

# Železnice nepatří do starého železa

Nedávný dopravní kolaps v Praze opět ukázal, že se nemůžeme spoléhat jen na silniční dopravu. Právě ve smogových situacích by mělo co nejvíc lidí jezdit vlakem. K tomu je nutné modernizovat, nebo alespoň udržovat v provozu i menší tratě vedoucí do Prahy a dalších velkých měst. Ministerstvo dopravy postupuje právě opačně. Na výstavbu dálnic je stále peněz dost, zatímco železnice nemají na nejnútnejší údržbu. Počítá se pouze s modernizací hlavních

tratí. Ty ostatní mohou klidně zrezi-  
vět. Odstrašujícím příkladem je trať  
Praha - Děbřín. Vlaky bývají plně ob-  
sazeny cestujícími. V pracovní dny  
jezdí lidé z venkova do práce, o ví-  
kendech Pražáci na chaty. Trať je  
v tak havarijním stavu, že po mostě  
přes Vltavu u Měchenic může jet  
vlak rychlostí pouze 10 km/hod. Prý  
se neopravoval od roku 1935. Je zná-  
mo, že na některých místech trati je  
špatný rozchod kolejnic a všechny  
mostky jsou zchátralé. Zřejmě se če-

ká, až dojde k nějaké katastrofě. Po-  
tom bude trať vyřazena z provozu, ať  
si lidé jezdí auty nebo autobusy. Že  
budou o to více přečpané silnice,  
o tom nikdo neuvažuje.

Je už opravdu nejvyšší čas vyře-  
šit problém financování železnic.  
Neustálé handrkování o peníze  
a hrozby stávkami k ničemu neve-  
dou. Představa, že si České dráhy  
někdy na sebe vydělají, včetně ná-  
kladných rekonstrukcí, je nereálná.  
A že by si někdo koupil od státu

zchátralé tratě také není pravděpo-  
dobné. Jak se můžeme dozvědět od  
starých lidí, za první republiky a za  
Rakouska byly dráhy financovány  
z dluhopisů. Dalším možným řeše-  
ním je švédský model, podle které-  
ho železniční těleso a kolejnice  
spravuje stát, podobně jako silnice.

Stále slyšíme: nejsou peníze. Ne-  
jsem ekonom, ale připomínám ne-  
dávný rozhlasový rozhovor s jed-  
ním profesorem, který řekl: Jak to,  
že v dnešní době, kdy stát rozpro-  
dává státní majetek, nejsou peníze?  
Když nejsou teď, nebudou nikdy.

Ludmila KÁLALOVÁ, Písek