

VRT – VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE



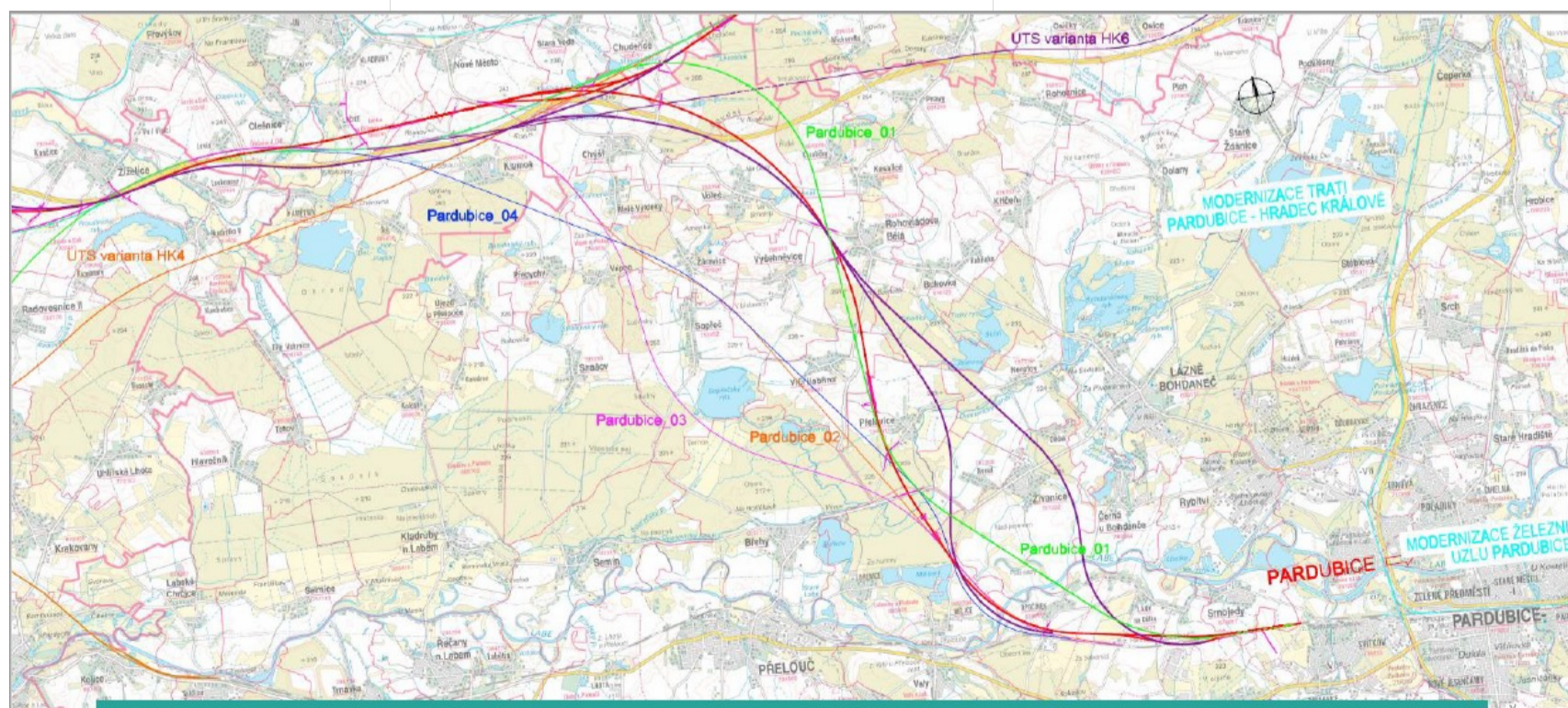
Informace k záměru státu vést železnici naším územím

Vážený spoluobčané,
dovolte nám, abychom Vás blíže informovali o záměru Správy železnic, státu a kraje vybudovat v těsné blízkosti obcí Klamoš, Chýšť, Voleč, Rohovládova Bělá, Vyšehněvice, Vlčí Habřina, Přelovice a Mělice novou železniční trať, která by se po překonání Labe napojila u Opočinku a Srnojed do stávající železniční trati vedoucí od Prahy na Pardubice a Českou Třebovou.

O uvedeném záměru byli zástupci obcí informováni v průběhu první poloviny letošního roku, kdy jim zástupci Správy železnic prezentovali možné varianty trasování trati vedoucí územím mezi dálnicí D11 a stávajícím železničním koridorem. Záměr byl odmítnut dne 11.6.2024 na zasedání valné hromady Regionálního svazku Bohdanečsko (RSOB), která vydala stanovisko: „Zástupci obcí RSOB jednomyslně vyjadřují

zásadní NESOUHLAS s jakoukoliv variantou odbočky VRT na Pardubice.“

Na uvedený záměr reagovali starostové dotčených obcí – Rohovládova Bělá, Voleč, Vyšehněvice, Vlčí Habřina, Přelovice, Chýšť - založením petičního výboru, který inicioval veřejné jednání v Kasalících, kde byl záměr představen občanům. Také byla připravena petice proti tomuto záměru, kterou mohli občané podepsat jak přímo na veřejném projednání v Kasalících, tak následně v jednotlivých obcích. Prakticky během cca 10 dnů bylo nasbíráno 1313 podpisů proti záměru. Petice byla zaslána na příslušná místa 30. srpna.



Připojení Pardubic – představené varianty

 VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice - Wrocław

VRT – VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE

Na základě těchto negativních stanovisek inicioval předseda RSOB, Ing. Josef Štěpanovský, prostřednictvím náměstka hejtmána Michala Kortyše, jednání zástupců obcí a Správy železnic, které se konalo dne 15.8.2024 na radnici v Lázních Bohdaneč. Jednání se účastnil osobně pan ministr dopravy Mgr. Martin Kupka.

V rámci jednání představila pracovní skupina složená se zástupců dotčených obcí návrh možného jiného trasování odbočky do Pardubic, využívající jak navrženou novou vysokorychlostní trať až po Klamoš, tak následně stávající trať směřující na Hradec Králové. Pan ministr pověřil Správu železnic prověřením možnosti realizace VRT tímto způsobem.

Zástupci Správy železnic ve velmi krátké době vypracovali studii a dne 3. září představili výsledek prověřování zástupcům obcí v kulturním domě v Přelovicích, kde konstatovali, že návrh obcí nelze doporučit, a to z několika důvodů:

- 1) nově se nepočítá s vysokorychlostní tratí od Klamoše na Hradec Králové, realizovaná trať bude dimenzována pouze na 160 km/h,
- 2) trať prochází přímo nebo svými mimoúrovňovými napojeními zastavěným územím,
- 3) trať by zasáhla do chráněného území Pohránovský rybník,
- 4) kapacita nově vybudované dvojkolejky Hradec Králové – Pardubice je nedostatečná pro další zatížení.

Na tomto jednání zaznívaly další dotazy, návrhy a nové skutečnosti, nicméně v uvedeném formátu jednání nebylo možno vše detailněji diskutovat či hledat další možná řešení.

Dalším krokem, zástupců obcí je rozhodnutí, na jaké úrovni budou

následná jednání se Správou železnic, ministerstvem či krajem vedena. Zda přímo pod hlavičkou RSOB, nebo pouze na úrovni pracovní skupiny VRT zahrnující přímo dotčené obce a obce, které budou mít zájem se k tématu aktivně vyjadřovat.

Proč odmítají zástupci obcí představený záměr?

Důvody jsou poměrně předvídatelné, pochopitelné a jasné.

- 1) Navýšení hlučnosti,
- 2) zásah do nenarušené krajiny,
- 3) s tím spojený zábor zemědělských a lesních pozemků,
- 4) ztížená prostupnost krajiny – pouze přes vybudované podchody, nadchody či po silnicích,
- 5) ohrožení lokalit, ve kterých se zdržuje mnoho druhů ptactva,
- 6) snížení hodnoty nemovitostí a obecního majetku,
- 7) znehodnocení území využívaného pro aktivní odpočinek a další.

Co je motivací pro budování nové trati?

Důvodů pro vybudování nové železniční infrastruktury je několik.

- 1) Plnění cílů GREEN DEAL „...cíl do roku 2050 převést 75 % vnitrozemské nákladní přepravy, kterou dnes v zemích EU zajišťuje silniční síť, na železnici a vodní cesty.“

<https://www.mdcz.cz/getattachment/Dokumenty/Strategie/Dopravni-politika-a-MFDI/Dopravni-politika-CR-pro-obdobi-2014-2020-s-vyhled/Dopravni-Politika-CR-CZ.pdf.aspx>

- 2) Přesun dálkové dopravy na novou trať zajistí více místa pro příměstské železnice i nákladní dopravu. [\(zdroj - Prezentace Správy železnic „VRT v Pardubickém kraji“ prezentovaná v Živanicích, 18.04.2024, str. 4\)](#)

- 3) Oddělení dálkové a regionální dopravy zajistí méně zpoždění, příměstský vlak nebude muset čekat na předjetí expresem. [\(zdroj - Prezentace Správy železnic „VRT v Pardubickém kraji“ prezentovaná v Živanicích, 18.04.2024, str. 4\)](#)

4) Zrychlení nejen pro Pardubice, ale pro celou trať směřující do Olomouce [\(zdroj - Prezentace Správy železnic „VRT v Pardubickém kraji“ prezentovaná v Živanicích, 18.04.2024, str. 5\)](#)

Kdy se předpokládá realizace?

Tzv. „Varianta 320 optimalizovaná“ podle podkladů Správy železnic 2034 – 2038.

[\(zdroj - Prezentace Správy železnic „VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wroclav STUDIE PROVEDITELNOSTI, Hradec Králové 19.6.2024, str. 11“ \)](#)

Kolik to bude stát?

U Varianty 320 optimalizovaná jsou odhady 77,6 miliard korun pro kompletní část od odbočky Vyčerov (u Peček) po Pardubice. [\(zdroj - Prezentace Správy železnic „VRT Praha – Hradec Králové/Pardubice – Wroclav STUDIE PROVEDITELNOSTI, Hradec Králové 19.6.2024, str. 11“ \)](#)

I když není zveřejněna detailní kilometráž pro uváděnou cenu, ani co vše cena zahrnuje, lze hrubým měřením zjistit, že se jedná cca o 60 – 65 km a tedy odhady nákladů na 1 km se pohybují někde mezi 1 – 1,3 miliardy korun.

Dle vyjádření zástupců Správy železnic a pana ministra budou všechny dopady vyhodnocovat odborníci a stanovovat opatření pro jejich minimalizaci. Faktem zůstává, že v případě realizace záměru dojde k trvalým změnám v našem území, které budou mít pro konkrétní obce nejbližší k trati pouze negativa, odůvodněná vyšším zájmem, uvolnění kapacit stávajících tratí pro nákladní vlakovou dopravu a zrychlení spojení mezi Prahou a Pardubicemi.

V rámci prezentací Správy železnic nezaznívají a pravděpodobně nejsou ani výrazně vnímána negativa spojená s budováním této vysokorychlostní trati.

Pokusím se nyní rozvést jednotlivé negativní dopady.

1) Navýšení hlučnosti

To, že každé další auto, kamion, letadlo či vlak znamená navýšení hlukové zátěže asi nezpochybňuje nikdo. Jako výhoda zavádění nové infrastruktury je uváděna menší hlučnost. S tím lze určitě také souhlasit. K celkovému snížení hlukové zátěže může dojít, pokud vezmu v potaz fakt, že budou nahrazeny stávající expresní vlaky novými, modernějšími generujícími nižší hluk. Problém je, že v jedné oblasti hluk snižují, v jiné ho navyšují, i když možná méně.

To slovo možná je podrženo schválně.

Ono je otázka, jaký hluk generuje vlak jedoucí rychlostí 160 km/h a vlak, sice aerodynamicky optimalizovaný, ale jedoucí rychlostí 200, 250 či 320 km/h.

Problémy s hlukem jsou všeobecně známy. Bohužel vláda spolu se Svazem měst a obcí navýšila stávající hlukové limity platné od

VRT – VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE

09. 09. 2024, zpracoval v rámci pracovní skupiny dotčených
obcí Ing. Jiří Havránek

30.06.2023. Místo toho, aby byly limity zachovány či sníženy, čímž by byly jak firmy, tak správci železnic, silnic a dálnic, ale i samosprávy nuceni řešit protihluková opatření (např. méně hlučný asfalt, omezení nákladní dopravy a omezení pro ni v nočních hodinách v obcích a na dálnicích, nové protihlukové stěny u exponovaných silnic, dálnic a železnic atd.), došlo jednoduše k navýšení limitů. To znamená, že v případě budování vysokorychlostní trati nebude nutné tolik investovat do protihlukových zábran jako by tomu bylo před 30.06.2023.

<https://www.smocr.cz/cs/cinnost/socialne-zdravotni-oblast/zdravotnictvi/a/hygienicke-limity-hluku-ve-svetle-novely-narizeni-vlady-c-272-2011-sb>

Je důležité zmínit, že nárůst hluku není lineární, nýbrž exponenciální. Proto i relativně malé navýšení počtu dB znamená podstatné zvýšení hlukové zátěže, a to násobně.

Vše platí při měření a hodnocení stejnou metodikou. Úpravou metodiky měření lze výsledky ovlivnit výrazně jak k lepšímu, tak k horšímu. To jen pro úplnost.

2 – 5) Krajinný ráz, zábory půdy, prostupnost krajiny (fragmentace), ohrožování ekosystémů

Zamýšlený záměr porušuje několik proklamací jak evropských institucí či dokumentů, tak institucí a dokumentů vládních.

Jen příkladem: „Celkově mají investice do dopravní infrastruktury kladný dopad na hospodářský růst. ... Je třeba je plánovat tak, aby jejich pozitivní dopad na hospodářský růst byl co nejvyšší a negativní dopad na životní prostředí co nejnižší.“ *Bílá kniha Evropské komise, str. 4, bod 10.*

„V praxi je třeba, aby doprava využívala méně energie a aby využívala čistou energii, aby lépe využívala moderní infrastrukturu a snižovala negativní dopad na životní prostředí a zásadní přírodní zdroje jako vodu, půdu a ekosystémy.“

Bílá kniha Evropské komise, str. 5, bod 17.

<https://www.mder.cz/getattachment/Dokumenty/Evropska-unie/Zakladni-dokumenty/Bila-kniha-Plan-jednotneho-evropskeho-dopravniho-prostoru-%E2%80%93-vytvoreni-konkurenceschopneho-dopravniho-systemu-ucinne-vyuzivajiciho-zdroje.pdf.aspx>

Dopravní politika České republiky pro období 2021 – 2027 s výhledem do roku 2050

„Dopravní síť a zejména vysoká intenzita provozu na komunikacích způsobuje fragmentaci krajiny i ekosystémů, proto je mobilita řešena i z pohledu ochrany biodiverzity, migrační prostupnosti pro živočichy a využívání krajiny.“ *str. 8*

„Problematika prostupnosti krajiny a její fragmentace bývá často zužována na výstavbu speciálních nadchodů pro živočichy přes dálnice (na tzv. ekodukty). Přestože se na určitých místech jedná o důležité objekty, představují pouze malý zlomek opatření nutných k zajištění dostatečné prostupnosti krajiny a její ochrany před rostoucí fragmentací. Bez realizace systémových kroků k omezení primárních zdrojů fragmentace na úrovni rozvoje sídelní a dopravní infrastruktury nemohou dílčí technická opatření přinést potřebný efekt.“ *str. 43*

Jinými slovy, plánování železnice by mělo probíhat tak, aby v ideálním případě nedocházelo k další fragmentaci krajiny a zásahům do dosud nezasážených území. Příkladů lze jistě nalézt i více.

Opět se domnívám, že i neodborníkovi je jasné, že vedení vysokorychlostní trati na Pardubice navrhovaným způsobem rozhodně nenaplnuje smysl výše uvedených odstavců v politiky schválených dokumentech.

O tom, že je třeba přírodu, tj. vodní zdroje, ornou půdu a lesní pozemky chránit, dnes mluví každý významnější dokument a jsou připravované nové zákony v tomto duchu.

Dopravní stavby povolené do 31.12.2000	Limit do 30.06.2023, den/noc	Limit od 30.06.2023, den/noc	Zvýšení hlučnosti
Dráhy	60 dB / 55 dB v ochranném pásmu	68 dB / 63 dB	6x
	55 dB / 50 dB mimo ochranné pásmo	68 dB / 63 dB	20x
Dálnice, silnice I. a II. třídy a místní komunikace I. a II. třídy	60 dB / 50dB	68 dB / 58 dB	6x
Silnice III. třídy, místní komunikace III. třídy a účelové komunikace	55 dB / 45 dB	68 dB / 58 dB	20x
Dopravní stavby povolené po 31.12.2000	Limit do 30.06.2023, den/noc	Limit od 30.06.2023, den/noc	Zvýšení hlučnosti
Dráhy	55 dB / 50dB v ochranném pásmu	60 dB / 55 dB	3x
	55 dB / 50 dB mimo ochranné pásmo	60 dB / 55 dB	3x
Dálnice, silnice I. a II. třídy a místní komunikace I. a II. třídy	60 dB / 50dB	60 dB / 50dB	0x
Silnice III. třídy, místní komunikace III. třídy a účelové komunikace	55 dB / 45 dB	60 dB / 50dB	3x

VRT – VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE

6) Snížení hodnoty nemovitostí

I když se nás pan ministr snažil ujistit, že ke snížení hodnoty nemovitostí nedojde, či snad se i zvýší s odkazem na nějaké údaje z Velké Británie, tak si asi každý může odpovědět: Chci bydlet v blízkosti vysokorychlostní tratě?

A to zhoršení životních podmínek zaplatí kdo? No nikdo. Zákon myslí pouze na výkup nemovitostí v nezbytném prostoru pro budování tratí. Na to, že má někdo dům o jeden metr dál, na to zákon nemyslí. Je zajímavé, že na to někdo myslel při změně hlukových limitů (jeden z argumentů, proč se sjednocovaly limity pro nemovitosti v ochranném pásmu a mimo ochranné pásmo).

„Dle stávající úpravy byl hygienický limit uvnitř ochranného pásma dráhy 60/55 dB v denní/noční době. Hygienický limit vně ochranného pásma dráhy byl 55/50 dB v denní/noční době. Toto rozdělení nedávalo z hlediska fyzikálního smyslu hranice pásma, která představovala výraznou skokovou změnu hygienického limitu, často protínala chráněnou stavbu, takže různé části jednoho objektu (a někdy i jedné bytové jednotky) měly zcela nelogicky různé hygienické limity.“

<https://www.smoer.cz/es/cinnost/socialne-zdravotni-oblast/zdravotnictvi/a/hygienicke-limity-hluku-ve-svetle-novely-narizeni-vlady-c-272-2011-sb>

Takže pokud něco nedává fyzikálně smysl, tak je k tomu potřeba přistoupit ve stejném duchu i při finančních kompenzacích za znehodnocení nemovitosti. Nemluvě o nemajetkové újmě, která vzniká tím, že lidé buď přicházejí o prostředí, ve kterém žijí po generace nebo naopak, kde plánovali svůj nový život v klidné, tiché krajině a investovali do toho celoživotní úspory.

7) Znehodnocování území pro aktivní odpočinek

V posledních letech si mnoho lidí zvyklo jezdit na víkend někam. Hodně záleží na možnostech jednotlivce nebo rodiny. V kontextu aktuálního celoevropského tématu „overturismus“, kdy se začínají obyvatelé turisticky zajímavých destinací intenzivně bránit přílivu nových turistů, dokonce se mluví o „rezervačních systémech“, je třeba chránit území, které slouží k relaxaci a odpočinku. Taková místa nejsou jen vinné sklípky na Moravě, stezky v oblacích a další projekty, které často přináší peníze hlavně jedné firmě – investorovi, využívajícímu krajinu, ze které by měli mít bezplatný prospěch všichni občané této republiky, ale jsou to i místa kde se neprojdete v korunách stromů, ale cestu na kole zvládnou i dříve narození či malé děti. Je to mírně zvládnutá krajina plná lesů, luk a polí s kvalitními nezpevněnými cestami v okolí našich obcí Bohdanečska, do kterého zajíždí na kole čím dál víc lidí. Pokud bude realizován záměr přetnout tuto krajinu vysokorychlostní tratí, tak to jistě nepomůže. Chápu, že pár desítek tisíc, které díky tomu získávají místní restaurace a cukrárny není ve srovnání s miliardami, o kterých se bavíme, silný argument, ale pro rozvoj venkova jsou právě tyto drobnosti ty nejdůležitější. Dojde tak k znehodnocení práce a investovaných peněz obcí, kraje a všech daňových poplatníků, které byly vynaloženy za poslední desetiletí.

A co finanční stránka projektu?

Nejlepší obrázek o finanční stránce projektů vysokorychlostních tratí dává Zvláštní zpráva Evropského účetního dvora z roku 2018, která analyzuje 10 vysokorychlostních tratí v Evropě.

https://www.eea.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR18_19/SR-HIGH-SPEED-RAIL-CS.pdf

Str.8 bod V. „Kvalita hodnocení skutečných potřeb v jednotlivých členských státech je nízká a alternativnímu hodnocení modernizace stávajících konvenčních tratí není věnována patřičná pozornost, i když úspory, které lze dosáhnout použitím této varianty mohou být významné.“

Str. 8 bod VI. „Vysokorychlostní železniční infrastruktura je drahá...Vysokorychlostní tratě pro velmi vysoké rychlosti nejsou potřeba všude tam kde jsou budovány. V mnoha případech vlaky jezdí na vysokorychlostních tratích pro velmi vysoké rychlosti při mnohem nižších rychlostech, než pro jaké je trať konstruována. Náklady na trať se zvyšují úměrně s návrhovou rychlostí...na auditovaných tratích vlaky využívají návrhovou rychlost pouze přibližně z 45 %...“

Str. 8 bod VII. „...u čtyř z deseti tratí dosáhnou náklady za každou ušetřenou minutu více než 100 milionů EUR ... překročení nákladů na auditované tratě a projekty je na úrovni projektů 44 % a úrovni tratí 78 % ...“.

Věřme, že situace v roce 2024–2040 bude lepší než v roce 2000–2018.

O tom, jak jsou tyto vlaky vytíženy nebo jaká je cena jízdenek, lze získat z různých dokumentů také dost informací. Levné to nebude. Jen mimochodem ceny jízdenek vysokorychlostních vlaků jsou porovnávány s leteckou dopravou, kde vlak vychází samozřejmě výhodněji, a to i z ekologického hlediska. To však není případ a důvod pro VRT do Pardubic. Nebo bude zavřeno letiště?

Hlavním finančním ukazatelem je tzv. vnitřní výnosové procento, kdy pro ekonomicky efektivní projekty se počítá na úrovni zhruba 5 %.

<https://www.irozhlaz.cz/ekonomika/rychlodraha-praha-drazdany-nemecko-2008271402-pj>

Jak to bude s tratí směrem na Pardubice, se uvidí. V každém případě platí obecně, že vysokorychlostní trať má význam pro spojení aglomerací o velikosti 500 tisíc obyvatel a více....

Celý Pardubický kraj má k začátku letošního roku 530.560 obyvatel.

I politikům je jasné, že náklady na budování vysokorychlostních tratí budou astronomické, což v kontextu dalších projektů – výstavba nových bloků jaderných elektráren a dostavba dálniční sítě ve stejném časovém období (do roku 2050), zatíží státní rozpočet mnoha biliony, tj. velikostí několika ročních státních rozpočtů.

Podpora z Evropské unie je limitovaná velmi přísnými podmínkami, které již z dnešního pohledu může být u VRT na Pardubice velmi problematické naplnit.

Taktéž tato podpora je vypočítávána na začátku projektu, tj. na rozpočet projektu. Veškerá následná prodražení projektů (v průměru 44 % ve fázi projektu, 78 % ve fázi stavby) jdou na vrub národního rozpočtu, viz Zpráva Evropského účetního dvora str. 8 bod VII.

Proto se na národní úrovni počítá s využitím pomoci financování tzv. PPP projekty.

„Podstatou PPP projektů je **dlouhodobý smluvní vztah** mezi veřejným zadavatelem a soukromým partnerem, obvykle trvající 15 až 30 let, o zajištění veřejné infrastruktury nebo služby, ve které soukromý partner nese významné riziko a odpovědnost za řízení projektu, a jeho odměna je přímo spojena s jeho výkonem. **Veřejný sektor tak získává odborné kompetence bez ztráty vlastnictví a kontroly nad veřejnou službou.**“

Nová výstavba „na zelené louce“ je pro PPP lepší. Koncesionář si řídí všechna rizika a je ochotný nést odpovědnost za své technické řešení a jeho stav. V případě rekonstrukcí, kdy má přebrat již stávající zařízení, je velmi obtížné nést odpovědnost za technický stav, např. skrytých vad. V případě rekonstrukcí je doporučeno, aby existující zařízení mohl koncesionář zcela generálně zrekonstruovat, i na revitalizaci brownfieldů. V těchto případech, pro ověření vhodnosti, je třeba důkladně zanalyzovat stav a konzultovat s trhem potenciálních uchazečů.“

<https://www.czechinvest.org/cz/Sluzby-pro-municipality/Online-akademie-pro-starosty/Podpora-podnikani/Public-Private-Partnership>

Přeloženo do češtiny. Je to sice trochu dražší, než když si půjčí stát, ale úspora je v tom, že soukromý investor si umí lépe pohlídat finální cenu (je nižší) a také je v jeho zájmu, a je manažersky schopný, realizovat náročnou výstavbu v požadovaných termínech.

To, že raději staví na zelené louce, je jasné.

Také to je možná důvod, proč raději volit trasu novým územím...

Z pohledu ekonomiky je otázkou, s jakou přesností jsou vůbec náklady a hlavně výnosy kvantifikovatelné.

Také by bylo od politiků a Správy železnic či silnic fér spočítat, kolik nás bude stát údržba a opravy po celou dobu životnosti infrastrukturních projektů a kde na to vezmeme. Bavíme se o horizontu 40, 60, 80 let.

Nota bene ty zdroje.

Dopravní politika ČR také zmiňuje, že „Analytická část Dopravní politiky rovněž identifikovala ohrožení pro další pokračování dopravního stavitelství v horizontu přibližně deseti let v důsledku nedostatku zdrojů stavebních surovin.“ *str. 31 dole*

Docela nepříjemná zpráva v mnoha ohledech. Znamená to, že je třeba mnohem uvážlivěji rozhodovat o tom, co postavíme, ale také kudy to povede, aby to bylo co možná nejméně surovinově nákladné. Taktéž to znamená, že se musíme připravit na otevírání nových těžebních území. V našem regionu se to může týkat např. obnovení těžby **písků u Lohenic**. Mezi další strategické záměry, které již řeší aktuální liniový zákon a který se dotkne našeho kraje, patří i **splavnění Labe z Pardubic ke státní hranici**. (viz Zákon o urychlení výstavby strategicky významné infrastruktury, Zákon č. 465/2023 Sb.)

Bránit se těmto záměrům dle nového zákona půjde jen velmi, velmi obtížně a v souvislosti s nákladní dopravou převážející suroviny, která nutně povede zejména po místních silnicích a našimi obcemi, a v souvislosti s novými, méně přísnými hlukovými limity si každý umí představit co nás zhruba od roku 2030 čeká.

Suma sumárum

Je chvályhodné, že se snažíme pořád něco dělat, abychom nezaostávali za zbytkem Evropy, je však otázka, zda to, co děláme, je to, co máme dělat. Po změně ekonomického směřování České republiky volá čím dál více renomovaných ekonomů. Jenže diskuse o tom, kam ji směřovat a jak to tedy udělat, zatím příliš neprobíhají. A tak dál spotřebováváme přírodní a jiné zdroje čím dál rychlejším tempem. Otázka kdy ty zdroje dojdou. Lidské již došly. Peníze si půjčit můžeme, půdu nám asi nikdo nepůjčí ani nevěnuje. Půda totiž nepřibývá.

Odpovězme si, zda je nutné v zájmu vybudování vysokorychlostní železnice do Pardubic a ušetření pár minut (aktuálně odhadovaný ušetřený čas osciluje mezi 10 až 20 minutami) takto zásadně poškodit přírodu a život tisícovkám lidí. Zda ty výhody nebudou spíše nevýhodami. Např. že zrychlení cestování z Pardubic do Prahy neudělá z Pardubic jakousi periferii Prahy, kdy spoustu kvalifikovaných lidí – lékaři, učitelé, IT specialisti a další vysoce ceněné profese, odejdou raději pracovat do Prahy za vyšší peníze. S projekty, které jsou zde uvedeny (VRT Pardubice a splavnění Labe z Pardubic) musí být nutně spojeno další budování nových příjezdů např. k nádraží, parkovacího domu, vybudování přístavu (dle dnešních informací někde u Svítkova) a tedy další budování, rozšiřování silnic, aby byly schopny absorbovat nákladní dopravu s tím spojenou. Odpovězme si na otázku, zda to vše ve výsledku víc nepřispívají k oteplování a zvýšení CO₂ než naopak. Položme si otázku, zda by nebylo mnohem lepší peníze vynaložené do vysokorychlostní trati a splavnění Labe investovat do oné změny směřování ekonomiky, které bude mnohem více respektovat životní prostředí, a zda nebudou chybět ve školství, zdravotnictví atd.

Zodpovězme si otázku, komu hlavně ta infrastruktura bude sloužit. Myslím, že SPZtky kamionů jezdících po našich dálnicích, ale bohužel i silnicích III. tříd, nám na tuto otázku velmi rychle odpoví – zejména tranzitní dopravě. Zodpovězme si otázku, zda je účelné vynaložit obrovské peníze a surovinové zdroje, provést další zábory půdy, která po staletí živila tuto zemi, zda by nebylo lepší je dát na školství, výzkum a vývoj či podporu českých firem namísto dáváním pobídek a prodeje půdy zahraničním koncernům, které nám klíčové know-how nikdy nepředají.

A proto rozhodujme zodpovědně s maximální mírou informací o naší zemi, chraňme její zdroje pro budoucí pokolení. Evropská unie ani zahraniční koncerny nám jinou zem nedají.

VRT – VYSOKORYCHLOSTNÍ ŽELEZNICE