

Vážené zastupitelstvo obce Sedloňov,

Obdrželi jsme Vaše negativní stanovisko ke Studii proveditelnosti Drah Orlických hor. Stanovisko prezentujete jako zásadní a neměnné. Tuto terminologii si vysvětlujeme tak, že Vás nezajímají případné protiargumenty či vysvětlení na Vámi položené otázky. Vzhledem k tomu, že Vaše stanovisko adresujete dalším subjektům, které jsou zapojeny do připomínkového řízení a některé z Vašich názorů mohou být vzneseny i ze strany dalších subjektů předkládáme protiargumenty k Vaším názorům a odpovědi na Vámi položené otázky.

1. Megalomanské řešení problému, který neexistuje

Důvodová zpráva projektu vychází ze skutečnosti ověřených veřejně dostupnými statistickými daty. Počet obyvatel regionu Orlických hor klesá a průměrné stáří roste. Tento negativní demografický trend jasně signalizuje, že region se vyklidňuje především odchodem mladé produktivní generace. Tento fakt je dán především nedostatkem pracovních příležitostí pro mladou generaci s vyšším vzděláním.

Dalším faktem je významně rostoucí individuální doprava zvláště v turisticky exponovaných střediscích. Počet aut návštěvníků, který si tato střediska pravidelně monitorují, roste každou sezonu více jak o deset procent. Tento trend, expanze individuální dopravy v pohybu i v klidu, se všemi důsledky na životní prostředí bude i nadále pokračovat pokud nebude nabídnuta alternativa. Forma zákazů nic nevyřeší. Jsme přesvědčení, že problémy které mají nebezpečnou „plíživou“ formu tu jsou.

2. Rozvoj železnice končí průmyslovou revolucí na začátku 20. století

Železnice včetně regionální prožívá v současné době v rozvinutých státech boom. Investice do regionální železniční dopravy jsou ve většině evropských států v řádech stamilionů EUR ročně. Moderní tratě a moderní vozidla nabízejí úroveň dopravního servisu, kterou si jen těžko dokáže představit ten kdo ji nevyzkoušel. Důvodem tohoto nebývalého rozvoje je snaha řešit problémy shora uvedené. Zásadní zlepšení dopravní obslužnosti regionů, které má zabránit vyklidňování venkova a přesun mladé generace do měst za atraktivní pracovní příležitostí.

Dalším důvodem je nutnost zastavit další expanzi individuální dopravy, která dosáhla v řadě míst hranice svých možností a trvale poškozují životní prostředí. Kromě jiných opatření i díky těmto investicím a moderním železničním systémům se výše uvedené negativní trendy podařily v řadě míst zbrzdit či úplně zastavit.

3. Na čí zadání a za čí peníze se Studie realizuje

Autor této myšlenky – snahy oživit 100 let starý projekt Draha Orlických hor – svoje záměry od prvopočátku průběžně konzultuje se Svazkem obcí Orlických hor a Mikroregionem Rychnovsko. Oba tyto subjekty byly seznámeny s argumenty obhajujícími tento projekt, uznaly tyto argumenty za relevantní a projekt oficiálně podporují. Zadavatelem studie je město Rokytnice v Orlických horách po dohodě se Svazkem obcí Orlických hor. Projekt platí autor ze svých soukromých prostředků s cílem aktivně a nezjištěně pomoci regionu, který má rád. Je každého svobodnou volbou jak naloží se svými prostředky. Studie proveditelnosti je placena z prostředků sponzorů, které získal autor projektu. Pro sponzory je Studie pouze nestandardní marketingovou investicí bez dalších očekávání či závazků.

4. Zábor pozemků, likvidace budov a území určených pro rozvoje obce

Cílem Studie je stavebně a technicky prověřit možné trasování potenciální železniční tratě a zpracovat připomínky obcí. Pracuje se s řadou alternativ a posun trasy je flexibilní. Pokud trasa zasahuje důležitá území obce je možné volit náhradní trasování. Cílem je nalézt kompromis mezi řadou zájmů a přitom zachovat atraktivní dostupnost trasy pro cestující občany obce.

5. Narušení rázu krajiny

Nepopíráme, že stavba především v počáteční fázi – během výstavby - může představovat určitý zásah do krajiny. Smysl stavby je ovšem jednoznačně ekologický s cílem území chránit od podstatně významnějších zásahů silničních dopravních staveb včetně staveb pro dopravu v klidu - parkovišť. V zadání Studie je jednoznačný požadavek minimalizovat zásahy do reliefu krajiny a rovněž minimalizovat počet inženýrských staveb (nejen z finančních důvodů). Schopnost železnice splynout během několika málo let s krajinou je mimořádná a dokladem toho je řada existujících regionálních tratí které během let získaly nepopíratelné „ genia loci „ v souladu s přírodou.

6. Železnice neřeší obslužnost regionu a nemá dopravní smysl

Přínos pro dopravní obslužnost, nejen současnou ale především budoucí, která vyplyne ze současných společenských trendů (dojíždění za prací do měst a trvalé bydlení v regionech s dobrou dopravní dostupností a atraktivním životním prostředím, růst životní úrovně a volnočasových aktivit apod.) má právě Studie prověřit. Osa Kvasiny, Skuhrov, Dobré, Deštné, Sedloňov, Olešnice spojuje nejvýznamnější obce regionu se spádovým Rychnovem nad Kněžnou a Hradcem

Králové a významně zlepšuje stávající a současně vytváří zcela nové dopravní možnosti (Sedloňov – Praha cca 2 hod přes Choceň)

7. Železnice a nákladní doprava

Smysl železnice není v nákladní dopravě, ale dopravě osob. Pro tyto parametry, které ji také výrazně zjednoduší, je navrhována. I proto její dopad na okolí z hlediska záboru pozemků, hluchnosti, vibrací a prašnosti bude minimální. S nákladní dopravou se počítá okrajově, na vybraných úsecích, především pro případný svoz dřevní hmoty (odlehčení silničních komunikací od kamionů)

8. Doprava turistů

Doprava osob je zaměřena na trvale bydlící obyvatele a turisty. Pro trvale bydlící obyvatele je důležitá dobrá dostupnost a to jak pěší tak s možností parkování vozidel (Park and ride pro auta a jízdní kola). Za těchto okolností je železniční doprava atraktivní pro širší okruh obyvatel než jen přímo v místě zastávky a to se projevuje na jejím využití.

Z hlediska dopravy turistů trasa propojuje nejatraktivnější turistické lokality. Vozidla jsou schopna standardně dopravovat jízdní kola i sportovní výbavu – lyže, snowboardy apod. Doprava bude do značné míry atraktivní i pro turisty - chalupáře. Na páteřní železnici bude navazovat doplňková autobusová doprava do odlehlejších lokalit.

9. Železnice a kongesce

S elektrifikací trasy se nepočítá z důvodů finančních a dopadu na životní prostředí – ráz krajiny s trolejovým vedením. Vozidla o kterých se uvažuje splňují standardně emisní normy EURO 3 a používají aktivní odlučovače spalin. Jejich hluchnost je na úrovni současných osobních automobilů. V konečné fázi vývoje jsou vozidla s pohonem stlačeným zemním plynem (používá se u autobusů MHD). Za těchto okolností a díky lepším trakčním podmínkám ve srovnání s autobusy je emisní dopad provozu těchto vozidel na životní prostředí srovnatelný s provozem terénního osobního automobilu.

10. Biokoridory

I když je železniční trasa podstatně lépe prostupná a bezpečná při migraci zvěře ve srovnání se silničními stavbami tento argument považujeme za vážný a při návrhu trasy se bude v inkriminovaných úsecích počítat se stavebně technickým řešením tohoto problému.

11. Speciální vojenské zařízení

Tento argument je závažný. Ochranné pásmo je pravděpodobně definováno maximální povolenou úrovní vibrací. Moderní vozidla a speciální technická řešení pro příslušné úseky (pryžové podložky pražců a kolejnic apod.) výrazně omezí úroveň vibrací a umožní v případě dohody ochranné pásmo zmenšit. V krajním případě bude trasa posunuta na kraj ochranného pásma ovšem za cenu zhoršení dopravní obslužnosti obce Sedloňov.

Vážení, tímto předáváme vysvětlující a upřesňující stanoviska k Vaším názorům a otázkám. Na závěr si dovoluujeme zdůraznit. Ač o tom pravděpodobně nejste přesvědčeni, celý projekt je realizován s jednoznačným cílem, který je uveden v Důvodové zprávě – zlepšit životní podmínky současným i budoucím generacím a umožnit udržitelný rozvoj celého regionu Orlických hor.

Za Dopravní projektování s.r.o

S pozdravem

Ing Petr Tejkl

Autor projektu