

Zasedání Zastupitelstva Ústeckého kraje

Dne:

29. 6. 2015

Bod programu:

49.1

Věc:

Obnova železniční trati č. 097 Teplice - Lovosice

Důvod předložení:

Zajištění opravy poškozené železniční tratě č. 097 vedoucí z Teplic do Lovosic, která je v majetku SŽDC. Jednání zástupců kraje s dotčenými představiteli Vlády ČR, kteří mají opravdu této železniční trati ve své gesci.

Nárok na rozpočet Ústeckého kraje:

bez nároku na rozpočet

Zpracoval:

Mgr. Jiří Řehák,
člen ZÚK

Předkládá:

Mgr. Jiří Řehák,
člen ZÚK

Konzultováno:**Projednáno v Radě Ústeckého kraje: NE**

usnesení číslo:

dne:

hlasování:

pro

proti

zdržel se

Předáno OOKÚ:

15. 6. 2015

Expedováno:**Přílohy:****Návrh na usnesení:**

Zastupitelstvu Ústeckého kraje po projednání

A) pověřuje

Oldřicha Bubeníčka, hejtmana Ústeckého kraje a Jaroslava Komínka, člena Rady Ústeckého kraje, vedením jednání za Ústecký kraj s příslušnými členy Vlády ČR a státními orgány a organizacemi s cílem obnovení provozu na celé délce železniční trati č. 097 z Teplic do Lovosic vč. realizace opravy části úseku trati poškozené sesuvem půdy,

B) ukládá

Oldřichu Bubeníčkovi, hejtmanovi Ústeckého kraje a Jaroslavu Komínkovi, členu Rady Ústeckého kraje, informovat členy zastupitelstva na každém zasedání Zastupitelstva Ústeckého kraje o vývoji situace kolem obnovení provozu a opravy části poškozeného úseku, na trati č. 097 z Teplic do Lovosic

Termín: průběžně

Důvodová zpráva:

Železniční trať Teplice – Lovosice byla postavena v roce 1897 jako trať dálková, vedoucí původně z Teplic až do Liberce. Tento údaj je důležitý tím, že se stavebními parametry nejedná o typickou „lokálku“ (ač je tak vlivem charakteru provozu víceméně vnímána), ale jde o trať s lepšími parametry, než mají klasické „lokálky“.

Poškození tratě

K masivnímu svahovému sesuvu, který část tratě poškodil, došlo 7. 6. 2013. O příčinách sesuvu se příliš nemluví, nicméně je zřejmé, že po dobu 116 let byl svah natolik stabilní, že provoz železnice v těchto místech ohrožený nikdy nebyl. Teprve v okamžiku, kdy nastala v blízkosti stavba dálnice, která svah v jeho dolní části narušila, tak došlo k popsanému masivnímu sesuvu. Z tohoto pohledu nelze nahlížet na sesuv jako na „živelnou pohromu“, ale jako na situaci, která vznikla ve zřejmé souvislosti s činností lidí (firem, institucí) a vzniklé škody mají své pojmenovatelné viníky.

Železniční trať byla vlivem sesuvu poškozena v délce cca 200 m. Z celkové délky dráhy od Teplic po Lovosice (36 km) je tak poškozeno pouhých 0,6 % její délky!

Potenciál využití a rozvoje mají zejména ty železniční tratě, které obecně splňují následující dopravně – inženýrská hlediska:

1. Můžou sloužit příměstské dopravě, tj. vedou k velkým městům.
2. Mají návaznost na tratě se segmentem rychlých vlaků (R, EC, IC, SC...).
3. Prochází regionem, který lze považovat za atraktivní.
4. Nevede v souběhu s jejich trasou silnice, která by měla citelně lepší parametry.
5. Je na nich provozována služba, která není silniční dopravou plnohodnotně nahraditelná.
6. Vede územím s mimořádným významem z hlediska ochrany přírody (rezervace, CHKO...)
7. Mají potenciál např. pro jízdu vlaků odklonem při mimořádnostech, atd.

Potenciál tratě je veliký:

1. začíná i končí přímo (bez přestupu) ve větších městech: Teplice – Lovosice (Litoměřice),
2. v obou koncových stanicích je návaznost na rychlíkové tratě,
3. region Českého středohoří lze považovat turisticky za vysoce atraktivní,
4. mimo několika výjimek jsou obce podél tratě dopravně obsluhovány jen nekvalitními silnicemi III. třídy. Žádnou hlavní silnici tak nelze považovat za souběžnou,
5. vede územím s vysokou mírou ochrany přírody, kde převedení ekologické železniční dopravy na mnohem méně ekologickou silniční dopravu je vysoce nežádoucí, mimo jiné i s ohledem na stav silnic, .
6. spojuje dvě důležité železniční tratě (elektrifikované, dvoukolejné) a může být použita v případě odklonů např. při mimořádných událostech v okolí Ústí nad Labem a na dopravních cestách podél Labe,
7. přeprava jízdních kol vlakem není silniční dopravou zcela nahraditelná. Přes existenci tzv. cyklobusů nenabízí tato služba srovnatelnou kapacitu ani praktickou operativnost jako železniční doprava (nutnost otevření přívěsu řidičem, manipulační přestávky prodlužují jízdu aj.).

Další příklady „neperspektivních“ železničních tratí, které měly být zrušené:

- **Trať Milotice nad Opavou – Vrbno pod Pradědem** – Měla být zrušena po povodni v roce 1997 pro masivní poškození (daleko rozsáhlejší než u tratě č. 097 z Teplic do Lovosic) a údajnou nerentabilitu. Obnovena nakonec soukromou firmou OKD Doprava, provozována bez jakýchkoliv problémů dodnes, dobře využita osobní i nákladní dopravou.

- **Trat' Šumperk – Kouty nad Desnou** – Stejně jako trat' Milotice – Vrbno měla být zrušena po povodni v roce 1997 pro masivní poškození (opět daleko rozsáhlejší než u tratě č. 097) a údajnou nerentabilitu. Obnovena Svazkem obcí údolí Desné, provozována bez jakýchkoliv problémů dodnes, momentálně začala rozsáhlá investice, spočívající v elektrifikaci tratě. Po jejím provedení budou nasazeny kapacitní soupravy místo motorových vozů, které už kapacitně nedostačovaly, předpokládá se prodloužení některých rychlíků až do Koutů nad Desnou.
- **Jindřichohradecké místní dráhy** – Provoz na nich byl koncem 90. let minulého století zastavený jako silně prodělečný. Po převzetí provozu soukromým subjektem došlo k úplnému obnovení provozu, modernizaci vozidel i tratí a neustálému nárůstu počtu cestujících a tržeb.

Náklady na obnovení úseku tratě Teplice - Lovosice poškozeného sesuvem:

Přes řadu různých odhadů, které lze považovat za velmi nepřesné a neadekvátně přemrštěné, neexistuje seriózní dokument, který by odborným způsobem a variantně prověřil rekonstrukci železničního tělesa v délce dotčené sesuvem. S vědomím existence celé řady progresivních technologií v geotechnice (odlehčené násypy, vyztužené zeminy atd.), umožňující výstavbu dopravních staveb i ve velmi komplikovaném území, je zřejmé, že prověření možnosti využití těchto technologií je v řešeném úseku tratě č. 097 nezbytně nutné. Dokud není k dispozici, není možné rozhodovat v tak závažné věci na základě dohadů nebo spekulací!

Poškozený úsek tratě č. 097 Lovosice – Teplice je jen zlomkem její celkové délky, náklady na její obnovu pomocí progresivních technologií by byly pravděpodobně řádově nižší, než uvádějí oficiální odhady vládních institucí a řádově nižší, než u výše uvedených obnovených tratí, které byly vlivem povodně poškozené v téměř celé své délce.

Železniční trat' č. 097 z Teplic do Lovosic lze v celkovém kontextu hodnotit jako trat' perspektivní, která byla průběžně udržována, s ohledem na svůj charakter má relativně dobré parametry, velmi výhodnou geografickou polohu a také perspektivu dalšího rozvoje (nová vozidla, nové zastávky – viz. výše uvedené příklady jiných „odepsaných“ tratí).

Naopak silniční síť v okolí má silně nevyhovující parametry, provoz autobusů náhradou za vlaky lze chápat jako provizorium, dlouhodobě jej nelze akceptovat z řady důvodů, např. poškozování silnic těžkým vozidlem, ohrožení např. cyklistů jízdou rozměrného vozidla na úzké silnici, ekologické dopady, snížená spolehlivost např. v zimním období, nutnost přestupů mezi vlakem a autobusem (snížující atraktivitu tohoto spojení), nevhodnost autobusové přepravy např. pro větší skupiny cyklistů, zdržení při přestupech většího množství cestujících s koly atd. Právě z výše uvedených důvodů došlo k obnovení provozu na citovaných tratích v jiných krajích, kde bylo náhradou autobusem také argumentováno (Kouty nad Desnou, Vrbno pod Pradědem, Jindřichohradecko). Ve všech případech se tento postup plně osvědčil a stal se výrazným impulzem k novému rozvoji tratě i regionu.