

ordinátor dopravy návrh s účinností od poloviny prosince, kdy by měl platit nový jízdní řád nesoucí jasný rukopis odborářského železničářského bosse a radního pro dopravu Jaromíra Duška.

K návrhu s datem 28. června byl bez dalšího vysvětlení stanoven extrémně krátký termín na připomínky - pouze do 8. července. Spolu s nedostatečným předchozím jednáním s dotčenými obcemi se jedná o šibeniční kombinaci, a zcela tak mívá smysl veřejné dopravy jako služby pro občany.

Návrh železničního jízdního řádu zcela zapadá do koncepce Zemanovce Duška s jednostranným protežováním lokální železniční dopravy. Díky tomu na jedné straně přibude spojů v malých obcích a málo využívaných linkách, ale na druhé straně dojde k prodloužení doby cesty pro drtivou většinu cestujících.

Například na cestě mezi Pardubicemi a Hradcem Králové to bude činit průměrně devět minut.

Díky tomu do sebe nebudou navazovat přípoje třeba na trasu do Kolína. A právě delší doba jízdy a horší návaznost spojů jsou Achillovou patou nového návrhu železničního

ho jízdního řádu pro občany v Pardubickém kraji.

Náš kraj není osamocenou pevností a tomu by mělo odpovídat také dopravní napojení. Jenže nový návrh spojení mezi Královéhradecským a Pardubickým krajem ruší využívané přímé spoje z Náchoda a Trutnova do Pardubic jako dopravního uzlu.

Teď půjde jet pouze pomalejší cestou, a navíc s přestupem v Hradci Králové. Zhorší se také napojení Přeloučska jak na Hradecko, tak na Chrudimsko, a tak dále.

Zhoršená dostupnost způsobí problémy zaměstnancům i zaměstnavatelům a podkope hospodářské a kulturní propojení regionu.

Paradoxně se to děje právě v době, kdy zůstává vzájemná spolupráce obou východočeských center a jejich krajů tolik proklamována. Koncepce radního Duška zcela opouští dříve prosazovanou možnost částečné samofinancovatelnosti, kde by díky zvyšujícímu počtu cestujících rostl také počet spojů. Radní Dušek by měl proto otevřeně říct, kolik to bude stát a jaký bude skutečný dopad pro cestující a veřejný rozpočet. Prosazujeme proto využití výhod železniční dopravy. Ta umožňuje rychlé spoje a přepravu velkého počtu cestujících nebo obsluhu obcí s horším silničním napojením. Souhlasím proto s odborní-

ky, kteří tvrdí, že železnice má tvořit páteř dopravy a být využita na tratích, kde autobusová přeprava není konkurenceschopná.

Bohužel současné jednostranné protežování nevýhodné lokální dopravy ve výsledku poškodí lidi.

Ti budou déle jezdit, nebudou jim navazovat přípoje a dají přednost osobním vozům. Utrpí tím také veřejný rozpočet kvůli nákladům na dotace Českým drahám a nezbudou prostředky na zlepšování veřejné dopravy.

Současný návrh nového jízdního řádu ukazuje, že má více společného s dogmaty než s odborností. Ve vzduchu proto visí otázka, zda není výsledkem negativních politických zásahů levicové koalice do fungování společnosti OREDO.

A to je alarmující skutečnost, na kterou přes půl roku upozorňujeme.

I když Zemanovec Dušek chce mít podle svých slov z Pardubic město dopravy, tak se chová přesně naopak. A tak spíše působí, že má dopravu a její cestující jako hračku; ovšem hračku, která stojí stovky milionů ročně a hrozí, že se rozbití. **Hynek Homola**, člen odborné skupiny doprava při ODS Pardubice

Nebezpečný experiment s cestujícími na železnici

Máte rádi pomalé vlaky, množství přestupů a čekání na nenavazující spojení? Jestli jste odpověděli kladně, tak budete spokojeni, protože Pardubický kraj připravuje další kolo změn ve veřejné dopravě.

K delší cestě navíc přidá další výdaje pro krajský rozpočet kvůli pravděpodobnému úbytku cestujících. Ve změnách obsadila výhradní roli regionální železniční doprava. Pro tu zveřejnilo OREDO jako ko-



Nové řády Lidé se už často dopředu bojí, jaká nemilá překvapení jim přinese další změna jízdních řádů.

Foto: Michal Klíma, MAFRA