

Naše odpovědi pro Poličskou lokálku

Co se týče plánů jednotlivých stran z oblasti dopravy, většinou se potenciální volič dozví o dostavbě silnice R35 nebo obchvatů měst. Ale co železnice? Jaké jsou vaše priority v této oblasti na území Pardubického kraje?



Je smutnou pravdou, že už několik desetiletí se stát chová k železniční dopravě macešky. Postupně se ruší jedna z nejdokonalejších železničních sítí na světě, dědictví po Rakousko-Uherském mocnářství. Bohužel na příkladu USA vidíme, že nejdříve se rušily lokálky a skončilo zrušením všech tratí, kromě těch na východním pobřeží, spojující velká města na severu a jedna chudičká trať vedoucí až na Floridu. Vzhledem k ekologii železniční dopravy se pokoušela poslední administrace vystavět trať napříč Floridou, ale neujalo se to. Prostě ono se něco velice lehce z ekonomických důvodů zruší, ale pak se to už nedá obnovit, protože zvykem obyvatel, už se ubírá jiným směrem. To heslo devadesátých let, které je připisováno V. Klausovi: "O peníze jde až v první řadě" je heslo velice zhoubné, jehož výsledky počítáme nyní každým dnem.

Co si myslíte o základní dopravní obslužnosti kraje? V čem vidíte největší nedostatky? Co byste rádi zlepšili?



Pokud tím myslíte obslužnost na železnici, tak vzhledem k předchozí větě musíme pesimisticky říct, že bude těžké udržet obslužnost i v tomto měřítku jaká je nyní, v době, kdy se všechno řídí ekonomickými hledisky zachovat. Součástí naší koalice, je i Demokratická strana zelených DSZ (což nejsou ti ideologičtí Zelení, co se víc starají o ideologii a vítání migrantů). DSZ jde především o zachování rázu krajiny včetně tratí. Takže, pokud voliči dají hlas koalici NE ILEGÁLNÍ IMIGRACI - PENÍZE RADĚJI PRO NAŠE LIDI vol. číslo 67, tak ta se bude zasazovat, aby se regionální tratě nerušily.

Budete uvažovat se zastavením dopravy na některých železničních tratích? Případně kterých by se tato možnost mohla týkat



Stejná odpověď jako v bodě 2. Dopravu nezastavovat a tratě nerušit. Švýcarsko, pro nějž je údržba tratí daleko finančně náročnější, si tratě zachovalo a patří ke koloritu země. Navíc přináší do státních a regionálních pokladen i zisk.

Počítáte s rozvojem integrovaného dopravního systému? Jakým způsobem by se měl rozvíjet? V čem vidíte největší nedostatky?



Rozhodně ano. To je jedna z možností, jak učinit cestování po železnici atraktivnější. Kdo si zvykl po létech užívání auta se opět vrátit na železnici, zvláště pak v souvislosti s navštěvováním různých kulturních či zábavných akcí ví, že to má své kouzlo (možnost požití sklenky dobrého vína s přáteli a pod.) Problémem je ovšem nemožnost návaznosti do od trati vzdálenějších obcí.

V poslední době se hodně hovoří o liberalizaci železniční dopravy a vstupu soukromých dopravců. Je to krok správným směrem? Plánujete v rámci Pardubického kraje vypisovat výběrová řízení na železniční dopravce? Případně

proč, v jakém horizontu a jakých tratí by se mohla tato výběrová řízení týkat? Jaké podmínky by měly být pro toto ze strany kraje nastaveny a ze strany dopravců splněny - např. nová vozidla, cena, uznávání jízdného Českých drah,...?



Regionální tratě nelze srovnávat s páteřními tratěmi Praha - Ostrava a pod. , proto bychom velice zvažovali, zda je vhodné privatizovat regionální železniční tratě. Když se řekne A, tak se musí říci také B. Soukromý přepravce musí v první řadě vydělávat, jinak zkrachuje. Takže by se buďto zdražila doprava, a to by už vůbec nikdo vlaky nejezdil, nebo by takový přepravce činnost ukončil a následovalo by zrušení tratí. Nebuďme bláhovci, že moderní vagóny přitáhnou více lidí na železnici. Státní firma může provoz z hledisek ekologických dotovat.

Privatizaci tratě lze úspěšně provést pouze tam, kde se jedná o turistickou atrakci, kde výše jízdného nehraje roli. A tam naopak lákají historické vagóny a cena se může řídit nabídkou a poptávkou. Jsme proti liberalizaci regionální železniční dopravy. Ve svém důsledku vede ke zrušení tratí. Jak jsme psali v bodě 1, je to historicky ověřeno v USA.

V naší další otázce bychom se rádi zaměřili přímo na regionální trať ze Svitav přes Poličku do Žďárce u Skutče. Údajně se jedná o jednu z nejvyužívanějších regionálních tratí v kraji. Jaké plány máte s touto tratí? Jak by se podle vás měl změnit provoz na této trati? Plánujete omezení nebo naopak rozšíření dopravy?



Rozhodně trať, která je navíc využívána nerušit. Takovou trať naopak pokud možno oživit tak, aby vyhovovala obyvatelům obcí podél tratí. viz odpověď v bodu 4.

Předpokládáte tlačit na stát a SŽDC ohledně její modernizace? Případně na jaké parametry by podle Vás měla být modernizována a v jakém horizontu?



Rozhodně se musí i regionální tratě modernizovat s ohledem k pokud možno rychlejší dopravě a pohodlnějšímu cestování. Opět se dostáváme k bodu 4 - integrovaná doprava je to zázračné slovo.

Každou sobotu je v provozu historický vlak „Kralický Sněžník“ z České Třebové do Červeného Potoka. Předpokládáte jeho provoz i v budoucnu? Každý víkend míří do stejné destinace. Nebylo by vhodné, kdyby pokaždé zamířil do jiné destinace?



Toto je přesně ta věc, která se dá privatizovat, ovšem nadšenci z řad železničních fandů. České dráhy by měly umožňovat takovýmto nadšencům provozovat různé typy rekreačních vlaků. Ovšem takové nadšenecké spolky by měly též dbát na bezpečnost podél tratě a být zodpovědné z hlediska požárního. Tato soukromá, spolková iniciativa už pak sama vyhodnotí podle nabídky a poptávky, zda-li provozovat historický vlak s jedním cílem, či s dalšími. Mimochodem takovéto historické vlaky jsou inspirací pro děti, aby si železniční dopravu zamilovaly a v dospělosti její absenci pokládaly za nepřijatelnou. Železnice do Evropy patří!!!!