



VÝBOR PRO ÚZEMNÍ ROZVOJ, VEŘEJNOU SPRÁVU A ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ
PŘESEDÁ VÝBORU

Zbyněk Linhart

V Praze dne 11. prosince 2018

Kancelář Senátu

11.12.2018 17212/2018/S



JID: S-44846-2018

Počet příloh: 1

Návrh na zrušení přímých spěšných vlaků Kolín – Rumburk (Šluknov)

Vážený pane premiére,

v příloze Vám dávám na vědomí dopis hejtmanovi Ústeckého kraje, v němž starostové Šluknovského výběžku požadují po Ústeckém kraji vydat zamítavé stanovisko k avizovanému **plánu ministerstva dopravy zrušit přímé spěšné vlaky Kolín – Rumburk** (Šluknov), resp. k jejich plánovanému ukončení už v Novém Boru. K postoji starostů se tímto připojuji, protože realizace zmíněného záměru **povede k další izolaci Šluknovska od zbytku kraje i republiky, s dalšími negativními dopady na místní obyvatele. Šluknovský výběžek je ze tří stran obklopen Německem a do vnitrozemí je pohoří, což dělá tento kout země, kde stále ještě žije 55 tisíc obyvatel, nepřístupný! Jsou v něm špatně dostupné základní veřejné služby a situace se dále zhoršuje.**

Dovolte **krátký historický exkurz k železničnímu spojení severního regionu** (Rumburk a okolí, Šluknovský výběžek) se středními oblastmi země (východní Čechy) a Moravou.

1. Už po roce **1869 bylo uvažováno o přímém spojení Berlína a Vídně přes Budyšín a Rumburk** po právě vzniklé České severní dráze směr Česká Lípa, Kolín, Jihlava, Vídeň. Nakonec se přímé vlaky mezi oběma hlavními městy rozjely přes Žitavu a Liberec.
2. **Kolem roku 1900** rostl zájem českých Němců z „českého Manchesteru“ (Jiříkov, Šluknov, Rumburk, Varnsdorf) o Vídeň, kde bylo (pro ně stejnojjazyčné) kulturní, duchovní a hospodářské centrum země. (například členové varnsdorfské sekce Alpenvereinu založené 1887 jezdili přes Vídeň do své Warnsdorfer Hütte, která dodnes existuje ve výši 2336 m u Krimmelského ledovce.)
3. **Byly zavedeny přímé vlaky !!!** ze stanice Georgswalde/Ebersbach (na trati Drážďany – Žitava) po kmenové České severní dráze přes Rumburk, Jedlovou, Českou Lípu, Mladou Boleslav, Kolín, Jihlavu a Znojmo do Vídně. 2 spoje, 1 denní, 1 noční, doba jízdy 11 – 13 hodin.

4. Za **1. Československé republiky vzrostl zájem o přímé spojení s novým hlavním městem.** V roce 1930 jely 3 páry vlaků z Ebersbachu přes Rumburk a Mladou Boleslav do Prahy a zpět. Doba jízdy 3,5 – 5 hodin.
5. Za **2. světové války** bylo dálkové **spojení** utlumeno, přesto **fungovalo**. Po roce 1948 bylo pomalu obnoveno **přímé propojení Rumburka a Kolína**, s některými jízdami až do Znojma, např.:
 - a. JŘ 1971/72: Ranní rychlík Rumburk-Znojmo jel 8 hodin, opačně byl veden z Kolína přes Mělník do Ústí-Střekova. Jízdní doba v obou směrech 8 hodin.
 - b. JŘ 1981/82: Rychlík Rumburk-Znojmo jel stále v obou směrech 8 hodin. V úseku Jihlava – Znojmo jen v So a Ne v létě.
 - c. JŘ 1992/93: Rychlík Rumburk – Znojmo překonal tuto vzdálenost za necelých 7 hodin, opačně jel odpoledne a večer do Děčína, stále 8 hodin.

Zřejmě se vznikem nových krajů a zejména na prahu 21. století byly postupně dále zavedeny **přímé páry rychlíků Rumburk a Kolín a zpět, dnes (2018) většinou ve 2 až 4 hodinovém taktu. Postupně existují takováto spojení 4x až 5x denně. Některé jedou ze/do Šluknova. Spoje jsou velmi dobře obsazeny.**

Toto spojení motorovými rychlíky (Rumburk – Kolín) trvá **přibližně 3 hodiny**. V Kolíně se nabízí přestup na častá spojení směr Pardubice – Olomouc – Ostrava a Pardubice – Brno – Bratislava, resp. Havlíčkův Brod – Brno a Havlíčkův Brod – Jihlava. Spojení je i na Prahu. Je velmi výhodné a rychlejší, než delší spojení přes Děčín, labským údolím a Prahu s přestupem navíc, neboť sleduje původní rychlou „vídeňskou“ osu.

Pro obyvatele nejsevernějších Čech, kteří jinak mají spojení v rámci Ústeckého i Libereckého kraje velmi zdoluhavé, je alespoň přímá doprava stávajícími rychlíky do Kolína částečným zmírněním dlouhých jízdních dob.

Chystané zavedení přestupů v Novém Boru zkomplikuje spojení na této trati. V praxi se navíc denně stává, že přípoje nečekají!

Občané Šluknovska budou zase o něco více znevýhodněni proti občanům centrálních oblastí, kteří mají ze stanic na hlavních tratích kolem Ústí všechna spojení do Prahy a vnitrozemí kratší a rychlejší, budou odrazováni od využívání veřejné dopravy.

V situaci, kdy je ze strany státu velmi vstřícně nastavené jízdné pro děti, mládež a seniory, je rušení přímých spojů nepochopitelným krokem zpět.

Přítom přímé vlakové spojení Šluknovska s vnitrozemím přežilo monarchii, přežilo protektorátní režim, přežilo i komunistický režim a přežilo i prvních 30 let demokracie.

Až Vaše vláda hrozí tím, že zrušením přímých vlaků připraví občany Šluknovska o jediné rychlíkové spojení se zbytkem republiky.

A nejen to. Další komplikace pro lidi mířící ze Šluknovska do Prahy nebo na Moravu přibude v tom, že linku mezi Novým Borem a Kolínem má provozovat společnost Arriva. Pro cestující mířící z výběžku přes Kolín dál do vnitrozemí to bude představovat nutnost nákupu tří dražších jízdenek - jednu pro vlak Českých drah do Nového Boru, další do vlaku Arrivy, a třetí pak znovu do spoje Českých drah. A k dovršení všeho zlého si cestující **pohorší i kvalitativně**. Zatímco na regionálních tratích na Děčínsku jezdí například nové motoráky RegioShark nebo jednotky RegioPanter, Arriva má nasadit na trať z **Nového Boru do Kolína jen motorové jednotky 845, které byly vyrobené už před třiceti lety !!! (vyřazené v Německu!) a nemají být ani nízkopodlažní, ani klimatizované. Opravdu pokrok, odpovídající veřejné dopravě 21. století. To myslíte opravdu vážně ?!**