

3PA

ČESKÁ REPUBLIKA
Ministerstvo dopravy
Ing. Dan Ťok
ministr dopravy

Parlament České republiky kancelář předsedy Poslanecké sněmovny	
Datum:	26-03-2018
Č.j. PS 2018/3922	Přílohy:

Praha 23. března 2018

Č. j.: 43/2018-190-VD/3

Vážený pane předsedo,

ve smyslu jednacího řádu Poslanecké sněmovny Vám v příloze zasilám kopii odpovědi na interpelaci pana poslance Mgr. Ivana Adamce ve věci přímého vlakového spojení Trutnova a Hradce Králové s Prahou (evidenční číslo interpelace 38).

Písemná odpověď na interpelaci byla zaslána přímo na adresu kanceláře pana poslance.

S pozdravení



Vážený pan
Radek Vondráček
předseda Poslanecké sněmovny Parlamentu ČR
Kancelář Poslanecké sněmovny
Praha



ČESKÁ REPUBLIKA
Ministerstvo dopravy
Ing. Dan Ťok
ministr dopravy

Praha 23. března 2018
Č. j.: 43/2018-190-VD/2

Vážený pane poslanče,

obdržel jsem Vaši interpelaci č. 38 ze dne 28. února, ve které jste se na mne obrátil ve věci spojení Trutnova s Prahou vlaky dálkové dopravy linky R10 objednávanými Ministerstvem dopravy. Dovolte mi, abych k této interpelaci uvedl následující skutečnosti.

Úvodem pokládám za potřebné uvést, že náš úřad si plně uvědomuje význam spojení veřejnou železniční dopravou do oblasti Trutnovska. Ve Vašem dopise v souladu se současnou situací uvádíte, že dnes „*má cestující na trase Trutnov – Praha a zpět výběr z přímých spojení, které odjíždí po celý den z Trutnova vždy v sudou hodinu.*“ Tento provozní koncept byl zaveden naším úřadem v součinnosti s dopravcem těchto vlaků, akciovou společností České dráhy, v době cca před deseti lety. Před tím, například v jízdním řádu 2003/2004, bylo do Trutnova vedeno dálkových vlaků mnohem méně, pouze dva páry rychlíků z Prahy, doplněné cca čtyřmi páry spěšných vlaků z různých směrů, jedoucích zejména z Pardubic a Hradce Králové.

Důvody zavedení četnějšího spojení do Trutnova přímými vlaky z Prahy byly zřejmé. Trutnov je jednoznačně nejatraktivnější cíl regionálních i dálkových cestujících v celém blízkém regionu Podkrkonoší. Je však třeba vnímat přednosti i nevýhody současného řešení. K nevýhodám patří, že spojení je za prvé velmi nevyrovnaně využíváno cestujícími. Vlaky, které jsou v úseku mezi Prahou a Hradcem Králové frekvenčně silné, jsou v prostoru severně od Hradce Králové výrazně méně obsazené, výjimečně také naopak. Za druhé, spojení je poměrně pomalé a bude přitom nově čelit přímé konkurenci s ohledem na postupnou realizaci stavby dálnice D11, jakkoliv nezpochybňujeme význam této stavby. Dlouhý pobyt ve stanici Hradec Králové hl. n. slouží ke změně složení soupravy i výměně hnacího vozidla a není jej možné odstranit. Na trati Praha – Hradec Králové přes Chlumec nad Cidlinou bude docházet k modernizaci a s tím spojená provozní opatření by se promítla i do relace v prostoru severně od Hradce Králové ve směru Trutnov, pokud bychom trvali na současném provozním řešení. V této souvislosti ve Vašem dopise uvádíte, že nové řešení by bylo „*nepříjemnější o to více vzhledem ke skutečnosti, že stát plánuje od roku 2020 několikaletou postupnou modernizaci spojení Praha – Chlumec – Hradec Králové.*“ V této souvislosti je třeba naopak poukázat na to, že v novém řešení se cestujících z Trutnova dotknou stavební práce mnohem méně, protože na trase přes Pardubice zavedena náhradní autobusová doprava nebude, a cestující z prostoru severně od Hradce Králové tedy nebudou stavebními pracemi prováděnými v prostoru mezi Poděbrady a Hradcem Králové rušeni.

Za třetí, časové polohy spojů jsou výrazně ovlivněny i další dopravní infrastrukturou, která je na území Královéhradeckého kraje zastoupena jednokolejnými tratěmi a je nezbytné provozní koncepty přizpůsobit stanicím umožňujícím křižování vlaků. S výše uvedenými skutečnostmi i souvisí dlouhé pobyty vlakových náležitostí v Hradci Králové i Trutnově, které společně s vzbou velkých hmotných rychlíků, klasických souprav tažených lokomotivou nezávislé trakce, zvyšují nákladnost zajištění daného spojení při podvazování efektivity tohoto spojení. Konečně za čtvrté, přímé spojení do Prahy sice je přínosem (nebude-li zatěžováno stálým přestupem do náhradní dopravy v době modernizace dráhy), ale chybí zcela přímé spojení z Trutnova do Pardubic s další vazbou na I. a III. železniční koridor ve směru Brno, Olomouc. V souhrnu lze uvést: kvalitní

vazbou na I. a III. železniční koridor ve směru Brno, Olomouc. V souhrnu lze uvést: kvalitní železniční dopravu je a zejména do budoucího období bude v rámci současného provozního řešení obtížné až nemožné zajistit, a proto je potřebné hledat řešení, která budou vedle současných pozitiv zmírňovat i negativa současného řešení.

Ministerstvo dopravy nikterak nepředpokládá, že by byla obsluha Trutnova dálkovými vlaky ukončena. Finanční prostředky, které byly na trať Hradec Králové – Trutnov alokovány dosud, předpokládáme vynaložit i v dalším období, zároveň by vlaky měly být vedeny přímo do Pardubic, kde se napojí na množství linek vedených na trasách Praha – Brno a Praha – Ostrava. Tyto plány jsou dlouhodobé a byly poprvé uvedeny v roce 2011 v dopravním plánu Ministerstva dopravy pro roky 2012 až 2016, který je zveřejněn na internetových stránkách našeho úřadu. Navržené řešení bylo detailněji rozpracováno a opět uveřejněno v dopravním plánu Ministerstva dopravy pro roky 2017 až 2021. Ministerstvo dopravy zasílá vždy svůj dopravní plán k připomínkám i regionálním objednatelům. Královéhradecký kraj v rámci připomínek k dopravnímu plánu 2012 až 2016 nevznesl připomínky. V dalším období Ministerstvo dopravy připravilo následné kroky, například notifikaci jednotlivých dopravních služeb a v současné době je již zveřejněno oznámení v Úředním věstníku Evropské unie na linku R10 Praha – Hradec Králové. Změna spočívající v opětovném prodloužení linky R10 do Trutnova je nereálná, představuje podstatnou změnu oznámených údajů. Taková změna by vedla k novému běhu roční lhůty, který by následně znamenal odložení celého procesu nabídkových řízení nejen na linku R10, ale i na linky R9 Praha – Brno a R23 Kolín – Ústí nad Labem, které jsou notifikovány společně v jednom souboru a byla by v rozporu se schváleným postupem vypisování smluv o veřejných službách.

Náš úřad již od zahájení prací na úpravě provozních konceptů předpokládá, že se současným ukončením linky R10 v Hradci Králové bude vytvořena nová linka Pardubice – Hradec Králové – Trutnov (případně Svoboda nad Úpou), která by v úseku mezi stanicemi Hradec Králové – Trutnov nahradila současnou linku R10. Nový přestup v relaci Praha – Trutnov bude vykompenzován zkrácením cestovních dob až o 20 minut a současně zlepšením stability jízdního řádu během modernizačních prací na infrastruktuře. Při spolupráci s regionálním objednatelem je možné dosáhnout sjednocení kvality vozidlového parku i zastavovací politiky. Kvalita cestování se zvýší i na relaci mezi Hradcem Králové a Prahou, protože již nebude potřeba vést vlaky složené ze souprav se složitými technologickými operacemi pro změnu trakce a kapacity soupravy.

Vážený pane poslanče, děkuji za Váš projevený zájem o veřejnou dopravu na území Královéhradeckého kraje. Vašemu zájmu na zajištění spojení Trutnova dálkovou dopravou plně rozumím. Na úpravách provozního konceptu na území Královéhradeckého kraje pracuje ministerstvo dlouhodobě. Cílem je nabídnout řešení příznivé pro co největší skupiny cestující veřejnosti. Finanční prostředky, alokované na trať Hradec Králové – Trutnov budou vynaloženy do Vašeho regionu i nadále. Navrhované řešení přináší cestujícím časovou úsporu až 20 minut, kterou je cestujícím kompenzován přestup. Jsem přesvědčen, že přímé spojení mezi Trutnovem a Pardubicemi osloví také nové cestující, kteří získají možnost lepšího spojení na Moravu. Věřím proto, že uvedené skutečnosti přijmete s pochopením.

S pozdravem



Vážený pan
Mgr. Ivan Adámeček
poslanec
Poslanecká sněmovna Parlamentu ČR
Praha