

## **Fórum čtenářů**

**4.6.2011 Mladá fronta DNES str. 4 Kraj Liberecký**  
České dráhy

Česká **železnice** trpí totální zanedbaností

Reaguji na otázku potřebnosti a reálnosti rychlé **železnice Praha – Liberec**: Chápu úsměvy a pochybnosti nad tím, že by se šlo dostat za dnešní situace naší země **vlakem z Liberce** do centra **Prahy** za 1 hodinu. Není to dáno nereálností projektu rychlé **železnice**, kterou podle mě zcela určitě Liberec a celá aglomerace s Jabloncem i Frýdlantskem potřebuje. Jde také o vazby na Německo a Polsko, když právě směr přes Liberec a dál na sever je více než perspektivní z pohledu celé republiky. **Železnici** Praha – Děčín podle Labe se nijak výrazně urychlit nepodařilo i po rekonstrukci tzv. koridoru. Ve směru na Žitavu a Drážďany stále více lidí nechává auto doma díky nasazení moderních evropských vozidel, nikoliv však českých. Česká **železnice** trpí totální zanedbaností a pokulhává minimálně 30 let za vyspělým světem, kde **železnice** díky nástupu automobilismu skomíraly také, ale postupně zase ožily jako doprava rychlejší a komfortnější než automobil.

Došlo k účelným a uživatelsky příjemným investicím do **železniční** infrastruktury a vozidlového parku, zatímco u nás i obrovské investice (postupně stále více předražená a neúčelná pendolina a opakovaně opravované koridory, které žádnými koridory nejsou) se rozplizly bez efektu a již stovky miliard byly doslova rozkradeny. Pokud by to v naší zemi myslel někdo vážně s korupcí, která je jedním z největších problémů dopravní infrastruktury celkově (a Evropská unie už začala hledat utopené miliardy), rychlá **železnice Praha – Liberec** už mohla dávno být. 60 autobusových spojů dvou dopravců přepraví denně mezi **Libercem** a **Prahou** oběma směry 2 700 až 3 000 cestujících, mezi Jabloncem a Prahou jiný dopravce 1 300 až 1 400 lidí.

Ti všichni jsou stále častěji vystaveni zácpám či šílencům jako naposledy švýcarskému, který v tomto týdnu ujel na inkriminované R10 100 km v protisměru. Za tu dobu potkal nejméně 4 autobusy linek **Liberec – Praha**, resp. Jablonec a mohl postupně zabít i dvě stovky cestujících.

Situace Liberce a celé aglomerace kontrastuje s absolutně nesmyslnými stavbami i v rámci **železnice** po celé republice, kde se stavělo podle toho, co kde kdo vylobboval a co z toho měl. Na některých nepochopitelně elektrifikovaných tratích se jezdí převážně v motorové trakci, staví se protihlukové (nerozbitné) stěny za 20 000 Kč na metr čtverečný i tam, kde nad tím rozum zůstává stát, kde nikoho nechrání a naopak ohrožují právě cestující ve **vlaku**, kteří k tomu, aby z něj viděli, budou na „moderní **železnici** českou cestou“ potřebovat periskopy.

S tím, že lidé nevidí z **vlaku**, souvisí také to, že ztrácejí orientaci, kde vlastně jsou.

V případě **železničního** neštěstí se k **vlaku** nedostanou ani záchranáři. Zatímco na počet **vlaků** a nastoupivších cestujících nejméně **železnici** Libereckého kraje Liberec – Tanvald máme řadu přejezdů bez zabezpečovacího zařízení, na jiných a mnohonásobně méně využívaných tratích zaujmou nové světelné přejezdy pro srnky v lesích a lukách, kde ani žádné stezky nejsou. To vše je jen zlomek toho, co neúčelně zmizí na vícenásobně investicemi obdařené silniční infrastruktuře, kde Evropská komise objevuje stále více nesmyslných staveb a naopak fakt, že ty opravdu potřebné se nebudují. Jsem přesvědčen, že rychlá **železnice Praha – Liberec** dosud není jen díky tomu, že žijeme v zemi, kde tunel už dávno neznamena dopravní stavbu, ale vysoce sofistikovaný „ekonomický systém“.

Jindřich Berounský

Regionální mutace | Mladá fronta DNES - liberecký kraj