

## Hejtman Martínek bojuje za zastavování IC/EC vlaků v České Třebové



(8.7.2011)

Pardubice – Hejtman Pardubického kraje Radko Martínek po zveřejnění návrhů jízdních řádů na rok 2012 oficiálně připomínkoval dopravní obslužnost v železniční stanici Česká Třebová. Dopis s připomínkami zaslal náměstkovi ministra Ivu Tomanovi i krajský zastupitel Martin Netolický. Oba tak chtějí podpořit zastavování vlaků vyšší kvality v tomto železničním uzlu.

Hejtman Radko Martínek vyzval dopisem generálního ředitele Českých drah Petra Žaluda, aby byl předložený návrh přehodnocen a aby v České Třebové zastavovalo více vlaků kategorie IC a EC. „Pardubický kraj dlouhodobě vnímá Českou Třebovou jako významný železniční uzel s velkým množstvím cestujících,“ zdůraznil hejtman Martínek.

Pardubický kraj je objednatelem základní dopravní obslužnosti, což v případě železniční dopravy jsou kategorie vlaků Os a Sp. Na druhé straně mají vliv na dopravní obslužnost také dálkové a mezinárodní železniční spoje, kde je objednatelem stát prostřednictvím Ministerstva dopravy ČR. Při podrobném prostudování návrhů kraj zjistil, že by v takovém případě byl počet projíždějících vlaků dokonce devět párů za jeden den.

Argumenty, proč je zastavování vlaků IC a EC v železniční stanici Česká Třebová pro Pardubický kraj tak důležité, zazněly již mnohokrát. Hejtman připomenul význam železničního uzlu Česká Třebová pro východní část kraje a investici města Česká Třebová do Multifunkčního dopravního terminálu Jana Pernera, která byla podpořena z ROP NUTS II Severovýchod.

Také krajský zastupitel a poradce hejtmána Martin Netolický zdůraznil v dopise náměstkovi ministra dopravy Ivu Tomanovi více jak třístamilionovou investici Města Česká Třebová do výstavby Terminálu Jana Pernera s podzemním parkovištěm pro 259 vozidel a koncepci Pardubického kraje přivést do tohoto významného železničního uzlu regionální autobusovou a vlakovou dopravu. Smysl celého systému spočívá především v možnosti cestujících přestoupit na vlaky vyšší kvality s výrazně kratšími jízdními dobami. Důkazem těchto snah je projednávaná optimalizace dopravy v orgánech kraje a objednávka regionální dopravy pro příští grafikon vlakové dopravy.

„Podle našeho názoru se zvyšuje počet projíždějících vlaků především na trati č. 260 Česká Třebová – Brno, které nekončí svoji jízdu na území Slovenské republiky nebo ve Vídni, ale pokračují dále ve směru Budapešť, Bělehrad, apod. Pokud by bylo možné zastavování některých spojů přehodnotit, došlo by k naplnění koncepce Pardubického kraje,“ napsal Martin Netolický.