

Krajský úřad Středočeského kraje

ODBOR DOPRAVY

07

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace Generální ředitelství		Počet listů 3
Došlo dne:	- 2. 02. 2015	příloh ✓
Č. j.:	listů příloh

014548/2015

Váš dopis zn. / Ze dne: 55 791/2014-O7

Číslo jednací: 002184/2015/KUSK

Spisová značka: SZ_002184/2015/KUSK/2

Vyřizuje / Linka: Ing. Patrik Macho / I 701

Značka: DOP/MAC

Praha 29. 1. 2015

Ing. Jarmila Ozimá

ředitelka odboru investičního

Správa železniční dopravní cesty, s.o.

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

Vyjádření ke studii proveditelnosti železničního spojení Prahy, Letiště VHP a Kladna

Vážená paní ředitelko,

Odbor dopravy Krajského úřadu Středočeského kraje obdržel dne 8. ledna 2015 Váš dopis, ve kterém žádáte o stanovisko k předložené *Aktualizaci studie proveditelnosti 2015 Železničního spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, 2. fáze* a níže Vám zasílá své vyjádření.

Velmi pozitivně vnímáme kladné výsledky ekonomického hodnocení výsledného výběru variant, které přesahují spodní hranici ERR 5,5 %, jež určuje dosažitelnost realizace celého projektu ve vztahu k čerpání evropských dotací z fondů OPD 2 a CEF.

I přes velmi kvalitní zpracování studie proveditelnosti postrádáme zpracování několika následujících bodů, z nichž některé jsme již připomínkovali v rámci předchozího dílčího odevzdání:

- 1) studie nijak neuvažuje o možnosti vedení vlaků namísto z Kladna-Ostrovce až z Kladna-Dubí s obsluhou též mezilehlé zastávky Kladna-Švermova, ani v rámci projektového záměru, ani jako výhledový stav. Podmínkou tohoto opatření je elektrifikace dotčeného úseku. Vzhledem k tomu, že studie pracuje s dlouhodobým časovým horizontem, tak by bylo vhodné se touto otázkou zabývat, vzhledem k tomu, že některé vlaky jsou ze stanice Kladno-Dubí v současné době již vedeny. Město Kladno bude zaznamenávat postupný rozvoj obytných čtvrtí, který s existencí rychlého železničního spojení do Prahy značně vzroste, stejně tak jako tendence rozvoje tzv. městské železnice. K této problematice při minulém vyjádření ke studii podal své stanovisko Odbor regionálního rozvoje Krajského úřadu Středočeského kraje, který doložil tento záměr podkladem ze Zásad územního rozvoje, kde je elektrifikace zmiňované trati vedena až do stanice Kladno-Dubí. Součástí

stanice Kladno-Dubí je již dnes rozvětvené kolejiště pro zajištění obrátů souprav a též velký prostor pro případné zázemí pro údržbu, odstavování vozidel apod.

- 2) nejsme spokojeni s návrhem řešení, kdy v případě výhledového zavedení přímých vlaků v relaci Kladno – Letiště VHP bude muset být vyloučena dálková doprava zastoupená kategorií vlaků R – rychlík. Tato podmínka je velmi limitující pro budoucí rozhodování. V případě, že objednatel dálkové dopravy, kterým je Ministerstvo dopravy jakožto nadřazený orgán kraje, bude na vedení svého segmentu dopravy trvat, nebude pro regionálního objednatele možnost vedení přímých vlaků Kladno – Letiště VHP možné. Obdobně limitujícím způsobem to může působit i naopak. Ve studii postrádáme zhodnocení opatření, která by vedla k umožnění provozu obou segmentů dopravy naráz.
- 3) V části A.2 *Vyhodnocení* v kapitole 3.2.2 sice oceňujeme uvedení zhodnocení provozních nákladů na provoz vlaků, ale kromě formy vyjádření nákladů na vlakohodinu (vlhod) postrádáme vyčíslení celkových nákladů na provoz vlaků za rok s členěním dle jednotlivých segmentů dopravy - Os, Sp a R a podle území – Praha a Středočeský kraj, tj. podle objednatelů. Tuto připomínku jsme již uplatňovali při minulém připomínkování dílčího odevzdání studie proveditelnosti. Vyčíslení, o kolik se změní náklady na provoz vlaků jsou důležitým údajem pro objednatele, který se na tuto finanční zátěž musí připravit z hlediska plánování rozpočtu, resp. tento údaj může též napomoci při výběru konkrétní varianty řešení projektu.

Těž se neztotožňujeme s nepřímo naznačeným řešením, že „dálková doprava se v projektových variantách nerealizuje“. Což jinými slovy znamená, že rychlíky budou převedeny do podoby spěšných vlaků a ty dle tohoto tvrzení nejsou klasifikovány jako vlaky dálkové a tudíž jejich financování směřuje za regionálním objednatelem. Dle našeho názoru, tyto vlaky budou zajišťovat nadregionální vazbu, která je dle zákona 194/2010 klasifikována do objednávky Ministerstva dopravy, tj. do objednávky dálkové dopravy. Vzhledem k tomu, že tato otázka nebyla doposud se Středočeským krajem adekvátně projednána, nepovažujeme tuto záležitost za uzavřenou. Vzhledem k tomu, že objednávka spěšných vlaků v navržených intervalech a kvalitě vozidel bude značně finančně náročná, předpokládáme nutnost spoluúčasti státu na financování těchto vlaků. Už jen z tohoto důvodu bychom uvítali, přehledné shrnutí výše provozních nákladů jednotlivých segmentů vlaků, pro účely budoucího projednávání.

Také se domníváme, že výše uvedené tvrzení je zavádějící z toho důvodu, že veškeré varianty s dálkovou dopravou v podobě rychlíků Praha – Rakovník počítají a vylučují je jen v případě vedení přímých vlaků Kladno – Letiště VHP (viz připomínka 2).

- 4) Na straně 48 části A.2 považujeme za velmi odvážné tvrzení, že „případná integrace Kladenska nebude mít z pohledu dopravního modelu žádný vliv“. Podle našeho názoru má integrace vždy velmi zásadní vliv do dopravního modelu daného území, protože vlivem cenově zvýhodněného jízdného např. pomůže převést více uživatelů IAD do veřejné dopravy, anebo v tomto případě i z autobusové dopravy na železniční apod. Kdyby integrace neměla žádný vliv na dopravní model, neměla by tudíž žádný smysl.

I z tohoto důvodu oceňujeme alespoň v závěrečném vyhodnocení, že varianty J jsou oproti variantám R nevýhodné v tom, že pro cestujícího znamená cesta nutnost zakoupení jízdenky o 1 pásmo dražší, stejně tak je tato varianta nevýhodná i ve vztahu k delšímu provoznímu úseku a nutnosti vyšších dotací na provoz vlaků (opět narážíme na připomínku 3).

- 5) V části *A.1 Průvodní a návrhové části* na straně 79 je uvedena specifikace vozidel, u kterých je minimalizován víceúčelový prostor pouze pro 2 invalidy na vozíku na 1 jednotku. Vzhledem k tomu, že tyto nové moderní vlakové jednotky budou muset zajišťovat dostatečně kvalitní servis pro širokou škálu cestujících, doporučujeme uvést víceúčelový prostor větší, anebo jej nespecifikovat na takovéto minimum (v rámci předchozího dílčího odevzdání studie bylo z naší strany také již připomínkováno). Víceúčelový prostor může obsahovat i sklopná sedadla, která při naplnění kapacity vozidla mohou být také využita k sezení. Kromě toho se dá očekávat že tyto prostory budou kromě invalidů využívat i cestující s kočárky, jízdními koly (vzhledem k rozvoji cyklostezek mezi Prahou a Kladnem) a zejména ve vztahu k letišti cestující s rozměrnými zavazadly.
- 6) Na straně 195 části A.1 je uvedeno neaktuální tvrzení, že P+R u žst. Hostivice je podmíněno samostatným nájezdem na R6 u Hostivic. Tento nájezd/sjezd pod označením Exit 2 již existuje, tzn. že vhodné podmínky pro P+R u této stanice již jsou.

S pozdravem


Mgr. Lukáš Kopřiva
vedoucí Odboru dopravy

