



Ministerstvo dopravy

nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12

PO BOX 9, 110 15 Praha 1

Správa železniční dopravní cesty, s.o.
Generální ředitelství
Odbor investiční
Dlážděná 1003/7
11000 Praha 1
DS: uccchjm

| | | | |
|---------------------------|------------------|--------------------------------|-----------|
| Váš dopis značky / ze dne | Naše značka | Vyřizuje / linka | Praha |
| 19 549/2015-O7/7.5.2015 | 37/2015-130-KR/5 | Soukup Lukáš, Ing. / 225131601 | 25.5.2015 |

Věc: Železniční spojení Prahy, Letiště Ruzyně a Kladna, aktualizace SP 2015, stanovisko MD

Vážená paní ředitelko,

na základě Vaší žádosti zasíláme souhrnné stanovisko Ministerstva dopravy k odevzdání studie „**Železniční spojení Prahy, Letiště Ruzyně a Kladna, aktualizace SP 2015**“.

Souhrnné připomínky MD k předchozímu odevzdání studie byly obsahem dopisu 8/2015-130-KR/1 ze dne 19. 2. 2015. Z hlediska vypořádání připomínek, které byly obsahem tohoto dopisu, uvádíme níže body, které nebyly zapracovány způsobem, který by byl plně v souladu s projektantem přiloženou souhrnnou tabulkou s vyrovnáním připomínek.

A. *1 průvodní a návrhová část*

- *Ve variantách bez přímých spojů dálkové dopravy Praha – Rakovník upozorňujeme na nedostatečné časy přestupu nebo nevhodné vazby u vlaků Kladno – Rakovník ve stanici Kladno. Tento stav tak prodlužuje výsledný cestovní čas ze stanic na trati Kladno – Rakovník do Prahy. Především však nepovažujeme za vhodné upustit při konstrukci GVD v úseku Kladno – Rakovník od principů integrálního taktového grafikonu, který předpokládá jednotnou osu symetrie v síti.*

U tohoto bodu upozorňujeme, že nadále není v některých variantách bez přímého spojení uspokojivě vyřešeno spojení v ose Praha – Rakovník s krátkým přestupem v Kladně mezi zrychlenými vlaky. Například ve variantě J5 není systémově vyřešena přestupní vazba ve směru z Prahy do Rakovníka a ve variantě P nadále provozní koncept na trati Praha – Rakovník neodpovídá principům integrovaného taktového grafikonu. Tyto varianty rovněž dosahují horších výsledků ekonomického hodnocení.



A. 2 Vyhodnocení projektu, Kapitola 6 - DOPORUČENÍ DALŠÍHO POSTUPU

- Str. 193 – 194, bod d)

Dále není zřejmé, zda je návrh případné etapizace podpořen výpočty. V opačném případě se jedná pouze o spekulaci a doporučujeme takovéto výpočty provést nebo tvrzení odstranit.

V tomto bodě není zřejmé, jaké jsou výsledky prověření, uváděného v reakci projektanta v tabulce s připomínkami.

- Str. 194, bod e)

*Je uvedeno, že varianty typu **R1** a **J5** dosahují nejvyšší ekonomické efektivity, což je v rozporu s výsledky ekonomické efektivity, kde jako nejefektivnější je vyhodnocena varianta **R2**. Naopak varianta **J5** je varianta, která dosáhla ERR 6,21%, což je druhý nejnižší výsledek (dle tab. na str. 180). Je třeba text uvést text do souladu.*

V rozporu s reakcí projektanta nebyl text (v aktuálním odevzdání zařazen do kap. 7) náležitě upraven, ale byl pouze aktualizován. Z tohoto důvodu je nezbytné v aktuální verzi opravit tvrzení, že varianty typu R1 a J5 dosahují nejvyšší ekonomické efektivity. Toto tvrzení je v rozporu s výsledky ekonomické efektivity, kde jako nejefektivnější je vyhodnocena varianta R1 mod. Naopak varianta J5 je varianta, která dosáhla ERR 6,33%, což je nejnižší výsledek (dle tab. 3-1 na str. 240).

Kromě výše uvedeného lze konstatovat, že studie v aktuálním odevzdání poskytuje výsledky vhodné pro její dokončení a následný výběr projektové varianty. Po zpracování výše uvedených připomínek proto doporučujeme studii předložit k dalšímu projednání v Centrální komisi MD s cílem výběru varianty vhodné k následné přípravě.

S pozdravem

Ing. Jindřich Kušnír

ředitel

Odbor drah, plavby, železniční a kombinované dopravy