

Zpráva o činnosti Dopravní komise HSRS za rok 2024

I v roce 2024 se dopravní komise při Hospodářské a sociální radě Sokolovska stejně jako v předchozích letech zabývala některými dlouhodobějšími tématy z oblasti dopravy; současně reagovala na aktuální dopravní problematiku jak na vlastním Sokolovsku, tak i v širším regionu. Činnost komise tak navazovala na priority přijaté a prosazované Hospodářskou a sociální radou Sokolovska. Komise se věnovala zejména problémům, které mají vliv na ekonomický a společenský rozvoj oblasti i na běžný život zdejších občanů. Právě kvalitní a funkční doprava je nedílnou součástí života každé fungující společnosti. Úroveň svých služeb tak doprava pozitivně nebo negativně ovlivňuje jak činnost podnikatelských subjektů, tak i život a spokojenost jak vlastních občanů, tak i návštěvníků daného regionu.

Řešená problematika

V průběhu roku 2024 se dopravní komise zabývala především následujícími tématy:

1. Slavkovská dráha

Koncem května 2024 uplynulo již 27 let od zavedení tzv. dlouhodobé výluky na části regionální trati Krásný Jez – Nové Sedlo u Lokte, jmenovitě v úseku z výchozí stanice do ŽST Loket. Postupem doby se i díky aktivitám HSRS podařilo obnovit provoz nejprve v úseku Loket předměstí – Loket, později pak na sedmikilometrovém úseku z Krásného Jezů na Ležnici (nyní zastávka Horní Slavkov-Kounice).

Jako lichá se zatím ukazuje naděje vkládaná ještě před několika lety do těžby lithia u Horního Slavkova. Současně není patrná ani žádná aktivita ze strany uzavřením trati nejvíce postiženého města, tedy Horního Slavkova. Za tímto účelem členové DK navštívili hornoslavkovského starostu pana Alexandra Tereka, aby zjistili současný názor města na tuto záležitost. Jak nám bylo sděleno, město má stále zájem na obnovení trati. S tímto koresponduje i nezměněné stanovisko kraje, který se zavázal, že v případě obnovení trati zde objedná základní dopravní obslužnost. V dubnu 2024 ale vyšel v hornoslavkovském městském zpravodaji článek pana starosty, který navrhuje, aby trať byla změněna na „cestu“ pro cyklisty a další uživatele.

Komise podpořila i aktivity dobrovolné občanské iniciativy usilující o obnovu trati, zejména pak prostřednictvím některých odborných informací. Podpořili jsme i pochod po tělese dráhy a následující happening; přímo akce se však nikdo z naší strany nezúčastnil.

Zásadním problémem je při revizi zjištěný nevyhovující stav ocelového mostu přes řeku Ohři v Lokti. Aby se ušetřily finanční prostředky, navrhla Správa železnic, aby trať z Nového Sedla u Lokte se zkrátila jen na nádraží Loket a cca 800 metrů dlouhý úsek, který byl v roce 2006 zprovozněn za aktivní účasti HSRS, byl tzv. zakonzervován (dle novely zákona o drahách iniciované poslancem Kolovrátníkem s tím, že na trati se demontuje železniční svršek a zůstane zde jen spodek pro případné budoucí zprovoznění; v podstatě se jedná o faktickou likvidaci dané tratě). K tomuto bohužel došlo s počátkem platnosti nového jízdního řádu ke dni 15. 12. 2024. Proti zrušení provozu v tomto úseku bohužel nebylo město Loket (ač předchozí vedení města požadovalo obnovu Slavkovské dráhy v celém rozsahu); obdobné (a opět proti dřívějšímu rozdílné, jak je uvedeno výše) stanovisko zaujímá i město Horní Slavkov.

Když v prosinci 2006 byl provoz na loketském úseku Slavkovské dráhy obnoven, sledovala se zde myšlenka tzv. miniterminálu, kdy na vlaky budou v zastávce a nákladisti Loket předměstí na vlaky navazovat autobusové spoje. Postupně zde ale byly přípojové vazby porušeny.

Do následujícího období je tedy nutno posoudit, má-li naše úsilí věnované tomuto problému ještě nějaký smysl. Stále se nedaří zprovoznit cca 8 km dlouhý úsek, nebo alespoň dovést trať až na nádraží Horní Slavkov.

2. IDOK (Integrovaná doprava Karlovarského kraje)

Je třeba konstatovat, že Karlovarský kraj, že má i po 20 letech stále značné rezervy (na rozdíl od naprosté většiny krajů České republiky) při tvorbě funkčního systému integrované dopravy. Přitom není potřeba nic vymýšlet, pro inspiraci se stačí podívat k sousedům (např. Doprava Ústeckého kraje, Integrovaná doprava Plzeňského kraje aj.). K této záležitosti zpracovala v minulosti dopravní komise HSRS obsáhlý dokument, který byl zaslán všem zúčastněným institucím.

Dlouhodobě sledujeme i otázku vzájemné návaznosti vlakových a autobusových spojů. Tato se výrazně zhoršila zavedení jinak velmi výhodných přímých spěšných vlaků Plzeň – Karlovy Vary a zpět, kdy se fakticky jedná o prodloužení dosavadních spojů objednávaných Plzeňským krajem a do té doby končících ve Svojšíně, v Plané u Mariánských Lázní a v Mariánských Lázních. V jiné časové poloze nahradily některé osobní vlaky s návazností mezi hlavní tratí a Kraslickou dráhou v Sokolově. Dalším problémem u těchto spěšných vlaků, který se zdánlivě Sokolovska netýkal, bylo jejich nezastavování v zastávce Cheb-Všeboř. Zejména v letních měsících sem mířila řada našich občanů (rybářů, rekreatantů atd.). Za tímto účelem proběhla jednání se starostou Chebu a obchodním ředitelem Českých drah pro oblast Západ. Od nového GVD zde došlo ke zlepšení – bylo zde zavedeno několik víkendových párů osobních vlaků.

Od 1. ledna 2024 byl v kraji spuštěn nový koncept autobusové dopravy. Jeho rozběh provázely průvodní „porodní bolesti“. Jedním z počátečních problémů byla ne zcela šťastná skladba autobusové flotily, kdy převážnou část těchto vozů tvoří malé autobusy značky Rošero a jen menší část pak střední busy SOR. Toto se během roku podařilo napravit tím, že dopravce, kterým je Dopravní podnik Karlovy Vary, zakoupil dvě desítky nových autobusů délky 12 m.

Některé dílčí problémy autobusové dopravy byly řešeny v rámci komunikace předsedy DK s ředitelem DPKV.

Spuštění nového systému autobusové dopravy v kraji přineslo několik pozitiv: nahrazení zastaralých a již opotřebovaných vozidel dosavadního dominantního dopravce novými vozy, zavedení výhodnějšího tarifu DPKV ve větší části kraje.

Dopravní komise se v letošním roce zaměří na posouzení jízdních řádů krajských autobusových linek, kdy na některých linkách jedou v krátkém časovém rozmezí dva spoje po sobě (druhý z těchto spojů je prázdný nebo obsazený jen minimálně) a poté následují dlouhé „mezery“, kdy nejede spoj žádný. Dochází tak ke zbytečnému utrácení financí objednatele, tedy kraje.

Dalším tématem, kterému se DK věnuje, jsou přípojové vazby v rámci VHD, zejména pak v Sokolově. Zde došlo od počátku platnosti stávajícího GVD k dalšímu zhoršení, když byly upraveny časy předpoledního vlaku dopravce GW Train Regio ze Sokolova do Kraslic.

3. Další oblasti

V roce 2024 pokračovala DK v tradici, kdy jsou na její jednání zváni představitelé firem a institucí, které působí v regionu v oblasti dopravy.

V loňském roce přijal pozvání na jednání DK ředitel Krajské správy a údržby silnic KVK p. Ing. Jiří Šlachta. Členy komise seznámil s aktuálními problémy, které tato organizace řeší, se stavem investic i oprav v síti silnic II. a III. třídy. S potěšením je nutno konstatovat, že stav krajských silnic, který patřil v rámci republiky k těm horším, se postupně lepší.

Robert Koutný
Předseda DK HSRS