

Co je a není konzervace dráhy

aneb zneužití tématu a nepochopení smyslu

Konzervace:

1. Je ochrana dráhy před jejím nenávratným zrušením.
2. Je možnost alternativního využití dráhy.
3. Je příležitost oživení turistického ruchu regionu s vyššími benefity pro širší společnost než v případě příležitostného železničního provozu.
4. Je ekonomicky efektivní alternativa oproti nákladům na zajištění provozuschopnosti dráhy.
5. Přináší každodenní benefit pro místní obyvatele, kteří již po železnici do zaměstnání přestali a již nebudou dále jezdit.
6. Přináší benefity pro širší skupinu obyvatel, včetně místních oproti variantě příležitostného železničního provozu atraktivní jen pro úzkou skupinu lidí.
7. Legislativně zrychluje zavedení alternativního způsobu dopravy, bude-li o něj ze strany samospráv zájem.
8. Je moderní, ve světě běžný, nástroj podpory turistického ruchu v regionu.

Konzervace není:

1. Zrušení dráhy, jak je předkládáno medii a zájmovými skupinami.
2. Kvůli úspoře nákladů státu a vlastníka infrastruktury protože srovnatelné finanční prostředky vynaloží stát jinou formou na jiné druhy dopravy (je jedno zda SFDI zaplatí náklady na obnovu dráhy nebo na výstavbu cyklostezky).
3. Proces bez účasti samospráv a krajů.
4. Automaticky zaveditelný institut bez širší diskuze – probíhá správní řízení a hledají se argumenty a opodstatnění návrhů všech stran.
5. Proti turistickému ruchu, naopak jej může podpořit.
6. V mezinárodním srovnání nic neobvyklého.
7. Nic negativního – je to možnost a nová příležitost.

Konzervace dráhy dostala kritickou nálepku problémového ustanovení. To je způsobeno pokřiveným mediálním obrazem, který byl záměrně vytvořen bez konzultace s tvůrci a neodpovídá smyslu záměru. Některá média a zájmové spolky se od počátku snaží konzervaci dráhy spojit s rušením dráhy, aby vytvořili v očích čtenářů negativní dojem.

Tato novela je však naopak primárně navržena jako **ochrana dráhy** před jejím nenávratným zrušením. Na železniční síti jsou části dráhy, které v současné době nejsou efektivně využité. Pokud jejich provozování znamená více nákladů, než výhod z provozu plynoucích, vlastníci by je jako řádný hospodář operující s financemi občanů

neměl provozovat. Ve znění současné legislativy by však bylo nutno takovou dráhu zrušit, což je nevratné.

Hodnota minimálního efektivního využití (počtu vlaků) vychází z Usnesení vlády č. 416 ze dne 13. června 2012 a odráží potřebu racionálního vynakládání veřejných prostředků na zajištění dopravní obslužnosti. Ta by měla být **celoroční**, což v přepočtu znamená 2 páry vlaků denně nebo 1500 vlaků za rok. **Tento objem není nastaven jako hranice existence dráhy, ale jako ukazatel míry efektivity provozu. Nedosažení tohoto ukazatele má vyvolat diskuzi o využití dráhy s ohledem na benefity společnosti a efektivní vynakládání finančních prostředků.**

Konzervace nabízí v tomto případě dva jasné **benefity**:

- může **zachránit dráhu před nevratným zrušením** a zachovat možnost obnovení provozu pro další generace;
- nabízí krajům a obcím **možnost alternativního využití** i bez zrušení dráhy, příkladně vybudováním stezek nebo místních komunikací **pro rekreační a sportovní využití** obyvatel namísto chátrání nevyužívané dráhy do doby její případné obnovy.

V minulosti již byly realizovány velmi úspěšné projekty alternativního využití dráhy v České republice i v zahraničí. Než se však region dočkal cyklostezky, muselo uběhnout desítky let chátrání nevyužité dráhy. **Konzervace proces alternativního využití dráhy výrazně zrychluje.**

Níže je výčet některých z nich:

- **Lupěné – Hněvkov**: naučná cyklostezka na tělese původní dráhy v údolí Moravské Sázavy se zachovanými prvky původního železničního provozu tvoří využívanou stezku i železniční skanzen zároveň;
- **Bavorsko-česká stezka přátelství**: spojuje turistické centrum Nabburg v Hornofalckém lese, město Poběžovice a informační centrum v Horšovském Týně. Na německé straně má délku 65 km a je z větší části vedena jako cyklostezka po tělese zrušené železnice;
- **Falkensteinská cyklostezka**, Německo: z města Regensburg vede stezka po staré železniční trase do Falkensteinu půvabnou krajinou potoků a pahorků;
- **Ybbstalská cyklostezka**, Rakousko: velmi oblíbená cyklostezka na bývalé železniční trati Ybbstalbahn v Mostviertelu,
- **Thayarunde**, Česko a Rakousko: přeshraniční 111 km dlouhá cyklostezka vedená z velké části po bývalých železničních tratích Waidhofen an der Thaya – Slavonice a Göpfritz an der Wild – Raabs an der Thaya. Tato oblast je díky tomuto projektu nazývána cyklistickým rájem Thayaland. V zimě jsou stezky hojně využívány běžkaři.
- **Pontebbana**, Itálie: vede po železničním tělese zrušené železniční tratě a je zmiňována jako nejkrásnější část cyklostezky Ciclovía Alpe Adria.
- **High Line Park**, New York, USA: pěší zelená oáza ve městě mrakodrapů na visuté železniční dráze.

Cyklostezky vedené po drážních tělesech jsou bez větších stoupání, jsou tedy nenáročné, a proto velmi oblíbené širokou veřejností od dětí po seniory.

Naproti tomu některé zájmové spolky vytvářením negativního obrazu prosazují své současné podnikatelské záměry pro úzkou skupinu obyvatel bez ohledu na většinový zájem. Snaží se stát donutit provozovat dráhu neefektivně, sami však nejsou ochotni dráhu převzít a provozovat na vlastní riziko. Namísto občasného provozu často jen pro malé skupiny nadšenců několikrát do roka by mohlo být těleso dráhy využito po úpravě pro mnohem větší počet obyvatel z přilehlých obcí. Budování stezek na zrušených tělesech dráhy je **celosvětovým trendem** a poptávka po rekreačně-sportovním vyžití v okolí bydliště neustále roste. Takový realizovaný projekt je často významnou podporou **rozvoje turistického ruchu v oblasti**.

Příloha:

Revize vládního návrhu zákona č. 266/1994 Sb. o dráhách obsahující návrh možných úprav vkládaných bodů o konzervaci dráhy.