

## **ProAlt – Iniciativa pro kritiku reforem a na podporu alternativ**

### **STANOVISKO PROALTU**

#### **K VLÁDOU PLÁNOVANÝM ŠKRTŮM V ŽELEZNIČNÍ DOPRAVĚ**

Rozpočet připravovaný vládou na rok 2012 předpokládá kroky, které ohroží systém veřejné železniční dopravy v zemi. Nejdříve ministr Kalousek oznámil, že odepře krajům 600 milionů Kč z balíku, z něž kraje financují objednané regionální vlaky. Asociace krajů se bránila poukazem na memorandum z doby Fischerovy vlády, které mělo zajistit stabilitu regionální dopravy na příštích 10 let. Ministr Kalousek ovšem právní závaznost memoranda neuznává, a proto celá věc pravděpodobně skončí soudem.

Další úspory ve výši 200 milionů Kč pak bylo přinuceno hledat ministerstvo dopravy, které objednává a financuje dálkové vlaky. Zatímco hrozící škrtnání v regionální dopravě dosud nemá pevné obrysy, z ministerstva dopravy v srpnu unikl seznam dálkových spojů „na odstřel“.<sup>1</sup> Téměř každá linka má přijít o některý spoj, několik linek má zaniknout zcela. Např. z Jeseníku do Ostravy tak má být cesta o téměř 2 hodiny delší, o 120 Kč dražší a s přestupy navíc. Ministerstvo tuto změnu nijak neprojednává a cestující mají být postaveni před hotovou věc: od prosince, kdy začíná platit nový jízdní řád, jejich spoje zkrátka nepojedou.

Iniciativa ProAlt důrazně odmítá tento krok, který je jen další položkou v dlouhém seznamu vládních útoků na veřejné služby, a to z několika důvodů:

- 1) Nekoncepční škrty rychlíků narušují pracně budovaný systém dálkové dopravy, který v posledních deseti letech začal českou železnici přibližovat funkčnímu systému. Lidé si začali zvykat na zapamatovatelný taktový jízdní řád provázaný s regionální dopravou a v dálkových vlacích začali přibývat cestující. Funkční veřejné služby ovšem musejí být stabilní. Pokud bude tento systém vládními škrty rozklížen, odejdou z vlaků nejen tito noví cestující. Brzy potom můžeme očekávat další kolo redukcí.
- 2) Naprostou absenci jakékoli koncepce a koordinace ukazuje skutečnost, že škrty byly ohlášeny teprve v srpnu, tedy v době, kdy mají být jízdní řády v podstatě hotovy. Jejich návrhy zveřejňují jednotlivé kraje v červnu a veřejnost je připomínkuje do konce července. Poté probíhají pouze drobné změny. Kraje často objednávají přípoje právě k rychlíkům a s těmito spoji počítaly; pokud dojde ke škrtnutí rychlíků, budou mnohé krajské regionální spoje prakticky nepoužitelné (pokud ovšem kvůli dalším škrtnutím vůbec vyjedou). To, že je celá změna připravována na poslední chvíli a bez komunikace s cestující veřejností, považujeme za zcela nepřipustné.
- 3) Nikdo zřejmě neuvážil ani to, že oblasti nejhůře postižené škrty rychlíků jsou už dnes špatně dostupné a ekonomicky slabší, neboť jde o pohraniční oblasti a vnitřní periferie České republiky: Slezsko, Vysočinu, Rakovnicko, Tanvaldsko nebo těžkou sociální krizí procházející Šluknovsko. Mnohé spoje zde plní funkci regionální dopravy, jsou i využívány k cestě do zaměstnání a ne každý může či chce jezdit

---

<sup>1</sup> [http://data.idnes.cz/soubory/eko-doprava/A110826\\_MBB\\_110826MDNVRHVFLAKKEZRUE.N.PDF](http://data.idnes.cz/soubory/eko-doprava/A110826_MBB_110826MDNVRHVFLAKKEZRUE.N.PDF)

autem. Škrty ve veřejné dopravě uškodí zejména nízkopříjmovým vrstvám a dále prohloubí nerovnosti mezi regiony. Přispějí k růstu nezaměstnanosti nejen mezi železničáři, ale především mezi potenciálními nezaměstnanými, kteří ztratí možnost dostat se za přijatelných podmínek na pracoviště.

- 4) Za krok špatným směrem považujeme jakékoli plošné omezování veřejné dopravy. Navzdory opakovaným proklamacím vláda nadále jednostranně zvýhodňuje individuální automobilovou dopravu. Už dlouho je přitom zřejmé, že za pokračující nárůst automobilů platí Česká republika snižováním kvality života exhalacemi, hlukem, množstvím úrazů a úmrtí, tříštěním krajiny a sídel a zábory nejen orné půdy. Proto považujeme za nutné podporovat v první řadě mnohem šetrnější veřejnou (zejména kolejovou) dopravu spolu s dopravou cyklistickou a pěší.

Pokud chce vláda zvyšovat efektivitu a úspornost fungování Českých drah, má tak činit cílenými opatřeními směřovanými na management organizace, nikoli omezováním poskytovaných veřejných služeb. Je zřejmé, že proklamovaná úspora 200 milionů Kč (nebo celkem 800 milionů Kč v případě souběžných škrťů v regionální dopravě) přinese mnohem vyšší škody (finanční i finančně nevyčíslitelné). I v tomto případě se ukazuje, že se vláda nezajímá o důsledky svých škrťů, které přinesou nejen odliv cestujících ve veřejné dopravě, ale také další polarizaci mezi centry a periferiemi země, další podporu pro ekologicky a urbanisticky nešetrné druhy dopravy, další snižování kvality života.

Na 15. září je naplánováno zasedání tripartity ke státnímu rozpočtu. Jedná se o prakticky poslední možnost, jak tyto škodlivé škrty odvrátit. Nelze totiž očekávat, že by parlamentní většina byla schopna korigovat vládní záměry ve prospěch občanů.

Kontakt:

Tereza Stöckelová, tel.: 777 591 994, e-mail: [tereza.stockelova@proalt.cz](mailto:tereza.stockelova@proalt.cz) (mluvčí)

Michal Špína, tel.: 737 874 383, e-mail: [schpina@centrum.cz](mailto:schpina@centrum.cz)