

Vážené dámy, vážení pánové, zastupitelé našeho Středočeského kraje,

my, starostové, občané i podnikatelé nejen Středočeského kraje, signatáři Memoranda o spolupráci ze dne 25.5.2021 se na Vás, volené zástupce, obracíme s výzvou, abyste zvážili všechny aspekty reálného dopadu výstavby vysokorychlostní tratě (VRT) ve Středočeském kraji.

Projekt VRT je největší a nejnákladnější stavba v historii ČR, která je plánována ve veřejném zájmu, z veřejných prostředků, a přitom s ní není veřejnost dostatečně obeznámena.

Požadujeme naplnění vládou schváleného Programu rychlých železničních spojení z r.2017, který deklaruje jednoznačnou společenskou poptávku, předpokládá hospodářský růst a neuvažuje situace jako je pandemie, migrační krize, válečný konflikt či hospodářská recese.

Chceme otevřít veřejnou diskusi o smysluplnosti tohoto projektu, o jeho finanční náročnosti, vlivu na životní prostředí a dopadu na život v regionech.

Obracíme se na Vás v okamžiku, kdy naše země stojí před rozřezáním a po našich pozemcích již pochodují geodeti. Je nám prezentován projekt s rozpočtem, který nemá v České republice obdoby, a to bez jakékoliv diskuse s veřejností. Přitom není ještě dokončena Studii proveditelnosti na páteřní trať Praha – Brno.

Vyjadřujeme silné obavy ohledně celého záměru, k přínosům a kvalitě projektu. Žádáme o pozastavení nevratných kroků, otevření diskuse o relevantnosti projektu a hledání smysluplnějších řešení ve formě modernizace a rozvoj stávajících železničních tratí.

Nechceme blokovat záměr, ale chceme podpořit realizaci kvalitního, dlouhodobě ekonomicky i ekologicky udržitelného projektu.

Z těchto důvodů Vás žádáme o pozastavení a přehodnocení aktualizací Zásad územního rozvoje (ZÚR) Středočeského kraje souvisejících se stavbou VRT a jejich navazujících projektů.

Ing. Miroslav Šafařík

starosta obce Vidice

v zastoupení 70 signatářů memoranda (38 obcí)

Ve Vidicích 27.5.2021

Body pro diskusi

Ekonomika

Projekt tratí VRT bude nejdražším stavebním projektem v celé historii České republiky. Tento projekt bude minimálně čtyřikrát dražší než stavba nového bloku elektrárny Dukovan.

Rozpočet na výstavbu VRT tratí dle Správy železnic dosáhne přibližně 600 miliard Kč. Může si to náš stát, jehož dluh v současné době přesahuje 2 biliony korun, skutečně dovolit? Dle závěrů Evropského účetního Dvora z roku 2018, u všech auditovaných vysokorychlostních tratí došlo k překročení nákladů, a to o 25 % až 622,1 %

Státy podobné rozlohou a počtem obyvatel jako Česká republika se soustředí zejména na modernizaci stávajících železničních tratí (Rakousko, Dánsko, Slovensko).

Česká republika o rozloze 80 tisíc km² se svými 9 500 km tratí má nejhustší železniční síť v Evropě, (dvakrát hustší než Francie).

Vysokorychlostní tratě konkurují automobilové dopravě až při vzdálenostech přesahujících 150–200 km. (Dokument OACD, prezentace CEDOP 2016, EUD 2018)

Životní prostředí

V prezentacích *Správy železnic* není zahrnuto množství CO₂ vyprodukované při stavbě samotných VRT tratí (dle podkladů z výstavby tratí ve Francii dojde při výstavbě 1 km tratí k přesunu 100 000 m³ hmoty = 10 000 nákladních aut). Výstavbou této dopravní tepny dojde k rozsáhlé devastaci krajiny a k znečištění životního prostředí. *Jak* můžeme potom mluvit o ekologii a zelené dopravě (dokument OACD)?

2x větší rychlost vlaku = 4x větší spotřeba elektrické energie. Projíždějící vlak nezanechává viditelnou stopu v podobě znečištění ovzduší, ta se však projevuje v danou chvíli jinde, v okolí elektrárny, a ty jsou v ČR převážně na fosilní zdroje.

Není zahrnuta hodnota poškozeného životního prostředí. Podle první fáze zpracované studie není možné vyloučit vliv na evropsky významné lokality. Trať protne územní systémy ekologické stability. Dojde k další fragmentaci krajiny. Dojde k dalšímu nevratnému záboru nejneproduktivnějších zemědělských půd v ČR.

Obáváme se o zdroje pitné vody z hlediska kvantity i kvality. Na Kutnohorsku plánovaná trať protne všechny přítoky do vodní nádrže Vrchlice, která je jediným zdrojem pitné vody pro tuto oblast. Zároveň se sníží přirozená schopnost krajiny zadržet vodu, a to odlesněním a otevřením nových kamenolomů.

Obyvatelé budou zatíženi hlukem a vibracemi, které jsou při vysokých rychlostech souprav těžko predikovatelné. Aerodynamický hluk a vibrace se nedají eliminovat.

(Ne) rozvoj regionu

Výstavbou VRT hrozí úpadek regionů ("vymírání" vesnic, snížení hodnoty majetku obyvatel, ztráta rekreačního potenciálu) a také zhoršení dopravní obslužnosti měst. Rychlíkové spoje budou nahrazeny nákladní dopravou, která je nejen hlučnější, ale i prašnější, a navíc omezí počet *aktuálních* spojů. V případě realizování VRT budou bohaté regiony ještě bohatší a ty chudé ještě chudší. Vzhledem k hustotě sídel v České republice je VRT problém pro každý region, kterou by trať projížděla. Plánovaná trať vede často jen několik metrů od domů. Není výjimkou tzv. vyjmutí domů z bytového fondu.

Rozvoj regionu je dle nás možný, když vznikají nové a fungují stávající společnosti, které vytvářejí pracovní místa. V místě podnikání se platí daně. Lidé zde žijí a pracují, a tak dochází v daném místě k rozvoji služeb. V místě pak žijí rodiny, vznikají sociální vazby a v obcích se vede společenský život.

Rozvoj regionu dle Správy železnic je vykreslen tak, že lidé budou dojíždět do velkého města (Praha, Brno). Tímto dojížděním tráví denně navíc 1-2 hodiny, což je čas, který by jinak mohli trávit se svou rodinou nebo se věnovat svým *oblíbeným aktivitám*. Přijedou se do místa bydliště vyspat, ráno vstanou a zase *jedou* do velkého města, kde si také obstarají nákupy, protože když přijedou domů, tak jsou všechny obchody zavřené. Z malého města se stává noclehárna a umírá. Dopravou se znečišťuje životní prostředí.

Zdroje:

<https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/high-speed-rail-19-2018/cs/>

Ministerstvo dopravy ČR - Strategie (mdcr.cz)

www.internationaltransportforum.org

www.vrtaci.cz