

Otazníky kolem „VRT“ přetrvávají

Konference o vysokorychlostní železnici pochybnosti nerozptýlila.

■ Zdeněk Sadecký

Na konci května proběhla v Třebíči a Náměšti nad Oslavou mezinárodní konference na téma „Vysokorychlostní železnice v ČR“.

Na konferenci vystoupilo několik odborníků z oblasti železniční dopravy, a to jak z České republiky, tak ze zahraničí. Většina příspěvků i následujících otázek z pléna se týkala využití a budoucnosti vysokorychlostních železnic.

Jak konference potvrdila, existuje zájem určitých kruhů tuto technologii zavést i v ČR. Zájem mají ale spíše některé velké společnosti, specializující se na velké dopravní stavby, a samozřejmě také železniční nadšenci. K trati se také vyjadřují někteří politici. Přitom některé jejich sliby se zdají být jen obtížně splnitelné.

Která varianta?

Veřejnost již tak jednoznačně přesvědčena o prospěšnosti vysokorychlostní tratě není, jak vyplynulo například z vystoupení starosty Vyskytné nad Jihlavou Petra Böhma. Odpor obcí byl vyvolán zejména nešťastným až arogantním a nečekaným zveřejněním změny původní trasy na dražší a přírodu i obyvatele více poškozující „jižní“ variantu H4. Ta přitom nesmyslně vede přes rybníky, přes přítoky Hubenovské přehrady, vede v minimální vzdálenosti od obcí a i třeba přes vodní nádrž Sedlice.

Dnes stále není jasné, která varianta „vyhraje“. Původní „severní“ varianta, již projednaná a zanesená v plánovacích dokumentech Kraje, se jeví jako levnější, schůdnější a k přírodě šetrnější. Sporné napojení na Benešov by také jistě byla schopna vyřešit.

V nejistotě tak stále zůstává velká spousta lidí a obcí. Přitom i odborníci hovořící na konferenci opakovaně zdůrazňovali, že vzhledem k rozsahu stavby a značnému vlivu na životní prostředí je nutno přistupovat k této choulostivé otázce opatrně a vyzvat k diskusi a ke hledání nejméně poškozující varianty.

Problém s hlukem

Řada obyvatel Vysočiny a obcí, kolem kterých má trať vést, totiž



PROZATÍM nejrychlejším vlakem je v České republice SC Pendolino.

Ilustrační foto: cd.cz

bude silně postižena negativními vlivy – hlukem, dělicím efektem v krajině, budou zabrány stovky a tisíce hektarů zemědělské a lesní půdy, pozemky a parcely ztratí na hodnotě, mohou být ovlivněny prameny spodní vody, trať značně ovlivní ráz přírody a životní podmínky pro faunu i floru. Nejhorší negativní efekt je asi hluk, i když to někteří odborníci bagatelizují.

Hluk se při tak vysokých rychlostech chová jiným způsobem, než na jaký jsme zvyklí u vlaků na standardních či modernizovaných tratích. Průjezd rychlovaku se akusticky více podobá spíš výstřelu. Výstřel v blízkosti domu každých řekněme 10 minut není příjemná představa. Týkala by se přitom tisíců obyvatel. „Argumentace“ zastánců tratě a různých nadšenců má v řadě míst silné trhliny, které nezacelila ani uvedená konference. Konkrétních odpovědí bylo na konferenci bohužel pramálo.

Zapomíná se na přestupy

Podívejme se na některé sporné otázky blíže. Účel stavby se zdá být jasný. Jde o moderní techniku s relativně nízkou energetickou náročností (vystupující ale většinou bohužel přešli bez komentáře to, že se elektřina stále vyrábí značně neekologicky, i to, že se vlastně neví, jak s individuální osobní dopravou zahýbou elektromobily...).

Zastánci vysokorychlostních tratí slibují, za kolik minut budete z Jihlavy v Praze nebo v Brně, případně v Berlíně či jinde. To má zřejmě veřejnost přesvědčit, jak bude vše výhodné. Realita je ale jiná. Podstatnou

otázkou je, jaké rychlovaky, a kde budou zastavovat.

Nejrychlejších spojů kategorie IC/EC, jezdících maximální rychlostí přes 300 km za hodinu, bude u Jihlavy zastavovat jen minimum, pokud vůbec nějaké. Vložené spoje kategorie Inter Regio, s rychlostmi kolem 200 kilometrů za hodinu, sice teoreticky trať mohou též využívat, kolik jich ale bude, je závislé na tom, jak moc budou omezovat rychlejší spoje. Další tzv. rychlé vlaky by zřejmě trať projížděly jen okrajově.

V každém případě budou časté přestupy a kombinace různých druhů dopravy, a to časy zase prodlouží. Dodnes také nebyl uveřejněn žádný konkrétní přepravní model, respektive alespoň modelový jízdní řád. Je sice pravdou, že většinu vlivů lze dnes jen obtížně předvídat, ale pokud nebudou předloženy konkrétní harmonogramy a parametry tratě, tedy tvrdá data, nebude prakticky možné stanovit žádné ekonomické ukazatele.

V každém případě vložené pomalejší vlaky nesplní slibované dojezdové časy, a i u nich je jasné, že napojení Benešova, Humpolce, Pelhřimova, Jihlavy, Velkého Meziříčí a Velké Bítčce, tedy budování zastávek po několika málo desítkách kilometrů, není kompatibilní s principy vysokorychlostní železnice.

Cena za kilometr

Stačí se podívat, po kolika kilometrech staví již dnes třeba známé Pendolino... Také cena jízdného zřejmě, při platové úrovni v ČR, odradí studenty a denní dojíždějí, kteří možná raději pojedou o několik desí-

tek minut déle třeba autobusem, ale podstatně levněji.

Vysokorychlostní tratě ve státech západní Evropy přitom nejsou zatím tak obvyklé, jak se u nás někdy domníváme, nebo jak je nám předkládáno. Ze zemí EU jich vysokorychlostní trať užívá nebo staví jen asi desítky.

Ve Španělsku stavějí kilometr VRT za ceny mezi 9,4 - 21,8 milionů euro, ve Francii mezi 10 - 40 miliony euro. V ČR můžeme očekávat náklady na trať z Prahy do Brna někde kolem 200 miliard korun. Navíc hovoříme o realizaci v letech 2020-2050, kdy již zřejmě Evropská unie nebude tak „štedrá“, jako je nyní.

Náklady na jednu vlakovou soupravu činí dalších 25 milionů euro, kterých by však bylo potřeba několik desítek, další náklady budou spojené s vybudováním další technické infrastruktury. Můžeme tak směle mluvit o řádu stovek miliard Kč, z větší části hrazených ze státního rozpočtu. Proto se toto téma dotýká celé společnosti. Nároků na státní rozpočet je a bude mnoho. Navíc zřejmě přijdou i další hospodářské krize, jako v roce 2008.

Otázkou je i celá budoucnost EU, s ohledem na řeckou krizi, která ještě neodezněla, migrační krizi, tisk dalších a dalších nekrytých peněz, i riziko odchodu některých států z EU. Pokud nebude spočítáno a veřejně diskutováno, jaké bude využití a vytížení tratě, a tedy jaká bude návratnost vynaložených prostředků, je sporné, zda stavbu vůbec zahájí.

Technicky to není problém, rychlovaky by umožnily napojit ČR na okolní státy a zrychly

by dopravu i mezi velkými městy, zejména Prahou a Brnem. Zabránění vysídlování venkova vlivem výstavby vysokorychlostních tratí a růst ekonomické prosperity regionu jsou argumenty, které se jeví jako iluzorní.

Není studie o návratnosti

Projekt je ale potřeba posuzovat i z celospolečenského hlediska. Je nutné odpovědět nejen na otázku, kolik to vše bude stát, a kdo to zaplatí, ale i zda vysokorychlostní tratě skutečně potřebujeme. Je to projekt na desetiletí. Pokud máme asi polovinu silničních a železničních mostů v dezolátním stavu, je na místě otázka, zda zahajovat novou stavbu, nebo opravit stávající tratě.

Z tohoto pohledu se jeví jako správný přístup, že Ministerstvo dopravy čeká se souhlasem s vysokorychlostními tratěmi až na zpracování studie o efektivitě, respektive návratnosti tohoto značně megalomanského projektu. Takováto studie však zatím neexistuje, nebo ji možná někdo nechce zveřejnit. Přínos by totiž znamenal zcela jistě pro velké stavební firmy a dodavatele technologie, souprav apod., státnímu rozpočtu by se ale vložené prostředky vrátily možná až za desítky let, pokud vůbec.

Určitá část cestujících, zejména po napojení na mezinárodní síť, by si zkrátila časy na cestování mezi Prahou-Brnem, případně jinými městy, a zde by si trať zajistě také našla své příznivce. Nezodpovězenou otázkou ale je, kolik lidí by k dopravě po vysokorychlostních tratích přešlo z jiných druhů dopravy, a zda je tedy celý projekt vůbec rentabilní. Příroda a prostředí pro život budou při tom poškozeny zcela jistě.

Pravdivé informace

Ač to řadu přítomných evidentně zajímalo, na konferenci nebylo vysvětleno, proč se trať neustále mění a překresluje, a proč vůbec došlo k její změně. Tedy proč ji někdo proti původnímu plánu naplánoval vést přes přírodní cennější, kopcovitější, a tedy i stavebně složitější a dražší oblast, na jih od dálnice? Proč se nebere v úvahu ohrožení povrchových i spodních vod? Proč se neberou

vážné názory vlastníků pozemků, hospodářících zemědělců, podnikatelů a územních samospráv? Stačí připomenout obří protiatomový kryt v Třebíči, při jehož výstavbě došlo v Třebíči k velkým problémům se spodní vodou.

Pokud povede kolem Jihlavy vysokorychlostní trať, po které se budou vozit cestující z Berlína do Vídně, trvale se poškodí naše příroda a zásobení vodou, a nebude to asi příliš přínosné...

Jaký bude osud vysokorychlostních železnic v ČR? Konference řešila spíše technickou stránku věci, a sociální a politickou rovinu víceméně vynechala. Nicméně určité náznaky zde padly, a proto je možné je poněkud rozvést.

V první řadě by se mělo hrát na rovinu a nedávat veřejnosti nereálné sliby. Měly by se dát na stůl pravdivé informace, diskutovat otevřeně a objektivně výhody a nevýhody, a to, co nelze dopředu odhadnout, by se mělo přiznat. Neměly by se bagatelizovat a obcházet hygienické normy a ochrana přírody. Mělo by se lépe komunikovat s obyvateli potenciálně zasahenými negativními vlivy vysokorychlostní tratě a nedávat jim dopředu nálepku zpátečnicků a odpůrců pokroku. Malování tratě cennými přírodními terény bez rozmyslu, tužkou od stolu, také asi není ten správný přístup. Pak lze oprávněně očekávat silný odpor veřejnosti.

Věříme tedy, že bude transparentně rozhodováno, zda projekt zahájí, a pokud bude rozhodnuto o stavbě, že nepovede přes rybníky, přehradní nádrže a v blízkém okolí obcí. Věříme, že bude stavěna šetrně a racionálně vůči pozemkům, polím, lesům a řekám, a kde to půjde, že půjde paralelně s dálnicí D1. Snad bude také transparentně financována. Cílem by měl být přínos pro co nejvíce osob, a ne jen pro cestující jedoucí z jedné strany Evropy na druhou.

Skloubit tyto požadavky bude těžké. Věříme, že nepůjde jen o další způsob, jak vytáhnout ze státního rozpočtu finanční prostředky, respektive že nepůjde o další „tunel“ (viz tunel Blanka, nebo fotovoltaika).

(Autor, Bc. Ing. Zdeněk Sadecký, Ph.D., je absolventem Dopravní fakulty Jana Pernera na Univerzitě Pardubice)

Žďárský Pilák ovládnou o víkend Dračí lodě

ŽDĀR NAD SÁZAVOU (Iko) – V sobotu 11. června hladinu Pilácké nádrže v přírodním rekreačním zóně Žďáru nad Sázavou rozčeří závod Dračích lodí. Start je ve 13 hodin.

Tak jako ve starověké Číně před 2000 lety, odkud tradice pádlování na lodích boha vod - draka - pochází, můžeme dnes díky nadšencům sledovat souboje Dračích lodí i v Česku.

Lodě s původními parametry a délkou 12,5 metrů pojmuo dvacet pádlujících, na zádi stojí kormidelník a na vysoké stoličce sedí vepředu bubeník, který údery do koženého bubnu udává rytmus pádlování. Přídě a záď lodí zdobí vyřezávaná dračí hlava a ocas.

Takový pohled můžeme mít za letošní léto hned několikrát, neboť Vysočinou projede série závodů Dračích lodí.

Začíná v sobotu 11. června 2. ročníkem závodu Dračí Pilák. Koná se v rámci Dne Žďáru -

místní kulturní sportovní akce, s mottem Žďáráci pro Žďáráky.

V sobotu 18. 6. se posádky Dračích lodí utkají v Krucemburku, na rybníku Řeka, při závodě O trofej rytíře Mikuláše Střely.

V sobotu 30. července se jede 3. ročník závodu Draci v Telči. Zahájí tamní letní akci Prázdniny v Telči.

V sobotu 20. srpna se Draci vrátí zpět do Žďáru, kde se na Piláku uskuteční jubilejní 10. ročník závodu Dračí lodě Velké Dářko, bude zakončen ohňostrojem.

V sobotu 10. září se pojede zajímavý závod na Zámeckém rybníku v Horní Cerekvi, s názvem Půlnoční drak Horní Cerekev. Jde o 1. ročník, a polovina závodu se pojede v noci, při dračích ohních.

Ale zpět k nejbližšímu závodě 11. června, jak jej přibližují pořadatelé z Windsurfing Clubu Velké Dářko, Vladimír Ehl a Roman Dopita.

Jak vysvětlují, roční seriál se



ZÁVODY Dračích lodí zavítají i letos do Telče.

Foto: archiv JL

skládá ze šesti závodů Dračích lodí, jichž se účastní desítky tisíc závodníků. Tři závody, včetně toho největšího v srpnu, se odehrají ve Žďáře. Jak připomíná pro zajímavost Roman Dopita, seriál začal už začátkem roku závodem Zimních dračích lodí (resp. saní) na žďárském ovále, a dopadl velice dobře.

Na začátku června bylo k závodě Dračí Pilák přihlášeno na 200 závodníků.

„Tento závod pokládám za příjemný a pohodový pro posádky, které si chtějí závod bez stresu užít. Ostatní závody jsou totiž náročné, ale zde mají závodníci možnost ještě si vytvořit posádku 21 kamarádů s bubeníkem, potrénuvat, a ještě se nahlásit do dalšího seriálu,“ říká Dopita. Většinou se jedná o party, které se daly dohromady v práci. Mnohé přímohájí barvy své firmy.

Celé sobotní dopoledne budou

posádky trénovat, po obědě je porada kapitánů, a ve 13 hodin závod vypukne.

„Jako jediný klub při závodech Dračích lodí pořádáme doprovodný program, s cílem zábavy pro celé rodiny. Děti nebaví jen koukat na lodě. Loni např. mělo velký úspěch Muzeum pražských strašidel,“ ohlíží se Ehl.

Konec závodu je v 17.30, a slavnostní vyhlášení v 18 hodin. Pak se mohou závodníci i diváci

přesunout do centra města, na večerní koncerty Dne Žďáru.

A perlička na závěr: Když se v zimě jely na žďárském ovále Zimní dračí lodě, závod na webu objevila parta Dračích lodí z amerického Wisconsinu. „Hned nás oslovili, že by také chtěli jet Dračí lodě v zimě. Poslali jsme jim tedy veškeré podklady ke stavbě Dračích lodí. A oni nyní staví, a pojedou to natrénovat někam do Kanady, na led,“ uvádí Dopita.

Vladimír Ehl nyní pracuje na organizaci společného závodu, pořádaného i ve spolupráci s městem Žďárem n. S. „Když vše klapne, tak příští rok v lednu či únoru by se mohlo jet historicky první on-line mistrovství světa Zimních dračích lodí. Byla by jedná velkoplošná obrazovka ve Žďáře, a druhá ve Wisconsinu. I přes šestihodinový posun v čase by se jelo provázaně,“ prozrazuje za svého skromného kolegu Roman Dopita.