



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Generální ředitelství

Dlážděná 1003/7

110 00 PRAHA 1

Váš dopis zn.: 55791/2014-07

Ze dne: 19.12.2014

Naše zn.: 5614/2015-06

Vyřizuje: Ing. Konopásek

Telefon: 972 246 162

Mobil:

E-mail: konopasek@szdc.cz

Datum: 6.2.2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Odbor investiční

Dlážděná 1003/7

110 00 Praha 1

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

K aktualizaci studie proveditelnosti stavby „Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna“ předkládá odbor přípravy staveb GR SZDC následující připomínky:

Provozní a dopravní technologie (Ing. Konopásek, Ing. Zeman)

- V textové části A_1, v bodu 4.1.3 týkající se ukazatelů propustnosti (z JŘ 2012/2013) chybí ukazatele propustnosti úseku Praha hlavní nádraží - Praha-Smíchov, a to v obou traťových kolejích (kolej č. 1 a kolej č. 2). V tabulce jsou uvedeny jen částečné údaje, a to jen u výpočetní doby 900 minut.
- Ve studii proveditelnosti zcela chybí výhledové ukazatele propustnosti jednotlivých úseků, které jsou pro posuzování výběru vhodné varianty jedním z faktorů ovlivňujících tento výběr. Požadujeme dopracovat.
- Vzhledem k tomu, že již dnes je traťový úsek Praha hlavní nádraží - Praha-Vyšehrad - Praha-Smíchov velmi zatížen osobní dopravou, je zcela nezbytné věnovat tomuto úseku velkou pozornost. Tento úsek byl v rámci dílčího odevzdání aktualizace studie proveditelnosti stavby "Zaústění III. tranzitního železničního koridoru do uzlu Praha" podroben simulaci železničního provozu. Výsledky simulace provozu, respektive závěry, které vzešly z této simulace provozu, je nutné zahrnout i do studie proveditelnosti "Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna" a dále s těmito závěry pracovat v rámci předložených variant řešení.
- Ačkoliv je u variant R (u všech modifikací varianty R - R1, R1spěš, R1vyp, R1stř, R1mod, R2spoj) uvažováno s vedením rychlíků ramene Rakovník - Praha do železniční stanice Praha hlavního nádraží, jsou u všech těchto modifikací varianty R uvedeny cestovní doby jen do železniční stanice Praha-Smíchov. Opět bude nutné použít výsledky (respektive závěry a data z aktualizované studie proveditelnosti stavby "Zaústění III. tranzitního železničního koridoru do uzlu Praha".
- Vzhledem k tomu, že cílová podoba železniční stanice Praha Masarykovo nádraží, která je řešena v rámci samostatné stavby „Modernizace ŽST Praha Masarykovo nádraží“, a je v současné době podrobena simulaci provozu, má zásadní vliv na dopravní koncept studie proveditelnosti „Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna“, požadujeme výsledky simulace provozu, respektive závěry, které vzešly z této simulace provozu, zahrnout i do studie proveditelnosti "Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna" a dále s těmito závěry pracovat v rámci předložených variant řešení.
- S ohledem na velmi intenzivní výhledovou dopravu je nutné se zabývat i otázkou spolehlivosti železniční dopravy. I přestože je v textu bodu 4.3.5. části A_1 uvedena skutečnost, že je nutné v rámci této studie se zabývat místy, kde lze očekávat významnější interferenci a to v na úsecích Praha-Bubny - Praha Masarykovo nádraží a Praha hlavní nádraží - Praha-Smíchov, je provedena četnost zpoždění jen v železniční stanici Praha Masarykovo nádraží a v železniční stanici Kladno na příjezdových vlacích. Zcela zde chybí zpoždění v železniční stanici Praha hlavní nádraží ze směru od Prahy-Smíchova.

19.12.15
2176/11-07

- V textové části A_1 v části 3.6. Varianta R1mod v dopravní technologii je uvedeno, že všechny vlaky z Letiště Václava Havla Praha a spěšné vlaky od Kladna budou vedeny do železniční stanice Praha Masarykovo nádraží, rychlíky relace Rakovník – Praha budou vedeny do železniční stanice Praha hlavní nádraží a zastávkové osobní vlaky od Kladna budou ukončeny v železniční stanici Praha-Dejvice. V předloženém zjednodušeném schématu B.5, příloze č. 2 jsou zakresleny v železniční stanici Praha-Dejvice dvě kolejové spojky, a to jen na bubenském zhlaví, což ve svém důsledku znemožňuje obrát vlaků v této stanici, pokud nebudeme uvažovat, že obrátové vlaky pojedou v úseku Praha-Dejvice – Praha-Veleslavín proti správnému směru či dokonce uvažovat s přestavováním vlaku v železniční stanici Praha-Dejvice na odjezdovou kolej č. 2 směr Kladno. Jen pro upřesnění, obrátová doba osobních vlaků v této stanici je 7,5 minuty a v této době je přes stanici veden ještě jeden pár vlaků na/z Letiště Václava Havla Praha. Požadujeme u varianty R1mod doplnit kolejové spojky i na veleslavínském zhlaví.
- U varianty R1mod doporučujeme prověřit možnost prodloužení ramene vlaků Os z Veleslavína/Dejvic až do žst. Praha Masarykovo nádraží, třeba i na úkor prověření snížení kapacity jiných linek zaústěných do Masarykova nádraží.
- V GVD týkající se varianty R1spěš by bylo vhodné doplnit i plán obsazení dopravních kolejí v železniční stanici Praha-Veleslavín, kde budou končit všechny osobní vlaky od Kladna.
- U varianty **R2spoj** je v železniční stanici Praha-Ruzyně pro spojování souprav vlaků od Kladna a Letiště Václava Havla Praha dle návrhového GVD v části B.5, příloze 13 uvažováno jen se dvěma minutami, což je velmi málo. V současné době se doba na rozpojení a spojení pohybuje okolo 7 minut. Dle předpisu ČD V15 (předpis pro provoz a obsluhu brzdových zařízení železničních kolejových vozidel) se musí vždy po přidání nebo odvěšení vozidel (za vozidlo se považuje i elektrická jednotka, čl. 10 předpisu ČD V15) provést výpočet nového skutečného brzdícího procenta a doplnit nebo sepsat nová „Zpráva o brzdění“ a to bez ohledu na druh vykonané zkoušky brzdy. Při spojování a rozpojování souprav s automatickým režimem ověřování funkce brzdových systémů pak navíc strojvedoucí musí provést její ověření. Požadujeme prověřit minimální dobu na tyto technologické úkony (spojování a rozpojování elektrických jednotek včetně dalších technologických úkonů s tím spojených).
- Ze závěrů části A.2 (str. 182, 185 a 194) vyplývá, že varianta R2spoj je variantou, která naráží nejen na kapacitní limity vozidel ve vztahu k délkám nástupních hran, ale naráží především na riziko stability jízdního řádu, případně se uvádí, že nenaplní cíle projektu, a jako takovou ji projektant nedoporučuje dále sledovat. Z těchto důvodů nedoporučujeme, aby varianta R2spoj byla ve studii ekonomicky hodnocena.
- U varianty **J1stř** je navrženo napojení letiště od jihozápadu přes odbočku Hostivice-Jeneček ze směru od Prahy a přes Jeneč ze směru Kladno s tím, že v dopravně „*Letiště Václava Havla Praha*“ je uvažováno se třemi kusými dopravními kolejemi. V předloženém GVD varianty J1stř. jsou na letiště Václava Havla Praha zakresleny jen osobní vlaky z/do ŽST Praha Masarykovo nádraží a v plánu obsazení kolejí jsou využity jen 2 dopravní koleje. V tomto GVD jsou zakresleny v dopravně „*Letiště Václava Havla Praha*“ jen dvě dopravní koleje oproti schématu B.5, příloze 3 a textové části A_1, kde je uvažováno se třemi kolejemi. Ve výhledovém rozsahu dopravy u této varianty nejsou vloženy žádné vlaky relace Kladno – Letiště Václava Havla Praha. Požadujeme, aby provozní a dopravní technologii řádně prověřila potřebu napojení „*Letiště Václava Havla Praha*“ od Kladna včetně třetí kusé koleje v této dopravně.
- Lokalita umístění parkoviště P+R a autobusového terminálu v Praze Ruzyni oproti lokalitě Praha-Dlouhá Míle se z pohledu četnosti spojů do/z centra jeví jako výhodnější. Cestující budou moci do/z centra využít i spoje z/do Kladna.
- V provozních scénářích variant J není uvažováno s vedením linky vlaků R ramene Rakovník – Praha v úseku Kladno – Praha. V tomto případě není respektovaná objednávka dopravy ve veřejném zájmu (MD) na úkor respektování požadavků jiného objednavatele (ROPID).

- V situačním schématu B.3, příloze 1.1a (Praha-Bubny) končí nástupiště těsně před výměnovými styky výhybek (není jasná poloha návěstidel). Patrně zde není možné odbavit vlaky délky 200 metrů (uvažuje se nulová dohlednost na návěstidlo).
- V alternativním řešení žst. Praha Bubny, které splňuje využitelnost požadovaných délek nástupišť, chybí zákres nezbytných vyvolaných úprav mostního objektu (jeho rozšíření) přes Bubenské nábreží.
- S textací kapitoly 4.5 (odstavné koleje a koleje pro provozní ošetření souprav) nelze souhlasit a je z našeho pohledu zavádějící. S formulacemi, že SŽDC bude vlastníkem a provozovatelem depa, myček a dalších zařízení pro údržbu vozidel zásadně nesouhlasíme. Příslušné části kapitoly 4.5. požadujeme vypustit. Text je fakticky v rozporu s předloženým technickým řešením SP, která žádná nová depa neobsahuje.
- Popis zakrytí tratě v km 4,370 – 4,587 v části A_1 na straně 146 je popsán zmatečně. Navržené řešení se zakrytím tratě není zdůvodněno překročením hlukových limitů. Potřeba zakrytí tratě musí být podložena závěry hlukové studie.
- V textu průvodní zprávy A.1 na straně 154 je uvedeno, že průchod trati Stromovkou bude řešen v tunelové trase, což je v rozporu s jinými částmi této průvodní zprávy.
- Při ochraně povrchových částí trasy je navrženo na straně 154 průvodní zprávy použít nízké protihlukové clony. Upozorňujeme, že tyto nízké protihlukové clony zatím nejsou na síti SŽDC schváleny a jejich účinnost a použitelnost u dvoukolejné trati je omezená. Požadujeme z textu vypustit (včetně odkazu na konkrétní systém).
- Upozorňujeme na rozpor mezi textem na str. 209 kapitoly 7.2.4 části A, kde se uvádí požadavek EIA na omezení traťové rychlosti v lokalitě u nemocnice v Kladně. Tato skutečnost není zohledněna v technickém řešení (rychlostní grafy, případný vliv na jízdní doby).
- V části A2 (str. 159-168) se pro jednotlivé varianty uvádějí náklady rozdělené do jednotlivých let výstavby. Ve všech variantách se uvažuje s čerpáním prostředků na realizaci již v roce 2017, což se z dnešního pohledu jeví jako nereálné.

Koncepční a architektonické řešení zastávek a stanic

Železniční stanice a zastávky na území hlavního města

Navržené technické a architektonické řešení je výrazně ovlivněno předešlými zpracovanými dokumentacemi, které nezohledňovaly v dostatečné míře investiční náročnost a řešily v rámci stavby dráhy i jinou problematiku, která je sice na stavbu dráhy navázána, nicméně neměla by technické a architektonické řešení stanic a zastávek takto výrazně, zejména nákladově, ovlivňovat.

Požadujeme náročné prvky technického a architektonického řešení redukovat na nezbytně nutný rozsah. Podle našeho názoru musí technické řešení odpovídat funkci a potřebám stavby a nemusí v rámci základního návrhu vycházet vstříc rozvojovým plánům investorů v území. Požadujeme, aby technické řešení příslušná nezbytná opatření sice umožnilo, ale nebylo navázáno na investici dráhy. Z tohoto důvodu je třeba preferovat varianty s úspornějším návrhem – např. předložená alternativní řešení žst. Praha - Bubny. V tomto smyslu plně podporujeme konkrétní návrhy a doporučení projektanta uvedené v části A na straně 151 až 154 (s výjimkou konkrétních připomínek uvedených v jiné části tohoto stanoviska).

Rovněž není možné, aby byly této stavbě přisuzovány funkce, které nemá a pravděpodobně mít nebude, a tomu bylo přizpůsobováno řešení. Jedná se například o výrazně naddimenzované šířky nástupišť a výrazně nadstandardní řešení přístupu na nástupiště a prostorů stanic a zastávek.

Železniční stanice a zastávky mimo Prahu

Navržené řešení ŽST Kladno a zastávky Kladno-město je z hlediska technického a architektonického velmi nadstandardní a nepochybně existuje možnost výrazné úspory nákladů na technické řešení. Některé součásti návrhu musejí být nepochybně součástí investice z prostředků zajištěných místní samosprávou, případně krajskou samosprávou. Jedná se například o napojení na centrum Kladna, autobusový terminál,

...komunikací nesouvisející se stavbou dráhy, parkoviště... Rovněž požadujeme, aby součástí investice byly pouze nezbytné prvky řešení. Všechny ostatní prvky nad tento základní rozsah by měly být přesunuty k tíži samosprávy – jde o dořešení interiéru sídla.

Problematika památkové ochrany

Kapitola 7.2.3 obsahuje nejasné a neúplné údaje. Požadujeme jednoznačně popsat, co je předmětem památkové ochrany podle zákona č. 20/1987 Sb., a to včetně zahájených řízení o prohlášení kulturní památkou. Ostatní objekty, které nespádají pod účinnost tohoto zákona, požadujeme z textu vypustit. U popisu staveb v žst. Dejvice je potřeba zohlednit aktuální stav, kdy některé popisované objekty již byly demolovány.

Závěr:

I když výsledky ekonomické analýzy prokázaly, že nejvyšší ekonomické výnosové procento ($ERR = 7,27\%$) vychází u varianty R2spoj, s ohledem na výše uvedené nedostatky nedoporučujeme, aby byla tato varianta ekonomicky hodnocena.

Varianty, které představují dopravní koncept v podobě ukončení vlaků před centrem (ukončení v ŽST Praha-Veleslavín, Praha-Dejvice), jsou z našeho pohledu nesprávné a představují velmi nekoncepční řešení.

Ze závěrů studie proveditelnosti „Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna“ vyplývá, že i když dojde v některých variantách k částečnému zdvoukolejnění jinonické trati spolu s aktivací dopraven Praha-Žvahov, Praha-Stodůlky a Praha-Jinonice a zahuštění intervalu spojů, čímž dojde ke zvýšení počtu cestujících na jinonické trati, bude hlavní přepravní proud z Kladna i z Letiště Václava Havla do centra Prahy směřován po **dejvické trati** a jinonická trať bude pouze jakýmsi doplňkovým efektem a s těmito závěry se O6 GŘ SŽDC ztotožňuje.



Ing. Petr Hofhanzl
ředitel odboru přípravy staveb