Poznámky k článku „Emanuel Šíp: Propočty státu k vysokorychlostní trati na letiště jsou fatálně chybné“ zveřejněnému na serveru Zdopravy.cz dne 20. 4. 2020:

* Na základě nařčení zpracovatelů **Územně technické studie - propojení VRT a Letiště Václava Havla Praha** (dále jen ÚTS) ze způsobení „fatální chyby“ byla provedena vícečetná kontrola propočtu investičních nákladů, která potvrdila jejich správnost. K opomenutí zmiňovaných úseků nedošlo, propočet je v souladu se zadáním resp. se závěry výrobních porad. Naopak byly zjištěny nesrovnalosti v přepočtu provedeném týmem Dopravní sekce Hospodářské komory ČR (dále HK ČR). Proti obsahu článku a nařčení z neprofesionality se proto, jakožto zpracovatelé ÚTS, musíme ohradit.
* Nejzásadnější položky, jejichž nezahrnutím má být uměle zvýhodňována „současná představa“ přestavby železničního uzlu Praha, jsou úsek odb. Bašť – Roudnice n. L.-VRT (součást RS4) a (tunelový) úsek Beroun – Praha-Smíchov (součást RS3). Oba úseky jsou součástí ve studii uvažovaného výchozího stavu, tj. nejsou investičně zahrnuty do žádné projektové varianty, resp. všechny varianty s nimi uvažují s jako již existujícími. Toto je uvedeno mj. v kapitole 2.5 Textové části a odpovídají tomu i grafické přílohy (např. B.1.1 nebo C.2).
* Realizací tunelu Praha – Beroun má být zajištěno zvýšení kapacity západního výjezdu z uzlu Praha, který je z důvodu intenzivní příměstské dopravy již dnes prakticky nasycen, což zásadně nezmění ani započatá modernizace stávající trati. Nově vytvořená kapacita bude využívaná nejen dálkovou osobní dopravou, ale také nákladní dopravou, která tím bude zároveň odvedena z hustě osídleného údolí Berounky. Je nezbytné upozornit, že v ÚTS navržené tunelové trasy vedené přes podzemní Praha hl.n.-VRT nejsou svými parametry určené pro (konvenční) nákladní dopravu a nemohu proto řešit problematiku nekapacitního západního výjezdu nákladní dopravy. Vzhledem k tomu, že je tunel Praha – Beroun součástí výchozího stavu a není investičně zahrnut do projektových variant, neprojevilo by se žádným způsobem ani uvažování Ing. Šípem prosazované alternativy k Berounskému tunelu v podobě kratšího tunelu Kosoř – Karlštejn (který je nicméně z pohledu střetů v území velmi nevhodný). V teoretickém případě změny zadání, kdy by nebyl tunel Praha – Beroun součástí výchozího stavu, ale posuzovanou součástí ÚTS, bylo by nezbytné v případě jeho nerealizace najít a investičně ohodnotit jiné adekvátní opatření, vedoucí ke zvýšení kapacity pro nákladní dopravu mezi Berounem a Prahou, resp. v širším pohledu mezi Plzní a středními Čechami. Náklady na takovéto opatření (nyní neznámé) lze těžko odhadovat, nicméně by s ohledem na členitost terénu, ochranu přírody a zastavěnost území nebyly menší, než cena tunelu Praha – Beroun.
* Úsek RS4 Praha-Vysočany – Roudnice n. L.-VRT je ve výchozím stavu zahrnut jakožto pilotní projekt VRT v ČR. Po realizaci úseku Praha hl.n.-VRT přes Letiště do Roudnice n. L. by skutečně došlo k převedení dálkové dopravy na novou trasu, uvolněná kapacita na pilotním úseku by ale byla využita nižšími segmenty – rychlou meziregionální a regionální dopravou. Tyto segmenty dopravy nejsou v ÚTS uvažovány, ale korespondují z průběžných závěrů paralelně zpracovávané SP nového železničního Praha – Drážďany. Tato SP navrhuje dva výjezdy z uzlu Praha severním směrem (střížkovským tunelem a kbelským tunelem). V ÚTS je uvažováno, a propočet IN tomu odpovídá, že nová trať vedená přes Letiště nahradí jeden z těchto severních výjezdů (střížkovský). Dopravní koncept uvažovaný v ÚTS plně využívá kapacitu úseku Praha hl.n.-VRT – LVHP-VRT (zejména kvůli zavedení Letištních expresů dle požadavku HK ČR). Druhá trať z Prahy severním směrem (tedy včetně úseku Bašť – Roudnice nad Labem) je tak nezbytná pro zajištění dostatečné výhledové kapacity pro rozvoj zejména meziregionální osobní dopravy. Bez této trati by navržená nová infrastruktura byla ihned po zprovoznění kapacitně nedostačující.
* Ani v případě ostatních položek uváděných ve srovnávací tabulce nebyly zjištěné chyby v zahrnutí nebo vynechání. Položky jsou menšího významu, v součtu se navíc zhruba nulují, vliv na rozdíl investičních náročností posuzovaných variant je v podstatě nulový. Vysvětlení ke každé položce je nicméně možné dodat.
* Co variantu HK ČR (konkrétně HKČR 1) skutečně prodražuje, je např. sporadicky využitelná dvoukolejná spojka pro přímé vedení vlaků Plzeň – Letiště VH délky 3,9 km s investičními náklady cca 6,9 mld. Kč, v ÚTS také nazývaná jako triangl. A díky ní i částečná paralelnost nové trasy s tunelem Praha – Beroun. Zahrnutí této spojky bylo požadavkem Ing. Šípa.
* V rámci ÚTS byly posuzovány dvě varianty vycházející z iniciačního návrhu HK ČR, označené HKČR 1 a HKČR 2. Investiční náklady uvedené v článku odpovídají variantě HKČR 1. Investiční náklady varianty HKČR 2 jsou zhruba o 30 mld. Kč nižší (tato varianta eliminuje sporadicky využitelnou infrastrukturu a nadbytečné paralelní souběhy tratí ve směru na Beroun). Varianta má zároveň nejnižší investiční náklady ze všech posuzovaných variant (s výjimkou varianty „současná představa“, tj. varianty 1), je výhodná z pohledu jízdních dob, její slabinou je omezená kapacita (nejnižší ze všech variant).
* ÚTS neposuzuje ekonomickou efektivitu variant (v souladu se zadáním), pouze rámcově vyhodnocuje jejich investiční náročnost, a to za účelem relativního porovnání s variantou 1, („Současná představa“), nikoliv jako absolutní vyjádření investičních nákladů. Za tím účelem ÚTS uplatňuje jednotný přístup pro ocenění všech zahrnovaných prvků infrastruktury. Ekonomické hodnocení bude provedeno v rámci Studie proveditelnosti železničního uzlu Praha (v současnosti probíhá výběrové řízení na jejího zhotovitele), pro kterou je ÚTS jedním z podkladů. Před provedením ekonomického hodnocení nelze vyvrátit možnost, že investičně náročnější varianty díky větším přínosům budou ekonomicky efektivní. ÚTS nikde neuvádí opak.
* Návrh byl s HK ČR, jmenovitě Ing. Šípem, průběžně projednáván nejen v rámci standardních výrobních porad, ale i prostřednictvím e-mailů a osobních setkáních (se zpracovateli nebo se zadavatelem studie).
* Mezi „několika bezprostředně zainteresovanými osobami“, které byly seznámeny s výsledky propočtu týmu HK ČR, překvapivě nebyli zpracovatelé ÚTS. O existenci pochybností ze strany HK ČR jsme se dozvěděli až ze zmiňovaného článku, bez možnosti vyjádřit se k jeho obsahu.
* *Pozn. uvozovkami jsou uvedeny citace z článku.*