
**BROŽURY
NOVÉ ANTIKAPITALISTICKÉ
LEVICE**



Doprava pro lidi

**Program NAL
v oblasti dopravy**

Nová antikapitalistická levice vnímá současnou situaci na poli dopravy v ČR jako poměrně tristní. České vlády nejsou již léta schopné vypracovat žádnou ucelenou dopravní koncepci, natož jí pak realizovat v praxi.

Existující, zděděná dopravní infrastruktura je zanedbávána (stav některých dálnic, mostů apod.), cíleně omezována (rušení lokálních železničních tratí, řídnoucí síť vnitrostátních autobusových spojů), nebo i tiše odsouzena k zániku (říční nákladní doprava).

Nové dopravní stavby se pak realizují nesystematicky a často za značně nadhodnocených nákladů a/nebo pochybného užitku. Přes opakovaná ujišťování se rovněž nijak nepracuje na společensky žádoucí preferenci ekologicky šetrné a energeticky úsporné dopravy.

Mnohé kroky, například politika šrotovného u automobilů, nebo růst cen jízdného v MHD, se naopak nacházejí s těmito deklaracemi v přímém rozporu.

Hlavní zásadou dopravní politiky NAL je vytvořit jasnou koncepci jejího rozvoje, vycházející z co největšího využití a rozvoje veřejné osobní dopravy, zejména železniční dopravy a MHD, oproti individuální automobilové dopravě, a rovněž z co největšího, ekonomicky účelného využití ekologicky a energeticky šetrných způsobů přepravy nákladů.

Rozvoj železnice aneb z popelky královnou

Železnici vidíme jako nosnou páteř dálkové osobní dopravy, kterou je třeba modernizovat a rozvíjet. Česko patří ke státům s největší hustotou železniční sítě i stanic na světě, ale tento potenciál se dlouhodobě promrhává tím, že se po celá desetiletí do železnice pořádně neinvestovaly žádné peníze a zcela se zanedbávala rekonstrukce řady lokálních tratí, jakož i výstavba tratí nových. Poslední nová železniční trať byla na území dnešního Česka otevřena v roce 1953.

Zejména v první polovině 90. let a následně od roku 2003 se investiční výdaje do železniční dopravy ze Státního fondu dopravní infrastruktury pohybují jen v rozmezí 33-50% investic putujících do silnic a dálnic. Železniční osobní doprava je navíc ve srovnání se silniční dopravou

mnoha způsoby diskriminována, například zavedením vysokých poplatků za používání železniční dopravní cesty, nebo působením šrotovného na automobily, které na popud nadnárodních automobilových korporací prosadila ČSSD.

Železniční doprava přitom z hlediska ekologie, energetické úspornosti, bezpečnosti a efektivního využití kapacity dopravní cesty ve srovnání se silniční dopravou zřetelně vyniká.

K nápravě současného stavu a rozvoji železnice požadujeme:

- Při celkovém zvýšení objemu financování dopravy, přejít od současného podílu investic 2:1 ve prospěch silnic a dálnic na nejbližší dobu k poměru právě opačnému, tj. nejméně dvojnásobnému objemu financí určených na železnice ve srovnání s dálniční a silniční infrastrukturou.
- V rámci investic do železniční dopravy zohlednit jak potřebu modernizace současných tratí (elektrifikace, výstavba koridorů, revitalizace nádraží) tak po mnoho let fakticky chybějící realizace nové infrastruktury a dopravních spojení.
- Pro zatraktivnění mezistátní a dálkové železniční dopravy zahájit v koordinaci se sousedními státy výstavbu v Česku zatím vůbec neexistujících vysokorychlostních tratí, v první řadě spojení Berlín-Praha-Brno-Vídeň s odbočkami do Liberce a Bratislavy.
- V rámci modernizace železničního parku prosadit zavedení šrotovného na zastaralá hnací železniční vozidla a osobní vagony.
- Snížit poplatky za používání železniční dopravní cesty na úroveň skutečně odpovídající nákladům na údržbu tratí.
- Zachovat železnici jako ucelený systém a odmítnout snahu o privatizaci či tzv. out-sourcing určitých dopravních služeb nebo železničního zázemí. Železniční infrastruktura musí zůstat v rukou státu a její správu je třeba znovu plně provázat se samotnou funkcí

dopravce.

- Zabránit „Rozinkové metodě“ vyzobávání vybraných lukrativních železničních relací soukromými dopravci, neboť pouze podlamuje ucelenost, racionální dopravní plánování a ekonomické chování systému jako celku (brání například využití příjmů z jedněch tratí k pokrytí ztrát tratí jiných). Všechna mezinárodní a vnitrostátní železniční spojení (kromě rekreační dopravy, nostalgických jízd apod.) ponechat výhradně v rukou státu.

Podpora Integrovaných dopravních systémů a dostupné MHD

V dopravě lokální a oblastní prosazujeme podporu železnici coby přirozené osy reálně existujících přepravních sítí a často zásadního či jediného prostředku, jehož fungování brání úpadku a vyklidňování celých regionů.

Kolem těchto os je třeba budovat navazující dopravní spojení autobusy a další dopravou na základě přesně vymezených dopravních licencí pro jednotlivé linky a na základě dodržování standardů kvality spojů a nově definovaných standardů územní dopravní obslužnosti.

Odmítáme likvidaci a opouštění lokálních tratí a jejich nahrazování autobusovými linkami, které nejsou srovnatelné z hlediska spolehlivosti provozu (např. v zimě) a komfortu (např. pro cestující s koly).

Všechna existující i nově vzniklá lokální a regionální spojení je nutné realizovat jako integrované systémy s jednotně a přehledně koncipovanými tarify a s existencí efektivních, garantovaných přípoju a návazností jak v rámci systému, tak ve vazbách na síť dálkových železničních i autobusových spojů.

Tvorba těchto integrovaných systémů a jejich fungování musí probíhat na základě demokratických a transparentních rozhodnutí přijímaných organizacemi zastupující cestující ve veřejné dopravě, stejně jako za

účasti svazů místních obcí, komunit, samotných dopravců a dopravních odborů.

Ve městech a městských aglomeracích zásadně podporujeme rozvoj městské hromadné dopravy (tramvaje, trolejbusy, autobusy, metro) na úkor individuální automobilové dopravy, a to jak v oblasti financování příslušné dopravní infrastruktury a zajištění pravidelné obměny vozového parku podle standardů kvality, tak bezvýhradnou podporou fyzické preference MHD v ulicích a zavedením mýtného pro osobní vozidla pro vjezd do městských center nebo oblastí/čtvrtí zvláště ohrožených exhalacemi.

MHD se vzhledem ke svým obrovským ekologickým, bezpečnostním a kapacitním přednostem oproti automobilové dopravě musí stát pro cestující bezplatnou, tj. plně dotovanou z rozpočtů měst, státu resp. jiné ekonomické činnosti dopravních podniků (reklama, služby).

V oblasti integrovaných dopravních systémů v regionech a městech požadujeme:

- Zastavit likvidace lokálních tratí, nebo jejich uzavírání pro osobní dopravu. Místo toho je třeba hledat řešení pro zvýšení efektivity jejich provozu v modernizaci problémových úseků, lepším plánování časů spojů a zajištění návazností, v případném přesunu zastávek blíže centrům obcí apod.
- Všeobecně zavést standardy kvality dopravy (typy vozidel, nízkopodlažní spoje, přesnost spojů) a standardy dopravní obslužnosti (jednotně v ČR podle velikosti a významu sídel), za jejichž dodržování by dopravce nesl zodpovědnost a případné závazky směrem k cestujícím. Obsluha území jako služba nesmí stát ve stínu rentability spoje.
- Dát vzniknout integrovaným dopravním systémům ve všech oblastech Česka za účasti státu, místních obcí, organizací cestujících ve veřejné dopravě, dopravců, odborářů a odborných pracovníků

v dopravě.

- Provést postupnou obměnu vozového parku lokálních železnic s využitím souprav Regionova a nových, nízkokapacitních motorových vozů v náhradu za vozy řady 810.
- Rozšířit návaznou dopravu od železničních nádraží do řidčeji zalidněných regionů ve formě mikrobusů, nízkokapacitních maršrutek (veřejných taxíků s definovanými trasami) a pronajímatelných bicyklů. Podporu ekologické přepravy na základě místních zdrojů, např. vozidel na bioplyn.
- V rámci systému veřejných prací zahájit program likvidace resp. nahrazení všech nezabezpečených železničních přejezdů v ČR.
- Podporovat přeshraniční dopravní integrace (včetně použití jednotných jízdných dokladů).
- Z ekologických, bezpečnostních a dalších důvodů zajistit plné dotování MHD ve městech a aglomeracích z rozpočtu obcí či krajů, přednostně ve městech s nejhorším stavem ovzduší (Ostravsko, Praha, severní Čechy). Peníze na toto opatření čerpat jak z úspor dopravců (za revizory, výrobu a distribuci jízdních dokladů apod.) tak především ze zastavení financování neúčelné a drahé infrastruktury pro automobilovou dopravu a zavedením mýtného pro osobní auta v centrech měst.
- Rozšířit princip dlouholetých smluv s městskými dopravci s garancí pravidelných investic do vozového parku a stavby nových tratí tramvají, trolejbusů a metra.
- Podpořit větší integraci mezi MHD a dalšími druhy dopravy – městskou i vnitrostátní železnicí, cyklistickou dopravou apod. Zajistit lepší fyzickou preferenci MHD v uliční síti.

Náklady zpět z kamionů na železnici a řeky

Zatímco v roce 1989 dosahoval v nákladní dopravě podíl železnic, pokud jde o dopravní výkon, téměř 70%, nyní se jedná jen o zlomek původního

stavu a hlavní roli nákladního přepravce zaujala doprava silniční.

Tento vývoj byl zapříčiněn jednak změnami v ekonomické struktuře a ekonomicko-společenských vztazích panujících v ČR (vyčerpání možností extenzivního růstu státní ekonomiky, útlum těžebního a hutního průmyslu, mnohem větší nároky na pružnost dopravy a princip „just-in-time“ po roce 1989 apod.) a zadruhé již zmíněnou dlouholetou cílenou preferencí silniční dopravy v oblasti financování infrastruktury, stavby dálnic, atd.

Jestliže návrat k zcela dominantnímu postavení železnice v přepravě nákladů je ekonomicky a v řadě případů i provozně-technicky neospravedlnitelný, stejně tak nelze adorovat současný stav, v němž se silniční nákladní dopravě dostává skrze aktivity automobilové a stavební lobby privilegií a její vysoké externality (nehodovost, ničení komunikací, zátěž na životní prostředí) jsou v dopravním plánování fakticky pomíjeny.

V oblasti nákladní dopravy proto požadujeme:

- Podporu a investice do kombinované dopravy „nákladní auto-vlak“ jak v přepravě kontejnerů, tak v přepravě samotných kamionů vlaky v tzv. systému RoLa. Po vybudování těchto systémů zavést postupný zákaz veškeré transferové kamionové dopravy přes území ČR.
- Kompletní přepracování stávajícího systému mýtného postaveného na branách na systém (primárně) satelitní, fungující na silnicích všech tříd a pro všechna nákladní vozidla. Z placení mýtného osvobodit autobusy a zásobovací auta rozvázející do určité vzdálenosti zboží od nákladních terminálů železniční a lodní dopravy.
- Zvýšit počet klidových hodin pro jízdu kamionů na českých silnicích na rozsah srovnatelný s našimi sousedy (minimálně 30 hodin v prázdninovém týdnu).
- V koordinaci s Německem zabezpečit lepší plavbu po Labi (a zprostředkovaně po Vltavě) stavbou vodních stupňů u Děčína a Malého Března.

- V rámci modernizace zastaralého lodního parku nákladní dopravy (poslední nová loď byla postavena v roce 1992) prosadit zavedení šrotovného na technicky, ekonomicky a morálně nevyhovující plavidla.

Rozvoj dalších druhů dopravy

- Podporujeme rozvoj letecké dopravy investicemi do Letišť v Praze-Ruzyni, v Brně a Ostravě a adaptaci stávajícího podnikového letiště ve Vodochodech u Prahy pro potřeby mezinárodní letecké dopravy (charterové lety) spojenou s jeho napojením na kolejovou dopravu.
- Odmítáme privatizaci letiště Ruzyně a ČSA. Letecká doprava musí zůstat v rukou státu.
- Podporujeme rozvoj rekreační lodní plavby na Labi a Vltavě do Českých Budějovic, na přehradách a tzv. Baťově kanále.
- Podporujeme opětovný vznik námořní plavby, o kterou Česko přišlo v dobách privatizačního zločinu.

Kde na to vzít peníze?

Nová antikapitalistická levice si je vědoma, že realizace jejího dopravního programu vyžaduje nemalé finanční náklady.

Dopravní program NAL je v tomto smyslu třeba chápat v kontextu našich programových bodů v oblasti daňové politiky, sociální politiky, státního vlastnictví strategických podniků a bank atd., na jejichž základě lze zajistit i podstatně zvýšit přísun peněz na rozvoj dopravy v ČR.

Nehledě na výše uvedenou připomínku vidíme ovšem také řadu možností zajištění finančních úspor přímo v rámci dopravního systému, které by měly být využity.

V oblasti financování dopravy a dopravní infrastruktury požadujeme:

- Podstatně větší využití závěrů nezávislých auditů ohledně společenské užitečnosti a návratnosti nákladů konkrétních dopravních staveb v dopravním plánování. Odložit nebo zcela zastavit stavby, jejichž skutečný dopravní efekt je vzhledem k nákladům nebo i absolutně sporný (viz rámeček).
- Založit státní dopravně-stavební firmu jako konkurenci kartelu soukromých stavebních společností, které dlouhodobě předražují výstavbu prakticky veškeré dopravní infrastruktury v ČR.
- Zrušit Správu železniční dopravní cesty resp. ji opět sjednotit s železničním dopravcem (ČD), ušetřit na duplicitě fixních nákladů, platech manažerů apod.
- Zásadně omezit provozní režii železničního dopravce. Platy vedoucích pracovníků na železnici je třeba pevně provázat s dosaženým dopravním výkonem dráhy tak, aby byl státní dopravce motivován k orientaci na získání a udržení cestujících.

Co raději nestavět aneb zadarmo drahé...

R35 v úseku Ohrazenice- Jičín - Hradec Králové

R43 v úseku Moravská Třebová – Troubsko

R52 v úseku Pohořelice – Mikulov

R55 v úseku Hulín – Napajedla – Uherské Hradiště – Břeclav

Městský okruh v Praze v úseku Pelc-Tyrolka – Jarov – Skalka/Jižní spojka

Vysočanská radiála v úseku Kbelská – Libeň a tzv. Libeňská spojka

Elektrifikace tratě České Velenice – Veselí nad Lužnicí

Vodní kanál na Labi mezi Chvaleticemi a Přeloučí a přístav Pardubice

Vydala
Nová antikapitalistická levice

www.antikapitalista.cz

info@antikapitalista.cz

© COPYLEFT 2011 tuto brožuru je doporučeno libovolně kopírovat