

## Náměstek hejtmana Martin Sepp píše ministru dopravy Vítu Bártovi kvůli opomíjení železnice v Libereckém kraji



30. 09. 2010 16:41

**Náměstek hejtmana LK Martin Sepp (ČSSD) odeslal dnes dopis ministru dopravy Vítu Bártovi, v němž vyjadřuje značné znepokojení nad tím, že ministerstvo dopravy až do roku 2013 nehodlá v Libereckém kraji rekonstruovat takřka ani kilometr železniční tratě.**

Vážený pane ministře,

s velkým znepokojením jsem se seznámil prostřednictvím Rozpočtu Státního fondu dopravní infrastruktury na rok 2011 a střednědobého výhledu na roky 2012 a 2013 s faktem, že Libereckém kraji je státem úplně opomíjen v případě investičních prostředků do dopravní infrastruktury. V návaznosti na dosavadní kroky Libereckého kraje ve veřejné dopravě je pro nás alarmující skutečností, že **v aktuálním plánu investic Správy železniční dopravní cesty, s.o. do roku 2013 v Libereckém kraji není žádná položka na modernizaci, resp. zlepšení stavu železniční dopravní infrastruktury!**

Dovolte mi, abych Vám po nepříjemném zjištění ve stručnosti představil priority Libereckého kraje v oblasti investic do infrastruktury pro veřejnou dopravu. Naší snahou je, aby se páteřním prvkem stala železnice, na kterou bude navazovat síť autobusových linek. K tomu již řadu let podnikáme kroky limitované naší kompetencí a omezenými finančními zdroji. Jedná se např. o budování nových přestupních terminálů a železničních zastávek z prostředků místní samosprávy nebo úspěšné zavedení plně integrovaného tarifního systému IDOL. Přesto existují oblasti, které se nám zlepšit zatím nepodařilo. V první řadě je to kvalita infrastruktury pro železniční dopravu. V minulých desetiletích neproběhly na území Libereckého kraje žádné významné investiční akce s přímým dopadem na komfort cestování z pohledu cestujících. Jedinou světlou výjimkou je vybudování perónů v žst. Turnov. Kvalitě železniční sítě pak odpovídá i rozsah dálkové dopravy zajišťované Ministerstvem dopravy. **Je smutným faktem, že Liberec jako jediné krajské město nemá přímé železniční spojení s hlavním městem.** Ani v ostatních relacích není dálková doprava pro dlouhé cestovní doby příliš atraktivní. Bohužel musíme konstatovat, že v oblasti investic do železniční infrastruktury se Liberecký kraj oprávněně cítí být oproti jiným oblastem dlouhodobě poškozován a je tak nucen vynakládat i vyšší podíl prostředků na zajištění dopravy ze svého rozpočtu.

**Naší prioritou nejvyšší důležitosti je rekonstrukce železniční trati SŽDC, s.o. č. 036** podle projednaného investičního záměru "Zajištění provozuschopnosti trati Liberec - Tanvald" (aktualizace 2009) v co nejkratším termínu. Ač je trať vedena coby regionální, jedná se z pohledu osobní dopravy o nejvýznamnější železnici v kraji, obsluhující při délce 27 km aglomeraci se 170 tisíci obyvateli! Liberecký kraj byl v uplynulých letech v této věci velmi aktivní. Spolufinancoval geodetické zaměření trati, průzkumy a další dopravně-technologické dokumentace jako podklad pro zpracování citovaného investičního záměru. Nákladem měst a obcí (bez příspěvku SŽDC, s.o. či ČD, a.s.) bylo na základě zmíněných podkladů na trati 036 vybudováno několik nových zastávek, které mají zlepšit dostupnost železnice a v souladu s novým zákonem umožnit omezení souběžné autobusové dopravy. Na základě projednání záměru se SŽDC, s.o. zorganizoval Liberecký kraj výběrové řízení na dopravce, se kterým má již smluvně od prosince 2011 zajištěno nasazení výkonných kolejových vozidel, potřebných pro zavedení intervalu 30 minut. Tento interval je podmínkou, aby trať mohla plnit dopravní úlohu v integrovaném systému. Jsme velmi nespokojeni, že ani tato jediná akce relativně menšího rozsahu nebyla dosud zařazena do reálného plánu investic SŽDC, s.o.

Prioritou pro delší časový horizont je rychlé železniční spojení Liberec - Praha. V nejbližším období je proto potřebné vymezit příslušný dopravní koridor a zajistit jeho územní ochranu.

Pro zlepšení kvality a úspěšnou integraci osobní dopravy vnímáme jako nezbytné budování intermodálních přestupních terminálů a bezbariérových nástupišť. Stavby bylo možné financovat z Regionálních operačních programů. Tyto zdroje jsou již reálně vyčerpané. Proto je nutné definovat nový způsob pro zajištění prostředků pro tyto investice, které jsou nad finanční možnosti obcí a krajů.

Vážený pane ministře, prosíme Vás o pomoc při realizaci našich priorit. Bez Vaší účinné spolupráce a podpory nemůžeme dále zlepšit kvalitu veřejné dopravy v našem regionu.

Vážený pane ministře, moje poslední intervence se týká již dávno vybudované nové železniční

zastávky Velké Hamry město, která je součástí jinak úspěšného projektu Zlepšení dopravní obslužnosti Mikroregionu Tanvaldsko, který čerpá finanční prostředky z Regionálního operačního programu NUTS II Severovýchod v prioritní ose 1.2 Rozvoj dopravní infrastruktury. V Mikroregionu Tanvaldsko vznikly díky tomuto projektu 3 nové železniční zastávky a 1 je ve výstavbě, dále bylo obnoveno a částečně i nově vybudováno 18 autobusových zastávek. Železniční zastávka Velké Hamry město byla vybudována v délce nástupištní hrany 90 metrů oproti původnímu projektu, který počítal s délkou nástupiště cca 144,5 metru. **Posledním stanoviskem dotčených na Ministerstvu dopravy ČR jako objednatele dálkové dopravy mají rychlíky Praha – Tanvald tuto zastávku na ideálním místě uprostřed města a sídliště projíždět, protože cca 10 % rychlíků má větší délku než nástupiště.** Stejně rychlíky zastavují na nedaleké zastávce v obci Plavy s délkou nástupiště 95 metrů a tuto situaci umožňuje a provozní opatření řeší Předpis pro provozování drážní dopravy na mnoha místech v České republice. O takovém stanovisku a případné potřebě jeho revokace v době ukončování příprav nového jízdního řádu 2010/2011 si uděláte jistě úsudek sám.

*S pozdravem náměstek hejtmana Libereckého kraje Martin Sepp, pověřený vedením resortu dopravy*