

Římský dramatik Titus Maccius Plautus: Dobré svědomí je lepší...

| POMŮCKA: CHRIS, LEE, TUE | POHYB PO LANĚ | KATODA | 1. DÍL TAJENKY | ZNAČKA KILO- KALORIE | | AUTOR ŘEČI | ZVRATNÉ ZAJMENO SLOV. | ŽLUTO- HNĚDÉ BARVIVO | HEJNO HOVOR. | | MILION ZKR. | LIDOVÉ NOVINY ZKR. | ČÁST STŘECHY | SMRTELNÁ NEMOC | |
|--------------------------------|--------------------------------------|--------|------------------------------|----------------------------|--------------------------------------|---|-----------------------------|---|-------------------------------|--|---|---|-----------------|--------------------|--|
| VÝČEP | | | | | UŽITEK SLOVENSKY | | | | | OPAR | | | | | |
| ČÁST ZAD | | | | | ČESKÝ VÝROBCE DLAŽDIC PROUD | | | | | NÁPIS NA KŘÍŽI JEŽÍŠE NÁDOBA NA TĚSTO | | | | | |
| VODOROVNÁ | | | | | | | VOZÍK POKRÝT POTEM | | | | | OBCHODNÍ DŮM ZKR. 3. DÍL TAJENKY | | | |
| INICIÁLY POLITIKA KOHLA | | | LOTERIE 2. DÍL TAJENKY | | | | | PISM. ŘECKÉ ABECEDY SPZ TRUTNOVA | | | TEXTOVÁ ZPRÁVA IN. REŽIS. PAVLÁSKOVÉ | | | | |
| | INICIÁLY HERCE TÖPFERA ZUBY | | | SAZE SLANÉ LÁTKY | | | | | RUŠNO ZA CHVILKU HOVOR. | | | | | NERVOVÉ ZÁŠKUBY | |
| CIZÍ MUŽSKÉ JMÉNO | | | | | ŠTĚP HEREC BRUCE ??? | | | | | SEVŘENÁ DLAŇ SAMOVOLNÝ POHYB | | | | | |
| ASPIK | | | | | | UMĚLÁ VY- VÝŠENINA TELEVIZNÍ NOV. ZKR. | | | | | ŘÍMSKÝCH 506 INIC. HERCE RAŠILOVA | | | | |
| PŘIDĚLO- VATI | | | | | | | | NÁHRADA | | | | | | | |
| NEMOCNÝ ČLOVĚK | | | | | | | | DRUHY OVOCNÝCH STROMŮ | | | | | | | |

Tajenka: ... tisíc svědků.

INZERCE

Lokálky mají smysl

Politické vedení Středočeského kraje se rozhodlo neobjednat veřejnou dopravu na 12 regionálních tratích. Přes odpor obcí, odborných skupin i jednotlivců svůj záměr uskutečnilo a s novým jízdním řádem byl provoz bud zcela zrušen nebo drasticky redukován. Hlavním argumentem byly úspory „ať to stojí, co to stojí“. Ve skutečnosti o úspory nešlo, když současně se objevily megalomanské projekty mnohakilometrových trolejbusových tratí po obcích středních Čech.....

Krajské vedení prosadilo svou, dopravní infrastruktura do které stát investoval desítky milionů raději nechá chátrat než by tuto existující síť využilo pro moderní dopravu obyvatel svého kraje. Pokud nyní necháme tyto tratě zlikvidovat tak to bude začátek konce celé regionální sítě.

Nejčastější argumenty likvidátorů regionálních tratí a odpovědi, které nechtějí slyšet a Vy byste je měli znát

Výrok politika zodpovědného za veřejnou dopravu „S každým dalším cestujícím roste ztráta veřejné dopravy...“ - je to skutečně zajímavý pohled na oblast, kterou má rozvíjet. Pak ideální řešení je - žádná cestující, žádná ztráta - zrušíme veřejnou dopravu. Touto cestou se Stč kraj nyní skutečně vydal. Asi si neuvědomuje, že kolik cestujících ubude ve veřejné dopravě, tolik jich přibude na silnicích včetně požadavků na parkování a údržbu silnic. Tyto náklady jsou pak mnohem vyšší než náklady na moderní veřejnou dopravu postavenou na především rychlé kolejové dopravě mimo přeplněné silnice. O roli veřejné dopravy jako základního rozvojového prvku území raději ani nehovoříme, to těmto politikům nic neříká.....

„Vlaky jsme vám plně nahradili autobusy“ - autobus není náhradou moderního vlaku, ani v rychlosti, ani v pohodlí, je pouze teoreticky levnější protože nemusí platit řadu vyvolaných nákladů, které ale musí zaplatit někdo jiný (stát). Proto jsou autobusy pro politiky tak atraktivní. Významná část cestujících se z důvodu rychlosti a pohodlí nepřesune do busu, ale do svého auta.

Možné je to ideální kdy „není cestující, není ztráta“. Busy někde nahrazují zrušený vlak, ale to bude ale platit do prvního sčítání cestujících, kdy se zjistí že i busy jezdí prázdné, prázdnější než vlaky, a i busy budou zásadně omezeny opět ve smyslu „musí se šetřit“. Tento proces již byl v mnoha krajích několikrát vyzkoušen a výsledek byl vždy stejný – ani vlak, ani bus jen rozvrácená veřejná doprava a ještě více aut a více devastované krajské silnice. Regionální železnice je také nositelem turistického ruchu. Regiony se zrušeným železničním spojením prokazatelně přichází o turisty, o tržby přichází místní restaurace, ubytovací a turistické služby. Dochází k celkovému ekonomickému propadu regionu z důvodů „nedostupnosti“. Teorie náhrady vlaku autobusem neznamená, že tuto „náhradu“ budou cestující akceptovat.

„Ve spádové oblasti regionálních tratí ve Středočeském kraji žije „jen“ 115 500 občanů“ versus srovnání 42 milionů cestujících v kraji ročně, z toho 600 000 jen na lokálních železnicích.“ Jedná se o ukázkovou demagogii, účelovou manipulaci s čísly. Obyvatelem kraje

jsíte jednou, cestujícím ale můžete být mnohokrát ročně. Počet cestujících, přepravených železniční dopravou za rok, je tedy vždy mnohonásobně větší než počet obyvatel. Jen pro srovnání – v České republice (10,5 mil. obyvatel) bylo jen za rok 2019 přepraveno po železnici 194 milionů cestujících, tedy 19x jel průměrně každý občan za rok vlakem. Srovnávání počtu obyvatel s počtem cestujících je tedy zcela zavádějící bez správné interpretace. Další manipulace je uvádět počet obyvatel ve spádové oblasti ve smyslu „vždyť tam nikdo nebydlí“. Železnici nepoužívají pouze místní, ale kterýkoli jiný občan naší země. Koleje přece spojují region s okolím. Mimořádně 115 000 obyvatel v okolí tratí je pro Stč politiky „malé množství“ a přitom této velikosti dosahuje málokteré krajské město... „Účel světlí prostředky“ když se argumentů nedostává.

„To že stát některé úseky regionálních tratí rekonstruoval, bylo holé šilenství a naprostá finanční nezodpovědnost“ – toto může říct pouze ten kdo kromě prázdné rétoriky nikdy nic nevybudoval. Stát se má starat o maximální rozvoj dopravní infrastruktury a především

tě, která je ekologická a určená pro veřejnou dopravu. Jen tak zajistí rovnoměrný rozvoj a bohatství na celém území. O tomto přínosu infrastruktury asi Stč politici neslyšeli. A co železniční nákladní doprava? Pokud by nebyly regionální nákladní doprava musela by přejít zátěž na krajské silnice, které jsou již teď v dezolátním stavu, a Středočeský kraj argumentuje, že nemá zdroje a nevládá je opravovat. Není právě toto „holé šilenství a finanční nezodpovědnost“? Stát na rozdíl od Středočeského kraje se snaží udržovat svěřeny infrastrukturní majetek v provozuschopném stavu, a středočeští politici jsou opravdu ti poslední, kteří by měli právo toto jakkoliv kritizovat.

Zabraňme tedy společně likvidaci infrastrukturního bohatství kraje, bohatství které patří celé společnosti a slouží víc jak sto let. Nenechme zničit dílo našich předků jen proto, že jedna dočasná politická skupina je nedokáže využít ve prospěch svých občanů. Regionální tratě Vám dobře slouží, a modernizované mohou dále sloužit i našim dětem. Vy rozhodněte!!!!

Příznivci regionálních tratí

