



SENÁT
PARLAMENTU
ČESKÉ REPUBLIKY

VÝBOR PRO ÚZEMNÍ ROZVOJ, VEŘEJNOU SPRÁVU A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ
PŘEDSEDA VÝBORU
Zbyněk Linhart

V Praze dne 27. června 2018

Kancelář Senátu

27.6.2018

8680/2018/S



JID: S-22829-2018

Počet příloh: 0

Věc: Několikeré nepovedené opravy železničního přejezdu P2600 v k.ú. Markvartice v okrese Děčín na silnici I/13 – demonstrace nefunkčnosti a neschopnosti spolupráce mezi SŽDC a ŘSD

Vážený pane ministře,

po **třetí nezdařené opravě železničního přejezdu P2600 v k.ú. Markvartice v okrese Děčín** na silnici I/13 mi nezbývá, než na Vás apelovat s žádostí o sjednání nápravy.

Do roku 2015 se tento přejezd nechal přejet relativně hladce. Pak se realizovala tzv. modernizace tratě Benešov n. Ploučnicí – Rumburk, o jejímž nedobrému průběhu jsem Vás informoval po jednom jednání pléna Senátu.

I. oprava

Na podzim roku 2015, po první opravě přejezdu v souvislosti s pracemi na „modernizaci“ železniční tratě, si řidiči po otevření přejezdu hromadně stěžovali na jeho enormně nekvalitní stavebně-technické provedení. Přejezd připomínal spíše skokanský můstek a byl nebezpečný pro automobily i jejich posádky.

II. oprava

Správa železniční dopravní cesty se proto v létě 2016 pustila, několik měsíců od ukončení první opravy, do druhé opravy přejezdu. Několikadenní uzavírka za účelem re-opravy přejezdu ale opět nestačila na uvedení přejezdu do bezpečného stavu. Za přejezdem zůstal takový hup, že auta měla s přejezdem problém i při jízdě pod 30 km/h.

III. oprava

Od 14. do 16. 5. 2018 probíhala třetí oprava přejezdu. Ale ani ta neproběhla, jak měla a po otevření přejezdu jsou bezpečnostně - technické parametry přejezdu ještě horší, než byly po opravě druhé. Přitom paradoxně zmizely značky, které předtím upozorňovaly na nerovný povrch vozovky po druhé nepovedené opravě přejezdu. A tak po třetí zřušované opravě je situace na přejezdu pro řidiče ještě nebezpečnější, než kdykoli předtím.

Laik žasne, odborník se diví. Pokud se stejná chyba u Vámi řízených organizací opakuje krátce po sobě po třetí za sebou, je chyba v nastavení systému a v jeho řízení. O efektivně nevyužitých, či spíše o několikanásobném zneužití veřejných prostředků ani nemluvě.

Žádám Vás proto (jakkoli si přitom připadám hloupě, že takovou samozřejmost musím požadovat po ministrovi, ale jak praxe ukazuje, jinak to asi nejde):

a) **přimějte konečně Vámi řízené organizace, SŽDC a ŘSD, aby při opravách železnic a komunikace spolu spolupracovaly a komunikovaly, jak by každý normální člověk v této situaci očekával.** Aby SŽDC neopravovala přejezdy bez jakékoli návaznosti na správce komunikace. Aby ŘSD včas řešilo stav sjízdnosti přechodů a zejména při opravách přejezdů u nich nechalo dělat delší rozjezdy (předpokládám, že v zakázce na opravy rovných přejezdů nebyl požadavek na vybudování skokanských můstků). Přejezd v Markvarticích není jediným přejezdem, kde několikrát opravy za sebou vedly pouze ke stále horšímu stavu jeho sjízdnosti. To samé se týká např. přejezdu v Krásné Lípě.

b) zajistěte prosím, aby **další úprava u výše zmiňovaného přejezdu v Markvarticích na Děčínsku** do stavu, který by odpovídal 21. století. A podobě i u dalších podobných staveb.

Na případné opětovné vysvětlování, že železniční trať je nově – moderně klopená, bych chtěl připomenout, že podobné resp. daleko modernější tratě se dělají po celém Světě a dá se to zvládnout.

Chtěl bych také zdůraznit, že stavbou fakticky dotčený majetek – silnice první třídy a železniční trať je v majetku státu, spravován státními organizacemi spadající do kompetence vašeho ministerstva.

Budu Vám držet palce, aby se Vám to napočtvrté povedlo.

S pozdravem



Zbyněk Linhart

senátor za obvod Děčín
předseda Výboru pro územní rozvoj,
veřejnou správu a životní prostředí
Senátu Parlamentu ČR

Vážený pan
Ing. Dan Ťok
ministr dopravy
Ministerstvo dopravy ČR
Praha