

Na vánoční návštěvy k příbuzným na Malé Hané se už nebude možno vypravit vláčkem motoráčkem. Hrozí, že od prosince tam osobní vlaky nepojedou

Zástupci Pardubického kraje, společnosti OREDO a dopravce České dráhy představili v první polovině roku koncepci optimalizace osobní dopavy, která se dotkne takřka celého území Pardubického kraje a vejde v platnost se zavedením nového jízdního řádu v prosinci 2011. Účelem optimalizace je za nižších krajských subvencí zajistit co nejlepší dopravní obsluhu území. Proto byla tradiční síť veřejné dopavy v celém kraji zrevidována podle současných požadavků metodikou dříve úspěšně použitou v Královéhradeckém kraji. Zatímco na páteřních linkách bude doprava posílena, v regionální dopravě bude na několika místech kolejová doprava nahrazena z pohledu fixní ceny na kilometr výrazně levnějšími autobusy. Celkový rozsah železniční dopavy v kraji zůstane přibližně zachován, rozsah autobusové dopavy dozná navýšení. Koncepce nových jízdních řádů byla v uplynulých měsících předmětem jednání s místními samosprávami o vedení jednotlivých spojů. Pardubický kraj rovněž připravuje po vzoru kraje Královéhradeckého zavedení integrovaného dopravního systému se zónově relačním tarifem, který přináší, mimo jiné, jednotnou cenu a jízdenku pro cesty autobusem a vlakem v rámci kraje, a usnadňuje tak vzájemné přestupy a vazby. Průměrná subvence regionální železniční dopavy v Pardubickém kraji činí dnes 92 korun za kilometr, v případě dopavy autobusové pak 18 korun za ujetý kilometr. [tp://www.zelpage.cz/zpravy/8222](http://www.zelpage.cz/zpravy/8222)



Informační zpráva společnosti OREDO (Organizátor regionální dopavy), 25. 9. 2011: Společnost OREDO s. r. o. předkládá obcím a cestujícím veřejnosti k seznámení konečný železniční jízdní řád 2011/2012 pro trať v Pardubickém kraji.

Trať 262 Česká Třebová – (Chornice) – Skalice nad Svitavou si v úseku Česká Třebová – Moravská Třebová zachová stávající koncepci provozu s nově zavedeným samostatným vedením vlaků až do České Třebové a plánovaným nasazením modernizovaných jednotek Regio-

nova. Vlaky Os 24741 a 24743 pojedou v úseku Česká Třebová – Mladějov na Moravě o 1 minutu později. V následujícím úseku Moravská Třebová – Chomice – Velké Opatovice nemá kraj zájem vlaky objednávat z důvodu nízkého počtu cestujících a četného vedení trati mimo sídla. Vlaky tak nahradí výrazně levnější autobusy.

Snaží se zvrátit rozhodnutí kraje

Ať už je otázka rušení vlakových spojů na jih od města pro veřejnost zásadní či podružná, najdou se lidé, kteří se jí zabývají i z jiného úhlu, než je vlastní jádro problému - zánik vlakových

Do stanic na tratích Pardubického kraje včetně trati Česká Třebová - Moravská Třebová pomalu začínají získávat domovské právo žlutozelené vlaky Regionova. Snad s érou starých dobrých motoráčků nezmizí i hodný kousek celé trati, kterou známe od dětství - ze Třebové do Chornic a dál... Foto: Jan Strouhal, MF DNES

spojení. Poukazují totiž zároveň na selhávání samosprávných institucí v oblasti veřejné informovanosti. Tyto aktivity, jimiž se také snaží zvrátit rozhodnutí kraje zrušit železniční osobní dopravu v úseku z Moravské Třebové do Velkých Opatovic, projevuje boršovský občan Pavel Prchal. Ten si v dopise adresovaném Radko Martínkovi, hejtmanovi Pardubického kraje, a Miloši Izákovi, starostovi Moravské Třebové, před několika týdny stěžoval na způsob, jakým město Moravská Třebová spolupracuje s Pardubickým krajem na informování veřejnosti: "Pardubický kraj deklaruje, že veřejnost bude informována prostřednictvím obecních zpravodajů. (...) Město Moravská Třebová však o stavu informuje mírně řečeno nedostatečně: Zatímco obsáhle informuje o petici za postavení dálnic R35 a R43 a o takové podružnosti, jako je potisk vagonů pamětihodnostmi Pardubického kraje, o změně dopavy informuje velmi obecně a o rušení vlakové dopavy z Moravské Třebové dále na Chornice neinformuje vůbec - neinformovaný občan se tak o věci nedozví, pokud informaci nezjistí z jiného zdroje. Kraj i město tak v informování veřejnosti zcela selhaly a ať už to je nebo není záměr, železniční dopravu diskriminují."

kolem poloviny října projednávána na krajské úrovni. Proto jsme nechtěli veřejnost informovat o něčem, co nemusí být nakonec vůbec pravda. Jakmile bude rozhodnuto, určitě se občané okamžitě dozvědí výsledek."

Participační nástroje mění politiku

Otázka rušení spojů vyvolala pochopitelné emoce, a možná právě ty přispěly k revizi původních nekompromisních postojů kraje. Snahy lidí, kteří se snaží upozornit na dění, s nímž nesouhlasí a které může mít zásadní vliv na životy jiných, jsou důležité. Často jejich aktivity změny stav věcí, který by byl v budoucnu nevratný. Nástrojem, jenž tyto občanské hlasy pomáhá dostat na vědomí zodpovědným osobám, je kromě referenda například petice. Pokud se moravskotřebovská veřejnost ztotožňuje s názorem, že rušení vlakových spojů od Chornic na Velké Opatovice je nesystémové, nešťastné a krátkozraké rozhodnutí, může vyjádřit svůj postoj podpisem petice, jejíž text je k nahlédnutí na webových stránkách <http://dopravni.net/zeleznice/11259/petice-proti-optimalizaci-zeleznicni-dopravy/> Dagmar Zouharová

Na str. 5 rozhovor s Pavlem Prchalem

V ČÍSLE se dočtete

Protest Pavla Brettschneidera proti novým fámám o masivním stěhování Romů str. 2

Jak se často marně snaží technické služby zajistit pořádek a občané jim to kazí - rozhovor s místostarostou Pavlem Brettschneiderem str. 3

Nové obchodní centrum roste v oblasti pod bývalým školním statkem str.2

Fotosoutěž Moravská Třebová jak ji neznáme už oficiálně není pouze pro amatéry str. 2

**NAŠE MĚSÍČNÍ SPLÁTKY
OVINU.
OD GE MONEY BANK ZA VÁS VYŘÍDÍME I PAPIROVÁNÍ.**



OBČANŮV MĚSÍČNÍ
2008 - 2012

Nechte si převést své půjčky do GE Money Bank, kde vám je sloučíme do jediné a Vy tak budete splácet výrazně méně.

Rozumíme si.

www.gemoney.cz infolinka: 844 844 844

GE Money Bank

myšl, Bělidla 1061, tel. 461 653 840, Vysoké Mýto, nám. Přemysla Otakara II/205, tel. 465 420 901,

72 splátek, měsíční splátka 1 904 Kč, roční úroková sazba 15,9%. Poplatky související s úvěrem: poskytnutí
vedení běžného účtu 59 Kč měsíčně, jedna přichodí platba na běžný účet za měsíc 5 Kč, RPSN 20,3%, celková

Mlčí, neboť změny možná nebudou

Stanovisko hejtmana Martínka, které zaujal k uvedeným stížnostem, nepřekvapí. Podle jeho slov logicky nemůže za špatnou informovanost kraj, ale jednotlivé samosprávy. Je faktem, že se zprávy o rušení vlaků na Chornice a dál v radničním zpravodaji Moravské Třebové, ani na jejich webových stránkách neobjevily. Proč tomuto tak je, vysvětlil místostarosta města Pavel Brettschneider: "Skutečnost je taková, že i přes návrh změn ještě není rušení spojů na trati Moravská Třebová - Velké Opatovice definitivní. Vzhledem k závažnosti tohoto kroku bude ještě celá záležitost zřejmě někdy právě teď

Vlaky do Chornic už nepojedou, představy o víkendovém provozu nejsou příliš reálné!

TÉMA

Převzato: Deník Prostějovska, červenec 2011

Už od začátku jara začaly prosakovat informace, že někdejší Moravské západní dráze, tedy železniční trati z Prostějova do Třebovice v Čechách, začíná po 122 letech provozu zvonit hrana. Důvodem je rozhodnutí krajských zastupitelů v Pardubicích o nahrazení vlaků v úseku Dzbel – Moravská Třebová a Chornice – Velké Opatovice autobusy. Ovšem podle zatím předkládaných návrhů se nedá očekávat, že cestující se prostě jenom svezou místo vlaku busem...

Kdysi železniční křižovatka v Chornicích, nejspíš od prosince osiří. Z dlouhodobého pohledu se to dá pokládat za víceméně logické vyústění toho, jakým způsobem byl v předchozích obdobích konstruován jízdní řád na základě požadavků krajů. Traťový úsek z Chornic do Dzbele je i přes to, že zasahuje do Olomouckého kraje, v gesci Pardubic, tím pádem není příliš možností toto rozhodnutí zvrátit nesouhlasným stanoviskem našeho krajského úřadu.

Pokud se ještě naděje zastánců, na zachování vlakové dopravy v tomto úseku, upíraly k rozhodnutí zastupitelů Pardubického kraje, pak i toto očekávání vzalo za své už začátkem června, kdy byl návrh „prohlasován“. Bohužel, z objektivního pohledu jde o důsledek rozhodování Kraje o regionální dopravě. Každý Kraj si buduje svoji koncepci a priority. Jednání ve styčných bodech, jako je právě tento traťový úsek, je pak otázkou nesystémových ústupků, kdy se například podaří něco prosadit v konkrétní oblasti za cenu toho, že na svých požadavcích nebude pro změnu Kraj trvat v některém jiném místě...

Problém je navíc umocněn tím, že Chornice leží na rozmezí tří krajů, kromě Olomouckého a Pardubického, do podoby jízdních řádů promlouvá ještě kraj Jihomoravský. Výsledkem jsou pak nenavazující spoje, díky nimž mají cestující stále méně důvodů vlakem jezdit, což se zpětně znovu odráží ve výsledcích sledování frekvence, jejímž důsledkem je rozhodnutí o dalším omezení spojů. Začarovaný kruh, z něhož nevede cesta ven. A bohužel, už asi ani nepovede!

Rozhodnutí o nahrazení vlaků autobusy ještě nemá definitivní podobu v tom, kudy vlastně budou autobusy jezdit, nicméně od prvopočátku se počítalo s variantou, že z Chornic budou mířit do Kladek, s návazností na jiný autobus do Konice. Zda tento koncept bude platit nebo ne, je otázkou, stejně jako to, jestli bude možné spoléhat na to, že v Chornicích plynule naváže další autobus, který dopraví cestující do Moravské Třebové na vlak směr Česká Třebová a Praha. Samotná interpretace výhodnosti a zvýšení komfortu cestujícím je totiž postavena i na takových argumentech, že bude posíleno přímé autobusové spojení z Jevíčka do Mohelnice s možností přestupu na rychlíky směr Praha nebo Olomouc. Zbývá jen dodat, že prozatím, až na čestné výjimky, rychlíky v Mohelnici vůbec nestaví...

A jak to bude vypadat v reálu? Podle prvního návrhu jízdního řádu se budou všechny vlaky „točit“ ve Dzbeli, poslední noční pak v Konici. Cestující z Konice místo kratší trasy přes Chornice a Moravskou Třebovou, budou muset jezdit do Prahy výhradně oklikou přes Prostějov a Olomouc, kdy najedou zhruba 80 kilometrů navíc a o stovku se jim prodraží jízdenka. Obdobné je to i ve směru na Brno, kdy namísto kratší trasy přes Chornice a Boskovice budou muset přes Prostějov, s o pětadvacet korun dražším lístkem. Nemluvě o tom, že to prakticky znemožní cestování těm, kteří dojíždí na Svitavsko za prací.

Lokálka protíná vyhledávanou turistickou oblast Nectavského údolí. Ovšem úvahy nad tím, že by bylo usilováno alespoň o víkendový provoz, jsou z praktického hlediska příliš nereálné. Pokud by nedošlo k radikální změně technologie zabezpečení provozu, (nahrazením osobní dopravy autobusy nebudou mít pravděpodobně České dráhy jiný důvod pro zachování dopravní služby v Chornicích, tedy obsazením stanice výpravčím), kde se mimochodem před necelým rokem investovalo zhruba do modernizace zabezpečovacího zařízení.

Datum, od kterého by tato zásadní změna měla platit, je 11. prosinec 2011, tedy termín, kdy vstoupí v platnost nový jízdní řád nejen na železnici, ale veškeré veřejné dopravy. Svoje zkušenosti s částečným nahrazením vlaků autobusy už mají na Boskovicku, kde ovšem nově koncipované autobusové linky výrazně prodloužily časovou dojezdnost. Rozhodnutí pardubických zastupitelů se netýká jenom naší oblasti, ale i jiných místních tratí, kde ovšem nesouhlas podpořený peticemi přinutil navrhovatele původní záměr částečně přehodnotit. Rozhodování o zrušení vlakového spojení, přímo týkajícího se Konicka, bylo v tomto mnohem jednodušší.

–Bo-

Text se tématicky vztahuje k článku na straně 1

Odovědi a vyjádření Pavla Prehala, iniciátora aktivit směřujících proti rozhodnutí Pardubického kraje k výraznému omezení vlakových spojů v regionu - viz článek na str. 1

Co vás vede k tomu, abyste se v této záležitosti angažoval?

Přivedl mě k tomu setrvalý rozklad železnice (nejen) v ČR, ubývání spojů, zavírání tratí, rozebírání kolejišť a uzavírání a chátrání nádraží. Zavírání lokálek je věc, kterou nám je politiky vyhrožováno už od změny režimu v roce 1989 a ať jsem volil, koho chtěl, zdá se to být pořád stejné - jedno, kdo je u moci, zavírají všichni (jen pravice rychleji) - jako by to nebylo možné ovlivnit stejně, jako nezdá být možné ovlivnit privatizaci důchodového systému, zavádění školního, kastování populace už od dětství a čím dál větší bezohlednost a nedostatek jakýchkoliv ideálů krom snahy každého mít co nejvíc pro sebe. Mám dojem, že naše levé a pravé "hlavní" politické strany jsou spíš loutky které sice prezentují různé přístupy (levice x pravice, sociálně citlivý přístup x sociálně necitlivý přístup), ale ve skutečnosti provádějí stejnou politiku a odlišují se spíš drobnostmi. Rozklad železnice se zdál být M. Třebové vzdálený až do roku 2009, kdy došlo k výraznému pokažení jízdních řádů směrem na Chomice (s víceletou špatnou návazností odtud na Prostějov) a začalo mi být jasné, že je to první fáze asistované likvidace - 1) Pokazit spojení, 2) Nikdo tím nejedí, 3) Tak to zrušíme - to už jinde mockrát proběhlo. Přesto mě úmysl zastavit dopravu na Chomice už letos překvapil, čekal jsem, že to nechají vyhnít pár let, ale krize a úmysl vlády nedodržel memorandum o financování regionální dopravy krajům, na které bohužel k její škodě ní doprava přešla, to celé urychlil.

Jaká je odezva na chystané změny od občanů Moravské Třebové - máte-li informace.

Je to stejné jako se všemi veřejně prospěšnými záležitostmi. Většinu lidí to nezajímá. Řada z nich věří oficiálním důvodů kraje (ten nesmysl se 100 Kč/km dotace pro motoráček a jiná jimi do zblbnutí opakovaná klišé). Každý si koupil auto a to pro řadu lidí představuje symbol úspěchu a smysl života a nelitují času a peněz, které mu věnují. Když ale porovnávají náklady na jízdu autem, započítají jen palivo a náklady na pořízení, opravy a údržbu auta a práci s tím strávenou ne - takže výsledek těchto "počtů" vyjde vždycky pro veřejnou dopravu špatně. Určitá část lidí připustí, že likvidace železnice je chybná, pak sednou do svého auta a odjedou a když jim napíšu mail, aby podepsali petici, tak ji většinou nepodepíší. Když se připomenu, pak ji někteří podepíší a jiní odmítnou hnout prstem se zdůvodněním, že to stejně na ic není nebo bez zdůvodnění. No a výsledkem je, že jsme na naši petici vymámili doposud necelých 500 podpisů (sám jsme rozeslal asi 2000 mailů s výzvou k šíření).

Jaké problémy tedy představuje či zastupuje celá záležitost s rušením vlaků a s tím spojené kroky?

1) Stát selhal a železnice nechce. Má důvod: Někdo musí kupovat ty mraky aut, které náš moderní jen na pár komodit orientovaný průmysl chrlí (po revoluci zanikla řada malých místních specializovaných firem i přesto, že nutně nemusely být nekonkurenceschopné a na odpis). Když lidí koupí více aut, více se jich vyrobí, bude větší zaměstnanost, poroste spotřeba = růst ekonomiky a to je prý dobře (při stejné populaci podotýkám). Když spotřeba klesne, je krize a pro některé strany není problém ze státního přispívat lidem na vyšrocení starého auta a nákup nového, ale že by nám vyspravili lokálku na 80-100 km/h, to ne. Spotřeba benzínu: Čím více budou občané (auto)mobilnější, tím více benzínu se spotřebuje, tím víc stát vydělá na spotřební dani. Vlastně by pro letošní rozpočet bylo nejlepší, kdybychom vyjezdili všechen benzín na planetě ještě letos, to by byl rozpočet dokonce v přebytku. Další rok by sice přišel hladomor, protože by se kvůli nedostatku paliva zastavilo zemědělství, ale to je daleko a to dnes nikdo neřeší. Kolem toho je nabaleno kupu dalších výnosných průmyslových odvětví. Do aut se prodávají různé doplňky, musejí se opravovat (čím novější, tím je oprava

dražší), občas musejí na emise a na technickou. S tím jde tzv. betonová lobby - silniční stavby. I pro malá města není problém stavět tak megalomanské stavby (mosty, nadjezdy) z betonu, o kterých si lokální tratě mohou nechat jenom zdát. No a dá se od takového státu čekat, že bude motivován podporovat železnici? Nebo spíš nastaví fungování ekonomiky tak, aby vlak pokud možno vyšel vždy v červených číslech (mýtné pro některá vozidla jen na dálnicích versus poplatek za použití dopravní cesty pro všechny vlaky všude a zdaleka nejen to)? 2) Kraje selhaly a nekřičí, aby se stát o železnice staral, místo toho se přizpůsobí a místo vlaků každé 2 hodiny od brzkého rána do pozdního večera budeme mít autobusy sice do každé vesnice, ale projedou tam 3 nebo max. 4 za den. Nejen to, Pardubický kraj nemá problém obeslat všechny občany anketou o tom, jestli si může půjčit 1 000 000 000 na opravy silnic. Že mu ty silnice ničí hlavně tranzitující kamiony, které mají být na vlaku, to už neřeší, jen alibisticky řekne, že to nemůže ovlivnit. Co na tom, peníze se půjčí, stavby postaví, firmy mají kšeft a jejich šéfové mohou politikům ještě děkovat, a kdo ty dluhy zaplatí, to už bude v dalším volebním období řešit někdo jiný.

3) Obce selhaly, jsou pasivní a nekřičí na kraj a na stát, aby laskavě začaly plnit svou funkci. Co na tom, že jsou malé obce oproti velkým diskriminovány výrazně menším přerozdělením výtěžku z daní na hlavu (Praha x nejmenší obce mají rozdíl 4,5 násobný, tj. na jednoho Pražana je refundace z celostátních daní do obecního rozpočtu 4,5 x vyšší než na jednoho občana Horní Dolní). Vyšší celky obce potřebují jen na to, aby redukcí dopravy odsouhlasily. Po pár letech bude podobně potřebovat stát (SŽDC), aby odsouhlasily likvidaci nepojížděných tratí. Příklad: Trať Nový Jičín-Hostašovice. Po povodních z roku 2009 byla poničena. SŽDC ji nechtěla opravit, protože kraj negarantoval objednání dopravy na několik let dopředu. Obce i město NJ trať chtěly. Po nějaké době se obce nechaly přesvědčit, že lepší bude trať zlikvidovat celou a udělat z ní cyklostezku (pro železnici dost smrtící móda, kola se totiž na silnice kvůli nadměrné automobilové dopravě už nevejdou), NJ ale stále trval na železnici. Po chvíli se NJ nechal zviklat pro cyklostezku, SŽDC slíbila převést pozemek trati na obce ZADARMO. Vyřízeno, všechny dotčené obce souhlasily a díky jejich souhlasu mohla být trať úředně zrušena a částečně fyzicky zlikvidována. No a co se nestalo - když už trať byla zrušena, SŽDC si řekla, že pozemek na obce nepřevéde a že za něj bude chtít 15 000 000 (prodej) nebo 1 400 000 (roční nájem). Takže mají, co chtěli - trať jim zničili, pozemek zadarmo pro cyklostezku nebude a obcemi na NJ vede frekventovaná silnice s takovým provozem, že je problém ji přejít. Jiný příklad: Na nějaké trati byla ukončena osobní doprava nebo ještě nebýla, ale některé zastávky jsou "optimalizovaně" projížděny. SŽDC, aby "ušetřila", provede administrativní zrušení nepoužívaných zastávek, tj. fyzicky zůstanou, ale nesmí se tam nastoupit a vystoupit, kdyby tudy např. jel speciálně objednaný turistický vlak. Pokud by zastávky někdo chtěl reaktivovat, může být požadována rekolaudace obnášející nutnost místo starých nízkých perónů postavit nové drahé zvýšené peróny pro pohodlnější nástup do vlaku. Protože na to ale nikdo nemá, bude výsledek takový, že místo malých "nezrušených" perónů nebude nic. Příkladem nezájmu obce je Moravská Třebová. Město nemá ani dost slušnosti, aby občanům do svého zpravodaje napsalo, že vlaky skončí. Když je dotázáno, řekne, že doprava je věc kraje a že ji nemůže ovlivnit. Že na kraji v zastupitelstvu je kupa starostů a zastupitelů z měst a že hejtman je moravskotřebovský exstarosta, to nic neznamená. Na druhou stranu kraj zase tvrdí, že "optimalizaci" dopravy bude diskutovat s městem a to bude občany informovat zpravodajem. Uzavřený cyklus: 1 se vymluví na 2, 2 se vymluví na jedna a tak pořád dokola.