

Ministerstvo dopravy ČR
Vážený pan
Mgr. Martin Kupka
ministr
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Správa železnic
Vážený pan
Bc. Jiří Svoboda, MBA
generální ředitel
Dlážděná 1003/7
110 00 Praha 1

**SPOLEČNÁ VÝZVA STŘEDOČESKÉHO KRAJE, HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY,
SVAZU DOPRAVY A SDRUŽENÍ ŽELEZNIČNÍCH NÁKLADNÍCH
DOPRAVCŮ ŽESNAD.CZ**

**MINISTROVI DOPRAVY MGR. MARTINOVÍ KUPKOVI A SPRÁVĚ
ŽELEZNIC**

**SITUACE KOLEM BRANICKÉHO A VÝTOŇSKÉHO ŽELEZNIČNÍHO MOSTU
HROZÍ DOPRAVNÍM KOLAPSEM, JE TŘEBA KONAT IHNED!**

Zástupci Středočeského kraje, hlavního města Prahy, organizátorů veřejné dopravy, dopravců i dalších odborníků v posledních letech s velkým znepokojením sledují neustále se zhoršující technický stav železničního mostu na Výtoni, na trati spojující pražské hlavní nádraží se stanicí Praha-Smíchov. Tento úsek je z hlediska významu jedním z klíčových v rámci celé české železniční sítě. Denně zde v každém směru projede více než stovka vlaků regionální, dálkové a nákladní dopravy.

Na konci roku 2022 se technický stav Výtoňského mostu zhoršil natolik, že Správa železnic bude nucena od 15. února 2023 snížit traťovou třídu na mostě na C2, což prakticky znemožní případný provoz nákladních vlaků v tomto úseku. Od změny jízdního řádu v prosinci 2023 bylo oznámeno snížení traťové rychlosti z původních 60 km/h na 20 km/h při současném zákazu vzájemného potkávání vlaků na mostě. Kromě toho byl stanoven limit celkové hmotnosti vlaků, které mohou ročně po mostě projet.

I přes tato opatření i nadále hrozí riziko náhlého úplného zastavení provozu na mostě v případě neočekávaného výrazného zhoršení jeho technického stavu a ohrožení bezpečnosti.

Za tímto účelem byla na mostní konstrukci instalována bezpečnostní čidla, která nepřetržitě monitorují aktuální stav přemostění.

S vědomím špatného technického stavu Výtoňského mostu, o němž Správa železnic odbornou i laickou veřejnost poprvé informovala již polovině v roce 2018, kdy zpracovaná studie predikovala další životnost přemostění na pouhých 5 let, proto vzrostla úloha sousedního Branického mostu (přezdívaný most intelligence) na tzv. Jižní železniční spojnici, který v pravidelném stavu využívá výhradně nákladní doprava, avšak při výlukách v úseku Praha-Radotín – Praha-Smíchov – Praha hlavní nádraží může sloužit i odklonové osobní dopravě.

V případě nutného uzavření Výtoňského mostu by se Branický most stal jedinou elektrizovanou železniční spojnici mezi levým a pravým břehem Vltavy ve středočeském regionu, resp. víceméně i mezi západem a východem České republiky.

Proto začala Správa železnic připravovat **zdvoukolejnění Branického mostu a celého traťového úseku do oblasti Spořilova** tak, aby trať měla dostatečnou kapacitu pro všechny požadované vlaky nákladní a odklonové osobní (dálkové i regionální) dopravy. **Podle plánu měly být tyto práce dokončeny ještě před počátkem roku 2024, který studie v roce 2018 označila jako pravděpodobný pro úplné uzavření Výtoňského mostu.**

V průběhu projekčních prací byl neočekávaně zjištěn špatný technický stav i u Branického mostu, což si vyžádalo přehodnocení postupu výstavby. Zatímco původně měl být most opravován víceméně za provozu (po polovinách mostu), nově bude dle Správy železnic nezbytné přistoupit k dlouhodobému úplnému zastavení provozu. Nákladní vlaky měly být po dobu uzavření Branického mostu vedeny po dosluhujícím Výtoňské mostě.

Práce na přípravě této stavby zahrnující Branický most však byly neustále zpoždovány.

V Ročním výlukovém plánu pro rok 2023 Správa železnic projednala s dopravci a objednateli termín dlouhodobého uzavření Branického mostu ve dnech 28. 6. – 14. 12. 2023. Podle posledních informací od Správy železnic je však predikováno, že předmětná výluka bude odložena pravděpodobně na období říjen 2023 – duben 2024. **Práce budou atypicky probíhat především v zimním období**, což s ohledem na technologické postupy i technický stav Branického mostu vyvolává oprávněné obavy o prodloužení tohoto termínu, a to až o několik měsíců.

V tomto okamžiku je již zřejmé, že při současném omezení přechodnosti na Výtoňském mostě a výluce Branického mostu nebude k dispozici žádná vhodná objízdna trasa pro nákladní dopravu. Situaci ještě více komplikují souběžné modernizační akce na neelektrizovaných tratích v úsecích Praha-Bubny – Praha-Dejvice a Kladno – Kladno-Ostrovec, které budou probíhat ve stejném období rovněž za zastavených provozů.

Nákladní dopravci tak budou nuceni své vlaky ze západních Čech (z Plzeňska a Bavorska) do východní části republiky vést dlouhou a ekonomicky neefektivní oklikou přes České Budějovice nebo přes Ústí nad Labem.

Ještě horší bude situace pro přepravce z Berounska či ze stanice Praha-Radotín, kde bude reálně použitelná pouze komplikovaná, sklonově náročná, jednokolejná, neelektrizovaná trať přes Rudnou u Prahy, Hostivici a Podlešín do Kralup nad Vltavou, s několika změnami směru jízdy a velmi nízkou kapacitou. Reálně je však taková objízdna trasa pro hromadnou nákladní dopravu nepoužitelná.

Lze očekávat, že v oblasti západně od Prahy či přímo v Radotíně **budou zdejší stávající zákazníci (především cementárny a lomy) nákladních železničních dopravců nutně zvažovat nezbytný přechod na kamionovou dopravu**, což dále zatíží silniční síť v okolí metropole a se všemi negativními vlivy na životní prostředí v pražském a středočeském regionu. Lze se důvodně obávat, že návrat těchto zákazníků k železniční dopravě i po opravě Branického mostu bude velmi problematický a lze předpokládat jejich trvalý přechod ke kamionové dopravě.

Přesto pro nákladní železniční dopravce i objednatele osobní regionální dopravy **je zásadní, aby výluka Branického mostu byla zahájena co nejdříve a provedena v nejkratším možném čase.** Je zřejmé, že čím více bude realizace této stavby odkládána, tím více hrozí dlouhodobé úplné zastavení provozu na obou mostech současně, a to i pro osobní dopravu.

Takový stav by měl fatální důsledky zejména pro pražskou příměstskou dopravu na lince S7, kde by dopravce nebyl schopen jednotky CityElefant přepravovat na provozní údržbu do jediného k tomu určeného pracoviště Praha jih. Na trati č.171 Praha – Beroun, která nyní prochází náročnou rekonstrukcí, by tak musela být regionální doprava zajišťována buď nevyhovujícími starými soupravami o nízké kapacitě nebo autobusovou dopravou, což je však s ohledem na aktuální všeobecný nedostatek řidičů autobusů nereálné. Dopady na životy desítek tisíc obyvatel regiony by byly dalekosáhlé.

Lze se důvodně obávat reálného nebezpečí zastavení provozu na lince S7 v celém úseku Praha – Beroun!

Zástupci Středočeského kraje, Hlavního města Prahy, Svazu dopravy a Sdružení železničních nákladních dopravců České republiky ŽESNAD.CZ proto opět upozorňují na hrozící rizika a důrazně vyzývají odpovědné představitele Správy železnic a Ministerstva dopravy ČR, aby začali situaci neprodleně řešit.

Vyzýváme pana ministra dopravy Martina Kupku, aby využil svých pravomocí a stanovil této záležitosti maximální prioritu.

Za nezbytné považujeme především provedení veškerých prací na Branickém mostě a v přilehlých traťových úsecích tak, aby výluky vyžadující zastavené provozy byly dokončeny nejpozději v prosinci 2023, jak bylo stanoveno v řádně projednaném a schváleném Ročním výlukovém plánu 2023. Současně žádáme kvalitní provedení prací v nejkratším možném termínu včetně maximalizace využití vícesměnného provádění prací.

Praha 31.1.2023

Středočeský kraj
Mgr. Petr Borecký
Radní pro veřejnou dopravu

Hlavní město Praha

Svaz dopravy ČR
Ing. Oldřich Sládek
Prezident

ŽESNAD.CZ
Martin Hořínek
Prezident

IDSK
JUDr. Zdeněk Šponar
ředitel

ROPID
Ing. Petr Tomčík
ředitel