

Veřejní dopravci se ocitli na koberečku



VSETÍN – Jaká je situace ve veřejné dopravě, jak se tvoří jízdní řády a kdy je možné předkládat podněty ke změnám - to byla témata včerejší diskuze zástupců Českých drah, společnosti ČSAD Vsetín a koordinátora veřejné dopravy s občany. Na přetřes však přišlo i rušení vlakových spojů.

Diskuze se uskutečnila v zasedací místnosti městského úřadu, a to u příležitosti Evropského týdne mobility. Zúčastnilo se jí jen pár lidí z řad veřejnosti. Ti se zajímali například o budování takzvaného integrovaného dopravního systému či o záměr ministerstva dopravy zrušit ranní a noční spojení pro cestující ze Zlínského kraje na trase Praha – Humenné, proti kterému se ostře postavila také vsetínská starostka Květoslava Othová. „Je to jediný rychlík, který má v každé větší stanici přípoj a lze tak díky němu cestovat po celých Čechách. Záměr zrušit tento spoj a nahradit jej jiným, který nebude stavět v regionu, považuji za špinavost pražských úředníků a pokud to vysvětlují snahou o zrychlení dopravy, pak je to ještě větší nehoráznost. Vlak, který jej má nahradit, má ještě o deset minut delší dobu jízdy, protože dává přednost Silesii, která jede z Polska,“ vystoupil proti tomuto záměru jeden z přítomných občanů.



Přítomní zástupci Českých drah však mohli pouze konstatovat, že tato záležitost dosud není dořešena, a představit lidem způsob, jak se vlastně jízdní řády tvoří. „Nejvyšší důležitost má mezinárodní doprava před dálkovou vnitrostátní a regionální. Velkou roli hraje také velikost přepravního proudu – tedy počty přepravovaných osob a až nakonec se posuzuje závazek veřejné služby, tedy objednávka krajských úřadů,“ informoval Martin Šustal z Českých drah. Změny jízdního řádu také podle něj ovlivňují mezinárodní dohody a koncepce vnitrostátní dálkové dopravy, kterou zpracovává ministerstvo dopravy. „Proto se začíná přepravou mezi velkými městy, kde se přepravuje nejvíce osob, a končí se na malých tratích jako je například železnice do Velkých Karlovic,“ uvedl Šustal. Přesto podle něj mohou lidé, obce nebo kraje vznášet podněty ke změnám jízdního řádu prakticky kdykoliv. „Podle uvedených pravidel se pak každý požadavek vyhodnocuje,“ dodal.

Mnohem jednodušší situace je v autobusové přepravě. „Tvorba jízdních řádů je u nás postavena na proudech a přepravních potřebách, které se vytvořily historicky. Během roku se pak sumarizují požadavky a ty jsou podstatné pro to, zda se jízdní řád bude či nebude měnit. Reagujeme i na změny jízdních řádů Českých drah,“ přiblížil tvorbu autobusového jízdního řádu ředitel ČSAD Vsetín Josef Růčka. Také v této dopravě se však musí podle jeho slov respektovat většina před menšinou, což je někdy těžké, a ochota samospráv na dopravu přispívat. „Je potřeba si uvědomit, že tržby v linkové autobusové dopravě pokrývají jen 70 procent nákladů, zbytek dotují města, obce a kraje,“ dodal ředitel Růčka.

Také někteří účastníci diskuze potvrdili, že zavděčit se všem je nemožné. „Jako starosta si uvědomuji, že jakákoliv změna v jízdním řádu je složitá. Zvláště, když některé spoje mají obsazenost do 10 lidí, jako například u nás na Pulčín. Jsme proto vděční za ty čtyři spoje, co tam jezdí. Nebyl by problém autobusy přidat, ale kdo to bude platit?“ uvedl například starosta Francovy Lhoty Karel Matůš.

Eva Stejskalová
737 019 667, 571 491 564