

Vážený pan
Mgr. Pavel Dobeš
ministr dopravy
Ministerstvo dopravy
nábř. L. Svobody 1222/12
110 15 Praha 1

Věc: Žádost o vyřazení železniční tratě 241 (Okříšky – Znojmo) ze seznamu tratí určených k převodu do kategorie drah regionálních

Vážený pane ministře,

Obracíme se na Vás s prosbou o pečlivé posouzení a případně přehodnocení důvodů, pro které by trať 241 měla být převedena do kategorie regionálních drah.

Důvody, proč obecně k tomuto hromadnému převodu tratí dochází, jsou nám známy a víme, že v mnoha případech je toto rozhodnutí opodstatněné, v některých dokonce všestranně výhodné. Soudíme však, že výše uvedená trať je svým způsobem specifická a posouzení jejího významu vyžaduje uplatnění nejen čistě ekonomických a technických hledisek, ale i nahlédnutí širších politických souvislostí a dopadů, které může být učiněno jen na základě dlouhodobé politické vize. Proto se obracíme přímo na Vás a dovolujeme si uvést důvody, proč by trať 241 měla zůstat tratí celostátní. Vyjadřujeme zároveň naději, že náš pohled bude pro Vás cenný a důvody níže uvedené budete při svém rozhodování odpovědně brát v potaz.

Dovolte nejprve krátkou zmínku historických souvislostí. Trať 241, jako bývalá součást bývalé Rakouské severozápadní dráhy, byla stavěna jako dálková s tím, že její regionálně obslužná funkce byla jen sekundární. Její hlavní funkcí bylo spojit nejkratším možným způsobem severní Čechy s Podunajím. Tomu odpovídá i trasování, které na našem území míjelo malé obce (mj. také město Třebíč). Postupně sice docházelo k dodatečné výstavbě zastávek, ale význam tratě pro dálkovou dopravu zůstal prioritní - i v technických parametrech umožňujících provoz těch nejtěžších vlaků (22,5 tun na nápravu) rychlostí 80 km/h.

Po roce 1989 došlo k obnovení železničního hraničního přechodu Šatov – Retz a v roce 2009 byla za pomoci evropských fondů dokončena finančně náročná rekonstrukce a elektrifikace úseku Retz – Znojmo (včetně kompletní obnovy znojemského viaduktu), tak aby tento úsek odpovídal evropským předpisům. Znojmo tak dostalo v osobní dopravě přímé kvalitní železniční spojení s Vídní, zajišťované rakouským dopravcem ÖBB. V nákladní dopravě pak bylo počítáno s tím, že ČR nabídne trať 241 jako část nejkratší spojnice v relaci Vídeň – Drážďany s dlouhodobým výhledem na její elektrifikaci.

Úmysl deklasovat nyní trať 241 do kategorie drah regionálních znamená, že stát se tímto oficiálně zbavuje odpovědnosti za infrastrukturu, která však z podstaty věci samé nemá charakter regionální, nýbrž státní, ne-li mezinárodní. Navíc uvažovaný převod této trati na úroveň správy krajských struktur by znamenal její fragmentaci a definitivní úpadek, neboť bude velmi obtížné zajistit financování její údržby v rámci okrajových regionů dvou krajů, kterými prochází. V době, kdy rapidně rostou ceny pohonných hmot, lze reálně očekávat renesanci železniční dopravy. Zbavit tímto stát jedné z větví, která v budoucnu může plnohodnotně fungovat jako odlehčovací či záložní k tranzitním koridorům, je krátkozraké. Je nutno mít na zřeteli dlouhodobou politiku této vlády i vlád předchozích, které ve svých programových prohlášeních vždy jasně deklarovaly nutnost odlehčit silniční dopravě jejím částečným převedením na železnici.