

Společné tiskové prohlášení hlavního města a Středočeského kraje k omezení či zastavení projektů rozvoje železnice v regionu

17.6.2026 - Petr Borecký, Jaromír Beránek | Magistrát hlavního města Prahy

Reagujeme tímto na nedávné společné prohlášení Ministerstva dopravy ČR a Správy železnic týkající se aktualizace plánů elektrizace železnic na území České republiky.

Přestože je Česká republika vázána mnoha evropskými i národními závazky k postupné dekarbonizaci nejen v dopravě, stát v těchto dnech představil novou koncepci rozvoje elektrizace tratí, která oproti původním plánům počítá s redukcí projektů elektrizace z přibližně 1 800 km tratí na pouhých necelých 600 km v rámci celé republiky. Z toho pouhých 235 kilometrů představují komplexní modernizační projekty a 355 kilometrů takzvané prosté elektrizace.

Stát tímto krokem naprosto popřel původní strategický dokument vydaný v roce 2023 nazvaný „Koncepce rozvoje elektrické trakce v České republice“, jehož platnost tak vydržela pouhé dva roky, a zároveň tak zcela rezignoval na jakoukoliv dlouhodobou a udržitelnou vizi a strategii. Nejen pro Středočeský kraj a hlavní město Praha se tak stát bohužel stává nespolehlivým a nedůvěryhodným partnerem, což může v budoucnu vyvolávat zásadní negativní (nejen finanční) dopady pro jednotlivé kraje a města, ale i pro stát samotný.

Obdobným způsobem jako v oblasti elektrifikace a modernizace tratí pak došlo k úpravě (rozvolnění) harmonogramu i samotného rozsahu zavádění systému ETCS. I v tomto případě stát hazarduje s finančními prostředky a hrozí, že masivní investice jednotlivých krajů do obnovy vozidel budou v některých případech částečně zmařeny. Veškerá rizika jsou tak těmito nesystémovými kroky přenášena na jednotlivé kraje.

Původní Koncepce z roku 2023 přímo apelovala na nutnost úzké koordinace mezi státem a kraji při pořizování moderních nízkoemisních vozidel. Proces obnovy vozidel je postupem trvajícím několik let. Neustálá nejistota, oddalování, úpravy či úplné rušení projektů tak znehodnocují investice nejen krajů, ale paradoxně i samotného Ministerstva dopravy ČR, jež je taktéž objednatelem vybraných (dálkových) železničních linek. Veškeré tyto aspekty pak navíc poškozují i samotné cestující i životní prostředí tím, že kraje z důvodu obavy o své investice mnohdy raději k obnově vozového parku na železnici nepřistoupí vůbec, nebo dojde pouze k obnově novějších diesellových vozidel za starší.

Jsme přesvědčeni, že úlohou státu by mělo být zajištění dlouhodobé vize a koncepce rozvoje v oblasti železniční dopravy, a to včetně jejího stabilního financování, a to ideálně v časovém rámci výrazně převyšujícím jedno volební období.

Konkrétní dopady těchto nekoncepčních odkladů na území Středočeského kraje a hlavního města Prahy mají technologické i provozní důsledky pro následující traťové úseky:

Trať 062, 070 - Modernizace a elektrizace tratě Nymburk - Nepřevázka, novostavba Všejské spojky, novostavba Bezděčinské spojky a ŽST Mladá Boleslav-východ

Termíny opakovaně posunuty z let 2028–2030 na neurčito. Ve spojení s odložením realizace Všejské a Bezděčské spojky znamená odsun úseku Nymburk – Nepřevázka ohrožení realizace opčního spuštění rychlého spojení Praha – Mladá Boleslav v rámci souboru EMU 400.

Trať 070 - Modernizace a elektrizace tratě Praha - Všetaty včetně Tišické spojky

Termín posunut z let 2028 až 2029 na neurčito. Odložení znemožní řešit dlouhodobě nevyhovující stav nabízené kapacity, kvality a stability jízdních řádů regionální dopravy v relaci Praha – Všetaty (– Mělník) linky S3 a dálkové dopravy v relaci Praha – Mladá Boleslav – Turnov linky R21.

Trať 091, (011) - Modernizace tratě Praha-Libeň - Praha-Malešice, I. stavba (Libeňský přesmyk)

Termín opakovaně posunut z roku 2027 na neurčito. Tato chybějící stavba ovlivňuje kapacitu na hlavní trati 011, propustnost uzlu jako takového, a kromě limitů nákladní dopravy významně omezuje možnosti podoby jízdního řádu městské vlakové linky S49 v relaci (Říčany –) Praha-Hostivař – Roztoky u Prahy.

Trať 092 - Rekonstrukce a elektrizace trati Kralupy nad Vltavou - Neratovice a Trať 093 - Prostá elektrizace trati Kladno - Kralupy nad Vltavou včetně Jeneč - Středokluky

Termíny posunuty z roku 2028 na neurčito (resp. na 2031 pro trať 093). V rámci plánovaného snižování počtu vozidel DMU znemožnilo ve spojení s podobným krokem u tratě 200 a posunutím termínu u tratě 093 využít synergie objednávky více elektrických vozidel kategorie EMU 150. Tato elektrická vozidla tak nebudou pořízena.

Trať 120 - Modernizace a elektrizace tratě Praha-Výstaviště - Praha-Veleslavín, Praha-Veleslavín - Letiště Václava Havla (včetně Zaokruhování) a Praha-Ruzyně - Kladno

Termíny opakovaně posunuty (Výstaviště – Veleslavín z 2029 na 2032; Veleslavín – Letiště z 2027 na 2031; Ruzyně – Kladno z 2024 na 2030). Neustálé odsouvání termínů realizace těchto staveb i v průběhu běžícího nabídkového řízení na nové dopravce, jehož součástí je i pořízení nových kapacitních elektrických vozidel EMU 400 určených mj. i pro zajištění výkonů na těchto úsecích, ohrožuje nasazení těchto vozidel a reálně tak hrozí nemožnost jejich využití spojená s jejich dočasným odstavením, čímž by došlo k nedozírným ekonomickým škodám pro Středočeský kraj i hlavní město Prahu.

Trať 171 - Obnova železničních mostů pod Vyšehradem

Termín opakovaně posunut z roku 2026 na neurčito (včetně nejisté podoby a kapacity stavby). Současný stav výrazně omezuje kapacitu dopravní cesty v úseku Praha-Vyšehrad – Praha-Smíchov s dopadem na zásadní omezení počtu spojů linky S7, které mohou být vedeny z nebo na hlavní nádraží. Vlaky dálkové dopravy musí být vedeny odklonem a stanici Praha-Smíchov neobslouží.

Trať 173 - Elektrizace tratě Praha - Rudná u Prahy - Beroun včetně Rudná u Prahy - Hostivice/Jeneč

Termín posunut z roku 2030 na neurčito. V rámci plánovaného snižování počtu vozidel DMU znemožňuje změnu trakce, kdy vozidla DMU (řada 847) by byla potřeba ke generační obnově vozidel na tratích vzdálenějších od Prahy a pro vozidla EMU (pravděpodobně kategorie EMU 230) nelze z důvodů nejistoty harmonogramu připravovat nabídkové řízení.

Trať 200 - Prostá elektrizace tratě v úseku Zdice - Písek

Termín posunut z roku 2029 na neurčito. V rámci potřeby generační obměny vozidel a plánovaného snižování počtu vozidel DMU znemožnilo ve spojení s podobným krokem u tratě 092 a posunutím termínu u tratě 093 využít synergie objednávky více elektrických vozidel kategorie EMU 150 současným dopravcem. Tato elektrická vozidla tak nebudou pořízena.

Další zásadní stavby, jejichž význam či rozsah je zpochybňován:

- **Podoba železničního uzlu Praha** v podobě schválené teprve v roce 2025 Centrální komisí MD v rámci Studie proveditelnosti Železničního uzlu Praha včetně Rychlých spojení (SP ŽUP). I přes stávající vysokou nestabilitu jízdního řádu a prakticky vyčerpané kapacity dopravní cesty hrozí, že stát po výrazné redukci plánů na rozvoj vysokorychlostních tratí nyní rezignuje i na zásadnější zkapacitnění tohoto nejdůležitějšího železničního uzlu v České republice. Absurditu výše popsaných drastických škrtů na české („pražsko-středočeské“) železnici dokresluje fakt, že zatímco na jedné straně dochází ke zpochybňování schváleného rozsahu těchto strategických staveb, sama Správa železnic nyní v oficiálním komentáři k návrhu jízdního řádu varuje před hrozícím přetížením dráhy v pražském uzlu, a i v návrhu JŘ 2026/2027 předkládá k připomínkám zcela neakceptovatelný návrh jízdních řádů z pohledu cestujících i dopravců. Tento kritický stav, kdy stávající infrastruktura naráží na své absolutní kapacitní stropy a nedokáže již bezpečně a spolehlivě pojmout požadovaný rozsah regionální, dálkové ani nákladní dopravy, jednoznačně potvrzuje, že jakékoli redukce, odklady či zpochybňování SP ŽUP jsou hazardem s funkčností celého železničního systému.
- **Berounský tunel Praha-Smíchov/Praha-Krč - Beroun**, jehož realizace je nejen opakovaně odsouvána, ale též je zpochybňována jeho potřeba v návaznosti na nejasný stav dokončení modernizace a elektrizace trati Plzeň - Domažlice - Schwandorf.

Pokud český stát v co nejkratší době nepřistoupí k zásadním změnám ve svých prioritách i přístupu k dlouhodobému plánování v oblasti železniční dopravy a investic obecně, stane se Česká republika i přes svoji zcela výjimečnou centrální polohu v rámci Evropy zcela izolovaným ostrovem a dojde tak k fatálnímu úbytku potenciálu nejen pro její rozvoj a příliv investic, ale také k výraznému zhoršení životních podmínek samotných obyvatel s dopady na ochranu životního prostředí.

Petr Borecký

radní pro oblast veřejné dopravy a mobility Středočeského kraje

Jaromír Beránek

náměstek primátora hl. m. Prahy pro oblast dopravy

<https://praha.eu/w/spolecne-tiskove-prohlaseni-hlavniho-mesta-a-stredoceskeho-kraje-k-omezeni-ci-za-staveni-projektu-rozvoje-zeleznice-v-regionu>