

Pardubický

16 °C | 6 °C



DNES Pardubice, Chrudim, Svitavy, Ústí nad Orlicí

Počasí v kraji více informací →
pocasi.idnes.cz

pardubice.idnes.cz

Ostřešany odmítají stavbu nové trati do Chrudimi

Správa železniční dopravní cesty (SŽDC) chce vybudovat novou trať z Pardubic do Chrudimi, která povede přes Nemošice a Ostřešany. Obec Ostřešany však železnici odmítá. Není vyloučeno, že plán na její stavbu kvůli tomu ztroskotá.

David Půlpán, Milan Zlinský
redaktoři MF DNES

OSTŘEŠANY Stavba Ostřešanské spojky by za více než dvě miliardy měla podstatně zrychlit cestování mezi Pardubicemi a Chrudimí.

Obci Ostřešany se ale vůbec nelíbí, že by železnice kolem tamních domů měla vést po vysokém ná-

spu. Lidé mají obavy z hluku a zničené krajiny. Ukázalo se to během projednávání vlivu stavby na životní prostředí (EIA).

Místním se nelíbí představa, že trať povede po náspu vysokém až šest metrů. „Mluví se o tom, že železnice povede v zářezu a najednou nám představili plán, který je pro nás nepřijatelný. Železnice má vést po vysokém náspu, byl by tu železniční most, lidem z okolních domů by to zasáhlo do soukromí a zničilo by to krajinu kolem,“ uvedl starosta Ostřešan Josef Vodrážka.

Vlaky zatím z Pardubic jezdí nejdříve na opačnou stranu do Rosic nad Labem a teprve potom míří do Chrudimi. Jízda úvratí by měla zmizet, vlaky na Chrudim by totiž jely do Pardubiček, kde by se od koridoru odpojila nová trať - Ostřešanská spojka - a vedla od Nemošic přes Mikulovice kolem Ostřešan přímo do Chrudimi. Velkým plusem má být nová zastávka Pardubice centrum umístěná mezi podjezdem ulic Jana Palacha a ulicí 17. listopadu. Ta by šla patrně využít i

pro obracení vlaků od Hradce Králové.

Obec Ostřešany ale železnici nepotřebuje, má komfortní spojení s krajským městem díky mnoha spojům MHD, o které by pak podle starosty mohla přijít. Letos v únoru místní založili Spolek pro ochranu přírody a krajiny - Ostřešany, podle něhož je výstavba Ostřešanské spojky bezprecedentní a zbytečný zásah do nedotčené krajiny, který ani nemá reálné ekonomické opodstatnění.

„Řešení problému úvratové jízdy existuje v okolí nádraží a v rekonstrukci stávající trati. Zde by to však nebyla jednoduchá stavba na zelené louce se snadnými zisky. Je evidentní, že záměr je výsledkem lobbingu zainteresovaných stran, nikoliv ekonomické kalkulace,“ uvedl předseda spolku Martin Havelka.

Ostřešany získaly spojence. Poslance z hnutí ANO a místopředsedu hospodářského výboru sněmovny Martina Kolovratníka. Ten prosazuje, aby se nápad s Ostřešanskou spojkou úplně opustil. Podle

něj by se měla rekonstruovat trať v současné stopě s podmínkou narovnaní oblouků u letiště a zapuštěním trati v tomto úseku do tunelu. Argumentuje mimo jiné obrovskými úsporami. „Já slyším z jedné strany, jak lidé železnici nechtějí, nejsou na ni zvyklí a z druhé strany obyvatelé Starých Jesenčan či Medlešic, kteří by o trať neradi přišli. Myslím si, že rušení stávající tratě je zbytečné,“ uvedl Kolovratník.

Pardubický kraj, Pardubice a především SŽDC zatím předpokládají, že nová trať se stavět bude. Vedoucí tiskového oddělení SŽDC Kateřina Šubová tvrdí, že modernizace stávající tratě nic neřeší. Neodstraní úvratě přes Rosice nad Labem při cestování z Pardubic do Chrudimi. Nezajišťí napojení průmyslové zóny a Foxconnu ani nepřinese novou zastávku v centru Pardubic. „Naopak stará trať vedená přes Staré Jesenčany a Medlešice pozbyde svého významu a bude odstraněna,“ uvedla.

Magistrát i kraj to vidí podobně. „Osobně s tím žádný problém ne-

mám a radnice jako taková plán podporuje,“ uvedl náměstek primátora Pardubic Jiří Rozinek z ČSSD.

Ovšem odpůrci železnice mají své trumfy. Tím hlavním je čas. Bliží se modernizace železničního uzlu Pardubice, která s Ostřešanskou spojkou počítá. Do zahájení stavby, které je zatím plánované na rok 2019, musí být jasné, zdá nová trať vedoucí kolem Ostřešan bude, nebo ne. Jenže, jak Kolovratník upozorňuje, pokud Ostřešany budou ostře proti, mají mnoho způsobů, jak rozhodnutí oddálit.

Projektanti by teoreticky mohli vyjít obci Ostřešany vstříc a vést železnici v zářezu, aby tamní lidé co nejméně obtěžovala. A pravdou je, že odborníci posuzují i varianty vedení tratě v zářezu či částečném zářezu. Hydrogeologické průzkumy však potvrdily hladinu podzemní vody vysoko nad kolejí v případě vedení trasy zářezovou alternativou. „V tomto případě by docházelo k nepřijemným dopadům na sousední lokality,“ uvedla Kateřina Šubová.

Do druhé vlny se zapojilo v kraji 5 394 obchodníků

PARDUBICE Po hoteliérech a hospodských se 1. března zapojili k elektronické evidenci tržeb (EET) v Pardubickém kraji také podnikatelé z oblasti maloobchodu a velkoobchodu.

Druhý den po spuštění druhé vlny EET evidovaly finanční úřady v kraji 5 394 vyzvednutých autentizačních údajů, které obchodníci potřebují k evidování tržeb.

Správcí daní však počítali s mnohem vyšším číslem. Podle údajů z registrů Finančního úřadu pro Pardubický kraj se mělo do druhé fáze zapojit až 8 tisíc podnikatelů. Velké rozdíly mezi odhadem a skutečností mohly podle Ivany Wasserbauerové z centrály Finančního úřadu v Pardubicích nastat z několika příčin.

„Mnozí podnikatelé zahájí evidování až s hlavní činností v pozdějších fázích, někteří již nejsou aktivní v oblasti maloobchodu a velkoobchodu, jiní nepřijímají platby v hotovosti či se jedná o sezonní prodej,“ uvedla.

V první fázi, kdy se EET týkala restaurátérů a hoteliérů, si autentizační údaje vyzvedlo ke 2. březnu 2059 restaurátérů, odhadem se mělo připojit 3000 podnikatelů.