

Rubrika: Z vašich názorů

Upřesnění tvrzení Tomáše Kratochvíla, člena rady města, v jeho reakci na článek Stanislava Provázka v IL 10/2015: „K „Optimalizace železniční tratě Praha-Beroun“. Pan Provázek ani jednou nezmínil, že by Optimalizace měla znamenat vybudování vysokorychlostního koridoru. Naše trať se ale po Optimalizaci opravdu stane součástí mezinárodního koridoru TEN-T, transevropské dopravní sítě. Nejde tedy jen o rekonstrukci, jak tvrdí pan Kratochvíl, ale o optimalizaci tratě s cílem navýšit její kapacitu, mimo jiné rušením úrovnňových křížení s pozemními komunikacemi a zvýšením rychlosti na 120km/h. Otázka rozdílu bezpečnosti rychlostí 80 a 120km/h je podle mne velmi diskutabilní a tvrzení pana Kratochvíla velmi zjednodušené. Názor, že rychlost nemá velký vliv na velikost hluku z valivého tření vyvrací oficiální hlukové studie. V našem případě by šlo o rozdíl hned 3dB. Kvalita železničního spodku a svršku, také podvozku vlakových souprav je samozřejmě pro hladinu hluku určující. Zajímavé tedy je, že podle projektu SŽDC i po optimalizaci plánovaný provoz stěží splní současné hlukové limity pro starou hlukovou zátěž. Vysvětlením je nárůst objemu dopravy, zvýšení rychlosti a to, že obnova vozového parku především v nákladní dopravě je písnička hodně daleké budoucnosti. Asi všichni se shodneme, že trať v Černošicích potřebuje rekonstrukci. Stav náspu a opěrné zdi dlouhodobě ohrožuje obyvatele ulice Zdeňka Lhoty, v nočních hodinách jsou trvale překračovány hlukové limity dokonce i mimo chráněné území trati. „Nedělat nic“ určitě není cesta, ale možná je stejně nebezpečná, jako provést optimalizaci a nedělat nic pro zlepšení životních podmínek v okolí tratě. Netvrdím, že by se vedení města nesnažilo najít nejlepší řešení, ale velké nebezpečí pro Černošice plyne z neodbornosti jeho členů a šíření neověřených informací. Matěj Cibulka

Matěj Cibulka