

Vážený pan
Ing. Petr Bendl,
ministr dopravy,
Ministerstvo dopravy ČR,
Nábřeží L. Svobody 1222/12,
110 15 Praha 1

V Praze 23.1.2009

Vážený pane ministře,

dovolte, abychom Vám nejprve blahopřáli ke jmenování do funkce ministra dopravy v české vládě a protože mnozí z nás oceňují dobrou spolupráci našich institucí s Vámi v době Vašeho působení ve funkci středočeského hejtmána, obracíme se na Vás v dobré víře i s následující záležitostí.

Kauza plánovaného zbourání historické budovy nádraží v Ústí nad Orlicí kvůli nepříliš významnému narovnání budoucího vysokorychlostního koridoru železnice je už mediálně známá, zejména díky internetové petiční akci, kterou v průběhu cca 3 měsíců podepsalo přibližně 14 000 signatářů (www.stop-demolici.wz.cz). V dopisech zaslaných na nejrůznější odpovědná místa zazněla celá řada argumentů proti záměru – od procedurálních, přes památkářsky-hodnotové (odvozené od historického dědictví), ekonomické (zhodnocení pro město v podobě např. turistického skanzenu či hotelu na prahu přírodního parku s nedávno zbudovanou cyklotrasou celým údolím) po právně-judikativní.

Jako členové odborné společnosti, která je zároveň národní větví světové organizace – International Association of Landscape Ecology, chceme zdůraznit, že existují ještě další hodnoty povyšující zájem obyvatel regionu na zachování stavby. Je to výjimečný krajinný ráz kaňonu Tiché Orlice, tvořící svérázné kulisy údolí i v místě nádraží a ve slánovcovém podloží vytvářející esteticky svébytný komplex přírody a citlivě konstruované staré rozptýlené zástavby celého údolí od Ústí nad Orlicí přes Klopoty, Pernou, Brandýs nad Orlicí po Choceň. Jedná se o ucelený krajinný celek figurující v různých regionálních členěních jako fytogeografický okres, geomorfologická jednotka apod. Existuje řada dokladů v odborné literatuře mnoha disciplín, že jde o území mimořádně cenné z hlediska migrací různých skupin bioty a také člověka (obchodní stezky, dnes přírodní park s cyklostezkou apod.). Architekt by zhodnotil řadu drobných rozptýlených staveb jako organickou součást krajinného rámce. V úhrnu jde o turisticky a rekreačně atraktivní hodnoty, hodnoty přírodního a kulturního dědictví, které by ani moderní dálková dopravní trasa neměla místním obyvatelům ničit (paradoxně ve jménu veřejného zájmu) a měla by je naopak respektovat ve prospěch obou stran – centra i regionu. V rámci evropské resp. světové komunity krajinných ekologů, geografů nebo architektů se na nás zahraniční kolegové nezdědka cestující na trase Praha – Brno/Olomouc čím dál častěji obracejí s dotazy na konkrétní zásahy do krajiny (jednotlivá nádraží včetně Ústí n.O., estakáda u Dlouhé Třebové aj.) a na to, zda průvodní ekosystémové devastace a demolice historicky či jinak cenných objektů jsou při financování z prostředků EU správně a ověřitelně zdůvodněny.

Apelujeme tedy na Vás coby profesní sdružení, abyste se vahou své pozice zasadil o využití všech dostupných mechanismů a nástrojů, i – podle nás stále existujícího projektového prostoru – ke změně zamýšlené koncepce nového uspořádání nádraží v Ústí nad Orlicí tak, aby stará budova mohla v nové funkci nadále sloužit lidem.

Regionální organizace IALE České republiky

CZ-IALE

Univerzita Karlova v Praze

Přírodovědecká fakulta

Benátská 2, 128 01 Praha 2


Doc. Ing. Petr Maděra, Ph.D.,

předseda České společnosti pro krajinnou ekologii - Czech Regional Organization of the International Association for Landscape Ecology, CZ-IALE


Prof. RNDr. Pavel Kovář CSc.,

děkan Přírodovědecké fakulty Univerzity Karlovy v Praze, hostitelské instituce konference CZ-IALE

UNIVERZITA KARLOVA v Praze

Přírodovědecká fakulta

Benátská 2, Praha 2

ICG: 00216208, DIČ: CZ00216208

UK-1

