



Praha 30.05.2022
Č.j.: 067272/2022/KUSK

Vážená paní starostko,

obdržel jsem Vaši připomínku k návrhu železničního jízdního řádu pro rok 2023, ve které zmiňujete několik úskalí související s omezením provozu na železniční trati 062 v úseku Městec Králové – Křinec. V předmětném úseku došlo skutečně v prosinci loňského roku k zastavení provozu železniční dopravy v pracovní dny a jeho nahrazení dopravou autobusovou. Jak již bylo řečeno na setkání s obcemi, které k tomuto tématu v loňském roce proběhlo, k tomuto nepopulárnímu kroku byl Středočeský kraj nucen přistoupit z důvodů chybějících finančních prostředků a to především kvůli velmi negativním dopadům pandemie Covid-19.

Více než kdy jindy se tak Středočeský kraj musel začít zabývat otázkou efektivity vynakládaných veřejných prostředků nejen z pohledu veřejné dopravy ale i v dalších oblastech. Z tohoto důvodu tedy došlo v loňském roce k ukončení či výrazné redukci provozu železniční dopravy, kdy v některých případech byla tato doprava nahrazena dopravou autobusovou, která je oproti dopravě železniční výrazně levnější. V případě trati 062 bylo touto změnou dosaženo roční úspory téměř 3,3 mil Kč.

Přestože Středočeský kraj plně podporuje rozvoj železniční dopravy, kdy důkazem může být soustavný tlak na Správu železnic, s. o. z pohledu požadavku modernizace a rozvoje železniční sítě, stejně tak jako na Ministerstvo dopravy v případě budoucí obnovy železničních vozidel, je nutno si uvědomit, že železniční doprava je efektivní pouze tam, kde se najde dostatečný počet cestujících. Bohužel z dlouhodobých přepravních průzkumů je zřejmé, že v tuto chvíli to není případ právě zmiňované trati mezi Křincem a Městcem Králové.

A teď již konkrétněji k Vaším návrhům, podnětům či dotazům.

Varianta jakési „dohody“ mezi Středočeským krajem a dopravcem, v tomto případě ČD na smlouvu nižší ceny za provoz vlaků na této trati není možná, neboť nemá jakoukoliv legislativní oporu. Stejně jako obce, i Středočeský kraj, ale i České dráhy či Správa železnic mají zákonnou povinnost jednat s péčí řádného hospodáře, tedy vynakládat veřejné prostředky v souladu s platnou legislativou.

Dopravce ČD tedy musí účtovat Středočeskému kraji veškeré náklady (navýšené o hodnotu průměrného zisku), které mu s provozem krajem objednávaných dopravních výkonů objektivně vznikají. Z tohoto důvodu a po vyhodnocení dalších dat ze sčítání cestujících tak s největší pravděpodobností dojde od prosince letošního roku k úplnému zastavení provozu na této trati.

Z pohledu rozsahu náhradní autobusové dopravy a případných dopadů na stav komunikací je otázkou, zda 10 párů spojů denně skutečně znamená tak zásadní zátěž, která by byla schopna výrazněji ovlivnit stav komunikace v obci. Pro srovnání, v některých oblastech blíže Praze jsou mnohdy provozovány na podobných typech komunikací autobusové spoje v intervalu i pěti až deseti minut bez výraznějších problémů.

Nastavený autobusový jízdní řád je koncipován obdobně jako před omezením železničního provozu. Oproti předchozímu stavu nicméně vyžaduje přestup navíc v Křinci v případě pokračování cesty směrem na Nymburk. Naopak ani v původním stavu nebyl přestup v Městci Králové od Křince směrem na Chlumec n. C. a opačně časově nikterak příznivý, v některých případech nebylo možno adekvátní spojení v celé této relaci zajistit vůbec, což souvisí především se stavem železniční infrastruktury, která neumožňuje nasazení pro cestující vhodnějšího dopravního konceptu.

Tento nepříznivý stav se projevuje právě i ve Vámi popisované situaci, kdy autobus někdy zůstane stát před uzavřeným železničním přejezdem, který je zabezpečován ručně, přičemž tento proces zabere výrazně více času oproti automatickému zabezpečovacímu zařízení. V důsledku toho pak dojde k ujetí přípojného vlaku. Jsme tedy připraveni vstoupit do jednání se Správou železnic o nahrazení tohoto systému systémem automatickým, stejně tak jako o nalezení systémového řešení, které by umožnilo čekání vlaků na případně zpožděné autobusové spoje. Dnes dokážeme zajistit čekání přípojného autobusu na zpožděný vlak, avšak v opačném případě je situace výrazně obtížnější. Do budoucna bychom však tento systém realizovali a uvedená trať je vhodným adeptem pro zavedení případného zkušebního provozu.

Zmařená investice do dílčích oprav této trati ze strany Správy železnic je samozřejmě velmi nepříjemná, bohužel však přesně dokládá dřívější stav, kdy neprobíhala vzájemná komunikace mezi touto organizací a Středočeským krajem tak, aby byly reflektovány jeho potřeby, priority a finanční možnosti při zajišťování veřejné železniční dopravy. Mohu Vás však ubezpečit, že v současnosti je v tomto případě situace diametrálně odlišná a probíhá tak úzká spolupráce mezi Správou železnic, Středočeským krajem a organizátorem dopravy IDSK s cílem maximalizovat efekt vynakládaných finančních prostředků všech dotčených subjektů.

Pokud by došlo k výrazné změně z pohledu rozvoje této oblasti, ale případně i výrazné modernizace trati, je Středočeský kraj samozřejmě diskutovat o změně svého postoje. V současné době je však provoz dopravy na této trati krajně neefektivní. Situace je závažnější o to, že po výpadku příjmů po uplynulé pandemii Covid-19 se kraj a dopravci potýkají s extrémním nárůstem nákladů na paliva, pohonné hmoty a další energie. O to více je tedy třeba zvážit, jaký rozsah dopravy a v jaké podobě je možno dlouhodobě udržovat.

Věřím, že tuto odpověď přijmete s pochopením.

S pozdravem

Obec Dymokury
Vážená paní
Ing. Ludmila Kubálková
starostka
Revoluční 97
289 01 Dymokury