

Vaše značka:
Naše značka: 0831/20/DO3
Vyřizuje: Hýbl / 725 741 618
Datum: 13. 7. 2020

Centrum pro efektivní dopravu, z.s.
Ing. Petr Šlegr
Prusíkova 2577/16, Stodůlky
155 00 Praha

Věc: Přípomínky k 10. dílčímu odevzdání Studie proveditelnosti VRT Praha – Dresden

Vážený pane řediteli,

reagujeme tímto na Vaši žádost o zhodnocení předložené "Studie proveditelnosti nové trati Praha – Drážďany".

Z našeho pohledu je provedení studie velmi komplexní, přičemž v sobě zahrnuje mnoho inovativních prvků a pozitivních řešení.

Je třeba si uvědomit, že se jedná o velmi dlouho připravovanou, přínosnou a nákladnou investici, která však bude sloužit mnoha dalším generacím, a která výraznou měrou přispěje ke zlepšení mobility obyvatel našeho regionu. Podle toho je tedy třeba k navrženým řešením přistupovat.

Nejen z tohoto pohledu tedy velmi oceňujeme snahu o nalezení systémového řešení, kdy celý projekt neřeší pouze problematiku samotné vysokorychlostní trati, ale nabízí i její propojení (či jejich částí) s dopravou regionální, nadregionální i nákladní, neboť všechny tyto druhy dopravy tvoří ucelený systém železniční dopravy jakožto udržitelného a efektivního druhu dopravy.

Z pohledu regionální dopravy tedy velmi vítáme především řešení dopravní obslužnosti Brandýsa n. L.-St. Boleslaví, kde dnes přímé železniční spojení s Prahou citelně chybí. Silná vzájemná vazba mezi Prahou a Brandýsem n. L.-Starou Boleslaví tak dnes musí být pokrývána četným množstvím autobusových spojů. Ty jsou však velmi závislé na dopravní situaci a ve směru z/do centra Prahy, jejichž jízdní doba je však v porovnání s myšlenkou zavedení přímého železničního spojení výrazně delší.

Rovněž plánované výrazné zrychlení dnes velmi vytíženého spojení mezi Prahou – Neratovicemi a Mělníkem díky návrhu několika nových úseků železniční trati velmi vítáme

Všechny tyto výše uvedené oblasti v současné době trpí přetíženými dopravními komunikacemi na příjezdových cestách do Hlavního města Prahy a zpět. Protože z prostorových důvodů většinou není možno realizovat vyhrazené jízdní pruhy pro veřejnou autobusovou dopravu, dochází k četnému množství zpoždění a nepravidelností provozu, což veřejnou dopravu v očích veřejnosti do jisté míry poškozují.

Zajištění rychlé, časté, kapacitní a v neposlední řadě především spolehlivé železniční dopravy je jedinou možností, jak nepříznivou situaci na silniční síti v okolí Prahy alespoň dílčími způsoby zmírnit. To však stávající síť železničních tratí v regionu neumožňuje především z důvodu nedostatečné kapacity železniční dopravní cesty nebo z důvodu neúměrně dlouhých jízdních dob v porovnání s individuální automobilovou dopravou. V předložené studii je tedy tato problematika velmi dobře a podrobně řešena.

Z našeho pohledu bychom pak uvítali, pokud by bylo věnováno ještě více pozornosti záchytným parkovištím P+R coby výrazného nástroje k omezení individuální automobilové dopravy a posílení role dopravy veřejné. V případech, kdy takto zásadním způsobem dochází ke zkrácení cestovních dob, je nutno již v rámci této projektové přípravy věnovat problematice skutečně kapacitních parkovišť P+R více prostoru.

Závěrem tedy můžeme konstatovat, že celkový pohled k dané studii je z naší strany velmi kladný. Věříme proto, že se podaří nalézt všeobecnou shodu na následné realizaci tohoto velmi ambiciózního, ale zároveň zcela nezbytného projektu.

Několik již zcela konkrétních dílčích připomínek, doplnění či aktualizací dřívějších stanovisek zašleme s ohledem na časovou náročnost a objem předložených dat v samostatném stanovisku v co možná nejkratším termínu.

S pozdravem

Ing. Pavel Winter

Vedoucí oddělení rozvoje infrastruktury a kvality dopravy

