

ČESKÁ REPUBLIKA
Ministerstvo dopravy
Ing. Dan Ťok
ministr dopravy

Praha 22. července 2015
Č. j.: 31/2015-190-STKO/2

Vážený pane hejtmane,

dne 7. července jsem obdržel Vaši žádost o úpravy objednávky vlaků dálkové dopravy pro období platnosti jízdního řádu 2015/2016. Předmětem Vašich připomínek je připravované zrušení ranního vlaku IC 542 Moravan a redukce zastavování vybraných vlaků ve městě Česká Třebová. K Vaším podnětům Vám sděluji následující skutečnosti.

V prvním případě považujete za závažné pochybení Ministerstva dopravy jako objednatele dálkové dopravy, že dochází ke zrušení ranního vlaku IC 542 Moravan, který pravidelně zastavoval v železniční stanici Ústí nad Orlicí, čímž zajišťoval dopravní obslužnost Pardubického kraje. V uvedené záležitosti jsem především nucen konstatovat, že vlak IC 542 Moravan je komerčním vlakem dopravce České dráhy, a.s. Pokud se dopravce rozhodne, že provoz komerčního vlaku omezí nebo dokonce přistoupí k jeho zrušení, jedná se obchodní rozhodnutí dotyčného podnikatelského subjektu, do kterého Ministerstvo dopravy nemůže žádným způsobem zasahovat. V žádném případě zde tedy nejde o závažné pochybení objednatele dálkové dopravy. Přesto i ohledem na Váš podnět vnímám, že stávající rozhodnutí dopravce o zrušení vlaku IC 542 negativně ovlivní cestovní možnosti obyvatel Ústí nad Orlicí i přestupujících cestujících ze směru od Letohradu. Podle aktuálního návrhu jízdního řádu budou moci cestující využít nástupu do státem objednávaného vlaku R 892 Buchlov, i když jsem si vědom, že tento vlak zastavuje ve městě Ústí nad Orlicí až o čtvrt hodiny později oproti rušenému komerčnímu vlaku IC 542.

Ve druhém případě v návrhu jízdního řádu pro období platnosti 2015/2016 negativně vnímáte omezení počtu vlaků dálkové dopravy zastavujících ve městě Česká Třebová. Konstatujete, že takto významný uzel na síti nelze ochudit o jakékoli spojení byť u jednoho směru. V dané souvislosti bych rád upozornil, že Ministerstvo dopravy předpokládá omezit zastavování pouze u vybraných vlaků expresní linky lince Ex3 Berlin – Praha – Brno – Břeclav – Slovensko/Rakousko, přičemž u dalších linek procházejících Českou Třebovou žádné změny zastavovací strategie neprovádí ani neplánuje. V návrhu jízdního řádu 2015/2016 Ministerstvo dopravy v souladu s dlouhodobou strategií (např. Plánem dopravní obsluhy území pro období 2012-2016) navrhlo střídavou obsluhu zastavení Kolín/Česká Třebová na lince Ex3 Berlin – Praha – Brno – Břeclav – Slovensko/Rakousko, s domluvenými odchylkami v okrajových polohách občanského dne, kdy vlaky zastaví na obou místech. Nastavený systém počítá s tím, že linka expresních vlaků směr Brno bude zastavovat v České Třebové svou jednou větví (zpravidla směr Wien) zatímco vlaky opačné

větve (zpravidla směr Bratislava) Českou Třebovou projedou a naopak budou zastavovat v Kolíně, kde je přípoj (od této větve) ve směru Nymburk a Mladá Boleslav.

Jak jsem již uvedl, u dalších linek objednávané dálkové dopravy ke změnám zastavování v České Třebové nedochází. V každém dvouhodinovém časovém rámci tak budou zajištěny čtyři objednávaná spojení z České Třebové do Prahy, dvě spojení do Olomouce a dvě spojení do Brna. K tomu je třeba připočítat jedno spojení na Prahu a jedno na Olomouc vlaky linky Ex1, které jsou sice provozovány mezi Prahou a Ostravou komerčně, avšak s ohledem na objednávku těchto vlaků za Ostravou je sjednáno, že tyto vlaky zastavují v České Třebové v hodinovém prokladu s linkou Ex2. Uvedený počet vlaků pokládá Ministerstvo dopravy za dostatečný. Přeprava je zajištěna do všech hlavních směrů, přičemž je nutné uvést, že řada podstatně významnějších sídelních aglomerací v České republice nedisponuje takto rozsáhlou nabídkou dálkové dopravy. Pro spojení do Prahy jsou v dvouhodinovém časovém rámci nabízeny v jednom směru zpravidla dvě až tři přímá spojení ze sídelních aglomerací krajských měst (Plzeň, Ústí nad Labem, České Budějovice, Hradec Králové, Ostrava, Brno), čtyři a více spojení dálkovou dopravou je možné využít kromě České Třebové už jen v Pardubicích, Olomouci, Brně a Kolíně, tj. v aglomeracích (vyjma Kolína), jejichž přepravní potenciál výrazně převyšuje regionální význam České Třebové. Stejně tak spojení dalších významnějších aglomerací nadregionálního významu není zajištěno v takové míře jako České Třebové. Obdobně je tomu při spojení s Brnem, kdy je spojení z České Třebové zajištěno dvěma přímými vlaky v jednom směru (plus spěšným vlakem v přepravní špičce). S ohledem na četnost zastavování popsaných vlaků tak nelze přijmout Váš argument, že plánovaným omezením by mohlo dojít ke zpochybnění investice do terminálu autobusové dopravy v České Třebové.

Jsem si vědom, že téma zastavování vlaků v České Třebové představuje pro Váš kraj i pro obyvatele města a přilehlých oblastí velmi citlivé téma. Přesto se i na základě výše uvedených skutečností domnívám, že dopravní obslužnost České Třebové je i v návrhu jízdního řádu pro období 2015/2016 zajištěna vlaky dálkové dopravy v dostatečném rozsahu.

S pozdravem



Vážený pan
JUDr. Martin Netolický, Ph.D.
hejtman Pardubického kraje
Pardubice