



Ing. Jaromír Dušek /SPOZ/

1. místo na kandidátní listině Strana Práv Občanů ZEMANOVCI
pro volby do zastupitelstva Pardubického kraje konané ve dnech 12. a 13. října 2012

Odovědi na otázky Svazu cestujících ve veřejné dopravě

1) Kraje jsou objednateli regionální veřejné dopravy – vlakové i autobusové. Jaké jsou v tomto ohledu Vaše cíle nejen pro následující 4 roky? A jaká zlepšení pro cestující v regionální dopravě chcete prosazovat?

Vzhledem k tomu, že hromadná doprava osob je v celém světě pouze částečně hrazena z jízdného a ve větší míře je hrazena z veřejných prostředků, nelze v následujícím období rušit či omezovat vlakové či autobusové spoje s argumentem, že jsou ztrátové. Hradecký a posléze i Pardubický kraj má za sebou bohužel smutnou zkušenost s organizováním regionální osobní dopravy prostřednictvím společnosti Oredo, která dokázala naštvat většinu uživatelů vlakové i autobusové dopravy a která se pyšní tím, že se jí podařilo zlikvidovat (věřím, že pouze dočasně) provoz na řadě železničních tratí. Mým cílem je v co nejkratším možném termínu připravit takové změny jízdních řádů autobusové i vlakové dopravy, které nebudou o kvantitě (jako je tomu u autobusů) ale o kvalitě, abychom znovu nastavili návaznosti mezi jednotlivými spoji jak u vlaků, tak i u autobusů, ale i navzájem a přitom neplýtvali prostředky kraje, jako je tomu nyní. Všechny neprovozované tratě v Pardubickém kraji chci opět zařadit do systému dopravní obsluhy a vrátit tak cestujícím co nejkvalitnější spoje do zaměstnání, škol, za kulturou, do zdravotnických zařízení, do úřadů, apod.

2) Plánujete v regionální železniční dopravě otevřít trh pro všechny železniční dopravce a vyhlásit výběrová řízení na provoz regionální osobní železniční dopravy ve Vašem kraji?

V nejbližší době v žádném případě. Jsem přesvědčen, že i otevření trhu v ČR přišlo předčasně a Česká republika na něj není připravena (nekvalitní vozový park, interoperabilita zaměstnanců, není nastavená legislativa-zák. 266/94). Některé lukrativní přepravy na železnici získali domácí i zahraniční konkurenti a státem vlastněný dopravce ČD, a.s. přijde o stovky milionů na tržbách, které mu budou následně chybět na nákup nového vozového parku pro regionální tratě a ve finále zvýšenou ztrátu hospodaření ČD, a.s. zaplatíme my daňoví poplatníci. Dosavadní uvolnění trhu v komerčním provozu na železnici pro příští období pardubickým občanům téměř žádné zlepšené služby nepřinese. Žluté vlaky pana Jančury budou zastavovat pouze v Pardubicích, zrovna tak jako vlaky Leo Expres, takže pro většinu občanů Pardubického kraje budou nepoužitelné. Dle mého názoru jsme měli využít nejméně pětiletého ochranného období. Není-li vlajkový železniční dopravce (ČD, a.s.) technicky způsobilý na to, aby mohl vyzobávačům rozinek konkurovat na všech tratích regionu vzbou, je při existenci desetiletých smluv mezi kraji, ČD a státem vyhlášení výběrových řízení hazardem. Dokud nebudou na trhu existovat dopravci, kteří jsou schopni vysoutěžit celý segment železniční dopravy o velikosti kraje, tedy tratě, které jsou výdělečné i ztrátové (bůček i svíčkovou), nemá porcování regionální dopravní obsluhy ani kvantitativní, ani kvalitativní přínos a bude mít velké dopady do ekonomiky státu. Kraj sám musí tlačit na

smluvního dopravce, aby dopravní obsluha byla realizována kvalitním a moderním vozovým parkem (kraje Liberecký a Vysočina objednaly Stadlery).

3) Optimalizace veřejné dopravy v Pardubickém kraji nedopadla úspěšně, náklady na provoz výrazně vzrostly při stagnujícím počtu cestujících v celém kraji, avšak zejména ve venkovských částech kraje nejvíce postižených optimalizací počet cestujících výrazně poklesl. Jaké urychlené změny budete v tomto prosazovat?

Je nezbytné vyvolat jednání za účasti všech zástupců uživatelů regionální dopravní obsluhy (starostové měst a obcí, ředitelé škol, firem, zdravotnických, kulturních a jiných zařízení) a v tomto širokém připomínkovém řízení nově natrasovat linky vlaků i autobusů, vytvořit mezi nimi návaznosti tak, aby sloužily potřebám občanů, nikoli lobbistickým skupinám.

4) V rámci optimalizace veřejné dopravy byl účelově ukončen pravidelný provoz na několika regionálních tratích. Šlo především o tratě v odlehlejších částech kraje, kde právě železnice může být nositelem udržitelné dopravy a rozvoje. Plánujete obnovu provozu na těchto tratích?

Jednoznačně předpokládám objednat dopravní obsluhu na všech tratích, kde byl ukončen pravidelný provoz.

5) Co uděláte pro to, aby státní organizace Správa železniční dopravní cesty urychleně zlepšila kvalitu infrastruktury, která je klíčová pro rozvoj veřejné dopravy v kraji. Již léta se hovoří o projektu tzv. „Východočeský diametr“, který zahrnuje bezúvratové propojení z Pardubic do Chrudimi (Medlešická spojka) a kompletní zdvojkolejnění Pardubice – Hradec Králové, avšak posun je velmi pomalý. Jak to změníte?

Mým cílem není pouze urychlená realizace "Východočeského diametru", ale razantní zvýšení kvality všech regionálních tratí, na které už desítky let SŽDC předstírá náklady, čímž úmyslně nechává tratě chátrat, a tyto prostředky jsou následně využívány při "zajímavějších" zakázkách, ve kterých se zřejmě lépe skryje korupční jednání. Nechám si předložit i zpětně veškeré údajně vynaložené náklady na všechny regionální tratě v Pardubickém kraji a nebudou-li vykazované a skutečné náklady v souladu, podám trestní oznámení popřípadě žaloby na zodpovědné osoby. Od SŽDC budu požadovat naplnění ustanovení vyplývající ze zákona 266/94 Sb.:

§ 20

(1) Vlastník dráhy je povinen zajistit údržbu a opravu dráhy v rozsahu nezbytném pro její provozuschopnost a umožnit styk dráhy s jinými dráhami.

(2) Vlastník dráhy celostátní a dráhy regionální je dále povinen pečovat o rozvoj a modernizaci dráhy v rozsahu nezbytném pro zajištění dopravních potřeb státu a dopravní obslužnosti území kraje.

§ 22

(1) Provozovatel dráhy je povinen

a) provozovat dráhu pro potřeby plynulé a bezpečné drážní dopravy podle pravidel pro provozování dráhy a úředního povolení

Ze zkušenosti vím, že lze bez velkých nákladů výrazně zvýšit tratovou rychlost na většině regionálních tratí Pardubického kraje a zvýšit konkurenceschopnost železnice vůči silniční dopravě.