

1. července 2024

## Na Branický most se vrátily vlaky, trať pomůže nákladní dopravě a při výlukách

Práce na zdvoukolejnění Branického mostu postoupily do závěrečné fáze, vlaky zde dnes začaly jezdit po jedné traťové koleji. Dokončení celé stavby a zahájení plnohodnotného provozu plánuje Správa železnic letos v říjnu. Most a navazující úsek do Krče jsou důležitou součástí pražské železniční sítě. Plní významnou roli v nákladní dopravě, v blízké době ale výrazně vzroste význam trati i v osobní přepravě.

Rekonstrukce mostu a navazující trati směrem do Krče začala před rokem, právě dnes se sem vrátily první nákladní vlaky, které tento úsek v současnosti primárně využívají.

Jezdit se zde bude po první traťové koleji, na té sousední budou pokračovat práce na betonážích mostní desky a říms, odvodnění a hydroizolačním systému. Následovat budou úpravy železničního svršku, technologií a trakčního vedení.

V navazujícím úseku po novou odbočku Spořilov zůstává pro cestující uzavřena zastávka Praha-Kačerov, kde pokračuje výstavba přístupové lávky s výtahem na nové ostrovní nástupiště. I zde se s obnovením provozu počítá v říjnu.

Přidání druhé koleje umožní zvýšení průjezdnosti pražského uzlu. Novou kapacitu využijí nejen nákladní dopravci, ale umožní i zavedení nových linek městské a příměstské železnice.

Celá trať bude po rekonstrukci sloužit také při odklonu vlaků během plánované rekonstrukce Výtoňského mostu. Využijí ji především dálkové vlaky směřující od Plzně na pražské hlavní nádraží.

Branický most, někdy také přezdíváný jako most Inteligence, začal sloužit železniční dopravě v metropoli v roce 1964. Kulaté výročí oslaví letos na podzim zahájením dvoukolejného provozu, pro který byl původně vybudován.

Celkové investiční náklady stavby dosahují 2 637 358 914 korun. Projekt je spolufinancován Evropskou unií z Nástroje pro propojení Evropy (CEF). Národní financování zajišťuje Státní fond dopravní infrastruktury.



Spolufinancováno  
Evropskou unií

