

NM, 027, Hofman
Paider



HOSPODÁŘSKÁ KOMORA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

Vážený pán

Bc. Jiří Svoboda, MBA

Správa železnic, státní organizace

Generální ředitel

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

Správa železnic, státní organizace Generální ředitelství	Počet listů
Došlo dne: 13. 12. 2023	příloh
č.j. _____ [8]	listů příloh

1866758

JUDr. Vladimír Kremlík

předseda dopravní sekce při HKP

člen představenstva

Nám. Franze Kafky 7

110 00 Praha 1

Datovou schránkou SŽ: ucchjm

Datovou schránkou MD ČR: n75aau3

Praha, dne 12. 12. 2023

Naše značka: HKP 066/23

Vážený pane generální řediteli,

v reakci na probíhající veřejnou debatu o způsobu řešení nevyhovujícího stavu **historického železničního mostu na pražské Výtoni** se tým¹ Hospodářské komory hl. m. Prahy (HKP.cz), rozhodl touto otázkou zabývat a sepsat na situaci kolem tohoto významného dopravního uzlu vlastní názor a sdělit ho přímo dotčeným subjektům.

Je vhodné připomenout, že původní **první most** zde vznikl pro Pražskou spojovací dráhu v letech 1871-1872. Byl jen jednokolejný a vizuálně nezajímavý – šlo o přímopásovou příhradovou konstrukci. Na přelomu 19. a 20. století již přestal kapacitně vyhovovat rostoucí poptávce po železniční dopravě, navíc byl vyroben z tzv. svářkové oceli, která nezaručovala patřičnou nosnost a životnost. Proto bylo rozhodnuto o výstavbě mostu nového.

Tzv. Nový most, tedy ten, který známe dnes, byl postaven v roce 1901 v ose mostu původního. Místo 4 polí má ale jen pole 3, tedy i jiný počet pilířů – jen dva namísto původních tří. Právě proto stojí za pozornost, že výměna mostu, a s tím související přerušení provozu, trvalo jen 2 dny, a to včetně úpravy obou předpolí (nový most byl umístěn výše)! Nové pilíře byly postaveny předem, stará konstrukce odsunuta směrem po proudu Vltavy, a její místo zaujal nový most s charakteristickými parabolickými nosníky. Stojí také za pozornost, že během všech těchto náročných operací nebyl přerušen plavební provoz na Vltavě.

Současný stav tohoto mostu ověřoval náš tým několika cestami. Kromě samozřejmé vizuální prohlídky šlo zejména o zevrubné seznámení se s výsledky odborných a znaleckých průzkumů (Stavební fakulta

¹ Ing. Miroslav Haltuf, člen dopravní sekce HKP a nezávislý železniční expert, vedoucí týmu, Ing. Petr Forman, místopředseda dopravní sekce HK ČR, předseda správní rady SIRDO.eu, Mgr. Sabrina Plisková, MPA, člen dopravní sekce HKP, člen správní rady SIRDO.eu a další.



HOSPODÁŘSKÁ KOMORA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

ČVUT a SUDOP), které obsahovaly mimo jiné statické a dynamické zkoušky, posouzení spodní stavby i dlouhodobý monitoringu za provozu pomocí snímačů. Měřily se i svislé deformace pomocí radarové interferometrie.

Za nejpodstatnější lze ale zejména považovat podrobné vyhodnocení průzkumů stavu ocelových konstrukcí. Významné působení koroze bylo zjištěno jak na dolních pásech hlavního nosníku, zejména na přípojích chodníkových konzol, dále v přípojích svislic a diagonál ke styčnickovým plechům dolního pásu a v přípojích spojek členěných prutů svislic a diagonál. Silnou korozi jsou postiženy prakticky nepřístupné štěrby v těchto přípojích. Významná je také koroze nadložiskových oblastí pod portálovými svislicemi.

Závěry těchto průzkumů jsou alarmující: Ocelová konstrukce je v nevyhovujícím stavu a její prvky jsou na hranici své životnosti. Přitom korozní oslabení má akcelerační charakter, a navíc se časem zrychluje – k tomu negativně přispívá i omezení životnosti prvků mostovky vlivem cyklického zatížení.

Ze znaleckých posudků vyplývá, že při případné opravě by byla nutná výměna přibližně 60 % prvků a současná demontáž dalších asi 20 % prvků mostu. Celá velmi náročná rekonstrukce by se musela provádět v podskrúženém (podepřeném) stavu, a trvala by 3-4 roky (srovnejme s rokem 1901!). Po celou tuto dobu by byl možný pouze jednokolejný provoz na mostním provizoriu. Přitom ani taková oprava by nejspíše nezaručovala životnost přes 100 let, jaké jsme byli svědky u současného mostu. Nelze totiž opomenout dynamické zatížení konstrukce.

Další okolnosti jsme ověřovali i konzultacemi se Správou železnic (SŽ), Institutem plánování a rozvoje hlavního města Prahy (IPR), a z hlediska potřeb dopravní obslužnosti také s Regionálním organizátorem Pražské integrované dopravy (ROPID) a Sdružením železničních nákladních dopravců ČR (ŽESNAD.CZ).

Z tohoto úhlu pohledu se ukázalo, že jsme v podobné situaci, jako byli naši předkové před 125 lety – ani opravený dvoukolejný most by dnes již nepostačoval rostoucí poptávce po železniční dopravě.

Po vyhodnocení všech výše uvedených faktorů i dalších okolností jsme došli k těmto závěrům:

- *souhlasíme s názorem posudků, že současnou konstrukci mostu nelze doporučit k opravě (rekonstrukci), a je nutné přistoupit k její výměně;*
- *rostoucí poptávka po železniční dopravě vyžaduje zkapacitnění tak, aby most vyhověl potřebám dopravy i po roce 2050, některé vlaky musí končit na Smíchově jen proto, že se dnes kapacitně nedostanou přes Vltavu na hlavní nádraží. Předpokládaný rozvoj železniční dopravy uvažuje s novou podzemní železniční tratí ze Smíchova přes centrum města do Karlína (tzv. Metro S), ale i v tomto případě je potřeba kapacity mostu přes Vltavu v tříkolejném uspořádání;*
- *organizaci výstavby je nutné navrhnout s minimálním přerušením železničního provozu i plavby na Vltavě;*
- *pro novou konstrukci je nutné zpracovat – a následně dodržovat – systém monitoringu a údržby v potřebné kvalitě po celý životní cyklus.*

Současně doporučujeme před zahájením vlastní realizace stavby (při využívání stávajícího mostu za stanovených bezpečnostních podmínek a omezení), a následně během provádění stavby, zvážit zavedení následujících opatření:



HOSPODÁŘSKÁ KOMORA HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY

- vytvořit podmínky pro udržení celkového počtu zavedených tras objednaných vlaků osobní dopavy v úseku Praha hl. n. – Praha-Radotín a opačně v takovém rozsahu, který by zabránil (trvalému) odlivu počtu cestujících ze železniční dopavy na jiný druh povrchové dopavy;
- pro případy, že by vlivem mimořádné události mohlo k poklesu kapacity dojít, mít k dispozici dostatečně kapacitní objízdnu trasu (trasy) pro úsek dotčený danou událostí; K řešení takových situací by měl být předem zpracován alternativní jízdní řád všech vlaků osobní dopavy, a k tomu připravena i další dopravní opatření včetně oběhů souprav, lokomotiv a personálu;
- v době výstavby (a částečně i v době přípravy) by se neměly plánovat a konat žádné již naplánované výlukové akce v úseku Praha – Beroun – Plzeň a v dalších přílehlých úsecích, které by mohly ovlivnit včasnost jízd vlaků v úseku Praha – Beroun;
- vlaky ve směru Praha hl. n. – Beroun – Plzeň a opačně by v této době neměly čekat na žádné zpožděné přípojné vlaky; odjezdy a příjezdy z/do uzlových stanic v uvedeném úseku (Praha – Beroun – Plzeň) by neměly být narušeny jízdou jiných vlaků ani posunem v uzlové stanici (včetně stanice Praha hl. n.);
- o doby zahájení stavby (kdy úsek Praha hl. n. – Praha-Smíchov bude mimo provoz), by měly být dokončeny všechny stavební nebo jiné práce na objízdnych trasách tak, aby byla zajištěna dostatečná kapacita pro vlaky osobní dopavy, a to za dodržení opatření navržených v bodě 1);
- pro zvýšení kapacity infrastruktury v uzlu Praha, především však ve stanici Praha hl. n., Praha-Vršovice, Praha-Libeň, Praha-Běchovice, Praha-Vysočany, a do nich zaústěných železničních tratí, by bylo vhodné zpracovat a zavést nezbytná technologická a administrativní opatření (včetně změn ve vedení linek vlaků osobní dopavy a oběhů souprav a personálu) bez nutnosti úprav stávající infrastruktury;
- současně by bylo vhodné zahájit přípravné práce (případně i výstavbu) chybějící železniční infrastruktury v uzlu Praha, a to pro zajištění dostatečné budoucí kapacity pro nákladní dopavu a odklonovou osobní dopavu v období po dokončení výstavby „výtoňského mostu“.

S přátelským pozdravem,

JUDr. Vladimír Kremlík

člen představenstva a předseda dopravní sekce HKP

JUDr. Vladimír
Kremlík

Digitálně podepsal JUDr.

Vladimír Kremlík

Datum: 2023.12.12

13:03:28 +01'00'

Na vědomí:

Mgr. Martin Kupka

ministr dopavy

Ministerstvo dopavy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12

110 15 Praha 1

