

OBČANSKÉ SDRUŽENÍ "BRANDÝS VE SVĚTĚ"



Věc: Stanovisko občanského sdružení Brandýs ve světě k připravované modernizaci hlavního železničního koridoru mezi Chocní a Ústím nad Orlicí

Na hlavním železničním koridoru mezi Chocní a Ústím nad Orlicí je příliš zatáček, které zpomalují projíždějící rychlovlaky, a tak je potřeba koleje narovnat. Taková je představa státních správců železniční dopravní cesty rozpracovaná do čtyř variant úprav současné trati, jež loni na podzim dorazily na Městský úřad v Brandýse nad Orlicí a ten s nimi posléze na veřejné prezentaci seznámil občany.

Protože si naše občanské sdružení Brandýs ve světě už při svém vzniku dalo za hlavní cíl svého snažení rozvoj turistiky v Brandýse a propagaci města jako oázy klidu, kultury a místa s malebným okolím, nemůžeme záměry železničářů přejít mlčením.

Ačkoliv ještě není rozhodnuto, kdy k plánovaným úpravám trati dojde, již nyní je ze všech dostupných materiálů naprosto zřejmé, že realizace jakékoli z uvažovaných variant bude mít pro Brandýs nad Orlicí a jeho obyvatele katastrofální důsledky ohrožující samotnou existenci města, které je počtem obyvatel sice nejmenší v Pardubickém kraji, ale svojí bezmála osm set let dlouhou historií předčí i krajskou metropoli.

Proto mě valná hromada občanského sdružení Brandýs ve světě pověřila, abych Vás informoval o zásadním nesouhlasu našeho spolku s jakýmikoliv úpravami stávající železniční trati, které by zhoršily životní podmínky v Brandýse nad Orlicí, poškodily přírodu malebného údolí Tiché Orlice a omezily budoucí rozvoj města.

Naše stanovisko bude možná někdo pokládat za příliš kategorické a dobře si uvědomujeme, že si jím můžeme vysloužit nálepku rozbíječů konstruktivního dialogu a hledání všeobecně přijatelného řešení. **Pokud se však nechceme zpronevěřit poslání našeho sdružení, nemůžeme se k celé věci postavit jinak.** Nejen proto, že dvě ze čtyř navržených tras by zlikvidovaly námi budované přírodní bludiště před nejstarším pomníkem Jana Amose Komenského v České republice, ale **zejména proto, že realizace jakékoliv z navržených variant spolehlivě zlikviduje budoucnost celého Brandýsa.**

Jediná oblast, na níž lze založit budoucí rozvoj města, je cestovní ruch. V úzkém údolí, jehož výraznou část zaujímá právě železnice a řeka, těžko vznikne prosperující průmyslová zóna, která se navíc neobejde bez kvalitního napojení na hlavní silniční tahy, jež Brandýsu chybí. Proto i důvodová zpráva k platnému územnímu plánu vychází z toho, že Brandýs zůstane v budoucnu rekreačním místem, v němž se nebude výrazněji rozvíjet výrobní oblast.

Tento jediný možný směr budoucího rozvoje města připravovaná úprava železničního koridoru

naprosto vylučuje. Brandýs je sevřen úzkým údolím, a proto jakákoli stavební činnost takového rozsahu i její výsledky život města zásadně negativně ovlivní. Člověk například nemusí být odborník přes přepravu materiálu, aby si se znalostí místní silniční sítě dovedl představit, kudy budou v průběhu několika let výstavby projíždět desetitisíce těžkých nákladních aut s horninou vytěženou při stavbě dlouhých tunelů. V drtivé většině případů přímo centrem města, což se odrazí v rozbitých komunikacích a ve zvýšeném znečištění prachem, blátem a hlukem. Výstavba tunelových portálů a nezbytných přístupových komunikací pro stavbaře, záchranáře a hasiče značně ukrojí z již tak malého koláčku pozemků pro možnou výstavbu v Brandýse. A tak by se v negativních dopadech zamýšlené modernizace železničního koridoru dalo pokračovat ještě dlouho.

I z toho, co jsem uvedl je však zřejmé, že turistika - poslední karta, s níž může Brandýs v budoucnu hrát - s plánovanou modernizací železničního koridoru definitivně padá. Uvažovanou cyklostezku v Klopotech za takových okolností nikdo nepostaví. A pokud přece jen ano, tak po ní stejně nikdo nebude jezdit. Těžko přesvědčíte někoho, aby navštívil za tímto účelem staveniště a posléze betonové údolí. Totéž platí i pro všechny další formy turistiky a volnočasových aktivit.

Chápeme, že vývoj zastavit nelze, ale doba megalomanských staveb budovaných bez ohledu na životní prostředí, místní podmínky a obyvatele dotčených lokalit je snad už za námi. Potřebuje-li stát, ať už z jakýchkoli důvodů, modernizovat svůj hlavní železniční koridor, nemohou pro něj být jedinými kritérii rozhodování cena, za niž své plány uskuteční, a co nejjednodušší způsob, jak vytčeného cíle dosáhnout.

Naopak. Zodpovědné orgány a státní firmy musí především hledat takové řešení, které co nejméně poškodí životní prostředí v místě s tak ojedinělým krajinným rázem a kvalitní přírodou jako je údolí Tiché Orlice v okolí Brandýsa. A pokud takové řešení s pomocí současných technologií a při současných možnostech státní kasy najít nelze, existuje podle našeho sdružení pouze jediná alternativa - odložit modernizaci železniční trati mezi Chocní a Ústím nad Orlicí na dobu, kdy to možné bude.

S pozdravem

PaedDr. Ivan Truhlička, předseda OS Brandýs ve světě