



..: Admin centrum - Editace/korekce krátkých zpráv ..

..: Osobní centrum

Prch

Změna mých údajů
Nastavení předvoleb
Statistiky 2.0
Číst vzkazy
Napsat vzkaz

Na hlavní stránku
Odhlásit

..: Aktuality

Přehled aktualit
Napsat aktualitu
Aktuality z mobilu
Komentáře u zpráv

..: Fotogalerie

Přehled fotografií
Přidat novou fotografii
Smazat fotografii
Komentáře k fotografiím
Fotka roku
Fotosoutěže
Hlasování v soutěži

..: Články

Přehled vložených článků
Napsat nový článek

Petice proti optimalizaci železniční dopravy

Autor: **Prch**
Přidáno dne: **08.09.11 - 11:23**

Česká republika - Na základě událostí poslední doby, které zcela popírají přijatou dopravní politiku a státu i trend vývoje dopravy v rámci Evropské unie, otevřeně žádají níže podepsané osoby, občanská sdružení a železniční dopravci politickou reprezentaci státu a územních samosprávných celků o:

- 1)** Nastavení rovných podmínek mezi autobusovou a železniční dopravou
- 2)** Skutečnou liberalizaci trhu v osobní železniční dopravě
- 3)** Prošetření hospodaření a plnění základem stanovených povinností státní organizací Správa železniční dopravní cesty, s. o. (SŽDC), která provádí údržbu železniční infrastruktury za nadhodnocené ceny a na řadě tratí údržbu zanedbává, to v důsledku vede k úpadku těchto tratí,
- 4)** Vyčlenění nemovitého majetku spravovaného Českými drahami, a. s. (ČD) pod SŽDC nebo jinou organizací, protože významná část tohoto majetku je nevyužívaným a nedostatečně udržovaným břemenem, které znevýhodňuje ČD na dopravním trhu a zároveň zvyšuje provozní náklady tohoto dopravce, které se promítají i ve vysoké ceně za vlaky,
- 5)** Zákonnou definici nové kategorie dráhy typu „malodráha“, umožňující udržovat vedlejší tratě méně náročným způsobem oproti hlavním tratím a umožňující budovat kombinované systémy tzv. "vlakotranvaj".

Podepsat petici

SITUACE JE KRITICKÁ! V posledních letech a zejména měsících jsme svědky stále zřetelnějšího úpadku železnice v ČR coby páteřního prostředku pro zajištění dopravní obslužnosti regionů. Příčinu tohoto stavu spatřujeme v nezájmu politiků o železniční dopravu, protože drtivá většina jich vlakem už dávno nejezdí. Nemožno si ani uvědomovat, co vytvořili postupnými změnami zákonů týkajících se dopravy.

Situace zašla tak daleko, že železnice čelí přímým snahám o svoji likvidaci a to hned ze dvou stran: Na straně jedné stojí některé kraje, které zcela rezignovaly na možnost využití moderního regionální železnice jako účinného nástroje pro rozvoj území a které ve vlacích spatřují pouze velmi snadnou možnost ušetřit množství finančních prostředků pro jiné potřeby a zájmy. Ukázkovým příkladem je aktuální dení v Pardubickém kraji. Místo vlaků kraje objednávají pro zajištění dopravní obslužnosti údajně levnější autobusy, u kterých ale chybí jakákoliv garance návaznosti při cestách na delší vzdálenosti i jistota dostatečné kapacity např. pro větší skupiny cestujících nebo pro překvapivě zavazadel. To pak v konečném důsledku vede k celkovému odklonu veřejnosti od hromadné dopravy jako takové – ať už jakékoliv.

Na straně druhé má zájem likvidovat železnici samotný stát jakožto vlastník drtivé většiny drah tratí, který se shledl v kóženosti úspory na údržbě tratí jejich zrušením. Poněkud neprozíravě si však vybral za oblast regionální dráhy, ze kterých nejen že budou kóžené úspory zcela zanedbatelné, ale vážně tím hrozí i omezení financování páteřních tratí, na které jsou převáděny peníze určené pro tratě regionální tratě, které jsou v realu jen minimálně udržované. To, že jsou kraje objednávají autobusy pro zajištění dopravní obslužnosti regionů mnohem levnější než vlaky, je obecně známá věc. Zamýšlel se ale někdo nad tím proč tomu tak je? Jak je možné, že jeden motoráček na lokálce stojí kraj na stejné lince zhruba 3 x více než autobus, když oba mají obdobnou pohonnou jednotku, spotřebu paliva i hmotnost? Díky nižšímu valivému odporu mezi kolejí vlaku a kolejnici navíc může motorový vůz přepravit 3 až 4 x více cestujících, protože utáhne kromě sebe i dva další vozy. Provozní náklady vlaku zvyšují nároky na bezpečnost a údržbu. Část ceny tvoří též náklady na nezbytné zázemí železnice (řízení provozu, zabezpečovací zařízení apod.) - na jeho financování se ale přinejmenším z poloviny podílí také nákladní doprava.

Často zmiřovaným zdůvodněním rozdílů cen mezi vlaky a autobusy jsou vysoké náklady většinového osobního dopravce - Českých drah, ovšem ani menší dopravce nestojí provozování jejich vlaků o mnoho méně. Pokud by u nás byly nastaveny opravdu rovnoprávné podmínky pro vstup nových dopravců na železnici, dávno mohl dopravu na řadě tratí zajišťovat někdo jiný než ČD. Desetileté smlouvy krajů s Českými drahami na zajišťování dopravní obslužnosti sice umožnily zahájit masivní obnovu vozidel ČD, ale zafixovaly náklady na jízdu vlaku (bez drah na typ vozidla) na cca 90 Kč na kilometr. To je částka zejména pro vedlejší tratě značně nadhodnocená. Zcela byly vyřazeny ze hry menší dopravci schopní zajistit dopravu na vedlejších tratích levněji. Zásadním prvem, který znevýhodňuje železniční dopravu proti autobusové, jsou poplatky za použití dopravní cesty. Tyto poplatky (obdobu mýtného na silnicích) platí bez rozdílů všechny vlaky na všech tratích, zatímco za použití silnice platí pouze dálkové autobusy a to jen na silnicích nejvyšších tříd. Linkové autobusy zpravidla žádné poplatky neplatí a jsou navíc jsou osvobozeny i od silniční daně. Tyto skutečnosti rozdíl v ceně autobusů oproti vlakům ještě více prohlubují. Provoz vlaků na vedlejších tratích v takových podmínkách tak nemůže být jiný než drahý.

Železnice v principu není parazitem, který chce odsávat peníze z veřejných rozpočtů, jak se občanům snaží politická před železnicí namluvit. Ale pokud nerovnoměrně zpoplatnění infrastruktury křiví dopravní trh a ekonomicky znevýhodňuje silniční dopravu před železnicí, je dráha do této pozice tlačena. Otevřeně tedy vyzýváme odpovědné politiky, aby tuto situaci napravili dříve, než většina (nejen) regionálních tratí v důsledku chybné dopravní politiky státu jednou provždy zanikne, i když mají přepravní potenciál.

Rošislav Kolmačka, DIS – Kroměřížská dráha, o.s.

Marek Tomek, DIS – Klub přátel lokálek, o.s.

Miroslav Vyka – Svaz cestujících ve veřejné dopravě

Ing. Michal Skala – Konzultačně dopravní společnost

Zodpovědný člen petičního výboru: Marek Tomek, DIS

Adresáti: Jiří Běhounek, Stanislav Eichler, Lubomír Franc, Michal Hašek, Milan Chovanec, Radko Martínek, Stanislav Mišák, Josef Novotný, Jaroslav Palas, David Rath, Martin Tesařík, Jana Vaňhová, Jiří Zimola, ministersvo dopravy ČR, Sněmovna a Senát PČR

[Otevřít editor](#)

Posledních 10 akcí

Datum	Uživatel	Akce
út 4.10. 2011 22:55	Josef Petrák	8303 - editace
st 28.9. 2011 20:03	Prch	8303 - editace s()
čt 8.9. 2011 11:23	Josef Petrák	8303 - korektura s(n)
pá 2.9. 2011 20:13	Josef Petrák	8303 - korektura
čt 3.9. 2011 20:05	Michal Jaroš	8303 - korektura
út 30.8. 2011 00:35	Prch	8303 - editace s()
út 30.8. 2011 00:31	Prch	8303 - editace
út 30.8. 2011 00:28	Prch	8303 - editace
út 30.8. 2011 00:27	Prch	8303 - editace
út 30.8. 2011 00:25	Prch	8303 - editace

Prch

28.09.2011 (20:14) [O] [E]

- Jestli jde o řešení, tak ne "konečné řešení", ale spíš o "konečné řešení".
- Neudržitelná situace? Pokud je už neudržitelná (nikdy není tak zle, aby nemohlo být hůř), je otázkou, v čem je neudržitelná. S pány z Pardubického kraje (PK) a Oredo, s. r. o. se v tom názorově rozcházejí.
- Oredo, s. r. o. - renomovaná firma? Tvrdí kdo? Radši více nekomentovat, ještě bych mohl být neslušný.
- Nový systém bude atraktivní? Tvrdí kdo? PK a Oredo? Petice toto více nerozhlídá, víc info např. zde: http://prch.wz.cz/index_soubory/hejt_pk.htm
- Že šijeme jen do PK? Ne, platí to i pro jiné kraje a jiné úrovně státní správy, formulovat to jistě chtělo lépe, ale kolegové byli trochu moc rychlí a text rozběhlé petice už měnit nemůžu.
- Vy podporujete Pardubickou změnu, já jsem zásadně proti ní a na rozdíl od vás (hádám) v PK žiju a páne Martínkova snaha donutit mě koupit si auto mi vadí. Doufám, že nesouhlas názoru mého a vašeho není důvodem neuveřejnění, jinak by to znamenalo něco velmi nepěkného.

Zdeněk Michl

28.09.2011 (10:17) [O]

no nemůžu si pomoci, ale označovat za typickou ukázkou zvrstev zrovna pardubický kraj, který se rozhodl konečně řešit nadále neudržitelnou situaci ve veřejné dopravě zaangažováním renomované firmy OREDO s cílem vytvořit jednotný systém atraktivní veřejné dopravy, mi přijde jako taková rána vedle, že to celou petici shodí.
Přitom tu máme jiné kraje, na které je možné ukázat - typicky Jihočeský, Vysočina, Zlínský. A to už nemluvě o "mimých" škrtech v dálkové dopravě...
Páteřní železniční systém je přece úplně něco jiného než zachování lokálek za každou cenu - o tom se ale v článku nepíše. Chci aby železnice byla páteřním dopravním systémem a proto podporuji pardubickou změnu.

Michal Jaroš

03.09.2011 (7:14) [O]

Myslím, že by to šlo zveřejnit jedněm nějakým jiným způsobem. Buď to přepsat, aby to byla aktualita o klid, než jen na jeden odstavec, a třeba s odkazem na ni. Případně se zkuste domluvit, nešlo by to umístit třeba v levém menu jako odkaz, to ale nemám, a podmínky neznám.

Josef Petrák

02.09.2011 (20:12) [O]

Přepis znění petice není aktualitou. Je mi líto, ale takto text zveřejnit nemůžeme.

*Komentáře vyjadřují názory čtenářů.
Redakce nenes žádnou zodpovědnost za jejich obsah.*

- dopisovatel nebo člen ŽP, - editor nebo admin ŽP

Přidat komentář

Komentáře s červeným záhlavím jsou z doby před zveřejněním zprávy - návštěvníkům se nezobrazují.

1 z 2

19.10.2011 22:23