

PRAHA, 5. prosince 2023

## **Od neděle dojde k dalším omezením na výtoňském mostě, dotknou se tisíců cestujících denně**

Na základě aktuálních výstupů z měření a s ohledem na zajištění maximální bezpečnosti cestujících se Správa železnic rozhodla přistoupit k výrazným omezením provozu na výtoňském mostě. Změny začnou platit od neděle 10. prosince společně s novým jízdním řádem a dotknou se tisíců cestujících denně.

Na základě podrobné prohlídky a zjištěného technického stavu železničního mostu na Výtoni byl v roce 2020 zahájen permanentní monitoring, který zajišťují odborníci z ČVUT. Od srpna do listopadu letošního roku probíhal nad rámec tohoto monitoringu také průzkum korozního oslabení, diagnostika pomocí endoskopu, měření zbytkové tloušťky, ošetření protikorozní ochranou pro zastavení degradace a kontrola únavového poškození.

*„Naší prioritou je zajištění bezpečné, funkční a dostatečně kapacitní železniční dopravy. Bohužel, vzhledem k výsledkům měření na mostě bylo nutné zavést značná omezení provozu. Nepotěšíme zejména cestující na západ od Prahy, ale chceme-li zajistit jejich bezpečnost, nemáme jinou možnost,“* uvedl Pavel Paidar, ředitel odboru přípravy staveb Správy železnic.

Od 10. prosince dojde k následujícím dopravním omezením na výtoňském mostě:

- soupravy se na mostě nesmí míjet, most unese již jen jeden vlak;
- rychlost se sníží o polovinu ze současných 40 km/h na 20 km/h;
- dojde ke snížení intenzity železniční dopravy o zhruba dvě třetiny (celková váha vlakových souprav klesne ze stávajících 27 mil. tun za rok na 10 mil. tun).

To znamená, že výtoňský most bude moci využívat výrazně méně vlaků a de facto žádný nákladní vlak. Dále to postihne zejména vlaky linky S7 na trase Praha hlavní nádraží – Praha-Radotín/Řevnice, které budou ukončeny na Smíchově. Jedná se o 59 spojů za den. Základní vlaky linky S7 Praha – Beroun přes výtoňský most i nadále pojedou.

Zkrátí se také trasa vlaků na lince Praha hlavní nádraží – Hostivice – Rudná u Prahy, stejně jako v předchozím případě budou ukončeny na Smíchově. Zde se jedná o 35 spojů za den. *„Tato situace bude výhledově pro cestující ještě méně příjemná ve chvíli, kdy začne rekonstrukce smíchovského nádraží, kdy se dají čekat další výluky,“* doplnil Paidar.

### **Omezení dopravy vadí nejvíce**

V nedávném průzkumu Správy železnic se nejvíce respondentů vyjádřilo k omezení dopravy jako nejzávažnější nevýhodě současného železničního mostu na Výtoni. 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 %). 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 %).

### **Co bude dál?**

Během 1. pololetí příštího roku bude zadán a proveden přepočet údajů k mostu, který na základě aktuálního stavu určí další případné omezení a upřesní zbytkovou životnost mostu, která je podle posledního přepočtu k 31. prosinci 2023 vyčerpána.

*„Výsledky těchto přepočtů pak mohou vést k dalším provozním omezením, v krajním případě i zastavení provozu,”* dodal Pavel Paidar. I z těchto důvodů Správa železnic volá po urychleném řešení nového mostu na Výtoni.

### **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. Navíc bude dokončena až o 1,5 roku rychleji a nový most bude mít životnost minimálně 100 let oproti 30 letům v případě mostu renovovaného.