

From: ROPID SEK
Sent: Tuesday, July 03, 2018 10:24 AM
Subject: Žádost o poskytnutí informace dle 106/1999 Sb.
Importance: High

Vážený pane,

K Vašemu dotazu dle zákona o svobodném přístupu k informacím, v němž žádáte o důvody, které vedly v "Návrhu železničních jízdních řádů na období 2018/2019 pro tratě v rámci PID" k vynechání zastavení vlaku Sp 1902 na trati 011 Kolín-Praha (viz příloha) v zastávce Praha-Klánovice v 7:18 a nově vlak zastávkou pouze projíždí, Vám sdělujeme:

V připravovaném jízdním řádu 2018/2019 nemůže být realizováno zastavování spěšných vlaků linky R41 v zastávce Praha-Klánovice. Vlaky budou vedeny po 0. koleji (prostřední) a zastávkou Praha-Klánovice budou projíždět cca v okamžiku, kdy bude v zastávce stanicovat osobní vlak linky S7.

Vzhledem ke skutečnosti, že si uvědomujeme výpadek kapacity, který vznikne novým průjezdem spěšných vlaků v žst. Úvaly a v zast. Praha-Klánovice, bude samozřejmě zajištěna kompenzace v podobě posílení souprav vlaků linky S7, kde bude drtivá většina těchto vlaků vedena dvěma jednotkami řady 471 (kapacita 620 míst k sezení). Časová poloha spěšných vlaků Kutná Hora – Kolín – Praha vyplývá z oprávněného požadavku na vedení těchto vlaků v prokladu s vlaky linky R9 (linka R9 je zařazena do PID), aby byl pro obyvatele Kutné Hory a Kolína zajištěn interval 30 min. mezi těmito vlaky. Poloha linky R9 (objednatel MD ČR) je vynucena požadavky na přípojovou skupinu v xx:00 ve stanici Havlíčkův Brod.

Zároveň časová poloha vlaků linky S7 je vynucena polohami vlaků dálkové dopravy (objednatel MD ČR) na trati Praha – Plzeň a požadavkem objednatelů regionální dopravy na nepředjíždění vlaků linky S7 v nácestných stanicích vlaky dálkové dopravy.

K dané problematice je třeba uvést, že segment spěšných vlaků je primárně zřízen pro zajištění rychlé dopravy v rámci regionu ze vzdálenějších lokalit Středočeského kraje, kde jsou osobní zastávkové vlaky již nekonkurenceschopné vůči individuální automobilové dopravě (po dálniční síti). Z toho důvodu není vhodné slučovat obsluhu těchto vzdálených lokalit s městskou dopravou, neboť vznikají časové ztráty pro cestující ze vzdálenějších lokalit, které v konečném důsledku u mnohých z nich vedou k volbě jiného dopravního prostředku k cestování, což vede k zatěžování pražské silniční sítě (včetně parkování), a to především v okrajových částech Prahy (toto není v souladu s dopravní politikou města). Zároveň tento provozní koncept výrazně odlehčuje a uvolňuje kapacitu v osobních zastávkových vlacích zajišťující dopravní obslužnost hl. m. Prahy.

Výhledově je sledována možnost zajištění dalšího posílení obsluhy Klánovic zastávkovými vlaky linky S1, popř. S7 na výsledný špičkový interval 10 minut. K zajištění tohoto cíle je však nezbytné zkapacitnění železniční infrastruktury. Možnosti jsou v zásadě dvě:

- a) výstavba 4. traťové koleje, která naráží na prostorovou průchodnost především v oblasti Klánovického lesa a ve městě Úvaly
- b) stavba nové trati (v nové stopě) minimálně v úseku Praha – Poříčany, na níž by byla odvedena ze stávající trati dálková doprava – tato trať by začínala ve stanici Praha-Běchovice a směřovala by do koridoru souběžného s dálnicí D11.

Hlavní město Praha má silný zájem na vedení linek spěšných vlaků do Středočeského kraje a jejich zastavování ve významných stanicích tak, aby tiho cestující nevolili pro cestu do Prahy individuální automobilovou dopravu, ale vlak, a nevytvářeli kongesce právě v místě vašeho bydliště. ROPID jako organizátor proto plně podporuje rychlé regionální linky (segment spěšných vlaků), které účinně dokáží konkurovat nabídce individuální automobilové dopravy. V této souvislosti je zapotřebí upozornit, že zastávka Praha-Klánovice, ačkoli je k ní vedeno několik autobusových linek, není klasickým významným přestupním uzlem regionálního významu, jakým je např. Český Brod, Pečky či Kolín, kde návazné autobusové linky obsluhují širší region a u stanice je k dispozici kapacitní parkoviště P+R. V případě Klánovic je parkování v režimu P+R v současné době komplikované a výstavbu záchytného parkoviště lze z důvodu pozemkové složitosti předpokládat spíše v dlouhodobé perspektivě.

Je nutné brát v potaz, že tento koridorový úsek trati je nejvytíženější železniční tratí v České republice a tvorba provozního konceptu všech segmentů železniční dopravy je velice komplikovaná. Z výše uvedeného je zřejmé, že nabídka kapacity pro cestující v zast. Praha-Klánovice se nesníží a bude zajištěna komfortní přeprava cestujících.

S pozdravem