

Příloha M: Připomínky a jejich vypořádání

Č. připomínky	Připomínkový subjekt	Připomínka	Vypořádání připomínky
1	Středočeský kraj	Část 3.1.3 „Návrh změn a požadavky v zájmu města Říčany“ bod 1) S bodem souhlasíme. U linek S9 i R49 i v dlouhodobém horizontu předpokládáme zastavování ve stanici Říčany.	Konstatování.
2	Středočeský kraj	bod 2) Zrovnoměrnění intervalu linky S9 mezi Prahou a Strančicemi na pravidelných 15 minut v pracovní dny již bylo podrobně prověřováno (v roce 2023 proběhla písemná i osobní komunikace na toto téma mezi městem Říčany a organizací IDSK). Za stávajícího stavu infrastruktury a poloh vlaků dálkové dopravy však bohužel není možné pravidelný interval při dodržení stanovených okrajových podmínek realizovat. Největším problémem uvedeného řešení je vysoká provozní nestabilita a tím i problematické projednání se správcem infrastruktury (Správa železnic, s. o.). Pravidelný proklad intervalu linky S9 je i v zájmu Středočeského kraje, ovšem jeho realizace je vhodná za předpokladu zvýšení kapacity železniční trati mezi Říčany a Prahou-Zahradním městem, případě při změně časových poloh vlaků dálkové dopravy.	Vysvětlení. Z uvedené písemné komunikace, konkrétně z e-mailu odeslaného vedoucím odboru železniční dopravy organizace IDSK, Bc. Jiřím Veckem, dne 3. 11. 2023, vyplývá, že městem Říčany předložené řešení s přesným 15minutovým intervalem linky S9 je zkonstruovatelné. Vysoká provozní nestabilita oproti provozní koncepci předložené ze strany IDSK nebyla relevantním způsobem prokázána, např. stanoviskem Správy železnic, s.o. Počet limitujících interakcí mezi vlaky je při 30minutovém intervalu spěšných vlaků shodný i ve variantě provozní koncepce předložené městem Říčany i ve variantě provozní koncepce předložené IDSK, jsou pouze místně jinak distribuované. Město Říčany proto ve spolupráci s DSO BENE-BUS zadalo zpracování vlastní studie pro řešení provozní koncepce trati 221 a vybraných návazných tratí, jejíž výstupy jsme připraveni projednat se Středočeským krajem, IDSK i Odborem jízdního řádu Správy železnic, s.o.
3	Středočeský kraj	U P+R v cílech projektu je uvedeno zvýšení humanizace a bezpečnosti provozu, nicméně vzhledem k čerpání dotací bychom doporučovali doplnit, že díky rekonstrukci bude možné pohodlné a kapacitní parkování za rovných podmínek pro město Říčany a okolní obce.	Akceptování. Doplněno v kapitole 2.2.2.2.
4	Středočeský kraj	bod 3) Možnost zavedení pásmových spěšných vlaků linky R49 v kooperaci s osobními vlaky linky S9 byla důkladně prověřována v návaznosti na nové polohy vlaků dálkové dopravy po dokončení modernizace a změn na infrastruktuře v úseku Sudoměřice – Votice v roce 2022. Původně byla předpokládána pásmová stanice Senohraby. Jízdní řád splňující pravidelný interval 15 minut mezi spoji linky S9 (viz předchozí bod) a zároveň pásmový jízdní řád s pásmovou stanicí Senohraby lze zkonstruovat, ovšem dané řešení se jeví jako značně nestabilní a přineslo by značné riziko přenosu zpoždění, které by následně mělo vliv na přestupní vazby mezi vlaky regionální dopravy. Konkrétně se jedná o příliš krátké rozestupy následných tras vlaků po ukončení čtyřkolejného úseku mezi stanicemi Praha-Zahradní město a Praha-Hostivář a velmi krátké přestupní vazby mezi linkami S9 a R49 v uvažované pásmové stanici Senohraby.	Vysvětlení. Město Říčany by rádo požádalo Středočeský kraj, příp. opětovně organizaci IDSK o poskytnutí výsledků uvedeného prověření, ideálně podložených stanoviskem Správy železnic, s.o., na základě kterého bylo rozhodnuto, že by daná provozní koncepce byla nestabilní. Koncepce klasických spěšných vlaků v parametrech dle sdělení IDSK generuje u ŽST Praha-Zahradní město po sobě jdoucí krátké sledy 3 vlaků (vlak dálkové dopravy, spěšný vlak linky R49, osobní vlak linky S9), zatímco pásmové spěšné vlaky generují pouze jeden krátký sled pouze 2 vlaků (vlak dálkové dopravy, osobní vlak linky S9), přičemž druhý krátký sled (vlak linky S9 a R49) je přesunut do pásmové stanice Senohraby. Krátké přestupní vazby v ŽST Senohraby vnímáme naopak jako atraktivní, a proto důležité pro přestupující cestující mezi pásmovými spěšnými vlaky a osobní vlaky.
5	Středočeský kraj	bod 4) S bodem souhlasíme. Po navýšení kapacity dráhy vlivem vybudování nové infrastruktury je možné zavedení nebo prodloužení vybraných železničních linek do Říčan. Jedná se o primárně městské linky objednávané hlavním městem Prahou, proto výsledné řešení bude záviset na společném jednání mezi hlavním městem Prahou a Středočeským krajem. O špičkovém navýšení rozsahu provozu linky S9 mezi Prahou a Říčany v současné době neuvažujeme.	Konstatování.
6	Středočeský kraj	Obecné shrnutí za Středočeský kraj Jízdní řád navržený organizátorem IDSK sice neobsahuje pásmové spěšné vlaky a rovnoměrné špičkové proklady spojů linky S9, nicméně za současné situace se jeví tento koncept jako provozně stabilnější. Při konstrukci jízdního řádu nejsme vázáni krátkou přestupní vazbou v Senohrabech a koncept také obsahu delší časovou rezervu pro následné jízdy vlaků za místem ukončení čtyřkolejného úseku na území města Prahy. Nadto tento koncept umožňuje i zavedení druhého spěšného vlaku v hodině. V případě zavedení nepásmových spěšných vlaků linky R49 v rozsahu 2 spojů za hodinu ve špičkách pracovních dní by bylo vyhověno požadavku města Říčany na pravidelný interval 30 minut zrychlených vlaků spojujících hlavní město Praha s městem Říčany (viz bod 3 v PDO města Říčany). Doplníme informace, že samotné zavedení pásmových spěšných vlaků linky R49 oproti „klasickým“ spěšným vlakům linky R49 nepřináší pro samotné město Říčany žádné zásadní benefity. Rychlé spojení Říčan s Prahou ve stejné kvalitě a rychlosti zajistí oba typy spěšných vlaků. Naopak „klasické“ spěšné vlaky zajistí rychlejší přímé spojení z města Říčany do měst Benešov a Tábor. Koncept bez pásmových spěšných vlaků vznikl po prověření mnoha variant podob možných modelů JŘ, několika jednáních a schůzkách vedenými organizátory IDSK a ROPID. Výsledný koncept je také kompromisem Středočeského kraje s hlavním městem Prahou, jelikož hlavní město se na provozu linek S9 a R49 finanční podílí nemalou částí. Úsek obou linek na území Prahy je 19,5 km, a proto je nutné vždy hledat kompromis mezi oběma subjekty.	Vysvětlení. Výjádření k provozní stabilitě viz vypořádání připomínek č. 2 a č. 4. Město Říčany bere na vědomí možnost zavedení 2. páru spěšných vlaků linky R49 v provozní koncepci klasických spěšných vlaků. V takovém případě však je tato varianta provozní koncepcí ekonomicky náročnější (vyžaduje více náležitostí). Varianta pásmového jízdního řádu předložená městem Říčany oproti tomu umožňuje zavedení 30minutového intervalu pásmových spěšných vlaků (nejen pro město Říčany, ale i pro další obce, v nichž tyto spěšné vlaky zastaví) při počtu náležitostí odpovídajícímu koncepci klasických spěšných vlaků v intervalu pouze 60 minut. Město Říčany nesouhlasí s konstatováním, že pásmové spěšné vlaky nepřinášejí oproti klasickým spěšným vlakům pro město Říčany žádné zásadní benefity. Jednak lépe umožňují vedení linky S9 v přesném 15minutovém intervalu s benefity popsanými v předloženém Plánu dopravní obslužnosti města Říčany v kapitole 3.1.3, jednak navýší počet zrychlených spojení do Říčan nejen z Benešova, avšak i dalších obcí s relevantní dojížděnou do města Říčany, viz graf na obrázku 12 v kapitole 3.1.1.2. Významnost Říčan pro dojížděku i z menších obcí podél trati 221 byla potvrzena jak studií na zpracování dat z přepravních průzkumů dodaných ze strany IDSK, kterou si město Říčany nechalo zpracovat na vlastní náklady a organizaci IDSK poskytlo dne 27. 9. 2023, tak i daty ze SLDB 2021. Pro účely dalšího konstruktivního jednání by město Říčany rádo znalo požadavky Prahy a Středočeského kraje, z nichž vznikl kompromis uvedený v připomínce. U přesného 15minutového intervalu oproti nerovnoměrnému intervalu 10-20 minut vnímají Říčany přepravní benefity i pro zastávky na území Prahy, nehledě na benefit zrychleného spojení do Prahy i z dalších obcí na trati 221, což vede ke snížení již dnes neudržitelné intenzity provozu IAD na území HMP.
7	Středočeský kraj	Z pohledu rozsahu dopravní obslužnosti města Říčany, kterou financuje Středočeský kraj, je pak vhodné pro jistotu připomenout, že pro její výši stále platí metodika Standardů dopravní obslužnosti.	Konstatování. Město Říčany si je vědomo platnosti metodiky Standardů dopravní obslužnosti, na které přispívá. Zároveň však tyto byly prezentovány i jako zvýšení participace obcí na plánování dopravní obslužnosti, což město Říčany vzhledem k vyšší přispívce vnímá jako odpovědnost nejen vůči svým obyvatelům, ale i vůči obyvatelům správního obvodu ORP Říčany a vůči hospodárnému nakládání s veřejnými finančními prostředky.
8	Středočeský kraj	V případě zpoplatnění MHD Říčany ze strany města jsme připraveni ke dvěma uvedeným tarifním variantám jednat také o možnosti vyhlášení, resp. zařazení zvláštního tarifu MHD Říčany do režimu PID. Rozsah platnosti tarifu PID a tarifu MHD Říčany na linkách obsluhující město Říčany by bylo předmětem společného jednání.	Konstatování. Město Říčany vítá, že je Středočeský kraj připraven jednat o problematice tarifu ve VD, a je připraveno toto jednání v dohledné době iniciovat.