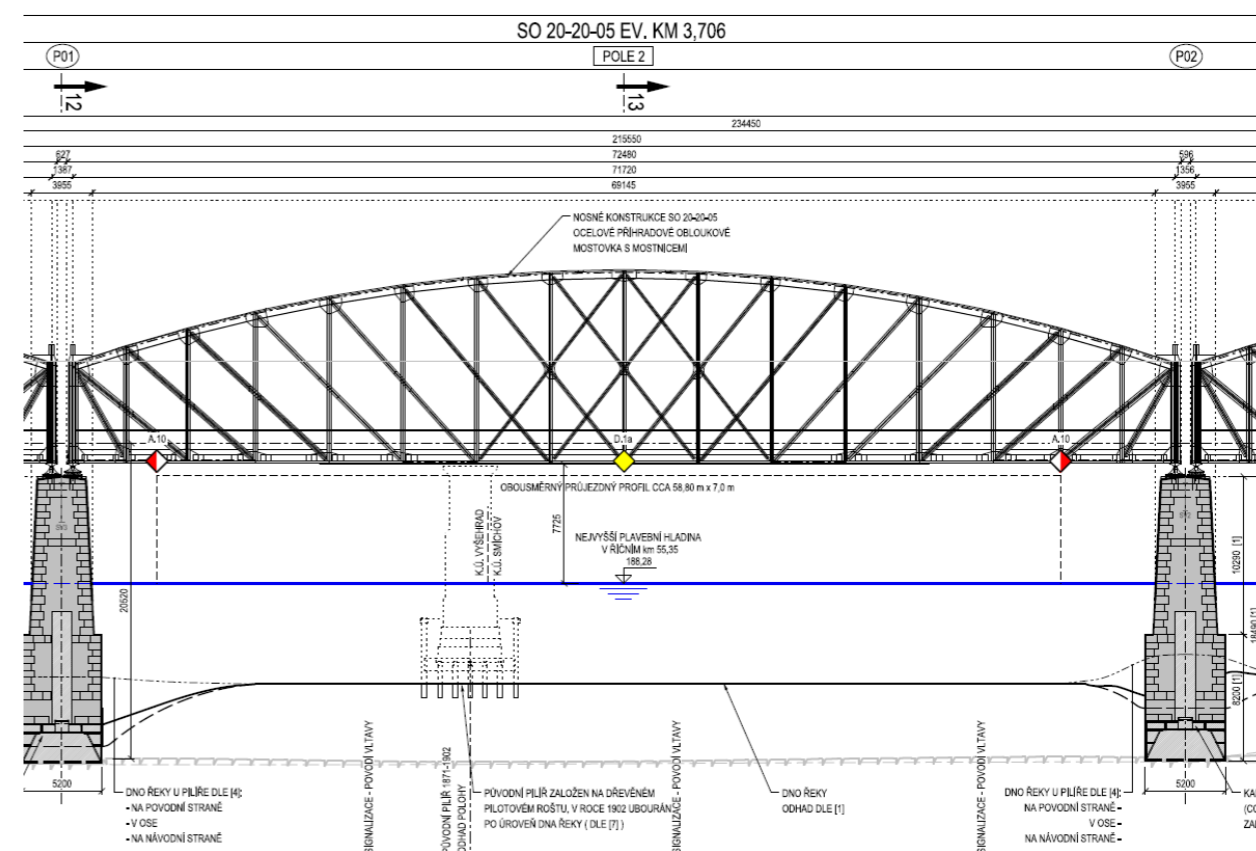
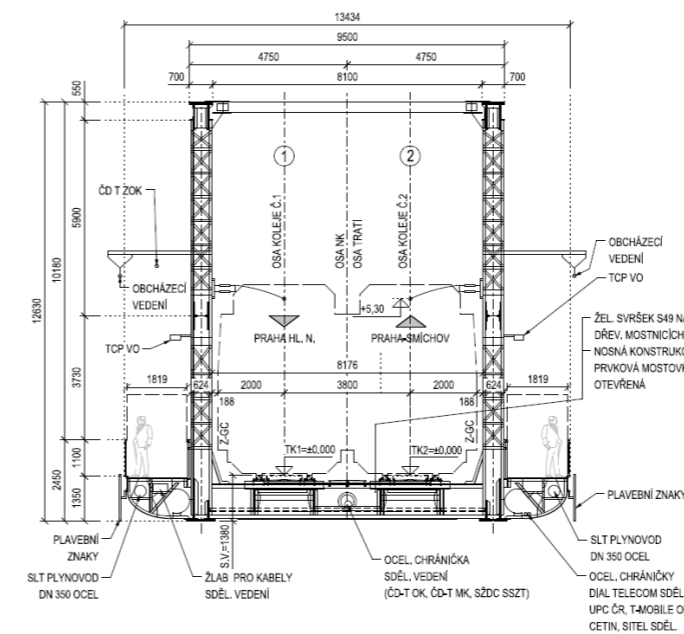
## 2. PARAMETRY KONSTRUKCE MOSTU:

Rozměry jednoho segmentu:

výška 12,65m,

šířka 13,4m s lávkami, bez lávek 9,5m,

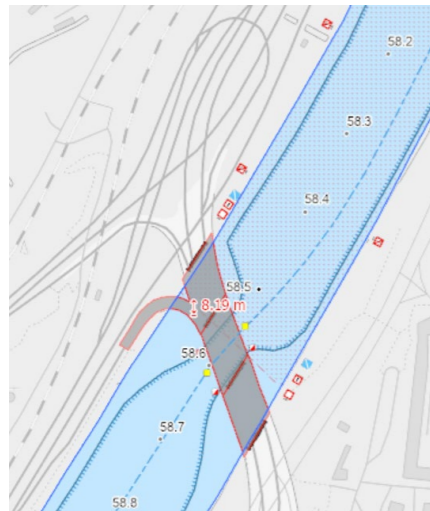
délka jednoho segmentu 71,72m



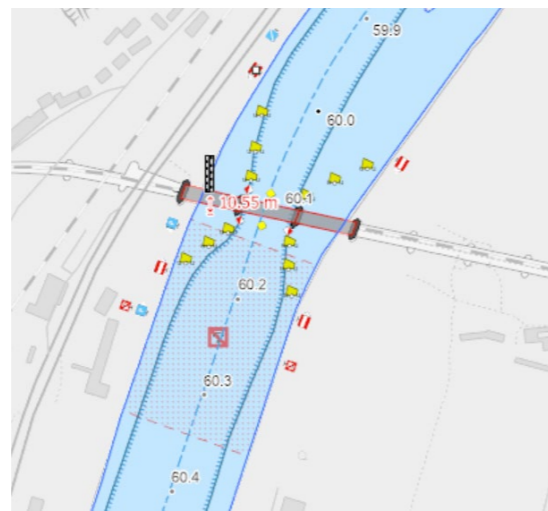
### 3. PARAMETRY VODNÍ CESTY PRO UVAŽOVANÝ PŘESUN KONSTRUKCE

Podjezdná výška mostů:

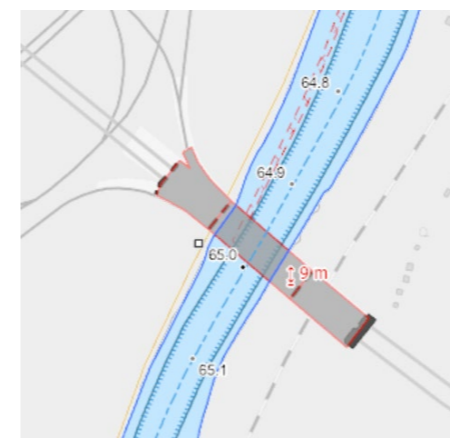
Barrandovský most: 8,19m



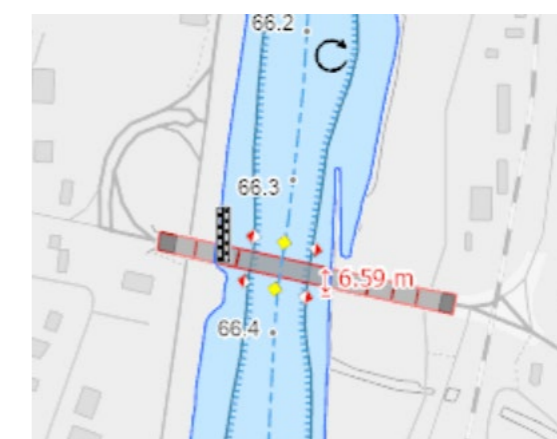
Branický most: 10,55m



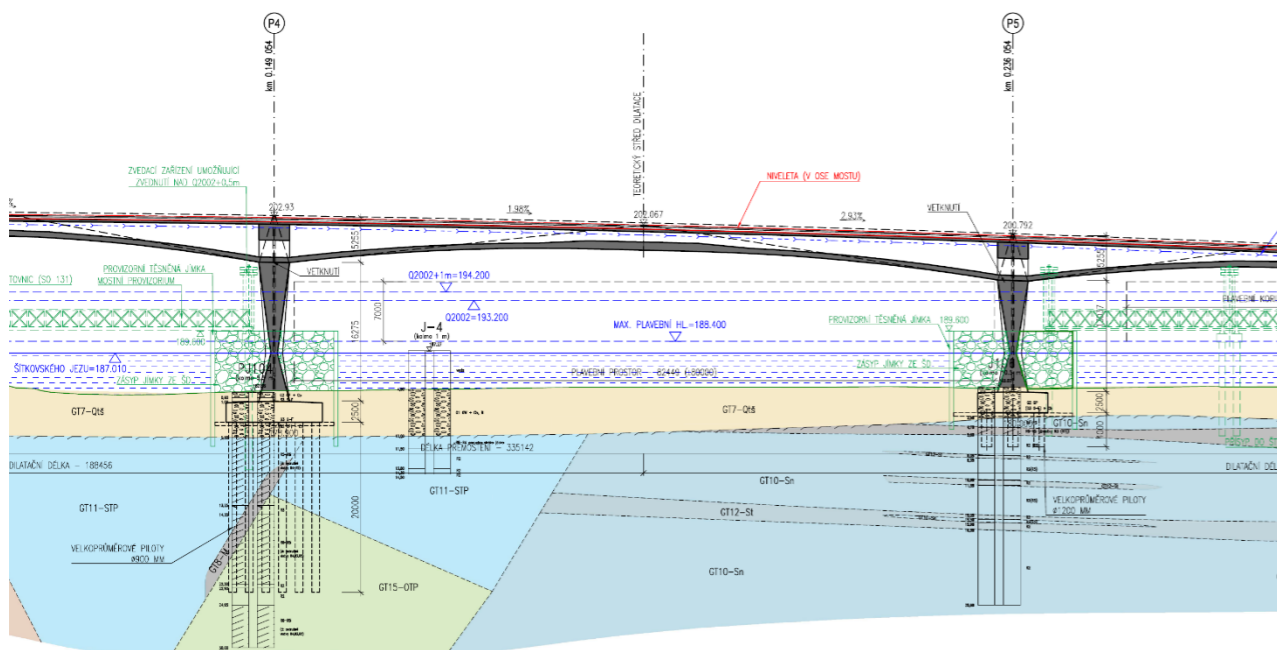
Radotínský most: 9m



Most Závodu míru: 6,59m



Dvorecký most (ve výstavbě): 10,3m



Plavební komora Modřany

Rozměry komory:

šířka 12m

délka 2 x 80m

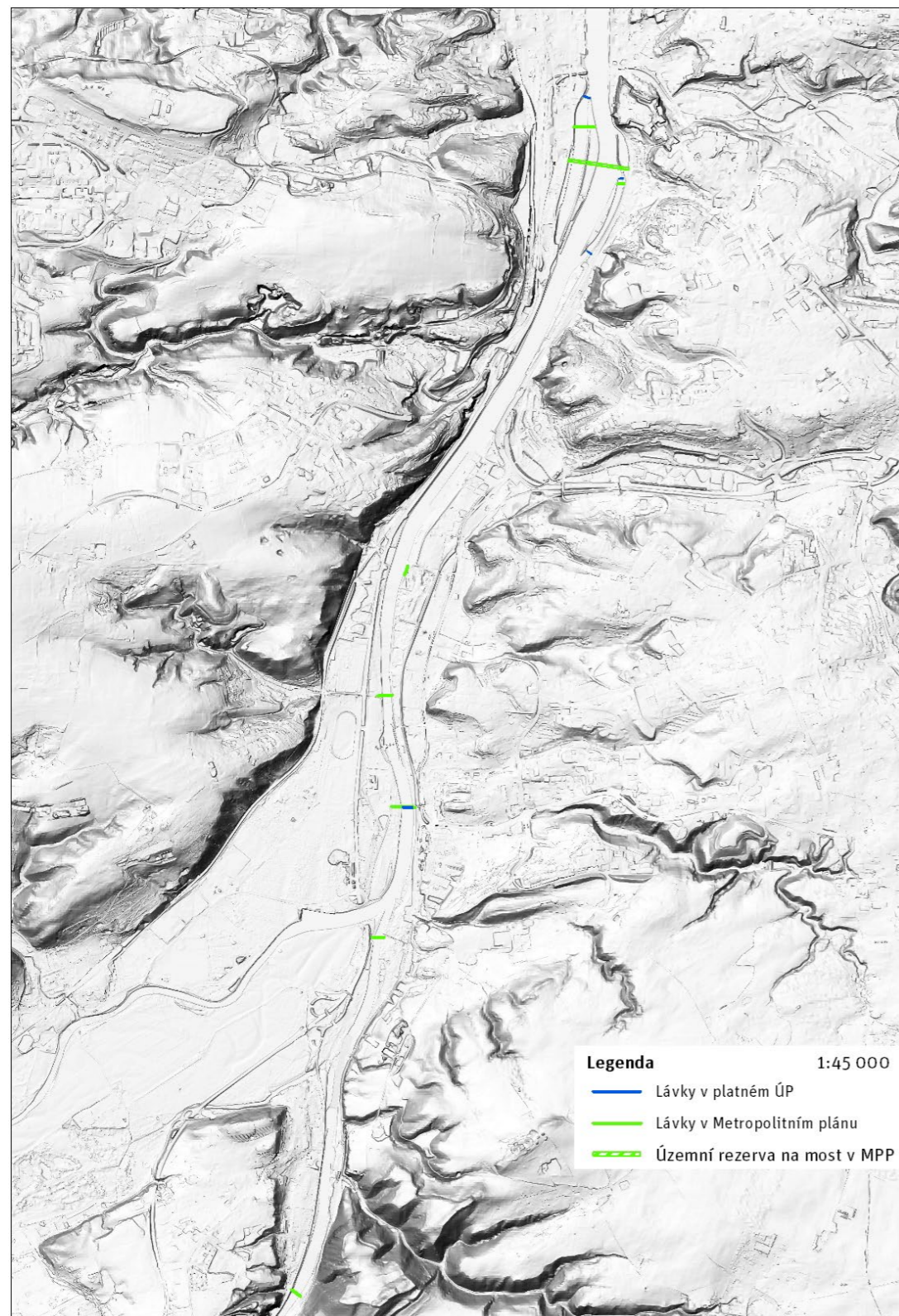
Užitné rozměry plavidla:

11,5m x 110m

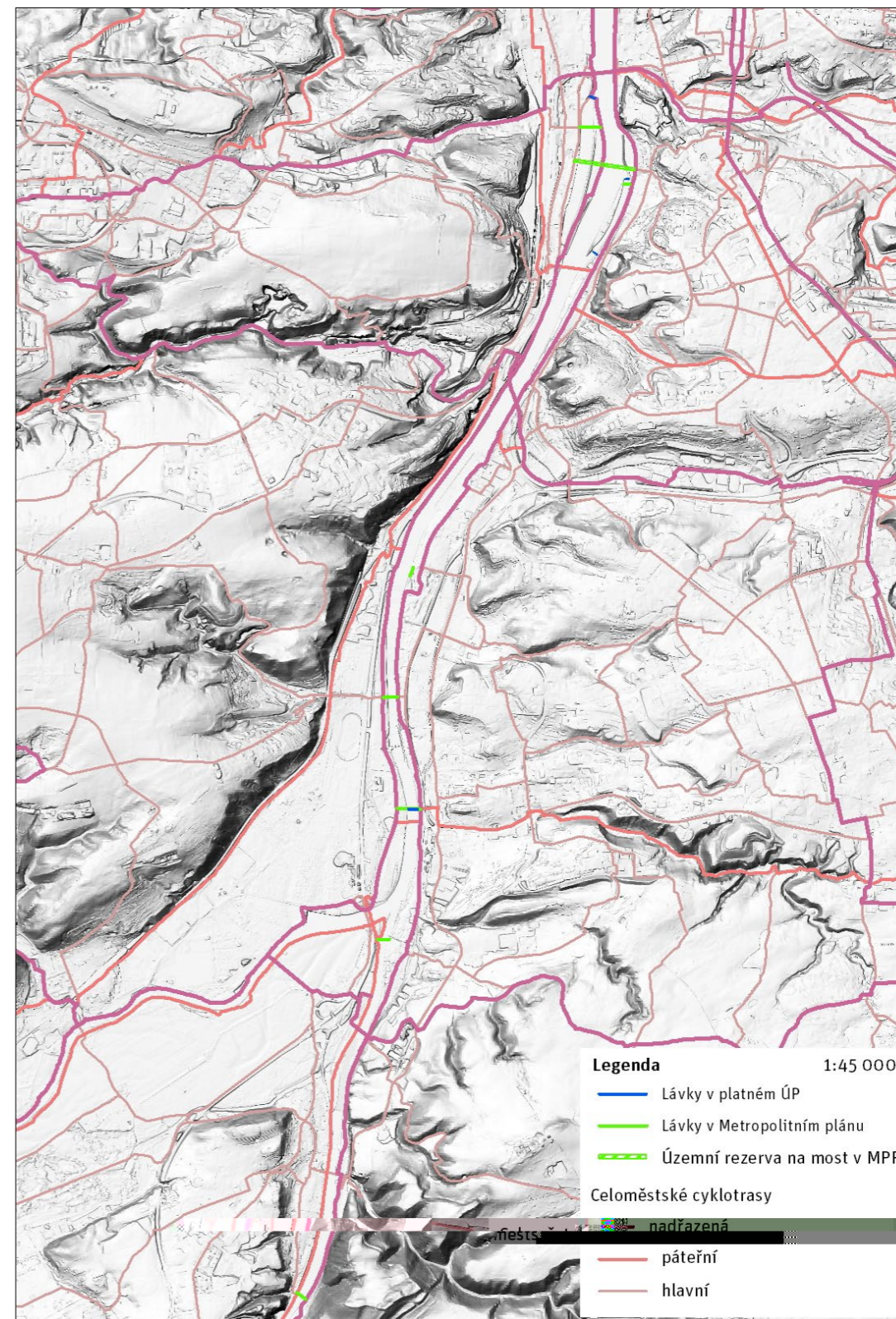


#### 4. PŘEHLED ZVAŽOVANÝCH LOKALIT UMÍSTĚNÍ:

Proces zvažování výběru lokalit pro případné přemístění konstrukce Výtoňského mostu vycházel z plánovaných a uvažovaných propojení, která jsou již zanesena v platném Územním plánu hl. m. Prahy nebo jsou součástí projednávaného Metropolitního plánu Prahy (ve stavu po veřejném projednání z 06/2022).

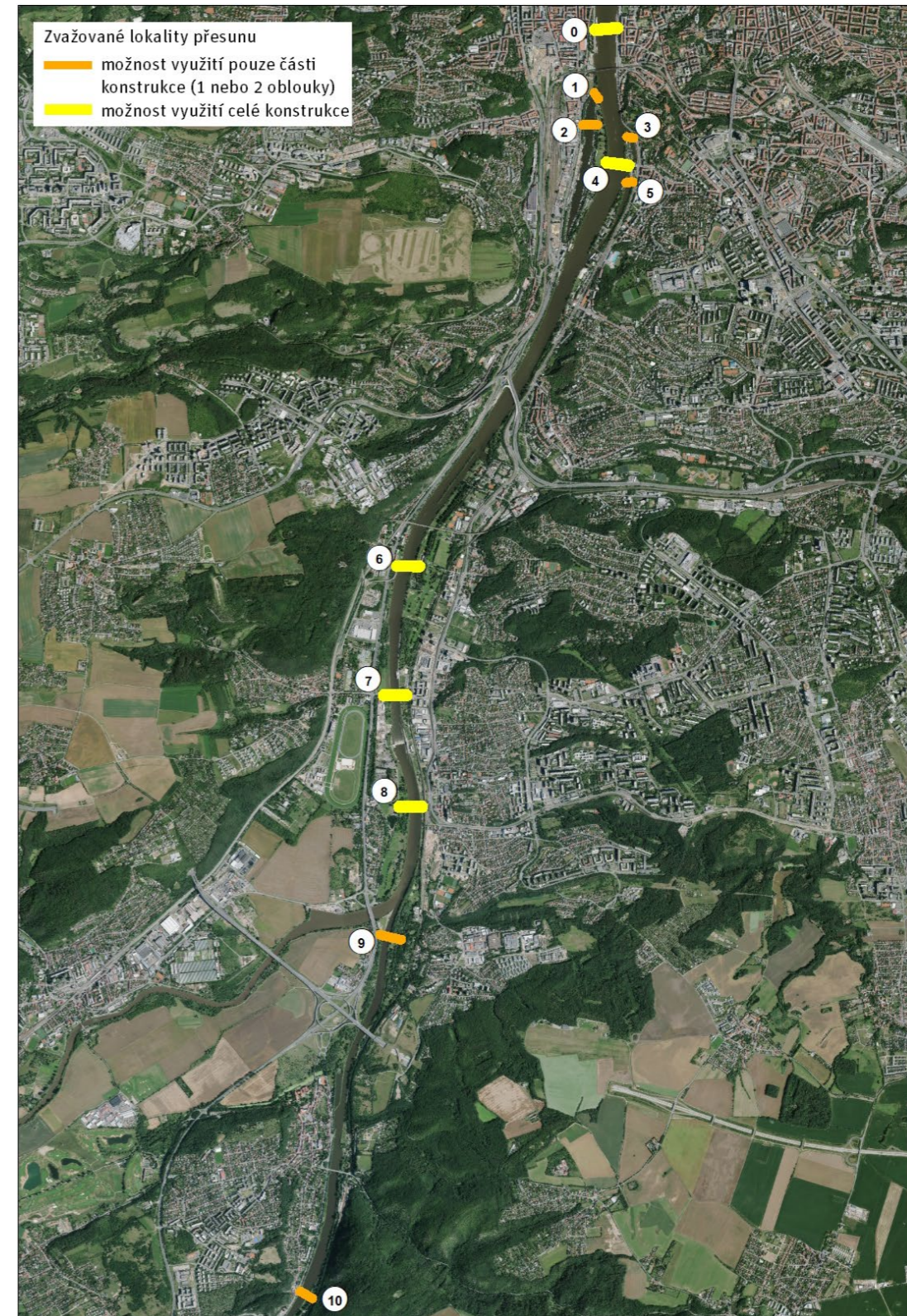
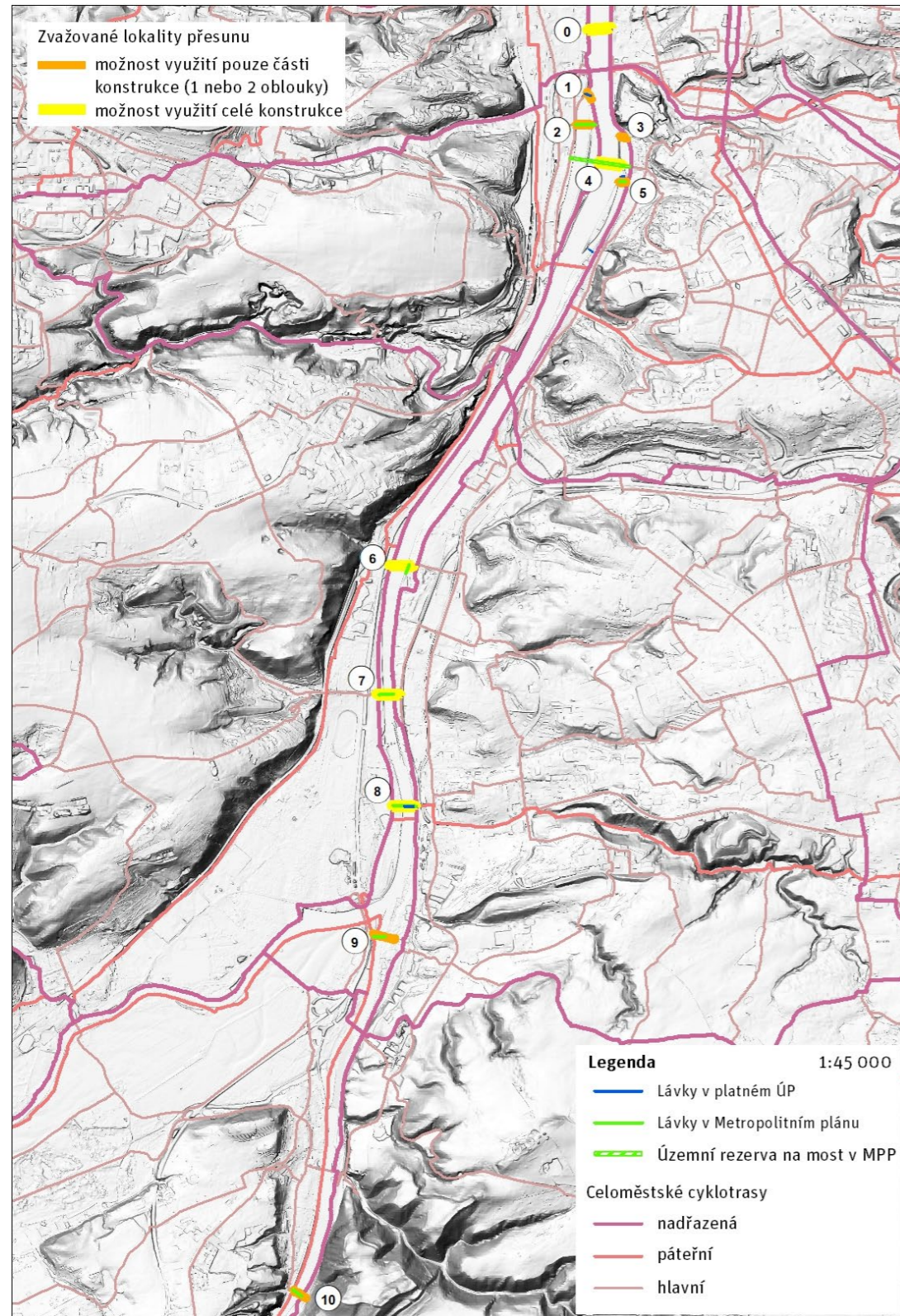


Dále byl vzat v úvahu systém Celoměstsky významných cyklistických tras, jak je definován v dokumentu schváleném Radou hl. m. Prahy, jako příležitost propojit významné cyklistické trasy několika hierarchických úrovní přes Vltavu. Tím by byla naplněna úvaha aktivní služby mostu pro pěší a cyklisty.

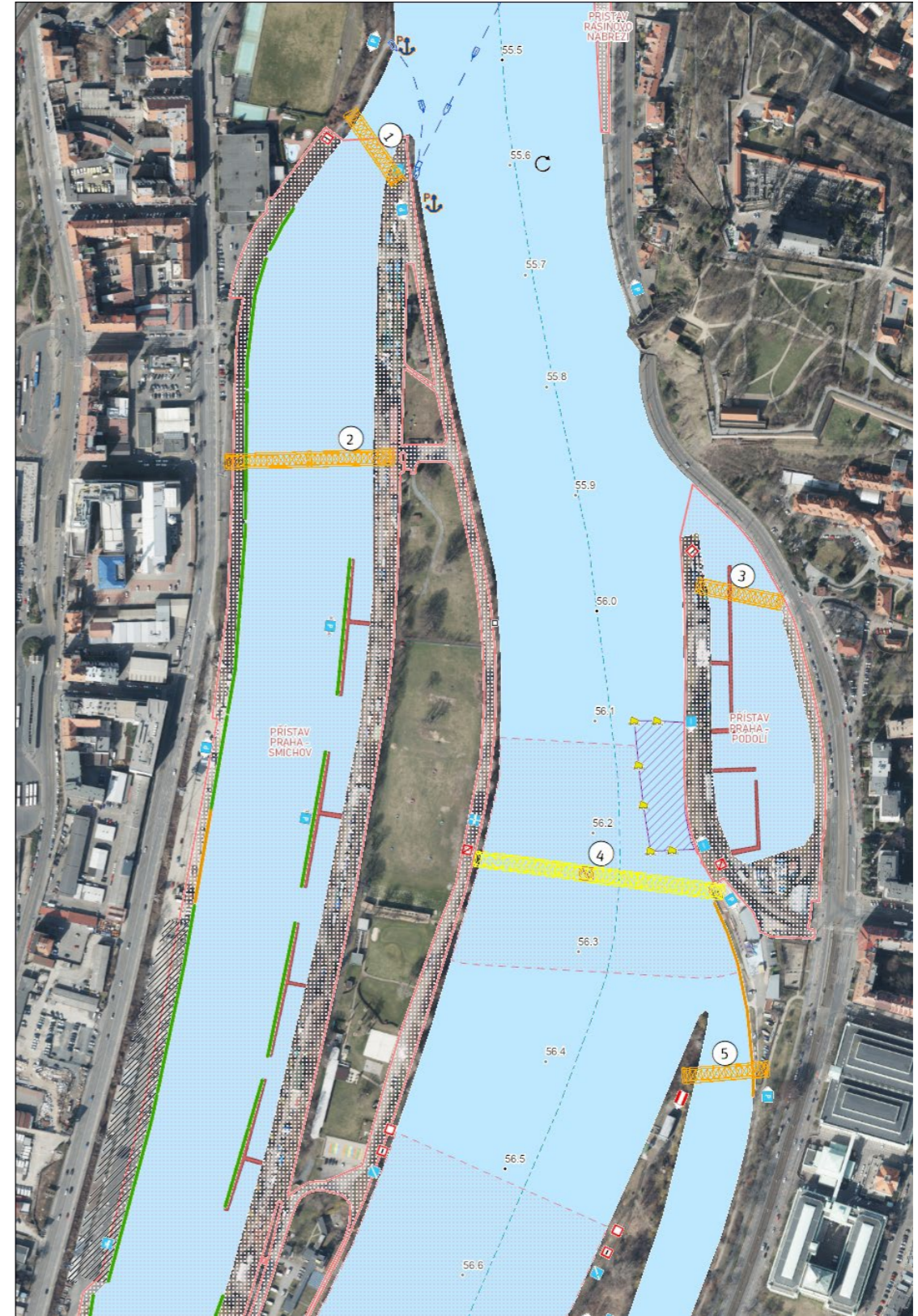
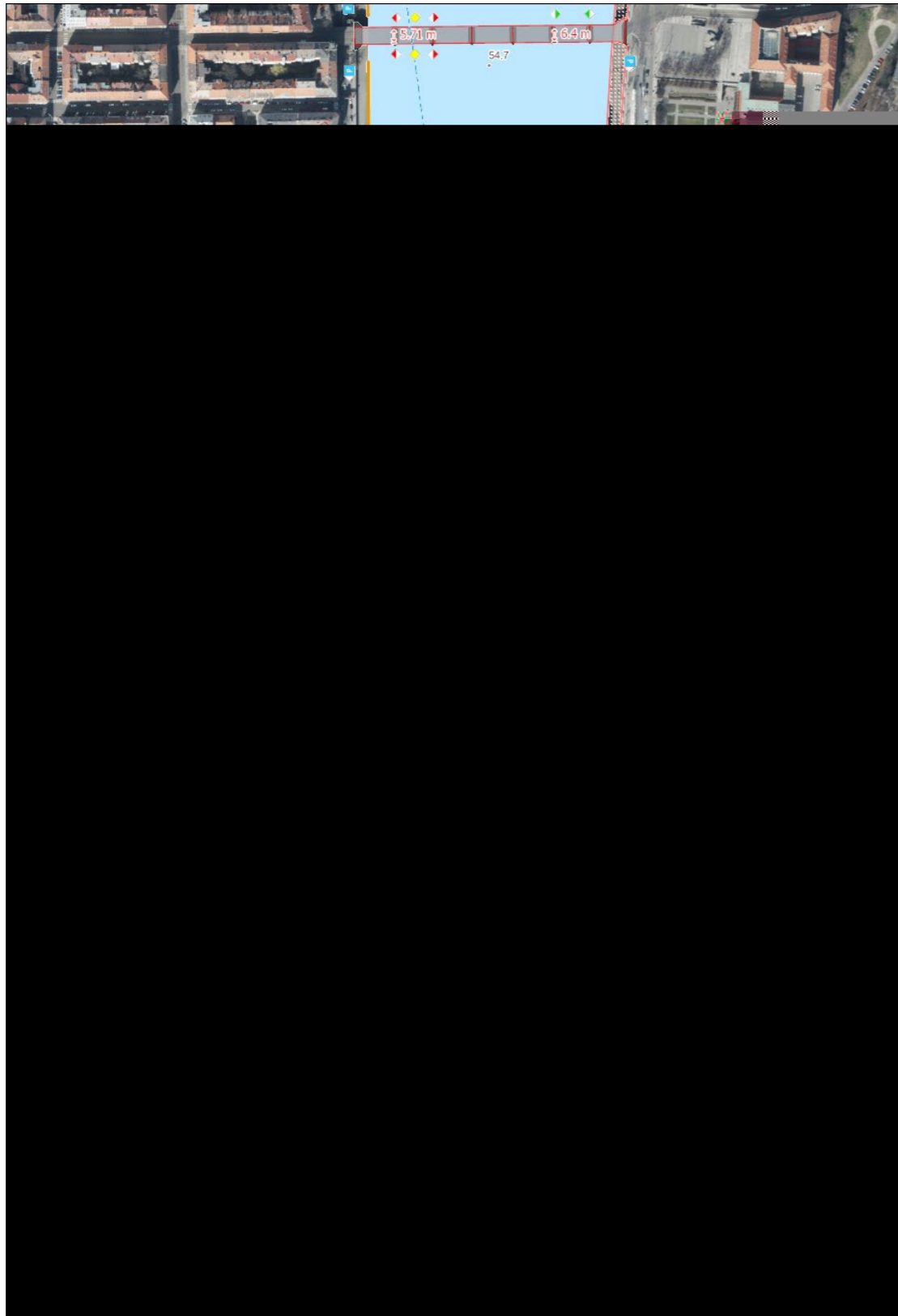


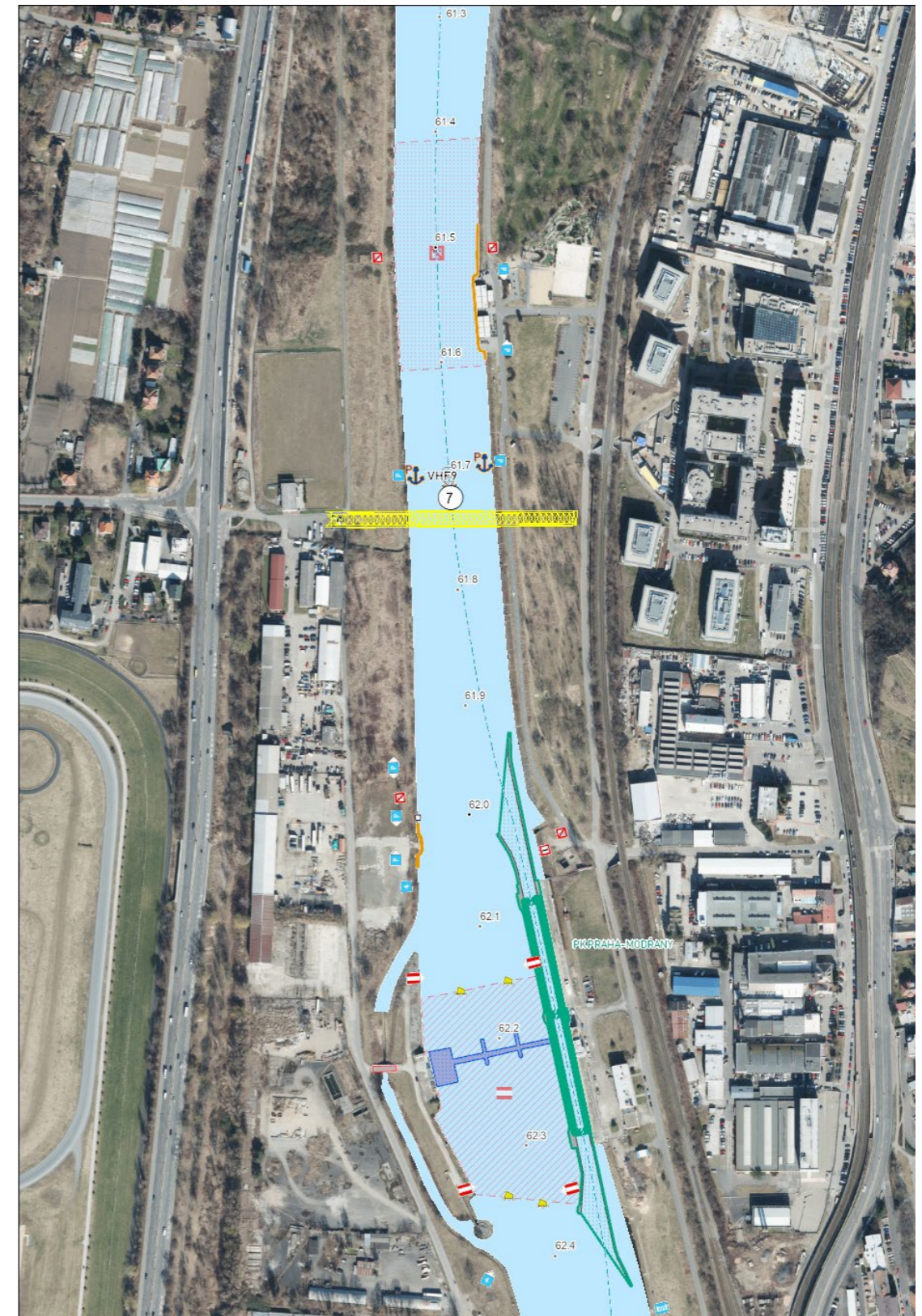
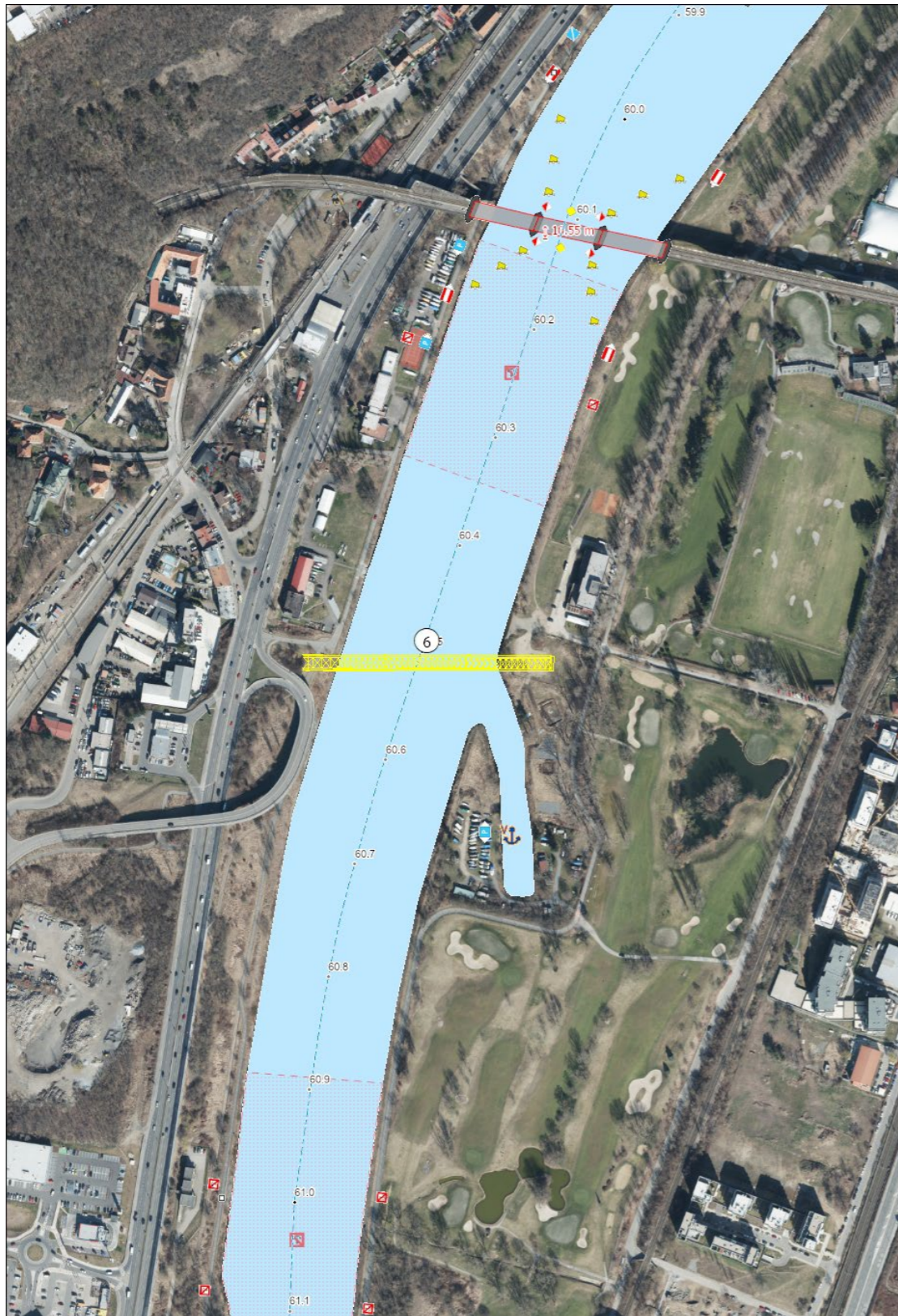
V dalším kroku byly vzaty v potaz i jiné náměty na propojení a vznikl tak přehled potenciálních lokalit s potřebou propojení. Zároveň z hlediska potřebné délky přemostění bylo provedeno rozlišení, zda by byla využita celá konstrukce o třech polích či jen část z této konstrukce. Lokality byly očíslovány.

Přehled zvažovaných lokalit s potřebou propojení a využití konstrukce Výtoňského mostu na leteckém snímku:

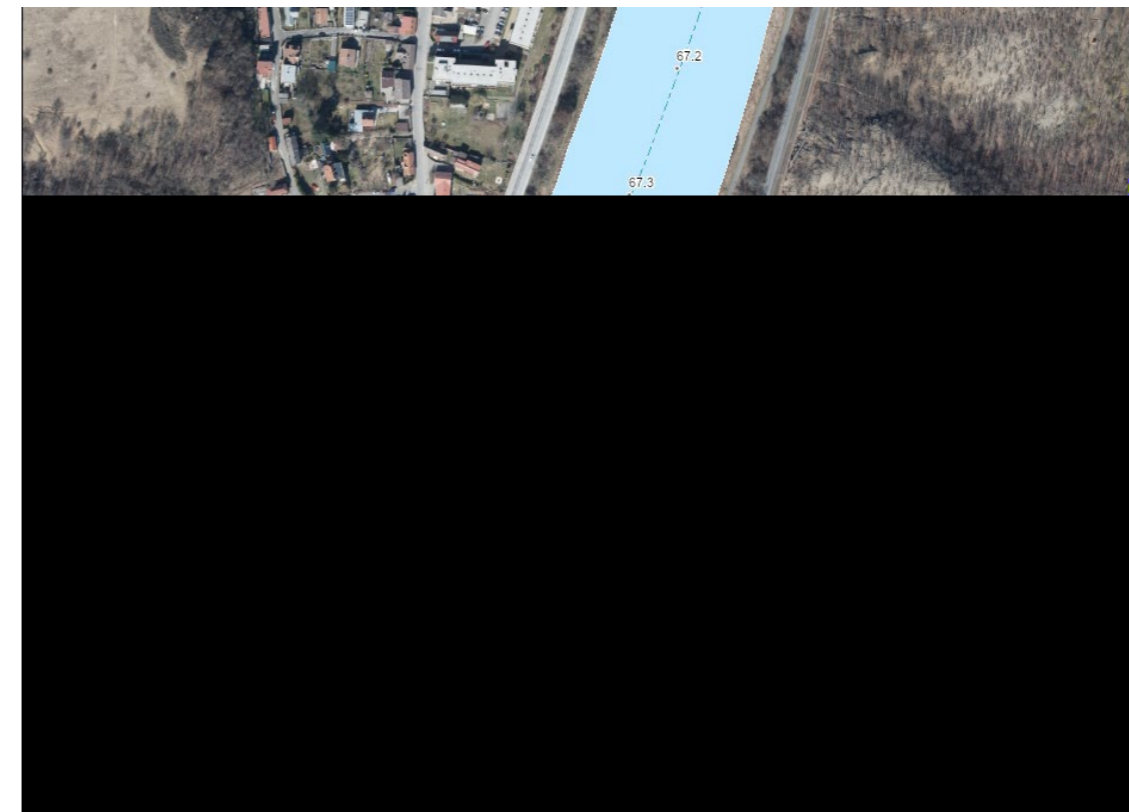
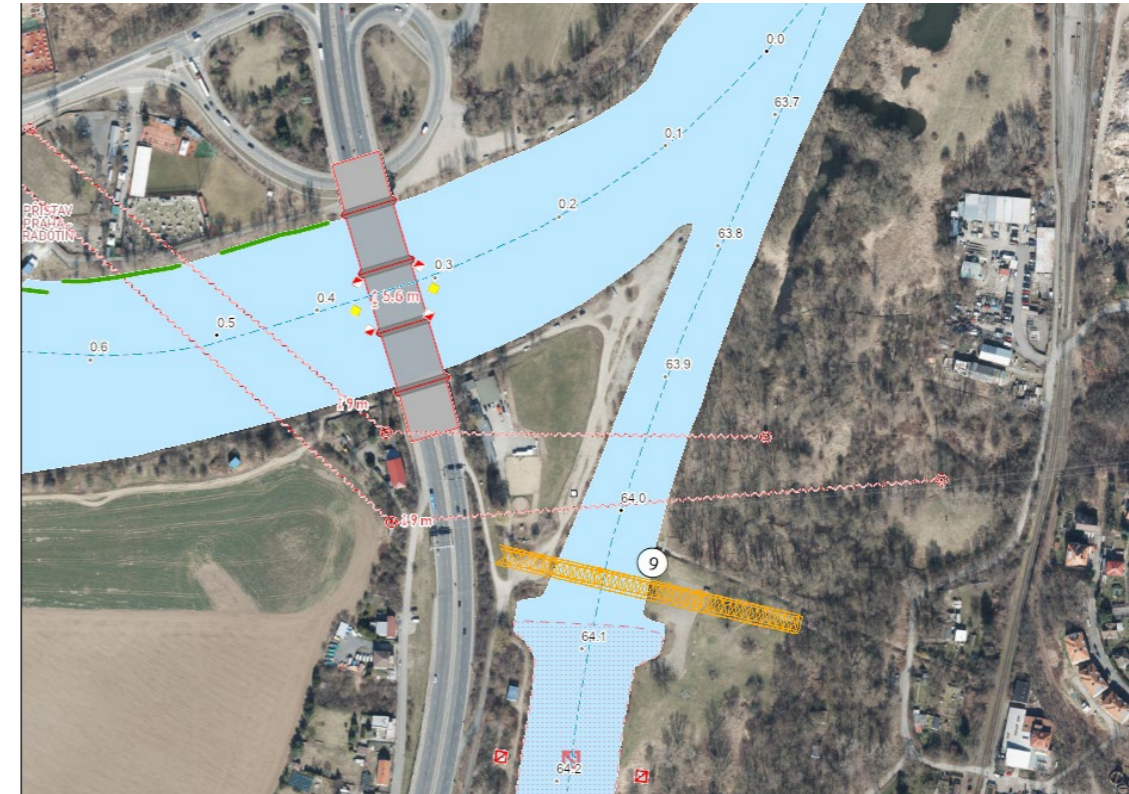
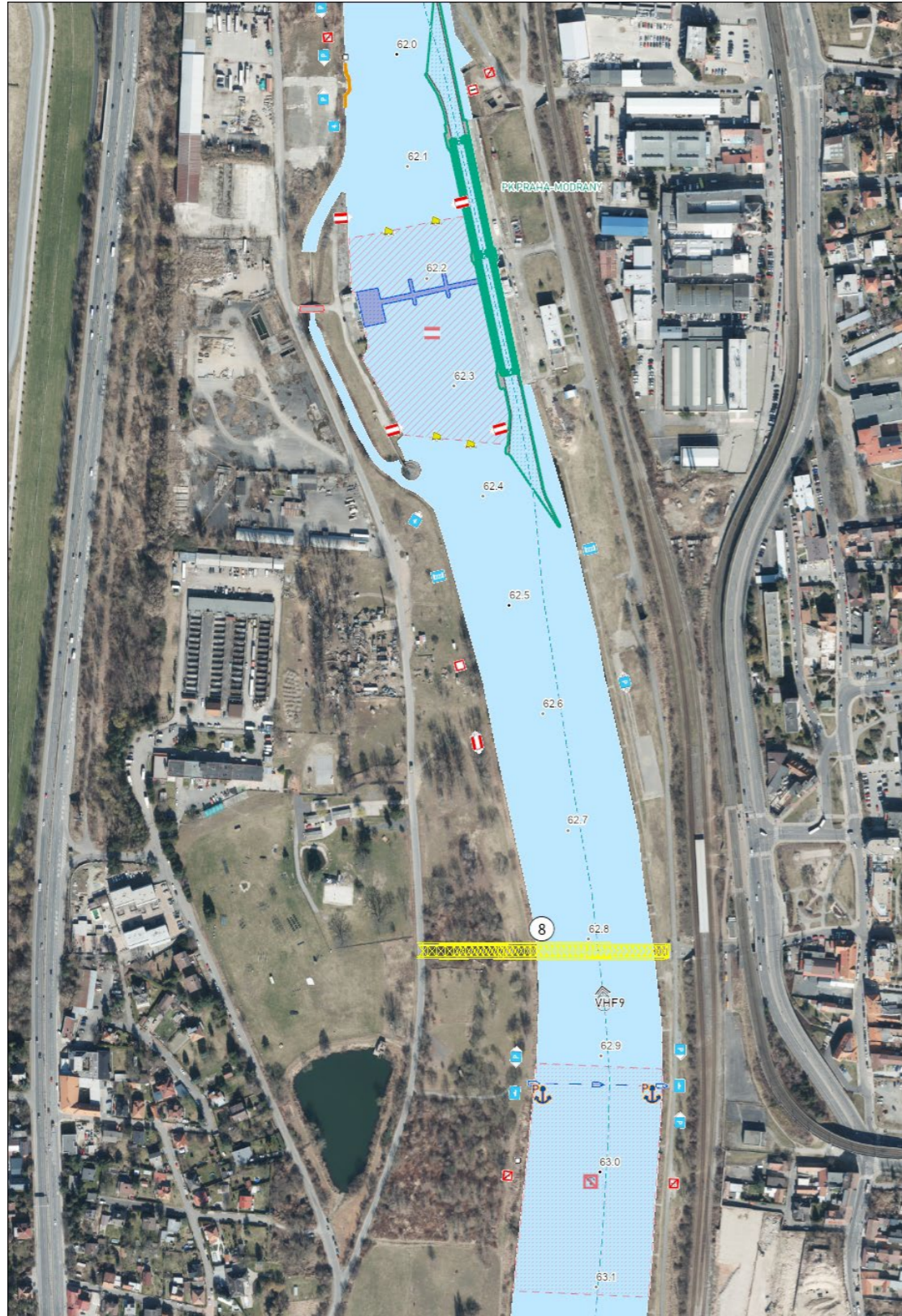


5. ZÁKRES LOKALIT DO PLAVEBNÍ MAPY:





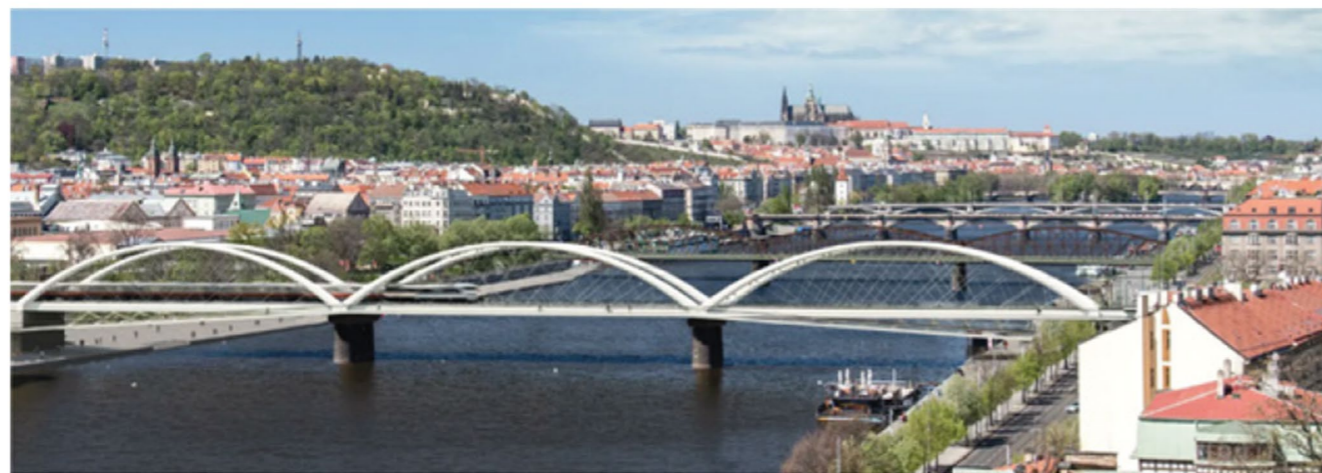




## 6. POPIS LOKALIT A JEJICH ZHODNOCENÍ KE ZÚŽENÍ VÝBĚRU DOPORUČENÍ.

Lokalita 0:

Lokalita byla do výčtu zvažovaných lokalit zařazena z toho důvodu, že byla navržena v rámci vítězného soutěžního návrhu soutěžního dialogu „Železniční mosty pod Vyšehradem“ pořádaném Správou železnic. Lokalita je umístěna v památkové rezervaci historického centra Prahy (součást UNESCO).



vizualizace nového železničního mostu s přesunutým starým mostem po toku řeky



Tímto přemístěním SOK by zůstala zachována vizuální podoba mostu s obdobným umístěním. Změna funkce železniční dopravy na pěší, resp. i cyklisty by zatraktivnila tuto oblast zejména díky novému propojení obou náplavek, které by s novým železničním mostem vytvořily zajímavý okruh (starý most – náplavka – nový most –

Zdroj: Textová část návrhu 2Tengineering, s.r.o.

S ohledem na architektonickou podobu vítězného mostu není vhodné stávající konstrukci umísťovat tak, aby si s novým mostem vizuálně konkurovala. Při pohledech z centra města i z Vyšehradu by docházelo k vizuální kolizi nového mostu na Výtoni a přesunutě staré konstrukce mostu. Rovněž navázání na hlavní cyklistické trasy na náplavce a nábřeží by, z hlediska výšek, dodržení parametrů povodňových průtoků a bezbariérového řešení, pravděpodobně nebylo optimální. Přesun mostu do osy Trojická – Vltavská, které by vytvořilo další propojení mezi Výtoní a Palackého mostem, tak nepovažujeme za vhodné k doporučení dalšího sledování.

Lokalita 1, 2, 3, 4, 5:

Lokalita 1 – 5 reagují na dlouhodobě poptávané propojení na Císařskou louku a v oblasti Podolí. V platném územním plánu jsou zakotveny lávky na severní špičku Císařského ostrova (1) a lávka na severní špičku Veslařského ostrova (5). Propojení na Císařskou louku v severní části je významně chybějící propojení nejen pro cyklistickou dopravu.

Připravovaný Metropolitní plán vymezuje propojení v podobě lávky na Císařskou louku (2) nebo stopu územní rezervy pro nový Podolský most (4). K těmto záměrům bylo doplněno možné propojení na severní okraj přístavu Podolí z Podolského nábřeží (3).

Všechny lokality spojující Císařskou louku mají nepochybně nevýhodu v majetkoprávním uspořádání, kdy pozemky vlastní společnost České přístavy, a.s. Rovněž je u všech těchto lokalit s ohledem na limity vyplývající z plavební mapy problematické stavební uspořádání na vjezdech do přístavů (1, 3), přičemž Smíchovský přístav je zároveň ochranným přístav v době povodní.



Pro lokalitu (4) pak platí, že by 2 pilíře byly umístěny v plavební dráze v místě obracení plavidel, kde je podle PVL/SPS vyloučeno umístění pilířů a v plavební mapě je zde zákaz kotvení plavidel. Kolize by byla rovněž i na pravém břehu s objekty Yacht klubu.

I s ohledem na limity Q2002 a podjezdové výšky by byly velice komplikované předpolí a bezbariérové nájezdy na takové lávky. U lokality (1) by se pravděpodobně muselo jednat i o možnosti zvedací konstrukce, aby bylo s ohledem na umístění jednoho pole možné přijatelně navázat na břehové partie a cyklistické trasy.

Na druhou stranu by využití části historické konstrukce mostu v dohledu původní polohy umožnilo propojit vizuálně historickou konstrukci a nové řešení, aniž by si obě konstrukce konkurovaly při ikonickém pohledu na pražské panorama z Vyšehradu nebo z centra města.

Všechny lokality jsou v ochranném pásmu památkové rezervace, lokalita 1 zasahuje na levém břehu do památkové zóny Smíchov.

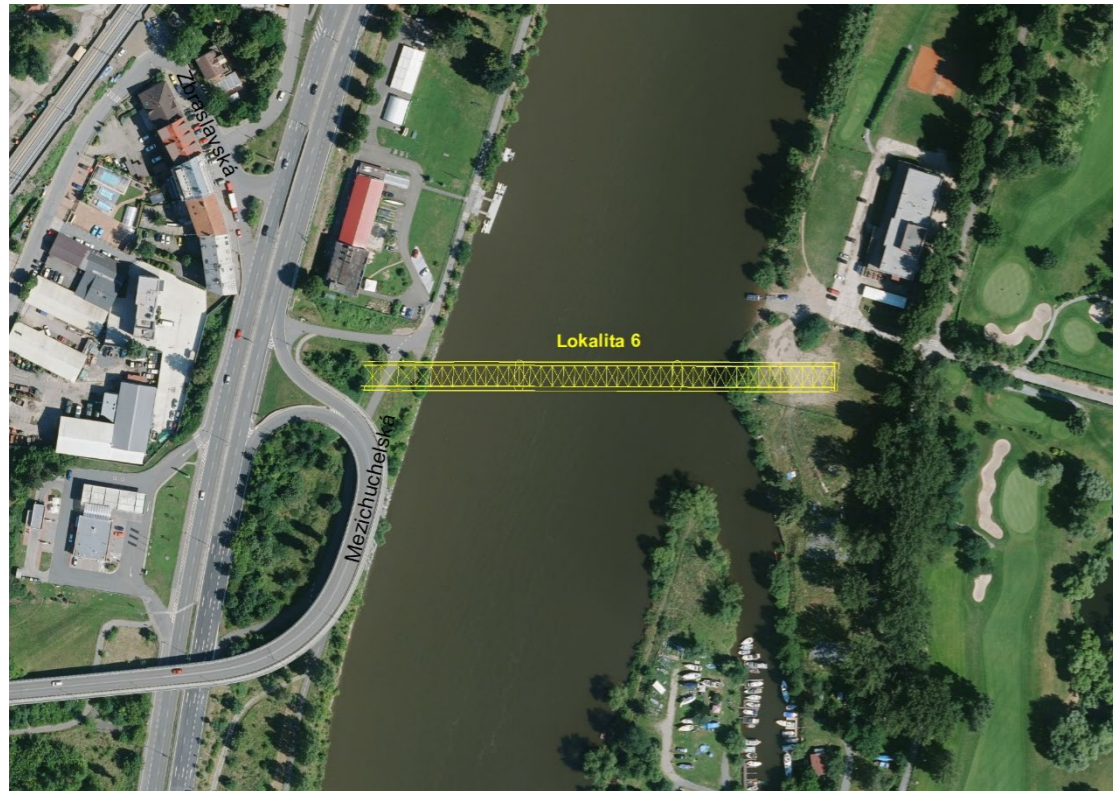
Z výše uvedených důvodů, pokud se má v daném území o propojeních uvažovat, pak jednoznačně doporučujeme pracovat s novými moderními konstrukcemi, které ponechají větší míru možnosti řešit uvedené limity a nedoporučujeme k rozpracování lokality 1-5.



### Lokalita 6:

Lokalita 6 se nachází v blízkosti železničního Branického mostu, jehož součástí je i pěší propojení obou břehů mezi Braníkem a Malou Chuchlí, které bylo i přes bariérové uspořádání využíváno i cyklisty. S ohledem na připravovaný záměr výstavby nového železničního spojení do Berouna dojde výhledově k přestavbě kolejového uspořádání na Branickém mostě a realizaci kolejové spojky pro odbočku do nového tunelového spojení na Berouna. Tím bude zrušena možnost využívání střední části mostu pěšími. Proto tato lokalita byla do výčtu zvažovaných jako možné náhradní řešení, které je cca 425m proti proudu.

Lokalita má výhodné vlastnické poměry, obě předpolí jsou ve vlastnictví města a propojují dvě nejvýznamnější cyklistické trasy na obou březích Vltavy A1 a A2.



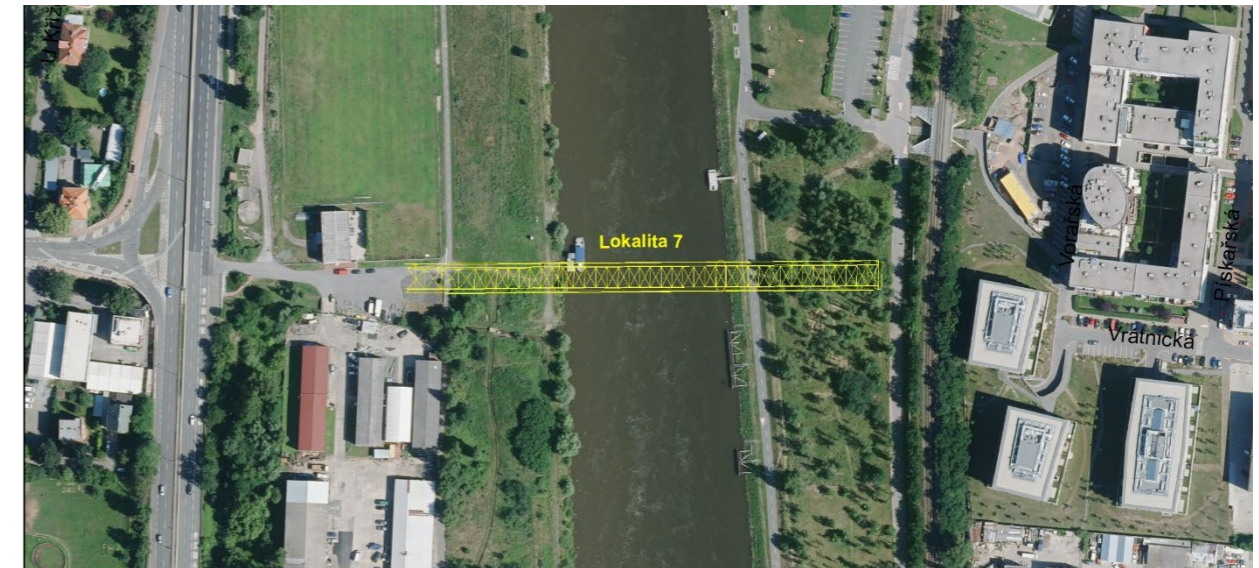
Jako problematická se paradoxně jeví blízkost Branického mostu, který je významnou dominantou území a historická konstrukce obloukového mostu z Výtoně by v blízkosti odlišného typu konstrukce mostu s nepochybnou hodnotou byla přinejmenším kontraproduktivní a jeden most by vizuálně konkuroval druhému.

Jako problematické se jeví umístění pilíře před vjezdovou část do kotviště TJ STAR Praha Hodkovičky. Rovněž tak by bylo velice komplikované, pokud vůbec proveditelné realizovat nájezd na most ve stíněných poměrech na levém břehu, který omezuje rampa Mezichuchelské ulice. I na pravém břehu by bylo vyvinutí ramp velice komplikované s ohledem na omezené prostorové podmínky, např. vedení cyklotrasy a za ní navazující areál golfu.

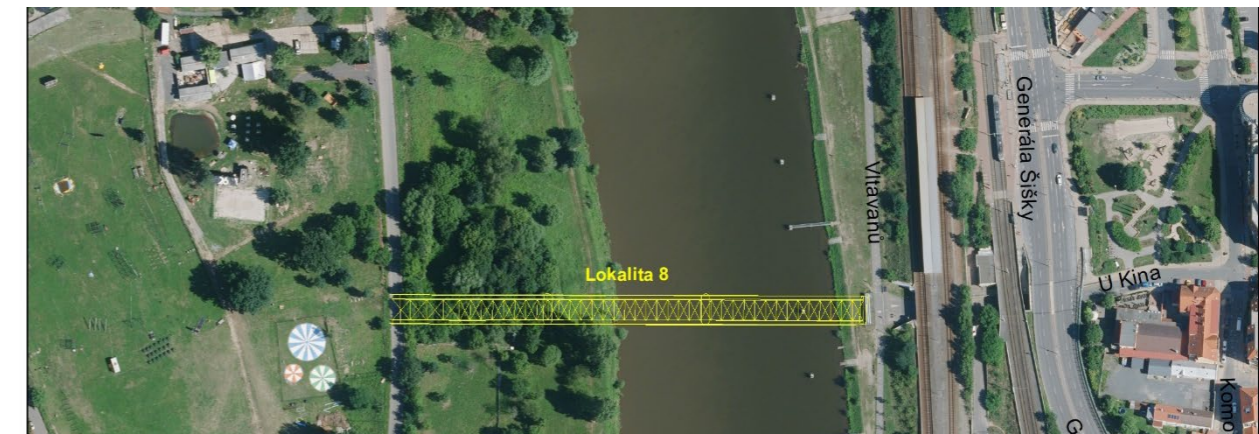
Z výše uvedených důvodů nebyla lokalita doporučena k dalšímu sledování a naopak s ohledem na omezení je třeba hledat náhradní řešení pěšího a cyklistického propojení na Branickém mostě či v jeho blízkosti v procesu přípravy nového železničního spojení do Berouna.

### Lokality 7 a 8

Lokality 7 a 8 se nacházejí pod a nad plavební komorou Modřany. Obě jsou sledovány v Metropolitním plánu jako potřebná propojení, lokalita 8 je již součástí platného územního plánu (někdy pracovníě nazývána jako lávka ModLa). V obou případech jde opět o propojení nadřazených cyklotras A1 a A2, v případě lokality 7 je propojení součástí hlavní cyklotrasy A112, v případě lokality 8 je propojení součástí o něco významnější páteřní cyklotrasy A21, byť v posunuté poloze proti proudu oproti poloze v platném územním plánu.



Obě lokality jsou umístěny v relativně otevřeném údolí Vltavy, kde jsou podmínky pro vyvinutí nájezdových ramp na mostní konstrukci. Morfologie terénu a výškové uložení mostu s ohledem na limity povodňových hladin (umístění konstrukce cca 8 metrů nad niveletu cyklotrasy) by mostu dovolilo vytvořit novou prostorovou dominantu území, významný orientační bod.



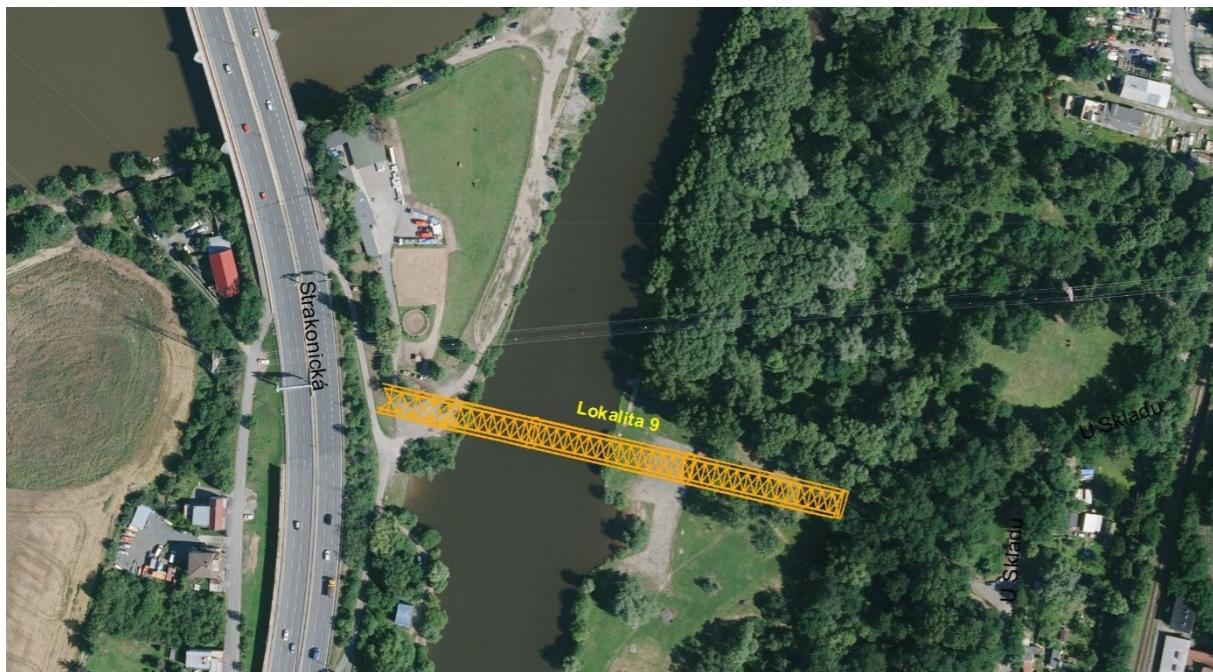
Z hlediska vodní dopravní cesty by umístění pilířů u břehových partií neznamenovalo žádné podstatné omezení, u lokality 8 by byl v plavební dráze umístěn jeden pilíř cca uprostřed řeky, což by ale stále umožňovalo dostatečně širokou plavební dráhu na obou stranách.

Majetkoprávně jsou u obou lokalit dotčeny pozemky v soukromém vlastnictví. Lokalita 8 vyžaduje proplutí přes plavební komoru Modřany.

S ohledem na výše uvedené doporučujeme k dalšímu rozpracování obě lokality 7 a 8.

**Lokality 9 a 10:**

Lokalita 9 se nachází nedaleko soutoku Vltavy a Berounky v sousedství Lahovického mostu. Lokalita 10 je pak na jižním okraji Zbraslavi. Obě vycházejí z požadavku nového Metropolitního plánu na propojení v daném území.



Lokalita 9 navazuje pouze jednostranně na A20 a nemá přímou návaznost na A2 a na pravém břehu se jedná o území přírodní památky Modřanské a Komořanské tůně. Zásahy do přírodní památky s ohledem na rozměry konstrukce by neumožnily využití všech tří polí.



Lokalita 10 propojuje cyklotrasy - nadřazenou A2 a páteřní A20. Lokalita 10 formálně zasahuje na levém břehu do přírodní památky Krňák, na obou březích do ochranného pásma této přírodní památky. V této lokalitě by rovněž nemohla být využita všechna tři pole a jako problematické se jeví i navázání na oba břehy. Z výše uvedených důvodů nedoporučujeme obě lokality k dopracování.

**Přehledné shrnutí charakteristik lokalit:**

LOKALITA	Počet použitých mostních polí	V PÚP /MPP	Pilíř v plavební dráze	Problematický vliv na panorama či vizuální konflikt	Vliv na přírodní památky
0	3	NE/NE	ANO řešitelný	ANO	NE
1	1	ANO/ANO	NE	NE	NE
2	2	NE/ANO	ANO	NE	NE
3	1	NE/NE	NE	ANO	NE
4	3	NE/REZERVA	ANO PROBLEMATICKY	ANO/NE	NE
5	1	ANO/ANO	NE	ANO	NE
6	3	NE/NE	ANO řešitelný	ANO	NE
7	3	NE/ANO	NE	NE	NE
8	3	ANO/ANO	ANO řešitelný	NE	NE
9	3/2	NE/ANO	ANO	ANO	ANO
10	2	NE/ANO	ANO	NE	ANO

## 7. PŘÍVOZY PŘES VLTAVU V ŘEŠENÉM ÚZEMÍ

V řešeném území mezi Palackého mostem a Zbraslaví jsou v sezonním provozu (duben - říjen) čtyři přívozy. Od severu to je:

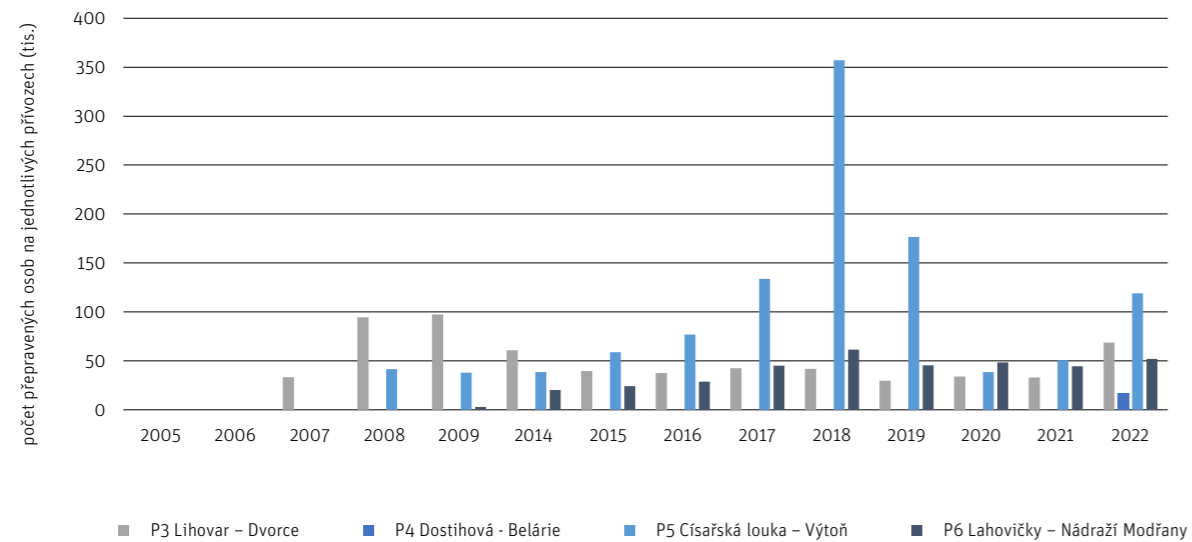
P5 Císařská louka - Výtoň, paralelně se současným železničním mostem,

P3 Lihovar - Dvorce, v trase budoucího Dvoreckého mostu,

P4 Dostihová - Belárie, v řešené lokalitě 7 a

P6 Lahovičky - Nádraží Modřany, v řešené lokalitě 8.

### Počty osoby přepravených přívozy P3, P4, P5 a P6 v letech 2005-2022



Vysoké využití přívozu P5 Císařská louka - Výtoň v letech 2017-2019 souviselo s rekonstrukcí (uzavřením) lávek na železničním mostě.

Přívoz P4 byl nejprve zaveden v období 16. 5. 2022 až 2. 10. 2022 v souvislosti s rekonstrukcí Barrandovského mostu. Jeho provoz pokračoval i od 19. 8. 2023 do října 2023.



## 8. SHRNUTÍ A DOPORUČENÍ LOKALIT KE SLEDOVÁNÍ A DOPRACOVÁNÍ

Analýza se především zabývala možným umístěním ve vztahu k účelnosti propojení (širší vazby), ale i s ohledem na základní technické limity umístění mostu a urbanistická kritéria. **Na základě provedené základní analýzy doporučujeme k dalšímu rozpracování lokality 7 Chuchle – Vltavanů a 8 Lahovičky – Modřany.**

Důležitými aspekty výběru lokalit je také to, že ikonická mostní konstrukce by do v současné době rozvíjejícího se území vložila potřebnou dominantu, se kterou by se mohli identifikovat obyvatelé na obou březích. Důležitým aspektem je bezesporu také to, že doporučené umístění **umožňuje využít všechna tři pole mostní konstrukce**, pro která je Výtoňský most tolik jedinečný. To, co je z hlediska limitů povodní jako komplikace pro řešení přístupových ramp, tedy umístění konstrukce vůči současnému terénu o cca + 8 m, je naopak příležitostí pro vytvoření dominanty v údolí Vltavy ikonickou obloukovou konstrukcí.

Doporučené lokality 7 a 8 byly blíže prověřeny z hlediska umístění do území, základního principu napojení na okolí (především cyklistické a pěší vazby), ale i z hlediska povodní a vztahu k řece (tzn. výška konstrukce vs Q2002+1, plavební dráha a podjezdné výšky apod.). Tvary a umístění nájezdových ramp je třeba brát jako orientační prověření ve vztahu k výškovému řešení mostu a navázání na stávající cesty. Potřebnost propojení v těchto místech dokládá rovněž i existence přívozů v takřka shodných polohách.

Lokalita 7 je nyní z hlediska svého umístění poměrně přesně definována, především s ohledem na návaznosti (napojení a výškové řešení) na Chuchelské straně. U této lokality bude třeba vzít v potaz i plánované úpravy levého břehu ze strany Povodí Vltavy jako součást připravovaného protipovodňového opatření. Umístění pilířů u břehů neomezuje plavební dráhu, bude však třeba dořešit vztah k poloze vyčkávacích stání u plavební komory.

Lokalita 8 z hlediska umístění umožňuje další zpřesňování své pozice (jak ve směru podél řeky, tak napříč) především ve vztahu k plavební dráze. Oproti poloze sledované v územně plánovací dokumentaci je s ohledem na návaznosti a řešení ramp poloha upřesněna do pozice odpovídající sledované trase v systému celoměstsky významných cyklotras, tedy posun o cca 120 m proti proudu řeku.

V obou variantách je zobrazeno maximální možné napojení rampami (vždy v obou směrech) z hlediska prostorového prověření, ale ve výsledné variantě by mohlo být zvoleno např. jen jedno rameno.

V dalším kroku bude třeba ověřit vliv nových konstrukcí na povodňové průtoky na 2D povodňovém modelu, zejména pak v případě lokality 7 řešení konstrukce ramp na chuchelském břehu s ohledem na povodňové průtoky od závodistiště.