



Číslo zasedání 19
Datum konání 13. ledna 2020 – 16:00 hod.
Místo konání zasedací místnost č. 213, KÚPK, Škroupova 18, Plzeň
Zapisovatel Mgr. Lucie Neumannová

Prezence

Přítomni Mgr. Martin Baxa, Ing. Václav Dušek, Ing. Mgr. Pavel Karpíšek, David Majer, Ing. Petr Náhlík, Václav Němeček, Ing. Eva Nosková, Ing. Pavel Rödl, Mgr. Rudolf Salvetr, Ing. Karel Šidlo, Jiří Šulc, Mgr. David Zrostlík, Miroslav Úlovec

Nepřítomni

Omluveni Jaroslav Bauer, Mgr. Karel Naxera, Ing. Jiří Šneberger, Martin Záhoř

Hosté Ing. Pavel Čížek, Mgr. Dušan Pakandl, Ing. Petr Tejkl

(dále uvedeni bez titulů)

Na vědomí Obor kancelář ředitele KÚPK (kopie - prezenční listina)

Program

1. Přivítání
2. Prezentace – Zprovoznění tratě Kralovice – Mladotice
3. Veřejná doprava
4. Závěr

Zápis z jednání

Číslo	Typ	Text						
1	I, O, P	<p>Předseda Výboru pro oblast dopravy ZPK Rudolf Salvetr přivítal přítomné na jednání Výboru pro oblast dopravy ZPK. Přítomno 13 členů ze 17.</p> <p>Pan Salvetr konstatoval, že zasedání výboru je usnášeníschopné. Ověřovatelem zápisu a usnesení byl zvolen pan Václav Němeček.</p> <table border="1"> <tr> <td>Pro</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>Proti</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Zdržel se</td> <td>-</td> </tr> </table>	Pro	13	Proti	-	Zdržel se	-
Pro	13							
Proti	-							
Zdržel se	-							
	O, I, D	<p>Členové výboru byli seznámeni s návrhem programu jednání dle pozvánky. Nebyl vznesen žádný návrh na doplnění programu.</p> <table border="1"> <tr> <td>Pro</td> <td>13</td> </tr> <tr> <td>Proti</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Zdržel se</td> <td>-</td> </tr> </table>	Pro	13	Proti	-	Zdržel se	-
Pro	13							
Proti	-							
Zdržel se	-							
	P, O	<p>Pan předseda informoval členy výboru o usnesení z minulého jednání výboru, která pouze schvalovala ověřovatele zápisu a program jednání. Předseda výboru přivítal pana náměstka Čížka, Petr Tejkl – zástupce Spolku za záchranu tratě Kralovice – Mladotice a pana Dušana Pakandla, vedoucího Odboru dopravy KÚPK.</p>						
2	I, P, D	<p>Pan Salvetr předal slovo panu Tejklovi, zástupci Spolku pro záchranu tratě Kralovice – Mladotice. Pan Tekl, uvedl prezentaci, která je přílohou tohoto zápisu.</p> <p>Proběhla diskuse na toto téma:</p> <p>Pan Karpíšek uvedl, že se jedná o trvalou výlukou a tato trať dlouhá 12 km, je pro region celkem významná. Pan Karpíšek navrhuje tuto aktivitu podpořit.</p> <p>Pan Náhlík upozornil na fakt, že SŽDC neudrží ani úsek Kralovice – Rakovník.</p> <p>Pan Čížek doplnil, že Plzeňský kraj nesouhlasí s vyškrtnutím tratě, chce zachránit koridor.</p> <p>Pan Šidlo konstatoval, že taktová doprava na jednokolejce je velice drahá. A pan Úlovec doplnil, že na tomto úseku je 18 přejezdů a zabezpečovací zařízení na jeden přejezd činí minimálně 8 mil. Kč.</p> <p>Z jednání odešel v 17:15 hodin pan Baxa, pan Karpíšek a pan Zrostlík. Přítomno 10 členů ze 17.</p>						
3	I, D	<p>Pan Salvetr předal slovo panu Pakandlovi, který členy výboru seznámil s prezencí Veřejná doprava Plzeňského kraje v roce 2020, která byla zaslána společně s pozvánkou.</p> <p>Změny ve veřejné dopravě 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Autobusová doprava – od 14. 6. 2020 – nástup nového autobusového dopravce ARRIVA STŘEDNÍ ČECHY s. r. o. - Železniční doprava – vyhlášení veřejné zakázky na motoráky - Od 1. 7. 2020 přechod všech smluv uzavřených s dopravci z režimu netto na režim brutto (riziko tržeb je na objednateli) - Od 1. 7. 2020 zavedení přestupného jízdné ho u všech dopravců zajišťujících závazek veřejné služby 						

	<p>Byly prezentovány požadavky na vozidla (autobusy) a jejich fotografie. Součinnost s dopravcem před zahájením:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dopravci předány veškeré podklady pro získání licencí - Finalizace jízdních řádů platných od 14. 6. 2020 - Zahájení informativní kampaně o novém dopravci, nové kvalitě, novém přestupném jízdném <p>V železniční dopravě byli členové seznámeni s časovým harmonogramem náběhů – smlouvy dráha.</p>
5	<p>V bodu Různé pan Salvetr požádal tajemnici výboru o přeposlání e-mailu (členům výboru a panu náměstkovi Čížkovi) týkající se Přímé dopravy železnicí z Domažlic do Železné Rudy.</p> <p>Další podnět bylo upozornění na nedostatečnou kapacitu železniční dopravy v neděli 12. ledna 2020 odpoledne ze Železné Rudy do Plzně.</p> <p>Závěrem pan předseda poděkoval všem přítomným za jejich aktivní účast. Příští zasedání Výboru pro oblast dopravy ZPK se bude konat 9. 3. 2020 od 16:00 hodin.</p> <p>Jednání výboru bylo ukončeno v 17:30 hodin.</p>

O-organizační, P-k projednání, I-informativní, D-diskusní, R-různé, J-jiné

Přílohy

Číslo	Název přílohy
1	Usnesení Výboru pro oblast dopravy ZPK ze dne 13. 1. 2020
2	Prezenční listina Výboru pro oblast dopravy ZPK ze dne 13. 1. 2020
3	Prezentace Základní info o snaze obnovit provoz na uzavřené, úseku Kralovice - Mladotice

Zápis vyhotoven dne 20. 1. 2020

Mgr. Lucie Neumannová

Václav Němeček

Mgr. Rudolf Salvetr

.....
zapisovatel

.....
ověřovatel

.....
předseda výboru



**VÝBOR PRO OBLAST DOPRAVY
ZASTUPITELSTVA PLZEŇSKÉHO KRAJE**

USNESENÍ

z 19. zasedání, konaného dne 13. ledna 2020

Číslo	Typ	Text						
47/20	S	Výbor pro oblast dopravy ZPK schvaluje ověřovatelem zápisu a usnesení pana Václava Němečka. <table border="1"><tr><td>Pro</td><td>13</td></tr><tr><td>Proti</td><td>-</td></tr><tr><td>Zdržel se</td><td>-</td></tr></table>	Pro	13	Proti	-	Zdržel se	-
Pro	13							
Proti	-							
Zdržel se	-							
48/20	S	Výbor pro oblast dopravy ZPK schvaluje program jednání. <table border="1"><tr><td>Pro</td><td>13</td></tr><tr><td>Proti</td><td>-</td></tr><tr><td>Zdržel se</td><td>-</td></tr></table>	Pro	13	Proti	-	Zdržel se	-
Pro	13							
Proti	-							
Zdržel se	-							

B – bere na vědomí, U- ukládá, J – jmenuje, S – schvaluje, D – doporučuje

Mgr. Lucie Neumannová

Václav Němeček

Mgr. Rudolf Salvetr

.....
zapisovatel

.....
ověřovatel

.....
předseda výboru



**MÍSTNÍ DRÁHA
RAKOVNÍK - MLADOTICE**
od roku 1899

Motto: „ne že to nejde, jen neumím nebo nechci....“

(Rakovník) – Mladotice – Kralovice –(Plzeň)

**Základní info o snaze obnovit
provoz na uzavřeném úseku
Kralovice - Mladotice**





Obsah

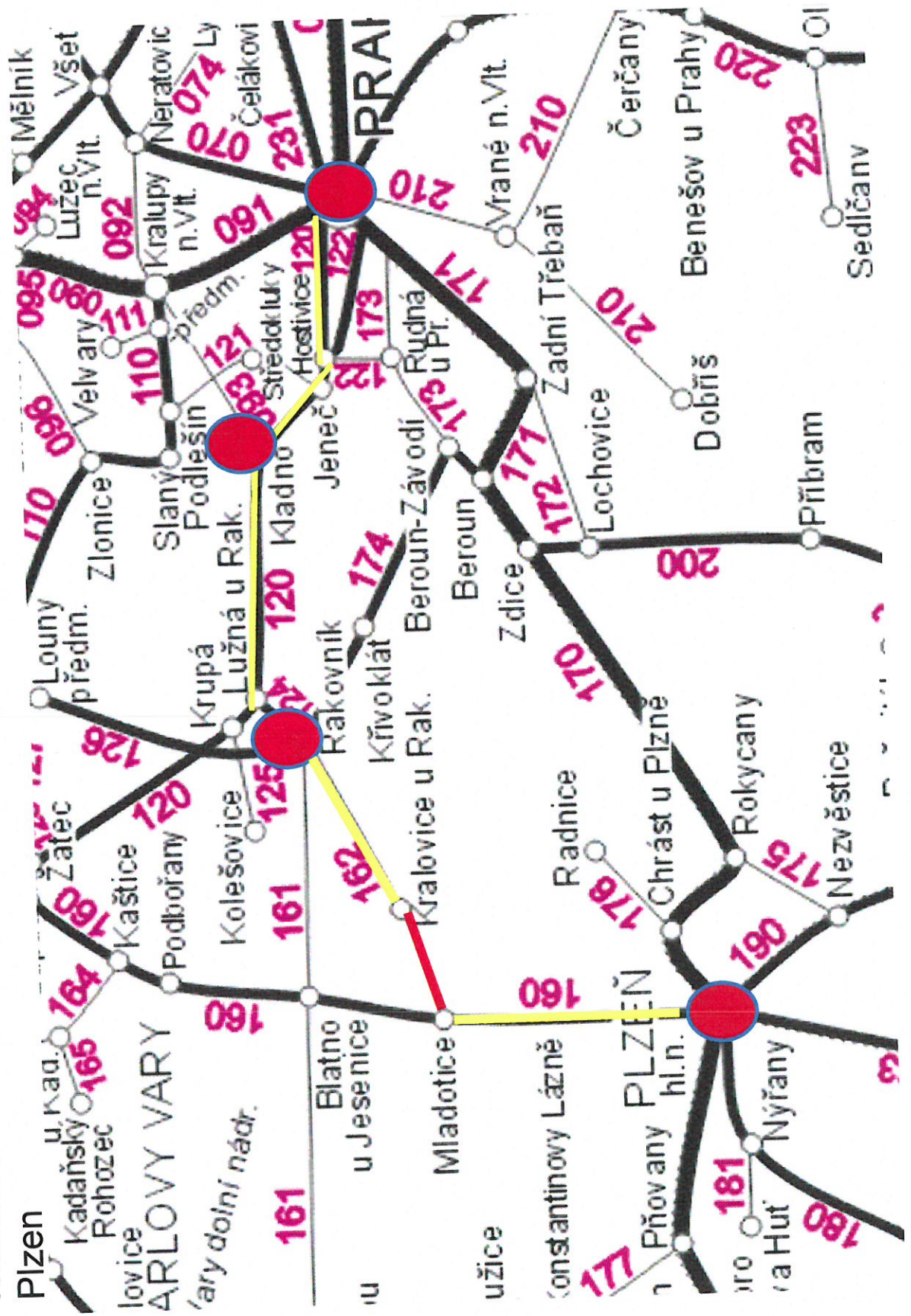
■ Úvod a základní informace	-	1
■ Otázky a odpovědi	-	13
■ Dobré příklady revitalizace v CR i zahraničí	-	31



Úvod

- Existence železniční tratě Rakovník – Kralovice – Mladotice – Plzeň je ohrožena. Pokud o ní neprojevíme zájem bude trať zlikvidována. Region nevratně přijde o cennou liniovou stavbu. Aktuálně je na úseku Kralovice – Mladotice zastaven provoz.
- V technickém stavu v jakém trať je nemůže sloužit tak jak by měla. Její zdevastovaný stav je již považován za normální a nevratný. Měla by vypadat podstatně jinak a sloužit občanům a tak napomáhat rozvoji obcí a celého regionu. Napomáhat také ekologickému rozvoji cestovního ruchu. Dokázala by i úspěšně konkurovat individuální dopravě na trase Rakovník – Plzeň
- SZDC a MD po neúspěšné „snaze“ o prodej uzavřeného úseku = tedy části celé tratě!!! zahájilo proces právní likvidace uzavřeného úseku, tento proces byl pravděpodobně pozastaven.....

Kde trať vůbec je ?? A jaký má potenciál = Rakovník – Plzeň, uzavřený úsek Kralovice – Mladotice je částí trati (Praha – Kladno) - Rakovník – Mladotice -



Snaha o revitalizaci a provoz Kralovice – Mladotice....

Jak to začalo.....☹️

- Za „vlády“ MD Řimana byla zavedena od 1.1.1997 dlouhodobá výluka za účelem odstranění nedovoleného technického stavu, mezi stanicemi Čistá a Mladotice, tj. 21 km z celkových 39 km. Výluka byla zavedena i přes nesouhlasné stanovisko Drážního úřadu, za což byly dráhy 2x pokutovány.
- Ohlášená výluka byla pouze na půl roku, tj. do 31.5. 1997. Trať byla úmyslně neudržována, z rozkazu vrchního traťmistra SDC Plzeň bylo výslovně zakázáno odstraňovat nálety z kolejiště. (důkaz máme listinné podobě) Toto je naprosto v rozporu se zákonem o drahách, kdy správce tratě má udržovat trať sjízdnu (je v podstatě jedno jak. Pokud by byla trať pojižděna alespoň 2x měsíčně drezínou, trať by se nerozkradla-to vsak nehraje roli, kolejiwo bylo stejně nutné vyměnit)
- Obnova trati z Čisté do Kralovic 9 km byla provedena v roce 2001 a to za částku 38 mil. Kč!
- Opravu provedlo konsorcium OHL ŽS, Chládek a Tintěra. Kvůli zlevnění ceny stavby byli najati různí subdodavatelé, soukromí dopravci (i např. státní - dnes krajská organizace Správa a údržba silnic-Kralovice)
- Úsek Čistá – Kralovice byl zrekonstruován včetně dominantního mostu, měl být zprovozněn i zbývající úsek ale peníze se „ztratily“

Snaha o revitalizaci a provoz Kralovice – Mladotice.....

Co bylo již vykonáno

- Trvalá snaha obcí na zprovoznění – kraj odmítá. Vedení Kraje je proti železnici.
- 2016 - Úsek Mladotice – Kralovice jako zbytná trať (PŘÍTOM JE TO ÚSEK TRATI JAKO CELKU!!!) nabídnut SZDC a Vládou k prodeji. Žádný zájemce o koupi „nesmyslného“ úseku, trať je nabídnuta obcím k bezúplatnému převodu. Obec Mladotice projevila zájem ve snaze oddálit likvidaci. Náklady na obnovu úseku deklarované SZDC v dokumentaci 100 – 200 mio Kč.
- 2016 - Dopis starostů regionu na ministra dopravy a politické představitele s žádostí o pomoc a rekonstrukci – snaha zabránit likvidaci
- 2016 - Petiční kampaň na záchranu trati – 3500 podpisů včetně presidenta republiky Zemana....
- Studie zpracovaná Dopravní fakultou University Pardubice jak trať zrychlit



! PETICE !



K OBNOVENÍ DOPRAVY NA CELÉM ÚSEKU TRÁTI RAKOVNÍK - KRALOVICE - MLADOTICE (- PLZEŇ)

Řecký král neobjednal dopravu na šlechtě Kralovice - Mladotice, SZDC tento štek neodtvoje a na celé trati je postupně odňován provoz.

Tato deňka je pŕitom ůstevn pro doprav obŕaznost obŕ a razov turistickho ruchu podd tto trati a v celm venkovskm regionu na hranicch dvou kraj.

POŔADUJEME

uredmm razovnch uzavnho deňka a optn zpevnnch trati v cel j deňka razovnch a modernizaci cel trati tak, aby mbla obŕaznm pŕibnch obŕ a celm venkovskm regionu rovn a pŕibnch spon se spkovn mst Rakovnk a Plze a napojen tak dostupnst prcovnch pŕstnst a razovj turistik

PODEPS I ON-LINE!

WWW.PETICE24.COM/RAKOVNIK-KRALOVICE-MLADOTICE

Metodk, aby byl na trati postupn uzavŕn provoz a tto byla rekonstrukce a mbna jen proto, ſe provede „zastvnm“ trati? *dlouh kraj?*
Osvd aby byl odňovn provoz na cel trati a aby mbla pŕibn a rovn spon obŕazn venkov j uzavŕnm na Rakovnk, tak na Plze?

TAK PODEPS MUŔS I ELEKTRONICKY



Vnon ohnostroj s kulisou mostu u Kralovic

Informan
letk k
petin
kampani

Snaha o revitalizaci a provoz Kralovice – Mladotice....

Co bylo již vykonáno

- Trvalý tlak na media – tisk, TV – aby informovala průběžně o osudu trati
- Hlavní nositel snahy o zachování trati – obec Mladotice, s podporou ostatních obcí na trati
- S nástupem nového vedení Kraje Kraj projevil zájem – jednání obce Mladotice s vedením kraje
- Rada Kraje závazně přislíbila objednávku 2 párů vlaků v případě rekonstrukce úseku jeho vlastníkem – jde o první oficiální projev Kraje (i když velmi nedostatečný) že má o trat zájem.
- Obce přislíbily bezúplatné vyčištění trati v případě zájmu o její rekonstrukci.
- Zastupitelstvo Kraje podpořilo rozhodnutí Rady – zájem objednat zatím minimální dopravní obslužnost pokud vlastník SZDC provede revitalizaci úseku trati
- StČ Kraj pro jízdní řád 2018/19 deklaruje posílení provozu na svém úseku Rakovník – Čistá a spolupráci s Plzeňským krajem v této věci.
- Memorandum obcí za záchranu tratě – podepsaly cestou schválení zastupitelstvem obce s celkovým počtem cca 100 000 obyvatel!!!
(obce podél trati i v širším okolí včetně Rakovníka a Kladna)

POMOŽTE ZACHRÁNIT TRÁŤ RAKOVNÍK – MLADOTICE

Historická železniční trať Rakovník – Mladotice vedoucí odbočnou trasou z obce Mladotice v jihovýchodním směru do Rakovníka je jedním z posledních přežitých památek železničního dědictví v území. Vzhledem k tomu, že tato trať je v současnosti v nebezpečí zániku, je třeba ji zachránit. Proč má smysl tráť zachránit? Co to vám osobně přinese?



PROČ MÁ SMYSL TRÁŤ ZACHRÁNIT? CO TO VAM OSOBNĚ PŘINESE?

Historická železniční trať Rakovník – Mladotice je jedním z posledních přežitých památek železničního dědictví v území. Vzhledem k tomu, že tato trať je v současnosti v nebezpečí zániku, je třeba ji zachránit. Proč má smysl tráť zachránit? Co to vám osobně přinese?

NEJČASTĚJŠÍ ARGUMENTY ODPŮRČŮ A ODPOVEDI NA NĚ

Rakovník by stála obrovská prioritní
Historická železniční trať Rakovník – Mladotice je jedním z posledních přežitých památek železničního dědictví v území. Vzhledem k tomu, že tato trať je v současnosti v nebezpečí zániku, je třeba ji zachránit. Proč má smysl tráť zachránit? Co to vám osobně přinese?

JAK BY TRÁŤ MOHLA VYPADAT



CO MŮŽETE PRO ZACHRANU SVĚ TRÁTĚ UDELAT

Historická železniční trať Rakovník – Mladotice je jedním z posledních přežitých památek železničního dědictví v území. Vzhledem k tomu, že tato trať je v současnosti v nebezpečí zániku, je třeba ji zachránit. Proč má smysl tráť zachránit? Co to vám osobně přinese?

PĚNUU PÁROU DO MLADOTIC!

21.4.2018

*od 11:00 do 16:30 hodin
na nádraží – Mladotice*

**pro děti i dospělé,
pro mládež i železnice**

Program:

- Jízda historického parního vlaku z Plzně do Mladotic a zpět
- Jedna jízda vlaku z Mladotic do Plzně a zpět (zajištěno občerstvením)
- Historickým autobusem „706 RTD“ do muzea v Mariánském Týndli
- Komentovaná prohlídka lokomotivy po dobu stání v Mladoticích
- Výstava „Historie železnice Mladotice–Rakovník“ (v budově nádraží)
- Interaktivní hračky pro nejmenší děti „Práce na železnici a bezpečnost“
- Ve 14:00 hod. vystoupení protifašerního zásehu „SOPICI“ z Kralovic
- Prodejní stánek s upomínkovými předměty k historické železnici
- Občerstvení (pivo, limo, klobásy) a dobré náladu
- Hudba MHS po dobu trvání akce

Vstup pro každého ZDARMA (= novětiše? – přijedete!)

JIZNI ŠAĎ HISTORICKÉHO VLAKU IMC Z PLZNĚ DO MLADOTIC A ZPĚT

PLZŇ, od nádraží	9:10 hod	MLADOTICE	16:10 hod
TĚMOŠŇA u Plzně	9:25 – 9:44	KASŤ	16:22 – 16:38
HORNÍ BĚŽA	9:35 – 10:10	KAJNĚJŮV	16:49 – 17:15
KAZNĚJŮV	10:22 – 10:38	HORNÍ BĚŽA	17:27 – 17:43
MLADOTICE	10:49 – 11:19	TĚMOŠŇA u Plzně	17:34 – 18:17
	11:31 hod	PLZŇ, od nádraží	18:24 hod

GW TRAIN REGIO a.s.

PLZŇ – ZATĚC
 91084, 1086, 10881
 10:48 hod. v Mladoticích
 12:48
 14:48

ZATĚC – PLZŇ
 91085, 1087, 10891
 11:10 hod. v Mladoticích
 13:10
 15:10

SPONZORŮ

PROGRAMOVÉ AKČNÍ PLÁN

- 11:00 hod. – Zahájení akce
- 11:30 hod. – Jízda vlaku z Plzně do Mladotic
- 12:30 hod. – Prohlídka lokomotivy
- 13:00 hod. – Občerstvení
- 14:00 hod. – Vystoupení zásehu „SOPICI“
- 15:00 hod. – Jízda vlaku z Mladotic do Plzně
- 16:30 hod. – Závěr akce

Žádost obcí z okolí trati směřovaná na Kraj o obnovení provozu - 2018

Píseňský kraj
Škroupova 18
306 13 Píseň

več: **Železniční trať Mladotice-Rakovník, úsek Mladotice-Kralovice**

Vážený pane hejtmane, Vážení členové rady,

Níže podepsané obce žádají o schválení příspěvku na zajištění dopravní obslužnosti na trati Mladotice-Kralovice po obnově tohoto úseku.

Zprovoznění tohoto úseku bude znamenat obnovení železničního spojení Rakovník – Píseň a tím propojení železniční dopravy mezi Středočeským a Píseňským krajem. Zlepší dopravní obslužnost obcí a zásadním způsobem přispěje k rozvoji turistických cílů v okolí trati.

především pak národní kulturní památky, Muzea a galerie severního Píseňska v Mariánské Týnici, Muzea Dr. E. Beneše v Kozlancech, dalších kulturních památek a barokních krajinných dominant severního Píseňska

Společně na Vaši podporu a předem Vám za ni děkujeme.



Zdeněk Slach
starosta

[Signature]

Mag. Vladimír Bělý - starosta

Město Kozlany

Františka 118

317 01 Kozlany

IC: 00243680 DIČ: CZ00243680

[Signature]

FARMAŘEK PRAMENNA



OBEC ČISTÁ

Čistá čp. 1, 270 34 Čistá

okres Rakovník

IC: 00243680 DIČ: CZ00243680

[Signature]

Bohumír Janoušek - starosta

[Signature]



[Signature]

[Signature]
Pulciot, matka M.H.M.

JUDr. Pavel Jenšovský

[Signature]

Pavel Šenkýř - starosta
270 36 T.UBNA 48
IC: 00244023
tel.: 313 531 020

[Signature]

Mgr. Tomáš Valter



[Signature]
MARTIN DAVID

OBEC VŠEŠTITOV
Všeštitov 31
270 34 ČISTÁ



RADA PLZEŇSKÉHO KRAJE

Usnesení

Výhledový rozsah železniční dopravy na trati 162 v úseku Kralovice u Rakovnicka – Mladotice

Ve věci: Číslo usnesení: 1915/18

Číslo zasedání: 39

Datum konání: 23. 4. 2018

I. **Bere na vědomí**

žádost obce Mladotice o stanovisko týkající se podpory objednávký železniční osobní dopravy na trati Kralovice u Rakovnicka – Mladotice. Žádost je přílohou č. 1 návrhu usnesení

II. **Souhlasí**

se stanovením výhledového rozsahu regionální železniční dopravy na dlouhodobě nesjízdné trati Kralovice u Rakovnicka – Mladotice, a to ve výši dvou párů vlaků denně (příp. jejich alkvotního počtu během roku) minimálně pro období následujících 5 let za podmínky jejího obnovení s tím, že dráhu odkoupí či převezme soukromý subjekt případně obec (dráha je ze strany SŽDC určena k prodeji nebo k bezúplatnému převodu)

III. **Doporučuje**

Zastupitelstvu Plzeňského kraje stanovit výhledový rozsah regionální železniční dopravy na dlouhodobě nesjízdné trati Kralovice u Rakovnicka – Mladotice, a to ve výši dvou párů vlaků denně (příp. jejich alkvotního počtu během roku) minimálně pro období následujících 5 let za podmínky jejího obnovení s tím, že dráhu odkoupí či převezme soukromý subjekt případně obec (dráha je ze strany SŽDC určena k prodeji nebo k bezúplatnému převodu)

IV. **Ukládá**

Ing. Pavlu Čížkovi, náměstkovi hejmana pro oblast dopravy, předložit věc ke schválení na jednání Zastupitelstva Plzeňského kraje

Termín: 11. 6. 2018 **Zodpovídá:** Ing. Pavel Čížek



Ministerstvo dopravy – Odbor dráží a vodní
dopravy

náhrada Ludvíka Svobody 1222/12
PO BOX 9, 110 15 Praha 1

C. j.: 34/2018-130-SPR/3



Odpověď SZDC na snahy o revitalizaci – proces zrušení dráhy 2018

VEREJNÁ VYHLÁŠKA OZNÁMENÍ ZAHÁJENÍ SPRÁVNÍHO ŘÍZENÍ

Ministerstvo dopravy jakožto příslušný dráží správní úřad podle ustanovení § 54 odst. 1 a § 56 písm. a) zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „zákon o dráhách“), a podle ustanovení § 47 odst. 1 zákona č. 500/2004 Sb., správní řád, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „správní řád“),

O Z N Á M Ě N Í,

za podle ustanovení § 44 odst. 1 správního řádu bylo dne 31. května 2018 zahájeno správní řízení o zrušení části regionální dráhy v úseku Kralovice u Kakovcova u Kralovic – Mladonice od km 27,123 – vjezdové usvětlení do železniční stanice Kralovice u Kakovcova (GPS souřadnice 49°59'15,76" N, 13°29'11,74" E) do km 38,558 – konec výhybky č. 10 železniční stanice Mladonice (GPS souřadnice 49°59'16,63" N, 13°22'5,88" E) podle ustanovení § 5 odst. 6 zákona o dráhách, neboť dne 31. května 2018 obdrželo žádost státní organizace Správa železniční dopravní cesty, i.č. 709 94 234, se sídlem Dláždenská 1003/7, 110 00 Praha 1, ze dne 6. dubna 2018, č. j. 30408/2018-SZDC-GR-O26, o zahájení správního řízení ve sběru uvedené věci.

Do spisu a podkladů řízení mohou účastníci řízení nahlédnout u Ministerstva dopravy, Odboru dráží a vodní dopravy, nejlépe po domluvě na tel. 225 131 237, 225 131 215 (dávno od 8.00 do 16.00 h), Nechaňu se účelový z ústavní řízení zastupovat, předložit jako zastupce zdejším úřadu písemnou plnou moc.

Účastníci řízení (§ 27 odst. 1 správního řádu):

1. Správa železniční dopravní cesty, s. o., IČ: 709 94 234, Dláždenská 1003/7, 110 00 Praha 1
2. České dráhy, a. s., IČ: 709 94 226, ul. L. Svobody 12, 110 15 Praha 1
3. Město Kralovice, Masarova tř. 2, 331 41 Kralovice
4. Obec Věrov, Hadačka 105, 331 41 Věrov
5. Obec Mladonice, C. p. 14, 331 41 Mladonice
6. Předsedy kmj. Škroupova 18, 301 00 Píseň

V Praze 22. června 2018

Ing. Jindřich Kušník
ředitel
Odbor dráží a vodní dopravy

Ing.
Jindřich
Kušník

Číslo úředního razítka

Digitálně
podpsal Ing.
Jindřich Kušník
Datum: 2018.06.25
08:16:07 +02'00'





Organizace zasloužímu správného řízení se doručuje také veřejnou vyhláškou, která bude vyvěšena po dobu 15 dnů na úřadu desce Ministerstva dopravy v elektronické podobě a současně i způsobem umožňujícím dálkový přístup, přičemž náhle se doručuje účastníkům řízení uvedeným v ustanovení § 27 odst. 2 správného řádu.

Vyvěšeno dne: Sejmeno dne:

Razítko a podpis úřední osoby správného úřadu, pověřenými vyvěšením a sejmím vyhláškou:

Koordinátorka:

Účastníci řízení, dotčené orgány a další správní orgány – doručením do datové schránky

1. Správa autobusové dopravy centry, s. o., IČ: 709 94 234, Diánská 1003/7, 110 00 Praha 1; **IDS: uccchjgm**
2. České dráhy, a. s., IČ: 709 94 226, nádraží I. Svobody 1222, 110 15 Praha 1; **IDS: e51cdidf**
3. Ministerstvo obrany, sekce podpory, Tychova 1, 160 01 Praha 6; **IDS: hlynavk**
4. Město Kralovice, Markova 2, 331 41 Kralovice; **IDS: jidbrxx**
5. Obec Vřtov, Hadašůva 105, 331 41 Vřtov; **IDS: c5s8fwz**
6. Obec Mladonice, c. p. 14, 331 41 Mladonice; **IDS: a5ubrb6**
7. Píseňský kraj, Skrzupova 18, 301 00 Píseň; **IDS: xzjbr3p**
8. Dražní úřad, Wilsonova 300/8, 121 06 Praha 2; **IDS: 5mjnsad**

Organizace účastníci řízení (ustanovení § 27 odst. 2 správného řádu) – veřejnou vyhláškou

Memorandum obcí na záchranu trati 2019

MEMORANDUM

O SPOLEČNÉM ZÁJMU OBYVATEL SEVERNÍHO PLZEŇSKA A RAKOVNICKA NA ZACHOVÁNÍ A REVITALIZACI DRÁHY RAKOVNIK – MLADOTICE A ZAVEDENÍ ŽELEZNIČNÍHO SPOJENÍ PLZNĚ S RAKOVNIKEM

My, obyvatelé regionů severního Plzeňska a Rakovnicka, zástupci dotčených samospráv, činovníci veřejných institucí a členové zájmových spolků a všichni, kteří máme zájem na trvale udržitelném rozvoji své domoviny a nejste lhostejní k dalšímu osudu míst, v nichž žijeme, pracujeme a o která pečujeme.

Vydáváme toto společné memorandum, jehož cílem je zastavení další devastace dráhy č. 162 (Rakovnik – Mladotice) v úseku Kralovice u Rakovnicka – Mladotice, její revitalizace a zavedení pravidelného železničního spojení Plzně s Rakovnikem.

Oprava pouhých dvanácti kilometrů dráhy, jež je dlouhodobě ve výuce a která byla již příliš dlouho neprávem odmítána a opomíjena, a zavedení pravidelného provozu, přinese:

- kvalitní spojení velkých sídel (Plzně a Rakovnicka),
- dopravní obslužení regionů (severního Plzeňska a Rakovnicka) a všech dotčených obcí,
- rozvoj a zintenzivnění turistického ruchu v turisticky atraktivních, avšak nedostatečně dostupných klenotech našich krajů,
- ekologicky šetrný rozvoj meziregionální a regionální dopravy,
- větší atraktivitu měst a obcí podél dráhy,
- celkové zkvalitnění životních podmínek obyvatelům dotčených obcí a regionů.

Veřejný zájem o opravu tratového úseku mezi Kralovicemi a Mladotice a obnovu provozu v celé délce dráhy byl v minulosti opakovaně deklarován, účelem tohoto memoranda je na dosavadní snahy navázat, poukázat na jejich aktuálnost a neustávající naléhavost a zdůraznit argumenty naší společné iniciativy. Proto apelujeme na zvolené zástupce veřejnosti a kompetentní orgány veřejné moci, aby se s deklarovaným veřejným zájmem seznámili a připojili se k němu.

Železnice v našem regionu je cenné dědictví, které nám vybudovali a předali naši předci. Nejedná se však o zastaralý a nepotřebný relikv století páry, nýbrž o aktuální, bezpečné, pohodlné, ekologické, hospodárné a zákaznický i turisticky atraktivní dopravní spojení, které má významný a důležitý potenciál i pro příští generace.

Jsme pevně přesvědčeni, že kvalitní veřejná doprava je jak důležitým hospodářsko-sociálním právem občana, tak klíčovým prvkem trvale udržitelného rozvoje a hospodářské prosperity regionu a státu. To, že jsou naše regiony odlehle a nejsou dostatečně spojeny se svými spádovými centry, znamená, že zlepšení dopravní obslužnosti a potřeba kvalitního spojení Plzně s Rakovnikem je o to naléhavější.

V posledních dvaceti letech jsme bohužel čelili opaku toho, co naše regiony skutečně potřebují, tedy omezování adekvátního veřejného dopravního spojení, poklesu kvality služeb ve veřejné dopravě a postupnému omezování dopravní obslužnosti a kvality života severního Plzeňska a Rakovnicka.












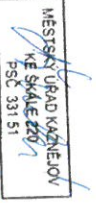

Argumentaci těch, kdo chtějí naši dráhu zrušit, dobře známe a v minulosti i nyní předkládáme mnohem pádnější a aktuální protilargumenty. Ty byly promítnuty

v dosavadních dokumentech iniciativy za obnovu dráhy Rakovník – Mladotice a jsou obsaženy i v přílohách k tomuto memorandu.

- **Žádáme o odstoupení ze záměru zrušit dráhu mezi Kralovicemi a Mladoticemi.**
- **Žádáme, aby byl splněn původní slib dráhu opravit a bylo tak ukončeno přes dvacet let trvající omezení provozování dráhy (výlučka), které mělo původně skončit již v polovině roku 1997.**
- **Žádáme o objednání takového vlakového spojení ve veřejném závazku, aby bylo vytvořeno přímé a dopravně atraktivní spojení Plzně s Rakovníkem.**

Pro potřeby přípravy a realizace výše uvedených kroků jsou vřichní níže podepsaní účastníci tohoto memoranda připraveni vyvinout maximální úsilí, podporu a soudržnost.

 **Radek**
 **Kucera**
 **V. Kopta - předseda spolku**
 **Mladotice**
 **OBEC MLADOTICE 331 41 PÍZEŇ - SEVER**
 **Městský úřad Mladotice MARIÁNSKÁ TYNICE 331 41 KRALOVICEM ICO 00265980**
 **OBEC ČISTA**
 **Městský úřad ČISTA 270 37 SENOMAN ICO 00265980 tel: 313 540 579**
 **MĚSTO RAKOVNÍK**
 **STATĚK OBCE MIKROREGIONU M. K. B. A. 270 37 SENOMAN ICO 70587565 ČISTA - SENOMAN**
 **Mladotice Mladotice 331 41 PÍZEŇ - SEVER**
 **MARONNÍ TECHNICKÉ MUZEUM 331 41 PÍZEŇ - SEVER PRÁHA 7, KOSTELNÍ 42**
 **Čista - příloha 2**

 **Obec Zardovna**
 **MĚSTO PÍZEŇ**
 **M. K. B. A. MIKROREGION PÍZEŇ SEVER**
 **REGION KRALOVICKO**
 **OBEC ŠTICHOVICE 331 41 Kralovice ICO 026 46 079**
 **OBEC OBORA**
 **MĚSTO HORNÍ BÍLÁ**
 **OBEC PĚTROVICE 270 35 Petřovice u Rakovníka**
 **OBEC PRČINA**
 **OBEC VĚSULOV Věsulov 51 270 34 ČISTA**
 **OBEC LUBNA**
 **MĚSTSKÝ ÚŘAD KŘÁKOV 270 331 51**
 **OBEC ŽHLE 270 331 51 Žhle ICO: 00265980 ŽC: CZ00265980**



Založeno Občanské sdružení



MÍSTNÍ DRÁHA
od roku 1899
RAKOVNÍK - MLADOTICE

Místní dráha Rakovník-Mladotice, z.s.
čp. 14, 331 41 Mladotice
IČ 07535210



Úsek Kralovice – Mladotice.....

Co je nutné vzít v potaz

- **Stávající dráhu č. 162 a především vyloučený úsek nelze vnímat jako samostatnou koncovou trat. Navrhovaným zrušením tratového úseku Kralovice u Rakovníka – Mladotice by došlo k nejen nevratné likvidaci nadregionálního spojení krajského města Plzně s okresním a průmyslovým městem Rakovníkem, ale i k další devastaci dopravní obslužnosti regionů severního Plzeňska a Rakovnícka, ale s největší pravděpodobností i k postupné likvidaci tratě 162 jako celku, která je takto tratí lokální a koncovou**
- **Pokud bude tento úsek zrušen je víc jak jasné, že velmi rychle bude zrušena celá tato (nově už jen koncová) regionální trať. Zánik liniové dopravní infrastruktury - nehovoříme o její transformaci na cyklostezku, což je jen nejméně špatné ze špatných řešení - je a v budoucnu nepochybně bude škodou pro region i kraj.**



Úsek Kralovice – Mladotice.... Co je nutné vzít v potaz

- **Nejsme schopni posoudit, jakou dopravní potřebu budou mít příští generace, je ale jasné že udržitelná mobilita bude stejně nebo více klíčová než je dnes. Současně dobře víme jak obtížné je nyní vybudovat jen několik kilometrů dálnic i přes to, že mají nejvyšší politickou prioritu.... S tímto pohledem je nutné přistupovat ke všem liniovým a především dopravním stavbám.**
- **Náklady na likvidaci trati a uvedení území do původního stavu by pravděpodobně převýšily náklady na revitalizaci – to je přece absurdní!!!**



Trat' Rakovník – Mladotice - Plzeň

srovnání s IAD

- Trat a její dopravní přínosy nepoměříjeme s Bus dopravou nebo jen okrajově, bus není svojí dopravní obslužností konkurentem, trat poměříjeme z hlediska konkurence především s IAD s které by měla čerpat maximum dopravní poptávky.
- Trat může být konkurenčním železničním spojením Plzeň s Rakovníkem včetně konkurenceschopnosti proti IAD a převzít část existujících nebo vyvolaných dopravních proudů aktuálně řešených pouze IAD

Trat' Rakovník – Mladotice - Plzen srovnání s IAD

- Rakovník – Plzen
 - IAD = (vyhledavač Seznam Mapy)
 - = **1,05** hod optimální stav (1,15 hod běžný stav = dopravní špička)
 - Trat 160 + 162 = Rakovník – Mladotice – Plzen – R/Sp = zpracovaný JR pro toto spojení
 - = **1,30** hod

- Ostatní železniční alternativy jsou zcela nekonkurenční jak proti IAD tak proti dotčenému železničnímu spojení
 - Trat 174 + koridor 170 = Rakovník – Beroun – Plzen = existující spojení podle JR 2019
 - = **2,29** hod
 - Trat 161 + 160 = Rakovník – Blatno u Jesenice – Plzen = existující spojení podle JR 2019
 - = **1,59** hod



Ostatní informace k problematice vyloučeného úseku Kralovice – Mladotice....



Atraktivní okolí trati a uzavřeného úseku



Kláster Mariánská Týnice – klíčová památka Pízeňského kraje, uzavřený úsek trati prochází v těsném okolí



Dominanta provozovaného úseku tratě – most nedaleko Čisté – nově zrekonstruován nákladem desítek milionu Kč

Nejen dopravní obslužnost, ale i významný turistický potenciál okolí uzavřeného úseku

1. Kralovice – údolí Berounky, hrad , ojedinělý renesanční kostel a kralovické mumie, Grypspekové – významný pobělohorský šlechtický rod
2. Mariánská Týnice – poutní kostel a probošství od Jana Blažeje Santiniho – turistická dominanta okolí Kralovic a celého plzeňska
3. Trojany – rozsáhlé Metternichovy lesy, potenciál pro „stezky v oblacích“
4. Trojany – Mladotice – železnice sestupující do údolí prostisměrnými oblouky vytváří „ Mladotický semmering“
5. Národní památka – klášterní komplex Plasy



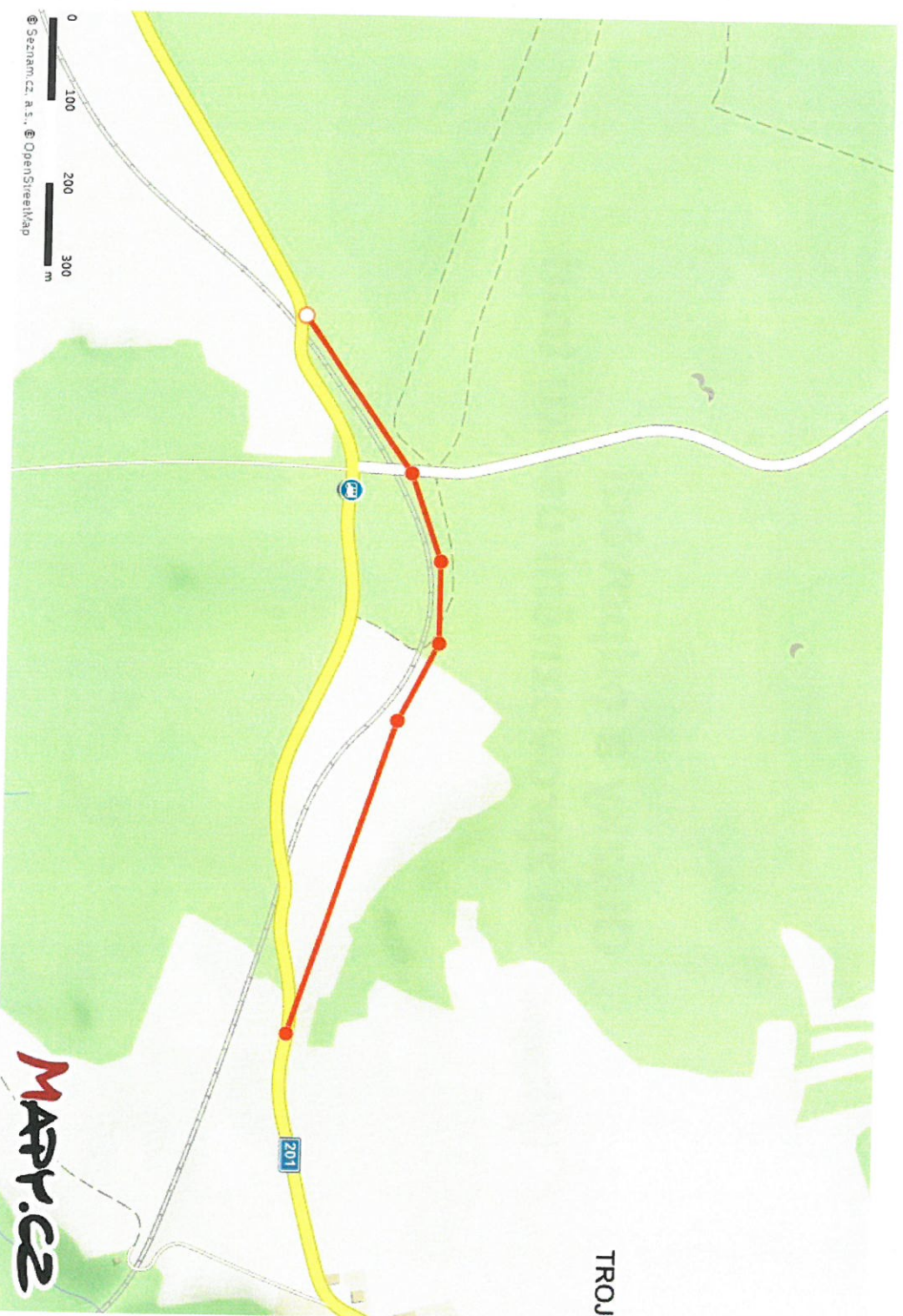
Budoucí zastávka Mariánský Týnec – autor Ing. Arch. Patrik Kotas



Zastávka je umístěna v místě průhledu na siluetu barokního kláštera, se kterým je spojena pěší cestou lemovanou stromoradiem. Zastávka má vytvořit malý orientační bod, upoutávající na průhled směrem ke klášteru. Její oblé tvary představují vizuální odkaz na dynamickou architekturu barokního kláštera.

Mariánský Týnec
koncepte nové železniční zastávky

Možnost odstranění dvou úrovněových nepřehledných přejezdů se silnicí 201 v úseku Trojany – Mladotice, délka úseku přeložky cca 1km, náklady srovnatelné se světelným zabezpečením těchto dvou přejezdů





Otázky a odpovědi týkající se zprovoznění úseku trati



Spojka Kralovice – Mladotice.....

Proč jsou někteří tak zásadně proti??

- Některými subjekty je vydává značná energie na shromáždění důvodů a argumentů proč to nejde a proč trať Kralovice – Mladotice konečně už nevratně zrušit. Na nezasvěceného to působí až dojmem, že tyto subjekty si jsou vědomy svého podílu na stavu věci
 - na devastaci této trati – a obávají se, že v případě rekonstrukce a úspěšného provozu, kdy by se jejich negativní předpoklady nenaplnily, by tyto skutečnosti značně podlomily jejich profesionální kredit.
- Pokud bude trať zrušena, toto riziko i zkoumání jejich podílu na devastaci trati již nehrozí....

Trať (Rakovník) - Kralovice – Mladotice – (Plzeň) Ideový rámec – bus vs regionální vlak

- **Podstata moderní regionální železnice** - kapacitní moderní rychlý spoj, nezávislý na silniční síti, je magnetem dopravní obslužnosti pro široké okolí, cestující se k němu budou sjíždět. Je to stejná logika jako u „velké železnice“. **Je to nástroj rozvoje regionu.**
- **Zastávkový autobus je sociální služba hromadné dopravy**, v podstatě svozová služba pro děti z chudších rodin, které rodiče nevezí autem, a pro seniory bez auta (dnes už i většina seniorů auto má). **Představa že moderní rychlý spoj nezávislý na silniční síti může být trvale nahrazený sociální svozovou službou s rychlostí 20 km/h je naprosto mylná.**
- Kralovicko samo o sobě je řídce osídleným regionem. Všechny autobusy tady budou vždy zastávkové a pomalé. **Jediný kapacitní dopravní prostředek, který může odebrat cestující z IAD a vytvořit páteřní linku s atraktivní rychlostí a četností je tato regionální železnice.**



Argumenty a protiaargumenty

- Provoz zastaven od r. 1997
- v současné době je trať zchátralá
- **při obnově je nutné prakticky vyčistit celé těleso od náletových dřevin a porostů a postavit zcela novou trať vč. komplexní obnovy umělých staveb**
 - Naprosto závadějící informace. V žádném případě není potřeba postavit novou trať, ze stávající tratě je použitelné těleso a pozemky v plném rozsahu, částečně bude možné odtěžit, pročistit a recyklovat štěrkové lože. Nově by bylo potřeba postavit pouze svršek a zabezpečovací zařízení. Informace o komplexní obnově umělých staveb je naprosto závadějící, jedinou velkou umělou stavbou je most přes Mladotický potok. Žádné jiné velké stavby (tunely, mosty atd.) se na trati nenacházejí, drobné stavby jako propustky lze s vysokou pravděpodobností buď jen vyčistit, nebo opravit s naprosto minimálními náklady (i úplně nový propustek stojí maximálně několik stovek tisíc Kč.).



Argumenty a protiargumenty

- Zarostlá trat – Při všech celkových obnovách svršku se v okamžiku odstranění svršku původního a před pokládkou svršku nového nachází místo trati jen zemní těleso, připomínající polní cestu. Subjekt s dostatkem informací o dopravních stavbách musí vědět, že se nejedná o nijak dramatickou situaci. Náletové dřeviny jsou odstranitelné za jednotky dní s minimálními náklady.



Argumenty a protiargumenty

- **trať vede prakticky mimo osídlení; i v případě větších center je trasování nevýhodné (Kralovice – na okraji města, Kozlany – mimo osídlení)**
 - umístění stanic v Kralovicích a Mladoticích „mimo osídlení“ – Bohužel poměrně zásadní nepochopení smyslu trasování dopravních staveb. Tato trať je jednoznačnou spojnicí Rakovnicka a Plzeňska, toto je její smysl a účel. Zpochybnit její existenci na základě polohy dvou stanic v náhodně vybraném úseku je naprosto manipulativní.
 - Je předpoklad v případě možnosti a zájmu obcí vybudovat zastávky i blíže centrálním obcím.

Argumenty a protiargumenty

- Z Náměstí Osvobození na nádraží v Kralovicích je vzdálenost 1 km. Jedná se o naprosto standardní docházkovou vzdálenost. Pokud by tudy jezdil rychlý dálkový spoj Rakovník – Plzeň, lze s jistotou očekávat, že by k němu z okolních obcí dojížděly desítky lidí automobilem. V těchto případech je umístění nádraží mimo centrum naopak značnou výhodou, protože parkující automobily nezatěžují centrum města a neomezují parkovací kapacitu rezidentům. Je nutné zohlednit i vazbu na autobusovou dopravu, kdy u nádraží je kde odstavovat autobusy, což nelze říct o hlavním náměstí. Totéž lze říct o nákladní dopravě – pokud bude železnice znovu výrazně více využita k nákladní dopravě (veškeré strategické dokumenty o tom mluví), tak překládku např. dřevní kulatiny na náměstí si příliš nelze představit. I z tohoto hlediska je umístění nádraží jako dopravního uzlu mimo hustou zástavbu města nanejvýš žádoucí a vhodné.



Argumenty a protiaargumenty

- **ve strategických materiálech kraje není podpora obnově trati dlouhodobě vyjádřena, v roce 2016 bylo toto písemně náměstkem pro oblast dopravy potvrzeno → pokud dojde ke změně stanoviska, jedná se o zásadní změnu postoje kraje, která bude pro SŽDC těžko čitelná a nebude dobrým impulsem pro budoucí spolupráci**
- Je zcela normální, že situace v dopravě se vyvíjí, a mnohá stanoviska a rozhodnutí mnohdy přehodnocuje i sama SŽDC. Není jasné, proč by toto mělo být problémem – SŽDC do trati nic neinvestuje, změna stanoviska neznamena žádnou ztrátu nebo zmaření investice, na rozdíl od teoreticky opačného případu, kdy např. proběhla investice na nějaké trati a kraj tam neobjednal následně dopravu. To v daném případě jednoznačně nenastalo.



Argumenty a protiargumenty

- předpokládané náklady na obnovu přesahují **400 mil. Kč**, roční údržba cca **800 tis. Kč**

- Jedná se o naprosto nepřiměřené a nadsazené částky bez uvedení zdroje. Manipulativní je už samotný fakt, že pokud se do nějaké dopravní stavby investuje formou komplexní obnovy, tak prvních několik let je zde vše nové a údržba téměř není potřebná. Částka 800 tisíc ročně platí pravděpodobně pro poměrně zchátralou trať na konci životnosti. Údržba je do značné míry úměrná dopravnímu zatížení. Tato trať je tratí regionální, nebudou zde pravděpodobně jezdit v hojném počtu těžké nákladní vlaky což se projeví i na nízkém opotřebení, údržba tak bude úměrně tomu výrazně levnější než jakýsi tabulkový „průměr“.

Argumenty a protiaargumenty

- z hlediska výše potřebných financí se jedná o investiční akci, na kterou je potřeba zpracovat CBA analýzu (resp. studii proveditelnosti) → **ta patrně nevyjde kladně, jelikož objektivně obnova této trati nepřináší pro region žádné výrazné benefity** *(jen pro ilustraci, CBA analýzy jsou velmi přísné a jen prosazení výstavby druhé koleje z Plzně do Nepomuka v příslušné studii proveditelnosti trvalo cca dvoutleté úsilí)*
- Operuje se zde spekulativním závěrem, který neopírá o žádnou objektivní argumentaci. Uměle nadsazené náklady na obnovu tratě (bez uvedení zdroje) a naprosté zanedbání významu rychlé dálkové linky (předpoklad že s ní asi nikdo nebude jezdit) vedou logicky k zkresleným závěrům ohledně výsledku CBA.
- Je zde ignorována existence jevu dopravní indukce, kdy poptávku vyvolá kvalitní nabídka. Kvalitní rychlá železniční linka Plzeň – Kralovice – Rakovník neexistuje a pokud by existovala, tak by s jistotou přinesla nové cestující, kteří dnes v regionu vůbec nejsou. Je nesprávné sčítat několik posledních cestujících, kteří v regionu hromadnou dopravu ještě používají, a automaticky na těchto počtech dělat závěry.



Argumenty a protiargumenty

- území, kde dráha vede mimo osídlené části obcí nebo po jejich okrajích a dráha nepřináší jiné výraznější benefity, **výrazně lépe obslouží autobus**
 - Stávající vytížení autobusových linek je zcela minimální, proti IAD nekonkurenční a vyvolává otázku, jestli má taková dopravní obsluha vůbec smysl. Proč nejsou autobusy plně spojených cestujících, když jsou „výrazně lepší“ než regionální železnice? Není právě minimální vytížení autobusů důvodem k zamýšlení, jestli region nepotřebuje jinou, kvalitnější formu hromadné dopravy?
 - Stávající stav potvrzuje minimální vytíženost a naprosto minimální přínos autobusové dopravy pro dopravní obsluhu regionu. Je celkem jedno, jestli jde o NAD za zrušený vlak, nebo běžnou autobusovou linku. Tím mám být potvrzeno, že železnici nepotřebujeme? Není to právě naopak?



Argumenty a protiaargumenty

- **v případě trvajících požadavků na obnovu takového dráhy s minimálním potenciálem se dá očekávat zdlouhavý proces, který se však nepodaří ve výsledku s velkou pravděpodobností úspěšně dokončit (jednoduše dráha bude dále chátrat, náklady na případnou a nereálnou obnovu se budou i nadále zvyšovat a přitom nebude místo dráhy vybudována např. ani cyklostezka)**
- Cílem iniciativy je co nejrychleji zajistit zprovoznění celé trati a tím přinést regionu významné dopravní benefity, které by měly pomoci rozvoji odlehlého území.



Argumenty a protiargumenty

Špatná dostupnost železniční dopravy v Kralovicích a Kožlanech

- V 21. století již lidé nechodí výlučně pěšky na nejbližší zastávku hromadné dopravy. Zastávka či nádraží je nyní dopravním terminálem jejichž výstavba je podporována ve snaze zatraktivnit VD a omezit IAD. Na nádraží je veden autobus, cestující na nádraží dojde na kole nebo autem.
- Ilustrační fotka z Mohelnice, 34 Km od Olomouce (stejně jako Kralovice od Plzně). Nádraží je umístěné zcela mimo docházkovou vzdálenost od centra města (2,3 Km) a totéž platí i v Olomouci (2 Km od centra). Logicky by tak neměl takové spojení vůbec nikdo využívat. V 21. století nejen chodíme, ale i JEZDÍME na vlak!



Nádraží Mohelnice – trať na Olomouc



Argumenty a protiargumenty

- **majoritní přepravní proud v oblasti; na ostatních přepravních prouděch téměř nelze dopravní plánování zakládat** – jednak jsou slabé a jednak případně spojení přes Mladotice není konkurenceschopnou alternativou zcela
- rychlý autobus Plzeň – Kralovice: **předpokládaná jízdní doba cca 50 minut**
- ostatní přímo vedené spoje: **předpokládaná jízdní doba cca 60 minut**
- spojení přes Mladotice: i při vytvoření kombinace R Plzeň – Mladotice a Os Mladotice – Kralovice **předpokládaná jízdní doba přesahující 65 minut**, v případě kombinace Os + Os **75 minut, žst. Kralovice na kraji města na rozdíl od autobusu v centru**
→ **nekonkurenceschopné**
- **Plzeňský kraj navíc není kompetentní v případném rozhodnutí zastavení všech rychlíků v Mladoticích** (objednává pouze jejich část, nutné technologické prověření, zda vůbec lze)



Argumenty a protiaargumenty

- Pokud zvažím jízdní dobu rychlíku Plzeň – Plasy cca 30 minut (33 Km), potom rychlost spěšného vlaku / rychlíku může být cca 66 Km/h. U autobusu uvádí zpracovatel jízdní dobu Plzeň - Kralovice 60 minut. Vzdálenost je to 34 Km, tj. 34 km/h. Na první pohled je patrné že autobusová doprava má oproti regionálnímu rychlíku / spěšnému vlaku jízdní dobu přibližně dvojnásobnou.
- **Není bráno v potaz vzrůstající zatížení silnic a zejména kongescí v krajském městě Plzni, díky nimž se cestovní doba neustále prodlužuje a to zejména ve špičkách pracovních dnů.**
- Konkrétní propoččet: Plzeň – Mladotice cca 45 minut. Průměrná rychlost Mladotice – Kralovice 50 Km/h, vzdálenost 12 km (po kolejích), což vychází na jízdní dobu 15 minut. Celkem tedy jízdní doba Plzeň – Kralovice 60 minut, tj. shodná s autobusem, s vyšším pohodlím a vyšší spolehlivostí (nezávislost na dopravní situaci na silnicích).

Argumenty a protiargumenty

Zásadní časová ztráta pro cestující

- nejrychlejší spojení Plzeň – Rakovník je přes Plasy (rychlík + bus), které je o 10 – 30 minut rychlejší než spojení přes Mladotice
- při intervalu 120 minut lze rychlou návaznost na rychlík v Plasích udělat vždy, v Mladoticích vlivem technologických omezení (křížování) lze těsné návaznosti na rychlíky vytvořit pouze v polovině případů

- spojení Mladotice – Praha přes Plzeň je časově konkurenceschopné se spojením přes Rakovník a je i pravidelnější; **argument zakládající myšlenku obsluhy ruzyňského letiště ve/ze směru Plzeň není dostatečně průkazný**



Argumenty a protiaargumenty

- Po silnici je vzdálenost Plzeň – Rakovník 62 Km. Po železnici přes Kralovice: Plzeň – Mladotice 40 Km, Mladotice – Kralovice 12 Km, Kralovice – Rakovník 27 Km, celkem 79 Km. Trasa po železnici je tak delší o 27 %.
Pro srovnání trasa Praha – Brno je 253 (železnice) / 205 (silnice), tj. o 23 % delší, Praha – Ústí nad Labem 113 Km (železnice) / 87 Km (silnice), tj. o 30 % delší. Obecně silniční síť je hustší než železniční síť, a silnice můžou překonávat terénní překážky snadněji než železnice (ovšem za cenu zásadně horších parametrů – velké sklony, malé poloměry oblouků, vedení hustou zástavbou ...). Trasa Plzeň – Kralovice – Rakovník se v tomto nijak neliší od řady jiných a plně funkčních spojení mezi regiony. Přesto je její „zajízďka vůči silnici“ absolutně nesmyslně vyzdihována a je jí zdůvodněno to, proč zrovna tento spoj není konkurenceschopný. Se stejně absurdní argumentací by nebyl konkurenceschopný téměř žádný železniční spoj v ČR, včetně těch, které jsou prokazatelně perspektivní a počet cestujících na nich vzrůstá.



Dobré příklady, že to jde – v cizině i u nás



Železnice Desná

„obecní“ železnice



Regionální trať

Šumperk – Kouty na Desnou
I.

Vlastník: Svazek obcí údolí Desné, Družstevní 125, 788 14 Rapotín

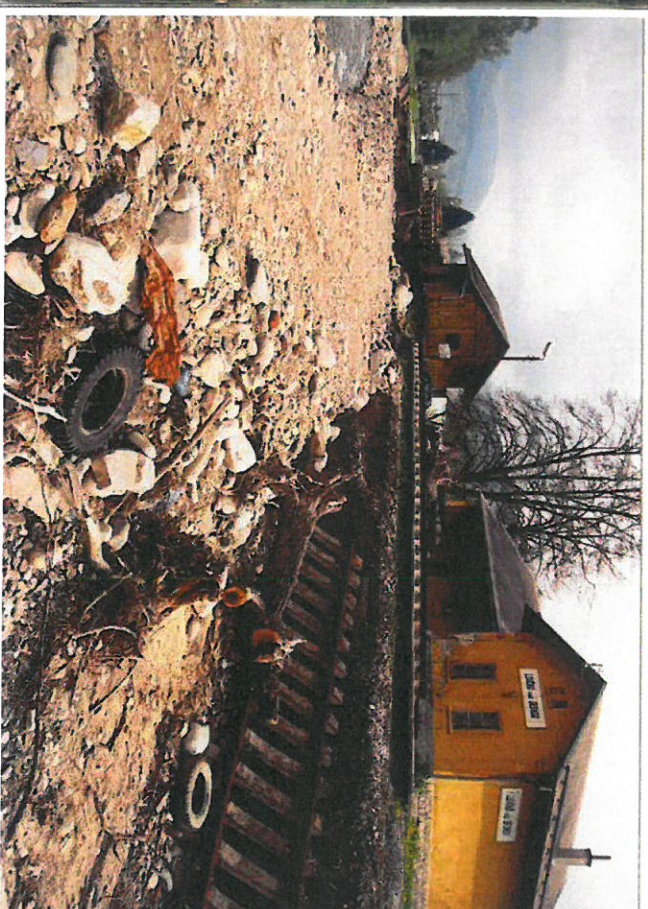
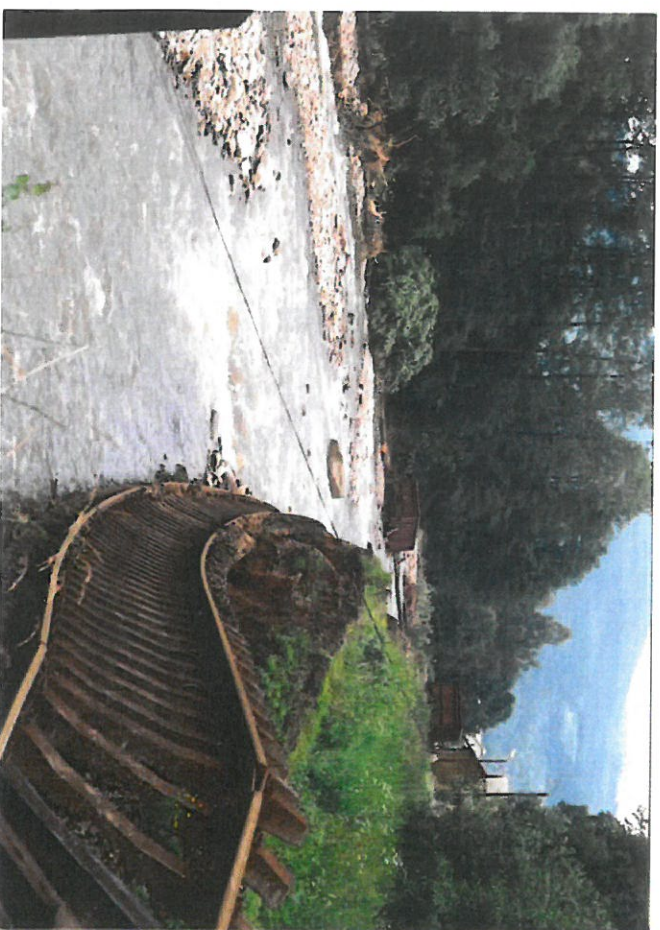
Provozovatel dráhy: SART - stavby a rekonstrukce a.s., Šumperk

Provozovatel drážní dopravy: České dráhy a.s.

- Běžná lokálka sloužící desítky let podhorskému regionu byla zcela smetena povodní v roce 1997. Tehdejší ministr dopravy pan Říman, odpůrce regionálních železnic, rozhodl že trať již nebude obnovena. Obce, které se sdružily do Svazku obcí údolí Desné za účelem obnovy trati po obrovském úsilí získaly prostředky na její obnovu a ministr Říman musel splnit svůj veřejný příslib a trať obcím přenechat. Od té doby obce prostřednictvím správce trati – stavební společnost SART - trvale pracují na zvelebení své trati. Opravy budov a zabezpečovacího zařízení, nové technologie řízení provozu, úroňová nástupiště. Postupně začaly připravovat projekt elektrifikace kde je neodradila slova "tak odborníků" o údajné nerealnosti projektu či výroky "na to nikdy nebudou peníze". „Kdo je připraven není překvapen,, - zatímco jiné „důležitější“ projekty nemohly být zahájeny pro svoji nepřipravenost, zde bylo vše připraveno a čekalo se jen na vhodnou příležitost. A ta nyní díky neschopnosti vyčerpat prostředky EU na výstavbu infrastruktury v plánovacím období 2008 - 2014 přišla.



Povodně 1997... Zkáza a zmar, kterou dokáže porazit jen člověk, jeho cíl a pevná vůle....



Regionální trať

Šumperk – Kouty na Desnou

II.

- Slova předsedy Svazku obcí a dlouholetého starosty obce Rapotín Ing Žerníčka (+ 2018) mohou být inspirací pro jeho kolegy stojící nyní před rozhodnutím jak naložit se „svoji“ lokálkou.
- „Železniční trať historicky byla a stále je dopravní osou našeho údolí. Její existence napomáhá nejen rozvoji turistického ruchu, ale především zajišťuje dostupnost pracovních příležitostí pro naše občany ve spádových městech. Trať je tedy bohatstvím našeho regionu a je našim zájmem starat se o její rozvoj tak aby její přínosy pro region byly trvale co největší. Elektrifikace výrazně zrychlí provoz a moderní vozidla nabídne větší pohodlí. Dostupnost oblasti se tak rozšíří až do Olomouce a tím se dále zvýší hodnota a atraktivnost našeho údolí pro občany i návštěvníky. K dopravní infrastruktuře musíme přistupovat s nadčasovou vizí i když se jedná o regionální trať. Po realizaci elektrifikace prověříme proveditelnost prodloužení trati pod Červenohorským sedlem do Jeseníku. Pokud se obdobné projekty realizují na západ od nás nevidím důvod proč by to i u nás nešlo.“

... nová vozidla, opravené a
využitě budovy, zvýšená
nástupiště, parkové úpravy....

A ELEKTRIFIKACE!!!

www.udoli-desne.cz



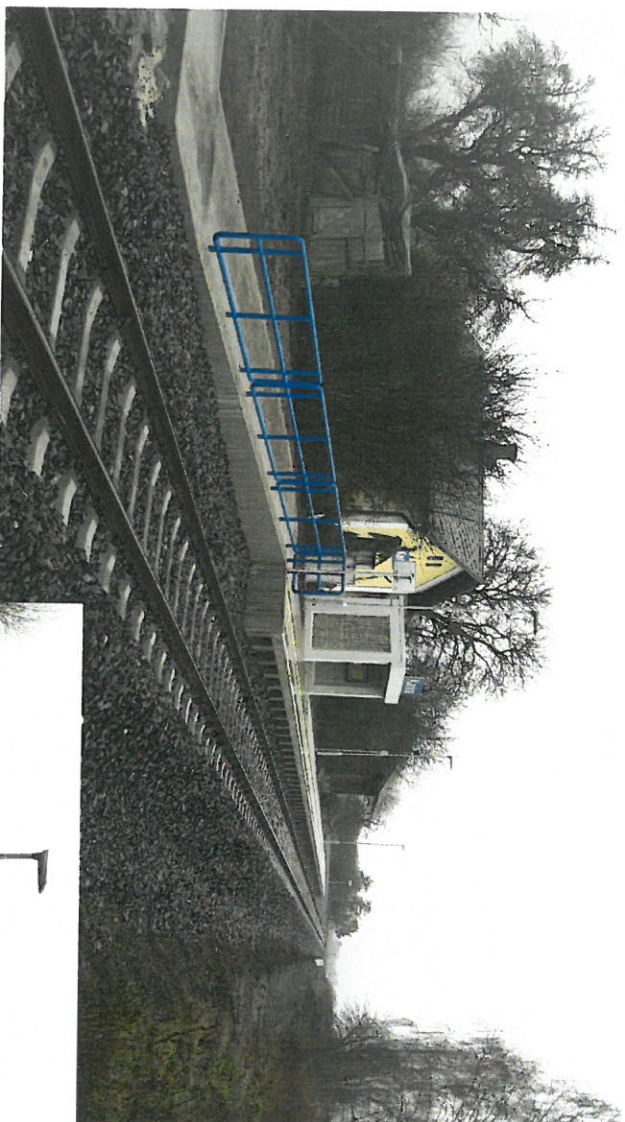
Další příklady že to jde

... nádraží patřící obci Merklín (KV), získala jej jako trosku, nyní jsou v patře obecní byty, dole infocentrum a čekárna



... soukromá zastávka vybudovaná a patřící pivovaru Kocour Varnsdorf, jistě se investice pivovaru vyplatí...





**Lokální trať
rekonstruovaná v okolí
Prahy.
Účel – napojení regionu
na aglomeraci a turistický
ruch = z aglomerace do
regionu**

**Příštěšek
„antivandal“ moc s
prostředím neladí...**



Regionální tratě tak jak mohou vypadat, včetně té naší Zell am See – Krimml





Regionální trať

Zell am See – Krimml

- V roce 2005 smetla povodeň tuto trať a nechala za sebou v lepším případě trosky ve většině trasy vůbec nic. Správce trati – státní společnost – i provozovatel – monopolní státní dopravce – navrhly trať na zrušení. Obce podél trati a Kraj = země Salzburg se však rozhodly trať obnovit na úrovni 21. století. V řadě míst byla trať absolutně zničena a tak bylo snazší ji položit v nové trase, která byla buď přímější, nebo blíže k obcím, případně její těleso slouží také jako protipovodňová ochrana. I když Rakousko není nový člen EU i zde většinu – 80% - nákladů zaplatila EU. Pokud je snaha ze strany regionů, jde vše. EU regionální ekologickou železniční dopravu obecně podporuje.
- Výsledkem je moderní, regionální železniční systém atraktivní jak pro obyvatele regionu, tak turisty. Železnice se stala v této turistické oblasti – Kaprun, Krimmelské vodopády apod. – další atrakcí a osou rozvoje a života regionu.

... stav po povodni 2005





Rekonstrukce ... náklady 32 000 000 Eur





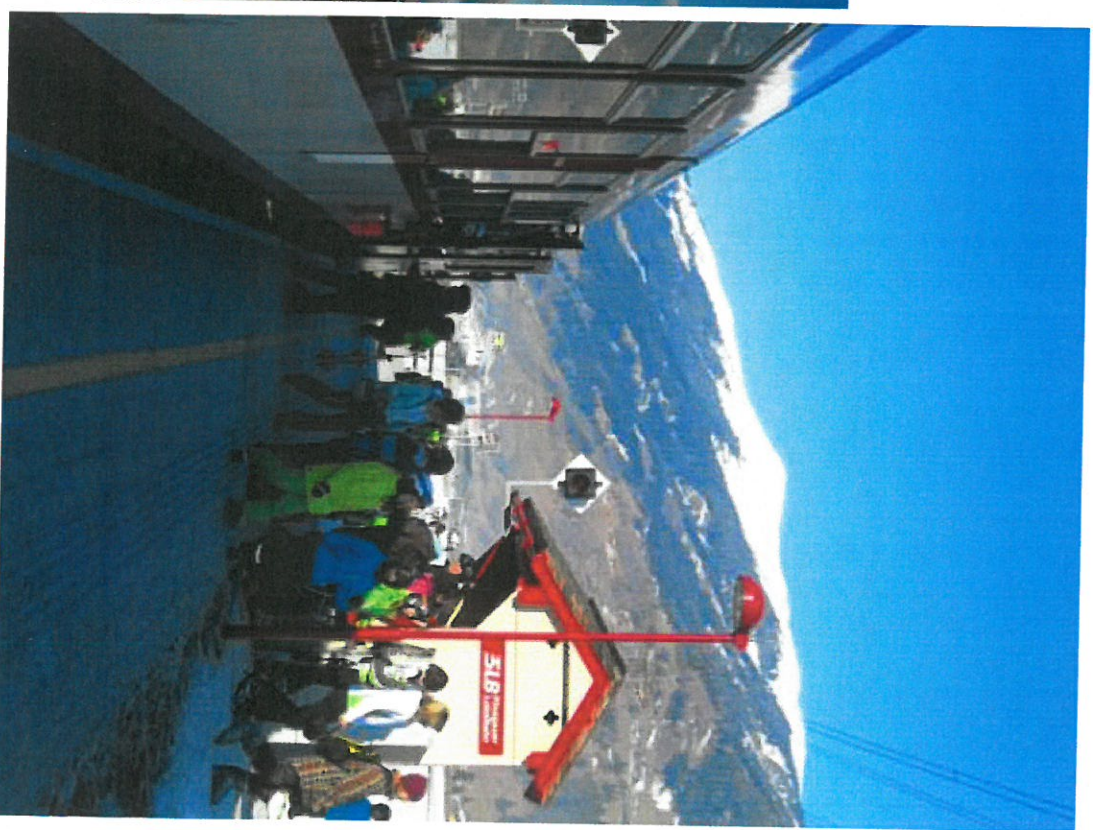
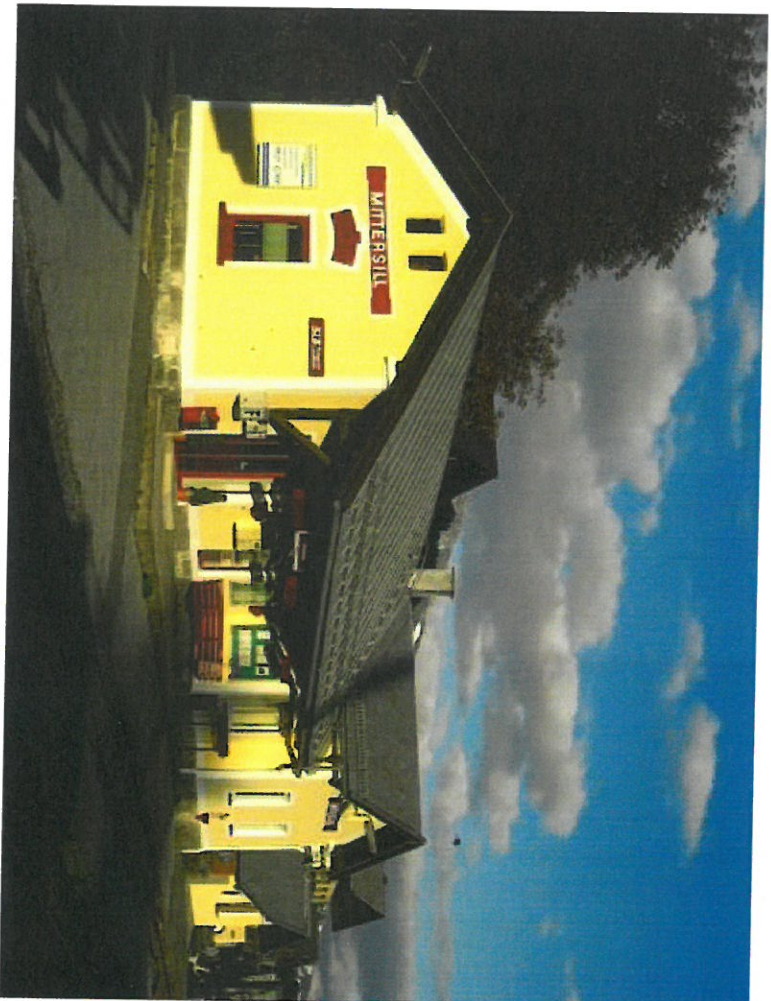
Nová trať





Rekonstruované stanice a zastávky

- Nové využití pro původní budovy
- Stylová podoba zastávek



... a to nejdůležitější - CESTUJÍCÍ



- Rok 2004 před povodní – 200 000 cestujících
- Rok 2010 po rekonstrukci – 800 000 cestujících

Při otevření trati bylo mimo jiné řečeno:

- „Podářilo se nám společně něco, co lze považovat za jen těžko možné“ řekl při slavnostním projevu náměstek hejtmána Dr. Wilfried Haslauer. Celková investice je 32,3 mio Eur, kromě toho země Salzburg financuje dalšími statisíci Eur provoz této dráhy. Další prostředky se investují do reklamy této dráhy ve vazbě na turistický ruch. „Tyto investice představují jasný signál veřejnosti, jaký je vztah politiků země Salzburg k železniční dopravě“ bylo dále řečeno.
- Významný podíl na znovuoobnovení železnice mají i obce na její trase. Nejen že pečují o zastávky a aktivně propagují železnici v rámci turistického ruchu, ale významně podpořily i získání nutných pozemků při změně trasování rekonstruované železnice. Nově rekonstruovaná železnice na druhé straně slouží i jako protipovodňové opatření a sama je lépe zabezpečena proti účinkům povodní.
- „Tato trať má dlouhou minulost, ale především velkou budoucnost jako pátá regionální doprava v 21. století. To dokazuje pozitivní trend v počtu cestujících a další plánovaná výstavba stanic a zastávek, aktivně se pracuje na prodloužení trati až přímo ke Krimmelským vodopádům.“ řekl Gunter Mackinger, ředitel SLB.

Regionální trať Meran – Mals





Regionální trať

Meran – Mals

I.

- Regionální trať je pojatá nejen jako čistě dopravní systém, ale komplexně i po stránce marketingu a navazujících služeb. Tím se stala velice úspěšným a moderním dopravním systémem atraktivním pro všechny věkové ale i sociální zákaznické skupiny.
- Lokální trať v podhůří Alp na pomezí Itálie, Rakouska a Švýcarska byla provozně uzavřena před 25ti lety pro nezájem cestujících. Koncem devadesátých let minulého století bylo rozhodnuto o rekonstrukci a znovuotevření této 60 km dlouhé trati z důvodů extrémního nárůstu automobilové dopravy v tomto turisticky exponovaném regionu, kde je však současně kladen vysoký požadavek na ochranu přírody a krajiny. Investice vložené do rekonstrukce dosáhly několika stovek milionu Eur. Trať byla kompletně modernizována včetně všech mostů a byla vybavena nejmodernější řídicí technikou. Byla rovněž dodána moderní kapacitní vozidla (8 ks - 230 osob/vozidlo) s vysokými trakčními parametry (max rychlost 140 km/hod).

Regionální trať

Meran – Mals

II.

- Po zahájení provozu v květnu 2005 počet cestujících, kteří tuto trať pravidelně používají, rychle předčil všechna očekávání. Již za 10 měsíců se dostal nad 1 mil. cestujících a tato poptávka trvá!!! Trať prochází údolím v podhůří Alp a propojuje regionální centrum Meran s obcemi v údolí. Rekonstrukce se týkala i stanic a zastávek. Právě tato perfektně zrekonstruovaná a pulzující nádražička propojená s parterem města nebo obce, která nabízí řadu služeb pro místní obyvatele i turisty, dělají z lokálky pevnou součást života regionu a obce. V objektu se nachází malá kavárna s prodejem občerstvení, regionálními informacemi, prodejem tisku a propagačních předmětů včetně modelů místních vozidel a samozřejmě prodejem jízdenek. Na peronu je automat na jízděnky a stolky pro venkovní posezení v rámci kavárny. Vše je obsluhováno jedním zaměstnancem!! Provoz zajišťují moderní dieselové jednotky, klimatizované, tiché a velmi pohodlné s dobrými trakčními vlastnostmi. Vzhledem k tomu, že oblast je turisticky atraktivní, vozidla jsou vybavena pro přepravu kol a zavazadel. Ve většině stanic jsou také půjčovny kol, propagační materiály a mapy k cykloturistice. Během dne je provoz veden v půlhodinovém taktu a i zdvojené soupravy jsou dobře obsazené.



Moderní trať



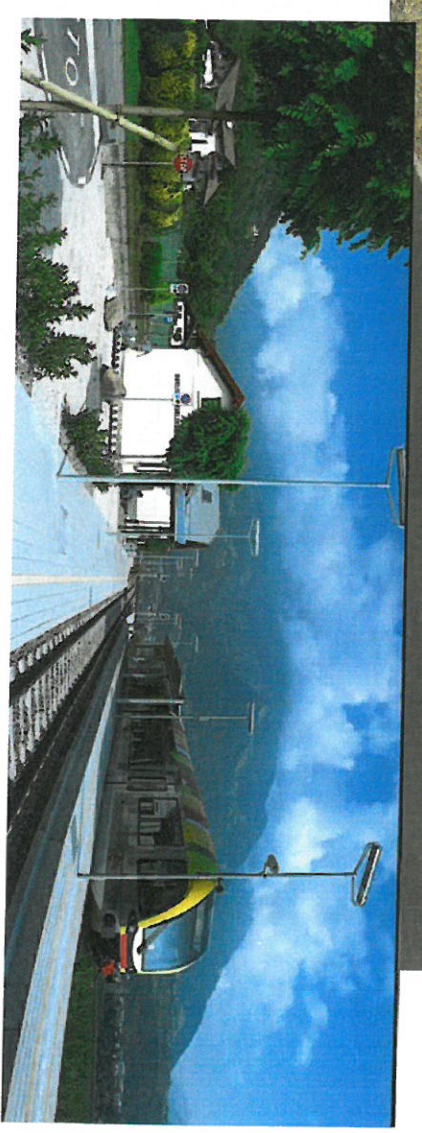


Moderní vozidla






Rekonstruované stanice a zastávky



... a to nejdůležitější - CESTUJÍCÍ





Děkujeme, že jste věnovali několik minut
této prezentaci, a že napomáháte
zachování této železniční trati.



MÍSTNÍ DRÁHA
RAKOVNÍK - MLADOTICE

od roku 1899

Místní dráha Rakovník-Mladotice, z.s.
čp. 14, 331 41 Mladotice
IČ 07535210

S pozdravem

Ing. Petr Tejkl

724 707 528

petrtejkl@seznam.cz

