



Datum: 19. 7. 20212

Vážený pane radní,

úvodem svého dopisu bych Vám chtěla vyjádřit svoji podporu ohledně Vaší snahy sjednotit systém finanční podpory dopravní obslužnosti na území Středočeského kraje, který popisujete ve svém emailu ze dne 22. 6. 2021 adresovaný nám, starostům a starostkám středočeských měst a obcí. Jsem si vědoma toho, že je to úkol nesnadný, někdy až nadlidsky obtížný, zároveň ale nezbytný pro udržitelné hospodaření kraje i pro předvídatelnost dopravní politiky pro jednotlivá města a obce.

Je mi proto líto, že musím vyjádřit svůj zásadní nesouhlas se souvisejícím záměrem zastavit nebo omezit některé regionální železniční spoje a nahradit je autobusovou dopravou, o čemž jsem se dočetla v článku: [Středočeský kraj mění plány na zastavení provozu na lokálkách, konec chce na 9 tratích, u 4 omezit dopravu](#), dle kterého se zásahy týkají následujících spojení:

012	Plaňany zast. – Kouřim	169/130	zastavení osobní dopravy
062	Křinec – Městec Králové	170/84	zastavení osobní dopravy
063	Bakov nad Jizerou – Dolní Bousov	21/-	zastavení osobní dopravy
064	Mšeno – Mladá Boleslav	212/222*	sezónní provoz v 6 a + v období platnosti SELČ
076	Mělník – Mšeno	265/149*	sezónní provoz v 6 a + v období platnosti SELČ
094	(Kralupy nad Vltavou) – Vraňany – Lužec nad Vltavou	166/-	zastavení osobní dopravy
095	Straškov – Zlonice – (Slaný)	15/-	zastavení osobní dopravy
162	Rakovník – Kralovice	235/171*	omezený sezónní provoz v 6 a + v období platnosti SELČ
204	Březnice – Rožmitál pod Třemšínem	71/52	zastavení osobní dopravy
210	Čisovice – Mníšek – Dobříš	390/658	zastavení osobní dopravy
222	Vlašim – Trhový Štěpánov	182/244	zastavení osobní dopravy
233	Čelákovice – Mochov	37/-	zastavení osobní dopravy

a který blíže vysvětlujete v článku

[Borecký: Nelikvidujeme veřejnou dopravu ve Středočeském kraji, neexistuje zázračné východisko - Zdopravy.cz](#) a ve svém dopise starostům a starostkám z minulého týdne (13. 7. 2021).

Telefon: 318 541 916  
Ústředna: 318 541 911  
GSM brána: 739 429 700

Internet: [www.mnisek.cz](http://www.mnisek.cz)  
e-mail: [magdalena.davis@mnisek.cz](mailto:magdalena.davis@mnisek.cz)

Bankovní spojení:  
ČS, a.s. Mníšek pod Brdy  
19-0388055349/0800

IČ: 00242748  
DIČ: CZ00242748  
ISDS: 96ebwrs



Záměr zastavit nebo omezit některé regionální železniční spoje se mě dotýká nejen jako starostky jedné z dotčených obcí, ale i jako předsedkyně politické strany, která dlouhodobě podporuje zachování lokálních tratí i rozvoj železniční dopravy obecně. Zároveň se nedomnívám, že přenesení cestujících ze železniční dopravy do silniční přinese „jen příznivé výsledky“, jak zmiňujete ve svém dopise ze 13.7. 2021.

Snad s výjimkou tratí 063 (Bakov nad Jizerou – Dolní Bousov), 095 (Straškov – Zlonice) a 233 (Čelákovice – Mochov), které přepravují nižší desítky cestujících denně, se u všech ostatních tratí jedná o negativní zásah nejen do dopravní obslužnosti, ale i do budoucího rozvoje veřejné dopravy obecně, protože ten by měl být po vzoru mnoha evropských regionů směřován nejprve na železnice a teprve následně do silniční dopravy. Ve Středočeském kraji je to zvláště důležité kvůli souvisejícím finančním nákladům na silniční dopravní infrastrukturu, které jsou popsány např. v článku:

[Až třetina silnic a mostů je v havarijním stavu. Pro bezpečnost je důležité i sekání trávy - Aktuálně.cz \(aktualne.cz\)](#). Z článku mimo jiné vyplývá, že 25 % silnic II. třídy (596 km) a 30 % silnic III. třídy (1 873 km) je v havarijním stavu. Pokud budeme pro zjednodušení počítat se stejnou finanční náročností opravy silnice s asfaltobetonovým krytem a dvoupruhovým uspořádáním (tedy bez rozlišení II. nebo III. třídy), potom lze uvažovat s průměrnou částkou 10 milionů Kč/km. Délka silnic v havarijním stavu je 596 + 1 873 = 2 469 km. Přibližné náklady na odstranění havarijního stavu do normového stavu po opravě tak jsou 2 469 x 10 000 000 = 24,7 miliardy Kč. K uvedené částce je však třeba přičíst ještě náklady na údržbu mostů, které jsou dle dostupných informací odhadovány na 6 miliard Kč, viz článek:

[České mosty se hroutí. Jen Středočeský kraj potřebuje na opravy šest miliard navíc - Aktuálně.cz \(aktualne.cz\)](#)

Jednoduchým součtem tedy získáme částku 30 miliard Kč, která však určitě není částkou konečnou. Týká se pouze oprav havarijních stavů. Dlouhodobě je však třeba realizovat opravy silnic i mostů ještě dříve, než se do havarijního stavu dostanou. A co více – uzavírka jakékoliv silnice znamená zpravidla nápor vozidel na objízdnu trasu, mnohdy s nedostatečnými parametry a ve špatném technickém stavu. Nezřídka končí opravy např. 5 kilometrů dlouhého úseku tím, že dojde k úplné destrukci dalších deseti nebo patnácti kilometrů objízdny trasy, kde musí být bezprostředně zahájena další oprava. Uvedených 30 miliard je proto jen pověstnou „špičkou ledovce“. **Reálné náklady na odstranění havarijního a špatného stavu silnic II. a III. třídy** ve Středočeském kraji se vlivem objížděk, degradací stávajících silnic a mostů a nárůstem cen stavebních prací, materiálu a inflace odhadem blíží spíše **částce 50 miliard Kč**.

Z výše uvedeného vyplývá, že deklarovaná úspora 40 milionů Kč ročně za redukování lokální železniční spoje by finančně pokryla nezbytné opravy silniční infrastruktury za absurdních 1 250 let (ročně 0,08 %). Jinými slovy, v celkovém rozpočtu kraje na dopravní infrastrukturu je úspora 40 milionů Kč ročně natolik marginální částkou, že může být použita pouze účelově, nikoliv v rámci reálných návrhů na systémové řešení.

Váš návrh ale bude mít, bohužel, i další negativní dopady. Řada lidí po ztrátě regionálního spojení začne jezdit autem buď do nejbližšího dopravního uzlu (u nás například do Mníšku pod Brdy, do Řevnic nebo Dobřichovic) nebo až do cíle, jímž je většinou Praha nebo jiné město, kde je dopravní síť už dnes zahlcena na hranu kapacity. Jakýkoliv nárůst provozu aut (byť malý) tedy přinese potřebu výstavby dalších parkovišť, nebo parkovacích stání v parkovacích domech. V případě parkovišť na povrchu jde o náklady nižších stovek tisíc na jedno parkovací stání (individuálně záleží na ceně pozemků, přeložkách sítí, objemu zemních prací atd.), u parkovacích domů jsou částky násobně vyšší. **V každém případě jsou náklady na každé jedno auto, které veze cestujícího místo vlaku, astronomicky vysoké.** Ano, zaplatí je většinou města a obce, možná i různé veřejné instituce (školy, úřady, nemocnice), nicméně to znamená, že se tím **vlastně jen přenášejí náklady z kraje na rozpočty měst a obcí**. A otázkou je, zda nebudou v důsledku násobně vyšší, než financování vlaků na železniční infrastrukturu, která je stavěná pro těžké vlaky, takže



lehké motorové vlaky ji téměř nezatěžují. Opatřením také logicky dojde i k většímu vytížení až přetížení stávajících železničních spojů. Může se pak například stát, že po zastavení provozu Regionov do Mníšku pod Brdy a Dobříše bude potřeba posílit City Elefant na trati kolem Berounky a místo avizovaných úspor budou vznikat další náklady. V případě nahrazení autobusovou dopravou se zase pověstným hrdlem láhve stanou již teď vytížené dopravní uzly, v našem případě Smíchovské nádraží, které je prostorově na hranici kapacity a možnost přidávání dalších spojů je omezená.

Domnívám se, že stávající železniční tratě by se naopak měly stát cílem dalšího rozvoje a modernizace, tak aby se staly dlouhodobou součástí dopravního systému Středočeského kraje. Jakýkoliv funkční systém ale potřebuje jistotu a kontinuitu. Dopravce potřebuje jistotu provozu, aby investoval do vozidel. Cestující potřebují jistotu kvalitního dopravního spojení, aby se do určité oblasti chtěli přistěhovat, zakoupili si v ní rekreační nemovitost nebo ji prostě jen často navštěvovali. Vlastník železniční infrastruktury potřebuje mít jistotu v tom, že investice do infrastruktury bude mít využití, aby nedošlo ke zmaření vložených prostředků. Místní podnikatelé (restaurace, penziony) potřebují mít jistotu, že jim vlak doveze např. cykloturisty (což linkový autobus reálně není schopen zajistit a obslužnost cyklobusů je ve srovnání s železnicí minimální), přičemž cykloturistika je dnes pro řadu podnikatelů v cestovním ruchu existenční záležitostí. V neposlední řadě města a obce potřebují mít jistotu, že pokud postaví např. k nádraží osvětlený chodník, cyklostezku nebo chráněná stání na kola, nezmění se jejich úsilí ve zmařenou investici kvůli tomu, že tam přestane jezdit vlak.

Výše uvedené téma zmařených investic na železničních tratích je navíc zcela aktuální, neboť např. do tras Praha - Mníšek - Dobříš, Vraňany - Lužec nad Vltavou a Mladá Boleslav - Mšeno - Mělník byly v nedávné době investovány stovky milionů korun.

Pokud se tedy z Vaší strany jedná o snahu uspořit 40 milionů ročně, dávám k zamyšlení podnět ke konkrétní úspoře, totiž zda by na trati 171 (Praha – Beroun) nemohl v pracovní dny končit City Elefant v Řevnicích a do Berouna by jela jen jednou za hodinu přípojná 810. Úspora této redukce prázdných City Elefant na trase Řevnice – Beroun by se rovnala provozu Regionov v celkové délce 3840 km, samozřejmě po odečtení doplnění ve špičkách (např. Panterem, který by jezdil např. na trase např. Praha – Beroun, případně až do Hořovic).

Vážený pane radní, děkuji za Vaši nabídku k osobnímu setkání se starosty a starostkami dotčených měst a obcí, které rádi využijeme. Po dohodě se svými kolegy **nabízíme k setkání pondělí 2. 8. nebo čtvrtek 5. 8., vždy od 10 hod.** Jako místo setkání nabízím Městský úřad Mníšek pod Brdy, nicméně pokud byste preferoval, abychom se setkali u Vás na Středočeském kraji, rádi dorazíme i tam.

S úctou,



**Mgr. Magdalena Davis, Ph.D.**  
Starostka, Město Mníšek pod Brdy  
Spolupředsedkyně Strany zelených