

Váš dopis zn.: 19549/2015-O7

Ze dne: 7.5.2015

Naše zn.: 19549/2015-O6

Vyřizuje: Ing. Konopásek, Ing. arch. Andršt,
Ing. Veliš

Telefon: 602 289 077

Mobil:

E-mail: konopasek@szdc.cz

Datum: 20.5.2015

Správa železniční dopravní cesty,
státní organizace
Odbor investiční (O7)

Aktualizace studie proveditelnosti „Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna“

Kladně hodnotíme, že všechny hodnocené varianty, které v cílovém stavu řeší úsek Praha – Kladno včetně napojení letiště Václava Havla jako dvoukolejný, vykazují hodnocení ekonomické efektivity lepší než varianta s částečným zdvoukolejněním (R2). I přesto, že ekonomicky vychází varianta R1mod (ERR = 7,53%) s vypuštěním zastávek Praha-Výstaviště a Praha-Liboc lépe než varianta s jejich ponecháním, máme obavu, že může být obtížně projednatelná s jednotlivými městskými částmi v Praze v rámci zpracování dokumentace pro územní rozhodnutí. Z tohoto důvodu **se jeví vhodné sledovat variantu R1**, která ve svém důsledku umožní stavebně, ale i nákladově pokrýt výstavbu nových zastávek Praha-Výstaviště a Praha-Liboc. Variantu R1 považujeme, vzhledem k souladu s územním plánem hl. m. Prahy a s požadavky MČ Praha 6 na obsluhu zařízení P+R Dlouhá Míle, za průchodnější z hlediska procesu další přípravy stavby.

Varianta R1 v zásadě umožňuje i všechny provozní koncepty uvedené v jejích odvozených variantách (R1spěš, R1vyp, R1stř a R1mod). Zároveň předpokládáme v dalších stupních přípravy upřesnění navrženého provozního konceptu zejména z hlediska ve studii proveditelnosti deklarovaných omezení předpokládaného provozu na jiných tratích, resp. linkách.

Nicméně konstatujeme, že i všechny doložené varianty J prokazují efektivitu úplného zdvoukolejnění traťového úseku Praha Bubny - Hostivice a plní základní cíle studie proveditelnosti a považujeme je za přínosné.

Ve 3. fázi zpracování připomínek aktualizované studii proveditelnosti stavby „Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna“ nebyly některé připomínky zpracovány a odbor přípravy staveb (O6) GR SZDC považuje za nutné uvést k tomu následující komentáře:

- Jak již bylo zmíněno v předchozím vyjádření odboru přípravy staveb (O6) č. j. 5614/2015-O6 ze dne 6. 2. 2015, varianty, které představují dopravní koncept v podobě ukončení vlaků před centrem (ukončení v ŽST Praha-Veleslavín), jsou dle našeho názoru nesprávné a představují velmi nekonceptní řešení. Objednavatel dopravy musí zvážit preferenci vzájemně kolidujících linek zaústěných přes Negrelliho viadukt do Masarykova nádraží. Podobně toto platí ve variantách J ohledně preference linky S65 versus R65 (dle nového číslování uvedeného ve studii proveditelnosti).
- Zdůvodnění nemožného vedení linky R65 v trase Kladno – Praha hl.n. ve variantách J pro nedostatečnou kapacitu krátkého úseku Hostivice – odb. Hostivice Jeneček nelze akceptovat. Ze žádné části studie proveditelnosti nevyplývá, že by objednavatel dopravy souhlasil s omezením linky R65 v daném úseku.
- Ve variantě J1stř není uvažováno zavedení spojů linky R50 Kladno – Letiště VH. Přesto je však uvažováno s vybudováním koleje odb. Hostivice – Průhony směr Jeneč. Tato spojka je uvažována ale

pouze pro jízdy z letiště do areálu provozního ošetření souprav. Nevyužívání spojky pro přímé spojení Kladno – Letiště VH pravděpodobně snižuje její ekonomickou efektivitu.

- V kapitole A.1.4.5 je popisováno zařízení provozního ošetření souprav jako součást investiční akce. Nicméně náklady na vybudování tohoto zařízení nejsou zahrnuty v nákladech stavby ani v ekonomickém hodnocení. Konstatujeme, v souladu se závěry této kapitoly, že rozsah provozního ošetření souprav nelze z pohledu provozovatele dráhy stanovit, protože tato činnost je prováděna samotnými dopravci. Opětovně důrazně konstatujeme, že vybudování areálu provozního ošetření souprav nemůže být záležitostí SŽDC jako provozovatele dráhy.
- Na jednání dne 12. 3. 2015 bylo dohodnuto doplnění základních kapacitních výpočtů prokazujících nezbytnost navrženého rozsahu ploch pro cestující. Konstatujeme, že tyto údaje nebyly do SP zahrnuty. Nadále trváme na optimalizaci rozsahu těchto ploch a zařízení vzhledem k potřebám vyplývajícím z počtu cestujících. Z tohoto důvodu předpokládáme, že navržené řešení bude upřesněno v dalším stupni dokumentace.



Ing. Petr Hofhanzl
ředitel odboru přípravy staveb