

Váš dopis zn.: 55791/2014-O7  
Ze dne: 19.12.2014  
Naše zn.: 5587/2015-O26  
  
Vyřizuje: Ing. David Fuksa  
Telefon: +420 972 235 369  
Mobil: +420 725 919 470  
E-mail: fuksa@szdc.cz  
  
Datum: 28.01.2015

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

O7 – odbor investiční

Ing. Jarmila Ozimá

**Stanovisko O26 GR SZDC k „Aktualizaci studie proveditelnosti 2015 Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, 2. fáze – k připomínkám“**

Vážená paní ředitelko,

zasílám Vám vyjádření odboru strategie k „Aktualizaci studie proveditelnosti 2015 Železniční spojení Prahy, letiště Ruzyně a Kladna, 2. fáze – k připomínkám“ (dále jen ASP).

**B.5 Provozní a dopravní technologie:**

- obecně k návrhovým GVD: převážně na tratích Praha-Smíchov – Hostivice, Hostivice – Jeneč – Rudná u Prahy (v žst. Rudná u Prahy k X:00 na přípoj k S6), Kladno – Kralupy nad Vltavou (k X:30 přípojem k R20 v Kralupech nad Vltavou) a Kladno – Rakovník není navržen a prověřen stav GVD v symetrické podobě, který může ovlivnit návrh kolejového řešení; asymetrie by měla být s odůvodněním případným výsledkem stavu v návrhu, kdy nebylo možné postupovat jinak;
- za účelem dosažení symetrie Os v trati č. 093 při současném udržení přípojných vazeb na Sp ve směru Praha v žst. Kladno lze doporučit ve variantách R1, R1vyp, R1stř, R2spoj, J1stř a J5 posun konstrukční polohy spojů linek R5 a S5 o cca 15 minut, což zřejmě vyvolá úpravy i v lince S55;
- všechny projektové varianty souboru „R“ by měly v úseku trati č. 122 obsahovat identický provozní koncept s požadovanou symetrií, vstupující do přepravní prognózy atd., což se týká ve výsledku především varianty R1; modelový GVD aktuálně předkládaný k variantě R1 lze chápat jako průkaz možnosti konstrukce GVD v případě zachování vlaků R linky R24/R65 v cca stávající konstrukční poloze;
- v úseku Hostivice – Jeneč – Rudná u Prahy by měl být prověřen cílový interval 30minutový vlaků Os, a to v dopadu úprav v konstrukční poloze vůči nové žst. Hostivice-Litovice interval umožňující jak do obrátových možností v Rudné u Prahy a prokladu s ostatními vlaky v úseku Hostivice – Jeneč;
- chybějící trasy Os linky S4 v úseku Praha Masarykovo n. – Praha-Bubny: výhledově ve špičkovém intervalu 15minutovém – ve variantě bez projektu nejsou zakresleny vůbec, ve variantě R1 zakresleny pouze v intervalu 30minutovém; zároveň by měl zakres tras S4 inklinovat k osové

symetrii zvláště v případě, že v trati č. 091 by měla být dosažena symetrie i v dálkové osobní dopravě;

- příloha B.5.12 – GVD varianta R1mod: v GVD jsou navrženy v žst. Praha-Dejvice/Hradčanská v 30minutovém intervalu Os vlaky zde ve směru od letiště ukončené na obrát, avšak s obratovou dobou (7,5 minuty), kterou nelze považovat při kolejovém uspořádání žst. za reálnou (odstup za kolejové spojky/obrat/nástup na staniční kolej správného směru); řešením se však nezdá být ani úprava konfigurace s přesunem kolejových spojek za žst. z důvodu rušení vlakových cest na dané staniční koleji;
- varianta R1spěš obsahuje Os vlaky ukončované v žst. Praha-Veleslavín a obdobně na základě výše uvedeného k problematice obrátů v žst. Praha-Dejvice/Hradčanská také varianta R1mod; s R1mod v období přepravních špiček bylo počítáno s dojezdem Os do žst. Praha-Dejvice/Hradčanská i v přepravní prognóze, která bude navrhovanou úpravou ovlivněna; vzhledem k tomu, že obecně je za jednu ze zásadních výhod železniční obsluhy považován dojezd všech vlaků osobní dopravy do centra města, nikoliv jejich ukončování na periférii jak je běžné u linkové autobusové dopravy, navrhujeme v obou uvedených variantách buď prodloužení předmětných Os vlaků do ŽST Praha Masarykovo n., nebo řádné zdůvodnění ukončení Os v žst. Praha-Veleslavín např. z důvodů kapacitních v úseku Praha Masarykovo n. – Praha-Bubny po úpravě konstrukční polohy Os linky S4 či absence volných nástupištních hran v žst. Praha Masarykovo n.;
- GVD v úseku Kladno – Rakovník ve variantách R1spěš, R1vyp, R1stř, R2spoj a J1stř obsahuje zřejmě nedopatřením křížování vlaků Os v jednokolejných mezistaničních úsecích (Kamenné Žehrovice, Řevničov);

### B.3 Technické řešení železničních zastávek a stanic:

- příloha B.3.1.1b – žst. Praha-Bubny, alternativní řešení: je nutné stejně jako v základním návrhu doplnit odstavné koleje č. 807 a 809 z důvodu i tak výhledově nedostatečných odstavných kapacit žst. Praha Masarykovo nádraží; v prostoru jižního zhlaví je nutné místo prosté kolejové křižovatky navrhnout křižovatkovou výhybku, která bude pravidelně pojížděna ve směru z koleje č. 803 do 701a; je vhodné prověření dosažení rychlosti 60 km/h pro vlakové cesty mezi z koleje č. 702a do koleje 803 a z koleje 701a do koleje 805;
- příloha B.3.2.1a a B.3.2.1b – žst. Praha-Žvahov: stanice je pravidelně využívána ke křížování Os vlaků a technické řešení koleje č. 3 by zde mohlo směřovat k oboustranně dostupné rychlosti 60 km/h a není zřejmý zásadní význam variantního řešení této stanice při stejném účelu ve všech variantách – vhodné sjednotit v jeden projektový návrh;
- příloha B.3.2.4a – žst. Praha-Stodůlky: opravit popis rychlosti v koleji č. 3 z 50 na 60 km/h (opravit také v dopravně-technologických schématech).

### Preference variant dle O26

Z aktuálně předloženého posouzení jednotlivých variant se lze za O26 momentálně přiklonit především k podpoře varianty R1, případně varianty R1spěš. Varianta R1mod sice vykazuje ještě lepší výsledky ekonomického hodnocení, avšak za předpokladu absence především zastávek Praha výstaviště a Praha-Liboc, což není dle dostupných informací přípustné minimálně pro objednavatele regionální dopravy ROPID. Naopak případnou absenci zastávky Pletený Újezd lze v zásadě podpořit. Varianta R1 je variantou s dlouhodobě stabilizovaným provozním konceptem, umožňující dojezd všech vlaků do žst. Praha Masarykovo n. a tudíž bez potřeby kolejového rozšíření zastávky Praha-Veleslavín na žst. s obratovými

kolejemi. V případě snah o dojezd všech vlaků varianty R1spěš do žst. Praha Masarykovo n. lze hodnotit jako rizikové a ve výsledku negativní přírůstek počtu vlaků v úseku Praha Masarykovo n. – Praha-Bubny. Varianty J5 a J5mod sice prezentují možnosti přímé vozby vlaků Sp mezi hlavním nádražím a letištěm, avšak v úhrnu tento námět svými přínosy nepřevyšuje výše uvedené varianty R1 a R1spěš, na rozdíl od provozních rizik ze zavádění dalších vlaků do úseku Praha hl. n. – Praha-Smíchov nad rámec tamně příslušných linek osobní dopravy bez nabízející se alternativní trasy, jako je tomu ve spojení centra Prahy a letiště. Sp vlaky Praha hl. n. – letiště navíc v trati č. 122 prakticky vylučují zachování linky R24/R65 Praha hl. n. – Kladno – Rakovník ve výhledovém intervalu 120minutovém, s případným špičkovým doplněním např. v úseku Praha hl. n. – Kladno dalšími spoji na výsledný špičkový interval 60minutový.

S pozdravem

**Bc. Marek Binko**  
ředitel odboru strategie

