

Zdeněk Šponar, ředitel Integrované dopravy Středočeského kraje

Email 11. 3. 2025 14:20

Vážení členové petičního výboru,

Integrovaná doprava Středočeského kraje, p.o. (IDSK) obdržela Vaši petici „Vraťte vlaky na Dobříš!“ a s plnou vážností se seznámila s Vašimi požadavky na obnovení plnohodnotného provozu linky S88 v celé délce trati 210 na Dobříš.

Chápeme Vaše znepokojení nad omezením železniční dopravy na Dobříšsku a Mníšecku a Vaši snahu o zajištění kvalitní a efektivní veřejné dopravy pro obyvatele a návštěvníky regionu. Současně je však nutné přistupovat k problematice dopravní obslužnosti s ohledem na širší kontext a objektivní faktory, které ovlivňují rozhodování o organizaci veřejné dopravy ve Středočeském kraji.

Středočeský kraj, stejně jako celá Česká republika, čelí v současné době značným finančním výzvám v oblasti dopravy. Nedostatek finančních prostředků na údržbu stávající železniční infrastruktury na celostátní úrovni a výrazný nárůst nákladů na zajištění dopravní obslužnosti ve Středočeském kraji (o 800 milionů Kč v letošním roce v souvislosti s investicemi do nových vlaků) nás nutí k pečlivému zvažování efektivity vynakládaných prostředků. V případě trati 210 v úseku Čisovice – Dobříš dlouhodobě, již před rokem 2021, docházelo k poklesu počtů přepravovaných cestujících. Tento trend byl způsoben mimo jiné i tím, že autobusová doprava, která byla zavedena jako náhrada za železniční spojení, nabízí cestujícím výrazně kratší cestovní doby. Cestující tak přirozeně preferovali časově výhodnější alternativu. Jsme si vědomi, že proběhla rekonstrukce úseku trati 210 Čisovice-Dobříš. Nicméně je nutné konstatovat, že i přes vynaložené finanční prostředky nedošlo k odstranění zásadních rychlostních propadů, což vedlo k minimálnímu zkrácení cestovní doby (o pouhou jednu minutu). Z tohoto pohledu je nutné investici hodnotit jako ne zcela efektivní z hlediska celkového přínosu pro cestující.

Uznáváme, že „Analýza potenciálu železniční trati Dobříš - Praha“ identifikuje možnosti zvýšení atraktivity železniční dopravy na této trati. Nicméně je nutno zdůraznit, že jakékoliv zlepšení, které by vedlo ke zvýšení konkurence schopnosti železnice, zejména ve vztahu k rychlé dopravě do oblasti Prahy 4 (zastávka Kačerov), je nezbytně podmíněno zásadními investicemi do železniční infrastruktury. Tyto investice by musely směřovat k odstranění rychlostních omezení a celkovému zrychlení přepravy. V současné finanční situaci, kdy se Správa železnic, jakožto vlastník a správce infrastruktury, potýká s nedostatkem prostředků na základní údržbu stávající železniční sítě, je alokace dalších rozsáhlých investic do trati s prokazatelně klesajícím počtem cestujících obtížně obhajitelná.

IDSK společně s partnerskou organizací ROPID se nicméně problematikou dopravní obslužnosti Dobříšska a Mníšecka nadále zabývá. Budeme hledat možnosti optimalizace dopravního řešení v dané oblasti, a to v souladu s finančními možnostmi kraje a s cílem zajistit co nejefektivnější a nejkvalitnější veřejnou dopravu pro všechny obyvatele.

S pozdravem

JUDr. Zdeněk Šponar, ředitel Integrované dopravy Středočeského kraje