

č. 22 293 1979

Záznamy o oběhu spisu					

Utvar: Zpracovatel: Čís. tel.:

Předpisy pro oběh spisu:

0 22 Ing. Procházka 3322

Vše: Zpráva o rušení málo využí-
tých železničních tratí.

Spis předchozí:

*Ulož S ihud
V roce dne 17. 8. 87
ved odd. 7. 1. 15*

Spisy následující:

Spisy vyřazené zároveň:

Do plátny došlo dne 27. 8. 1979

Do spisovny došlo dne 1. X. 1984

napadl Michalov kusů 12 kusů

Spis má 1 ref. 1 vlož. 0 exhib. 0 příl. 0

četl

..... svazků a dalších spisů; z toho je

odesláno dne 1. X. 1979

zvlášť uloženo svazků (kde)

1/1 výprav

VÝBOR LIDOVÉ KONTROLY
ČSSR
PRAHA

odbor dopravy a spojů

V Praze dne 28. srpna 1979

Vážený soudruhu,

v r. 1977 jsme s Vámi projednávali problematiku rušení málo využitých železničních tratí. Z jednání tehdy vyplynulo, že plnění uložených úkolů zaostává na území České socialistické republiky.

Vzhledem k tomu, že důsledné zabezpečování úkolů souvisejících s rušením málo efektivních železničních tratí by mohlo být jednou z cest, jak dosáhnout dalších úspor paliv a energie, žádáme Tě o podání zprávy, jakých výsledků v rušení tratí bylo dosaženo k 30. 6. 1979, jaké jsou předpoklady do konce r. 1980, případně v období 7. 5LP. Ve zprávě uveď i stanovisko Jihočeského, Severočeského, Jihomoravského a Severomoravského kraje k těmto otázkám.

Tvoji zprávu očekáváme do konce září 1979.

Se soudružským pozdravem

Hlavní kontrolor
odboru dopravy a spojů
Ing. Miroslav Štěpánek



Vážený soudruh
Ing. Zdeněk H o l u b
ředitel odboru
výhledu a dopravní politiky FMD

P r a h a

30. srpna 1979

pm 28.8.79 - dočtyřel
30.8.79 - servise!
Ing. Miroslav Štěpánek

0 22:

K dopisu hlavního kontrolora odboru dopravy a spojů VLK
se navrhuje výprava č. 1

Věc a čj. z obalu

Vážený soudruh
Ing. Miroslav Štěpánek
hlavní kontrolor
odboru dopravy a spojů
Výbor lidové kontroly ČSSR
Sokolovská 144
Praha 8 - Karlín

180 00

Vážený soudruhu,

k Tvé žádosti o podání zprávy ve věci rušení málo využitých železničních tratí v souvislosti s úsporou paliv a energie sdělují, že jsme tuto otázku prověřili na základě usn. vlády ČSSR č. 53/79 a dospěli k odlišným názorům.

Na základě dosud zpracovaných studií je možné učinit následující zobecňující závěry:

1. Hranice společenské efektivity železniční dopravy se pohybuje okolo 0,5 mil.hrtkm/km za rok. Snižuje se v případě, kdy jsou zrušením tratě vyvolány stavební investiční náklady (silnice, sklady, plochy apod.), zvyšuje se v případě nákladné komplexní rekonstrukce železniční tratě.
2. Průměrná roční úspora pracovních sil v železniční dopravě činí asi 5,8 osob/mil.hrtkm, adekvátní zvýšení potřeby u silniční dopravy činí asi 3 osoby /mil.hrtkm.
3. Roční vlastní náklady u železniční dopravy jsou značně rozdílné, pohybovaly se v rozmezí 0,4 - 1,3 Kčs/hrtkm, adekvátní náklady v silniční dopravě 0,2 - 0,3 Kčs/hrtkm.
4. Spotřeba motorové nafty vychází vyšší u silniční dopravy asi o 10 litrů/1000 hrtkm.

Všechny tyto údaje je však nutné chápat jen jako orientační a průměrné, odpovídající charakteristikám těchto tratí, přičemž v silniční dopravě nejsou srovnatelné a běžně sledovanými ukazateli.

Vyšší spotřebu motorové nafty ovlivňuje především nákladní doprava, jejíž spotřeba je u silniční dopravy řádově vyšší než u dopravy železniční. U osobní dopravy jsou spotřeby motorové nafty zhruba na stejné úrovni.

Protože rušení tratí přichází do stále složitějších a náročnějších dopravních podmínek, nepokládáme dále tento program z hlediska spotřeby nafty za rozhodující racionalizační opatření. Přesto však jej nadále sledujeme i pro období 7.5LP, přístup k rušení tratí musí však být individuální a citlivý i s ohledem na naturální ukazatele spotřeby nafty. Tento přístup uplatňujeme již v současné době.

K 30.6.1979 bylo zrušeno 13 tratí o celkové délce 138 km. V nedávné době bylo vydáno rozhodnutí o zrušení části tratě Česká Lípa - Česká Kamenice v úseku Česká Lípa Střelnice - Kamenický Šenov a zastavení osobní dopravy ve zbývající části tratě s účinností od 30. září 1979. Na zrušené části tratě není žádný přepravce. Od nového jízdního řádu byla zastavena osobní doprava na trati Hrušovany u Brna - Židlochovice, nákladní doprava zůstává zachována. Na trati Nemotice - Koryčany byla dohodnuta změna povahy dráhy na vlečku a zastavení osobní dopravy. Pro plánovací obtíže s delimitací bylo opatření odloženo z roku 1980 na rok 1981. V dohledné době bude vydáno rozhodnutí na zrušení části tratě Chrást u Chrudimi město - Hrochův Týnec a zastavení osobní dopravy na zbývající části tratě do Chrástu u Chrudimi k novému jízdnímu řádu 1980-81. Nákladní doprava na krátkém úseku z Chrástu u Chrudimi do Chrástu u Chrudimi město zůstane zachována. K témuž datu je připravováno zrušení úzkorozchodné tratě Frýdlant v Č. - Heřmanice, kde již v roce 1976 byla doprava z technických důvodů zastavena a náhradní autobusovou dopravu zajišťuje smluvně ČSAD za tarif ČSD. Dřívější zrušení naráželo stále na neústupný požadavek ONV v Liberci na nákladnou rekonstrukci přilehlé silnice. Tento problém řeší s velkým pochopením Severočeský KNV.

1. vložka k čj. 22 293/79

K urychlení realizace programu rušení tratí v 6.5LP kladně přispělo opatření ČPK, která při sestavě plánu na rok 1979 zařadila do zápisů s jednotlivými KNV potřeby vyvolané rušením tratí (příloha č. 1). Jako nedostatek se však ukázalo, že toto opatření proběhlo jen na úrovni plánovacích útvarů, ale neproniklo na odbory dopravy KNV a nebylo promítnuto do hospodářských plánů n.p. ČSAD. Stalo se však silnou oporou pro FMD při prosazování našich záměrů.

Tím bude program rušení tratí v 6.5LP v převážné míře splněn až na tři tratě a to Rohatec - Sudoměřice, Nezamyslice - Morkovice a Jindř. Hradec - Nová Bystřice. Zápis z jednání s JM KNV v této věci je v příloze č. 2. Úzkorozchodnou trať Jindř-Hradec - Nová Bystřice budeme zřejmě muset řešit komplexně s ostatními dvěmi úzkorozchodnými tratěmi Jindř-Hradec - Obrataň a Třemešná - Osoblama, protože se zde objevují stejné technické i ekonomické obtíže se zajištěním provozu po roce 1985. Na náš dotaz u SČ KNV a Sm KNV co v této věci připravují ve své pravomoci pro 7.5LP jsme dostali v podstatě negativní odpovědi (příloha č. 3 a 4).

Pro 7. 5LP jsme pak vybrali k řešení další tratě, studie zpracovává Dopravní rozvojové středisko. Na náš požadavek byl do návrhu metodických pokynů pro sestavu 7.5LP zařazen v oddílu doprava samostatný formulář, podle něhož proběhne plánovací proces rušení tratí.

Se soudružským pozdravem

V Praze dne 26. září 1979

Ředitel odboru výhledu a
dopravní politiky:

Stavský J. *Ředitel odb.*

21.9.79

sekr. oz.

fildoky na XEROX